Car collection

edizioni del Prado

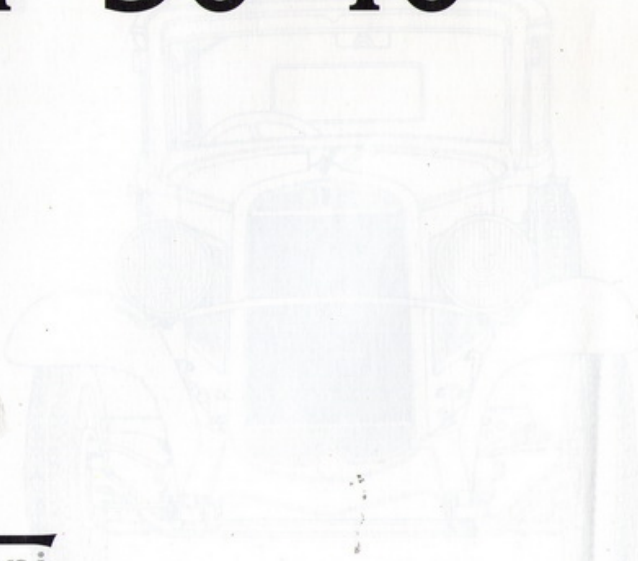
L'AUTOMOBILE

negli anni '30-40

MICHAEL SEDGWICK

L'AUTOMOBILE

negli anni '30-40



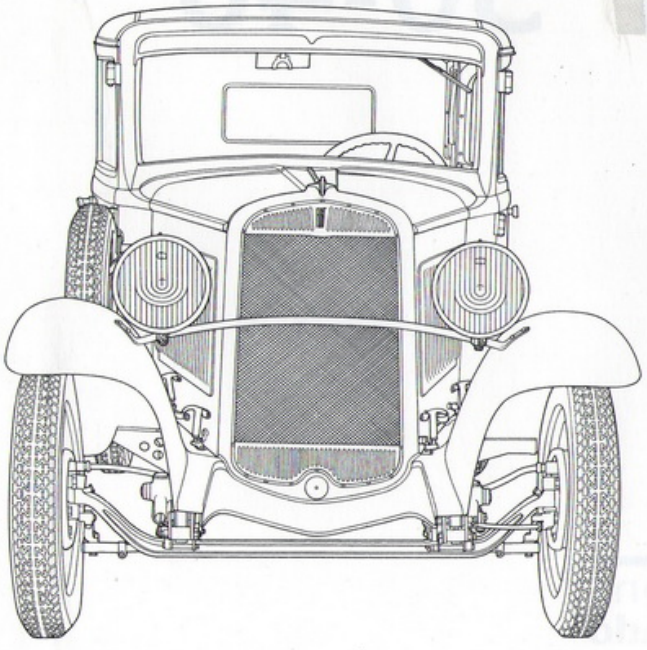
edizioni del Prado

© 1983/1997 AB Nordbok
Gothenburg, Svezia

© 2000 Edizioni del Prado/
Ediciones del Prado
Madrid, Spagna

Titolo originale dell'opera:
Classic Cars of the 1930's and 1940's

Tutti i diritti sono riservati. Il contenuto di questa opera è protetto dalla legge, che stabilisce delle sanzioni penali e/o amministrative, oltre ai corrispondenti indennizzi per danni e interessi, contro coloro che riprodurranno, plageranno, distribuiranno o comunicheranno pubblicamente, in parte o interamente, un'opera letteraria, artistica o scientifica, il suo adattamento, interpretazione o esecuzione artistica su qualsiasi tipo di supporto, diffuso attraverso qualsiasi mezzo, senza l'autorizzazione preventiva obbligatoria.



L'opera è stata progettata, disegnata e realizzata da AB Nordbok, Göteborg, Svezia. Il libro è il risultato della stretta collaborazione fra l'autore e i settori artistico ed editoriale della Nordbok sotto la direzione di Einar Engelbrektson e Turlough Johnston.

Disegni a colori e in nero: Roland Thorbjörnsson.

Illustrazioni: Syed Mumtaz Ahmad, Jeremy Banks, Rick Blakey, Gerry Browne, Steve Cross, Sue Edlundh, Anders Engström, Inger Eriksson, Marie Falksten, Nick Framer, Per Fischel, Ferenc Flamm, Vince Griffin, Lars Jödahl, Susanne Kolman, Hans Linder, Sergio Albert Marquis, Eddie Mitchell, Lennart Molin, Chris Mynheer, Yusuke Nagano, Barry Needham, David Penney, Holger Rosenblad, Dave Staples, Ed Stuart, Ulf Söderqvist, Roland Thorbjörnsson.

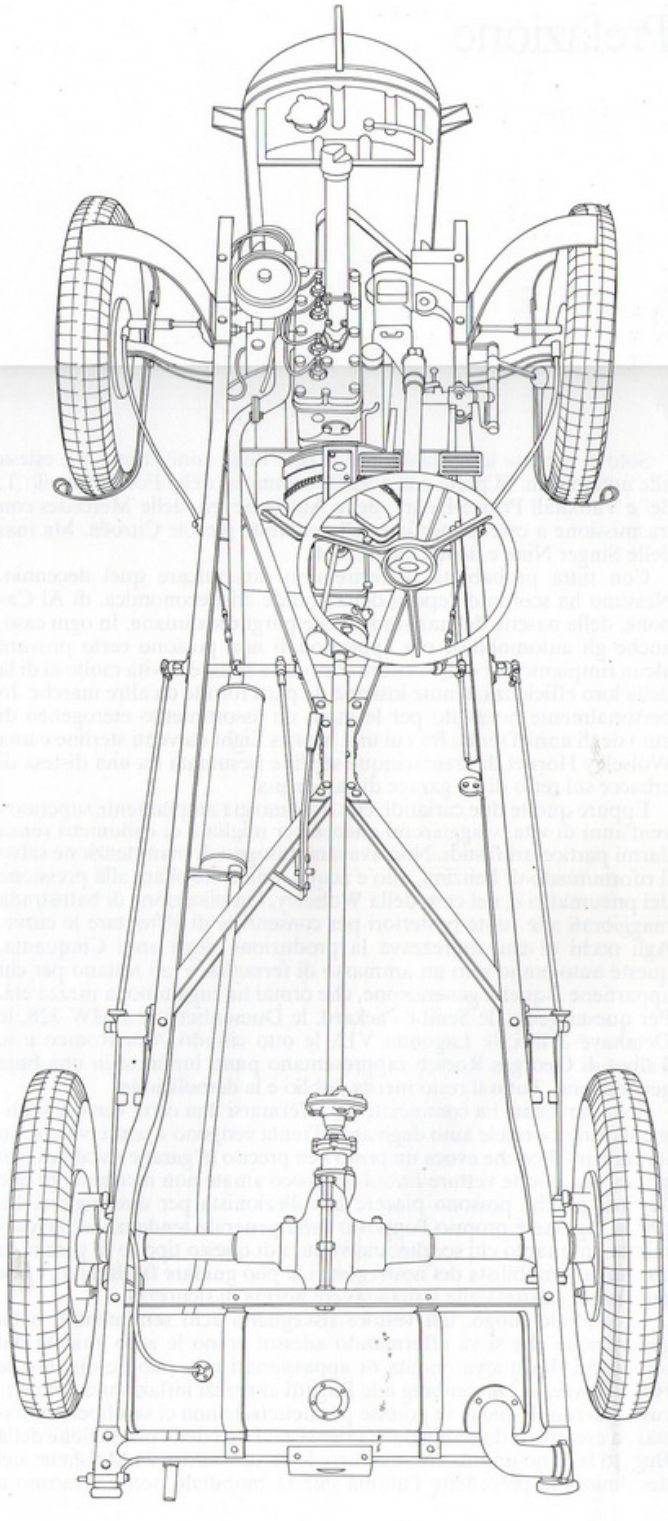
Curatore: Turlough Johnston.

Assistente curatore: Jeremy Franks.

La Nordbok desidera esprimere i suoi più vivi ringraziamenti a Curt Borgenstam e a Björn Eric Lindh per i loro suggerimenti e il loro aiuto. Di grande aiuto nel fornire il materiale illustrativo da cui sono stati tratti i disegni prodotti negli studi della Nordbok sono stati anche : « The Autocar » (pagine 68, in basso e in centro a destra; 77 in alto; 100; 130; 131; 137 in basso a destra; 154; 155; 156; 157; 196; 197; 201; a sinistra; 205; 206; 207; 212; 213; 223; 224; 225; 229; 230; 231; 232; 233), « Autohistorica » (pagine 12; 20; 21; 132; 142; 214), « Motor » (pagine 13 in alto a destra; 15 in alto; 44; 45; 59 in centro a destra; 63 in alto a destra; 70; 71; 101; 139 in basso; 146; 147; 151 in centro a destra; 186; 187; 192 in alto; 194; 199; 200; 201 a destra; 208; 209; 210; 211; 220).

Fotolito: Nils Hermansson, Annette Johansson.

FOTOGRAFIE A COLORI
Nicky Wright: pagine 18; 23; 25; 29; 31 in basso; 40; 42 al centro; 47 in alto e al centro; 50 in alto a sinistra e a destra, in centro a destra; 51; 54 in alto al centro e in basso; 55; 58 in basso; 59; 67 in alto a destra; 70; 74; 78; 79 in alto a destra e in basso; 82; 83 in alto a destra, in centro a sinistra e a destra; 86 in centro a sinistra e in basso; 87; 89; 92; 93; 94 a destra; 96; 100; 103; 106; 107 in basso; 128 in alto a sinistra; 129 in alto a sinistra e a destra; 133 in alto a destra e in centro; 136; 137; 140; 141; 145 in alto a sinistra e in basso; 148 in alto a sinistra, in basso a sinistra e in centro; 149; 163; 165; 167 in alto a sinistra e a destra, in centro a sinistra; 168; 176 in alto a destra e in centro a destra; 195 in basso; 198; 199; 202; 203 in basso; 206; 210 in alto; 214-215; 218 in alto a sinistra; 219 in centro e in basso; 222 in alto a sinistra e in centro; 226 in centro a destra; 227.
Peter Haventon: pagine 22; 32; 34; 35; 42 in alto a sinistra e a destra; 46; 47 in basso; 50 in centro a sinistra; 54 in alto a sinistra e a destra; 58 in alto a sinistra e a destra, in centro; 66 in basso; 67 in alto a sinistra, in centro a sinistra e a destra; 71 in basso a sinistra e a destra; 83 in alto a sinistra; 86 in alto a sinistra e a destra; 90; 91; 94 a sinistra; 95 a sinistra; 96 in basso; 101; 107 in alto; 128 in alto a destra (Collezione Raffay, Amburgo); 132 in alto a sinistra e a destra; 133 in alto a sinistra; 145 in alto a destra; 148 in alto a destra; 167 in centro a sinistra; 169; 176 in centro a sinistra; 195 in alto; 203 in alto e in centro; 210 in centro; 211; 218 in alto a destra; 219 in alto; 222 in alto a destra; 226 in alto a sinistra e a destra, in centro a sinistra.
Neill Bruce: pagine 10 in alto; 66 in alto; 71 in centro a sinistra e a destra; 75; 86 in centro a destra; 139 in basso; 144; 148 in centro a destra; 162.
Fiat: pagine 10 in basso; 11 in alto; 15; 164.
National Motor Museum: pagine 43;118; 121.
Holden: pagina 176 in alto a sinistra.
« *Automobil Chronik* »: pagina 39.
Wieslaw Fusaro: pagine 14; 30; 102; 104; 105; 152.



Prefazione

Solo di recente la nostalgia per le cose degli anni Trenta si è estesa alle automobili. Si parla con accenti commossi delle Ford Modello T, delle Vauxhall Prince Henry, delle Austin Seven, delle Mercedes con trasmissione a catena, perfino delle modeste piccole Citroën. Ma mai delle Singer Nine e delle Opel Kadett.

Con tutta probabilità preferiremmo dimenticare quel decennio. Nessuno ha scordato l'epoca della grande crisi economica, di Al Capone, della nascita del nazismo e delle purghe staliniane. In ogni caso, anche gli automobilisti più appassionati non possono certo provare alcun rimpianto per delle vetture costrette a restare in vita molto al di là della loro efficienza, tenute insieme da parti fornite da altre marche. Io personalmente ho avuto per le mani un assortimento eterogeneo di auto degli anni Trenta, fra cui una Morris Eight da venti sterline e una Wolseley Hornet da trentacinque sterline riesumata da una distesa di erbacce sul retro di un garage di campagna.

Eppure queste due cariatidi, che avevano già ampiamente superato i vent'anni di vita, viaggiarono ancora per migliaia di chilometri senza darmi particolari fastidi. Non avevano bisogno di manutenzione salvo il rifornimento di benzina, olio e acqua, una controllata alla pressione dei pneumatici e, nel caso della Wolseley, l'applicazione di battistrada maggiorati alle ruote posteriori per consentirle di affrontare le curve. Agli occhi di chi apprezzava la produzione degli anni Cinquanta, queste auto erano solo un ammasso di ferraglia, e tali restano per chi appartiene a quella generazione, che ormai ha raggiunto la mezza età. Per questa gente, le Senior Packard, le Duesenberg, le BMW 328, le Delahaye 3 litri, le Lagonda V12, le otto cilindri Alfa Romeo e le Talbot di Georges Roesch rappresentano punti luminosi in una buia generazione. Tutto il resto merita l'oblio e la demolizione.

Solo di recente ha cominciato ad affermarsi una certa vena di sentimentalismo, e ora le auto degli anni Trenta vengono « conservate », un termine infelice che evoca un posto ben preciso in garage riscaldati o in musei. Ma queste vetture finora così poco amate non meritano un tale destino, perché possono piacere al collezionista per due ragioni. La prima ragione è proprio l'opposto della generale tendenza all'investimento, in quanto chi sceglie una vettura di questo tipo lo fa perché sa che un automobilista dei nostri giorni la può guidare facilmente, e che può essere adattata alle attuali severe norme di sicurezza.

In secondo luogo, tali vetture risvegliano echi sentimentali nella generazione che si va affermando adesso: erano le auto guidate dai loro padri. La nuova ondata di appassionati non può permettersi le Rolls-Royce, le Duesenberg e le Bugatti ai prezzi inflazionati del mercato odierno. E anche se potesse permettersele non ci sarebbero abbastanza esemplari da soddisfare la richiesta. I dati della produzione della Bugatti restano un mistero, ma forse le vetture uscite da Molsheim nel decennio che precedette l'ultima guerra mondiale non arrivarono a duemila. Nello stesso periodo la Rolls-Royce produsse circa 2500 esemplari del modello 40/50 (compresi quelli americani), e le Duesenberg Modello J prodotte fra il 1929 e il 1937 furono 470. In ogni caso chi avesse voluto assicurarsi per meno di 1000 dollari una J marciante avrebbe dovuto farlo fra il 1942 e il 1950.

Anche meno degni di nota, forse, furono gli anni di austerità che seguirono la seconda guerra mondiale, quando tutto era razionato, quando le restrizioni energetiche erano il frutto di scarsità di carbone e non di faide industriali, quando sul mercato nero si trovava di tutto, da un chilo di burro a un appartamento a una nuova Renault 4 CV, e quando le sigarette erano la più valida merce di scambio nella Germania occupata.

Ma al di là di questo squallore c'era una vena di ottimismo. Le cose non potevano che migliorare. Talvolta il nome di qualcuno raggiungeva il primo posto nella lista delle prenotazioni (in Gran Bretagna spesso si doveva attendere sei anni per ottenere un modello molto popolare), il razionamento sarebbe finito, e c'era perfino la speranza di poter avere a disposizione una benzina decente. E se il nuovo modello che scrutavamo con sguardo bramoso nelle vetrine del concessionario si fosse imposto all'estero, avremmo forse avuto qualche vantaggio collaterale, sotto forma di facilitazioni per i viaggi oltre confine?

Ma se da un lato procedevamo stentatamente a 65 km all'ora nelle nostre vetture vecchie di dodici anni, d'altra parte non eravamo neppure soggetti ad attacchi indiscriminati. Nessuno si lagnava dei nostri fumosi tubi di scappamento (e meno male, perché gran parte dell'olio se ne andava per quella via). Nessuno insinuava che i paraurti non avrebbero retto a un impatto frontale a 8 km all'ora. L'automobilista non era ancora diventato sinonimo di pericolo per se stesso o per gli altri. Parcheggiare in centro non era impresa facile, né vista di buon occhio dalle amministrazioni locali, ma anche nelle maggiori città chi c'era costretto da ragioni di lavoro si spostava ancora con l'auto. Solo gli americani avevano adottato il parcheggio a tempo, e il radar era uno strumento usato dall'aeronautica, non dalla polizia stradale.

Anche nel 1950, per la verità, si era lontani dall'aver raggiunto il meglio dell'automobile. I 160 km/h erano un privilegio riservato alle vetture sport e alle berline di grossa cilindrata, e comunque i pneumatici dell'epoca non erano in grado di sostenere a lungo velocità di questo ordine. In quasi tutti i paesi, gli automobilisti si accontentavano di procedere a una velocità di circa 85 km/h, e di fatto i 65 all'ora erano una media tutt'altro che disprezzabile. Bisognava azionare manualmente il cambio, e nelle marce basse era di rigore la « doppietta ». Il riscaldamento, quando c'era, era del tipo « tutto o niente » e i tergicristalli lasciavano molto a desiderare. Un'altra preoccupazione era quella della pressione dell'olio; le spie luminose erano ancora diffuse in Europa e potevano essere ignorate solo a rischio e pericolo dell'au-

tomobilista. Questa regola era tanto radicata in noi che cercavamo di non vedere quelle « stupide luci », forse perché ritenevamo che funzionassero male fino al terribile momento in cui il metallo diventava il solo lubrificante!

Gli anni Venti, in termini automobilistici, possono essere facilmente sintetizzati: avviamento elettrico, freni sulle quattro ruote, pneumatici a bassa pressione, accensione a bobina, celluloide e cromature, con le carrozzerie di legno e tela della Weymann e il cyclecar che costituirono le principali « cause perdute ». Se si dovesse scegliere la « causa perduta » a lungo termine, la palma andrebbe al motore a otto cilindri in linea, anche se questo fenomeno avrebbe raggiunto l'apice all'inizio degli anni Trenta. Purtroppo si trattava di un motore eccessivo, inadatto ai temi stilistici del 1938, e nel 1954 era già stato relegato nel dimenticatoio.

Gli anni Trenta sono più difficili da definire. Si potrebbe parlare del trionfo dei freni idraulici, che però erano lungi dall'essere diffusi ovunque prima dello scoppio della seconda guerra mondiale. I costruttori famosi legati ai freni meccanici erano ancora molti, dalla Renault, che considerava quelli idraulici una eccentricità, alla Rolls-Royce, che non li riteneva sicuri. Le sospensioni indipendenti potrebbero essere un elemento più sicuro, anche se ci furono numerosi dissidenti, per non parlare della perplessità suscitata in merito alla loro utilità. Le auto sportive a buon mercato? Una faccenda esclusivamente britannica, e comunque i francesi se ne erano già occupati nel 1924, ma avevano abbandonato subito l'idea.

Poi c'è la questione dello styling. Se con ciò si intende l'integrazione di châssis e carrozzeria, la palma spetterebbe ai fratelli Lanchester, che c'erano arrivati addirittura nel 1900. Se invece si intende l'evoluzione di una carrozzeria elegante, allora ne avremmo potuto benissimo fare a meno: i costi negli anni Trenta erano già abbastanza rovinosi.

Ci si avvicina di più al centro del problema se si parla di motorizzazione di massa. Da un punto di vista statistico, nel 1929 solo un italiano su 182 aveva un'auto, mentre nel 1939 la proporzione era di uno su 112. Analoghi incrementi si erano verificati altrove. Eppure, paradossalmente, la produzione era diminuita: nel 1929 i sei paesi maggiori produttori di auto (Stati Uniti, Francia, Canada, Gran Bretagna, Germania e Italia) produssero 5,6 milioni di unità. Nel 1939, invece, il totale era sceso a meno di 5 milioni, anche se questa flessione era dovuta unicamente a una netta diminuzione del numero di auto fabbricate negli Stati Uniti, responsabili del 75 per cento della produzione mondiale. Altrove si notava invece un aumento.

Forse la spiegazione più vera va ricercata nell'imporsi dell'auto come componente essenziale della nostra vita. L'atteggiamento verso l'automobile andò impercettibilmente mutando, e nulla, a mio parere, esprime questo mutamento con maggior compiutezza di una frasetta inclusa negli esercizi di conversazione tedesca di quando frequentavo le scuole medie. Che essa fosse stata scritta da un tedesco in Germania o da un germanofono in Inghilterra ha poca importanza. La frase risaltava in netti caratteri gotici: « *Haben Sie ein Auto?* » « *Ich habe kein Auto* ».

Una risposta abbastanza logica verso la metà degli anni Trenta, quando l'automobile era un genere di largo consumo soltanto negli Stati Uniti, e molti di coloro che potevano permettersela erano ben lieti di farne a meno. Ma nel 1950 sarebbe stata una risposta assurda. In quell'epoca chi avesse avuto un'auto avrebbe risposto precisando la marca, il modello, l'anno di fabbricazione, e avrebbe aggiunto qualche commento, positivo o negativo, nei confronti del costruttore e del concessionario locale. Chi non l'avesse avuta, avrebbe fatto altre precisazioni, tipo « Sì, avevo una Opel, ma mi è stata requisita nel 1944, e devo ancora aspettare un paio d'anni per ottenere un'altra vettura », oppure « E che cosa pretende? Vi rendete conto di quanti litri di benzina al mese ci danno con la tessera? » Le contingenze potevano anche ridurre qualche automobilista a comprare una malridotta berlina del 1933 di sesta mano, se non addirittura creare una nuova razza di automobilisti puramente teorici che si limitavano a parlare delle vetture che non potevano comprare, ma restava il fatto che l'auto era ormai diventata un accettabile argomento di conversazione quanto il tempo in Inghilterra o la situazione politica in Grecia.

Come era successo? I tanto derisi amministratori potevano averci dato cromature al posto delle nichelature, la plastica al posto del legno, e banali lampadine al posto di veri e propri indicatori graduati. Le presse avevano sostituito la lavorazione artigianale, e il meccanico capace di rigenerarvi il motore era scomparso: la fabbrica provvedeva su due piedi alla sostituzione del pezzo difettoso. Ma, d'altro canto, c'erano dei fattori positivi: sincronizzatori contro le grattate, servofreni, lubrificazione automatica che eliminava l'uso degli ingrassatori, ventilazione controllata, radio a pulsanti, antenne automatiche. È vero che, al posto dei pratici ganci del cofano, c'era un assurdo tirante di filo d'acciaio che dal cruscotto andava alla griglia, e che l'accesso alla leva per azionarlo era quanto mai scomodo, ma ormai la necessità di aprire il cofano era sempre meno frequente. Date le tariffe fisse di manutenzione era senza dubbio più conveniente lasciare al garage il compito di occuparsene. E avete mai pensato che quando, nel 1912, la Rover dotò i suoi modelli di una leva per aprire il cofano si trattò di un'innovazione rivoluzionaria?

E che dire degli anni Quaranta? Si tratta di un periodo ancor più delicato: ogni tentativo di esaminarlo al di fuori del contesto degli anni successivi è paragonabile all'irritante abitudine di quei tali che cantic-

chiano le prime note di un brano musicale ma hanno dimenticato il resto. Il periodo fra il 1945 e il 1950 è caratterizzato dal consolidarsi di idee esperimentate — e, per lo più, accettate — fra il 1935 e il 1940. Per il resto si intravvedono allettanti sprazzi di una nuova era di perfezionamento: una velocità massima di almeno 100 all'ora, freni a disco, cambi automatici, pneumatici senza camera d'aria, e le granturismo. Il fascino degli anni Quaranta sta proprio in questa mescolanza di vecchio e nuovo, e anche nelle iniziative di quegli ottimisti (Invicta, Tucker e Rovin, per esempio) che non mancano mai di apparire nei momenti di crisi. Questi ottimisti generano le migliori « cause perdute », che nella maggior parte dei casi hanno il torto di risultare del tutto irrilevanti rispetto alle tendenze vincenti e, di conseguenza, sono destinate all'estinzione.

È chiaramente impossibile condensare in poche pagine la trattazione di tutte le automobili dell'automobilismo di un intero ventennio. Se si sottolinea l'aspetto sportivo, si corre il rischio di essere accusati di anglomania. Uno studio sulla maneggevolezza porrebbe troppo l'accento sui costruttori italiani, le sospensioni sofisticate parlerebbero di Germania, sia quella di Stresemann, di Hitler o di Adenauer. Il progresso stilistico e le migliorie della meccanica e degli accessori sono parte integrante della saga americana.

Bisogna inoltre tenersi in precario equilibrio fra la produzione di grande serie destinata al grosso pubblico e le vetture extra, dalla Ferrari alla Franklin, molto più dilettevoli ma molto meno rilevanti nel contesto. Se ho ecceduto in favore dei « grandi », posso solo dire a mia discolpa di aver avuto quasi trent'anni quando ho visto per la prima volta una Duesenberg, e che molti tedeschi della mia generazione non hanno mai visto una Maybach se non in un museo o in un rally di automobili d'epoca. Molte auto super diedero un contributo vitale allo sviluppo dell'automobile: alla Daimler e alla Packard si deve l'evoluzione del motore pluricilindrico, per esempio. Ma, per altri versi, queste vetture restano ai margini del discorso principale.

Le auto sportive, dal canto loro, non sarebbero neppure esistite se non si fosse fatto di tutto per eliminare ogni punto debole dalle vetture normali. Le grandi americane veloci della Stutz e della Mercer dovettero la loro esistenza alla uniformità delle Ford e delle Overland, che spinse i ricchi a desiderare qualcosa di diverso. Herbert Austin può anche non aver innovato niente con la sua Seven, ma quando il pubblico richiese vetture più piccole e più veloci, la Austin si affrettò a produrle. La Morris cercò di battere la Austin nel suo stesso campo creando la Minor con albero a camme in testa, che Cecil Kimber trasformò in una lunga serie di MG. Il ciclo, ovviamente, continua. Nell'immediato dopoguerra le auto americane erano così monotone, comode, uniformi e affidabili che non erano più sufficienti gli slogan pubblicitari del tipo « il cielo sembra più splendente » per addolcire la pillola. Chi voleva ritrovare il piacere della guida acquistava le MG e le Jaguar, costringendo quindi l'industria americana a produrre vetturette sportive che fornissero divertimenti di altro genere: per esempio partenze a razzo del tipo che fa pensare a bielle incandescenti.

Forse si insiste troppo su certe marche e su certi modelli. Ma ciò è dovuto al fatto che esse hanno spianato la via ad altri, anche se non hanno inventato niente. Le sospensioni anteriori indipendenti sono legate al nome di Vincenzo Lancia nel 1922, e la « guida morbida » delle vetture americane con le « sospensioni a ginocchio » della General Motors di dodici anni più tardi.

Questi furono i *leaders*, e conta poco il fatto che la Decauville del 1898 — o anche la vettura sperimentale di John Henry Knight nella sua forma definitiva a quattro ruote del 1895 — aveva sospensioni anteriori indipendenti. A onor del vero bisogna dire che le ruote posteriori della Decauville erano del tutto prive di sospensioni e, in ogni caso, tutti continuarono a usare tranquillamente le sospensioni a balestra per altri venticinque anni.

Una considerazione finale. Non sono molte le auto degli anni Trenta divertenti da guidare, a meno che non si trovi un esemplare con qualche tendenza bizzarra. Io personalmente ho avuto una Fiat del 1938 le cui sospensioni anteriori tendevano a bloccarsi e una MG del 1937 che, negli ingorghi di traffico, bruciava le piante dei piedi dei passeggeri. Lo stesso inconveniente si verificava in una Jaguar SS dello stesso anno nella quale, a causa del telaio allungato, il tubo di scappamento era proprio contro il pavimento. Quelle auto avevano però anche un pregio. Un qualsiasi automobilista intelligente riusciva a padroneggiarle alla svelta, cosa che non si può affermare di molte auto popolari degli anni Sessanta, con la loro meccanica implacabile.

1 L'eredità degli anni Venti

Gli anni Trenta sono stati definiti « l'epoca dell'obsolescenza programmata e della motorizzazione di massa ».

Si tratta però di una semplificazione eccessiva, che non regge a un esame approfondito. L'obsolescenza programmata era certamente implicita nel metodo di produzione in grande serie dell'automobile, la cui durata prevista era scesa, nel 1939, da otto-nove anni a circa sei. L'evoluzione comunque era stata molto più lenta nel periodo fra le due guerre: mentre nel 1914 una Benz del 1900 non sarebbe stata assolutamente in grado di marciare in modo accettabile, nel 1939 erano ancora in circolazione più di due milioni di Ford modello T del 1926 ed erano ancora di uso quotidiano diverse « classiche » ancora più anziane: senza contare le molte Fiat 501, Citroën 5 CV e Austin Twelve altrettanto vecchie. Chi osserva che il costo delle automobili degli anni Trenta era eccessivo dovrebbe tener presente che la maggior parte di esse ha potuto sopportare un'esistenza prolungata fin quasi all'immortalità. Fuori dagli Stati Uniti, automobili prodotte nel 1939 avrebbero avuto un valore modestissimo venti anni più tardi, ma in paesi con industrie arretrate e con pesanti restrizioni nelle importazioni, come per esempio in Germania Orientale o in Nuova Zelanda, esse hanno continuato a essere utilizzate per molto tempo. Chi scrive ha rinvenuto nel 1964, in un mercato di auto usate di Auckland, un coupé Chevrolet Master del 1939 il cui prezzo, in un quarto di secolo, era diminuito soltanto del 20%.

Per quanto riguarda la « motorizzazione di massa », questa era stata ormai accettata negli Stati Uniti, dove l'industria automobilistica aveva raggiunto già dal 1916 la produzione annua di un milione di esemplari. Nel periodo precedente la grande depressione del 1929, le case americane avevano costruito circa quattro milioni e mezzo di vetture. Nel 1930 con 600 dollari si poteva acquistare una berlina Ford Fordor: il cliente che invece avesse preferito la dolcezza di una sei cilindri poteva averne una della Chevrolet con 75 dollari in più. La Gran Bretagna e la Francia erano ancora piuttosto indietro, eppure la loro produzione toccava le 250.000 unità, che oltretutto potevano essere vendute a un prezzo accessibile alla classe media, se non ancora agli operai la cui paga settimanale superava molto raramente i 25 dollari.

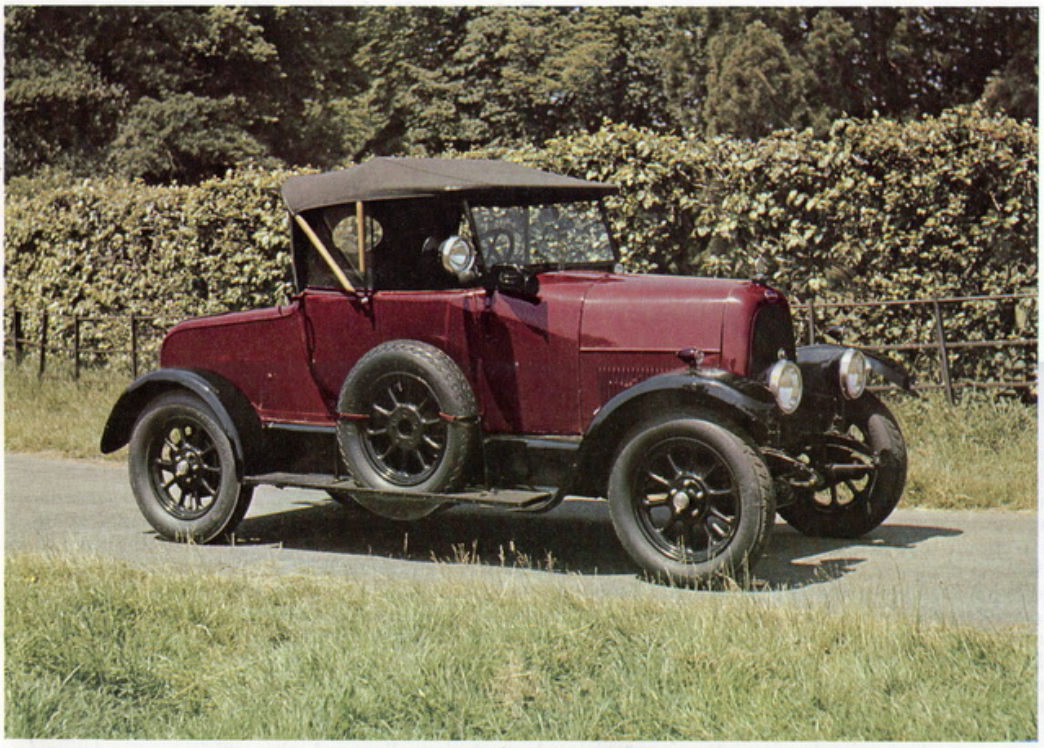
Non si può dire che la grande depressione sia stata un ulteriore freno alla diffusione dell'automobile. Riguardo alle vendite di vetture nuove certamente sì: le vendite della Morris calarono da 63.522 nel 1929 a 43.582 nel 1931, quelle della Fiat addirittura da 42.780 a 16.419. La Chevrolet, che aveva raggiunto il traguardo del milione nel 1927, nei giorni neri del 1932 precipitò a 300.000 unità. Questo calo di produzione influì relativamente poco su chi un'automobile ce l'aveva già: finché era possibile, ognuno conservava gelosamente la propria vettura, oppure ne acquistava un'altra di seconda mano. Questo tipo di comportamento era particolarmente evidente negli Stati Uniti, dove a un calo del 65% delle immatricolazioni corrispose una diminuzione di appena il 10% del rilascio di nuove patenti di guida.

In effetti il crollo della domanda verificatosi nel 1929 servì da stimolo all'industria perché, nello sforzo di mantenersi a galla, i costruttori dovettero cercare di dare di più a un prezzo inferiore. I più esigenti potevano lamentare le conseguenze che la ricerca del risparmio aveva sul prodotto, ma i prezzi calarono costantemente dal 1930 fino alla piccola recessione del 1938, quando l'ulteriore caduta della domanda fu compensata abbondantemente dall'impegno richiesto alle industrie per la corsa al riarmo in numerosi paesi. Infatti tutte le risorse disponibili vennero immediatamente reimpiegate per le esigenze militari: in Gran Bretagna e in Germania le fabbriche sorsero come i funghi, e perfino gli americani ebbero necessità di creare nuovi stabilimenti per incrementare la produzione di motori aeronautici.

La Gran Bretagna e gli Stati Uniti, con le loro economie relativamente stabili, rappresentano forse la migliore pietra di paragone. Agli inizi degli anni Trenta la Chevrolet 6 aveva freni meccanici, sospensioni anteriori e posteriori ad assale rigido, un cambio di velocità particolarmente impegnativo che richiedeva la « doppietta » a ogni passaggio da una marcia all'altra, le ruote a disco fisso con il solo cerchione smontabile. Il corrispondente modello del 1936, che costava 100 dollari meno, aveva i freni a comando idraulico, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti, le ruote smontabili e i sincronizzatori sulle due marce superiori che permettevano di cambiare senza difficoltà. Inoltre il legno andava praticamente scomparendo dalla struttura della carrozzeria, anche se il vantaggio dell'assenza di deformazioni o della minore fragilità si pagava con la rumorosità di marcia.

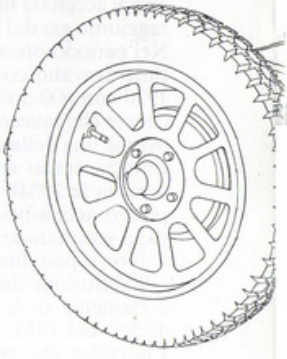
La Morris Minor berlina del 1930, che costava 650 dollari, aveva una frenata discutibile, un motore con albero a camme in testa che offriva prestazioni brillanti a costo di una manutenzione complicata, e molte caratteristiche comuni alle Chevrolet degli anni Venti, a parte le ruote smontabili. Per pochi soldi in più nel 1936 l'automobilista britannico poteva acquistare una immortale Eight prima serie, con freni idraulici, tetto apribile e tutto il resto. Aveva in effetti un modesto motore a valvole laterali, ma le sue necessità di manutenzione erano estremamente ridotte e la sua velocità massima superava di 8 km/h quella di qualsiasi Minor.

Ci rimetteva, naturalmente, la « personalità » dell'automobile. La Chevrolet somigliava alla maggior parte delle altre vetture americane, sotto il classico stemma che restava il solo elemento distintivo. La plancia era ormai progettata dagli stilisti invece che dagli ingegneri. Solo l'esigenza di frequenti interventi meccanici « domestici » faceva ancora preferire il classico cofano ad apertura laterale, anche se questa soluzione non sarebbe durata a lungo dato che era in arrivo il tipo « a coccodrillo » con apertura superiore. La Morris restava la più aderente

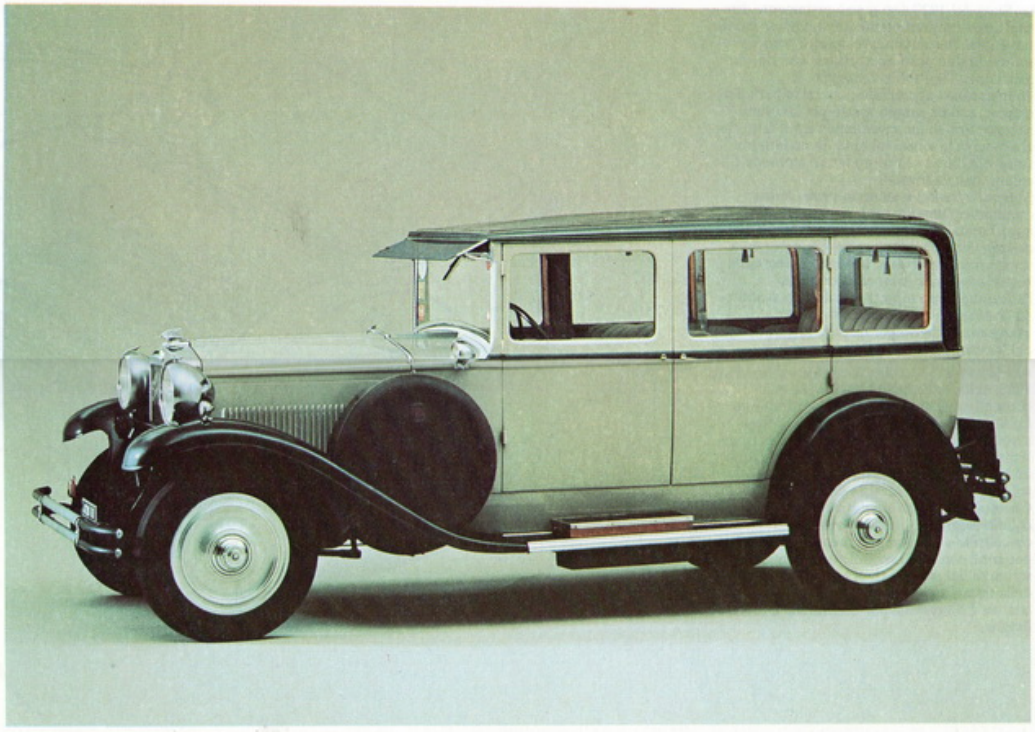


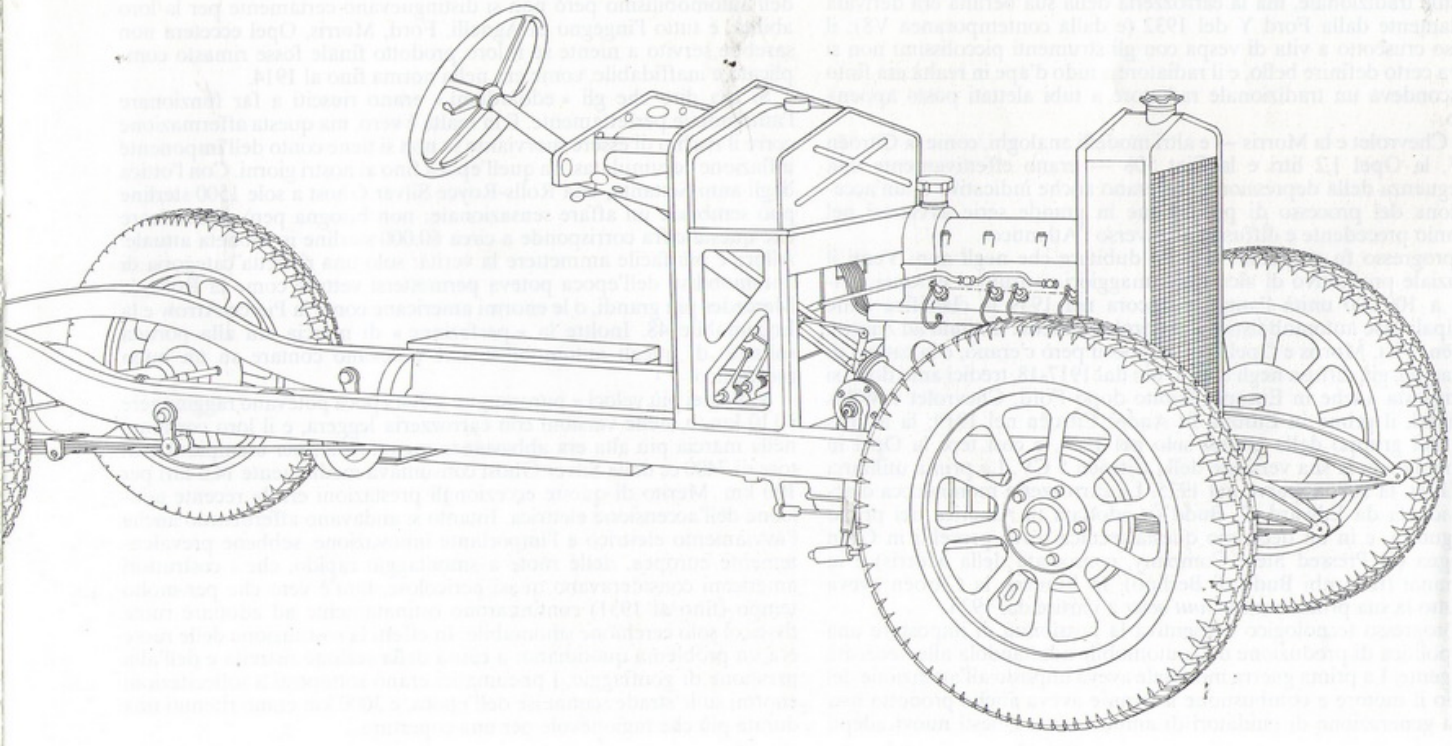
L'evoluzione della Fiat dal 1919 al 1930: una 501 spider del tipo costruito dal 1919 al 1926 (*in alto a sinistra*), una vettura completa e uno châssis della popolare 509 da 990 cc prodotta dal 1925 al 1929 (*in basso*) e la sei cilindri 521, il modello medio-grande di serie dal 1928 al 1931 (*in alto a destra*). Non si può certo dire che sia una gamma completa: la 501 aveva un motore da un litro e mezzo (una cilindrata molto apprezzata in Europa), ma la 509 era praticamente una utilitaria anche se i 260 cm di passo consentivano una buona abitabilità per quattro persone, e i 22 CV del motore ad albero a camme in testa erano una potenza più che sufficiente, semmai non sfruttata appieno per colpa del cambio con rapporti troppo demoltiplicati. La velocità massima della 509 era di 80 km/h abbondanti, contro i poco più di 70 che costituivano il limite per una marcia confortevole della 501. Ben inserita in tutti i mercati del Vecchio Mondo, con vendite sostenute in paesi che andavano dalla Norvegia alla Nuova Zelanda, la Fiat non poteva permettersi un errore. E nel 1928 si decise a entrare nel mercato delle sei cilindri di classe media con una vettura di stile americano, la 521 da 2,5 litri, anche se fino ad allora Giovanni Agnelli era stato riluttante a mettersi in concorrenza con i grandi di Detroit.

Dopo vent'anni di auto di qualità, non era preparata ad attaccare di slancio il mercato della produzione di grande serie. In sette anni e mezzo la 501 vendette 80.000 esemplari, ma non fu mai una vettura economica: ancora nel 1925, in Gran Bretagna costava il doppio di una Morris-Cowley, e non era certamente tutta colpa della tassa d'importazione. Se si vendeva era per l'indistruttibile motore a valvole laterali, di appena 24-27 CV ma straordinariamente dolce. I freni sulle ruote anteriori furono aggiunti soltanto nel 1924, aveva l'accensione a magnete e il volante e la

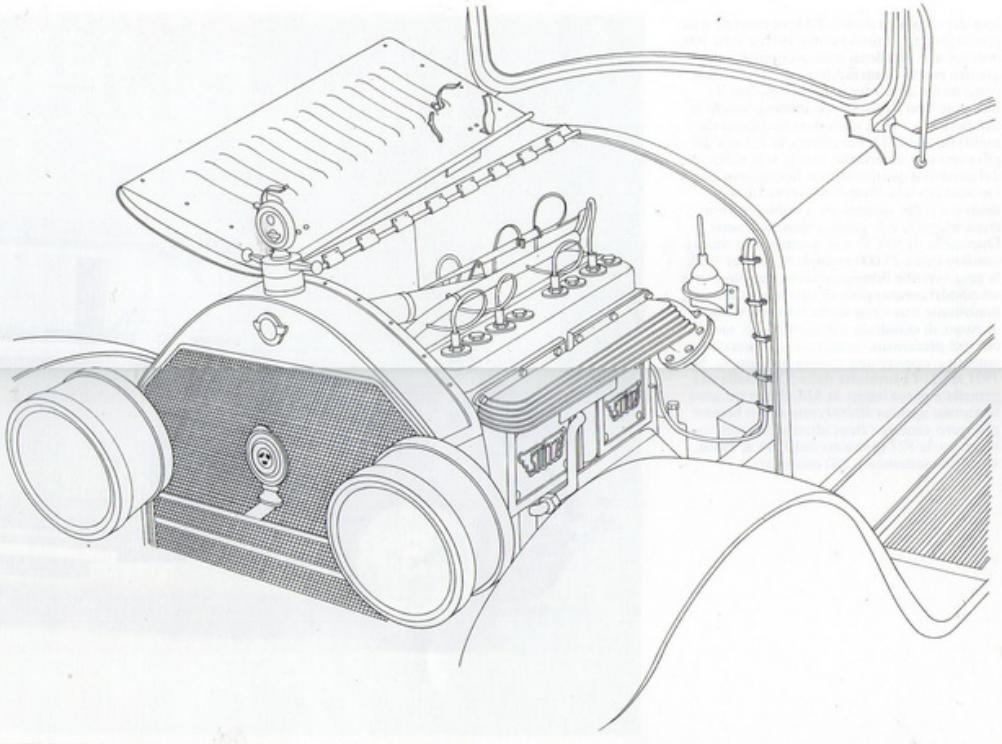


leva del cambio a destra. La leva centrale (ma non la guida a sinistra) arrivò invece sulla 509, insieme agli eccellenti freni accoppiati sulle quattro ruote. Contemporaneamente la Fiat, come molte altre case italiane, optò per il radiatore tipo Rolls-Royce abbandonando la caratteristica « pera » adottata (e copiata da molti) fin dal 1911. Per contro, la 521 era del più puro stile americano, con la sola eccezione del cambio a quattro marce. Somigliava a una De Soto o a una Plymouth, aveva ruote a disco o a raggi, accensione a bobina invece che a magnete e la guida a sinistra di serie. Disponeva di 50 CV, e in quattro anni riuscì a vendere quasi 23.000 esemplari. Fino al 1936 la casa avrebbe fiduniosamente insistito con le sei cilindri contrapposti di tipo americano ma, nonostante una vasta scelta fra varie versioni di passo, di cilindrata e di carrozzeria, molti europei preferivano comprare un'americana autentica, oppure una vettura più piccola. Nel 1931 la 521 fu sostituita dalla 522 e dalla sua gemella a passo lungo, la 524, che in tre anni trovarono appena 10.000 compratori benché potessero vantare i freni idraulici, e l'ultimo tentativo, la 527 (prodotta dal 1934 al 1946), vendette esattamente 260 esemplari.





La Stutz del 1920 non si può certamente dire una tipica rappresentante del suo paese e della sua epoca. Assolutamente tipico è però il suo cofano in due pezzi ad apertura laterale, che presentava l'indubbio vantaggio di un'immediata accessibilità a tutte le parti del motore, con un ampio spazio per lavorarci attorno. Fra gli inconvenienti c'era il fatto che ci si poteva lavorare soltanto da un lato per volta, e inoltre le chiusure erano scomode e il cofano pesava troppo.
(*Pagina a fronte*) I cofani in pezzo unico costituirono uno dei perfezionamenti degli anni Trenta. Nella Fiat 500 del 1936 (*in alto a destra*), l'impiego di un radiatore montato a sbalzo rese impossibile la sistemazione della batteria nel vano motore e comportò l'adozione di un musetto apribile in avanti e all'occorrenza smontabile (fra l'altro, bisognava toglierlo per inserire la manovella dell'avviamento manuale, una terribile seccatura se la macchina si fermava per la strada con la batteria scarica). La tedesca Ford Eifel, nella versione del 1937 (*in basso*), consentiva un'accessibilità quasi altrettanto buona grazie alla forma tradizionale, non aerodinamica, dei parafanghi e all'altezza dei fianchi del cofano, il quale, però, dato che si apriva all'indietro, era abbastanza sicura soltanto finché le chiusure tenevano. Nella Chevrolet del 1940 (*in alto a sinistra*), infine, il cofano assumeva quella forma « a coccodrillo » che sarebbe rimasta immutata per anni, con tutti i suoi inconvenienti. La sommità del parafango ora arriva all'altezza della testata del motore, e l'accessibilità laterale è disagevole per chi non ha le braccia lunghe.



allo stile tradizionale, ma la carrozzeria della sua berlina era derivata direttamente dalla Ford Y del 1932 (e dalla contemporanea V8): il curioso cruscotto a vita di vespa con gli strumenti piccolissimi non si poteva certo definire bello, e il radiatore a nido d'ape in realtà era finto e nascondeva un tradizionale radiatore a tubi alettati posto appena dietro.

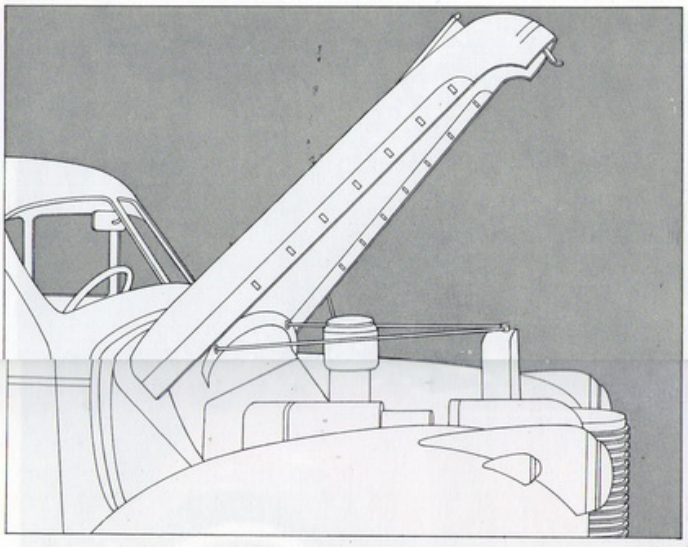
La Chevrolet e la Morris — e altri modelli analoghi, come la Citroën 8 CV, la Opel 1,2 litri e la Fiat 508 — erano effettivamente una conseguenza della depressione, ma erano anche indicative di un'accelerazione del processo di produzione in grande serie avviatosi nel decennio precedente e diffusosi attraverso l'Atlantico.

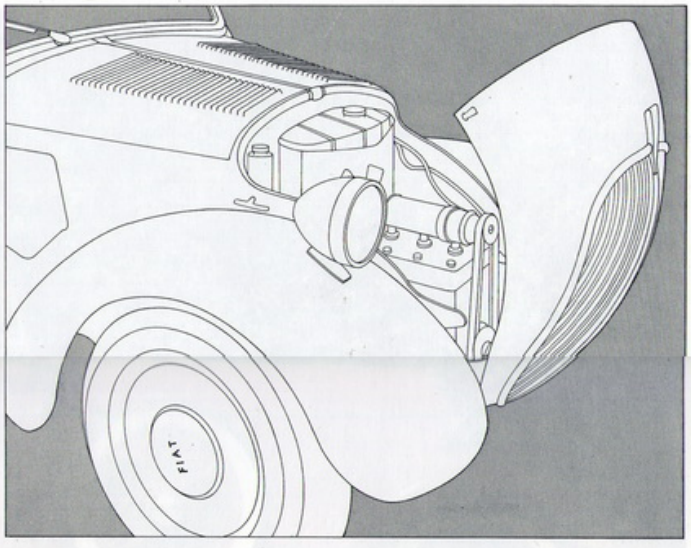
Il progresso fu graduale: è lecito dubitare che negli anni Venti il potenziale produttivo di alcuni dei maggiori costruttori europei arrivasse a 100.000 unità l'anno, e ancora nel 1939 la classifica delle principali case automobilistiche era probabilmente limitata ad Austin, Citroën, Fiat, Morris e Opel. I presupposti però c'erano, e la catena di montaggio, già diffusa negli Stati Uniti dal 1917-18, tredici anni dopo si era imposta anche in Europa. Subito dopo Ford, Chevrolet e Willis Overland, il primo in Europa fu André Citroën nel 1919; la Morris entrò nel gruppo delle grandi solo nel 1924, e così fece la Opel in Germania con la sua versione della Citroën 5 CV. La prima utilitaria della Fiat, la 509, apparve nel 1925. La carrozzeria monoscocca d'acciaio ideata da Edward G. Budd fu adottata in America nel primo dopoguerra, e in un decennio questa tecnica trovò proseliti in Gran Bretagna (la Pressed Steel Company, consociata della Morris) e in Germania (la Ambi Budd di Berlino). In Francia, la Citroën aveva prodotto la sua prima berlina *tout acier* a partire dal 1924.

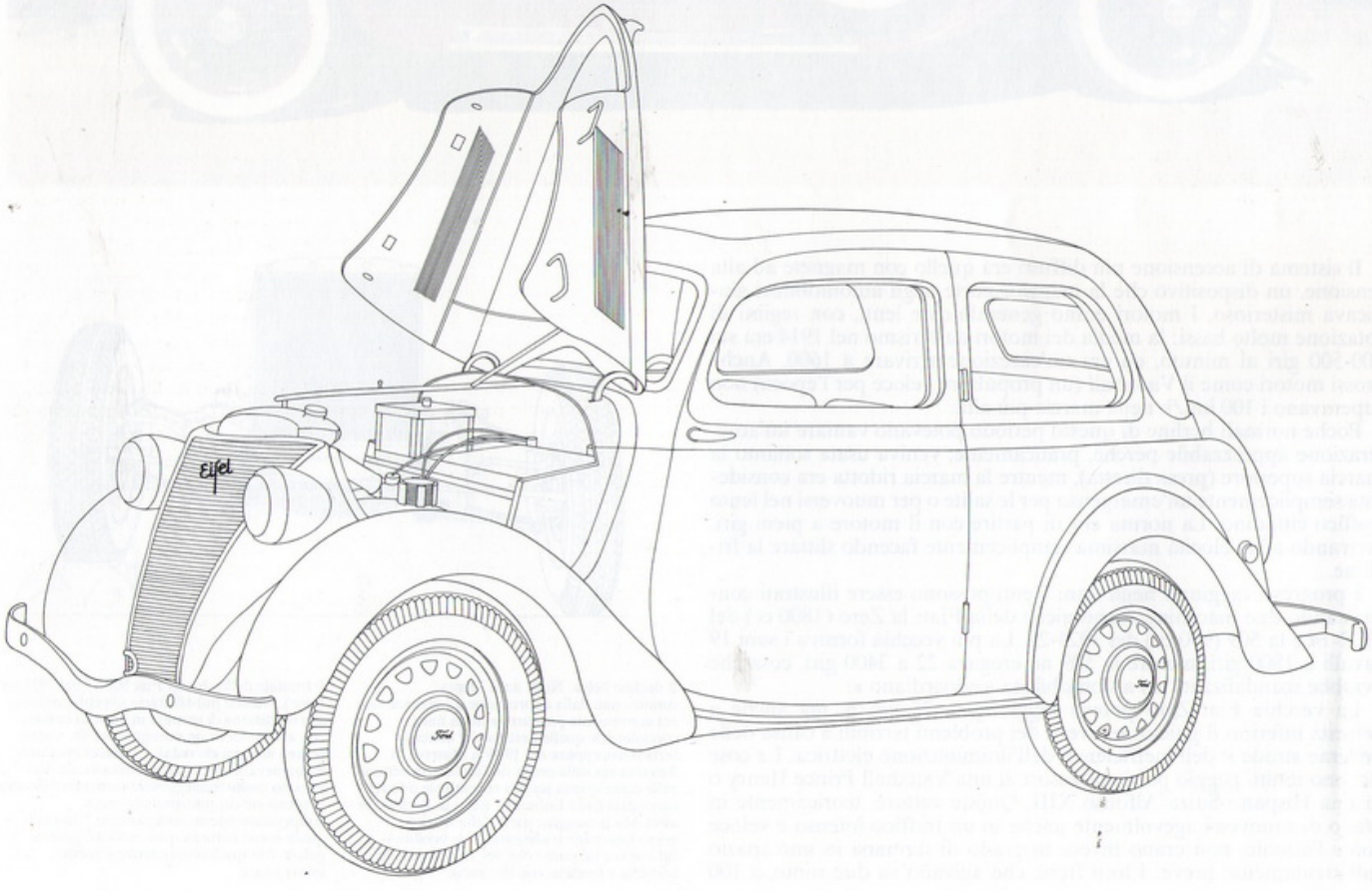
Il progresso tecnologico consentiva la possibilità di impostare una seria politica di produzione dell'automobile adattandola alle necessità della gente. La prima guerra mondiale aveva imposto all'attenzione del mondo il motore a combustione interna e aveva anche prodotto una nuova generazione di guidatori di ambo i sessi. Questi nuovi adepti dell'automobilismo però non si distinguevano certamente per la loro abilità, e tutto l'ingegno di Agnelli, Ford, Morris, Opel eccetera non sarebbe servito a niente se il loro prodotto finale fosse rimasto complicato e inaffidabile, come era nella norma fino al 1914.

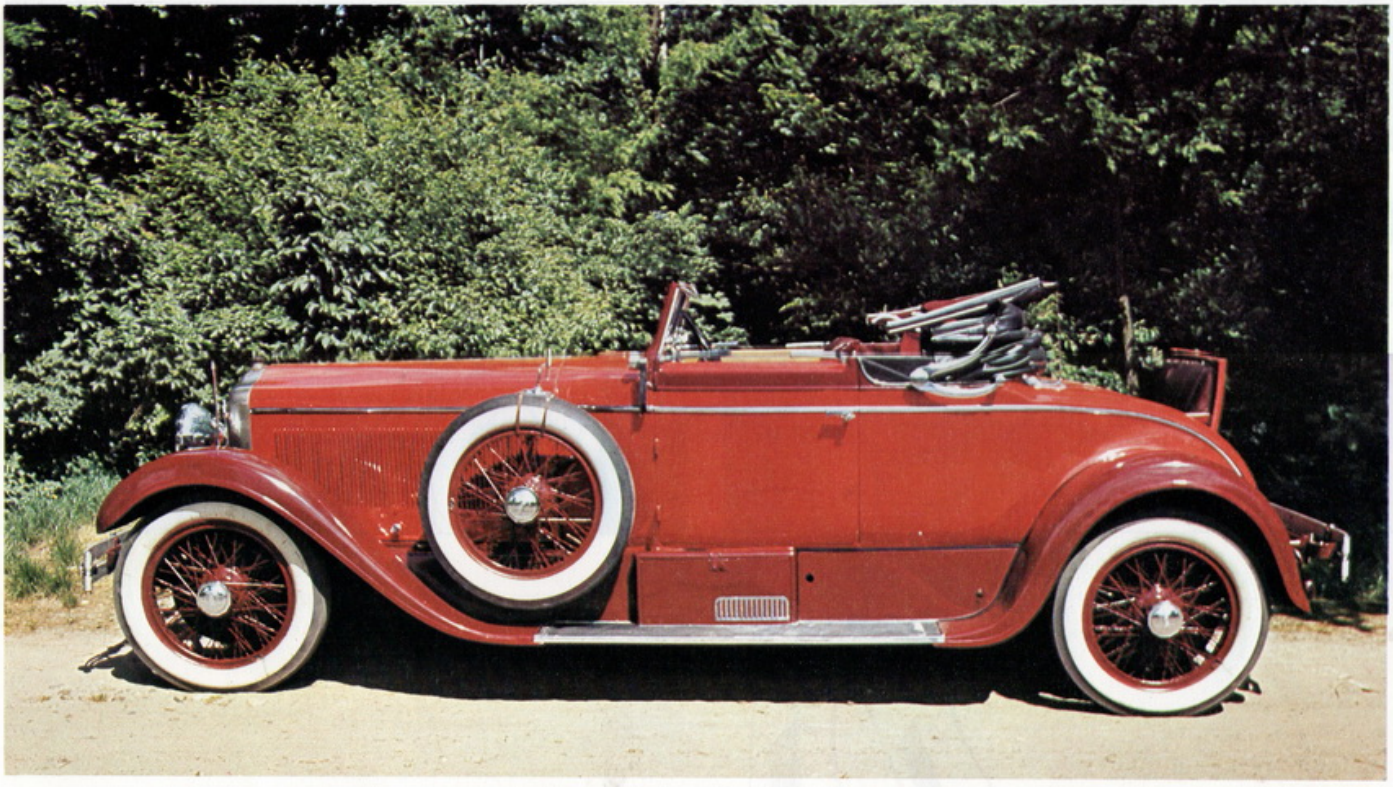
Si usa dire che gli « edoardiani » erano riusciti a far funzionare l'automobile perfettamente. E in realtà è vero, ma questa affermazione corre il rischio di essere fuorviante se non si tiene conto dell'imponente inflazione accumulatasi da quell'epoca fino ai nostri giorni. Con l'ottica degli anni Settanta, una Rolls-Royce Silver Ghost a sole 1500 sterline può sembrare un affare sensazionale: non bisogna però dimenticare che questa cifra corrisponde a circa 60.000 sterline in moneta attuale. Allora è più facile ammettere la verità: solo una ristretta categoria di automobilisti dell'epoca poteva permettersi vetture come la Rolls, le Mercedes più grandi, o le enormi americane come la Pierce-Arrow e la Locomobile 48. Inoltre la « perfezione » di marcia era alla portata soltanto di quegli automobilisti che potevano contare su un buon meccanico.

Molti dei più veloci « purosangue » dell'epoca potevano raggiungere i 110 km/h, nelle versioni con carrozzeria leggera, e il loro consumo nella marcia più alta era abbastanza ragionevole: per esempio il motore di 7400 cc della Silver Ghost consumava mediamente 14,5 litri per 100 km. Merito di queste eccezionali prestazioni era la recente adozione dell'accensione elettrica. Intanto si andavano affermando anche l'avviamento elettrico e l'importante innovazione, sebbene prevalentemente europea, delle ruote a smontaggio rapido, che i costruttori americani consideravano quasi pericolose, tant'è vero che per molto tempo (fino al 1931) continuarono ostinatamente ad adottare ruote fisse col solo cerchione smontabile. In effetti la sostituzione delle ruote era un problema quotidiano: a causa della sezione ristretta e dell'alta pressione di gonfiaggio, i pneumatici erano sottoposti a sollecitazioni enormi sulle strade sconnesse dell'epoca, e 3000 km erano ritenuti una durata più che ragionevole per una copertura.




FIAT


Eiffel

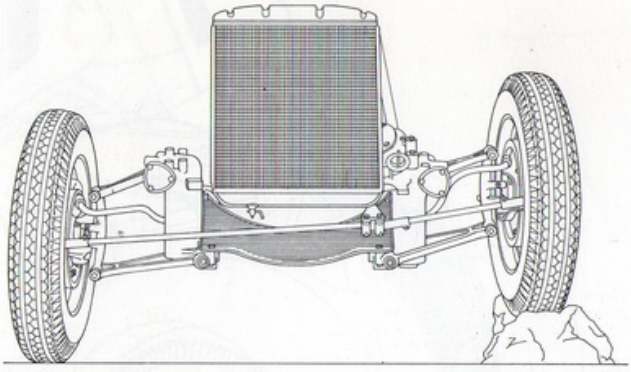


Il sistema di accensione più diffuso era quello con magnete ad alta tensione, un dispositivo che la maggior parte degli automobilisti giudicava misterioso. I motori erano generalmente lenti, con regimi di rotazione molto bassi: la media dei motori da turismo nel 1914 era sui 400-500 giri al minuto, ed era un'eccezione arrivare a 1600. Anche grossi motori come il Vauxhall (un propulsore veloce per l'epoca) non superavano i 100 km/h nella marcia più alta.

Poche normali berline di questo periodo potevano vantare un'accelerazione apprezzabile perché, praticamente, veniva usata soltanto la marcia superiore (presa diretta), mentre la marcia ridotta era considerata semplicemente un'emergenza per le salite o per muoversi nel lento traffico cittadino. La norma era di partire con il motore a pieni giri, arrivando alla velocità massima semplicemente facendo slittare la frizione.

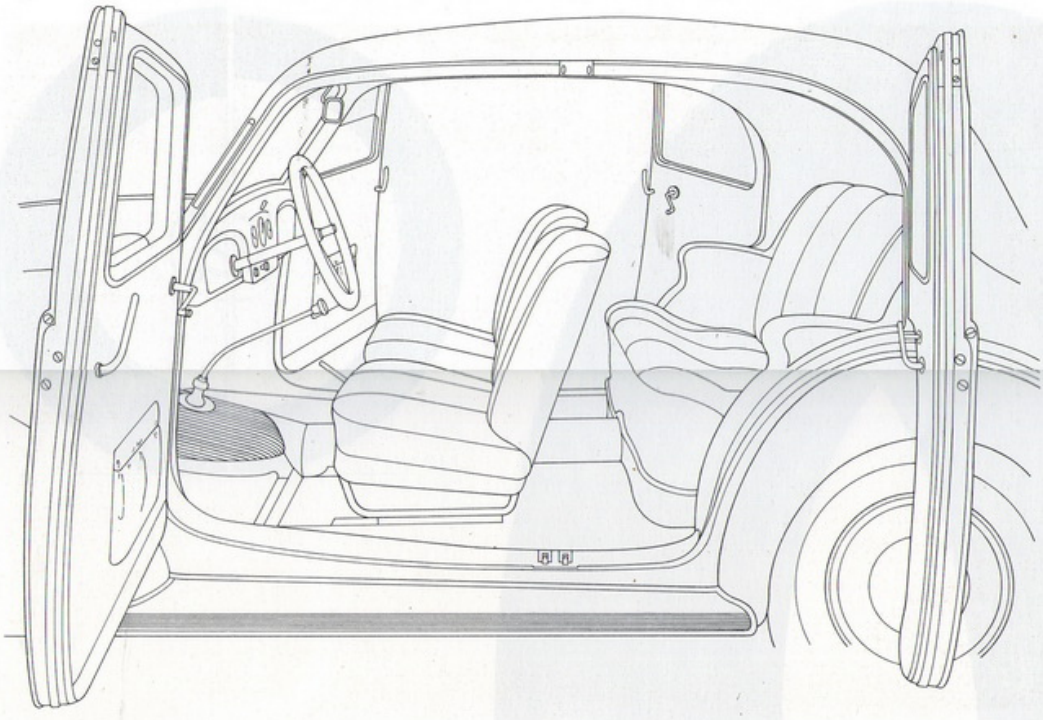
I progressi raggiunti negli anni Venti possono essere illustrati confrontando due macchine economiche della Fiat: la Zero (1800 cc) del 1912-14 e la 509 (990 cc) del 1925-29. La più vecchia forniva i suoi 19 cavalli a 1800 giri, mentre la 509 ne erogava 22 a 3400 giri, cosa che avrebbe scandalizzato un automobilista « edoardiano ».

La vecchia Fiat Zero poteva raggiungere 75 km/h, ma anche a velocità inferiori il guidatore aveva dei problemi terribili a causa delle pessime strade e dell'inefficienza dell'illuminazione elettrica. Le cose stavano molto peggio per i possessori di una Vauxhall Prince Henry o di una Hispano-Suiza Alfonso XIII. Queste vetture, teoricamente in grado di muoversi agevolmente anche in un traffico intenso e veloce come l'attuale, non erano invece in grado di fermarsi in uno spazio sufficientemente breve: i loro freni, che agivano su due ruote, a 100



Il declino belga. Negli anni Trenta, condizionati dalla depressione economica, non era conveniente produrre auto di lusso, specialmente quelle destinate al mercato britannico, eppure nel 1925 la Minerva di Anversa era sulla cresta dell'onda, con vetture belle come questa sei litri con valvole a fodero carrozzata dalla Erdman e Rossi di Berlino (*in alto*). Ma la maggior parte delle Minerva erano limousine tradizionali, e le vendite si ridussero a tal punto che nel 1936 la casa fu costretta a fondersi con l'Imperia.

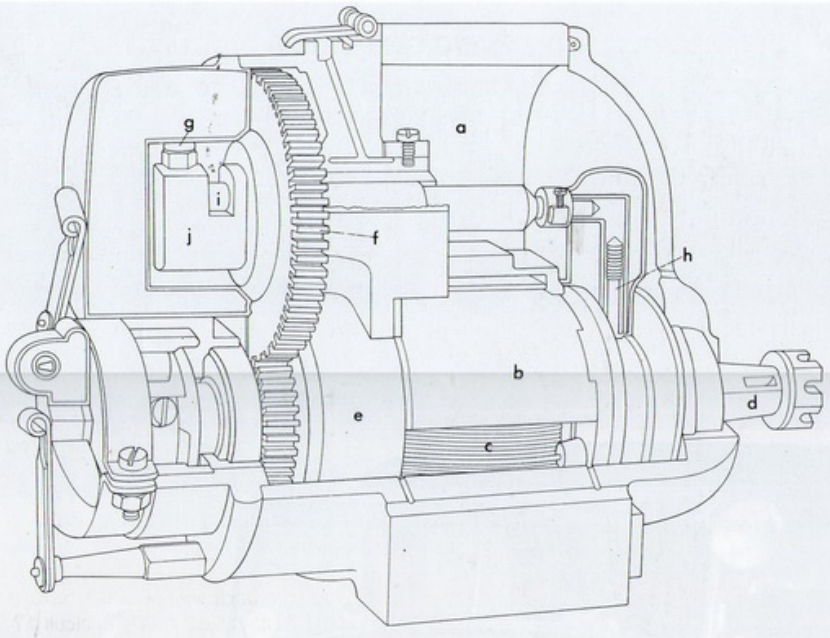
Il frontale dello châssis Fiat 508 C del 1937 (*in basso*). Nessun pubblicitario avrebbe resistito alla tentazione di mettere in posa la vettura con una ruota su un macigno per far vedere come i molloni elicoidali e i bracci oscillanti mantenevano lo châssis in orizzontale. Era un'auto molto maneggevole (semmai difettava la pressione dei pneumatici), ma a temperature esterne sotto lo zero l'olio nel quale erano immersi quei molloni poteva gelare, con quali conseguenze è facile immaginare.



Delle due Fiat 508 qui raffigurate, soltanto la tre marce del 1932-33 è la famosa Balilla, ma questo nome è stato spesso usato per indicare anche la 508 C Millecento prodotta fra il 1937 e il 1952. La Balilla originale era una vetturetta squadrata il cui styling prendeva molto dalla De Soto del 1929. La mancanza dei sincronizzatori al cambio non era certo una sorpresa per un'utilitaria economica del 1932, e l'alimentazione a gravità, con il serbatoio della benzina montato a sbalzo, non sarebbe stata consentita nella nostra epoca così attenta alle norme di sicurezza, e inoltre, con 995 cc e 22 CV, i 95 km/h si toccavano soltanto in discesa (fino a quando prima i preparatori privati e poi la stessa Fiat rielaborarono la vettura trasformandola nella deliziosa 508 S, una due posti sport a valvole in testa da 36 CV). Ma il motore a corsa corta della Balilla era indistruttibile: benché la potenza massima fosse sviluppata nominalmente a 3400 giri, i 4000 potevano essere raggiunti in tutta sicurezza. L'ultima versione a quattro marce sincronizzate (1934) ne prolungò la vita fino al 1937. Le Balilla furono costruite su licenza in Francia (Simca), Germania (NSU), Cecoslovacchia (Walter), Polonia e, per breve tempo, anche in Spagna.

L'abitacolo della Fiat 508 C del 1937 era facilmente accessibile a quattro persone, nonostante avesse un passo di soli 240 cm, come si può vedere da questo disegno (*a sinistra*). Il bagaglio era sistemato dietro il sedile posteriore: lo spazio non era ingombrato dalla ruota di scorta ma era accessibile soltanto dall'interno. Purtroppo l'assenza del montante centrale fra le due porte causava una precoce deformazione del giro-porta, per cui i rumori e gli spifferi erano inevitabili. La Fiat mantenne la fiancata senza montante centrale anche nella versione sei posti a telaio lungo (il passo era di 270 cm) che diventò popolare come taxi. Insolitamente per una vettura lunga e stretta, era maneggevole quanto la versione a telaio corto, bisognava soltanto ricordarsi che, con il cofano raccorciato, la maggior parte del veicolo era dietro il guidatore!

L'evoluzione del pneumatico. Il disegno in sezione (*in alto*) fa vedere la differenza fra un tipo moderno di gomma a bassa pressione e il « balloon » apparso per la prima volta nel 1923. Il diametro esterno è uguale, ma il raggio di curvatura laterale è maggiore nella versione moderna, che è quella a destra. Va ricordato che i primi pneumatici a bassa pressione — che non erano una novità assoluta: Palmer aveva prodotto gomme « giganti » per carrozze di lusso negli anni precedenti la prima guerra mondiale — avevano il bordo interno sporgente in fuori, benché Dunlop disponesse anche di un tipo a fianchi lisci (*a sinistra*). L'adozione generalizzata delle gomme a fianchi lisci comportò la modifica della parte interna del cerchione.



Spaccato di un magnete ad alta tensione, d'uso generale nel 1925 e nel 1931 ancora presente su circa un quarto delle auto commercializzate in Gran Bretagna. Il magnete limitava la funzione della batteria all'erogazione della corrente necessaria alle luci e ai servizi, ma nell'avviamento a freddo lasciava a desiderare perché a basso numero di giri dava una scintilla debole. Inoltre il costo di produzione dei magneti (di quelli buoni, cioè) era più alto di quello delle bobine, e durante la prima guerra mondiale gli Alleati sentirono molto la perdita della Bosch, che riforniva praticamente tutta l'industria automobilistica europea. Nel 1935 appena il 10% delle auto in catalogo adottava ancora il magnete, che tuttavia avrebbe avuto un futuro nei motori supersport e da competizione. (*a*) magnete, (*b*) nucleo, (*c*) avvolgimento, (*d*) albero del ruttore, (*e*) condensatore, (*f*) ruota dentata del distributore, (*g*) spazzola, (*h*) collettore, (*i*) rotore, (*j*) distributore.

km/h obbligavano il guidatore a prevedere l'arresto con un anticipo terribilmente lungo. Le cose andavano un po' meglio con i freni a pedale che agivano sull'albero di trasmissione, che però producevano un odore sgradevole ed erano soggetti a improvvisi bloccaggi, con conseguenti sbandamenti e perdite di stabilità del veicolo.

Le migliori carrozzerie di quell'epoca, tutte costruite a mano, erano rifinite in modo eccezionale, ma erano quasi sempre del tipo aperto: le versioni chiuse si riducevano alla tipica berlina e al cosiddetto « coupé del dottore » (praticamente un cabriolet a due posti con parabrezza e posti di fortuna posteriori).

La tradizionale verniciatura dell'epoca, eseguita con una vernice colorata e opaca di fondo su cui ne veniva stesa un'altra trasparente e brillante, assicurava al colore un notevole spessore e uniformità ma aveva bisogno di una costante manutenzione e di regolari ritocchi, se si voleva conservare in ordine la carrozzeria. I fregi, d'ottone o di nichel, si ossidavano rapidamente e rappresentavano un costante impegno per gli autisti.

L'evoluzione della produzione di serie non poté certo trasferire la qualità delle Packard o delle Rolls-Royce alle vetture normali; rese però tutte le automobili più efficienti e accessibili alla gente comune, la cui preparazione meccanica era praticamente nulla e che non poteva permettersi un meccanico-autista, ma aveva l'esigenza fondamentale di spostarsi da un posto all'altro nel modo più semplice, più comodo e, se possibile, più economico.

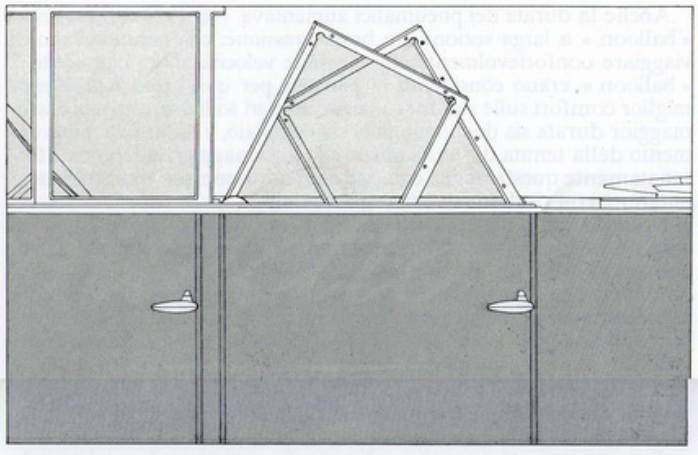
Al posto delle superbe finiture dell'età dell'oro, i costruttori degli anni Venti diedero efficienza meccanica. Fu aumentata la velocità del motore, migliorando così la maneggevolezza della macchina; fu generalizzata la lubrificazione forzata del motore, il che permetteva, in teoria, di limitarsi alla sola occasionale verifica del livello dell'olio; anche il « misterioso » magnete fu sostituito dal più semplice sistema batteria e bobina.

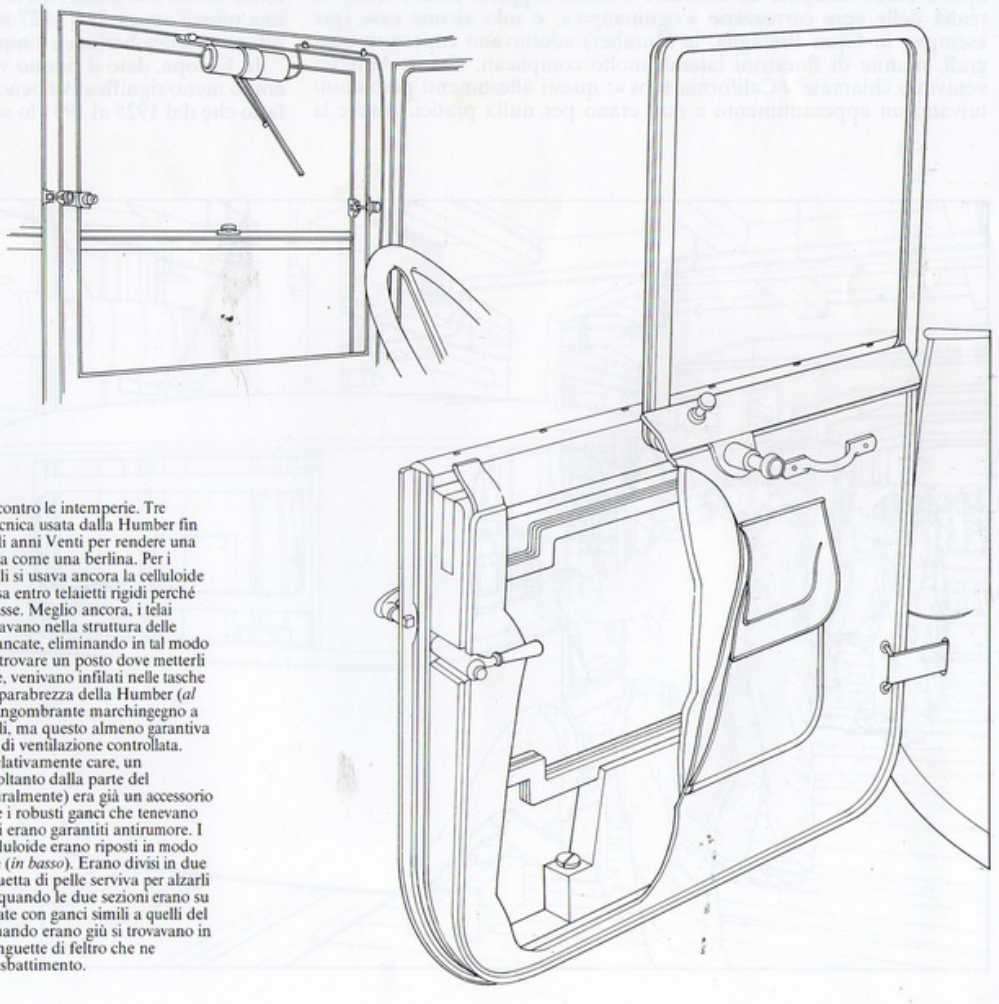
Dal 1919 le luci elettriche erano diventate obbligatorie, anche se i più accaniti risparmiatori arrivarono all'assurdità di adottare fari a magnete tipo Ford (che furono disponibili fino al 1925), oppure le lampade ad acetilene dei cyclecar francesi, soltanto perché un impianto elettrico completo avrebbe fatto passare la vettura nella categoria fiscale superiore. Nello stesso periodo anche in Europa l'avviamento elettrico aveva cessato di essere un optional carissimo ed era diventato un equipaggiamento normale, tanto che la sua assenza squalificava il modello (negli Stati Uniti ciò si verificava già dal 1915).

Come l'avviamento a manovella era stato causa di fratture alle braccia, la frenatura insufficiente provocava sbandamenti e incidenti più o meno gravi. Durante questo decennio furono quindi i freni l'oggetto della maggiore attenzione dei costruttori. In realtà i freni sulle quattro ruote erano stati sperimentati fin dal 1910, ma un'iniziale preferenza per quelli a comando indipendente (del tipo poi ripreso nella Austin Seven degli anni Venti) non aveva prodotto una loro effettiva diffusione. Perciò nel 1919 le francesi Delage e le Hispano-Suiza erano praticamente le sole automobili con un freno a tamburo per ogni ruota, anche se soltanto l'anno successivo sarebbero apparsi gli avanzatissimi freni idraulici delle Duesenberg. La rapidità della diffusione di questo nuovo sistema può essere analizzata meglio consultando il catalogo generale, anche se riferito esclusivamente alla produzione inglese, pubblicato annualmente sulla rivista « The Autocar ». Nel 1922 non si faceva cenno ai freni sulle quattro ruote, mentre l'anno successivo il 28,5% dei modelli in produzione li adottavano di serie. La percentuale salì al 47% nel 1924 e al 75% nel 1925. Nel 1927, ultimo anno in cui tale analisi è significativa, soltanto il 6% delle autovetture ne era ancora privo, e ciò nonostante il fatto che la maggior parte dei giornali dell'epoca si scagliasse contro tale innovazione asserendo che essa sarebbe stata « un invito alle pericolose alte velocità ». Tuttavia la Gran Bretagna costituisce un caso particolare: in quel paese gli automobilisti hanno dovuto subire fino al 1930 la persecuzione di un limite massimo di velocità di 32 km/h.

JM 127

Il massimo del lusso a ogni costo. La Rolls-Royce Phantom II del 1930 (*pagina a fronte*),presentata ai Saloni del 1929, era conservatrice in quanto la casa restava fedele al sei cilindri quando la Isotta Fraschini e la Duesenberg erano passate all'otto cilindri in linea da dieci anni. La potenza sviluppata dal 7,7 litri a valvole in testa era « sufficiente » (in realtà nel 1930 erano 120 CV), e con una carrozzeria di peso ragionevole poteva raggiungere i 145 km/h. I servofreni tipo Hispano assicuravano una frenata eccezionale. Dato che anche lo châssis corto aveva un passo di 360 cm, c'era spazio abbondante per il non plus ultra in fatto di carrozzeria, come questa sportiva *sedanca de ville* (gli americani la chiamavano *town car*) con i parafanghi semicircolari, i gradini invece dei predellini, e le ruote di scorta laterali allora di gran moda. Il prezzo? Compreso fra le 2900 e le 3300 sterline, in un'epoca in cui la disoccupazione dilagava e un operaio che aveva un lavoro fisso poteva portare a casa tre sterline alla settimana.





La protezione contro le intemperie. Tre esempi della tecnica usata dalla Humber fin dalla metà degli anni Venti per rendere una torpedo protetta come una berlina. Per i finestrini laterali si usava ancora la celluloide (*in alto*), ma tesa entro telaietti rigidi perché non si deformasse. Meglio ancora, i telai completi rientravano nella struttura delle porte e delle fiancate, eliminando in tal modo la seccatura di trovare un posto dove metterli (in altre vetture, venivano infilati nelle tasche delle porte). Il parabrezza della Humber (*al centro*) era un ingombrante marchingegno a quattro pannelli, ma questo almeno garantiva un certo grado di ventilazione controllata. Sulle vetture relativamente care, un tergicristallo (soltanto dalla parte del guidatore, naturalmente) era già un accessorio di serie, mentre i robusti ganci che tenevano fermi i pannelli erano garantiti antirumore. I finestrini di celluloide erano riposti in modo molto semplice (*in basso*). Erano divisi in due pezzi, una linguetta di pelle serviva per alzarli e abbassarli, e quando le due sezioni erano su venivano fermate con ganci simili a quelli del parabrezza. Quando erano giù si trovavano in mezzo a due linguette di feltro che ne impedivano lo sbattimento.

Anche la durata dei pneumatici aumentava. Nel 1923 comparvero i « balloon » a larga sezione e a bassa pressione, che permettevano di viaggiare confortevolmente alle massime velocità allora consentite. I « balloon » erano considerati la panacea per quasi tutti i problemi: miglior comfort sulle strade sconnesse, minori sollecitazioni agli assali, maggior durata sia dei pneumatici sia del telaio, e inoltre un miglioramento della tenuta di strada grazie alla loro maggiore aderenza. Sfortunatamente questa novità coincise con l'adozione dei freni sulle ruote anteriori, con risultati talvolta imprevedibili.

I primi freni a nastro montati sulle ruote anteriori erano esposti al fango e non miglioravano granché la frenata. Peggio ancora, alcuni costruttori non avevano considerato che l'aggiunta dei freni sull'assale anteriore, che non era stato progettato per sopportare sollecitazioni supplementari, poteva avere conseguenze disastrose. Ci si metteva anche il maggior peso dei nuovi « balloon », e il risultato era un pauroso *shimmy*, un inconveniente peggiore della scarsa tenuta di strada di prima. Soltanto con la riprogettazione delle sospensioni e dei sistemi di sterzatura, a partire dal 1927, fu possibile trovare una soluzione soddisfacente.

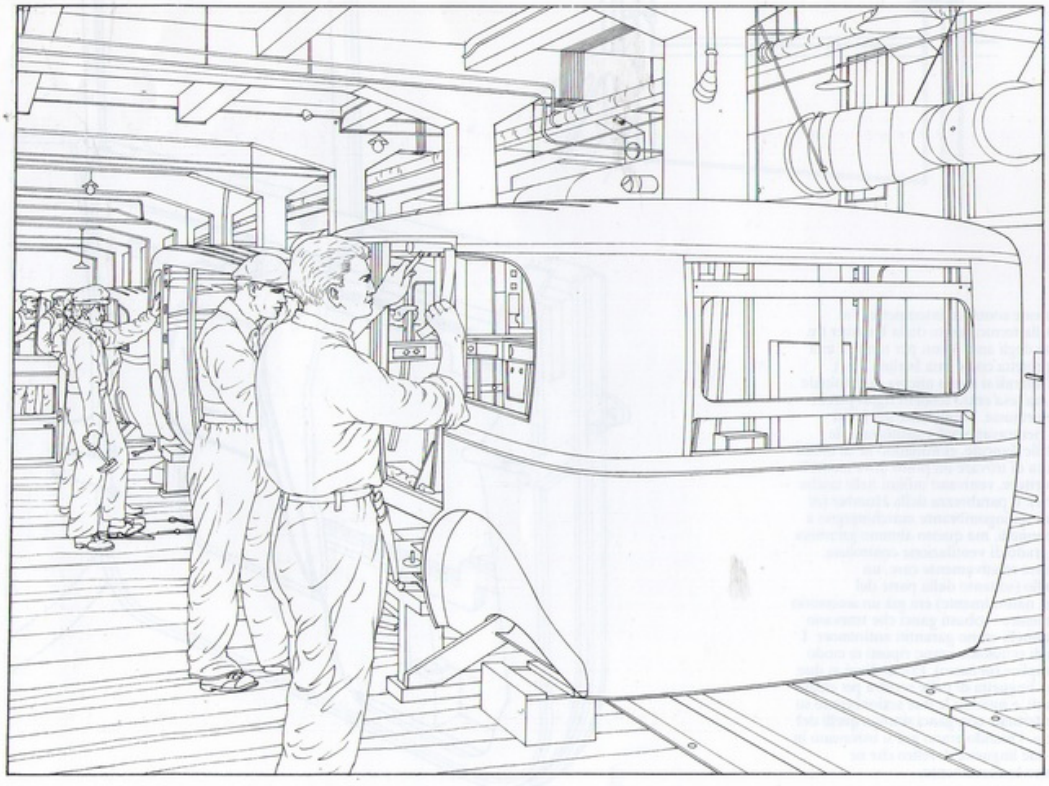
Successivamente si pensò a sviluppare la carrozzeria. In quel periodo la struttura era normalmente mista, in legno e metallo, le torpedo aperte erano semplici da costruire e molto leggere. Non c'erano in realtà delle vere carrozzerie « ognitempo », e solo alcune case (per esempio, in Gran Bretagna, la Humber) adottavano coperture integrali, munite di finestrini laterali molto complicati, che in America venivano chiamate « California tops »: questi allestimenti però costituivano un appesantimento e non erano per nulla pratici. Anche la Lancia aveva sperimentato un tetto smontabile che poteva essere sostituito da una capote di tela: era comodo nei mesi estivi, ma non si sapeva mai dove riporlo.

Le cose andarono un po' meglio con la comparsa delle prime carrozzerie « ognitempo » (decappottabili a cinque posti), che piacquero subito ai britannici e ai francesi. Queste realizzazioni tuttavia erano sempre molto pesanti e il montaggio e lo smontaggio della capote, contrariamente a quanto affermava la pubblicità, richiedevano l'opera di due persone. Comunque la ragione principale del successo delle macchine aperte era il loro prezzo sensibilmente inferiore, anche se c'erano, naturalmente, carrozzerie completamente chiuse montate su châssis non costosi.

La maggior parte dei costruttori americani nel 1918 disponeva di berline a tetto fisso, ma a prezzi molto alti. Ancora nel 1921 la differenza di prezzo si poteva valutare nell'ordine dell'80%: una Maxwell berlina costava 1695 dollari, mentre la torpedo ne costava solo 995. La Ford chiusa, a soli 760 dollari, era abbastanza economica ma molto più cara della versione aperta che costava 415 dollari. Una Buick Six, venduta a 1795 dollari con carrozzeria aperta, diventava una vettura di lusso nelle versioni con carrozzeria chiusa.

Nel 1922 la presentazione della Hudson Essex Four, con una differenza di soli 300 dollari fra la versione aperta e quella chiusa, inaugurò una nuova epoca. Nel 1927 solo 5 dollari separavano la torpedo dalla più economica berlina a cinque posti.

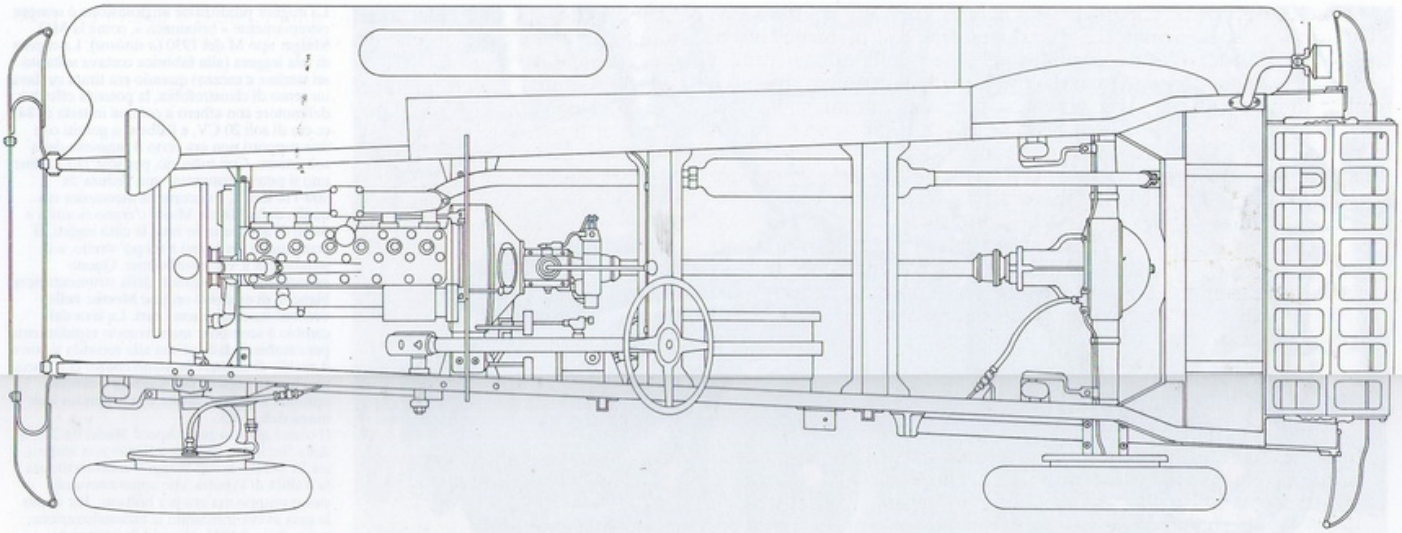
In Europa, dato il ridotto volume di vendite, le differenze di prezzo erano meno significative benché un'uguale tendenza sia dimostrata dal fatto che dal 1925 al 1931 lo scarto fra le versioni aperte e quelle chiuse

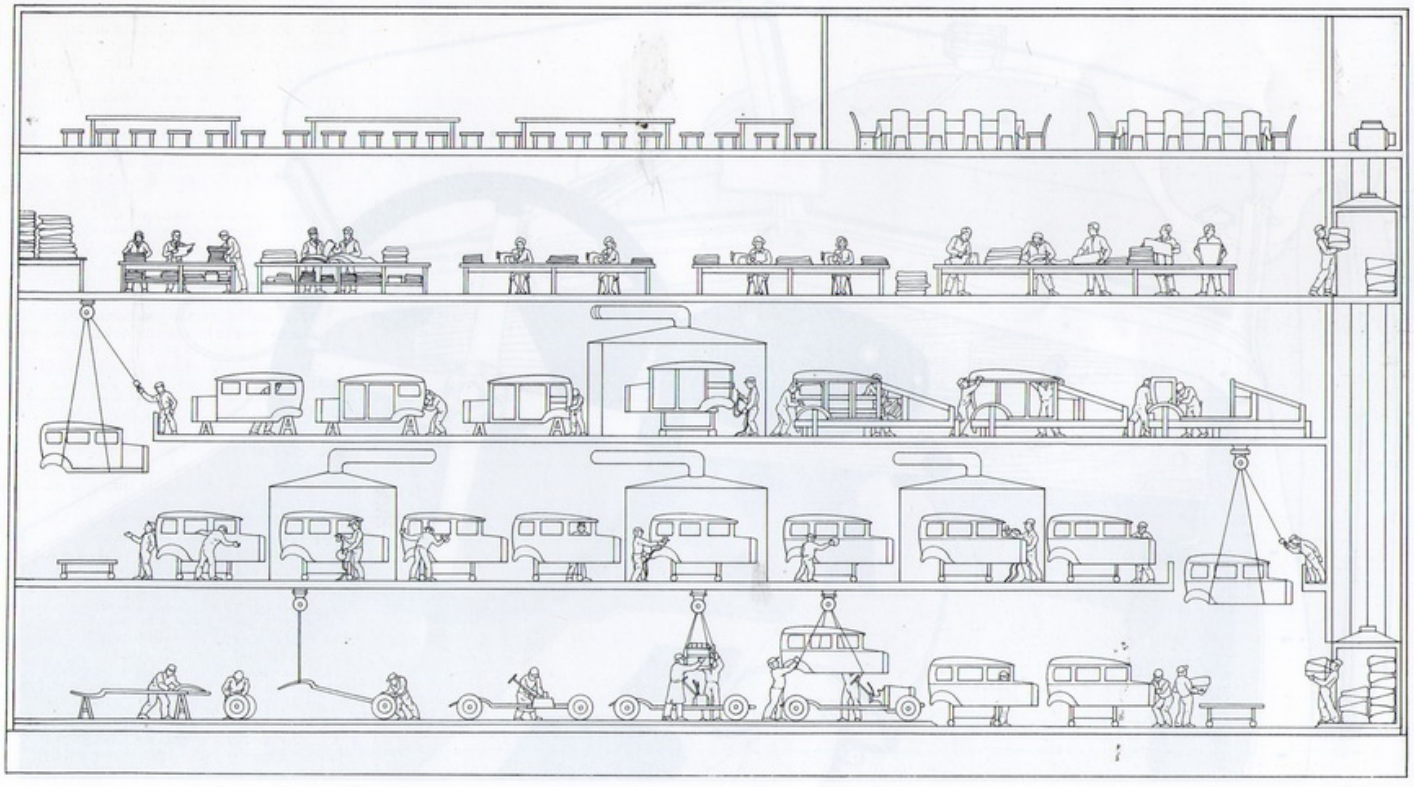


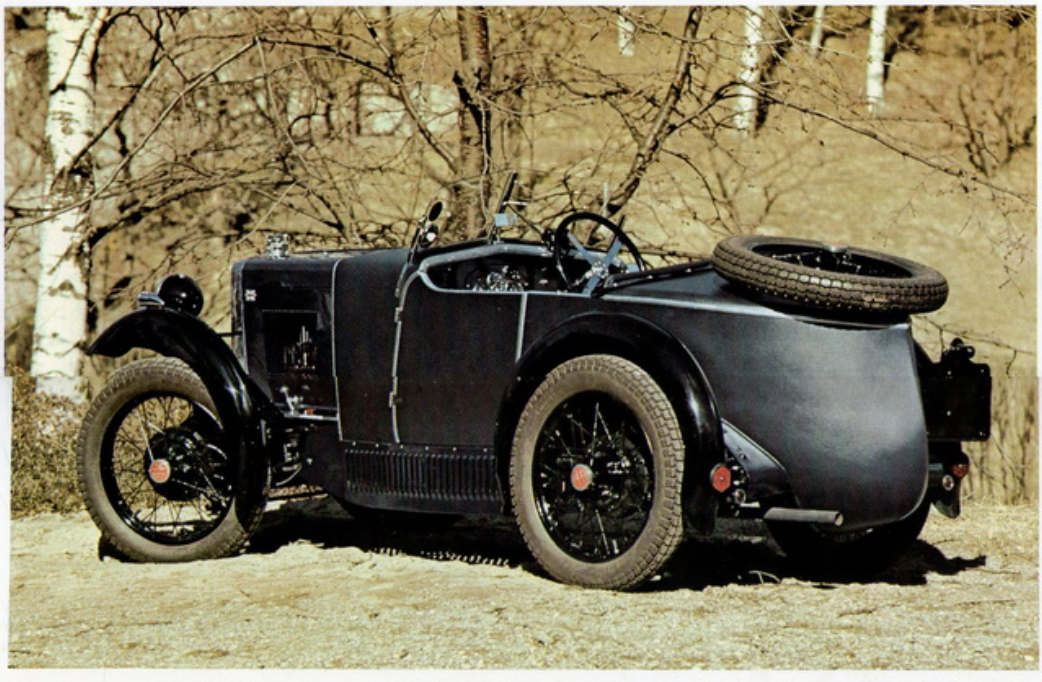
Nel 1929 la catena di montaggio delle carrozzerie della Volvo occupava molta manodopera (*a sinistra*). La struttura è ovviamente mista: si trattava di assemblare una serie di pannelli abbastanza piccoli dato che la Volvo, un'industria di dimensioni ancora modeste, non disponeva di grandi presse. Se dal disegno appare che gli operai se la prendono comoda, non bisogna dimenticare che quell'anno le sei cilindri prodotte dalla Volvo furono esattamente 386.

Spaccato di un'automobile per famiglia dei primi anni Trenta (*pagina a fronte, in alto*). In realtà, la Volvo PV 652 poteva dirsi avanzata, per la sua epoca, soltanto perché dotata di freni idraulici, unica caratteristica che la faceva riconoscere come vettura degli anni Trenta e non del periodo precedente. Per il resto, erano poche le cose che non si erano già viste dal 1923: telaio in profilato a U con quattro traverse, balestre semiellittiche sulle quattro ruote, motore anteriore a trazione posteriore. Il cambio in blocco con il motore era da tempo la soluzione adottata sulla maggior parte delle vetture (e su quasi tutte quelle di grande serie), ma il motore era ancora sistemato abbondantemente dietro l'assale anteriore, con grande spreco di spazio.

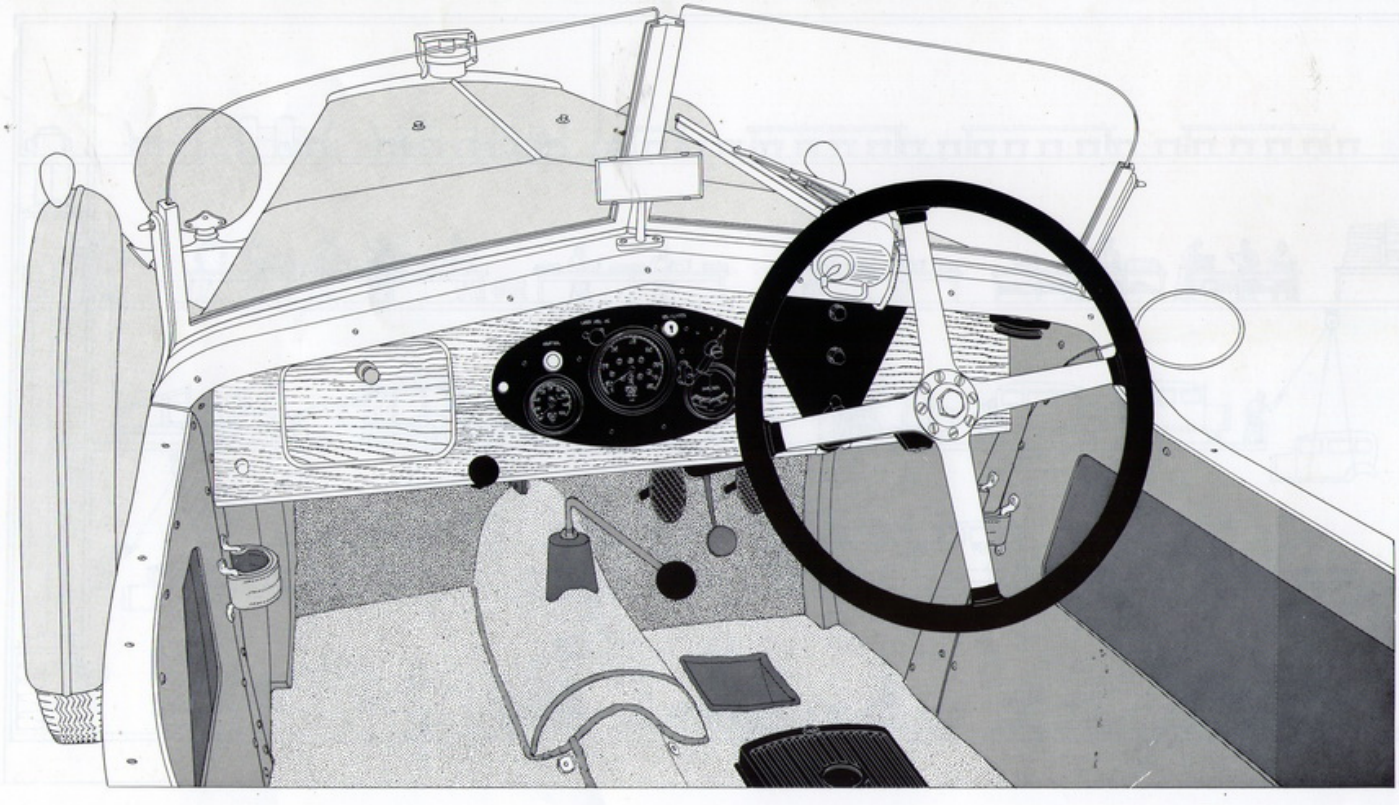
Come si costruiva un'automobile nel 1929 (*pagina a fronte, in basso*). Il disegno schematizza l'assemblaggio fra châssis e scocca della Volvo e la loro unione definitiva. A quell'epoca, quando non si parlava ancora di scocca portante, i due elementi dovevano fare un bel po' di strada prima di incontrarsi. Ma non è detto che il nuovo sistema abbia necessariamente eliminato questo inconveniente: dopo l'entrata in uso della costruzione unitaria, spesso gli specialisti delle lamiere stampate erano responsabili dell'intera struttura telaio-scocca, che veniva poi trasportata alla « fabbrica » per ricevere il motore, il cambio, gli assali e gli organi di marcia.



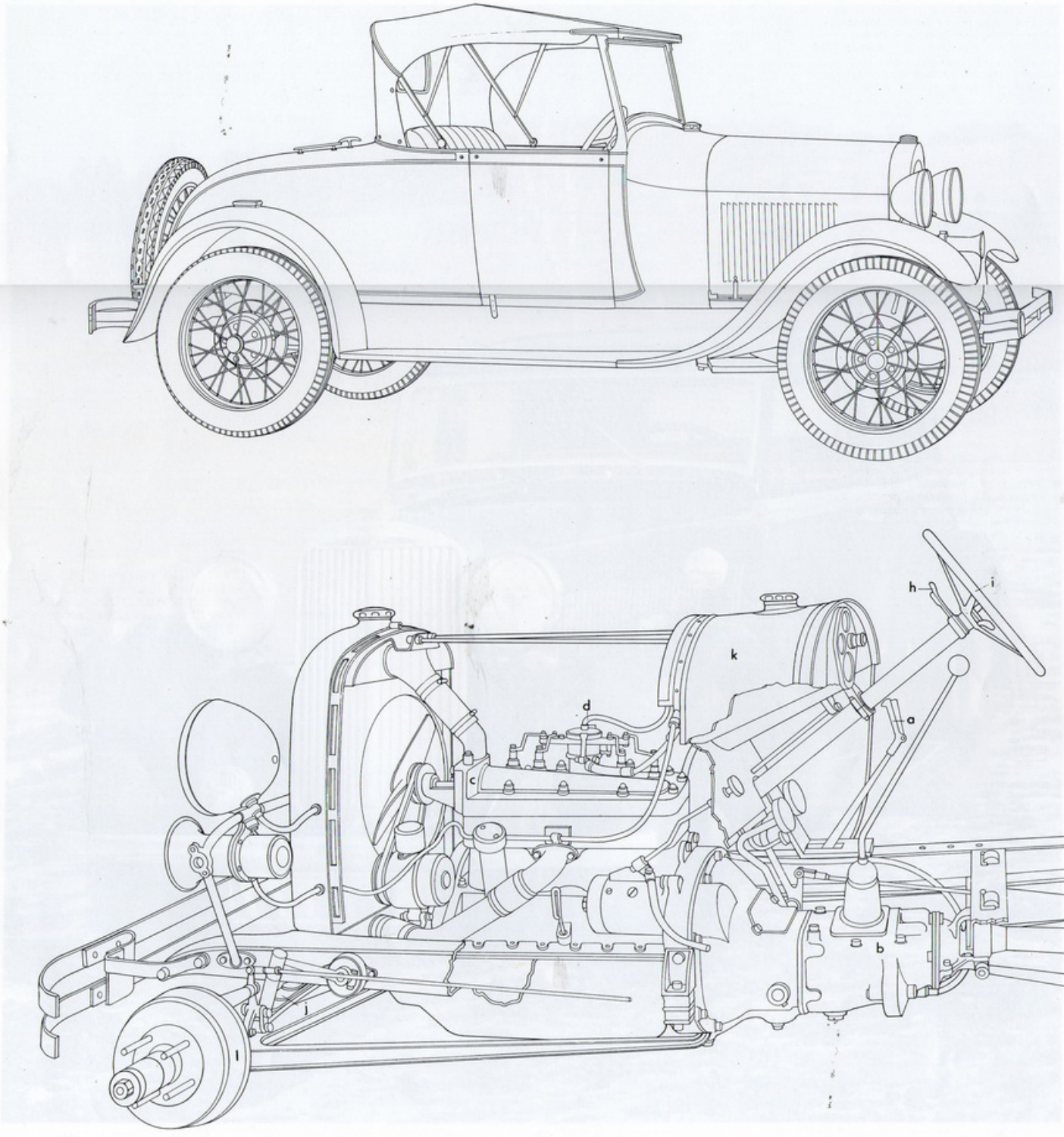




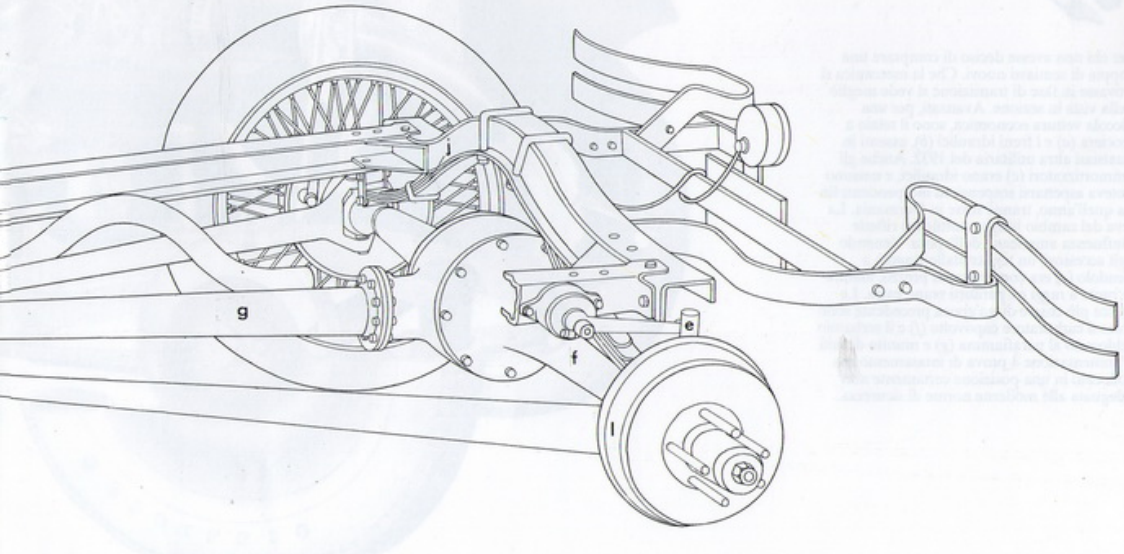
La miglior produzione anglosassone è sempre estremamente « britannica », come la MG Midget tipo M del 1930 (*a sinistra*). La capote di tela leggera (alla fabbrica costava soltanto sei sterline e mezzo) quando era tirata su dava un senso di claustrofobia, la potenza effettiva del motore con albero a camme in testa di 847 cc era di soli 20 CV, e l'albero a gomiti con due supporti non era certo il massimo della robustezza. Con tutto ciò, per sole 185 sterline uno si poteva comprare una vettura da 100-110 km/h, e siccome la meccanica era quella della Morris Minor c'erano ricambi e punti di assistenza in tutte le città inglesi. Il posto guida (*in basso*) è un po' stretto, e il parabrezza a V è insufficiente. Questo esemplare ha i quadranti della strumentazione bianchi, di evidente origine Morris: nelle versioni successive sono neri. La leva del cambio è scomoda: manovrando rapidamente per cambiare dalla prima alla seconda si corre il rischio di sbattere la mano contro la plancia, una buona ragione per scegliere il cambio optional a quattro marce con la famosa leva lunga della MG.
Il coupé quattro porte Speed Model da 21 CV della Sunbeam (*pagina a fronte*) non andava, anche perché la sua maggior concorrente era la Talbot di Londra, che apparteneva allo stesso gruppo ma era più brillante. Per di più la casa aveva trascurato la razionalizzazione, tanto che nel 1935, quando fu presentata questa vettura, era sull'orlo del fallimento. La Sunbeam assommava eleganza, maneggevolezza e una confortevole velocità di crociera di oltre 110 km/h. Il guaio era che pochi avevano 800 sterline da buttar via, e in questo settore c'era molta scelta: non solo la Talbot ma anche la Alvis e la Lagonda.

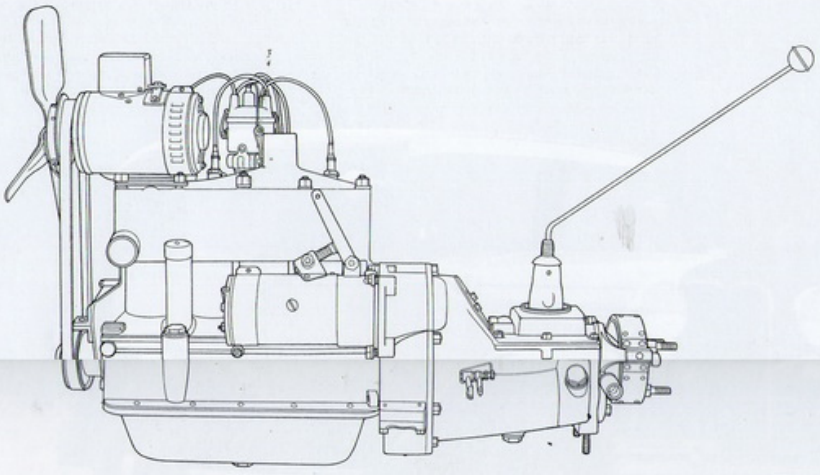


BYT 777


h
i
k
d
a
c
b
j
l

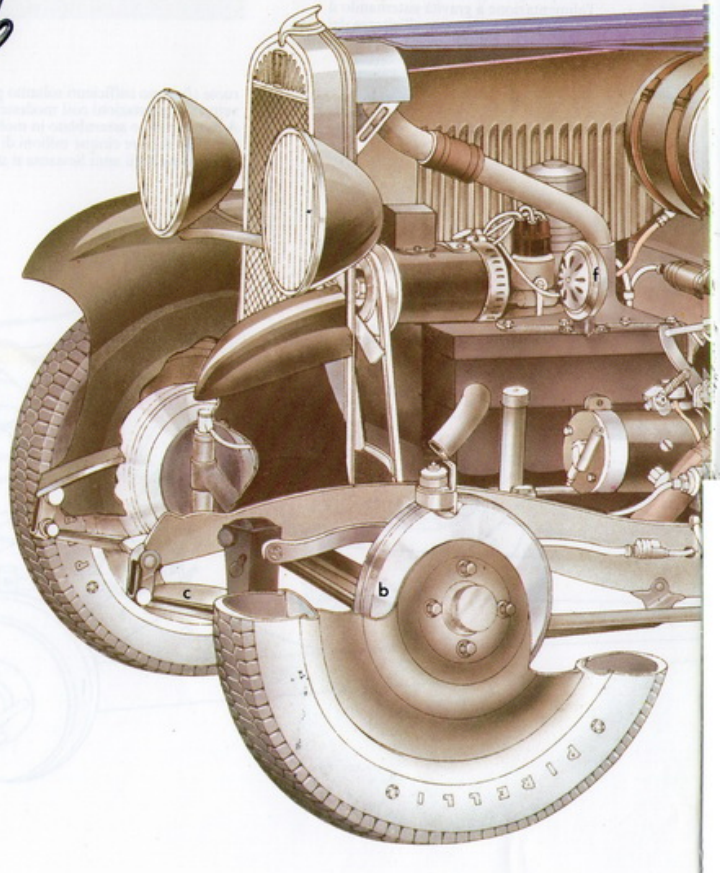
Il Modello A, seconda « vettura universale » della Ford, nella prima versione roadster del 1928 (*a sinistra*) e nella versione berlina Fordor (cioè *four-door*, quattro porte) del 1930 (*a destra*). La differenza fra le due riguarda quasi esclusivamente la carrozzeria, anche se nel disegno di uno dei primi châssis (*sotto*) si nota che la leva del freno a mano (*a*) è a destra del guidatore mentre all'inizio del 1928 fu spostata al centro. Era davvero un'auto per tutti, con un tranquillo motore a quattro cilindri di 3,3 litri, molto affidabile, che forniva 40 CV e una velocità di 100-105 km/h. Il semplicissimo cambio a tre marce (*b*) costituiva una delle maggiori differenze rispetto al cambio a pedale del Modello T, sul quale aveva un grosso vantaggio: chi sapeva guidare una Ford A era automaticamente in grado di guidare qualsiasi altra vettura e quindi cadeva l'utilità della patente speciale istituita da alcuni Stati per chi conosceva soltanto la « Lizzie ». Adesso la maggior parte della meccanica era di marca americana: l'impianto di raffreddamento (*c*), la bobina d'accensione (*d*), gli ammortizzatori (*e*) e il ponte posteriore a ingranaggi elicoidali (*f*). La Ford, come la Chevrolet, preferiva l'albero di trasmissione tubolare (*g*), ed era ancora normale che i comandi dell'accensione e dell'acceleratore (*h*) fossero sul volante (*i*), il quale aveva un diametro di 45,5 cm (come gli autobus degli anni Settanta). Qualcosa delle prime Ford c'era ancora, naturalmente: Henry Ford restava ostinatamente fedele alle sospensioni anteriori e posteriori a balestra trasversale (*j*), soluzione eccellente per le strade di campagna ma causa di un terribile rollio sulle strade nazionali. Inoltre diffidava delle pompe d'alimentazione, per cui conservò l'alimentazione a gravità sistemando il serbatoio del carburante all'altezza del cruscotto (*k*). I freni meccanici sulle quattro ruote (*l*) erano sufficienti soltanto per una vettura di prestazioni così modeste. Il Modello A fu costruito o assemblato in molti paesi, per un totale di oltre cinque milioni di esemplari, e alla metà degli anni Sessanta si stimava che negli Stati Uniti ne circolassero ancora oltre 300.000. Più, qualche volta ci si dimentica che quel modello costituì la base di tutta l'industria automobilistica sovietica, entrando in produzione nel 1931 a Gorkij come GAZ-A. Allo scoppio della seconda guerra mondiale era la vettura principale dell'Unione Sovietica, e la versione da trasporto merci (GAZ-AA) era ancora in produzione nel 1948.





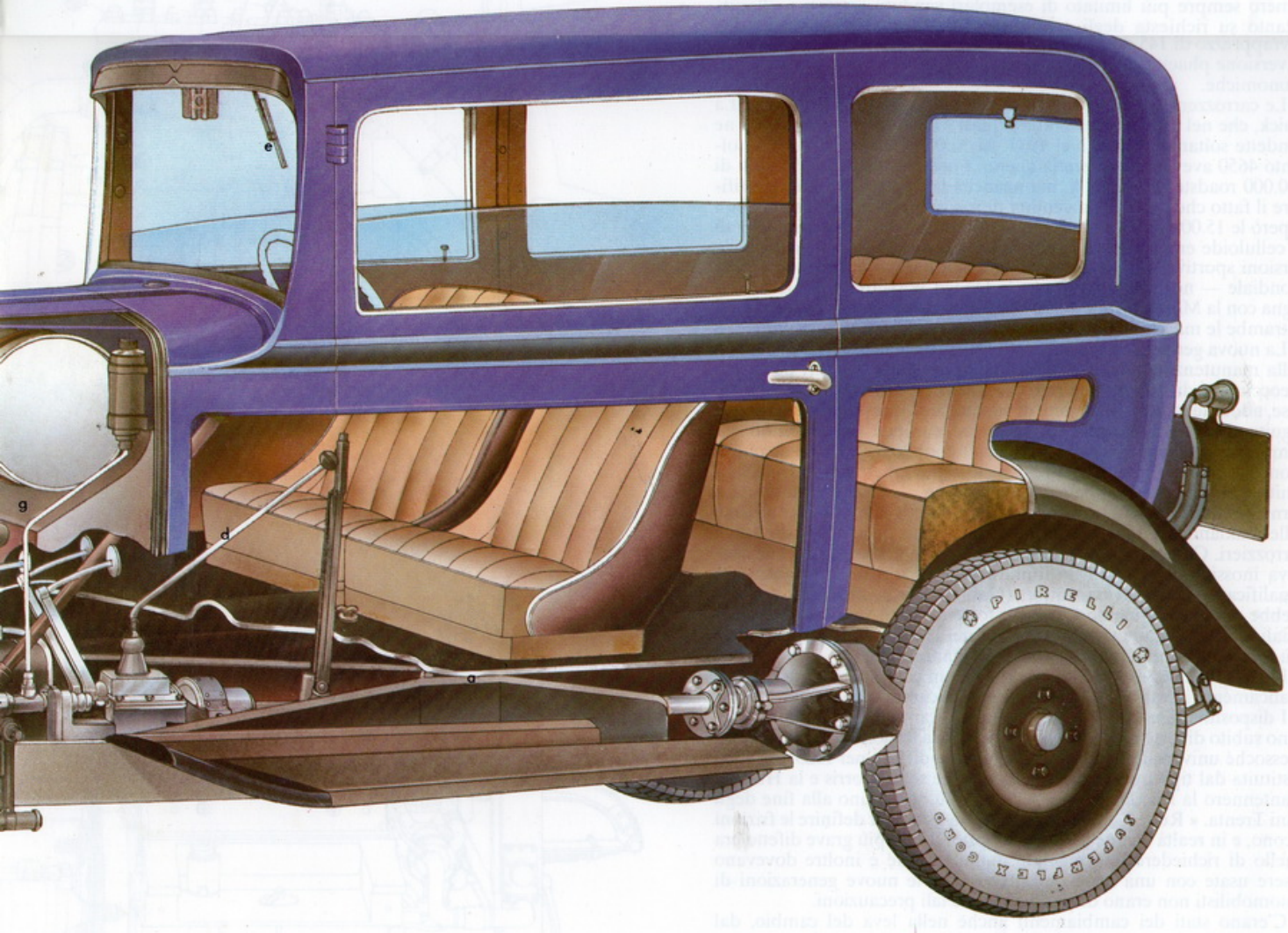
FIAT

Balilla



La Fiat 508 Balilla del 1932 sembrava un'americana del 1930-31 in miniatura, ma sotto la superficie era molto europea. Compatta, con un passo di 225 cm e una lunghezza totale di 344, aveva un motore di 995 cc (*in alto a sinistra*), moderno nel senso che era quasi « quadro » (65 × 75 cm) ma pur sempre un semplice motore a valvole laterali da 22 CV. L'accensione a bobina era prevedibile, ma la collocazione della dinamo e dello spinterogeno in posizione elevata, al riparo dagli allagamenti, era un pregio che mancava anche su qualche Fiat con motore a valvole in testa. Il cambio a tre marce era in blocco con la frizione monodisco, ma i sincronizzatori sarebbero arrivati soltanto nel 1934. Una curiosa reliquia era costituita dal micidiale freno sull'albero di trasmissione (chiaramente visibile nel disegno del motore, un po' meno nella vista in sezione), efficacissimo se limitato al parcheggio, almeno per chi non avesse deciso di comprare una coppia di semiassi nuovi. Che la meccanica si trovasse in fase di transizione si vede meglio nella vista in sezione. Avanzati, per una piccola vettura economica, sono il telaio a crociera (*a*) e i freni idraulici (*b*), assenti in qualsiasi altra utilitaria del 1932. Anche gli ammortizzatori (*c*) erano idraulici, e nessuno poteva aspettarsi sospensioni indipendenti fin da quell'anno, tranne forse in Germania. La leva del cambio lunga e sottile (*d*) riflette l'influenza americana dell'epoca. Venendo agli accessori, un tergicristallo singolo a pendolo (*e*) era compreso nel prezzo, mentre le ruote a raggi e i paraurti erano extra. Le tracce più chiare di un'epoca precedente sono forse il carburatore capovolto (*f*) e il serbatoio addossato al parafiamma (*g*) e munito di tubi d'alimentazione a prova di intasamento ma collocato in una posizione certamente non adeguata alle moderne norme di sicurezza.

Qui non sono visibili l'acceleratore manuale (allora d'uso comune, ma conservato sulle Fiat per molto tempo dopo che era scomparso da altre marche) e la curiosa chiavetta d'accensione a chiodo, girando la quale si accendevano le luci. Quando le tacche dell'interruttore cominciavano a consumarsi potevano succedere cose strane se la vettura capitava fra le mani di un posteggiatore distratto! Presentata in piena depressione, la prima Balilla a tre marce vendette oltre 41.000 esemplari in due anni, e la successiva quattro marce riuscì anche meglio arrivando, sempre con motori a valvole laterali, fino alla metà del 1937. Il modello fu costruito su licenza in Cecoslovacchia, Polonia, Germania, Spagna e Francia. La Balilla francese, tassata per 6 CV, diventò famosa nel mondo come Simca.



delle Morris-Cowley si aggirava sul 25%. Le cose andavano un po' meglio per gli acquirenti delle più costose Oxford: la versione aperta costava solo il 4% in meno, ma grazie al nuovo impianto di stampaggio delle lamiere il prezzo della berlina era calato del 25%.

Il calo dei prezzi incrementa le vendite, e l'aumento delle vendite li fa calare ulteriormente. Nel 1928 l'85% delle vetture nuove vendute negli Stati Uniti aveva carrozzeria chiusa, e si stava delineando un preciso panorama di prezzi. Mentre Ford e Chevrolet continuavano a vendere tante roadster e torpedo da poterle mantenere a prezzo conveniente, le auto più economiche di Buick, Essex, Graham-Paige, Hudson e Oldsmobile — per citare solo i costruttori principali — erano berline a due porte. In qualche caso le carrozzerie aperte venivano arricchite con ruote a raggi e con due ruote di scorta montate ai lati per giustificare il prezzo, determinato dal maggior costo di produzione del numero sempre più limitato di esemplari venduti, in pratica allestiti soltanto su richiesta degli acquirenti. La Hupmobile applicava un sovrapprezzo di 145 dollari per la versione roadster e di 175 dollari per la versione phaeton: perfino le berline a quattro porte risultavano più economiche.

Le carrozzerie aperte stavano lentamente andando fuori moda. La Buick, che nel 1925 aveva venduto quasi 41.000 phaeton, nel 1927 ne vendette soltanto 10.000. Nel 1931, su 53.000 Chrysler prodotte, soltanto 4650 avevano carrozzeria aperta. Ford produsse nel 1929 più di 200.000 roadster modello A, ma neanche la depressione può giustificare il fatto che nel 1932 la vendita di roadster e phaeton insieme non superò le 15.000 unità. In tutti i modelli, comunque, i finestrini laterali in celluloide erano stati abbandonati e sopravvivevano soltanto nelle versioni sportive. Un tentativo di resuscitarli dopo la seconda guerra mondiale — negli Stati Uniti con la Dodge Wayfarer e in Gran Bretagna con la Morris Minor — trovò un'accoglienza piuttosto fredda, ed entrambe le macchine furono presto dotate di finestrini normali.

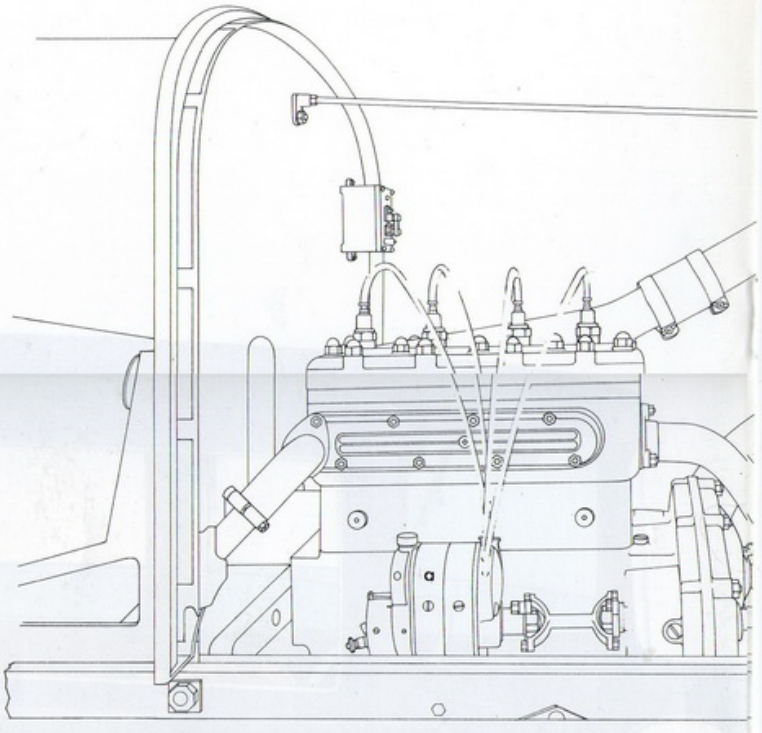
La nuova generazione di automobilisti non era in grado di occuparsi della manutenzione della propria macchina, e i costruttori dovettero preoccuparsi di istituire una rete d'assistenza. Ford stabilì delle tariffe fisse, adottate in tutta la sua rete di vendita, e su questa strada fu presto seguito da altri costruttori americani ed europei. Gli automobilisti comunque pretendevano anche che l'automobile fosse facile da pulire (non esistevano gli impianti di lavaggio rapido, nemmeno negli Stati Uniti) e non avesse frequente necessità di ritocchi alla verniciatura. La vernice sintetica della Dupont, che aveva fatto la sua prima comparsa sulle Oakland del 1924, nei primi anni Trenta fu adottata da tutti i carrozzieri. Contemporaneamente entrò in uso la cromatura, che rendeva inossidabili i fregi e le finiture esterne. Considerata volgare e squalificante da molti costruttori (Gabriel Voisin disse che egli l'avrebbe adottata « quando Cartier si fosse messo a vendere perle artificiali »), la cromatura varcò l'Atlantico nel 1929, e fu probabilmente la più importante innovazione estetica degli anni Trenta.

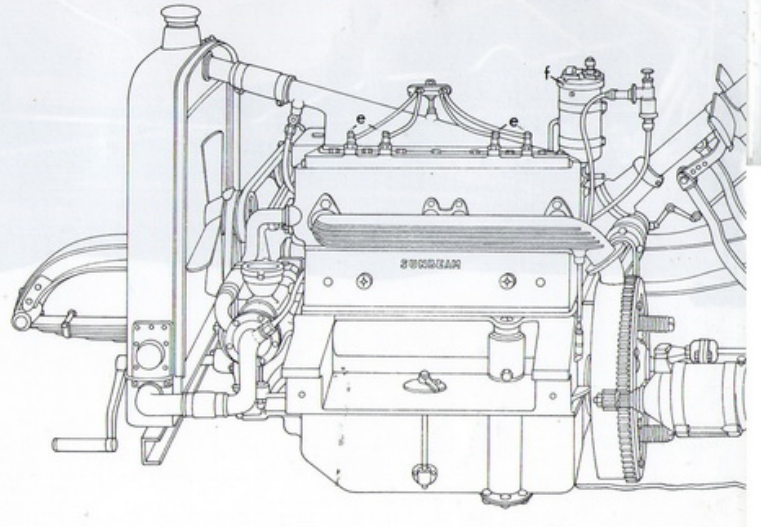
Pur con tutte queste novità americane, un componente era rimasto praticamente immutato dagli anni Venti: il cambio di velocità.

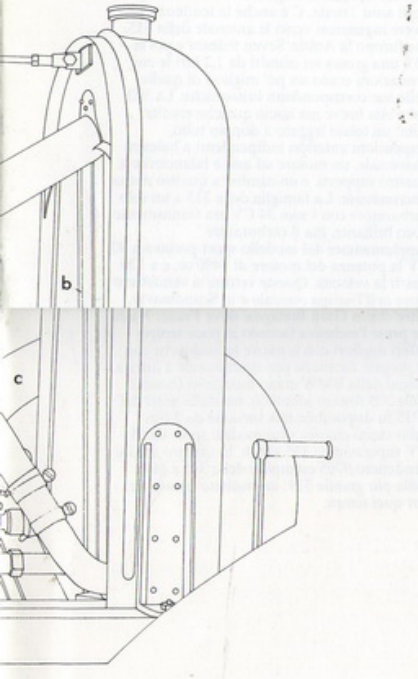
I dispositivi direttamente collegati con il cambio, per la verità, avevano subito diverse modifiche. Per esempio la frizione a cono, adottata pressoché universalmente nel 1920 e ancora diffusa nel 1925, era stata sostituita dal tipo monodisco a secco, anche se la Morris e la Hudson mantennero la frizione in bagno d'olio, più dolce, fino alla fine degli anni Trenta. « Rude » era l'espressione più usata per definire le frizioni a cono, e in realtà alcune lo erano proprio. Il loro più grave difetto era quello di richiedere una regolare manutenzione e inoltre dovevano essere usate con una certa delicatezza: ma le nuove generazioni di automobilisti non erano disposte ad avere tali precauzioni.

C'erano stati dei cambiamenti anche nella leva del cambio, dal vecchio appariscente « manico » alla più semplice, anche se meno simpatica, impugnatura a palla, mentre andava diffondendosi la collocazione in posizione centrale.

Nessuno è in grado di stabilire se venne prima il volante a sinistra o



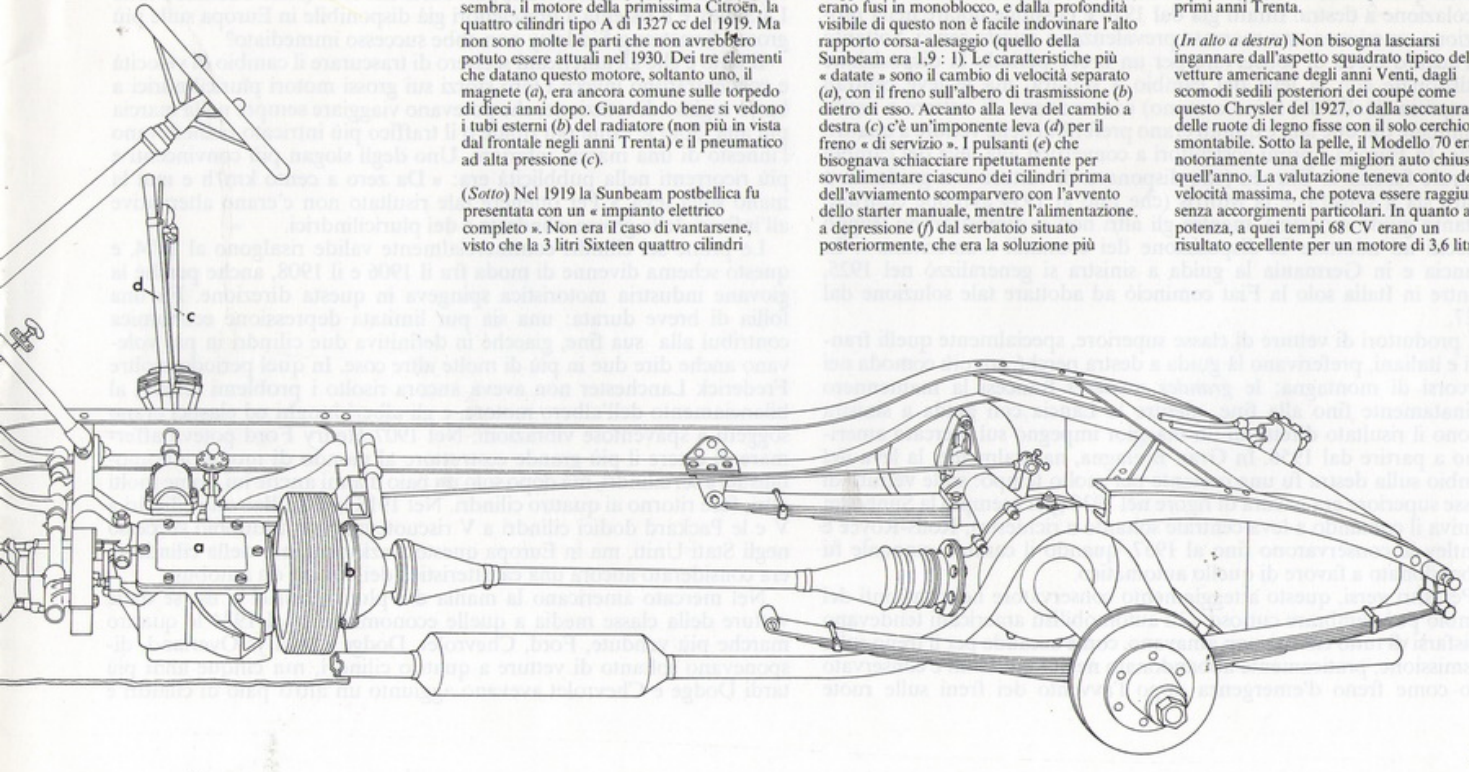




(*In alto a sinistra*) È proprio vecchio come sembra, il motore della primissima Citroën, la quattro cilindri tipo A di 1327 cc del 1919. Ma non sono molte le parti che non avrebbero potuto essere attuali nel 1930. Dei tre elementi che datano questo motore, soltanto uno, il magnete (*a*), era ancora comune sulle torpedo di dieci anni dopo. Guardando bene si vedono i tubi esterni (*b*) del radiatore (non più in vista dal frontale negli anni Trenta) e il pneumatico ad alta pressione (*c*).

(*Sotto*) Nel 1919 la Sunbeam postbellica fu presentata con un « impianto elettrico completo ». Non era il caso di vantarsene, visto che la 3 litri Sixteen quattro cilindri viaggiava dal 1911. Nondimeno, i cilindri erano fusi in monoblocco, e dalla profondità visibile di questo non è facile indovinare l'alto rapporto corsa-alesaggio (quello della Sunbeam era 1,9 : 1). Le caratteristiche più « datate » sono il cambio di velocità separato (*a*), con il freno sull'albero di trasmissione (*b*) dietro di esso. Accanto alla leva del cambio a destra (*c*) c'è un'imponente leva (*d*) per il freno « di servizio ». I pulsanti (*e*) che bisognava schiacciare ripetutamente per sovralimentare ciascuno dei cilindri prima dell'avviamento scomparvero con l'avvento dello starter manuale, mentre l'alimentazione a depressione (*f*) dal serbatoio situato posteriormente, che era la soluzione più comune negli anni Venti, sopravvisse fino ai primi anni Trenta.

(*In alto a destra*) Non bisogna lasciarsi ingannare dall'aspetto squadrato tipico delle vetture americane degli anni Venti, dagli scomodi sedili posteriori dei coupé come questo Chrysler del 1927, o dalla seccatura delle ruote di legno fisse con il solo cerchione smontabile. Sotto la pelle, il Modello 70 era notoriamente una delle migliori auto chiuse di quell'anno. La valutazione teneva conto della velocità massima, che poteva essere raggiunta senza accorgimenti particolari. In quanto alla potenza, a quei tempi 68 CV erano un risultato eccellente per un motore di 3,6 litri.



La BMW tipo 315/1 del 1934 resta ovviamente in ombra rispetto alla leggendaria 328, certamente la migliore vettura chiusa degli anni Trenta. C'è anche la tendenza a essere ingenerosi verso le antenate della 315, che furono la Austin Seven tedesca e poi la 303, una grossa sei cilindri da 1,2 litri le cui prestazioni erano un po' migliori di quelle delle sue corrispondenti britanniche. La 303 ebbe vita breve ma lasciò qualche eredità utile: un telaio leggero a doppio tubo, sospensioni anteriori indipendenti a balestra trasversale, un motore ad aste e bilancieri e a quattro supporti, e un cambio a quattro marce sincronizzate. La famiglia delle 315 a un solo carburatore con i suoi 34 CV era francamente poco brillante, ma il carburatore supplementare del modello sport portava a 40 CV la potenza del motore di 1490 cc, e a 120 km/h la velocità. Queste vetture si vendettero bene nell'Europa centrale e in Scandinavia, oltre che in Gran Bretagna, dove Frazer Nash ne prese l'esclusiva facendo in poco tempo affari migliori con le nuove tedesche che con le proprie fuoriserie con trasmissione a catena. I freni della BMW erano meccanici (benché sulla 303 fossero idraulici), ma dalla metà del 1935 fu disponibile una versione da 2 litri sullo stesso châssis, i cui modelli sport da 55 CV superavano i 135 km/h. In quattro anni si vendettero 9765 esemplari della 315 e 6646 della più grande 319: un risultato onorevole, per quei tempi.

la leva del cambio centrale, ma entrambe queste soluzioni erano logiche in quei paesi, come gli Stati Uniti, nei quali si stabilì subito la circolazione a destra. Infatti già dal 1916 è possibile notare nella produzione americana una marcata prevalenza in questo senso. Soltanto la Packard cercò di conservare per un breve periodo la disposizione tradizionale con la leva del cambio a sinistra, ma le leve centrali (compresa quella del freno a mano) consentivano di entrare e uscire facilmente dai due lati, e quindi erano preferibili nelle vetture a quattro porte. In Europa i primi costruttori a convertirsi alla leva del cambio centrale furono la Citroën (che disponeva di vetture con guida sia a destra sia a sinistra) e la Morris (che fino al 1934 avrebbe costruito soltanto guide a destra), mentre gli altri non si dimostrarono troppo solleciti ad adottare la disposizione dei comandi « americana ». In Francia e in Germania la guida a sinistra si generalizzò nel 1925, mentre in Italia solo la Fiat cominciò ad adottare tale soluzione dal 1927.

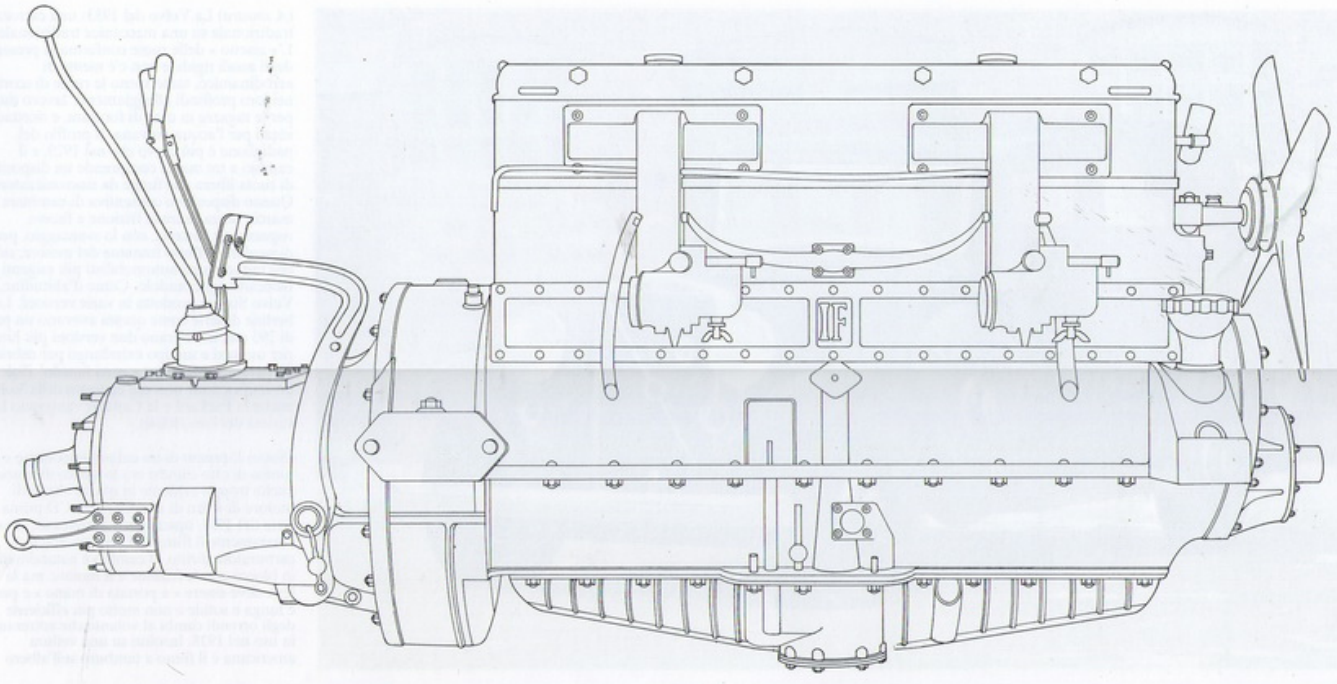
I produttori di vetture di classe superiore, specialmente quelli francesi e italiani, preferivano la guida a destra perché era più comoda nei percorsi di montagna: le *grandes routières* francesi la mantennero ostinatamente fino alla fine, mentre le Lancia con guida a sinistra furono il risultato diretto di un maggior impegno sul mercato americano a partire dal 1956. In Gran Bretagna, naturalmente, la leva del cambio sulla destra fu una costante per molto tempo: sulle vetture di classe superiore era ancora di rigore nel 1930 (per esempio la Sunbeam forniva il comando a leva centrale soltanto a richiesta); Rolls-Royce e Bentley la conservarono fino al 1957, quando il cambio manuale fu abbandonato a favore di quello automatico.

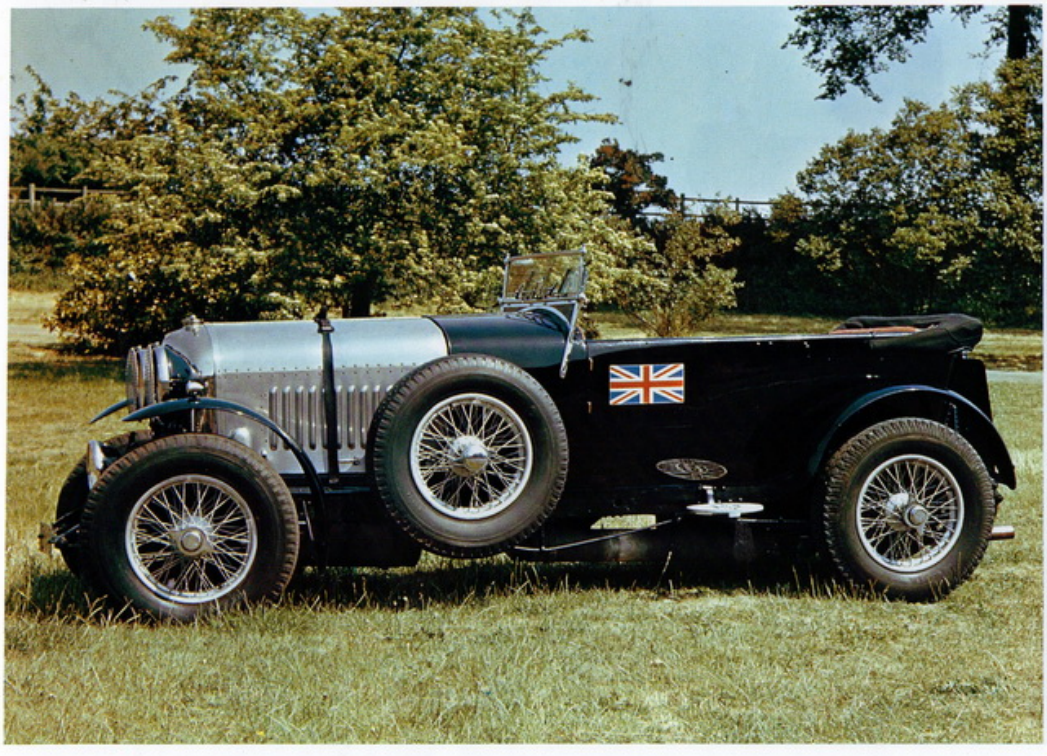
Per altri versi, questo atteggiamento conservatore nei confronti del cambio può sembrare curioso. Gli automobilisti americani tendevano a difarsi di tutto ciò che non amavano, come accadde per il freno sulla trasmissione, praticamente abbandonato negli Stati Uniti e conservato solo come freno d'emergenza dopo l'avvento dei freni sulle ruote anteriori. Ancora meno essi amavano il cambio di velocità, ma allora come mai il sincronizzatore apparve solo nel 1929 (sulle Cadillac e sulle La Salle), e il sistema a preselettori già disponibile in Europa sulle più grosse Armstrong-Siddeley non ebbe successo immediato?

Il fatto è che gli americani scelsero di trascurare il cambio di velocità e concentrarono invece i loro sforzi sui grossi motori pluricilindrici a basso regime di rotazione, che potevano viaggiare sempre nella marcia più alta. Solo le salite più ripide o il traffico più intricato richiedevano l'innesto di una marcia inferiore. Uno degli slogan più convincenti e più ricorrenti nella pubblicità era: « Da zero a cento km/h e mai la mano sulla leva. » Per ottenere tale risultato non c'erano alternative all'infuori delle grosse cilindrate e dei pluricilindrici.

Le prime sei cilindri commercialmente valide risalgono al 1904, e questo schema divenne di moda fra il 1906 e il 1908, anche perché la giovane industria motoristica spingeva in questa direzione. Fu una follia di breve durata: una sia pur limitata depressione economica contribuì alla sua fine, giacché in definitiva due cilindri in più volevano anche dire due in più di molte altre cose. In quel periodo inoltre Frederick Lanchester non aveva ancora risolto i problemi relativi al bilanciamento dell'albero motore, e gli alberi lunghi ed elastici erano soggetti a spaventose vibrazioni. Nel 1907 Henry Ford poteva affermare di essere il più grande costruttore al mondo di motori automobilistici a sei cilindri, ma dopo solo un paio d'anni anche lui, come molti altri, fece ritorno ai quattro cilindri. Nel 1918 la Cadillac otto cilindri a V e le Packard dodici cilindri a V riscuotevano un indubbio successo negli Stati Uniti, ma in Europa questo frazionamento della cilindrata era considerato ancora una caratteristica dei motori da autobus.

Nel mercato americano la mania dei pluricilindrici si estese dalle vetture della classe media a quelle economiche. Nel 1924 le quattro marche più vendute, Ford, Chevrolet, Dodge e Willys-Overland, disponevano soltanto di vetture a quattro cilindri, ma cinque anni più tardi Dodge e Chevrolet avevano aggiunto un altro paio di cilindri e

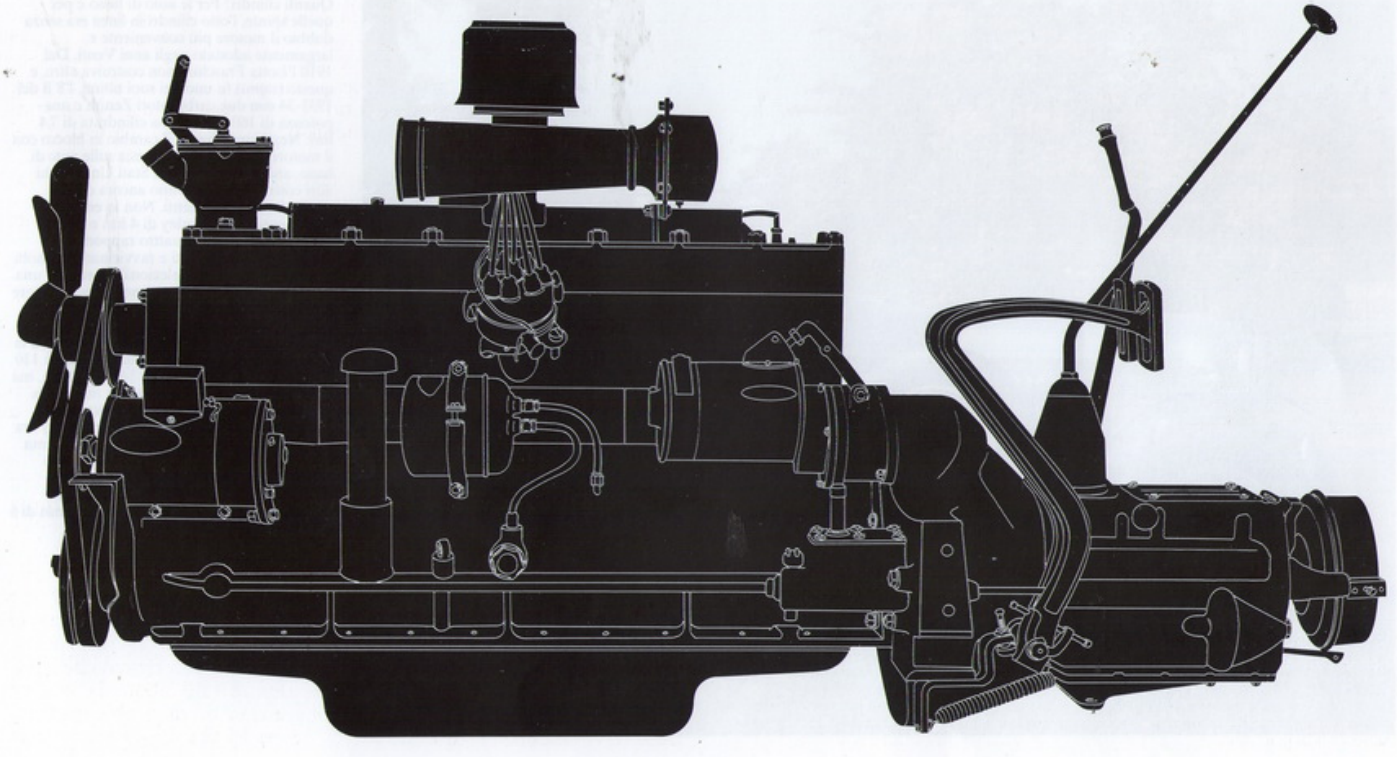


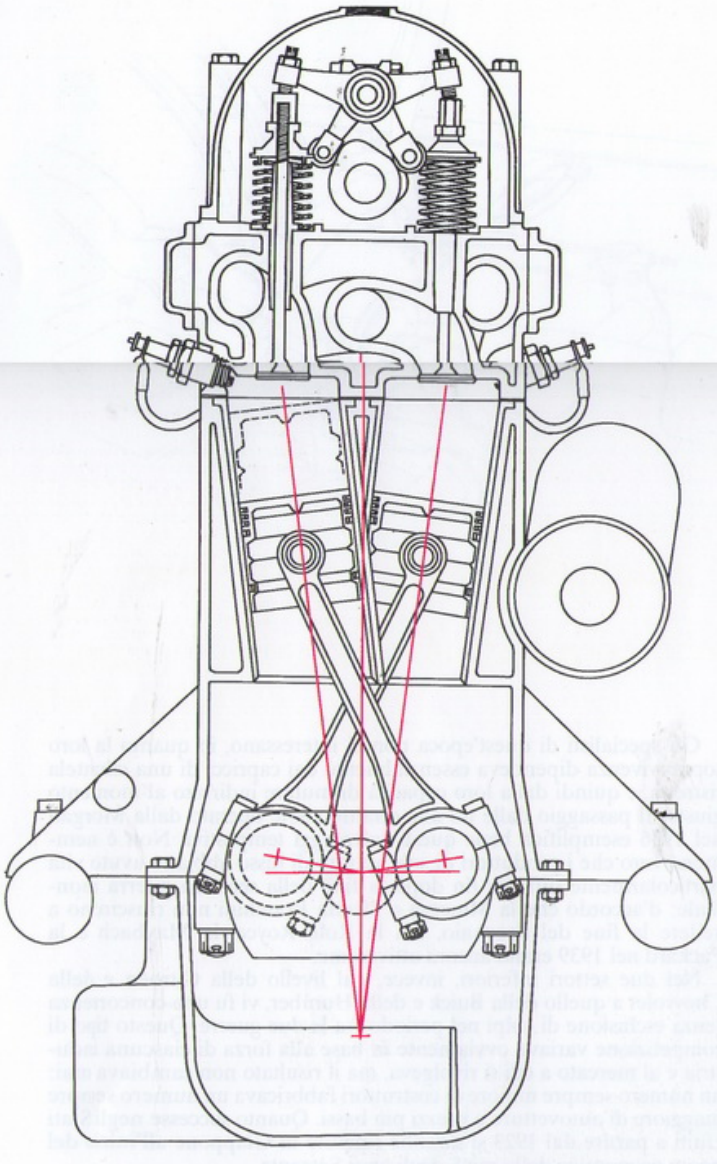


Quanti cilindri? Per le auto di lusso e per quelle spinte, l'otto cilindri in linea era senza dubbio il motore più conveniente e largamente adottato negli anni Venti. Dal 1910 l'Isotta Fraschini non costruiva altro, e questo (*sopra*) fu uno dei suoi ultimi, l'8 B del 1931-34 con due carburatori Zenith e una potenza di 160 CV da una cilindrata di 7,4 litri. Negli anni Trenta il cambio in blocco con il motore non era più un'eresia sulle auto di lusso, anche se fuori dagli Stati Uniti pochi altri costruttori pensavano ancora che tre marce fossero sufficienti. Non lo erano certamente sulla Bentley di 4 litri e mezzo (*sotto*), nella quale i quattro rapporti delle marce avanti erano alti e ravvicinati e in molti modelli aperti erano selezionati mediante una leva a destra *esterna* alla carrozzeria. Il motore a sedici valvole con albero a camme in testa aveva soltanto quattro cilindri e accensione a doppio magnete. Il modello di serie, ancora in produzione nel 1931, aveva un potenza di 110 CV e consentiva velocità di 145-155 km/h, ma con il sovralimentatore fornito a richiesta la limitazione principale era costituita dalla resistenza aerodinamica, che nelle Bentley era considerevole! Era un'auto anacronistica ma splendida. Nessuna meraviglia se qualche cliente conservatore preferiva la quattro cilindri, con il suo « battito cardiaco » che ovviamente non si sentiva nella sei cilindri di 6 litri e mezzo.

(*A sinistra*) La Volvo del 1933: una carrozzeria tradizionale su una meccanica tradizionale. L'« assetto » delle ruote conferma la presenza degli assali rigidi, e non c'è niente di aerodinamico, tanto meno le ruote di sorta nei loro profondi alloggiamenti: lavoro duro per le ragazze in caso di foratura, e ricettacoli ideali per l'acqua piovana. Il profilo del padiglione è più curvo che nel 1929, e il cambio a tre marce comprende un dispositivo di ruota libera che funge da sincronizzatore. Questo dispositivo consentiva di cambiare marcia senza usare la frizione e faceva risparmiare benzina, con lo svantaggio, però, di perdere l'effetto frenante del motore, ciò che induceva gli automobilisti più esigenti a bloccarlo, ignorandolo. Come d'abitudine, la Volvo Six era prodotta in varie versioni. Le berline di serie come questa avevano un passo di 295 cm, ma c'erano due versioni più lunghe per uso taxi e un tipo extralungo per cabriolet da parata, ambulanze e carri funebri. Tale diversificazione non era esclusiva della Volvo: anche la Packard e la Cadillac vantavano la varietà dei loro châssis.

(*Sotto*) Il prezzo di un cofano imponente e del ronzio di otto cilindri era lo spreco di spazio, anche troppo evidente in questa sberla di motore di 4 litri di una Chrysler CD prima serie del 1931, tipicamente americano. Si vede chiaramente il filtro dell'aria ma non il carburatore diritto. Il cambio è naturalmente in blocco con la frizione e il motore, ma la leva deve essere « a portata di mano » e perciò è lunga e sottile e non molto più efficiente degli orrendi cambi al volante che entreranno in uso nel 1938. Insolito su una vettura americana è il freno a tamburo sull'albero





di trasmissione, esclusivamente di stazionamento. Questo dispositivo non fu mai molto diffuso negli Stati Uniti (quando cominciò a produrre auto nello Stato di New York, prima degli anni Venti, nelle versioni americane la Fiat non lo mise), ma la Chrysler lo giustificava con il pretesto che lasciava liberi i tamburi dei freni posteriori per le frenate normali!

(*Sopra*) *Multum in parvo*: come sviluppare un motore veramente compatto senza rinunciare alla potenza. Oggi un normale motore a V ha un angolo di 60 o di 90 gradi, ma negli anni Trenta (e anche prima) la Lancia progettava motori con angoli da un minimo di 13 a un massimo di 24 gradi. Questo è il primo quattro cilindri della Lambda di 2,1 litri (che rimase in produzione, nella versione maggiorata, fino al 1932), ma il principio valeva per tutti i motori dal piccolo 903 cc dell'Ardea ai grossi otto cilindri a V come il 4 litri della Dilambda. I vantaggi maggiori erano un albero a gomiti corto e robusto, una testata quadrata con migliore circolazione d'acqua, e una distribuzione più semplice: si noti l'uso di un solo albero a camme, mentre i V più aperti (per esempio quelli delle Ferrari e delle Jaguar postbelliche) ne richiedevano uno per ciascun banco cilindri. Il monoblocco della Lambda era lungo soltanto 39,4 cm, il che significava non solo più spazio per i passeggeri ma anche la possibilità di collocare dentro il cofano il cambio insieme al motore.

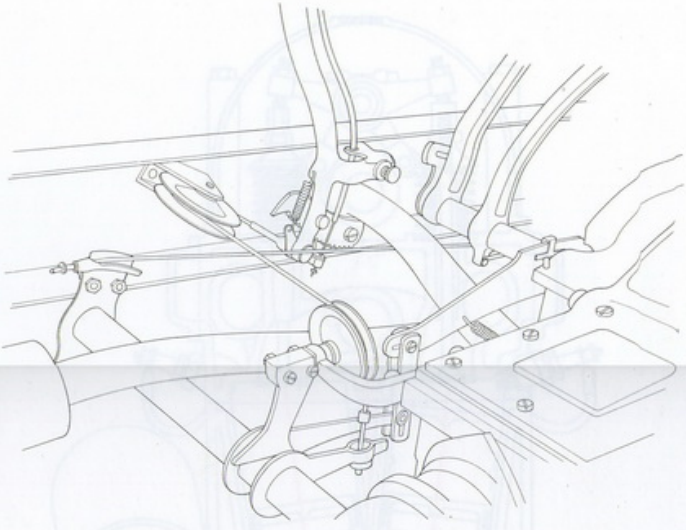
anche John N. Willys aveva abbandonato la sua fortunata Whippet Four in favore di una sei cilindri di 3 litri. La sola nuova quattro cilindri di una certa importanza era la Chrysler Plymouth, diretta discendente della popolare Maxwell. E per chi giudicava un motore a sei cilindri insufficiente c'era quello a otto cilindri in linea, che non solo era più dolce del tipo a V, ma aveva anche il vantaggio di adattarsi perfettamente alla moda stilistica dell'epoca, che richiedeva il cofano molto lungo. Il massimo del frazionamento sarebbe arrivato, come vedremo, nel pieno della grande depressione, anche se evidentemente concepito nell'ondata di euforia che precedette il crollo delle vendite.

Anche in Europa stavano per essere costruiti motori a sei cilindri di minori dimensioni. Nel 1925 il più modesto sei cilindri della Renault raggiungeva i 4,8 litri, mentre il corrispondente della Fiat 510 era un 3,4 litri molto apprezzato dagli autisti di piazza. La Opel era orientata verso macchine pesanti e costose, e in Gran Bretagna soltanto uno dei costruttori di una certa importanza, Singer, aveva *una sei cilindri* in listino, ma ne vendeva pochissime. A più alto livello, Crosley di Manchester vantava che quattro dei propri cilindri valevano come sei di chiunque altro: il che non gli impedì però di lanciare, un anno dopo, la sua 18/50 con motore a sei cilindri di 2,7 litri, e di venderla ai membri della famiglia reale. I Saloni del 1927 mostrarono comunque un'interessante corsa alla diminuzione della cilindrata. Dalla Gran Bretagna arrivarono la 2 litri della Rover, la Austin Sixteen di 2,2 litri e la Morris serie JA di 2,5 litri; la Fiat presentò il tipo 520, e la Renault (che ebbe subito molto successo con la Vivasix da 3,2 litri annunciata l'anno precedente) tentò di raggiungere il massimo di elasticità e di semplicità con la serie Mona da 1,4 litri.

Comunque il motore a sei cilindri dominò per tutti gli anni Trenta; basti dire che, fra le più diffuse berline europee economiche della classe 1900-2500 cc in commercio nel 1930, soltanto eccezioni come la Austin Twelve e la Renault KZ rimasero fedeli ai quattro cilindri, senza contare che entrambe erano vendute anche nella versione a sei cilindri. La Hillman 14 era un infelice esempio della congenita fragilità dei motori a otto cilindri in linea, mentre anche i più piccoli costruttori nazionali (Skoda in Cecoslovacchia e Volvo in Svezia) si erano convertiti ai motori a sei cilindri. Successivamente, quando la depressione avrebbe decimato i ranghi delle otto cilindri (nella sola Germania ce n'erano una decina che andavano benissimo), la maggior parte delle sei cilindri sarebbe sopravvissuta.

La produzione in serie portò notevoli miglioramenti nelle prestazioni delle vetture. Basta confrontare uno dei pionieri di questo sistema, il modello A della Citroën, del 1919, con il suo successore del 1929, il modello AC 4.

La cilindrata era aumentata del 23%, da 1327 a 1628 cc, e il motore del 1929 era ancora un quattro cilindri monoblocco con valvole laterali. L'aumento di potenza, da 18 a 30 CV, rappresenta invece un ragguardevole 66%, che la AC 4 sviluppava a 3000 giri/min invece che a 2000. Inoltre la più recente delle Citroën conservava il cambio con tre marce avanti, ma disponeva di uno châssis più robusto con balestre semiellittiche, invece che a quarto di ellisse, e pneumatici « balloon » a bassa pressione (1,7-2 atm) che assicuravano un comfort molto maggiore dei vecchi pneumatici ad alta pressione (4 atm). C'erano anche altri punti di superiorità: la A con il suo passo di 283,5 cm era una striminzita quattro posti con una sola porta, mentre la AC 4 era ana berlina tutta d'acciaio con quattro porte. Nonostante ciò era più grande di poco (di circa un centimetro il passo e di dieci centimetri la lunghezza totale). Il maggior peso — 360 chili — era pienamente compensato dalla maggior potenza del motore, come si scopriva facilmente al volante. Il tipo A poteva raggiungere a stento i 65 km/h e aveva una velocità di crociera inferiore ai 40 km/h, la AC 4 toccava i 90 km/h e poteva mantenere una velocità di crociera di quasi 75 km/h. È vero che la AC 4 consumava molto, ma bisogna considerare che allora la benzina costava poco e che l'accensione a bobina non dava problemi. Con i freni servoassistiti sulle quattro ruote, invece del vecchio sistema a freni



Guardando la Nash Eight del 1930 (*sopra*) ci si meraviglia che usi ancora i freni azionati da un filo d'acciaio come si vede nel disegno (*a destra*). Possibile che gli americani non fossero riusciti a trovare il modo di evitare la continua necessità di regolazione? Il fatto è che si fidavano più dei fili d'acciaio che dei liquidi e dei tubi di gomma. Nel 1930, di trenta marche americane con pretese di produzione di massa soltanto nove avevano adottato i freni idraulici, capeggiate dal gruppo della Chrysler Corporation (Chrysler, De Soto, Dodge, Plymouth). Altri sostenitori importanti erano la Franklin e la Graham-Paige; la General Motors avrebbe aderito soltanto nel 1934 e la Ford nel 1939. La Nash Eight, benché piuttosto tradizionale nell'aspetto, aveva due caratteristiche insolite; valvole in testa e doppia accensione. I motori a cilindri contrapposti erano riservati ai modelli economici. Il grosso sei cilindri a valvole in testa (anche se non l'otto cilindri, tolto di

sulle ruote posteriori e sulla trasmissione, la frenatura era decisamente migliore. Un confronto come quello fra le due Citroën, ma con maggiori dettagli, si può fare fra due Fiat, la 501 del 1919 e la 514 con motore da 1438 cc del 1929. Alla prima occorrevano ben 86 metri per fermarsi alla velocità di crociera di 65 km/h mentre alla seconda ne bastavano 24, un anno prima che la casa torinese introducesse il comando idraulico. È inutile osservare, come insistono a fare i patiti delle « classiche », che la 501 aveva un motore eccezionalmente regolare e una dolcezza di comandi che la 514 si sognava. Quest'ultima aveva tutte le comodità moderne, e inoltre costava molto meno, essendo costruita in un maggior numero di esemplari. Nonostante la depressione, le 514 furono prodotte al ritmo di circa 12.000 l'anno contro le 11.000 del modello 501. È interessante anche notare che la nuova moda imponeva una più frequente sostituzione dei modelli: la 501, presentata alla fine del 1918, era ancora in circolazione sette anni più tardi, mentre la 514 rimase in produzione soltanto tre anni, dal 1930 al 1933.

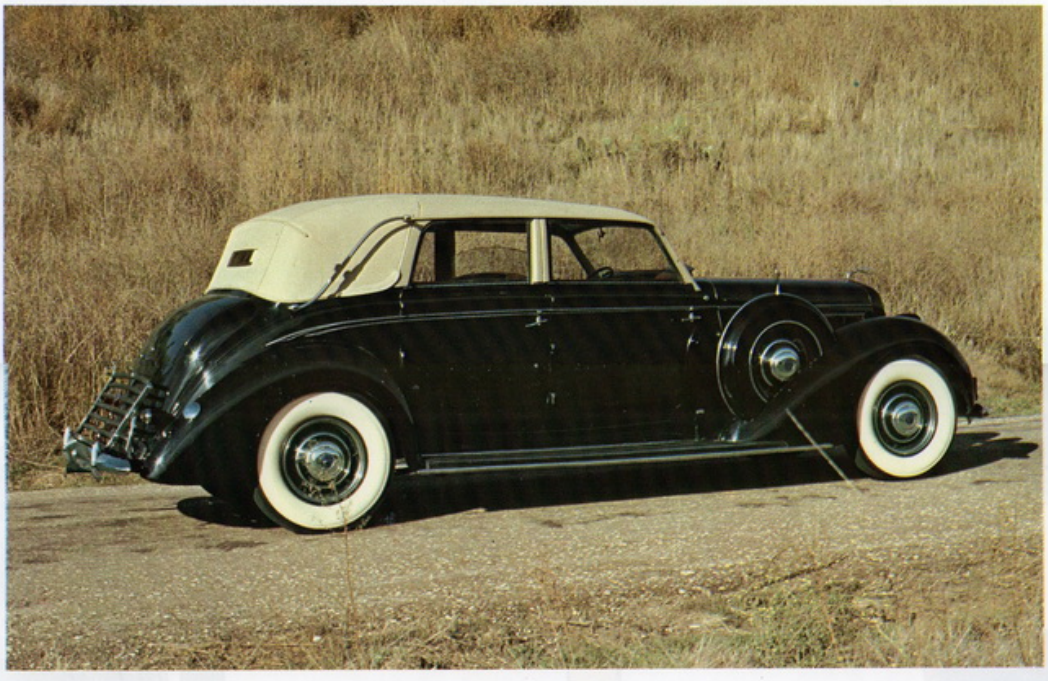
Questo illumina uno degli aspetti meno felici della produzione in grande serie. L'impegno era costante e non ammetteva errori: difficilmente si poteva rimediare a un insuccesso. Nel 1930 si erano cristallizzati quattro settori principali: le grandi industrie che alimentavano il mercato di massa, i costruttori per il ceto medio che offrivano un numero limitato di vetture a un prezzo più alto, i fabbricanti di vetture di lusso, gli specialisti delle fuoriserie. Per i grandi complessi che già operavano negli Stati Uniti era quasi obbligatorio competere in almeno tre di queste quattro categorie. In Europa accadeva praticamente la stessa cosa, anche se in misura diversa, con la Nuffield in Gran Bretagna e la Auto Union in Germania. Quest'ultima vendeva le DKW al grande pubblico, le Wanderer al ceto medio e le Horch ai ricchi: il successo di vendita in questi tre settori poteva compensare il fallimento della Audi a trazione anteriore nel mercato delle vetture speciali. Visto che l'unico pregio di questa macchina era l'eleganza, non c'è da stupirsi che nel 1939 la marca sia tornata alla tradizionale trazione posteriore.

Gli specialisti di quest'epoca non ci interessano, in quanto la loro sopravvivenza dipendeva essenzialmente dai capricci di una clientela ristretta, e quindi dalla loro capacità di mutare indirizzo al momento giusto. Il passaggio dalle tre alle quattro ruote operato dalla Morgan nel 1936 esemplifica bene questi salvataggi tempestivi. Non è nemmeno vero che i produttori di sole vetture di lusso abbiano avuto vita particolarmente difficile fin dopo la fine della seconda guerra mondiale: d'accordo che la Minerva e l'Isotta Fraschini non riuscirono a vedere la fine del decennio, ma la Rolls-Royce, la Maybach e la Packard nel 1939 erano ancora attivissime.

Nei due settori inferiori, invece, dal livello della Citroën e della Chevrolet a quello della Buick e della Humber, vi fu una concorrenza senza esclusione di colpi nel periodo fra le due guerre. Questo tipo di competizione variava ovviamente in base alla forza di ciascuna industria e al mercato a cui si rivolgeva, ma il risultato non cambiava mai: un numero sempre minore di costruttori fabbricava un numero sempre maggiore di autovetture a prezzi più bassi. Quanto successe negli Stati Uniti a partire dal 1923 si sarebbe ripetuto in Giappone all'inizio del boom economico della metà degli anni Sessanta.

Negli Stati Uniti il più grande complesso industriale, praticamente il solo nel 1919, era la General Motors, che copriva tutti i mercati dalle economiche Chevrolet fino alle Cadillac, senza dubbio la più famosa marca di vetture di lusso dell'epoca. Ford non era associato con produttori importanti fino al 1936, quando Lincoln apportò al gruppo la sua economica Zephyr 12V, mentre Walter Chrysler fece il suo colpo grosso nel 1928 quando assorbì la Dodge e creò due nuove marche: la economica Plymouth e la media De Soto. Già nel 1928, comunque, i tre grandi detenevano la maggioranza del mercato nazionale, quasi il 55% dei quattro milioni e mezzo di macchine vendute quell'anno.

Una stretta era quindi inevitabile. I primi a scomparire furono i più piccoli assemblatori, la cui attività spesso consisteva nella semplice aggiunta di un radiatore col loro marchio o nel montaggio di particolari



produzione nel 1942) avrebbe continuato a equipaggiare le vetture di punta della Nash fino al 1955, quando la casa lanciò l'otto cilindri a V a corsa corta.

Molti europei potrebbero pensare che questa Lincoln fosse l'archetipo dell'auto americana dei primi anni Trenta, tanto la sua linea elegante e il cofano allungato sono caratteristici. Il resto no, anche se ci si aspetterebbe di vedere Herbert Hoover e Franklin Delano Roosevelt salutare con la mano dal sedile posteriore: a quei tempi le Lincoln erano le auto preferite dalla Casa Bianca. Le enormi vetture della serie K si presentavano in diverse versioni fra il 1932 e il 1940, ma non era facile vederne una. Nel 1933 quasi 475.000 americani comprarono una Chevrolet nuova, e altri 335.000 una Ford, ma la produzione totale della Lincoln fu di appena duemila vetture, e le torpedo furono esattamente 88. L'auto aperta con finestrini laterali era ormai una specie in via di estinzione. I pochi fortunati che ne possedevano una, però, avevano speso bene i propri soldi (più o meno 4500 dollari). Il ben rifinito motore a dodici cilindri a V dava 150 CV per 7,2 litri, abbastanza da garantire ai 2375 kg di questa vettura una velocità massima di 150 km/h.

costruiti da altre case. Un esempio tipico è quello della Anderson Motor Company di Rock Hill nella Carolina del Sud, molto lontana dai principali nodi industriali ma la cui produzione era qualcosa di più di un semplice fatto locale. La pubblicità era organizzata su basi nazionali e il potenziale di vendita annuale era di circa 3000 vetture, tutte indirizzate all'aleatorio mercato del ceto medio. Un'organizzazione di questo tipo poteva andar bene nel 1920 ma non certo nel ritmo frenetico degli anni successivi. La Anderson Motor Company infatti chiuse nel 1926. Assemblatori che potevano utilizzare risorse particolari, come la Jordan con le sue brillanti campagne pubblicitarie, riuscirono a sopravvivere fino al 1931.

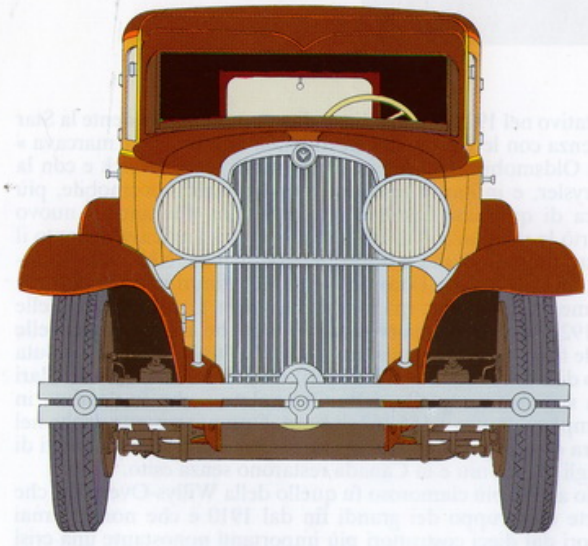
I secondi a cedere furono i costruttori la cui produzione entrava nella fascia di 12.000-20.000 unità all'anno (non abbastanza per coprire più di due settori del mercato), che sopravvissero soltanto finché riuscirono a conservare un numero sufficiente di clienti nel settore chiave del ceto medio. Le vittime furono la Chandler-Cleveland, la Paige e la Reo: la Hupmobile, con un potenziale produttivo di circa 40.000 vetture, era a un livello leggermente più alto ma ancora vulnerabile. Purtroppo le vendite nel settore del ceto medio erano le più aleatorie e calarono in modo particolare negli anni della depressione. La Chandler fu acquistata dalla Hupmobile nel 1929 e sette anni più tardi la Reo si mise a costruire veicoli da trasporto: la Paige conobbe una breve ripresa nel 1927 con l'arrivo dei dinamici fratelli Graham, ma la Graham Paige Corporation avrebbe solo conosciuto un lento declino dopo il massimo raggiunto nel 1929 con 77.000 vetture prodotte. La nuova società puntò forte su idee nuove: il cambio a quattro marce « twin-top » nel 1929, la rivoluzionaria carrozzeria della Blue Streak nel 1932 e l'otto cilindri in linea sovralimentato con compressore centrifugo nel 1934. Nel 1935 mise sul mercato una economica sei cilindri al prezzo della Chevrolet, ma non riuscì a salvarsi nonostante il tentativo in extremis di fondersi con la Hupmobile. Nel 1941 chiuse i battenti.

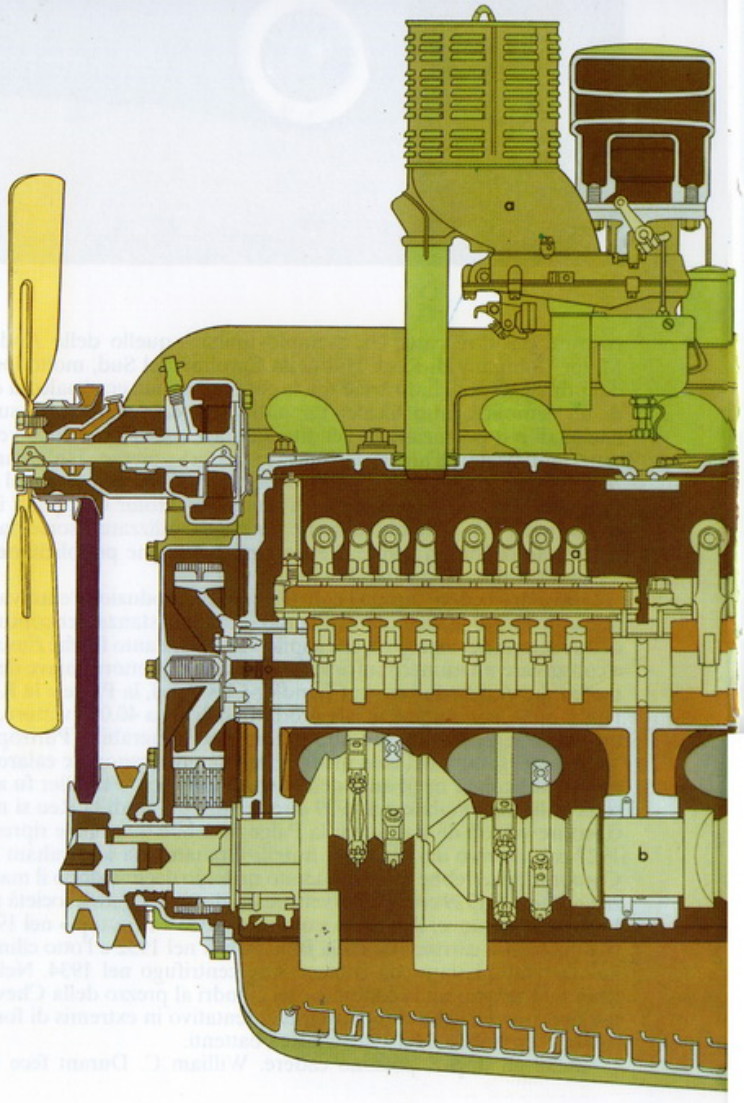
Anche gli imperi possono cadere. William C. Durant fece il suo ultimo tentativo nel 1921 con una linea di vetture comprendente la Star in concorrenza con le Ford e la Chevrolet, la Durant che « marcava » Oakland e Oldsmobile, la Flint in concorrenza con la Buick e con la nuova Chrysler, e infine la lussuosa e tradizionale Locomobile, più aristocratica di qualsiasi Cadillac o Lincoln. In due anni il nuovo gruppo portò le vendite a 172.000 unità, ma ciò significava soltanto il quinto posto in graduatoria e fu un fuoco di paglia. Nel 1925 l'introduzione di una meno cara Locomobile a otto cilindri in linea permise di coprire meglio il mercato ma non risolse nulla. L'ultimo anno delle Flint fu il 1927, la Star scomparve nel 1928 e anche la produzione delle Locomobile finì nell'arco di un anno. Nel 1930 l'unica vettura venduta dal gruppo di Durant era una sei cilindri con prezzo base di 645 dollari — appena superiore a quello della Chevrolet — che fu venduta in 20.900 esemplari, contro 1.155.162 di Ford. Durant resistette anche nel 1931 ma era comunque arrivato alla fine: anche successivi tentativi di rilancio negli Stati Uniti e in Canada restarono senza esito.

Un crollo anche più clamoroso fu quello della Willys-Overland, che faceva parte del gruppo dei grandi fin dal 1910 e che non era mai rimasta fuori dai dieci costruttori più importanti nonostante una crisi finanziaria nel 1921. La Willys vendette 315.000 vetture nel 1929, quando il suo mercato era praticamente in concorrenza diretta con la General Motors, con prezzi che andavano da 525 a 5800 dollari. La società possedeva stabilimenti di montaggio in Belgio e in Gran Bretagna, oltre a una consociata in Germania, ma la depressione, insieme con un improvviso abbandono dei motori a quattro cilindri, condusse rapidamente al crollo questo impero. Per la verità sopravvisse a lungo in stato semifallimentare e cessò completamente la produzione di autovetture solo nel 1955, perché aveva continuato a sperare in una rinascita.

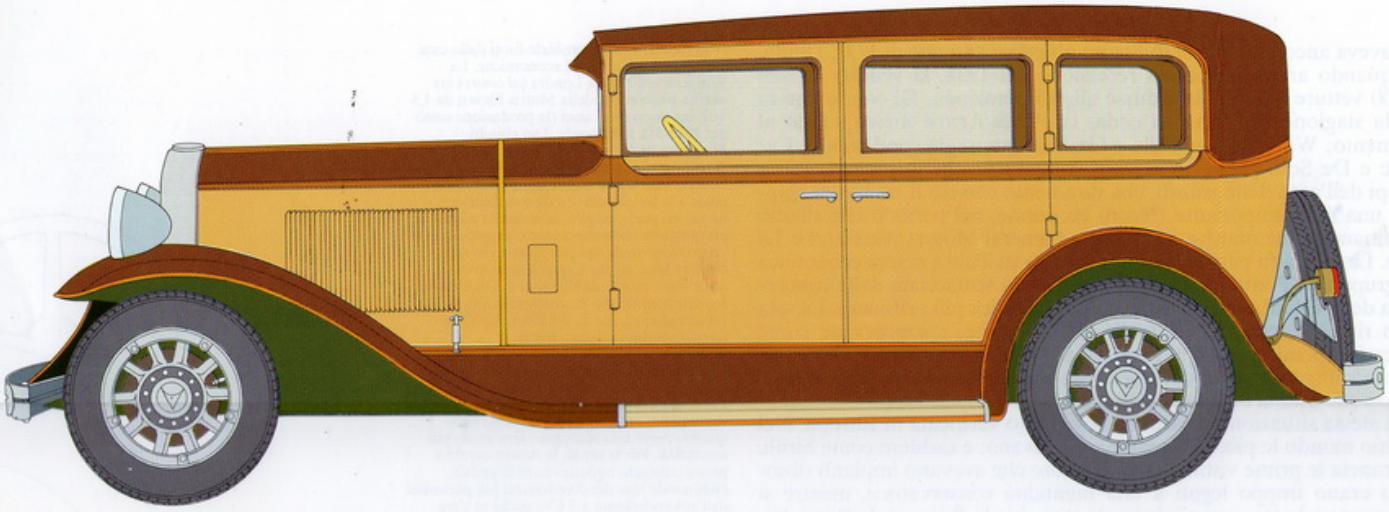
La morale è molto semplice: a partire dalle tremila vetture all'anno sufficienti all'inizio degli anni Venti, il limite della produzione minima per sopravvivere stava salendo inesorabilmente. Nel 1931 la Hupmo-

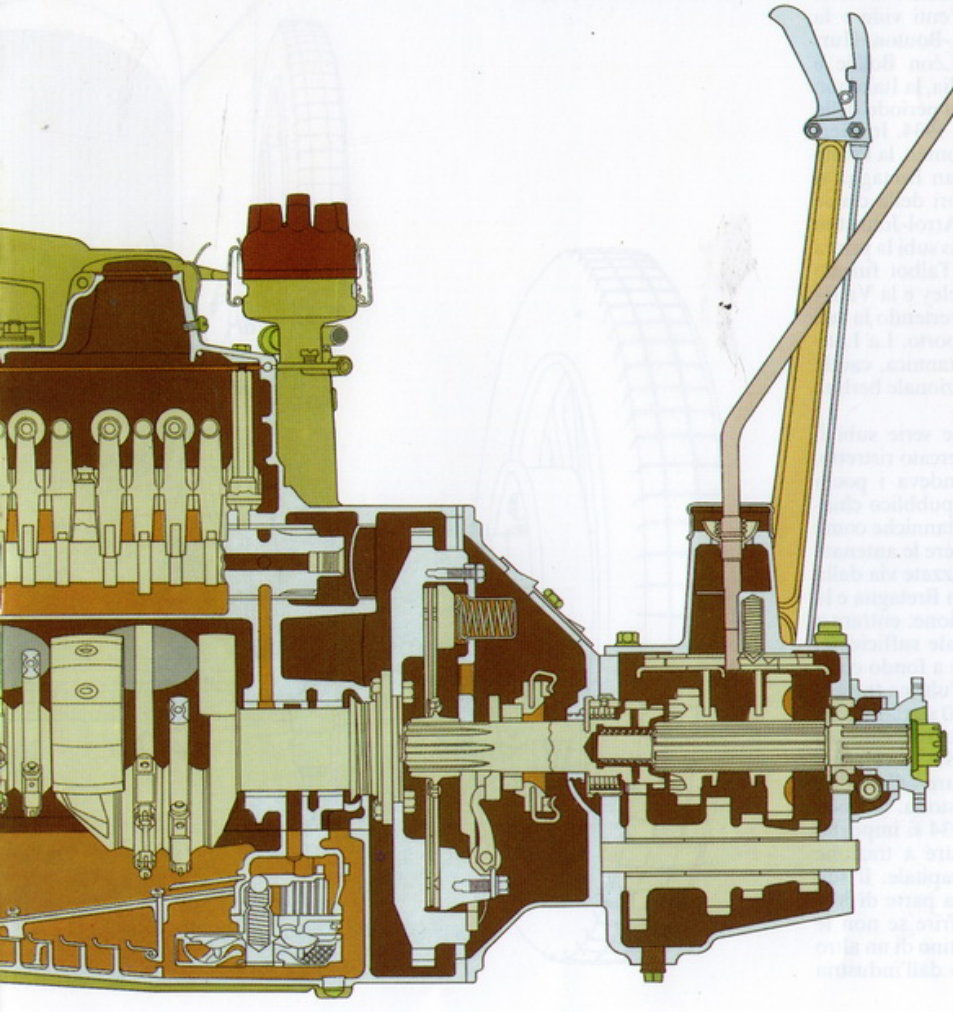
di classe a circa 1600 dollari. La cilindrata era di 4,2 litri, la potenza 81 CV e il passo 317 cm contro i 288 cm della Oldsmobile del 1930. A parte il motore, la meccanica era prevedibile, con l'eccezione del carburatore Johnson a doppio corpo (*c* nel disegno del motore) con alimentazione a pompa meccanica invece del consueto sistema a depressione. C'erano ovviamente un cambio a tre marce con leva centrale a cloche, frizione monodisco, freni meccanici a espansione sulle quattro ruote (quelli a contrazione stavano scomparendo, almeno negli Stati Uniti), e sospensioni semiellittiche. Il motore era di costruzione ingegnosa: fu il primo 8 V di grande serie caratterizzato dai due banchi cilindri fusi in monoblocco con il basamento, un'innovazione generalmente attribuita alla Ford. A parte la carburazione, la caratteristica più interessante dell'otto cilindri a V di 90 gradi della Viking era la distribuzione (*a*): nonostante la forma a L della testata, le valvole erano disposte orizzontalmente, con il vantaggio di una configurazione più efficiente della camera di





La Oldsmobile Viking potrebbe essere considerata un fiasco completo. Fu prodotta soltanto dall'aprile del 1929 all'autunno del 1930, pochissime lasciarono gli Stati Uniti e soltanto ottomila trovarono un compratore. La vista frontale (*sopra*) e quella laterale (*in alto a destra*) la caratterizzano inequivocabilmente come un progetto General Motors degli anni Venti, ancora con le ruote di legno. Il frontale, con la V del marchio (che sta sia per otto cilindri a V sia per Viking), ricorda in modo particolare la leggendaria La Salle del 1929 di Harley Earl, e di conseguenza la vettura della Oldsmobile somiglia molto alla Cadillac. Ma mentre la La Salle era stata concepita come una Cadillac meno cara e più leggera, la Viking avrebbe dovuto rilanciare le vendite della Oldsmobile presentandosi come vettura





scoppio e di un funzionamento paragonabile a quello della distribuzione a valvole in testa. Il sistema era poi sicuramente vantaggioso dal punto di vista della manutenzione, dato che le valvole potevano essere regolate senza smontare la testata essendo raggiungibili semplicemente togliendo le piastre di protezione all'interno della V. L'albero a gomiti (*b*) a tre supporti di banco con manovelle a 90 gradi era ben bilanciato. Purtroppo, negli anni della depressione non c'era niente che potesse salvare un'auto di classe media piuttosto cara, specialmente se aveva un nome nuovo. La Viking si trovò in concorrenza non soltanto con la otto cilindri in linea Studebaker, con le Chrysler medie e con le piccole Marmon, ma anche con le più costose Buick dello stesso gruppo industriale. La Buick, che nel 1929 viaggiava a un ritmo di produzione tale da vendere quasi 200.000 esemplari, nel 1930 precipitò a 119.000. La Viking non riuscì a decollare, e sebbene nel 1931 la Divisione Oakland della General Motors introducesse un progetto di motore a otto cilindri abbastanza simile, questo fu l'ultimo anno della Oakland; il motore fu utilizzato nel 1932 come propulsore delle due linee più costose della Pontiac, dopodiché tutti gli otto cilindri della General Motors salvo quello della Cadillac mantennero la configurazione in linea fino al 1949.

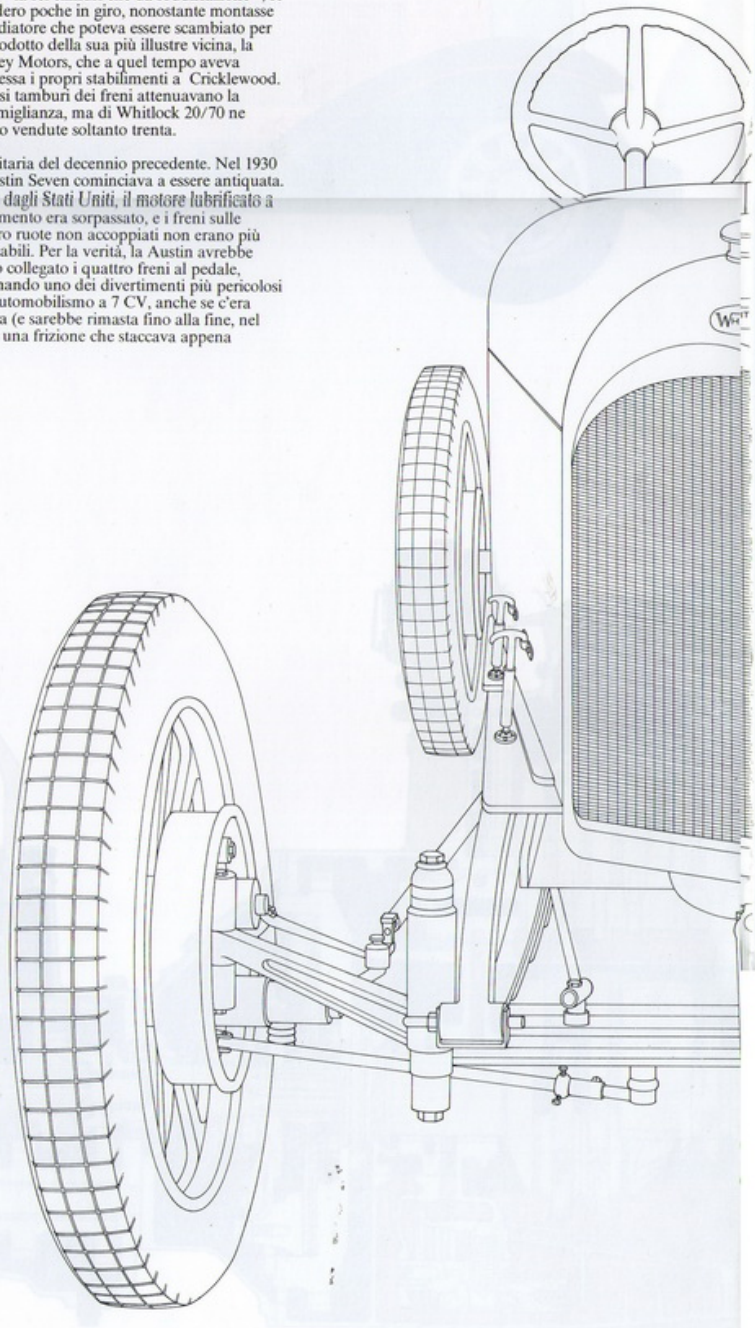
bile aveva ancora potuto stabilire un obiettivo annuale di 17.000 unità, ma quando arrivò la piccola recessione del 1938, la vendita di sole 35.000 vetture all'anno la ridusse alla disperazione. Di coloro che in quella stagione restarono in coda, la Pierce-Arrow arrivò subito al fallimento; Willys, Hupmobile e Graham erano già condannate; Cadillac e De Soto poterono salvarsi soltanto perché appartenevano a gruppi dell'area delle grandi, che raramente corsero il rischio di chiudere una linea importante (fecero eccezione, nel periodo che stiamo esaminando, due marche del gruppo General Motors: Oakland e La Salle. La prima fu pacificamente sostituita dall'altra marca economica del gruppo, la Pontiac, mentre la seconda fu schiacciata dalla concorrenza delle Cadillac meno lussuose e delle Buick più raffinate). La sola Nash riuscì a scampare al crollo delle vendite, e sopravvisse come marca indipendente per altri sedici anni. Si può supporre che ci sia riuscita soltanto a causa della seconda guerra mondiale e delle conseguenze che questa ebbe sul mercato.

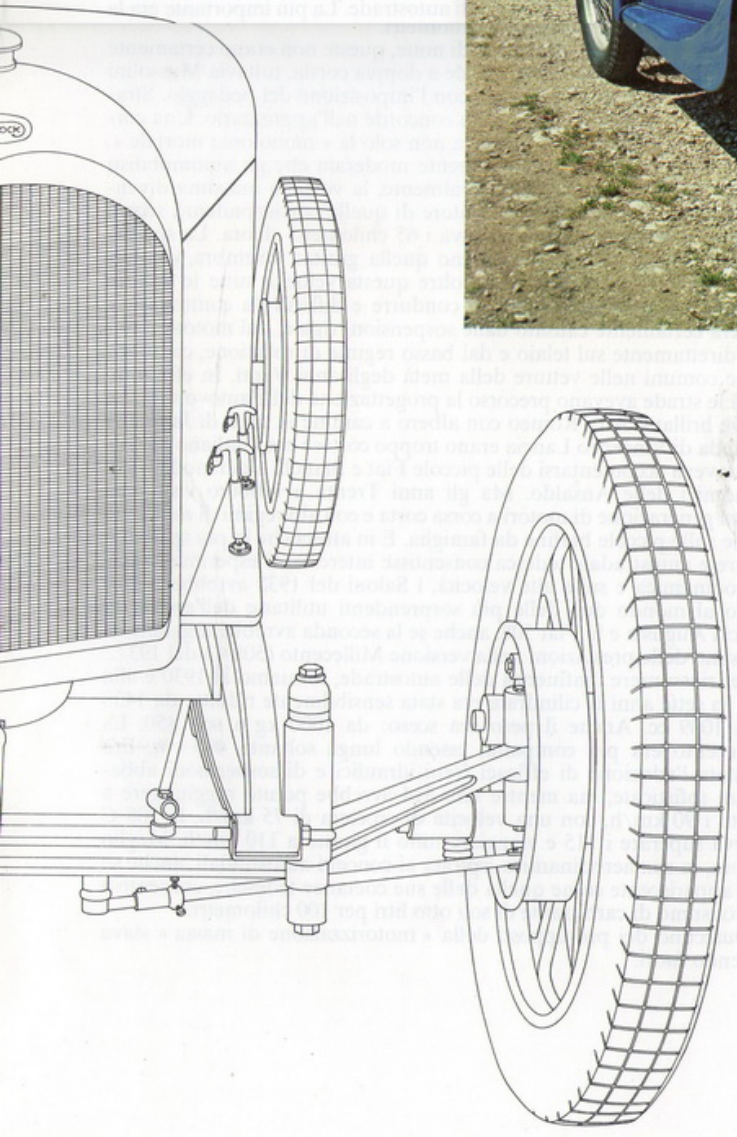
La stessa situazione si sarebbe ben presto verificata in Europa. Nel vecchio mondo le piccole aziende pullulavano: e caddero come birilli. In Francia le prime vittime furono coloro che avevano impianti obsoleti o erano troppo legati a una mentalità conservatrice, mentre si rafforzarono le tre case più importanti e cioè la Peugeot, la Renault e l'emergente Citroën. La Clément-Bayard, la Gobron-Brillié e la Mors sopravvissero appena all'armistizio; gli ultimi anni Venti videro la scomparsa di nomi importanti come Charron, De Dion-Bouton, Hurtu, La Buire, Rolland-Pilain, Turcat-Méry, mentre Léon Bollée e Rochet-Schneider chiusero nei primi anni Trenta. In Italia, la Itala non riuscì mai a riprendersi dalle vicissitudini manageriali del periodo della guerra: gli sforzi per tenerla in piedi durarono fino al 1934. In Germania le vittime furono la Dürkopp, la Loreley, la Phänomen, la Presto e la Protos, con la NAG che le seguì nel 1934. In Gran Bretagna si ripeté la stessa storia: come sempre furono i produttori della classe media ad avere la peggio. La Belsize chiuse nel 1925, la Arrol-Johnston nel 1929, la Star nel 1931, nello stesso anno la Lea-Francis subì la prima delle sue molte crisi. La Humber, la Sunbeam e la Talbot furono assorbite dal gruppo Rootes; la Morris assorbì la Wolseley e la Vauxhall divenne una consociata della General Motors convertendo la sua produzione verso vetture economiche e veicoli da trasporto. La Lanchester, un tempo la più esclusiva vettura di lusso britannica, cadde nelle mani della Daimler e fu trasformata in una convenzionale berlina di classe media.

Anche qualche aspirante alla produzione in grande serie subì il medesimo destino di Durant. Incredibilmente, in un mercato ristretto, senza spazio per altri concorrenti, c'era chi si contendeva i pochi acquirenti dei modelli di medie dimensioni quando il pubblico chiedeva qualcosa di più piccolo. Nelle fiduciose vetture britanniche come la Angus-Sanderson, la Bean e la Cubitt, si possono vedere le antenate della Standard Vanguard del 1948, anche se furono spazzate via dalla crisi industriale del 1920-21. Per contro la Clyno in Gran Bretagna e la Mathis in Francia furono vittime di una identica ambizione: entrare a far parte del gruppo delle grandi senza avere il capitale sufficiente. Frank Smith, il titolare della Clyno, tentò di competere a fondo con i prezzi della Morris con il risultato di uccidere la ditta. L'ultima trovata fu quella di vendere nel 1928 una vettura leggera per 100 sterline, cosa che la stessa Morris avrebbe osato fare solo tre anni dopo. In termini di produttività Emile Mathis andava un pochino meglio. Nel 1927 la sua società poteva vantare una produzione di 20.000 vetture all'anno, e andò avanti così fino al 1935. Ma si ripeté la solita storia. Citroën vendeva la bellezza di 60.000 esemplari, eppure nel 1934 si impegnò talmente, nel tentativo di lanciare le sue nuove vetture a trazione anteriore (le famose Traction Avant), da esaurire il capitale. Il suo interessante esperimento gli valse però il salvataggio da parte di Michelin, mentre Mathis non avrebbe avuto altro da offrire se non le proprie capacità produttive. Così a lui toccò lo stesso destino di un altro concorrente minore, Jérome Donnet: essere fagocitato dall'industria

Non tutte le auto assemblate fuori dalla casa madre erano piccole ed economiche. La Whitlock costruita a Londra (*al centro*) era partita come copia della Morris Eleven da 1,5 litri, ma dopo dieci anni (la produzione cessò nel 1930-31), utilizzando il sei cilindri Meadows di 3,3 litri a valvole in testa, era diventata una concorrente delle lussuose Invicta, Lagonda e Sunbeam. Pubblicizzata come « la sei cilindri che dà soddisfazione », se ne videro poche in giro, nonostante montasse un radiatore che poteva essere scambiato per un prodotto della sua più illustre vicina, la Bentley Motors, che a quel tempo aveva anch'essa i propri stabilimenti a Cricklewood. I grossi tamburi dei freni attenuavano la rassomiglianza, ma di Whitlock 20/70 ne furono vendute soltanto trenta.

L'utilitaria del decennio precedente. Nel 1930 la Austin Seven cominciava a essere antiquata. Fuori dagli Stati Uniti, il motore lubrificato a sbattimento era sorpassato, e i freni sulle quattro ruote non accoppiati non erano più accettabili. Per la verità, la Austin avrebbe presto collegato i quattro freni al pedale, eliminando uno dei divertimenti più pericolosi dell'automobilismo a 7 CV, anche se c'era ancora (e sarebbe rimasta fino alla fine, nel 1939) una frizione che staccava appena





toccato il pedale. La vetturetta di Herbert Austin fu comunque il vero prototipo dell'utilitaria moderna, e nel 1930 era costruita su licenza in tre paesi: la Austin Co. di Butler, in Pennsylvania, lanciò la versione americana, la Dixi di Eisenach (da poco incorporata dalla BMW) trattò la produzione tedesca e Lucien Rosengart pensò al mercato francese. Delle tre, la Rosengart era la meno reclamizzata eppure restò sulla breccia più a lungo delle altre: la Rosengart Ariette del 1952-53 conservava tracce inconfondibili della sua origine Austin. Ecco uno dei primi esemplari del 1928-29: è quasi una Austin originale in abiti parigini, anche se i tradizionali coprimozzi a forma di scodella sono stati omessi in questo spider. La larga cornice del radiatore è molto simile a quella della BMW Dixi, e la linea del cofano è più bassa di quella della versione originale. Il prezzo corrispondeva a quello del prototipo britannico, intorno alle 110-120 sterline, ma la vetturetta non riuscì ad attaccare: i francesi preferivano auto più grosse, come le 8 CV della Renault e della Citroën. Nel 1931 la Rosengart poteva vantare perfezionamenti notevoli, come le sospensioni posteriori semiellittiche, e le ultime 4 CV prebelliche erano piuttosto stilizzate, anche se un po' troppo simili nell'aspetto alla versione Simca della Fiat Balilla. La casa tentò anche qualcosa che la Austin era stata tanto saggia da evitare: una sorta di Wolseley Hornet francesizzata, equipaggiata con un motore a sei cilindri di 1097 cc su un telaio allungato ma non rinforzato. Questa versione disponeva di una raffinatezza come i servofreni a depressione. Più tardi la Rosengart avrebbe tentato di competere con la Citroën con una vettura a trazione anteriore costruita su licenza della Adler tedesca, ma questo tentativo fallì, e la casa, nonostante avesse più successo (un migliaio di vetture vendute) con una 2 litri *Supertraction* sport che utilizzava la meccanica della Citroën 11 CV, alla fine tornò alle utilitarie Austin francesizzate.

straniera preoccupata di evitare le schiaccianti tasse di importazione francesi. Lo stabilimento di Donnet costruì le Fiat su licenza, e quello di Mathis le Ford V8. A questo punto è inevitabile una parentesi per osservare che questo gioco di concentrazioni non finisce mai: la Ford-France, staccatasi nel 1954 dalla casa-madre, fu assorbita dalla Simca, che era nata come operazione francese della Fiat. Dieci anni dopo, la Simca, incapace di sostenere da sola la concorrenza dei Tre Grandi, fu assorbita a sua volta dalla Chrysler International.

Gli assemblatori, intanto, si erano persi per la strada. Al Salone di Londra del 1923 erano presenti vetture casalinghe come Airedale, Albatros, Autocrat, Bayliss-Thomas, Eric-Campbell, Eric-Longden, GWK, Hampton, Horstman, McKenzie, Marseal, Meteorite, NP, Seabrook, Turner, Waverley, Westcar, Whitlock, senza contare le marche che non potevano permettersi un proprio stand. La maggior parte utilizzava componenti noti, come i motori Meadows o Coventry-Clymax e i cambi Moss; alcune vantavano caratteristiche particolari, come la trasmissione a frizione della GWK o l'avviamento a pedale della Horstman. Al Salone del 1931 non se ne vide più una, anche se qualcuna conservava una simbolica esistenza. La Whitlock, per esempio, si era trasformata: da una 1500 cc troppo cara per poter fare concorrenza alla Morris era diventata una rivale delle costose Lagonda nella classe tre litri, ma non era servito a niente. La stessa Lagonda nel 1935 ebbe grossi guai, ma riuscì a evitare il fallimento.

Per altri aspetti la situazione era quella degli Stati Uniti. Solo le proporzioni erano minori. Fra le vetture di lusso meno costose, la Singer di Coventry nel 1939 era su buoni livelli, con un potenziale produttivo di circa 9000 vetture all'anno. Fra i produttori di vetture medie Riley e Triumph riuscirono a evitare il crollo fino alla vigilia della seconda guerra mondiale, mentre in Germania il riarmo salvò un'industria nazionale, la Stoewer. In Francia la Berliet e la Unic sopravvissero soltanto grazie alla loro produzione di veicoli pesanti a motore diesel.

Le strade migliori sono un'altra eredità degli anni Venti. L'asfalto si diffuse dopo la seconda guerra mondiale, e la prima delle autostrade americane (la Pennsylvania Turnpike, che seguiva il tracciato di una ferrovia in disuso) fu terminata soltanto nell'ottobre del 1940, ma già negli anni precedenti c'era stata una tendenza all'ammodernamento della rete viaria. Non in Gran Bretagna, bisogna dire, dove le vecchie deviazioni (ora le chiameremmo svincoli) rappresentarono il limite al quale le autorità, con le loro manie di risparmio, sarebbero arrivate. E nemmeno in Germania; nel 1930 mancavano ancora tre anni all'avvento del Grande Reich di Adolf Hitler.

In Italia invece le prime autostrade furono programmate nel 1925, sulla traccia dei percorsi che già univano Milano e Cremona a Brescia e Verona. Seguì un'intera rete che univa tutte le maggiori città, e nel 1932 erano stati aperti 623 chilometri di autostrade. La più importante era la Torino-Milano-Brescia, di 219 chilometri.

Benché totalmente illuminate di notte, queste non erano certamente paragonabili alle attuali autostrade a doppia corsia, tuttavia Mussolini le aveva già rese autosufficienti con l'imposizione del pedaggio. Stranamente, la stampa estera non fu concorde nell'apprezzarle. Una corrispondenza dell'epoca lamentava non solo la « monotonia mortale », ma anche « la velocità relativamente moderata che gli automobilisti tenevano percorrendole ». Naturalmente, la velocità massima diventava velocità di crociera, ma l'autore di quella corrispondenza scoprì con sorpresa che nessuno superava i 65 chilometri all'ora. La spiegazione che ne dava era nondimeno quella giusta: « Sembra, » continuava la corrispondenza, « che oltre questa velocità tutte le vetture diventino rumorose, faticose da condurre e difficili da controllare. » Ciò era certamente causato dalle sospensioni rigide, dal motore montato direttamente sul telaio e dal basso regime di rotazione, caratteristiche comuni nelle vetture della metà degli anni Venti. In effetti, in Italia le strade avevano precorso la progettazione delle autovetture. Le nuove brillanti Alfa Romeo con albero a camme in testa di Jano e la Lambda di Vincenzo Lancia erano troppo costose per l'italiano medio, che doveva accontentarsi delle piccole Fiat e Bianchi o dei modelli più economici delle Ansaldo. Ma gli anni Trenta avrebbero visto una nuova generazione di motori a corsa corta e con alti regimi di rotazione anche sulle piccole berline da famiglia. E in attesa che la più spettacolare rete autostradale tedesca consentisse interessanti esperimenti sull'aerodinamica e sulle alte velocità, i Saloni del 1932 avrebbero mostrato al mondo due delle più sorprendenti utilitarie dell'epoca: la Lancia Augusta e la Fiat 508, anche se la seconda avrebbe raggiunto il massimo delle prestazioni nella versione Millecento (508 C) del 1937.

Per riassumere l'influenza delle autostrade, torniamo al 1930 e alla 514. In sette anni la cilindrata era stata sensibilmente ridotta: da 1438 cc a 1089 cc. Anche il peso era sceso: da 1000 kg a soli 850. La Millecento era più compatta, essendo lunga soltanto 405 cm. Era scontata l'adozione di efficaci freni idraulici e di sospensioni abbastanza sofisticate, ma mentre una 514 avrebbe potuto raggiungere a stento i 90 km/h, con una velocità di crociera di 75 km/h, la 508 C poteva superare i 115 e viaggiare tutto il giorno a 110 km/h. Meglio ancora, la sua aerodinamica ispirata ai concetti autostradali, anche se non appariscente come quella delle sue coetanee tedesche, consentiva un consumo di carburante di soli otto litri per 100 chilometri.

Qualcuno dei presupposti della « motorizzazione di massa » stava venendo fuori.

Il massimo della fuoriserie. La Duesenberg costruì esattamente 470 vetture fra il 1929 e il 1937 (ultimo anno di produzione), e nessuna costava meno di 13.500 dollari, neanche negli Stati Uniti. La casa disponeva di carrozzerie standard, eppure la produzione di 40 esemplari dello stesso modello era eccezionale, mentre nel 1935, quando fu costruito questo coupé SJ Airflow, l'impiego della tela nella carrozzeria, a parte la capote, era superato da quattro anni. Carrozzato da Bohman e Schwartz di Pasadena, questo esemplare unico costava probabilmente più di 20.000 dollari. La ristrettezza dello spazio interno rese necessario fare i sedili posteriori tipo opera, e le cromature erano, eccezionalmente, limitate ai paraurti, ai coprimozzi e alla cornice del radiatore. Anche i fianchi del cofano — in genere pieni di aggeggi lucidi — sono insolitamente sobri.

2 Il perfezionamento tecnico

L'ultimo decennio di pace fu un periodo di transizione: una transizione più sociale che tecnologica, per la verità. L'automobile era un bene che finalmente stava emergendo dal ruolo iniziale di passatempo per i ricchi. Anche le donne automobiliste, finora una rarità fuori dagli Stati Uniti, stavano crescendo di numero in ogni paese; anche per questo i progettisti dovettero impegnarsi nel perfezionamento della meccanica assai più che negli anni Venti. La lubrificazione forzata, l'accensione a bobina, la celluloide e le cromature non bastavano più.

Come si è visto, la produzione di grande serie era tutt'altro che sconosciuta in Europa. Alla fine degli anni Venti Citroën, Peugeot, Renault e Mathis in Francia, Opel in Germania, Fiat in Italia, Austin, Morris e Standard in Gran Bretagna avevano un considerevole potenziale produttivo. Per esempio nel 1929, l'ultimo anno prima della depressione, la Morris produsse 63.522 vetture, la Fiat 42.780 e la Opel 34.578. Queste cifre possono sembrare ridicole se paragonate al milione e mezzo di Ford e alle 950.000 Chevrolet, e sono lontane anche dalle 92.034 vetture sfornate dalla Chrysler, una casa strettamente limitata alla produzione di classe media, tenendo conto che la corrispondente produzione europea di questa categoria non aveva superato le 10.000 vetture. Ma oramai era facile vedere da che parte tirava il vento: perfino nel 1932, con uno dei più deboli mercati d'Europa dietro le spalle, la Fiat riuscì a vendere quasi 20.000 automobili, delle quali più di metà in Italia.

Il costo del lavoro era ancora basso, ma i capitali erano scarsi, e quindi per restare in gioco bisognava produrre un numero sufficientemente alto di vetture di serie a bassi costi. La concorrenza comunque non aveva raggiunto le proporzioni drammatiche che si sarebbero viste negli anni Cinquanta; una piccola azienda senza particolari risorse (per esempio la Singer in Gran Bretagna o la La Licorne in Francia) poteva sopravvivere anche vendendo molto meno di 10.000 vetture all'anno. La svedese Volvo, che si stava facendo strada proprio allora, era praticamente sconosciuta al di fuori della Scandinavia, ma, sostenuta da un florido mercato di veicoli pesanti, poteva cavarsela tranquillamente vendendo solo due o tremila automobili l'anno.

Le difficoltà economiche spingevano però troppo spesso a costruire brutte imitazioni di modelli americani ormai sorpassati, con inevitabile ritardo nell'adozione di concetti come la struttura monoscocca e le sospensioni a ruote indipendenti che avrebbero implicato imponenti rinnovamenti nell'attrezzatura industriale. Vale la pena di ricordare che nel 1932 la Chrysler Corporation spese nove milioni di dollari solo per trasformare gli impianti che producevano i motori Plymouth dal tipo a quattro cilindri a quello a sei cilindri (così si spiega come nacque la preoccupante tendenza a cambiare il colore della carrozzeria e dire che era il modello dell'anno seguente). Nonostante l'accanita concorrenza, anche le industrie più importanti impiegavano due o tre anni per completare il ciclo di un nuovo progetto comprendente cambiamenti nella meccanica e miglioramenti estetici. Le Ford americane del 1933 e 1934 erano praticamente identiche sia nella meccanica sia nell'aspetto, mentre le notevoli modifiche allo châssis e alla carrozzeria della Morris presentate nell'estate del 1935 furono completate da un motore di nuovo progetto soltanto nel modello del 1938.

Il mondo si stava cautamente avviando verso l'era delle autostrade. Le *routes nationales* francesi erano ancora come le aveva lasciate Napoleone I, e la Gran Bretagna restava affezionata alle pericolose *highways* a tre corsie appena adeguate alla velocità di crociera di 65 km/h alla quale i suoi abitanti erano abituati; ma le autostrade italiane erano già una realtà, e le prime *Autobahnen* tedesche sarebbero state aperte nel 1935. Prima di entrare in guerra, gli Stati Uniti avrebbero terminato la Pennsylvania Turnpike, precorritrice del successivo sistema di *freeways*. Quindi i progettisti degli anni Trenta si trovavano di fronte, oltre ai consueti parametri economici, anche il problema di costruire automobili capaci di marciare a 100 km/h senza decollare o seminare pezzi di motore per la strada.

Lo « stato dell'arte » nel 1930 non era molto differente da quello del 1920. Il gioco aveva le sue regole, e le regole erano, da più di trent'anni, quelle del « sistema Panhard »: un motore a cilindri verticali raffreddato ad acqua montato all'estremità anteriore del telaio di uno châssis e collegato alle ruote posteriori mediante un innesto a frizione e un cambio di velocità a ingranaggi scorrevoli. Le sospensioni erano del tipo a balestra sulle quattro ruote.

Questo valeva per quasi tutte le auto sul mercato. I motori a due cilindri si trovavano in pochi cyclecar o minivetturette come l'inglese Jowett. Il raffreddamento ad aria era adottato solo dalla Tatra in Cecoslovacchia e dalla Franklin negli Stati Uniti. Ogni tanto spuntavano fuori automobili a motore posteriore: dalla piccola austera Hanomag Kommissbrot rimasta in produzione in Germania fino a poco tempo prima, alla costosa Burney Streamline con motore a otto cilindri in linea e carrozzeria a fusoliera (una di queste ultime era stata recentemente commissionata dall'erede al trono britannico). In Italia la Lancia costruì la prima vettura a carrozzeria autoportante e sospensioni anteriori a ruote indipendenti, mentre in Germania la Röhr introdusse le sospensioni a ruote indipendenti posteriormente. Qualche vettura, come la britannica Alvis e le americane Cord e Ruxton, erano a trazione anteriore. La Peugeot, seguendo l'esempio di molti costruttori di veicoli pesanti, al ponte posteriore utilizzava una coppia ruota elicoidale-vite senza fine invece della tradizionale coppia conica. Queste eccezioni però non facevano che confermare la regola. Le soluzioni « tutto avanti » e « tutto dietro » erano ancora viste come una grave eresia, e un qualsiasi progettista francese sarebbe rimasto profondamente scosso se gli avessero detto che dopo neanche mezzo

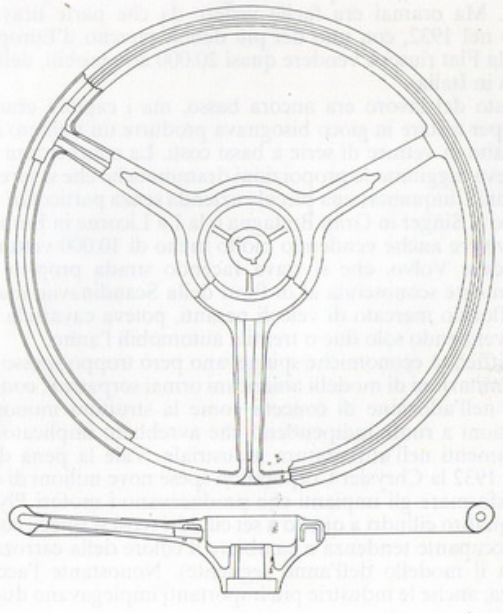
La Franklin Airman berlina del 1930 (*in basso a sinistra*). Le stranezze della Franklin raffreddata ad aria erano nascoste sotto un aspetto tradizionale fin dal 1925, quando Ralph Hamlin, il concessionario di Los Angeles, minacciò di rompere il contratto se la vettura non fosse stata munita di un « radiatore » simile a quello di tutte le altre. Il risultato fu eccellente, specialmente dopo che fu presentato come uno degli stravaganti « usi della casa » della Franklin, piacevole anche se antieconomico quando la produzione scese sotto le quattromila unità all'anno. Il volante del roadster (*sotto*) era d'alluminio, in omaggio alle convinzioni di Herbert Franklin sul « peso scientificamente leggero ». Per la stessa ragione nei cerchioni la bakelite sostituiva il legno. Il motore della Franklin (*pagina a fronte, in basso*) è caratterizzato dai sei cilindri separati e dall'enorme ventilatore calettato sull'estremità dell'albero a gomiti. Incontrando la paratia dell'abitacolo, l'aria è convogliata attraverso un condotto alla sommità dei cilindri e poi diretta in basso fra le alettature d'acciaio e di rame. Il piccolo serbatoio accanto alla ventola contiene l'olio di lubrificazione degli ingranaggi della distribuzione. Frizione e cambio sono del solito tipo americano, ma la Franklin adottò i freni sulle quattro ruote soltanto nel 1928 e tutte le sue vetture, salvo le ultime dodici cilindri a V e le economiche Olympic, erano caratterizzate dal telaio rigido e dalle sospensioni ellittiche.

secolo nel paese natale del « sistema Panhard » non un solo modello fra quelli in produzione avrebbe rispettato i suoi dettami.

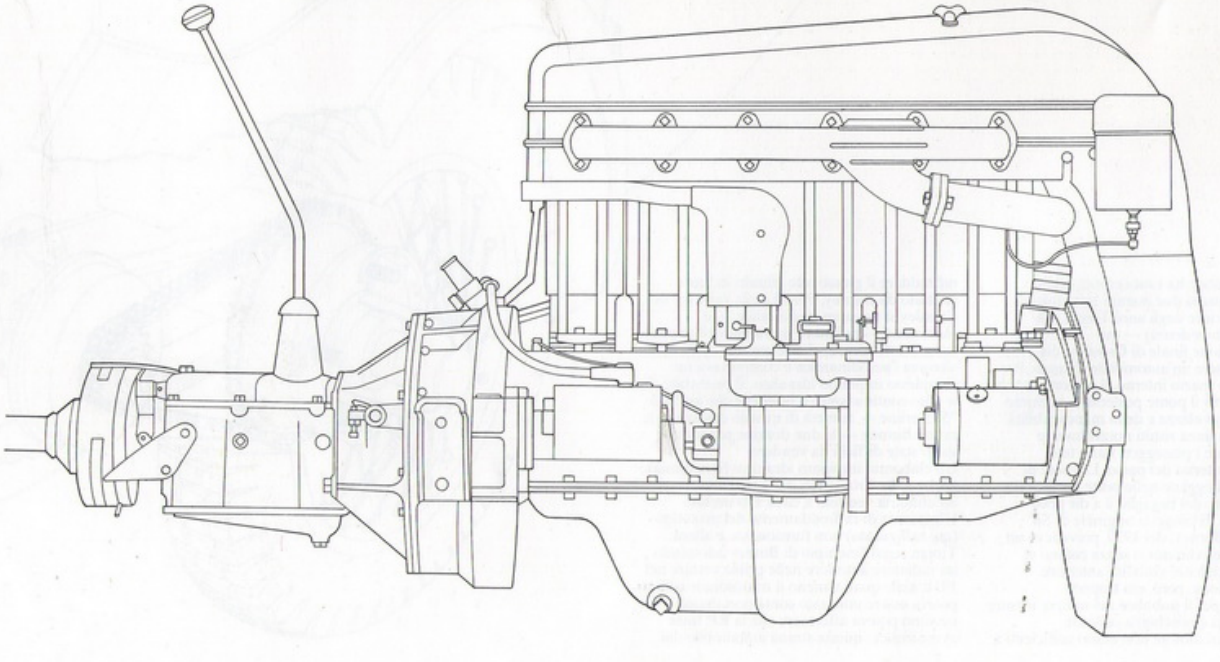
Per la verità, qualche progresso significativo c'era stato. Già nel 1922 l'impianto elettrico era ormai diventato di rigore dappertutto, e più recentemente la necessità di agevolare una più larga clientela non addentro ai misteri della meccanica portò all'abbandono dell'accensione a magnete in favore di quella a bobina e batteria. Solo i modelli sportivi e quelli di lusso continuarono col vecchio sistema, che più tardi fu anche utilizzato come accensione supplementare. I freni sulle quattro ruote, una novità strabiliante dei Saloni del 1919, adesso erano adottati universalmente, dopo che anche la Ford e la Chevrolet nel 1928 si erano arrese a questo modernismo. Assieme ai freni sulle quattro ruote comparvero i pneumatici balloon, ma la sola altra innovazione meccanica fondamentale era stata l'adozione della silenziosa coppia conica elicoidale al ponte posteriore, che eliminava la congenita rumorosità di molte vetture degli inizi del secolo.

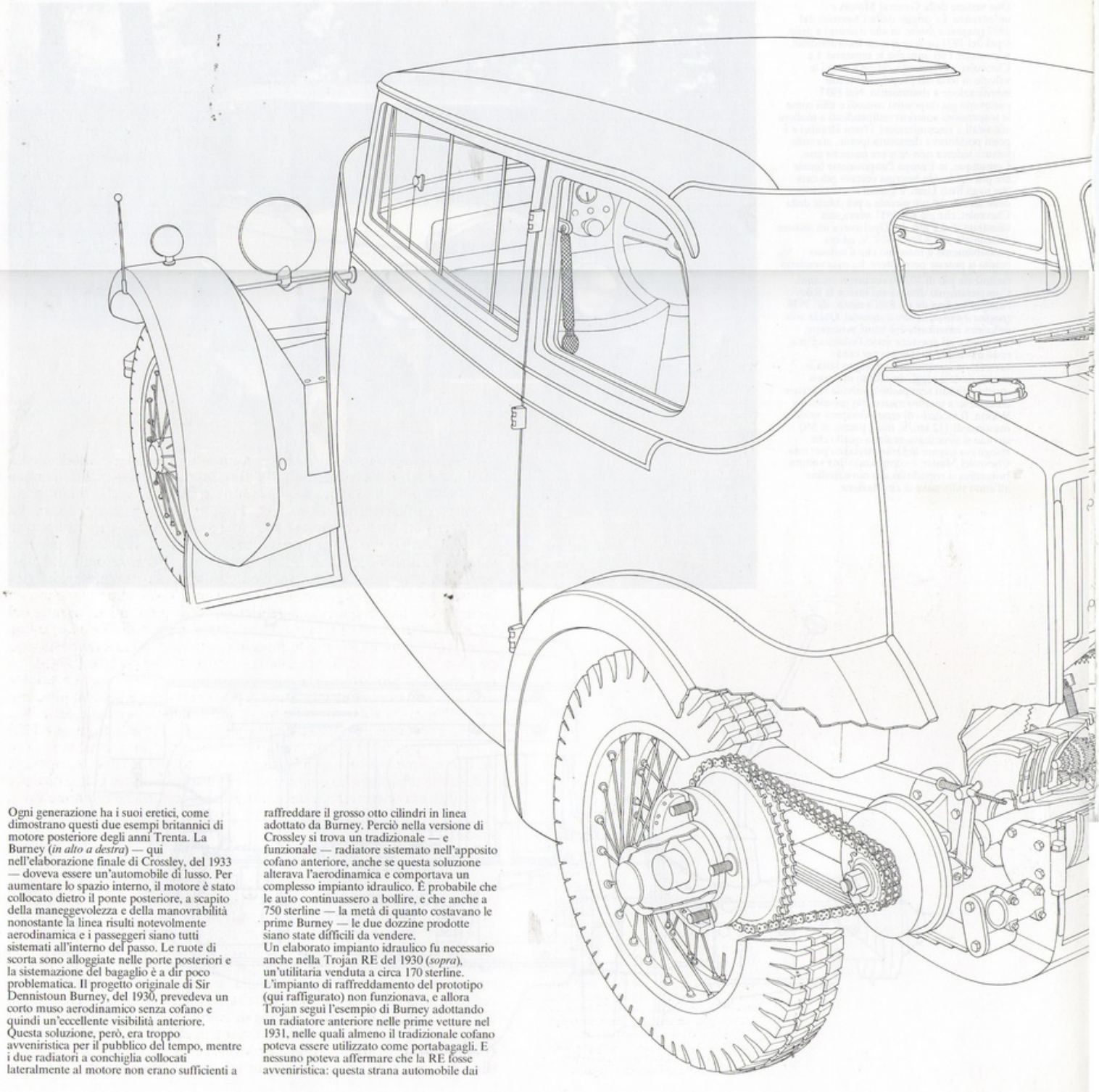
Per il resto, le maggiori modifiche di quel periodo riguardavano l'estetica, le finiture e il comfort dei passeggeri.

Tentare di soddisfare le esigenze dei profani, che non capivano niente né del ciclo Otto né del funzionamento di una frizione, era già di per sé un problema da mal di testa, anche a prescindere dai costi. Bisogna ammettere che i motori adesso erano affidabili e non avevano bisogno di modifiche sostanziali. Fu soltanto con la grande espansione della rete autostradale degli anni Sessanta che diventò praticamente obbligatorio adottare sui motori a quattro cilindri in linea cinque supporti di banco invece dei tre che erano la norma negli anni Trenta (le più piccole Fiat e Singer addirittura ne avevano soltanto due).

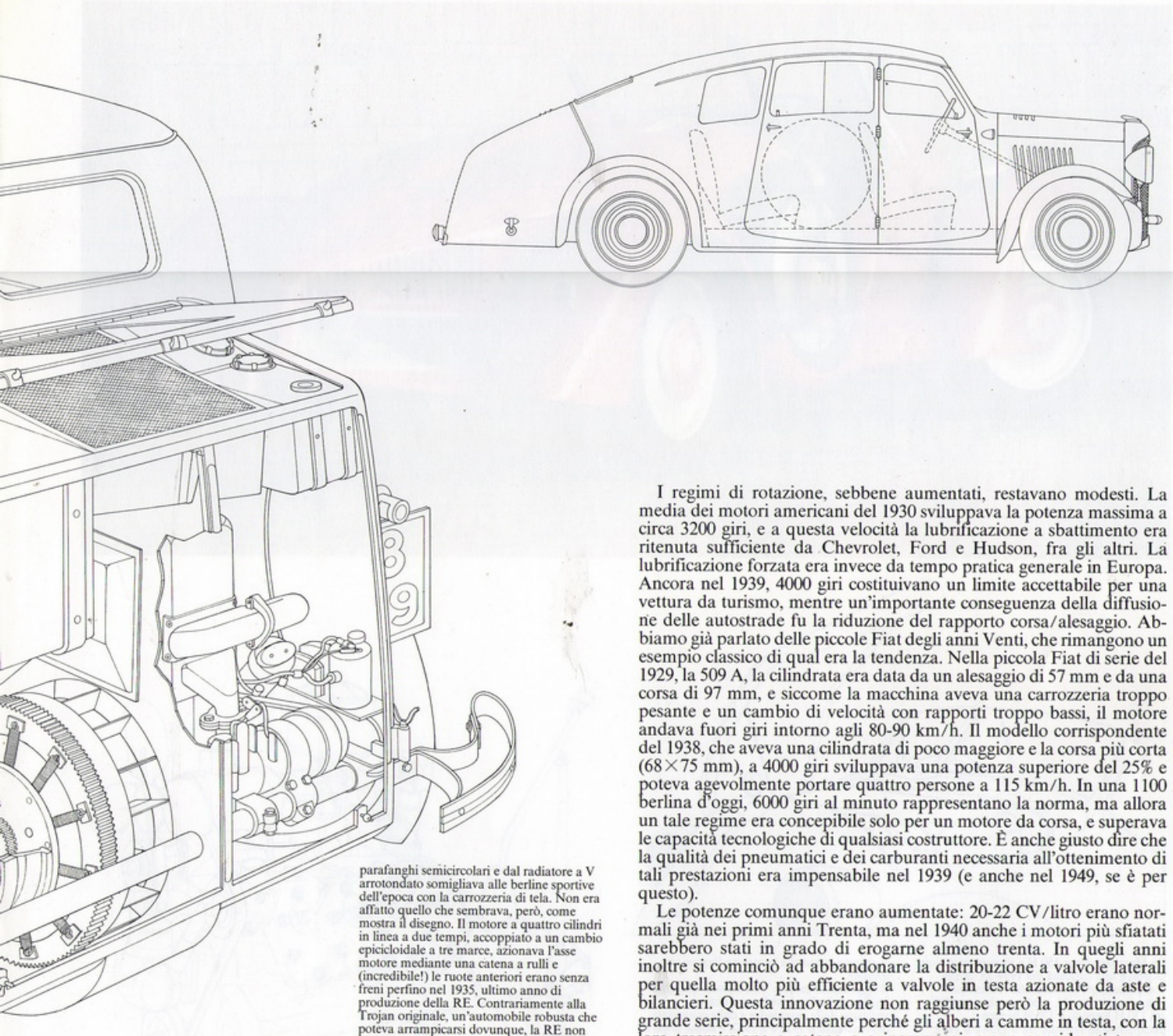


Due vetture della General Motors e un'estranea. Le origini della Chevrolet del 1937 (*pagina a fronte, in alto a destra*) e della Opel del 1931 (*a destra*) sono inconfondibili, nonostante i sei anni che le separano. La Chevrolet, ovviamente, difese a lungo le valvole in testa nei propri motori con lubrificazione a sbattimento. Nel 1937 esistevano già dispositivi comodi e utili come le sospensioni anteriori indipendenti a mollóni elicoidali, i sincronizzatori, i freni idraulici e i ponti posteriori a dentatura ipoide, ma sulla vettura tedesca non ce n'era neanche uno. Comunque, in Europa l'imposizione fiscale era più rigida e la benzina costava più cara che negli Stati Uniti, e quindi erano richieste delle sei cilindri più piccole e più sobrie della Chevrolet, che già nel 1931 aveva una cilindrata di 3,2 litri. La Opel aveva un motore orizzontale di 1,8 litri e 32 CV, ed era probabilmente il massimo che il tedesco medio si potesse permettere. La casa vendette facilmente più di 30.000 vetture in tre anni. Completamente diversa era invece la Riley Adelphi berlina da un litro e mezzo del 1936 (*pagina a fronte, in alto a sinistra*). Qui la sola influenza americana è il baule posteriore integrato e ad apertura verso l'esterno. Per il resto è britannica al cento per cento: carrozzeria a intelaiatura di legno fatta a mano, ruote a raggi, un ottimo motore a quattro cilindri semipiatto a valvole in testa e un cambio a quattro marce con preselettore Wilson. Il modello di serie aveva una velocità massima di 112 km/h, ma il prezzo di 350 sterline si avvicinava molto a quello che bisognava pagare in Gran Bretagna per una Chevrolet Master, e comprando una vettura britannica si risparmiavano nove sterline all'anno sulla tassa di circolazione.





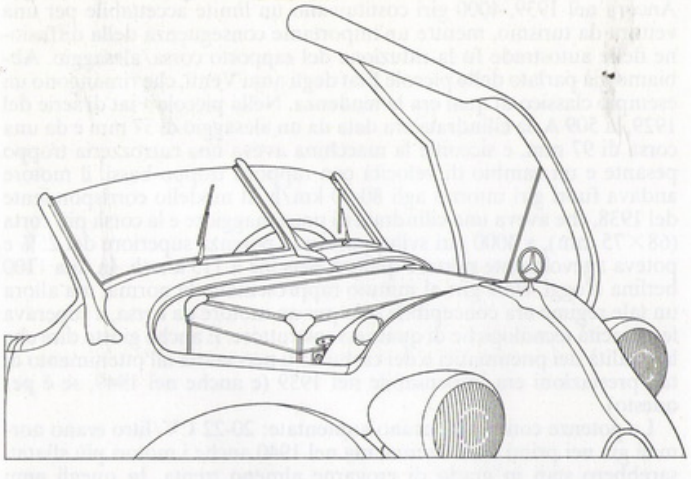
Ogni generazione ha i suoi eretici, come dimostrano questi due esempi britannici di motore posteriore degli anni Trenta. La Burney (*in alto a destra*) — qui nell'elaborazione finale di Crossley, del 1933 — doveva essere un'automobile di lusso. Per aumentare lo spazio interno, il motore è stato collocato dietro il ponte posteriore, a scapito della maneggevolezza e della manovrabilità nonostante la linea risulti notevolmente aerodinamica e i passeggeri siano tutti sistemati all'interno del passo. Le ruote di scorta sono alloggiate nelle porte posteriori e la sistemazione del bagaglio è a dir poco problematica. Il progetto originale di Sir Dennistoun Burney, del 1930, prevedeva un corto muso aerodinamico senza cofano e quindi un'eccellente visibilità anteriore. Questa soluzione, però, era troppo avveniristica per il pubblico del tempo, mentre i due radiatori a conchiglia collocati lateralmente al motore non erano sufficienti a raffreddare il grosso otto cilindri in linea adottato da Burney. Perciò nella versione di Crossley si trova un tradizionale — e funzionale — radiatore sistemato nell'apposito cofano anteriore, anche se questa soluzione alterava l'aerodinamica e comportava un complesso impianto idraulico. È probabile che le auto continuassero a bollire, e che anche a 750 sterline — la metà di quanto costavano le prime Burney — le due dozzine prodotte siano state difficili da vendere.
Un elaborato impianto idraulico fu necessario anche nella Trojan RE del 1930 (*sopra*), un'utilitaria venduta a circa 170 sterline. L'impianto di raffreddamento del prototipo (qui raffigurato) non funzionava, e allora Trojan seguì l'esempio di Burney adottando un radiatore anteriore nelle prime vetture nel 1931, nelle quali almeno il tradizionale cofano poteva essere utilizzato come portabagagli. E nessuno poteva affermare che la RE fosse avveniristica: questa strana automobile dai

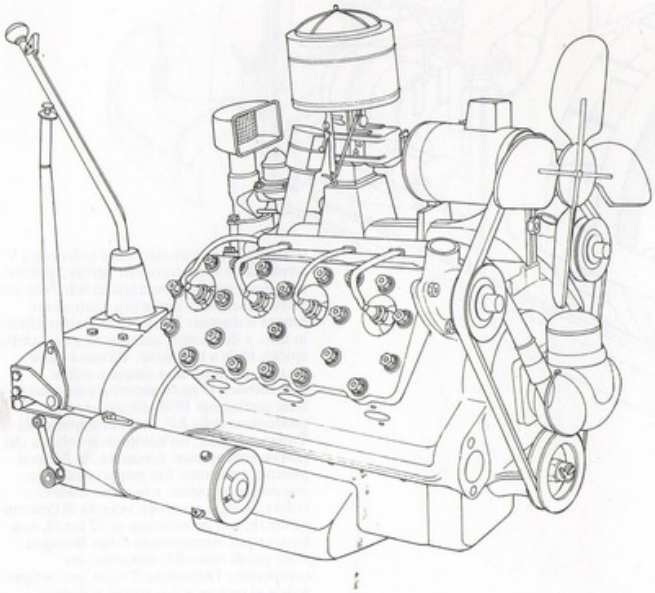


parafanghi semicircolari e dal radiatore a V arrotondato somigliava alle berline sportive dell'epoca con la carrozzeria di tela. Non era affatto quello che sembrava, però, come mostra il disegno. Il motore a quattro cilindri in linea a due tempi, accoppiato a un cambio epicicloidale a tre marce, azionava l'asse motore mediante una catena a rulli e (incredibile!) le ruote anteriori erano senza freni perfino nel 1935, ultimo anno di produzione della RE. Contrariamente alla Trojan originale, un'automobile robusta che poteva arrampicarsi dovunque, la RE non piacque a nessuno. Era troppo pesante e troppo poco potente, e in salita tendeva a bollire. In ogni caso, una velocità di crociera di 60 km/h, con un massimo di 72 km/h, non bastava più, nemmeno in Gran Bretagna. Poco più di cento RE trovarono un compratore. Dopodiché Trojan, pur sempre fedele al motore a due tempi, si dedicò esclusivamente agli autocarri leggeri.

I regimi di rotazione, sebbene aumentati, restavano modesti. La media dei motori americani del 1930 sviluppava la potenza massima a circa 3200 giri, e a questa velocità la lubrificazione a sbattimento era ritenuta sufficiente da Chevrolet, Ford e Hudson, fra gli altri. La lubrificazione forzata era invece da tempo pratica generale in Europa. Ancora nel 1939, 4000 giri costituivano un limite accettabile per una vettura da turismo, mentre un'importante conseguenza della diffusione delle autostrade fu la riduzione del rapporto corsa/alesaggio. Abbiamo già parlato delle piccole Fiat degli anni Venti, che rimangono un esempio classico di qual era la tendenza. Nella piccola Fiat di serie del 1929, la 509 A, la cilindrata era data da un alesaggio di 57 mm e da una corsa di 97 mm, e siccome la macchina aveva una carrozzeria troppo pesante e un cambio di velocità con rapporti troppo bassi, il motore andava fuori giri intorno agli 80-90 km/h. Il modello corrispondente del 1938, che aveva una cilindrata di poco maggiore e la corsa più corta (68×75 mm), a 4000 giri sviluppava una potenza superiore del 25% e poteva agevolmente portare quattro persone a 115 km/h. In una 1100 berlina d'oggi, 6000 giri al minuto rappresentano la norma, ma allora un tale regime era concepibile solo per un motore da corsa, e superava le capacità tecnologiche di qualsiasi costruttore. È anche giusto dire che la qualità dei pneumatici e dei carburanti necessaria all'ottenimento di tali prestazioni era impensabile nel 1939 (e anche nel 1949, se è per questo).

Le potenze comunque erano aumentate: 20-22 CV/litro erano normali già nei primi anni Trenta, ma nel 1940 anche i motori più sfiatati sarebbero stati in grado di erogarne almeno trenta. In quegli anni inoltre si cominciò ad abbandonare la distribuzione a valvole laterali per quella molto più efficiente a valvole in testa azionate da aste e bilancieri. Questa innovazione non raggiunse però la produzione di grande serie, principalmente perché gli alberi a camme in testa, con la loro trasmissione a catena o a ingranaggi, erano considerati troppo rumorosi per le berline da famiglia, e comunque troppo costosi. I raffinati sistemi di distribuzione della Riley (aste e bilancieri, doppio albero a camme in testa e camere di combustione emisferiche), della Singer (a un solo albero) o della Salmson (a doppio albero) non furono copiati dai concorrenti. Anche la Morris e la Fiat sperimentarono la distribuzione con albero a camme in testa ma l'abbandonarono per



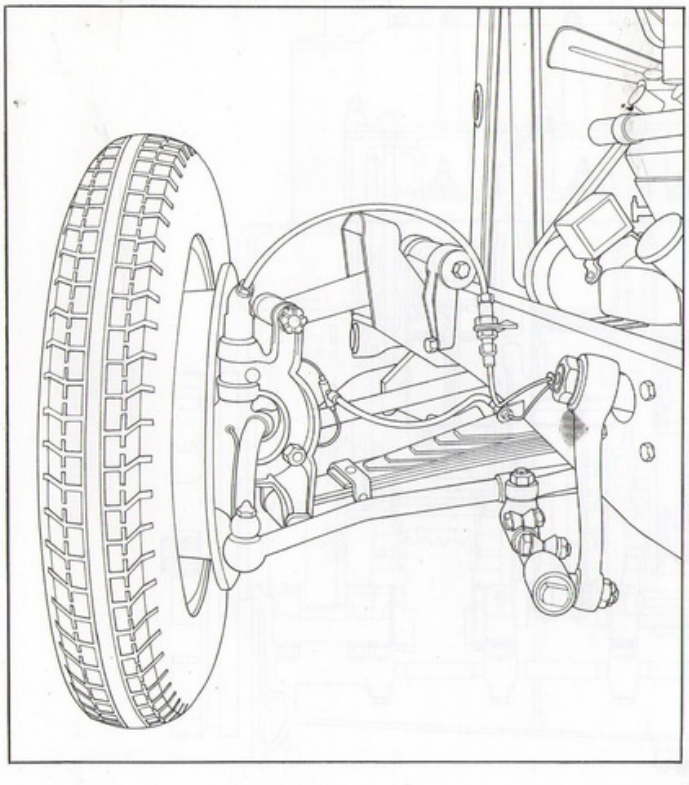


La Mercedes-Benz 150 H a motore posteriore (*sopra*) è una curiosità del 1934-35, ormai completamente dimenticata. Ne furono costruite soltanto 25, contro le almeno 6500 fra 130 H torpedo e 170 H berline e decappottabili vendute fra il 1934 e il 1939. Questa strana macchina pareva una Volkswagen con la coda allungata, ma il motore era un quattro cilindri con la testa a L raffreddato ad acqua, montato sopra il ponte posteriore all'estremità di un telaio a longherone centrale e a sospensioni indipendenti. Lo spazio riservato al bagaglio, sotto il corto cofano (*in basso a sinistra*), era talmente limitato che una valigia normale non ci entrava, tanto che la casa ne forniva una speciale.
Il leggendario motore V8 a valvole laterali di 3622 cc della Ford (*in basso a destra*), utilizzato dalla casamadre e dalle consociate oltremare fra il 1932 e il 1942, e anche dopo la seconda guerra mondiale. La potenza degli otto cilindri era sviluppata da un'unità che aveva la lunghezza di un quattro cilindri (però la larghezza era notevole, a causa dell'ampio angolo — 90 gradi — formato dai due bancali), ma era certamente un'imprudenza montarlo su uno châssis progettato per un motore a quattro cilindri: eppure è proprio ciò che fece la Ford nel 1932-33.

Due esempi di compattezza, la Lancia Lambda del 1930 con motore a quattro cilindri a V (*in alto*) e la Ford tedesca del 1935 con motore a otto cilindri a V (*al centro*), e un'auto che rappresenta le otto cilindri in linea dell'epoca (« un'automobile di cui almeno la metà della lunghezza è cofano »), la Horch 853 A del 1938 (*in basso*).

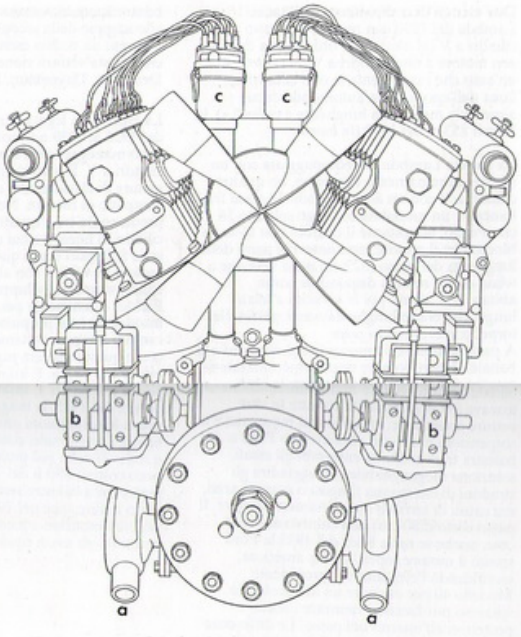
La Lancia Lambda era equipaggiata con un motore estremamente compatto, un quattro cilindri a V con un angolo di soli 13 gradi fra i bancali e un monoblocco lungo soltanto 56 cm. Perciò, nonostante il cambio non fosse in blocco con il motore, una notevole parte della lunghezza del passo (323 cm nella versione a telaio corto) restava disponibile come abitacolo. C'erano poi le versioni a telaio lungo, che erano lunghe davvero: perfino le torpedo avevano otto posti.
A parte il motore, la meccanica della Ford era banale. Il cambio a tre marce sincronizzate si trovava già praticamente su tutte le altre vetture americane, i freni erano meccanici e le sospensioni erano del classico tipo Ford a balestra trasversale su entrambi gli assali, soluzione ineguagliabile per aggredire gli stradoni di campagna fangosi o i campi arati, ma causa di terribili ondeggiamenti altrove. Il passo corto (280 cm) non cambiò molto le cose, anche se nella linea del 1935 la Ford spostò il motore sopra l'assale anteriore, sacrificando l'eleganza del precedente Modello 40 per ottenere un abitacolo più spazioso pur facendo rientrare i sedili posteriori all'interno del passo. Le differenze fra le 8 V americane e quelle straniere (la vettura fu costruita anche in Gran Bretagna, Francia e Australia, oltre che in Germania) erano più stilistiche che meccaniche, benché le vetture di produzione totalmente tedesca o britannica mantenessero i freni meccanici fino allo scoppio della seconda guerra mondiale. Soltanto un occhio esercitato può accorgersi che questa vettura viene da Colonia e non da Dearborn, Dagenham, Poissy o Geelong.

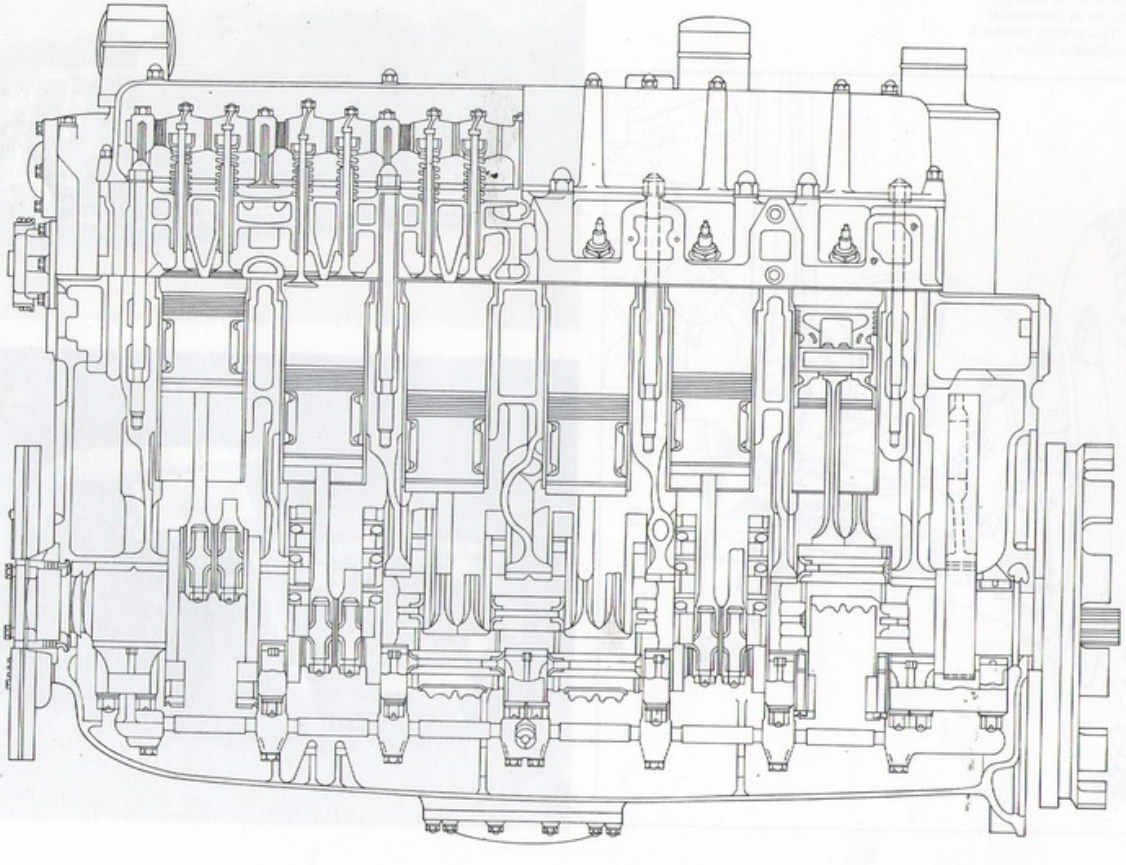
La Horch era legata ai motori a otto cilindri e dal 1926 al 1939 non costruì altro, a parte un poco maneggevole e costosissimo dodici cilindri a V. È però significativo che per le sue vetture di classe media abbia scelto il tipo più compatto di motore. Nello stesso periodo produsse fra tre e quattromila vetture a otto cilindri in linea, fra cui un buon migliaio della serie 853 sport come quella che si vede qui. Il motore di 4,9 litri con albero a camme in testa e dieci supporti, sviluppato nel 1930-31 da Fielder e Schleicher per sostituire un insoddisfacente propulsore a doppio albero a camme, erogava soltanto 120 CV, e su un'auto come questa non era ragionevole aspettarsi più di 130 km/h. E infatti non li faceva. A partire dal 1935, la maggior parte delle vetture aveva le sospensioni anteriori indipendenti a balestra trasversale, come si vede qui (*in basso a sinistra*) nella più piccola e relativamente poco costosa 830 B del 1937, e quelle posteriori a balestre semiellittiche. Tuttavia verso la fine, cioè nel 1939, qualche Horch (in genere limousine a passo lungo) aveva ancora entrambi gli assali rigidi.



Il motore Daimler di 7,1 litri con valvole a fodero (*a destra*), presentato ai Saloni del 1926, fu il prototipo di tutti i dodici cilindri prodotti dalla casa fino al 1935. Il suo nome (Double Six) era davvero appropriato perché si presentava proprio come un doppio sei cilindri: si vedono chiaramente le due pompe dell'acqua (*a*), i due magneti (*b*) e i due spinterogeni (*c*), ma c'erano anche due carburatori a quattro getti, uno per ogni blocco cilindri. I 150 CV che il motore erogava a 2480 giri ci volevano tutti, dal momento che lo châssis da solo pesava più di due tonnellate, che diventavano tre nel caso della limuosine a passo lungo (410 cm). Nel 1930 fu presentato un incredibile châssis sport a telaio allungato, ma anche nella versione a passo corto (380 cm) l'auto sembrava una caricatura dei temi classici, con un cofano lungo nientemeno che 210 cm. Il consumo di 56 litri di benzina (e quasi 4 d'olio!) per 100 km basta da solo a dimostrare che le Double Six erano riservate ai clienti molto ricchi.

Molti cilindri vogliono dire elasticità, silenziosità e assenza di strappi, ma vedendo questo motore della Maybach DS 8 Zeppelin del 1931 (*sotto e a fronte*) è facile capire perché si era tanto sentito il bisogno di silenziatori più efficienti. Il motore Maybach ad aste e bilancieri e valvole in testa aveva una cilindrata di 8 litri e sviluppava 200 CV. I due blocchi erano montati in modo da formare un V di 60 gradi, e questo dava una certa compattezza in senso trasversale, ma la lunghezza era un'altra faccenda: un sei cilindri da 4 litri, dopotutto, è piuttosto lungo. Il motore occupava ogni centimetro dello spazio che restava sotto un cofano lungo 210 cm, il che spiega perché lungo tutto il cofano di molte Maybah c'erano delle maniglie che servivano per sollevarlo. Si notino l'albero a camme montato centralmente (*a*), i due carburatori a doppio corpo (*b*), uno ogni blocco cilindri, e il massiccio albero a gomiti (*c*) a otto supporti. Anche con un abbondante uso di fori d'alleggerimento — il monoblocco era di silumin — il solo motore pesava oltre 500 kg, poco meno di un'intera 126 Fiat dei nostri giorni. Una Zeppelin completa pesava intorno ai 3800 kg. Con prezzi che negli Stati Uniti potevano arrivare alla bellezza di 40.000 dollari (8000 sterline di allora), le vendite furono comprensibilmente modeste: probabilmente non più di 300 fra tutte le versioni della Maybach dodici cilindri in 10 anni. Qui non si vede l'aspetto forse più originale del progetto: il cambio.





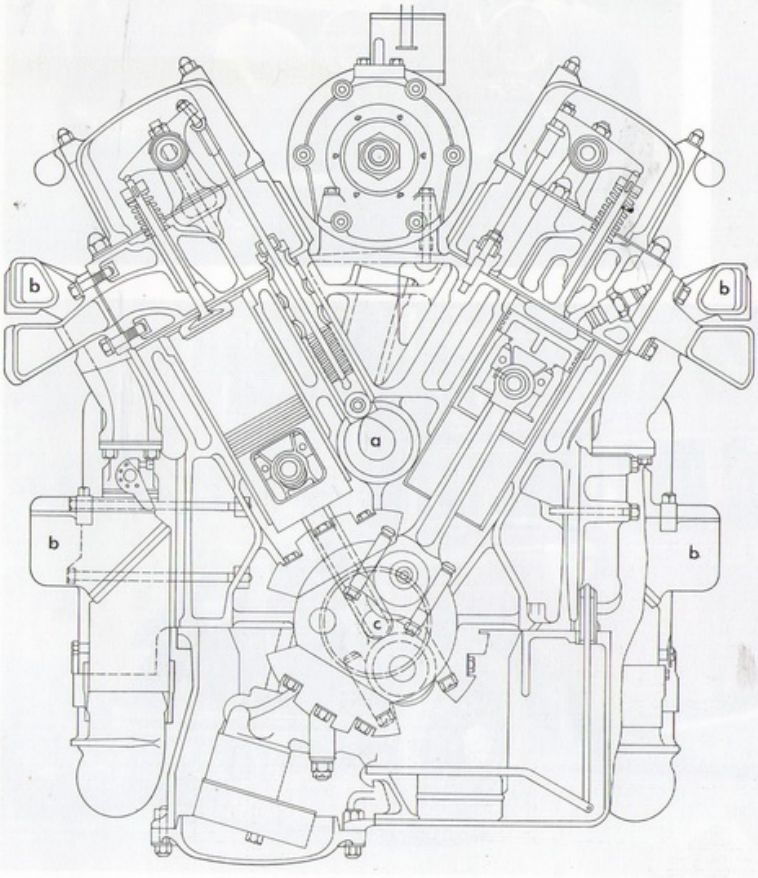
problemi di costo e di manutenzione. Per quanto riguarda il sofisticato regno delle vetture di lusso, la tedesca Horch, che nel 1930 già disponeva di un motore con doppio albero a camme in testa, si convertì presto al più semplice schema ad albero singolo. In ogni caso, lo sviluppo dei carburanti ad alto numero di ottano, essenziale all'ulteriore evoluzione meccanica, fu ritardato dalla seconda guerra mondiale. In Gran Bretagna i motori a corsa corta furono ostacolati anche da un pesante sistema di tassazione che prendeva in considerazione soltanto l'alesaggio.

Per quanto riguarda gli accessori, l'alimentazione a gravità aveva ancora i suoi sostenitori ma il futuro era tutto per l'alimentazione forzata. La complessità del sistema a depressione spianò la strada alla più semplice pompa meccanica, ormai generalizzata negli Stati Uniti e rapidamente adottata in tutto il mondo. Le pompe elettriche, benché preferite nei paesi montuosi per la loro relativa indipendenza dalla rarefazione dell'aria, erano troppo complicate per la nuova generazione di automobilisti. Solo il gruppo Nuffield in Gran Bretagna le adottò con successo a partire dal 1932, e vendette anche il brevetto SU (realizzato da una consociata, la Skinner Union) a numerose altre aziende britanniche, fra cui Rover e SS. L'alimentazione indipendente costituiva un grosso vantaggio, e la pompa SU funzionava bene, ma il sovraccarico dell'impianto elettrico poteva essere un problema in caso di batteria poco carica.

La potenza pura e semplice passava naturalmente in second'ordine rispetto all'elasticità e alla dolcezza di funzionamento, e in questo ambito il passo avanti forse più importante fu la standardizzazione dei supporti elastici del motore. Questa soluzione fu adottata definitivamente nel 1933-34, dopo che erano stati sperimentati altri accorgimenti. Il più ovvio — che era stato messo in pratica più volte, a partire dal 1904 — era quello di aumentare il numero dei cilindri. Dal 1926 i motori a sei e a otto cilindri erano sempre di più, e questa tendenza continuò negli anni Trenta.

Il compatto otto cilindri a V non fu mai accettato completamente perché le difficoltà di accensione lo facevano talvolta funzionare irregolarmente: inoltre la produzione su larga scala richiedeva attrezzature costose e furono necessarie le risorse pressoché illimitate di Ford per perfezionare la tecnica di fusione del monoblocco in grande serie. Gli europei, che per ragioni fiscali erano scoraggiati dal produrre motori di grossa cilindrata, non lo presero mai in seria considerazione, per cui negli anni Trenta rimase praticamente riservato a due dei colossi americani: la già ricordata Ford e la Divisione Cadillac della General Motors.

L'otto cilindri in linea era invece molto diffuso prima della depressione: era apprezzato dal punto di vista tecnico e anche da quello estetico, dato che dal 1930 erano venuti di moda i cofani lunghi. Per di più, le aziende con gli azionisti preoccupati per il bilancio traballante ne potevano comprare anche uno per volta dalla Lycoming o dalla Continental, e così si spiega il proliferare di modelli con motore a otto



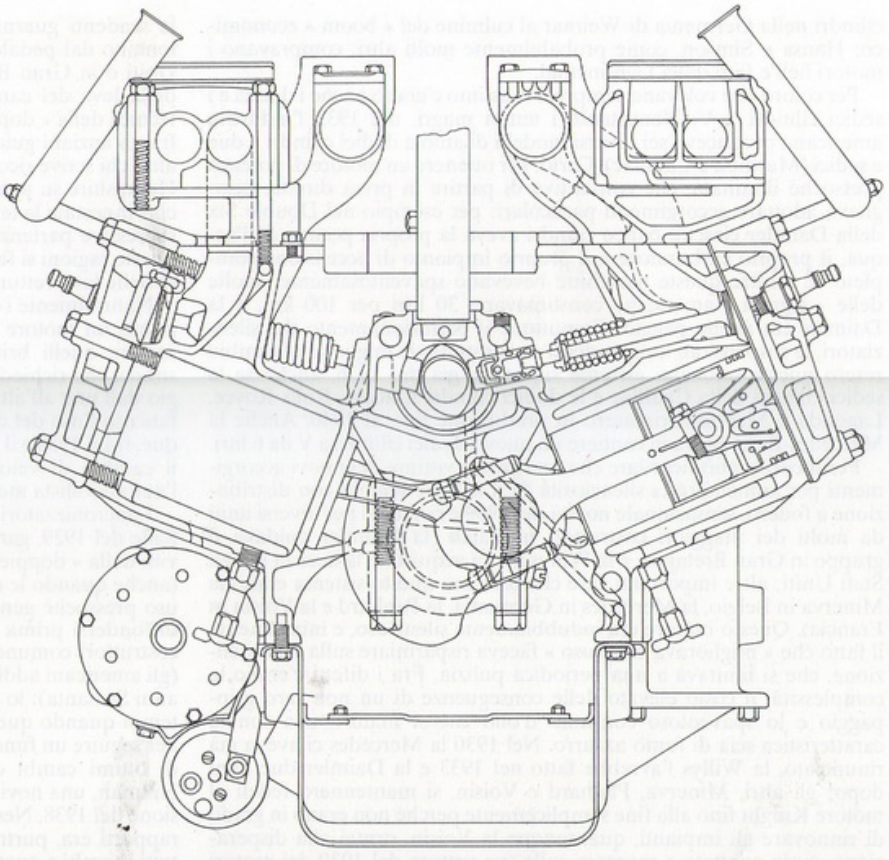
Fuori dal campo delle vetture sport è un assioma pacifico che a motore più grande e a maggior numero di cilindri corrisponda un minor bisogno di rapporti. Karl Maybach non la pensava così: benché nel 1922 per la sua prima relativamente modesta sei cilindri da 5,7 litri si fosse contentato di un cambio a due marce avanti più retromarcia, sul tipo di quello della Ford T, nel 1931 era arrivato allo spaventoso *Doppelschnellgang* a due serie di rapporti: in totale otto marce avanti e quattro retromarce.

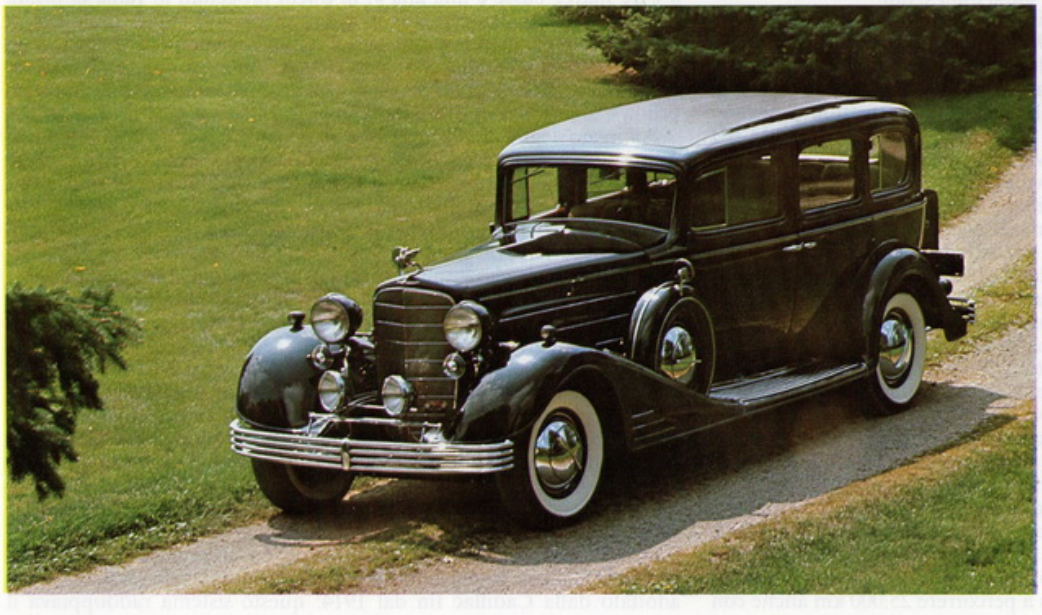
(*Sopra*) Il simpatico marchio della Maybach dodici cilindri.

Berline degli anni Trenta. La Vauxhall Light Six del 1933 (*in alto a sinistra*) e la Austin Light 12/4 Harley (*qui a destra*) sono due tipiche rappresentanti dei primi anni Trenta, con le loro evidenti curve raccordate. Se la forma della Austin ricorda quella di altre vetture, britanniche e tedesche, ciò deriva dal fatto che la Budd aveva impiantato nuovi stabilimenti di stampaggio a Oxford e a Berlino. La Renault Primaquatre del 1936 (*in centro a sinistra*), nella quale si scopre l'influenza dello stile americano dell'anno precedente, utilizza tutta la larghezza del telaio per costituire una sei posti compatta. Di maggior interesse è però il suo famoso motore « 85 » a valvole laterali di 2383 cc, che ha quattro cilindri e non più sei come ci si sarebbe aspettati: per quanto tutt'altro che sofisticato, 17 anni dopo era ancora impiegato sugli autocarri leggeri. La Lagonda del 1939 (*in centro a destra*) e la Lincoln Zephyr del 1937 (*in alto a destra*) rappresentano due concezioni diverse dell'automobile a dodici cilindri: diversamente da quanto verrebbe fatto di pensare, la vettura britannica è più

cara (8000 dollari) e più perfezionata di quella americana, con sospensioni anteriori indipendenti e freni idraulici. Con il motore appena più grande di quello della Lincoln (4480 cc contro 4387), aveva una potenza di 158 CV contro i 113 della vettura americana: e ce n'era bisogno, dal momento che una berlina pesava oltre due tonnellate e 160 km/h erano già normali per la classe *grande routière*. Come tutte le vetture del gruppo Ford, la Lincoln a struttura semi-integrata era ancora ferma agli assali rigidi, alle sospensioni trasversali e ai freni meccanici. L'immagine del prodotto imponeva i quattro cilindri in più, con le relative difficoltà di manutenzione, ma fra il 1936 e il 1948 le Zephyr ebbero un successo tale da farne probabilmente le dodici cilindri più vendute di tutti i tempi. Il fatto è che una velocità di 145 km/h e un consumo di 13,5 litri per 100 km, al prezzo di 1190 dollari, costituivano una combinazione tutt'altro che disprezzabile.

Il massimo di silenziosità e dolcezza di funzionamento di un motore si potevano ottenere soltanto a costo di una maggior complessità, e tuttavia è piuttosto sorprendente trovare una Cadillac con un *nuovo* sedici cilindri (*a destra*) addirittura nel 1938. Se non si riuscì a venderla (ne furono costruite circa 500 in tre anni), fu colpa più che altro della « piccola recessione » perché era una macchina brillante. I progettisti erano ricorsi alle valvole laterali per ragioni di semplicità, e un ampio V di 135 gradi lasciava spazio per i carburatori e i collettori. Anche la presenza di uno spinterogeno e di un carburatore per bancale era sensata: i meccanici potevano lavorarci più facilmente, come se fossero due motori a otto cilindri. Nel complesso, il motore risultava di cilindrata poco inferiore ma più corto e più leggero della prima versione a valvole in testa del 1930, per cui la perdita teorica di 15 CV era assolutamente trascurabile. Quelli che rifiutarono sdegnosamente il nuovo motore giudicandolo « un ammasso di ferro » dimenticavano, fra l'altro, che nell'era dei cofani a coccodrillo soltanto i meccanici che ci lavorano sopra hanno le idee chiare sui motori.





Per contrasto, questa Cadillac Sixteen del 1933 con carrozzeria Fleetwood (*a sinistra*) era elegante fin nei minimi particolari, riassumendo in sé il classicismo a oltranza che sopravviveva ancora in quegli anni di generali ristrettezze economiche. Per la verità ci si vede anche qualcosa del nuovo stile: il radiatore ha l'intelaiatura verniciata ed è nascosto dietro una griglia a V, e adesso anche le Cadillac seguono la moda dei parafanghi anteriori allungati verso il basso. Il motore di 7,4 litri erogava 165 CV, il cambio a tre marce sincronizzate era di serie già dall'inizio, nel 1930, e con una carrozzeria ragionevolmente leggera si potevano fare 150 km/h. Certo che uno non comprava questa vettura per la velocità: la versione a passo lungo arrivava a 380 cm, una semplice berlina pesava quasi 2300 kg, e per il 1933 la Cadillac limitò deliberatamente la produzione delle Sixteen a sole 500 unità nell'intento di farne un'auto esclusiva. In quei tempi di crisi, però, fu ancora fortunata a venderne 125.

cilindri nella Germania di Weimar al culmine del « boom » economico: Hansa e Simson, come probabilmente molti altri, compravano i motori bell'e fatti dalla Continental.

Per coloro che volevano sempre il massimo c'erano anche i dodici e i sedici cilindri a V. Nonostante i tempi magri, nel 1932 l'industria americana produceva sei diversi modelli di auto a dodici cilindri e due a sedici (Marmon e Cadillac). Certo, per ottenere un motore di potenza pressoché illimitata, che consentiva di partire in presa diretta, bisognava adottare accorgimenti particolari: per esempio nel Double Six della Daimler ciascun banco cilindri aveva la propria pompa dell'acqua, il proprio carburatore e il proprio impianto di accensione completo. E inoltre queste macchine bevevano spaventosamente: molte delle « giganti » americane consumavano 30 litri per 100 km, e la Daimler era anche peggio. Comunque il perfezionamento dei silenziatori, le sospensioni indipendenti e soprattutto le migliorie al cambio resero queste soluzioni estreme superflue già dal 1936, anche se la sedici cilindri della Cadillac e le dodici cilindri Lincoln, Rolls-Royce, Lagonda e Maybach rimasero in produzione fino al 1940. Anche la Mercedes-Benz aveva in cantiere un nuovo dodici cilindri a V da 6 litri.

Per inciso si può ricordare che una grossa vittima dei nuovi accorgimenti per aumentare la silenziosità fu il motore Knight con distribuzione a fodero, sensazionale novità del 1909 e ricercato per diversi anni da molti dei maggiori costruttori mondiali (la Daimler guidava il gruppo in Gran Bretagna, e la Willys aveva acquistato la licenza per gli Stati Uniti; altre importanti case che usavano questo sistema erano la Minerva in Belgio, la Mercedes in Germania, la Panhard e la Voisin in Francia). Questo motore era indubbiamente silenzioso, e inizialmente il fatto che « migliorava con l'uso » faceva risparmiare sulla manutenzione, che si limitava a una periodica pulizia. Fra i difetti c'erano la complessità, il costo elevato delle conseguenze di un non raro grippaggio e lo spaventoso consumo d'olio che si manifestava con la caratteristica scia di fumo azzurro. Nel 1930 la Mercedes ci aveva già rinunciato, la Willys l'avrebbe fatto nel 1933 e la Daimler due anni dopo; gli altri, Minerva, Panhard e Voisin, si mantennero fedeli al motore Knight fino alla fine semplicemente perché non erano in grado di rinnovare gli impianti, quantunque la Voisin, ormai alla disperazione, si sia adattata a montare sulle sue vetture del 1939 dei motori Graham a valvole laterali importati dagli Stati Uniti.

La tendenza verso le auto pluricilindriche si manifestò anche nelle fasce inferiori del mercato: nel 1929 le sei cilindri di 2 litri erano comuni, e fra il 1930 e il 1935 si videro anche delle pazzie, quasi tutte inglesi, per vere e proprie auto miniature come la Triumph Scorpion di 1,2 litri e la Wolseley Hornet di 1,3 litri. Queste vetture potevano riprendere dolcemente da circa 10 km/h in quarta, ma, a causa del rapporto al ponte di circa 6:1, le valvole tendevano a sfarfallare fra i 95 e i 100 km/h. Il loro interesse è dovuto al fatto che se non altro sono indicative di una progettazione all'insegna dell'economia, tant'e vero che i loro châssis erano gli stessi dei modelli a quattro cilindri, allungati ma non rinforzati per fare spazio ai due cilindri supplementari!

Il progresso nella progettazione degli châssis relegò le enormi pluricilindriche al mercato delle extralusso e provocò l'abbandono delle grosse sei cilindri in favore di una nuova generazione di quattro cilindri. Alla fine degli anni Trenta vi fu un ritorno al grosso quattro cilindri: negli Stati Uniti il combattivo Willys aveva da tempo concentrato i suoi sforzi su quel 2,2 litri a valvole laterali che gli eserciti alleati avrebbero conosciuto nel 1941 come motore della Jeep, ma le novità del 1936-37 furono il 2383 cc della Renault 85, il 2406 cc della Stoewer Sedina e l'analogo classico Sixteen della Riley. Nel 1939 i sei cilindri di meno di 2 litri erano ritornati la minoranza.

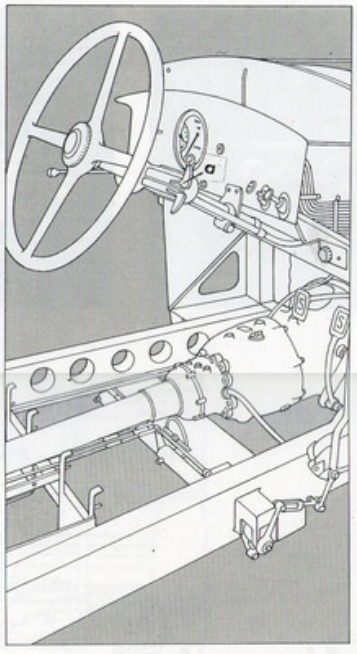
La Wolseley Hornet e la sedici cilindri Cadillac, pur essendo agli antipodi per ogni altra caratteristica, avevano in comune il fatto di costituire un tentativo di risolvere l'annoso rompicapo dei cambi di velocità. Un automobilista esperto avrebbe usato il cambio con la necessaria perizia, e sarebbe riuscito a percorrere 25.000 km anche con le scadenti guarnizioni dei freni degli anni Venti tenendo il piede lontano dal pedale del freno, ma l'automobilista comune, negli Stati Uniti o in Gran Bretagna, in Francia o in Germania, detestava l'uso della leva del cambio e non si era mai impadronito della raffinata tecnica della « doppietta ». Ancora negli anni Cinquanta era frequente fra gli anziani guidatori l'abitudine di restare attaccati alla marcia più alta: chi scrive ricorda un viaggio allucinante attraverso le colline dello Hampshire su una Land Rover guidata da uno *chauffeur* in pensione che, innestata la terza alla periferia di Portsmouth, ci restò, comprese le successive partenze dopo fermate occasionali, per 50 chilometri! Per queste ragioni si fece di tutto per alleviare le sofferenze di questa gente (e delle loro vetture).

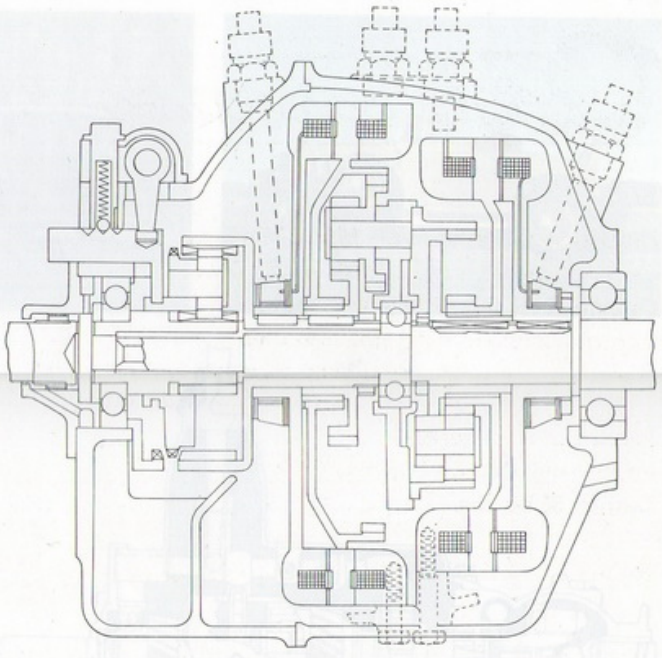
Naturalmente i costruttori americani si davano da fare per mettere a punto un motore grosso e lento che rendesse bene in presa diretta, mentre quelli britannici, condizionati dall'inadeguatezza delle loro strade, che richiedevano quattro diverse velocità e il continuo passaggio dall'una all'altra, si preoccupavano più che altro di rendere meno faticoso l'uso del cambio. Gli Stati Uniti e la Gran Bretagna, comunque, fra il 1930 e il 1940 fecero a gara a chi perfezionava prima e meglio il cambio di velocità, mentre in Italia, in Francia e in Germania l'automobilista medio imparava a usarlo correttamente.

I sincronizzatori, comparsi per la prima volta sulle Cadillac e sulle La Salle del 1929, garantivano un innesto dolce e liberavano dalla schiavitù della « doppietta ». Inizialmente riservati ai due rapporti superiori (anche quando le marce erano quattro), negli Stati Uniti divennero di uso pressoché generale nel 1932, e nello stesso anno cominciarono a diffondersi prima in Gran Bretagna e poi nel resto d'Europa. Pochi costruttori comunque mettevano il sincronizzatore anche sulla prima (gli americani addirittura cominciarono a farlo soltanto alla metà degli anni Sessanta): lo consideravano un lusso inutile, specialmente a quei tempi quando questo rapporto in pratica si poteva utilizzare soltanto per seguire un funerale. Nel 1934 la Alvis e la tedesca ZF disponevano di ottimi cambi completamente sincronizzati, mentre quello della Hillman, una novità del 1935, fu una delle vittime della piccola recessione del 1938. Nessuno ne seppe più niente. La corretta spaziatura dei rapporti era, purtroppo, limitata alle migliori vetture sportive. Quasi tutti i cambi a quattro marce costruiti in Gran Bretagna erano in realtà a « tre marce basse e una alta »; in quelli progettati in Italia la prima era chiaramente concepita per arrampicarsi sui muri; gli effimeri cambi a quattro marce sperimentati negli Stati Uniti dal 1929 al 1933, invece, avevano due marce alte ravvicinate (una « normale » e una per il « traffico veloce »), una seconda che era praticamente una normale prima e una prima di stile « italiano ».

All'inizio degli anni Trenta ebbe un certo successo la ruota libera, un dispositivo semplice ed economico che, spesso accompagnato dalla frizione automatica, facilitava notevolmente l'uso del cambio ma aveva il grave difetto di annullare completamente l'effetto frenante del motore. Un altro perfezionamento (che però non era una novità: la Rolls-Royce l'aveva già usato nel 1907) fu l'overdrive, di fatto un gruppo ausiliario che forniva un rapporto supplementare per la marcia ad alta velocità ma tenendo basso il regime di rotazione del motore. I primi tipi erano quasi sempre a innesto automatico: soluzione non molto felice perché premendo a fondo l'acceleratore si ritornava inevitabilmente in presa diretta. Nella maggioranza delle vetture americane il rapporto supplementare era applicato soltanto sulla marcia più alta, ma al polo opposto c'era il mostruoso *Doppelschnellgang* della Maybach, con i suoi otto rapporti in avanti e quattro in retromarcia appena sufficienti per le mastodontiche automobili prodotte negli stabilimenti di Friedrichshafen. (Fra l'altro, questo cambio speciale veniva fornito anche ad altri costruttori e fu montato per un certo tempo sulla Lagonda in Gran Bretagna e sulla Walter in Cecoslovacchia). Per contro, l'americana Auburn e la francese Voisin preferirono il doppio rapporto al ponte posteriore, già piuttosto comune nei veicoli pesanti e adottato dalla Cadillac fin dal 1914: questo sistema raddoppiava il

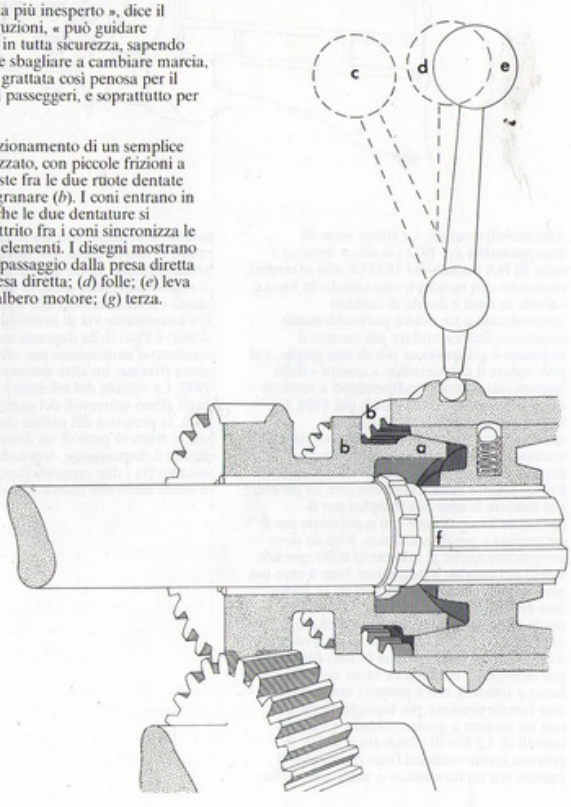
Il cambio Cotal. Su una Salmson S4D del 1936 (*in alto a sinistra*) la selezione delle marce viene comandata mediante una levetta (*a*) sotto il volante. Con il cambio Cotal, tutti i rapporti possono essere usati anche in retromarcia, con prospettive allarmanti se applicato, per esempio, su vetture come la Delahaye di 3,5 litri che poteva raggiungere i 175 km/h. Dal disegno meccanico (*in alto a destra*) si vede che il Cotal è un'elaborazione del cambio epicicloidale, nel quale i planetari sono disposti attorno alla ruota centrale, con la quale ingranano. A loro volta i planetari ingranano con una corona circolare a dentatura interna. Nei cambi a preselettore la corona circolare è tenuta ferma da freni a nastro, mentre nel Cotal questa funzione è assolta da una frizione a doppio disco. I due dischi sono resi solidali da elettromagneti, e ciò elimina qualsiasi sforzo del guidatore per azionare il cambio. Per cambiare marcia era sufficiente girare una levetta, anche se bisognava ancora usare il tradizionale pedale della frizione per la partenza da fermo, e per aumentare o scalare il rapporto era necessario l'uso dell'acceleratore come se il cambio fosse stato del tipo convenzionale.

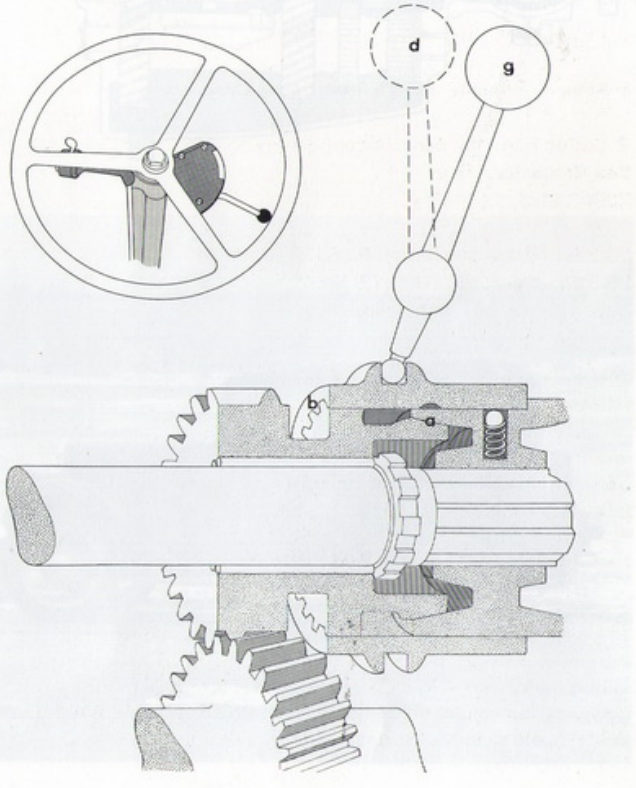


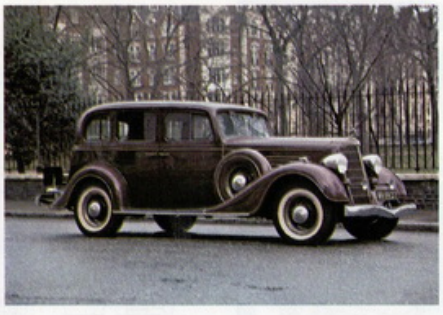


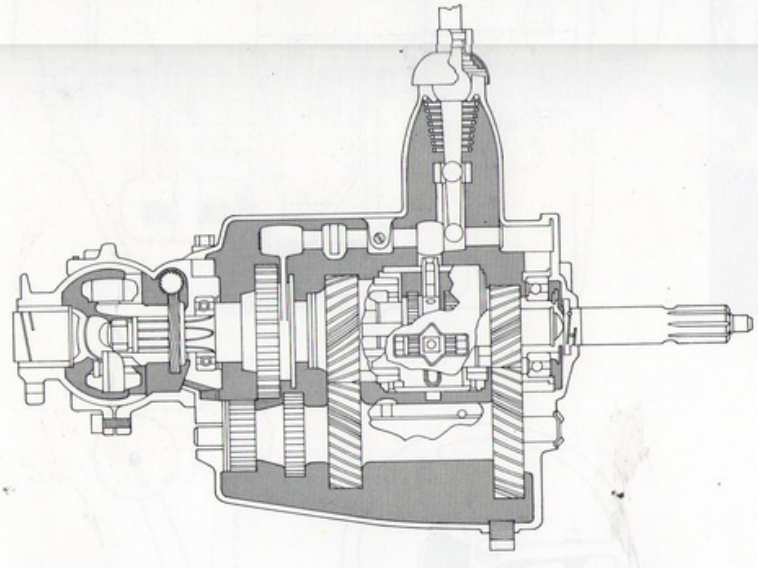
(*Al centro*) Il selettore al volante del cambio a preselettore montato sulla Armstrong Siddeley del 1935 portava le indicazioni « bassa - media - normale - alta » invece di « 1 - 2 - 3 - 4 », un chiaro segno di come la casa pensava si dovesse guidare la vettura. Un fermo di sicurezza era fissato sul quadrante fra la marcia bassa e la retromarcia: per passare dall'una all'altra bisognava schiacciare il pedale del cambio (che sostituiva il tradizionale pedale della frizione) dopo avere selezionato il rapporto. Nel 1953 fu aggiunta la selezione elettromeccanica.
« L'automobilista più inesperto », dice il libretto delle istruzioni, « può guidare comodamente e in tutta sicurezza, sapendo che è impossibile sbagliare a cambiare marcia, con l'inevitabile grattata così penosa per il guidatore e per i passeggeri, e soprattutto per il cambio. »

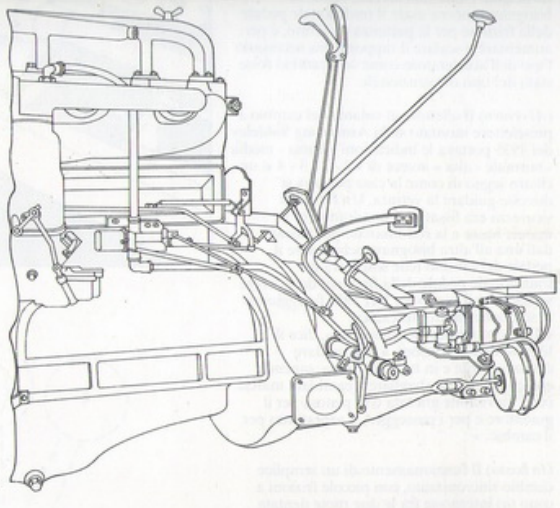
(*In basso*) Il funzionamento di un semplice cambio sincronizzato, con piccole frizioni a cono (*a*) interposte fra le due ruote dentate che debbono ingranare (*b*). I coni entrano in contatto prima che le due dentature si impegnino, e l'attrito fra i coni sincronizza le velocità dei due elementi. I disegni mostrano come avviene il passaggio dalla presa diretta alla terza. (*c*) presa diretta; (*d*) folle; (*e*) leva del cambio; (*f*) albero motore; (*g*) terza.







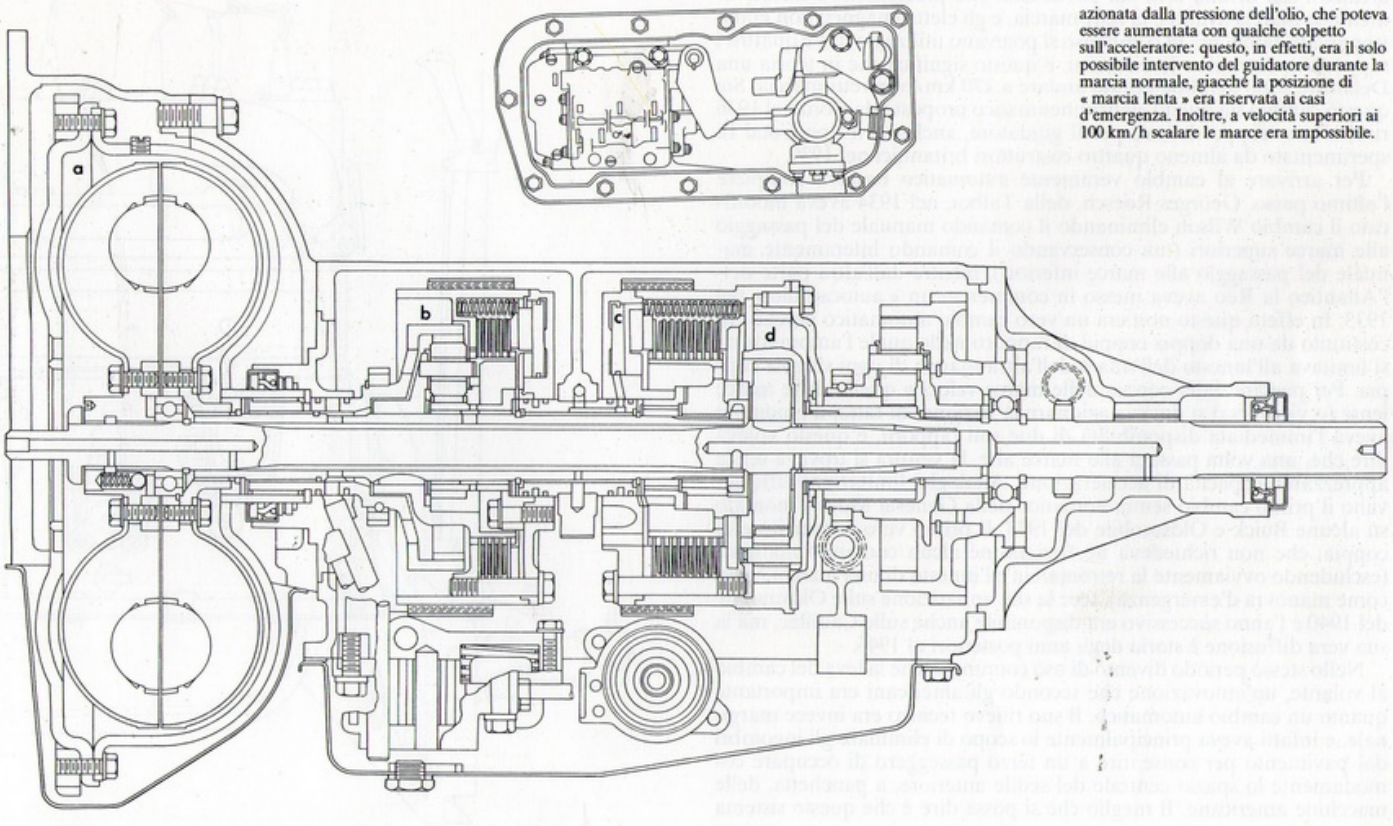




Automobili e cambi. Le Buick serie 60 decappottabili del 1932 (*in alto a sinistra*) e serie 50 NA berlina del 1935 (*in alto al centro*), entrambe con motore a otto cilindri in linea e valvole in testa e dotate di cambio sincronizzato a tre marce particolarmente silenzioso. Sull'esemplare più recente il radiatore è già qualcosa più di una griglia, e si può vedere il caratteristico « assetto » delle sospensioni anteriori indipendenti a molloni elicoidali adottate dalla Buick dal 1934. La sezione longitudinale di un cambio sincronizzato (*in centro a sinistra*), di cui è interessante notare la grande differenza rispetto al cambio automatico della pagina a fronte, illustra bene il concetto che, in genere, per rendere le cose più semplici per il guidatore bisogna farle più complicate per il progettista e per il meccanico, il quale deve provvedere anche ai rabbocchi dello speciale fluido del cambio automatico! Non a caso nei primi tipi di cambio sincronizzato la prima non era sincronizzata: il fatto è che erano pochi gli automobilisti americani che la usavano. La prima vettura di grande serie con tutte le marce sincronizzate fu uno dei veicoli più incredibili, la Hillman Minx del 1935 (*in basso a sinistra*), che è proprio, come sembra, una banale versione per famiglia della Ten, con un motore a quattro cilindri a valvole laterali di 1,2 litri di cilindrata e 30 CV di potenza e con mediocri freni meccanici. Il motore era molto elastico e, salvo nel traffico intenso o in salita, non era necessario usare molto le marce basse: per questo, probabilmente, dopo il 1938 la Hillman decise di risparmiare sulle spese di costruzione e limitò i sincronizzatori alle marce alte. Un'interessante via di mezzo (*in centro a destra*) è l'uso della depressione esistente nel condotto d'ammissione per ottenere cambi senza frizione, un'altra novità delle Buick del 1932. La valvola del selettore era azionata dagli alberi scorrevoli del cambio. Si noti, però, la presenza del pedale della frizione: non si trattava però di un doppione inutile, perché il dispositivo a depressione funzionava soltanto fra i due rapporti superiori e non era di alcun aiuto alle marce basse.

La tradizionale Armstrong Siddeley da 17 CV del 1935 (*a destra*), con carrozzeria decappottabile fuoriserie di Salmson-Tickford, era caratterizzata dal cambio a preselettore Wilson. Questo sistema richiedeva ancora tre pedali, con quello della « frizione » che in realtà ingranava il rapporto selezionato mediante un quadrantino sul piantone dello sterzo. Con un motore piuttosto piccolo e un volano — la 17 CV aveva una cilindrata di soli 2,3 litri — lo sforzo fisico era eliminato, ma ci si guadagnava una rumorosità molto fastidiosa.

La Oldsmobile del 1940 (*pagina a fronte, in alto a destra*) fu la prima vettura con due pedali e il cambio completamente automatico. Tutto quello che c'era da fare era selezionare la posizione in folle, la marcia avanti e la retromarcia; c'era anche la marcia lenta, ma serviva soltanto per casi d'emergenza come le salite ripide. I quattro elementi base del cambio (*sotto*) erano il fluido d'accoppiamento con il volano (*a*), due rotismi planetari per le quattro marce avanti (*b*, *c*) e l'ingranaggio della retromarcia (*d*). Il particolare mostra il sistema di controllo, situato nella coppa del cambio. La potenza necessaria al funzionamento del complesso era fornita da due pompe idrauliche, una anteriore che metteva immediatamente in pressione l'olio alla partenza e una posteriore che entrava in funzione appena la vettura era in moto. La maggior parte degli elementi era azionata dalla pressione dell'olio, che poteva essere aumentata con qualche colpetto sull'acceleratore: questo, in effetti, era il solo possibile intervento del guidatore durante la marcia normale, giacché la posizione di « marcia lenta » era riservata ai casi d'emergenza. Inoltre, a velocità superiori ai 100 km/h scalare le marce era impossibile.



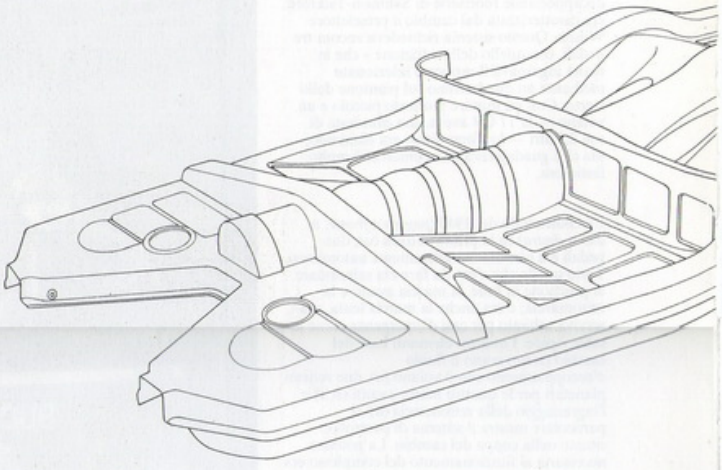
numero delle marce avanti, che diventavano sei o otto secondo il tipo di cambio.

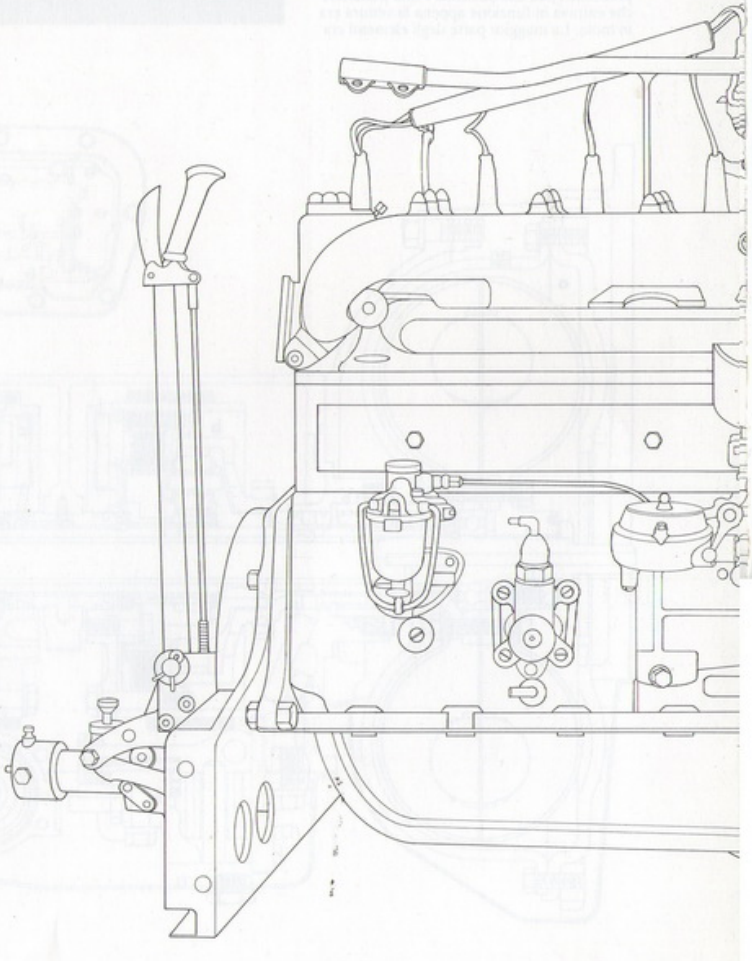
Ovviamente il sincronizzatore pareva fatto apposta per le strade della Gran Bretagna, e nel 1934 tutte le maggiori fabbriche del paese lo avevano adottato. Una soluzione tutta britannica al problema dei cambi di marcia fu invece il cambio a preselettore Wilson, che venne utilizzato per la prima volta sulle Armstrong Siddeley più grandi del 1929. Bisogna ammettere che la manovra era semplice: schiacciando il pedale della frizione si azionava l'innesto della marcia precedentemente selezionata mediante una levetta sul piantone dello sterzo (alcune vetture sportive, soprattutto MG e Lagonda, preferirono una leva al pavimento molto simile agli attuali selettori delle trasmissioni automatiche). A parte la complessità del meccanismo, i difetti maggiori erano lo slittamento della frizione, il rumore lamentoso che sembrava una sirena e, sulle macchine più pesanti, l'impossibilità di cambiare rapidamente a causa dell'inerzia del volano (la Daimler aveva risolto quest'ultimo problema ricorrendo al volano idraulico), ma soprattutto i costi di fabbricazione e quelli di manutenzione del cambio a preselettore erano troppo alti. Nel 1934 i costruttori britannici che lo adottavano erano 15, ma cinque anni dopo gli erano rimasti fedeli soltanto la Armstrong Siddeley, la Daimler e la Lanchester.

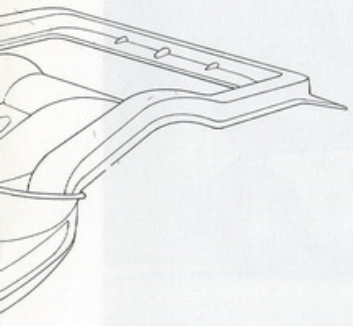
Il cambio Wilson fu anche sperimentato in Italia dalla Isotta Fraschini, mentre in Francia fu adottato da alcuni dei migliori costruttori, segnatamente Delahaye e Talbot, benché in questo paese fosse generalmente preferito il cambio Cotal, tanto che nel 1938 Delahaye piazzava sui modelli meno popolari i cambi Wilson che gli erano avanzati. Nel cambio Cotal la selezione elettromagnetica delle marce era comandata da un piccolo quadrante sul piantone dello sterzo. Era un po' arcaico l'uso di una leva sul pavimento che predisponeva esclusivamente la marcia avanti e la retromarcia, e gli elettromagneti non erano troppo affidabili, ma in compenso si potevano utilizzare tutt'e quattro i rapporti in entrambe le direzioni, e questo significa che in teoria una Delahaye 3500 avrebbe potuto andare a 170 km/h in retromarcia. Sia questo cambio sia quello elettropneumatico proposto da Cord nel 1936 risultarono troppo delicati per il guidatore, anche se il tipo Cotal fu sperimentato da almeno quattro costruttori britannici nel 1939.

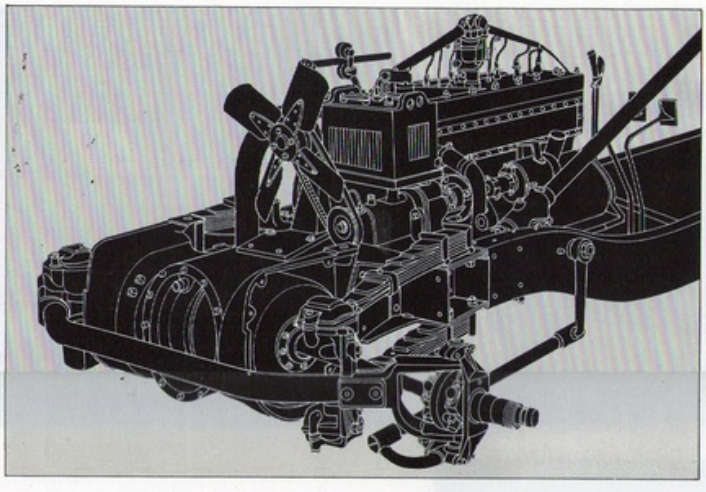
Per arrivare al cambio veramente automatico bastava compiere l'ultimo passo. Georges Roesch, della Talbot, nel 1934 aveva modificato il cambio Wilson eliminando il comando manuale del passaggio alle marce superiori (ma conservando il comando interamente manuale del passaggio alle marce inferiori), mentre dall'altra parte dell'Atlantico la Reo aveva messo in commercio un « autocambio » nel 1933. In effetti questo non era un vero cambio automatico perché era costituito da una doppia coppia di rapporti nella quale l'automatismo si limitava all'innesto dell'una o dell'altra marcia di ogni singola coppia. Per passare dalla coppia delle marce veloci a quella delle marce lente (o viceversa) si doveva azionare la frizione: di fatto, il guidatore aveva l'immediata disponibilità di due soli rapporti, e questo voleva dire che, una volta passata alle marce alte, la vettura si trovava senza apprezzabili capacità di accelerazione. Analoghe limitazioni affliggevano il primo cambio semiautomatico della General Motors montato su alcune Buick e Oldsmobile del 1938. Il primo vero convertitore di coppia, che non richiedeva né frizione né alcun comando manuale (escludendo ovviamente la retromarcia e l'innesto di una marcia bassa come manovra d'emergenza), fece la sua apparizione sulle Oldsmobile del 1940 e l'anno successivo era disponibile anche sulle Cadillac, ma la sua vera diffusione è storia degli anni posteriori al 1945.

Nello stesso periodo diventò di uso comune anche la leva del cambio al volante, un'innovazione che secondo gli americani era importante quanto un cambio automatico. Il suo rilievo tecnico era invece marginale, e infatti aveva principalmente lo scopo di eliminare gli ingombri dal pavimento per consentire a un terzo passeggero di occupare comodamente lo spazio centrale del sedile anteriore, a panchetta, delle macchine americane. Il meglio che si possa dire è che questo sistema



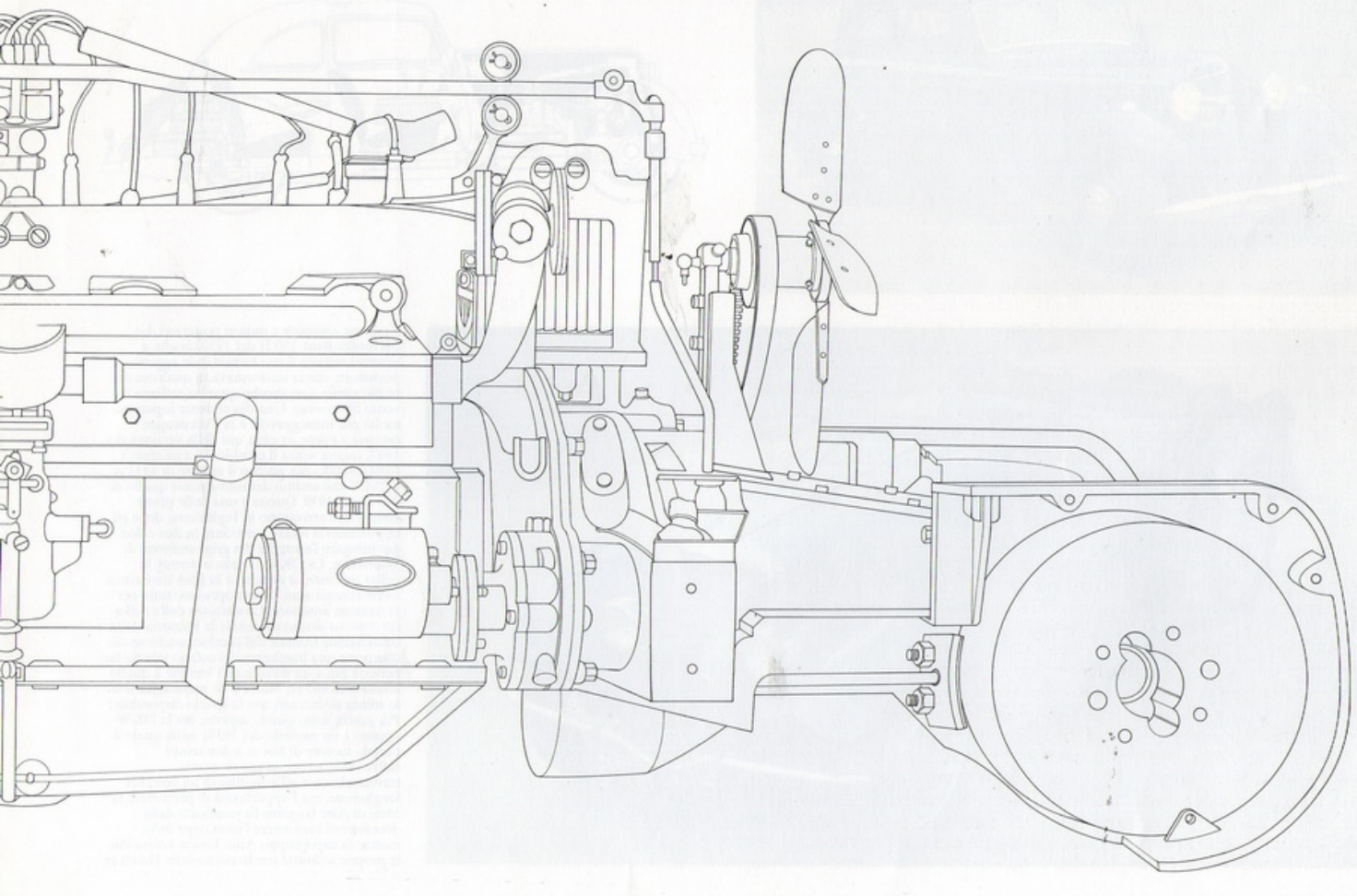


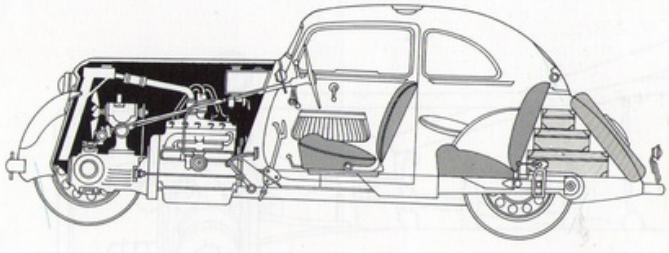




Fra gli elementi della struttura integrata della Opel Kapitän del 1939 ecco qui (*all'estrema sinistra*) il pianale in lamiera stampata, nel quale è incorporato quello che sarebbe stato il telaio dello châssis.

È facile capire perché gli stilisti erano sostenitori della linea lunga e bassa. In realtà c'erano obbligati quando, come nella Cord del 1929, il gruppo frizione-cambio fu montato in blocco davanti al motore a otto cilindri in linea da 4,9 litri, qui mostrato in vista laterale (*sotto*) e di tre quarti anteriore (*a sinistra*). Dei 520 cm di automobile, 120 erano cofano, all'interno del quale il motore dovette essere voltato in modo che girasse in senso antiorario. Anche i freni anteriori erano interni. La strana tiranteria che attraversava la sommità del motore (nella vista di tre quarti), oltre i cavi dell'alta tensione, collega il cambio con la leva montata sul cruscotto, una disposizione che si trova anche sulle Adler e sulle Amilcar Compound.

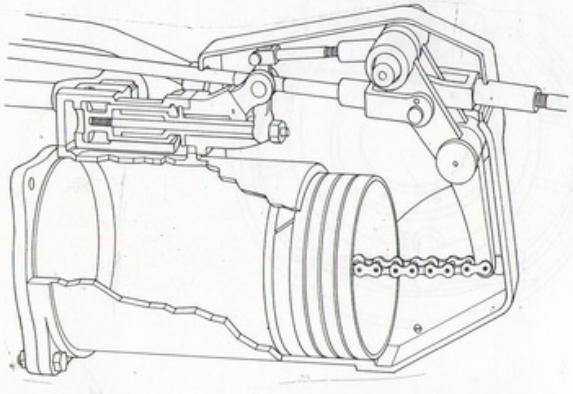


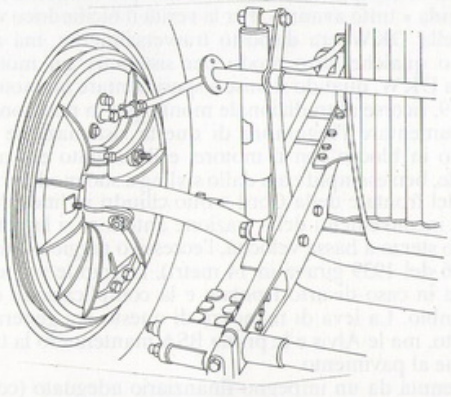


Trazione anteriore e motori posteriori. La Mercedes-Benz 130 H del 1930 (*in alto a sinistra*) esibisce il suo formidabile aggetto posteriore, che la trasformava in qualcosa di molto simile a un incubo quando soffiava il vento di traverso. Una discendente logica ma molto più maneggevole è la Volkswagen (*pagina a fronte, in alto*), qui nella versione del 1947, ancora senza il cambio sincronizzato e i freni idraulici ma già con il motore di 1131 cc e 25 CV che sostituì definitivamente quello di 985 cc del 1939. Questa è una delle prime vetture che arrivarono in Inghilterra, dove gli importatori la fecero verniciare in due colori per mitigare l'austerità dei grigi uniformi di Wolfsburg. La DKW (*in alto a destra*), la Adler (*in centro a sinistra*) e la BSA (*in basso a sinistra*) negli anni Trenta optarono tutte per la trazione anteriore. Lo spaccato della Adler (*in centro a destra*) evidenzia la bizzarria della collocazione frontale del cambio, anche se ciò comporta una lunghezza del cofano tale da far pensare più a un motore di 3 litri che a quello effettivo di 995 cc. Non c'è da meravigliarsi se lo stilista si sbizzarrì con lo spazio disponibile! Più sobria, sotto questo aspetto, era la DKW (questo è un modello del 1939), nella quale il piccolo motore di 684 cc a due tempi raffreddato ad acqua era montato trasversalmente all'estremità di un semplice longherone, ma l'opportunità di precorrere la Mini di Alec Issigonis fu vanificata dalla decisione di mantenere l'immagine della marca: la capogruppo Auto Union voleva che le proprie utilitarie sembrassero delle Horch in

formato ridotto, e questo cabriolet carrozzato *lusso* (i modelli inferiori avevano la carrozzeria di tela) costituì un'eccellente interpretazione di questo principio. Purtroppo, essendo più piccolo dell'equivalente tedesco di una Sunbeam-Talbot Ten era caro, troppo pesante e con il motore troppo piccolo. La BSA, la sola trazione anteriore britannica fra le vetture di serie negli anni precedenti la seconda guerra mondiale, restò in produzione per dieci anni nelle due versioni a tre e a quattro ruote, sempre con sospensioni indipendenti a otto balestre trasversali (quattro frontali e quattro posteriori) e freni anteriori interni. Era certamente una vettura geniale, ma i pareri sulla sua maneggevolezza sono discordi, e il motore a quattro cilindri di 1075 cc a valvole laterali montato su questa Scout del 1935 arrivava sì e no ai 100 km/h.

(*In centro a sinistra*) Con le auto pesanti bisognava trovare qualcosa che riducesse lo sforzo al freno senza perdita di efficacia. Negli anni Venti, e in Europa ancora usato negli anni Trenta, riscosse molto favore il sistema Dewandre che utilizzava l'aspirazione all'interno del condotto d'ammissione. Il rilascio del pedale dell'acceleratore provoca una caduta di pressione nel condotto, e questa variazione può essere utilizzata per azionare un servocilindro collegato con il condotto stesso. Nel servocilindro si viene a creare una depressione, per cui la pressione atmosferica spinge al suo interno un pistone che agisce direttamente sul sistema frenante. La Hispano-Suiza e la Rolls-Royce usarono un tipo diverso di servomeccanismo, consistente in una frizione a disco montata lateralmente al cambio, e azionata da questo.





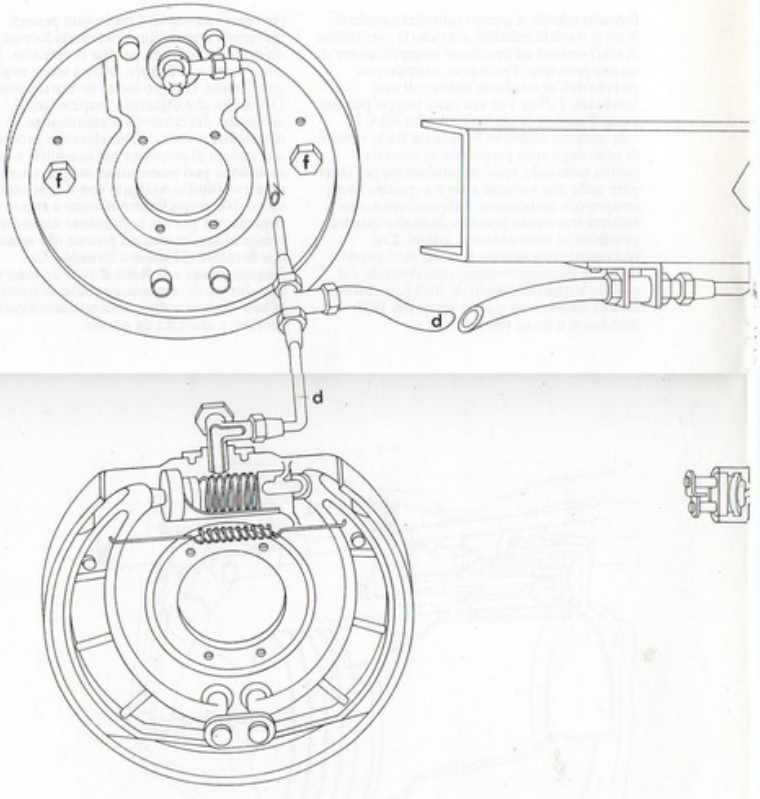
Il non plus ultra per il gran turismo negli anni Trenta era la Bugatti 57 (*a sinistra*), presentata ai Saloni del 1933. Dopo il crollo del franco, nel 1936, diventò un affare comprarla in Inghilterra, dove costava meno di mille sterline. La linea di questo esemplare *coach Ventoux* è alterata dall'eccessiva inclinazione del parabrezza, ma il motore a otto cilindri in linea con doppio albero a camme era docile, e i 150-155 km/h non costituivano un problema. Per la Bugatti non si parlava di testate smontabili, sincronizzatori, sospensioni indipendenti, e le prime 57 avevano ancora i freni meccanici, visto che quelli idraulici (*in centro a destra*) furono adottati soltanto nel 1938. Si notino l'abbondante alettatura dei tamburi e anche gli ammortizzatori a pistone adottati lo stesso anno per sostituire i complicati De Ram ad attrito che si dice costassero sulle 150 sterline e richiedevano una periodica revisione. Il motore da 3257 cc della Bugatti sviluppava 135 CV, che potevano arrivare fino a 160 aggiungendo il sovralimentatore fornito a richiesta (in questo caso il modello prendeva il nome di 57 C). Nel 1939 all'autodromo di Monthléry una 57 C berlina di serie fece 179 km in un'ora con partenza da fermo. L'unica vera difficoltà, in questo tipo di automobilismo alla grande, consisteva nel fatto che non c'era un cordiale rappresentante della Bugatti in ogni città, neanche in Francia, e così nella grande maggioranza dei casi per la manutenzione ordinaria della vettura bisognava rivolgersi a meccanici qualsiasi.

era migliore di certe strane tiranterie sul cruscotto che accompagnavano i primi esperimenti di trazione anteriore. Su alcuni di questi meccanismi non è il caso di indagare oltre, anche se funzionavano meglio di quanto si possa immaginare.

Alla metà degli anni Trenta la trazione anteriore, benché costituisse un'anomalia rispetto al classico « sistema Panhard », non era più considerata una grave eresia. La trazione posteriore conservava la maggioranza assoluta (ancora nel 1939 gli Stati Uniti e l'Italia non offrivano alternative), ma la *traction avant* aveva cominciato a entrare nell'uso. In Germania la prima ad adottarla fu la DKW nel 1931, seguita un anno dopo dalla Adler; e non si trattava neppure di pochi modelli di lusso, se nel solo 1937 la produzione delle due case messa insieme arrivò a circa 60.000 vetture. In Cecoslovacchia la usarono tutte le piccole vetture con motore a due tempi ispirato a quello della DKW, e a partire dal 1934 era sceso in campo un contendente ben più importante: la Citroën, numero uno delle vendite in Francia. Il principio del « tirare invece che spingere » garantiva una tenuta di strada molto superiore e inoltre l'assenza dell'albero di trasmissione lasciava più spazio sul pavimento e permetteva di abbassare il baricentro della vettura. Non si era però ancora raggiunta la compattezza associata alle più moderne realizzazioni della formula « tutto avanti ». Per la verità il bicilindrico verticale a due tempi della DKW era disposto trasversalmente, ma nessuno aveva escogitato qualche altro modo per sistemare un motore più grosso. La stessa DKW, quando si mise a sperimentare un motore a tre cilindri, nel 1939, ricorse al tradizionale montaggio in posizione longitudinale. Ad aumentare l'ingombro di questa sistemazione c'era il cambio montato in blocco con il motore, e il risultato era una lunghezza anormale, ben esemplificata dallo styling a suo modo brillante e molto imitato del frontale della Cord a otto cilindri in linea del 1929. Fra i principali inconvenienti della trazione anteriore si lamentava la pesantezza dello sterzo a bassa velocità, l'eccessivo raggio di sterzatura (la Citroën 15/6 del 1939 girava in 14 metri), la grande vulnerabilità della meccanica in caso di urto frontale e la complicazione della tiranteria del cambio. La leva di manovra di questo era generalmente posta al cruscotto, ma le Alvis e le prime BSA mantennero la tradizionale collocazione al pavimento.

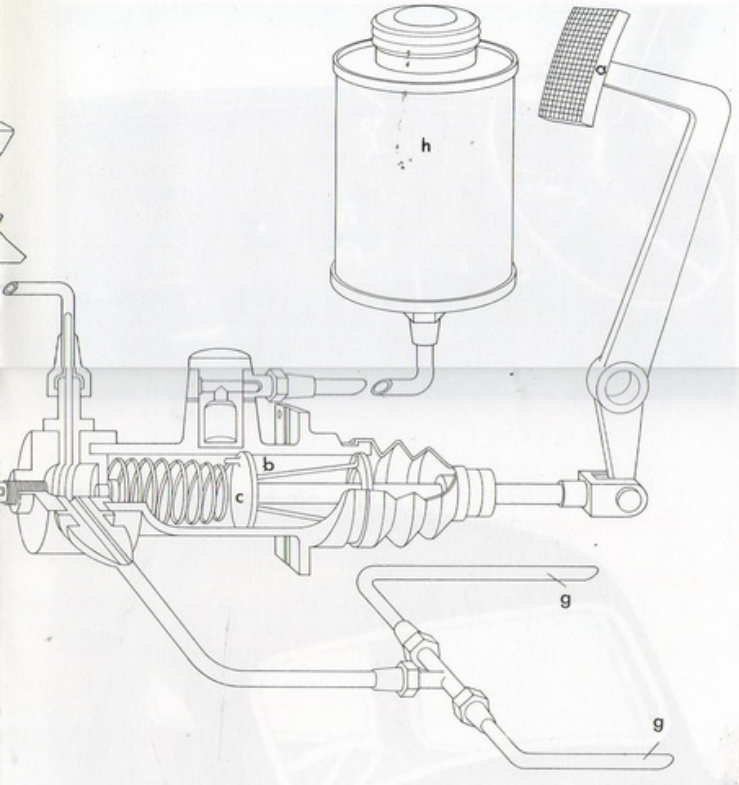
Dove fu sostenuta da un impegno finanziario adeguato (come abbiamo già detto, la Citroën fu salvata da Michelin) e da una buona rete di assistenza, la trazione anteriore ebbe successo. Allo scoppio della seconda guerra mondiale il potenziale produttivo della Citroën era di circa 50.000 vetture all'anno, quello della DKW di 45.000 e quello della Adler di quasi 25.000. Che questa soluzione non andasse bene per i produttori piccoli risultò chiaro quando in Francia la Rosengart si provò a costruire — o, più esattamente, ad assemblare e rifinire — le Adler destinate al mercato locale : l'avventura durò meno di un anno e mezzo, dopo di che la fabbrica parigina tornò al tema originale: versioni francesizzate della Austin Seven. (In seguito avrebbe prodotto un'interessante berlina sportiva adattando la meccanica della Citroën 11 CV su telai e carrozzerie di propria costruzione). Fra le auto a trazione anteriore, quelle più grandi erano anche afflitte da problemi di distribuzione del peso. Negli Stati Uniti, E. L. Cord fece due tentativi di adozione della trazione anteriore: il primo, la L 29, fallì anche perché non riuscì a risolvere questi problemi; il secondo, costituito dalla meglio progettata 810 del 1936, fallì perché la macchina era ancora troppo complicata per gli americani, abituati a soluzioni semplici, che non richiedevano un'abilità particolare; per non parlare dei costi di manutenzione e dei pezzi di ricambio!

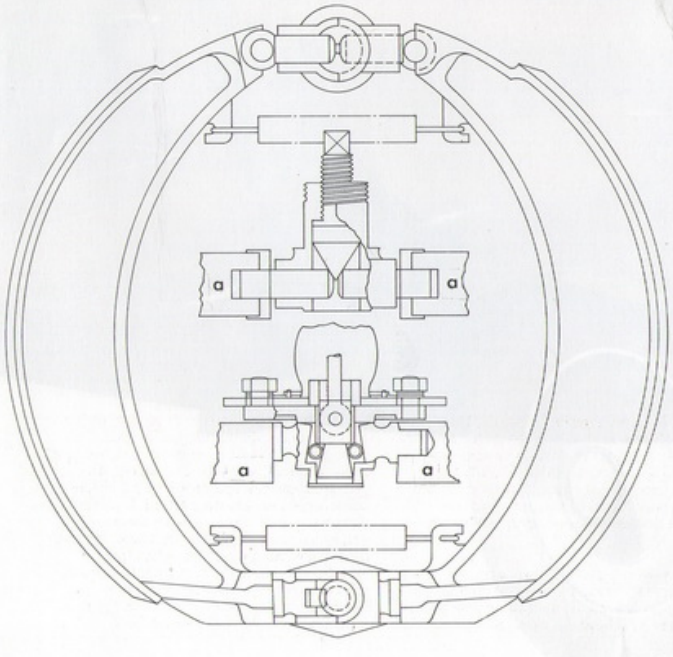
Il motore posteriore conobbe qualche successo negli anni Trenta, quando certi costruttori furono attratti dalla possibilità di ottenere una carrozzeria perfettamente aerodinamica, il più bel sogno del 1934. Uno dei prototipi del carrozziere John Tjaarda per la Lincoln Zephyr prevedeva il motore posteriore ma, pur essendo arrivato allo stadio del collaudo, il modello finale tornò al classico « sistema Panhard ». Ancora una volta la tiranteria del cambio poneva problemi di difficile



Sulle vetture britanniche — Austin, Daimler, Rover e SS fra le altre— erano molto comuni i freni meccanici sistema Girling a tiranti rigidi, nei quali quasi tutti gli elementi attivi (*sotto*) sono in tensione, eliminando in tal modo uno dei peggiori difetti del sistema a cavi. Le ganasce dei freni (*a*) sono divaricate da un cuneo (*b*).

Nei freni idraulici (*sopra*), tubi e pistoni sostituiscono i tiranti rigidi o i cavi dei sistemi frenanti precedenti. La depressione del pedale (*a*) fa affluire il fluido in un cilindro principale (*b*) mediante il movimento di un pistone (*c*). Un sistema di tubi (*d*) collega il cilindro principale ai cilindri effettori (*e*), uno per ogni ruota, e il fluido che proviene dal cilindro principale esercita una pressione sui pistoni che scorrono nei cilindri effettori. Il sistema è chiuso, e quindi la pressione uniforme garantisce una compensazione totale. Benché diffusi negli Stati Uniti dal 1939, i freni idraulici prevalsero definitivamente su quelli meccanici soltanto alla fine degli anni Quaranta. (*f*) registro delle ganasce; (*g*) ai freni anteriori; (*h*) serbatoio del fluido.





soluzione; il difetto peggiore era però l'instabilità al vento laterale, che si manifestava fin troppo bene sulle nuove autostrade europee. La grossa Tatra con motore 8 V raffreddato ad aria era docile e sorprendentemente efficiente (160 km/h con poco più di 3000 cc e meno di 80 CV) ma era soggetta a improvvise e pericolose sbandate. Lo stesso discorso vale per la piccola Mercedes 130 H dalla coda clamorosamente sporgente, anche se questa macchina, sottomotorizzata, superava appena gli 85 km/h. C'era anche il problema di conciliare la collocazione posteriore del motore con la visibilità all'indietro, insufficiente non soltanto nella Tatra ma anche nel prototipo finale della Volkswagen di Ferdinand Porsche, non ancora in vendita ma già pronta alla fine del 1938. La Volkswagen comunque rappresenta un intelligente esempio di automobile destinata al trasporto di massa in un'epoca di raffinatezze, e compendia la maggior parte delle concezioni tecniche di allora. La « ricetta » comprendeva un motore a quattro cilindri contrapposti a corsa corta, raffreddato ad aria e quindi insensibile al gelo, sovradimensionato e quindi capace di funzionare ininterrottamente al regime di massima potenza (3600 giri/min), abbinato a una forma aerodinamica che assicurava la minima resistenza all'aria. Era la prefigurazione degli orientamenti a venire, e non soltanto dal punto di vista del volume della produzione. Non dimentichiamo che con i suoi oltre 40 anni di vita il « Maggiolino » avrebbe superato di un buon margine la Ford T, anche se come vendita totale la Ford sarebbe rimasta indietro di appena l'8-9 per cento.

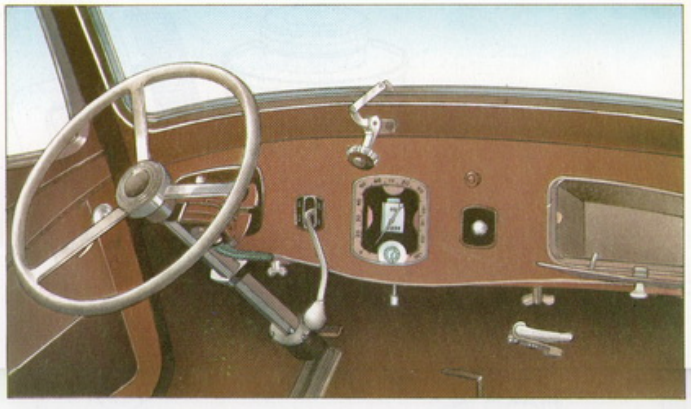
Per quel che riguarda i freni però la Volkswagen era arretrata anche rispetto agli standard del 1938. Il Terzo Reich aveva praticamente imposto il prezzo (la vettura avrebbe dovuto essere venduta a 990 marchi, pari a 280 dollari dell'epoca!) e anche per questo motivo erano stati adottati gli ormai superati freni con comando meccanico a cavo, che sarebbero rimasti invariati per altri 12 anni.

La frenata non costituiva più un grosso problema alla fine degli anni Trenta, anche se in tutto il decennio ci si era limitati principalmente a perfezionare le soluzioni escogitate nel decennio precedente. Una berlina europea o americana d'alta classe della seconda metà degli anni Trenta potrebbe circolare senza pericolo per nessuno nel normale traffico di mezzo secolo dopo, purché guidata alla velocità per la quale era stata progettata: non oltre 100 km/h per i modelli più grandi, 75-80 km/h per la classe sotto i 1500 cc. È soltanto quando si provano le granturismo dell'epoca — come la leggendaria 12 cilindri Lagonda — che ci si rende conto di quanto anche i doppi circuiti idraulici azionanti freni a tamburo di grande diametro e adeguatamente raffreddati siano insufficienti per i 150 km/h delle moderne autostrade.

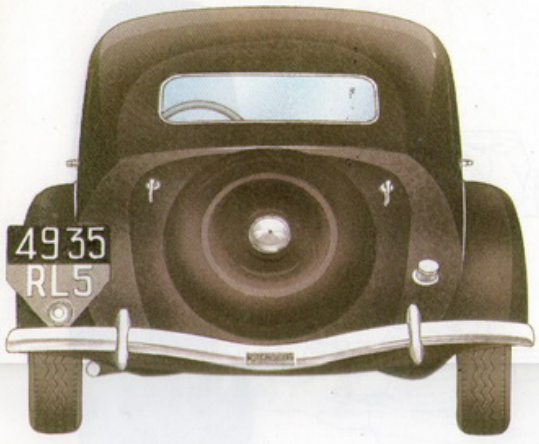
Nei primi anni Trenta il freno a tamburo (a espansione) si era già affermato; il precedente tipo a ceppi (a contrazione), con gli elementi frenanti scoperti e soggetti all'imbrattamento, era stato una delle vittime del 1929. Un'altra vittima fu, per fortuna, il freno sulla trasmissione. Relegato alla sola funzione di freno a mano d'emergenza, nel 1935 era adottato da due sole grosse case, la Fiat e la Chrysler. Era considerato un'insidia per gli inesperti, i quali qualche volta si dimenticavano che era un freno di stazionamento, il cui uso durante la marcia poteva causare pericolosi sbandamenti.

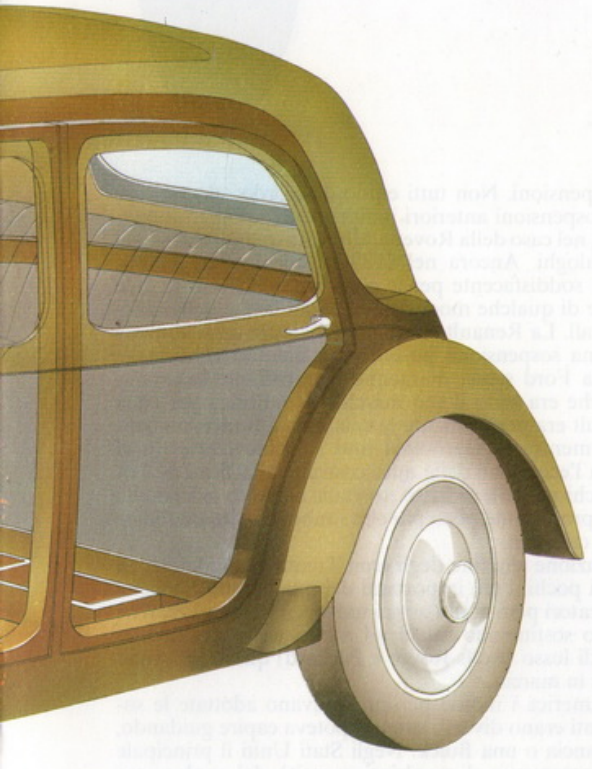
Il comando meccanico sopravvisse per tutto il decennio, principalmente perché non tutti si fidavano dei fragili tubetti di gomma e del liquido potenzialmente corrosivo (la gomma sintetica era ancora allo stadio sperimentale). Nel 1939, comunque, il comando idraulico era pressoché generalizzato negli Stati Uniti, mentre in Europa i principali costruttori che lo usavano erano Morris, Vauxhall e Rootes in Gran Bretagna, Mercedes, BMW, Hansa e Opel in Germania, Volvo in Svezia, Fiat e Lancia in Italia, Citroën in Francia.

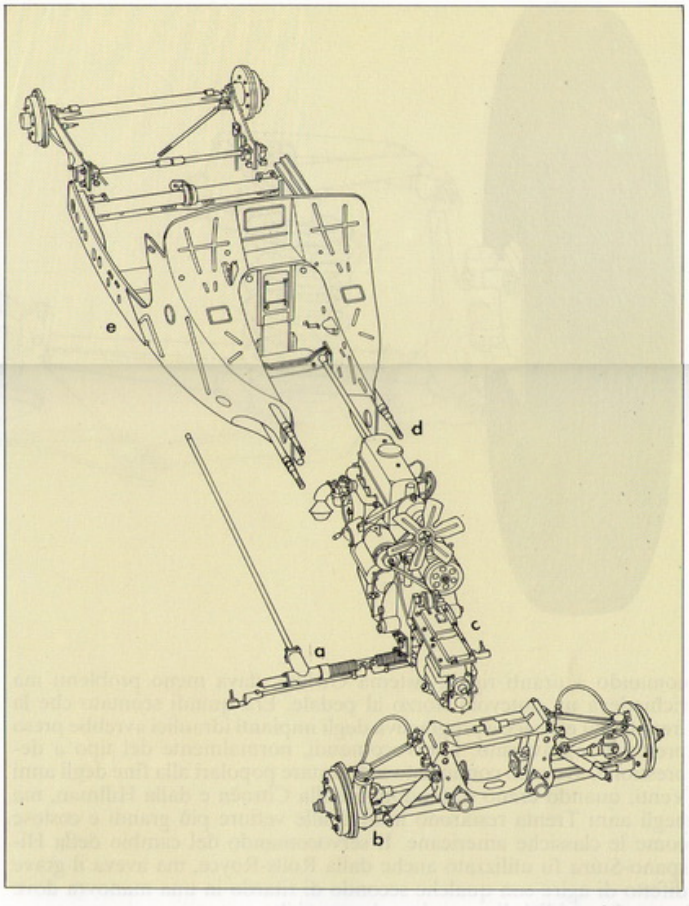
Fra le alternative, il comando a cavi aveva il vantaggio della semplicità, del basso costo e della facilità con cui si poteva collegare il freno a mano a tutte le ruote (sistema classico nelle auto con freni Bendix). Il difetto maggiore era la tendenza dei cavi a sfilacciarsi, con il rischio che si bloccasse una ruota se non si provvedeva a frequenti sostituzioni. Il



La vettura del decennio. Se negli anni Trenta una giuria avesse dovuto proclamare la « vettura del decennio », la Citroën Traction Avant avrebbe sicuramente vinto il titolo. Il trasparente (*in basso*) ci dà un'idea generale della struttura di questa macchina, della quale fra il 1934 e il 1957 furono prodotti circa 750.000 esemplari, nelle due versioni a quattro e a sei cilindri. Si vedono chiaramente gli elementi strutturali principali e le forcelle frontali sulle quali era montato il gruppo motore (che nel disegno non c'è). Si osservi che la forma, benché spoglia (per esempio, non ci sono i predellini), non rivela eccessive tendenze « aerodinamiche » del tipo allora di moda. L'abitacolo è sufficientemente ampio e trae pieno vantaggio dal pavimento piatto, il cofano è ad apertura laterale e il motore (anche se non l'impianto elettrico o il cambio) è più facilmente accessibile che in molte delle ultime contemporanee della Citroën. Il cruscotto (*in alto al centro*) è tipicamente



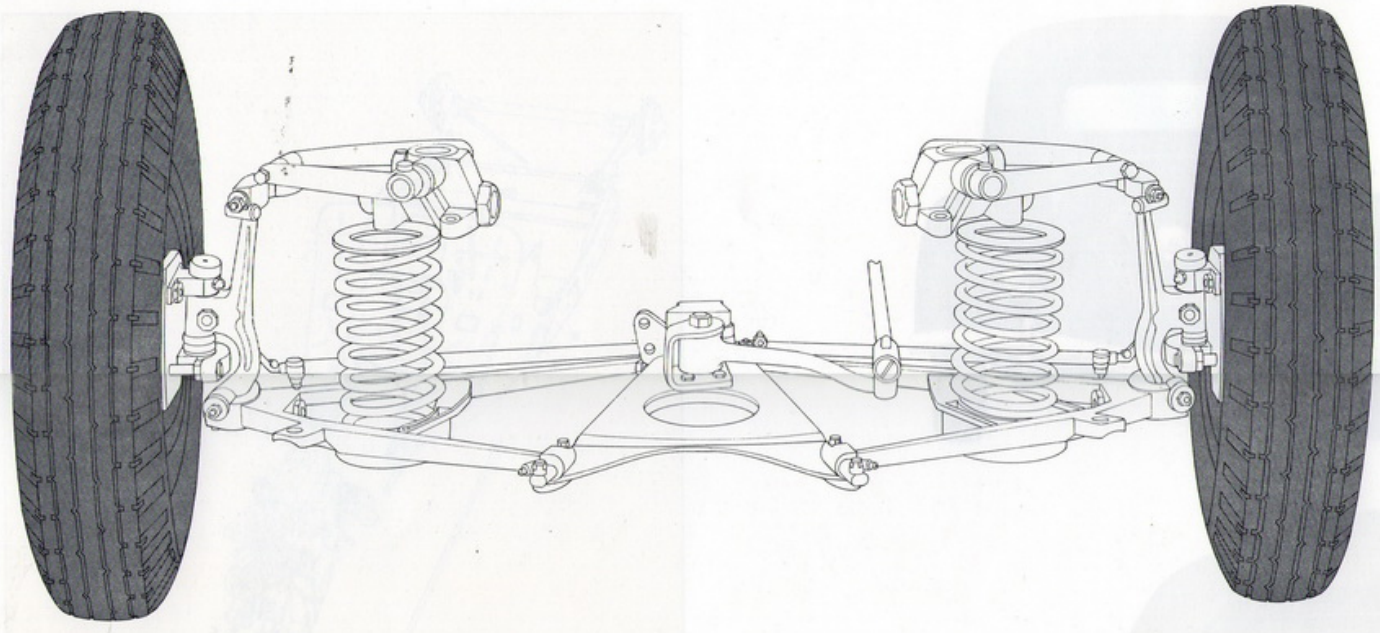




Citroën

austero, con il familiare quadrante singolo che comprende le spie della benzina e dell'olio, l'amperometro, il tachimetro e il contachilometri. Si noti il tradizionale parabrezza apribile. Ci sono però due note discordanti, per il 1934: l'impugnatura a pistola del freno a mano sotto il cruscotto e la leva del cambio a tre marce sincronizzate sporgente dal cruscotto stesso. Questa disposizione era molto scomoda, anche se la BSA, la DKW e la Adler usavano una leva dello stesso tipo; quella della Adler, però, era collegata direttamente al cambio e più facile da manovrare.

(*Sopra*) La Citroën Traction Avant esplosa e spogliata dei pannelli della carrozzeria mostra lo sterzo a pignone e cremagliera (*a*) adottato nel 1936, l'ingegnosa sospensione anteriore a barra di torsione (*b*) che mantiene le ruote anteriori sempre verticali e parallele, il gruppo motore-cambio (*c*) e i suoi supporti a forcella (*d*) e la struttura di base (*e*) comprendente il parafiamma e il pianale in lamiera stampata. Posteriormente c'è un semplice assale tubolare (*f*) con sospensione a barra di torsione (*g*). La cura maggiore era stata indirizzata al sistema di trasmissione della potenza alle ruote motrici, ma la manutenzione della Citroën non fu mai una cosa facile! La vista frontale e quella posteriore si riferiscono a una delle prime 15/6 del 1939, e non danno un'idea della notevole lunghezza della vettura (quasi 5 metri), che per girare aveva bisogno di un raggio di 7 metri: decisamente scomoda per andare a fare la spesa in centro! Si noti il baule apribile verso l'esterno, un miglioramento rispetto ai primi modelli nei quali soltanto la ruota di scorta era accessibile senza che fosse necessario ribaltare il sedile posteriore.



comando a tiranti rigidi, sistema Girling, dava meno problemi ma richiedeva un notevole sforzo al pedale. Era quindi scontato che la frenata più efficace e progressiva degli impianti idraulici avrebbe preso presto il sopravvento. I servocomandi, normalmente del tipo a depressione, avevano cominciato a diventare popolari alla fine degli anni Venti, quando erano stati adottati dalla Citroën e dalla Hillman, ma negli anni Trenta restarono limitati alle vetture più grandi e costose come le classiche americane. Il servocomando del cambio della Hispano-Suiza fu utilizzato anche dalla Rolls-Royce, ma aveva il grave difetto di agire con qualche secondo di ritardo in una manovra dove spesso la rapidità di esecuzione è essenziale.

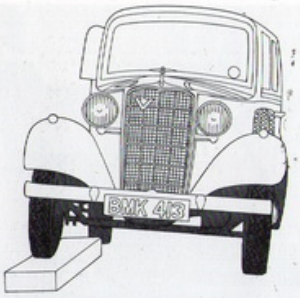
A quei tempi, di servosterzo non se ne parlava nemmeno, e pochi progettisti avevano adottato il sistema a pignone e cremagliera oggi pressoché universale, benché già allora si trovasse su tutte le Adler a trazione anteriore e dal 1936 sulle equivalenti Citroën. La preoccupazione principale dei costruttori, specialmente negli Stati Uniti, non era tanto quella di migliorare la tenuta di strada quanto quella di conciliare il peso sempre maggiore di una normale berlina con il rapido aumento di numero delle donne al volante.

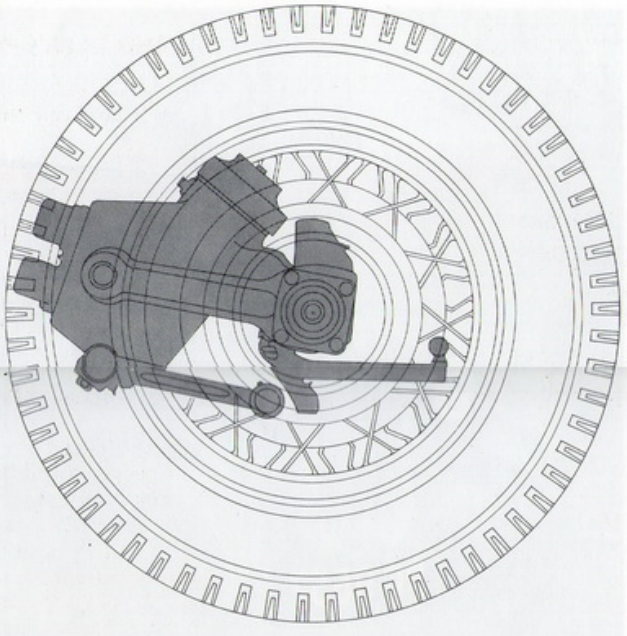
Finora questo non era stato un grosso problema, dato che il gentil sesso aveva sempre preferito auto piccole, per esempio in Europa le Austin Seven e le Peugeot 5 CV. La carrozzeria aperta e l'assenza di fronzoli e ammennicoli avevano mantenuto il peso di una 1500 cc per uso familiare al di sotto della tonnellata, e questo valeva anche per la beneamata Ford A. Con queste premesse, un volante che facesse due giri e mezzo per la sterzata completa risultava abbastanza leggero anche per la padrona di casa. Posteggiare le quasi due tonnellate di una Buick a otto cilindri in linea era invece tutta un'altra cosa, e il solo modo allora conosciuto per risolvere il problema era quello di abbassare il rapporto allo sterzo fino a quattro e mezzo o anche cinque. Fra il 1932 e il 1939 il rapporto allo sterzo della Ford V8 diminuì a tal punto che alla fine i piloti da rally usavano montare una manopola sul volante, come nei trattori, per tenere la strada sui tornanti del rally di Montecarlo o di gare simili.

Probabilmente i maggiori progressi, o almeno le loro basi, si ebbero nel campo delle sospensioni. Non tutti erano d'accordo: alcune case sperimentarono le sospensioni anteriori indipendenti solo per abbandonarle subito dopo, nel caso della Rover addirittura quando erano già stati stampati i cataloghi. Ancora nel 1939 la soluzione a quattro balestre era ritenuta soddisfacente per le auto britanniche di grande serie, con l'eccezione di qualche modello della Standard e delle americaneggianti Vauxhall. La Renault combinò le balestre semiellittiche all'avantreno con una sospensione posteriore a balestra trasversale, tipo Ford, mentre la Ford stessa mantenne il traballante sistema a balestre trasversali che era stato il suo marchio di fabbrica per circa trent'anni. La Renault era praticamente la sola marca francese a conservare le balestre, mentre in Germania tutti si erano convertiti al nuovo indirizzo, con l'eccezione delle auto costruite alla Ford di Colonia e di pochi vecchi modelli di lusso. In Italia soltanto la Bianchi, ormai ridotta a una produzione poco più che simbolica, rimase fedele alle sospensioni tipo carrozza.

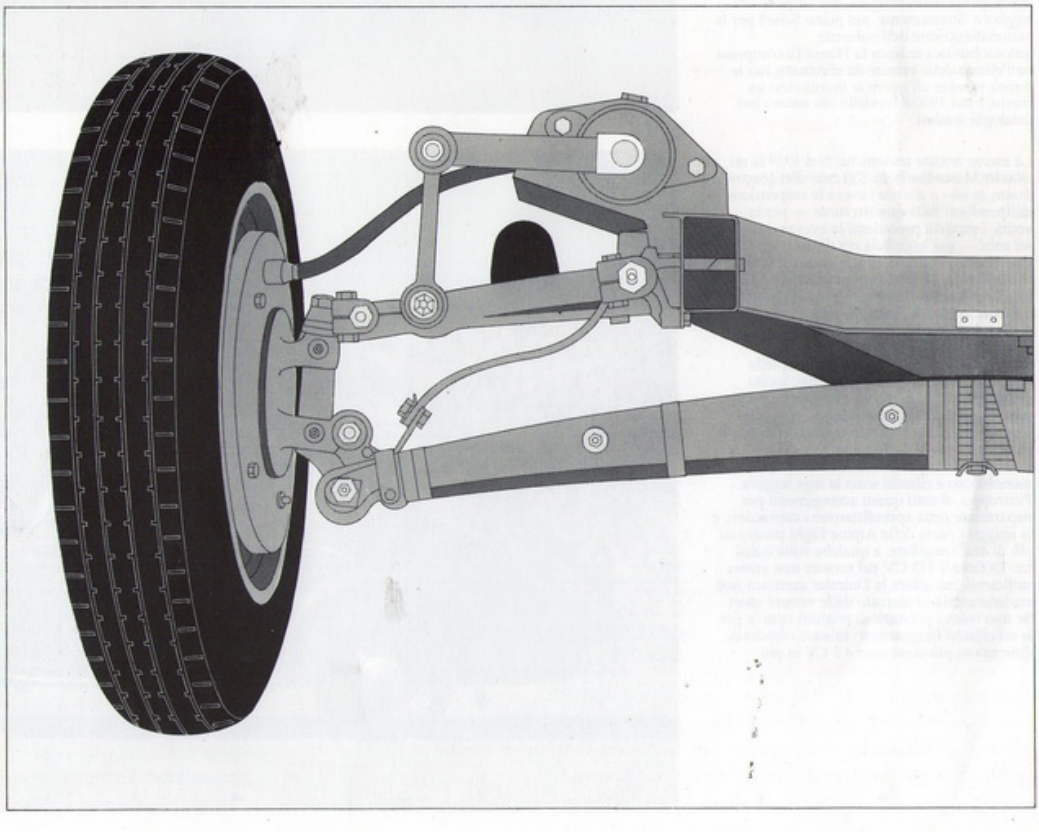
Questa era la situazione alla fine degli anni Trenta, ma agli inizi gli « eretici » erano stati pochi, i più importanti dei quali erano Lancia e Röhr. Gli ammortizzatori però erano ormai universalmente adottati e i tipi idraulici stavano sostituendo quelli ad attrito usati precedentemente. Sui modelli di lusso (Rolls-Royce e Packard) questi potevano anche essere regolati in marcia.

In Europa e in America i motivi per cui venivano adottate le sospensioni indipendenti erano diversi, come si poteva capire guidando, per esempio, una Lancia o una Buick. Negli Stati Uniti il principale obiettivo era lo smorzamento di qualsiasi asperità del suolo, cosa particolarmente importante in alcuni mercati di esportazione come l'Argentina, l'Australia e il Sudafrica. Il famoso « effetto ginocchio » della General Motors era pubblicizzato con fotografie che mostravano due vetture, una con sospensioni tradizionali e una con le moderne sospensioni indipendenti, con una ruota anteriore appoggiata su un blocco di legno alto circa 15 cm: si sottolineava soltanto che « quella con le ginocchia » conservava la posizione orizzontale. Effettivamente le irregolarità venivano assorbite con notevole efficacia, ma quello che i venditori si guardavano bene dal dire era che in curva la vettura



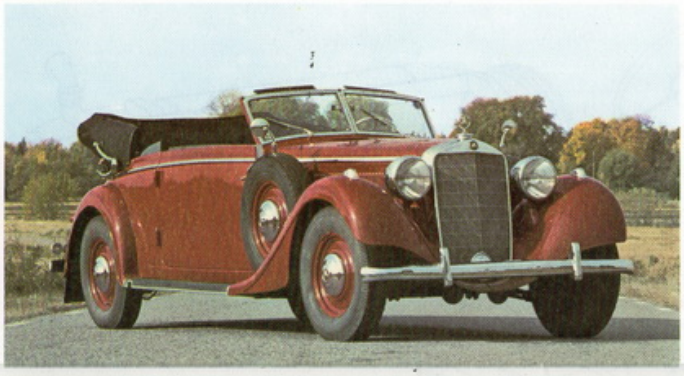


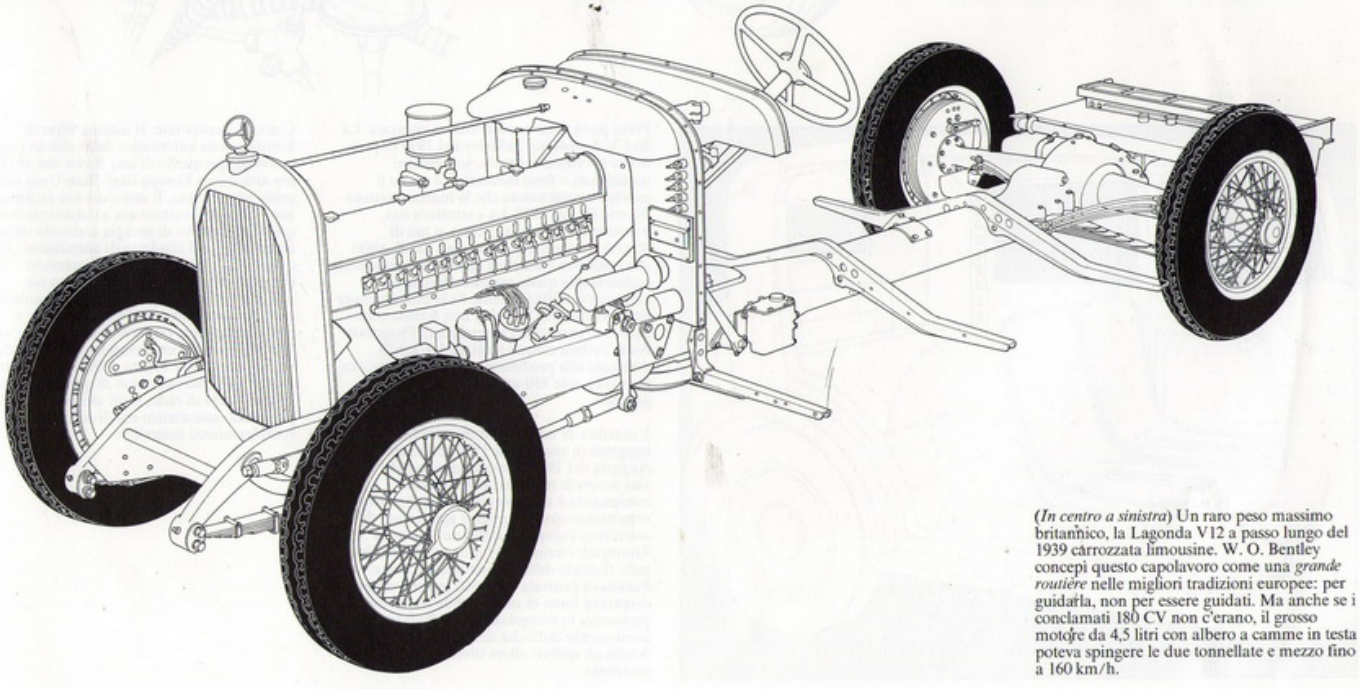
Le sospensioni. Il sistema a bracci disuguali e molloni elicoidali, qui (*pagina a fronte*) su una Oldsmobile del 1934, costituì il prototipo dei successivi tipi a molloni elicoidali, mentre nelle sospensioni « a ginocchio » di Dubonnet (*a sinistra*) la ruota anteriore era sostenuta da un braccio che si protendeva in avanti dal perno del fuso a snodo. Il sistema comprendeva ammortizzatori idraulici a olio e perciò teoricamente autolubrificanti. Ma i livelli dovevano essere ripristinati ogni 40.000 km, e non sempre l'automobilista se ne preoccupava, così che una grave usura si aggiungeva alla sconcertante attitudine del sistema Dubonnet a « fare l'inchino » in caso di frenata brusca. Il concetto americano di sospensione è però ben illustrato dalla pubblicità della Vauxhall del 1935. Delle due berline con una ruota rialzata — quella sopra è un modello del 1934 con sospensioni anteriori semiellittiche — è la vettura con le sospensioni a ginocchio che mantiene l'assetto orizzontale. Le sospensioni anteriori indipendenti Evenkeel (*sotto*), montate dal 1936 al 1947 sulle Hillman e sulle Humber, erano basate su un tipo analogo usato dalla Studebaker nel 1935. L'elemento caratteristico era costituito da un braccio che partiva dal fuso a snodo e correva parallelo all'estremità della balestra fino al telaio, al quale era incernierato. L'ammortizzatore idraulico era montato sul telaio ed era azionato dal braccio stesso mediante un collegamento rigido. Un ammortizzatore di gomma limitava la corsa della sospensione.



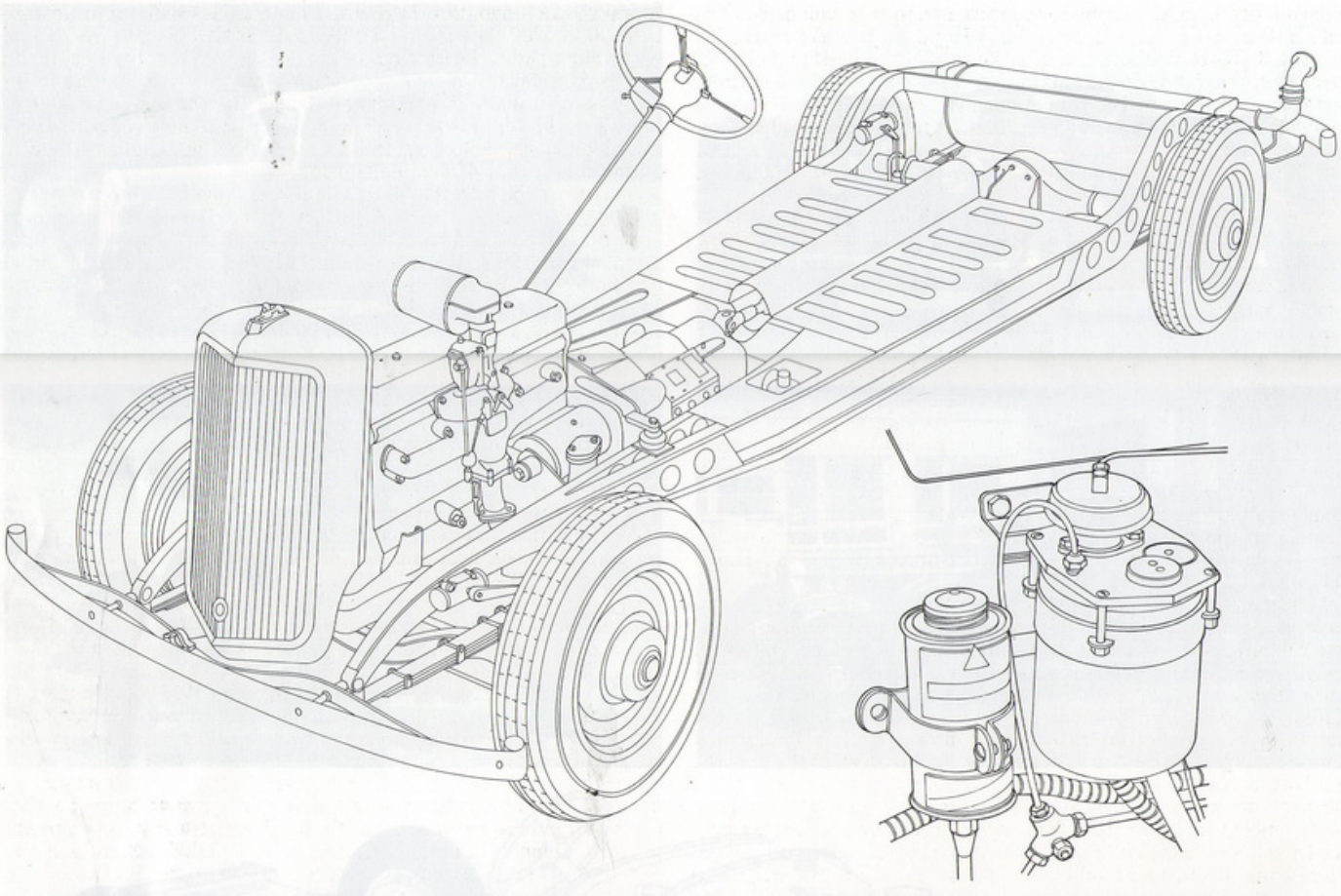
Considerando che apparve nel 1922, è stupefacente che la Austin Seven — qui si vedono un modello del 1930 (*sopra*) e uno del 1935 (*pagina a fronte, in alto destra*) — sia rimasta in produzione fino alla primavera del 1939. Notevole poi il fatto che le vendite fossero aumentate negli anni Trenta, toccando il massimo nel 1935 (27.280 unità). Le differenze principali dopo cinque anni erano i freni collegati e una marcia in più, anche se aggiunta dalla parte sbagliata, dove poteva servire soltanto per arrampicarsi sui muri. Il peso invece era aumentato notevolmente (da 490 a 615 kg), avvantaggiando non poco le più moderne utilitarie della Ford e della Morris. Nella classe 1100 cc, due vetture dei tardi anni Trenta furono la tedesca Hansa del 1937 (*sotto*) e la francese Peugeot 202 del 1938 (*pagina a fronte, in centro a destra*). Con il suo cofano sporgente e i proiettori nascosti dietro la griglia (dove si trovava anche la batteria), la Peugeot rivela la linea più moderna. Il motore a quattro cilindri a valvole in testa da 30 CV era quasi quadro (68 × 78 cm) e le ruote anteriori avevano sospensioni indipendenti, ma era stato ritenuto sufficiente un cambio a tre marce, e sulle versioni prebelliche i freni erano meccanici. Era però un ammirevole cavallo da lavoro, e tirò la casa fino al 1949, quando venne fuori la 203 a scocca portante. Ne furono costruite circa 104.000, contro le forse 20.000 Hansa fra il 1934 e la guerra: ma allora l'impero di Carl Borgward era ancora giovane. Questa Hansa rivela un telaio tipicamente tedesco a longherone centrale con sospensioni anteriori indipendenti a balestra trasversale e assale posteriore oscillante. Aveva freni idraulici e cambio a quattro marce. La cilindrata era modesta (1088 cc e 27,5 CV) come quella della Peugeot, ma l'aspetto era migliore. Stranamente, nel piano Schell per la razionalizzazione dell'industria automobilistica tedesca la Hansa fu compresa nell'elenco delle vetture da eliminare, ma le buone vendite all'estero le meritarono un rinvio, e nel 1940 il modello era ancora nei cataloghi svedesi.

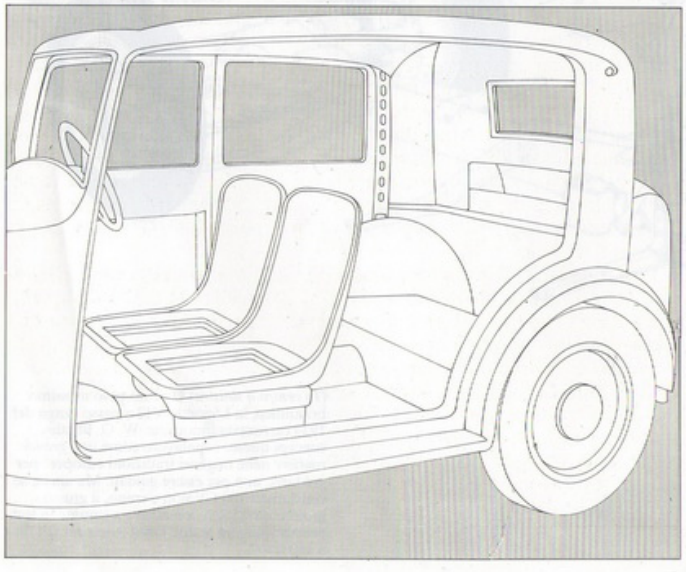
Le mezze misure teutoniche. Nel 1939 la sei cilindri Mercedes-Benz 320 cabriolet (*pagina a fronte, in alto a sinistra*) aveva le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote — per la verità, i modelli precedenti le avevano già da sei anni — ma lo châssis era di tipo tradizionale, e il motore era lento e tutt'altro che brillante. Di otto anni più vecchia è la viennese Austro-Daimler Alpine Eight (*pagina a fronte, in basso*). Anche la vettura austriaca è di grande interesse tecnico. Le sospensioni anteriori erano del tipo a balestre semiellittiche, ma si vede bene che quelle posteriori sono ad assale oscillante, molto adatte alle strade tortuose e sconnesse ma non particolarmente raccomandabili sul fondo bagnato. Il telaio è a longherone tubolare con gli attacchi per la carrozzeria, la quarta è surmoltiplicata per la marcia veloce, e monoblocco e cilindri sono in lega leggera. Purtroppo, di tutti questi accorgimenti per risparmiare peso approfittarono i carrozzieri, e la maggior parte delle Alpine Eight pesavano più di due tonnellate, e qualche volta quasi tre. Di fatto, i 115 CV del motore non erano sufficienti, ma allora la Daimler austriaca non era interessata al mercato delle vetture sport. Se uno voleva prestazioni migliori optava per le sei cilindri Bergmeister: minore cilindrata, dimensioni più contenute e 5 CV in più.





(*In centro a sinistra*) Un raro peso massimo britannico, la Lagonda V12 a passo lungo del 1939 carrozzata limousine. W. O. Bentley concepì questo capolavoro come una *grande routière* nelle migliori tradizioni europee: per guidarla, non per essere guidati. Ma anche se i conclamati 180 CV non c'erano, il grosso motore da 4,5 litri con albero a camme in testa poteva spingere le due tonnellate e mezzo fino a 160 km/h.





Primi passi verso la costruzione integrata. La 16 CV Armstrong Siddeley del 1939 (*sopra*) aveva lo châssis separato, sospensioni tradizionali e freni meccanici, e anche il cambio a preselettore che la marca montava di serie fin dal 1932. La « struttura con pavimento sigillato, ermetico ai gas di scarico » era però qualche cosa di più, visto che conferiva l'ulteriore rigidità di una sezione scatolata alla quale era imbullonata la carrozzeria. Ufficialmente fu la prima vettura della Armstrong Siddeley non fornita come châssis ai carrozzieri specializzati. Progettata come berlina cinque posti da 110 km/h destinata alla produzione di grande serie, era arrivata a sole 950 unità quando scoppiò la guerra.

L'ossatura di una delle prime strutture integrate (*a sinistra*), la 1196 cc Lancia Augusta del 1933, è interessante perché rivela una notevole robustezza. Altrettanto interessante è un accorgimento utilizzato per risparmiare spazio e peso, e apprezzato dai costruttori europei di utilitarie (fra cui la Triumph): l'assenza del montante centrale nelle fiancate delle berline quattro porte. Facilitava l'entrata e l'uscita, ma col tempo diventava fonte di una terribile rumorosità e provocava lo svergolamento delle porte, con la conseguente difficoltà della loro chiusura. Anche gli spifferi allora diventavano un problema.

Cortesie incorporate. Il sistema Bijur di lubrificazione automatica dello châssis (*sopra a destra*), qui quello di una Rover del 1934, era arrivato in Europa dagli Stati Uniti nei primi anni Trenta. Il serbatoio era facilmente accessibile, e il sistema era azionato mediante quell'utile riserva di energia costituita dalla depressione del condotto di ammissione. Con questo elaborato sistema di spruzzatori dosatori, l'ingrassatore a pistola serviva soltanto per raggiungere i punti più scomodi come le scanalature dell'albero motore e i mozzi delle ruote posteriori. Purtroppo i sottili tubi col tempo si intasavano, e d'altra parte le vetture degli anni Trenta si trovarono costrette a percorrere più cammino di quanto era stato previsto: non di rado, negli ultimi anni di vita, l'impianto automatico era diventato completamente inservibile.

rollava e beccheggiava in modo sconcertante, mentre una brusca frenata le faceva « piegare le ginocchia » in un inchino pazzesco. (Un ricorso alle barre ditorsione su qualche modello successivo della General Motors avrebbe dovuto contrastare questa tendenza, ma in realtà non faceva altro che invertire il fenomeno facendo sollevare il muso in frenata!) Altri sistemi a forcella oscillante del tipo a quadrilatero articolato andavano molto meglio, ma gli americani rimasero scettici. La Chevrolet, per esempio, fino al 1940 dovette mantenere in catalogo l'assale rigido da montare a richiesta.

Non che i progettisti europei potessero disinteressarsi delle strade brutte. I più impegnati nel campo delle sospensioni sofisticate erano i cecoslovacchi e i tedeschi: i primi perché alle prese con strade in pessime condizioni e i secondi perché disperatamente alla ricerca di un qualche successo nelle esportazioni. I mercati più importanti per la Germania erano l'Europa centrale e quella orientale, la Scandinavia e il Sudafrica, tutti paesi con una rete stradale molto arretrata. I progettisti europei inoltre si occupavano seriamente della tenuta di strada, e infatti i migliori sistemi a barra di torsione, soprattutto quelli della BMW e della Citroën, conferivano un'ottima tenuta in tutte le condizioni di fondo. Le sospensioni Lancia a manicotto si erano dimostrate valide fin dal 1922 e altrettanto buone erano le tradizionali sospensioni a molloni elicoidali delle prime Fiat Millecento, anche se troppo sensibili alla pressione dei lneumatici. Una costante delle migliori progettazioni europee era quella di mantenere le ruote il più possibile vicino ai vertici del quadrilatero di base, ottenendo una migliore distribuzione del carico.

Le sospensioni indipendenti furono per lungo tempo impiegate soltanto in Germania, Austria e Cecoslovacchia; altrove il conservatorismo e il loro costo ragguardevole ne impedivano l'adozione. Di fatto, il nuovo sistema non poteva essere adattato a uno châssis preesistente. Anche l'avveniristica Austro-Daimler della fine degli anni Venti, che combinava un assale rigido anteriore e sospensioni indipendenti posteriori, aveva dovuto far ricorso a un nuovo telaio a longherone centrale tubolare progettato da Karl Rabe. Inoltre lo schema a semiassi oscillanti allora di moda aveva le sue limitazioni: spesso si rivelava incapace di assorbire adeguatamente le ondulazioni della strada, e questo inconveniente poteva ben essere trascurato da una Mercedes-Benz granturismo dell'epoca, con il suo tranquillo motore a valvole laterali, ma diventava un problema gravissimo se si aveva a che fare con un otto cilindri sovralimentato da 180 CV. È significativo il fatto che le sospensioni posteriori indipendenti sarebbero diventate una delle vittime della generale inflazione degli anni Settanta.

I telai a longherone centrale tubolare potevano andar bene per le nuove sospensioni in voga in Germania, ma gli châssis tradizionali, erano assolutamente inadatti. È anche per questo motivo che la filosofia costruttiva dei telai si era modificata dagli anni Venti e molti di quelli comparsi negli anni Trenta erano dotati di telaietti supplementari per il motore e il cambio di velocità. La crociera di rinforzo a mezzo scafo fu probabilmente la più importante eredità tecnica della prima Cord, la L 29 del 1929, e anche se si vide in giro qualche mostruosità (la Hornet e la Scorpion non furono certo i soli esempi di progettazione raffazzonata negli anni della depressione), nel 1935 era molto comune vedere crociere di vario tipo, sostenute da elementi laterali scatolati di notevole profondità. Sulle vetture più pesanti non era raro trovare una struttura supplementare dietro il cambio anche se la tendenza a disporlo in blocco col motore rese poi inutile questo accorgimento. Il vecchio problema della deformazione dello châssis, che provocava rotture dei condotti della benzina e contribuiva al disfacimento delle carrozzerie, era ormai un ricordo e si manifestava soltanto quando la struttura veniva sovraccaricata, oppure quando i suoi elementi venivano alleggeriti troppo. Le Morris Eight del periodo 1935-38 costituirono un esempio ragguardevole di questo tipo di errore.

Stranamente, il sistema di lubrificazione centralizzata dello châssis, comune in modelli di lusso e di classe media degli anni Trenta, non sopravvisse a lungo dopo la guerra. Premere un pedale sul pavimento ogni 100 o 200 chilometri sarebbe stato molto più pratico di una complessa operazione di ingrassaggio dei singoli punti (e molto meno costoso che pagare qualcuno per farlo), ma, per avere successo, un dispositivo ausiliario deve essere affidabile oltre che utile, e i sistemi di lubrificazione centralizzata non lo erano. E così, non appena furono disponibili snodi sigillati e giunti con regolazione automatica del gioco, questi sistemi scomparvero dalla scena.

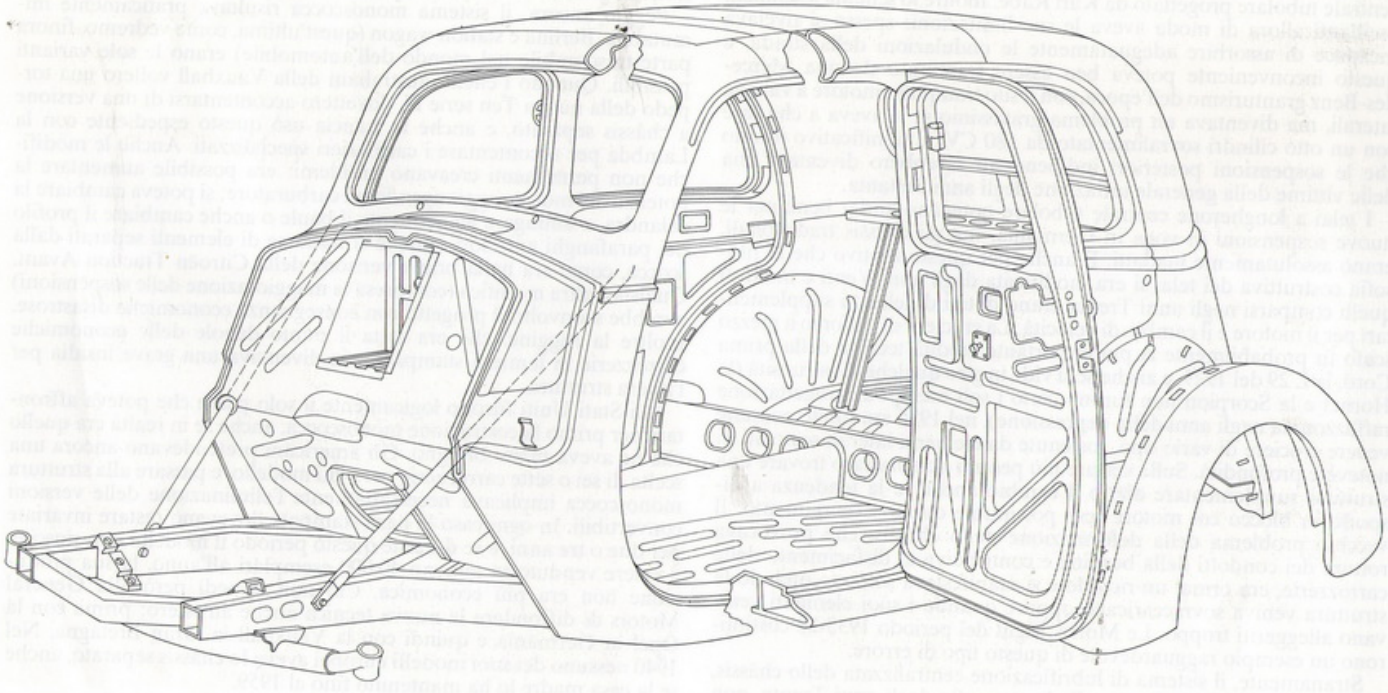
La costruzione integrata di châssis e scocca divenne un problema di attualità nella seconda metà del decennio. L'integrazione riguardava particolarmente gli stilisti, i cui tentativi però erano troppo spesso delle semplici variazioni sul tema proposto dai progettisti, specialmente in questioni come l'accessibilità al vano motore e il disegno della plancia. In ogni caso, qualunque fosse l'aspetto della macchina (per esempio modelli come la Cadillac Sixty Special del 1938 non rappresentavano niente di nuovo), questa era composta essenzialmente da uno châssis completo degli organi meccanici progettato dagli ingegneri e unito a una scocca disegnata dagli stilisti. Anche se l'industria dei carrozzieri era avviata verso il declino, molti vecchi costruttori di châssis (Rolls-Royce, Maybach e Alvis, per esempio) non costruivano anche le scocche, e il loro intervento per quanto riguardava quello che andava sullo châssis si limitava al diritto di rifiutare la garanzia quando il peso della carrozzeria superava quello stabilito.

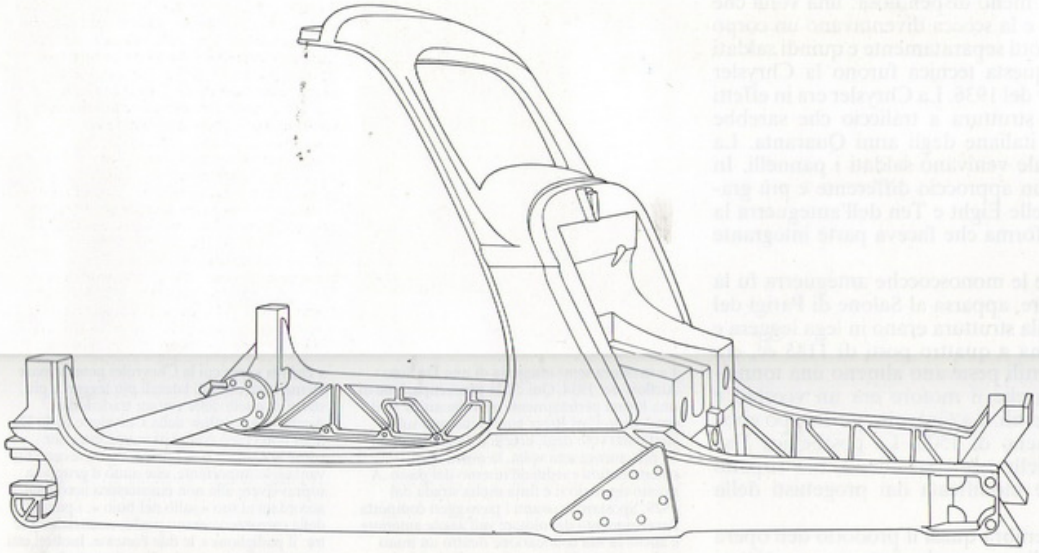
A livelli meno specializzati, naturalmente, un costruttore doveva provvedere anche alla scocca, e in questo caso il sistema integrato presentava i suoi vantaggi. Il più importante era la robustezza strutturale: la Chrysler e la Citroën gettarono delle automobili giù da dirupi per pubblicizzare i vantaggi del nuovo metodo costruttivo, e la Morris organizzò una serie di incidenti fra vetture radiocomandate per dimostrare che la Ten del 1939, una berlina a struttura integrata, era più robusta di quella a châssis separato venduta nel 1938. D'altra parte la conversione della produzione a questi metodi comportava investimenti molto elevati che si potevano ammortizzare soltanto con una produzione in grande serie e per un periodo sufficientemente lungo.

Peggio ancora, il sistema monoscocca risultava praticamente immutabile. Berlina e station wagon (quest'ultima, come vedremo, finora parte trascurabile nel mondo dell'automobile) erano le sole varianti possibili. Quando i clienti australiani della Vauxhall vollero una torpedo della nuova Ten serie H, dovettero accontentarsi di una versione a châssis separato, e anche la Lancia usò questo espediente con la Lambda per accontentare i carrozzieri specializzati. Anche le modifiche non permanenti creavano problemi: era possibile aumentare la potenza del motore aggiungendo un carburatore; si poteva cambiare la calandra, o allungare leggermente il baule o anche cambiare il profilo dei parafanghi anteriori, purché si trattasse di elementi separati dalla scocca, come era nella prima versione della Citroën Traction Avant. Qualsiasi altra modifica (compresa la maggiorazione delle sospensioni) avrebbe sconvolto il progetto con conseguenze economiche disastrose. Inoltre la ruggine, che era stata il punto debole delle economiche carrozzerie in lamiera stampata, ora diventava una grave insidia per l'intera struttura.

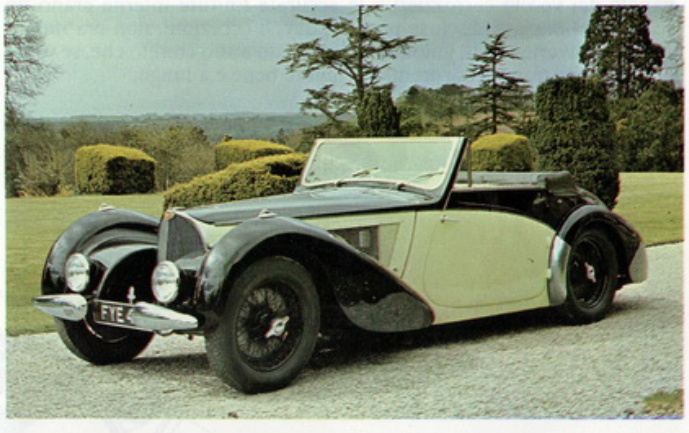
Gli Stati Uniti furono logicamente il solo paese che poteva affrontare per primo la costruzione monoscocca, anche se in realtà era quello che ne aveva meno bisogno. Gli americani pretendevano ancora una scelta di sei o sette carrozzerie per ogni modello, e passare alla struttura monoscocca implicava necessariamente l'eliminazione delle versioni convertibili. In ogni caso le parti stampate dovevano restare invariate per due o tre anni, e se durante questo periodo il modello non riusciva a essere venduto in almeno 40.000 esemplari all'anno, la sua produzione non era più economica. Ciò non impedì però alla General Motors di diffondere le nuova tecnica anche all'estero: prima con la Opel in Germania e quindi con la Vauxhall in Gran Bretagna. Nel 1940 nessuno dei suoi modelli europei aveva lo châssis separato, anche se la casa madre lo ha mantenuto fino al 1959.

La struttura integrata. La Vauxhall H del 1938 (*sotto*), particolarmente robusta, costituisce un ottimo esempio. Trattandosi di una vettura a trazione posteriore, si è resa necessaria una traversa posteriore di rinforzo, mentre un ulteriore irrobustimento è stato conferito mediante nervature nella parte inferiore che contribuiscono anche a eliminare la rumorosità. Il disegno serve anche per illustrare il catastrofico effetto della corrosione, specialmente sul pianale e sui passaggi ruote, ma quando un modello restava in produzione abbastanza a lungo, il sistema era conveniente. La forma della Vauxhall H restò invariata per dieci anni, e il tipo L (1948-51) non fu molto diverso. Con la trazione anteriore non c'era ovviamente bisogno di rinforzo posteriore, e la Amilcar Compound di J.A. Grégoire (*pagina a fronte, in alto*), una sensazionale novità dei Saloni del 1937, utilizzava leghe leggere per abbassare ulteriormente il peso. I corti elementi laterali comprendevano i sottoporta ed erano collegati al frontale mediante una semplice traversa, mentre anche il parafiamma faceva parte della struttura, alla quale era incorporato insieme con i montanti del parabrezza. Purtroppo la vettura arrivò un po' troppo tardi: ne erano state vendute meno di settecento quando la Francia capitolò.





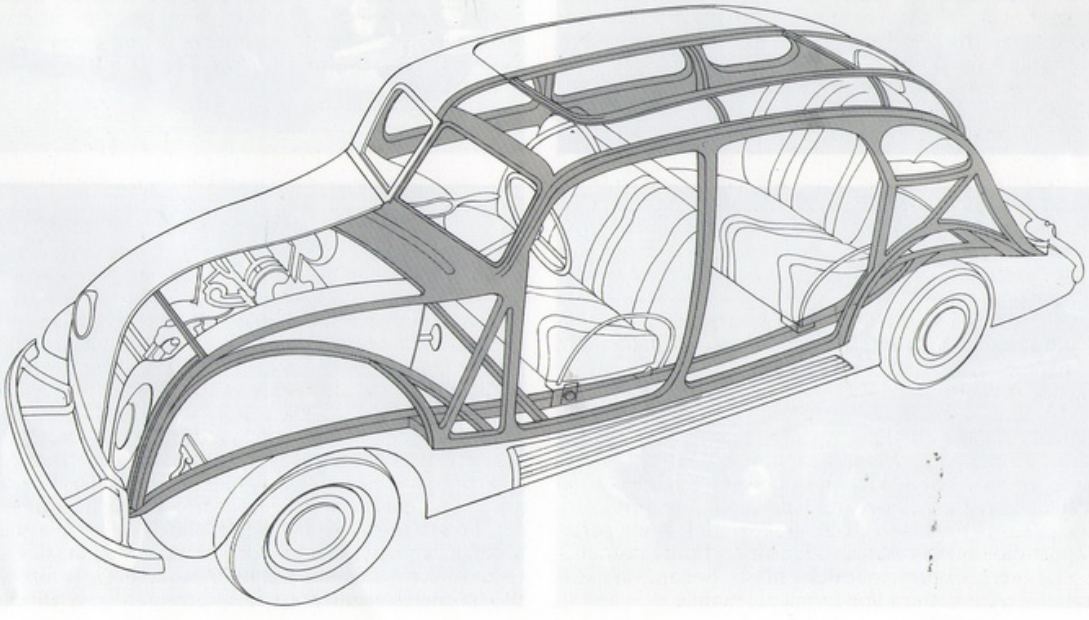
La carrozzeria nella struttura integrata. La britannica Morris Ten del 1939 (*pagina a fronte, in alto*), la tedesca Hanomag 1300 (*in basso a sinistra*) e la Nash 600 presentata nel 1941 (*in basso a destra*) erano a trazione posteriore, mentre nella Amilcar Compound del 1938 (*in centro a sinistra*) la trazione era anteriore. Nonostante l'altezza limitata e l'assenza di predellini, la bellezza della Amilcar è rovinata dall'anonima griglia stile americano, mentre nell'aspetto della Morris e della Nash non c'è niente che suggerisca metodi non tradizionali di costruzione. La forma a goccia della Hanomag, invece, deve molto alle alte velocità di crociera possibili sulle nuove *Autobahnen* tedesche. La Nash è, fra l'altro, l'ultima versione dell'originaria serie 60, benché soltanto la griglia differisca sostanzialmente da quella delle prime vetture. Tutt'altra cosa, naturalmente, è la Bugatti 57 S del 1938 (*in centro a destra*), l'assoluta antitesi di un'economica scatola di latta, classica e fuoriserie al massimo grado e appena adesso dotata di freni idraulici. Era anche la macchina « da strada » più veloce che uno potesse comprare a quei tempi.



La costruzione semi-integrata era meno dispendiosa: una volta che la vettura era assemblata, lo châssis e la scocca diventavano un corpo unico, ma i due elementi erano prodotti separatamente e quindi saldati o imbullonati. Esempio tipico di questa tecnica furono la Chrysler Airflow del 1934 e la Lincoln Zephyr del 1936. La Chrysler era in effetti un'interessante anticipazione della struttura a traliccio che sarebbe diventata la regola per le sportive italiane degli anni Quaranta. La carrozzeria era una gabbia alla quale venivano saldati i pannelli. In Gran Bretagna la Austin sviluppò un approccio differente e più graduale alla soluzione monoscocca: nelle Eight e Ten dell'anteguerra la carrozzeria era saldata a una piattaforma che faceva parte integrante dello châssis vero e proprio.

Forse il tipo più avanzato di tutte le monoscocche anteguerra fu la Amilcar Compound di J. A. Grégoire, apparsa al Salone di Parigi del 1937: tutte le parti non essenziali della struttura erano in lega leggera e così il peso della vettura, una berlina a quattro posti di 1185 cc, era limitato a 800 kg, mentre modelli simili pesavano almeno una tonnellata. Risultato notevole se si pensa che il motore era un vecchio e pesante quattro cilindri a valvole laterali. La Grégoire purtroppo ebbe vita breve e ne furono costruite meno di 1500. La postbellica Dyna-Panhard fu la più conosciuta delle sue discendenti, ma rispetto all'antenata era stata notevolmente modificata dai progettisti della Panhard.

L'automobile degli anni Trenta sembra quasi il prodotto dell'opera di parsimoniosi ragionieri convinti di avere a che fare con proprietari deficienti. L'eccesso di cromature non poteva sostituire il lavoro artigianale dei vecchi carrozzieri e le accurate finiture interne erano un ricordo del passato. Escluse poche lodevoli eccezioni, non era un'automobile divertente da guidare, ma va detto a suo credito che, se usata a dovere, funzionava sorprendentemente bene e a lungo.



La struttura semi-integrata di una De Soto Airflow del 1934. Qui c'è la preoccupazione di una forma perfettamente aerodinamica — il progettista Carl Breer basò il disegno sullo studio del volo degli uccelli e degli aeroplani — più, ancora una volta, la necessità di sistemare tutti i sedili all'interno del passo. A questo riguardo si è fatta molta strada dal 1929. Spostare in avanti i passeggeri comporta l'avanzamento del motore sull'assale anteriore, e anche la sua collocazione dentro un muso inclinato con alti paraurti aerodinamici che richiedono un cofano a coccodrillo. Inoltre comporta il montaggio del radiatore in posizione laterale, un'idea molto discutibile. Quello che è più interessante è la struttura a barre d'acciaio, di fatto una sorta di gabbia sulla quale si appoggiavano i pannelli. Questa assorbiva una parte dello sforzo dello « châssis », per cui la Chevrolet poteva usare elementi strutturali laterali più leggeri e più stretti di quelli delle vetture tradizionali. Anche se le Airflow della Chrysler e della De Soto non erano completamente integrate come le Citroën o le Lancia, esse avevano un vantaggio importante, che aiutò il gruppo a sopravvivere alla non entusiastica accoglienza accordata al suo « salto nel buio »: i pannelli della carrozzeria erano pochi, essenzialmente tre: il padiglione e le due fiancate. Inoltre, essi potevano essere standardizzati per tutta la gamma Airflow. Si anticipavano le tendenze future, limitando le principali differenze fra la Chrysler e la De Soto — sia dal punto di vista dimensionale sia per i particolari stilistici — alla sezione di lamiera del frontale dal parabrezza in avanti.

3 Le carrozzerie: bellezza e altro

Vista nel suo insieme, anche la storia della carrozzeria negli anni Trenta si riduce al consolidamento di innovazioni precedenti.

Di veramente nuovo, è chiaro, non ci fu niente. Gli stilisti — anche se non ancora sotto questo nome — esistevano già molto tempo prima che Lawrence P. Fisher assumesse il disegnatore Harley Earl alla General Motors, nel 1926. La struttura portante, in fondo, era vecchia quanto l'automobile stessa: molte carrozze a cavalli erano infatti prive di un vero e proprio châssis. Ciò che accadde negli anni Trenta (e molto più largamente negli anni appena successivi alla seconda guerra mondiale) fu che il lavoro del progettista dello châssis e quello del disegnatore della carrozzeria si integrarono per produrre una nuova generazione di automobili.

Come abbiamo visto, le vere e proprie strutture monoscocca erano ancora abbastanza poco diffuse. C'era la tendenza a farle sembrare numerose appiccicando questa etichetta ad automobili, come per esempio la DKW, il cui progetto era caratterizzato dalla presenza di un telaio molto semplificato. I principali sostenitori del nuovo indirizzo furono le due filiazioni europee della General Motors (Vauxhall e Opel), la Citroën in Francia, la Lancia in Italia e la Hanomag in Germania. La Amilcar di J. A. Grégoire fu costruita in pochissimi esemplari, mentre la Morris e la Renault stavano ancora facendo i primi tentativi (ciascuna aveva una vettura di questo tipo in una vasta gamma di modelli a struttura tradizionale). Per quanto riguarda l'ultima Hillman Minx, presentata alla vigilia della guerra, per qualche anno i suoi clienti principali sarebbero stati i combattenti alleati.

L'integrazione stilistica aveva comunque fatto grandi progressi a partire dal 1920 ed era destinata a fare passi da gigante fra il 1930 e il 1942. Se prendiamo la Cadillac della General Motors come campione (e in realtà lo era in molti sensi), si può fare un paragone interessante fra la Eight serie 353 del 1930 e la Sixty Special di appena nove anni dopo. A giudizio degli storici e dei collezionisti, la prima era bellissima mentre la seconda rappresentava soltanto una fase ulteriore nello sviluppo stilistico della casa di Detroit. Lo storico Maurice D. Hendry fa però una distinzione più raffinata definendo « eleganti » le automobili dei primi anni Trenta e « funzionali » le altre.

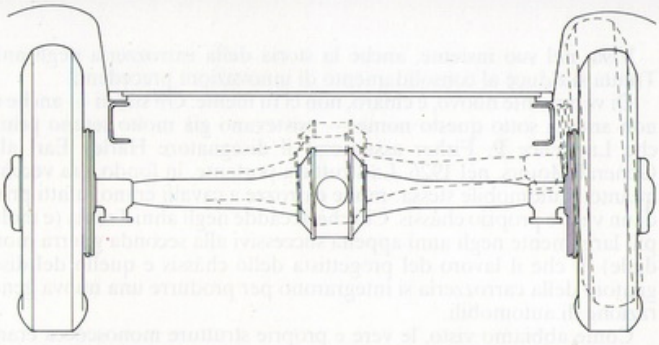
Si dica quello che si vuole, l'auto del 1930 era ancora l'unione, sia pure bene equilibrata, di uno châssis e di una carrozzeria. L'integrazione era limitata al cofano e alla linea di cintura, anche se talvolta i parafanghi — con l'immancabile alloggiamento per la ruota di scorta — si raccordavano (come nel caso, poniamo, di una berlina Fleetwood Madame X) con il parabrezza inclinato. Radiatore, paraurti, proiettori, predellini e ruote di scorta restavano elementi separati. Il baule portabagagli era un'appendice indecorosa; la rudimentale, brutta rastrelliera pieghevole posteriore, la disperazione dello stilista. Soltanto la Packard riusciva sempre a cavarne fuori una forma accettabile.

Prendiamo ora la Sixty Special e confrontiamone l'aspetto con quello della Eight serie 353. Scomparso l'intransigente radiatore, soppiantato da una griglia cromata che si raccorda con la linea dei parafanghi anteriori. I proiettori sono già incassati nei parafanghi e i predellini sono quasi scomparsi. Il bagaglio ha più spazio a disposizione ed è sistemato in un prolungamento posteriore della carrozzeria, che forma una linea continua salvo un baule sporgente incorporato a vantaggio dell'abitabilità posteriore. I paraurti sono ancora completamente indipendenti, ma si capisce che da un momento all'altro possono diventare parte integrante del frontale (e infatti succederà nel 1942). Quanto alla ruota di scorta, il cliente può sempre chiedere la sistemazione esterna laterale, se vuole, ma in genere preferisce utilizzare un po' dello spazio dell'ampio portabagagli. Piaccia o non piaccia, le ruote a raggi sono state sostituite da quelle a disco di lamiera, più facili da pulire e assolutamente affidabili ora che il progresso tecnologico ha eliminato la caratteristica rumorosità delle vecchie Michelin montate sulle Citroën del 1919 e su alcune altre loro contemporanee.

Nelle due Cadillac prese in esame, la separazione fra châssis e carrozzeria è più netta che in molte concorrenti. Eppure l'aspetto generale è più unitario di quello, tanto per fare un esempio, della più moderna Morris Ten a carrozzeria portante con i proiettori separati e i parafanghi di forma tradizionale. Dal 1914 ne abbiamo fatta di strada!

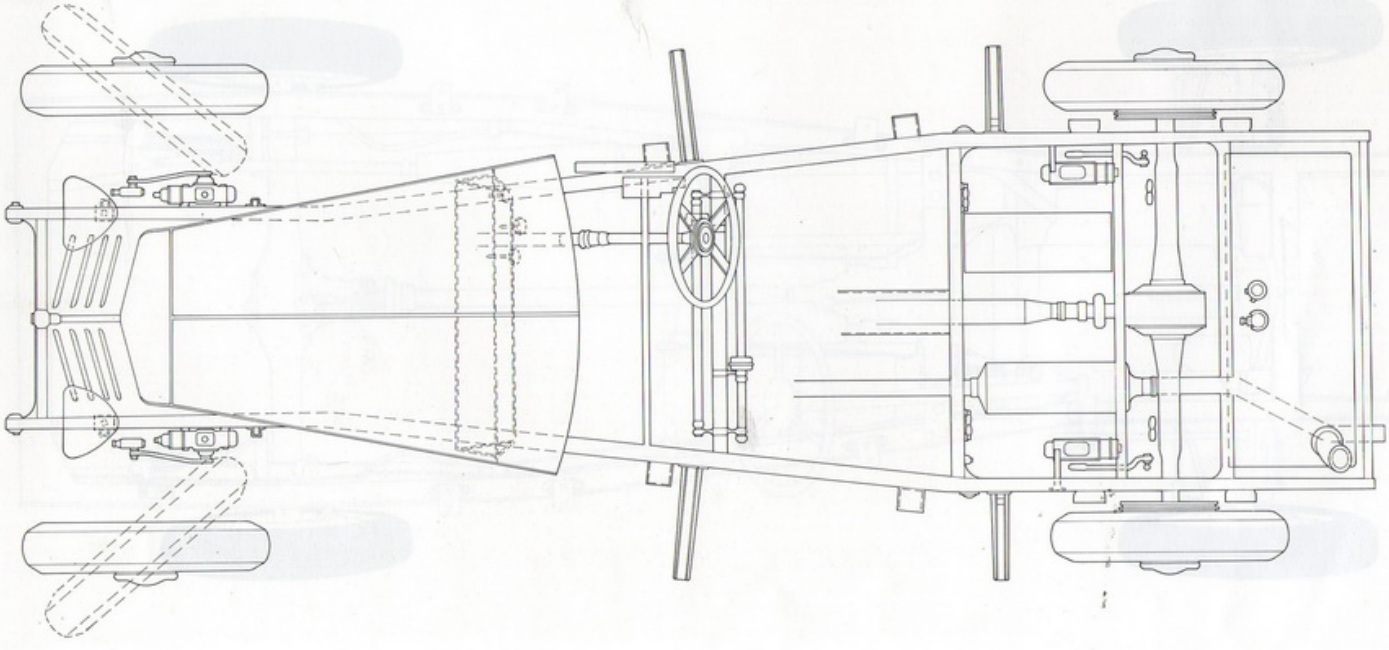
Alle origini, naturalmente, un costruttore di automobili era un fabbricante di châssis che magari non si preoccupava affatto delle carrozzerie. Fino al 1910 la Renault ne costruì pochissime, e forse addirittura nemmeno una, mentre la Fiat preferiva acquistarle da altri, anche se le sue torpedo erano di produzione standard. La Mercedes costruiva le proprie carrozzerie a Sindelfingen, in uno stabilimento separato da quello principale di Stoccarda. La Austin costituiva un'eccezione, e già nel 1908 proclamava: « Tutta l'automobile è costruita nella nostra fabbrica, dove, con l'ausilio degli impianti più moderni e più efficienti, possiamo montare tutti i tipi di carrozzeria che l'acquirente desidera. » La Austin era anche disposta a «mandare un carrozziere della casa a parlare con chiunque non sia in grado di far visita agli stabilimenti, offrendogli la sua consulenza »: una disponibilità addirittura eccessiva, visto che il catalogo già consentiva la scelta fra un roadster, sette phaeton e cinque versioni del modello tradizionale.

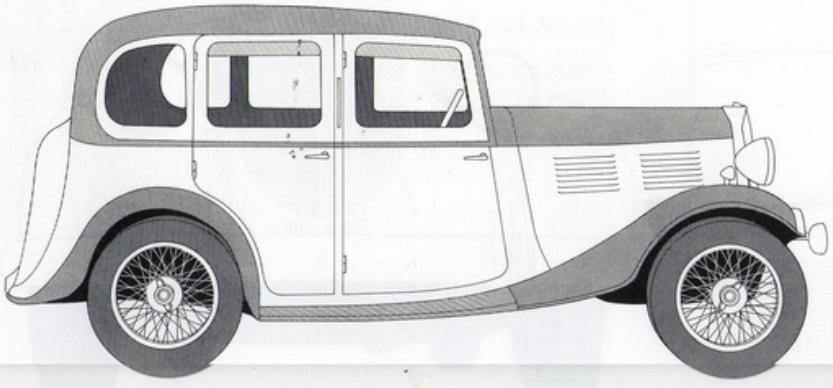
In effetti la Austin costruiva carrozzerie fuoriserie perché se lo poteva permettere. È difficile immaginare che Herbert Austin potesse carrozzare uno châssis della concorrenza, anche se qualche volta lo fece per il costruttore che aveva la fabbrica vicino alla sua, la Lanchester Motor Company. Questa concezione « separatista » sarebbe sopravvissuta anche all'influenza unificatrice degli stilisti. I costruttori del 1920 si interessavano poco delle carrozzerie, e quelli che vennero dopo

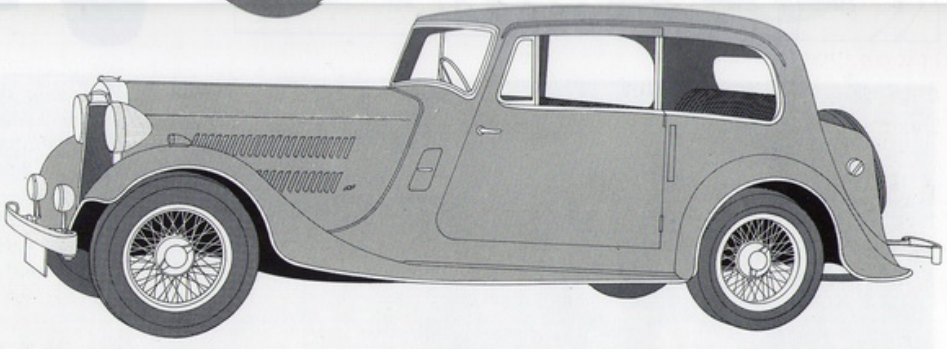


La Morris Ten del 1934 (*in alto a sinistra*) e la Rover del 1938 (*in centro a sinistra*), di pari potenza, si somigliavano molto perché avevano la carrozzeria della stessa marca. Le berline più economiche della Rover, come quasi tutte quelle della Morris, erano carrozzate dalla Pressed Steel di Oxford. La Rover era una vettura di qualità, che richiedeva molta più manodopera e costava 248 sterline, 70 più della Morris. Soltanto nel 1938 la Morris sarebbe passata alla distribuzione a valvole in testa con aste e bilancieri che invece tutte le Rover avevano dal 1929. Stranamente, però, i freni idraulici li aveva la Morris, mentre la Rover sarebbe rimasta con i freni meccanici a tiranti rigidi fino a un bel po' dopo la guerra.
La Jaguar 3 litri e mezzo (*in basso*) in realtà è un modello del 1947, ma i miglioramenti del dopoguerra sono minimi e in questa fotografia non si vedono: le forme disegnate da William Lyons erano senza età, proprio come le contemporanee berline sport della Rover (carrozzate in casa), e anche meglio proporzionate. Aveva una velocità massima di 145 km/h, una confortevole velocità di crociera di 130 km/h e un motore che durava oltre 160.000 km ma beveva notevolmente (quasi 18 litri per 100 km). Che la Cadillac 75 limuosine del 1938 (*in alto a destra*) consumasse anche di più importava poco agli acquirenti. Qui c'erano tutte le ultime raffinatezze, comprese le sospensioni anteriori indipendenti a mollone elicoidale (tutte le Jaguar costruite prima del 1948 avevano gli assali rigidi) e il caratteristico nuovo cambio al volante. Il passo di 360 cm ne faceva una otto posti.

La Bentley sotto il controllo della Rolls-Royce, nel 1934. Non è molto corretto dire che questa 3 litri e mezzo (*a destra*) carrozzata sedanca coupé quattro posti è una Rolls-Royce 20/25 elaborata, anche se è vero che il motore è una versione a due carburatori del Royce e il cambio a quattro marce soncronizzate con leva a destra è un autentico Derby, come i famosi freni meccanici servoassistiti. Le prestazioni erano di una classe completamente diversa: mentre la 20/25 aveva una velocità massima di 112 km/h, la 110 CV Bentley toccava i 145 e consumava appena 14 litri per 100 km. Il costruttore aveva preparato un disegno (*pagina a fronte, in centro a destra*) per indicare ai carrozzieri — nella miglior tradizione Rolls-Royce, non esistevano carrozzerie della casa — i giochi consentiti fra il ponte e il sedile posteriore e fra le ruote e i relativi passaggi. La normativa era rigorosa: le istruzioni allegate specificavano che se si voleva prevedere l'uso di catene da neve bisognava calcolare uno spazio extra (12,5 mm) al passaggio ruota. Sempre per i carrozzieri era disegnata la pianta dello châssis (*sotto*), particolarmente interessante perché mette in evidenza tutto lo spazio che si sprecava con il classico schema a cofano lungo. Il passo è di 320 cm (15 meno di quello della Rolls-Royce 20/25), ma, benché i 240 cm riservati alla carrozzeria non comprendano il baule, in realtà bisogna toglierne 35 per il parafiamma. Si vede chiaramente anche la posizione del motore molto arretrata sul telaio.







È difficile accorgersi che queste due automobili hanno essenzialmente lo stesso châssis e la stessa meccanica, e che la classica berlina è un vero modello « sport ». Certo che nel 1935 gli acquirenti delle vetture che la Avion carrozzava per la Standard dovevano avere un po' meno pretese, e in effetti la 16 CV Waymaker berlina a due porte (*sotto*) manca del fascino che caratterizzava le creazioni dei fratelli Jensen nel 1931-32. Lo stile del 1935 è però efficace, e migliorato dal cofano più lungo del modello a sei cilindri. La Standard (*a sinistra*) è una 10/12 di soli 1608 cc. Per quanto riguarda il bagaglio, ci si trovava un po' meglio con la due porte, che aveva la ruota di scorta montata all'esterno del baule; nella 10/12, invece, il piccolo baule era tutto occupato dalla ruota di scorta, e chi aveva bisogno di spazio abbassava lo sportello e lo usava come pianale.

affidarono di buon grado ad altri gran parte di quanto era evidentemente di loro stretta responsabilità.

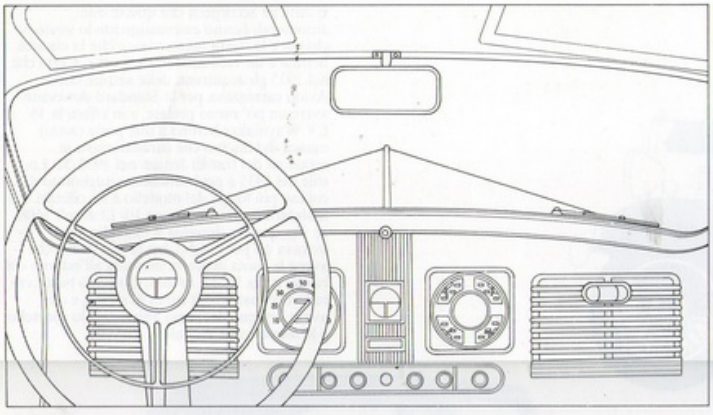
Nel campo delle sportive di lusso, invece, la carrozzeria era molto importante, chiunque la producesse. W.O. Bentley, i Lyle della famosa Invicta e più ancora Gabriel Voisin erano capaci di stracciare il certificato di garanzia se l'automobile finita risultava troppo pesante. Voisin criticava i roadster di stile americano in termini brutali e usava dire che una vettura senza portabagagli era « un fucile senza cartucce ». Ma anche negli anni Trenta una carrozzeria « della casa » non era granché migliore di quelle costruite in serie secondo le specifiche approvate dalla casa stessa e vendute con la garanzia del costruttore dello châssis. Le carrozzerie più economiche della General Motors uscivano dalla Fisher Division mentre il settore specializzato della Fleetwood si occupava delle costose Cadillac e La Salle. La Ford ricorse massicciamente a carrozzieri « commerciali » come Briggs e Murray: nel 1936 il primo si aggiudicò il 62% delle forniture Ford, con il 22% a Murray e quasi tutto il resto a Budd di Philadelphia. Altri importanti clienti di Briggs erano la Chrysler (che l'avrebbe poi assorbito), la Graham, la Hudson e la Packard. I carrozzieri americani erano completamente indipendenti dall'industria automobilistica, come del resto alcuni di quelli britannici, per esempio Charlesworth e Carbodies. Anche negli anni successivi i carrozzieri avrebbero mantenuto questa indipendenza, sia pure con qualche eccezione: per esempio la Nash avrebbe risolto drasticamente il problema delle carrozzerie acquistando il proprio maggior fornitore, Seaman di Milwaukee.

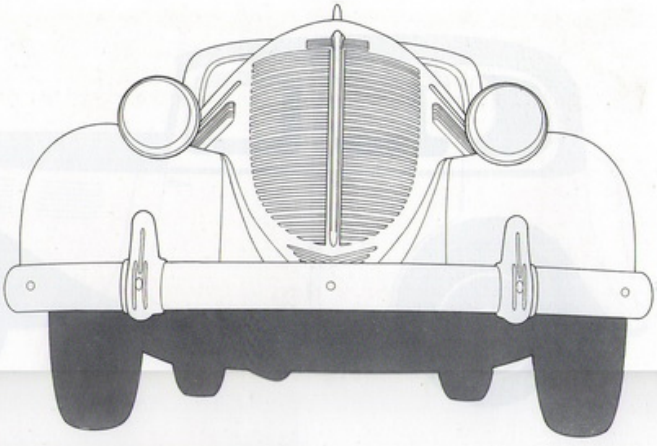
I carrozzieri commerciali più importanti erano ovviamente attrezzati per le produzioni di grande serie. Il contratto stipulato da Murray nel 1935 per la fornitura del coupé della Ford poteva sembrare un magro affare rispetto a quello di Briggs per le berline, ma quell'anno la Ford avrebbe prodotto quasi un milione di coupé, vale a dire cento unità per ogni ora lavorativa. Tale situazione richiedeva anche un'altra garanzia. Il costruttore dello châssis doveva anche riuscire a vendere la vettura, pena l'immediato disastro. E il disastro sarebbe arrivato con la conversione dei carrozzieri alla costruzione monoscocca.

Per chi si limitava alle piccole serie si ponevano problemi diversi. Il costruttore dello châssis poteva aver voglia di ampliare il proprio catalogo, ma come farlo quando il modello supplementare aveva un potenziale di forse cento unità di fronte alle 25.000 di quello in produzione? Attrezzare la propria fabbrica con gli impianti di stampaggio necessari era molto rischioso, e più rischioso ancora sarebbe stato appaltare il lavoro a uno dei grossi specialisti dello stampaggio. Inoltre a quei tempi le scocche erano interamente d'acciaio, con livelli d'ammortamento piuttosto alti, per cui la serie minima conveniente era di almeno 10.000 vetture da produrre in non più di tre anni.

E così incontriamo la nuova categoria dei carrozzieri « della casa ». Le case tedesche facevano fare i loro cabriolet da Deutsch, Drauz, Gläser e Karmann, e quelle britanniche da Salmons-Tickford, che negli anni Trenta avrebbe costruito tutti i cabriolet di serie di BSA, Daimler, Hillman, Lanchester, MG, Rover, Standard, Triumph, Vauxhall e Wolseley. In Italia la Fiat ricorreva, fra gli altri, a Garavini e a Viotti.

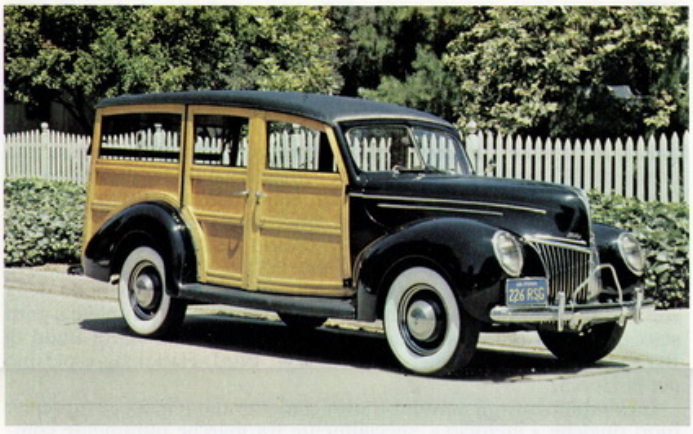
La Vauxhall rappresenta forse l'esempio più tipico della politica degli anni Trenta per quel che riguarda le carrozzerie. È anche interessante notare che si trattava di una delle poche case che avevano completato con successo la trasformazione da una produzione semiartigianale a quella di grande serie. Quando fu acquistata dalla General Motors, nel 1925, la fabbrica non riusciva nemmeno a realizzare la produzione potenziale di appena 1500 vetture all'anno, mentre nel 1939 era in grado di produrne 40.000, traguardo che avrebbe senz'altro raggiunto se non ci fosse stata la guerra. Prima di convertirsi al sistema monoscocca si vantava della grande varietà dei propri modelli. Per la verità, negli stabilimenti di Luton produceva soltanto le nor-

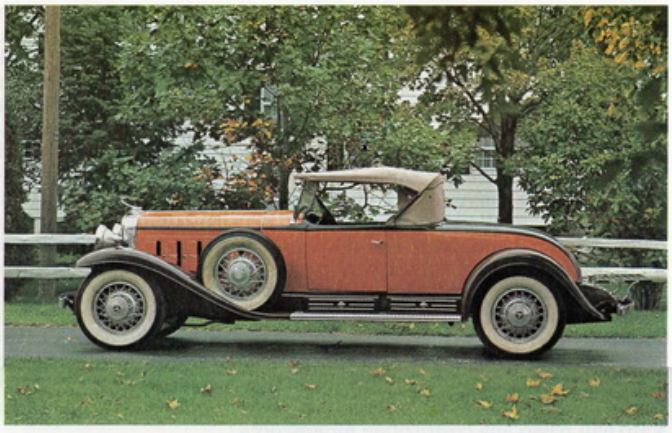


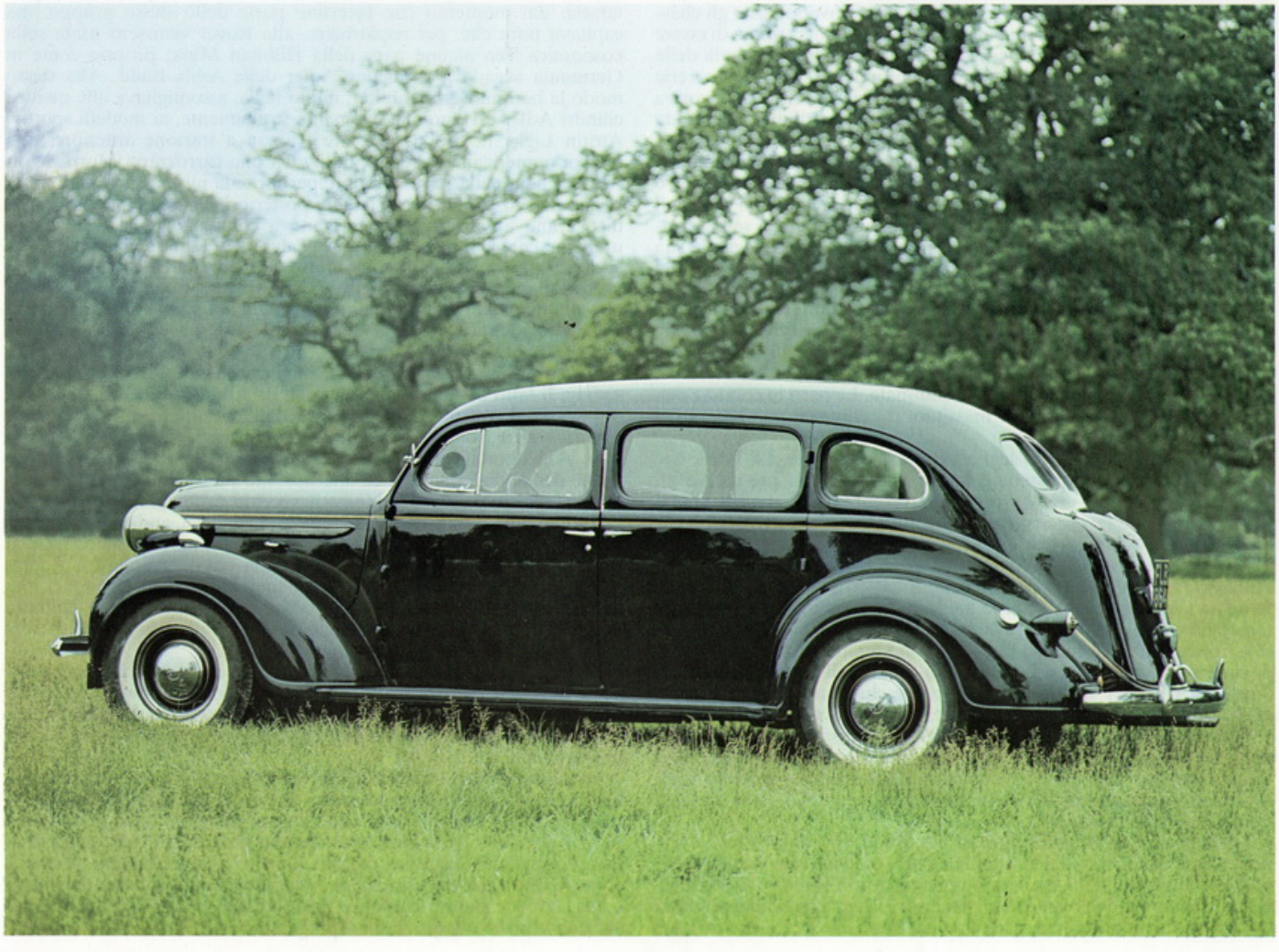


La Chrysler Imperial Eight del 1938 segna il trionfo quasi assoluto dello styling, anche se almeno la plancia (*in alto a sinistra*) contiene strumenti di forma riconoscibile. La divisione di uno strumento in quattro settori (amperometro, indicatore di livello del carburante, indicatore di pressione dell'olio, termometro dell'acqua) era un accorgimento usato molto spesso in quel periodo per risparmiare spazio, preferibile al sistema adottato più tardi (un indicatore di livello del carburante e tre luci spia al posto degli altri strumenti). Il frontale (*in alto a destra*) rispecchia i motivi a barre orizzontali ai quali i costruttori americani si erano affezionati nel 1937-38. Ovviamente in Gran Bretagna il ramo locale della General Motors, cioè la Vauxhall, fu il pilastro dell'industria britannica delle carrozzerie. La quattro posti sport Light Six Stratford tipo AS del 1933-34 carrozzata dalla Whittingham e Mitchel di Londra (*in basso*) era molto bella e costava soltanto una trentina di sterline più di una berlina di serie. Il carrozziere non si lasciò sedurre dal richiamo un po' snob delle ruote di scorta laterali e riuscì a dare l'impressione di una maggior lunghezza prolungando il cofano fin sotto il parabrezza.

La Cadillac sedici cilindri roadster del 1931 (*pagina a fronte, in alto a destra*) aveva l'aria di un purosangue: cofano lungo (si notino i portellini laterali, allora di moda), i parafanghi a guscio, le ruote di scorta sui fianchi, le ruote a raggi. Le proporzioni erano pressoché perfette, e soltanto un utilitarista incallito poteva lamentare che la vettura fosse eccessiva per due persone. All'estremo opposto si trovano due soluzioni americane di qualche anno dopo per famiglie numerose in vacanza o in procinto di fare compere particolarmente abbondanti. La Ford Woody 8 V del 1939 (*pagina a fronte, in alto a sinistra*) fu probabilmente la prima station wagon venduta in quantità rilevanti. Gli elementi della carrozzeria non si adattavano ad altri modelli, e perciò i costi di produzione erano alti; inoltre richiedevano frequenti riverniciature e non sopportavano il clima tropicale. Qualche famiglia numerosa preferiva la berlina a sette posti, una versione allungata del modello di serie, con sedili ribaltabili. Certo che era poco maneggevole: il passo della Plymouth P 6 del 1939 (*in basso*) era stato allungato da 280 cm a 340.







mali berline, mentre i coupé Light Six a quattro posti, che nei cataloghi risultavano « fatti in casa », erano prodotti dalla Pressed Steel a Oxford; le convertibili a due porte erano normalmente affidate a Salmons-Tickford, anche se i primi esemplari furono costruiti da Martin Walter di Folkestone, più qualcuno da Grose di Northampton e dal carrozziere « della casa » della Vauxhall: Grosvenor di Londra. Le berline sportive prodotte da Holbrook di Coventry, da Palmer di Dover e da Bertelli della Aston Martin figuravano in diversi cataloghi, mentre tutte le convertibili a quattro porte erano le apprezzate Wingham di Martin Walter, presenti anche nei cataloghi della Hillman e della Daimler-Lanchester. Holbrook produceva anche un piccolo numero di torpedo sportive, che però per la maggior parte erano costruite dalla Whittingham e Mitchel, un'industria londinese specializzata appunto in carrozzerie sportive. Fino al 1935-36, chi voleva tentare la produzione di un roadster tradizionale o di una torpedo poteva essere soddisfatto da Duple, che normalmente produceva carrozzerie per autobus, spesso sugli châssis Bedford della Vauxhall. È facile capire perché Martin Walter diventò un carrozziere commerciale quando la Vauxhall passò alla costruzione monoscocca.

I carrozzieri « della casa » costituivano un'eccellente risorsa, in quel difficile periodo. Gordon di Birmingham carrozzava soltanto gli châssis della Austin, Cunard quelli della Morris, e Mulliner (prima di essere rilevato dalla Standard, dopo la seconda guerra mondiale) quelli della Daimler. La Standard, dal canto suo, produceva belle carrozzerie sportive per conto della New Avon di Warwick. Tutto ciò favoriva l'eleganza e la varietà, come il sincronizzatore contribuiva alla guida facile, e per di più faceva felici gli amministratori.

Alcuni modelli, ovviamente, non poterono essere adattati alla nuova concezione della carrozzeria portante, per quanto alto fosse il loro potenziale di vendita. Il più importante di questi era la station wagon di legno, sempre considerata un veicolo commerciale anche se generalmente allestita su un normale châssis per trasporto passeggeri (la sua accettazione da parte del pubblico sarebbe stata un fenomeno del tempo di guerra). Per questo le vendite erano basse: i clienti usuali erano le fattorie e gli alberghi, oltre alle sontuose dimore di campagna della Gran Bretagna dove quelle comode vetture servivano più che altro per trasportare i cacciatori alle poste e la servitù al ballo del villaggio. Peggio ancora, i suoi metodi costruttivi erano in antitesi con i principi della costruzione in lamiera stampata. Le parti in comune con le berline e i coupé erano, al massimo, il cofano, il parabrezza e i parafanghi posteriori.

Così, le station wagon di legno venivano appaltate. La Ford, che aveva il vantaggio di possedere anche una segheria, produceva gli elementi separati, ma era Murray che li assemblava. Dopo che i colpi della depressione fecero cessare questa attività, un'industria del Kentucky acquistò tutte le scorte.

La Chrysler si serviva dalla U.S. Body and Forging Company nell'Indiana, mentre la General Motors, a causa degli interessi che la famiglia Fisher aveva nel campo del legname, continuò a usare fornitori esterni fino al 1940. A quel tempo le vendite erano in ripresa: la sola Ford quell'anno collocò 13.000 station wagon, cosicché fu in grado di riaprire la propria segheria e fare a meno dell'intervento esterno. Anche la Chrysler si decise a utilizzare esclusivamente una propria consociata, che poi mandava gli elementi a Detroit per l'assemblaggio.

Queste operazioni complicate erano rese necessarie dalla diffusione della tecnologia dello stampaggio: un buon carrozziere degli anni Venti, abituato alla costruzione mista legno-metallo, sarebbe stato facilmente in grado di costruire station wagon, se ci fosse stata la richiesta. Ma i tempi non erano più quelli.

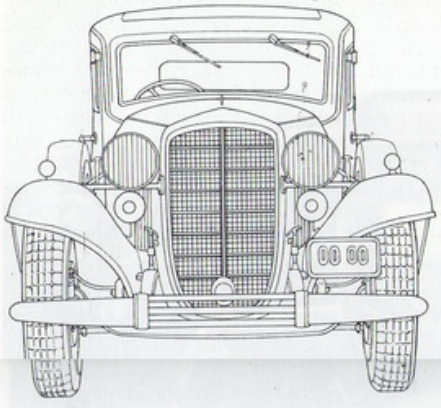
I grandi carrozzieri americani, Briggs, Budd, Fisher, Murray, erano nelle stesse condizioni dei loro equivalenti europei come Pressed Steel in Gran Bretagna, Chausson in Francia e Ambi-Budd in Germania. Questi, come tutti gli americani escluso Fisher, erano indipendenti dall'industria automobilistica: la Pressed Steel, che aveva esordito nel 1927 come produttrice esclusiva della Morris, si allargò dopo il 1930 quando la Morris vendette la sua quota e permise che altre case traessero beneficio dai sistemi di costruzione in lamiera stampata, che eliminavano le giunzioni imbullonate e facevano risparmiare manodopera. Gli impianti di stampaggio erano molto costosi: per metter su lo stabilimento della Pressed Steel a Oxford occorsero dieci milioni di dollari di capitale 2 milioni e mezzo per l'attrezzatura (compresa una pressa da 245 tonnellate), ma la produzione era molto semplificata. Le fiancate di una carrozzeria tipo Budd, dal parabrezza alla coda, venivano stampate a coppie, e in venti secondi si poteva stampare un set di quattro portiere. Tutte le sezioni venivano saldate elettricamente e verniciate prima di essere spedite. Nel 1931 la Pressed Steel forniva Austin, Hillman, Rover, Wolseley e Morris, mentre nel periodo della sua massima produzione avrebbe costruito carrozzerie complete o parti staccate per 14 industrie britanniche. In Germania la Ambi-Budd di Berlino costruiva per Adler, Audi, BMW, Ford, Hanomag e persino per la Horch.

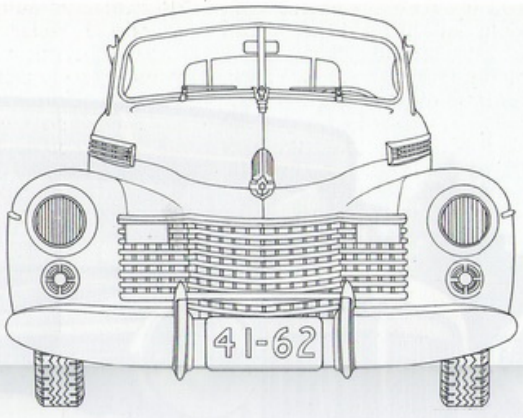
Inevitabilmente gli amministratori ci mettevano il becco, e ne venne fuori qualche « incrocio », specialmente fra marche puramente commerciali: una somiglianza fra le Morris e le Wolseley c'era da aspettarsela, dal momento che facevano parte dello stesso gruppo, ma capitava pure che, per risparmiare, alla Rover venissero usate sulla economica Ten alcune parti della Hillman Minx; proprio come in Germania accadeva su alcune Adler della Ambi-Budd. Allo stesso modo la berlina Berlin Jupiter, molto bella, assomigliava alle quattro cilindri Adler e Hanomag e persino, stranamente, ai modelli sportivi Austin Light 12/6! La singolare Ruxton a trazione anteriore, una meteora americana del 1930, utilizzava una carrozzeria Morris-Wolseley tagliata nella parte inferiore per farne la più bassa vettura americana mai costruita: i vetri laterali posteriori, che nel modello britannico erano a saliscendi, si aprivano a compasso perché altrimenti urtavano contro il passaggio ruote. Talvolta questo tipo di standardizzazione poteva uccidere il prodotto. La promettente berlina Chenard-Walcker a trazione anteriore del 1935 non riuscì a imporsi semplicemente perché, per ragioni di economia, montava una carrozzeria Chausson identica a quella della Ford 8 V francese costruita nella vecchia fabbrica della Mathis.

Questo sistema creava complicazioni anche dal punto di vista dello styling. Il fatto di comprare le scocche da Ambi-Budd o da Chausson dispensava il costruttore dello châssis dall'investire in costosi impianti di carrozzeria. Volendo poteva anche risparmiare le spese di verniciatura, benché molte case preferissero occuparsene direttamente, come anche dell'abbigliamento dell'interno. Allo stesso tempo, però, il sistema gli scaricava ancora addosso il vecchio problema dell'ammortamento: grande serie o no? Se il modello si vendeva, andava tutto bene; se non si vendeva, c'era l'alternativa: o riadattare la meccanica al vecchio modello o affrontare una perdita considerevole. La Rootes aveva le idee più avanzate di tutti i suoi concorrenti britannici, ma l'insuccesso del suo primo tentativo con la Pressed Steel, la Hillman Wizard Six del 1931, è testimoniato dal fatto che mantenne la carrozzeria praticamente immutata fino al 1935.

La costruzione monoscocca ingigantiva questi problemi. Anche dove la struttura di base di una carrozzeria doveva essere mantenuta invariata per un anno più del previsto, con le estremità si potevano fare un mucchio di cose, e niente impediva di lavorare sul motore e sugli organi di marcia.

La Hillman evitò la catastrofe della Wizard con tre mascherine anteriori, due profili dei parafanghi, due differenti code e l'aggiunta di qualche accessorio esterno. Con lo châssis integrato nella carrozzeria, però, i parametri principali diventavano immutabili: per esempio la disposizione del supporto motore rispetto al parafiamma. Viene il sospetto che anche la Citroën sia stata salvata dalla guerra: altrimenti come avrebbe potuto cavarsela fino al 1956 senza altro mutamento stilistico che il baule posteriore sporgente del 1952?

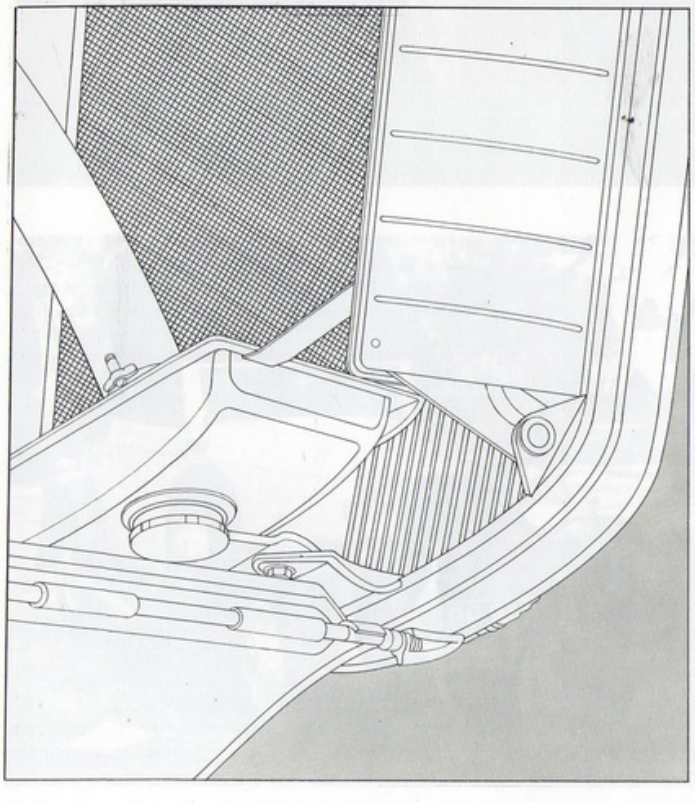


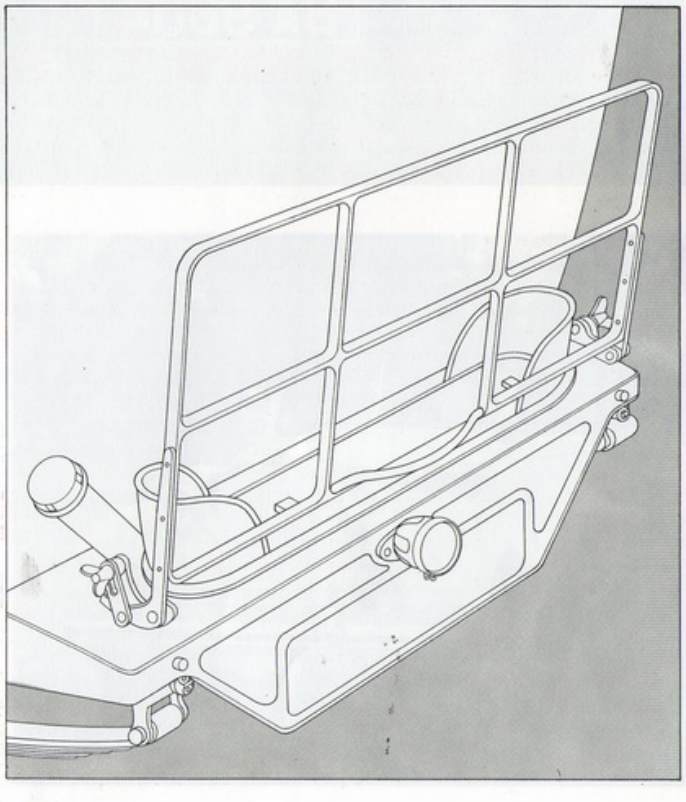


L'avanzata dello styling segnò il passaggio dall'automobile elegante a quella funzionale. Nella vista frontale della Cadillac del 1933 (*a sinistra*) non si vede ancora il prolungamento verso il basso dei parafanghi anteriori, ma la carenatura frontale sarà il primo passo. Si può tuttavia rilevare l'influenza della Cord nella griglia a V, una novità di quell'anno sulle auto della General Motors, e si è già tentato di ingentilire la linea del parauri. Tutto il resto — proiettori, trombe, ruote di scorta laterali — è esterno, e i tergicristalli a pendolo disturbano la visuale del guidatore anche quando sono in posizione di riposo. Nella Cadillac del 1941 (*a destra*), invece, gli accessori esterni sono pochissimi; il disegno della griglia a barre orizzontali pesantemente cromate si allarga fino ai parafanghi e sembra voglia arrivare a coprire i proiettori completamente incassati. Anche il parauri è armonizzato con la griglia. Tutti gli altri accessori esterni sono scomparsi, compresa la ruota di scorta che è stata relegata nel baule.

Il problema del bagaglio (*in basso a destra*). Il portabagagli a rastrelliera era, nel migliore dei casi, brutto a vedersi, e inoltre spesso disturbava l'accesso alla ruota di scorta. In questa Austin del 1932 l'alloggiamento della ruota di scorta è stato ricavato nel pannello posteriore, ma soltanto la Packard (pag. 136, *in basso*) riuscì a dare un aspetto caratteristico a questo tipo di portabagagli.

L'operazione di rassetto poteva distruggere la personalità dell'auto, e in effetti la griglia della Austin del 1935 non era un granché bella. Una delle vittime di questa ripulitura fu il tappo del radiatore (*in basso a sinistra*), che andò a finire sotto il cofano. Il risultato fu che molte « mascotte » persero la loro funzionalità, anche se, aperto il cofano, si potevano controllare in una volta i livelli dell'acqua, dell'olio e dell'elettrolita.

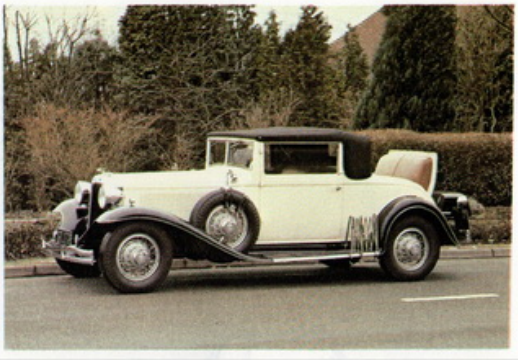


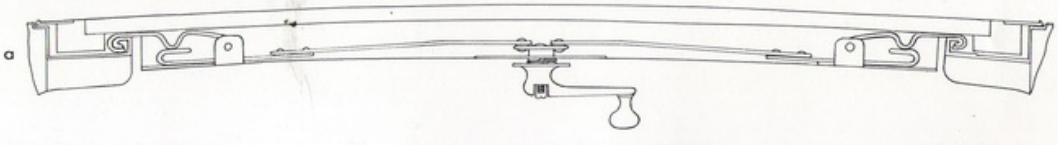


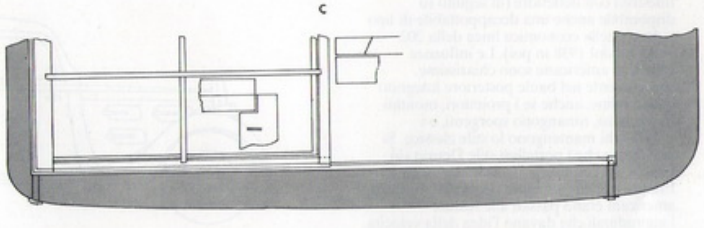
BA 9804

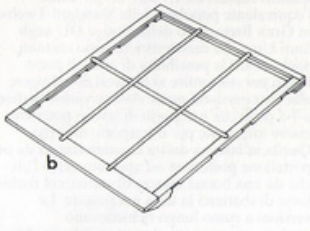
RAR 99

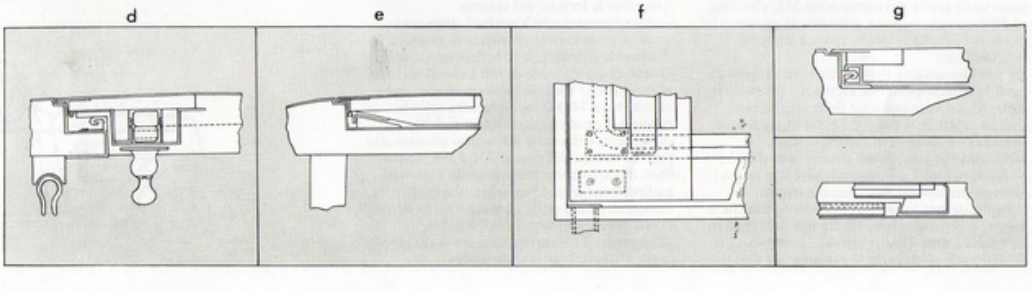
Carrozzerie diverse. C'era proprio bisogno del cofano lungo di una otto cilindri in linea per sfruttare lo stile Cord 1929, e la Chrysler tipo CD del 1931 ci riuscì benissimo. La casa produceva sia il coupé (*pagina a fronte, sopra*) sia il cabriolet (*in alto a destra*), ma le ricercatezze come le ruote di scorta laterali e i raggi invece dei dischi si pagavano a parte. A richiesta si poteva avere anche la radio su entrambi i modelli. Purtroppo gli americani su carrozzerie come queste insistevano a mantenere lo scomodissimo « posto della suocera » come sedile supplementare per il terzo passeggero, ma gli europei avevano abbandonato questa soluzione, per cui il ramo inglese della Chrysler produceva un più confortevole cabriolet a quattro posti (*pagina a fronte, in basso a destra*) carrozzato da Carlton di Londra per i clienti britannici. Nel 1939 gli americani accettarono il sistema europeo, e il risultato si può vedere in questa Packard 120 cabriolet (*pagina a fronte, in basso a sinistra*). Lo stile conservatore della casa rendeva le ruote di scorta laterali più plausibili di quanto risultassero sulle Buick e sulle Cadillac, e inoltre consentiva di risparmiare quattrini con il semplice espediente di usare lo stesso châssis e gli stessi elementi della carrozzeria sia per la Super Eight a nove supporti sia per la meno cara 120 a cinque supporti. La Nash del 1940 (*in alto a sinistra*) è interessante perché ha il baule posteriore integrato nella carrozzeria in un'epoca in cui altri si concentravano sui bauli montati a sbalzo: è anche chiaro che a Kenosha lo styling non veniva preso sul serio.



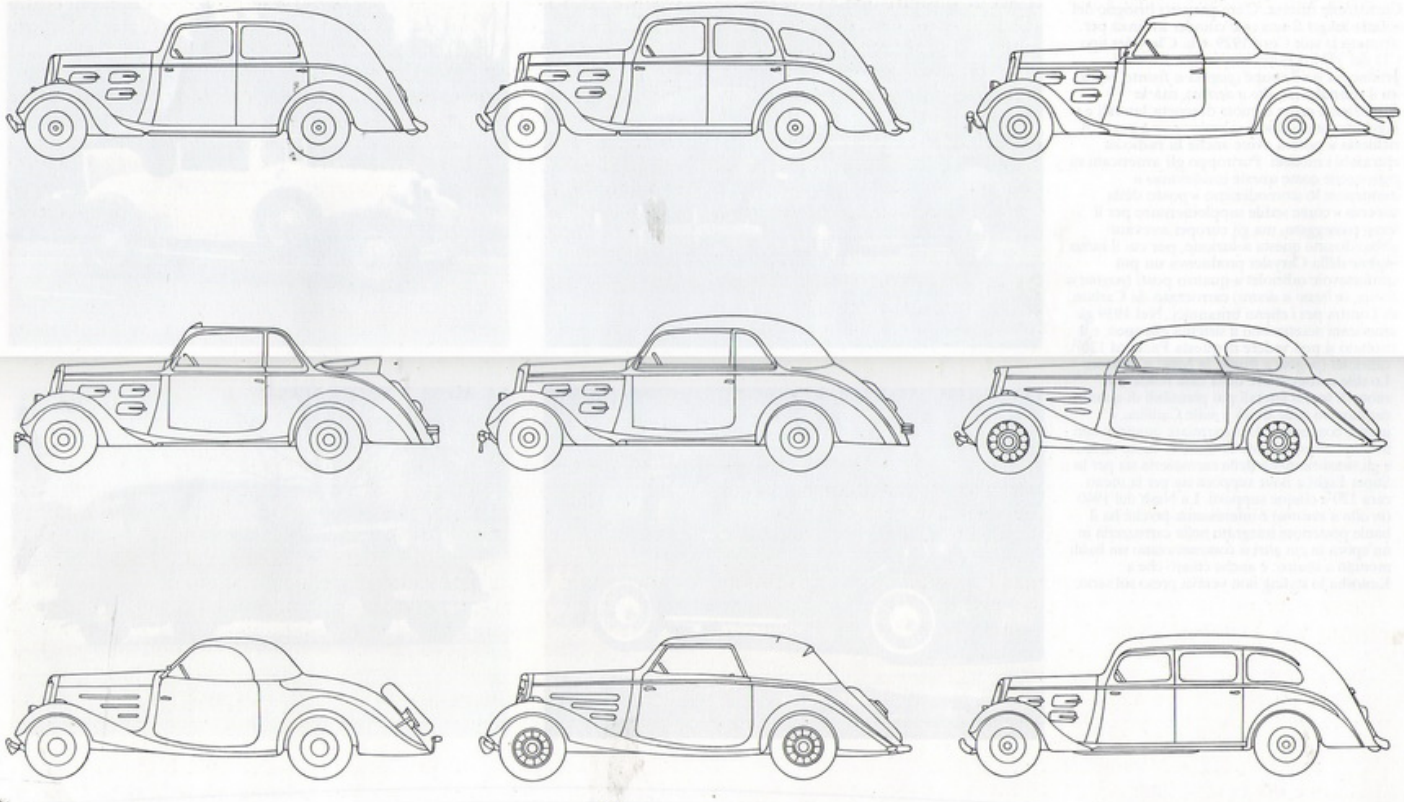








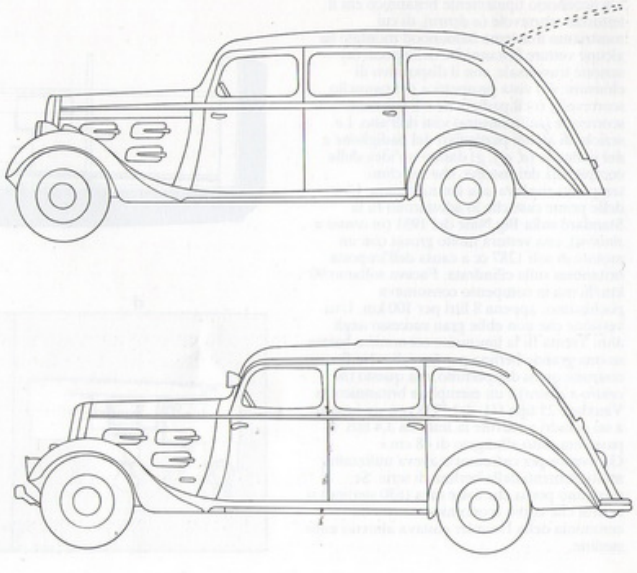
Un accessorio tipicamente britannico era il tettuccio scorrevole (*a destra*), di cui mostriamo il sistema Saloonood montato su alcune vetture britanniche dell'epoca. (*a*) sezione trasversale, con il dispositivo di chiusura; (*b*) vista prospettica del pannello scorrevole; (*c*) il padiglione e il pannello scorrevole (sulla sinistra) visti dall'alto. Le sezioni di alcuni particolari del padiglione e del pannello (*d, e, f, g*) danno un'idea della complessità del sistema, che nei climi temperati rivelava una tenuta ottima. Una delle prime case che lo adottarono fu la Standard sulla Big Nine del 1931 (*in centro a sinistra*), una vettura molto grossa con un motore di soli 1287 cc a causa dell'imposta britannica sulla cilindrata. Faceva soltanto 90 km/h, ma in compenso consumava pochissimo: appena 8 litri per 100 km. Una versione che non ebbe gran successo negli anni Trenta fu la limousine economica basata su una grande berlina per famiglia. Ne furono costruite quasi dappertutto, ma questo (*in centro a destra*) è un esemplare britannico, la Vauxhall 25 tipo GL del 1938 con un motore a sei cilindri a valvole in testa da 3,4 litri. Il passo era stato allungato di 48 cm e Grosvenor per carrozzarla aveva utilizzato molti elementi della berlina di serie. Se qualcuno pensa che fosse cara (630 sterline) si ricordi che la più economica vettura da cerimonia della Daimler costava almeno mille sterline.



Tutte lo stesso modello, le Peugeot 401 a quattro cilindri da 1,7 litri, un po' come l'equivalente popolare della Standard Twelve in Gran Bretagna o della Dodge DU negli Stati Uniti. Le caratteristiche sono costanti, anche se c'è la possibilità di avere il passo lungo per consentire ai francesi di indulgere alla loro passione per le *commerciales*, berline a 7-8 posti che nei giorni di lavoro potevano essere impiegate per il trasporto di merci. Quella in basso a destra è caratterizzata da un portellone posteriore ad apertura verso l'alto che dà una buona altezza di carico, col rischio forse di sbatterci la testa nel passare. Le versioni a passo lungo richiedevano ovviamente rapporti al ponte più bassi, del resto usati anche nei camioncini MK che fino al 1946 continuarono a utilizzare le giacenze dei lamierati del frontale, pratica comune nell'industria.

La più interessante delle numerose varianti è però la « decappottabile elettrica » (*in basso a sinistra*), un'anticipazione della leggendaria Ford « retrattile » del 1957 nella quale il tetto metallico si abbassava elettricamente rientrando in uno spazio predisposto dietro i sedili anteriori. La Peugeot insistè con questo sistema per diversi anni, ma era troppo complicato per avere successo, tanto più che il cliente poteva scegliere fra tre tipi differenti di cabriolet a tetto floscio classico, compreso un tradizionale spider con la raffinatezza dei finestrini con deflettore (in seguito fu disponibile anche una decappottabile di tipo tedesco, nella economica linea della 202 prodotta dal 1938 in poi). Le influenze stilistiche americane sono chiarissime, specialmente nel baule posteriore integrato delle berline, anche se i proiettori, montati molto bassi, rimangono sporgenti, e i parafanghi mantengono lo stile classico. Si noti anche che i portellini stile Detroit sui fianchi del cofano sono ancora di moda in Francia almeno un anno dopo che gli stilisti americani erano passati alle fessure longitudinali che davano l'idea della velocità. Sulle carrozzerie decisamente sportive, però, la Peugeot copiò i temi americani più moderni, comprese le feritoie del cofano.

Contrariamente alla Vauxhall, altra casa amante della varietà illimitata di versioni, la Peugeot le carrozzerie se le faceva da sola. Quello che sorprende di più è che la 401 restò in produzione un solo anno, non arrivando nemmeno a 14.000 esemplari fra tutte le versioni. Eppure alcuni elementi della carrozzeria della serie 401 erano comuni alle piccole vetture delle serie 201 e 301, e una linea di carrozzerie praticamente identiche andava bene anche per la sei cilindri 601, la vettura di punta della gamma. Qui la Peugeot aveva preso qualcosa della Chrysler, allungando il cofano quanto era stato possibile senza alterare le altre dimensioni.



Abbiamo già visto quali sono i concetti basilari della costruzione monoscocca, con i loro pro e contro. Dal punto di vista del carrozziere — e quindi, in ultima analisi, del cliente — il problema più grosso era però l'assoluta rigidità del progetto, che tuttavia sarebbe stata anche peggio dopo la guerra. Inoltre un insuccesso poteva anche essere duplice: ci si poteva ritrovare con una vettura sbagliata per difetti di struttura ed esteticamente inaccettabile. La Hudson Step Down del 1948 era stata sottoposta a diversi tentativi di salvataggio a base di cromature e leggere modifiche ai parafanghi prima di essere tolta dalla produzione nel 1954; in altri casi il pubblico condannò a morte una vettura prima ancora di sapere se andava bene o no. Un caso del genere accadde nel 1949 alla grossa Grégoire R con motore a quattro cilindri contrapposti; è vero che la Hotchkiss — la licenzataria — si trovò senza i fondi necessari per portare a termine un progetto così ambizioso, ma è anche vero che al pubblico, specialmente quello femminile, non piacque il muso pendulo della vettura. In seguito Grégoire avrebbe voluto affidare a Pininfarina il compito di modificare l'aspetto del suo brutto anatroccolo, ma questi « incroci » internazionali erano insoliti anche alla fine degli anni Quaranta.

La rigidità del modello era forse l'handicap peggiore. Con la costruzione monoscocca la scelta era limitata alle berline a due o quattro porte e (passati i tempi delle carrozzerie di legno) alla utilissima station wagon, ricordando però che nel 1939 ogni tentativo di produrla in grande serie sarebbe stato finanziariamente disastroso. Nel caso di modelli piccoli ed economici si potevano limitare le spese di attrezzatura ripiegando, come fecero la Hillman e la Renault, su una struttura leggera a furgoncino; prima della comparsa del rivoluzionario Transporter della Volkswagen, nel 1950, questa soluzione era considerata accettabile. Le convertibili invece presentavano un problema serio. Senza il necessario rinforzo di un tetto metallico, la struttura dell'abitacolo era soggetta a cedimenti improvvisi, per non parlare della rapidità del deterioramento generale dopo la comparsa della prima ruggine, subito rivelatasi il peggior nemico delle vetture a scocca portante. Ciò giustifica la scarsa durata e il conseguente altissimo valore di collezione dei bei roadster della Citroën, usciti di produzione dopo il 1940. La Vauxhall e la Lancia aggirarono il problema costruendo versioni a châssis separato: la prima se lo poté permettere perché utilizzava lo stesso châssis per i piccoli furgoni Bedford, mentre la seconda in realtà non ha mai avuto produzioni di grande serie. I tedeschi, e più tardi Ted Ulrich della Nash, adottarono una soluzione più pratica con la berlina decappottabile: tetto di tela appoggiato su fiancate rigide. Era una soluzione funzionale, anche se dal punto di vista estetico non era più attraente di un modello « targa » degli anni Settanta.

Il « desiderio di differenziarsi » occupava a fondo tanto il settore carrozzeria quanto il settore meccanica. Finché lo châssis rimase un elemento a sé stante, era possibile modificare a piacere il motore, il cambio, il passo, e anche il disegno della carrozzeria. Nel 1934 il catalogo della Austin elencava più di 50 modelli e la Peugeot 301 di 1,5 litri era disponibile in 14 versioni, da uno sportivo roadster fino a una sei posti per famiglie numerose. Il catalogo Renault del 1931 comprendeva sette modelli della sei cilindri Mona, sei della indistruttibile quattro cilindri KZ, dieci della 3,2 litri Viva e sette della Nerva, la più piccola delle due otto cilindri in linea della marca (l'altra era l'enorme Reinastella, di 7,1 litri, che veniva costruita esclusivamente su ordinazione). In Germania i clienti della Opel dovettero trovare monotona la vita quando la casa si convertì alla costruzione monoscocca. Nel 1933 la 1,2 litri, una delle più economiche vetture tedesche, era disponibile in cinque versioni, compreso un tradizionale roadster, ma nel 1937 la più moderna Kadett esisteva soltanto come berlina a due porte o decappottabile. Si dovette aspettare un anno perché arrivasse anche una berlina a quattro porte.

Negli Stati Uniti, naturalmente, le variazioni erano pressoché illimitate. Negli anni Trenta, le berline a due e a quattro porte restarono sempre in testa alle vendite, mentre i roadster e i phaeton erano praticamente scomparsi nel 1935. I loro successori furono i coupé convertibili, che stranamente conservarono fino al 1937-38 lo scomodo sedile posteriore separato (il cosiddetto « posto della suocera »), probabilmente perché in questo modo le operazioni di apertura e chiusura della capote (allora esclusivamente manuali) erano più semplici e comode. I modelli victoria a quattro posti, che godettero di una moda effimera nel 1932, erano molto meno comuni e ancora più rare erano le convertibili a quattro porte, un tipo di carrozzeria invece gradito in Germania. I coupé a tetto rigido, come quelli convertibili, conservarono per troppo tempo il « posto della suocera », anche se questo permise la realizzazione di un modello abbastanza fortunato, il « business », nel quale lo spazio del sedile posteriore era trasformato in bagagliaio. Le station wagon di legno rimanevano rare; l'esempio di Ford del 1929 non fu subito seguito. Per ultimo c'era una variazione molto semplice del tema berlina: la versione a passo allungato a sette posti, con molte parti di carrozzeria in comune con la versione normale. La Ford trascurò questo modello e la Chevrolet lo prese in considerazione solo come taxi, ma la Chrysler e la Hudson ne produssero alcuni. Lo stesso fecero la Hillman, la Vauxhall e la Austin in Gran Bretagna, la Opel in Germania, e i Tre Grandi in Francia. Negli Stati Uniti ci si poteva permettere di abbandonare un modello per un anno (per esempio la Chevrolet e la Dodge nel 1939 non avevano in catalogo nemmeno una convertibile), ma nessuno avrebbe osato abbandonarlo del tutto: la gente comune del mondo dell'automobile — commercianti o compratori — si aspettava un rifornimento continuo.

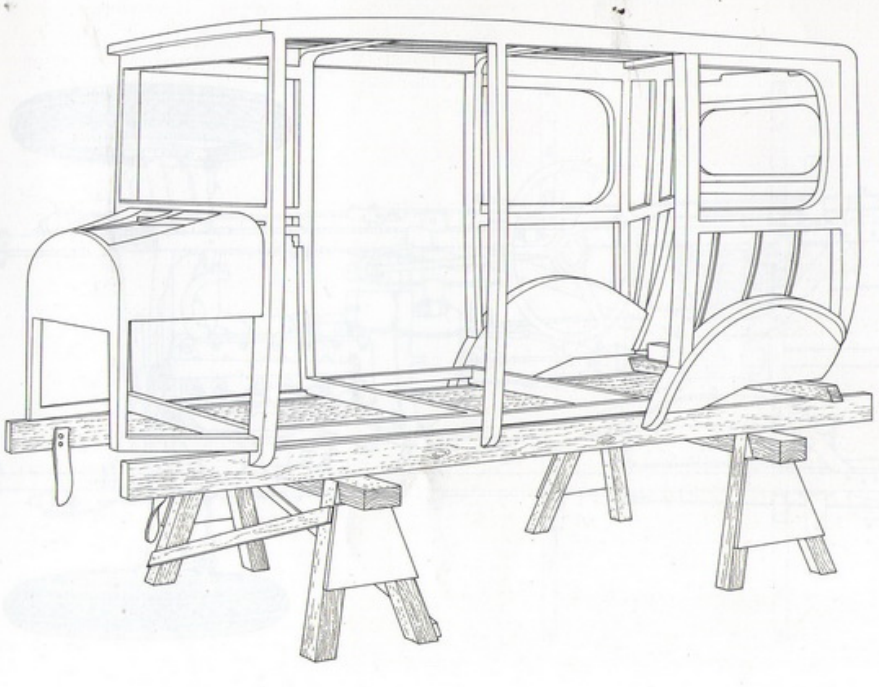
Parleremo più avanti delle singole tendenze nazionali, ma se negli anni Trenta c'era una versione di moda, questa era certamente la convertibile, detta anche cabriolet o drophead coupé. Mai venduta moltissimo, nonostante il crescente ricorso anche a una pubblicità con richiami di tipo sessuale, occupava tuttavia quella posizione che in seguito le sarebbe stata strappata dal coupé chiuso, dalla station wagon di lusso e dalla « targa ». La Germania fu la roccaforte delle convertibili, e non c'è dubbio che l'esecuzione più accurata e la migliore tenuta all'acqua venivano di là. Le capote foderate internamente erano la norma, anche se ciò comportava un sensibile aumento di peso: la quattro posti convertibile della Karmann costruita sullo châssis della piccola Adler Trumpf Junior — una berlina che pesava circa 800 kg — vantava una capote che pesava quasi 50 kg. Erano disponibili moltissime variazioni, come appare dall'esame dei cataloghi Mercedes-Benz dell'epoca. Fra le versioni proposte da questa casa, la A era la più sportiva, una due posti molto silenziosa con un terzo posto di fortuna. La B era una sobria due porte a quattro finestrini laterali, mentre la C era praticamente uguale ma più intima, con i sedili posteriori senza finestrini. La D era una quattro porte e la F — che poteva costituire un'alternativa soltanto per macchinoni come la Nürburg a otto cilindri in linea e la Grosser 7,7 litri — era una vera e propria vettura di rappresentanza, ideale per recarsi a una prima all'opera. Essendo concepita come macchina da far guidare all'autista, la faticosissima ripiegatura della massiccia capote poteva essere lasciata tranquillamente a questo sfortunato dipendente.

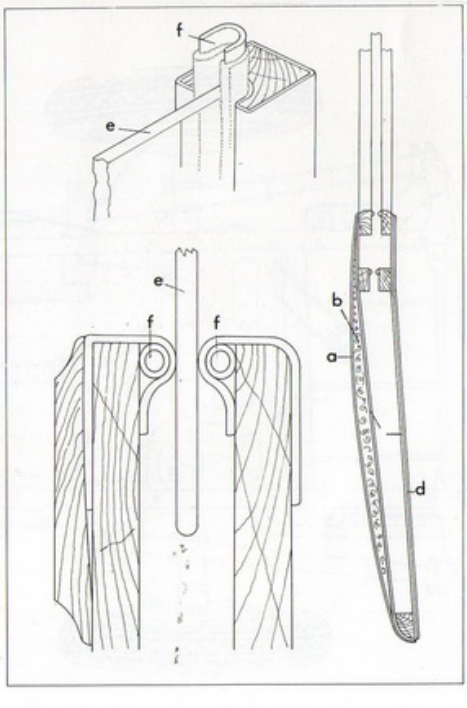
In genere predominavano le due porte a quattro posti, che offrivano una linea personale e una certa intimità, a spese di una scarsa visibilità posteriore (questo può spiegare perché alcuni rallisti inglesi dell'epoca preferivano correre con vetture magari non sportive nella categoria « vetture aperte »: fare marcia indietro con automobili come quelle era un incubo, specialmente nei primi anni Trenta quando erano di moda i cofani lunghi e i vetri scorrevoli). Le capote a comando automatico, benché sperimentate da alcuni carrozzieri già nel 1936, perfino negli Stati Uniti divennero normali solo nel 1940-41. In Europa non ebbero mai diffusione benché la Peugeot avesse anticipato l'ingegnoso tetto apribile metallico, che sarebbe arrivato molto più tardi, con il suo *décapotable électrique*, novità del Salone di Parigi del 1934. Per contro ebbe molta fortuna la capote « a tre posizioni », che nella posizione

Aria pura e svago negli anni Trenta. Una buona soluzione di compromesso fu rappresentata dalla convertibile tedesca, che era praticamente una berlina di serie con un tetto di tela completamente arrotolabile ma con i fianchi rigidi. La Opel Kadett del 1938 (*in alto a sinistra*) era una delle vetture europee più economiche: 2150 marchi, cioè meno di 750 dollari. Il suo difetto principale era che il tetto arrotolato impediva la visione posteriore, ma questo succedeva anche a cabriolet classici come il Mercedes-Benz del 1935 (*in alto a destra*). Questa era una vettura veramente convertibile, ma l'eccellente manifattura teutonica si pagava con un peso eccessivo.

È interessante il confronto con tre vetture britanniche scoperte a finestrini smontabili. La Morris Minor del 1932 (*in centro a sinistra*) — quello raffigurato è un raro esemplare fra i primi costruiti — con la capote chiusa aveva una visibilità limitata, difetto presente anche nella 2 litri Lagonda sovralimentata del 1931 (*in centro a destra*). Il parabrezza di quest'ultima era talmente basso che nei giorni di pioggia poteva andar bene per l'addestramento al « volo cieco ». Sui 3 metri di passo c'era spazio abbondante per quattro persone. Per finire, il tradizionale più puro (*sotto*): soltanto la cornice del radiatore verniciata e il baule posteriore (tutto occupato dalla ruota di scorta!) caratterizzano questa Austin Ten come una vettura del 1935-36. Per Herbert Austin la parola « aerodinamica » era priva di significato: la visibilità era invece una delle sue idee fisse.

La Citroën 11 CV *legère* del 1937 (*sopra*) nell'elegante versione roadster. Essendo a struttura monoscocca, la mancanza del padiglione si traduceva in perdita di robustezza. Era anche molto vulnerabile alla ruggine e perciò deperiva rapidamente, tanto che dopo il 1945 la Citroën ne cessò la produzione senza dar nell'occhio.
Un altro disastro, dal punto di vista strutturale, fu la carrozzeria di tela della Weymann, che qui (*sotto*) vediamo in sezione. L'esemplare di prospetto rappresenta una delle prime Rover del 1924, ma questo sistema era ancora abbastanza diffuso nel 1930-31.
Nel riquadro: sopra, la struttura di un finestrino; sotto, un particolare del finestrino stesso; a destra, la sezione longitudinale di una portiera completa. *a* è il rivestimento esterno in tessuto colorato, *b* l'imbottitura di ovatta usata come isolante, *c* una fodera di tessuto impermeabilizzato, *d* la tappezzeria interna. Il vetro dei finestrini (*e*) scivola fra due tubi di gomma (*f*) rivestiti di tela. All'inizio c'era soltanto una piacevole assenza di cigolii e rumori vari, e non esisteva niente di più leggero, ma il tessuto non sopportava né il gran caldo né il gran freddo, e appena l'intelaiatura di legno cominciava a deformarsi tutta la complessa struttura si sfasciava progressivamente. In Inghilterra e in Francia, dove le carrozzerie Weymann erano particolarmente diffuse, alla metà degli anni Trenta era facile vedere berline con il rivestimento di tela pieno di strappi che mostravano ciuffetti di imbottitura. Per le grosse berline sportive, però, il sistema andava bene perché faceva risparmiare peso e attutiva il rumore del grosso motore. Le Bentley carrozzate con questo sistema furono molte ma ne rimangono pochissime nella forma originale: per la maggior parte finirono come « replica » delle torpedo sportive della « scuola di Vanden Plas », ma chi si sentirebbe di biasimare i proprietari? I modelli originali erano decisamente brutti, e per di più con scarsissima visibilità.



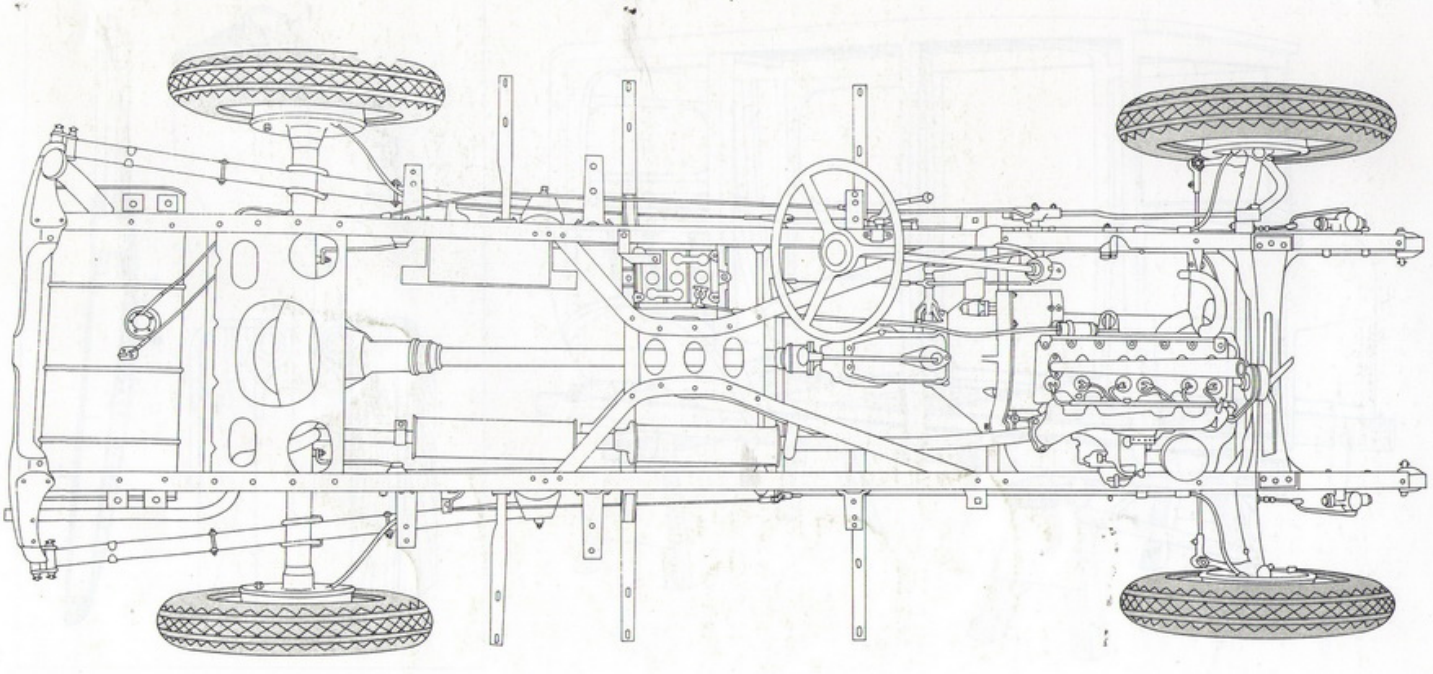


semiaperta dava l'effetto della cosiddetta « sedanca de ville », e consentiva di avere, come asseriva la Standard in una pubblicità del 1935, « tre vetture in una ».

Le carrozzerie roadster (in Europa, e specialmente in Italia, dette anche spider) erano rare in America, eppure ebbero molto seguito in Francia, di solito molto sensibile alle idee di Detroit. Nel 1938-39 le vendevano sia la Citroën, sia la Peugeot, sia la Renault; dall'altra parte della Manica, ma a un prezzo più alto, facevano lo stesso la AC e la Triumph. Il sedile posteriore separato però rimase scomodo, anche quando la Triumph pensò di migliorarlo nella sua 1800 del dopoguerra. In questa curiosa vettura il vano che accoglieva il sedile posteriore era chiuso da due portelli ribaltabili, a mo' di secondo cofano, nella migliore tradizione delle vecchie Duesenberg. Le quattro posti convertibili rimasero comunque popolari finché subirono un drastico ridimensionamento a seguito della standardizzazione dei modelli nel dopoguerra. Nel 1935 diciannove costruttori britannici avevano in catalogo vetture di questo tipo, e tre anni dopo ce n'erano ancora sedici. La scelta era ampia: dalla Standard Eight, con sedili posteriori adatti solo ai bambini, a 149 sterline (785 dollari), fino alla Lagonda V12 a 1600 sterline (8000 dollari). In Francia il mercato era coperto altrettanto bene, mentre in Germania era anche meglio, con tutta la gamma completa dalle due posti alle berline decappottabili.

A margine di questo filone si trova una delle maggiori follie degli anni Venti, sopravvissuta fino al 1933: il sistema Weymann di carrozzeria a pannelli flessibili, di tela o di pelle, che ebbe la massima diffusione nel 1929, anche se i tedeschi non ne furono mai molto entusiasti e negli Stati Uniti soltanto la Stutz mise in catalogo carrozzerie di questo tipo. Altri costruttori che rifiutarono il sistema Weymann furono la Citroën (coerentemente, visto che era stata fra i pionieri della costruzione in tutto acciaio) e la Singer che l'aveva sperimentato e trovato insoddisfacente. Per un certo periodo però fu quasi obbligatorio per altri costruttori francesi. In Gran Bretagna la Jowett e la Rover ne erano state forse le più fedeli sostenitrici. La carrozzeria Weymann aveva i suoi vantaggi: era sensibilmente più leggera di quelle tradizionali, il rivestimento di pelle era più facile da pulire e non si scoloriva, e soprattutto si eliminava completamente la rumorosità (cioè la bestia nera delle prime carrozzerie chiuse). Un esemplare ben costruito era in grado di resistere a strapazzi notevoli, ma quelli economici prodotti in grande serie erano costruiti meno bene e si sfasciavano rapidamente: un segnale caratteristico del loro disfacimento era l'uscita di ciuffetti d'imbottitura dagli strappi. Con l'abbandono della costruzione a pannelli flessibili venne alla ribalta la più classica delle carrozzerie degli anni Venti, il coupé sportivo. La combinazione del parabrezza basso, della linea di cintura alta, delle fiancate senza vetri posteriori e (nei modelli più costosi) dei finti pantografi cromati conferiva una certa eleganza. Il suo uso sportivo era però discutibile in quanto l'appariscente baule posteriore si apriva dall'alto: sistema francamente scomodo ma abbastanza utile se si considera la sistemazione posteriore della ruota di scorta.

La tela sopravviveva soltanto in Germania, come rivestimento della piccola economica DKW Front. In questo caso lo scopo principale era di limitare il peso per assicurare prestazioni soddisfacenti con un motore di 684 cc e 16 CV. Anche alcune Adler e alcune piccole Fiat tedesche uscirono con carrozzeria a pannelli flessibili, come pure il tentativo della Ford Colonia di una proto-Volkswagen nel 1935. Nonostante il basso prezzo di soli 1850 marchi « la macchina per i tedeschi comuni » non attecchì. C'è da pensare che la colpa non sia stata della carrozzeria: i tedeschi comuni, come gli altri europei comuni, si atten-



Lo « stato dell'arte » nel 1932. Lo châssis della Essex (*pagina a fronte*) è ancora una faccenda abbastanza semplice. Agli americani la costruzione integrata non serviva perché era un sistema troppo rigido e non consentiva la gran quantità di versioni e i cambiamenti stilistici biennali tipici dell'epoca. Essenzialmente la disposizione è la stessa della Volvo 652 del 1930 già vista a pagina 21, con la sola variante della crociera centrale sperimentata dalla Hotchkiss nel 1921 e apparsa per la prima volta otto anni dopo su una vettura in produzione (la Cord L 29). Il telaio della Essex è più stretto di quello della Volvo: da qui la necessità degli attacchi laterali ai quali fissare la carrozzeria, soluzione normale adottata nel caso di châssis a longherone tubolare centrale. La batteria ancora sistemata all'interno del telaio era una delle seccature di quei tempi, visto che per raggiungerla bisognava tirare indietro un sedile (in questo caso, quello del guidatore) e aprire uno sportello (oggi sollevare il cofano e rabboccare la batteria è un'operazione di routine, che si compie normalmente quando si fa il pieno di carburante). I freni meccanici a cavo della Essex potrebbero essere considerati un passo indietro, dopo quelli idraulici della Volvo, ma non tutti si fidavano del ritrovato, e i tubetti di gomma del 1932 non erano affidabili come quelli di oggi (ci voleva la seconda guerra mondiale perché l'industria imparasse tutto quello che c'era da sapere sulle materie plastiche). Si noti però che i tamburi dei freni sono di dimensioni piuttosto generose, e questo, aggiunto al fatto che le ruote erano a raggi, secondo la regola pressoché generale negli Stati Uniti fra il 1932 e il 1934, assicurava un raffreddamento ragionevole e quindi una buona efficienza. D'altra parte, a quei tempi 80 km/h erano considerati una velocità di crociera piuttosto alta per una berlina da famiglia, e quindi l'automobilista medio non si preoccupava troppo del problema dei freni, che semmai sarebbe diventato preminente negli anni Cinquanta. È vero che la Ford V8, appena presentata, faceva più di 130 km/h, ma quanti di quelli che comperarono il modello se ne preoccupavano?

Quando furono messe in commercio per la prima volta, nel periodo fra il 1904 e il 1907, le sei cilindri erano concepite come vetture da città e si vendevano per la loro elasticità. Queste due sei cilindri dei primi anni Trenta — ma prodotte una di qua e una di là dell'Atlantico — sono la dimostrazione di quanto lo schema fosse versatile. In effetti, sia la Essex del 1929 (*sotto*) — la stessa vettura era ancora in vendita nel 1931, a parte le differenze stilistiche — sia la Wolseley Hornet Special del 1933 (*sopra*) avevano la loro ragion d'essere nella diffusa avversione all'uso del cambio, che dal 1915 negli Stati Uniti aveva fatto nascere diverse generazioni di piccole ed economiche sei cilindri.
La Wolseley è semplicemente lo sviluppo sportivo della prima sei cilindri di Sir William Morris, lanciata nel 1930, che combinava le dimensioni di una piccola vettura (e, in Gran Bretagna, una modesta tassa annuale) con la capacità di fare quasi tutto in presa diretta. Non bisogna però lasciarsi influenzare dall'aspetto evidentemente fuoriserie della Wolseley, che non deve essere considerata niente di più di un'automobile « sportiva » costruita con elementi prodotti in serie, una formula sperimentata in Gran Bretagna da Cecil Kimber con la MG Midget tipo M nel 1929 e che da allora rimase soprattutto britannica. La Essex, invece, fu la macchina che ebbe il maggior successo di vendite di tutto il gruppo Hudson, che nel 1929 vendette più di 300.000 vetture, collocandosi al terzo posto dopo Chevrolet e Ford.

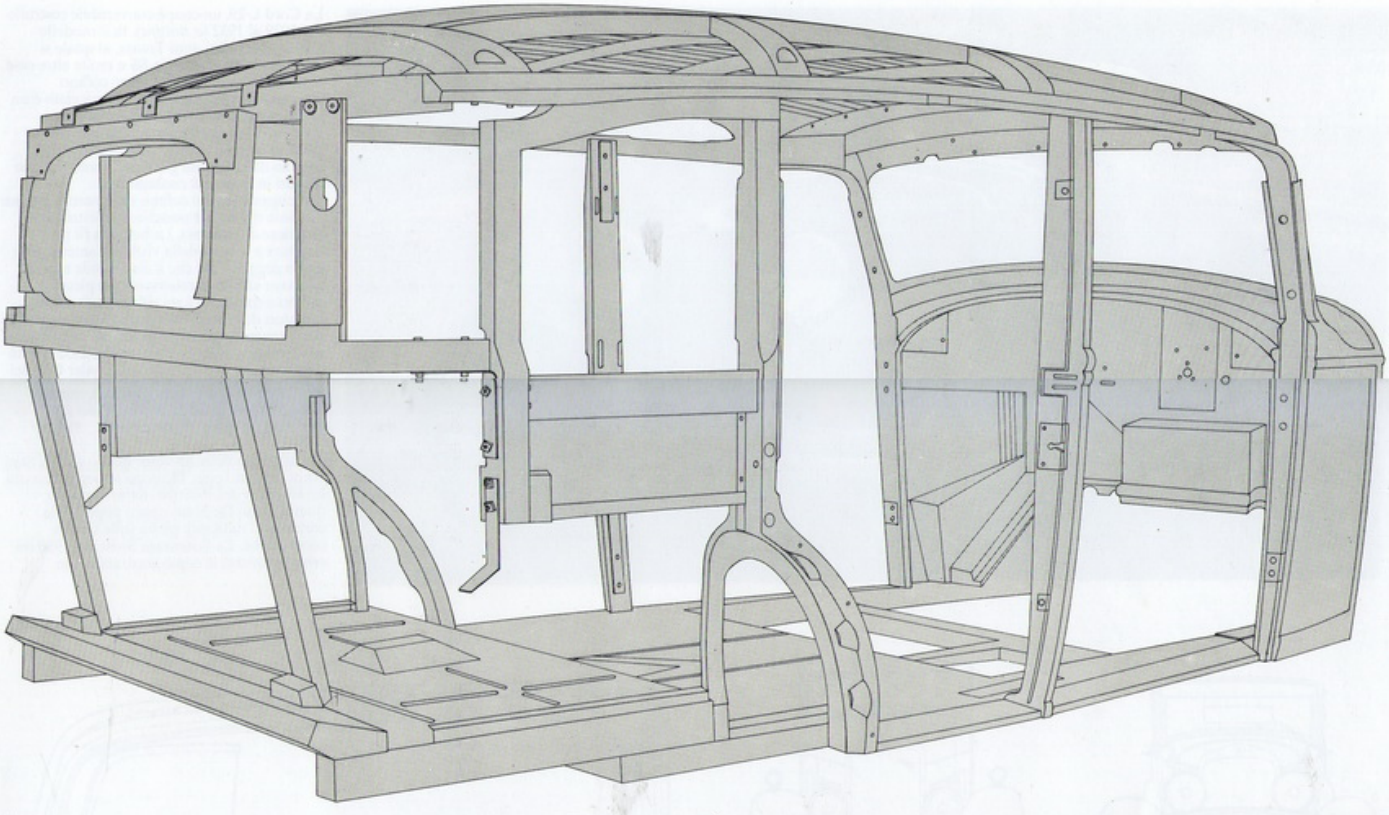
devano già le sospensioni anteriori indipendenti anche nelle vetture più economiche.

Comunque il rivestimento di tela interferiva anche con un altro importante aspetto del desiderio di differenziarsi: i colori vivaci. In quell'epoca di continuo cambiamento dei colori come mezzo acquisito per nascondere una linea superata, si tende a dimenticare che Ford non era il solo costruttore in grande serie legato a un'unica tonalità di nero. Lo stesso faceva la Dodge ancora nel 1925, mentre le Hudson, le Essex, la maggior parte delle Hupmobile e tutte le Studebaker berline erano blu. La Buick provò a introdurre una certa varietà assegnando a ogni modello un diverso colore, e la Citroën aveva inserito una nota brillante verniciando di giallo limone la sua 5 CV spider. Generalmente però, se si escludono le sportive e le fuoriserie, le tinte scure e gli accostamenti deprimenti (in nove casi su dieci, il « secondo colore » era il nero) erano all'ordine del giorno. Sorprendenti per i loro tempi erano le pseudosportive Rover 9/20: non erano certamente dei fulmini, ma la verniciatura bicolore « crema e fragola » le rendeva più attraenti delle Morris, delle Austin o delle Singer. Un'ulteriore innovazione degli anni Venti fu l'accostamento dei colori « a pennino », con una banda rastrenata del secondo colore che percorreva il cofano da cima a fondo. Indelebilmente associata per gli inglesi alla berlina Austin Swallow di William Lyons, in realtà l'idea originale era americana, opera dello stilista Ralph Roberts del famoso studio Le Baron. Fu così che si cominciò a vedere qualcosa di nuovo nella colorazione delle vetture.

Purtroppo il meglio che si potesse fare con le carrozzerie di tela era verniciare i parafanghi e le ruote in colori brillanti (i rossi e i verdi erano i favoriti) ed eventualmente aggiungere qualcos'altro, per esempio il volante colorato. Ora, però, con le carrozzerie di lamiera stampata era possibile fare di più. La modesta linea aerodinamica delle Morris seconda serie e delle berline Wolseley del 1935-36, per esempio, era accentuata mediante una verniciatura molto elaborata delle fiancate, specialmente nelle più costose Wolseley, ma il massimo fu raggiunto nel 1933 dalla Renault con le sue strisce di celluloide che scendevano dal bordo inferiore del parabrezza fin dentro il cofano. L'aspetto finale era migliore di quanto si possa immaginare. Questi accorgimenti però funzionavano soltanto finché i parafanghi erano distinti dal cofano.

Le tinte pastello sarebbero venute di moda dopo la Seconda guerra mondiale. I colori degli anni Trenta erano generalmente scuri e opachi; la Hillman, la Renault, la Opel e la Ford usavano tonalità diverse di marrone grigiastro (che alla Ford chiamavano « Cordoba tan »). Le vernici metallizzate apparvero negli Stati Uniti nel 1932 ed ebbero un immediato successo perché riuscivano a dare, con poca spesa, lo stesso effetto che prima richiedeva costosi miscugli di scaglie di pesce. Purtroppo sulle vetture più piccole l'effetto era un po' sfacciato, anche se il concessionario della Fiat in Gran Bretagna fece meraviglie con le Topolino coupé bicolori marrone e grigio (che in Italia però furono sempre vendute nella versione monocolore).

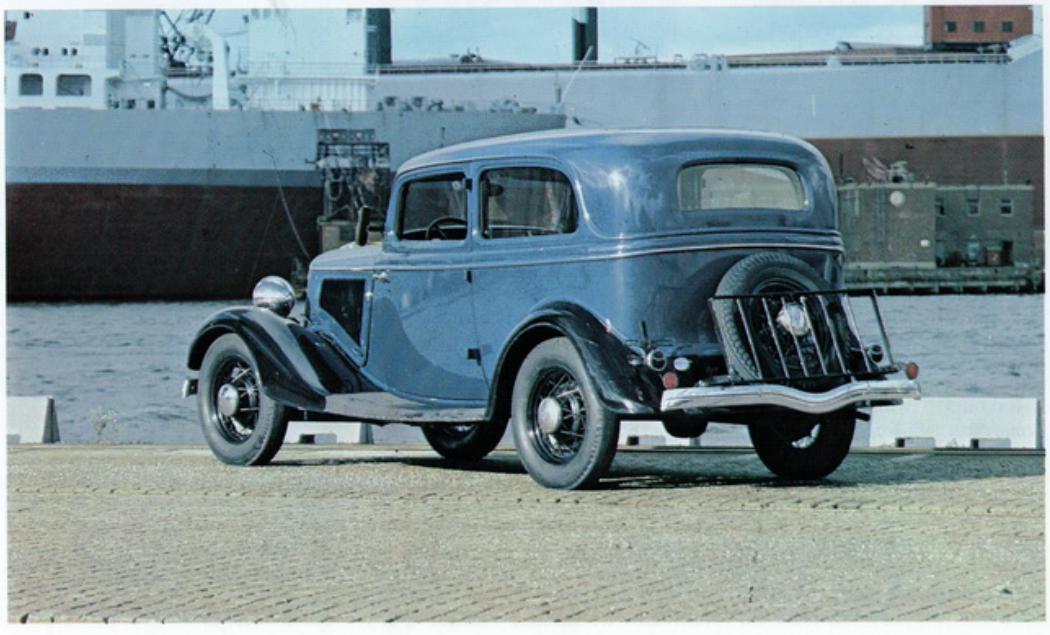
Questo generale abbellimento dell'automobile fu in gran parte dovuto all'ingresso dello stilista nel campo della progettazione. E non si può dire che sia stato sempre accolto con favore. Styling era una parolaccia nel settore di influenza del vecchio Ford, e Herbert Austin



Il primo dei nuovi temi stilistici degli anni Trenta, la Graham Blue Streak del 1932 con i parafanghi allungati e attaccati al frontale (*pagina a fronte*). Le curve raccordate del padiglione e della parte posteriore non erano una novità, essendo state inventate da Amos Northup, progettista della Graham, per la linea del 1931 della Reo. La forma arrotondata della griglia a V con una barra centrale si era vista sulla Cord del 1929. I nuovi parafanghi allungati, però, erano il tocco essenziale. I costruttori americani li guardarono bene, insieme alla griglia a V inclinata, e cominciarono a copiarli.

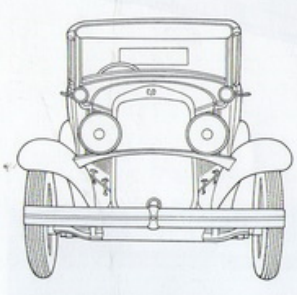
La foto (*a destra*) è di una Ford V8 del 1934, ma l'influenza della Graham si ritrovava anche sulle contemporanee Chevrolet, Nash e Terraplane, per esempio. La forma della Ford è identica a quella della Graham, anche se questa vista di tre quarti di una berlina Tudor mostra l'aspetto peggiore del tema a causa del passo accorciato (280 cm) e del cofano corto, conseguenze dell'impiego di un motore 8 V.

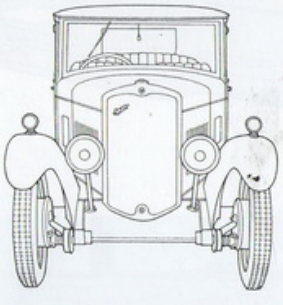
Il disegno della struttura (*sopra*) smentisce la comune asserzione che le berline con carrozzeria interamente metallica furono la regola generale negli Stati Uniti per tutti gli anni Trenta. Questa è l'intelaiatura della Graham Blue Streak del 1932-33 ed è di legno, benché il cruscotto sia d'acciaio, come i condotti nei montanti delle porte anteriori dove passa l'impianto elettrico.

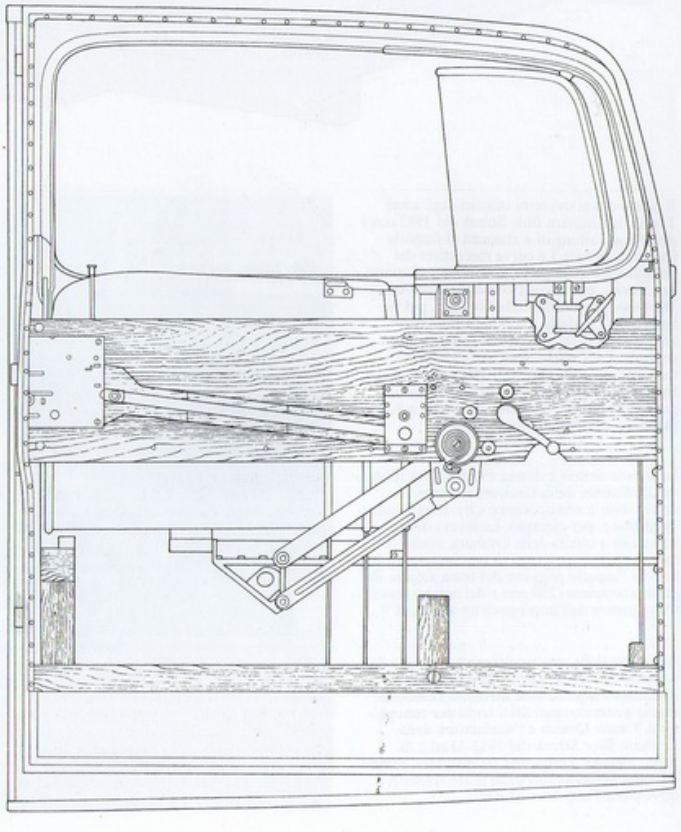


La Cord L 29, un coupé convertibile costruito dal 1929 al 1932 (*a sinistra*), fu il modello classico dei primi anni Trenta, al quale si ispirarono la Chrysler, la SS e molte altre case, ultima la Renault. Il suo lungo cofano coronato da una griglia a V pronunciato è un buon esempio di come si possa fare di necessità virtù: la trazione anteriore della Cord imponeva infatti la collocazione del cambio davanti a un già lungo motore a otto cilindri in linea, e il risultato fu il prolungamento del cofano e la creazione di un elegante riparo per mascherare l'estremità anteriore del cambio. La bellezza fu però ottenuta a scapito della visibilità anteriore. Il guaio peggiore era che il nuovo stile non si adattava affatto ai relativamente piccoli motori a quattro o a sei cilindri, per cui gli imitatori dovettero escogitare vari stratagemmi per ottenere le giuste proporzioni: la Chrysler, per esempio, nelle sue vetture del 1932 adottò il parabrezza a V (la piccola Chrysler CM del 1931 appariva troppo striminzita), mentre nella SS di William Lyons il cofano fu arretrato fin quasi al parabrezza.

Tema e variazione, ovvero: quello che gli Stati Uniti pensano oggi, l'Europa lo pensa domani. Le Chrysler del 1929 (*in centro a sinistra*: questa è una De Soto) resero popolare la cornice del radiatore piatta sulle vetture economiche. La britannica Swift del 1930 (*in centro a destra*) la copiò accuratamente.







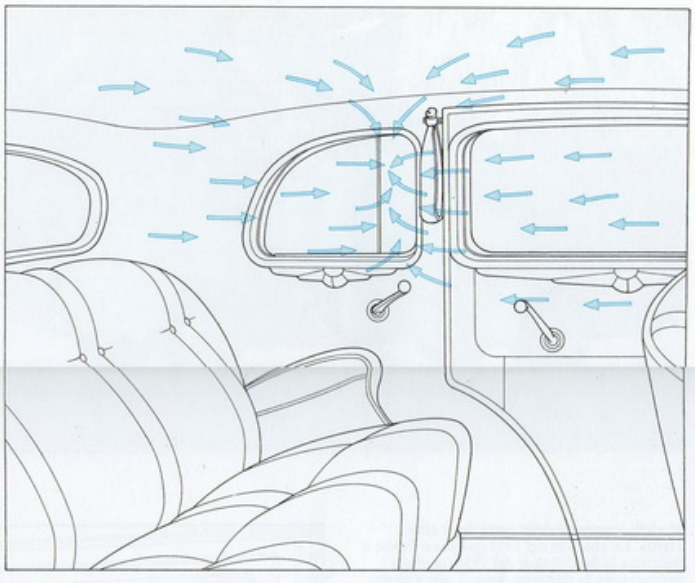
era ossessionato dalla visibilità: ecco perché le sue vetture mantennero una linea squadrata fino al 1936. La Chrysler alternava soluzioni brillanti (la CD/CM tipo Cord per famiglia del 1931 e la famosa Airflow del 1934) a squallide banalità che puntavano tutto sulla parte meccanica. Kaufman T. Keller, che fu a capo del gruppo per diversi anni, era senz'altro favorevole allo styling, ma qualche volta i risultati furono disastrosi. Una delle convinzioni più singolari di Keller era che il baule dovesse poter contenere un bidone di latte in piedi, una stranezza che spiega perché le notevoli qualità meccaniche del leggendario motore 8 V di qualche anno dopo passassero praticamente inosservate sotto la goffaggine delle carrozzerie.

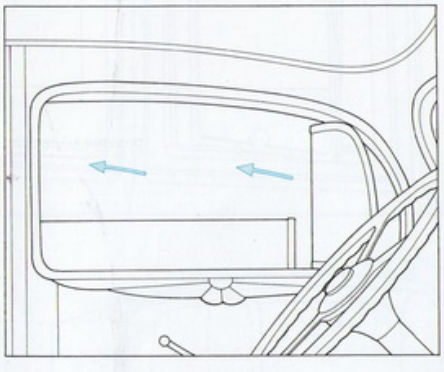
Il compito principale di uno stilista era quello di far sembrare nuova una vettura di linea sorpassata. Basta guardare le calandre delle Hillman, delle Renault o delle Standard della fine degli anni Trenta per rendersi conto di come si contasse soprattutto sul primo colpo d'occhio per far apparire i cambiamenti molto più drastici di quanto fossero in realtà. La personalità del tanto lodato (e frettolosamente realizzato) frontale della Auburn del 1935 di Gordon Buehrig non dovrebbe impedire di vedere la realtà: dalla fine del cofano in poi la vettura è praticamente identica a quella del 1934 di Al Leamy che dal punto di vista commerciale era stata un fallimento. Le famose « strisce d'ar-

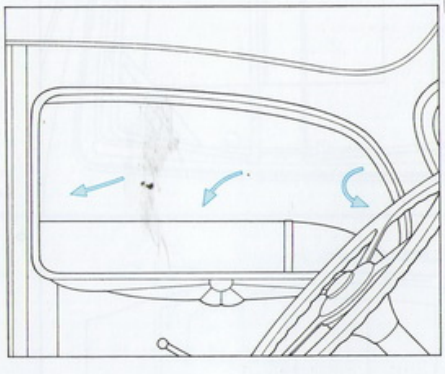
gento » della Pontiac nacquero nel 1934 come bordi cromati dei parafanghi, un'idea di Franklin Hershey per evitare la confusione — peraltro incomprensibile — con i modelli dell'anno precedente. Per contro, gli oblò della La Salle del 1934, che poi saranno il marchio delle Buick, erano un elemento di quello stile « aeronautico » di Jules Agramonte che sarebbe diventato di gran moda.

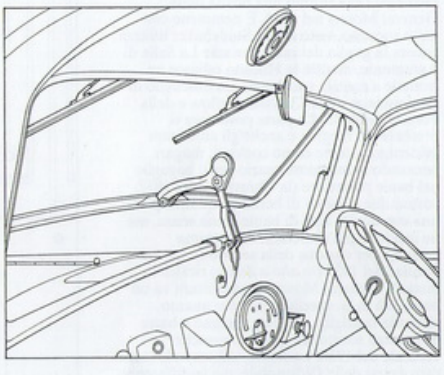
Non sarebbe corretto affermare che lo styling sia stato « inventato » da Harley Earl o da Edsel Ford, all'abilità dei quali si deve la rapida trasformazione dell'appena acquistata Lincoln da un classico esempio di preminenza della meccanica sull'estetica in una delle più belle automobili degli Stati Uniti. Uno dei vantaggi del ricorso ai carrozzieri commerciali era che i loro progettisti avevano sempre le idee chiare per quello che doveva essere l'aspetto del prodotto finito: sia Murray sia Briggs avevano collegamenti con il commercio delle vetture attraverso le rispettive proprietà degli studi Dietrich e Le Baron. Amos Northup, responsabile di due marche degli anni Trenta, la Reo Royale e la Graham Blue Streak, era un uomo di Dietrich.

Era sempre possibile, però, che un costruttore arricciasse il naso di fronte alle soluzioni proposte dai carrozzieri puri. I tecnici della Nash lamentavano che non era facile tradurre in lamiera le idee avanzate di Alexis de Sakhnoffski, e persino il grande Raymond Loewy per riuscire a vendere alla Hupmobile la sua prima grossa elaborazione stilistica dovette prima realizzarla a proprie spese (15.000 dollari) su uno châssis a otto cilindri in linea di quella casa comperato apposta. Comunque, la





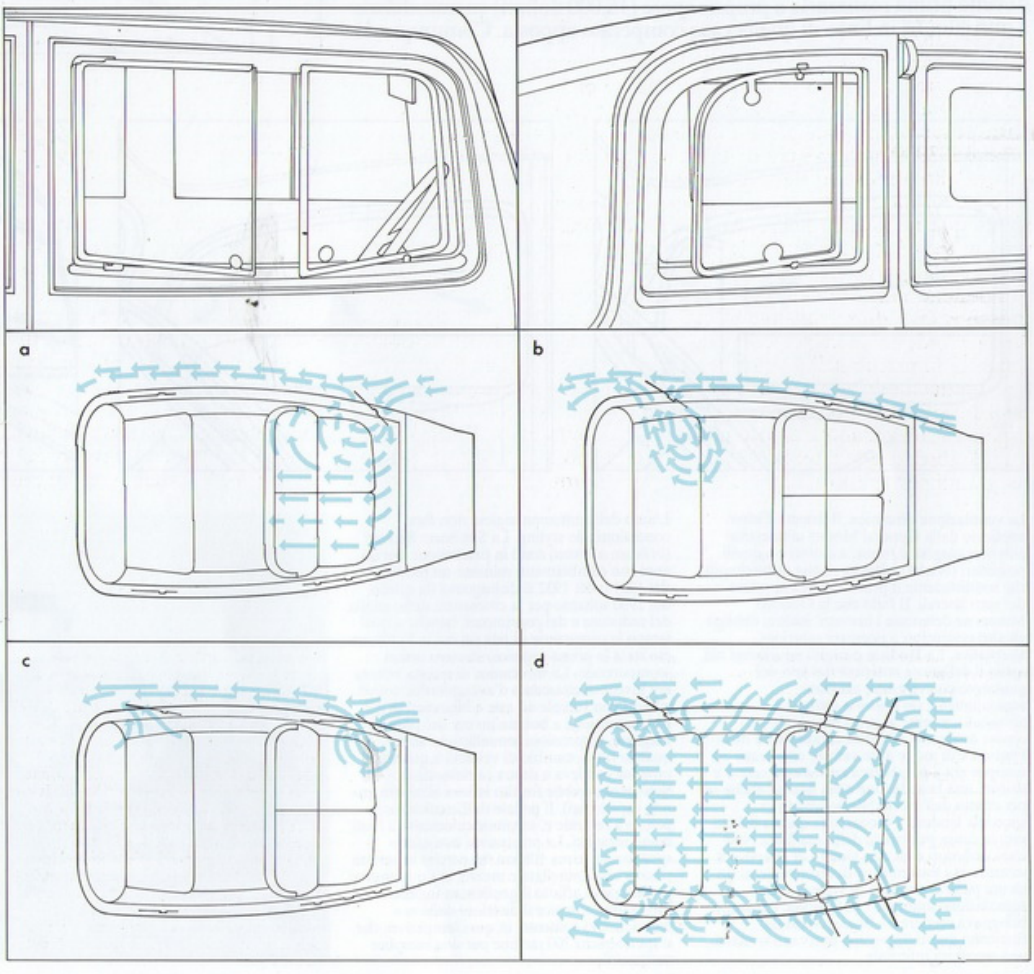




La ventilazione dinamica. Il sistema Fisher, applicato dalla General Motors ai finestrini anteriori (*pagina a fronte, a destra*) e a quelli posteriori (*in alto a destra*), risolse in modo più che soddisfacente il problema dell'apertura dei vetri laterali. Il fatto che la General Motors ne detenesse i brevetti, inoltre, obbligò gli altri costruttori a ricercare soluzioni alternative. La Hudson escogitò un sistema nel quale il deflettore anteriore dal lato del guidatore poteva essere azionato separatamente (*in centro a sinistra*) o abbassato insieme al vetro principale (*in centro, in mezzo*). Un'altra caratteristica della Hudson e di molte altre vetture americane ed europee era il parabrezza apribile (*in centro a destra*), una benedizione nella nebbia anche se per effetto dell'inevitabile accumulo di sporcizia tendeva a bloccarsi (e questo difetto sarà la causa principale della sua fine). Non che i deflettori e gli altri sistemi di apertura a scorrimento fossero privi di inconvenienti: in alcuni paesi era ancora in vigore la segnalazione manuale obbligatoria, e quando bisognava mettere un braccio fuori dal finestrino questi dispositivi potevano rivelarsi una seccatura infernale.

L'auto del gentleman inglese non fece concezioni allo styling. La Sunbeam Sixteen (*in basso a destra*) restò in produzione per sei anni con cambiamenti minimi: un modello del 1931 o del 1932 si distingueva da quello del 1930 soltanto per la cromatura della griglia del radiatore e dei coprimozzi, benché a quel tempo le carrozzerie di tela (di cui la Sunbeam era stata la prima seguace) stessero ormai scomparendo. La meccanica di questa vettura era invece decisamente d'avanguardia: un sei cilindri con valvole ad aste e bilancieri di 2,2 litri, accensione a bobina invece del primitivo magnete, sospensioni semiellittiche sulle quattro ruote, cambio di velocità a quattro rapporti con leva a destra (a richiesta la Sunbeam avrebbe fornito la leva al centro, ma non capitò mai). Il pedale dell'acceleratore però era centrale e, sorprendentemente, i freni erano idraulici. Le prestazioni non erano spettacolari (circa 105 km/h) perché la vettura pesava una tonnellata e mezzo, ma questo non preoccupava affatto il gentleman inglese. Preoccupava invece il direttore della sua banca, meno contento, in quei tempi neri, che si spendessero 700 sterline per una semplice automobile.

Modelli americani della metà degli anni Trenta. La Hudson del 1937 (*pagina a fronte, a sinistra*) e la Studebaker del 1936 (*in alto a sinistra*) sono la dimostrazione di come alcuni costruttori si siano limitati a copiare le innovazioni di altri, in questo caso le curve raccordate che furono una novità della General Motors nel 1934. E nemmeno con tanto successo, visto che la Studebaker utilizza ancora la griglia del radiatore stile La Salle di Agramonte, mentre la Hudson esibisce un frontale a cascata pacchiano, un miscuglio di reminiscenze della Chrysler Airflow e della Pontiac del 1935. La parte posteriore si presenta già meglio, e anche gli americani evidentemente ne erano convinti, magari pensando al maggiore spazio per il bagaglio nel baule posteriore (la Chrevrolet nel 1937 costruì due versioni di berlina a quattro porte: una con questo tipo di baule e una senza, ma ne vendette più di tremila della prima versione per ognuna della seconda). La Pontiac del 1937 (*in alto a destra*) ricalca in pieno le General Motors, e addirittura va un passo più in là, specialmente per quanto riguarda la griglia, dove un disegno a barre orizzontali sostituisce quello pressoché verticale del 1936. La marca utilizzava le stesse carrozzerie della Oldsmobile, ma le differenze si vedevano tanto dietro che davanti: la Oldsmobile montava le luci posteriori raccordate con il profilo della carrozzeria a livello della linea di cintura. Per finire (*pagina a fronte, a destra*) vediamo qualcosa di realmente nuovo nella Cadillac Sixty Special del 1938 (per la verità, questa è un modello del 1939, con una griglia più corta e molto più bella, ma per il resto non c'è differenza). Si noti la fluidità della linea dalla fine del cofano al baule e lo stile europeizzante dei montanti che danno un'impressione di visibilità non presente nei precedenti tetti a torretta. Anche i parafanghi sono stati trattati in maniera più pulita. Ma quelle ruote di scorta laterali, per carità! Negli Stati Uniti se ne poteva fare a meno, ma gli esemplari costruiti apposta per essere esportati sfuggirono al trattamento.



General Motors aveva dato il via e gli altri dovettero seguirla anche se con riluttanza.

Nella sua forma originale la La Salle di Earl, prototipo delle Cadillac del 1930, non era un progetto perfettamente omogeneo, anche se ci si vedeva qualcosa dell'eleganza della Hispano-Suiza, e le sue versioni ulteriori sarebbero state prese a modello per quei portellini del cofano che nel 1930 erano diventati di moda negli Stati Uniti e che invece non ebbero altrettanto successo in Europa, dove furono adottati più che altro nelle macchine francesi. Ebbe forse più importanza la forma piatta, quasi a nastro, della cornice del radiatore, di cui si incapricciarono un po' dappertutto; fra le « rastrelliere » peggio riuscite c'erano quelle della Fiat e della Swift del 1930.

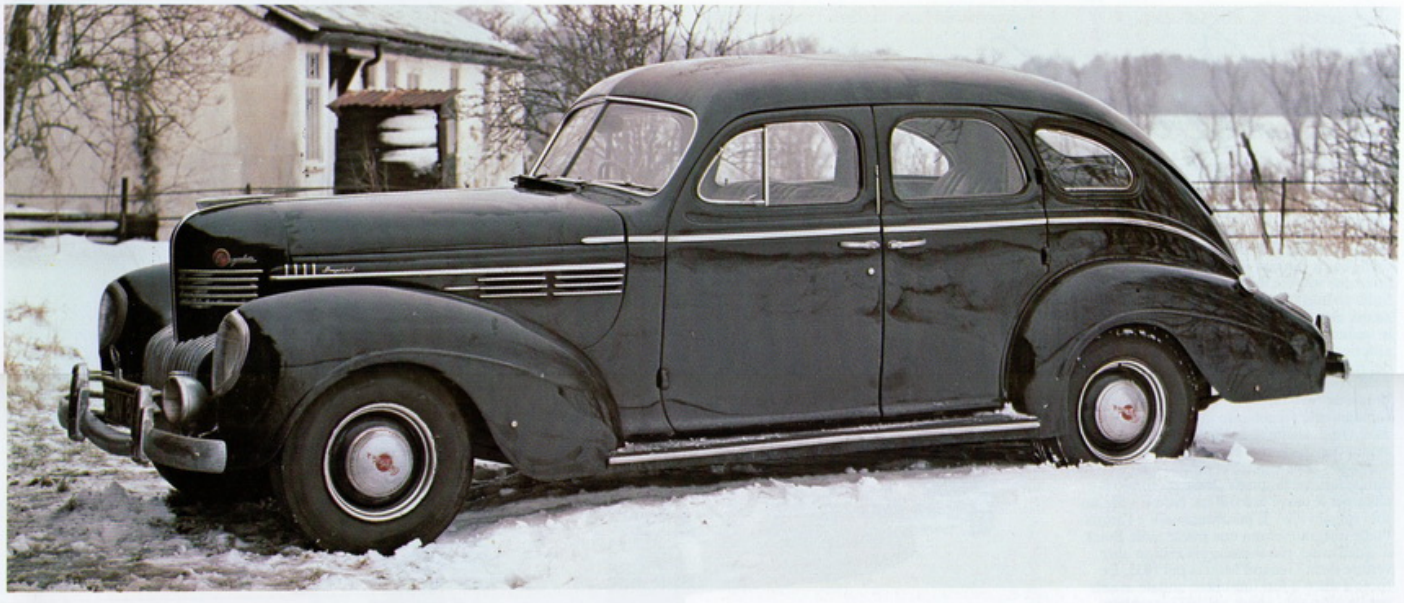
Benché l'influenza della La Salle si sia sentita fino al 1931, la successiva fase di rinnovamento si era manifestata già nel 1929 con la prima Cord, in gran parte opera di Al Leamy. In questo caso la necessità fu madre dell'invenzione: l'accoppiamento di un grosso motore a otto cilindri in linea con un cambio in posizione frontale imponeva un cofano troppo lungo e il problema fu abilmente risolto con una griglia a V, un parabrezza poco profondo e un tetto basso. È discutibile se il parabrezza a V sarebbe stato utile oppure no: la Chrysler, il primo dei grandi costruttori a copiare lo stile Cord, provò entrambe le soluzioni nei quattro anni di produzione del modello. Talvolta però l'eleganza andava a scapito dell'abitabilità, e lo stile Cord era effettivamente conveniente soltanto se si doveva usare un otto cilindri in linea. La Studebaker aggirò il problema rappresentato da un più corto motore a sei cilindri venendo fuori con un V più aggressivo sulle sue vetture del 1933 e del 1934, ma molte delle più piccole Chrysler apparivano striminzite ed è significativo che il gruppo non abbia mai adottato questo stile nelle sue Plymouth quattro cilindri. Tutti gli altri però se ne innamorarono: anche la Packard, che adottò i radiatori a V dal 1932 in poi. Proprio questa sarebbe stata la sua pressoché unica concessione allo styling americano.

La linea lunga e bassa segnò il primo violento impatto dello styling americano in Europa (i temi della La Salle, che riecheggiavano le Hispano-Suiza, dopotutto erano soltanto reimportazioni). Il classico esempio del nuovo indirizzo fu naturalmente la prima SS di William Lyons del 1932, che era in puro stile Cord con l'aggiunta dei parafanghi semicircolari, tradizionali in Europa, ma i radiatori a V e i cofani lunghi fecero la loro comparsa anche presso costruttori francesi tradizionalisti come Berliet, Delaunay-Belleville e Renault. Quelli che non apprezzavano l'aspetto aggressivo del radiatore a V si fermarono a mezza strada: le Hillman e le Standard si accontentarono di una griglia

Ventilazione dinamica per tutti: come la Packard spiegava nel 1934 il funzionamento del suo nuovo sistema controllato (*pagina a fronte*). Si vede subito che non è un sistema complicato: certo, il sistema Fisher usato dalla General Motors era più semplice ma era anche brevettato in ogni minimo particolare e quindi bisognava fare in modo di evitare possibili accuse di plagio. I quattro schemi in basso dimostrano che la corrente d'aria può essere diretta dove vogliono i passeggeri. *a* indica la ventilazione dei posti davanti, regolata dalla prima metà dei vetri anteriori; *b* fa vedere che i vetri posteriori se azionati da soli limitano l'ingresso dell'aria ai posti dietro; in *c* tutti i vetri della stessa parte sono aperti per favorire i fumatori quando piove (a quei tempi i fumatori non dovevano vergognarsi: sigaretta non era ancora una parolaccia), mentre *d* ci fa vedere la ventilazione completa, adatta alle umide estati meridionali. Quello che non si vede è il finimondo che si scatena quando si prova a orientare tutti i vetri in modo da dirigere la corrente d'aria sul collo dei passeggeri! I due disegni in alto mostrano i dispositivi del sistema. La Packard scelse la soluzione che prevedeva i vetri dei finestrini divisi in due parti, le quali almeno si aprivano sullo stesso piano, anche se non nella stessa direzione. Il finestrino anteriore era diviso verticalmente, anche se questa soluzione certamente non facilitava chi avesse voluto fare segnalazioni manuali: coloro che hanno guidato una Mini degli anni Sessanta in paesi dove i segnali manuali erano ancora obbligatori saranno senz'altro d'accordo che non c'è alternativa nel caso del tradizionale finestrino ad apertura nel senso della corrente. Nessuno, per fortuna, aveva brevettato l'apertura delle luci posteriori (*a destra*), che così costituì un miglioramento duraturo rispetto a quel tipo di apertura. Tutt'e due i tipi, benché abbastanza comuni negli Stati Uniti, erano considerati un lusso in Europa, e comunque furono sempre un problema: quello della Packard, per esempio, alle alte velocità emetteva un rumore molto fastidioso. Uno dei meriti che vanno riconosciuti, sia pure indirettamente, alla Cadillac Sixty Special e ai suoi stilisti è il definitivo abbandono del principio delle sei luci (o, come dicono gli americani, dei tre finestrini) nelle berline. A parte le complicazioni della ventilazione, questo significa un minor numero di montanti e quindi una visibilità migliore una volta acquisito il concetto del lunotto posteriore avvolgente.

La otto cilindri in linea La Salle (*sotto*) fu la vettura leader della sua epoca in fatto di stile, anche se nel 1935, quando fu costruito questo esemplare, la linea era già vecchia di un anno e la sua influenza si poteva riscontrare tanto nelle Studebaker e nelle Hudson quanto nel resto della gamma General Motors. Inoltre aveva già perso gli originali paraurti a doppia lama, troppo cari anche per il mercato della classe medio-superiore. Forse più significativi erano il corpo vettura con il tetto a torretta e le curve raccordate, i parafanghi a pontone e il radiatore stretto. Questa moda del lungo e stretto non durò molto, ma le griglie si contrassero in altre direzioni. Altri passi avanti verso l'integrazione furono l'accostamento dei proiettori alla griglia e la scomparsa sotto il cofano del tappo del radiatore. Le ruote « a disco » erano soltanto una bizzarra mascheratura dei dischi a fori (come faranno qualche anno dopo le inglesi Talbot e Sunbeam-Talbot), mentre i portellini sul cofano riappariranno come marchio di fabbrica sulle Buick del 1949, molto tempo dopo la scomparsa della La Salle. Per quanto riguarda la meccanica, la La Salle fu la prima vettura della General Motors con i freni idraulici, le sospensioni anteriori indipendenti a mollone elicoidale invece le avevano già anche le Cadillac del 1934 (e anche, sia pure di concezione diversa, i modelli più piccoli della General Motors), e il resto della meccanica era essenzialmente quella della Oldsmobile Eight, anche se i proprietari scoprirono presto che gli elementi intercambiabili fra le due marche erano pochi. Nel 1934, un prezzo di 1650 dollari per una berlina era basso, e anche per questo le La Salle ebbero successo: delle 13.014 vetture vendute quell'anno dalla Divisione Cadillac, più della metà erano La Salle.

L'integrazione fa un altro passo avanti: sulla Chevrolet berlina del 1941 (*a destra*). Dal punto di vista della meccanica si tratta ancora del buon vecchio sei cilindri Cast Iron Wonder da 3,5 litri con lubrificazione a sbattimento, ma i predellini sono scomparsi, i proiettori sono incassati nei parafanghi e il nuovo cofano a coccodrillo consente l'adozione di griglie più basse che acquistano in larghezza quello che hanno perso in altezza. Parafanghi e paraurti stanno gradualmente diventando parti di un tutto, anche se non sempre molto armonioso. Naturalmente gli Stati Uniti non erano ancora in guerra, e l'inflazione non c'era, così la berlina quattro porté più economica della Chevrolet costava soltanto 795 dollari; l'equipaggiamento « special de luxe » aggiungeva appena altri 56 dollari. Curiosamente, le berline a due porte erano ancora più vendute di quelle a quattro porte (forse perché più sicure nel trasporto dei bambini piccoli). Quali caratteristiche doveva avere un'automobile per poter aspirare a diventare la più venduta? Novanta cavalli, 130-135 km/h, una vasta rete di assistenza in tutti gli Stati Uniti. Nell'ultimo anno di pace, più di 900.000 americani pensarono che la Chevrolet fosse un buon acquisto.



centrale cromata, le Citroën del 1933 vi aggiunsero una leggera curvatura accentuata da qualche cromatura in più, sempre gradita agli stilisti. I tedeschi e i cecoslovacchi, subito conquistati dalla linea a V, fecero pazzie per i cofani lunghi, raggiungendo forse il colmo con la Busek Aero del 1934, una bicilindrica da un litro, sia pure a trazione anteriore.

Acquisito il concetto generale, gli stilisti cominciarono a lavorare per « riordinare » l'automobile. La prima vittima di rilievo fu la sgraziata sporgenza anteriore della berlina, sanata con abbondante uso di curve raccordate; contemporaneamente i parafanghi anteriori furono prolungati verso il basso. Questo accorgimento era già stato usato nella Reo Royale di Northup del 1931, ma i veri parafanghi prolungati apparvero soltanto l'anno dopo sulla Graham dello stesso Northup e resa famosa presso tutti i bambini del mondo dalla riproduzione-giocattolo della Tootsie Toy. La Graham abbandonò anche i portellini del cofano sostituendoli con le feritoie inclinate, e tutti gli altri seguirono l'esempio essendo di moda tutti i motivi a strisce cromate che facevano pensare alla velocità.

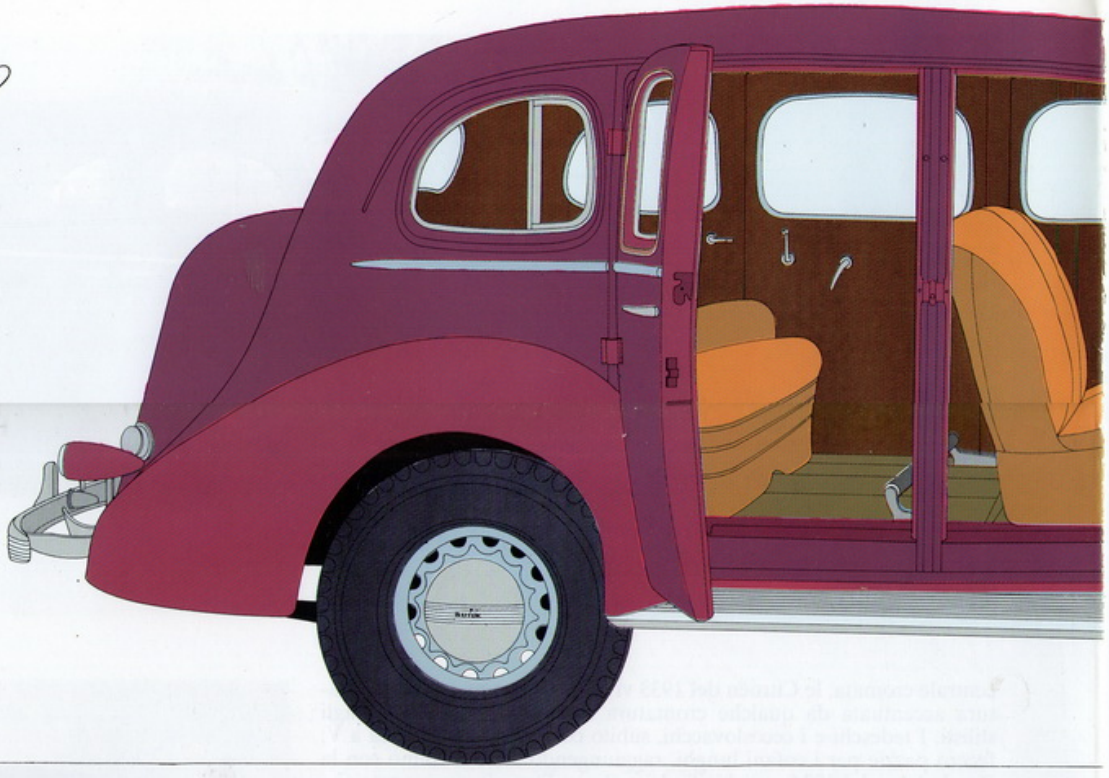
L'influenza della Graham si riconosceva subito anche nei tentativi compiuti alla metà del 1932 da una disperata Wyllis-Overland, nella Ford 8V del 1933 e, sia pure come goffa parodia, nella linea della Nash del 1934. Ford esportò questo stile in Europa con la sua prima vettura veramente « straniera »: il modello Y di 933 cc costruito a Dagenham e a Colonia, anche se nella prima serie l'effetto fu rovinato dall'assenza del prolungamento dei parafanghi, precipitosamente rimediata alla fine del 1933.

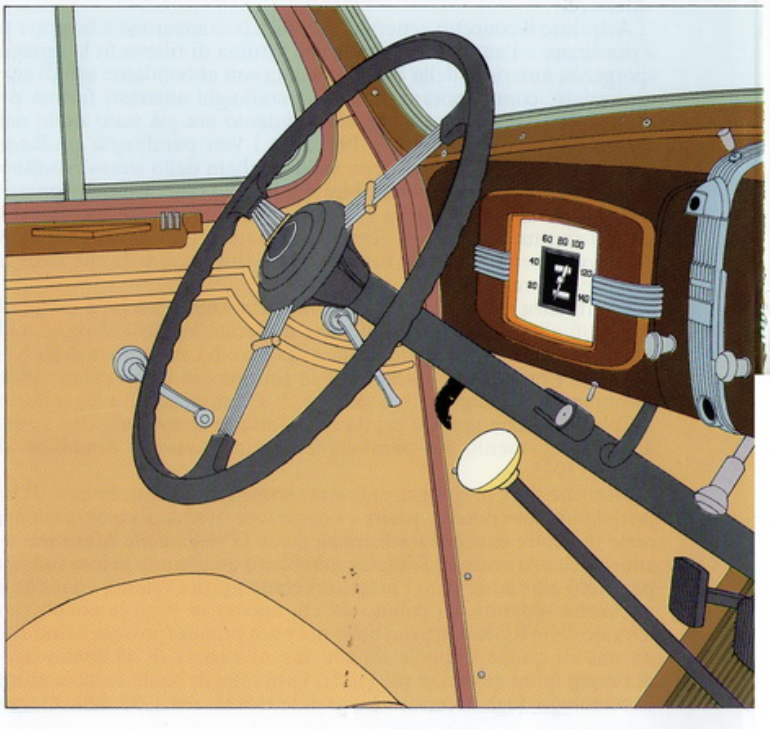
Non che tutte le sporgenze fossero scomparse, naturalmente. Il tappo del radiatore poteva sparire — come fece — sotto il cofano, anche se certe mascotte europee tradizionali come la stella della Mercedes o la sfinge della Armstrong Siddeley avrebbero mantenuto la loro funzione per molti altri anni. Però i proiettori erano ancora esterni, i parafanghi restavano separati dal cofano ed era ancora in voga la collocazione laterale delle ruote di scorta, bella ma poco pratica (provate a tirar fuori da una di quelle trappole da ruggine una ruota di 48 centimetri di diametro in un giorno di pioggia!). Tutti i tipi di baule erano confinati nel catalogo degli accessori. La grande trovata del 1933 della General

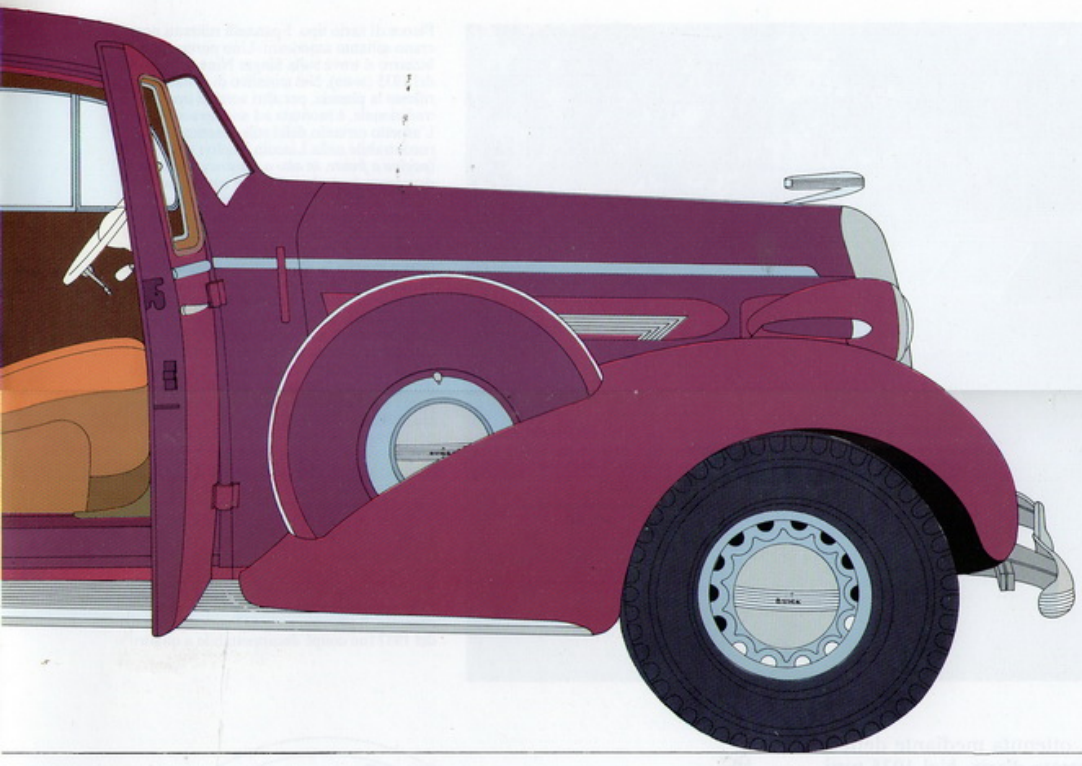
Ritorno al convenzionale. La Chrysler Airflow del 1934 (*in basso*), con il suo tetto a goccia che avrebbe dovuto segnare un nuovo indirizzo stilistico, era troppo per gli americani. Questo esemplare era una otto cilindri in linea, ma era possibile anche avere una sei cilindri da 4 litri con la marca De Soto. Queste vetture erano poco affidabili e beccheggiavano paurosamente, difetto che non fu mai completamente eliminato. Nel 1936, però, in un tentativo di migliorare almeno l'aspetto, la Chrysler aveva aggiunto questo strano tipo di griglia, oltre a un baule posteriore sporgente che consentiva l'accesso esterno al bagaglio sia pure a scapito dell'aerodinamicità e delle proporzioni estetiche. L'ultima goccia fu la griglia di tipo aggressivo (molto simile a quelle delle Chrysler tradizionali) adottata nel 1937. Delle 108.000 vetture vendute quell'anno, le Airflow erano meno di 5000, ed erano praticamente le ultime. Da allora in poi l'ortodossia fu la regola, e lo dimostra questa Imperial C 23 del 1939 (*in alto*) che montava lo stesso motore da 5,3 litri della vecchia Airflow. Qualche influenza della Airflow sopravvive nella berlina a baule integrato nella carrozzeria (soluzione adottata anche dalla Ford, mentre la General Motors preferiva il baule esterno). Per altri aspetti la vettura non era molto diversa dalle sue concorrenti: cofano a coccodrillo, griglia stretta, predellini molto ridotti, proiettori incassati, cambio a cloche, e inoltre le sospensioni anteriori indipendenti che là Chrysler aveva sperimentato senza successo nel 1934, ma non sulle Airflow.

Buick

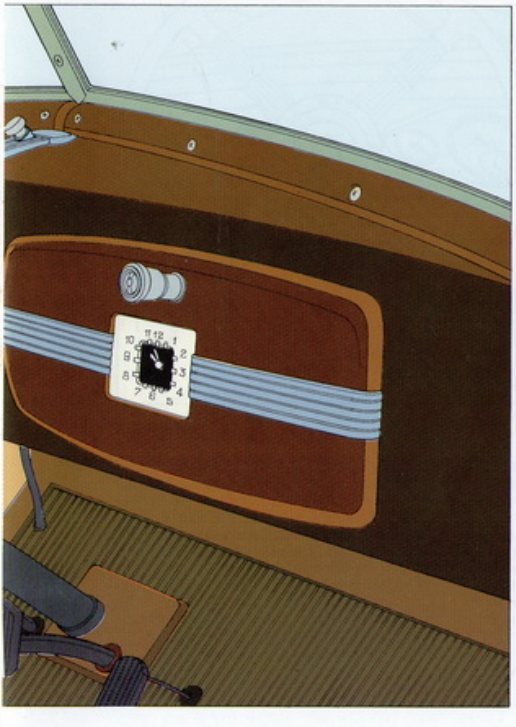
L'auto del medio professionista nello stile del 1936. In effetti, l'elemento più caratteristico della Buick Special, il motore a otto cilindri in linea con valvole in testa, non si vede affatto. Sullo châssis (*in basso a destra*) si notano alcuni elementi tipici del 1936: la crociera di irrigidimento della struttura (*a*), le sospensioni anteriori indipendenti a mollone elicoidale, del tipo a bracci disuguali (*b*), le ruote di 16 pollici (40,6 cm) con pneumatici a bassa pressione (*c*) e i freni idraulici (*d*) che stavano rapidamente diventando di uso generale negli Stati Uniti, anche se la Ford sarebbe andata avanti con quelli meccanici per altri tre anni. Il disegno della vettura completa è la dimostrazione di quanto fosse profondo il culto per le curve raccordate. Non si vede un solo spigolo vivo. Il parabrezza a V e l'ampio baule integrato erano una novità sulle Buick di quell'anno, ma si erano già visti su altre vetture della General Motors nel 1935. Le ruote a disco a fori sarebbero andate avanti per un altro solo anno: nel 1937 sarebbero

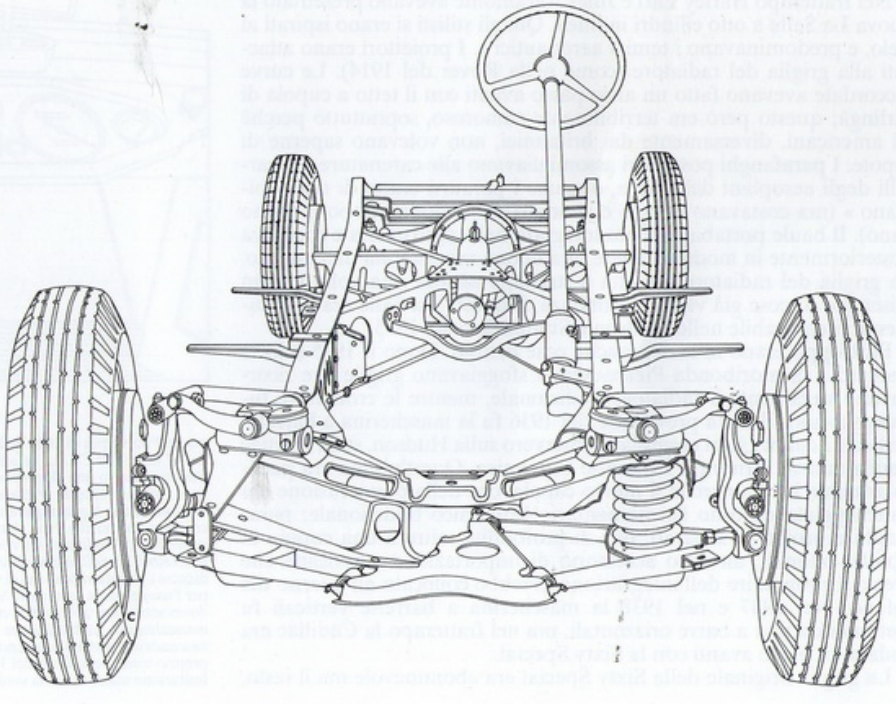


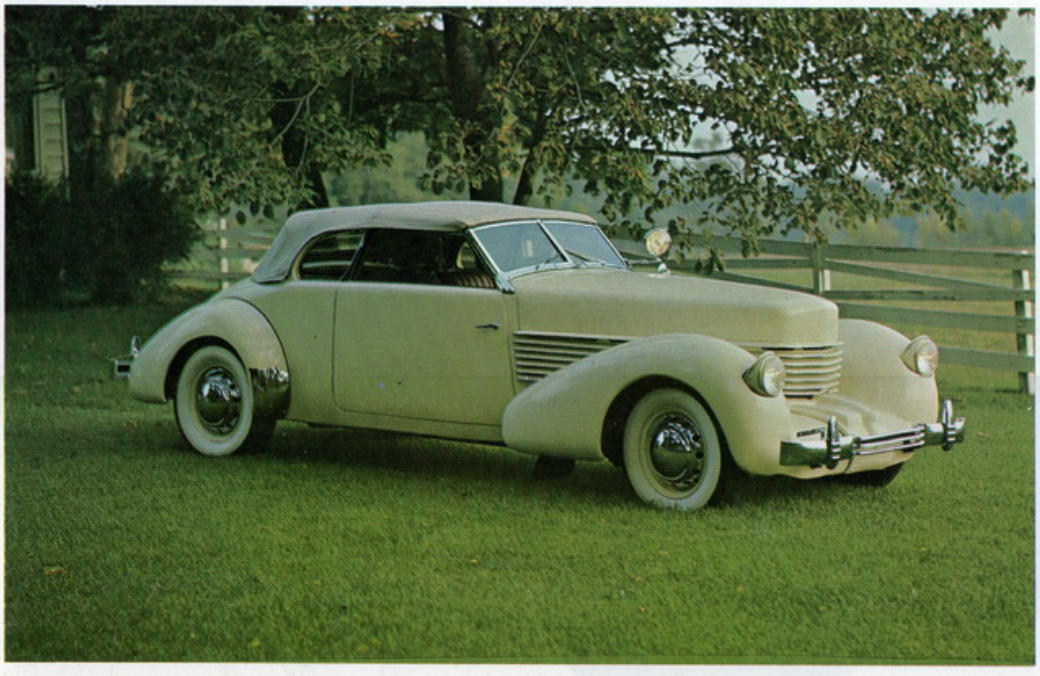




state di moda quelle a disco intero. I proiettori sono ancora esterni, e i parafanghi anteriori non integrati nella carrozzeria per consentire l'alloggiamento delle ruote di scorta laterali. Il baule (*in basso a sinistra*) fa pensare che le valigie che contiene fossero di serie, e invece naturalmente non lo erano, ma non essendo ingombrato dalla ruota di scorta potevano quasi davvero starci i « due ragazzi robusti e un cane danese » citati nei cataloghi della Buick. Nel posto guida (*in basso al centro*) lo styling trionfa nel modo più assoluto. Anche l'orologio sullo sportello della guantiera si armonizza con l'integrato ma non molto leggibile quadrante che sta di fronte al guidatore. Il parabrezza a V non migliorava certamente la visibilità anteriore. La leva del cambio restava al pavimento. Si noti però che, come sulla maggior parte delle auto americane dell'epoca, essa è leggermente angolata in avanti per consentire la sistemazione di tre persone sul sedile anteriore. All'estrema sinistra sotto il cruscotto c'è ancora la leva a manico d'ombrello del freno a mano.







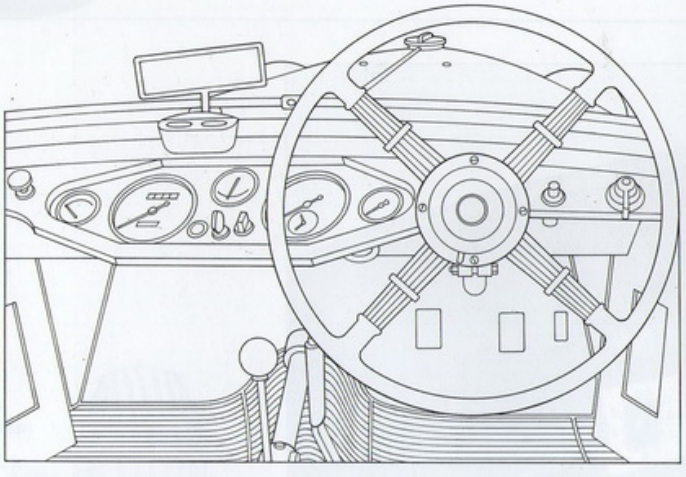
Plance di vario tipo. I pannelli stilizzati non erano soltanto americani. Uno piuttosto bizzarro si trova sulla Singer Nine coupé sport del 1935 (*sotto*). Nel tentativo di evitare il riflesso la plancia, per altri versi di tipo tradizionale, è montata ad angolo acuto. L'aspetto orrendo dello stile americano è riscontrabile nella Lincoln Zephyr del 1938 (*pagina a fronte, in alto a sinistra*), anche se lo strumento centrale è di facile lettura, adatto sia per la guida a destra sia per quella a sinistra, e lascia molto spazio per la radio e la guantiera. La plancia della britannica SS 100 del 1938 (*pagina a fronte, in centro a sinistra*), invece, mostra la tipica strumentazione di una vettura sport, con un tachimetro e un contagiri di grosse dimensioni di fronte al guidatore e gli altri strumenti disposti alquanto casualmente. Il parabrezza ribaltabile è caratteristico delle vetture sport degli anni Trenta, e sulla SS c'erano anche due piccoli parabrezza supplementari per proteggere pilota e passeggero quando quello principale era abbassato. Sulla MG tipo WA da 2,6 litri del 1939 (*pagina a fronte, in basso*) il tradizionale motivo ottagonale della casa è ripetuto nella forma degli strumenti. Tutti gli interruttori sono raggruppati, tranne il pulsante d'accensione e lo starter.
Il fascino rinomato, le vicende alquanto movimentate della produzione e i problemi tecnici connessi con la trazione anteriore e il cambio elettromeccanico, tendono a far trascurare i meriti stilistici della Cord 810 del 1936, qui (*a sinistra*) nella sua forma più ricercata, il phaeton serie 812 sovralimentato del 1937 (un coupé decappottabile a quattro

Motors fu la ventilazione dinamica Fisher, ottenuta mediante deflettori ai finestrini anteriori che dosavano l'entrata d'aria. Nel 1935 tutti gli altri costruttori adottarono questo dispositivo.

Nel frattempo Harley Earl e Jules Agramonte avevano presentato la nuova La Salle a otto cilindri in linea. Qui gli stilisti si erano ispirati al cielo, e predominavano i temi « aeronautici ». I proiettori erano attaccati alla griglia del radiatore (come nella Rover del 1914). Le curve raccordate avevano fatto un altro passo avanti con il tetto a cupola di carlinga; questo però era terribilmente rumoroso, soprattutto perché gli americani, diversamente dai britannici, non volevano saperne di capote. I parafanghi posteriori assomigliavano alle carenature dei carrelli degli aeroplani dell'epoca, e anche i paraurti erano di tipo « biplano » (ma costavano troppo e vennero abbandonati dopo il primo anno). Il baule portabagagli era integrato nella carrozzeria e sporgeva posteriormente in modo da avere una buona accessibilità dall'esterno. La griglia del radiatore era alta e stretta, e ancora una volta era un miscuglio di cose già viste. L'influenza di questa La Salle era praticamente riscontrabile nelle Hudson e Studebaker del 1935.

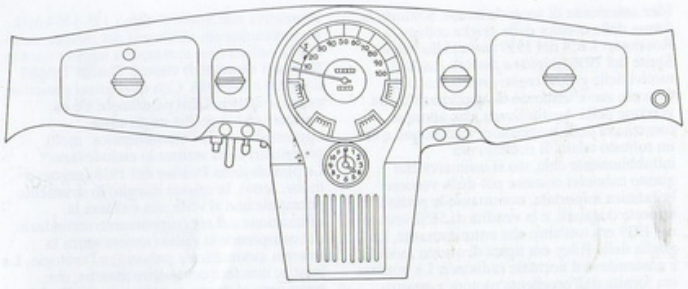
Purtroppo erano in arrivo anche cose orribili. Dopo il 1935 solo la Packard e la moribonda Pierce-Arrow sfoggiavano griglie che ricordavano vagamente il radiatore tradizionale, mentre le cromature furoreggiavano. Il tema prevalente del 1936 fu la mascherina a barrette verticali, i cui peggiori esemplari apparvero sulla Hudson, sulla Pontiac e sulla curiosa Triumph Dolomite britannica. Quest'ultima era particolarmente brutta perché il nuovo capolavoro della pressofusione era fiancheggiato da tutto l'armamentario britannico tradizionale: parafanghi e proiettori separati, luci di profondità, oltre a una coppia di trombe bitonali, un altro accessorio di importazione americana che presto il progredire dell'integrazione avrebbe collocato all'interno del cofano. Nel 1937 e nel 1938 la mascherina a barrette verticali fu sostituita da una a barre orizzontali, ma nel frattempo la Cadillac era andata un passo avanti con la Sixty Special.

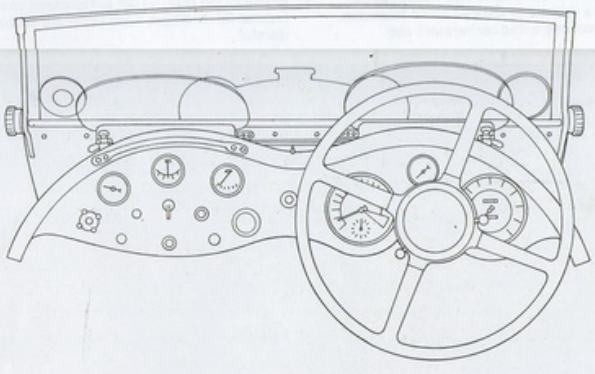
La griglia originale della Sixty Special era abominevole ma il resto,



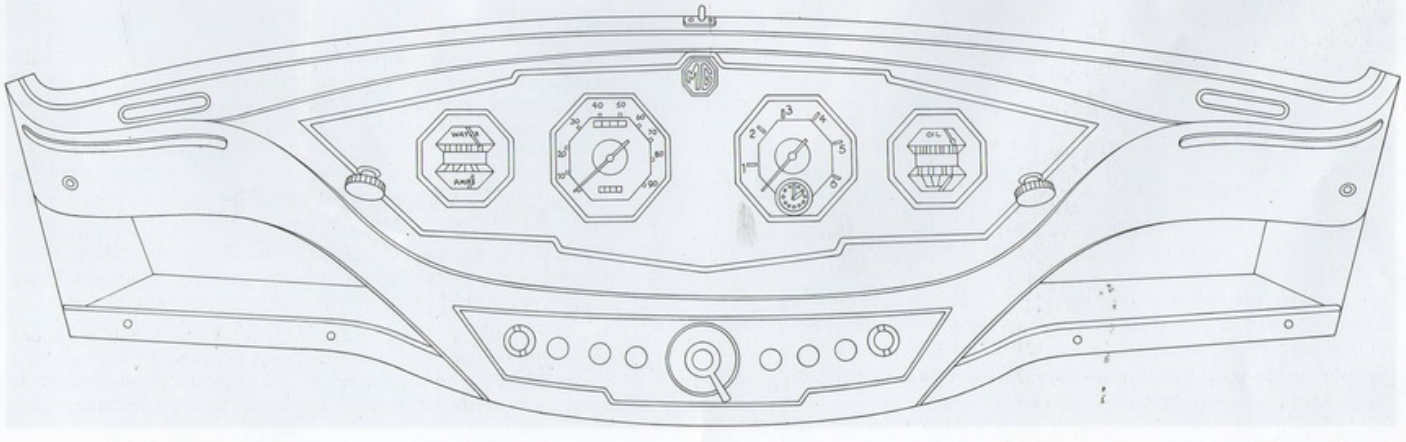
posti). Faceva più di 160 km/h con un motore da 4,7 litri e 190 CV. La creazione di Gordon Buehring aveva una elegante semplicità di linea, con una spoglia griglia a barre orizzontali che si prolungava sui fianchi del cofano a coccodrillo. Non c'erano cromature superflue, e il radiatore era completamente nascosto. I predellini erano stati eliminati, mentre i proiettori (che qui si vedono pronti per l'uso) erano a scomparsa totale, anche se dovevano essere abbassati o estratti manualmente. La bombatura frontale nascondeva l'estremità anteriore del cambio, proprio come nella Cord del 1929.
Imitazione malriuscita: la svedese Volvo PV

36 Carioca (*pagina a fronte, in alto a destra*) fatta a somiglianza della Chrysler Airflow del 1934. La coda sporgente, i parafanghi posteriori chiusi, il parabrezza in due pezzi e i fianchi del cofano rialzati che incorporano gli alloggiamenti dei proiettori incassati sono in perfetto stile Chrysler, anche se la Volvo rifiutò l'originale griglia a cascata della Chrysler del 1934. Sfortunatamente agli svedesi questa forma non piacque, proprio come agli americani, tanto che esattamente 500 Carioca trovarono un compratore.





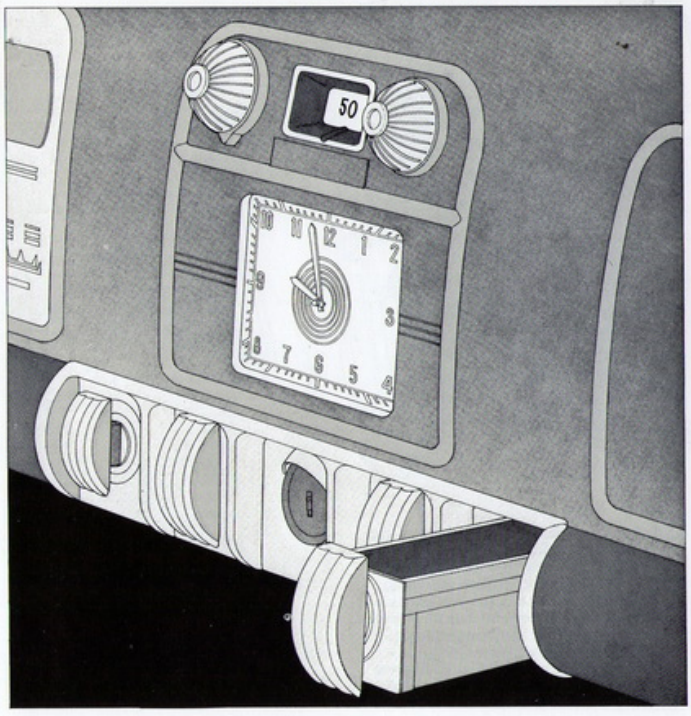
« Quello che Detroit pensa oggi, l'Europa lo pensa domani », ma la Auto Union con questa particolare vettura fece molto più in fretta. Il frontale della sua Wanderer W 24 rispecchia lo stile 1937 della General Motors, presentato alla fine del 1936, e l'auto tedesca era già in commercio nel marzo 1937. Qui (*a destra*) si può vedere che la Auto Union ha già imitato lo stile americano, anche se per il momento soltanto sulla Wanderer e sulla quattro cilindri DKW molto simile sia come chassis sia come carrozzeria. I parafanghi arrotondati e prolungati in basso, i predellini molto ridotti e i deflettori ai finestrini sono in puro stile Detroit, come la leggera curvatura del padiglione e il baule posteriore completamente integrato, anche se la ruota di scorta è esterna e quindi il bagaglio è accessibile soltanto dall'interno. Ovviamente, dal punto di vista tecnico la Germania è più avanzata degli Stati Uniti. La Wanderer monta un banale quattro cilindri a valvole laterali da 1,8 litri con soli 42 CV, che pur consente buoni 105 km/h, ma ha tutte le ruote indipendenti e freni idraulici (a quell'epoca la Ford, per esempio, era ancora legata ai freni meccanici).



anche se non completamente di stile europeo, raggiungeva un eccellente equilibrio, con i predellini laterali rientrati, un baule che si fondeva perfettamente con la linea della carrozzeria e non somigliava più a un'aggiunta dell'ultimo momento, e i proiettori parzialmente incorporati nei parafanghi anteriori. La configurazione europea a quattro finestrini laterali e montanti stretti evitava quell'aspetto « claustrofobico » caratteristico dello stile americano fin dal tempo della Cord L 29. Nel 1941 tutte le marche della General Motors avevano versioni a quattro finestrini e baule posteriore sporgente. Questo valeva anche per la Studebaker, ma le Town Sedan della Chrysler mantennero il portabagagli tutto interno, e per molti anni l'industria rimase divisa fra questi due stili.

Ulteriori progressi furono compiuti dopo che l'Europa scese in guerra. L'industria del vetro, bisogna dire, era ancora alle prese con il parabrezza curvo in un sol pezzo, anche se la Chrysler lo aveva usato

Idee americane di seconda mano. Soltanto la forma della cornice della griglia collega la Rosengart LR 4 del 1939 (*sotto*) alla Riley Sprite del 1936 (*pagina a fronte*). Anche i motivi delle griglie erano diversi. La casa francese stava tentando di aggiornare la sua versione della Austin Seven, che allora si contentava delle sospensioni tradizionali e di un robusto telaio. Il risultato era indubbiamente chic, ma si insinuava che questo cabriolet costasse più della versione britannica importata, nonostante le pesanti imposte doganali, e la vendita di 5650 vetture nel 1939 era tutt'altro che entusiasmante. La griglia della Riley era tipica di questo modello e nascondeva il normale radiatore. La potenza era fornita dall'eccellente motore a quattro cilindri da 1496 cc della Riley, con doppio albero a camme in testa ad aste e bilancieri, nella versione a due carburatori, che consentiva alla Sprite di fare i 135-140 km/h. La meccanica era all'altezza del motore, tanto che la vettura (con carrozzeria leggera e senza accessori decorativi) vinse il Tourist Trophy del 1935 e del 1936. Con quei grossi proiettori esterni e quei pesanti parafanghi c'è da dubitare che la griglia migliorasse apprezzabilmente l'aerodinamica: molti proprietari della vettura lo escludevano. La plancia della Pontiac del 1938 (*pagina a fronte, sotto*). In questo disegno lo strumento principale non si vede, ma è chiara la stilizzazione del raggruppamento secondario, che comprende la radio (ancora senza la sintonia automatica a pulsanti) e l'orologio. La Pontiac non fece come altre marche, che arrivarono al punto di imitare la griglia del radiatore nel disegno del portacenere, ma le famose Silver Streak sono ricordate anche per questo!



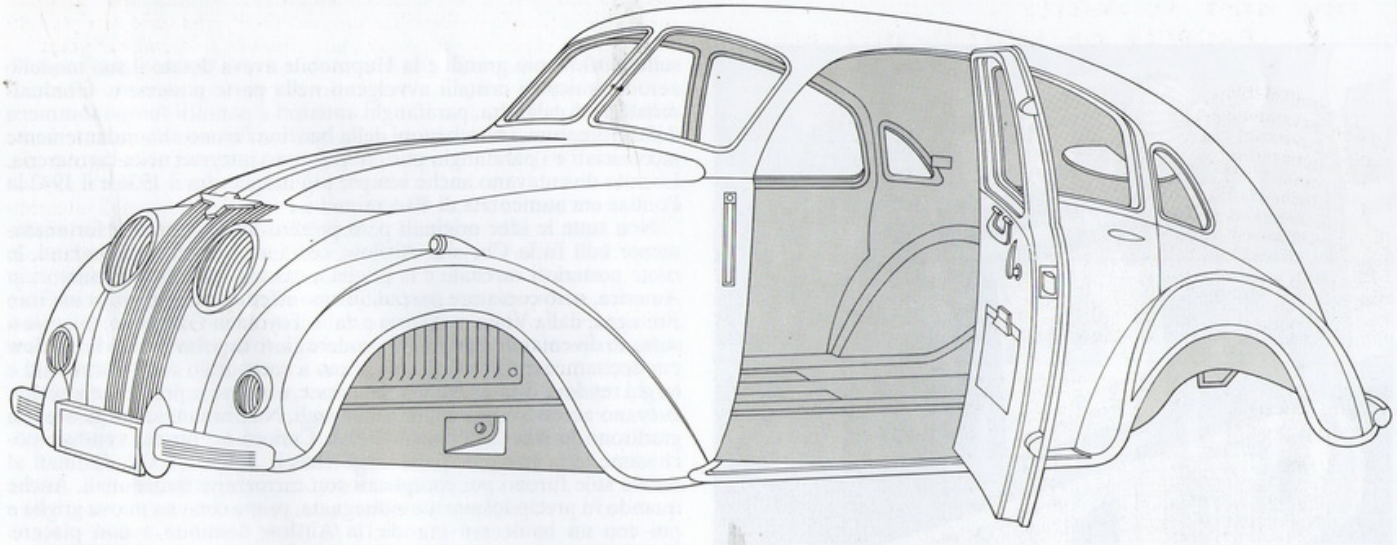
sulle Airflow più grandi e la Hupmobile aveva dotato il suo modello aerodinamico di cristalli avvolgenti nella parte posteriore. Gradualmente però calandra, parafanghi anteriori e paraurti furono sommersi dalle cromature, i bocchettoni della benzina furono abbondantemente incorniciati e i parafanghi posteriori furono integrati nella carrozzeria. Le auto diventavano anche sempre più lunghe: fra il 1936 e il 1942 la Pontiac era aumentata di 40 centimetri.

Non tutte le idee originali però presero piede. Una che fortunatamente fallì fu la Chrysler Airflow, con i suoi fianchi abbondanti, le ruote posteriori carenate e la griglia a cascata. Non trovò imitatori in America, però copiature parziali furono effettuate dalla Singer in Gran Bretagna, dalla Volvo in Svezia e dalla Toyota in Giappone. Gli stilisti stavano diventando esperti nel vendere i loro capolavori, ma la Airflow era decisamente troppo. Il suo cofano a coccodrillo con i fianchi alti e larghi rendeva difficile la manutenzione, e inoltre le prime versioni non avevano accesso esterno al portabagagli. Né i britannici né gli svedesi gradirono lo stile Airflow: di Volvo Carioca ne furono vendute pochissime, e la maggior parte degli châssis Singer 11 CV destinati al nuovo stile furono poi completati con carrozzerie tradizionali. Anche quando fu precipitosamente ridisegnata, prima con una nuova griglia e poi con un baule più grande, la Airflow continuò a non piacere. Un'altra macchina che fece cilecca fu la Hupmobile del 1932 con i parafanghi semicircolari di Loewy: fu contemporanea alla Graham con i parafanghi prolungati, e la vettura « più vestita » piacque di più.

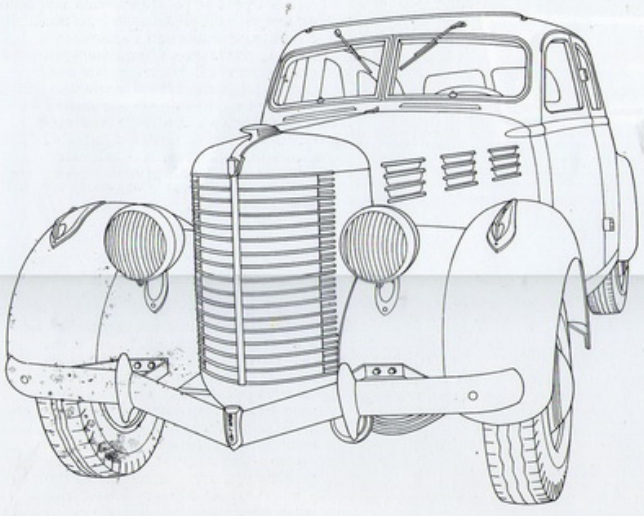
Indegnamente trascurata — o, più correttamente, espurgata — fu la Cord 810 di Gordon Buehrig, la sorpresa del 1936. I proiettori retrattili manualmente erano dei trabiccoli, e per di più fuori epoca, ma la calandra bassa e avvolgente era un'idea eccellente. Purtroppo, dove la linea originale di Buehrig era semplice e sobria, i suoi sedicenti imitatori stesero cromature a palate. Basta osservare la gamma delle Chry-

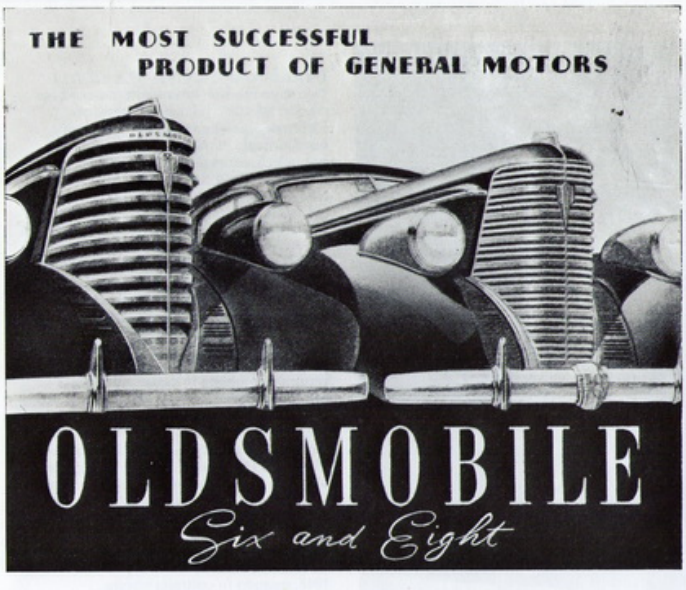
Motivi tedeschi del 1938-39. Uno si aspetta qualche somiglianza fra la Opel Kapitän del 1939 (*a sinistra*) e le Oldsmobile del 1938 (*pagina a fronte, in basso*): dopotutto si tratta di due marche della General Motors. La più recente Opel è un po' più avanzata, non tanto nel disegno della griglia quanto nei proiettori completamente incassati. La carrozzeria cabriolet con la vistosa verniciatura bicolore è una creazione del carrozziere, non così i parafanghi anteriori che si prolungano fin sulla portiera: questi si trovano anche sulle versioni berlina a carrozzeria integrata di questa sei cilindri a valvole in testa da 2,4 litri. I tedeschi, ovviamente, si aspettavano un cabriolet di serie nella gamma, e questo rese conveniente alla Opel produrre una versione a châssis separato anche di una vettura di grande serie.

L'aerodinamica Adler 2,5 litri (*sotto*) era una contemporanea della Opel ma più cara, venduta a un prezzo più alto di circa il 4* per cento nella versione berlina. Contrariamente a quanto farebbe pensare il disegno, non era una monoscocca, essendo basata su uno châssis con telaio a pontone formato da robusti elementi scatolati, non diversamente dalle più piccole Adler a trazione anteriore. Il resto della scocca, compresi i parafanghi, era prodotto dalla Ambi-Budd di Berlino e poi montato sullo châssis. Come si conviene a un « incrociatore autostradale », proiettori e luci di città sono completamente incassati, anche se in alcuni paesi le disposizioni di legge imponevano che le luci di posizione fossero esterne. Uno degli inconvenienti della forma perfettamente a goccia era una netta carenza di visibilità posteriore.



« Solo noi esportiamo i più recenti temi stilistici dell'anno »: questo prometteva la pubblicità su un giornale americano del 1938. In realtà soltanto le due Oldsmobile (*pagina a fronte, in basso*) sono modelli di quell'anno; la Berliet Dauphine berlina (*pagina a fronte, in alto*) era il nuovo modello per il 1939 della casa di Lione, nonostante i più antiquati proiettori completamente esterni. Si può pensare che si sia trattato di un deliberato tentativo di nascondere le origini della carrozzeria della Berliet, acquistata bell'e fatta dalla Peugeot di Sochaux che la utilizzava anche per la propria 402 da 2,1 litri (naturalmente la Peugeot metteva i proiettori all'interno della griglia del radiatore). Le Oldsmobile compendiavano i temi del 1938: luci parzialmente incassate, scomparsa dei predellini, paraurti rinforzati, griglie a barre orizzontali. La cornice del radiatore della Oldsmobile aveva una forma tipica, mentre un abile espediente era costituito dall'adozione di una griglia a disegno più fine per distinguere le più costose otto cilindri (*a destra*) dalle sei cilindri (*a sinistra*). Questo tipo di distinzione stava però scomparendo: quando gli Stati Uniti entrarono in guerra la differenza maggiore sarebbe stata fra il baule montato di sbalzo e il baule integrato (con denominazioni diverse), e per dire se un'automobile era una sei cilindri o una otto cilindri bisognava guardare la lunghezza del cofano.





sler del 1939 per vedere che cosa si poteva fare di brutto, anche se non si può fare a meno di ammirare l'abilità con cui gli elementi della calandra furono astutamente rimescolati per ottenere quattro frontali differenti per le quattro marche del gruppo.

L'intervento dello stilista, naturalmente, non si esaurì all'esterno dell'automobile. Egli cominciò a lavorare anche sull'interno con conseguenze interessanti e talvolta curiose per la plancia.

Lo stesso cruscotto nacque come conseguenza della nuova moda delle plance aerodinamiche del 1914-15. Nei primi anni Venti gli strumenti erano ancora disposti a caso sulla plancia, ma nel 1927 il raggruppamento centrale cominciava a diventare comune. In seguito ci fu la tendenza al rimpicciolimento fino al formato francobollo, mentre compariva all'orizzonte una delle più pericolose invenzioni americane, il tachimetro a tamburo, nel quale si poteva leggere soltanto la velocità del momento. Questo strumento fu applicato anche sulla lussuosa Duesenberg J del 1929.

Presto apparvero cruscotti stilizzati. La Franklin raffreddata ad aria sfoggiò brutti quadranti verticali, mentre quelli delle SS del 1934 e del 1935 erano esagonali, in risposta al ben affermato ottagono della MG, fortunatamente scomparso da quasi tutte le plance della casa. Dopodiché si vide di tutto, fra cui gli orribili cruscotti della Hudson del 1936, che ricalcavano le curvature della linea esterna dell'auto, e della Buick del 1939, di forma rettangolare. In qualche caso si giunse al colmo dell'assurdo: nella Buick del 1936 il coperchio dei portacenere era una copia in miniatura della griglia del radiatore.

C'erano però dei lati positivi. Innanzitutto adesso gli strumenti erano raggruppati in una posizione più visibile, e in genere dominava la semplicità. Le Hillman del 1936, per esempio, erano dotate di un solo quadrante corredato da un'enorme spia dell'accensione, grande quanto un uovo di faraona: l'ideale per una casalinga distratta. Meno apprezzabile era una crescente tendenza a rimpiazzare gli strumenti con spie luminose, e non sempre colorate. Per fortuna nessuno aveva ancora anticipato la follia della Nash del 1949: sulla serie Airflyte tutti gli strumenti erano raggruppati in una chiesuola piazzata sul piantone dello sterzo. A parte la difficoltà di lettura, all'interno del piantone c'era una foresta di fili elettrici, e per di più c'era anche la tiranteria della leva del cambio!

Com'era prevedibile, la maggior parte di queste mode americane attraversò l'Atlantico, benché in Europa lo styling fosse molto più casuale, e troppi modelli popolari, soprattutto francesi, somigliarono alle vecchie berline americane. I primi esempi di portabagagli integrato furono tutt'altro che pratici. I francesi conservarono il baule esterno e ad apertura superiore al quale erano abituati, raramente integrandolo nella linea della carrozzeria. La tendenza britannica fu quella di aggiungere un'appendice accuratamente integrata nella parte posteriore e di riempirla con la ruota di scorta, vanificando così lo scopo principale. Provarono anche con il portabagagli tutto interno, ma questa soluzione durò poco, perché andava a scapito dell'abitabilità posteriore. La Morris e la Standard tornarono all'applicazione a sbalzo nel 1939, anche se la linea leggermente in pendenza della Hillman fu poi sacrificata nel 1940 per ottenere un baule più grande. La Fiat e la Peugeot utilizzarono la moda della calandra a barrette verticali per un buon motivo: la ridotta sporgenza dei loro cofani non era attraente ma consentiva un'eccellente visibilità anteriore, anche se il trucco della casa francese di ficcare i fari dietro la gliglia fu un'idea poco brillante. Nella Morris Eight del 1939 i fari furono incassati nei parafanghi anteriori.

Tutte le vetture di grosse dimensioni assomigliavano sorprendentemente a quelle americane, anche quando non lo facevano apposta. La griglia delle ultime Berliet prima della guerra, simile a quella della Oldsmobile, non trasse giovamento dall'esperienza di sobrietà che Marius Berliet aveva fatto usando carrozzerie Peugeot; la Renault riuscì a condensare tutte le cose peggiori dello stile di Detroit, e le Austin del 1940 sembravano le vetture della General Motors del 1938

Differenti coupé del 1938-39. La 2 litri Dolomite roadster coupé con motore a sei cilindri ad aste e bilancieri (*sopra*) era l'ammiraglia della malmessa Triumph e, insolitamente per una decappottabile britannica, era caratterizzata dalla presenza del « posto della suocera ». Senza i dischi delle ruote abituali sembra un po' nuda, ed è opinabile se quella griglia in pressofusione stile Hudson o Pontiac del 1936 si armonizza davvero con una forma britannica tradizionale. Eppure faceva i 135-145 km/h e vinse rallies e concorsi d'eleganza. Ci si aspetta invece di vedere il « posto della suocera » sulla Dodge del 1938 (*sinistra*), benché questo modello fosse disponibile anche come business coupé con il vano per il bagaglio al posto del sedile di fortuna posteriore. Questa vettura assemblata in Gran Bretagna si caratterizza per l'abbondante fanaleria. Il « posto della suocera » si trova di nuovo sul finto cabriolet Citroën a trazione anteriore (*pagina a fronte, sotto*), prodotto soltanto fra il 1934 e il 1938, benché il solido padiglione d'acciaio con il lunotto posteriore fisso isolasse terribilmente il terzo passeggero. Questa 7 CV del 1948 è la versine britannica con impianto elettrico a 12 volt e interno di pelle. Invece il bel cabriolet (o victoria decappottabile) era un modello essenzialmente europeo ancora nel 1948, quando fu costruita questa semi-fuoriserie Vauxhall 14/6 (*pagina a fronte, in alto*) carrozzata da Salmons-Tickford, una delle ultime perché a partire dal 1939 le Fourteen furono prodotte con il sistema integrato e soltanto nella versione berlina. Venduta attraverso la rete commerciale della stessa Vauxhall, la vettura era caratterizzata dalla capote a tre posizioni, dal consueto sedile posteriore claustrofobico e dalla insoddisfacente sistemazione della ruota di scorta sul portello del portabagagli.

Citroën
ENE
442

in scala ridotta: la Austin avrebbe aspettato altri sette anni prima di adeguarsi all'indirizzo del 1940. In Svezia, la Volvo provò un po' di tutto: dopo la Carioca stile Airflow, fu la volta della PV 53, un miscuglio di Chrysler e Chevrolet. Le successive sei cilindri degli anni della guerra riunivano la griglia anteriore della Ford del 1938, i parafanghi « a scatola » della Ford del 1942 e anche (nella postbellica PV 60) una carrozzeria stile Dodge unita a un frontale uguale a quello della Pontiac del 1939.

La rivoluzione stilistica mise ovviamente in gravi difficoltà i costruttori più deboli, costretti ora a mantenere le loro auto, oltre che competitive, anche continuamente aggiornate esteticamente. Ai dispositivi meccanici bisognava aggiungere qualche originalità stilistica. La Graham, che era rimasta senza soldi e senza idee dopo aver compiuto lunghi esperimenti con i compressori centrifughi, nel 1938 uscì con un bizzarro muso concavo a pescecane, prima di accordarsi con la Hupmobile per utilizzare gli stampi dell'appena defunta Cord. Ma non servì a niente. Nella stessa categoria fallirono i curiosi esperimenti « Airstream » della Singer e il frontale mezzo Hudson e mezzo Pontiac della Triumph.

Le conseguenze furono più gravi in Francia, dove i Tre Grandi locali avevano quasi raggiunto la posizione di preminenza che General Motors, Ford e Chrysler occupavano negli Stati Uniti. Si vedevano i collages più vari: c'era chi produceva auto con châssis di sua produzione e carrozzeria comperata, e chi nascondeva la meccanica di qualcun altro sotto una carrozzeria che ne mascherava la provenienza. La Berliet acquistava le carrozzerie dalla Peugeot, e la La Licorne dalla Citroën. Le più economiche Delahaye si vedevano sia con le carrozzerie berlina della Citroën sia con quelle della Renault. Rosengart e Georges Irat creavano modelli sport (anche se non troppo sportivi) utilizzando la collaudata meccanica della Citroën 11 CV a trazione anteriore. La Chenard-Walker, già umiliata per aver dovuto usare carrozzerie Matford, allo scoppio della guerra era ridotta alla scelta fra costruire una Citroën con carrozzeria Ford o una Ford con carrozzeria Ford: di provenienza completamente francese aveva soltanto le sospensioni. Si era praticamente arrivati alla produzione di marchio.

Non che fosse una novità: con la sola modifica della calandra era possibile, approfittando della buonafede e dell'ignoranza degli acquirenti, fare due diverse automobili con lo stesso progetto. Gli « incroci » tra Morris e Wolseley non erano stati ancora completamente razionalizzati, ma nelle stimate officine della Daimler di Coventry l'andazzo era tale da creare la massima confusione. Al culmine della produzione di marchio di questa casa, nel 1935, era difficile distinguere le varie Ten e Light Six prodotte sotto le etichette BSA e Lanchester, e soltanto un nome, un radiatore e 20 sterline distinguevano la Lanchester Eighteen dalla Daimler Light Twenty. Entrambe avevano un motore a sei cilindri con valvole in testa da 2,6 litri della potenza fiscale (secondo il sistema britannico) di 20 CV.

Nonostante tutto, dall'evoluzione degli anni Trenta era emersa una nuova immagine dell'automobile: un salotto su ruote. In fondo era logico. Il veicolo garantiva ormai un trasporto tranquillo e gli stilisti ne avevano migliorato l'aspetto. Ora era giunto il momento di renderlo effettivamente abitabile. Chi scrive ricorda lunghi viaggi invernali negli anni Trenta su berline britanniche di grande serie. Tutti i passeggeri indossavano il cappotto, e quelli seduti dietro erano forniti di bottiglie d'acqua calda. Almeno un finestrino doveva restare aperto: non per fare segnali manuali — le frecce a bandiera erano arrivate in Germania già alla fine degli anni Venti e nel resto dell'Europa nel 1934 — ma per evitare che sui vetri si formassero incrostazioni di ghiaccio. Gli automobilisti esperti usavano addirittura portare con sé delle patate per sbrinare il parabrezza, visto che i tergicristalli dell'epoca erano praticamente inutili. L'automobile britannica media del 1935 aveva i sedili regolabili (ma non ribaltabili) ed era ben accessoriata (tetto apribile, specchietto retrovisore, interno in pelle, braccioli, vetri apribili e persino l'orologio), ma non aveva impianto di riscaldamento.

A quel tempo, negli Stati Uniti il riscaldamento veniva fornito come optional, e nel 1938 la Nash fece un colpo da maestro con il suo « condizionamento d'aria », che poi era soltanto un sistema controllato di riscaldamento e ventilazione. Il vero condizionamento d'aria arrivò soltanto nel 1941, sulle più costose Packard. Il lavavetri, oggi necessario anche se non obbligatorio in molti paesi, era ancora una rarità. Per la verità, questo accessorio si era visto su alcune Standard e Triumph del 1935, ma poiché usava l'acqua del radiatore, era prevedibile che venisse subito abbandonato; versioni più perfezionate furono disponibili negli Stati Uniti nel 1938. I sedili ribaltabili, presentati per la prima volta dalla Durant nel 1931, ricomparvero sette anni più tardi nel catalogo degli optional della Nash, mentre i primi servocomandi furono applicati al vetro divisorio di qualche limousine e alla capote di alcune convertibili.

C'era anche il problema dello svago all'interno dell'automobile. Uno dei divertimenti più grandi dell'automobilismo degli anni Trenta fu l'autoradio. La qualità della ricezione non arrivava certo ai livelli attuali, nonostante la macchinosità dei primi apparecchi americani che sembravano il reostato di un tram. Le antenne erano sempre un problema: ce n'erano comunque di ogni tipo, da mettere sul tetto, o anche interne per le auto con capote di tela.

All'inizio il progresso fu lento. Diversi costruttori americani pubblicizzavano già nel 1931 le loro vetture come « predisposte per la radio », ma il montaggio in fabbrica non era previsto perché normalmente richiedeva il lavoro di due specialisti per almeno otto ore. Nonostante queste complicazioni, nel 1932 gli americani acquistarono 145.000 autoradio e più di un milione nel 1935. In quegli anni si cominciò anche a sagomare i cruscotti in modo da predisporli ad accogliere i pannelli della radio, il che spesso voleva dire eliminare qualche strumento utile alla guida a favore di una cosa superflua. Nel 1939 era già disponibile la sintonia automatica, e nel 1940 le Pontiac potevano essere equipaggiate, a richiesta, con l'antenna semiautomatica a depressione. In Europa le cose procedevano più lentamente. La Hillman Melody Minx del 1934 fu una delle prime automobili con la radio « di fabbrica », ma nella maggior parte delle installazioni l'apparecchio era collocato sotto il cruscotto dove urtava contro le ginocchia del passeggero seduto accanto al guidatore. Anche nell'installare un impianto di riscaldamento si andava incontro a gravi difetti dovuti all'improvvisazione. Nella MG del 1937 di proprietà dell'autore, la ventola era collocata tanto vicino al pedale della frizione che a ogni cambio di marcia rapido c'era il rischio di combinare un disastro. Le prime radio montate di serie anche sulle auto economiche si videro nel 1939, e da allora ascoltare la musica guidando diventò molto meno caro: negli ultimi modelli di prima della guerra la SS faceva pagare soltanto 20 sterline, montaggio compreso.

Negli Stati Uniti il concetto dell'automobile-salotto andò molto avanti. A causa della guerra, nel 1942 la Pontiac vendette soltanto 15.000 vetture, ma la « personalizzazione » disponibile per gli acquirenti andava più in là dell'ampia scelta del colore: nove in tinta unita e cinque bicolori. Molto più in là anche della scelta fra cinque diversi rivestimenti interni e di un pratico potenziatore per quegli inefficienti tergicristalli pneumatici tanto cari agli americani. Le fodere dei sedili potevano essere in nove disegni differenti, e c'erano un'« imbottitura fresca » per i viaggi lunghi e i sedili ribaltabili, comodità che la General Motors non aveva alcuna intenzione di lasciare in esclusiva alla Nash. Lo specchietto di cortesia era disponibile con o senza illuminazione, un portacenere supplementare poteva essere attaccato al deflettore anteriore e tanto il bagagliaio quanto la guantiera potevano essere dotati di illuminazione interna. Lo svago non era limitato all'interno della vettura: la Pontiac Division poteva vendervi anche una radio portatile per i pic-nic. E se, in questa atmosfera di « riscaldamento termostatico » e di « ventilazione dinamica controllata », vi foste beccati un raffreddore, il gentile concessionario era lì pronto a vendervi un distributore automatico di kleenex da fissare sotto il cruscotto.

4 Lusso al tramonto

A prescindere da considerazioni contabili, il secondo decennio fra le due guerre mondiali fu un periodo entusiasmante per l'automobile di lusso. La differenza principale fra questo decennio e il precedente era che la nuo a generazione di automobili si indirizzava al guidatore-proprietario.

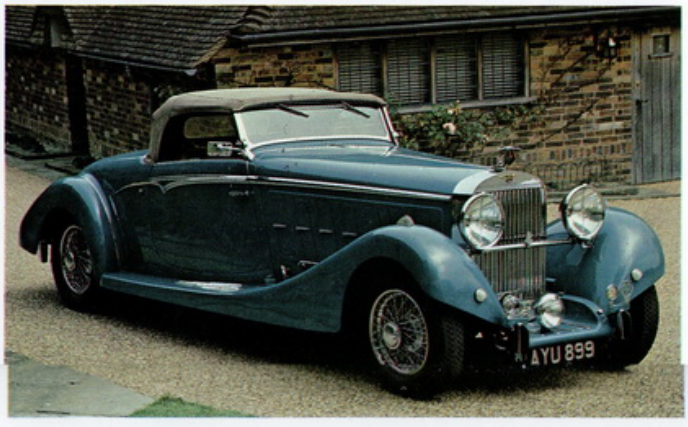
Dell'edoardiana Delaunay-Belleville a radiatore circolare, la preferita dello zar Nicola II, Fernand Charron aveva osservato: « Un'automobile così non si *guida*: chiaramente non è fatta a questo scopo. » Il concetto dell'auto fatta per essere guidata dall'autista si mantenne fermo negli anni Venti. Anche se la 30/98 della Vauxhall e la 4,5 litri della Bentley costituivano due interpretazioni del tema della vettura da turismo veloce, le due case concentravano i loro sforzi sulle automobili per coloro che preferivano lasciare la guida a qualcun altro. Forse la Vauxhall aveva un successo maggiore, con le sue versioni D e OD, anche se la 6,5 litri sei cilindri della Bentley fu vittima più dell'immagine sportiva della marca che di vere e proprie deficienze di progetto. Entrambe le società ebbero grossi guai e cambiarono padrone, ma il destino di chi rimase legato alle concezioni pre-1914 fu una lunga agonia terminata con la morte. La linea lussuosa della Delaunay-Belleville era scomparsa nel 1928. La casa sarebbe sopravvissuta per altri ventidue anni, ma a furia di costruire automobili in stile americano con motori continentali degenerò fino alle versioni borghesi della Mercedes-Benz. La vecchia superba Minerva, ancora con le valvole a fodero, nel 1936 era moribonda. L'Isotta Fraschini ripiegò tranquillamente sui motori aeronautici e sugli autocarri a motore diesel, e la Hispano-Suiza fu ben lieta di risolvere i propri problemi approfittando del riarmo della Francia. Delle ventisette industrie che esponevano vetture da cerimonia al Salone di Londra del 1928, dieci anni dopo ne restavano tredici. Fra le vittime, le americane Franklin e Stearns, la belga Excelsior e la britannica Star erano svanite. Altre marche puntavano ancora alla guida da autista, ma non offrivano proprio niente di prestigioso. Alla fine degli anni Venti, la vettura di punta della gamma Wolseley era la 30/90 a otto cilindri che costava 8000 dollari; nel 1938 il suo posto era occupato dalla 25 terza serie, una berlina per famiglia che costava la metà. La Fiat 2800 era un'imitazione dei modelli americani, e comunque quasi tutti i 620 esemplari costruiti andarono all'esercito italiano, che li impiegò come automobili dello stato maggiore. L'ultima versione della otto cilindri della Renault differiva dalla prima soltanto perché era più grande. La Daimler, tradizionalmente la casa preferita dalle anziane vedove, sopravviveva grazie alla diversificazione dei modelli: la gamma del 1933 copriva tutti i settori dalla berlina BSA Ten di 1185 cc fino alla mostruosa 40/50 Double Six come quella venduta a re Giorgio V.

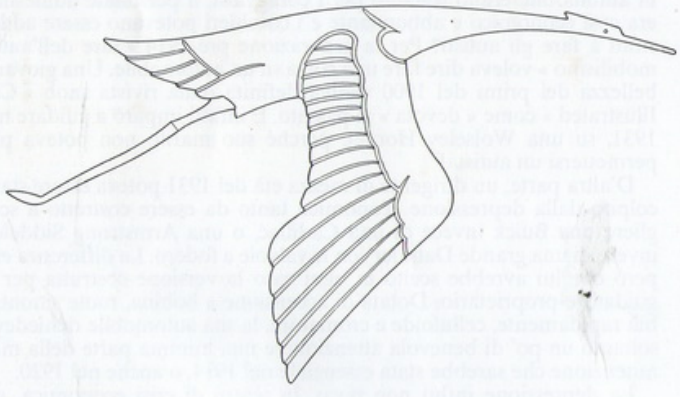
La scomparsa delle automobili da cerimonia della vecchia scuola ebbe varie cause. Innanzitutto, i plutocrati della nuova generazione erano cresciuti con l'automobile, si erano impadroniti dei suoi misteri e si divertivano a guidarla, mentre i loro genitori non avevano avuto inclinazioni simili. E perché avrebbero dovuto, quando i lunghi viaggi in automobile erano soltanto per i coraggiosi, il personale domestico era così economico e abbondante e i cocchieri potevano essere addestrati a fare gli autisti? Per la generazione pre-1914 « fare dell'automobilismo » voleva dire fare una corsa su un'automobile. Una giovane bellezza dei primi del 1900 veniva definita dalla rivista snob « Car Illustrated » come « devota » al passato. E infatti imparò a guidare nel 1931, su una Wolseley Hornet, perché suo marito non poteva più permettersi un autista!

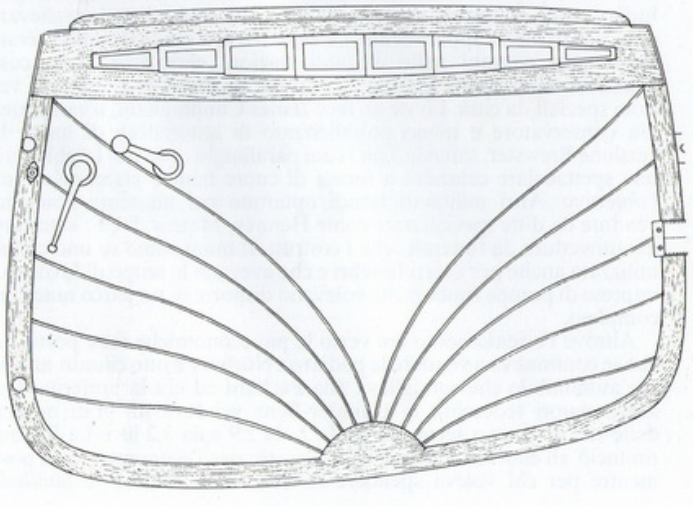
D'altra parte, un dirigente di mezza età del 1931 poteva essere stato colpito dalla depressione economica tanto da essere costretto a scegliere una Buick invece di una Cadillac, o una Armstrong Siddeley invece di una grande Daimler con le valvole a fodero. La differenza era però che lui avrebbe scelto in ogni caso la versione costruita per il guidatore-proprietario. Dotata di accensione a bobina, ruote smontabili rapidamente, celluloide e cromature, la sua automobile richiedeva soltanto un po' di benevola attenzione e una minima parte della manutenzione che sarebbe stata essenziale nel 1914, o anche nel 1920.

La depressione influì non poco. In tempi di crisi economica, gli autisti erano, più che un lusso, un'assurdità. Bisognava evitare le ostentazioni. I ricchi americani compravano ancora le Duesenberg (gli anni d'oro per il modello J — prezzo minimo 13.500 dollari, franco Indianapolis — furono il 1930 e il 1931), ma molti di essi sceglievano qualcosa di meno appariscente. Le Ford V8 con guida da autista erano abbastanza comuni nelle eleganti stazioni climatiche della costa atlantica, tanto che la grande carrozzeria di Brewster preparava versioni speciali da città. Lo stesso fece James Cunningham, il carrozziere più conservatore e meno pubblicizzato di automobili di lusso. La versione Brewster, tuttavia, con i suoi parafanghi anteriori larghissimi e una spettacolare calandra a forma di cuore mancò clamorosamente l'obiettivo. Altri milionari timidi optarono per anonime limousine vendute da ditte specializzate come Henney, Meteor, S e S: si trattava di autovetture da funerale, che i costruttori montavano su uno châssis utilizzato anche per i carri funebri e che avevano lo scopo di favorire le imprese di pompe funebri che volevano disporre di un parco macchine completo.

Altrove l'orientamento era verso le più economiche sette posti. Anche se continuava a vendere la poderosa Nürburg a otto cilindri in linea (un'automobile che somigliava alla Packard ed era la preferita degli ambasciatori tedeschi), la Daimler-Benz vendeva un gran numero delle sue sei posti a telaio lungo da 2, da 2,9 e da 3,2 litri. La Renault rinunciò all'enorme Reinastella fuoriserie per l'economica otto posti, mentre per chi voleva spendere ancora meno c'erano le *familiales*







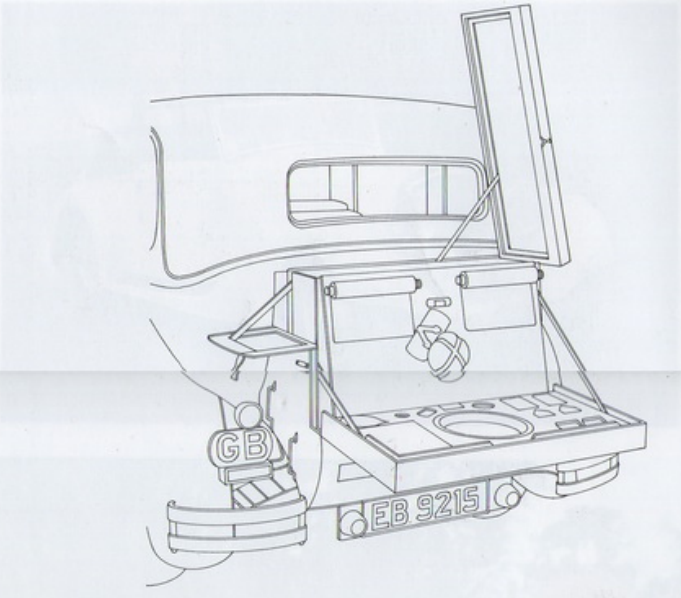
Costi quel che costi e facciamola grande. Le automobili di queste due pagine rappresentano un totale di 35 litri, e un inglese le avrebbe pagate, nuove, 15.000 sterline. Le carrozzerie sono ovviamente fuoriserie, o nel peggiore dei casi di piccolissima serie. La più grossa di tutte è la dodici cilindri Hispano-Suiza tipo 68 del 1934 (*in alto a sinistra*): sotto si vede la famosa « mascotte » a forma di cicogna in volo che era stata il simbolo dell'asso dell'aviazione Georges Guynemer, e lo splendidorivestimento in pelle della portiera nella carrozzeria di Saoutchik. Il motore di serie aveva una cilindrata di 9,4 litri ed erogava 200 cavalli, ma la vettura qui raffigurata ha, eccezionalmente, un motore 68 bis di 11.310 cc e 250 CV, normalmente riservato alle vetture da competizione. Una velocità di 160 km/h non presentava problemi, anche se il cambio a tre marce non era proprio l'ideale: la prima era invariabilmente troppo alta, nonostante un'ampia scelta di rapporti al ponte. A Londra costava 3750 sterline. Anche la 7,4 litri Isotta Fraschini 8 A a otto cilindri in linea del 1930 (*sopra*), qui nella versione cabriolet da cerimonia, era afflitta da un cambio a tre marce, ma per una vettura progettata essenzialmente per essere guidata da un autista questo fatto non aveva molta importanza. La velocità massima era di circa 135 km/h, e a 3000 sterline poteva essere considerata una vettura economica. Molto più giù nella scala (1700 sterline nel 1936-37) si trova la 4,25 litri Bentley costruita negli stabilimenti di Derby (*pagina a fronte, in alto a sinistra*), qui nella versione decappottabile carrozzata da Vanden Plas. La velocità di crociera era sui 120-130 km/h, ma aveva l'apprezzabile merito di bere poco (15 litri per 100 km). La concorrente della Rolls-Royce, la 40/50 CV Phantom II (*a destra*), nel 1935 montava ancora un sei cilindri ad aste e bilancieri da 7,7 litri e aveva entrambi gli assali rigidi. I suoi freni meccanici servoassistiti erano uguali a quelli della Hispano-Suiza, ma la vettura britannica aveva un cambio a quattro marce sincronizzate. La Railton prima serie del 1935 (*pagina a fronte, in alto a destra*) non appare fuori posto in tanta compagnia: ha pur sempre un cofano con i fianchi rivettati in stile Rolls-Royce. Ma sotto questo aspetto terribilmente britannico batte un motore Hudson a otto cilindri da 5,2 litri. Anche tutto il resto di quello che non si vede è Hudson, e questo spiega perché la vettura costava soltanto 598 sterline. Non che la Railton fosse una pecora vestita da lupo: se i 145 km/h erano la media per questa classe, non c'erano molte altre quattro posti capaci di accelerare da 0 a 100 km/h in nove secondi.

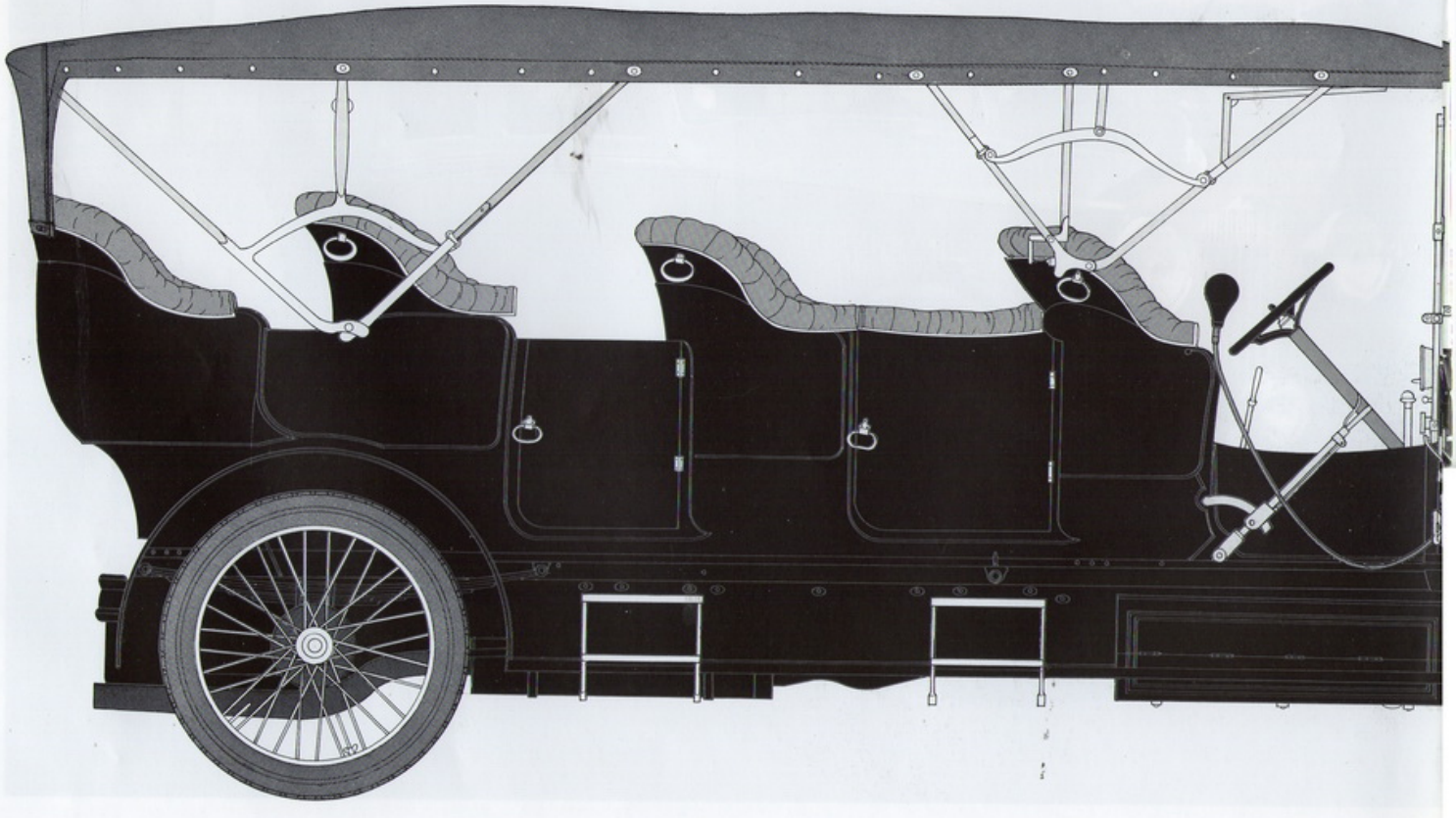
JY 9582

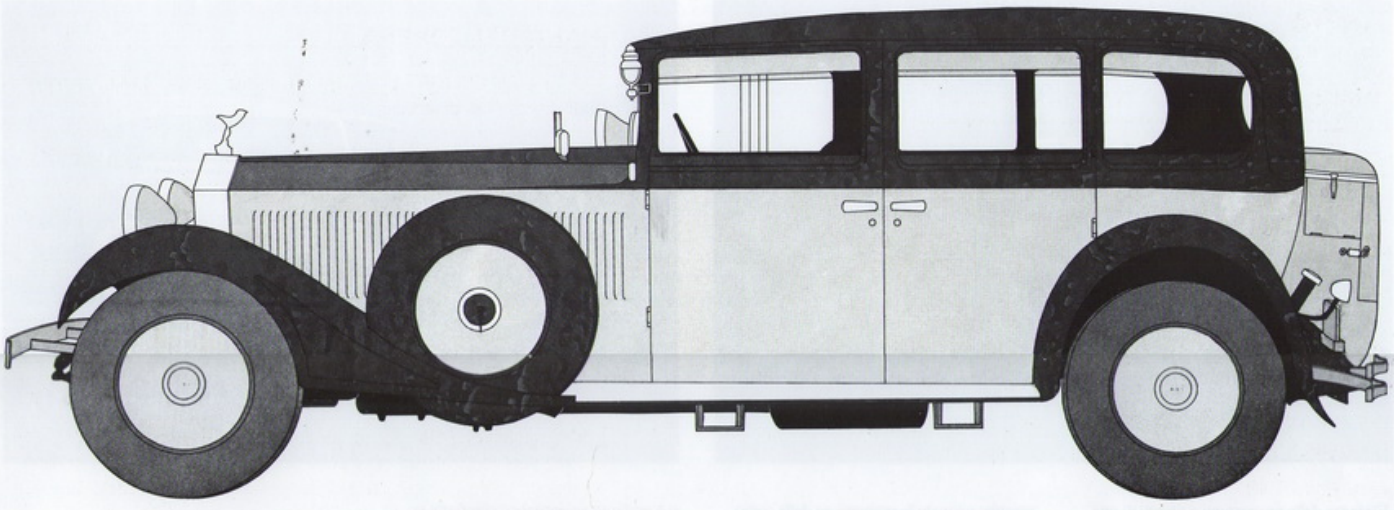
AWJ 85

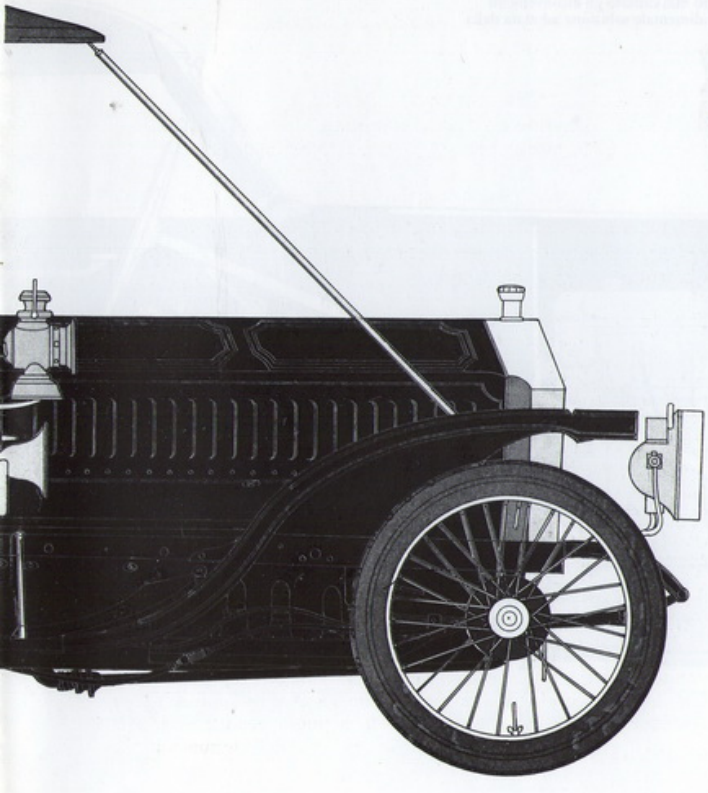
ANR659B

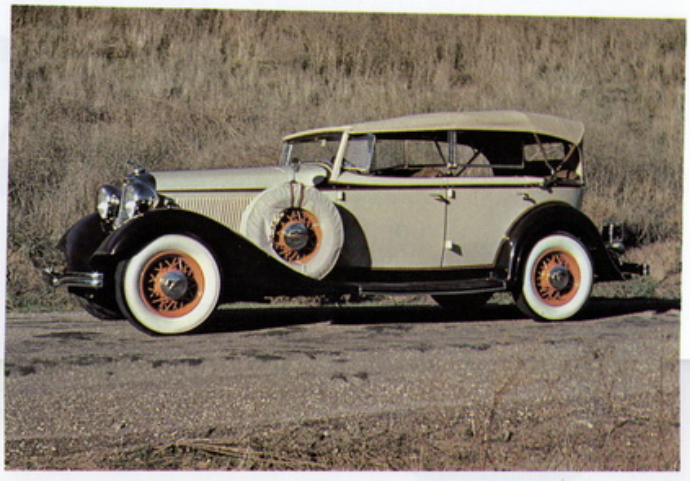
La fuoriserie assoluta. Il maragià indiano che nel 1908 ordinò questa Napier (*sotto*) partì da una macchina già grossa, con un motore a sei cilindri da 14,5 litri e circa 90 CV. Per di più volle che il passo fosse allungato a 460 cm, abbastanza da consentire quattro file di sedili, come in un torpedone. Nella seconda fila, nel posto riservato al passeggero più importante c'era addirittura un duplicato di tutta la serie di strumenti.
Negli anni Trenta chi avesse avuto voglia di spendere almeno 3000 sterline (15.000 dollari) per una Rolls-Royce 40-50 CV avrebbe potuto avere il non plus ultra in fatto di arredamento. Questa Phantom II (*pagina a fronte, sopra*) fu costruita per un cliente di Park Ward nel 1931. All'esterno è piuttosto contenuta: soltanto le luci di posizione e i dischi delle ruote placcati la differenziano da molte altre vetture da cerimonia britanniche dell'epoca. Nemmeno il baule posteriore ad apertura superiore era una caratteristica insolita, ma se si apre il pannello incernierato in basso si entra nel regno della raffinatezza (*a destra*): una bacinella e tutto il necessario di una toilet. L'interno del baule contiene invece un completo da picnic.
Nella pagina a fronte (*sotto*) si vede il bracciolo centrale del sedile posteriore di una Rolls-Royce sedanca carrozzata Hooper che contiene uno specchio e i cosmetici per signora.





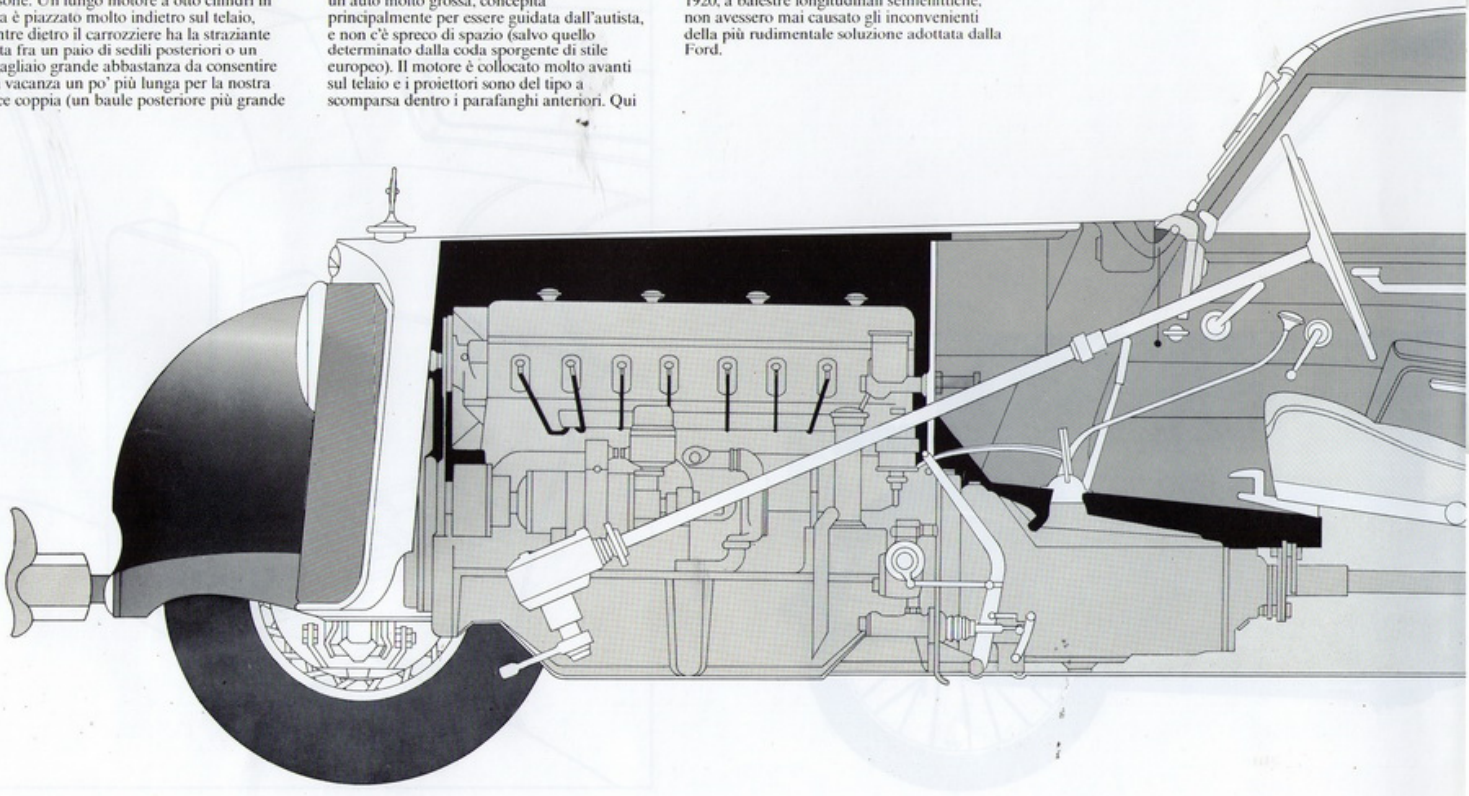


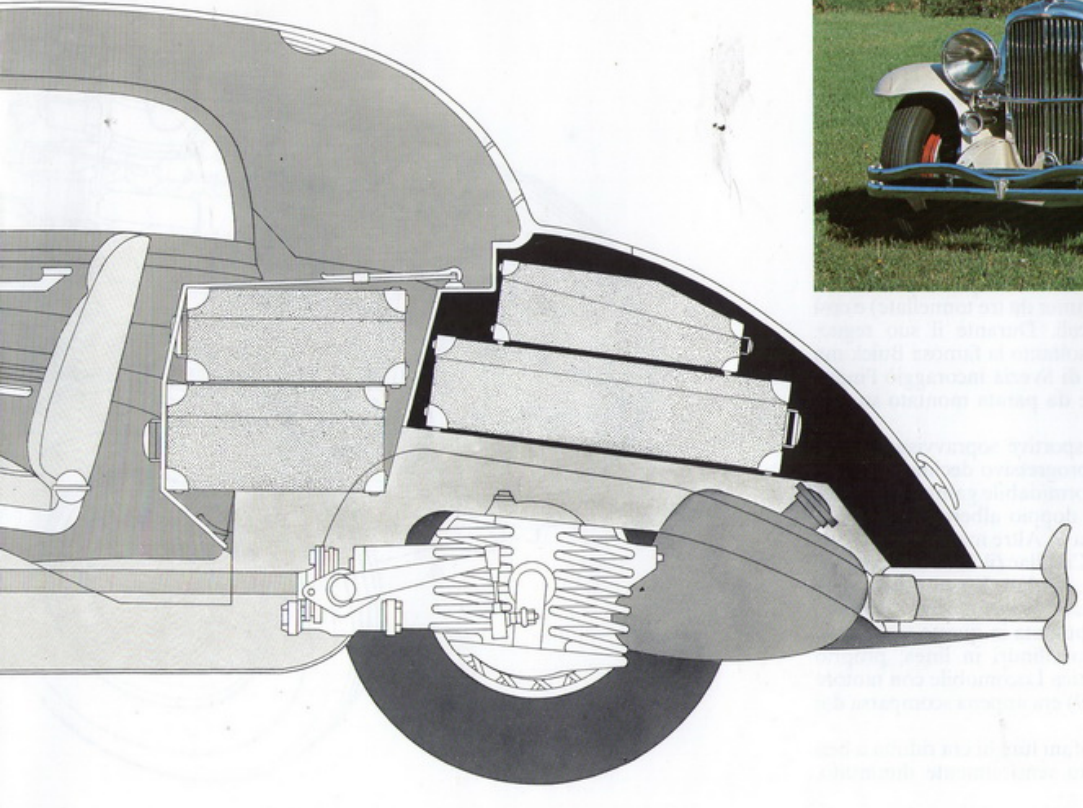




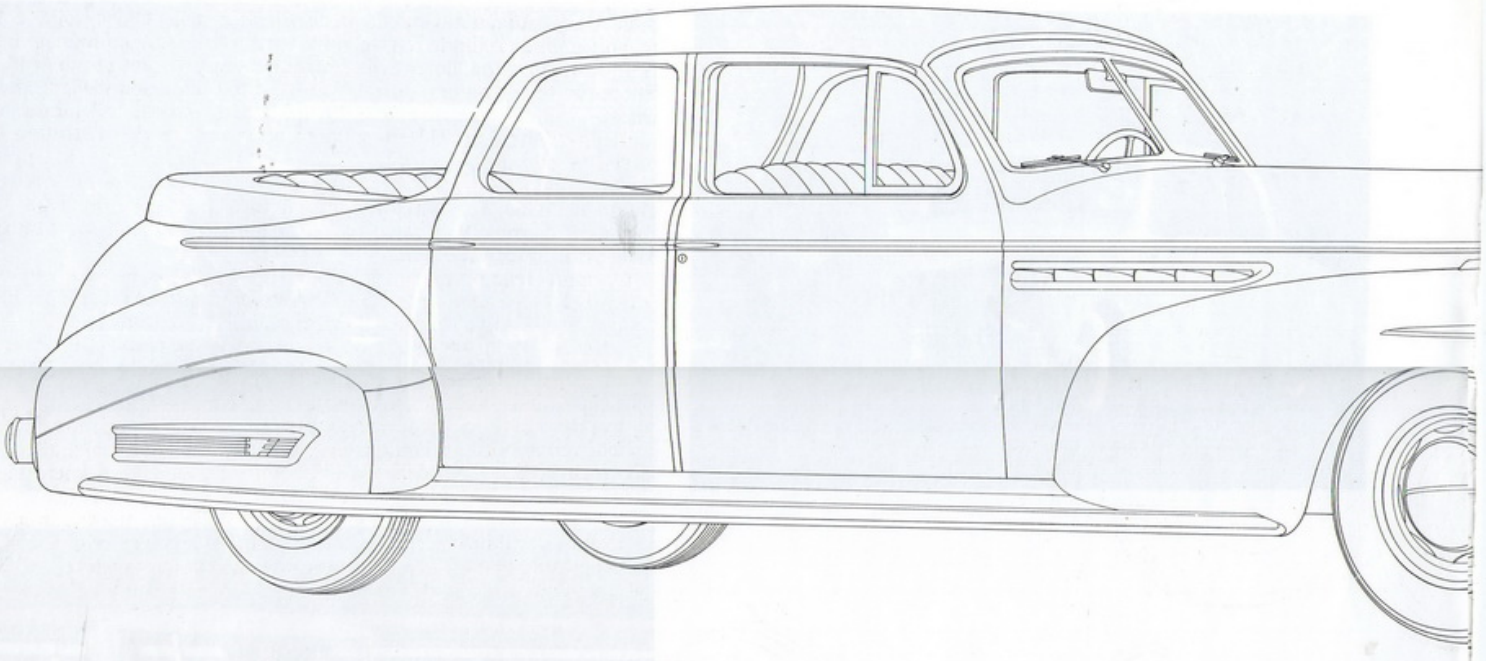
Eleganza delle proporzioni a prezzo di una sistemazione non razionale. Le Mercedes-Benz 500 K e 540 K del 1934-39 sono quasi il prototipo di quella che definiamo una classica, « un'automobile di cui almeno la metà è cofano ». La foto (*in alto a sinistra*) rispecchia soltanto la magnificenza, ma lo spaccato (*sotto*) ci mostra la spaventosa quantità di elementi meccanici che in una Grand Tour sono a disposizione di due sole persone. Un lungo motore a otto cilindri in linea è piazzato molto indietro sul telaio, mentre dietro il carrozziere ha la straziante scelta fra un paio di sedili posteriori o un bagagliaio grande abbastanza da consentire una vacanza un po' più lunga per la nostra felice coppia (un baule posteriore più grande avrebbe rovinato le proporzioni della coda). L'influenza principale della 540 K fu di tipo nostalgico, come testimoniano le « replicars » come la Clenet e (più di recente) la Excalibur, anche se quest'ultima venne presentata come una versione moderna della vecchia SS 38/250.

Per contro, del cabriolet da cerimonia di Brunn su châssis Lincoln K del 1936 (*in alto a destra*) non si può dire che non è pratico. È un'auto molto grossa, concepita principalmente per essere guidata dall'autista, e non c'è spreco di spazio (salvo quello determinato dalla coda sporgente di stile europeo). Il motore è collocato molto avanti sul telaio e i proiettori sono del tipo a scomparsa dentro i parafanghi anteriori. Qui si è preferito accentuare il comfort e la maneggevolezza più che la velocità pura, anche se il 12 V a valvole laterali da 6,8 litri dava alle due tonnellate abbondanti della Lincoln prestazioni di poco inferiori a quelle della 540 K (che oltretutto era sovralimentata). I freni erano ancora meccanici, e inoltre la Lincoln non aveva sospensioni indipendenti, benché quelle che Henry Leland aveva progettato nel lontano 1920, a balestre longitudinali semiellittiche, non avessero mai causato gli inconvenienti della più rudimentale soluzione adottata dalla Ford.





Il declino del classicismo americano. La Duesenberg modello J era senza età, e una 1929 si distingueva da una 1935-37 soltanto per lo stile della carrozzeria. La meccanica aveva subito cambiamenti minimi, se si eccettua il sovralimentatore fornito a richiesta dal 1932. Il phaeton a doppio cofano (*in alto a destra*) è una creazione di Derham del 1929, con la griglia del radiatore cromata che invece non si trova nelle primissime vetture. Il coupé victoria di Rollston (*in centro a destra*), del 1933-34, è uno degli ultimi esemplari tradizionali di questo carrozziere prima che passasse ai parafanghi chiusi lateralmente e alle ruote di piccolo diametro con le carrozzerie della JN del 1935. La Lincoln Continental del 1948 (*in alto a sinistra*) fu per molti anni il solo modello postbellico riconosciuto ufficialmente come « classico ». La meccanica era quella della economica dodici cilindri Zephyr, ora a 4,8 litri e 125 CV. Il ben proporzionato coupé due porte carrozzato da E.T. Gregoire era un'aperta sfida allo stile di Detroit, e la ruota di scorta montata esternamente sulla coda divenne subito popolare.

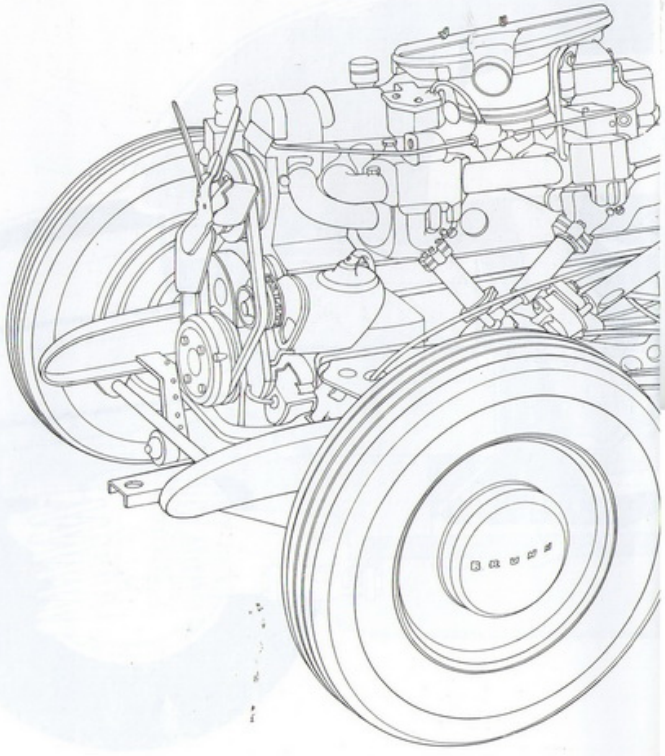


prodotte in grande serie. Nella versione a passo lungo (325 cm) della Citroën 11 CV Traction Avant potevano entrare nove persone, e qualcosa di simile offrivano Peugeot e Renault.

Fra le limousine britanniche meno care c'erano la Vauxhall e la Wolseley 25, le Austin 18 e 20, le Hillman 20/70 e 80 e la Humber Pullman, soprannominata « l'ambasciatore delle automobili ». Quest'ultima, con il suo passo di 335 cm, poteva ospitare comodamente sette passeggeri confortati dal lussuoso arredamento di Thrupp e Maberly, carrozzieri della Rootes. Nonostante tutto veniva a costare soltanto 3675 dollari contro gli 8000 richiesti per una Daimler a otto cilindri in linea o per una Rolls-Royce 25/30, e addirittura 4500 per una Buick della serie 90 importata dal Canada. Per di più, le Renault e le Humber comprendevano un gran numero di parti prodotte in serie (il motore della Humber veniva anche utilizzato sia per la più economica berlina Snipe sia per l'autocarro Commer da tre tonnellate) e così potevano essere assistite da officine locali. Durante il suo regno, Edoardo VIII d'Inghilterra comperò non soltanto la famosa Buick ma anche una Humber Pullman. Gustavo V di Svezia incoraggiò l'industria locale usando un cabriolet fuoriserie da parata montato su uno châssis del taxi Volvo sei cilindri.

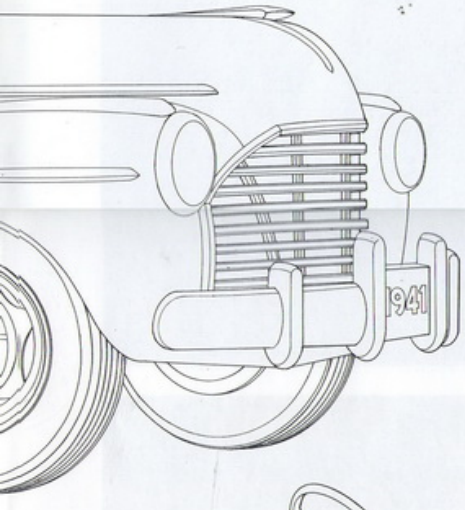
Naturalmente le grandi classiche non sportive sopravvissero negli Stati Uniti, ma perfino qui si avvertì un progressivo declino a partire dal 1930, anno in cui era disponibile una formidabile gamma di veicoli fuoriserie, dalla 6,9 litri Duesenberg con doppio albero a camme in testa all'austera Cunningham otto cilindri a V. Altre marche con prezzi di listino oltre i 3000 dollari erano, allora, Cadillac (il fiore all'occhiello dell'impero Chrysler), Du Pont, Franklin, Jordan, Kissel, Lincoln, la grandissima Marmon, Packard, Peerless, Pierce-Arrow, Ruxton, Stearns, Stutz. La Reo avrebbe fatto una puntata in questo settore nel 1931-34, con la sua enorme Royale otto cilindri in linea, proprio quando, sorprendentemente, la mastodontica Locomobile con motore a T di 9 litri (che risaliva addirittura al 1909) era appena scomparsa dai cataloghi.

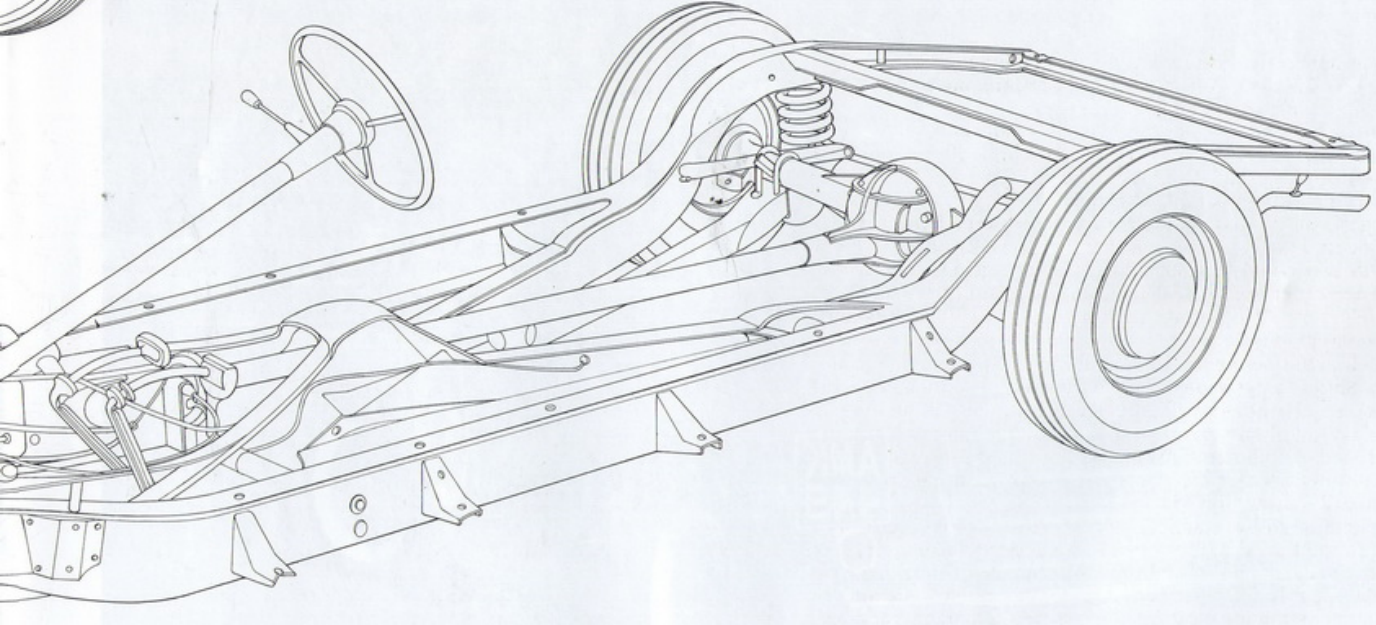
Nel 1939 questa passerella di eleganti cofani lunghi era ridotta a ben misera cosa. Il numero delle Cadillac era sensibilmente diminuito,



mentre era aumentato quello delle Buick e delle Oldsmobile, e la magnifica dodici cilindri a V della Packard era alla sua ultima stagione. Il tradizionale Modello K della Lincoln era appena entrato in produzione, con una vendita di sole 120 unità, nonostante una scelta fra due châssis di lunghezza diversa e 29 tipi di carrozzeria. La miriade di pluricilindriche del 1932 era soltanto un ricordo, e dei costruttori di dodici e sedici cilindri (Auburn, Cadillac, Franklin, Lincoln, Marmon, Packard, Pierce-Arrow) ne resistevano tre soli. La Marmon aveva chiuso nel 1933, la Franklin l'anno dopo e la Auburn nel 1936. La Pierce-Arrow nel 1938 barcollava, e riuscì a riprendersi dedicandosi alla costruzione di roulotte.

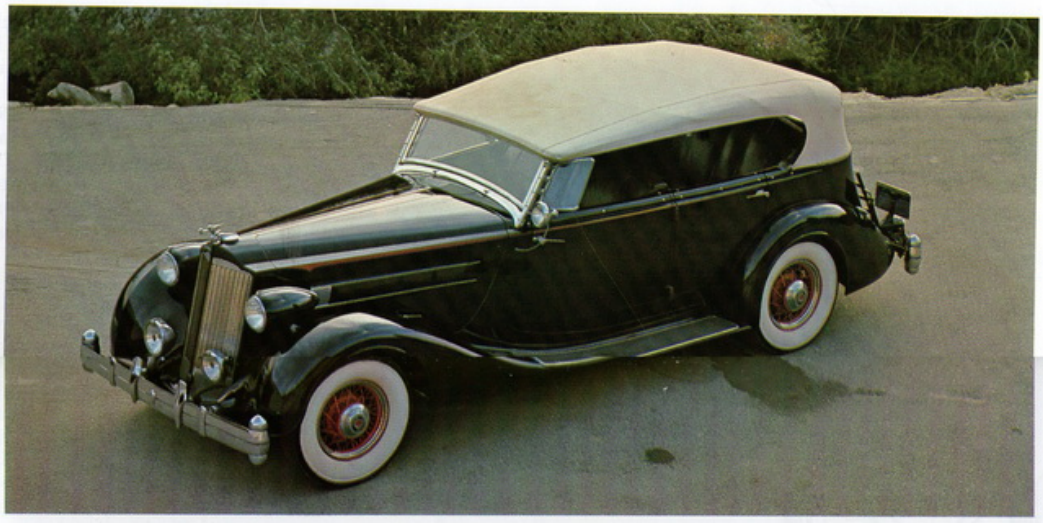
L'origine delle pluricilindriche può essere fatta risalire al clima euforico del 1928, quando la Franklin, una fabbrica relativamente piccola, si fece prestare cinque milioni di dollari per lanciare la sua dodici cilindri, la Cadillac sperimentava già da anni le sue pluricilindriche e le Double Six della Daimler erano alla loro seconda stagione. D'altra parte, la fiducia nelle grosse cilindrate non era del tutto ingiustificata: la grande 8 litri sei cilindri della Bentley vendeva bene quando la società venne posta in liquidazione, nell'estate del 1931, mentre le 16 cilindri a V di 2,5 litri della Cadillac trovavano ancora numerosi acquirenti nel 1930. Come abbiamo visto, il progresso tecnologico, con i suoi effetti rassicuranti, favoriva lo sviluppo delle auto mastodontiche: se una otto cilindri silenziosa e ben molleggiata era così docile e maneggevole, perché aver paura di una cilindrata maggiore e di un cofano lungo?

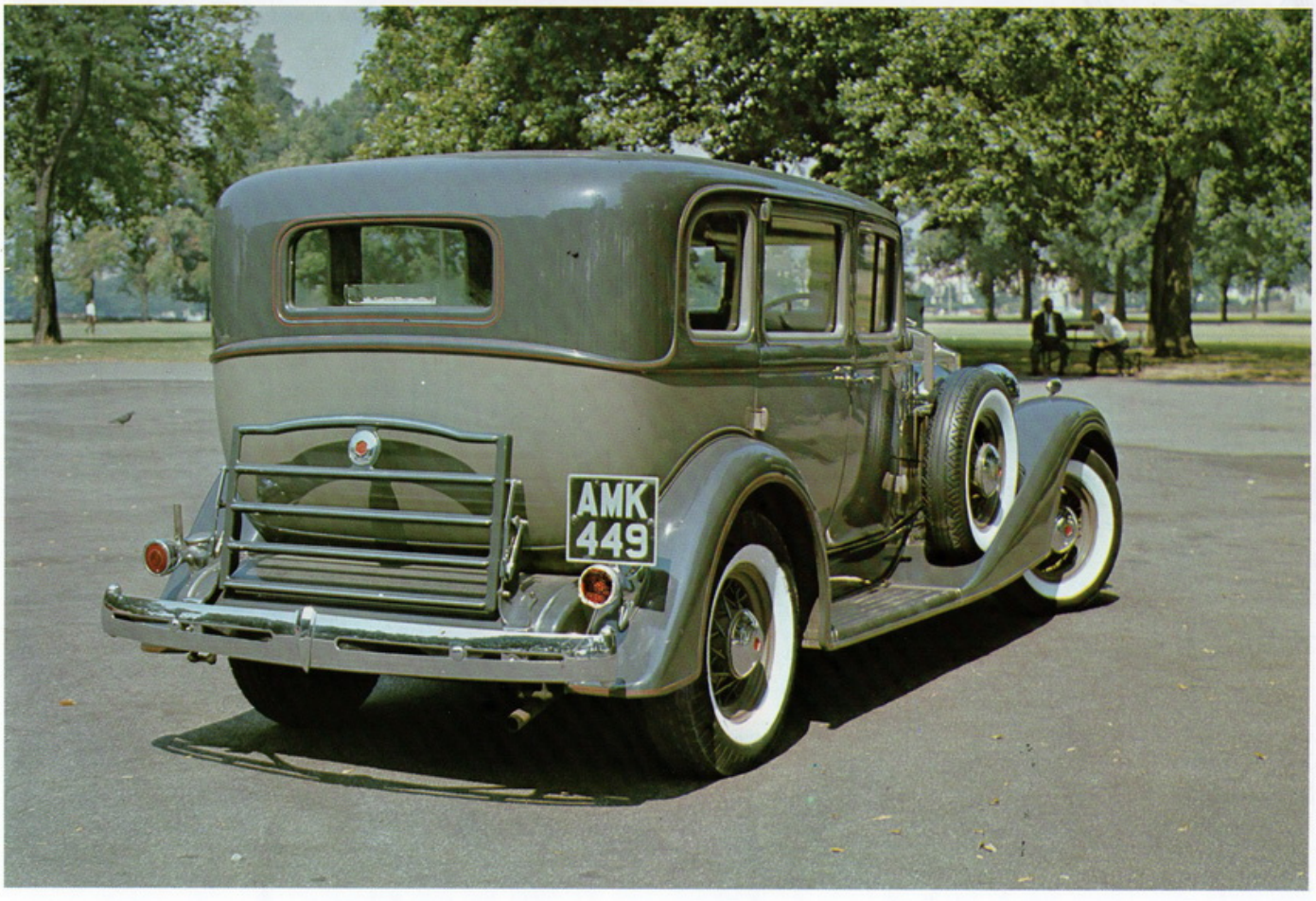




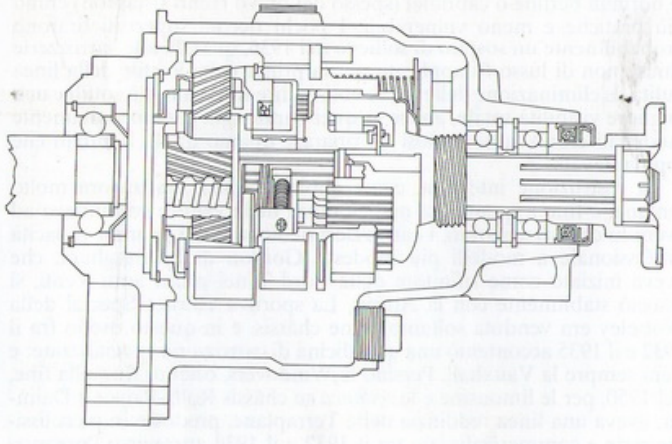
Questo landaulet fa parte di una serie di modelli progettati da Brunn per la Buick Limited del 1941, la più grande otto cilindri della casa con un passo di 350 cm. Degno di nota il fatto che furono usati parabrezza e cofano di serie, eppure, nonostante in catalogo fossero stati illustrati diversi stili, fra cui un coupé victoria e una sedanca, le riserve della Divisione Cadillac imposero una sosta prima che potesse essere iniziata una produzione consistente. La Buick, che produceva limousine a passo lungo fin dai primi anni Venti (e vantava diversi monarchi europei fra i propri clienti), abbandonò la linea dopo la seconda guerra mondiale, lasciando l'enorme Cadillac 75 come sola grande berlina a otto posti prodotta dalla General Motors. Edoardo VIII d'Inghilterra (forse più noto come duca di Windsor) comprò la sua prima 90 nel 1936, ripetendo l'acquisto nel 1938 e nel 1939. Lo châssis era di concezione particolarmente robusta, con pesanti traverse a X.

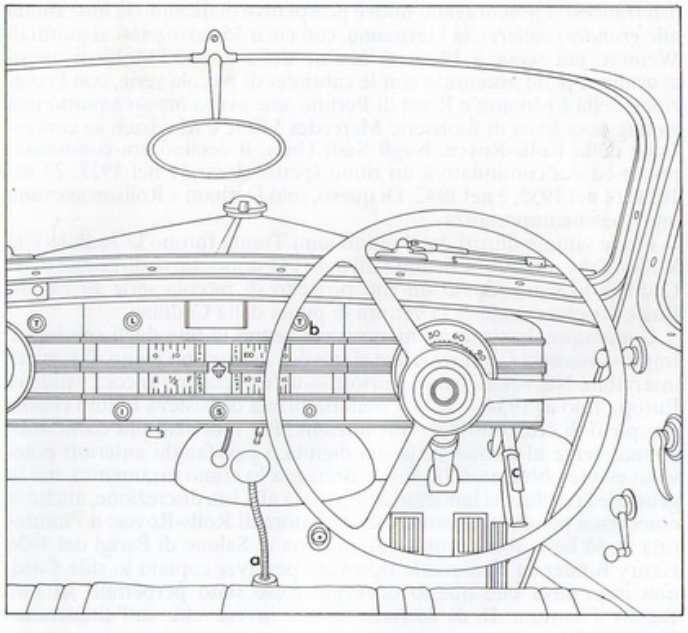
Negli anni Trenta la Packard fu probabilmente la marca di lusso più diffusa nel mondo. La peculiare freschezza estetica delle sue vetture è evidente in queste due Senior, una berlina del 1933 (*in basso*) e un phaeton del 1936 (*in alto*). Nella seconda, come usava fare Dietrich, il motore è molto avanzato sul telaio e il parabrezza ha un'inclinazione accentuata, ma c'è ancora una rassomiglianza « di famiglia » con la berlina. Le caratteristiche meccaniche delle due vetture sono pressoché identiche: entrambe hanno un grosso otto cilindri in linea a nove supporti e valvole laterali a tre marce sincronizzate, freni meccanici servoassistiti, sospensioni a balestre semiellittiche. Sull'auto del 1933 è messo in evidenza il caratteristico portabagagli a rastrelliera distintivo della Packard, che continuò a usarlo per qualche tempo anche dopo che i bauli incorporati erano diventati equipaggiamento normale. La Packard fu certamente la sola casa che riuscì a far diventare un elemento stilistico questo sgraziato accessorio.





(*A destra*) Nel 1934 la Packard chiamò G.T. Christoper dalla Divisione Pontiac della General Motors per affidargli la direzione del progetto della 120, primo tentativo della casa di entrare nel campo delle vetture economiche. Era ancora una otto cilindri in linea e ancora indubbiamente una Packard: soltanto le ruote a disco indicavano il minor prezzo. Questo esemplare del 1939 mostra le due sole concessioni della Packard allo styling anni Trenta: il radiatore a V del 1931 e il parabrezza sdoppiato montato di serie nel 1939. Se il modello qui raffigurato appare molto grande per un'auto economica, non è l'effetto di un'illusione ottica: questa è una versione della 120 a otto posti, con guida a destra, costruita su un telaio di 376 cm di passo. L'idea era di offrire ai clienti una limousine da far guidare all'autista ma economica, una rivale per la popolare Buick 90 e l'equivalente americano della Humber Pullman e della Renault Vivastella. La caratterizzavano il cambio al volante (la novità di quell'anno) e l'overdrive a richiesta. L'overdrive non era un'idea nuova. Molte





automobili dell'era pre-1914 disponevano di una marcia alta « moltiplicata » che consentiva di mantenere alte velocità di crociera senza pericolo che il motore si imballasse. Come la quinta di certe auto sportive europee attuali (per esempio quella dell'Alfa Romeo) aveva il vantaggio di poter essere ingranata semplicemente azionando la normale leva del cambio, ma aveva il grave difetto (che dopo il 1909 indusse Henry Royce ad abbandonare questo sistema) di produrre un rumore stridente molto fastidioso. L'« Econo-Drive » della Packard (*sopra, a sinistra*), presentato nel 1939, consentiva un'alta velocità di crociera, era completamente automatico e si innestava da solo in presa diretta quando veniva alleggerito l'acceleratore; per disinnestarlo e tornare in presa diretta bastava schiacciare a fondo il pedale. L'automatismo però era eccessivo, tanto che sulle auto più costose, come appunto le Packard, fu aggiunto un dispositivo di bloccaggio — azionato da un pomello — per impedire il passaggio automatico all'overdrive ogni volta che, con il cambio in presa diretta, si era costretti a rilasciare il pedale dell'acceleratore (per esempio in condizioni di traffico intenso). L'uso americano era di offrire la scelta del rapporto soltanto sulle marce alte, con l'eccezione della Chrysler che l'aveva anche sulla seconda. Il massimo, comunque, fu toccato in Gran Bretagna a metà degli anni Cinquanta su alcune auto che disponevano di sette marce in avanti, compresa una seconda moltiplicata.

(*Sopra, a destra*) Il posto guida di una Packard 120 del 1938. Il cambio al volante arriverà l'anno dopo: la maggior parte degli automobilisti preferisce ancora la leva sul pavimento (*a*). C'era anche l'acceleratore a mano (*b*), e il freno a mano (*c*) aveva assunto la classica disposizione « anni Quaranta » sotto il cruscotto.

La nuova idea di automobili lussuose ma di serie, e quindi economiche, era di raggiungere gli standard dei carrozzieri specializzati. Le carrozzerie costruite direttamente o su commissione offrivano a minor costo un abbigliamento più che adeguato. Fin quando continuò la sua attività, la Alvis non costruì mai una carrozzeria, mentre nel periodo 1933-39 la Bentley, ora ovviamente sotto il controllo della Rolls-Royce, proponeva solamente modelli « consigliati », che occasionalmente erano costruiti anche per il magazzino. Maybach, Hispano-Suiza e Rolls-Royce restarono esclusivamente fuoriserie fino al 1939. Ma le automobili con carrozzeria di serie stavano ormai per prendere il sopravvento.

Al Salone di Londra del 1923 esponevano ben 84 specialisti: la tradizionale *haute couture* delle metropoli venne sconfitta dalle case provinciali specializzate. Queste case provenivano non solo dai grandi centri — per esempio Birmingham, Edimburgo e Manchester — ma anche da piccole città come Cirencester, Eastbourne e Taunton. Nel 1929 gli espositori furono soltanto 55, e a metà degli anni Trenta la media era scesa sotto le quaranta unità. I debuttanti di prestigio erano pochi, e per lo più si trattava di ditte che carrozzavano châssis Wolseley e Vauxhall. Dopo il 1936 non ci fu alcun nome nuovo, mentre la Barker sarebbe presto diventata una consociata della Daimler. Delle 27 ditte che esponevano a Earls Court nel 1938, la Pressed Steel lavorava soltanto per i costruttori di serie, mentre la Salmons-Tickford e la Carbodies si guadagnavano la giornata carrozzando delle piccole serie per i grandi costruttori.

Un declino simile sembrava verificarsi anche altrove. Se gli specialisti francesi si procuravano nuove prospettive dedicando la loro abilità alle *grandes routières*, la Germania, con circa 35 carrozzieri ai giorni di Weimar, era scesa a 19 verso la fine della guerra. Molti di questi avevano il pane assicurato con le cabriolet di piccola serie, con l'eccezione della Erdmann e Rossi di Berlino, che aveva messo a punto una vantaggiosa linea di fuoriserie Mercedes 540 K e Maybach su concessione della Rolls-Royce. Negli Stati Uniti, il declino era cominciato prima ed era continuato a un ritmo spettacolare: 31 nel 1925, 22 nel 1931, 11 nel 1935, 3 nel 1942. Di questi, solo Derham e Rollson avevano una qualche importanza.

Fra le vittime illustri degli ultimi anni Trenta furono la Judkins e la Willoughby, mentre la Brunn fallì nel 1941 dopo che la direzione della Cadillac aveva bocciato un suo progetto di piccola serie su châssis Buick 90, che era allora la vettura di punta della Cadillac.

Comunque, la struttura monoscocca segnò la fine degli specialisti. Improvvisamente, il carrozziere si trovò il magazzino pieno di lamiere inservibili. Nei vecchi tempi gloriosi — un'espressione ancora valida in Europa fino al 1934 — la sua materia prima consisteva in uno châssis completo di cruscotto e strumentazione. Per i modelli più economici, abitualmente al disotto della sua dignità, i parafanghi anteriori potevano essere obbligatori (in Gran Bretagna lo erano raramente), ma in generale la scelta dei lamierati era lasciata alla sua discrezione, anche se erano guai per chi maltrattava un radiatore di Rolls-Royce: a Pininfarina andò bene con lo stile Maserati, ma al Salone di Parigi del 1936 Henry Binder fu duramente riprovato per aver copiato lo stile Cord, non importava che questo oltraggio fosse stato perpetrato su uno châssis Phantom II di seconda mano invece che sull'ultimissimo Phantom III.

Ora, comunque, chi sceglieva uno châssis americano si trovava di fronte un « fatto compiuto » per quanto riguardava l'aspetto, con griglia, cofano e parafanghi anteriori difficili da armonizzare in uno stile individuale. I preparatori svizzeri e tedeschi di cabriolet generalmente se la cavavano abbastanza bene — la pesante ossatura del « landò » si adattava allo stile americano — ma nel 1939 la sistemazione laterale delle ruote di scorta della Buick rappresentò una sfida quasi insuperabile per Carlton e Maltby in Gran Bretagna, mentre i tentativi di Thrupp e Maberly di costruire una tradizionale limousine a padiglione stretto intorno a un ampio parabrezza a V risultarono estremamente infelici. Gli americani avrebbero potuto anticipare il trattamento « britannico » della linea pulita sulle loro « limousine a pannelli » (le cosiddette *town cars*, o *sedancas de ville*) dei primi anni Trenta, ma negli anni successivi erano efficaci soltanto sull'anziana Packard, che conservò una traccia di quella tradizionale fino al 1947. Per scoraggiare i maneggioni c'erano le « vetture professionali » della Flexible su châssis Buick. Le ambulanze e i carri funebri richiedono una linea di cintura più alta, così un paio di centimetri disastrosi dovevano essere aggiunti anche al cofano e alla calandra. Per fortuna i clienti non erano proprio in condizione di criticare...

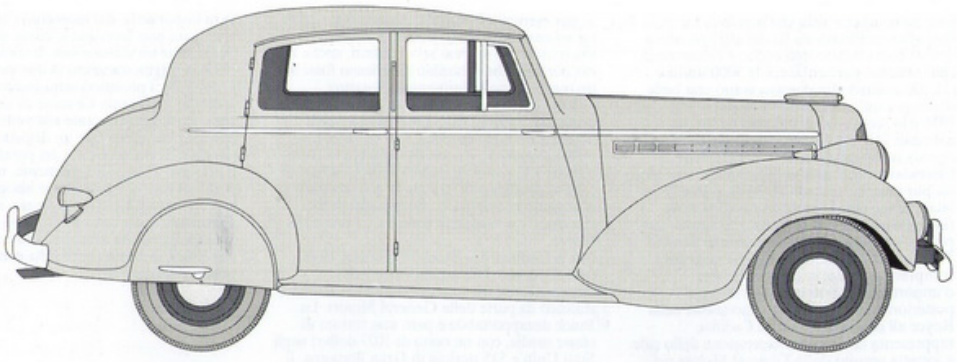
Con la Duesenberg e la Pierce-Arrow scomparse, la Chrysler ridotta ai modelli comuni, le autentiche Lincoln ormai al lumicino, per i pochi carrozzieri americani sopravvissuti c'era la Packard o niente. E mentre le victoria di Howard Darrin (che in pratica erano delle torpedo) e le berline sport Rollson continuavano la vecchia tradizione su châssis Packard, la Derham era ridotta alla elaborazione dei modelli di grande serie. È sorprendente quanto si poteva fare con una normale Chrysler Eight a sette posti semplicemente abolendo i finestrini laterali posteriori e aggiungendo un tetto di tela. Con fascia stampata di finte canne intrecciate si poteva trarre dall'anonimato persino una coupé club a cinque posti, ma l'elaborazione non aveva niente a che fare con la *haute couture*.

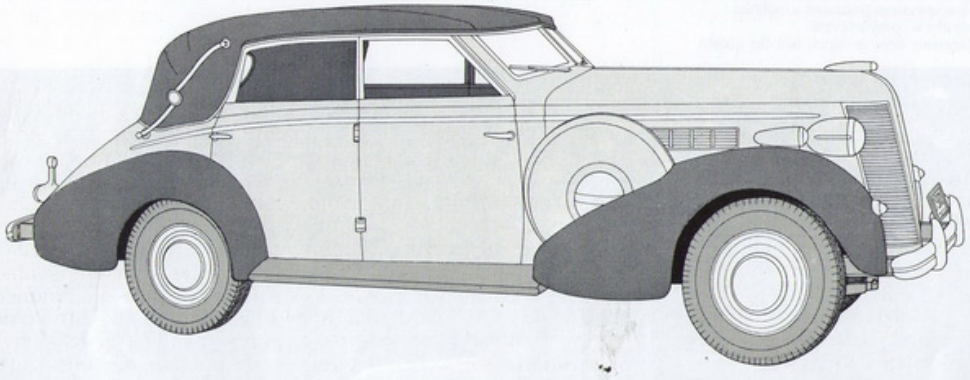
Le nuove tendenze stilistiche influenzarono anche i carrozzieri europei. La mania del parabrezza sdoppiato e della linea di cintura alta raggiunse il culmine nel 1932, e subito dopo arrivò quella per la linea aerodinamica, con bauli posteriori sporgenti vistosamente. Le stravaganze della Saoutchik sullo châssis 3,5 litri Delahaye, con le lunghe code, le fasce laterali cromate e le ruote completamente nascoste erano adatte per un *concours d'élégance* a Le Touquet o per le parate ufficiali dei principi indiani, ma per uno che voleva viaggiare veloce e lontano, le normali berline o cabriolet (spesso del bravo Henri Chapron) erano più pratiche e meno vulnerabili. I pochi ricconi superstiti tirarono probabilmente un sospiro di sollievo nel 1936, quando alle carrozzerie chiuse non di lusso fu applicato per la prima volta lo stile della linea pulita. L'eliminazione delle curve voleva dire montanti più sottili e una migliore visibilità totale, anche se quei parafanghi così accuratamente modellati erano tanto costosi da riparare quanto quelli bombati che soppiantavano.

La costruzione integrata, come abbiamo visto, era ancora molto lontana, e fino a quando la maggioranza delle vetture continuava ad avere lo châssis separato, i carrozzieri dedicavano la propria capacità professionale a modelli più modesti. Gordon di Birmingham, che aveva iniziato come rifinitore della Ford T nei primi anni Venti, si associò stabilmente con la Austin. La sportiva Hornet Special della Wolseley era venduta soltanto come châssis, e in questo modo fra il 1932 e il 1935 accontentò una quindicina di carrozzerie specializzate: e c'era sempre la Vauxhall. Persino la Windovers, celebre fino alla fine, nel 1950, per le limousine e le *sedanca* su châssis Rolls-Royce e Daimler, aveva una linea redditizia nelle Terraplane, prodotte in piccolissime serie e commercializzate tra il 1932 e il 1934 attraverso l'organizzazione di vendita inglese della Hudson.

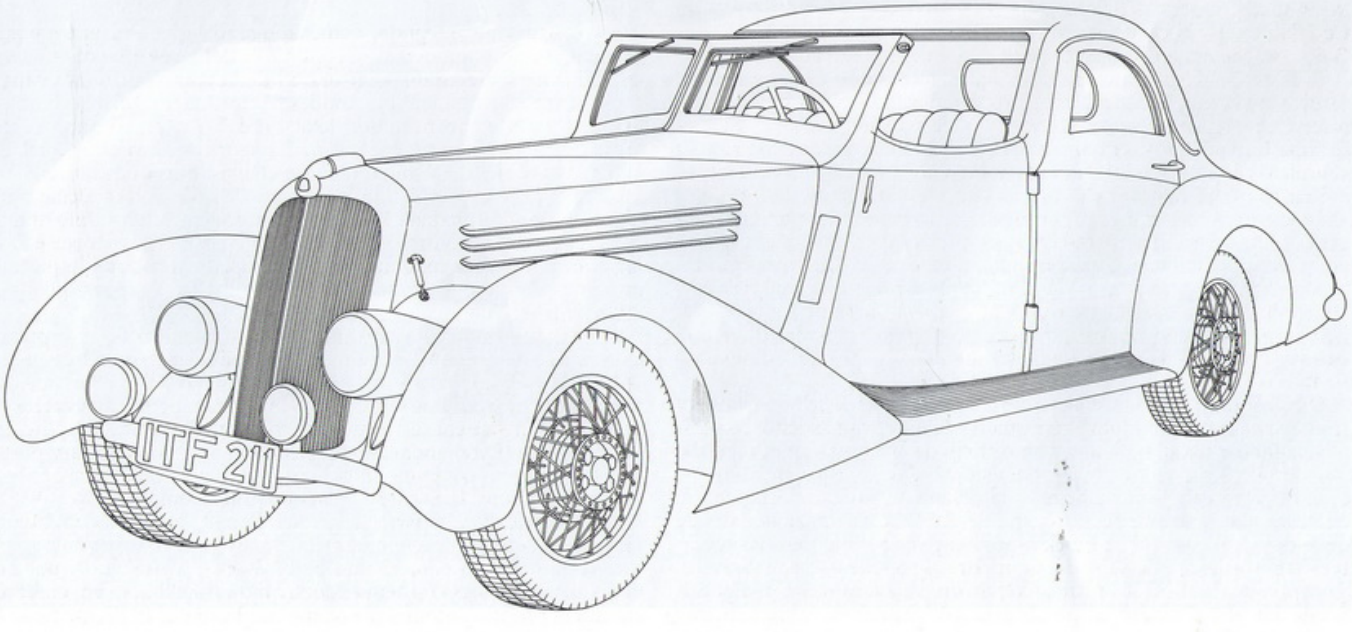
Ma se gli americani venivano imboniti con le nuove espressioni stilistiche, c'erano altri, specialmente in Italia e in Gran Bretagna, che le loro idee le indirizzavano al miglioramento dello châssis e della meccanica. Le Standard di Avon non utilizzavano le carrozzerie della Standard, però ne conservavano in certa parte la meccanica, mentre le SS di William Lyon andavano un passo più in là. La struttura portante della vettura era costruita dalla Standard, ma in esclusiva per la carrozzeria di Lyons, la Swallow Coachbuilding Company. Nel 1935, con la costituzione di un reparto progettazione sotto la guida di William M. Heynes, la separazione fu completa, anche se la Standard continuò a fornire motori a 6 cilindri fino al 1939-40, e a 4 cilindri nel primo dopoguerra. Lo stesso sistema adottavano i fratelli Jensen, che producevano in proprio automobili con motore Ford dal 1937, anche se loro,

La carrozzeria fuoriserie della Continental avrebbe potuto utilizzare lo châssis americano dei primi anni Trenta, ma non si adattava bene ai frontali stilizzati del 1936-39. La Carlton conosceva il mestiere ed era specializzata in bei coupé di stile inglese su châssis americani. Questa (*a destra*) è la sua berlina sport quattro porte di linea molto pulita sullo châssis Chrysler a otto cilindri in linea del 1938, con un motivo orizzontale alle feritoie del cofano.

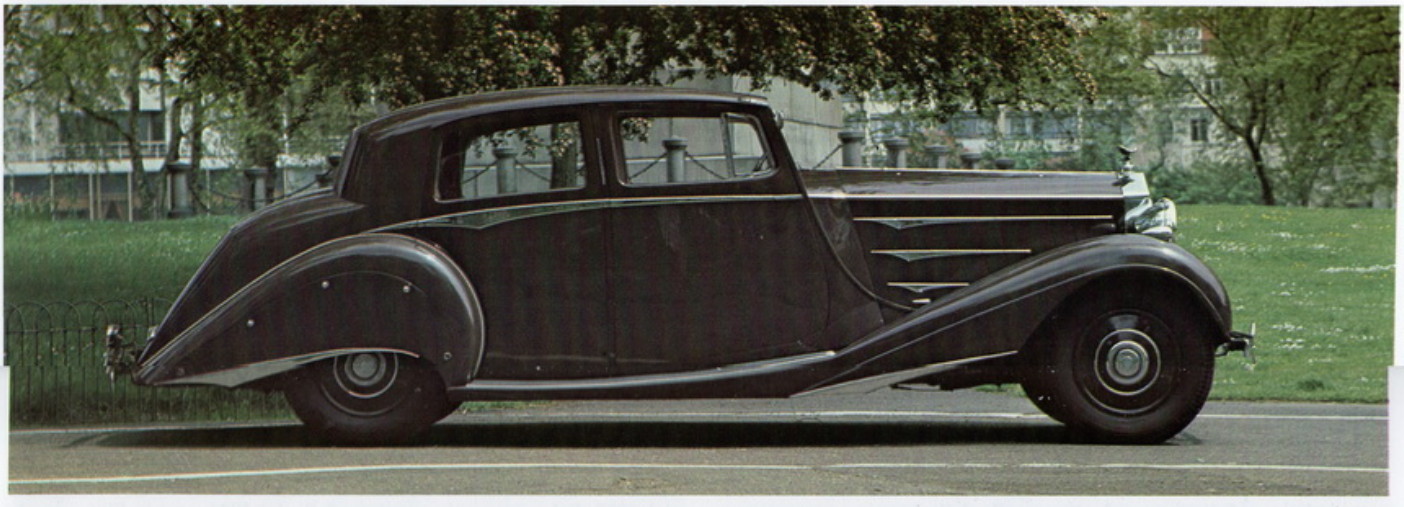


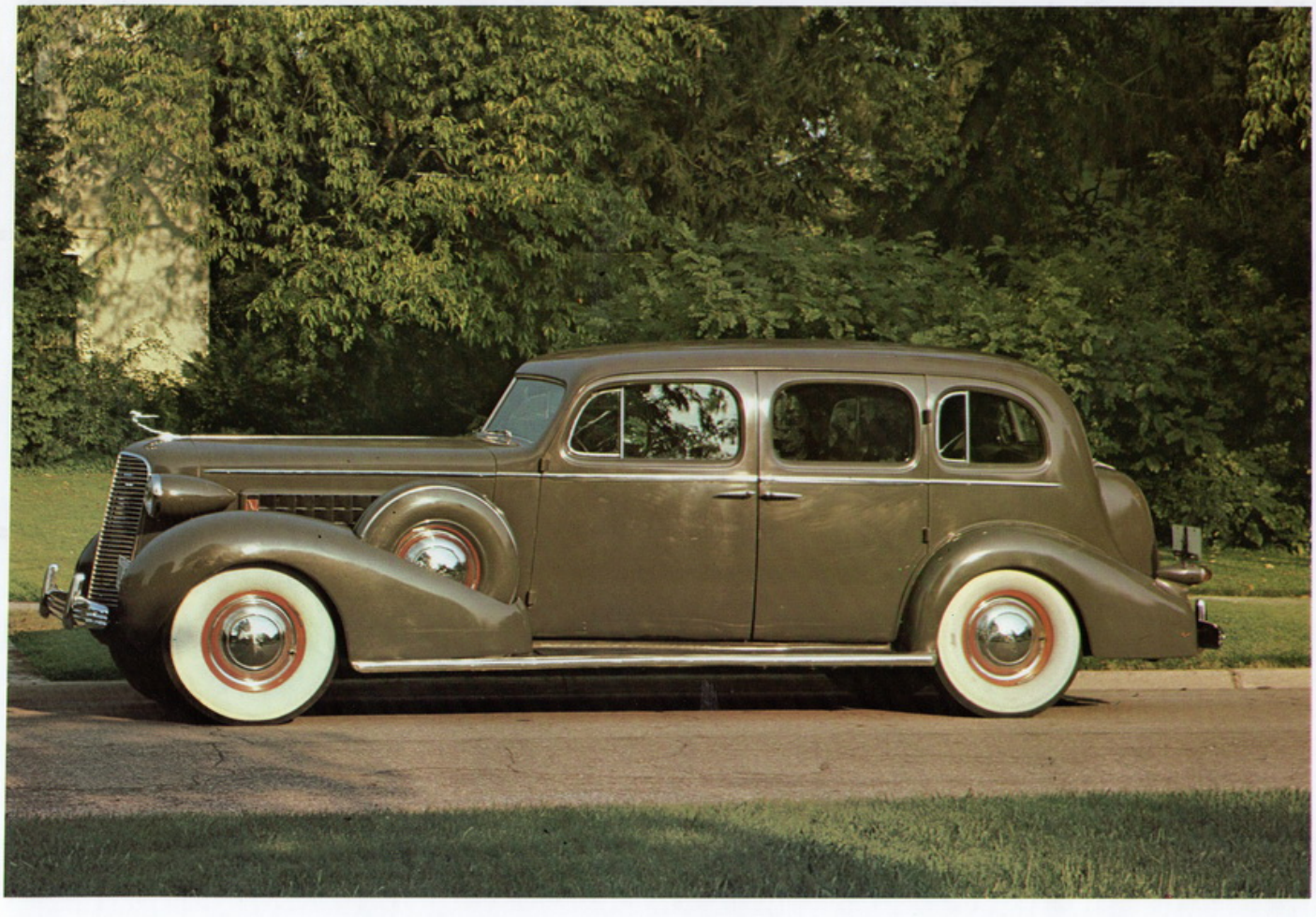


In confronto alla Carlton, lo stile svizzero-tedesco è più armonico. Qui (*a sinistra*) si vede una Buick Special del 1937 carrozzata decappottabile quattro porte dallo svizzero Langenthal.
Le eccentricità francesi non erano limitate allo châssis *grande routière*: qui (*sotto*) c'è una creazione del 1934 su châssis Renault otto cilindri in linea, una sedanca *coupé-chauffeur* di Fernandez. Gli appariscenti, enormi parafanghi anteriori erano estremamente vulnerabili, e le ruote senza coprimozzo sembravano nude. La sedanca (o « town car ») fu di moda negli anni Trenta ma poi scomparve. Era un tipo di vettura strettamente riservata alla guida con autista, ma alcune delle versioni europee erano meno formali. Comunque, la maggior parte delle vetture che prevedevano la guida da parte dell'autista vendute dopo la guerra andò ai servizi di Stato o alle grosse società, per cui si badava più al comfort che all'ostentazione e all'eleganza.



Due auto super e una che non lo è. La Rolls-Royce Phantom III del 1937 (*in alto a destra*) balza subito agli occhi: è fuoriserie in ogni minimo particolare, e le 3000 sterline (15.000 dollari) che costava erano una bella sberla per un'automobile a quei tempi. Fra il 1936 e lo scoppio della guerra ne furono costruite 710. La Cadillac del 1936 (*in basso a destra*), nonostante tutte le sue etichette di Fleetwood, resta una vettura prodotta in serie, sia pur piccola: nel solo 1936 di queste 75 a telaio lungo con motore a otto cilindri ne furono costruite più di tremila. Un americano poteva comprarne cinque al prezzo di una Phantom III, e anche un inglese ne poteva comprare un paio, compresa la tassa d'importazione. Soltanto i parafanghi posteriori chiusi sono una concessione della Royce all'aerodinamica. La Cadillac rappresenta la massima espressione dello stile a torretta seguito dalla General Motors nel 1936. La stessa carrozzeria (sia pur senza il « tocco » di Fleetwood) si poteva trovare sulla Buick Limited a poco più di duemila dollari. È interessante notare che le due auto super, sia quella americana sia quella britannica, avevano alcune caratteristiche tecniche molto simili: sospensioni anteriori a mollone elicoidale e posteriori semiellittiche e motore a V, per esempio. Entrambe pesavano sui 2300 kg, ed entrambe erano dotate di cambio sincronizzato e di freni servoassistiti, anche se era normale che il cambio americano fosse a tre marce e quello britannico a quattro, proprio come era normale che la Rolls-Royce preferisse ancora i freni meccanici a quelli idraulici di moda da poco. Nei due casi la velocità massima era sui 145 km/h, ma l'otto cilindri a V a valvole laterali della Cadillac, di 5,7 litri di cilindrata, era molto più semplice e di manutenzione più economica del dodici cilindri a V a valvole in testa da 7,3 litri della Royce.
Fra la Cadillac e la Buick Special del 1939 (*sotto*) c'erano delle somiglianze « di famiglia », più tre anni di sviluppo di un tema stilistico da parte della General Motors. La Buick decappottabile è però una vettura di classe media, con un costo di 1077 dollari negli Stati Uniti e 535 sterline in Gran Bretagna. Il modello (anche se non con quella carrozzeria) in un'annata buona poteva superare le 10.000 unità, e sotto il cofano a coccodrillo c'era una collaudatissima otto cilindri in linea da 4,1 litri che erogava 107 CV. La vettura era anche dotata di sospensioni posteriori a mollone elicoidale che si comportavano particolarmente bene in curva; non che questo fosse importante, dal momento che gli americani non facevano le curve in velocità. Qui si vede un classico stile di transizione del 1939: la griglia scanalata in due pezzi, gli ampi parafanghi, i proiettori semi-incassati e i predellini rientranti. Le ruote di scorta laterali, però, sembrano attaccate alla vettura da un operaio che voleva fare un dispetto al padrone: la nuova forma dei parafanghi non si prestava al loro alloggiamento, ma in non pochi mercati d'esportazione bisognava metterle assolutamente. Avevano un valore puramente snob; se non ci fossero state, qualche ignorante avrebbe potuto confondere una Buick di classe medio-alta con una volgare Oldsmobile!





a differenza di Lyons, erano anche attrezzati a progettare carrozzerie per altri.

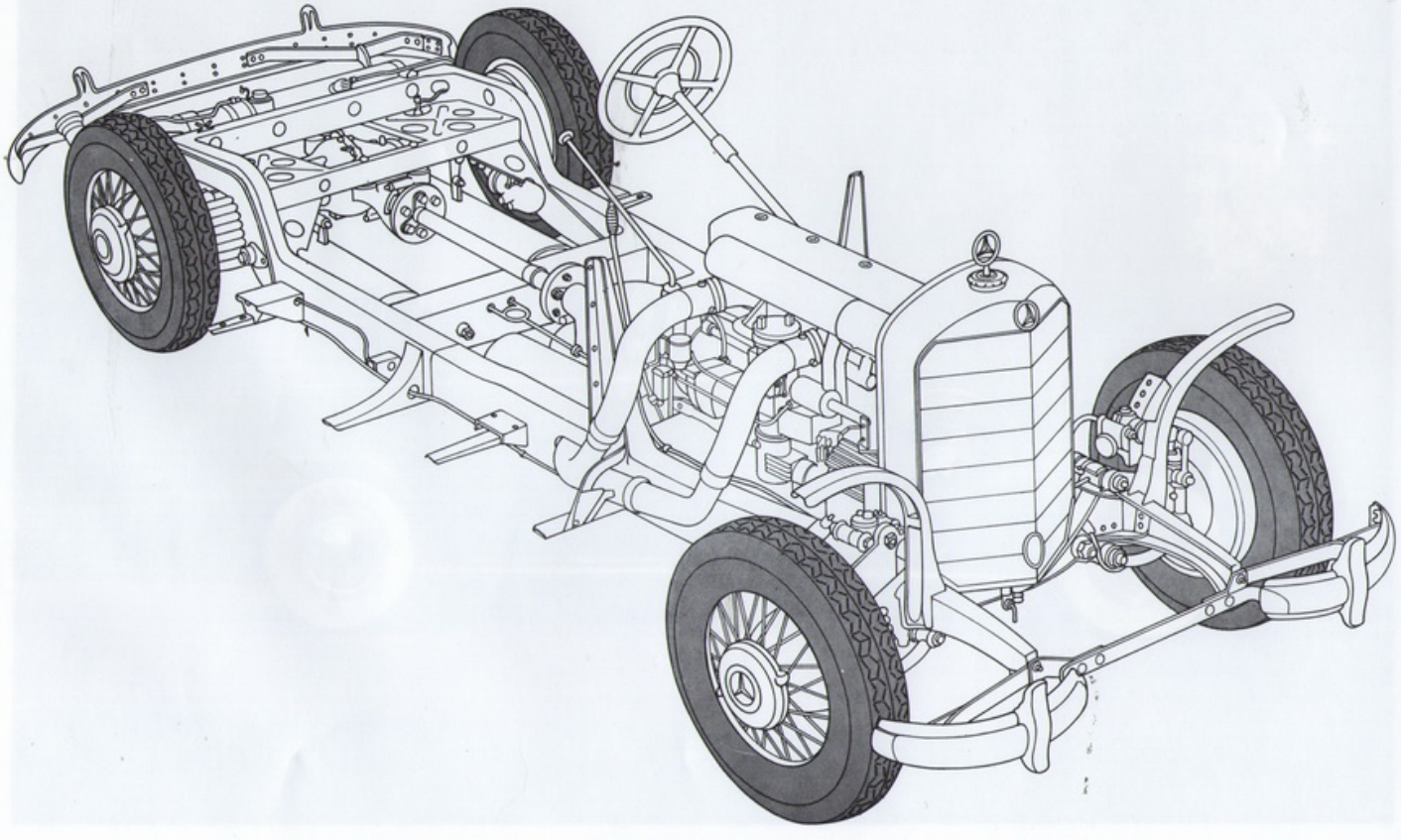
In Italia le cose erano anche più complicate. Finora, per la verità, carrozzieri e motoristi erano lontani dal fondere i loro sforzi, e nessuno di loro aveva raggiunto lo status di marca individuale, anche se nel 1939 l'Amica della Siata, un piccolissimo cabriolet superbamente proporzionato su châssis della Fiat Topolino, non era più riconoscibile come Fiat. D'altra larte, nessuno stilista italiano era stato assunto da costruttori stranieri.

Gli italiani, tuttavia, non volevano avere a che fare con carrozzerie « obbligatorie ». Questo forse perché i costruttori nazionali erano (e sono ancora) afflitti dalla deplorevole abitudine di imitarsi a vicenda. Prima fu il radiatore a forma di pera della Fiat del 1911-12, poi l'Isotta Fraschini nel 1919 venne fuori imitando l'aspetto della Rolls-Royce, e la Fiat dominò ancora alla fine degli anni Venti con la cornice del radiatore stile Chrysler. Il frontale delle Fiat del 1934 somigliava terribilmente a quello delle Terraplane, e lo stesso accadeva alle Bianchi, all'ultima torpedo OM, e perfino alle berline 6 C-2300 dell'Alfa Romeo carrozzate in casa. Il cofano sporgente della Fiat 1500, un'innovazione del 1935, fu copiato sulle Bianchi del 1936. Nel 1939 il frontale della Fiat era più funzionale che elegante, quello dell'Alfa una stilizzata riedizione di temi precedenti, e quello della Lancia, come sempre, decisamente spigoloso. Toccò quindi a Pininfarina il compito di creare qualcosa di diverso.

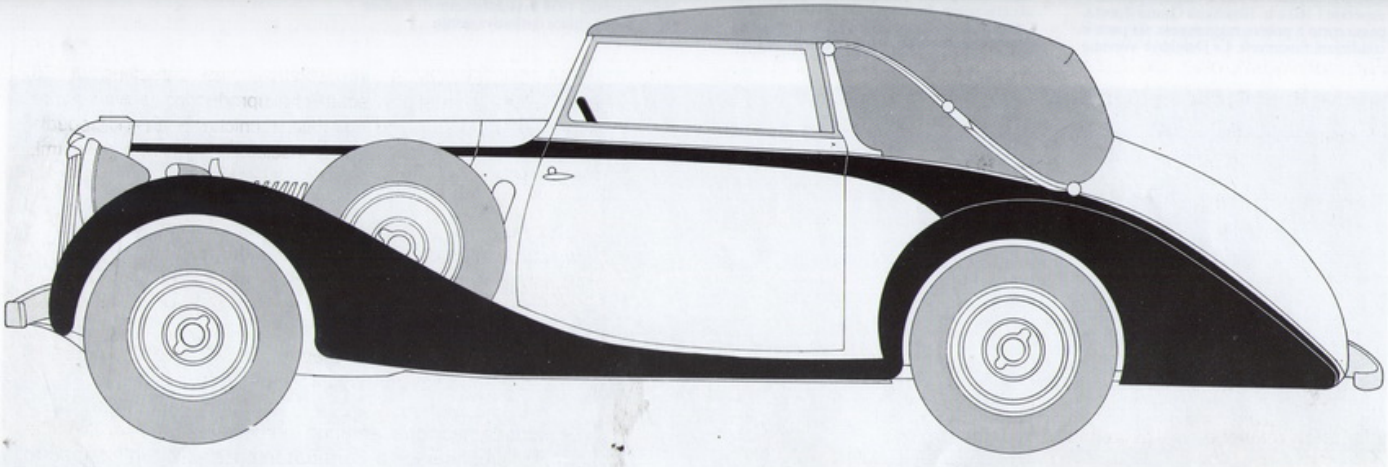
Pininfarina non era uno snob, e avrebbe esercitato di buon grado la sua arte tanto sulle piccole Fiat quanto sulle Isotta e le Lancia Dilambda. Per di più, poteva lavorare sulle calandre e sui parafanghi anteriori. Alcune delle sue opere furono più abili che felici: le grandi Lancia non si prestavano ad assumere l'aspetto di una veloce Auburn, e la Fiat 1500 era troppo corta per accettare lo stile Cord. Ma con la Lancia Aprilia fece meraviglie. Questa piccola ammirevole auto era caratterizzata da un cofano corto, grazie alle dimensioni compatte del suo motore a 4 cilindri a V di 1352 cc; un pregio rispetto alla norma, poiché consentiva la realizzazione di una berlina veramente spaziosa e ben proporzionata su un passo di 275 cm senza sporgenza apprezzabile né davanti né dietro. Il cofano corto avrebbe però sminuito l'eleganza della linea, così Pininfarina combinò una calandra a V di stile americano con un cofano che si prolungava all'indietro fin sopra il parafiamma, e con un piccolo padiglione da coupé nella parte posteriore. Questa soluzione può essere considerata eccentrica, ma a prima vista la vettura sembrava una versione a passo corto della grande Lancia Astura da 3 litri.

Alla fine degli anni Trenta Pininfarina — così come Ghia — aveva quindi raggiunto i livelli di integrazione americani, mantenendo però l'individualità delle fuoriserie. Non c'erano state modifiche alla meccanica, ma ora soltanto i coprimozzi rivelavano la differenza. E così come la Standard aveva adottato il radiatore della Swallow originale del 1930 di Lyons per i propri modelli del 1931, così la Fiat prese la linea a V di Pininfarina per le versioni del 1940 delle sue 1100 e 1500. le ultime tracce di questo tema sarebbero rimaste nello stile Fiat fino al 1953.

I più recenti dettami stilistici generalmente non si adattavano alle



Non c'è miglior confronto possibile fra la vecchia e la nuova generazione delle vetture da turismo veloce di quello fra queste due, la Mercedes-Benz 500 K del 1934-36 (*a sinistra*) e la Talbot-Lago del 1937 (*sotto*). Almeno per un aspetto la vettura tedesca è più perfezionata, con le sue sospensioni posteriori indipendenti, ma per il resto tutto è più massiccio (la macchina completa pesava almeno due tonnellate e mezzo) e per arrivare a 160 km/h c'era stato bisogno di un motore da 5 litri che dava soltanto 100 CV senza l'uso del sovralimentatore, che arrivavano a 160 per tempi brevi impiegando questo dispositivo. Il purosangue Talbot aveva un leggero e semplice telaio ribassato con un passo molto contenuto (260 o 280 cm). Le sospensioni anteriori erano del tipo a balestra trasversale, i freni meccanici agivano all'interno di tamburi di grosso diametro e il motore, un 4 litri a sei cilindri ad aste e bilancieri, con doppio carburatore ma senza sovralimentatore, erogava 140 CV a 4000 giri. Con una carrozzeria di peso ragionevole faceva i 160 km/h, e velocità di crociera di 140-145 km/h non erano un problema.



vetture da cerimonia. Una limousine veramente grande ha esigenze tutte particolari, e la linea Airflow della Chrysler, per esempio, era terribilmente rigida. Figurava benissimo come normale berlina a 8 cilindri: sulla versione De Soto a 6 cilindri il cofano corto dava a tutta la vettura un'aria penosamente striminzita, mentre la limousine CW su un passo di 370 cm era semplicemente mostruosa. In ogni caso, gli acquirenti erano piuttosto conservatori in fatto di automobili, e così le Daimler di Hooper e le Grosser carrozzate in proprio dalla Mercedes-Benz si vendevano meglio. Comunque, queste « giganti » erano in assoluta minoranza: il concetto della *grande routière* stava diventando d'attualità.

Questa espressione è praticamente intraducibile, dato che il corrispondente termine « granturismo », usato fin dal 1931 per indicare le sovralimentate Alfa Romeo a carrozzeria chiusa, col tempo ha acquistato un significato più generico. Basti dire che il concetto di *grande routière* si riferiva a un'automobile ideata per viaggi veloci e confortevoli su grandi distanze, e preferibilmente con un certo grado di raffinatezza, anche se quest'ultimo attributo avrebbe potuto stupire Ettore Bugatti, e raramente si adattava alle più grandi Hotchkiss quando si avvicinavano al massimo regime. Il numero di posti non era rilevante, nonostante la maggior parte delle *grandes routières* avesse un passo abbastanza lungo da contenere quattro passeggeri e i relativi bagagli.

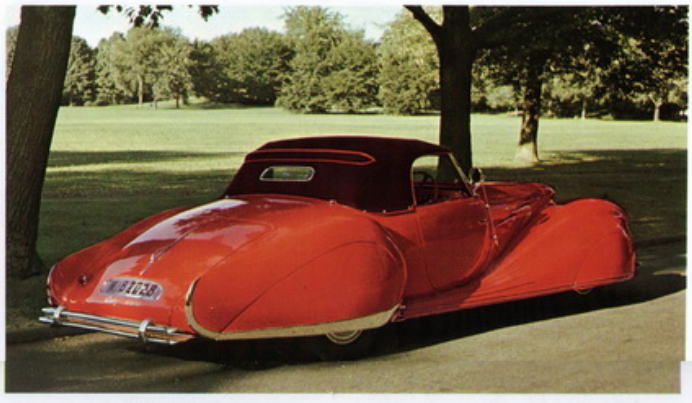
Le gare erano ancora poco frequenti, anche se molte di queste macchine si distinsero proprio sui circuiti. La Bugatti 57, la Delahaye 3,5 litri e la Lagonda vinsero tutte a Le Mans ai loro tempi, e la Lagonda 12 cilindri a V fece spettacolo con il solo fatto di presentarsi al circuito di Sarthe. La Hotchkiss non approvava le gare, ma questo non impedì alla sua 686 di vincere parecchi rallies di Montecarlo, l'ultimo dei quali nel 1950.

Essenzialmente la *grande routière* fu un fenomeno anglo-francese. L'imposta di bollo italiana scoraggiava le macchine grandi, tanto che la 3 litri Lancia Astura fu l'unica vera rappresentante italiana di questa categoria. Le Alfa Romeo 8 C-2900 a doppia sovralimentazione, probabilmente le più veloci automobili di serie sul mercato fra il 1937 e il 1940, possono essere meglio definite come macchine da corsa munite di silenziatore, prodotte soltanto finché la casa terminò la scorta di motori Gran Prix.

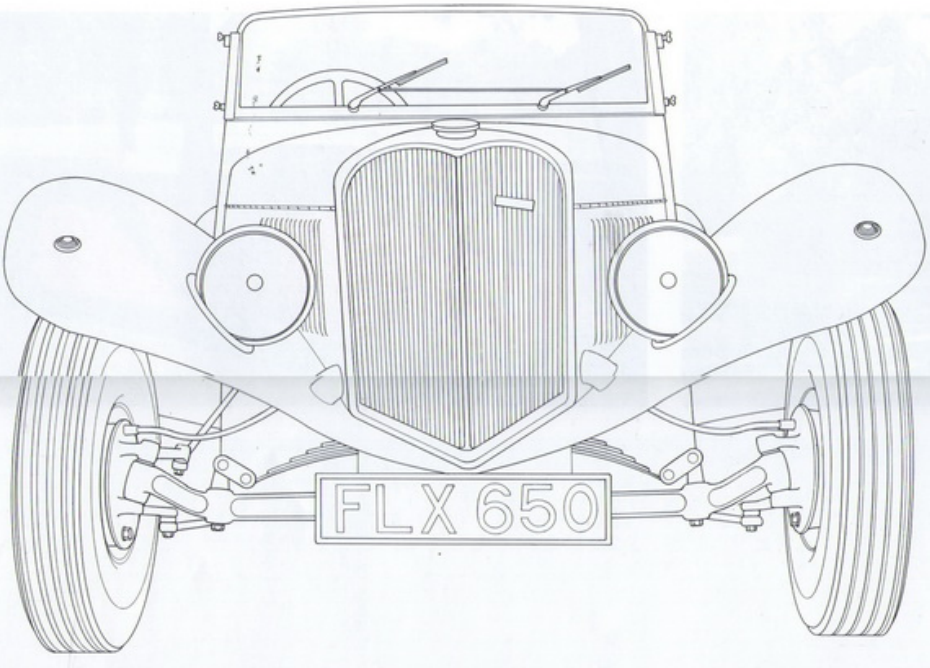
La Germania, troppo a lungo legata alla politica della potenza della grossa Mercedes-Benz sovralimentata, non produceva granché. L'ultimo esemplare delle 6 cilindri serie SS fu venduto soltanto nel 1935, ma le vetture con motore a 8 cilindri in linea ad aste e bilancieri che le sostituirono erano desolatamente pesanti — un cabriolet a quattro posti pesava più di due tonnellate e mezzo — e a bassa velocità richiedevano uno sforzo considerevole al volante; inoltre potevano raggiungere soltanto eccezionalmente i 160 km/h. La contemporanea Horch, descritta da un proprietario affezionato come « meravigliosamente pigra e antisportiva », era altrettanto pesante ma disponeva di una potenza minore. Il suo impiego ideale era un pacifico viaggio in *Autobahn* a 120 km/h in overdrive, e certamente non era fatta per valicare le Alpi o percorrere le stradine delle isole britanniche.

Negli Stati Uniti, l'auto sportiva era morta e sepolta. La Stutz con doppio albero a camme in testa tirò fino al 1935, ma la Duesenberg,

Gli aspetti del classicismo: due dalla Francia, uno dagli Stati Uniti e uno dalla Gran Bretagna. L'espressione francese *grande routière* è praticamente intraducibile: evoca l'idea di un cofano lungo diretto a sud per una interminabile *route nationale* degli anni Trenta, e due dei più bei cofani dietro i quali sedersi erano quelli della Hotchkiss (*sotto*) e della Delahaye (*pagina a fronte, in alto a destra*). Entrambe montavano un semplice motore a sei cilindri di 3,5 litri ad aste e bilancieri senza capricci o complicazioni, e la potenza erogata variava da 100 a 130 CV, secondo il tipo di elaborazione, anche se i motori da competizione della Delahaye (un Tipo 135 vinse a Le Mans nel 1938) arrivavano a 160 e potevano essere ancora potenziati. Per l'automobilista medio, però, la velocità massima era meno importante di una robusta velocità di crociera sui 130-140 km/h, anche se questa 135 MS Delahaye poteva superare i 160 e la Hotchkiss Grand Sport a passo corto li poteva raggiungere, sia pure in condizioni favorevoli. Le Delahaye avevano sospensioni anteriori indipendenti e (normalmente) il cambio Cotal a selezione elettromagnetica; inoltre si prestavano a qualche splendidamente scomoda carrozzeria di Figoni e Saoutchik, come questo roadster con i parafanghi tutti chiusi. Però il roadster della Hotchkiss era più bello, con la sua carrozzeria di Lancefield. Quelli britannici erano più grossi e pesanti: qui (*pagina a fronte, in basso*) si vede uno splendido 8 litri Bentley originale, costruito nel 1931. Questo magnifico lascito di un'epoca passata montava un sei cilindri da 7983 cc con un solo albero a camme in testa, doppia accensione e testa non smontabile. La combinazione di 230 cavalli e alti rapporti al cambio consentiva alla vettura di raggiungere i 160 km/h anche con una pesante carrozzeria berlina di due tonnellate e mezzo abbondanti. La garanzia del costruttore non poneva limiti di peso: l'8 litri poteva essere accoppiato con qualsiasi cosa piacesse al carrozziere. Praticamente lo stesso poteva fare la Pierce-Arrow Salon Eight (*pagina a fronte, in alto a sinistra*), anche se questa era più una vettura da guida interna. I proiettori piazzati sui parafanghi anteriori costituivano il marchio di fabbrica fin dal 1913 ma non erano obbligatori. La meccanica era tipicamente americana: un grosso motore a otto cilindri in linea a nove supporti e a valvole laterali (6,3 litri, 132 CV), servofreni, un cambio a tre o a quattro marce, a scelta, e — particolare interessante — un ponte posteriore ipoide per abbassare la vettura. Il modello Salon era il più grande (il passo era di 370 cm) e il più caro della Pierce di quell'anno. I prezzi normali andavano da 4275 a 6250 dollari, ma le fuoriserie potevano costare fino a 10.000 dollari. Disgraziatamente la Pierce-Arrow non riuscì a tenere il passo; la sua alleanza con la Studebaker durò soltanto dal 1929 al 1933, e con la riguadagnata indipendenza si trovò senza una seconda linea di difesa. Tentò con le roulotte, ma le faceva troppo belle per il prezzo a cui le vendeva. Nell'aprile del 1938 lo stabilimento di Buffalo (New York) chiuse definitivamente.



JK 2



Il frontale (*a sinistra*), la plancia e lo spaccato (*pagina a fronte*) di una rappresentante del « new look », la Allard Special V 12 del 1939, equipaggiata in questo caso da un motore Lincoln Zephyr dodici cilindri a V benché in genere utilizzasse il normale motore Ford. Il cofano a doppia gobba era ovviamente tradizionale sulle vetture sport britanniche e garantiva un'ulteriore protezione ai passeggeri, specialmente quando la capote era aperta. Come di consueto, gli strumenti sono disposti su tutta la plancia e hanno il quadrante nero. Il contasecondi incorporato nell'orologio all'estrema sinistra sta a indicare sia la natura fuoriserie della vettura sia l'interesse alle gare del comandante D.G. Silcock che l'aveva ordinata, il quale ottenne anche una protezione completa contro le intemperie e uno spazio sufficiente per allungare le gambe. La vettura manteneva le sospensioni posteriori rigide della Ford e anche, stranamente, i freni meccanici benché la Ford stessa negli Stati Uniti (e quindi anche sulle grosse 8V assemblate a Dagenham per il mercato britannico) fosse passata ai freni idraulici per i modelli del 1939. Il risultato era qualcosa di simile a una bomba di soli 1160 kg. Nelle prove stradali dell'epoca furono registrati soltanto 150 km/h, ma la vettura arrivava a 50 km/h in 3,2 secondi, a 100 in 9,5 secondi e a 112 in 13,3..

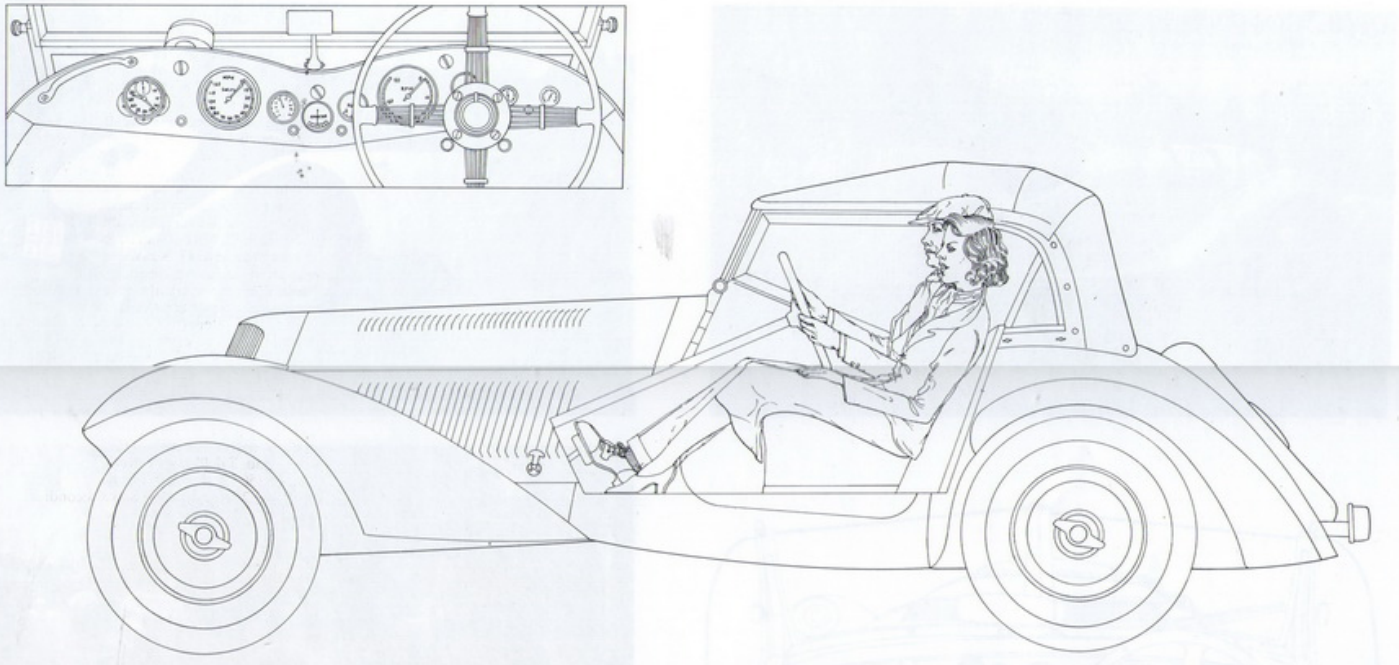
nonostante disponesse di una notevole accelerazione anche alle alte velocità, fino a 150-160 km/h, era un gingillo difficilmente controllabile, come ci si poteva aspettare da un'automobile con un normale passo *corto* di 360 cm. La Auburn sovralimentata era dotata di un ponte posteriore a due velocità che le consentiva sei marce in avanti, ma lo châssis era di pura concezione americana, mentre la complessità e le prolungate difficoltà della messa a punto uccisero l'ultima versione della Cord, anche se nel suo caso la maneggevolezza, i freni e i rapporti al cambio erano conformi alle norme europee, e la trazione anteriore la rendeva manovrabile come una Citroën.

Le prestazioni della Cord, però, si avvicinavano agli standard di una *grande routière*, specialmente se dotata di sovralimentatore (che veniva montato a richiesta): velocità massima 165-170 km/h, con 140-145 km/h raggiungibili in terza e un'accelerazione da 0 a 80 km/h in circa 10 secondi. La velocità di crociera era di 115 km/h in overdrive, e l'impiego di un motore di 4,7 litri teneva ragionevolmente basso il consumo di benzina (18 litri per 100 km), un grande miglioramento rispetto alle « giganti » precedenti, che si affidavano alla pura potenza. Le più grandi 6 cilindri Bentley e Hispano-Suiza avevano un motore di 8 litri, e la Mercedes-Benz SS di 7 e qualcosa. L'unico dinosauro sopravvissuto con aspirazioni da *grande routière* era l'ultima Hispano-Suiza di Marc Birkigt, una 12 cilindri da 9,4 litri che disponeva di 220 CV. Ne esisteva anche una versione a passo corto (340 cm), che però aveva poco spazio per più di due persone, e in ogni caso il cambio a tre velocità era una grave limitazione in un paese decisamente collinoso.

Più tipiche della nuova generazione erano le grosse auto francesi del periodo 1934-40: la Bugatti 57, la Delahaye 135, la Lago-Talbot 23 CV, la Delage D 8-120 e la Hotchkiss 686 GS. Tranne la Delage 4,3 litri (potenziata poco prima della guerra), avevano tutte una cilindrata compresa fra 3 e 4 litri, eppure la più docile del gruppo, la Hotchkiss, disponeva di 125 CV, sufficienti per spingere il corto châssis Grand Sport a circa 160 km/h. La Bugatti era forse un gingillo troppo complicato per un profano, ma le altre potevano essere guidate da tutti: il 6 cilindri ad aste e bilancieri della Delahaye, per esempio, con i suoi quattro supporti e un basamento da autocarro, non temeva gli strapazzi e in più beveva relativamente poco (14 litri per 100 km). Anche il suo regime di rotazione massimo era piuttosto modesto, e per questa ragione i piloti da competizione preferivano il motore a corsa corta della Delage D 6-70. Purtroppo le versioni torpedo di questa 2,8 litri erano troppo pesanti e non valevano l'innegabile vantaggio dei freni idraulici, che mancavano alla Delahaye (e anche, sia detto per inciso, alle altre francesi della stessa categoria, con la sola eccezione della Bugatti che li adottò nel 1938).

Solo la Hotchkiss e la Bugatti mantennero entrambi gli assali rigidi, mentre la Talbot usava il cambio a preselettore Wilson e la Delahaye e la Delage usavano il cambio Cotal a selettore elettromagnetico. A favore dell'esportazione giocava anche il fatto che le *grandes routières* coincisero non solo con un periodo di carrozzerie estremamente eleganti, ma pure con la caduta del franco. Gli stranieri scoprirono che comperare in Francia era conveniente. Il cliente d'oltremanica con l'equivalente di mille sterline poteva comperare qualsiasi automobile eccetto la 8 cilindri Delage, e la Hotchkiss 686 GS costava l'equivalente di 675 sterline, 150 sterline meno di una Alvis Speed 25 in Gran Bretagna e meno della metà del prezzo di listino di una Bentley carrozzata Derby.

Le interpretazioni inglesi della formula erano generalmente più pesanti, più conservatrici nello styling e piuttosto arretrate in fatto di sospensioni, anche se la Alvis aveva balestre trasversali indipendenti anteriori già dal 1934, e la Lagonda nel 1938 era passata al sistema a barra di torsione. I concetti però erano stati ampiamente sviluppati. Nel 1930 l'auto ideale degli sportivi inglesi era stata la Bentley 4,5 litri supercompressa, una tradizionale, quasi edoardiana 4 cilindri nella quale i contraccolpi del motore si avvertivano chiaramente. Ai clienti piaceva così, e uno di loro addirittura si lamentò con la casa per l'assenza di quel « battito cardiaco » sulle prime 6 cilindri da 6,5 litri. Più o meno la stessa formula seguivano la Invicta 4,5 litri a telaio ribassato del 1931 e la Lagonda di uguale cilindrata del 1934: entrambe avevano adottato il 6 cilindri Meadows ad aste e bilancieri, ed entrambe erano macchine esclusivamente per uomini, anche se l'Invicta



era eccezionalmente flessibile e marciava tranquillamente a 100 km/h ad appena 2000 giri. A un livello inferiore c'erano la Alvis Speed 20 e la Talbot 105, entrambe capaci di fare circa 145 km/h pur avendo un motore di nemmeno 3 litri. Il vertice della traduzione britannica del concetto di *grande routière* fu toccato nel 1937-38 con la Alvis 4,3 litri e la 12 cilindri a V Lagonda 4,5 litri. Tutt'e due erano dotate di un motore robusto, assetato di benzina, e quello della Lagonda, con albero a camme in testa, era un meccanismo complicato, ma la vettura, anche se non arrivava ai 175 CV reclamizzati, era sempre capace di superare i 160 km/h nella versione berlina, toccava gli 80 km/h nei regolamentari 10 secondi e andava che era un piacere. I freni idraulici erano più che sufficienti per le strade del 1939, nonostante il fatto che, per adeguare la vettura a tutte le tradizionali esigenze britanniche, questa arrivasse a pesare 2078 kg. Una Delahaye pesava invece 1425 kg, e anche la 8 cilindri Delage era più leggera (1914 kg) nonostante fosse una macchina piuttosto « carica » che avrebbe potuto sviluppare più dei suoi 130 CV.

Nondimeno, queste britanniche erano particolarmente adatte al gran turismo e beneficiavano della nuova e sviluppata rete stradale europea. Le prime Bentley Derby avevano un cambio di velocità con rapporti non adeguati alla marcia su autostrada, e per questo dalla fine del 1938 furono dotate anche di overdrive. Una Lagonda 12V pubblicitaria tenne una velocità di 160 km/h per 25 chilometri su un'autostrada tedesca, ma per qualche strano motivo questa notizia venne tenuta nascosta al pubblico fino al 1943!

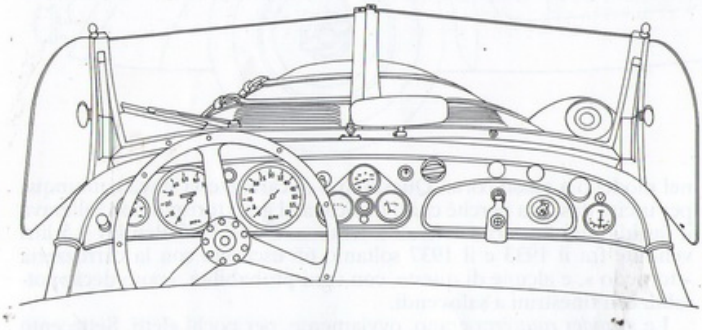
Cosa più interessante, le *grandes routières* della nuova generazione, tanto quelle britanniche quanto quelle francesi, di solito erano berline o convertibili, benché le Bentley, le Invicta e le prime Lagonda fossero state tradizionalmente torpedo. In Francia la carrozzeria aperta era riservata ai circuiti, anche se l'avvento della nuova formula coincise con l'ultimo guizzo della moda dei roadster stile americano, che nel periodo 1934-36 si videro abbastanza spesso sullo châssis della grossa Hotchkiss. La Alvis e la Bentley ebbero sempre in catalogo qualche torpedo, anche nel 1939, anno nel quale la versione più sportiva della Lagonda era la rara Rapide convertibile a 2-3 posti, costruita soltanto nel modello a passo corto. Questo tipo di carrozzeria stava comunque per uscire di scena perché chi si dedicava al gran turismo non tollerava il fastidio dei finestrini laterali a tendina. Delle 1177 Bentley 3,5 litri vendute fra il 1933 e il 1937 soltanto 65 uscirono con la carrozzeria « torpedo », e alcune di queste, con ogni probabilità, erano decappottabili con finestrini a saliscendi.

Le *grandes routières* erano, ovviamente, per pochi eletti. Settecento sterline nel 1936 erano un mucchio di soldi, con i quali negli Stati Uniti si sarebbe potuta comperare una Packard « Senior » se non una Lincoln K. Era perciò inevitabile che si tentasse di ottenere prestazioni simili a un prezzo più basso. Da qui la prima ondata delle sportive euro-americane, o, più correttamente, anglo-americane.

La combinazione di châssis e styling europei con un grande, pigro motore americano era già stata tentata in Francia e in Germania nei tardi anni Venti, e qualche rappresentante di questa razza incrociata sarebbe durato fino al 1933. La motivazione non era però la ricerca di prestazioni particolari, ma il bisogno di trovare il modo più economico di estendere la gamma fino a comprendere una 8 cilindri in linea senza portare i venditori più apprensivi sull'orlo del collasso. In Francia la Delaunay-Belleville era la casa che utilizzava il maggior numero di motori Continental, la Lucien-Bollack nella sua breve esistenza preferì i Lycoming, e la Sizaire Frères aprì un campo nuovo con un Willys-Knight Six con valvole a fodero. In Germania, la Hansa comprava dalla Continental, la Stoewer seguì la stessa strada, mentre le Audi Eight utilizzavano motori della Rickenbacker, da poco defunta. Anche l'esotica Bucciali Double-Huit, con tutto il suo aspetto fantastico e le enormi cromature sui fianchi del cofano, usava un propulsore a dodici cilindri che era il risultato dell'accoppiamento di due motori Continental.

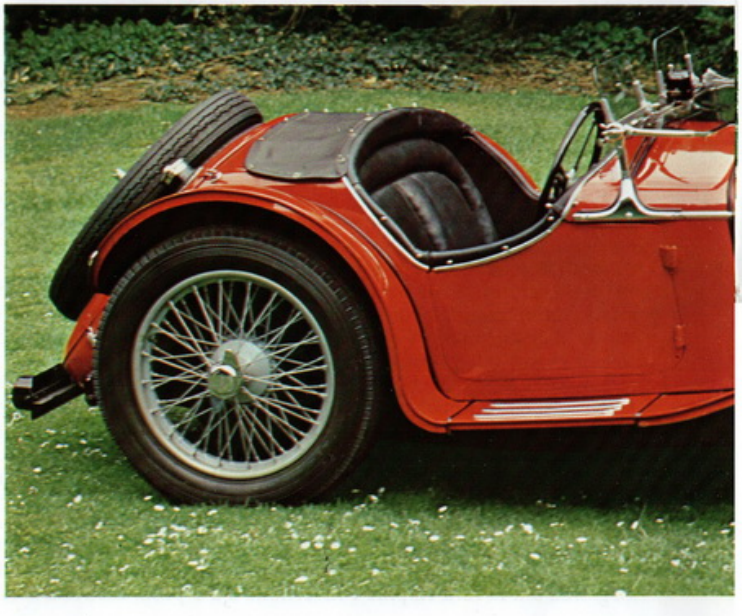
Per contro, la *fast* euro-americana fu una invenzione britannica. Questo tema sarebbe diventato internazionale soltanto una ventina di anni dopo, quando il francese Jean Daninos ebbe l'idea di rilanciare la *grande routière*. Le sue Facel Vega dovettero usare l'8 cilindri a V della Chrysler perché non c'erano motori europei — per non parlare di quelli francesi — in grado di fornire le prestazioni richieste a un prezzo

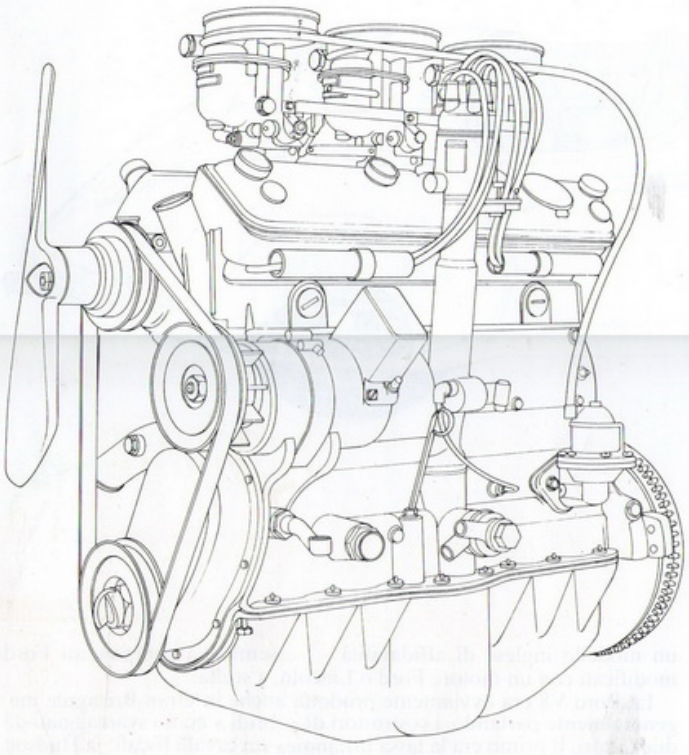
GXZ
372



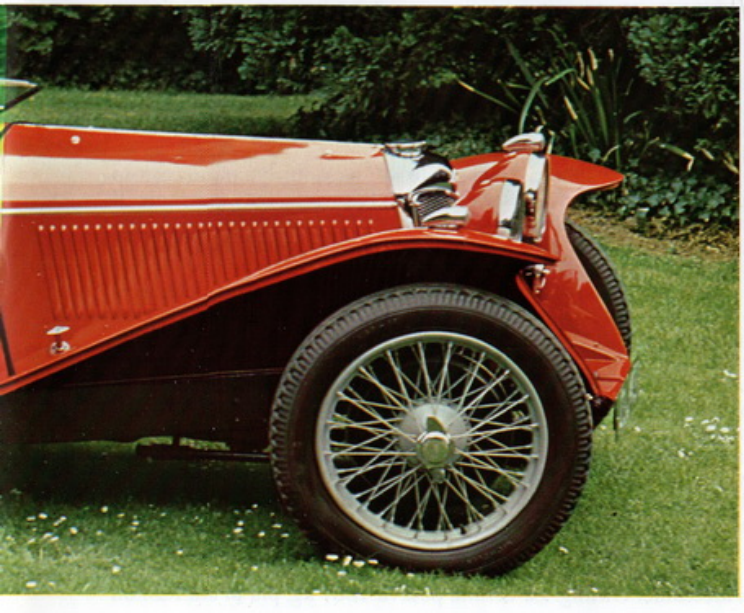
CRL 200

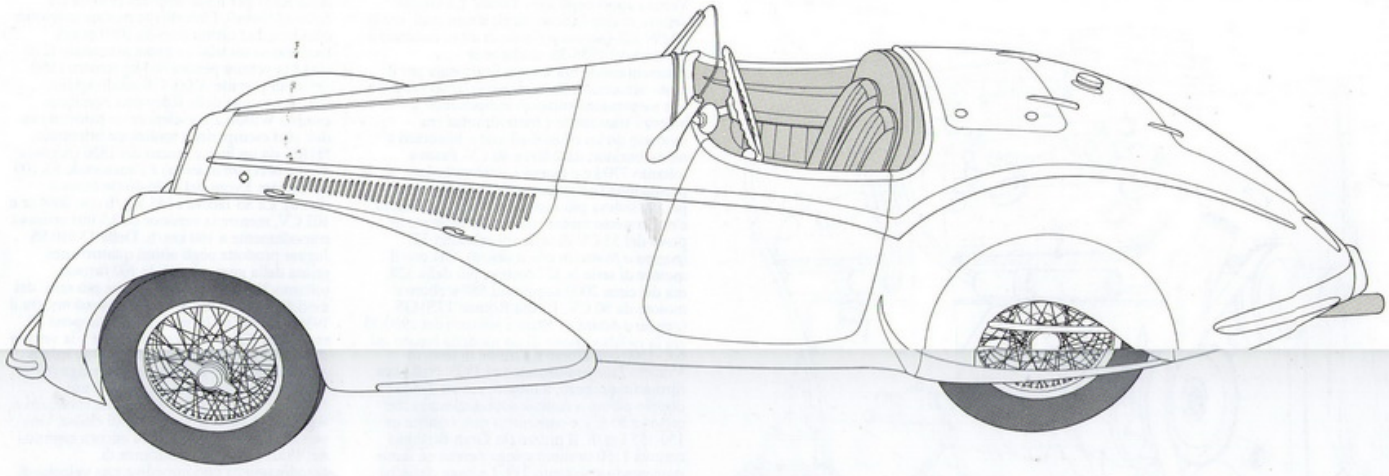
BGO 246





Vetture sport degli anni Trenta. La miglior vettura in circolazione, negli ultimi anni, era la BMW 328 (*pagina a fronte, in alto e in centro a sinistra*) del 1936-39, anche se la strumentazione era troppo funzionale per il gusto britannico. Su un leggero telaio tubolare con sospensioni anteriori indipendenti a balestra trasversale e freni idraulici era montato un sei cilindri ad aste e bilancieri e tre carburatori da 2 litri e 80 CV. Pesava soltanto 770 kg e faceva i 160 km/h. La produzione fu modesta (464 esemplari), ma per chi voleva più lusso e le stesse prestazioni c'era lo stesso motore da 80 CV montato al posto del 55 CV di serie sul cabriolet 327 (*pagina a fronte, in alto a destra*). Già con il motore di serie la 327 costava più della 328, ma dei circa 2000 acquirenti 569 scelsero il motore da 80 CV. L'Alfa Romeo 1750 GS (*pagina a fronte, in basso a sinistra*) del 1930-33 era la rielaborazione di un modello basato sul 6 C-1500 con albero a camme in testa di Vittorio Jano annunciato nel 1925. Nella sua forma finale, però, il motore era un 1754 cc a doppio albero a camme sovralimentato che erogava 85 CV e consentiva una velocità di 150-155 km/h. Il prezzo (in Gran Bretagna costava 1150 sterline) spiega perché ne siano state vendute soltanto 219. Le linee classiche della carrozzeria spider di Zagato furono copiate pari pari da altre case, soprattutto dalla Riley per il suo Imp del 1934[35] (*in basso al centro*). L'eccellente motore a quattro cilindri e due carburatori da 1089 cc era montato su un telaio a passo accorciato (230 cm) e la vettura pesava 863 kg (contro i 980 della più potente Alfa). Gli assali rigidi e i freni meccanici della Riley (ma non il suo cambio Wilson a preselettore) si ritrovano su due altri esempi della tradizione britannica, l'HRG da un litro e mezzo del 1936 (*pagina a fronte, in centro a destra*) e l'immorale SS 100 di William Lyons del 1936-40 (*in basso a destra*). La SS faceva i 145 km/h con 2664 cc e 102 CV, mentre la versione di 3,5 litri arrivava comodamente a 160 km/h. Delle 13.610 SS Jaguar prodotte negli ultimi quattro anni prima della guerra, però, le 100 furono soltanto 309. La HRG era anche più rara: del modello originale, con motore Meadows, fra il 1936 e il 1939 ne furono prodotti appena 26 esemplari. Era pubblicizzata come « la vettura di ieri per l'automobilista di oggi », e infatti aveva un quattro cilindri a corsa lunga (69 × 100 mm), accensione a magnete, freni meccanici a cavo, cambio non sincronizzato e sospensioni anteriori a quarto di ellisse. Una versione molto simile veniva ancora costruita nel 1952. L'assoluta mancanza di aerodinamicità non impediva una velocità di 135 km/h e un'accelerazione da 0 a 50 km in 4 secondi.





conveniente. La Facel avrebbe avuto importanti conseguenze in Italia e in Gran Bretagna, ma questa è un'altra storia.

La Railton del 1933 sembrava una vettura sportiva britannica in ogni minimo particolare, a partire dal radiatore e dal marchio uguale a quelli della Invicta, fino alla classica rivettatura del cofano. Era « costruita » nei vecchi stabilimenti Invicta di Cobham. Era veloce quanto la Invicta 4,5 litri, aveva un'accelerazione migliore — un eccezionale 7,3 secondi da 0 a 80 km/h — e costava la metà. Ma quello che non era sotto la vista immediata dell'osservatore era tutto Hudson, proveniente pari pari dalla Jefferson Avenue di Detroit.

La base delle prime auto fu la 4 litri Terraplane Eight, che però durò poco e già nel 1934 fu rimpiazzata dalla 4,2 litri Hudson 254. Le modifiche allo châssis furono minime e limitate al telaio, ribassato di mezzo centimetro, e alle sospensioni, rinforzate con ammortizzatori telescopici; venne poi installato un impianto elettrico di tipo britannico, che però all'inizio non era a 12 volt. Con i suoi 1027 kg, la torpedo sport pesava 182 kg meno della Invicta a telaio ribassato. Il prezzo di 499 sterline sembra alto se tradotto in 2495 dollari, ma era un vero e proprio affare se paragonato alle 695 sterline della Alvis o alle 795 di una Lagonda. E in Inghilterra anche una berlina Terraplane Eight originale costava 385 sterline.

Inoltre la Railton funzionava bene. Il cambio a tre marce fornito dalla Hudson era perfettamente adeguato, dal momento che la terza andava bene per tutto: usando la seconda fra i 50 e gli 80 km/h, si risparmiava soltanto un secondo. Con una manutenzione corretta, i freni Bendix erano sufficienti, e il motore lubrificato a sbattimento avrebbe potuto sopportare un regime di rotazione molto superiore a quello normalmente richiesto.

La Railton vendette circa 1400 esemplari prima della guerra, molti di più dai suoi imitatori. Fra questi, la Brough Superior, della famosa marca di motociclette di Nottingham, era pure basata sulla Hudson, e le Lamna utilizzavano la superalimentata Graham Six, mentre la Atalanta e la Jensen importavano soltanto il motore e il cambio, Lincoln Zephyr la prima e Ford o Nash la seconda. La Allard — una casa specializzata che fino ad allora aveva il solo obiettivo di ricercare un modello inglese di affidabilità — assemblava componenti Ford modificati con un motore Ford o Lincoln, a scelta.

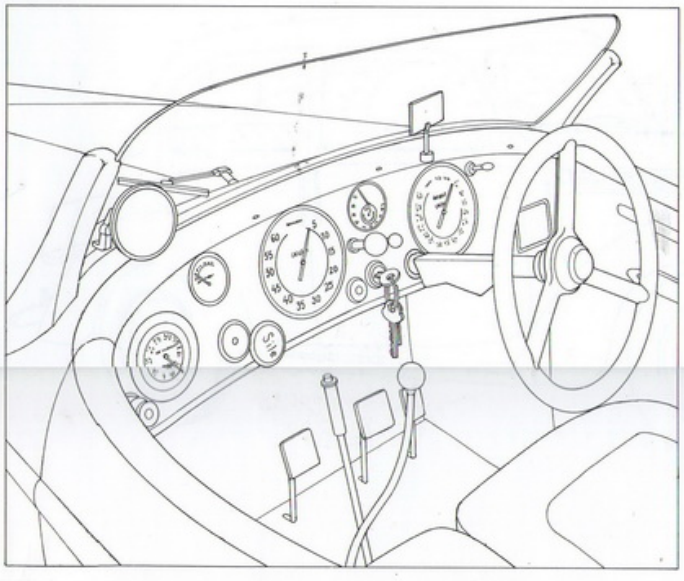
La Ford V8 era ovviamente prodotta anche in Gran Bretagna, ma generalmente parlando, i costruttori di « ibridi » erano svantaggiati da due fattori. Il primo era la tassa britannica sui cavalli fiscali: la Hudson ne aveva 29 e la Lincoln Zephyr 37. Inizialmente questo fattore contava poco, dal momento che la Invicta e la Lagonda erano tassate per 30 CV. Una preoccupazione maggiore era invece la dipendenza tecnica da Detroit, fino ad allora non coinvolta nella corsa dei cavalli vapore.

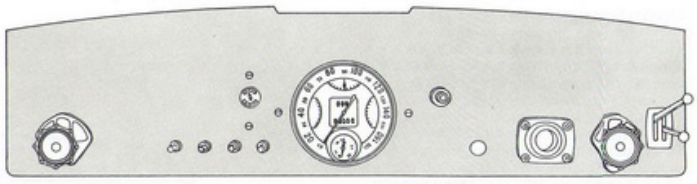
In verità, la Hudson riuscì a ottenere molta potenza, non richiesta, dal suo 8 cilindri in linea, partito con 113 CV e arrivato, nel 1938-39, a 132. I freni idraulici furono adottati di serie dal 1936 in poi, ragion per cui li aveva pure la Railton. Purtroppo questi miglioramenti non bastarono a controbilanciare la malattia endemica dell'Inghilterra: carrozzeria arredata meglio e più peso. Le berline Railton aumentarono di 136 kg in tre anni.

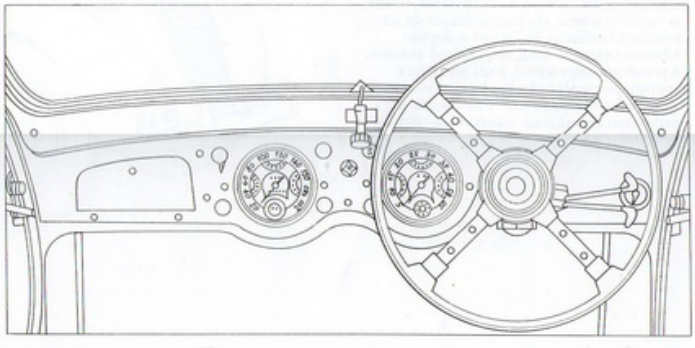
In ogni caso, dal 1938 ci fu un modo più patriottico e meno costoso per avere tutti i pregi della Railton, salvo l'accelerazione bruciante. Il risparmio era un buon 30%, e per di più il nuovo motore era tassato per 25 CV, meno di tutti quelli prediletti delle anglo-americane. Era arrivata la 3,5 litri Jaguar SS.

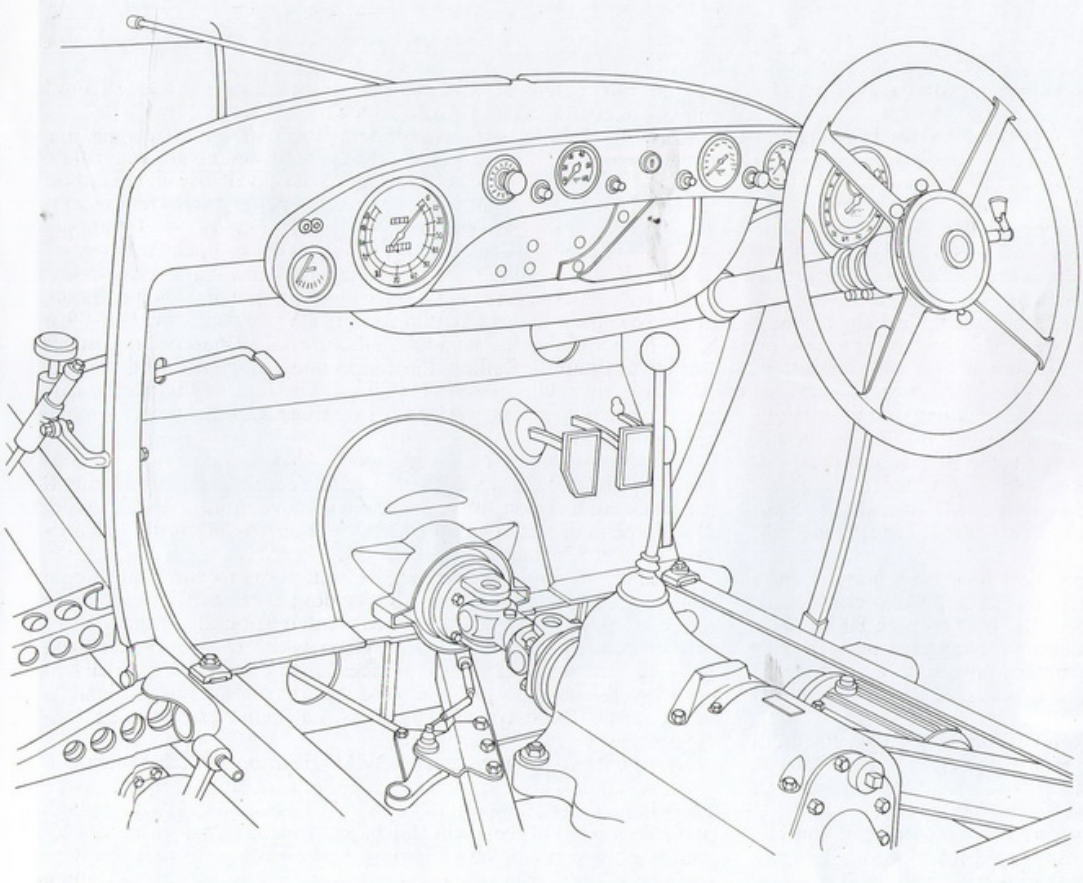
Da allora in poi la Jaguar sarebbe stata il metro con il quale ogni auto di lusso da turismo veloce avrebbe dovuto misurarsi. Non diventò subito un punto di forza nel mercato internazionale, anche se i costruttori francesi avrebbero fatto meglio a osservare prima le vendite in Svizzera. Ma una volta che i francesi si furono imbarcati nel loro pasticcio fiscale, nel 1947, le auto britanniche erano destinate a schiacciare la Delahaye e la Hotchkiss. La Jaguar era un affare vantaggioso, le sue rivali straniere no.

Lyons e il suo progettista capo, W.M. Heynes, non fecero niente di rivoluzionario. Il motore era un semplice e affidabile 6 cilindri ad aste e bilancieri con sette supporti di banco, che valeva i 125 CV di quello di pari cilindrata (3485 cc) della Hotchkiss. Il telaio poggiava su tradizionali balestre semiellittiche anteriori e posteriori, e le ruote avevano freni meccanici Girling. La berlina pesava 1667 kg, più di una Railton







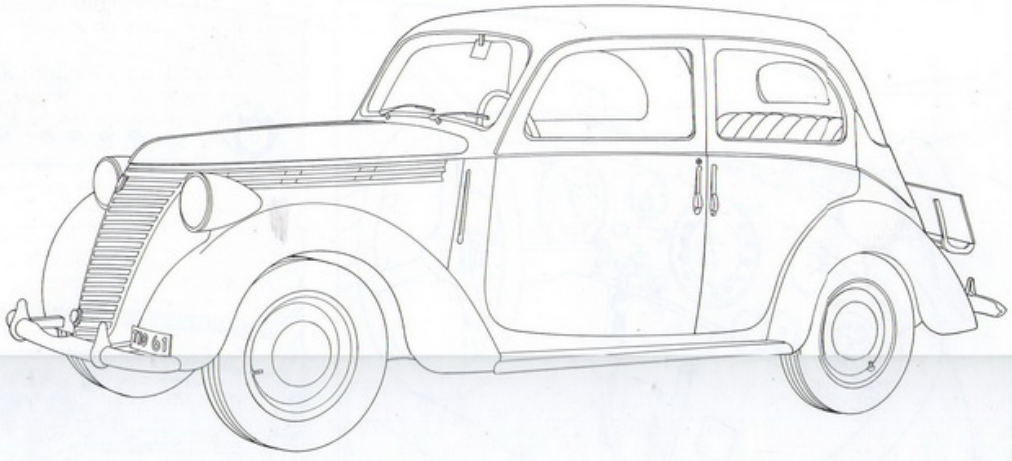


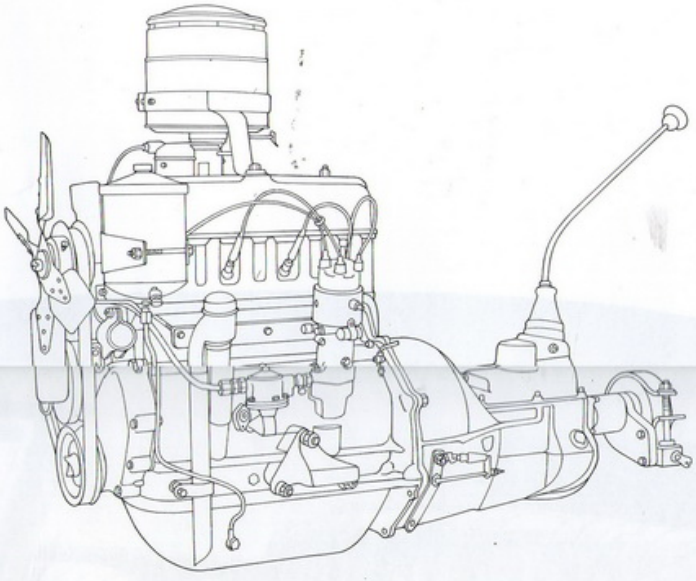
L'Alfa Romeo 8 C 2900 B (*pagina a fronte*). Nel 1938 l'Alfa Romeo aveva adottato un nuovo châssis a sospensioni anteriori e posteriori indipendenti montandoci il motore sovralimentato a otto cilindri in linea e doppio albero a camme in testa che era stato quello delle vetture Grand Prix del 1935. La 8 C 2900 B era probabilmente la più veloce auto da turismo fra quelle disponibili sul mercato allo scoppio della guerra, con una velocità massima di 200-210 km/h. La produzione fu però limitata dal numero di motori disponibili, e il prezzo di oltre 2000 sterline (10.000 dollari) certamente non favoriva le vendite. La strumentazione dell'Alfa (*in alto a sinistra*) comprende un tachimetro e un contagiri molto grandi e, fra gli altri, un controllo degli ammortizzatori, che potevano essere regolati sulla guida dura o morbida.

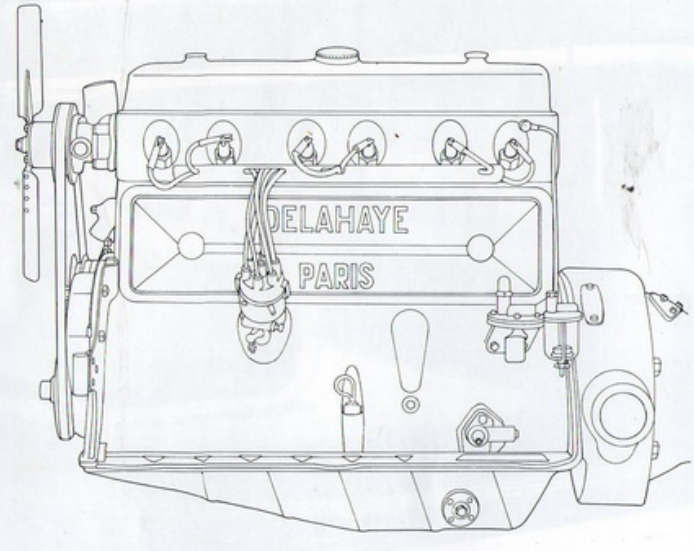
La strumentazione delle *grandes routières*. La Bugatti tipo 57 aveva un cruscotto molto austero (*in alto a destra*), con un unico grosso quadrante centrale. Interessanti l'accensione di tipo aeronautico e le due levette sulla destra. La Delahaye 135 (*in centro a destra*) è fornita di una strumentazione completa, raggruppata in due grossi quadranti centrali. La 4,3 litri Alvis (*a sinistra*) mostra invece una disposizione abbastanza disordinata degli strumenti su tutta la plancia, con il contagiri di fronte al guidatore e il tachimetro di fronte al passeggero.

Tutte le vetture qui presentate hanno la guida a destra, particolarmente adatta alle strade di montagna e alle vie cittadine affollate, dove è necessario evitare, rispettivamente, i precipizi e i pedoni con intenzioni suicide!

Quello che l'italiano comune comprava e quello che i suoi carrozzieri firmavano. Il buon vecchio 1100 B della Fiat nella sua forma del 1947 (*sopra*) era lo stesso di dieci anni prima, a parte la griglia a V subito copiata da carrozzieri specializzati come Ghia e Pininfarina che la usarono indiscriminatamente sulle Alfa Romeo, sulle Fiat e sulle Lancia come un proprio marchio di fabbrica. Tuttavia, una Fiat era sempre una Fiat e le carrozzerie della casa erano pedestri. Lo stesso si può dire delle Alfa Romeo berlina su châssis di serie, ma la 6 C 2500 Sport del 1947 (*sotto*) era molto più interessante. Come la versione di serie, era caratterizzata da un motore a sei cilindri da 2,4 litri a doppio albero a camme in testa, sospensioni anteriori e posteriori indipendenti, freni idraulici e (purtroppo) cambio al volante, ma con i suoi 110 CV faceva i 160 km/h. Era l'ideale per i carrozzieri specializzati: questo è un cabriolet di Pininfarina.







Il sei cilindri della Fiat 1100 (*sopra*) e quello della Delahaye (*sotto*) ebbero umili origini, ma tutti e due finirono come propulsori di vetture sport e da competizione terribilmente veloci. Il Fiat nacque nel 1932: era il 995 cc a valvole laterali della Balilla e dava 20 CV; nell'ultima versione (1937-52) era stato portato a 1089 cc, aveva le valvole in testa e dava 32-36 CV. Si notino il filtro dell'aria che lo sovrasta e lo spinterogeno montato molto basso. Il libretto delle istruzioni invitava a non superare i 4400 giri, ma alcuni esemplari elaborati da piccole case specializzate come la Cisitalia potevano andare oltre i 6000, erogando fino a 60 CV. Il sei cilindri Delahaye a quattro supporti, qui nella versione montata sulla torpedo 18 CV del 1934, era stato progettato per gli autocarri da tre tonnellate. Nella versione più conosciuta (il tipo 135 MS), con tre carburatori e una cilindrata di 3,6 litri, sviluppava 120 CV, ma la versione che vinse a Le Mans nel 1938 arrivava a qualcosa come 160 CV, e a quel tempo non ci si preoccupava del numero di ottano! Nel 1954, quando la Delahaye cessò la produzione in proprio e si fuse con la Hotchkiss, il motore era ancora impiegato sulle automobili e anche su qualche grosso autocarro.

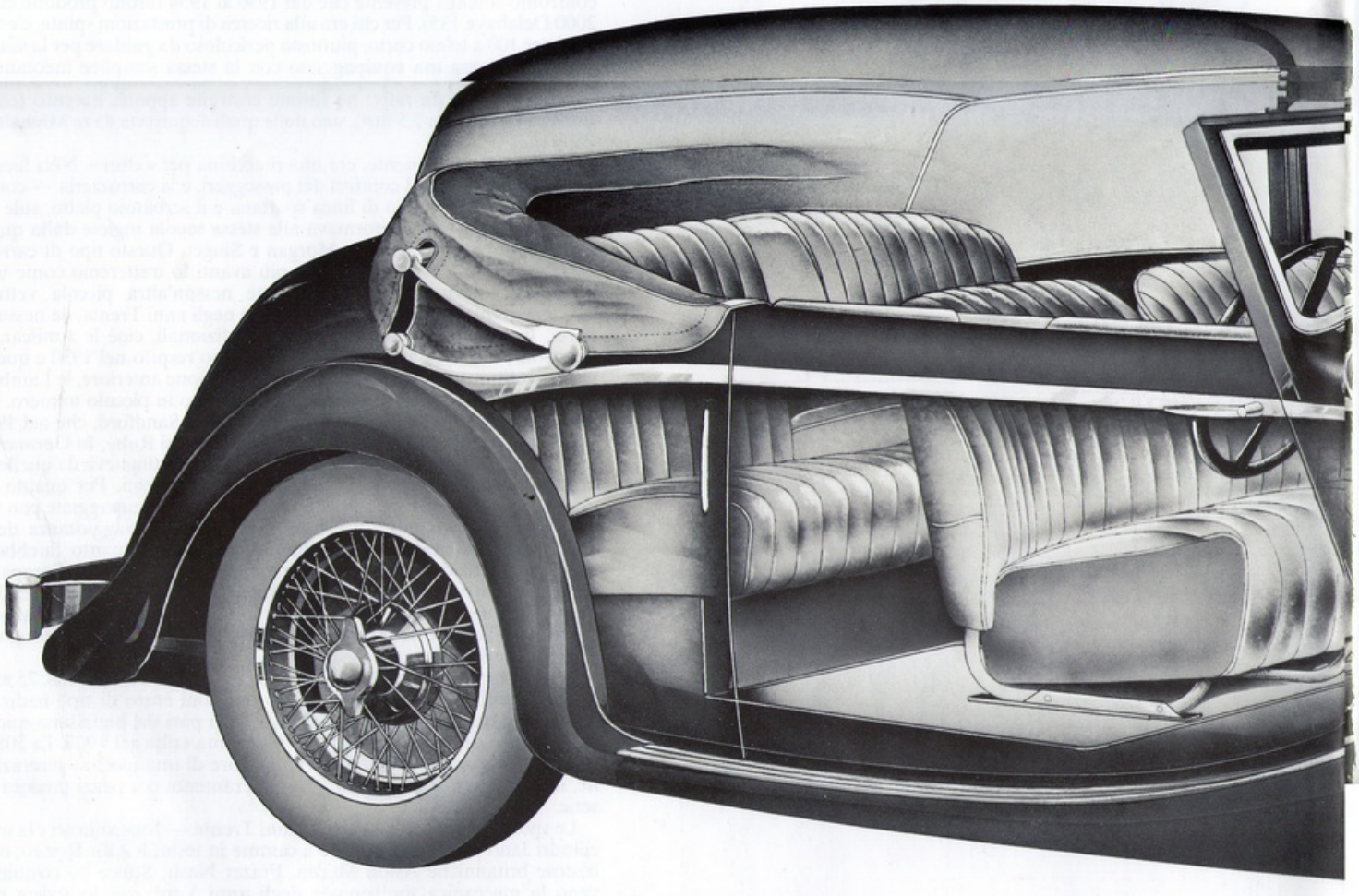
e anche di tutte le migliori continentali. La velocità non era strabiliante (145 km/h) e l'accelerazione era più o meno uguale alle altre berline a 4 porte della sua classe.

A suo merito c'era il tradizionale styling britannico. Il radiatore era sistemato molto indietro rispetto ai proiettori, e l'interno di legno e pelle era eseguito con una dignitosa eleganza che il mondo avrebbe presto associato al nome di William Lyons. L'aspetto vistoso della SS originale era scomparso, e un profano avrebbe pensato che la vettura costasse un migliaio di sterline (5000 dollari di allora). La 3,5 litri costava invece 445 sterline e la casa ne vendette 5424 esemplari, per non parlare degli oltre 7000 della più piccola 2,5 litri, non proprio una *grande routière* ma capace di raggiungere 135-140 km/h (per fare un confronto si tenga presente che dal 1936 al 1954 furono prodotte circa 2000 Delahaye 135). Per chi era alla ricerca di prestazioni spinte, c'era il roadster 100 a telaio corto, piuttosto pericoloso da guidare per la scarsa maneggevolezza ma equipaggiato con la stessa semplice meccanica. Era una vettura da rally: ne furono costruite appena trecento (comprese le versioni da 2,5 litri), una delle quali acquistata da re Michele di Romania.

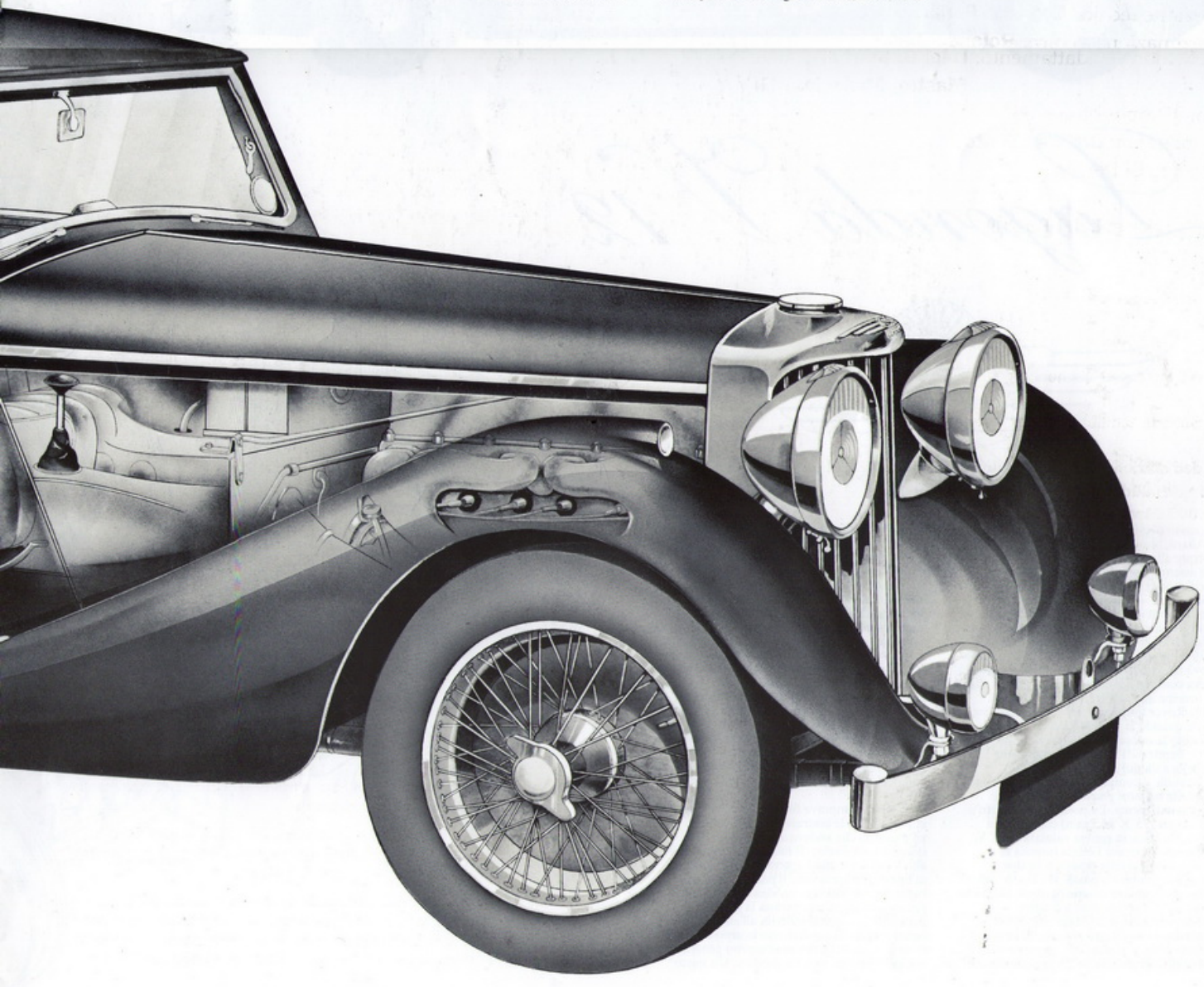
La SS 100, ovviamente, era una macchina per « duri ». Non faceva alcuna concessione al comfort dei passeggeri, e la carrozzeria — con le porte squadrate, il tetto di linea spartana e il serbatoio piatto, stile Le Mans, esterno — si conformava alla stessa scuola inglese dalla quale erano uscite le piccole MG, Morgan e Singer. Questo tipo di carrozzeria era tanto « britannico » che più avanti lo tratteremo come una specialità « nazionale ». Praticamente nessun'altra piccola vettura sportiva di qualche interesse fu prodotta negli anni Trenta, da nessuna parte. In Francia le piccole sportive tradizionali, cioè le Amilcar, le Salmson e le NBC, avevano esalato l'ultimo respiro nel 1930 e quelle che le sostituirono, cioè le Georges Irat a trazione anteriore, le Lambert e le Rémy-Danvigne, furono prodotte soltanto in piccolo numero. Lo stesso avvenne per le quattro ruote di Stewart Sandford, che nel 1939 non erano che le Morgan 4/4 con motori francesi Ruby. In Germania, le Adler sportive Trumpf-Junior (nome che le distingueva da quelle di produzione normale) non erano abbastanza potenti. Per quanto riguarda le deliziose Fiat 508 S Balilla del 1934, equipaggiate con un cambio a rapporti più alti e freni migliori della maggioranza delle concorrenti britanniche, erano molto più rare di quanto farebbero supporre il record di partecipazione a competizioni in tutta l'Europa e i successi di corridori come l'italo-francese Gordini e il tedesco Brendel. La produzione totale fu di circa 1400 unità, una goccia nell'oceano in confronto alle oltre 12.000 MG con albero a camme in testa prodotte tra il 1928 e il 1936.

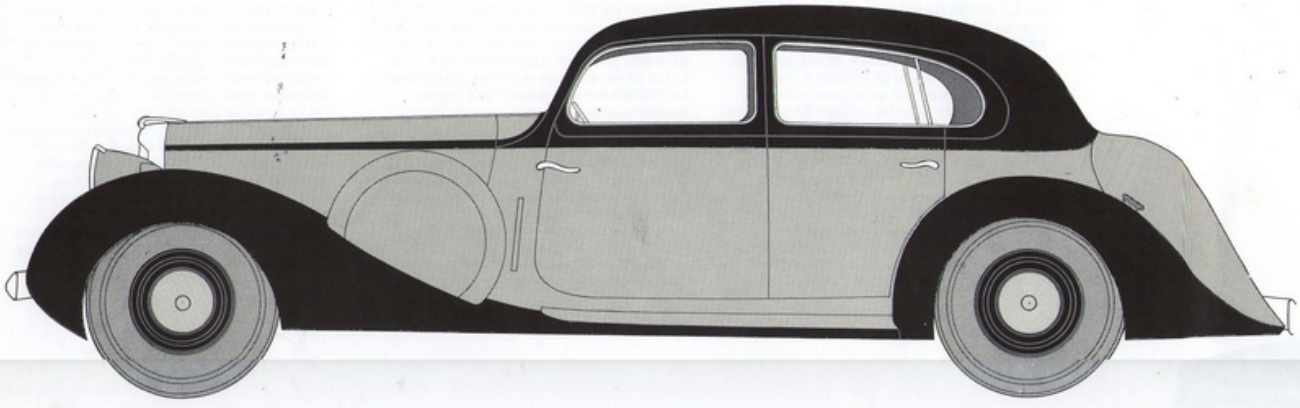
È vero che la Fiat era dotata di un motore a corsa corta 65 × 75 mm e freni idraulici, ma lo châssis e le sospensioni erano di tipo tradizionale, come del resto lo styling, copiato pari pari dal bellissimo spider Alfa Romeo di Zagato, apparso per la prima volta nel 1929. La 508 S Balilla può essere considerata l'ultimo fiore di una vecchia generazione, nonostante fosse costruita quasi interamente con pezzi prodotti in serie.

Le sportive fuoriserie dei primi anni Trenta — fossero la sei e la otto cilindri Jano con doppio albero a camme in testa, le Alfa Romeo, o le costose britanniche Aston Martin, Frazer Nash, Squire — combinavano la meccanica tradizionale degli anni Venti con lo styling più classico. Queste concezioni furono dure a morire: la HRG, una piccola casa con le officine alla periferia sud di Londra, le perpetuò fino negli anni Cinquanta sulle sue robuste ed efficienti due posti, all'inizio con motore Meadows, ma poi equipaggiate con propulsori Singer con albero a camme in testa. La maggior parte delle nuove idee venne dalle *grandes routières*, benché dal 1935 in poi si fossero viste Alfa Romeo torpedo con freni idraulici e sospensioni indipendenti sulle quattro ruote. La nuova vera rottura della tradizione fu però tedesca, come avrebbero scoperto gli spettatori del meeting del Nürburgring nel giugno 1936. Fino ad allora le auto supersport erano soprattutto ita-



La 3,5 litri SS Jaguar convertibile del 1939 non ha niente di particolarmente notevole oltre a un'interessante combinazione di aspetto, prestazioni e prezzo. Molta gente non pratica delle creazioni di William Lyons pensava che quest'ultima costasse sulle 800 sterline, mentre in realtà in Gran Bretagna era venduta a 445. Per questi soldi uno otteneva una velocità massima di 145 km/h (quella di crociera stava sui 130) e un consumo di 17,8 litri per 100 km, che non era eccessivo per questa classe di vetture. La meccanica era solida e tradizionale: telaio con traverse a X, freni meccanici a tiranti rigidi, sospensioni semiellittiche con ammortizzatori idraulici, cambio a quattro marce sincronizzate e un motore Standard a valvole in testa ad aste e bilancieri da 3485 cc che sviluppava 125 CV a 4250 giri. La vettura non era particolarmente leggera (1660 kg), e se giudicata con il metro dei nostri giorni un'accelerazione da 0 a 112 km in 20 secondi non fa gridare al miracolo. La soddisfazione di guidare una Jaguar consisteva soprattutto nel « sentirsi ricco », circondato da un'abbondanza di legno pregiato e di pelle, e dietro un tranquillo motore che quasi invariabilmente partiva al primo tocco. Lo spaccato, naturalmente, non può nascondere la quasi totale mancanza di visibilità posteriore su un coupé decappottabile quando la capote era su. La SS Cars, come veniva anche chiamata la casa che produceva la Jaguar, era ancora ben lontana dalla produzione di grande serie, anche se la marca era rappresentata nella maggior parte dei paesi europei, compresi gli Stati baltici. L'anno migliore di quell'epoca fu il 1939, con una vendita che superò le 5000 unità. Le Jaguar ad assale rigido, ora però con il ponte posteriore ipoide, tornò in produzione nel 1945 e continuò fino alla fine del 1948, quando uscì la Mk V con sospensioni anteriori a barra di torsione e freni idraulici. Sarebbe facile imputare all'imposta britannica sulla cilindrata lo scarso numero di vetture da 3,5 litri costruite (5424 contro le 7222 con il più piccolo motore da 2,5 litri), non fosse per il fatto che la 2,5 aveva due anni di vantaggio — venne fuori nel 1936 — sulla sorella maggiore.

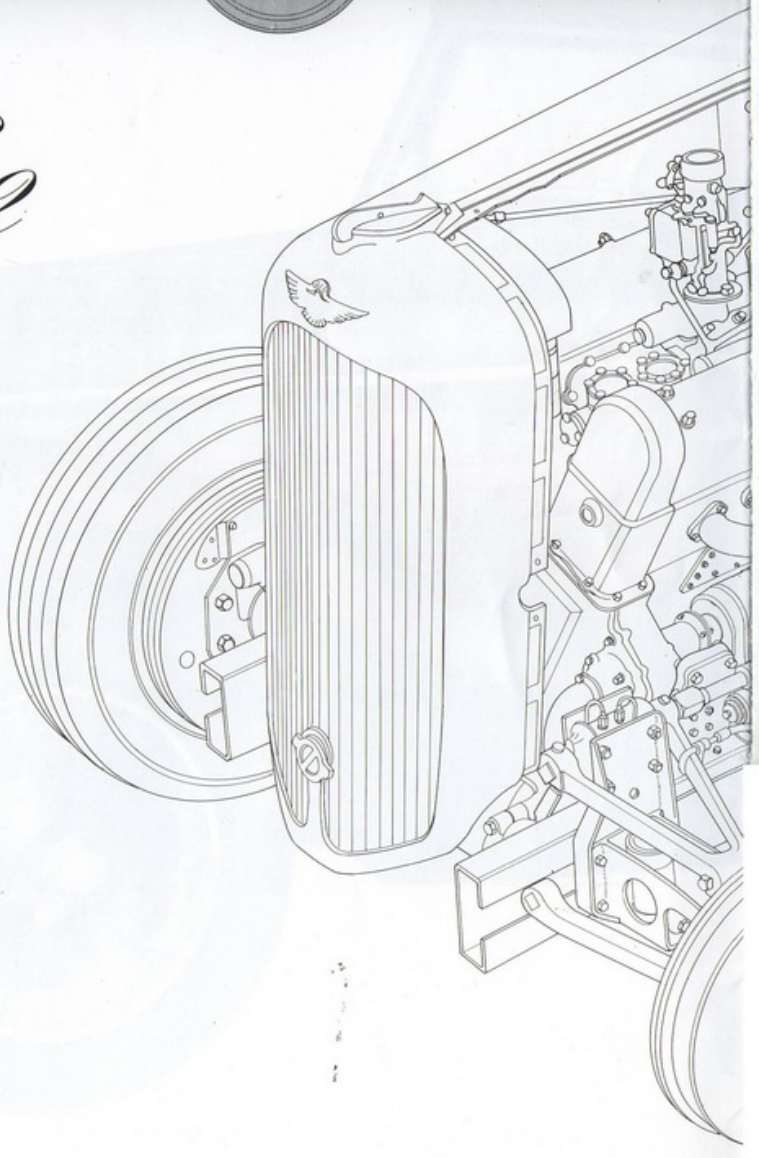




Lagonda V12

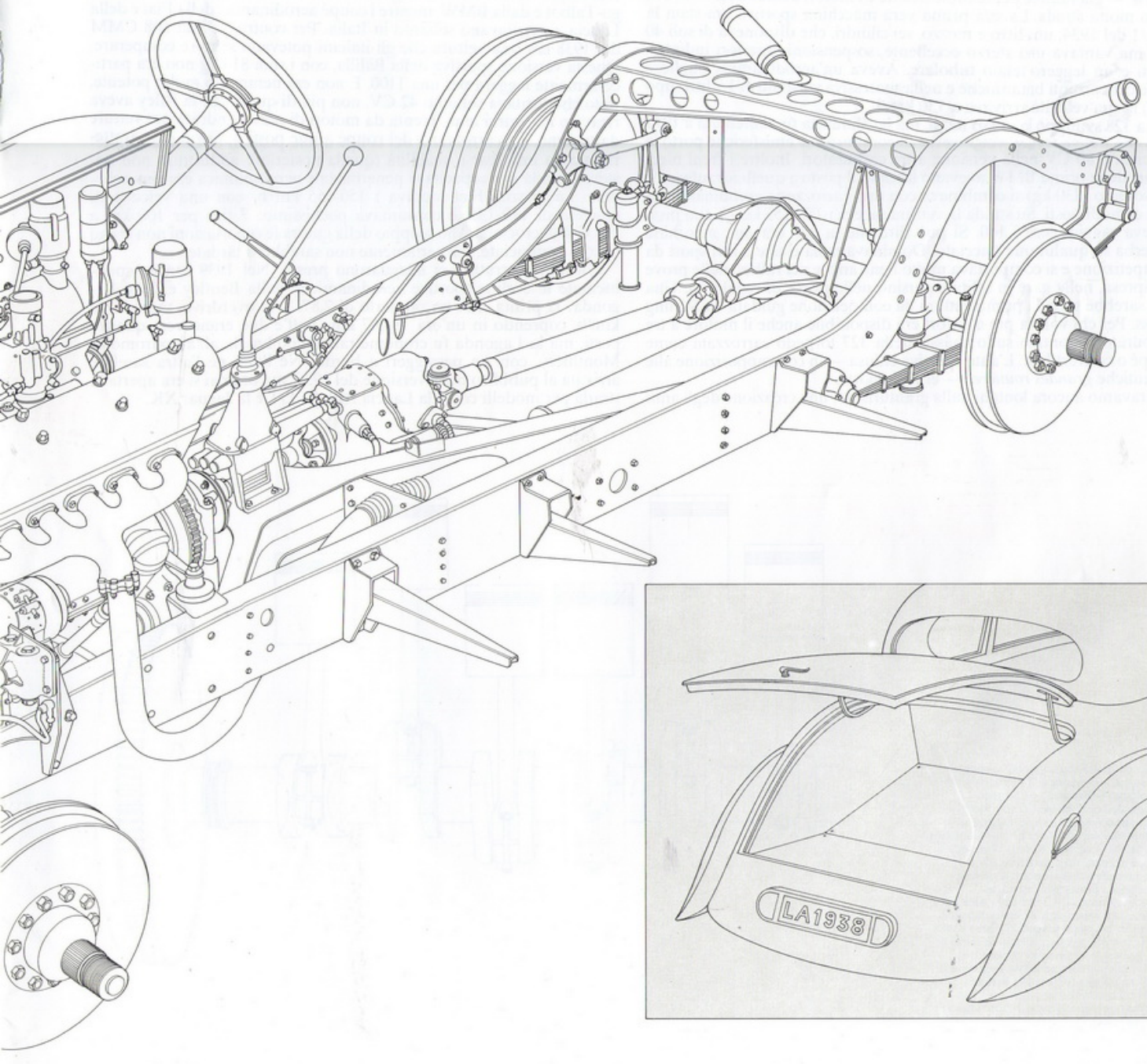
Facendo dagli ultra-specialisti britannici come la Allard, bisogna salire un altro gradino per arrivare alla Lagonda, molto più costruttore che assemblatore. Comprò relativamente pochi motori da fuori — soprattutto Crossley e Meadows — spogliandoli e rielaborandoli completamente prima di montarli su una vettura con il nome Lagonda. La produzione potenziale era forse di 400 unità all'anno. Dal 1935 il progettista capo fu W.O. Bentley, che aveva lasciato la Rolls-Royce la quale nel 1931 aveva comprato i suoi servigi — e il suo nome — insieme alla sua vecchia azienda. (La Rolls-Royce intraprese un'immediata azione legale quando la pubblicità della Lagonda presentò la nuova V12 come « il capolavoro di W.O. Bentley »!) Benché la produzione prebellica sia durata troppo poco per consentirne il completo sviluppo, la V12 era una delle migliori *grandes routières* degli ultimi anni Trenta. La potenza del 4,5 litri a corsa corta (75 × 84,5 mm) con albero a camme in testa, in genere valutata 180 CV, raramente superava i 160, e tuttavia la versione berlina (che pesava sulle due tonnellate) andava a più di 160 km/h: nel 1938 un esemplare di serie percorse 162,4 km in un'ora, e con il motore a quattro carburatori usato a Le Mans nel 1939 la Lagonda era molto più potente. Si notino il robusto telaio rinforzato da una traversa a K, le sospensioni anteriori a barra di torsione e il ponte posteriore ipoide. La scelta era fra tre passi diversi, adattabili a tutti i modelli dalla tre posti Rapide decappottabile a una sette posti limousine. I prezzi erano molto vicini a quelli della 4,5 litri Bentley costruita dalla Rolls-Royce, una vettura più lenta e con un più basso limite di rotazione massima. La Lagonda era sicura a 5500 giri ed era quindi più adatta alle *Autobahnen* tedesche, ma ne furono venduti soltanto 187 esemplari. La complessità, gli alti costi di produzione e un consumo di carburante molto elevato spiegano perché dopo la guerra la Lagonda passò a un più piccolo sei cilindri da 2,5 litri. Comunque nel 1938-39 chi giudicava la V12 troppo grande poteva avere lo stesso telaio e la stessa carrozzeria ma con un motore più semplice: il buon vecchio 4,5 litri Meadows ad aste e bilancieri che la Lagonda utilizzava già dal 1934.

La Bentley comprava fuori le scocche, mentre la Lagonda se le costruiva in casa, con un'eleganza che andava a tutto onore dello stilista Frank Feeley. Il modello raffigurato in alto a sinistra è una Lagonda De Ville, di cui in basso a destra si vede il particolare del baule. La De Ville era un'idea della Lagonda per combinare in una berlina la guida personale con quella affidata all'autista. Era caratterizzata da un divisorio interno e da una linea più alta del tetto, ma l'aspetto generale era quello di una vettura sportiva. Un segno



distintivo delle Lagonda prebelliche di Bentley era costituito dalle due coperture metalliche laterali verniciate con lo stesso colore della carrozzeria. Contrariamente a quello che sembra, c'era una sola ruota di scorta: l'altra copertura conteneva gli attrezzi di dotazione.

Non era un'idea originale, però: la Volvo l'aveva già usata nel 1929. Qualcuno trovava che questa sistemazione non era elegante, e un famoso americano ordinò la sua V12 convertibile con la ruota di scorta montata più tradizionalmente sul baule.



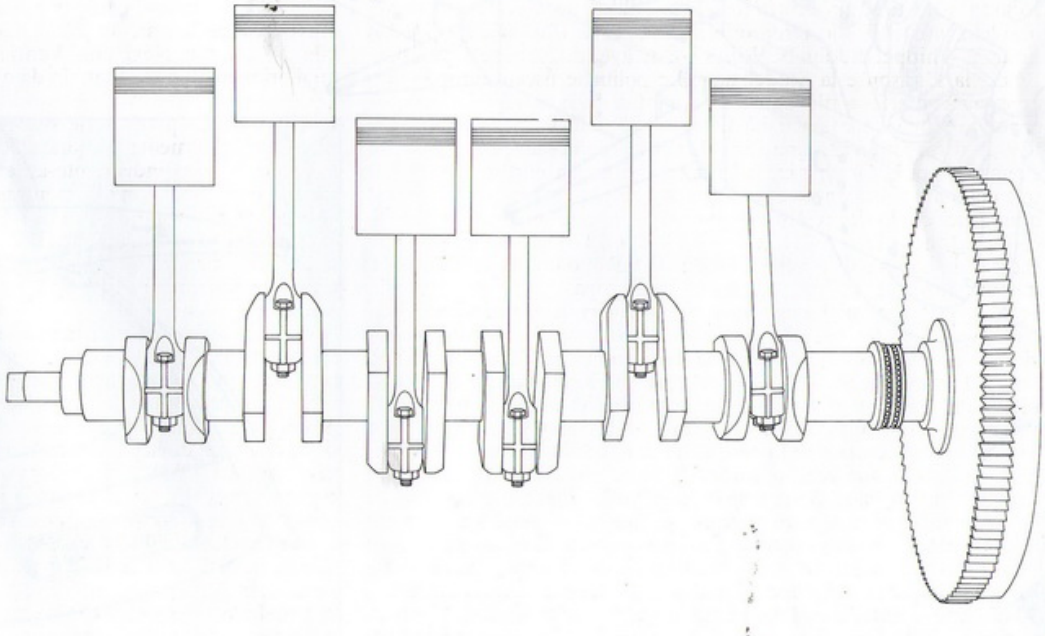
liane, e questo equivaleva a dire che di modelli Alfa Romeo e Maserati se ne vedevano pochi. Le auto sportive piccole, che negli anni Venti erano un'esclusività francese, ora erano soprattutto britanniche, mentre l'iniziativa nella categoria « pesante » era equamente divisa fra Gran Bretagna e Francia. I tedeschi disponevano della BMW 328, una vettura di peso medio che prometteva molto bene.

Dalle sue umili origini come licenzataria tedesca della Austin, la BMW — già famosa per le motociclette e i motori aeronautici — aveva fatto molta strada. La sua prima vera macchina sportiva era stata la 315/1 del 1934, una litro e mezzo, sei cilindri, che disponeva di soli 40 CV ma vantava uno sterzo eccellente, sospensioni anteriori indipendenti e un leggero telaio tubolare. Aveva un'aerodinamica migliore delle concorrenti britanniche e nella successiva versione di 1,9 litri (tipo 319) la sua velocità arrivava a 130 km/h.

La 328 sviluppò lo stesso tema, ma la cilindrata fu aumentata a 1971 cc e una nuova testata con camere di combustione emisferiche portò la potenza a 80 CV nella versione a tre carburatori. Inoltre i freni meccanici delle prime BMW avevano lasciato il posto a quelli idraulici, e il basso peso (830 kg) si combinava con una carrozzeria aerodinamica a due comodi posti. Su strada la vettura faceva i 150-155 km/h e su pista poteva raggiungere i 160. Si può dire che la 328 era una macchina superba su qualunque tracciato. Dominava nella classe 2 litri sport da competizione e si comportava molto bene anche nei rallies, nelle prove di ripresa, nelle gare in salita e persino nelle prove di regolarità. Una 328 sarebbe stata la prima vettura da competizione guidata da Stirling Moss. Per chi voleva più comfort era disponibile anche il motore a tre carburatori montato sullo châssis della 327 torpedo carrozzata come coupé o convertibile. L'auto sportiva chiusa — in contrapposizione alle autentiche *grandes routières* — era alle porte.

Eravamo ancora lontani dalla granturismo, una creazione degli anni Cinquanta, ma già dal 1938-39 era in aumento il numero delle automobili chiuse che partecipavano a gare di resistenza come la 24 Ore di Le Mans e la Mille Miglia. La prima casa a entrare in lizza era stata la Adler, con le sue 1,7 litri *Rennlimousinen* a trazione anteriore, perfette forme aerodinamiche che andavano a una velocità scandalosamente alta per il motore che avevano, un quattro cilindri a valvole laterali che poteva erogare 45 CV al massimo, e che fra l'altro beveva poco. L'esempio della Adler fu seguito subito dall'Alfa Romeo, dalla Lago-Talbot e dalla BMW, mentre i coupé aerodinamici della Fiat e della Lancia gareggiavano soltanto in Italia. Per contro, la Fiat 508 CMM del 1938 era una vettura che gli italiani potevano sempre comperare. Questa versione sportiva della Balilla, con i suoi 814 kg non era particolarmente leggera per una 1100. E non era nemmeno molto potente, visto che vantava soltanto 42 CV, non più di quelli che la Riley aveva ricavato nei primi anni Trenta da motori di pari cilindrata per vetture da turismo. La carrozzeria del coupé a due posti di Savio era caratterizzata da una scarsa visibilità (quella posteriore addirittura non esisteva), ma la sua capacità si penetrazione aerodinamica era rimarchevole. La piccola Fiat toccava i 150-155 km/h, con una velocità di crociera di 130-135, e consumava pochissimo: 7 litri per 100 km a velocità di crociera. Allo scoppio della guerra le esportazioni non erano ancora cominciate, ma certamente non sarebbero tardate.

Gli altri costruttori si adeguarono presto. Nel 1939 furono sperimentate le berline sportive aerodinamiche dalla Bentley e dalla Lagonda: la prima, con un rapporto di 2,87: 1 in overdrive, toccò i 190 km/h, coprendo in un'ora 184,47 km. Tutt'e due erano vere quattro posti, ma la Lagonda fu cronometrata a 200 km/h, all'autodromo di Monthléry, con tre passeggeri a bordo. Né l'una né l'altra sarebbe arrivata al pubblico nella versione del 1939, ma oramai si era aperta la strada per modelli come la Lancia Aurelia GT e la Jaguar XK.



Quando un motore ha un buon basamento non bisogna aver paura se il numero dei giri è alto. Soltanto la Packard trae un reale vantaggio dalla pubblicità dei suoi alberi a gomiti, esponendone i dati nei cataloghi. È estremamente improbabile che l'automobilista medio del 1937 sapesse che cosa c'era sotto il cofano, e nel periodo precedente alla diffusione delle autostrade non si correva abbastanza da bruciare la testata, in condizioni normali. Il 4,3 litri della Alvis però era costruito solidamente, e c'era qualcosa di rassicurante in questo massiccio albero a sette supporti con il suo grosso volano. In realtà ce n'era bisogno: la vettura più veloce e più potente della gamma prebellica disponeva di 137 CV ed era una delle poche berline presenti sul mercato a fare davvero i 160 km/h. Le rare torpedo a passo corto erano anche più veloci.

5 Ciascuno a suo gusto

Come abbiamo visto, negli anni Trenta le automobili progettate per il mondo intero rimasero un'esclusiva americana.

Nel gioco dell'esportazione di automobili c'è sempre stata una nazione leader. La Germania fu la culla dell'arte automobilistica, e la prima Benz con trasmissione a cinghia era una macchina solida e affidabile, ma nel diciannovesimo secolo non c'era un mercato mondiale da sfruttare. Per questo, al momento del boom, la Francia riuscì a vendere di tutto, dalle semplici monocilindriche di Darracq, De Dion-Bouton e Peugeot alle imponenti Dietrich e Panhard con trasmissione a catena. Benché nel 1901 la Mercedes di Wilhelm Maybach avesse riconquistato il primato tecnico per la Germania, i francesi (e altri) non fecero che copiare quel modello, imponendosi sui mercati esteri molto prima che gli Stati Uniti emergessero dalla fase primitiva della carrozza con motore a benzina.

Ma già nel 1912, se non prima, il fattore numerico aveva fatto acquistare il ruolo di leader agli Stati Uniti, e questo predominio continuò per tutti gli anni Venti. Nel 1924 il Modello T era ormai obsoleto, ma altri non tardarono a imporsi: la Chevrolet, la Dodge Four, la Whippet di John N. Willys e, a un livello superiore di prezzi, la Buick, la Hudson e la Studebaker. Le politiche fiscali europee non ebbero alcun effetto rilevante sulla quantità delle esportazioni americane. Lo ebbe invece la scarsità di dollari sul mercato mondiale, e dopo il 1945 si sarebbe vista una serie di nuove egemonie: prima la Gran Bretagna, poi la Germania, la Francia, e infine, a partire dal 1969, il sole nascente del Giappone. « Progettare per il mondo » non rientrava quindi nel credo dei costruttori europei, e le caratteristiche nazionali continuarono ad avere la meglio. Ci furono, è vero, alcune durevoli eccezioni: i sogni di André Citroën di un'automobile universale si trasformarono in realtà, perlomeno in Europa, con i suoi modelli, semplici ed economici, degli anni Venti. Fuori dalle Americhe, l'immortale 5 CV del 1922-26 è uno dei più comuni modelli d'epoca circolanti oggi. Nel periodo fra le due guerre, le Citroën venivano assemblate in Austria, in Gran Bretagna, in Germania, e perfino nell'Italia di Mussolini, dalla quale vennero bandite per sempre nel 1932. Purtroppo la progettazione sofisticata e la maneggevolezza della Traction Avant costarono la perdita del mercato in paesi meno sofisticati, e perciò le sue vendite furono limitate alla Gran Bretagna, alla Scandinavia, ai Paesi Bassi e al Portogallo. La Fiat tentò la via delle esportazioni con maggiore energia, se non altro perché il mercato interno poteva essere rifornito facilmente senza fare un minuto di lavoro straordinario: nel 1934, l'ultimo anno « buono » prima della rovinosa impresa del duce in Etiopia, gli italiani immatricolarono 30.150 nuove auto, cioè 1500 meno di quelle uscite dagli stabilimenti nazionali della Fiat. Il colosso di Lingotto doveva esportare per sopravvivere.

Mussolini si proponeva di esportare il 90% della produzione, ma non ci riuscì mai. Negli anni Trenta, la media delle esportazioni italiane non raggiunse nemmeno il 50-55% del periodo 1911-14, figuriamoci il 70% dei primi anni Venti, l'età d'oro della Fiat 501 e della prima Lancia Lambda. La Fiat, la Lancia e l'Alfa Romeo erano universalmente apprezzate dagli intenditori, e gli Stati Uniti restavano pur sempre il mercato principale per la magnifica otto cilindri Isotta Fraschini. Solo negli anni Trenta la Fiat costruiva direttamente o assemblava (non necessariamente per tutto il periodo suddetto) in Gran Bretagna, Cecoslovacchia, Francia, Germania, Polonia e Spagna la leggendaria Millecento, che nel 1939 era generalmente considerata « la berlina di famiglia per l'Europa ».

Purtroppo, quello che andava bene per l'Europa non andava necessariamente bene per i paesi più lontani. La frugale, maneggevolissima piccola Topolino presentava minori problemi di manutenzione di una Traction Avant, ma le sue proporzioni ridotte, il cambio con rapporti troppo bassi e una potenza di soli 13 CV (oltre al fatto di non contenere assolutamente più di due persone) la rendevano inutilizzabile in Australia. Negli anni Venti il Commonwealth era stato uno dei migliori mercati della Fiat, fin da quando gli australiani erano disposti a pagare costi più elevati per prodotti migliori, come nel caso della 501 e della 505. La produzione successiva si rivelò meno indovinata: la piccola e inutilmente elaborata 509 era poco adatta alle strade non asfaltate, le sei cilindri cripto-americane del periodo 1927-33 non offrivano niente che non offrissero una Buick o una Nash, tranne un più alto prezzo di listino e pezzi di ricambio più costosi, e la 500 doveva competere con le britanniche Eight e Ten le quali, grazie al « privilegio imperiale » per cui i prodotti del Commonwealth erano soggetti a minori imposte nei paesi del Commonwealth stesso, erano più economiche.

Un'altra seria concorrenza fu quella della Germania nazista, verso la fine degli anni Trenta. L'industria automobilistica tedesca era sofisticata e molto sovvenzionata. Nel 1937, una Opel Kadett era effettivamente più economica in Gran Bretagna che nel suo paese di produzione, grazie a una sovvenzione governativa del 43%. Ciò spiega come le esportazioni della Opel salissero dalle 13.900 negli anni Venti a ben 184.045 fra il 1931 e il 1940, una cifra molto vicina al totale delle esportazioni della Gran Bretagna nel biennio 1937-38. E le Opel non erano le sole « occasioni »: anche le Adler e trazione anteriore, la Mercedes-Benz 170 V e la BMW 2 litri erano abbastanza popolari all'estero. Nel 1938 la DKW a due tempi era una delle vetture più vendute in Svezia, e per un breve periodo ebbe anche una certa fortuna in Sudafrica, nonostante che la carrozzeria di tela andasse facilmente in pezzi per via degli scossoni provocati dalle strade accidentate dell'interno. Come al solito, le vetture progettate per le strade relativamente

buone di un'Europa attenta agli aspetti fiscali erano molto meno adatte all'Australia, all'India o al Sudamerica. I costi di trasporto erano elevati e i problemi di manutenzione erano all'ordine del giorno.

In ogni caso, soltanto la Buick poteva costruire una Buick, o, quantomeno, costruirne un numero sufficiente a mantenere basso il prezzo in modo da farvi rientrare le spese di trasporto e le imposte. I tedeschi non riuscirono a impiantare officine di assemblaggio, che avrebbero potuto evitare alcuni di questi problemi. Nonostante gli sforzi dei costruttori, le auto europee erano troppo tassate nei rispettivi mercati interni per consentire grosse vendite, e, di conseguenza, il loro prezzo unitario non poteva che aumentare. La Morris Big Six seconda serie va considerata un successo commerciale, ma le vendite totali, fra il luglio 1935 e l'estate 1937, superarono di poco le 18.000 unità, mentre nello stesso periodo la Dodge vendette più di mezzo milione di esemplari solamente negli Stati Uniti. La sua fabbrica canadese, che forniva quel mercato dell'impero britannico in cui cercava di inserirsi la Morris, nel 1936 produsse 10.029 unità.

Gli americani erano ben inseriti nei mercati mondiali. La General Motors controllava la Vauxhall in Gran Bretagna e la Opel in Germania, producendo automobili con materiali di fabbricazione locale, evitando in tal modo ogni possibile obiezione patriottica. A partire dal 1932, la Ford produsse all'estero modelli del tutto diversi da quelli della casa madre; la stessa Matford francese, la vettura europea più vicina ai modelli americani, era costruita con materiali di produzione locale per più del 90%.

Perfino là dove non si era tentata la produzione di massa si fornivano versioni adatte alle condizioni fiscali del paese e ai gusti nazionali. Nella linea Cologne della Ford c'erano cabriolet di stile tedesco, mentre le Matford, salvo per la parte anteriore, erano tipicamente galliche. Per aggirare l'ostacolo fiscale, la Ford mise in produzione una versione del suo Modello A con motore optional di 2 litri, che però fu venduta soprattutto in Gran Bretagna e in Francia, mentre si rivelò superflua in Germania. Altre case che impiegarono motori particolarmente adatti a limitare gli effetti della tassazione fiscale britannica furono la Chrysler e la Hudson, mentre la Packard nelle prime 120 vendute nel Vecchio Mondo tentò di risolvere il problema allargando il rapporto fra corsa e alesaggio. Agli europei piacevano le berline economiche a sette posti, così gli stabilimenti di Anversa della General Motors misero in catalogo una Chevrolet a passo allungato che negli Stati Uniti veniva venduta soltanto come taxi con la denominazione di General Motors Cab. I britannici volevano l'interno in pelle, tetti apribili, e possibilmente un impianto elettrico a 12 volt. A partire dal 1934 la Chrysler esaudiva tutte tre le richieste, mentre la Hudson importava vetture « nude », verniciandole e abbigliandole secondo gli standard del Regno Unito nei propri stabilimenti di Chiswick.

Le varianti locali alla carrozzeria erano notevoli. In Argentina e in Australia i roadster e i phaeton d'importazione sopravvissero a quelli nazionali; in particolare, nel 1939 in Australia si vendevano ancora i roadster della Holden su châssis Chevrolet serie J, mentre negli Stati Uniti questo tipo di carrozzeria non era più in produzione dalla fine del 1935. Nei cataloghi degli importatori figuravano molti modelli fuoriserie di carrozzieri locali. Nel 1936 quasi tutti gli châssis americani erano disponibili in Gran Bretagna come « quattro posti cabriolet » (o convertibile victoria): Carlton carrozzava le Chrysler e le Buick, Real le Plymouth, Salmons-Tickford le Hudson e le Studebaker. Fino al divieto di Hitler sulle importazioni, questo sistema vigeva anche in Germania, dove le Buck erano carrozzate da Bühne o da Gläser. Nordbergs di Stoccolma faceva le « speciali » svedesi, e Langenthal serviva i clienti svizzeri. Curiosi scambi di nome erano perfettamente legittimi pur di migliorare l'immagine del prodotto. Per un britannico il nome « Plymouth » richiamava alla mente il gin e Sir Francis Drake: così tutte le Plymouth vendute nel Regno Unito fra il 1933 e il 1939 (e furono moltissime) uscirono come « Chrysler ».

Perfino in un mercato in crisi come fu quello dell'ultimo dopoguerra gli americani continuarono il giochetto, con le Chevrolet munite di motore Opel da 2,4 litri vendute come taxi in Svizzera, e le Plymouth con motore diesel Perkins in Belgio. Ma altrove il compratore straniero doveva adattarsi alla produzione domestica del paese esportatore. Era ancora lontano il tempo delle sei cilindri Ford Cortina in Australia, delle Ford brasiliane ispirate alle Renault e costruite in una fabbrica appartenuta alla Willys, e delle Hillman sudafricane con motori diesel Peugeot. La politica imperante era l'isolazionismo.

Le ragioni dell'atteggiamento isolazionista erano probabilmente di ordine fiscale. In Gran Bretagna la potenza fiscale era calcolata tenendo conto soltanto del numero dei cilindri e dell'alesaggio, il che spiega come una Opel Olympia di 1488 cc e una 3 litri Bentley di 2996 cc degli anni Venti pagassero le stessa tassa annuale (11,25 sterline nel 1938 e 20 sterline nel 1939). Il sistema italiano era più severo: la Fiat Millecento era tassata per 8 CV in Francia, 12 in Gran Bretagna e 13 in Italia. Inoltre la tassazione aumentava progressivamente con l'aumentare della cilindrata, e ciò spiega perché l'Isotta Fraschini dovette vendere all'estero la sua 50 CV, e inoltre perché nessuna delle tre maggiori case producesse modelli di oltre 3 litri dopo il 1937. Anche se verso la fine degli anni Trenta la Francia aveva optato per una tassa sulla benzina, la tassazione basata sulla potenza fiscale rimase sempre una concreta possibilità. I giapponesi avevano tutto un complicato sistema legislativo che in pratica bandiva le auto con cilindrata superiore a un litro.

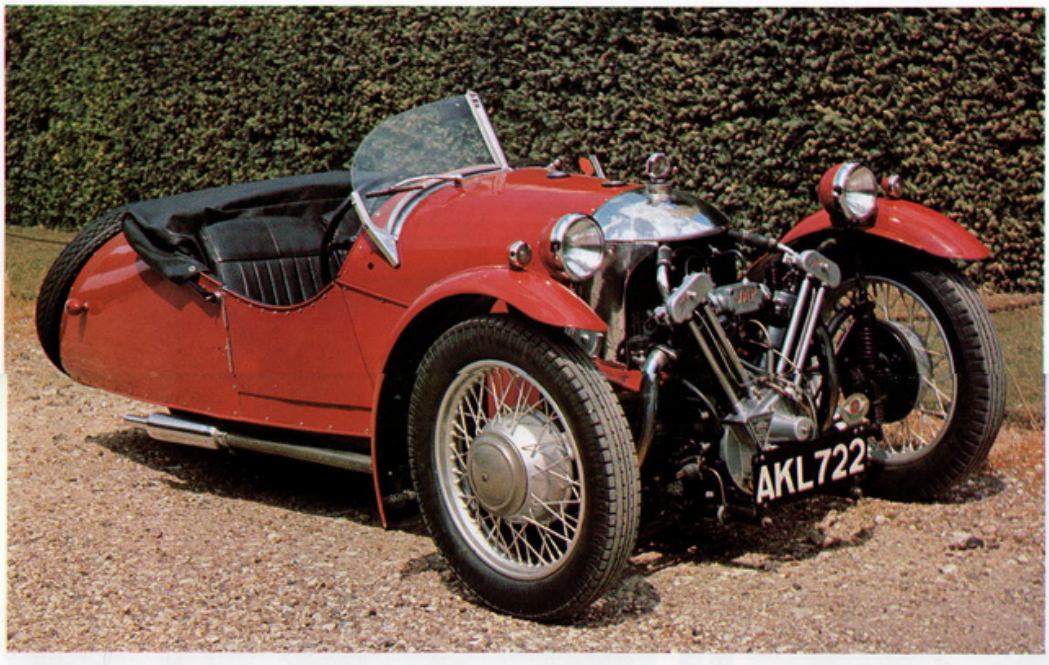
Anche le condizioni della rete stradale ebbero la loro importanza. Le strade della Cecoslovacchia, generalmente piuttosto scadenti, richiedevano sospensioni sofisticate e telai robusti: non per caso, quindi, nel 1938 era difficile trovare una vettura cecoslovacca con entrambi gli assali rigidi. La Svezia, caratterizzata da lunghe distanze e strade extraurbane scadenti, favorì le vetture di tipo americano nelle quali si era specializzata la Volvo negli anni Trenta. Le stradine strette e tortuose del Giappone ebbero il loro effetto non solo sulla lunghezza e sulla larghezza delle auto, ma anche sui rapporti al ponte. In Germania e in Italia l'avvento dell'era delle autostrade portò una situazione completamente diversa: forme aerodinamiche, alti rapporti al cambio e potenze relativamente modeste. Per quanto riguarda la Gran Bretagna, la combinazione di superfici stradali ottime, salite più ripide che in molti paesi montuosi e totale assenza di una politica viabilistica nazionale produssero ovvi risultati: ottimi freni, cambi di velocità molto maneggevoli e sospensioni antiquate.

I britannici, infatti, non miravano oltre i mercati coloniali, già peraltro in loro pugno e senza un eccessivo impegno. Di tanto in tanto facevano la loro comparsa le « grandi automobili per le colonie »: le Morris seconda serie, le Vauxhall serie G e B, ispirate alla Chevrolet, e la migliore di tutte, la Humber Super Snipe, che si stava imponendo massicciamente quando scoppiò la guerra. Questo modello risultò dall'installazione di un grosso 6 cilindri orizzontali da 4,1 litri su uno châssis con un passo di 490 cm progettato per il 3,2 litri destinato al mercato interno. Purtroppo il suo prezzo in Gran Bretagna era circa il doppio di quello che un americano pagava per la sua Buick, e ciò costituiva un fattore negativo per i cittadini di Bombay e di Brisbane, che non avevano mai chiesto rifiniture in legno e pelle e non erano certo disposti a pagarle.

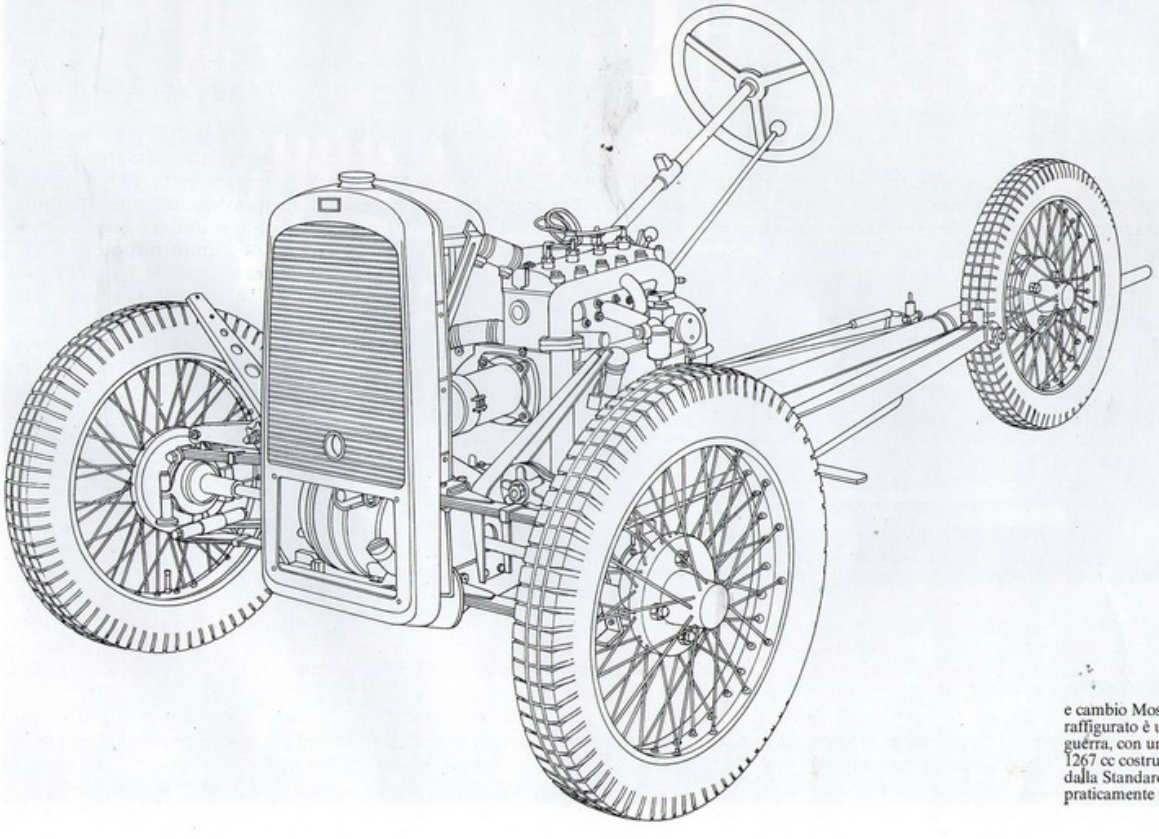
Negli anni Trenta le esportazioni britanniche non erano molto significative. Nel 1938 soltanto due paesi europei comprarono più di mille esemplari: La Svezia (1587) e la Danimarca (3224). Grazie al « privilegio imperiale », l'Australia ne acquistò 23.611 e la Nuova Zelanda 13.590, ma gli Stati Uniti e il Canada insieme vendettero 36.977 automobili nell'area del Commonwealth, e più di 10.000 nei « dominions », nonostante in questi ultimi sussistessero forti legami sentimentali con la Gran Bretagna e le condizioni stradali fossero più « inglesi ». L'Africa era una riserva americana. Le vendite della Gran Bretagna nel continente — 5573 unità — potranno aver riempito d'euforia i consigli d'amministrazione di Coventry e di Birmingham,

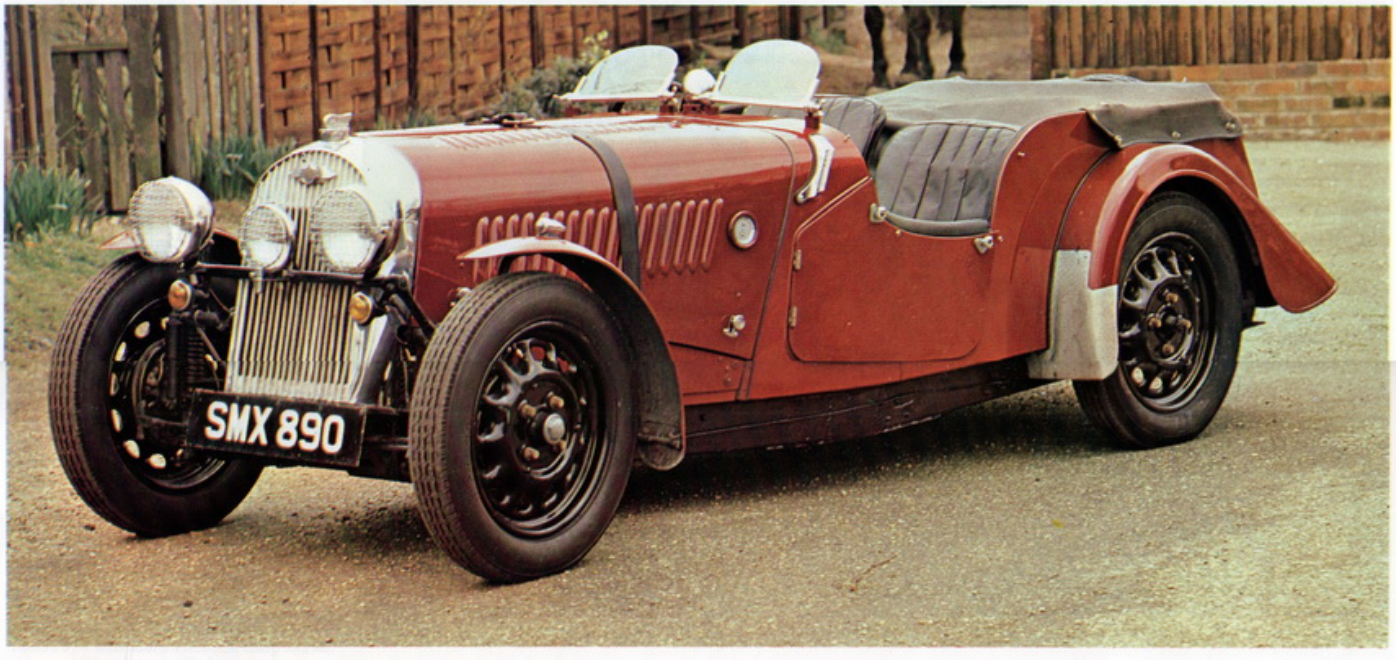
Poteva essere costruita soltanto in Gran Bretagna. Forse il giudizio è troppo affrettato, visto che nel 1934 in Francia la Salmson e la Amilcar producevano piccole berline sport piuttosto raffinate, e le loro vetture generalmente si comportavano meglio delle solite scatole di latta prodotte in grande serie. Un confronto fra questa Riley Nine e — poniamo — la contemporanea Hillman Minx si dimostrerebbe pesantemente a favore della prima. Il sofisticato motore a valvole in testa da 1098 cc della Riley, con le camere di combustione emisferiche, sviluppava 35-40 CV contro i 30 erogati da quello della Hillman, a valvole laterali ma con una cilindrata superiore di quasi 100 cc. La Hillman utilizzava un cambio tradizionale: la Riley montava a richiesta un Wilson a preselettore che rendeva estremamente facile la manovra. La carrozzeria della Hillman era di lamiera stampata, mentre la Riley preferiva la tradizionale tecnica del legno e metallo. La Hillman aveva l'aspetto della berlina economica che di fatto era: il modello sportivo Monaco della Riley, presentato nel 1927, era stato talmente indovinato da diventare un modello base, personalizzato da particolari come la capote di tela (ma alcune versioni avevano il tetto metallico) e le ruote a disco a fori. Dal punto di vista della produzione, la Hillman avrebbe battuto la Riley per 4,5 a 1, ma quest'ultima aveva dalla sua importanti successi in competizioni di grande prestigio, fra cui una vittoria al Tourist Trophy del 1932 e un secondo e un terzo posto a Le Mans nel 1934. In Inghilterra la Riley pagava una sterlina meno della Hillman per la tassa di bollo annuale.

Il prestigio e il carattere, purtroppo, non erano tutto. Le Hillman arrugginivano, e le Riley col tempo marcivano. Il costo di questa Monaco (325 sterline) era quasi il doppio di quello di una Minx *de luxe*. Entrambe le vetture mantenevano i freni meccanici a cavo, che richiedevano una regolazione frequente, e la superiore maneggevolezza della Riley non era accompagnata da prestazioni altrettanto superiori. Per la verità era più veloce di circa quattro secondi nell'accelerazione da 0 a 80 km, ma pesava 130 kg di più e la velocità massima era superiore di soli 5 km/h nella versione normale. Per avere « prestazioni sportive » (cioè 112 km/h) bisognava pagare un extra per il motore « di serie speciale » a due carburatori. La Riley Nine, di fatto, rappresentava un caso classico di « malattia britannica »: più raffinatezze, troppo peso e non abbastanza potenza da bilanciare l'equazione. Una 9 CV berlina sottoposta a prove tecniche dalla stampa specializzata nel 1931 pesava 916 kg: la sua equivalente del 1937, con due carburatori di serie, ne pesava 1120 e superava a fatica i 100 km/h. Per raggiungere gli 80 impiegava mezzo minuto.



Differenti concezioni della tre ruote nel 1933. La Morgan (*sopra*) è una motocicletta a tre ruote per fare dello sport in compagnia; la BSA (*sotto*) è un'automobile con una ruota di meno per eludere la legislazione fiscale dell'epoca. Nella Morgan la trazione era a catena sulla ruota posteriore; nella BSA era a ingranaggi sulle ruote anteriori. La Morgan era una vetturetta rozza ma divertente, senza acceleratore a pedale e a freni separati, con un avviamento elettrico inadeguato al motore JAP bicilindrico a V da 1096 cc e 40 CV, disponibile con raffreddamento ad aria o ad acqua, a scelta. Come la Morgan — e diversamente dalle tradizionali quattro ruote britanniche dell'epoca — la BSA aveva le ruote anteriori a sospensioni indipendenti, ma il progettista F.W. Hulse aveva scelto la soluzione a balestra trasversale invece del tradizionale mollone della Morgan. Dal 1930 al 1932 la BSA utilizzò un motore di propria produzione, il *dolce anche se non molto* potente 1021 cc bicilindrico a V con albero a camme in testa raffreddato ad aria; più tardi montava a richiesta un quattro cilindri raffreddato ad acqua. La tre ruote costruita a Birmingham non sopravvisse a lungo alla scomparsa della tassa di concessione, nel 1935, anche se la BSA continuò a produrre i modelli Scout a quattro ruote a trazione anteriore. La Morgan invece andò avanti, anche se le vendite crollarono da 659 nel 1934 a 137 nel 1936. La ragione della sopravvivenza fu, ovviamente, la 4/4 (*pagina a fronte*), una tradizionale vettura sport a quattro ruote con sospensioni Morgan, freni meccanici a tiranti rigidi, motore a quattro cilindri Coventry-Climax da 1122 cc a valvole in testa e cambio Moss a quattro marce. L'esemplare raffigurato è uno dei primi prodotti dopo la guerra, con un motore a valvole in testa da 1267 cc costruito espressamente per la Morgan dalla Standard, ma il suo aspetto è praticamente identico alle prime 4/4.





ma i loro prodotti erano perdenti nella proporzione di 7 a 1 rispetto a quelli del Nuovo Mondo, e quasi di 10 a 1 nell'Unione Sudafricana, il paese più motorizzato di tutta l'Africa.

Le sole automobili britanniche che vendevano bene all'estero erano quindi le speciali — cioè quelle di lusso e le fuoriserie (per quanto fatta bene una Packard, dopo tutto, somigliava all'altra) — e le piccole vetture sportive. In questi due campi la Gran Bretagna aveva poca concorrenza e, con un mercato interno forte, le esportazioni non erano di vitale importanza. Persino nel 1932, nel pieno della grande depressione, nel paese furono immatricolate 156.030 nuove automobili, e addirittura 274.355 nel 1938.

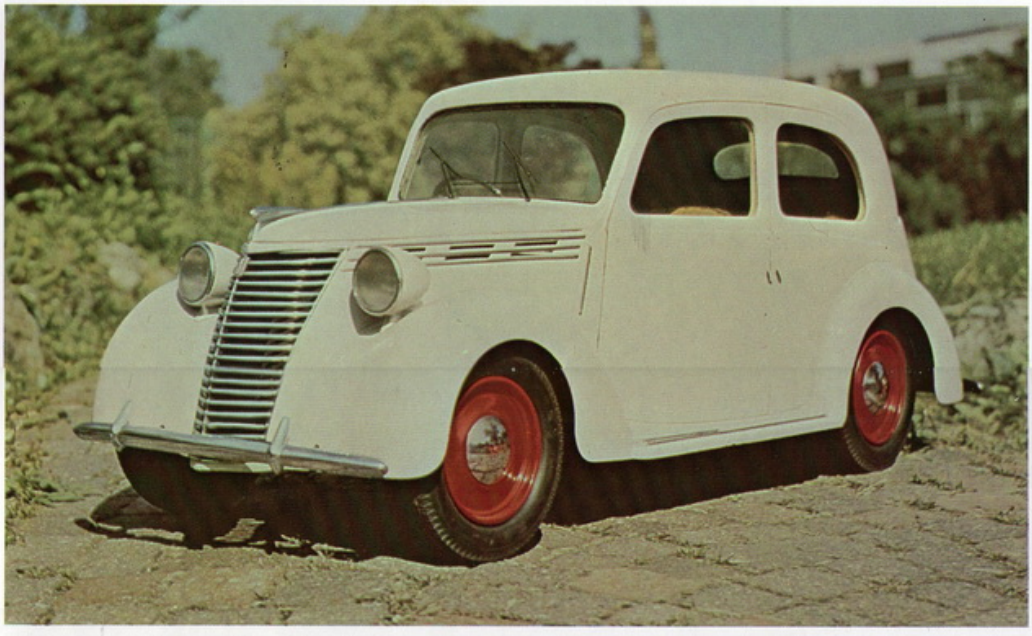
La piccola automobile sportiva era una curiosità. Questo tipo di vettura non richiedeva il cambio sincronizzato, anche se la MG ne era dotata sin dal 1936, e sia la MG sia la Riley avevano adottato il sistema Wilson nei suoi anni d'oro. La BSA Scout, pur avendo la trazione anteriore, non ebbe mai un grande successo, e le sospensioni anteriori indipendenti della Morgan risalivano alla prima tre ruote della casa, cioè al 1910. Le piccole sportive erano caratterizzate da una carrozzeria spartana e da una meccanica semplice. Soprattutto erano fatte per essere « messe alla prova », il che voleva dire correre disinvoltamente su strade strette, fangose e ripide. Stranamente, per conseguire questo obiettivo non si fece ricorso a un rialzamento del pianale da terra, ma ci si limitò a ridurre in un modo scoraggiante i rapporti al ponte. Erano però vetture divertenti e a buon mercato: verso la metà degli anni Trenta, con 220 sterline si poteva comprare una MG — o una Singer — con albero a camme in testa, da usare durante la settimana per andare al lavoro e nel week-end per partecipare a competizioni non troppo impegnative. Dopo che la MG, nel 1934, ebbe adottato l'albero a gomiti a tre supporti di banco, non fu più necessario che le competizioni fossero poco impegnative, mentre le successive vetture della serie T ad aste e bilancieri erano molto più tranquille. Per quanto riguarda le pseudo-sportive (Morris 10/6 Special, Hillman Aero Minx, Talbot Ten), meno se ne parla meglio è, anche se l'aria sportiva ce l'avevano davvero, con le griglie parasassi, il tappo del serbatoio del carburante con l'apertura a scatto, il maniglione sul cruscotto e le cinghie di cuoio sul cofano.

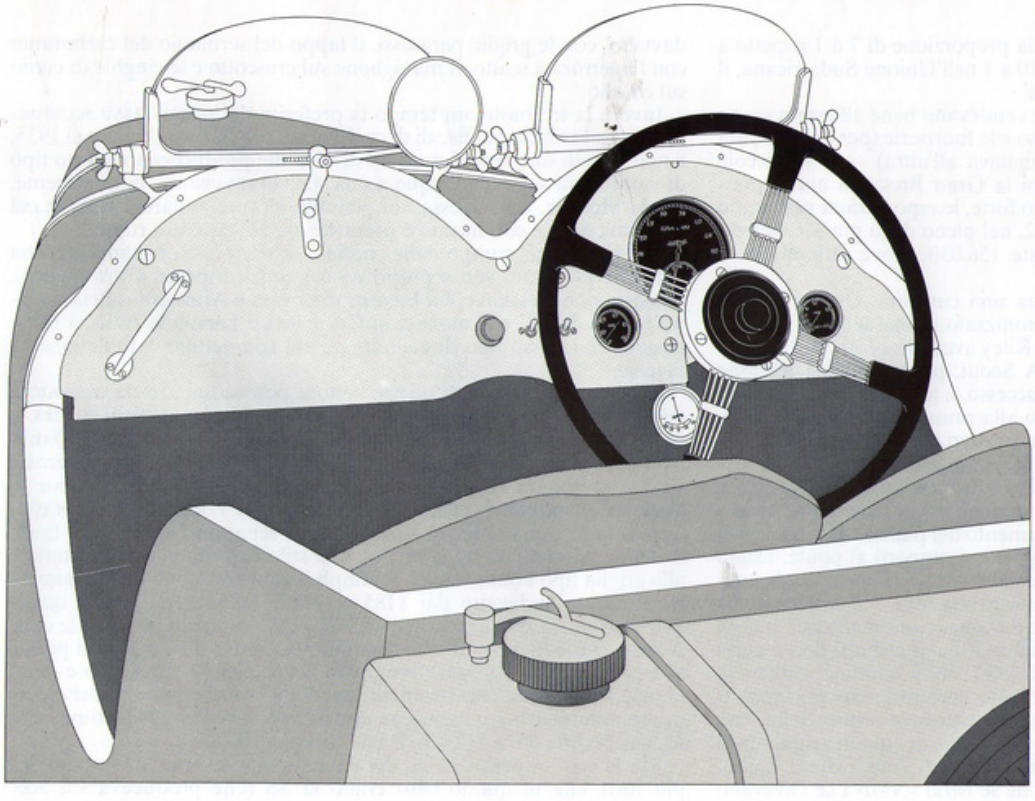
Invece la tre ruote, un tempo la preferita del paese, stava scomparendo. Le facilitazioni fiscali di cui beneficiava furono abolite nel 1935, e nell'arco di due anni il numero di case che producevano questo tipo di vettura era sceso da cinque a una. La sopravvissuta, naturalmente, era la Morgan, e anch'essa non avrebbe potuto andare avanti se nel 1936 non avesse cominciato a produrre la 4/4 a quattro ruote.

Per restare nel campo delle speciali, le semi-lusso britanniche non ebbero equivalenti veri e propri da nessun'altra parte. C'era qualche analogia con Delahaye, La Licorne, Salmson e Ariès in Francia, mentre Hansa, BMW e Hanomag in Germania e Lancia in Italia si rivolgevano allo stesso tipo di acquirente, ma con vetture completamente diverse.

Il potenziale annuo di questo settore poteva andare da trecento a seimila unità. In genere gli châssis non erano molto sofisticati: fra le vetture più competitive del 1938 — Armstrong Siddeley, Daimler-Lanchester, Riley, Rover, SS, Talbot e Triumph — solo la grossa Talbot su châssis Humber e le più piccole Daimler erano dotate di sospensioni anteriori indipendenti. Soltanto la Triumph considerava i freni idraulici una svolta positiva. Châssis separato e carrozzerie tradizionali a pannelli erano la regola, e lo stile aerodinamico era limitato alla griglia tipo Pontiac della Triumph. Con l'eccezione della Daimler, le cilindrate andavano dai 1185 cc della Talbot Ten (come quella dell'economica Hillman Minx) ai 3670 cc del modello più grande della Armstrong Siddeley. Ciò che l'acquirente otteneva — e per un prezzo alla portata della prospera borghesia britannica — era legno e pelle, plance ben rifinite con strumenti circolari, trombe pneumatiche, tetti decappottabili (molto inglesi!) e cric incorporati. Per 298 sterline la SS Jaguar berlina dava 112 km/h e 11 litri per 100 km.

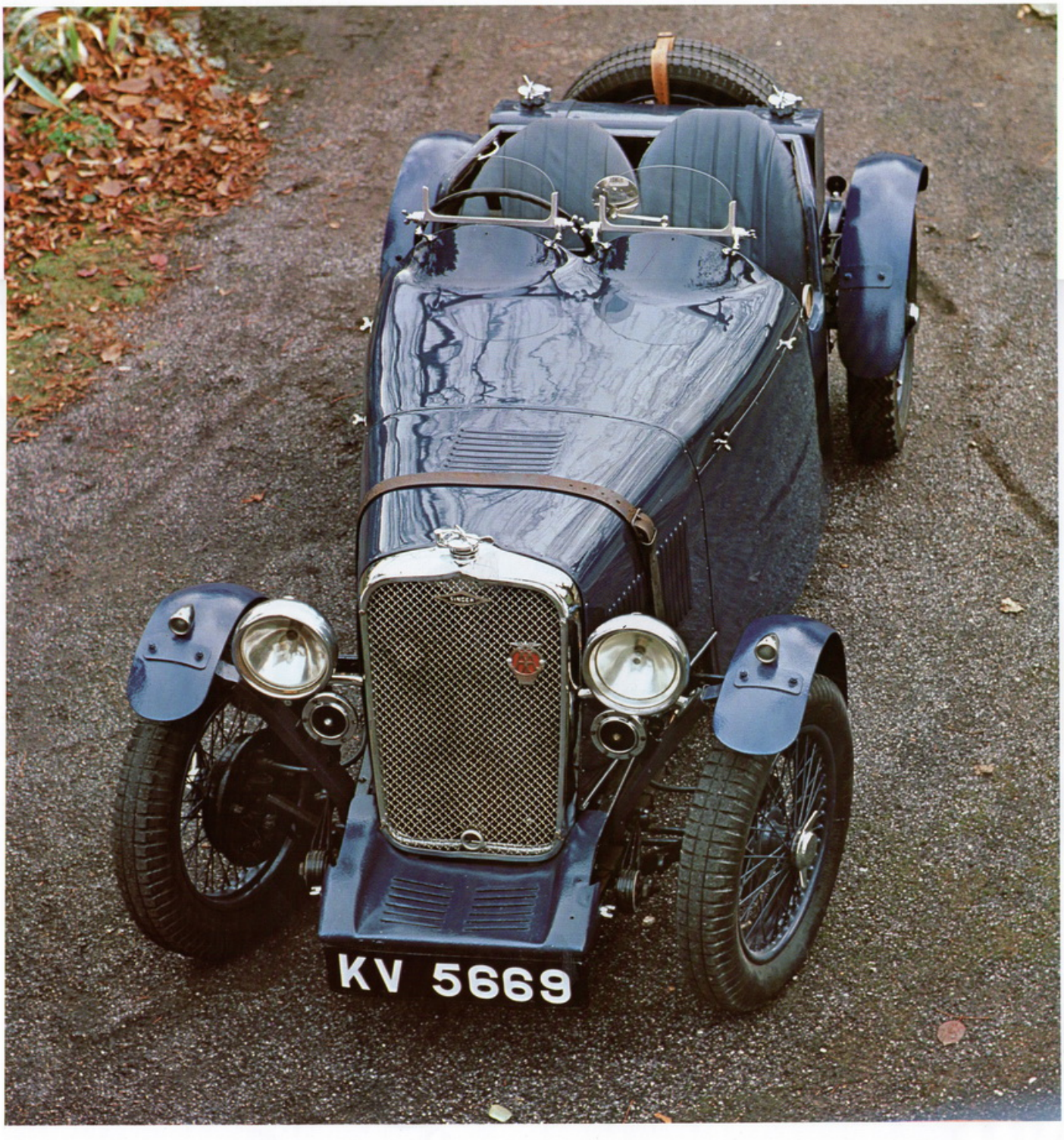
Ma la crisi imperava, e gli dei erano, come sempre, dalla parte dei più forti, che in questo caso erano la SS (che produceva sui 5000

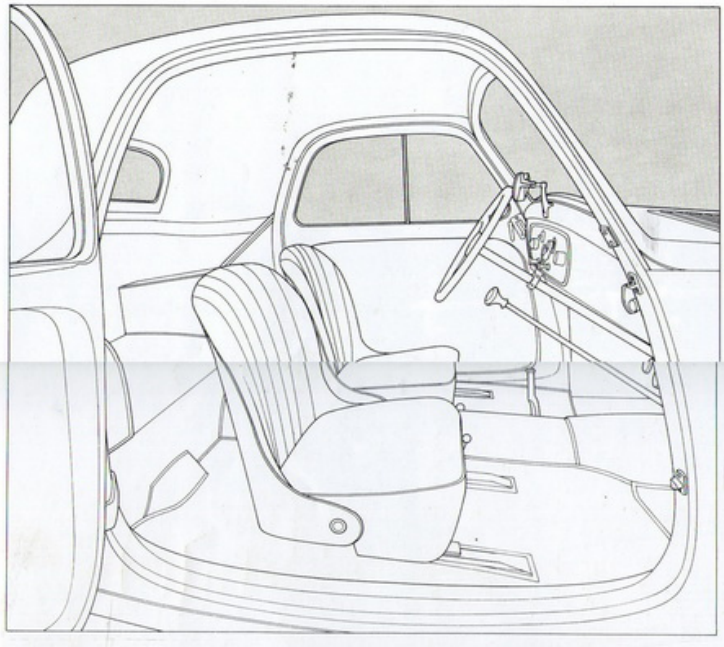


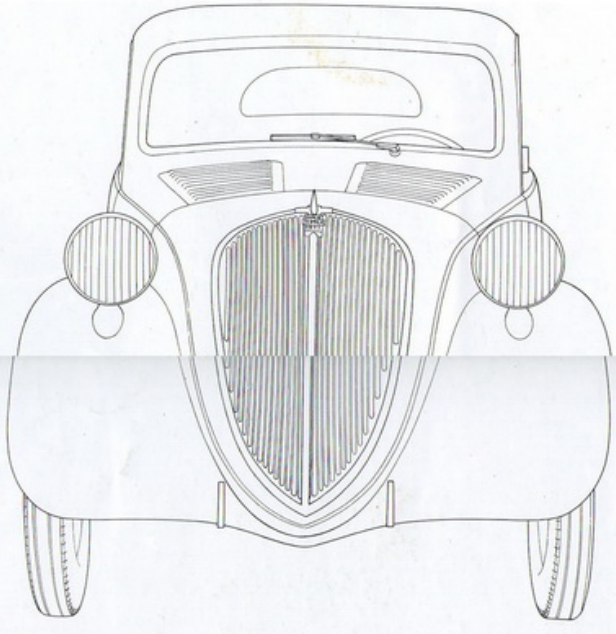


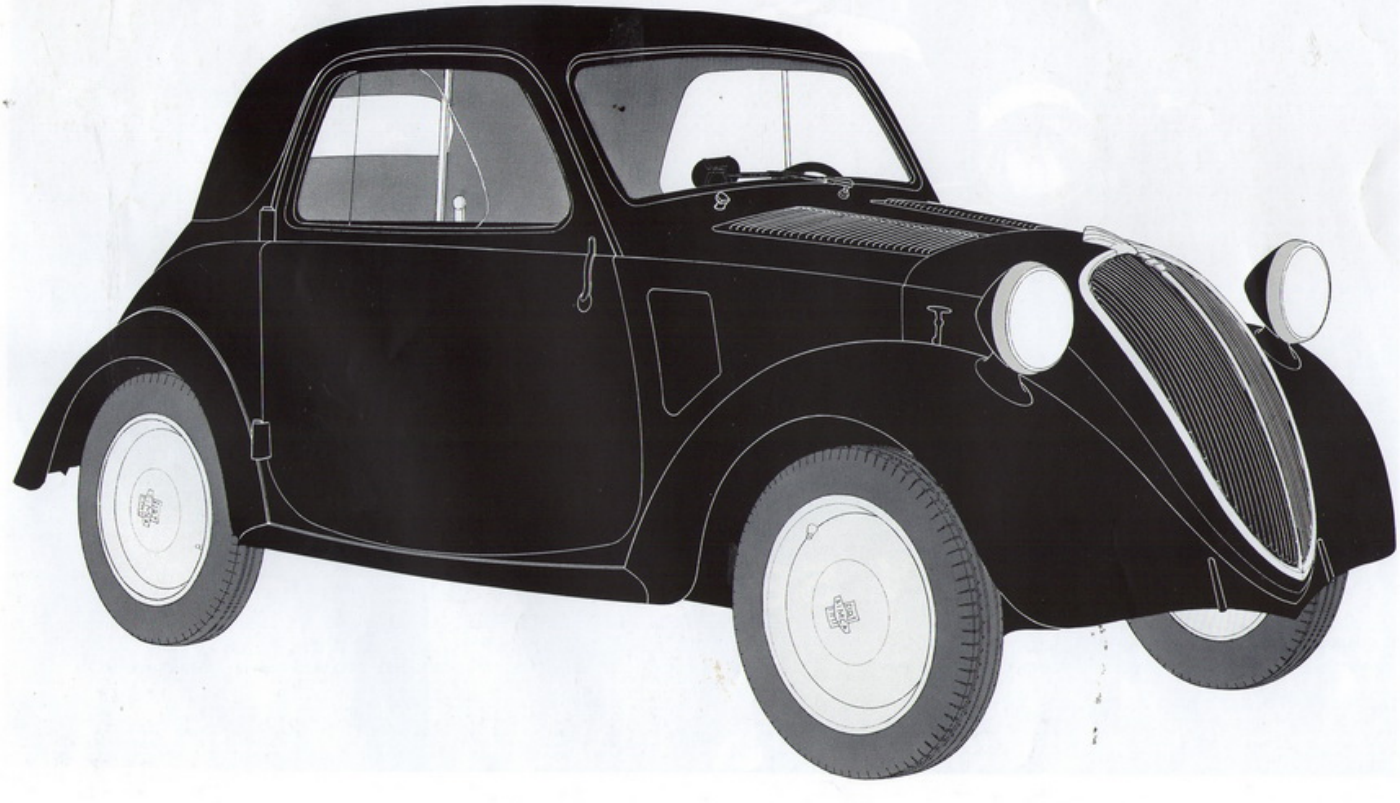
Sì, la Singer (*sotto e nella pagina a fronte*) è britannica, non avrebbe potuto essere costruita in altro posto. Questa è una Le Mans Nine due posti sport del 1934. Benché sia stata al terzo posto fra i maggiori produttori britannici (dopo la Morris e la Austin), la Singer non riuscì mai a rioccupare la posizione restando alle prese con produzioni limitate, profitti diminuiti e poi con modelli superati che non poteva permettersi di scartare. C'erano sempre troppi modelli in produzione (il catalogo del 1932 comprendeva motori a valvole laterali, a valvole in testa ad aste e bilancieri e ad albero a camme in testa), mentre le sue piccole vetture sport ricevettero un colpo mortale nel 1935 quando tutta la squadra fu eliminata dal Tourist Trophy con spettacolari cedimenti degli organi di guida. Questo fatto diede ai tradizionalisti un'immagine negativa della Singer, che essa non meritava. Inoltre la casa aveva mantenuto un albero a gomiti a due soli supporti anche dopo che, nel 1934, la MG era passata a tre supporti, e anche questo ebbe un'influenza negativa. A suo credito bisogna dire che la Singer era stata fra le prime case che avevano adottato l'albero a camme in testa nelle vetture economiche di grande serie: l'utilitaria Junior (1927-32) ne era fornita, e fu la vettura che ne prese il posto, la Nine di 972 cc, quella che servì di base al modello a due carburatori qui raffigurato. Nel 1935 tutte le Singer avevano motori con albero a camme in testa, e anche le più piccole erano dotate di freni idraulici, mentre nessuna MG li aveva fino al 1936. Con un piede sempre sull'orlo del baratro — nel 1934 c'erano ben sette modelli base, dalla Nine berlina a una 2,2 litri Silent Six che quasi nessuno ha mai visto — e nessun sostegno esterno, la Singer non poteva competere seriamente con la MG, che produceva vetture sport e nient'altro e aveva l'appoggio del gruppo Nuffield, al quale era collegata. Nel 1934 produsse qualcosa come 2500 Sport Nine, nelle versioni torpedo, coupé, berlina due porte, oltre a questo speedster Le Mans con il suo appariscente serbatoio della benzina esterno. Questo modello faceva i 120 km/h, poteva arrivare ai 90 in prima e consumava 9,3 litri per 100 km. La marca era esportata in Svezia e in Francia, oltre che nei paesi del Commonwealth. Il disegno mostra il parabrezza ribaltabile, gli schermi controvento, il cofano a doppia gobba, il volante molleggiato e il tappo del serbatoio ad apertura rapida. Questo esemplare ha subito qualche modifica: originariamente i proiettori erano montati sui parafanghi, e i parafanghi stessi sono del tipo da record invece di quelli, più lunghi, « da strada ».

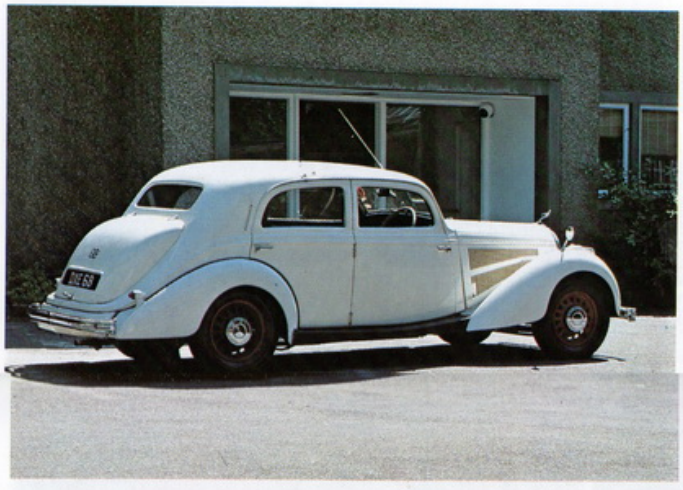
La Fiat 1100 B del 1948 (*sopra*) per certi versi era una risposta più moderna alla formula Singer: in altre parole, una berlina quattro porte di cilindrata appena superiore (1089 cc) che era quasi altrettanto veloce, manovrava meglio, consumava meno ed era maneggevole come un modello sport. La 1100 è stata in produzione per undici anni; la Fiat si preoccupò subito di affiancarle una linea di modelli sport, che tuttavia erano cari e prodotti in piccolissime serie: molti italiani se li fecero da soli elaborando le berline.

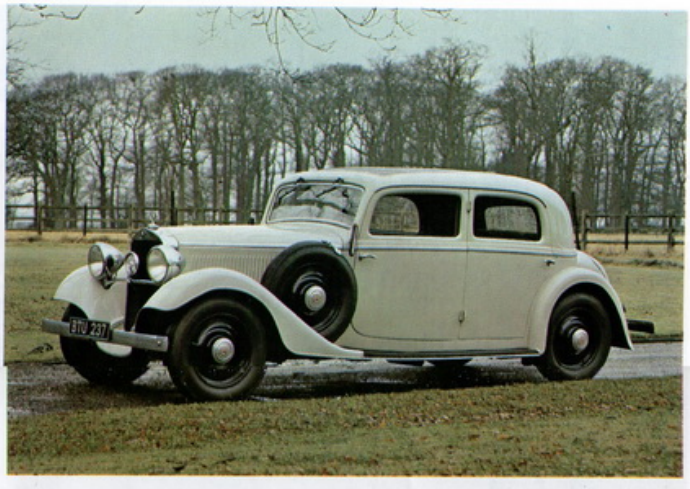

KV 5669









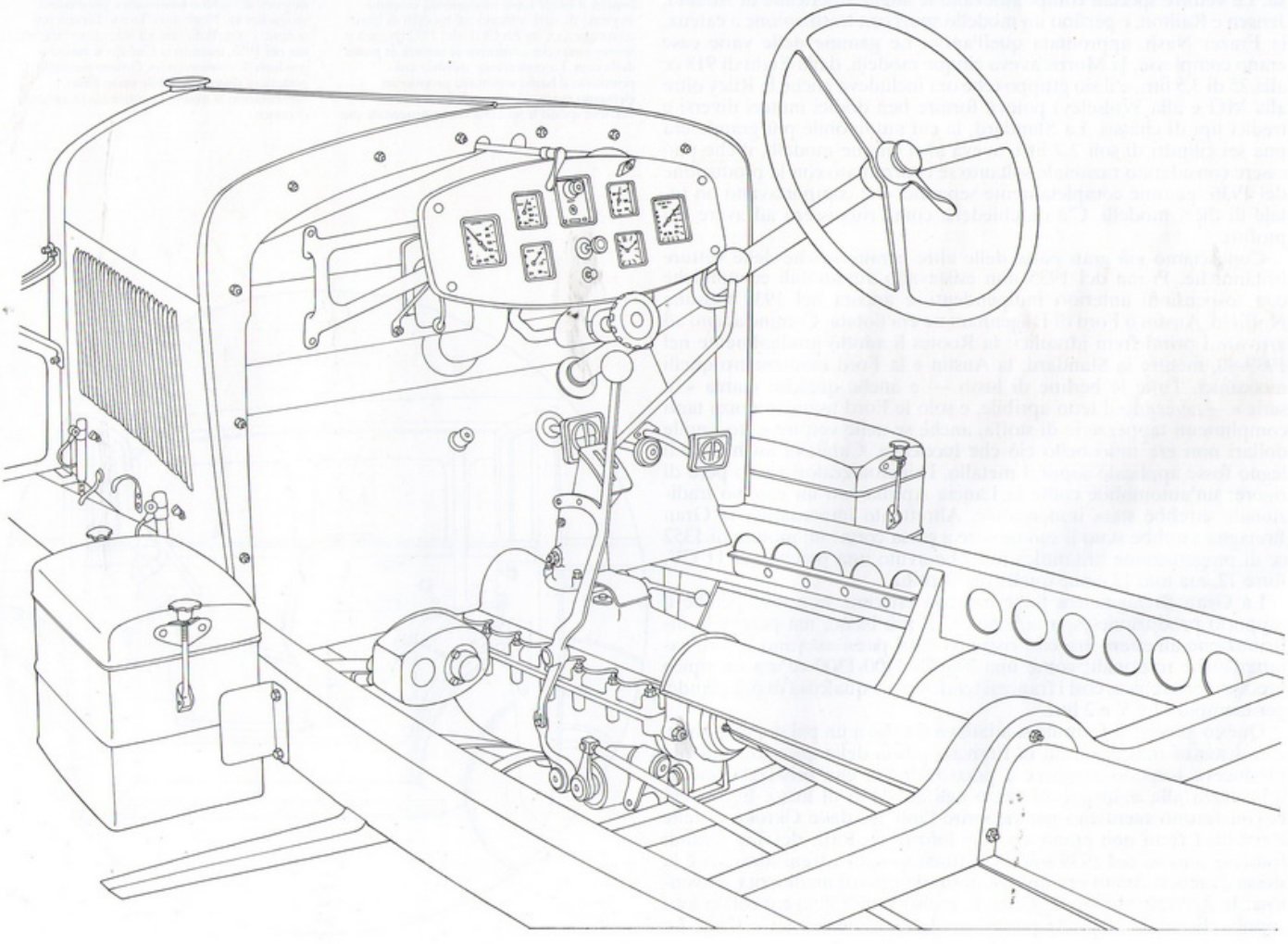


Il capolavoro di Franco Fessia fu la Fiat 500 del 1936 (*pagina a fronte*), più nota come Topolino (in Gran Bretagna si chiamava *mouse*, « topo », e in Danimarca — stranamente — *mariehone*, « maggiolino »). Questa è la versione costruita in Francia dalla Simca, che tuttavia si distingue soltanto per il marchio sui coprimozzi e sul fregio del frontale. Si notino il cofano ribaltabile in avanti, i finestrini a vetri scorrevoli e le maniglie delle porte incassate. Dentro ci potevano stare comodamente due passeggeri alti un metro e ottanta, ma lo spazio posteriore era strettamente riservato ai bagagli (in caso di emergenza ci stavano due bambini piccoli). Se provavano a entrarci degli adulti correvano il rischio di sfondare il coperchio dell'alloggiamento della batteria, ricevendo una scarica elettrica (o una spruzzata di acido) nel posteriore. Era però una vettura validissima per l'eccezionale maneggevolezza e il consumo trascurabile: 5,5 litri per 100 km.

Tradizionalità francese e concezioni avanzate dalla Germania. Né la Hotchkiss 686 del 1938 (*sopra a sinistra*) né la contemporanea Renault Celtaquatre (*sotto a sinistra*) avevano sospensioni anteriori indipendenti o freni idraulici (la Hotchkiss aveva sperimentato questi ultimi, ma li aveva trovati carenti). Il quattro cilindri a valvole laterali e due supporti da 1463 cc della Renault era stato progettato addirittura alla metà degli anni Venti, e lo stile di questo cabriolet per la verità è molto americano. La Hotchkiss non ha stile per niente ma monta un indistruttibile sei cilindri ad aste e bilancieri da 3,5 litri che sviluppa 100 CV nella versione di serie e 130 abbondanti nella versione Grand Sport: una vera *grande routière* per quelli che non si sentivano attratti dalle complicazioni di una Bugatti o dalle carrozzerie troppo spesso eccentriche delle Delage, della Delahaye e delle Lago-Talbot.

I motori tedeschi non erano sempre aspirati: nel 1935-36 le valvole laterali erano ancora ritenute sufficienti sia per la Mercedes-Benz 200 (*sopra a destra*) sia per la monoscocca Opel Kadett da 1074 cc (*sotto a destra*). La Mercedes, che raggiungeva a stento i 95-100 km/h con un motore da 2 litri e 40 CV, su una *Autobahn* sarebbe stata meno soddisfacente di una Hotchkiss ma aveva le sospensioni anteriori e posteriori indipendenti e i freni idraulici. La Opel, naturalmente, serviva sia per trasportare la gente sia come ricca fonte di scambio con l'estero: i prezzi all'esportazione erano talmente sovvenzionati che in Gran Bretagna (135 sterline) erano più bassi che in Germania. Per quella cifra, comunque, si prendeva soltanto il modello base: sospensioni anteriori Dubonnet a « effetto ginocchio » (con tutto quello che implicavano), cambio non sincronizzato e il più austero degli interni. Con tutto ciò, negli ultimi tre anni di pace le Opel vendute all'estero furono 75.060.

Soluzioni diverse in paesi diversi. Due delle classiche Alfa Romeo di Vittorio Jano, la otto cilindri in linea 8 C 2300 (*sopra*) e la sei cilindri con doppio albero a camme in testa da 1900 cc del 1933 (*pagina a fronte, sotto*), ultimo fiore della vecchia linea 1750. Nonostante la meccanica risalisse alla fine degli anni Venti, la sei cilindri aveva il cambio sincronizzato, anche se non ebbe mai la guida a sinistra. La 2300 era la vettura « da strada » più veloce fra quelle sul mercato negli anni dal 1931 al 1934, con un motore sovralimentato che erogava 165 CV, uno sterzo incredibilmente diretto e sensibile e la capacità di accelerare da 15 a 175 km/h in presa diretta (naturalmente a motore caldo). Successivamente la vettura fu modernizzata con una caratteristica griglia stile Alfa 1937. Anche più personalizzata, seppure meno sportiva, era la cecoslovacca Tatra T 87 del 1937 (*pagina a fronte, sopra a sinistra*), caratterizzata da un otto cilindri a V raffreddato ad aria montato posteriormente su un telaio a longherone centrale. La tenuta di strada era eccellente e la velocità massima era buona (150-160 km/h) per una 3 litri berlina. Nel periodo immediatamente precedente la seconda guerra mondiale non era ancora riservata all'élite politica, per cui nel 1939 ne furono vendute più di 2300, e altre 1721 nei primi anni dopo la guerra. La Willys 77 del 1936 (*pagina a fronte, sopra a destra*) era troppo piccola per gli americani, con una cilindrata di 2,2 litri, una potenza di 48 CV e soltanto quattro cilindri già molto tempo dopo che sia la Ford sia la Chevrolet erano passate ai motori pluricilindrici. Il passo era di 250 cm, e negli Stati Uniti costava soltanto 415 dollari. La Willys però in quel periodo era sotto amministrazione controllata, così la vettura era proprio quello che sembrava: un modello del 1933 con freni meccanici, assale anteriore rigido, cambio non sincronizzato. Il modesto volume delle sue vendite avrebbe dovuto avvertire la Standard, la Fiat e la Renault che le loro prime berline da 2 litri dopo la seconda guerra mondiale non erano la risposta giusta alla richiesta di una vettura popolare... e tuttavia non pochi australiani sostituirono la loro Willys vecchia di quindici anni con una Standard Vanguard.



esemplari all'anno), la Rover (con un potenziale doppio) e le auto sovvenzionate come la Talbot della Rootes e le MG torpedo del gruppo Nuffield. La Riley e la Triumph erano già sull'orlo del fallimento, e la Armstrong Siddeley era sostenuta da una clientela devota e da una fiorente produzione di motori aeronautici. La Salmson, le cui poche S4C e S4D rientravano nella stessa categoria, stava per lasciare il campo e passare alla meccanica di precisione. La SS e la MG ebbero una modesta esportazione in paesi comela Svizzera e il Portogallo, ma le altre marche vendettero esclusivamente in Gran Bretagna e nel Commonwealth.

La gamma di modelli britannici era la più ampia del mondo. Nel 1930 c'erano 52 marche diverse, dalla Morris (52.000 automobili quell'anno) alla Beverley, che in otto anni produsse una quindicina di costose otto cilindri in linea e vedeva le automobili come una difesa contro un eventuale calo della propria attività principale, che era la meccanica. Nel 1939, è vero, le marche erano rimaste soltanto 41, ma la varietà era ancora enorme. In fondo alla scala c'era la comica Rytecraft Scootacar, che sembrava un'automobilina delle piste « autoscontro » scesa in strada, che nessuno prese sul serio; in cima c'era la dodici cilindri Phantom III della Rolls-Royce, che costava da 14.000 dollari in su. Le vetture speciali comprendevano le anglo-americane di Atlanta, Jensen e Railton, e perfino un modello sport con trasmissione a catena, la Frazer Nash, approntata quell'anno. Le gamme delle varie case erano complesse: la Morris aveva cinque modelli, dalla Eight di 918 cc alla 25 di 3,5 litri, e il sio gruppo (che ora includeva anche la Riley oltre alla MG e alla Wolseley) poteva fornire ben dodici motori diversi e tredici tipi di châssis. La Standard, la cui automobile più grande era una sei cilindri di soli 2,7 litri, aveva altri cinque modelli, il che può essere considerato razionale soltanto se confrontato con la produzione del 1936: gamme completamente separate, che comportavano un totale di dieci modelli. C'è da chiedersi come riuscissero ad avere dei profitti.

Conosciamo già gran parte delle altre caratteristiche delle vetture britanniche. Prima del 1935 non esistevano automobili economiche con sospensioni anteriori indipendenti, e ancora nel 1939 nessuna Nuffield, Austin o Ford di Dagenham ne era dotata. Cominciavano ad arrivare i primi freni idraulici: la Rootes li adottò gradualmente nel 1939-40, mentre la Standard, la Austin e la Ford mantennero quelli meccanici. Tutte le berline di lusso — e anche qualche marca « di serie » — avevano il tetto apribile, e solo le Ford usavano senza tanti complimenti tappezzerie di stoffa, anche se nelle vetture sotto i mille dollari non era tutto bello ciò che luccicava. Capitava anche che il legno fosse applicato sopra il metallo. I sincronizzatori erano però di rigore: un'automobile come la Lancia Aprilia con un cambio tradizionale sarebbe stata impensabile. Altrettanto impensabile in Gran Bretagna sarebbe stato il suo motore a corsa corta: un motore di 1352 cc di progettazione britannica avrebbe avuto una potenza di 11 CV, forse 12, ma mai 13 come quello dell'Aprilia.

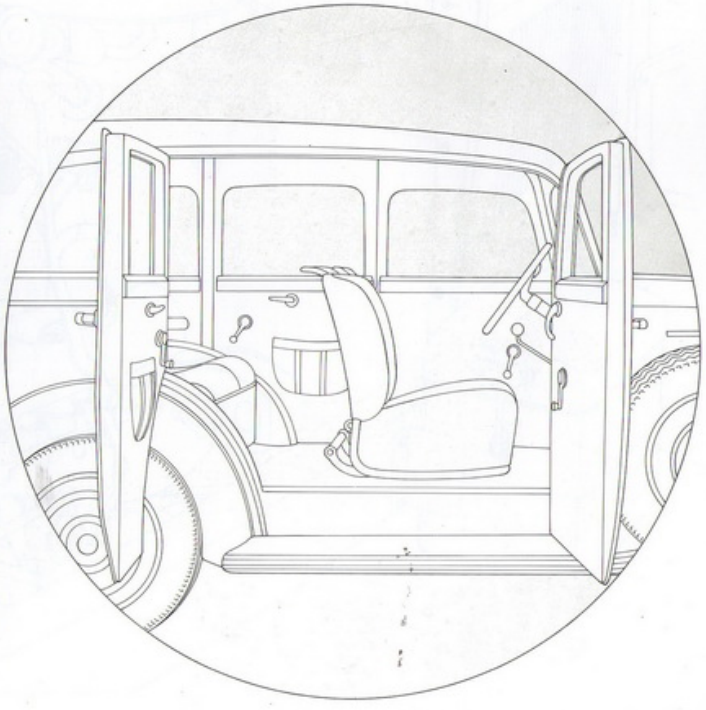
La Gran Bretagna era forse un caso estremo, non solo perché il rapporto produzione-esportazione era il più basso, ma perché la distribuzione all'estero era così ristretta. Altri paesi avevano le loro caratteristiche nazionali: come una Ten di 1100-1300 cc era un tipico prodotto britannico, così i francesi tendevano a qualcosa di più grande, per esempio 11 CV e 2 litri.

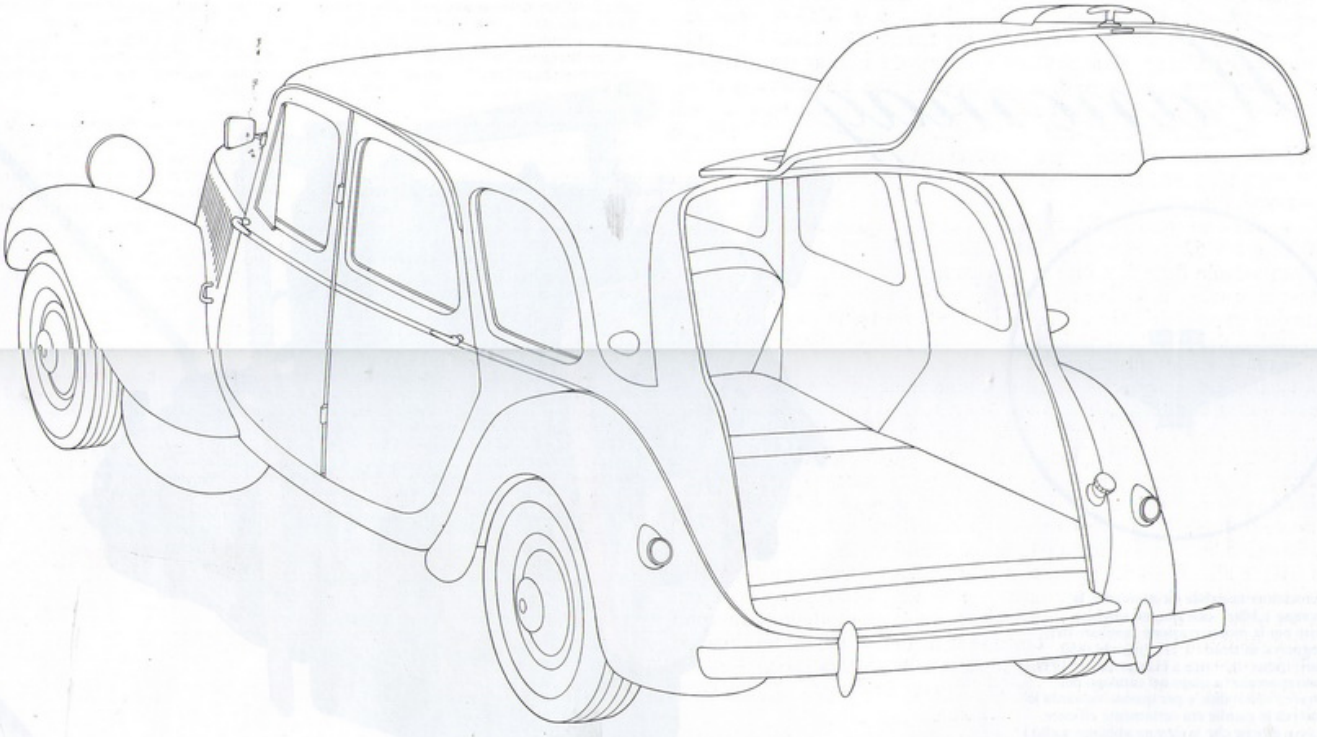
Questo genere di formula si adattava meglio a un paese più grande, con distanze maggiori, ma la Francia, patria delle *grandes routières*, produceva torpedo massicce e poco brillanti, che privilegiavano la robustezza alla maneggevolezza o agli accessori di lusso. Ben pochi bovini furono sacrificati per ricoprire l'interno delle Citroën o delle Renault. I freni non erano uno dei loro punti forti: dei Tre Grandi francesi, ancora nel 1939 solo la Citroën montava freni idraulici e la stessa Traction Avant era un'oasi in un deserto di mediocrità spaventosa: le Renault Mona e le Celta, le indistruttibili Peugeot con la loro coppia elicoidale al ponte posteriore, le modeste Berliet e Unic. Le

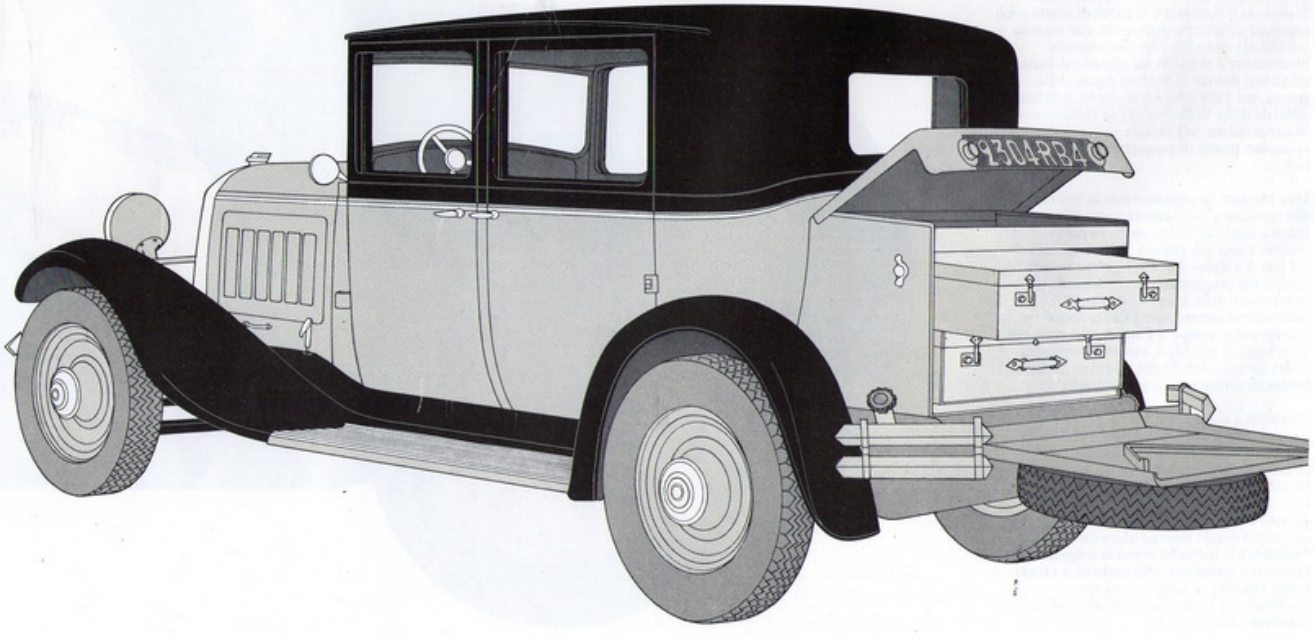
La Fiat Ardita del 1934 (*sotto*) costituì un tentativo di ottenere un accesso facile con le porte strette. Altri seguaci del sistema senza montante centrale furono la Triumph e la MG in Gran Bretagna e la La Licorne in Francia, mentre negli Stati Uniti la Chrysler lo lasciò cadere come una patata bollente dopo aver presentato un prototipo nel 1933. Non era difficile scoprirne le motivazioni: l'eliminazione del montante centrale consentiva di piazzare una scocca berlina quattro porte sullo châssis accorciato (225 cm) della vecchia Fiat Balilla, e anche la vecchia zia semiparalitica avrebbe potuto entrarci e uscirne senza difficoltà. Dopo qualche anno, però, i passeggeri anziani l'avrebbero apprezzata meno: le porte si svergolavano e non chiudevano più bene, per cui durante la marcia cigolavano in continuazione e lasciavano passare spifferi fastidiosi. Un altro problema era costituito dalla scarsa affidabilità delle serrature, ma la Fiat continuò a usare questo sistema, nella 1100, fino alla fine del 1952.

Conduite intérieure avec malle (berlina con baule) era una denominazione frequente nei cataloghi francesi dei primi anni Trenta, benché il baule fosse un optional, essendo montato di serie soltanto sui modelli di lusso come questa Citroën CGL del 1932 (*pagina a fronte, sotto*) che costituiva la vettura di punta della casa. La concezione stilistica era primitiva: il baule sembrava proprio un elemento posticcio, come di fatto era, e siccome spesso le scocche erano progettate più corte per consentirne l'applicazione, quando restavano senza apparivano nude. Molti bauli si aprivano soltanto dall'alto, con lo svantaggio di una peggiore utilizzabilità. Nella versione della Citroën, però, si apriva anche il pannello posteriore, sul quale era applicata la ruota di scorta.

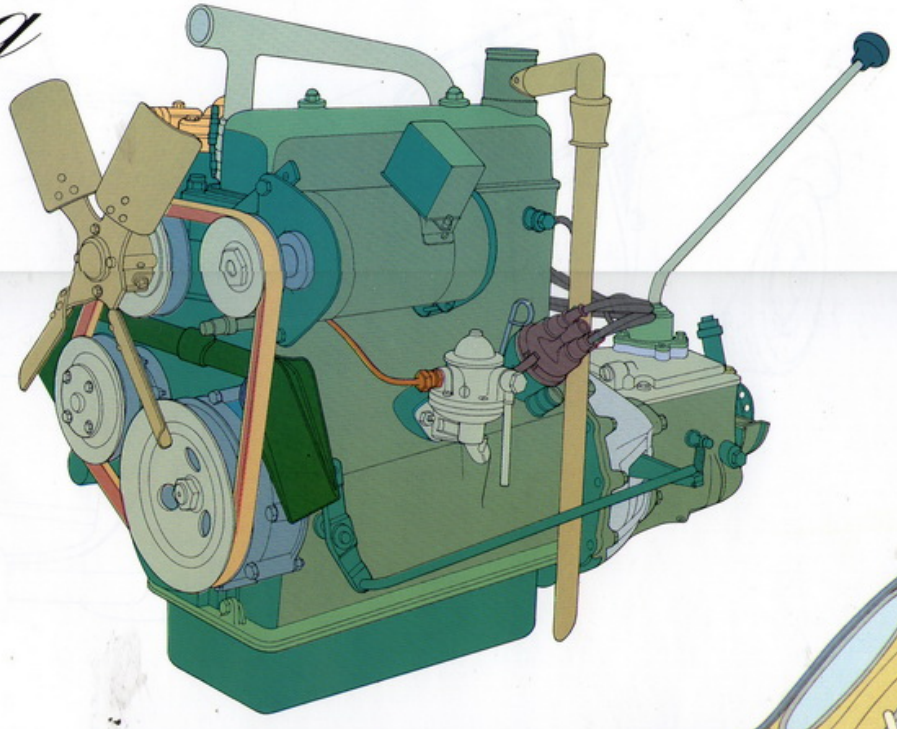
Una berlina con portellone posteriore: la Citroën 11 CV del 1953 (*pagina a fronte, sopra*). L'idea non era affatto nuova, anzi risaliva addirittura alle « berline commerciali » costruite dagli americani (Willys) e dai britannici (Jowett, Morris) fra la fine degli anni Venti e l'inizio degli anni Trenta. Questa soluzione ebbe poi un grande seguito in Francia, dove quasi tutti i costruttori di vetture economiche produssero una *commerciale*, che in genere era costituita dalla versione allungata di uno châssis a quattro cilindri con il posto per sette o otto sedili posteriori asportabili e una quinta porta dietro. La Citroën 10 CV (e più tardi la 11 CV come quella del disegno) disponeva di una potenza sufficiente per compensare l'aumento di peso, ma anche vetture come la Rosengart (su meccanica Austin Seven) ricevettero questo tipo di trattamento, e i risultati furono dei rapporti al cambio bassissimi e prestazioni insignificanti. Negli anni Trenta furono più comuni i portelloni laterali stile carro funebre, ma nel 1953, quando la Citroën si rimise a produrre le *commerciales*, l'intero pannello posteriore diventò apribile verso l'alto, consentendo la massima ampiezza (e altezza) di carico.

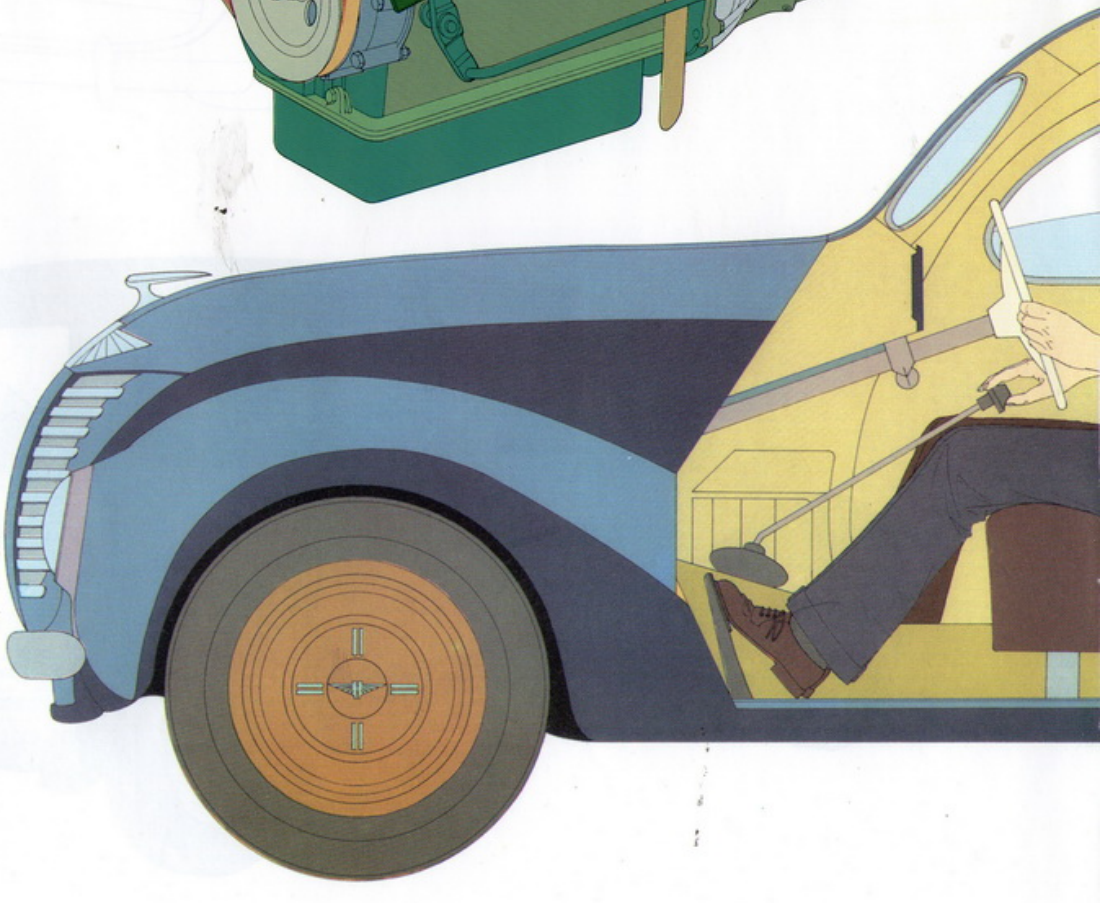





93 04 RB 4

Hanomag



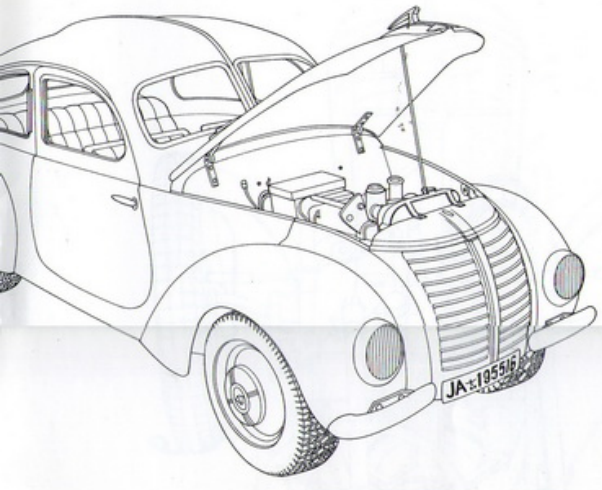


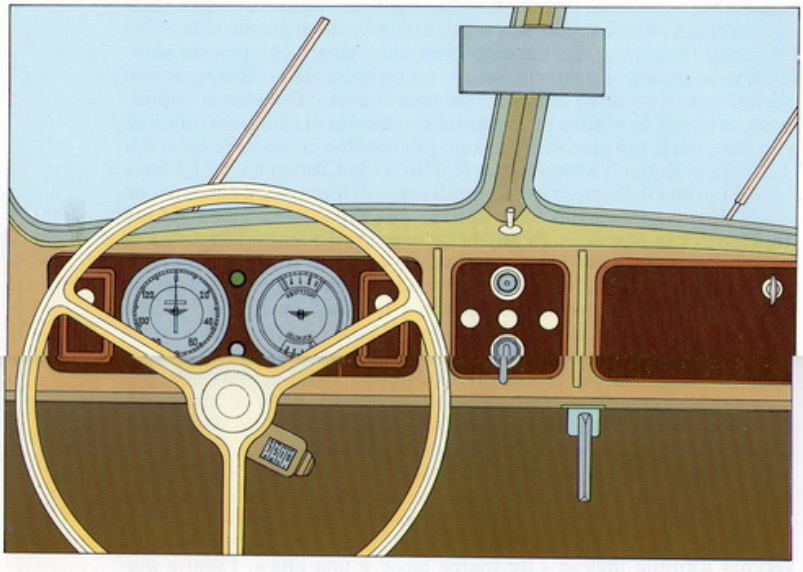
L'incrociatore tascabile da *Autobahn*, la Hanomag 1,3 litri: cioè quanto sarebbe bastato per la motorizzazione familiare del dopoguerra, in strada a 2175 marchi (850 dollari) franco fabbrica a Hannover nel 1939. Questo spaccato fu usato nel catalogo per illustrare l'abitabilità, e per quanto riguarda lo spazio per le gambe era certamente efficace. Tuttavia, è bene che le signore abbiano scelto i sedili posteriori: l'inclinazione del padiglione implica scarsità di spazio per la testa, e spiega perché alcuni costruttori americani e britannici (la Standard, per esempio) passarono dal baule integrato nella carrozzeria a quello sporgente posteriormente. Sulla Hanomag il bagaglio e la ruota di scorta sono sistemati all'interno della coda, con accesso esterno al primo ma non alla seconda. Nonostante il modello sia apparso soltanto all'ultimo Salone di Berlino prima della guerra, nel 1939 (che segnò anche il debutto ufficiale della Volkswagen), la Hannoversche Maschinenbau AG riuscì a costruire 9187 esemplari prima di passare alla produzione bellica.

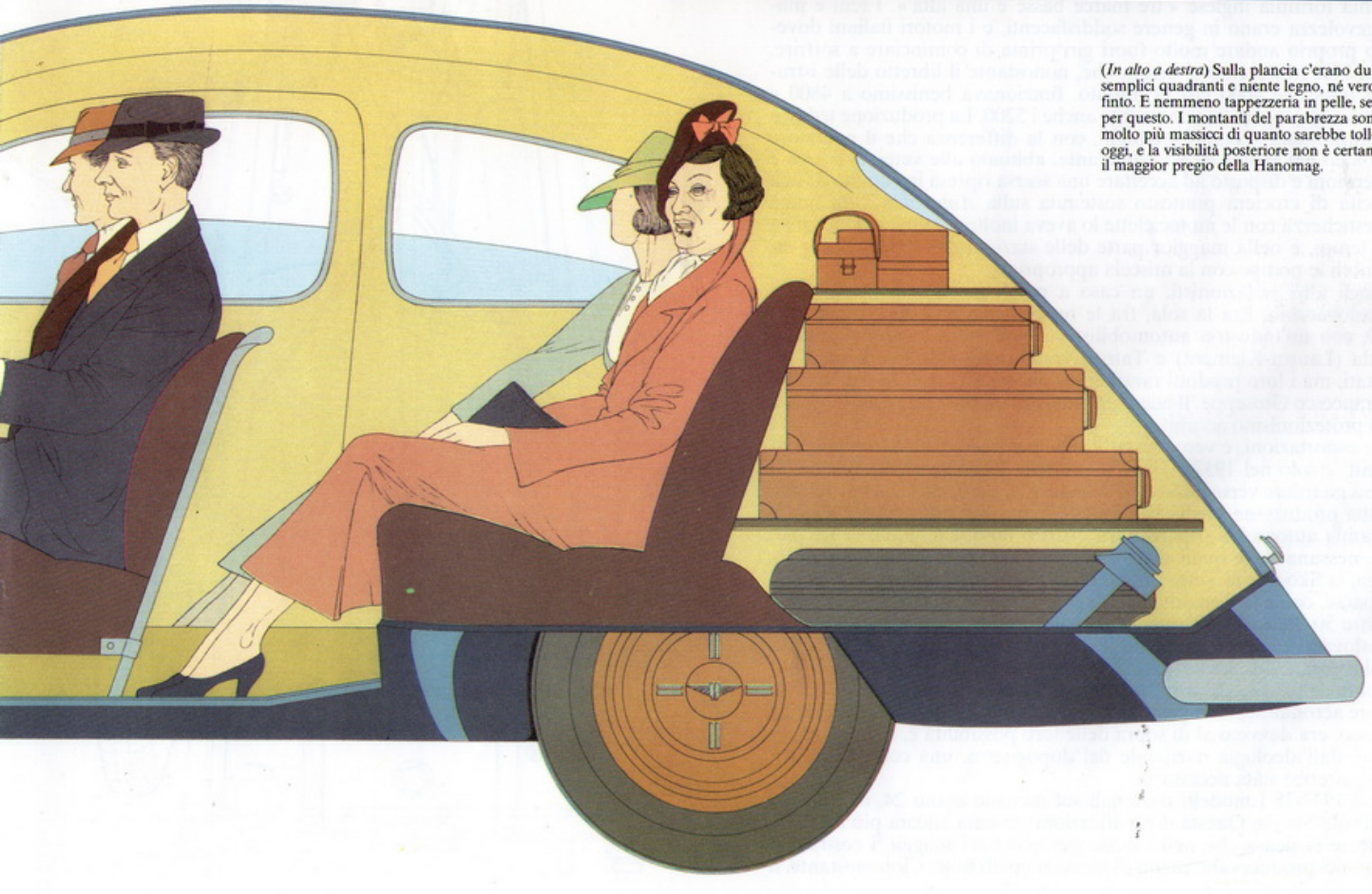
Una marcata somiglianza con la Volvo PV 444 non è una coincidenza, visto che la vettura tedesca ispirò la Volvo anche se poi la vettura svedese riuscì più grande, con un motore di 1,4 litri. La Volvo PV 444 sarebbe stata la sola eredità del programma di costruzione di autovetture della Hanomag. Nel 1951 presentò un interessante piccolo coupé tre cilindri a due tempi, il Partner, che però non arrivò mai al pubblico, mentre continuò a costruire autocarri finché, alla fine degli anni Sessanta, si fuse con la Mercedes-Benz.

Il motore a corsa corta (71 × 82 mm) a quattro cilindri ad aste e bilancieri (*in alto*) poteva raggiungere un alto numero di giri nonostante fosse proporzionato in modo tradizionale (32 CV a 3600 giri).

(*In alto a sinistra*) Il cofano a coccodrillo dà un ampio spazio intorno al motore. Tipicamente tedesche erano le sospensioni anteriori e posteriori indipendenti, e i freni erano idraulici; il cambio non era sincronizzato, contrariamente alle vetture più grandi della casa.







(*In alto a destra*) Sulla plancia c'erano due semplici quadranti e niente legno, né vero né finto. E nemmeno tappezzeria in pelle, se è per questo. I montanti del parabrezza sono molto più massicci di quanto sarebbe tollerato oggi, e la visibilità posteriore non è certamente il maggior pregio della Hanomag.

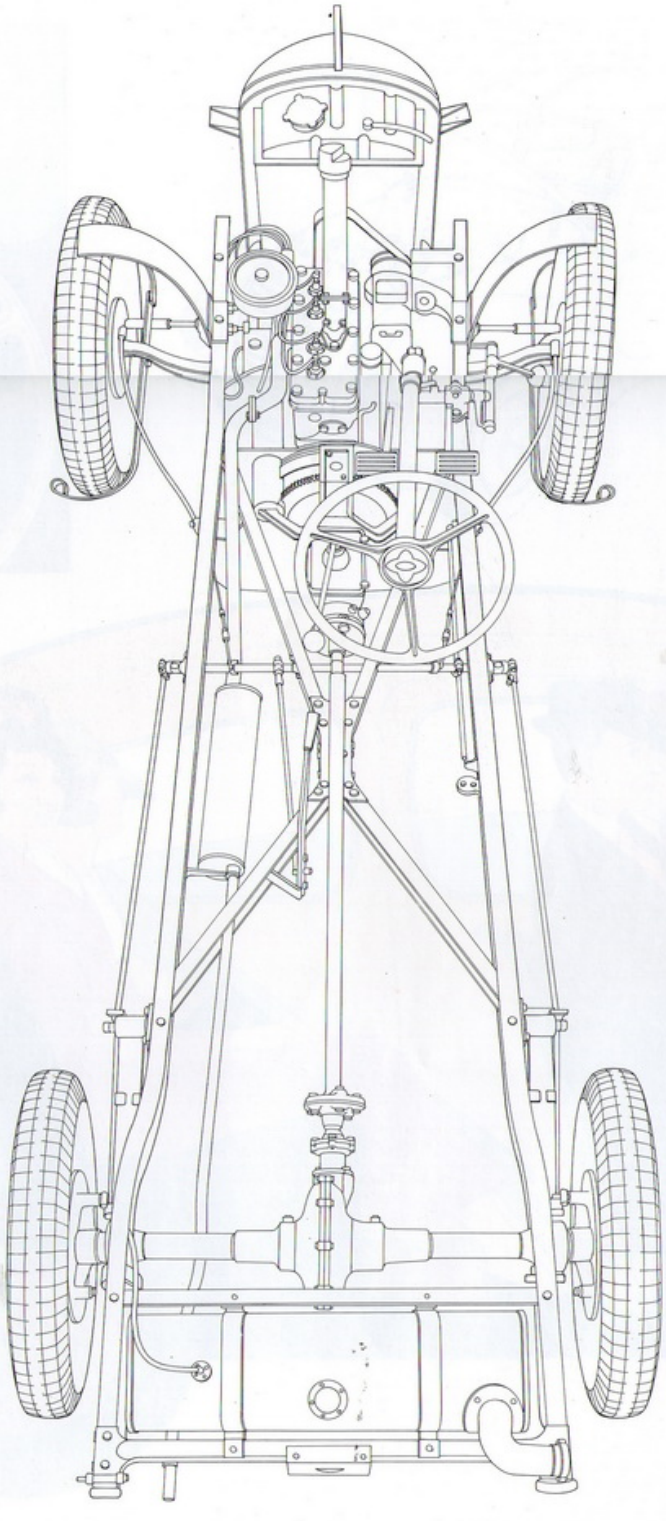
automobili veramente piccole non incontravano molto; i cyclecar erano spariti nel 1925, e l'anno dopo la Citroën smise di produrre la 5 CV. Fu molto rimpianta, ma nessuno creò una vettura che potesse sostituirla validamente. La Austin Seven francesizzata della Rosengart non ottenne mai il successo che avrebbe potuto avere. Durante la depressione, nel 1933, la Mathis produsse una vetturetta di cilindrata inferiore a un litro, ma le più piccole fra le auto più vendute erano la Peugeot 201 (1,2 litri), la Renault Monaquatre (1,4 litri) e la Citroën 8 CV (1,5 litri). Appena prima della guerra la Renault cercò di imporsi sul mercato con la sua Juvaquatre da un litro ispirata alla Opel. Una tipica vettura francese era la *familiale*, chiamata *commerciale* quando l'aggiunta di una quinta porta posteriore la rese adatta anche al trasporto di merci. Questa antenata della station wagon non mancava mai nei cataloghi, spesso afflitta da rapporti incredibili: il massimo fu il 7,76 : 1 delle Peugeot 201 a passo lungo del periodo 1931-32. Mentre di solito rientravano nella classe fiscale di 10-11 CV (la Citroën mantenne persino la trazione posteriore per la serie 11 UA fino al 1938), le *familiales* e le *commerciales* erano montate su châssis Rosengart di 747 cc. Il successo della Citroën 2 CV del dopoguerra (che rappresentò uno sviluppo di questa soluzione) dimostra che l'esigenza era, ed è, reale.

In Italia, la diffusione delle autostrade portò ai motori « quadri » e agli alti rapporti nelle marce alte, ma la vicinanza delle montagne poteva rendere necessari rapporti intermedi molto particolari. Un ampio intervallo fra la seconda e la terza non era molto meglio della vecchia formula inglese « tre marce basse e una alta ». Freni e maneggevolezza erano in genere soddisfacenti, e i motori italiani dovevano proprio andare molto fuori giri prima di cominciare a soffrire. Della Fiat Millecento si diceva che, nonostante il libretto delle istruzioni indicasse 4000 giri al minuto, funzionava benissimo a 4800 e poteva raggiungere impunemente anche i 5200. La produzione tedesca era improntata a criteri analoghi, con la differenza che il guidatore teutonico era molto meno esuberante, abituato alle vetture di grosse dimensioni e disposto ad accettare una scarsa ripresa in cambio di una velocità di crociera piuttosto sostenuta sulla *Autobahn*. Una lunga dimestichezza con le motociclette lo aveva inoltre abituato al motore a due tempi, e nella maggior parte delle stazioni di servizio erano disponibili le pompe con la miscela appropriata.

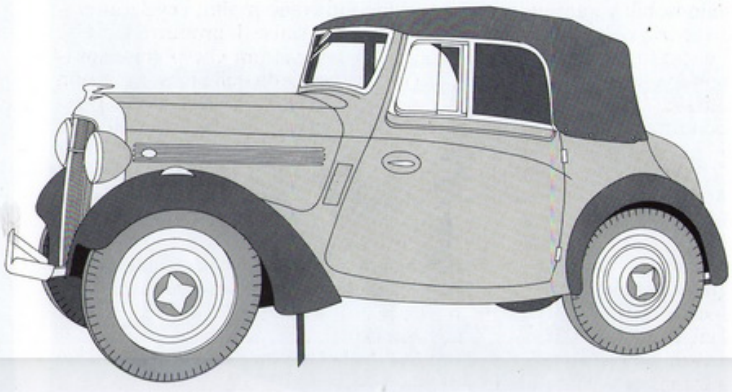
Degli altri isolazionisti, un caso a parte era rappresentato dalla Cecoslovacchia. Era la sola, fra le repubbliche nate dal trattato del 1919, con un'industria automobilistica. Nell'epoca asburgica, Praga, Skoda (Laurin-Klement) e Tatra (Nesselsdorf) erano stati nomi rispettati, ma i loro prodotti raramente valicavano i confini dell'impero di Francesco Giuseppe. Il paese era autosufficiente e tale rimase, grazie a un protezionismo accanito.

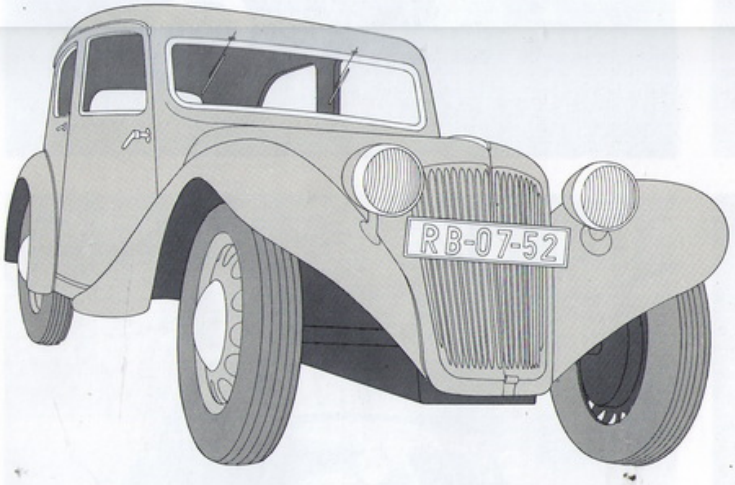
Le esportazioni, è vero, erano limitate ai paesi centro-europei confinanti; e solo nel 1937 i Tre Grandi della Cecoslovacchia cominciarono a guardare verso occidente. L'industria, però, aveva dei problemi. La sua produzione media negli anni Trenta era leggermente sotto le diecimila automobili, ripartite tra quattro fabbriche grandi e tre piccole, nessuna delle quali superò mai le 5000 unità annue. Eppure la Praga, la Skoda e la Tatra dovevano sopperire al fabbisogno generale del paese, come la Renault in Francia e la Fiat in Italia, con potenziali di oltre 50.000 unità all'anno, e altri vasti settori di attività. Non che i cecoslovacchi fossero carenti sotto questo aspetto: la Skoda e la Ceskoslovenska Zbrojovka (che produceva l'automobile Z) erano importanti fabbriche di armi, la Praga e la Zero avevano un notevole settore aeronautico. Ma produrre di tutto, dalle utilitarie alle limousine di lusso, era davvero al di sopra delle loro possibilità e, indipendentemente dall'ideologia nazionale del dopoguerra, una certa pianificazione sarebbe stata necessaria.

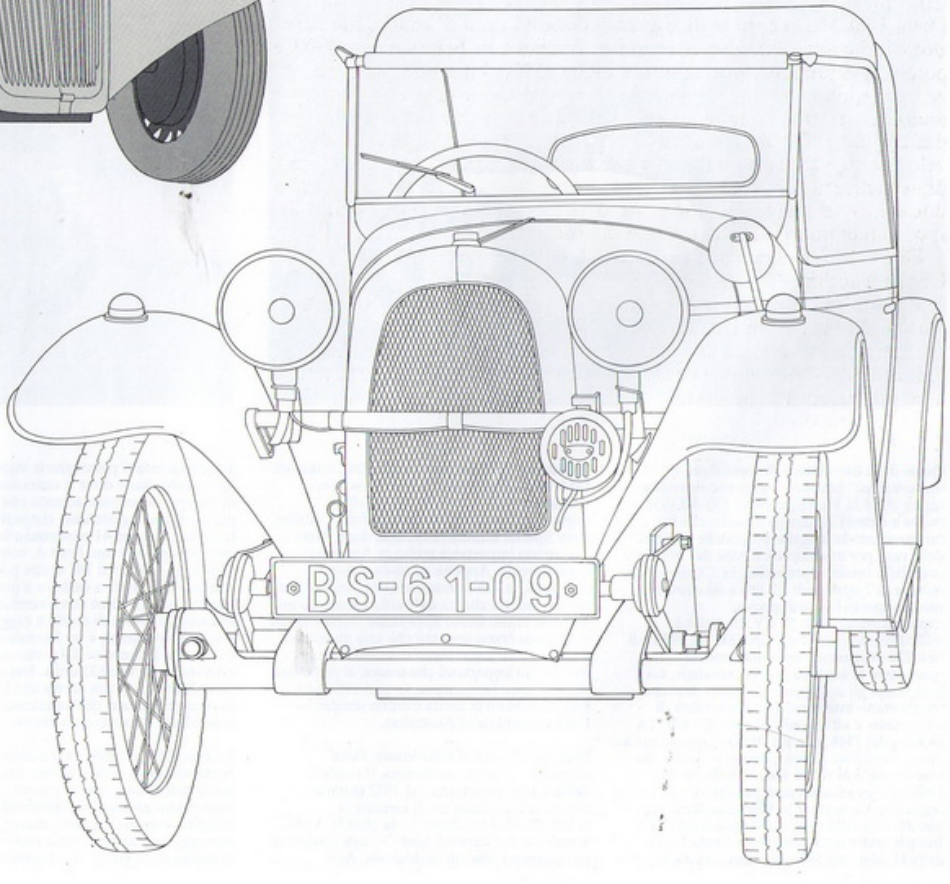
Nel 1937-38 i modelli nazionali sul mercato erano 24, di cui sette della sola Skoda. Questa diversificazione diventa ancora più sorprendente se si pensa che nello stesso periodo i sei maggiori costruttori britannici producevano meno di trenta modelli base. Ciononostante, il



La Ohta era una tipica rappresentante dello stile giapponese degli anni Trenta, chiaramente concepita in regime di limitazione delle dimensioni. Il telaio dello châssis (*pagina a fronte*), corto e semplice, ha una traversa a croce dall'aspetto piuttosto fragile, i freni sono del tipo azionato a cavo e il motore è un piccolo quattro cilindri a valvole laterali di 736 cc. La carrozzeria (*qui a destra*) non è brutta, ma qualche centimetro di lunghezza in più ne avrebbe migliorato le proporzioni. Le vetture più grandi erano riservate all'uso militare. Fra queste c'era la Nissan Six del 1937, che in realtà era la versione più economica della Graham Six con un motore da 3,7 litri del 1935. La Graham forniva gli stampi per la carrozzeria e l'assistenza tecnica.





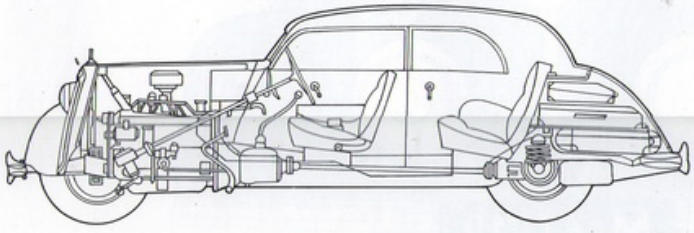


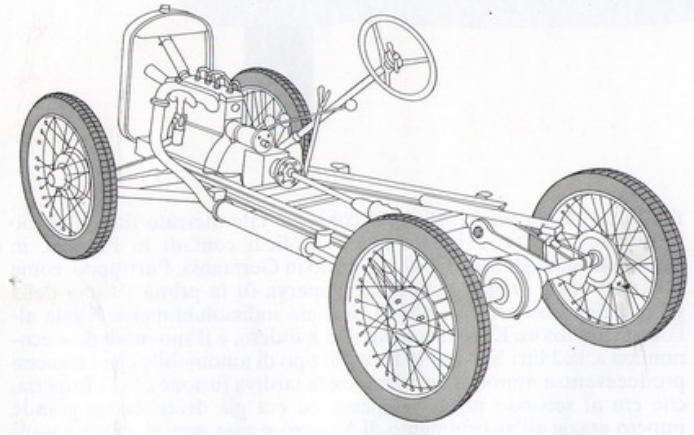
In Cecoslovacchia la Aero si era evoluta da vetturetta primitiva (*in basso*) a moderna due tempi a trazione anteriore (*al centro*). Il modello originario di Novotny era costruito su un telaio a pontone con sospensioni a quarto di ellisse, senza freni anteriori e senza differenziale. Incredibilmente, era dotata di avviamento a strappo, esterno alla carrozzeria. Il primo motore monocilindrico da 500 cc raffreddato ad acqua fu presto sostituito con un bicilindrico da 662 cc. Il tipo 30 del 1937, invece, aveva sospensioni anteriori e posteriori indipendenti e un motore bicilindrico da un litro che erogava 32 CV. Come molte vetture a trazione anteriore, le Aero avevano la leva del cambio al cruscotto. Dopo la guerra furono prodotte pochissime A 30, ma l'Aero Minor del 1946-52, anche se restava una bicilindrica a trazione anteriore parzialmente costruita negli stabilimenti della Aero, di fatto era una discendente della Jawa, con un mucchio di DKW fra i suoi antenati.

Quale delle due vetture di sopra è più conservatrice? Secondo logica uno dovrebbe capire che è la Mercedes-Benz 320 del 1938 (*sopra a destra*), il cui stile è quello che ha caratterizzato la maggior parte delle vetture della casa per una ventina d'anni dal 1934 in poi. Nella versione prebellica, la 320 aveva un motore di 2 oppure di 2,3 litri a sei cilindri a valvole laterali che sviluppava, rispettivamente, 40 o 50 CV. In realtà è difficile distinguere fra il tipo 200 del 1935 e il tipo 230 del periodo immediatamente precedente la seconda guerra mondiale, e a quei tempi gli acquirenti di vetture di classe media erano interessati più alla solidità di costruzione e all'affidabilità che allo stile. La Holden del 1948 (*sopra a sinistra*) appartiene a una generazione diversa, anche se quello che non si vede è in realtà meno moderno: la Holden aveva sospensioni posteriori semiellittiche, mentre la Mercedes-Benz era passata da molto tempo ai semiassi oscillanti. Bisognerebbe ricordarsi che la forma base della Holden del 1948 (si vedano anche le pagine 186-187) era ancora in circolazione nel 1956, con soltanto una griglia nuova per distinguere la FJ del 1953 dal modello originale. A quell'epoca il tema della Cadillac Sixty Special sembrava antidiluviano. Non che questo importasse molto in Australia, naturalmente. Appena usciti dai centri principali, le strade erano ancora pessime, per cui una buona altezza dal suolo e sospensioni morbide erano molto apprezzate. Inoltre molti australiani erano convinti che una meccanica semplice e un buon servizio di assistenza fossero più importanti che tenersi al passo con gli americani (comunque, se uno voleva lo stile americano di moda c'erano sempre le Ford assemblate in Australia).

Due generazioni di minivetture, l'una disprezzata, l'altra amatissima. Il roadster della Austin americana del 1932 (*sotto a sinistra*) fu un tentativo di vendere la beniamina dei britannici — la piccola Austin Seven (*pagina a fronte, sotto*) — agli americani che erano convinti di desiderarla. Agli americani infatti piacevano le vignette e le foto pubblicitarie dove si vedevano le stelline di Hollywood in posa accanto alla vetturetta, ma quell'acuto giornalista che sottolineò come la Austin costasse 41 centesimi alla libbra, cioè circa il doppio di una Ford A, colpì nel segno. Aveva un motore di 747 cc che poteva essere adattato alla guida a destra o a quella a sinistra, ruote a disco con il cerchione smontabile invece di quelle a raggi della versione britannica, e un frontale stile Chevrolet. Le vendite del primo anno arrivarono a sole 3633 unità. Nei suoi undici anni di vita la Austin americana (poi Bantam) fu sempre sull'orlo dell'amministrazione controllata: e spesso ci fu dentro.

La Fiat 500 del 1936 (*sotto a destra*) fu il logico rimpiazzo della Austin Seven. Era la miniatura di una vettura grande, con sospensioni anteriori indipendenti, freni idraulici, cambio a quattro marce. La maneggevolezza era ottima anche alla velocità massima di 85 km/h. Il consumo era incredibilmente basso e la decappottabile era l'esemplare più economico di questo stile che si trovasse sul mercato. In diciannove anni la Fiat ne produsse direttamente quasi mezzo milione, ma fu costruita su licenza anche in Francia e in Germania. Il suo progettista, Dante Giacosa, la mantenne saggiamente a due posti fino al 1948, quando sul modello 500 B fu montato un più potente motore a valvole in testa.





La Buick dell'Europa Centrale. In questo spaccato della Mercedes-Benz Six 230 del 1939 (*sopra*) si vedono le sospensioni posteriori indipendenti a semiassi oscillanti e molloni elicoidali e la collocazione arretrata del motore. Le prestazioni della vettura non erano eccezionali, nonostante l'overdrive, perché pesava 1430 kg e disponeva di soli 55 CV, ma, come la Buick, era costruita solidamente, era sostenuta da una buona rete di vendita e disponeva di un'ampia varietà di modelli, da un roadster a una limousine. Questo è il cabriolet B a due porte, quattro posti, quattro luci. Il cabriolet A (a due posti) era ovviamente più elegante, destinato a diventare un ambito pezzo da collezione negli anni Settanta.

Lo châssis della Austin Seven (*sotto*) fu la base di quasi tutte le minivetture degli anni Venti — e anche dei primi anni Trenta — comprese le copie, quelle costruite su licenza o altro provenienti da Butler (Pennsylvania), Parigi, Eisenach, Tokyo. Quello raffigurato è un modello del 1929, ma la semplice forma ad A rimase invariata fino alla fine, dieci anni dopo. Lo stesso vale per le rozze sospensioni, ereditate dalla Peugeot Quadrilette del 1919 (una singola balestra trasversale anteriore e due a quarto di ellisse posteriormente). Il motore a quattro cilindri a valvole laterali da 747 cc fu progressivamente potenziato da 10 a 16 CV, ma la vettura si appesantì troppo (da 365 kg nel 1923 a 660 nel 1937). Il cambio a quattro marce adottato nel 1932 non aiutò molto, perché la marcia in più fu inserita in basso, con un rapporto assurdo (23,3: 1) che ne faceva un'« underdrive ». Nel 1929, ovviamente, i freni anteriori non erano collegati a quelli posteriori, il che vuol dire che per fare una frenata brusca bisognava contemporaneamente schiacciare il pedale e tirare la leva.

cattivo stato delle strade e una buona tradizione tecnologica portarono ad alcuni risultati interessanti: le Tatra di grossa cilindrata avevano il motore posteriore raffreddato ad aria; l'Aero, la Z e la Jawa erano a trazione anteriore e non c'era più una vettura che avesse ancora gli assali rigidi.

I cecoslovacchi erano degli isolazionisti che aspiravano all'esportazione, mentre il Giappone rimase un mercato chiuso. Nel 1939 alcune Datsun erano giunte nei paesi confinanti dell'Estremo Oriente, e nel 1934 c'era perfino stato un tentativo di esportare un contingente di vetture in Australia: tentativo fallito perché le automobili giapponesi furono trattate con lo stesso disprezzo degli aeroplani giapponesi. E non a torto, in questo caso, perché l'industria automobilistica non produceva nulla di paragonabile all'aeroplano Zero.

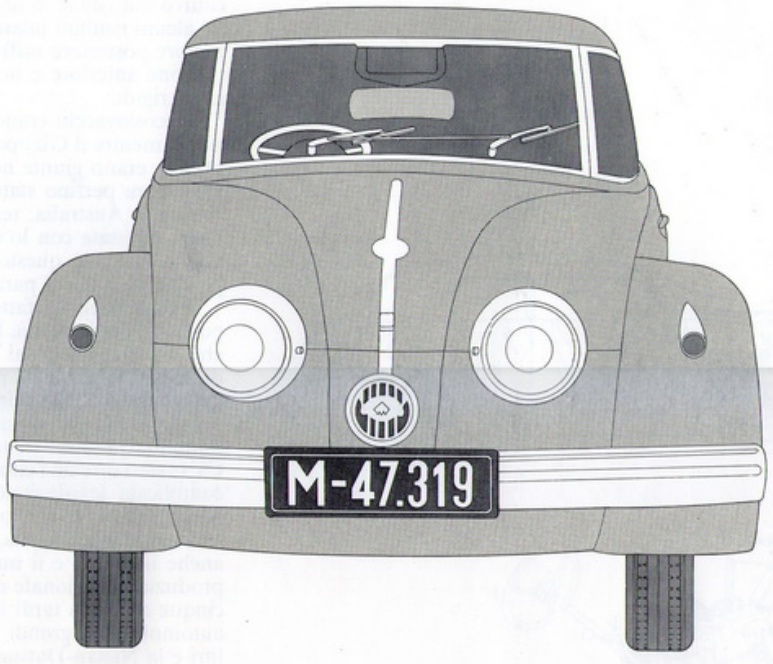
Il Giappone, di fatto, produceva nelle condizioni più sfavorevoli possibili. Per la verità, le sue schiaccianti tasse di importazione furono abilmente aggirate dai Tre Grandi degli Stati Uniti e dai loro impianti di assemblaggio a tal punto che nel 1938 il governo dovette proibire queste attività. Ma non c'era rimedio contro il severo sistema fiscale, peggiore di quello britannico o italiano. È vero che i cyclecar pagavano soltanto 55 dollari all'anno, ma la tassa annuale per un modello da 20 CV (vale a dire una cilindrata di 3 litri) era di 312,50 dollari. Inoltre una complicata legislazione stabiliva fino nei minimi dettagli che cosa costituisse un « veicolo autorizzato ». Queste leggi non specificavano solamente la cilindrata, la lunghezza, la larghezza e il carico utile, ma anche il prezzo e il numero delle marce! Fino al 1933, i modelli di produzione nazionale non potevano superare i 750 cc, e ancora venticinque anni più tardi il limite massimo consentito era di 1500 cc. Le automobili più grandi — nel 1937 la Toyota aveva un motore da 3,2 litri e la Nissan-Datsun (una vettura simile alla Graham) era una sei cilindri di 3,7 litri — erano destinate principalmente ai servizi governativi. Di fatto per il giapponese medio vetture come la Chiyoda e la Sumida erano disponibili quanto la ZIS negli Stati Uniti.

I limiti imposti alle dimensioni generarono le utilitarie. La Datsun della metà degli anni Trenta, con un motore a quattro cilindri da 722 cc simile a quello della Austin, era lunga soltanto 312 cm e larga 116, sensibilmente meno persino della Fiat 500, anche se leggermente più grande della prima Seven (del 1922) di Herbert Austin. Queste dimensioni ridotte erano necessarie perché in Giappone le strade erano strette, e le vie delle città lo erano ancora di più. Qui c'era bisogno di una versione motorizzata del risciò, cioè di un veicolo scoperto a tre ruote con le due posteriori motrici. In seguito la Daihatsu adattò una carrozzeria berlina su uno châssis a carrello triciclo, ma questo veicolo caratteristicamente giapponese fu quasi invariabilmente di tipo commerciale, e sopravvisse fino al 1972.

Gli obiettivi principali del governo erano la produzione di autocarri per le forze armate e l'eliminazione dell'ingerenza americana. Esso si rendeva ben conto che meno di 2800 delle 35.000 vetture immatricolate nel 1934 erano di origine interamente nazionale. Pian piano la General Motors e la Ford furono cacciate, ma, nonostante che nel 1937 il potenziale produttivo della Nissan-Datsun fosse di 15.000 automobili, le autorità non avevano alcuna intenzione di permettere che la produzione raggiungesse quel livello. Volevano autocarri, e li ebbero. La produzione della Toyota fra il 1936 e il 1942 è rivelatrice: 20.000 veicoli commerciali, ma solo 1404 berline e phaeton su châssis Chevrolet. I controlli sulla produzione e la vendita vennero intensificati nel 1936, e a partire dal 1940 venne controllata anche la distribuzione. E dal momento che non era in grado di soddisfare la domanda del mercato nazionale, il Giappone non aveva molte probabilità di imporsi sul mercato estero. In ogni caso, nessuno voleva un'utilitaria con una meccanica del 1929, con uno styling del 1933 e un rapporto di 6,5:1.

Il terzo grande pilastro dell'isolazionismo sarebbe stato costituito, e sembra un'ironia, dagli Stati Uniti, pur se ciò non si avvertiva nemmeno nel 1939, quando veniva ancora inviata all'estero una enorme quantità di automobili. Anche il 1940 fu un anno abbastanza buono

« Tutto dietro ». La cecoslovacca Tatra 77 del 1935 era lunga 540 cm e, benché l'ingegnoso parabrezza avvolgente desse un'eccellente visibilità anteriore, favorita da un cofano molto ridotto, la coda arrotondata riduceva praticamente a zero la visibilità posteriore. Lo spaccato mostra come il cofano (*a*) fosse utilizzato per coprire le ruote di scorta (di solito erano due) e il serbatoio della lubrificazione centralizzata dello châssis, ma sopra il serbatoio della benzina, dietro i sedili posteriori, c'era spazio a sufficienza per i bagagli (*b*). Le prime 77 avevano il volante centrale ma nei modelli in produzione erano disponibili sia la guida a sinistra sia la guida a destra (obbligatoria in Cecoslovacchia fino al 1938). Dietro i sedili anteriori si vede il tubo del longherone centrale (*c*), che posteriormente si biforcava per sostenere il motore. Le sospensioni anteriori erano del tipo a balestra trasversale, quelle posteriori a cantilever (*d*) e semiassi oscillanti. Il motore, un 8 V raffreddato ad aria che sviluppava 60 CV, azionava il ponte posteriore mediante un cambio a quattro marce sincronizzate e una frizione monodisco. Si noti la predisposizione per l'avviamento manuale (*e*), che poteva dar luogo alla comica anche se occasionale vista di un imbarazzato chauffeur che girava la manovella « dalla parte sbagliata ». Tutto il gruppo motore poteva essere staccato per la manutenzione.



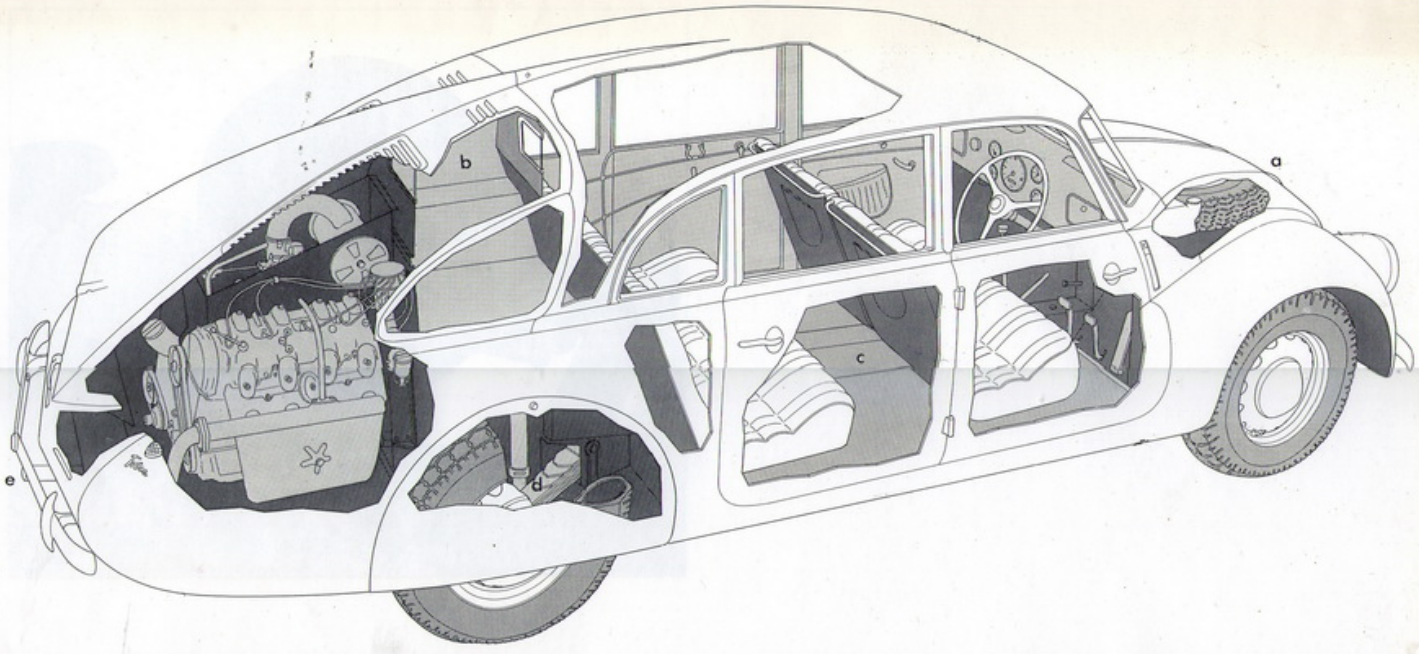
per l'esportazione. La Buick, un'automobile relativamente cara, avrebbe risentito degli eventi del settembre 1939 più della Chevrolet e della Ford; ma al momento le spedizioni all'estero ammontavano ancora a ben 9872 unità.

Purtroppo, la guerra tolse agli Stati Uniti molti dei suoi mercati abituali. La perdita dei belligeranti europei non era un gran disastro, ma l'espansionismo nazista aveva devastato molti Stati « neutrali » con un buon mercato e isolato gli altri. Persino le vendite in Australia erano calate molto prima di Pearl Harbor: quelle della Ford, per esempio, che prima della guerra avevano raggiunto una punta massima di 14.584 unità, erano scese a sole 3479 nel 1941. Non restava di fatto che il Sudamerica, le cui esigenze non differivano molto da quelle nazionali, a parte la necessità di minori fronzoli e sospensioni più robuste. Quindi i modelli di Detroit del 1941-42 erano progettati decisamente per gli americani, un presagio di quanto sarebbe avvenuto nel 1946. Si andava inoltre affermando una tendenza al controllo dei limiti di velocità. Si cominciò allora a progettare vetture che sarebbero state sicure a non più di 110/115 km/h, e ai già noti inconvenienti (dal punto di vista europeo, naturalmente) bisognava aggiungere la carenza dei freni. Vedremo in seguito gli sviluppi del dopoguerra.

In paesi più piccoli, il concetto di un'automobile « nazionale » non fu così diffuso come ci si poteva aspettare. Negli anni Trenta non ci furono drammatici problemi di bilancia dei pagamenti, e quindi era più conveniente importare le auto che creare ex-novo un'industria. O puntellarne una in rovina come avvenne nel classico caso del Belgio, se è per questo. Non ci fu mai una tipica automobile belga (dal punto di vista dei sudditi di re Alberto, s'intende).

Il Belgio era un paese ricco di minerali e di un notevole patrimonio tecnologico, sostenuto da una delle più ricche e sfruttate colonie africane, il Congo. Ma agli albori dell'industria automobilistica i costruttori belgi furono abbagliati dalla vicinanza del mercato britannico, piuttosto snob, dove la Métallurgique e la Minerva si erano ben inserite fin dal 1914. La prima in effetti conservò tale mercato fino all'inizio degli anni Trenta, e inoltre aveva proficui contatti in Francia, in Scandinavia, negli Stati Uniti, e perfino in Germania. Purtroppo, come abbiamo visto, la specialità della Minerva fu la prima vittima della grande depressione, dato che la casa era indissolubilmente legata all'obsoleto motore Knight con valvole a fodero, e il suo modello « economico », la 2 litri M 4 del 1934, era il tipo di automobile che i francesi producevano a minor costo. Neppure la tardiva fusione con la Imperia, che era al secondo posto nel paese ed era già divenuta un grande impero grazie all'assorbimento di numerose case minori, giovò a molto, poiché anche le Imperia, sebbene più modeste delle Minerva, erano in concorrenza con le vetture della classe da 9 a 11 CV. La fabbrica di armi FN di Liegi provò, in effetti, a produrre qualcosa di più adatto al compratore medio, ma gettò la spugna quando un allentamento delle tasse d'importazione aggiunse la concorrenza della Renault e della Citroën a quella degli americani. Nel 1935 cessò la produzione automobilistica negli stabilimenti di Herstal. Nel 1940, quando i tedeschi invasero il paese, le sole automobili belghe sul mercato erano le versioni locali della tedesca Adler a trazione anteriore costruite dalla Imperia.

I tentativi degli austriaci furono più ostinati. Nel 1919, avendo perso tre delle loro maggiori fabbriche, che erano cecoslovacche, rimasero con le sole Austro-Daimler sportive di Ferdinand Porsche, la Püch (cui interessavano maggiormente le moto, alle quali rinunciò nel 1925), la fabbrica di armi Steyr, e la Gräf und Stift di Vienna, i cui prodotti erano simili a quelli della Rolls-Royce sia per qualità sia per prezzo. Di queste, solo la Steyr era abbastanza popolare, e fece il bello e il cattivo tempo dalla fine degli anni Venti fino all'*Anschluss* del 1938. A quella data si fuse con la Austro-Daimler e la Püch. Grazie alla produzione bellica e di autocarri, per un certo periodo la nuova azienda rimase commercialmente vitale con vendite che si aggiravano su una media di 4000 unità all'anno, con modeste esportazioni, paragonabili a quelle

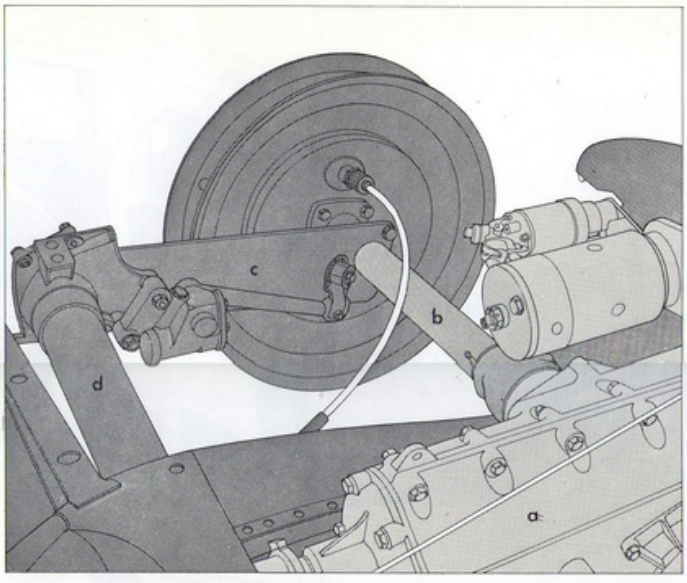


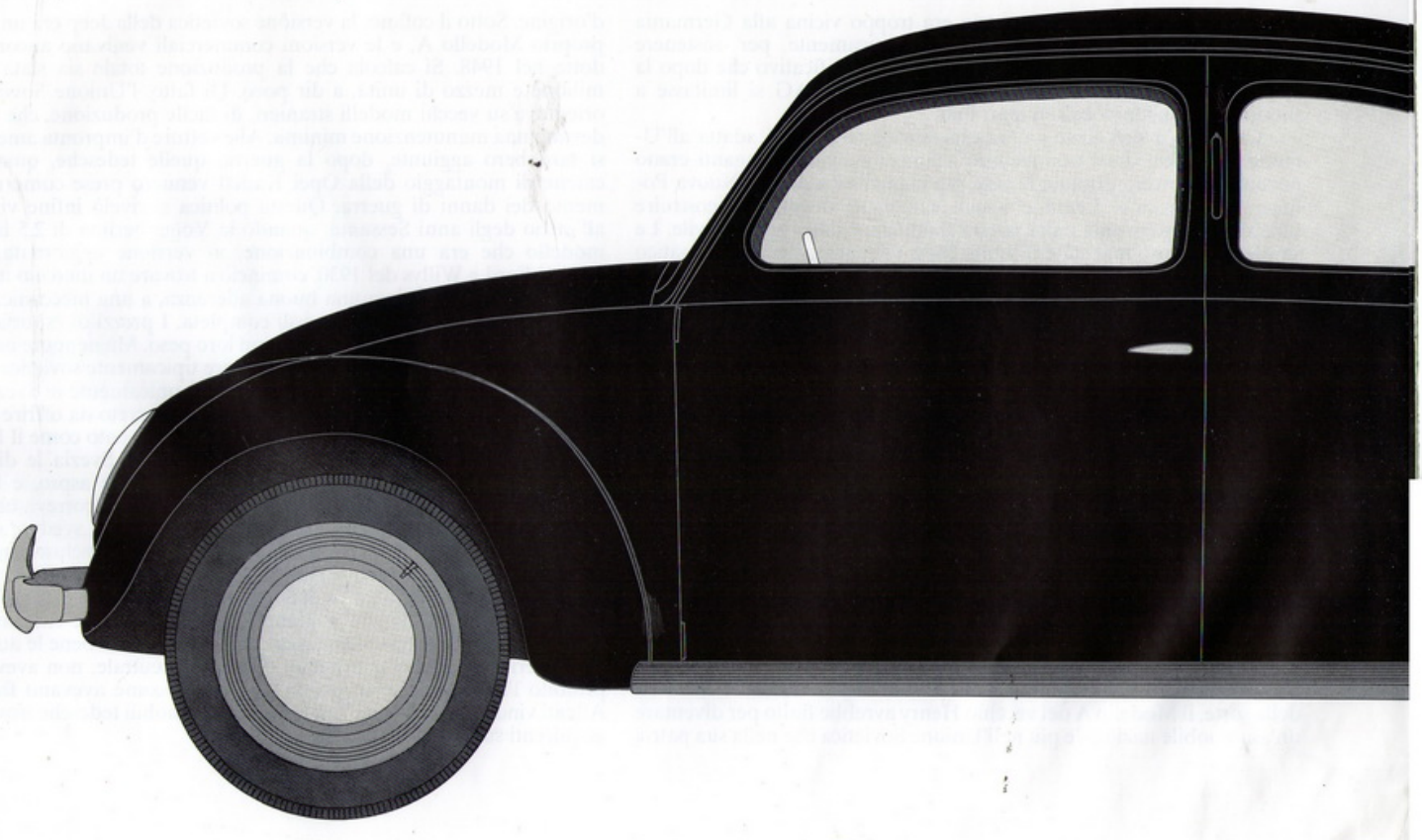
della Cecoslovacchia. Ma l'Austria era troppo vicina alla Germania linguisticamente, economicamente e tecnicamente per sostenere un'industria automobilistica nazionale, ed è significativo che dopo la seconda guerra mondiale la Steyr-Daimler-Püch AG si limitasse a produrre variazioni locali su temi Fiat.

« Ciascuno a suo gusto » è un'espressione che mal si adatta all'Unione Sovietica, dove non c'erano azionisti e i clienti paganti erano pochissimi persino durante la fase più capitalistica della « Nuova Politica Economica ». Lenin e i suoi successori dovettero ricostruire un'economia devastata dalla guerra mondiale e dalla guerra civile. Le strade non erano mai state il punto forte del paese, e nel drammatico inverno del 1919-20 molti ponti furono tagliati per farne legna da ardere. In ogni caso, la Russia zarista, nonostante tutte le Delaunay-Belleville di Nicola II e gli accordi commerciali con marche come la NAG tedesca, la Fiat italiana, la Vauxhall britannica, non aveva mai avuto molte automobili. Nel 1912 ce n'erano solo 6000, di cui forse un terzo si trovava a Pietroburgo (Leningrado).

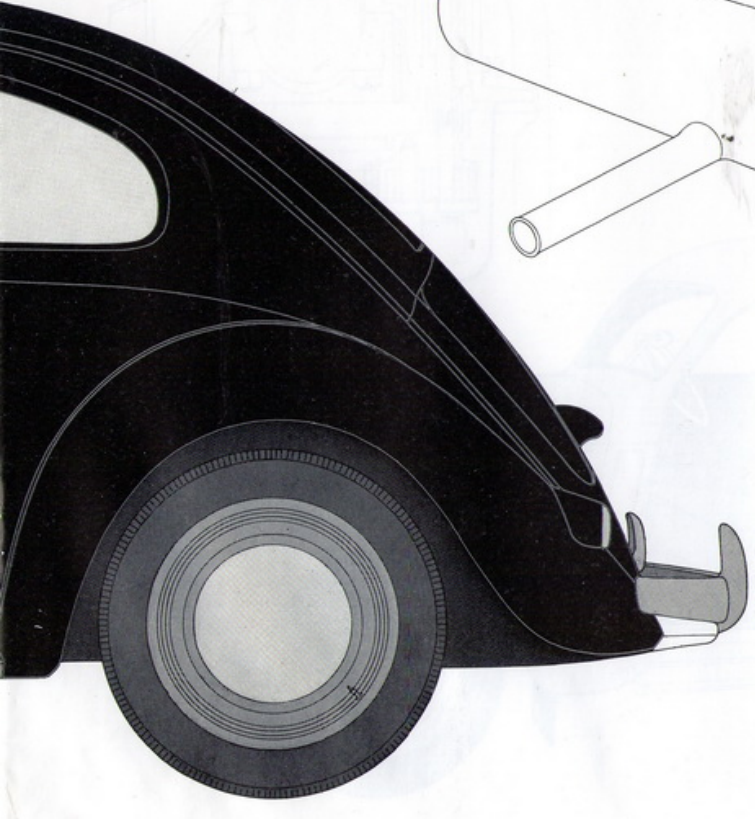
Le automobili quindi erano un elemento trascurabile nell'ordine generale delle cose. Le importazioni erano molto limitate, e consistevano soprattutto in grandi Packard e Lincoln in dotazione alle persone importanti. La produzione vera e propria cominciò soltanto nel 1932, con la costruzione del gigantesco stabilimento di Gorkij (GAZ). Il principale prodotto di Gorkij era la Ford modello A nella versione del 1930. Stranamente, nonostante l'asprezza del clima, all'inizio furono costruite soltanto vetture scoperte tipo torpedo. La GAZ-A e i suoi più sofisticati discendenti — simili alle Ford V8 del 1934 ma con motori a 4 e 6 cilindri — rappresentavano l'unico mezzo di trasporto personale cui i cittadini potessero aspirare. La ZIS del 1936 su châssis Buick era solamente una marca di prestigio, prodotta in quantità così ridotta che il costo unitario era, a quanto si diceva, di 75.000 dollari. Per ironia della sorte, il Modello A del vecchio Henry avrebbe finito per diventare un'automobile nazionale più nell'Unione Sovietica che nella sua patria d'origine. Sotto il cofano, la versione sovietica della Jeep era un vero e proprio Modello A, e le versioni commerciali venivano ancora prodotte nel 1948. Si calcola che la produzione totale sia stata di un milione e mezzo di unità, a dir poco. Di fatto, l'Unione Sovietica si orientava su vecchi modelli stranieri, di facile produzione, che richiedevano una manutenzione minima. Alle vetture d'impronta americana si sarebbero aggiunte, dopo la guerra, quelle tedesche, quando le catene di montaggio della Opel Kadett vennero prese come risarcimento dei danni di guerra. Questa politica si rivelò infine vincente all'inizio degli anni Sessanta, quando la Volga berlina di 2,5 litri, un modello che era una combinazione, in versione aggiornata, degli schemi Ford e Willys del 1930, cominciò a trovare un mercato in paesi meno sviluppati grazie a una buona aderenza, a una meccanica semplice e a una dotazione di utensili completa. I prezzi di esportazione, prezzi politici naturalmente, ebbero un loro peso. Ma neppure nel 1950 esisteva una vettura che si potesse definire tipicamente sovietica.

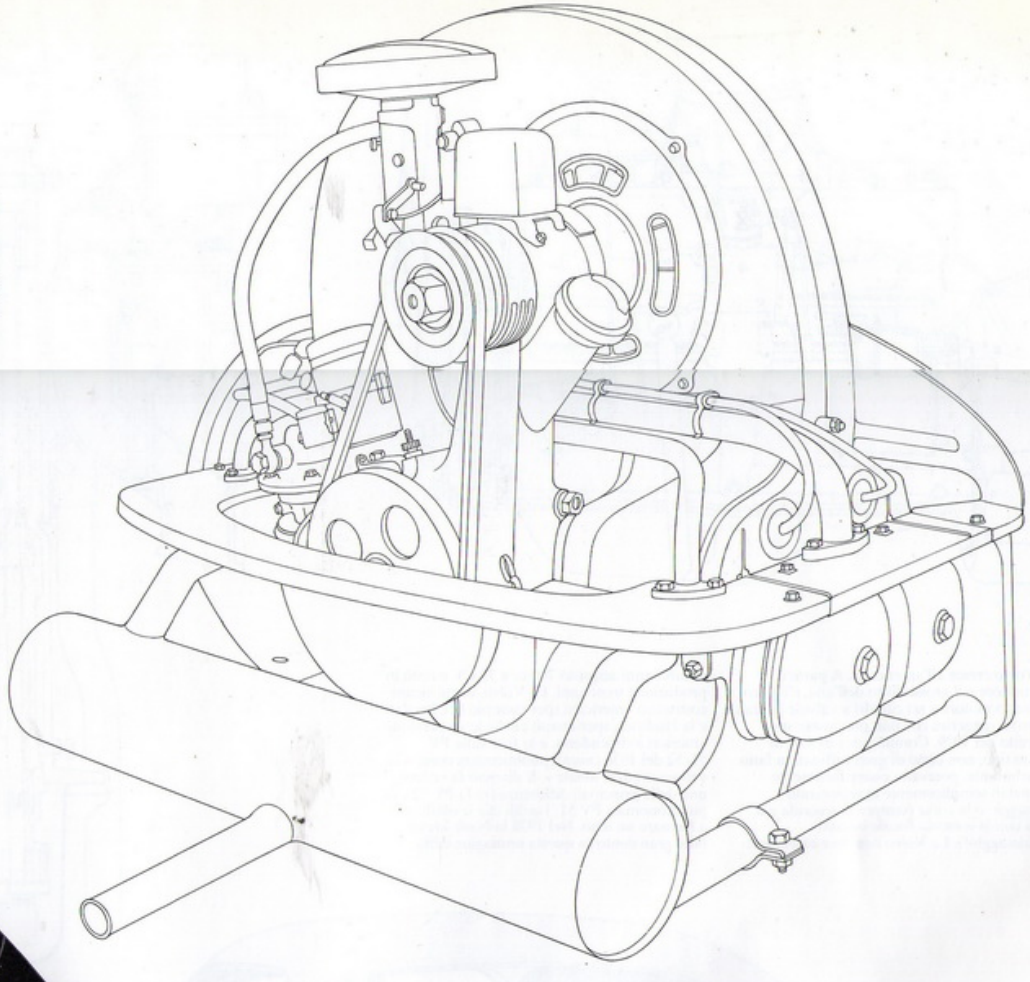
L'automobile « nazionale » era una realtà unicamente in Svezia e in Australia, e solo la prima aveva qualcosa di concreto da offrire prima del 1948. La Svezia era un paese altamente sviluppato come il Belgio, ma geograficamente le diversità erano molte. In Svezia le distanze erano lunghe, il clima invernale era estremamente aspro, e la rete ferroviaria era ostacolata dalla natura del terreno. Occorreva una vettura molto versatile, anche se inizialmente l'industria svedese si concentrò sugli autocarri. La Tidaholm si dedicò quasi esclusivamente a questa produzione, mentre le due maggiori case dei tempi pionieristici, la Scania di Malmö e la Vanis di Södertälje, celebrarono la loro fusione nel 1912, assottigliando pian piano la produzione, che si spense del tutto nel 1924. Per il momento agli svedesi andavano bene le automobili americane, anche se il paese, in quanto neutrale, non aveva mai proibito l'importazione di prodotti tedeschi, come avevano fatto gli Alleati vincitori negli anni Venti. Molte automobili tedesche trovarono acquirenti sul mercato svedese.


c
b
d
a

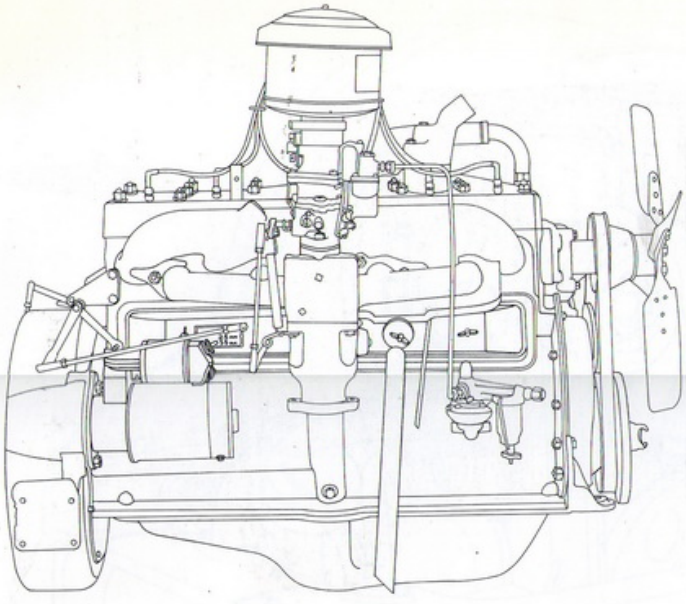


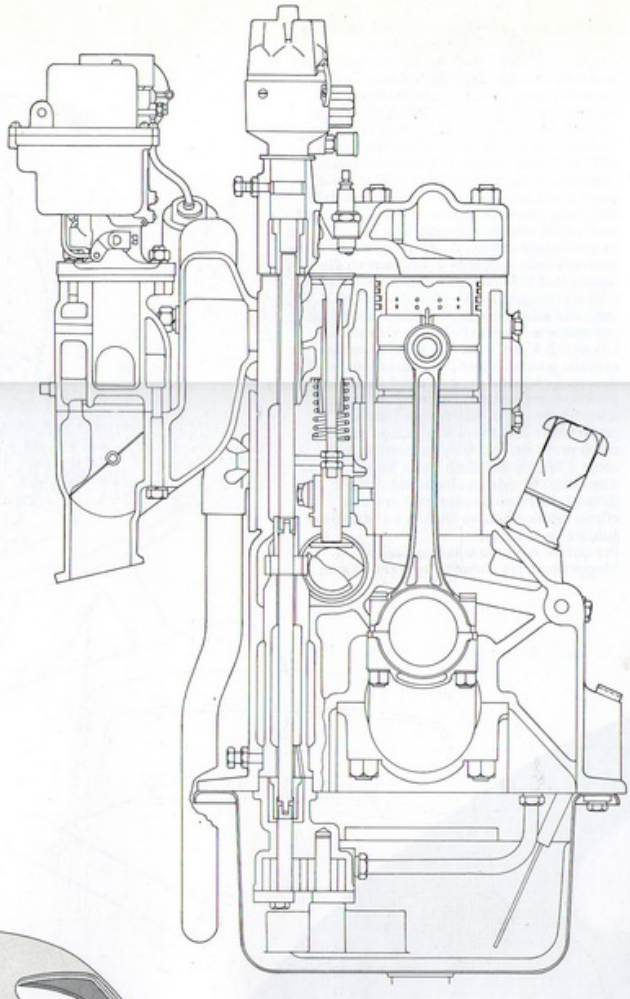
Alla fine degli anni Quaranta c'erano soltanto 168.262 esemplari civili postbellici in circolazione, il che vuol dire che ne sarebbero stati costruiti ancora più di diciotto milioni, ma soltanto un marziano non avrebbe riconosciuto il Maggiolino della Volkswagen, sia pure nella forma originale del 1938-39. Vista di lato, la sola ovvia differenza da una VW degli anni Settanta è la mancanza delle cromature e dei paraurti ad assorbimento di energia, ma appena seduto al volante, uno la differenza l'avrebbe sentita subito: 30 km/h di meno nella velocità massima, una proporzionale carenza di accelerazione, la necessità della doppietta a ogni cambio di marcia (nel 1939 non c'erano sincronizzatori), e freni meccanici a cavo piuttosto insicuri. C'è però una bassa resistenza al vento, sufficiente per assicurare in *Autobahn* una velocità di crociera di 95 km/h su una vettura che non avrebbe potuto andare più forte se non in discesa. Ferdinand Porsche trovò anche il perfetto compromesso fra un cofano lungo (che ruba spazio in una vettura a motore posteriore) e l'effetto di « cabina sul motore » che si prova sui veicoli da trasporto leggeri come il Transporter della stessa Volkswagen o il moderno Chevyvan americano. Sedere davanti alle ruote anteriori può avere un effetto disorientante su chi non è abituato a guidare un autocarro.
Per quanto riguarda la meccanica, il Maggiolino è più complicato, anche se a un primo sguardo il suo motore (*in alto a destra*) dà l'impressione di un livello di accessibilità più alto di quanto sia. In questo caso mancano il carburatore, lo spinterogeno e la dinamo, tutti di facile accesso spostando le parti mobili. Il basamento è in piena vista, ma i quattro cilindri contrapposti sono ben protetti, e le valvole possono essere raggiunte soltanto dal di sotto. Un altro elemento difficile da maneggiare è il motorino d'avviamento, montato di fianco al cambio, per cui è più comodo staccare tutto il gruppo e sostituirlo con uno di ricambio. Un altro dispositivo non ancora presente è il convogliatore d'aria, che ha lo scopo di favorire il raffreddamento, oltre a quello di far giungere un flusso di aria calda all'interno della vettura, durante la stagione fredda. Più in alto della grossa ventola (una spia sul cruscotto avverte se la cinghia è rotta) c'è il filtro dell'olio, che sembra una torre.



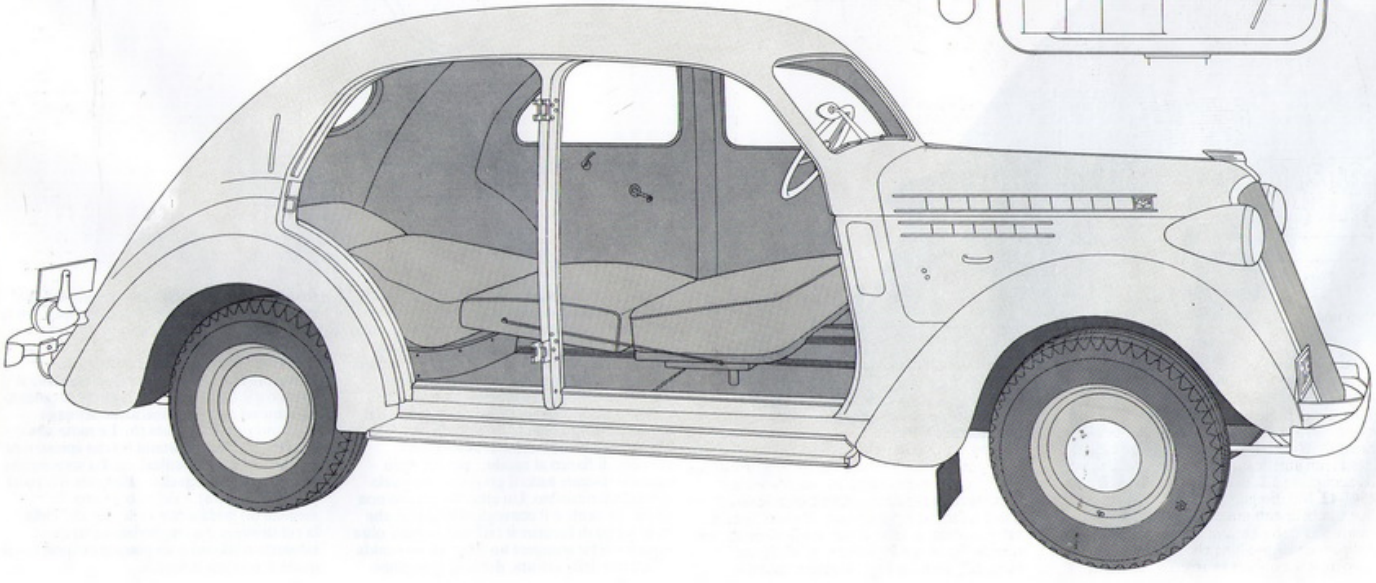


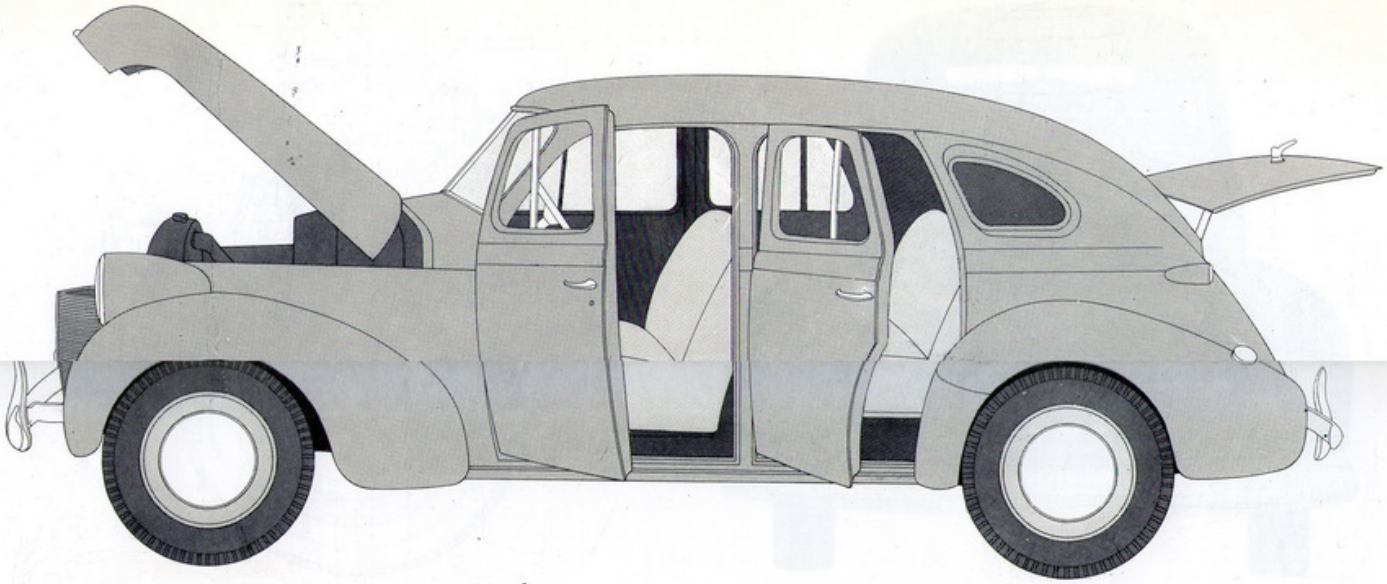
(*A sinistra*) Un particolare della parte posteriore mostra la scatola che racchiude il cambio e il differenziale (*a*), da cui la potenza è trasmessa alle ruote mediante semiassi oscillanti protetti da tubi (*b*). Le ruote sono montate su bracci portanti (*c*) che consentono un certo grado di oscillazione. La sospensione, visibile a sinistra (quella raffigurata è la ruota posteriore destra), è del tipo a barra di torsione (*d*) saldamente collegata allo châssis, la cui struttura è a longherone centrale bifofcato e saldato a un pianale di lamiera sul quale è montata la scocca.

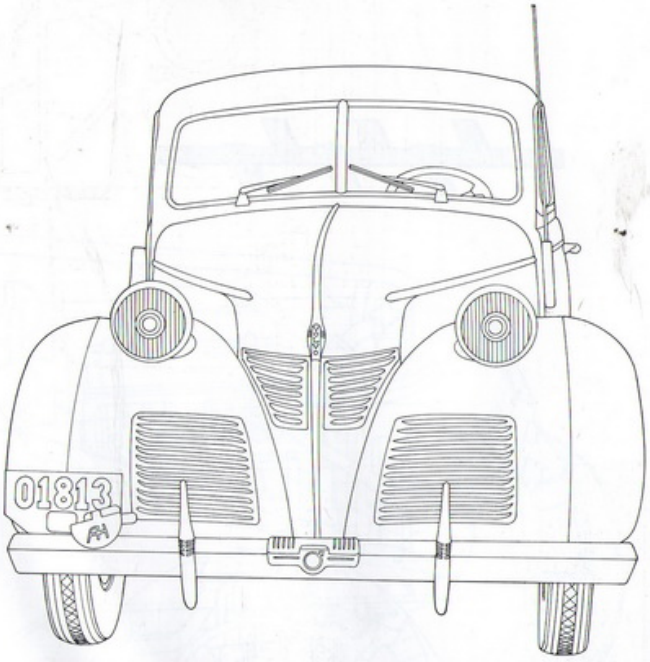




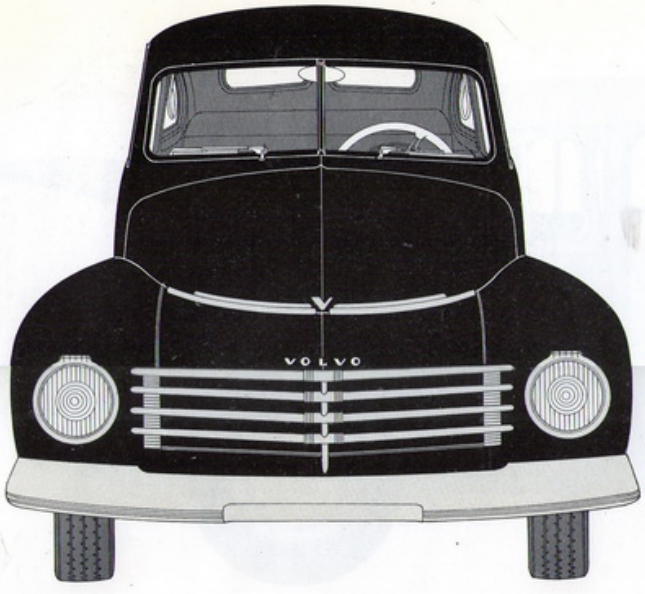
La Volvo cresce all'americana. A parte il carburatore e il grosso filtro dell'aria, c'è poco in questo motore a sei cilindri a valvole laterali (*sopra*) a suggerire che non può essere stato costruito nel 1929. Comunque, i motori di questo tipo, non certo di gusti raffinati in fatto di carburante, potevano essere facilmente potenziati semplicemente maggiorando l'alesaggio o la corsa (sempre la seconda nei paesi con la formula fiscale basata sull'alesaggio!). La Volvo non fece eccezione: in dieci anni acquistò 700 cc e 35 CV e restò in produzione trent'anni. La Volvo, come alcuni costruttori americani (per esempio la Chrysler e la Hudson), sperimentò anche le sospensioni anteriori indipendenti, e lo fece sulla PV 51/52 del 1936 (*sotto*), pubblicizzata come « la vettura svedese ideale ». Il disegno fa vedere una delle principali differenze fra la PV 52 e la più economica PV 51: i sedili che si ribaltano a formare un letto. Nel 1938 la Nash aveva fatto gran conto su questa immagine della

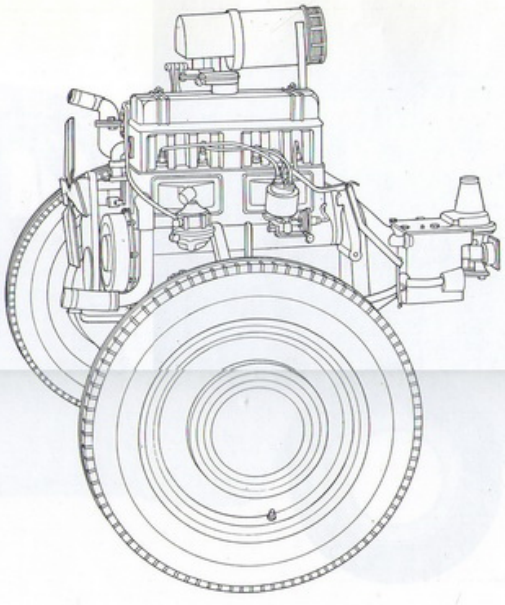




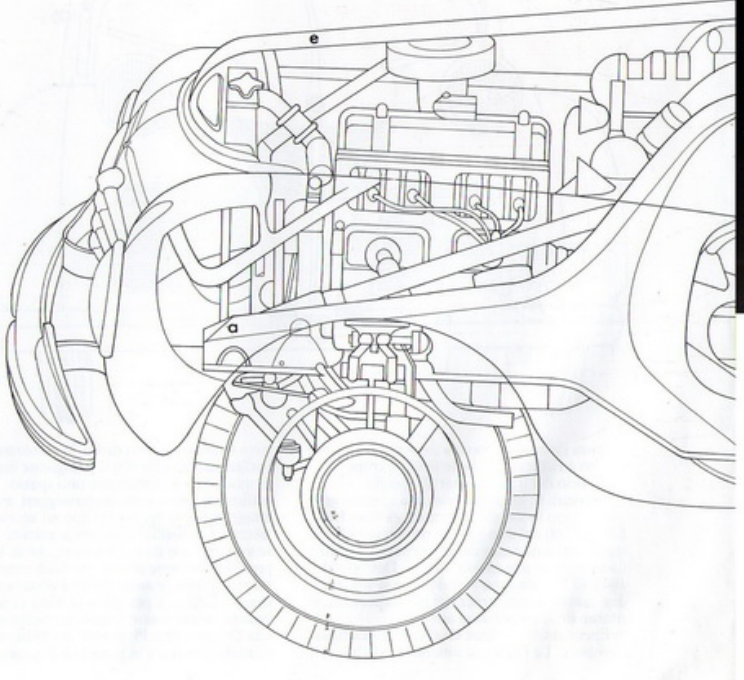


« stanza da letto su ruote » (in seguito avrebbe fornito a richiesta anche le tendine come accessorio dei finestrini per gli sposini squattrinati in luna di miele), ma almeno in questo caso la Svezia ha battuto gli Stati Uniti. Sulla PV 60 del dopoguerra ritroviamo gli stessi temi americani un po' sorpassati, tanto da somigliare alla nuova linea di Detroit del 1941-42. Nel disegno (*in alto*) non si vedono i due cambiamenti meccanici più importanti: il ritorno delle sospensioni anteriori indipendenti a mollone elicoidale e il cambio al volante. Le influenze americane visibili sono il cofano a coccodrillo, la carrozzeria berlina stile Dodge con il padiglione inclinato in modo tale da consentire uno spazio sufficiente per la testa dei passeggeri, e un ampio baule integrato del tipo ad accesso esterno. I predellini sono praticamente scomparsi: non così i proiettori, che la Volvo preferì mantenere esterni per facilitarne la manutenzione (e anche perché costavano meno a farli, se è per questo). Vista di lato, la vettura poteva essere scambiata facilmente per una Dodge o una Plymouth del 1940, ma il frontale (*sotto*) era in puro stile Pontiac.

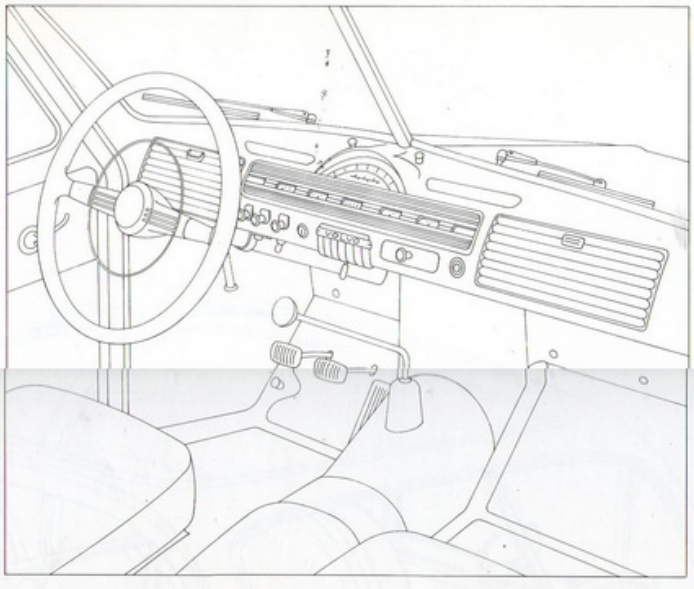


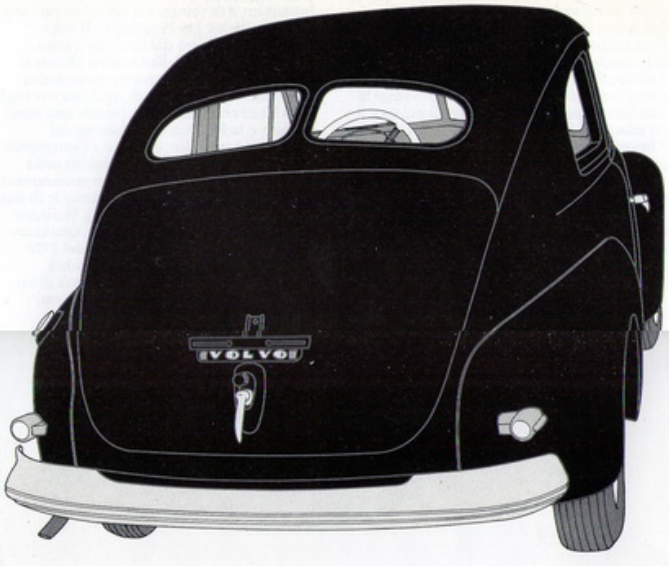


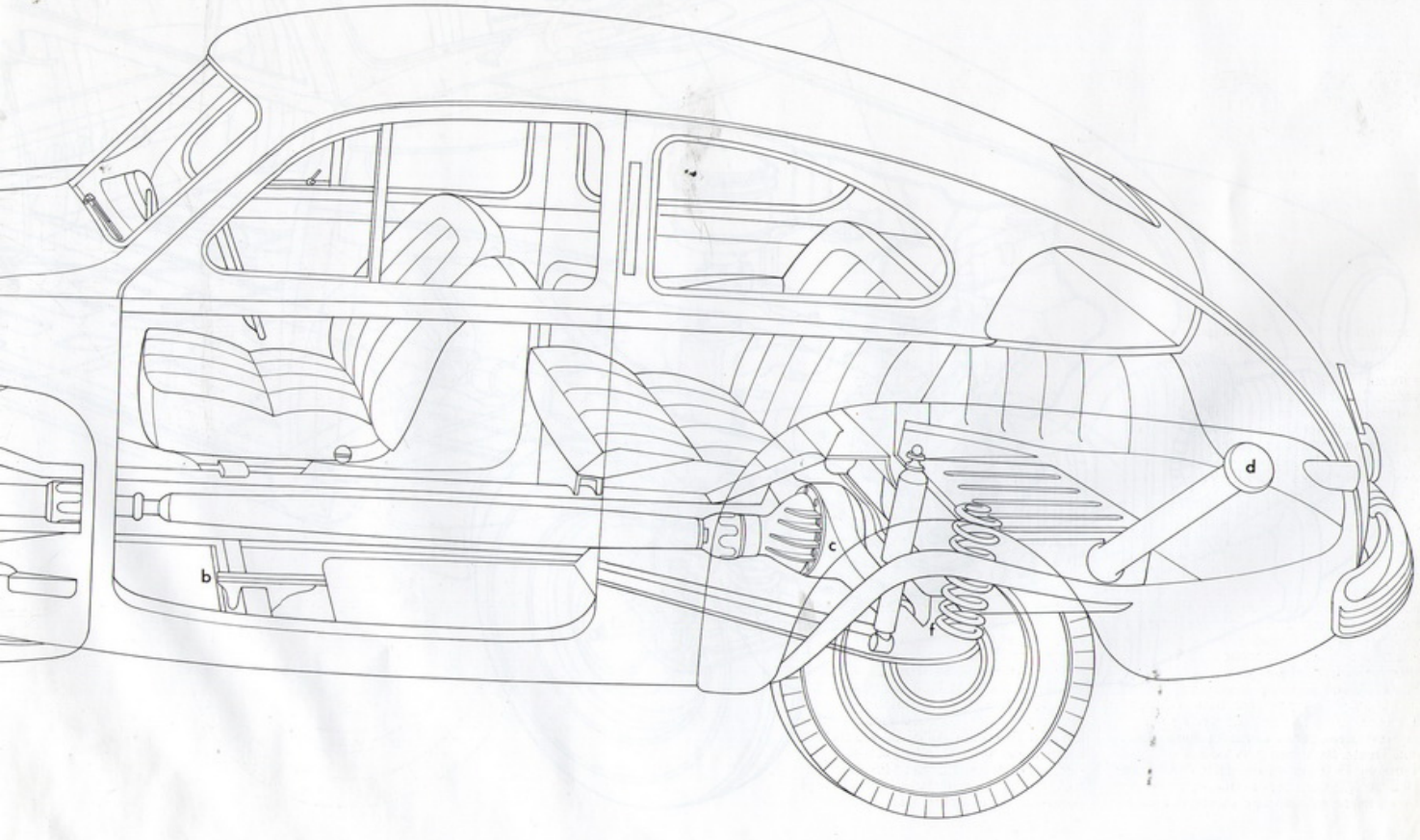
VOLVO 444



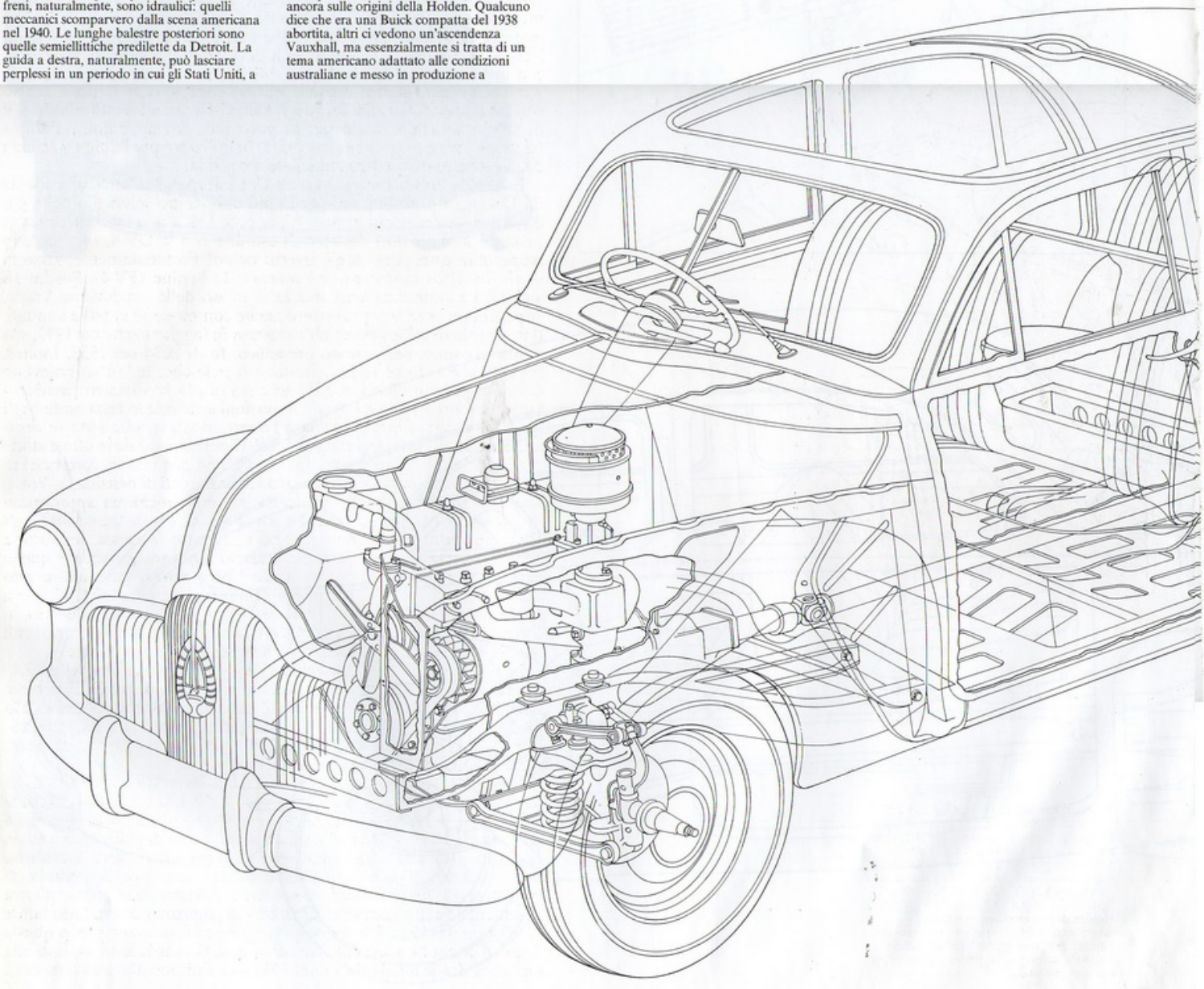
Nonostante quello che possono pensare i dirigenti — e i clienti — della Saab, alla fine degli anni Quaranta la Volvo PV 444 era praticamente diventata l'automobile nazionale svedese. Era certamente il solo modello svedese che ci fosse una probabilità di incontrare all'estero, benché le esportazioni fossero limitate e non arrivassero più lontano dei Paesi Bassi. La forma era americana: i parafanghi anteriori scatolati (*in alto a sinistra*) rispecchiano la Ford del 1942, e il baule posteriore integrato nella carrozzeria (*pagina a fronte, a destra*) era chiaramente ispirato ai modelli a due porte della General Motors del 1941. Anche più decisamente stile Detroit è la plancia (*pagina a fronte, a sinistra*), in particolare le finiture di plastica e il tachimetro arcuato, copiato in seguito dalla britannica Rootes per le sue Humber Hawk e Sunbeam-Talbot 90. Anche l'uso di un cambio a tre marce invece che a quattro riflette le concezioni americane, e sulle prime PV 444 c'erano dei componenti costruiti negli Stati Uniti, per esempio i carburatori Carter, la bobina Autolite, i freni idraulici Wagner. La Volvo scelse però il cambio a cloche stile anni Trenta. Basandosi sulla tedesca Hanomag 1300, i progettisti della Volvo, come quelli della Holden in Australia, optarono per la costruzione monoscocca: un atto di fede, visto il modesto potenziale produttivo degli anni Quaranta. Fede giustificata, però: il centomillesimo esemplare lasciò Göteborg nel gennaio 1955, e anche allora il modello aveva davanti altri dieci anni di vita. Il frontale subì dei cambiamenti, e lo stesso accadde al motore: la cilindrata passò da 1,4 a 1,8 litri e la potenza da 40 a 80 CV, il che volle dire una velocità di 145 km/h invece dei 117 della versione originale. La struttura, naturalmente, restò la stessa. Il gruppo motore e le sospensioni anteriori (*in alto a destra*) erano montati sulla forcella anteriore della struttura di base (*a*), alla quale era integrato il pianale (*b*). Il baricentro era tenuto basso grazie al ponte posteriore ipoide (*c*). La linea non era aerodinamica soltanto superficialmente, con il bocchettone del carburante incassato (*d*) nel pannello posteriore, mentre il cofano, come nella contemporanea sei cilindri PV 60, era del tipo a coccodrillo (*e*). Le sospensioni ad assali rigidi e molloni elicoidali (*f*) ricordavano la soluzione adottata dalla Buick fin dal 1938, ma quelle della Volvo si comportavano meglio. L'accelerazione era buona: da 0 a 80 km/h in 18 secondi. All'inizio non era molto competitiva: nel 1947 in Svezia costava tre sterline più di una Hillman Minx importata dalla Gran Bretagna, ma era più veloce, più potente e meglio molleggiata.

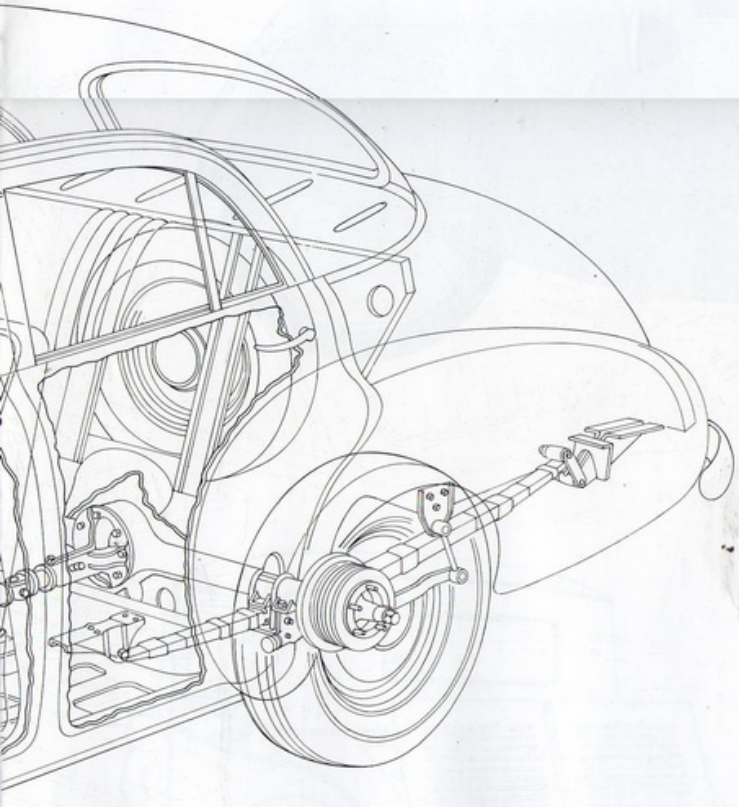



VOLVO


b
c
d
f

A prima vista sembra una « compatta » americana con dodici anni di anticipo. Questa impressione va ben oltre lo stile 1946-48 (proiettori integrati, griglia in tre pezzi, grossi paraurti con rostri, parabrezza a V e una carrozzeria berlina chiaramente ispirata alla Cadillac Sixty Special del 1938). All'interno le somiglianze continuano: davanti troviamo le classiche sospensioni a mollone elicoidale e il sei cilindri in linea ad aste e bilancieri di tipo Chevrolet, completo di carburatore invertito e grosso filtro dell'aria. La leva del cambio è al volante, e l'albero di trasmissione è scoperto (veramente la Chevrolet preferiva il tubo di torsione) fino al ponte posteriore ipoide. I freni, naturalmente, sono idraulici: quelli meccanici scomparvero dalla scena americana nel 1940. Le lunghe balestre posteriori sono quelle semiellittiche predilette da Detroit. La guida a destra, naturalmente, può lasciare perplessi in un periodo in cui gli Stati Uniti, a causa della crisi del dollaro, erano tagliati fuori da molti mercati del Commonwealth britannico, e la vettura era un po' troppo alta da terra (24 cm, per l'esattezza). Il colpo decisivo è dato però dal fatto che questa disposizione tipica della General Motors si combina con una costruzione monoscocca nello stile Vauxhall o Opel, qualcosa che negli Stati Uniti era limitata alle piccole case come la Nash o la Hudson. La soluzione del problema è semplice: questa è « l'automobile australiana », cioè la 2,2 litri Holden nella forma originale del 1948, spesso erroneamente chiamata modello FX (questo nome le fu dato retrospettivamente, ed è rimasto). Si discute ancora sulle origini della Holden. Qualcuno dice che era una Buick compatta del 1938 abortita, altri ci vedono un'ascendenza Vauxhall, ma essenzialmente si tratta di un tema americano adattato alle condizioni australiane e messo in produzione a





Melbourne. È una compatta: il passo è di 270 cm contro i 290 della contemporanea Chevrolet, il peso è contenuto (1066 kg) e le sospensioni sono abbastanza morbide da adattarsi alle spaventose strade australiane dell'interno. Nel periodo 1948-53 ne furono costruite più di 120.000. L'Australia avrebbe però dovuto aspettare fino al 1956 la prima Holden di progettazione veramente australiana, la FC. E anche allora, freni che si bloccavano e maneggevolezza discutibile furono lo scotto pagato per avere una vettura davvero nazionale.

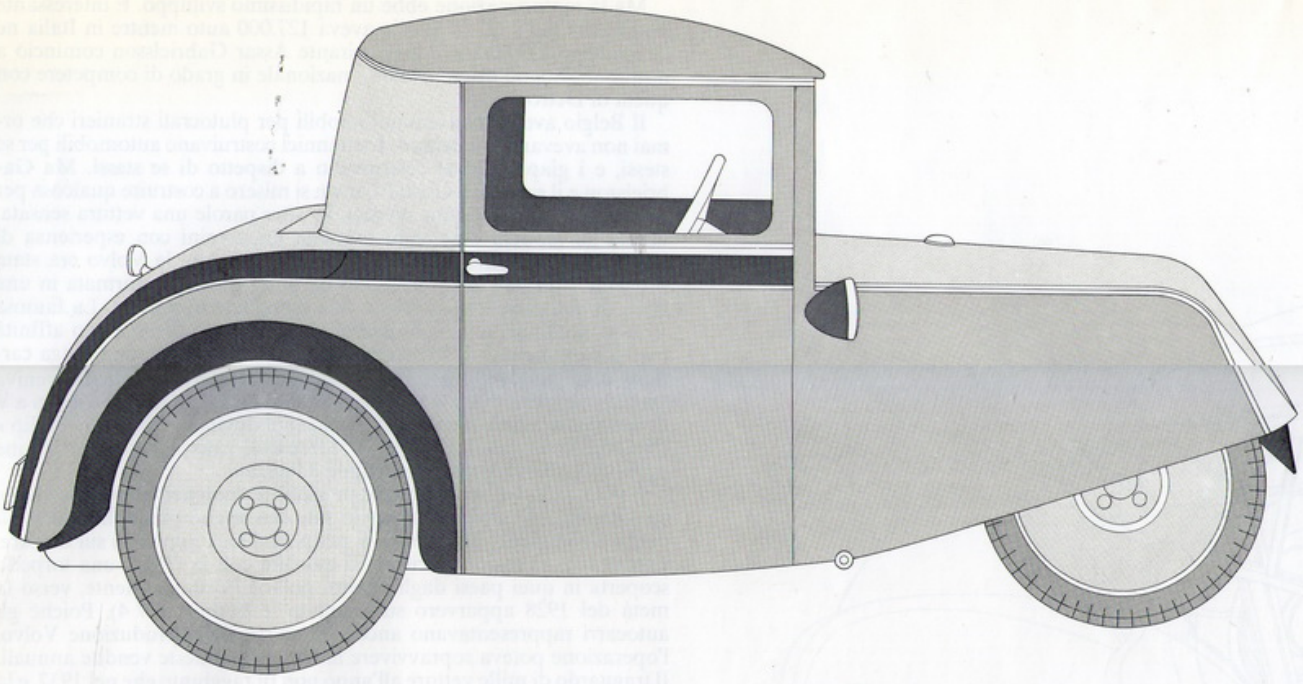
Ma la motorizzazione ebbe un rapidissimo sviluppo. È interessante notare che nel 1927 la Svezia aveva 127.000 auto mentre in Italia ne circolavano 172.000, e il lungimirante Assar Gabrielsson cominciò a intuire il bisogno di un prodotto nazionale in grado di competere con quelli di Detroit.

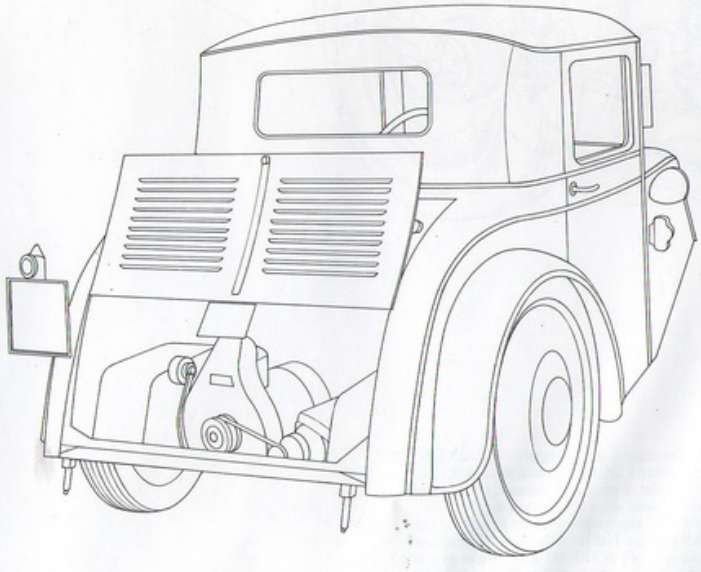
Il Belgio aveva costruito automobili per plutocrati stranieri che ormai non avevano più denaro. I britannici costruivano automobili per se stessi, e i giapponesi le costruivano a dispetto di se stessi. Ma Gabrielsson e il suo socio Gustaf Larson si misero a costruire qualcosa per le strade e per i guidatori svedesi; in altre parole una vettura sensata, basata su modelli americani e creata da uomini con esperienza di prima mano dell'industria americana. Per di più, la Volvo era stata progettata fin dall'inizio in modo da poter essere trasformata in una linea di autocarri leggeri fino a due tonnellate di portata. La famosa Volvo sei cilindri a valvole laterali del 1929 può avere avuto affinità con la Continental di Muskegon, Michigan, ma ebbe una lunga carriera come autovettura e come veicolo commerciale. Niente veniva sprecato: ancora verso la fine degli anni Cinquanta un otto cilindri a V di stile americano creato per la poco indovinata berlina « Philip » (assomigliava a una Kaiser del 1951!) fu utilizzato per l'ultima versione dell'autocarro da quattro tonnellate a benzina.

È vero, la Volvo somigliava ai prodotti sfornati nell'anno precedente da Detroit, e lo styling era per lo più uno strano miscuglio delle più disparate tendenze americane. E per poco l'idea non morì sul nascere, perché i suoi creatori decisero di esordire con la ÖV 4, una torpedo scoperta in quei paesi dagli inverni polari! Fortunatamente, verso la metà del 1928 apparvero sul mercato le berline (PV 4). Poiché gli autocarri rappresentavano ancora il grosso della produzione Volvo, l'operazione poteva sopravvivere anche con modeste vendite annuali. Il traguardo di mille vetture all'anno non fu raggiunto che nel 1937, e la punta massima, nel periodo prebellico, fu di 2034 nel 1938. Inoltre, rispetto alle vetture inglesi, francesi o tedesche, le Volvo potevano essere considerate fuoriserie: benché nei cataloghi venissero citati soltanto i motori a valvole laterali, le versioni a valvole in testa usate negli ultimi autocarri finirono poi con l'essere montate sulle auto su ordinazione. La PV 656 per famiglia del 1935 era disponibile in otto distinte versioni: berlina, limousine, taxi, e châssis per veicoli commerciali leggeri. Quando la guerra rese scarsi i rifornimenti di benzina, la Volvo non solo produsse gasogeni a legna, ma creò anche un appropriato rimorchietto per trasportarli. Le esportazioni erano trascurabili; gli altri paesi europei avevano, in ogni caso, poco interesse per costose berline di imitazione americana quando potevano comprare quelle vere a un prezzo molto più basso. La Volvo però si stava costruendo pian piano un mercato estero per i propri autocarri. Nel 1940 aveva concessionari in Sudamerica e in Sudafrica e rivenditori in Belgio, in Finlandia e nei Paesi Bassi. Questi primi passi si rivelarono utili quando, nel 1945, passò alla produzione di berline più piccole.

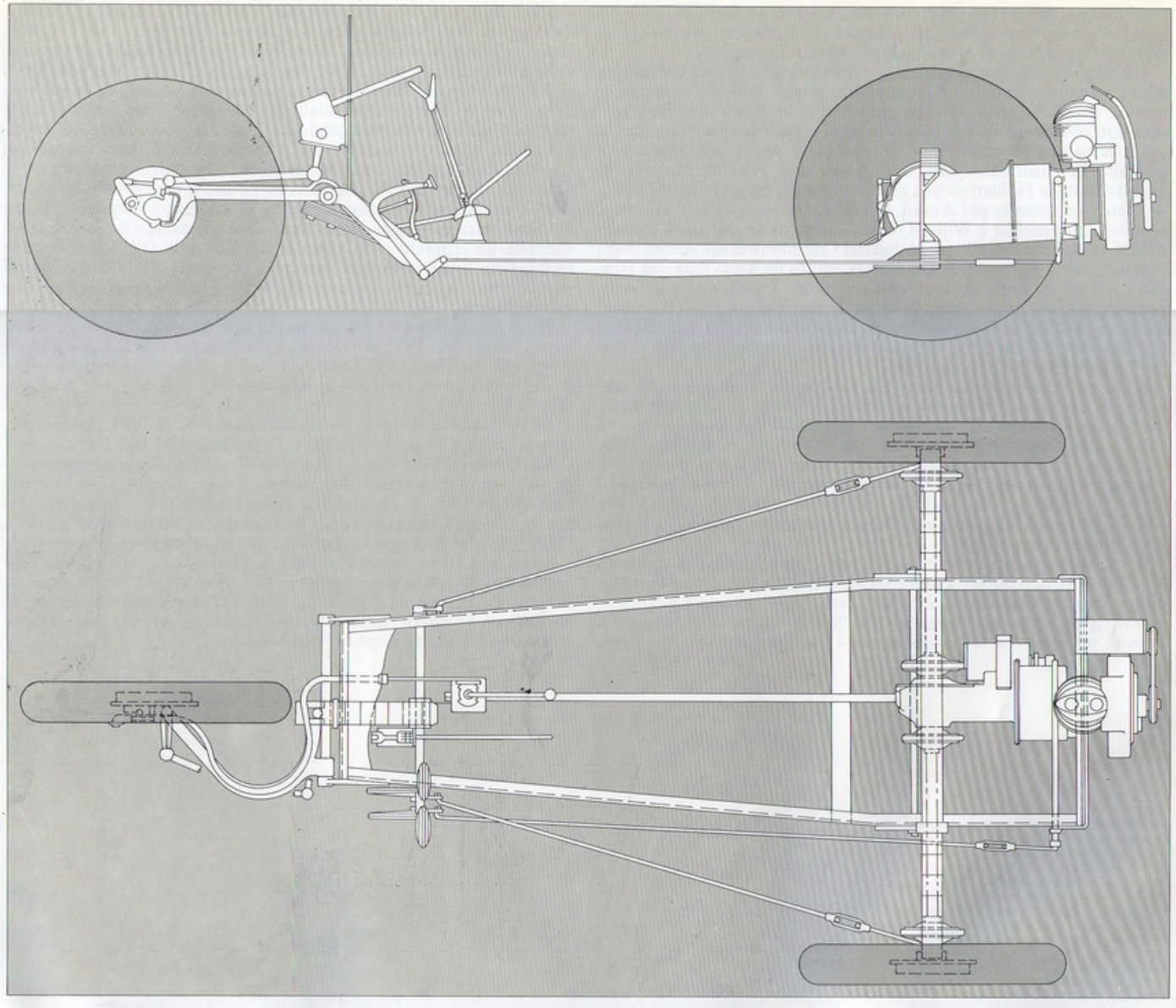
Se Gabrielsson e Larson ebbero l'appoggio finanziario della SKF, produttrice di cuscinetti a sfere, la Holden australiana ebbe una spinta iniziale ancor più forte: era infatti il prodotto di una consociata della General Motors a Melbourne. Nonostante si collochi più propriamente alla fine degli anni Quaranta, la sua storia merita di essere inclusa qui in quanto esemplare nel suo genere.

Non che fosse il primo tentativo di creare una vettura australiana. La Six di F. H. Gordon del 1919 per poco non ebbe successo. Fallì, come la Anderson e la Jordan dall'altra parte del Pacifico, perché fu costruita a partire da pezzi disparati. E si trattava per giunta di pezzi americani in un tempo — l'inizio degli anni Venti — in cui non esisteva il trasporto aereo di merci. Non era possibile esercitare alcun tipo di controllo di qualità su ciò che la Gordon non poteva fabbricare da sé, e una valanga di lamentele e di sostituzioni di pezzi « in garanzia » aveva fatto fallire la Gordon nel 1925. I tentativi che seguirono furono sempre in questa linea di connubi americo-australiani e anglo-australiani — fino alla Egan Six simile alla Auburn del 1935 — e finirono allo stesso modo. I





Anatomia di un cyclecar del 1931. Più dei motivi tecnici, furono i vantaggi fiscali a consentire la sopravvivenza del cyclecar, al quale nei primi anni Trenta veniva concessa una speciale riduzione della tassa di circolazione in Gran Bretagna, in Giappone e in Germania, dove, negli ultimi anni della Repubblica di Weimar, i proprietari di minivetture come questa Goliath Pionier (*sopra*) erano esenti, oltre che dalla tassa di circolazione, anche dalla patente di guida. La Goliath segnò l'inizio dell'impero di Carl Borgward, un uomo che sarebbe stato importante negli anni Cinquanta, quando controllava due marche di autocarri e tre di autovetture. Esternamente la sua Goliath era abbastanza piacevole, con la ruota anteriore direttrice e le due posteriori motrici. La carrozzeria era sul tipo di quella di legno e tela della famosa DKW, il naso rincagnato ricordava la popolare Tatra cecoslovacca (nel 1930-31 disponibile anch'essa nella versione a tre ruote) e pesava soltanto 350 kg. Era anche economica: 1460 marchi (375 dollari) il modello base e 1510 marchi quello con il motore da 247 cc al posto del normale 200 cc. L'avviamento elettrico era di serie, ed erano disponibili sia la versione aperta sia quella chiusa. Furono anche pubblicizzate delle fotografie di un coupé con un terzo posto posteriore di fortuna. La vista posteriore (*a destra*) però fa pensare che il vano motore sia accessibile troppo facilmente, con pericolo per l'incolumità dei bambini. Fra il 1931 e il 1934



furono costruite circa 400 Pionier, le ultime delle quali caratterizzate da una carrozzeria aerodinamica. Lo châssis della Goliath (*sopra*) era piuttosto rudimentale. Tutta la meccanica è collocata nella parte posteriore, con il motore monocilindrico a due tempi raffreddato ad aria montato sul ponte posteriore da dove aziona le ruote motrici mediante un cambio a tre marce più retromarcia e semiassi. Le sospensioni posteriori sono indipendenti, a quarto di ellisse, e quella anteriore è a forcella molleggiata, con uno sterzo di tipo automobilistico; pure di tipo automobilistico sono i pedali di comando. Ovviamente anche qui si ritrova uno dei difetti intrinseci nelle vetture a motore posteriore: l'eccessiva lunghezza dei leveraggi del cambio, anche se cambiare con rapidità non si presentava spesso su una due posti che viaggiava, al massimo, a 50 km/h. Nel disegno non si vede molto chiaramente, ma i freni sulle tre ruote non erano collegati fra loro, cioè erano del tipo montato sulle prime Austin Seven: con il pedale si azionavano quelli delle ruote posteriori e con la leva a mano quello della ruota anteriore. I progettisti di Borgward ignorarono il telaio a longherone centrale tubolare, molto comune a quel tempo, e gli preferirono una semplice struttura trapezoidale di leggeri profilati a U che sembra un po' troppo debole. Probabilmente si deformava facilmente: alcuni esemplari hanno dei rinforzi a croce nella parte centrale.

prodotti americani erano più economici e avevano un nome. In ogni caso i concessionari australiani esitavano a distribuire vetture che si erano create la fama di presentare difficoltà di riparazione.

Un notevole risparmio sulle tasse d'importazione poteva comunque essere effettuato importando automobili completamente smontate e usando mano d'opera locale per riassemblarle. Negli anni Trenta, i maggiori costruttori americani e britannici seguirono questa politica, e molti cercarono di risparmiare ulteriormente montando carrozzerie costruite in Australia. Nella sola annata del 1930, la fabbrica di Woodville della Holden — non ancora assorbita dalla General Motors — costruì carrozzerie per Austin, Chrysler, De Soto, Morris, Hillman, Humber, Hupmobile e Willys-Overland, così come per tutti i modelli della General Motors allora venduti nel Commonwealth. Anche dopo l'avvento del « gigante americano », avvenuto un anno dopo, la Holden continuò ad avere contratti con case estere. L'ultimo sarebbe stato per una serie di berline Hillman Minx assemblate nel 1948. È interessante notare che il coupé quattro posti disegnato nel 1935 dalla Holden per uno châssis General Motors sarebbe servito da prototipo per la due porte Chevrolet Fleetline del 1941.

Dopo la seconda guerra mondiale, l'Australia si trovò con una crescente domanda di automobili e di strade migliori, e con una bilancia dei pagamenti in crisi. E così nacque l'« automobile australiana ».

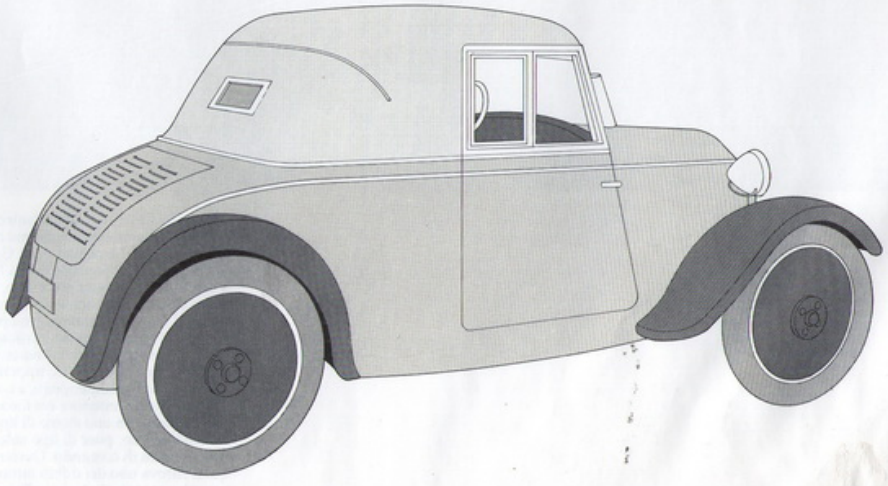
La genesi tecnica era, chiaramente, tutt'altro che australiana. Sulle sue origini ci sono pareri contrastanti: alcuni le fanno risalire alla Vauxhall e altri a un modello Buick del 1938 mai entrato in produzione. In ogni modo con i prototipi di costruzione americana si fecero ben 380.000 chilometri di prova sulle strade australiane, prima che il progetto venisse concretizzato.

Il modello era d'impronta chiaramente americana, ma era stato semplificato e non differiva molto dalle sei cilindri Vauxhall o Opel. Le dimensioni erano modeste, il motore, un 2,2 litri ad aste e bilancieri, poteva spingere la vettura a 130 km/h e il consumo di benzina a velocità normale era dell'ordine di 9,5-11 litri per 100 km. Nel paese esisteva già una rete di distribuzione e, trattandosi di un'auto australiana per il 95 per cento, la Holden poteva sconfiggere tutti i concorrenti. Nelle sue punte massime, avrebbe coperto il 45-50% del mercato delle autovetture e, cosa ancor più straordinaria, avrebbe venduto il 41% degli autocarri di nuova immatricolazione, e questo in un periodo in cui solo i veicoli commerciali della Holden erano versioni della berlina di serie carrozzate a camioncino o a furgone. Ci sarebbe voluto più di un quarto di secolo — e il titanico sforzo dell'« operazione Geelong » della Ford — per far vacillare il regno della Holden.

Un tipo di automobile che avrebbe potuto sopravvivere alle condizioni e ai pregiudizi nazionali fu però condannato: il cyclecar. Il suo destino in Gran bretagna è già stato esaminato, mentre negli Stati Uniti conobbe un effimero ciclo vitale di soli due anni (1914-15). Tutte le facilitazioni fiscali in Francia erano state revocate nel 1925. Così, negli anni Trenta, il cyclecar sopravviveva di fatto in due paesi, il Giappone e la Germania.

Per la maggior parte i modelli giapponesi erano, in ogni caso, veicoli commerciali. Nel 1932 la Datsun produceva però un cyclecar monoposto che, ai fini fiscali, rientrava nella categoria dei motocicli, e pagava quindi una tassa di circolazione di 7,5 dollari. La Datsun, per piccola che fosse, era un'auto vera e propria con cilindrata di 495 cc.

Le facilitazioni fiscali tedesche durarono fino al 1933, producendo curiose vetture come la Framo, una riesumazione del vecchio tema Cyklon/Phänomobil che risaliva al 1902. L'intero gruppo motore — un due tempi di 200 cc a due marce — era collocato sopra la ruota anteriore motrice. Meno abnormi erano i veicoli a tre ruote a trazione anteriore della stessa casa, con la parte anteriore simile al frontale della DKW, e la Goliath con le due ruote posteriori motrici e l'accensione elettrica, ma Hitler aveva ben altri progetti e, nel 1937, gli unici sopravvissuti di questa strana generazione erano gli autocarri leggeri e i furgoni. Quale che sia il giudizio dei detrattori riguardo ai disegni di *Kraft durch Freude* di Hitler, la Volkswagen doveva rivelarsi la migliore automobile di massa dopo la Ford Modello T.



Un'altra minivettura tedesca, ma questa volta a quattro ruote: la Framo Piccolo del 1934. Questa viene da Hainichen, in Sassonia, ed era una vettura privata di J.S. Rasmussen, il creatore della DKW e anche del grande gruppo Auto Union (DKW, Audi, Horch, Wanderer). La Framo sperimentò diversi modelli di minivetture, fra cui una micidiale tre ruote con il motore montato sulla ruota anteriore motrice e direttrice. Contrariamente alla Goliath, questa vetturetta impiegava un telaio a longherone centrale a forcella anteriore e posteriore, con un motore posteriore monocilindrico a due tempi di 279 cc che sviluppava 8 CV. Le sospensioni erano indipendenti sulle quattro ruote, il peso era compreso fra 340 e 365 kg e, come per la Goliath e la DKW, la carrozzeria era di legno rivestito di tela. La velocità massima era sui 60-65 km/h. Le ultime Piccolo erano decappottabili ed esternamente somigliavano alla DKW, anche se la combinazione di un motore posteriore e di un lungo finto cofano limitava la capacità di trasporto. Inoltre, con 300 cc non potevano sperare di competere con le prestazioni della marca più venduta di Rasmussen che era dotata di un motore di 684 cc. E non erano nemmeno molto più economiche, il che spiega perché in due anni la produzione totale delle Piccolo fu di 720 esemplari, contro le almeno 30.000 DKW.

7 Il dopoguerra

Quando le sorti della guerra cominciarono a volgere in favore degli Alleati, gli uffici pubblicità si rimisero in moto. Brevi esortazioni alla necessità di risparmiare gomma lasciavano intravvedere gli orientamenti futuri. La Jensen presentò un modello vagamente impressionistico, che non aveva alcun rapporto con ciò che in effetti avrebbe lanciato sul mercato; ci sarebbe stata una Ford nel futuro di ogni americano, e la Buick, ben sapendo che i soldati americani in Europa erano esposti alle lusinghe della Volkswagen, imperniò la sua campagna su una frase chiave: « Sì, il motore è ancora davanti. » La Lagonda invece affermava che « la casa si è sempre distinta per le sue vetture belle e veloci, ma non necessariamente di grandi dimensioni ».

Ma sotto la crescente euforia cominciavano a emergere alcune imbarazzanti verità. La tanto vantata « Ford nel tuo futuro » in sostanza era una rielaborazione di temi del 1942, e gli sfortunati europei non avevano neanche il 1942 cui rifarsi. Al di là dell'Atlantico, in Gran Bretagna la Ford di Dagenham fece appello ai piaceri pre-bellici quali « il giro dell'isola per sei penny » in barca. L'unica differenza era che il copywriter si era premurato di aumentare il prezzo a uno scellino, e ben presto fu chiaro che neanche questo sarebbe bastato. Come fu chiaro, nel 1947, che la « piccola » 2,6 litri Lagonda non era affatto la vettura ideale per un continente assetato di benzina.

Scarseggiava ogni cosa: carburante, gomma, acciaio, manodopera (la smobilitazione comportò tempi lunghi) e, soprattutto, automobili. Gli Stati Uniti furono praticamente l'unico paese in cui il razionamento di carburante fu tempestivamente revocato. Le riserve di lamiere della Francia erano scese al 40% rispetto ai livelli del 1938, e una parte troppo limitata, a detta dei costruttori, era destinata all'industria automobilistica. Le fabbriche italiane si ridussero a recuperare le lamiere che erano state utilizzate per rinforzare i rifugi antiaerei. La Gran Bretagna si trovò di fronte a una drammatica scarsità di carbone che avrebbe costretto a chiudere le fabbriche durante il duro inverno del 1946-47. I bombardamenti avevano distrutto molte industrie: fra quelle colpite più duramente erano la Alvis e la Daimler in Inghilterra, la Mercedes-Benz e la Borgward in Germania, la Peugeot e la Renault in Francia, la Lancia in Italia.

Anche negli Stati Uniti, non toccati dalle distruzioni della guerra, nel 1946 la produzione era scesa a circa 40.000 vetture al mese. Un fatto che, ovviamente, non faceva che mettere in rilievo uno dei massimi problemi dell'industria contemporanea, problema che sarebbe peggiorato col passare degli anni. Gli assemblatori, è vero, erano scomparsi, ma al loro posto erano arrivati i fabbricanti specializzati in parti staccate e accessori: Lockheed e Bendix per i freni, Corning per i vetri, e così via. Queste aziende, a differenza dei fornitori di parti più sostanziali, non erano di proprietà delle fabbriche di automobili e fornivano più di un costruttore. Talvolta, come avvenne per la Lucas in Gran Bretagna, esse tendevano ad avere il monopolio del settore. Quindi, se erano costrette a chiudere, o per uno sciopero o semplicemente per una temporanea mancanza di materie prime, l'intera industria dell'automobile poteva essere costretta a fermarsi.

E questo, di fatto, accadde a Detroit durante l'ultima metà del 1945 e gran parte del 1946. La scarsità di serrature per le portiere poteva determinare l'arresto della produzione tanto alla Chrysler e alla Packard quanto alla General Motors. Una volta risolto il problema delle serrature, poteva mancare la lamiera e quindi non c'erano più portiere su cui montare le serrature. Soltanto verso la metà del 1947 queste difficoltà furono superate, ma, nella successiva corsa alle vendite per cercare di recuperare il terreno perduto, le vere implicazioni di questi problemi non furono valutate a fondo. La molteplicità di fonti di approvvigionamento non rientrava nella politica aziendale degli anni Quaranta e neanche degli anni Cinquanta. Basta pensare a ciò che accadde qualche anno dopo, quando la principale fabbrica di cambi automatici della General Motors a Livonia, nel Michigan, fu distrutta da un incendio; e questo in un periodo in cui il cambio manuale non era più di moda. In qualche modo il problema fu superato, ma il rischio fu grosso.

Tuttavia nel 1945-46 era più pressante il problema della scarsità di autovetture. È vero che in Gran Bretagna il numero delle immatricolazioni non era calato di molto, da 1.924.394 nel 1938 a 1.769.852 nel 1946, ma, dovendo sopperire anche alle esigenze dell'esportazione, il livello di due milioni non sarebbe stato raggiunto fino al 1949. Comunque, fra il milione e ottocentomila automobili in circolazione alla fine della guerra, alcune erano ormai logore ma pur sempre valutate a prezzi pazzeschi. Una Austin Seven del 1931, già nel 1939 matura per la demolizione, poteva valere 15 sterline tenendo conto della tassa di circolazione bassa e dei ridotti costi di manutenzione. Eppure nel 1946, a chi scrive, per una macchina come questa vennero offerte 140 sterline (e non dimentichiamo che allora una sterlina valeva cinque dollari!).

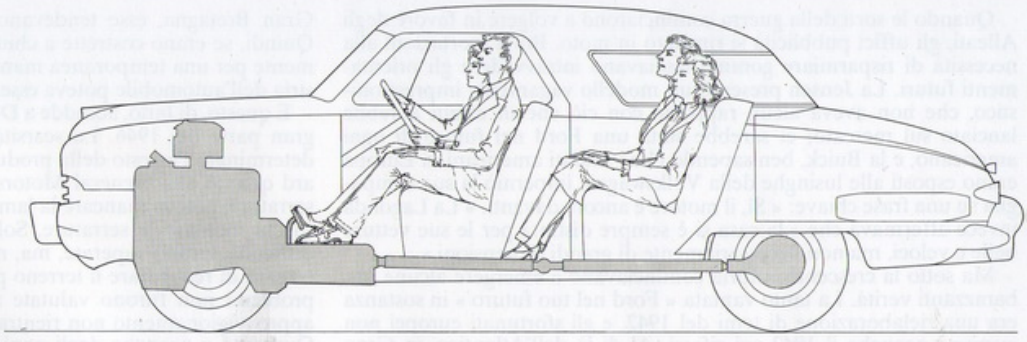
Altrove la situazione era quasi disperata. Le vetture erano poche e, anche dove c'erano, mancavano i pneumatici. In teoria, in Francia esistevano ancora due milioni di macchine, ma nel 1945 si calcolò che quelle funzionanti non erano più di 900.000. In Germania i trasporti erano inesistenti. I tedeschi, naturalmente, non potevano usare le loro auto senza il permesso delle autorità alleate. La vita doveva continuare, ma era impossibile con ciò che era rimasto. Delle vetture che erano in circolazione ad Amburgo prima della guerra, adesso ne restava soltanto una su sei.

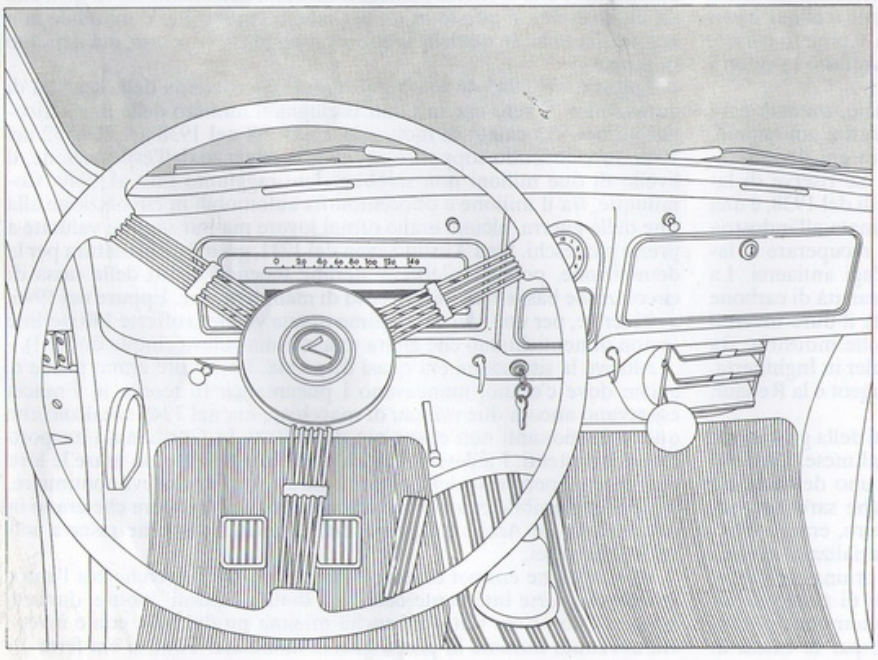
La situazione era poi diversa da quella del 1918, perché ora l'automobile era parte integrante della vita di tutti i giorni. Inoltre, durante la guerra non c'era stata la benché minima produzione, come invece era avvenuto durante la prima guerra mondiale. Tutto si era fermato

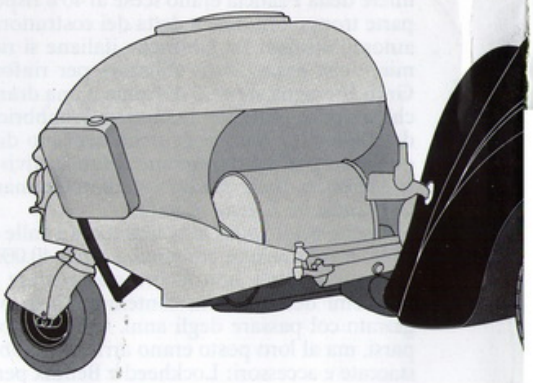
Il nuovo stile americano. Il mondo dell'automobile fu scosso nell'estate del 1946, quando la Studebaker presentò la linea del 1947, opera degli stilisti Raymond Loewy e Virgil Exner. Era di fatto il nuovo stile americano, con un cofano corto cui faceva pendant un lungo baule posteriore sporgente. Questo, ovviamente, significava l'abbandono della vettura di punta a otto cilindri in linea che la casa produceva dal 1928, ma la Studebaker non era sola in questa politica, anche prima che apparissero i nuovi 8V a corsa corta. La Nash, per esempio, nel 1942 aveva deciso di non ripresentare la propria Ambassador Eight per famiglia. In effetti, la Nash aveva fatto qualche esperimento con il motore posteriore prima di tornare alla disposizione tradizionale. Le nuove vetture erano 18 cm più basse delle precedenti, e tutto era nuovo tranne i motori, entrambi a sei cilindri, da 2,8 litri per la Champion qui raffigurata (*in alto e in centro*) e da 3,7 litri e 98 CV per la Commander. La carrozzeria più spettacolare era quella del coupé Starlight, con il lunotto posteriore avvolgente.

riusciva sì a far girare le ruote ma con una perdita di potenza del 35-40%: la sei cilindri Volvo, che disponeva di oltre 80 CV a benzina, con l'alimentazione a gas di legna era scesa a 50. La casa svedese fu la sola a progettare direttamente l'impianto, che fornivа già montato su un carrello monociclo di linea pulita e aerodinamica: questa vettura (*pagina a fronte*) è un esemplare della serie PV 53-56 rimasta in produzione negli anni di guerra. Ci si vedono dei residui dell'infelice forma Airflow della Carioca del 1935, ma ci sono anche un baule sporgente nella parte posteriore e una griglia stile Chevrolet 1939 nella parte anteriore. La plancia (*in basso a sinistra*) era di nuovo disegno, con un tachimetro a quadrante rettangolare al posto di quello circolare dei modelli precedenti.

Durante la seconda guerra mondiale molti autoveicoli civili poterono restare in circolazione grazie alla propulsione a gas. Già nel primo conflitto nelle città principali era stato usato gas in bombole, e dal 1939 il tentativo fu ripetuto, specialmente con le bombole di metano. Il sistema più diffuso, però, era quello di produrre il gas direttamente, con un impianto a carbone o a legna (questo secondo tipo ovviamente preferito in Scandinavia). Sugli autocarri il gasogeno era montato dietro la cabina o su un rimorchietto, ma spinti dalla necessità di installazioni meno voluminose diversi costruttori provarono a sistemarlo nel baule delle vetture più grandi. L'usanza svedese di piazzarlo sul paraurti anteriore non fu seguita. Il gasogeno era un mezzo poco efficiente, che





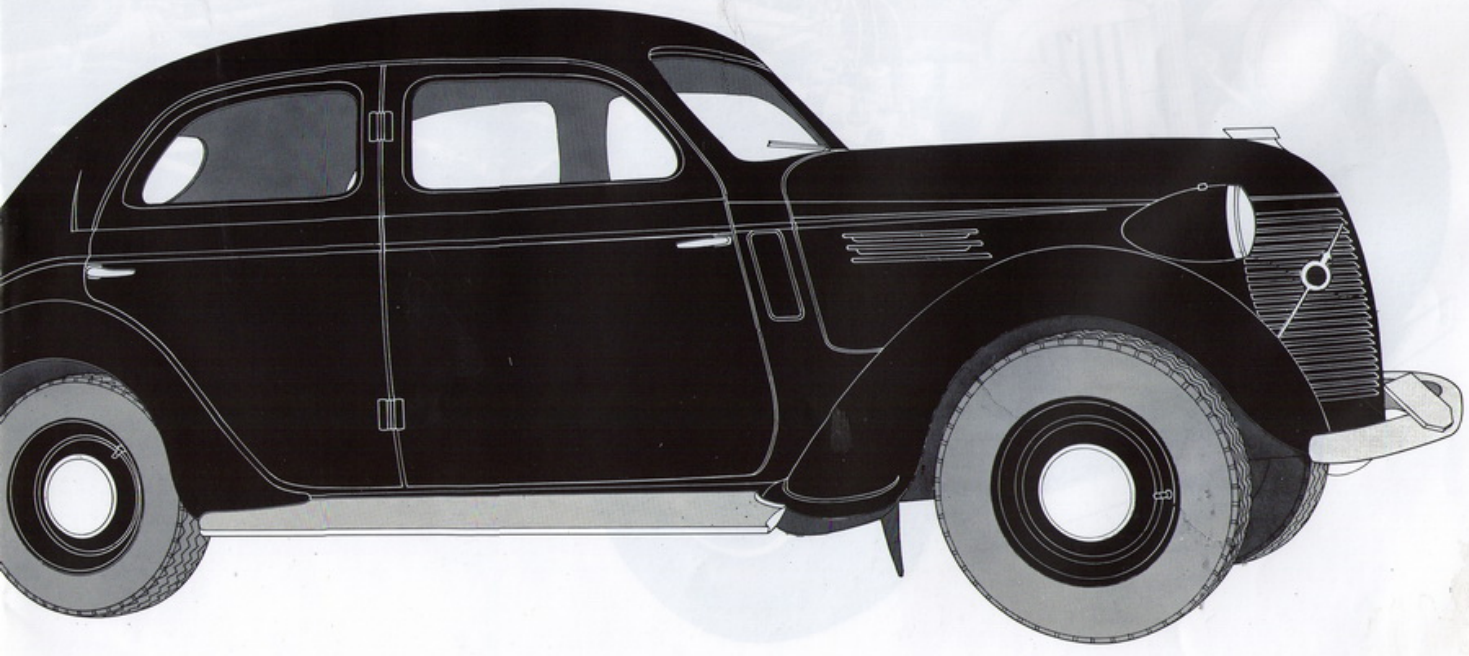


di colpo nel 1942. Durante il primo conflitto, l'intervento non aveva impedito agli Stati Uniti di produrre 950.000 unità nel 1918, sufficienti a fornire i paesi neutrali e i mercati lontani verso i quali era ancora possibile inviare auto. Questa volta, invece, gli Stati Uniti « congelarono » gli stock invenduti, e sebbene un certo numero di veicoli per uso civile continuasse a essere prodotto in Gran Bretagna, Germania e Italia, tale produzione era insufficiente per soddisfare anche le necessità primarie. I veicoli militari stavano diventando sempre più specializzati e meno adattabili a usi civili, come scoprirono molti acquistando Jeep residuate di guerra che consumavano 22-23 litri per 100 km. L'unico paese in cui la produzione di veicoli civili ebbe una certa continuità fu la Svezia, ma anche qui il severo razionamento della benzina (non certo compensato dall'impiego dei gasogeni) ridusse le vendite della Volvo a meno di 1700 unità fra il 1940 e il 1945, sicuramente insufficienti per un paese che nel 1938 aveva importato dai soli Stati Uniti 14.000 vetture. La Svizzera, l'Australia e la Nuova Zelanda, rimaste fuori dal conflitto, avevano pur sempre bisogno di mezzi di trasporto. Ma il problema più grave era la scarsità di fonti di approvvigionamento. Nel 1945 le industrie più forti erano negli Stati Uniti e nella Gran Bretagna. La Germania era sotto il controllo alleato e sul punto di essere divisa in due. Le forze armate americane controllavano il Giappone, la cui industria, comunque, non era mai stata molto rilevante. Francia e Italia erano state a lungo teatro di guerra.

Da un punto di vista tecnico ed economico gli americani erano in vantaggio di tre anni sugli altri. Basta confrontare la loro produzione del 1946 (fondamentalmente modelli del 1942) con le sei cilindri europee, quali le tedesche Wanderer e Opel Kapitän, le francesi Renault Viva Grand Sport e Citroën 15 CV, e il quartetto britannico Austin, Humber, Vauxhall e Wolseley. Anche tenendo conto dell'infausto clima economico (molte scomparvero definitivamente dal mercato, e più precisamente la Wanderer, la Renault e la Vauxhall 25), esse per un verso o per l'altro appartenevano a un'altra generazione. Nonostante le tendenze d'avanguardia della Citroën, il suo modello del 1934 non era pane per tutti i denti: aveva una meccanica troppo complicata per essere adatta ai paesi emergenti, e il largo raggio di sterzata, unito a uno sterzo duro, ne faceva una vettura poco indicata per le donne. Fra le concorrenti britanniche, soltanto la Vauxhall e la Humber avevano sospensioni anteriori indipendenti, e i freni della Austin, come quelli della Renault, non erano idraulici. Il cambio automatico, disponibile già sulle Oldsmobile del 1940, era sconosciuto in Europa, mentre le carrozzerie a struttura mista, ancora comuni (salvo il caso, va detto, delle Citroën e delle Opel), erano decisamente inadatte alle strade sterrate o alle piogge monsoniche. A causa delle politiche fiscali dei paesi europei, erano pochi i modelli che potevano aspirare a una vendita di ventimila unità all'anno, non parliamo neanche di centomila. La produzione media annuale delle sei cilindri Renault arrivava a quota tremila, mentre molto meglio andava la piccola quattro cilindri Peugeot 402, che in un'annata buona poteva toccare le dodicimila unità. In una fascia di prezzi superiore, la Mercedes Benz 320, l'equivalente di una Buick come simbolo sociale, raramente superò le duemila unità all'anno.

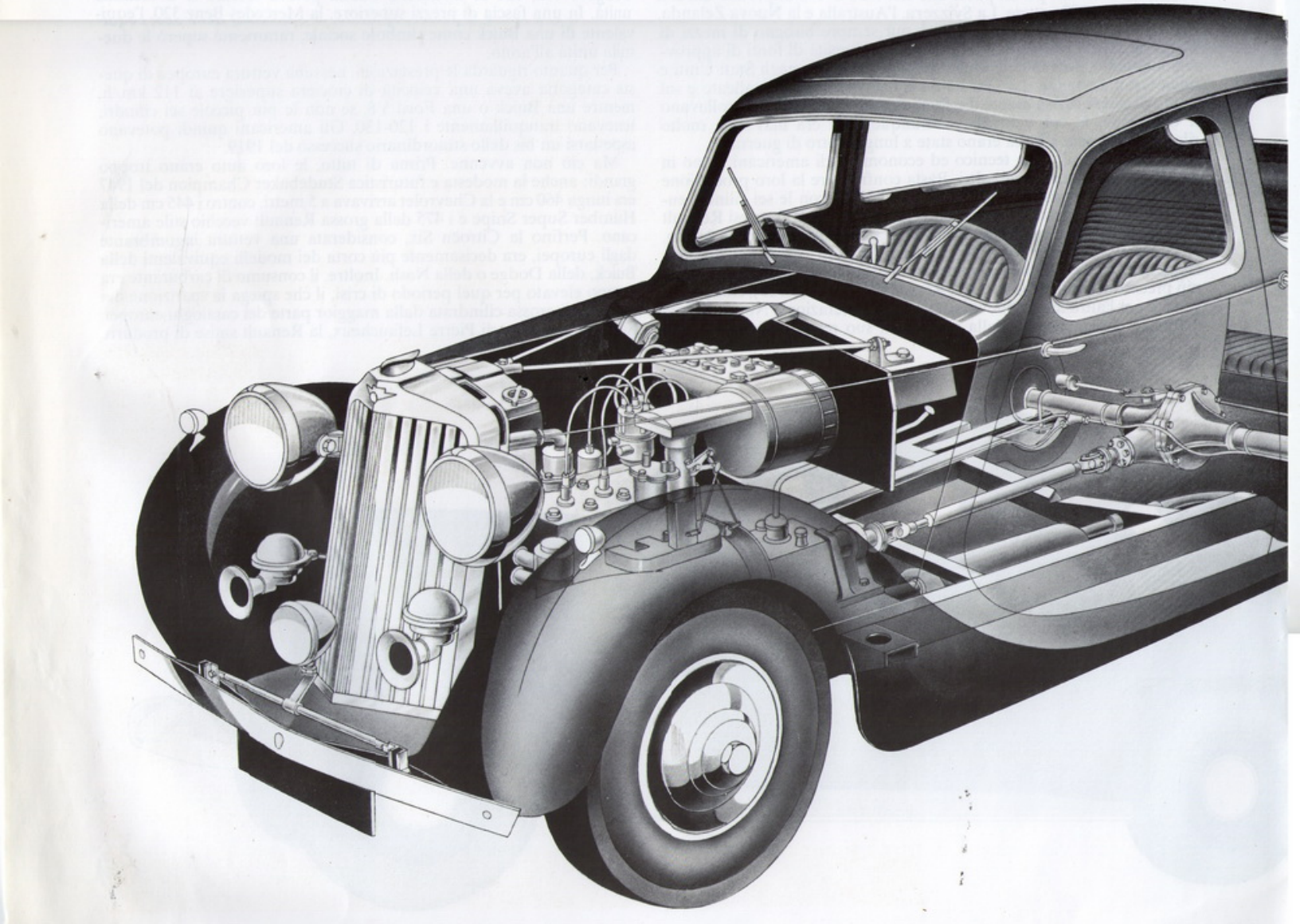
Per quanto riguarda le prestazioni, nessuna vettura europea di questa categoria aveva una velocità di crociera superiore ai 112 km/h, mentre una Buick o una Ford V8, se non le più piccole sei cilindri, tenevano tranquillamente i 120-130. Gli americani quindi potevano aspettarsi un bis dello straordinario successo del 1919.

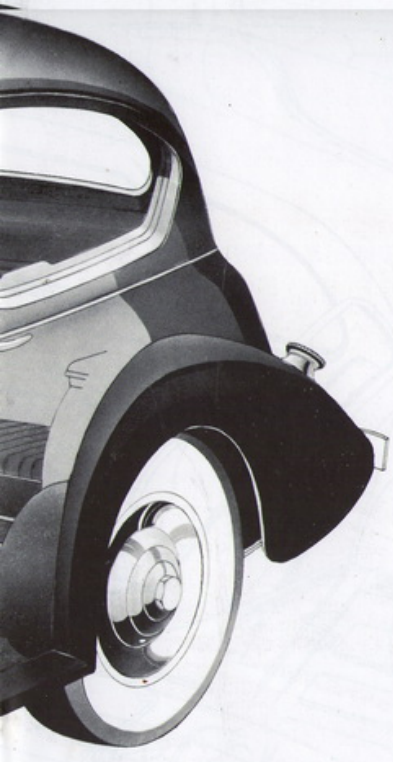
Ma ciò non avvenne. Prima di tutto, le loro auto erano troppo grandi: anche la modesta e futuristica Studebaker Champion del 1947 era lunga 460 cm e la Chevrolet arrivava a 5 metri, contro i 445 cm della Humber Super Snipe e i 475 della grossa Renault vecchio stile americano. Perfino la Citroën Six, considerata una vettura ingombrante dagli europei, era decisamente più corta dei modelli equivalenti della Buick, della Dodge o della Nash. Inoltre, il consumo di carburante era troppo elevato per quel periodo di crisi, il che spiega la sparizione dei modelli di grossa cilindrata dalla maggior parte dei cataloghi europei. Sotto la direzione di Pierre Lefaucheux, la Renault smise di produrre

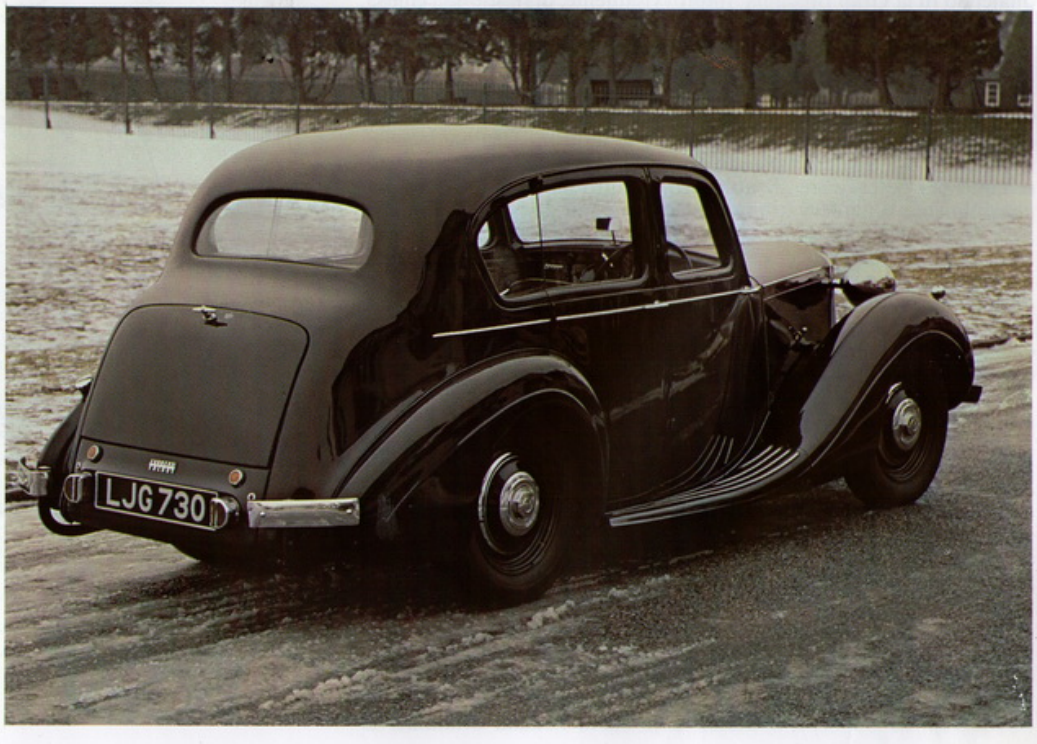


La ripresa dell'industria automobilistica britannica alla fine del 1945. Lo spaccato (*sotto*) e la vista di tre quarti (*in basso a destra*) mostrano due Sunbeam-Talbot del 1946, ma potrebbero anche essere del 1940, se non del 1939. La 2 litri del disegno era già pronta per la produzione quando la Gran Bretagna entrò in guerra, Tanto la forma quanto la meccanica sono molto tradizionali: un classico châssis con sospensioni semiellittiche e motore a valvole laterali molto indietro sul telaio, un cambio sincronizzato a quattro marce azionate da una leva lunga e sottile. Si notino anche i grandi proiettori che sovrastano i parafanghi, le due trombe (negli Stati Uniti non si vedevano più dal 1933) e le ruote a disco. Nel baule posteriore c'è meno spazio di quanto sembri perché contiene la ruota di scorta. Le differenze fra la 2 litri e la Ten (*in basso a destra*) erano circa 800 cc, 20 CV, una discreta lunghezza del cofano e i freni idraulici (la vettura più piccola aveva quelli meccanici della Hillman Minx). Diversamente dalla Minx, naturalmente, non era a scocca portante: le Sunbeam-Talbot sarebbero state costruite a châssis separato fino al 1955. La tappezzeria non era sempre di tutta pelle: nelle vetture postbelliche la Rootes usò la finta pelle per le parti meno soggette a usura. Considerate le caratteristiche della vettura, il gruppo se la cavò ancora bene vendendo quasi 5000 Ten fra il 1945 e il 1949.

La Germania rientra in lizza. La Borgward Hansa 1500 berlina del 1949 (*in alto a destra*) fu la prima vettura di disegno completamente nuovo del periodo postbellico. Non era proprio tutta nuova, naturalmente: le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e il telaio a longherone centrale con le traverse laterali di sostegno della carrozzeria si trovavano già sulle Hansa del 1934-39, e il quattro cilindri ad aste e bilancieri da 1,5 litri era il diretto discendente del vecchio 1100. La vettura era brutta e si vendette poco (22.500 in tre anni), ma spianò la strada al grosso successo di Carl Borgward: la Isabella del 1954. La Hansa aveva i freni idraulici e arrivava a 112 km/h. Purtroppo fu dotata quasi subito di cambio al volante. Alla 1500 deve essere anche accreditato un primato storico che pochi ricordano: il primo cambio automatico di produzione interna su una piccola vettura europea a prezzo popolare. Lo Hansamatic fu voluto personalmente da Carl Borgward, il quale odiava l'uso del cambio manuale. Funzionava bene ma, purtroppo, prima di selezionare la retromarcia bisognava aspettare che la vettura fosse assolutamente ferma, e non tutti se lo ricordavano: il meccanismo allora cominciava a diventare rumoroso e la riparazione era costosa, e questo si traduceva in una quantità di richieste di riparazioni in garanzia che piovevano nelle officine di Brema.






LJG 730

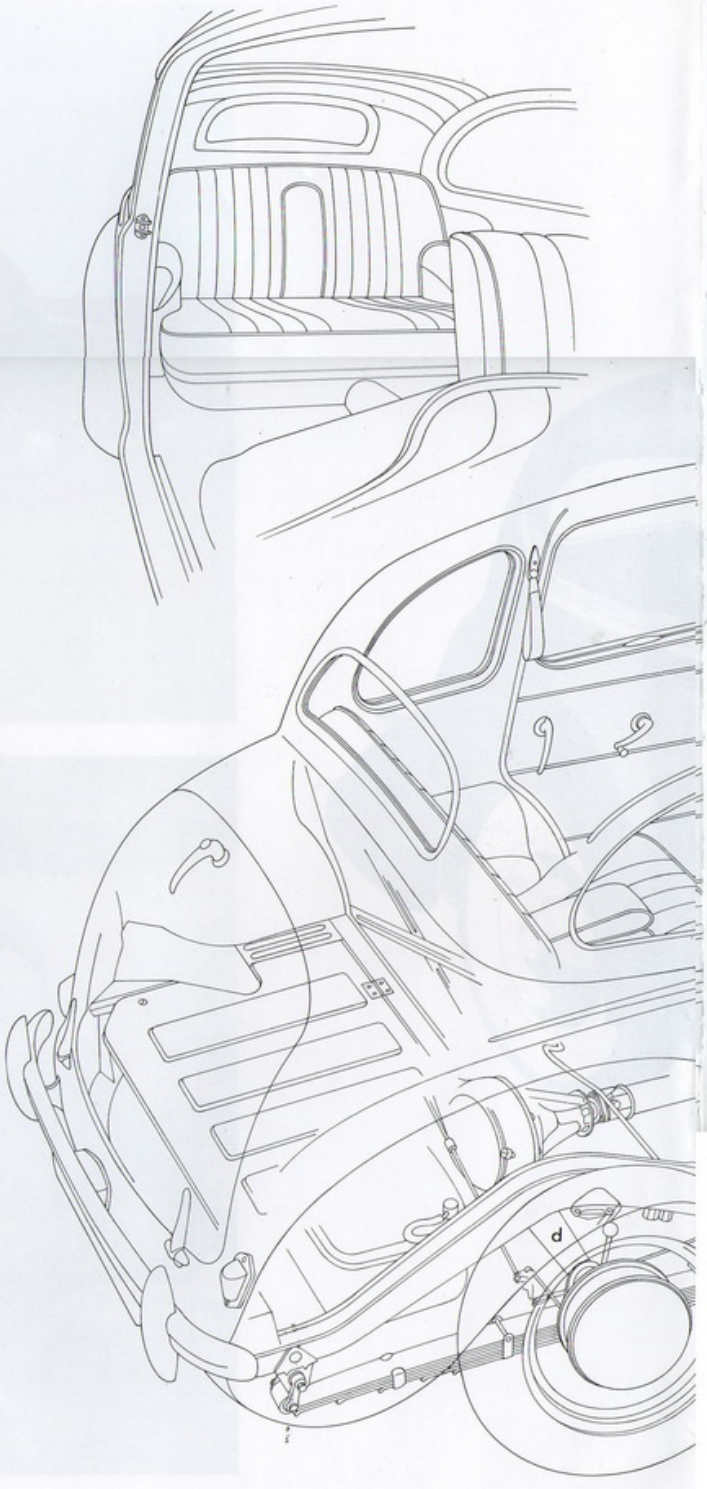
tutti i modelli grandi, inclusa la gamma delle 8 CV, che pure aveva avuto un buon successo commerciale; la Fiat non produceva vetture con una cilindrata superiore ai 1500 cc; e il modello più grosso della Vauxhall fra il 1945 e il 1948 era la J Fourteen di 1,8 litri. La Mercedes-Benz non avrebbe ripreso la produzione delle sei cilindri fino al 1951, mentre in Svezia la Volvo puntava sempre più decisamente sulla PV 444, una vettura di 1,4 litri messa a punto durante la guerra.

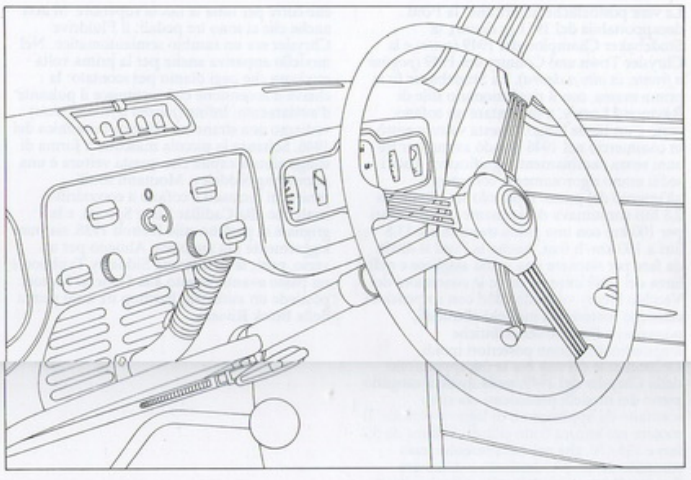
Ma ciò che di fatto bloccò il « rinascimento » americano — nonostante la rete di impianti di assemblaggio da Adelaide ad Anversa — fu la scarsità di dollari in tutto il mondo, l'inevitabile contraltare della posizione di nazione creditrice assunta dagli Stati Uniti. La Ford, la Chevrolet e la Plymouth si trovarono di colpo emarginate da quelli che una volta erano stati fertili mercati. È vero che nei paesi a moneta forte, nei quali le vendite del periodo prebellico erano state buone, Detroit manteneva le posizioni. In Belgio, dove le Chrysler, le Ford, le Mercury, le Packard, le Studebaker e tutti i modelli della General Motors, salvo la Cadillac, erano montati sul posto, ancora nel 1951 le auto americane avevano la meglio sulla concorrenza. In quell'anno vennero immatricolate 24.548 macchine americane contro 14.949 tedesche, 11.485 francesi e 10.963 britanniche. In Svizzera, dove fra il 1946 e il 1948 le importazioni erano triplicate, le auto americane erano al primo posto con quelle britanniche. Nel 1950 erano ancora al quarto posto, benché in quell'anno la Germania (vale a dire la Opel e la Volkswagen) fosse in testa per la prima volta dalla fine della guerra.

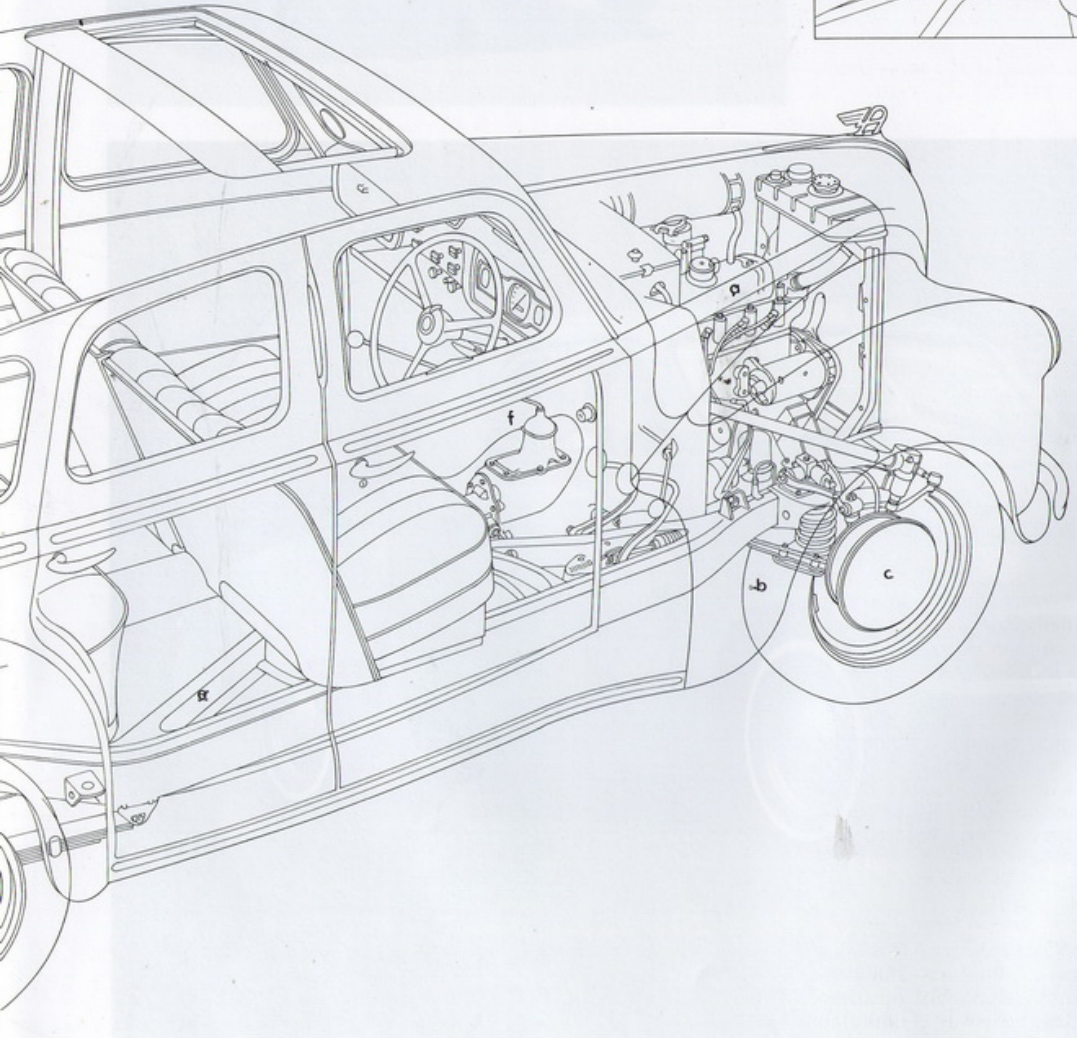
L'Australia costituisce il rovescio della medaglia. Come abbiamo già visto, l'auto americana dell'anteguerra era l'ideale per i paesi del Commonwealth, ma nei tre mesi estivi del 1949 (cioè i mesi invernali in Australia), quando la Holden era ancora agli inizi, le industrie britanniche esportarono 3741 nuove macchine, mentre i concorrenti americani ne esportarono solo 1812. Nel 1951 gli Stati Uniti inviarono 997 auto in Australia, 1093 in Nuova Zelanda e 7735 in Sudafrica.

Qualcuno doveva pur inserirsi in questo nuovo spazio, e questo qualcuno fu la Gran Bretagna. Improvvisamente, di fronte alla chiusa, piccola isola, si spalancarono i mercati mondiali, e per soddisfarli non bastava certo un'affrettata traduzione di cataloghi e libretti delle istruzioni nella lingua dei paesi importatori. Così marche sconosciute come la Armstrong Siddeley e la Lea-Francis apparvero sulle strade di Gand, Ginevra, Göteborg, un processo che fu incoraggiato dal governo che nelle assegnazioni di acciaio favorì le industrie distintesi nell'esportazione. La Standard mandò una modesta partita di auto in Perú, soltanto per poter avere al suo attivo un altro mercato straniero, ma generalmente si tendeva a una penetrazione più decisa. Per un breve periodo la Jaguar assemblò auto in Belgio solo per aggirare le restrizioni locali all'importazione di automobili di lusso, mentre le prime Ford britanniche arrivarono a Stoccolma solo tre mesi dopo la fine della guerra. A Praga c'erano concessionari della Bristol e della Allard. Al primo Salone di Ginevra del dopoguerra, nel marzo del 1947, c'erano 22 espositori britannici, 18 americani, 12 francesi, 4 italiani, 2 cecoslovacchi e nessuno delle due Germanie.

Inevitabilmente, il principio dell'« esportazione a tutti i costi » presentava vantaggi e svantaggi. Di positivo c'era, per esempio, il fatto che le MG 2001 TC entrate negli Stati Uniti tra il 1946 e il 1949 ridiedero agli americani il gusto dell'automobilismo « divertente », in contrasto con i tanto vantati piaceri delle viste panoramiche, abilmente promossi dalla Lincoln e da altri. Sebbene la Austin non riuscisse a mantenere il primato in America quando la novità (e lo stile della Chevrolet del 1940) della Devon berlina cominciò a sbiadire, tuttavia nel 1949 era ancora al secondo posto fra le straniere più vendute, dopo la Ford di Dagenham, con 3642 vetture contro le 5087 della Ford. È vero che la Renault si era inserita al terzo posto, ma dietro c'erano la MG, la Hillman, la Morris e la Jaguar. La Fiat, che non credeva nel mercato americano giudicandolo « capriccioso », vendette solo 60 macchine (ci avrebbe riprovato più seriamente nel 1956), e i primi due modelli Volkswagen importati suscitarono un interesse minimo. Altri buoni risultati britannici di

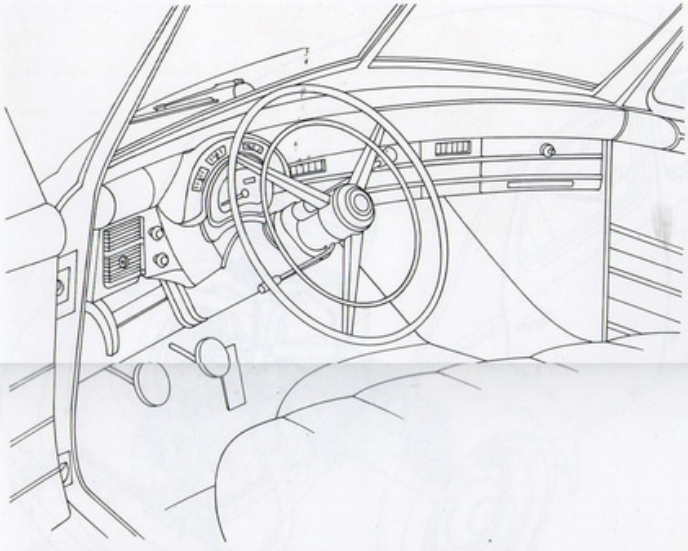




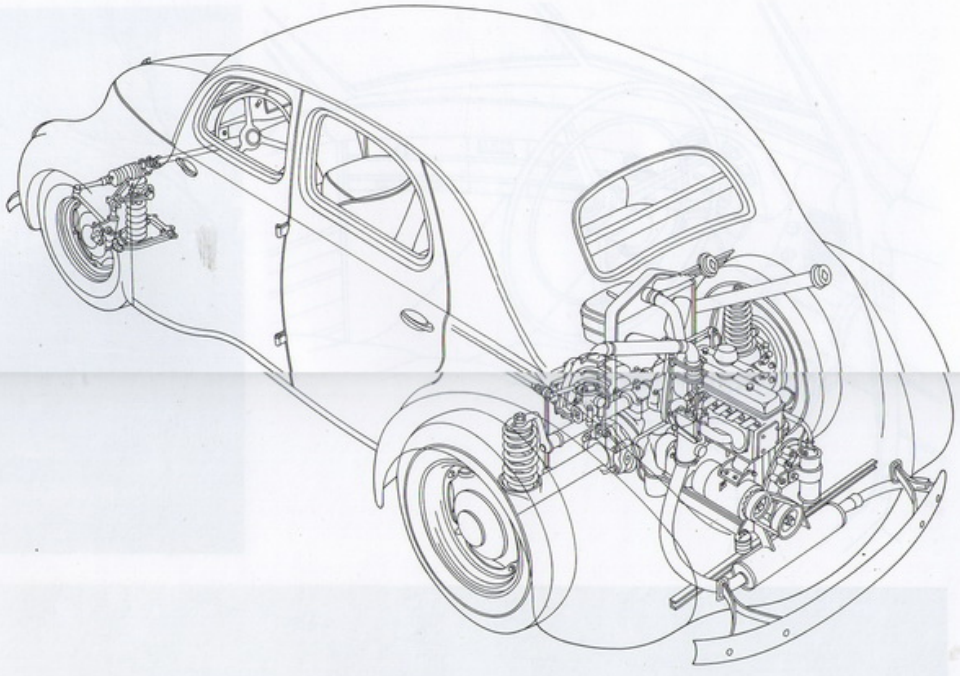


La Gran Bretagna allunga il passo, ovvero, come diceva una pubblicità della Austin, « torna il colore dentro l'automobile », chiaro riferimento alla scelta di tappezzerie in tinte pastello e toni leggeri (di pelle soltanto nei modelli di lusso) disponibili sulla A 40 di 1200 cc presentata alla fine del 1947. Con rammarico dei clienti britannici, la vettura diventò subito la più esportata, piacendo agli americani grazie alla sua stretta somiglianza con i prodotti locali, finché nel 1949 cominciarono ad apparire i veri modelli postbellici. L'interno (*in alto a sinistra*) appare tradizionalmente britannico. Un po' meno il cruscotto (*in alto a destra*), con molta plastica e gli strumenti stile americano. Il trasparente rivela un elemento di compromesso. Il cofano è del tipo a coccodrillo, e subito si nota un motore a valvole in testa (*a*), qualcosa che la Austin ha adottato soltanto da poco per le autovetture ma usava sugli autocarri fin dal 1939. Anche le sospensioni indipendenti a mollone elicoidale (*b*) erano insolite rispetto agli standard britannici per quella classe (né la Morris né la Ford le avevano ancora adottate). I dischi interi delle ruote (*c*), normali nelle automobili americane dal 1947, in Gran Bretagna sostituiscono ora quelli a fori (che raccoglievano fango), anche se i progettisti di Longbridge, piuttosto conservatori, non accettavano completamente i freni idraulici (erano senz'altro i soli in Inghilterra) e preferivano il sistema Girling « a metà », con i freni posteriori meccanici (*d*). La Austin restava fedele allo châssis separato (*e*), benché non producesse una vasta gamma di carrozzerie: berline, un cabriolet, un furgone e una station wagon erano tutto quello che aveva, a parte le torpedo riservate all'impianto di assemblaggio in Australia. Influenze dei modelli precedenti restavano nel cambio a cloche (*f*), sostituito con quello al volante nel 1952, e nel tetto apribile, con il quale la Austin sarebbe andata avanti fino alla metà degli anni Cinquanta, e che non era certo indicato nei paesi dove imperversavano le piogge monsoniche o le tempeste di sabbia.

Le vere postbelliche americane: la Ford decappottabile del 1951 (*a destra*), la Studebaker Champion del 1949 (*sotto*) e la Chrysler Town and Country del 1949 (*pagina a fronte, in alto a destra*). La Studebaker fu la prima marca, con il rivoluzionario stile di Raymond Loewy, a presentare un cofano corto e un baule lungo. Questa vettura entrò in commercio nel 1946 e andò avanti per tre anni senza cambiamenti significativi. Tutti i sedili erano rigorosamente compresi all'interno del passo. Il piccolo sei cilindri da 2,8 litri consumava decisamente poco: 12 litri per 100 km con una guida tranquilla e 13,5 litri a 100 km/h fissi. Anche la Ford si diede da fare per ottenere una guida migliore e nella linea del 1949 mise da parte le concezioni del Vecchio Henry venendo fuori con sospensioni classiche (anteriori a molloni elicoidali, posteriori a balestre semiellittiche longitudinali) e ponti posteriori ipoidi. Decisamente diversa era la decappottabile della Chrysler del 1949, nella quale il mogano pieno dei modelli precedenti era stato sostituito da applicazioni di legno e plastica. Il motore era ancora l'otto cilindri in linea da 5,3 litri e 135 CV, che nel 1951 sarebbe stato sostituito da un 8 V destinato a diventare famoso. Il cruscotto della Chrysler (*pagina a fronte, in alto a sinistra*) è già concepito in funzione della sicurezza dei passeggeri, con un'imbottitura di gomma ricoperta di pelle che corre per tutta la fascia superiore. Si noti anche che ci sono tre pedali: il Fluidrive Chrysler era un cambio semiautomatico. Nel modello appariva anche per la prima volta qualcosa che oggi diamo per scontato: la chiave d'accensione che sostituisce il pulsante d'avviamento. Infine (*pagina a fronte, sotto*) vediamo una stranezza stilistica britannica del 1946. Soltanto la piccola mascotte a forma di sfinge aiuta a capire che questa vettura è una Armstrong Siddeley. Montanti sottili, proiettori incassati e cofano a coccodrillo risalgono alla Cadillac Sixty Special, e la griglia è in perfetto stile Detroit 1938, sia pure leggermente più angolata. Almeno per un verso, però, la Armstrong Siddeley Typhoon è un passo avanti rispetto alla General Motors: possiede un autentico hardtop tre anni prima della Buick Riviera.



La Renault 4 CV del 1946. La vettura è costruita secondo il più ortodosso sistema a scocca portante, e tanto il complesso anteriore quanto quello posteriore sono staccabili: motore, radiatore, cambio e sospensioni posteriori vengono via in blocco. Il motore (*pagina a fronte*) è un piccolo quattro cilindri a corsa lunga ad aste e bilancieri abbastanza convenzionale, con un carburatore invertito, da 19 CV. Inizialmente aveva una cilindrata di 760 cc, che però fu ridotta quasi subito perché il modello rientrasse nella categoria internazionale da competizione più bassa. L'interno della berlina (*pagina a fronte*) era un po' stretto, nonostante le porte fossero incavate (con l'inevitabile irritante conseguenza dei finestrini a vetri scorrevoli). Il motore posteriore implica qualche cambiamento di posizione dei comandi: quelli dell'avviamento e dello starter sono fuori vista, fra i sedili anteriori. Il cambio a cloche richiede una tiranteria più lunga, ma meno complicata, di quella prevista per il cambio al volante dei modelli degli ultimi anni Quaranta e degli anni Cinquanta.



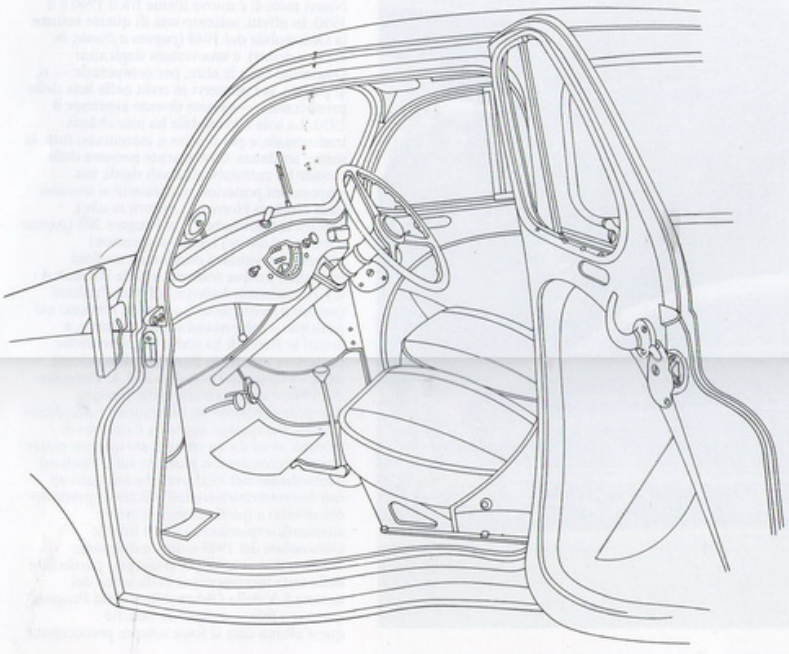
quell'anno furono le 13.887 vendite in Belgio, le 50.028 in Austalia e le 17.960 in Nuova Zelanda, mentre un anno dopo la Svezia avrebbe acquistato quasi 10.000 veicoli, un dato i teressante rispetto al totale delle esportazioni svedesi di quell'anno: 154 automobili e 356 veicoli commerciali.

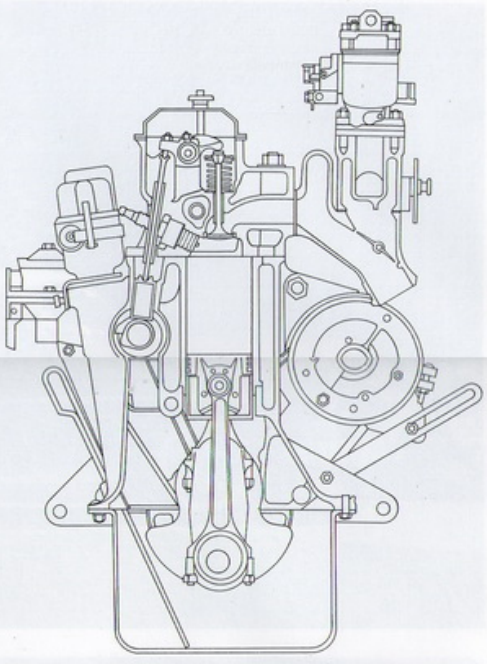
Fra i lati negativi c'era, naturalmente, un'assistenza inadeguata. Le piccole industrie non potevano permettersi una rete che coprisse tutto il loro mercato e ancora meno una vera e propria ricerca nei mercati in cui volevano inserirsi. Non tutti fornivano la guida a sinistra, sebbene i conservatori ostinati fossero ormai una minoranza. Inoltre, una volta superata la fase più critica, i compratori stranieri mostrarono di non gradire molto veicoli chiaramente progettati per il mercato britannico, e addirittura secondo i parametri del 1938. Quali che fossero le novità del primo Salone di Londra del dopoguerra, vale la pena di ricordare che, nella vasta gamma delle vetture disponibili nel 1946, solo le Vauxhall avevano sospensioni moderne e freni idraulici. Le Austin, le Ford e le Hillman ne erano tuttora prive. I sedili di pelle non dicevano nulla a un australiano o a uno svizzero, e i tetti metallici apribili lasciavano passare polvere e pioggia se esposti a condizioni climatiche più severe di quelle del temperato clima britannico. I costruttori di Coventry, Birmingham e Cowley impararono in fretta quest'ultima lezione; il più tipicamente britannico degli accessori stava passando di moda e sarebbe praticamente scomparso nel giro di cinque anni, salvo poi essere riscoperto, qualche anno dopo, dai francesi e dagli americani che le norme internazionali di sicurezza avevano privato dei loro tettucci di tela.

Ovunque, l'industria automobilistica si trovava di fronte a un grave dilemma: mantenere in vita modelli obsoleti o ricominciare da capo. Per chi scelse la prima soluzione le prospettive erano allettanti. Le attrezzature esistevano già, e i loro costi erano da tempo ammortizzati, particolarmente in Gran Bretagna. La produzione di alcuni modelli destinati alle forze armate era continuata ininterrotta fin dal 1939, il che spiega perché nel 1945 la Austin, la Hillman-Humber e la Vauxhall avessero una ripresa così rapida. Con la generale carenza di automobili, si sarebbe venduto praticamente di tutto, a patto che fossero disponibili le necessarie materie prime e la manodopera. Inevitabilmente, però, fra la ripresa della produzione e il lancio di un modello completamente nuovo passa del tempo. In Gran Bretagna il primo modello della nuova ondata di produzione di massa, la Austin A 40, apparve soltanto nell'inverno del 1947-48. In Francia, la Citroën, la Peugeot, la Simca andarono avanti per tre anni a vendere soltanto rielaborazioni di modelli del 1939, e lo stesso fecero la Fiat e la Lancia in Italia e la Skoda in Cecoslovacchia. Gli americani, in ogni caso, non dovevano preoccuparsi, perché nell'estate del 1946 la Studebaker venne fuori con la rivoluzionaria « linea 1947 », seguita negli anni 1948 e 1949 dal resto dell'industria.

Così, il fatto di essere all'avanguardia nelle esportazioni si rivolse contro la Gran Bretagna quando cominciarono a imporsi i nuovi concetti stilistici e comparvero le prime auto economiche ispirate alla linea delle Continental del 1939. Ci fu poi lo straordinario caso della Germania che, pur non essendo ancora ritornata uno stato sovrano, già mostrava segni di una rapidissima ripresa. Nel 1946 la produzione totale di autovetture fu di 9962 unità, la maggior parte Volkswagen, ma tre anni dopo aveva già raggiunto le centomila (per l'esattezza 103.997) e nel 1950 sarebbe più che raddoppiata.

Benché le famose sei cilindri della DKW e della BMW fossero ancora indisponibili, le vetture tedesche sopravvissute, sia pure nella forma del 1939, erano assolutamente competitive. Punta avanzata della rinascita nazionale fu, ovviamente, la Volkswagen: semplice, aerodinamicamente efficiente e fornita di un piccolo, indistruttibile motore « boxer » raffreddato ad aria. Un altro valido modello dell'epoca era la Opel Olympia da 1,5 litri di ispirazione americana, che era la versione 1948 di un'idea già presentata al Salone di Berlino del 1935; era, se non migliore, più nota dell'analogo modello della Vauxhall. Infine per il mercato della classe media c'era la vecchia, massiccia Mercedes-Benz 170, una vettura tecnicamente avanzata sotto il suo aspetto conservatore, e disponibile dal 1949 anche con motore diesel con un consumo dichiarato, per 100 km, di 7 litri di carburante economico. La Volks-





wagen fece un primo tentativo di esportazione nel 1947, e meno di dieci anni dopo sarebbe stata la vettura straniera più venduta in America. Inoltre, offriva un ottimo servizio di assistenza: nel 1953 la Volkswagen aveva più di cento concessionari in Svizzera, mentre la Austin ne aveva 37 e la Rootes 34. A fianco della spettacolare crescita dal nulla della Volkswagen c'erano le Citroën e le Fiat, case solide che vendevano modelli ben collaudati, sostanzialmente invariati rispetto a quelli del 1936.

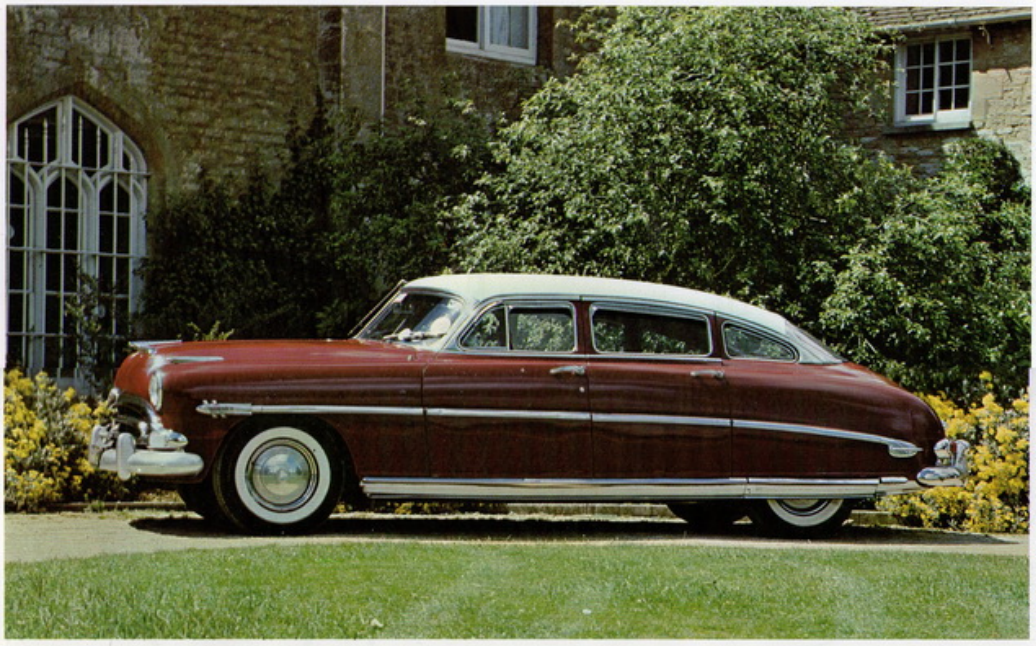
Ricominciare da capo poteva essere redditizio, come testimonia il progresso di un'altra marca tedesca, la Borgward, che derivava dalla vecchia Hansa e produceva anche le piccole Goliath e Lloyd. In questo periodo la Borgward stava ancora riprendendosi dai danni dei bombardamenti che avevano distrutto il suo intero apparato produttivo, ma il 1949 vide la nascita del modello 1500, la prima vera novità tedesca da dieci anni, che fu il preludio alla fortunata Isabella del 1954. Un successo più duraturo fu quello della Renault, nazionalizzata nel 1945 e guidata da Pierre Lefaucheux. Puntando, con molto realismo, su una piccola quattro posti, una berlina di 760 cc, Lefaucheux creò una vettura destinata a diventare un bestseller per l'esportazione, per la quale ancora nel 1950 esistevano valutazioni da borsa nera. È di moda oggi ridere di quella piccola e rumorosa 4 CV col suo allarmante sovrasterzo, ma nel 1946 una quattro porte che, senza essere un cyclecar, consumava 5,5 litri per 100 km fu una grossa conquista; e riuscire a produrla su vasta scala nell'arco di un anno rappresentò uno sforzo enorme. Inoltre la concorrenza non aveva ancora cominciato a muoversi: la Citroën 2 CV era ancora un segreto, benché conosciuto da tutti; la Morris Minor non sarebbe uscita fino all'ottobre del 1948, e Dante Giacosa, alla Fiat, decise che la sua Topolino sarebbe rimasta una due posti.

Nel 1950, tuttavia, erano poche le realizzazioni del periodo prebellico — Volkswagen, Opel, la sempre valida Citroën Traction Avant — che non erano state intaccate dal progresso. La Volvo PV 444 stava eliminando le vecchie sei cilindri, la Morris aveva una nuova gamma di vetture tutte monoscocca e caratterizzate da un'estrema maneggevolezza, e la Hillman Minx era stata trasformata in una sei posti di linea appiattita tipo Plymouth. La Fiat, pur conservando per le sue utilitarie praticamente lo stile del 1940, nella 1400 aveva un'altra americana in formato ridotto, e la Standard partì alla conquista dei mercati « coloniali » con la Vanguard 2,1 litri.

La Peugeot 203 monoscocca aveva sostituito i modelli tradizionali. Le nuove auto non si limitavano a copiare lo stile americano, ma avevano una meccanica moderna. Fra i nuovi convertiti alle valvole in testa c'erano la Renault e la Standard, i freni idraulici erano ormai comuni, e la carrozzeria di tipo americano si era imposta decisamente. I parafanghi separati e i predellini furono le vittime principali, mentre il vantaggio maggiore fu un più razionale spazio per i bagagli. In termini strettamente pratici, esaminiamo tre delle marche europee più vendute: Austin, Peugeot e Renault.

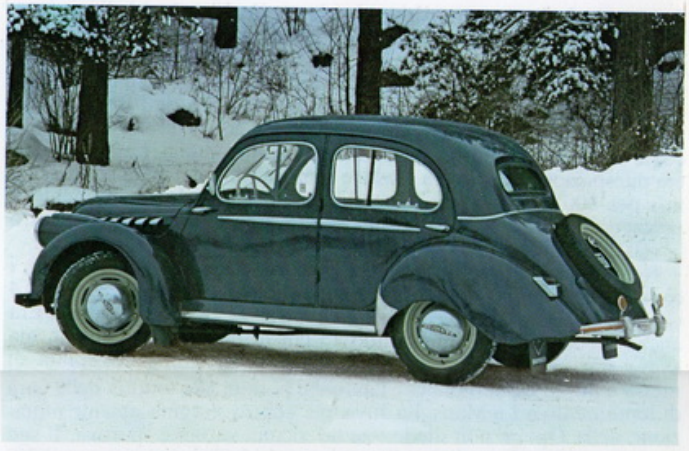
Le prime due case si erano distinte da tempo nella produzione delle vetture da 1200-1300 cc. La Peugeot aveva adottato le valvole in testa già nel 1938, anche se la 202, ancora in produzione nel 1948, manteneva lo châssis separato. La Austin era un classico esempio della tradizione britannica, salvo per il pianale integrato, e il suo motore di 1125 cc a valvole laterali sviluppava una potenza di 32 CV, superiore, stranamente, a quella del contemporaneo Peugeot a valvole in testa. I rispettivi cambi, sincronizzatori, erano completamente in carattere: tre marce più retromarcia in Francia, quattro in Gran Bretagna. Le prestazioni erano egualmente poco brillanti; entrambe le macchine raggiungevano i 100 km/h e impiegavano nove secondi per raggiungere gli 80. Delle due, soltanto la Peugeot aveva sospensioni anteriori indipendenti e i freni idraulici erano un'aggiunta del dopoguerra. La Austin Ten mantenne i suoi freni Girling a tiranti rigidi fino alla fine del 1947.

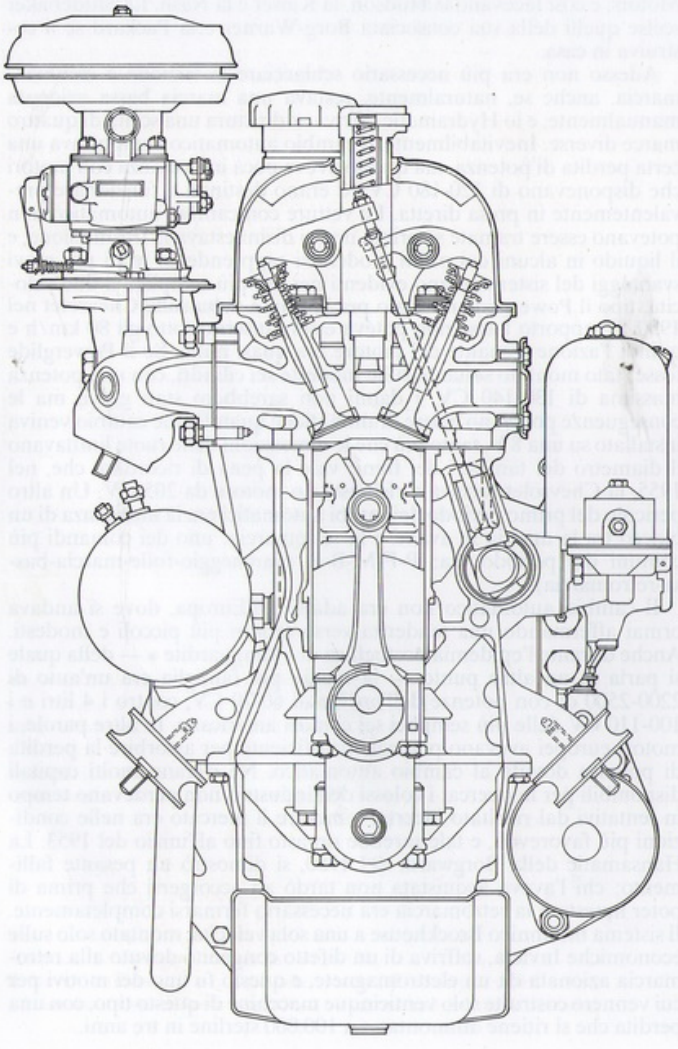
Consideriamo le loro equivalenti del 1949. I motori erano più grossi, 1200 cc per la Austin e 1290 cc per la Peugeot. Entrambi erano del tipo a corsa corta, convenienti adesso che in Gran Bretagna era stata abolita l'imposta fiscale sulla cilindrata. Potenze dell'ordine di 40-42 CV permettevano velocità massime attorno ai 110 km/h, mentre il cambio



Nuovi metodi e nuove forme fra il 1946 e il 1950. In effetti, soltanto una di queste vetture, la Oldsmobile del 1949 (*pagina a fronte, in basso a destra*), è una vettura degli anni Quaranta: tutte le altre, per comperarle — o, al peggio, per mettervi in coda nella lista delle prenotazioni — avreste dovuto aspettare il 1950. La sola Oldsmobile ha uno châssis tradizionale, e per il resto si incontrano tutte le nuove tendenze. Ovviamente nessuna delle vetture ha entrambi gli assali rigidi, ma sospensioni posteriori tradizionali si trovano sulla Hudson Hornet (*a sinistra in alto*), mentre la Oldsmobile e la Peugeot 203 (*pagina a fronte, al centro*) hanno sospensioni posteriori a semiassi oscillanti e molloni elicoidali. Le due francesi, cioè la Renault 4 CV (*a sinistra in basso*) e la Dyna-Panhard (*pagina a fronte, in alto a destra*), credono nel principio « tutto avanti o tutto dietro », e infatti la Renault ha scelto la collocazione posteriore mentre la Panhard, discendente della « vettura del popolo » di J.A. Grégoire del 1943, è caratterizzata dalla trazione anteriore mediante un bicilindrico raffreddato ad aria. Per quanto riguarda il cambio di velocità, si va da un complicato quattro marce senza sincronizzatori piazzato sulla Panhard (che soltanto nel 1951 avrebbe adottato un cambio sincronizzato dall'efficienza piuttosto discutibile) a quello completamente automatico montato su quasi tutte le Oldsmobile del 1949 e disponibile sulle Hudson due anni dopo. Il disegno particolare della testa incrementava l'efficienza del motore 8 V della Oldsmobile e della Peugeot (*pagina a fronte, a sinistra*), benché quest'ultima casa si fosse sempre preoccupata

soprattutto della lunga durata, contentandosi di ottenere 42 CV da 1290 cc. La Hudson, che non aveva potuto sostenere lo sforzo di progettare e realizzare un 8V, si trovava all'altra estremità, con un massiccio sei cilindri a valvole laterali da 5 litri: in compenso dominò per diversi anni le competizioni americane per vetture di serie, anche se questo non la aiutò nelle vendite. L'ammortamento dei costi era, come sempre, un grosso problema. Non tanto in Europa, dove lo styling era d'importanza secondaria, al punto che la Renault 4 CV, in quindici anni di produzione, fu la prima vettura francese a raggiungere il milione di esemplari venduti, mentre la Peugeot arrivò a 685.828 unità in undici anni. La piccola complicata Panhard si fece una clientela fra gli automobilisti appassionati che non avevano paura di qualcosa di difficoltoso, fragile e rumoroso, e la casa era soddisfatta se vendeva 10.000 vetture in un anno buono. La Oldsmobile, naturalmente, non aveva problemi, contrariamente alla Hudson, la cui Stepdown vantava una progettazione integrata molto buona (le ruote posteriori erano *interne* al telaio, e la carreggiata larga si accoppiava al baricentro basso) ma assolutamente inadatta ad accettare modifiche e troppo costosa da sostituire. Quello che nel 1948 appariva piacevolmente diverso, cinque anni dopo sarebbe stato decisamente fuori moda, anche se il vecchio motore, come tutti gli 8 V, avrebbe dato eccellenti prestazioni per molti anni ancora.





Peugeot includeva un overdrive che dava più alte velocità di crociera. L'accelerazione da 0 a 80 km/h era adesso sotto gli otto secondi, e il sistema di costruzione monoscocca della Peugeot permetteva di ridurre di circa 14 kg il peso di una vettura lunga 25 centimetri più della 202, e capace di trasportare sei persone. Per quanto riguarda i freni, solo la vettura francese aveva freni idraulici, mentre la Austin aveva adottato come soluzione di compromesso quelli idro-meccanici. La Austin non era più spaziosa, ma era più grossa e consumava più o meno lo stesso: 9 litri per 100 km in normali condizioni di guida. Inevitabilmente, i prezzi erano saliti, e si aggiravano adesso sulle 350-400 sterline contro le 160-200 del 1939.

Nel campo delle utilitarie, caratterizzato da enormi innovazioni, i contrasti erano molto più netti. Senza dubbio la più recente Renault 4 CV era più lenta della vecchia Juvaquatre: 90 km/h contro 100. Era anche meno spaziosa, misurando 15 cm in meno di lunghezza, ma aveva sospensioni indipendenti, freni idraulici e una possibilità di messa a punto del motore che l'avrebbe portata alla vittoria nella gara di rendimento a Le Mans. La Juva, per contro, era una pesante imitazione della Opel e non diede vita ad alcuna variante sportiva. Il suo motore a valvole laterali da 1 litro aveva solo 5 CV in più rispetto al 760 cc a valvole in testa montato sulla 4 CV, e non era particolarmente compatto. Nel nuovo modello il motore era montato posteriormente. Con una guida sostenuta il consumo era attorno ai 6,2 litri per 100 km, un contrasto significativo con la media della Juva di 7,8 litri. I criteri fondamentali del « sistema Panhard » erano ormai sotto tiro.

Ma non ancora totalmente. La Renault fu la sola importante conversione al motore posteriore durante il periodo preso in esame; la Fiat, la Simca, la Hillman lo avrebbero adottato solo molto più tardi. Nemmeno la trazione anteriore fece molti passi avanti negli anni Quaranta, eccetto che in alcuni strani prototipi. Modelli ispirati alla DKW comparvero in Danimarca, Svezia e Germania Orientale, e l'influenza della leggera Alpax di J.A. Grégoire si sarebbe fatta sentire. La Panhard, in Francia, adottò di fatto quei principi, ma i piani per costruire in Australia, Paesi Bassi e Gran Bretagna naufragarono. Il principio « tutto avanti o tutto dietro » si sarebbe affermato soltanto come conseguenza del continuo aumento del traffico e sulla scia della fortunata Mini della BMC.

C'erano anche altri chiari segni premonitori. In quel periodo in cui i carburanti erano scadenti, alti rapporti di compressione erano indispensabili. La benzina era razionata nella maggior parte dei paesi europei, le grandi marche di carburanti non tornarono in Gran Bretagna fino al 1953; la Francia la precedette solo di qualche anno. Prima della fine del 1950, tuttavia, negli Stati Uniti ci sarebbero stati interessanti sviluppi, la creazione cioè di motori 8 V a corsa corta, con rapporti di compressione attorno a 7,5 : 1 che permettevano alte prestazioni.

Ma per il momento non si vedeva ancora molto di concreto. Sulla carta, gli aumenti di potenza non apparivano impressionanti. Il tradizionale motore a valvole laterali della Cadillac erogava 150 CV come quello nuovo a valvole in testa del modello 160 del 1949, mentre i 135 CV del 5 litri a V della Oldsmobile Rocket rappresentano un interessante confronto con i 110 CV dell'ultimo 4,2 litri in linea. La leggendaria Chrysler Hemi del 1951, « che costrinse i progettisti di Detroit a ricominciare da capo », resta fuori dal periodo da noi preso in esame, ma ci dà un'idea degli sviluppi futuri: il nuovo motore a V della Chrysler aveva una potenza del 33 per cento superiore, contro un aumento di cilindrata limitato all'1,25 per cento.

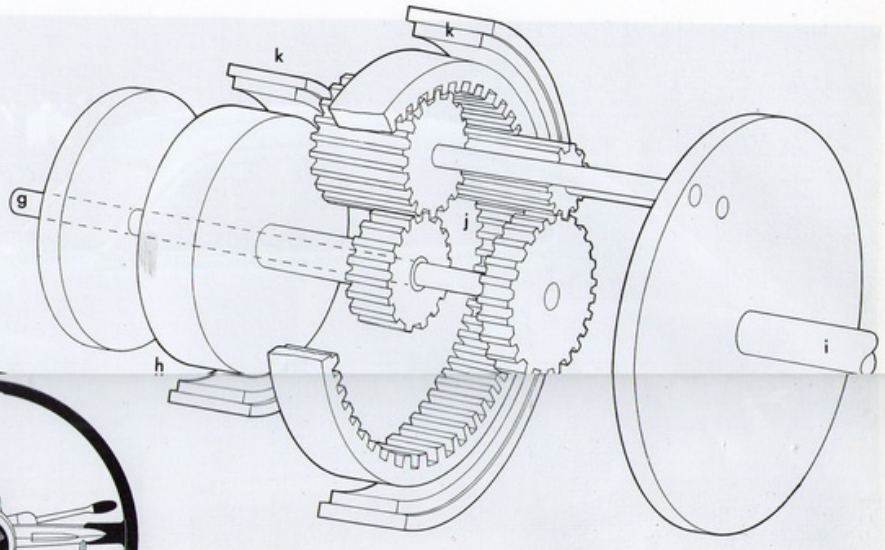
I nuovi otto cilindri a V erano caratterizzati da alberi a gomiti più corti e rigidi, del tipo a quattro manovelle e cinque supporti, meglio bilanciati dei tipi precedenti e che davano come risultato una maggiore dolcezza di funzionamento. Altrettanto importante era il fatto che i motori del nuovo tipo erano più compatti degli otto cilindri in linea che essi sostituivano, mentre i cofani lunghi, di moda nel 1931, erano stati abbandonati da parecchi anni a causa dell'eccessivo spreco di spazio. E non ci fu solo un risparmio di spazio: una volta pronti gli impianti per il nuovo tipo di motore, i costi degli châssis e delle carrozzerie calarono. Questo poté avvenire perché per i motori a sei o otto cilindri in linea erano spesso necessari due diversi châssis, sebbene dal 1940 avesse cominciato a svilupparsi la tendenza più razionale di limitare al cofano la lunghezza addizionale. Ora, l'unico problema era la larghezza, mentre tutto il resto della meccanica restava invariato, indipendentemente dal motore. Queste economie avrebbero comportato degli svantaggi: troppo spesso le sei cilindri erano tutt'altro che brillanti, mentre le otto cilindri, in un periodo senza limiti di velocità come la metà degli anni Cinquanta, erano troppo veloci per gli châssis di cui disponevano e decisamente pericolose quando si trattava di frenare, dato che i tempi di accelerazione (da 0 a 50 km/h in quattro secondi) non erano bilanciati da una frenata altrettanto efficiente.

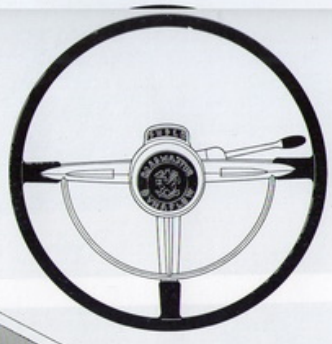
Anche la diffusione dei cambi completamente automatici era tuttora limitata agli Stati Uniti. Nel 1942, tali « raffinatezze » erano state disponibili solo su Oldsmobile e Cadillac, e prima della fine degli anni Quaranta soltanto la Chrysler (che preferiva un tipo semiautomatico a quattro velocità con giunto idraulico) resisteva al nuovo indirizzo. La Ford, era risaputo, comprava ancora i cambi automatici dalla General Motors, e così facevano la Hudson, la Kaiser e la Nash. La Studebaker scelse quelli della sua consociata Borg-Warner e la Packard se li costruiva in casa.

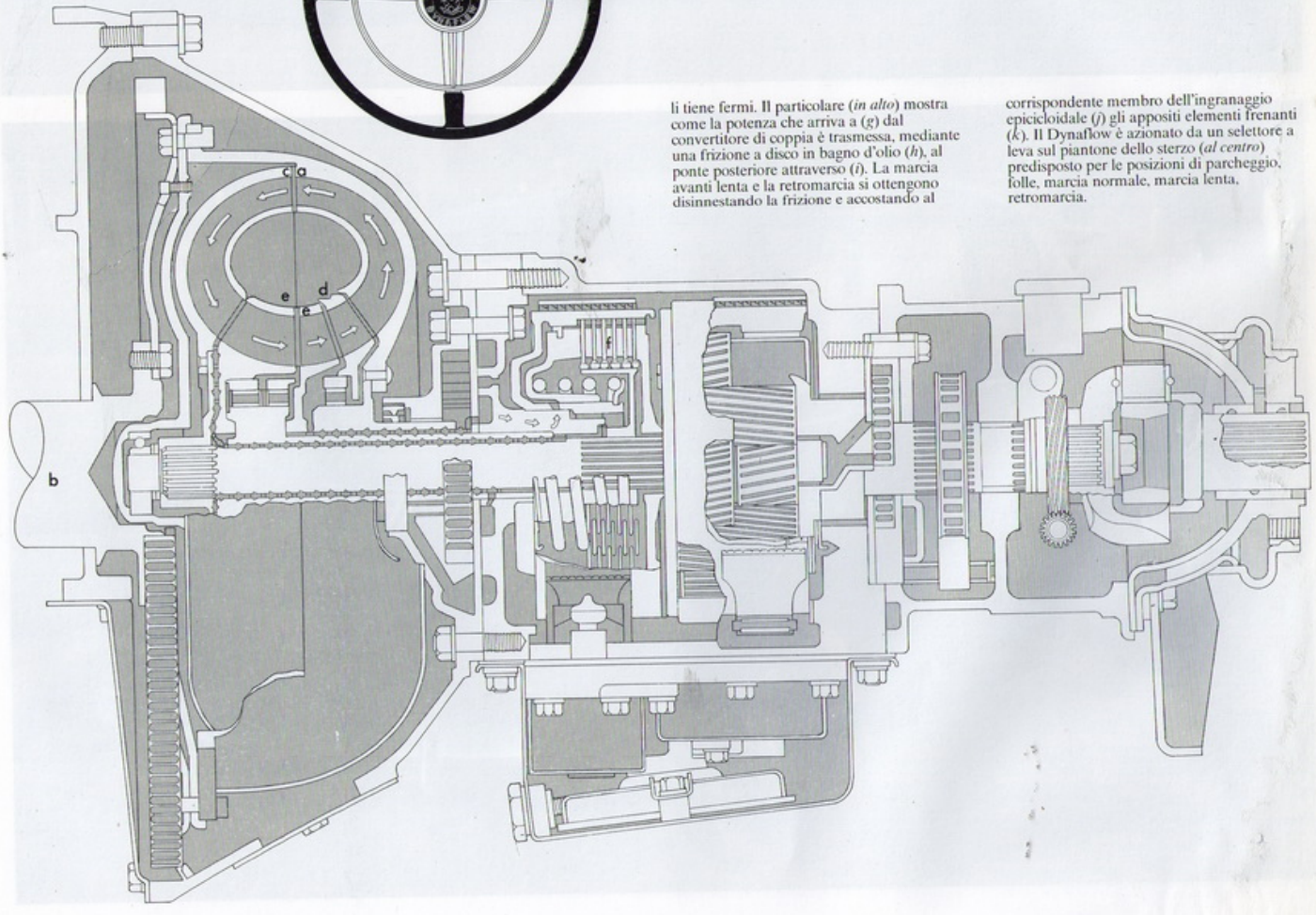
Adesso non era più necessario schiacciare la frizione e cambiare marcia, anche se, naturalmente, restava una marcia bassa azionata manualmente, e lo Hydramatic offriva addirittura una scelta di quattro marce diverse. Inevitabilmente, il cambio automatico comportava una certa perdita di potenza, ma questo aveva poca importanza con motori che disponevano di 120-180 CV ed erano destinati a funzionare prevalentemente in presa diretta. Le vetture con cambio automatico non potevano essere trainate se prima non si disinnestava la trasmissione, e il liquido in alcuni dei primi modelli si rapprendeva; ma i più gravi svantaggi del sistema erano evidenti nei tipi più semplici, a due velocità, tipo il Powerglide montato per la prima volta sulle Chevrolet nel 1950. Il rapporto basso non poteva essere inserito sotto gli 80 km/h e quindi l'azione frenante del motore era quasi nulla. Se il Powerglide fosse stato montato soltanto sulle modeste sei cilindri, con una potenza massima di 130-140 CV, i danni non sarebbero stati gravi, ma le conseguenze potevano essere drammatiche quando tale cambio veniva installato su una 8 V, tanto più che le dimensioni delle ruote limitavano il diametro dei tamburi dei freni; vale la pena di ricordare che, nel 1955, la Chevrolet forniva a richiesta un motore da 205 CV. Un altro pericolo del primo periodo dei cambi automatici era la mancanza di un blocco tra la marcia in avanti e la retromarcia: uno dei comandi più comuni del periodo era: P-F-M-B-R (parcheggio-folle-marcia-bassa-retromarcia).

Il cambio automatico non era adatto all'Europa, dove si andava ormai affermando una tendenza verso motori più piccoli e modesti. Anche durante l'epidemia postbellica di « vanguardite » — della quale si parla in un altro punto — la media per famiglia era un'auto di 2200-2500 cc con potenze dell'ordine di 60-70 CV, contro i 4 litri e i 100-110 CV delle più semplici sei cilindri americane. In altre parole, i motori europei avevano potenza insufficiente per assorbire la perdita di potenza dovuta al cambio automatico. Né c'erano molti capitali disponibili per la ricerca: i colossi dell'industria non perdevano tempo in tentativi dal risultato incerto, e mentre il mercato era nelle condizioni più favorevoli, e tale sarebbe rimasto fino all'inizio del 1953. La Hansamatic della Borgward, del 1950, si dimostrò un pesante fallimento: chi l'aveva acquistata non tardò ad accorgersi che prima di poter innestare la retromarcia era necessario fermarsi completamente. Il sistema britannico Brockhouse a una sola velocità, montato solo sulle economiche Invicta, soffriva di un difetto congenito dovuto alla retromarcia azionata da un elettromagnete, e questo fu uno dei motivi per cui vennero costruite solo venticinque macchine di questo tipo, con una perdita che si ritiene ammontasse a 100.000 sterline in tre anni.

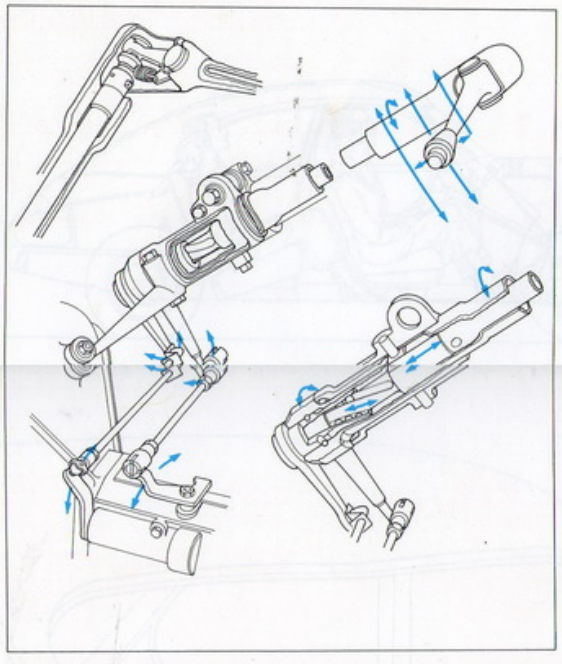
Il cambio automatico Dynaflow a due velocità (*sotto*), montato per la prima volta sulle Buick del 1948. La pompa principale (*a*) è collegata con l'albero motore (*b*) e quindi gira alla sua stessa velocità. Al lato opposto c'è la turbina (*c*), calettata sull'albero di entrata del cambio e rotante (in presa diretta) sempre alla velocità dell'albero motore. Gli altri tre elementi — la pompa secondaria (*d*) e i due statori (*e*) — sono montati separatamente su un dispositivo a frizione (*f*), che li lascia girare liberamente o li tiene fermi. Il particolare (*in alto*) mostra come la potenza che arriva a (*g*) dal convertitore di coppia è trasmessa, mediante una frizione a disco in bagno d'olio (*h*), al ponte posteriore attraverso (*i*). La marcia avanti lenta e la retromarcia si ottengono disinnestando la frizione e accostando al corrispondente membro dell'ingranaggio epicicloidale (*j*) gli appositi elementi frenanti (*k*). Il Dynaflow è azionato da un selettore a leva sul piantone dello sterzo (*al centro*) predisposto per le posizioni di parcheggio, folle, marcia normale, marcia lenta, retromarcia.



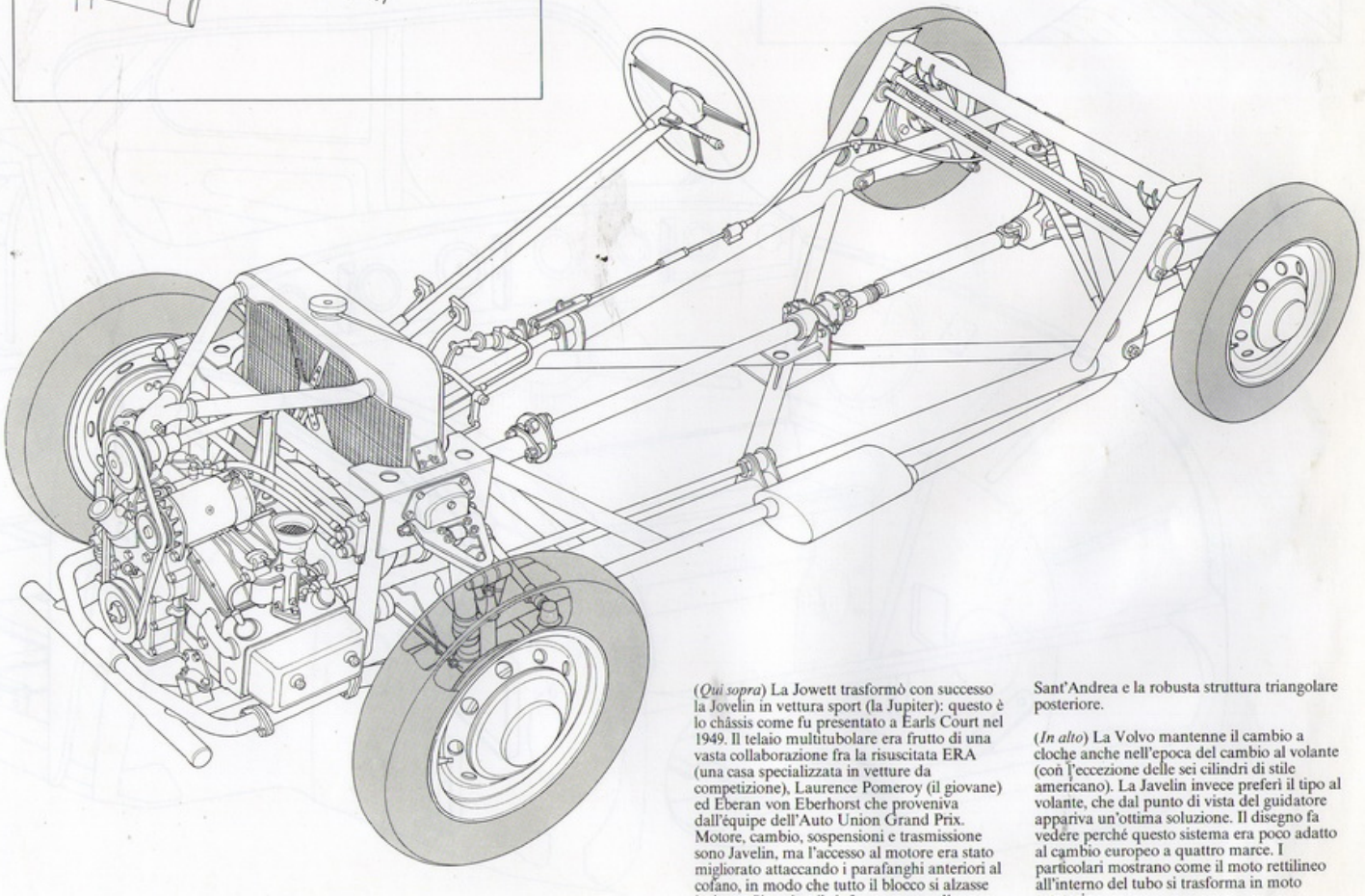




PJH
97

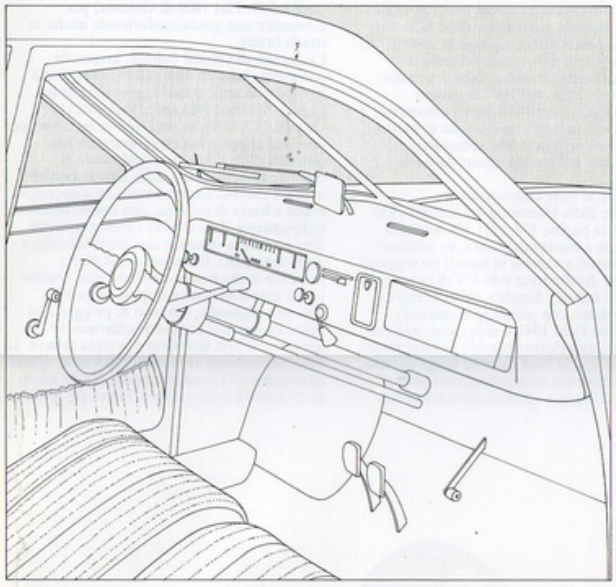


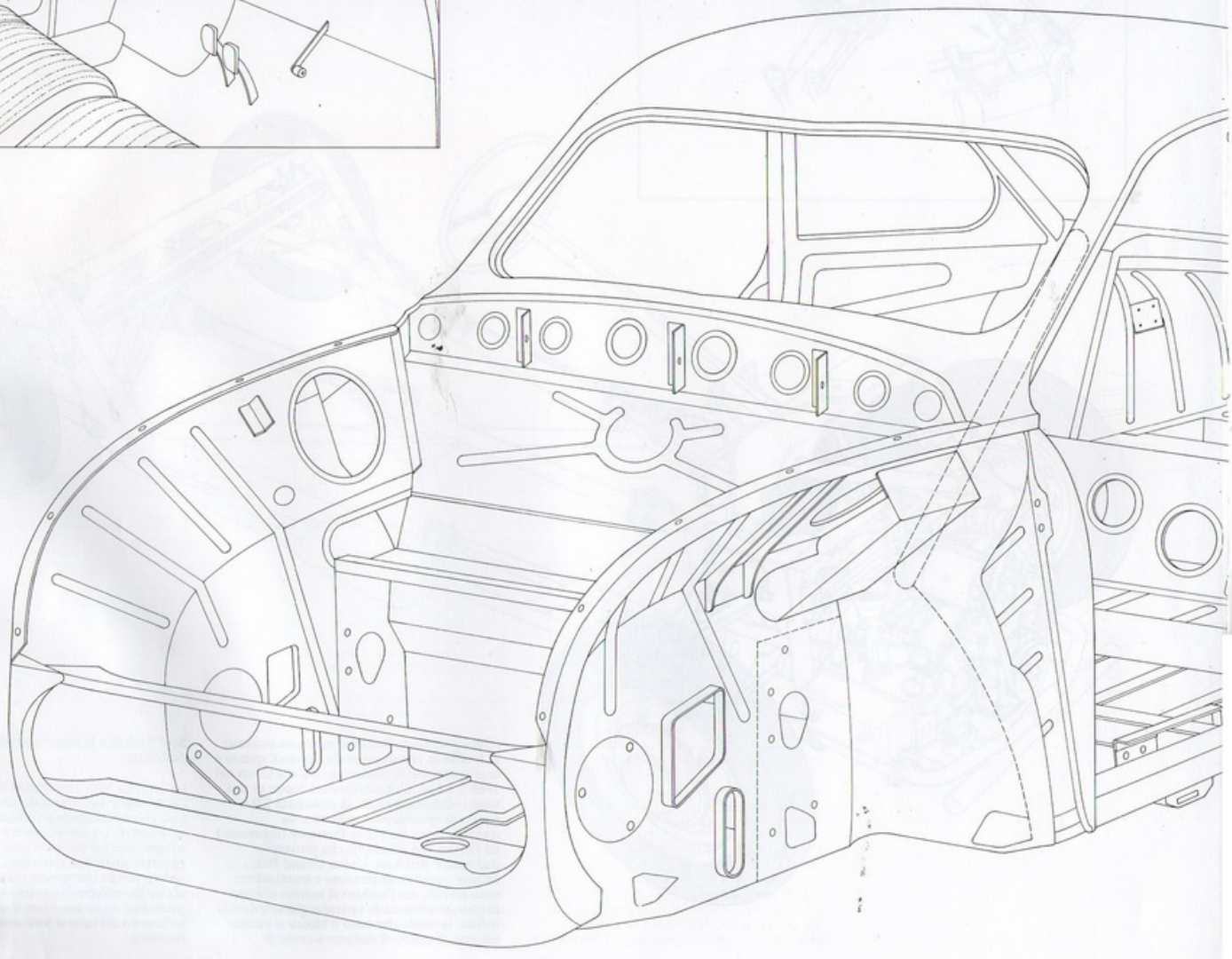
Strutture monoscocca a baule integrato. Alla fine della seconda guerra mondiale la Volvo PV 444 (*pagina a fronte, sopra*) e la Jowett Javelin (*pagina a fronte, sotto*) erano già pronte, ma sarebbero state poste in vendita molto tempo dopo: nel 1947 la vettura svedese, all'inizio del 1948 quella britannica. Le due case si interessavano anche di modelli sport, ma la Volvo in modo abbastanza tiepido. Forse per questo sopravvisse e la Jowet no.
Nella Volvo si vede chiaramente la derivazione dalla Hanomag 1,3 litri del 1930 (si vedano la pagine 172-173). Ha struttura monoscocca a baule integrato e un modesto quattro cilindri a valvole in testa a tre supporti con 1,4 litri di cilindrata e 40 CV di potenza a 3800 giri al minuto. Sembra un'americana in formato ridotto, con parafanghi anteriori scatolati stile Ford 1942 e altre caratteristiche tipicamente americane: cambio sincronizzato a tre marce con la leva a cloche lunga e sottile, sterzo a eccentrico, sospensioni posteriori a semiassi oscillanti e molloni elicoidali (come quelle della Fiat 1400 di Giacosa) per consentire una guida confortevole anche su strade brutte.
La Javelin di Gerald Palmer, invece, fu concepita come un'alternativa britannica a berline affermate e maneggevoli come la Lancia Aprilia e (più specificamente) la Citroën 11 CV *legère*. Era una vettura a scocca portante come le sue rivali straniere, ma differiva dalla Citroën perché aveva la trazione tradizionale e dalla Lancia perché aveva il cambio sincronizzato. Le sospensioni erano a barra di torsione, con quelle anteriori indipendenti; fino al 1951 i freni erano del tipo « a mezza strada », cioè metà idraulici e metà meccanici. Il motore orizzontale, montato molto basso, era di difficile accesso per la manutenzione e troppo soggetto all'« annegamento » in caso di pioggia. Nei primi esemplari i supporti ballavano, le guarnizioni non tenevano e la terza saltava. La velocità massima arrivava a 130 km/h, quella di crociera a 112; accelerava da 0 a 80 km/h in 15 secondi e consumava 10 litri per 100 km.

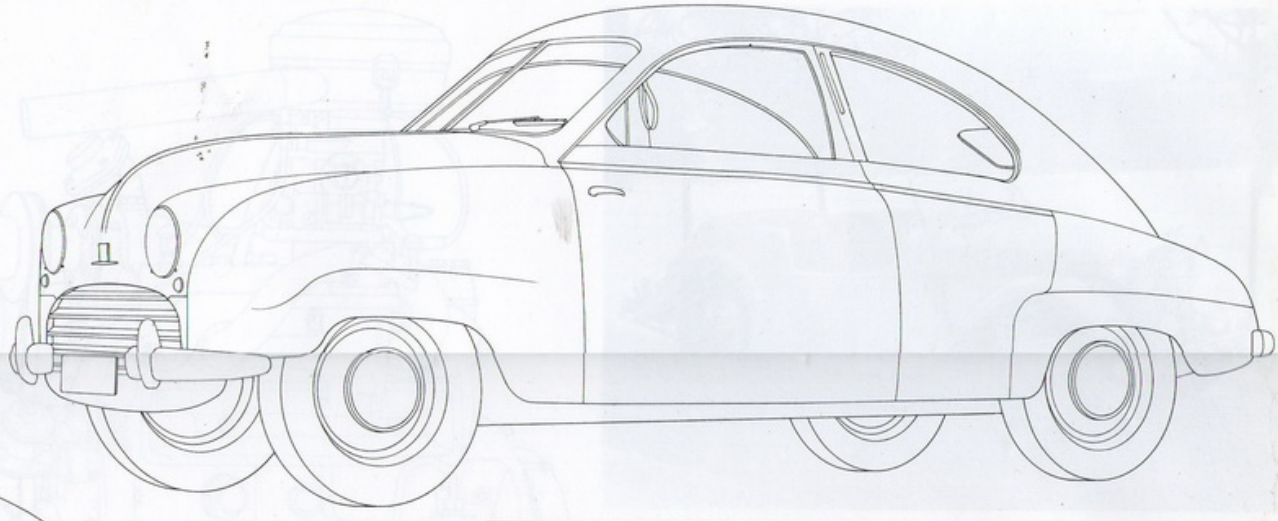


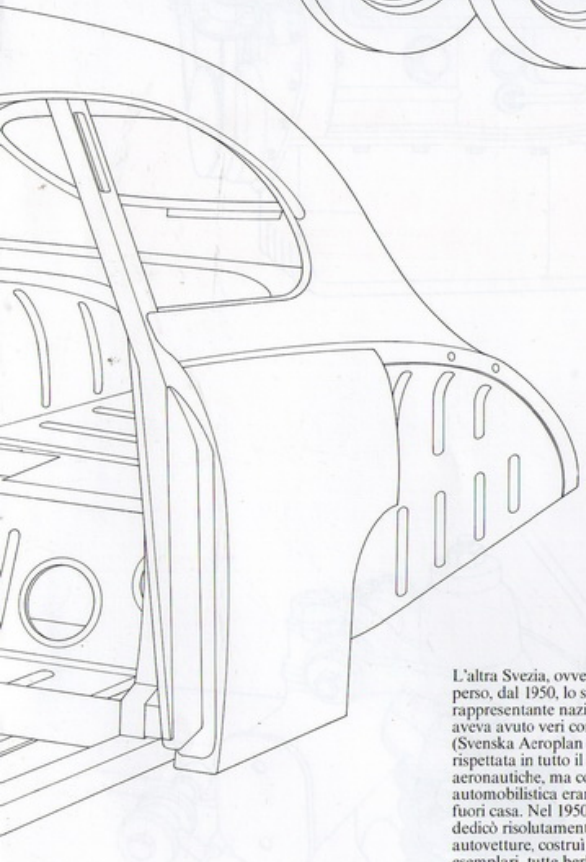
(*Qui sopra*) La Jowett trasformò con successo la Jovelin in vettura sport (la Jupiter): questo è lo châssis come fu presentato a Earls Court nel 1949. Il telaio multitubolare era frutto di una vasta collaborazione fra la risuscitata ERA (una casa specializzata in vetture da competizione), Laurence Pomeroy (il giovane) ed Eberan von Eberhorst che proveniva dall'équipe dell'Auto Union Grand Prix. Motore, cambio, sospensioni e trasmissione sono Javelin, ma l'accesso al motore era stato migliorato attaccando i parafanghi anteriori al cofano, in modo che tutto il blocco si alzasse insieme. Si notino il rinforzo a croce di Sant'Andrea e la robusta struttura triangolare posteriore.

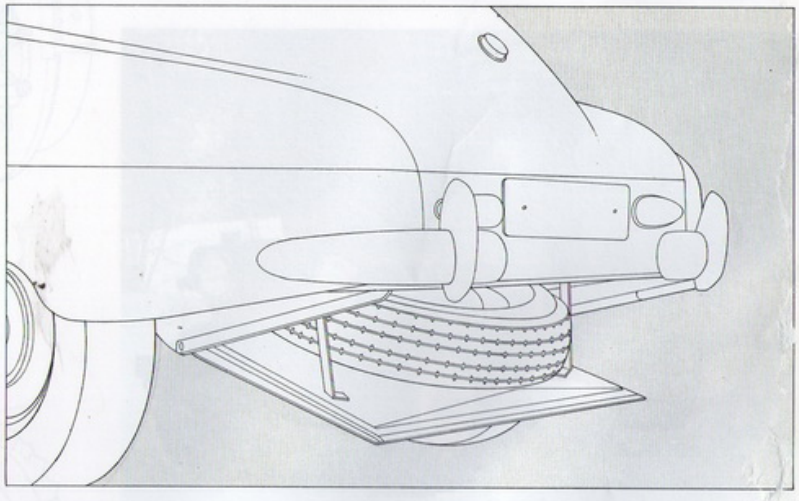
(*In alto*) La Volvo mantenne il cambio a cloche anche nell'epoca del cambio al volante (con l'eccezione delle sei cilindri di stile americano). La Javelin invece preferì il tipo al volante, che dal punto di vista del guidatore appariva un'ottima soluzione. Il disegno fa vedere perché questo sistema era poco adatto al cambio europeo a quattro marce. I particolari mostrano come il moto rettilineo all'interno del tubo si trasforma in moto rotatorio.









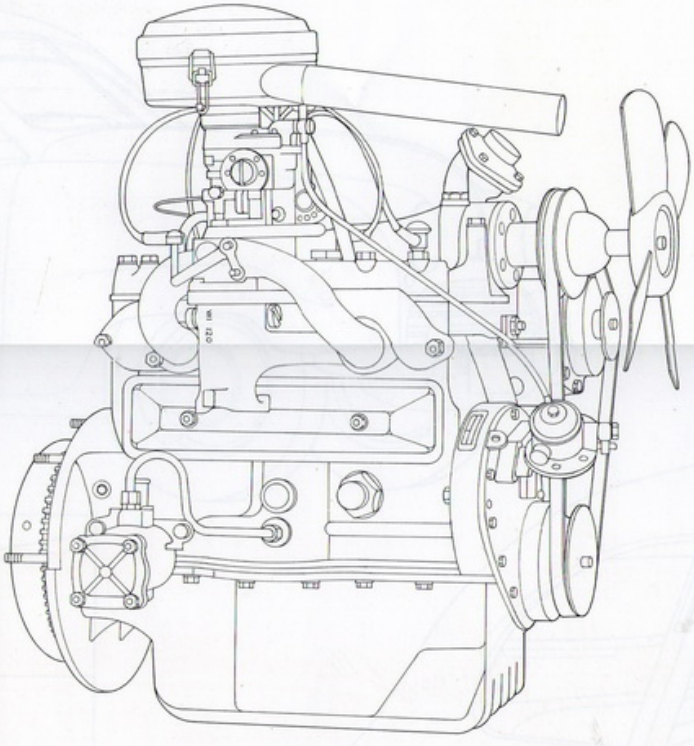


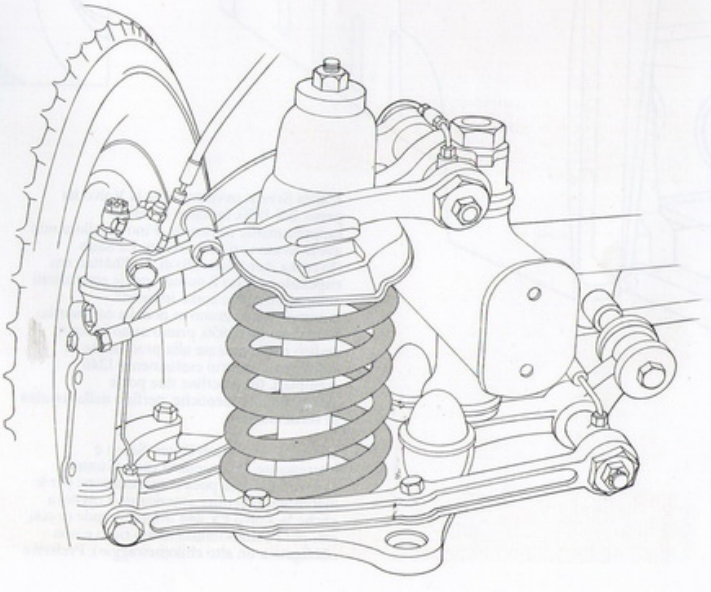
L'altra Svezia, ovvero: come la Volvo ha perso, dal 1950, lo status di unica rappresentante nazionale. Fino ad allora non aveva avuto veri concorrenti. La Saab (Svenska Aeroplan AB) di Trollhättan era rispettata in tutto il mondo per le costruzioni aeronautiche, ma come industria automobilistica erano in pochi a conoscerla fuori casa. Nel 1950, primo anno in cui si dedicò risolutamente alla produzione di autovetture, costruì esattamente 1246 esemplari, tutte berline due porte assolutamente identiche, perfino nella tonalità di verde medio.

L'origine della Saab Sixten Sason è interessante. Il progettista capo Gunnar Ljugström aveva poca considerazione per le ingombranti vetture americane, e riteneva anche la Volvo PV 444 troppo grande (e così era, per l'automobilista meno ricco e non obbligato a un alto chilometraggio). Preferiva comunque la trazione anteriore, e perciò prese a modello una delle auto vendute in Svezia prima della guerra, la tedesca DKW con motore bicilindrico a due tempi, allora temporaneamente non disponibile. La meccanica della nuova Saab ne ripeteva essenzialmente la disposizione. Il motore di 684 cc raffreddato ad acqua era montato trasversalmente, e il cambio a tre marce comprendeva un dispositivo di ruota libera, oltre ai sincronizzatori che la DKW non aveva mai avuto. Altri miglioramenti rispetto al prototipo tedesco erano le sospensioni indipendenti a barra di torsione trasversale e i freni idraulici. La forma della Sason offriva una minima resistenza all'aria ed era silenziosa anche a 120 km/h, che raggiungeva grazie a un terzo cilindro aggiunto al motore di base. L'abitabilità posteriore non era certo uno dei suoi pregi, e la visibilità, nelle vetture costruite prima del 1953, era scadente quasi quanto quella della Volkswagen.

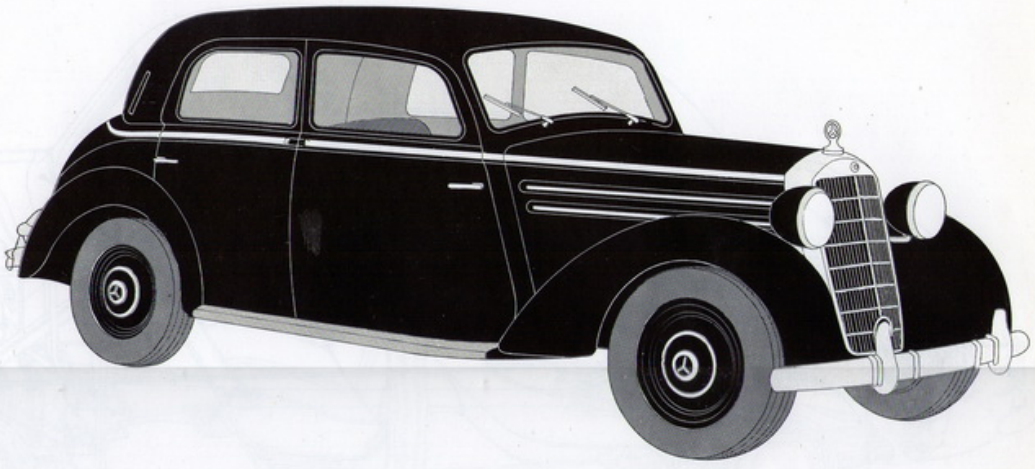
Punto di forza della Saab era la struttura monoscocca (*in basso a sinistra*). Le influenze dell'aerodinamica erano immediatamente percepibili nella forma del pianale, liscio come un vassoio interrotto soltanto dalla scanalatura longitudinale entro la quale correva il tubo di scappamento.

Le influenze americane non sono assenti del tutto, come testimonia la plancia (*in alto a sinistra*) con i quadranti stilizzati. Ljungström, inoltre, preferì il cambio al volante mentre la DKW aveva usato una scomoda leva sporgente dal cruscotto; le marce, come nel modello tedesco, erano soltanto tre, con il vantaggio della maggior semplicità della tiranteria rispetto alla soluzione britannica. L'alloggiamento della ruota di scorta nella coda (*qui sopra*) aveva accesso esterno, ma per accedere al bagagliaio bisognava ancora ribaltare il sedile posteriore.

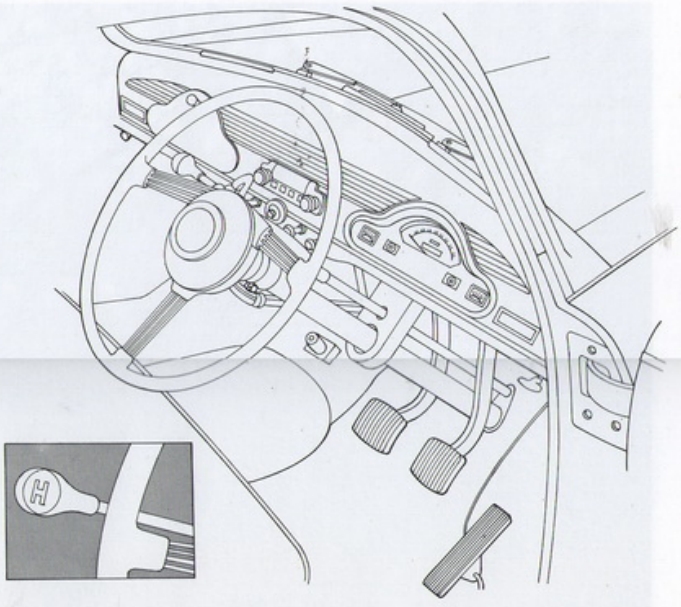




Questa Singer SM roadster (*sopra a sinistra*) è del 1954, ma la concezione è essenzialmente quella degli anni Trenta. La linea entrò in produzione nel 1939 con una versione di 1074 cc caratterizzata da assale anteriore rigido, freni meccanici e cambio a tre marce: una vettura di non grandi prestazioni, che deluse gli appassionati abituati alle « vere » Le Mans Nine del 1933-37. Nel 1951 il roadster aveva acquistato le sospensioni anteriori indipendenti, e nella versione finale con motore a due carburatori, 1497 cc e 58 CV (un quattro cilindri con albero a camme in testa, come tutte le Singer dopo il 1937) raggiungeva i 120 km/h. I clienti amanti dell'« aria pura e svago », però, volevano prestazioni superiori o finestrini con il vetro a saliscendi.
La Jeep in borghese (*sotto a sinistra*). Creata dalla Bantam (Austin americana) e costruita in gran numero per gli eserciti alleati nel 1942-45 dalla Ford e dalla Willys, la Jeep nel dopoguerra rimase in esclusiva alla Willys. Inizialmente subì pochi cambiamenti; rimasero il vecchio quattro cilindri da 2,2 litri derivato dall'Overland Whippet del 1927, le sospensioni semiellittiche e il ponte motore ipoide alle due coppie di ruote (la trazione anteriore poteva essere disinserita per la guida su strada). La velocità massima era di 105 km/h, e bisognava guidare con precauzione per limitare il consumo ai proclamati 16 litri per 100 km. Alla fine degli anni Quaranta la Jeep era costruita su licenza in diversi paesi ed erano in arrivo le prime imitazioni: la prima di queste, la britannica Landrover, era in commercio alla metà del 1948.



La gamma Mercedes-Benz 170 fu una delle « complicazioni » di maggior successo degli anni Trenta. Nell'aspetto della 170 D del 1951 (*a sinistra*) niente suggerisce né la data di nascita né la presenza del frugale motore diesel a quattro cilindri. La casa aveva sperimentato per prima questo tipo di motore su autovetture, a cominciare dalla grossa 260 D del 1936. L'aspetto della vettura con motore a benzina (*sopra*) è diverso ma non più moderno, anche se guardando bene si notano porte più grandi a montante centrale e baule ad accesso esterno. Dentro ci sono un motore più potente (*pagina a fronte, sopra a destra*) e sospensioni anteriori a mollone elicoidale (*pagina a fronte, sotto a destra*) invece della doppia balestra trasversale dei modelli di serie del 1936-48. Le sospensioni posteriori erano ovviamente a semiassi oscillanti su tutte le 170. Nella serie S l'alimentazione a gravità aveva lasciato il posto a un serbatoio posteriore con alimentazione a pompa meccanica. Il motore però è ancora un tranquillo quattro cilindri a valvole laterali da 1,8 litri e 52 CV, e nonostante il sofisticato telaio tubolare a X la vettura pesa ancora 1180 kg, cioè 66 più della versione diesel con la vecchia carrozzeria. Le prestazioni avevano un'importanza secondaria rispetto alla durata. La 170 S poteva fare i 120 km/h mentre la versione diesel raggiungeva a stento i 108, ma nei paesi dove il diesel pagava un'imposta inferiore la 170 D aveva i suoi pregi, non ultimo un consumo di 7 litri per 100 km. I taxi Mercedes diesel non erano ancora diventati così comuni nelle città europee soltanto perché dopo la guerra la casa aveva dovuto ricominciare da capo, ma nel 1955 le 170 a benzina e diesel erano ancora in produzione, e quando questa ebbe termine il totale delle vendite aveva raggiunto le 200.000 unità. Ma questo non segnò la fine del fedele vecchio motore a valvole laterali: adattato già dal 1953 alla serie 180 a scocca portante, fu sostituito da un più moderno motore a valvole in testa soltanto nel 1957.



La modernizzazione della Ford. La Consul britannica da 1508 cc fu presentata al Salone di Londra nell'ottobre del 1950 ma la progettazione è in puro stile fine anni Quaranta: un motore a quattro cilindri superquadro sistemato molto avanti in una classica struttura a scocca portante, sospensioni anteriori indipendenti secondo il sistema a giunto sferico di Earl McPherson e freni idraulici. La carrozzeria è caratterizzata dai fianchi larghi (la Fiat l'avrebbe poi copiata per la nuova 1100 postbellica), con molto spazio per sei passeggeri e relativo bagaglio. Il progetto era molto razionale ed esplorava a fondo le possibilità della struttura a scocca portante, tanto che la Ford produceva anche una versione alternativa, la Zephyr, con gli attacchi del motore più lunghi, adatti a un sei cilindri da 2,3 litri, che aveva le stesse dimensioni della Consul. La Zephyr e la Consul erano sicuramente le Ford più avanzate di quegli anni. Le Ford americane e quelle francesi, infatti, pur godendo degli stessi miglioramenti nelle sospensioni, erano ancora legate ai motori orizzontali a corsa lunga, mentre a Colonia la Ford tedesca produceva ancora la vecchia Ten con motore da 1172 cc anche se sulle sue Taunus montava i freni idraulici fin dall'estate del 1939.
Il posto guida è tutt'altro che bello. I pedali incernierati in alto sono comodi e il volante a tre razze non disturba la visibilità anteriore del guidatore, ma il cambio al volante è sopportabile soltanto perché la Ford si mantiene fedele alle tre marce, mentre la stilizzazione degli strumenti sulla plancia ha trionfato sulla praticità, per non parlare dello sportellino della guantiera che ripete il motivo dello strumento. Appena visibile la brutta leva a manico d'ombrello che aziona il freno d'emergenza, un orrore destinato a durare altri vent'anni.

sei quintali, che utilizzavano potenti motori a quattro e sei cilindri con cilindrate di 4 o 5 litri; non proprio adatti alle autovetture, benché già nel 1939 l'importatore della Nash in Gran Bretagna fornisse a richiesta il Perkins P 6 da 4,7 litri. In ogni caso, il costo del motore diesel era troppo elevato per la classe di prezzoin cui queste auto si collocavano. Nel 1950 soltanto la Mercedes-Benz produceva un modello diesel, ma presto sarebbe stata seguita dalla Borgward, dalla Fiat e dalla Standard.

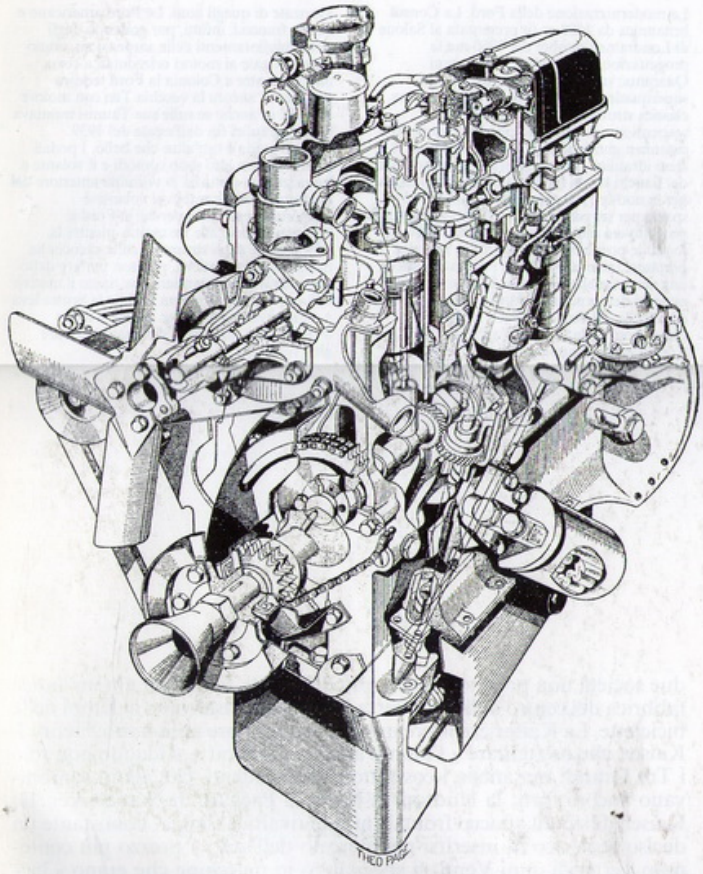
La leggendaria Jeep aveva presentato al mondo la trazione sulle quattro ruote, e il 1948 vide la prima di oltre un milione di Landrover, basata su un prototipo americano ma dotata di un motore Rover a quattro cilindri da 1,6 litri. Anche l'Alfa Romeo, la Delahaye, la Fiat, la Nissan, la Toyota adottarono la trazione integrale, ma queste marche contavano principalmente su un mercato militare e agricolo. Il concetto attuale del 4 ×4 come veicolo per il tempo libero fu una diretta conseguenza della castrazione subita in anni posteriori dalle vetture sport. Nel 1950 la Jeep e la Landrover erano ciò che erano state le station wagon nella seconda metà degli anni Trenta.

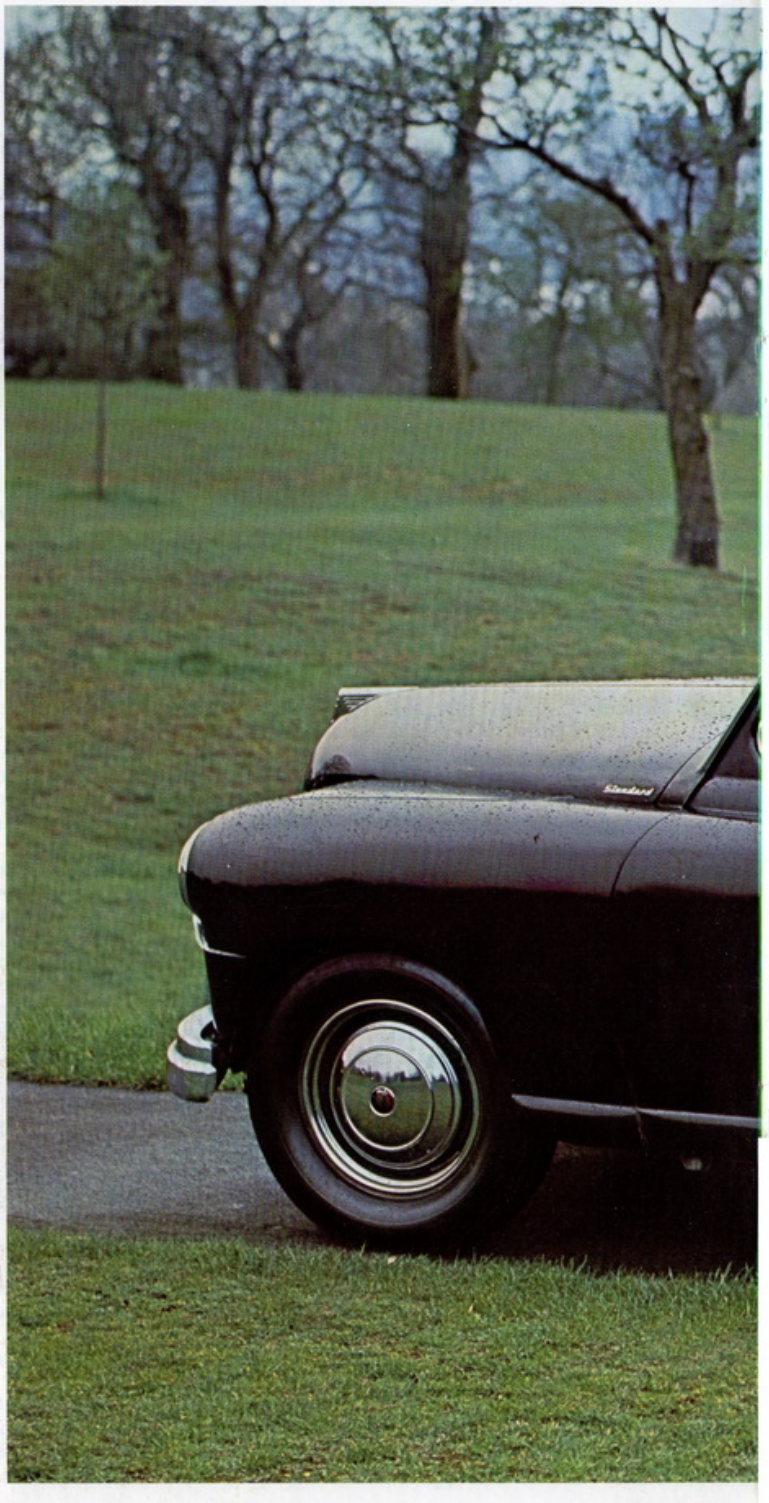
Gli anni Quaranta non furono un'epoca felice per i costruttori di seconda categoria. Le vittime del 1946-50 — Chenard-Walker, Imperia, Isotta Fraschini, La Licorne sono i nomi che vengono subito alla mente — erano, per lo più, destinate a soccombere in ogni caso. Nessuno dei due costruttori francesi fece un vero tentativo per tornare a imporsi, e l'incrocio Adler-Amilcar della Imperia non aveva nessuna possibilità contro l'invasione anglo-francese del Belgio. Per quanto riguarda l'Isotta, una grossa vettura di lusso a motore posteriore non era certo il progetto adatto a risollevare le sorti di un'industria specializzata in motori aeronautici ormai declinante e che non aveva più costruito un'automobile dal1934. Più interessante fu la scomparsa, di poco posteriore, dell'americana Kaiser, della britannica Singer e, caso molto particolare, delle ultime *grandes routières* francesi.

L'unico ovvio punto in comune fra la Kaiser e la Singer era, naturalmente, la forma della carrozzeria. Il gruppo che creò la Singer SM 1500 del 1948 senza dubbio deve essere stato influenzato dalla Kaiser di Howard Darrin, apparsa due anni prima. Sotto altri punti di vista, le due società non potevano essere più differenti. La Singer era un'antica fabbrica del centro dell'Inghilterra le cui radici risalivano ai tempi delle biciclette. La Kaiser era la creatura di un armatore milionario, Henry J. Kaiser, che osò tentare « l'ultimo assalto a Detroit », sfidando non solo i Tre Grandi ma anche i costruttori indipendenti, che allora sembravano ancora forti: la Hudson, la Nash, la Packard, la Studebaker. La Kaiser sferrò un attacco frontale ai suoi rivali; la Singer, nonostante un deciso tentativo di inserirsi nel mercato dell'auto a prezzo più contenuto nei tardi anni Venti, si specializzò in macchine che erano « leggermente diverse » e costavano un po' più di una Morris o di una Austin.

La via del declino fu comunque simile, a Birmingham in Inghilterra come a Willon Run negli Stati Uniti. Gli « dei » potevano spaziare in tutto il mercato, cosa che le piccole industrie non potevano permettersi. Una volta iniziata la battaglia, la Kaiser e la Singer erano condannate. La situazione fu resa ancor più difficile negli Stati Uniti da Henry Ford II, deciso a tutto pur di battere la Chevrolet, mentre in Gran Bretagna precipitò non soltanto a causa della fusione tra la Austin e la Morris, ma anche per la minacciosa presenza nell'impero Standard-Triumph di Sir John Black.

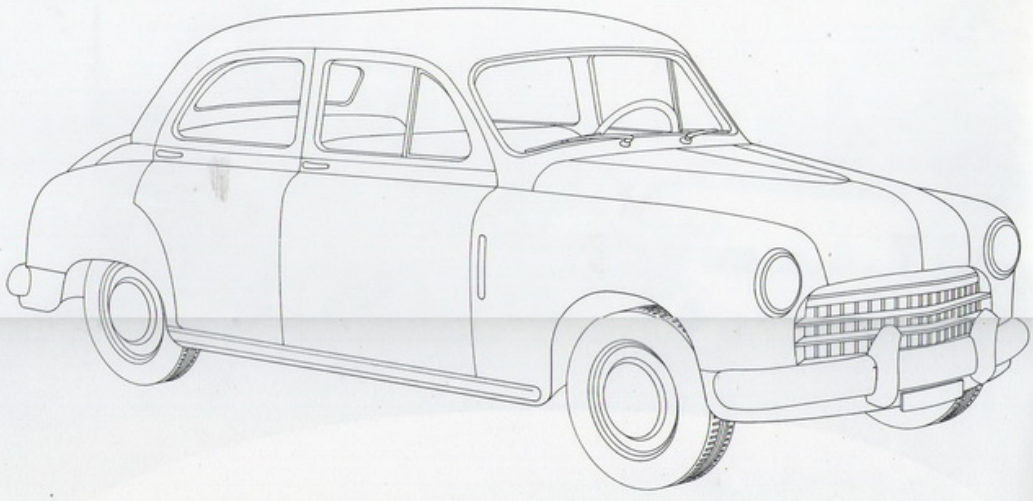
Le uniche vere variabili nel commercio automobilistico non specialistico sono la produzione e le vendite. I costi base di impianti, produzione, distribuzione e pubblicità sono gli stessi. Nel caso di una piccola azienda ci sono semplicemente meno auto da vendere e meno concessionari a cui venderle. Inoltre la ditta piccola è costretta a produrre lo stesso motore o la stessa carrozzeria (probabilmente entrambi) fino a che il costo dei relativi impianti non sia stato ammortizzato. La diversificazione comporta molti rischi e deve necessariamente riuscire, pena il fallimento. La Kaiser si orientò su un'automobile per il lavoratore, la Henry J, preferendola ai modelli 8 V, ma questa vettura non fu un successo commerciale. La SM 1500 ebbe le stesse vicende, mentre l'altra vettura prodotta dalla Singer fu un roadster semisportivo stile anni Trenta non precisamente indovinato. Le berline normali della Singer erano automobili ben costruite e più maneggevoli di molte altre, ma non potevano battere la Austin o la Morris sul piano dei prezzi, e il

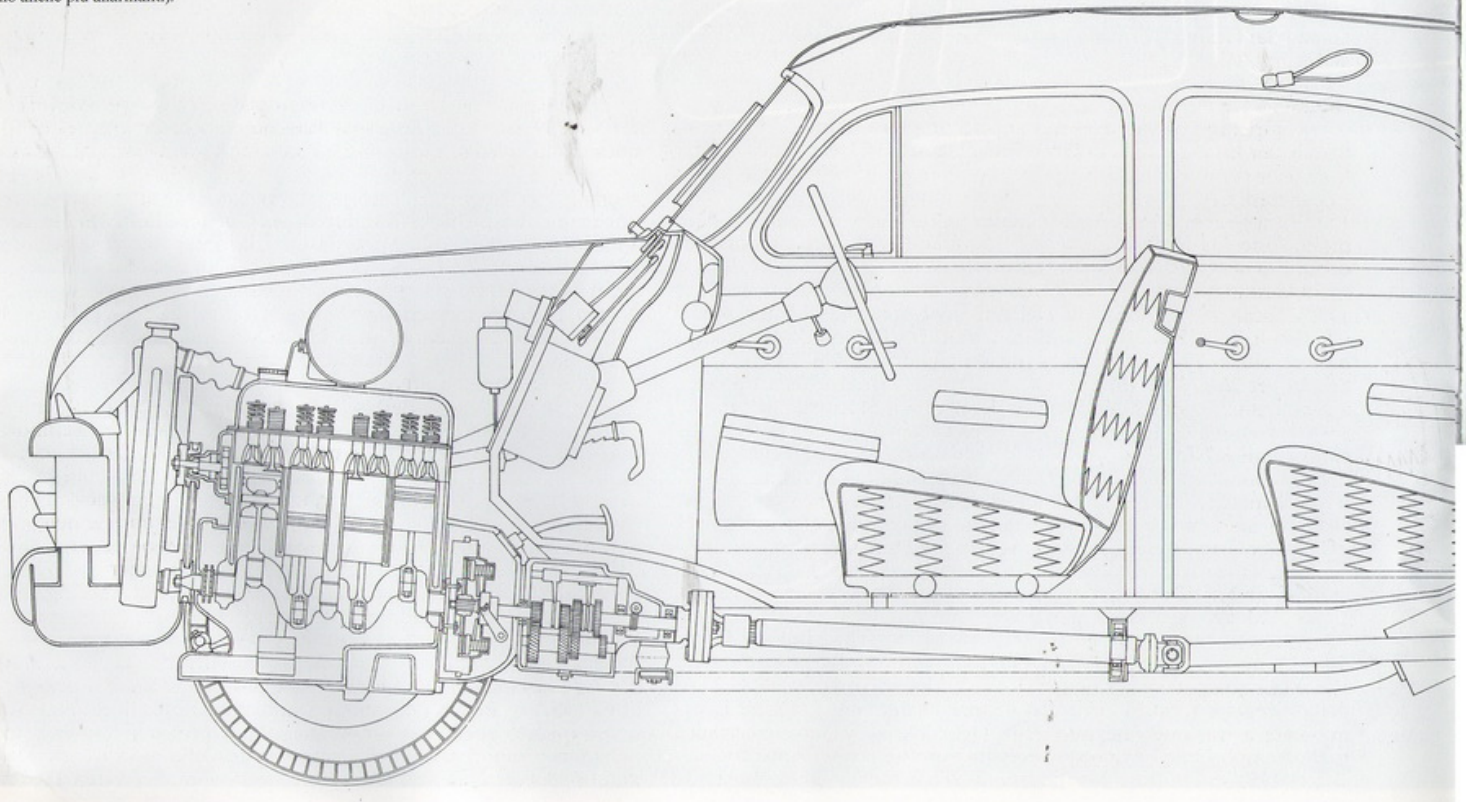


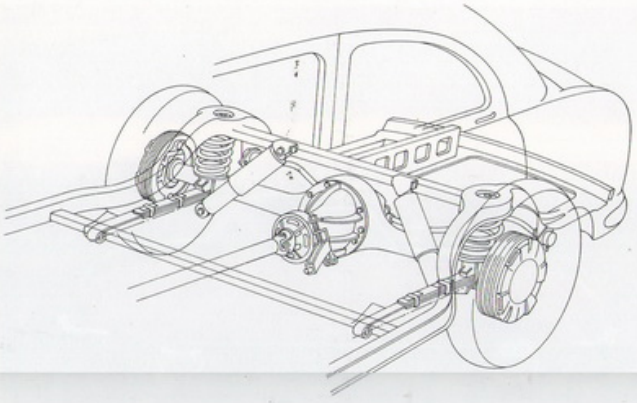


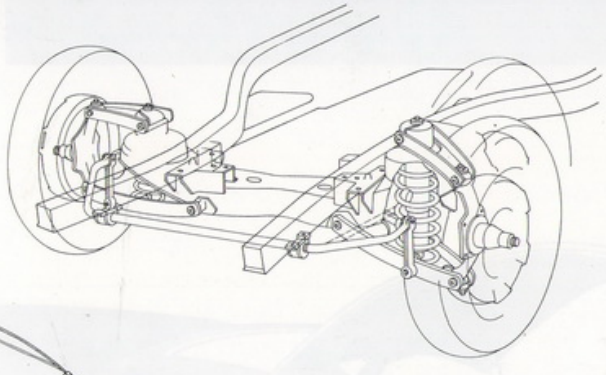
La Standard Vanguard fu progettata per somigliare alla Plymouth del 1942 e ci riuscì: infatti era brutta e poco maneggevole. Alla metà degli anni Cinquanta era chiaro che le sue dimensioni non si adattavano al mercato mondiale, ma la Standard-Triumph la tenne in produzione per altri sette anni. Eppure nel 1950questa berlina, con i parafanghi posteriori chiusi secondo la moda di quell'anno, provvista di un semplice motore a quattro cilindri ad aste e bilancieri e a tre supporti (questo è il prototipo di 1,8 litri, ma quelli di normale produzione, con 2088 cc e 68 CV, erano praticamente identici), si vendeva ancora bene: 185.000 clienti nei primi cinque anni, pochi dei quali si erano resi conto che la compatta Standard (era lunga 420 cm) non faceva altro che rimpiazzare le loro vecchie Chevrolet, Willys e Ford A. La Vanguard fu anche assemblata su licenza in paesi relativamente improbabili come Belgio, India e Svizzera e si vendette bene anche in Australia considerando la forte opposizione della Holden. Perdipiù, il vecchio quattro cilindri continuò a girare molto dopo che la Vanguard era stata dimenticata, equipaggiando il famoso trattore Ferguson. Già nel 1950 era stato impiegato come propulsore di una vettura sport (la Morgan Plus-4), ma prima che ne cessasse la produzione, nel 1967, era stato applicato anche alle Swallow Goretti, alle Peerless GT e alle prime 150.000 vetture sport della Triumph che portavano il marchio TR.

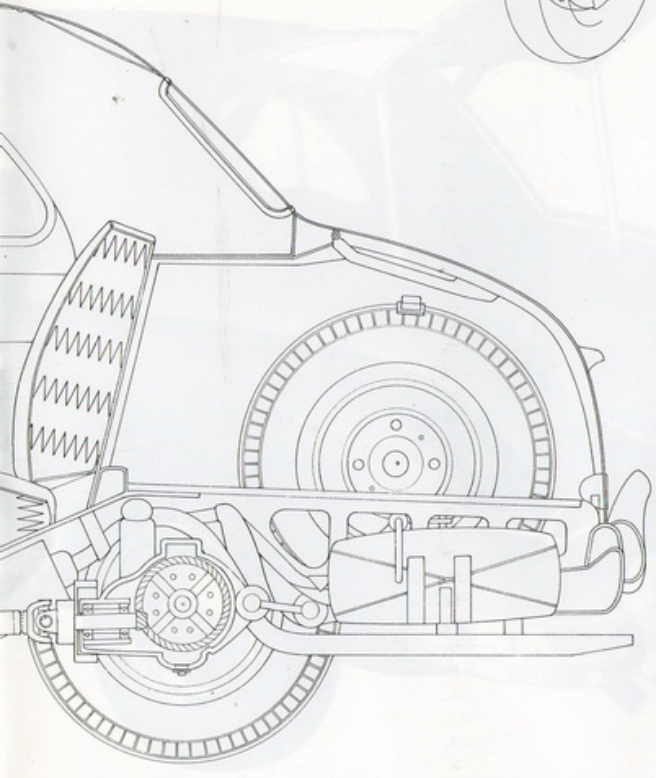
La « vanguardite », lo stile italiano e l'automobile di tipo americano per gli europei dell'ing. Dante Giacosa. Anche per gli standard del Vecchio Mondo la Fiat 1400 del 1950, con 1395 cc e 44 CV, era sottomotorizzata e perciò subito svantaggiata rispetto alla Standard Vanguard (2088 cc, 68 CV) e alla ultima Renault Frégate (1996 cc, 57 CV). Stilisticamente (*in alto a sinistra*) era poco ispirata, e la mesta griglia a cesta non era all'altezza dei carrozzieri torinesi, ma sotto la pelle c'erano molte cose interessanti. I buoni freni idraulici non erano certo una sorpresa (la Fiat li usava dal 1931), e gli europei avevano imparato a tollerare il pericoloso freno a mano sull'albero di trasmissione, tipico della casa. La sezione longitudinale (*in basso a sinistra*) dimostra che tre dei parametri stabiliti dallo staff di Giacosa — buona visibilità, spazio per sei persone, adeguata sistemazione del bagaglio — erano stati rispettati. Questo fu anche il primo tentativo di costruzione integrata della Fiat, che poi avrebbe usato questo metodo per molti anni. La carrozzeria era saldata ai longheroni laterali del « telaio », mentre il motore e le sospensioni anteriori erano montati sui prolungamenti del « carrello » come usava fare la Citroën dal 1934. Le sospensioni (*a destra, al centro*) erano uno strano miscuglio: la soluzione a bracci oscillanti e mollone elicoidale era il logico sviluppo del riuscito sistema già presente sulle 1100 di prima della guerra. Meno piacevole la combinazione dell'assale posteriore rigido (*a destra, in alto*) con i molloni elicoidali, che garantiva una guida morbida ma a prezzo di pericolose inclinazioni nelle curve affrontate in velocità (quando poi la Fiat modificò la ripartizione dei carichi per mettere in catalogo un motore diesel optional, nel 1953, i risultati furono anche più allarmanti).











potenziale produttivo dell'azienda, probabilmente attorno alle 12.000 unità, non fu mai raggiunto. L'anno migliore fu il 1951 con una vendita di 6358 esemplari; nel 1953 lo stile era sorpassato, ma la Singer ne continuava ancora la produzione, sia pure con una nuova e più tradizionale mascherina, quando venne venduta alla Rootes nel 1956.

In ogni caso, il pubblico stava diventando più critico, e così pure i giornalisti che cercavano di educarlo. Troppe « prove su strada » degli anni Trenta si erano rivelate in pratica delle campagne pubblicitarie, e le critiche non erano mai state troppo severe.

Non che gli acquirenti potessero esprimere le loro critiche in termini concreti: di fatto prendevano ciò che offriva il mercato, il che includeva tutte le trovate americane del periodo 1940-42. Per esempio il cambio al volante, destinato a durare ben dieci anni in Europa, e montato, incredibilmente, sulle prime Aston Martin DB 2 (non era però obbligatorio) e su tutte le Mercedes-Benz vendute fra il 1950 e il 1954. Neppure l'Alfa Romeo seppe resistere alla tentazione dei tre posti anteriori, mentre la Jaguar — e va detto a suo vanto — limitò questa innovazione alla versione con cambio automatico, presentata nel 1953.

Il cambio al volante a quattro marce era decisamente svantaggioso, in particolare quando, logorandosi gli snodi della tiranteria, cominciava a funzionare con difficoltà. La Peugeot, la Rootes e la Mercedes-Benz costruirono forse i peggiori, ma anche quello della Triumph con la guida a destra richiedeva un certo periodo di adattamento.

Un motivo comune ai fabbricanti europei, divenuti adesso fornitori del mondo, fu il curioso tentativo di riprendere le vecchie tendenze americane delle « compatte » degli anni Venti. Se le berline con motori di 1200 o 1500 cc erano adatte per il Vecchio Mondo, ne conseguiva che per l'Asia, l'Africa e l'Australia occorreva qualcosa di più grosso e spazioso, una versione aggiornata della Ford A. Un motore a quattro cilindri si imponeva data la sua maggior semplicità e facilità di manutenzione rispetto a un sei cilindri, e inoltre occupava meno spazio. Era anche possibile risparmiare usando gli stessi elementi meccanici per una serie di autocarri leggeri.

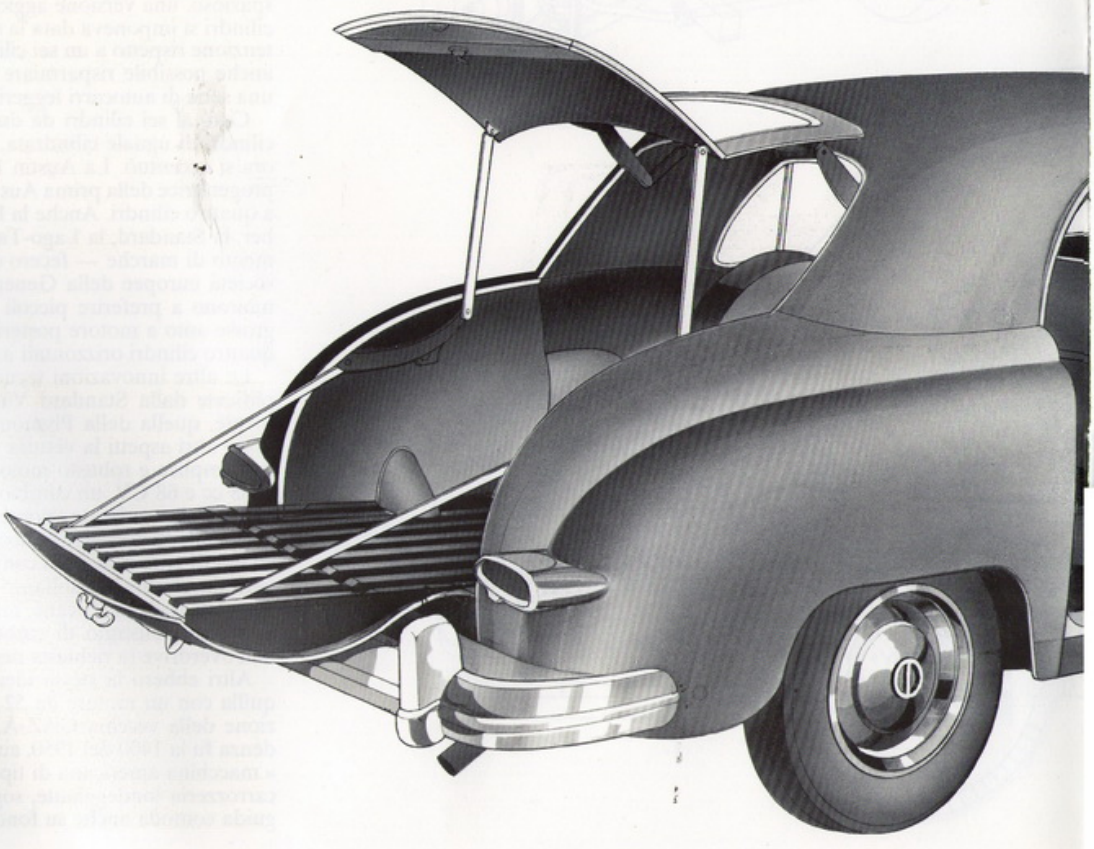
Così, al sei cilindri da due litri si cominciò a preferire un quattro cilindri di uguale cilindrata, tendenza già individuabile nel 1938, che ora si accentuò. La Austin Fourteen-Six del periodo prebellico fu la progenitrice della prima Austin con motore a valvole in testa, la Sixteen a quattro cilindri. Anche la Borgward, la Fiat, l'Alfa Romeo, la Humber, la Standard, la Lago-Talbot e la Triumph — interessante assortimento di marche — fecero questa scelta, mentre la Nuffield e le due società europee della General Motors, la Opel e la Vauxhall, continuarono a preferire piccoli sei cilindri. In Cecoslovacchia adesso le grosse auto a motore posteriore della Tatra erano dotate di motore a quattro cilindri orizzontali invece che 8 V.

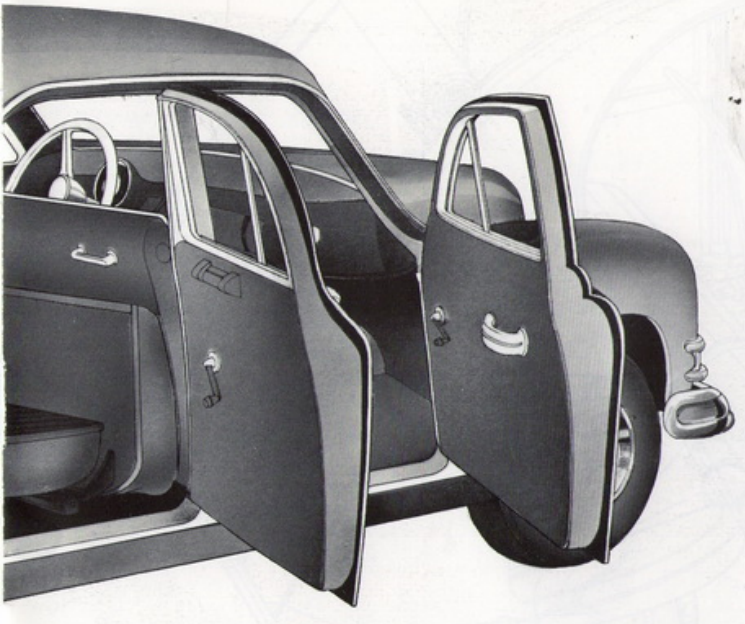
Le altre innovazioni tecniche erano più discutibili ed erano esemplificate dalla Standard Vanguard. La linea ricordava, intenzionalmente, quella della Plymouth del 1942, e aveva lo châssis separato. Sotto altri aspetti la vettura si adeguava alle tendenze prevalenti, con un semplice e robusto motore a valvole in testa a quattro cilindri da 2088 cc e 68 CV, un cambio a tre marce con la prima (sorprendentemente) sincronizzata, ponte posteriore ipoide, sospensioni anteriori indipendenti a mollone elicoidale, freni idraulici. Pesava circa 1200 kg ed era di gran lunga più compatta delle vetture americane dello stesso periodo, misurando soltanto 420 cm. La maneggevolezza era al livello di quella delle americane, ma la Vanguard poteva tenere i 130 km/h e aveva un consumo di carburante modesto,ulteriormente migliorato dall'overdrive (a richiesta negli anni Cinquanta).

Altri ebbero la stessa idea. La russa Pobeda era una cosetta tranquilla con un motore da 52 CV a valvole laterali, una logica sostituzione della vecchia GAZ-A. Il contributo della Fiat alla nuova tendenza fu la 1400 del 1950, auto concepita da Dante Giacosa come una « macchina americana di tipo europeo », il che significava una brutta carrozzeria tondeggiante, soggetta a rollio, che di positivo aveva una guida comoda anche su fondi stradali in cattive condizioni. La neces-

Minivetture: due fallimenti, un moderato successo e un successo ancora attuale. La Playboy del 1948 (*in alto a destra*) era un'utilitaria soltanto per gli standard americani, visto che aveva un motore Continental a quattro cilindri a valvole laterali di 1,5 litri. Ma una Chevrolet « nuda » costava la stessa somma, e anche l'inclusione di una radio nel prezzo di listino non bastava ad attirare i compratori. Molto più essenziali erano due concorrenti del 1948 e del 1949, rispettivamente la francese Rovin (*in alto a sinistra*) e la britannica Bond (*pagina a fronte, in basso a destra*). La prima era senza porte, montava un motore posteriore monocilindrico da 260 cc e aveva un telaio a longherone centrale e sospensioni indipendenti; i modelli successivi avevano le porte e un motore bicilindrico (e anche un peso maggiore, per cui le vendite non superarono mai le quattrocento unità all'anno). La più semplice Bond, a tre ruote, utilizzava un motore motociclistico bicilindrico Villiers di 122 o 197 cc, che azionava la ruota anteriore; i pneumatici a bassa pressione fungevano anche da sospensioni. Progressivi miglioramenti mantennero in vita la Bond fino al 1965, anche perché questa, diversamente dalla Rovin, non fu disturbata dall'invadente Citroën 2 CV (*pagina a fronte, in alto a sinistra*), presentata nel 1948. Economica sia nella produzione sia nella manutenzione, la 2 CV aveva un motore bicilindrico raffreddato ad aria, sospensioni collegate autocompensanti e tutte le comodità moderne (salvo l'aspetto attraente). Nel 1976 ne erano state prodotte cinque milioni e non c'era segno di una diminuzione di popolarità.

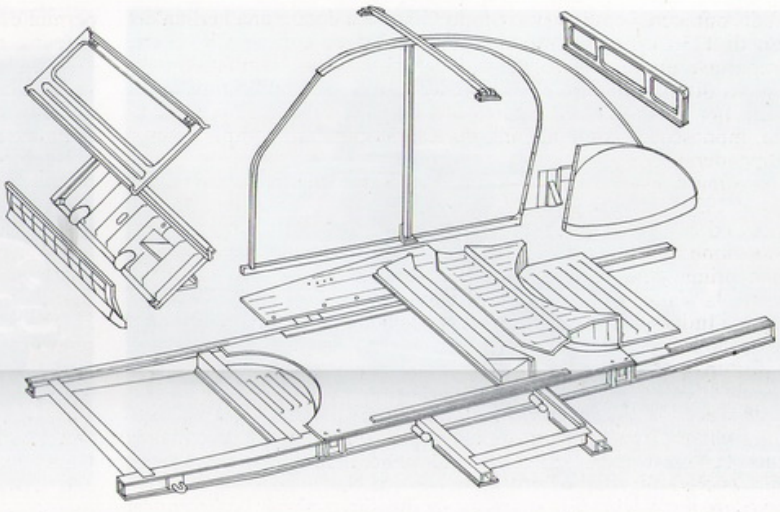
Due generazioni di americane degli anni Quaranta. La Lincoln del 1946 (*pagina a fronte, in centro a destra*) era ancora la vecchia 12 V con i parafanghi scatolati del 1942 e la carrozzeria a tre luci. La Kaiser del 1948 (*pagina a fronte, in alto a destra*) rappresenta il nuovo stile a due luci (che gli inglesi chiamano a quattro luci) che risale alla Cadillac Sixty Special. Il disegno della versione Traveler (*qui a destra*) mostra quello che fu il vero antenato del moderno portellone posteriore. L'idea era di combinare la capacità di carico di una station wagon con l'aspetto socialmente accettabile in una berlina.

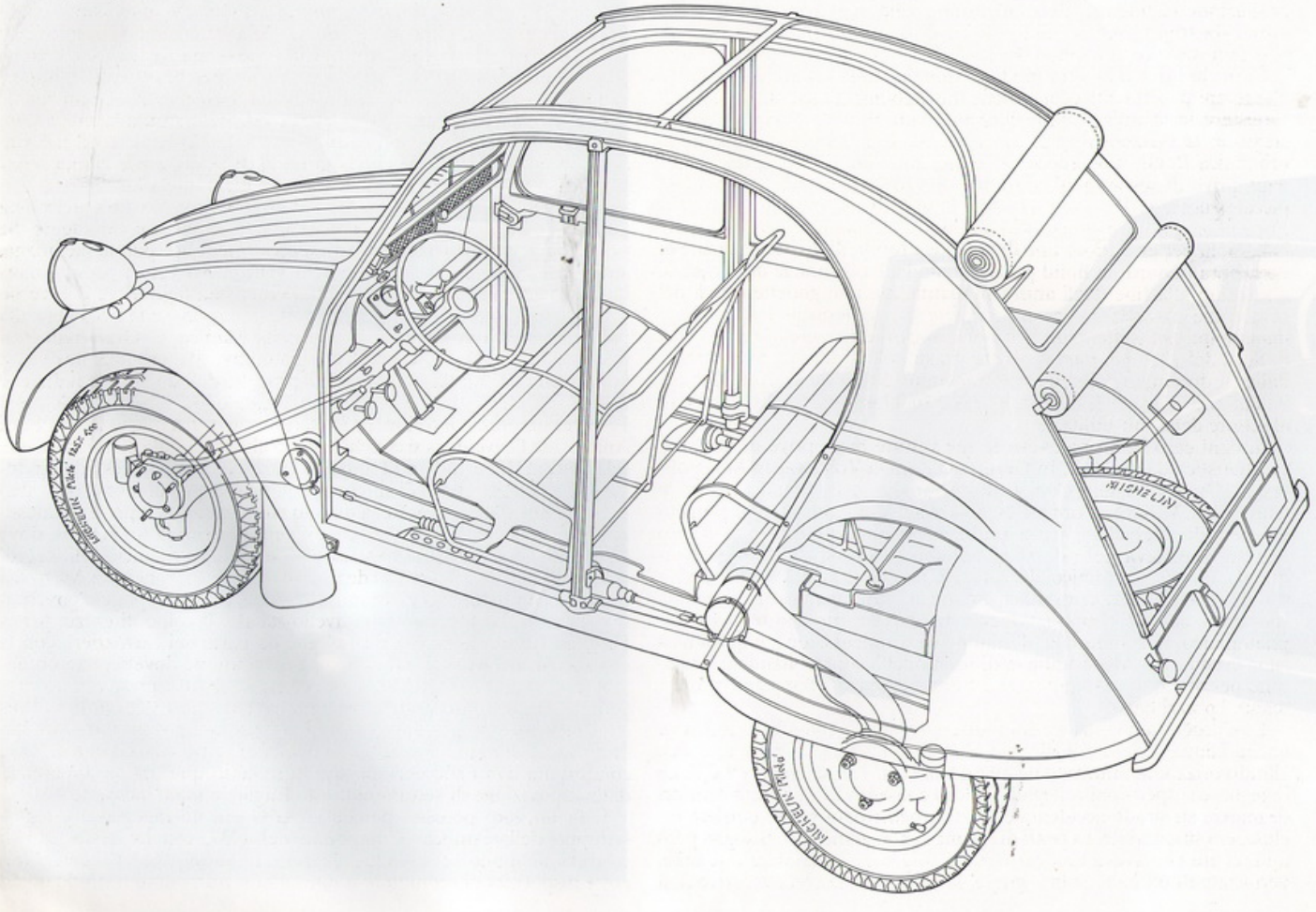




KLX 216

Il tema della Ford T aggiornato, ovvero: la nuova vettura universale (anche se, dal punto di vista numerico, la Volkswagen sarebbe in testa). La struttura integrata della Citroën 2 CV è delle più semplici. Gli elementi della carrozzeria possono essere costruiti con un'attrezzatura minima, non ci sono pannelli curvi costosi da riparare e l'abbondanza dello spazio interno è impressionante. È lunga 378 cm, poco più della Fiat 500 e anche delle più piccole compatte come la Austin A 30 e la Renault 4 CV. I semplici sedili a struttura tubolare sono facilmente asportabili e la capote arrotolabile consente il trasporto di carichi voluminosi. Anche le porte sono sfilabili. La trazione anteriore utilizza un motore bicilindrico raffreddato ad aria. Il cambio a quattro marce, con la leva sul cruscotto, è sincronizzato e comprende una marcia alta surmoltiplicata che consente, su terreno piano, una velocità massima di 65 km/h senza sforzare il piccolo motore. Particolarmente ingegnose le sospensioni interconnesse e autocompensanti: di fatto, anche se non di progetto, un'anticipazione di quelle idropneumatiche, complicatissime, per le quali la Citroën sarebbe diventata famosa alla metà degli anni Cinquanta. Proprio sotto il sedile del guidatore si vede il collegamento molleggiato fra la sospensione anteriore sinistra e quella posteriore dello stesso lato.





sità di contenere i costi aveva indotto Giacosa a dotare una berlina del peso di 1130 kg di un motore di soli 1395 cc con 44 CV, il che comportava un numero eccessivo di cambi di marcia, con una ripresa in presa diretta tutt'altro che « americana », se non addirittura nulla. Infine, nel 1951, uscì la Renault 2 litri Frégate, dalla linea più sofisticata, monoscocca come la Fiat, ma con sospensioni completamente indipendenti.

Nessuna di esse fu un vero fallimento. Tutt'e quattro sopravvissero fino al 1958, e la Vanguard, che nel frattempo era diventata monoscocca ed era stata ridisegnata dall'italiano Michelotti, era ancora in produzione nel 1962. La Fiat piacque molto in Spagna, dove fu scelta come prima auto prodotta negli stabilimenti Seat aperti nel 1953, mentre la Vanguard veniva assemblata in paesi come l'Australia, il Belgio, l'India e persino la Svizzera. Le vendite dei primi quattro anni toccarono le 185.000 unità.

Sfortunatamente, la Vanguard e le sue concorrenti non erano pane per tutti i denti. C'era chi ripiangeva la fluidità del sei cilindri, e chi ben presto si accorse che l'eventualità di trasportare 6 persone era piuttosto rara. E chi non aveva bisogno di molto spazio scopriva che l'economica e piccola Volkswagen 1131 cc era preferibile. Inoltre, la presentazione della Zephyr Six della Ford britannica al Salone del 1950 faceva prevedere il risveglio del mercato delle due litri, e così infatti accadde. La Fiat e la Renault, i cui modelli « americani » costituivano solo una produzione secondaria, non soffrirono molto, ma la Standard, legata ormai da troppo tempo alla politica di un unico modello, avrebbe pagato il suo errore a tempo debito.

Ci fu chi inseguì in altro modo la chimera della vettura « per tutti ». Nei tempi di difficoltà economiche inevitabilmente spuntano le minivetture, e la fine degli anni Quaranta vide il solito fiorire di strane creature: la svizzera Rapid, con un motore posteriore da 350 cc; la britannica Bond, monoscocca, trazione anteriore e trasmissione a catena, priva di sospensioni, sostituite da grossi pneumatici montati su piccole ruote; la Rovin di 425 cc e la ancora più piccola Mochet in Francia; e vari aggeggi tedeschi quali la Champion di Hermann Holbein, nota per un curioso tipo di volante a forma di occhiali. Alcune di esse sopravvissero; la Bond per una quindicina d'anni, le due francesi quasi sino alla fine degli anni Cinquanta, ma non godettero mai del favore che avrebbe incontrato la successiva generazione di « bolle » inaugurata dall'Isetta. Non ci fu una catastrofe paragonabile alla crisi di Suez del 1956 per dare il necessario stimolo al settore. Sul mercato italiano, dominato dalla Fiat, nessuna minivettura riuscì a imporsi. Gli italiani preferirono gli scooter, e questo fu il loro principale contributo al settore delle sub-utilitarie.

In ogni caso l'Europa aveva le sue vetture base, prive di qualsiasi caratteristica da cyclecar. In Germania c'era la Volkswagen Maggiolino, in Gran Bretagna c'era la Ford Anglia, e la Francia aveva la Citroën 2 CV. Sia la Ford sia la Volkswagen erano basate su progetti del periodo prebellico, senza problemi di ammortamento, e il loro segreto consisteva nel ridurre al minimo i fronzoli. Negli anni Cinquanta al più economico dei Maggiolini mancavano sia il cambio sincronizzato sia i freni idraulici, mentre la Ford raggiunse l'apice della spartanità nel 1953 con la Popular di 1172 cc: un solo tergicristallo pneumatico, fari minuscoli, il minimo di strumentazione, e quasi nessuna cromatura. Ma si trattava di un modello supercollaudato e venduto per meno di 1120 dollari. La Ford, come la Volkswagen, riuscì a tenere i prezzi bassi.

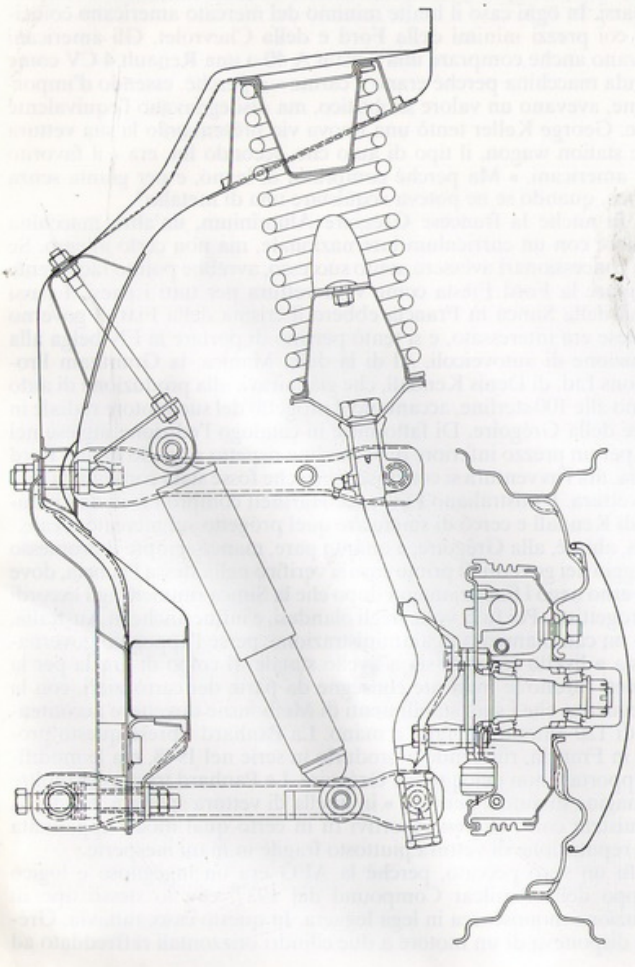
La Citroën, con la sua trazione anteriore, era del tutto diversa. Aveva anche adottato delle soluzioni tipo Volkswagen con il motore a due cilindri orizzontali raffreddato ad aria che con 375 cc erogava 9 CV. Le ingegnose sospensioni collegate fra loro consentivano un certo comfort di marcia su strade accidentate. Praticamente ogni parte, portiere incluse, era smontabile, e i pezzi di ricambio non erano cari. Bisogna però ammettere che aveva una carrozzeria spigolosa, di lamiera ondulata, verniciata di un banalissimo grigio, la presa diretta con overdrive non permetteva di superare neanche la più leggera pendenza, e la velocità massima era di 65 km/h. Ma l'indovinato tetto avvolgibile rappresentava un notevole vantaggio quando si dovevano trasportare carichi voluminosi, e infatti la 2 CV era ancora disponibile (e si vendeva ancora) trent'anni dopo l'uscita del primo esemplare che sorprese il pubblico nel 1948.

Negli Stati Uniti, naturalmente, non c'era spazio per vetture così piccole, anche se più di una fabbrica ci provò. Le Playboy e le Keller usavano motori di propria produzione, dei piccoli quattro cilindri, mentre Gary Davis tentò con una gigantesca tre ruote, e Powel Crosley fece rivivere le sue minivetture dell'anteguerra, dotandole adesso di un quattro cilindri con albero a camme in testa di 722 cc al posto del vecchio bicilindrico raffreddato ad aria. Solo Crosley riuscì a vendere 25.000 esemplari nel 1948, anno in cui il mercato era all'apice dell'espansione. Ma sopravvisse così a lungo solo grazie alla sua produzione di radio e di frigoriferi. Gli altri tentativi furono in pratica degli stratagemmi per far salire le proprie quotazioni in borsa. Nonostante la Securities Exchange Commission (organo di controllo sulla borsa e le società) chiudesse un occhio, la Playboy e la Keller erano condannate. Erano società che, per tutti i componenti essenziali delle loro auto, ricorrevano ad aziende delle quali erano proprietari, e l'unico piccolo motore a quattro cilindri valido rimasto era il Willys 2200 cc; gli altri erano tutti concepiti come unità fisse, e in strada tendevano a surriscaldarsi. In ogni caso il limite minimo del mercato americano coincideva coi prezzi minimi della Ford e della Chevrolet. Gli americani potevano anche comprare una Austin A 40 o una Renault 4 CV come seconda macchina perché erano « carine » o perché, essendo d'importazione, avevano un valore snobistico, ma disdegnavano l'equivalente locale. George Keller tentò una nuova via presentando la sua vettura come station wagon, il tipo di auto che, secondo lui, era « il favorito degli americani. » Ma perché comprarla di legno, e per giunta senza potenza, quando se ne poteva acquistare una di metallo?

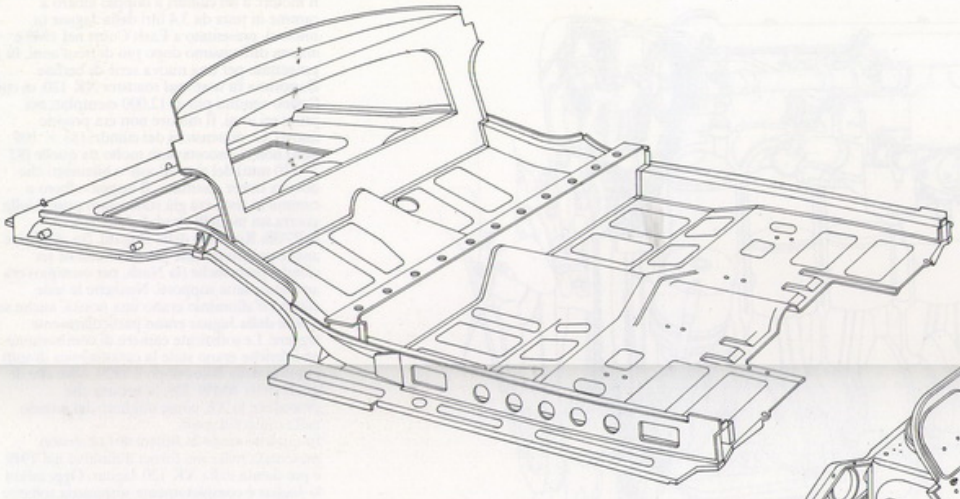
Ci fu anche la francese Grégoire Aluminium, un'altra macchina popolare con un curriculum internazionale, ma non certo allegro. Se tutti i concessionari avessero avuto successo, avrebbe potuto facilmente anticipare la Ford Fiesta come vera vettura per tutti i paesi. I passi iniziali della Simca in Francia ebbero il crisma della Fiat, il governo olandese era interessato, e si tentò persino di portare la FN belga alla produzione di autoveicoli. Al di là della Manica, la Grantham Productions Ltd. di Denis Kendall, che già mirava alla produzione di auto attorno alle 100 sterline, accantonò il progetto del suo motore radiale in favore della Grégoire. Di fatto mise in catalogo l'edizione inglese nel 1946 per un prezzo inferiore di 37 sterline rispetto a quello di una Ford Anglia, ma l'avventura si concluse senza che fosse stata consegnata una sola vettura. L'australiano Laurence Hartnett comprò i resti dell'industria di Kendall e cercò di smerciare quel progetto sul mercato locale.

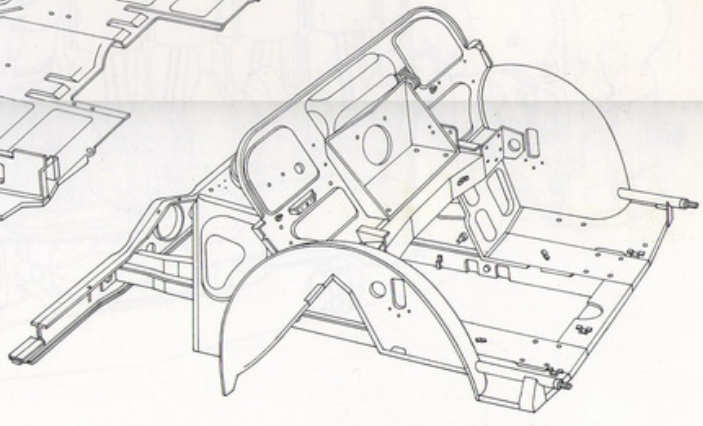
Ma, ahimè, alla Grégoire, a quanto pare, mancò sempre il promesso appoggio dei governi. Il primo caso si verificò nella stessa Francia, dove il governo negò i finanziamenti dopo che la Simca rinunciò agli accordi col progettista. Poi fu la volta degli olandesi, e infine anche in Australia, dopo un cambiamento di amministrazione, perse l'appoggio governativo sia a livello federale sia a livello statale. Il colpo di grazia per la Hartnett furono le mancate consegne da parte dei carrozzieri, con la conseguenza che i suoi stabilimenti di Melbourne dovettero accontentarsi di 120 automobili fatte a mano. La Panhard riprese questo progetto in Francia, riuscendo a produrlo in serie nel 1948, ma le modifiche apportate non piacquero a Grégoire. La Panhard trasformò inoltre l'immagine di auto « per tutti » in quella di vettura speciale, e la fama conquistata con i successi sportivi fu in certo qual modo appannata dalla reputazione di vettura piuttosto fragile in mani inesperte.

E fu un vero peccato, perché la AFG era un ingegnoso e logico sviluppo della Amilcar Compound del 1937, con lo stesso tipo di costruzione monoscocca in lega leggera. In questo caso, tuttavia, Grégoire disponeva di un motore a due cilindri orizzontali raffreddato ad



Costruzione integrata del dopoguerra. L'americana Nash Rambler (*sopra a sinistra*) e la britannica Morris Minor (*sopra a destra*) rappresentano le vere creazioni postbelliche di due case che avevano abbandonato subito la tradizionale struttura a châssis, anche se le prime Nash non erano completamente integrate. Le sospensioni anteriori indipendenti della vettura americana sono ingegnose (*in basso a sinistra*). La molla è montata direttamente fra il prolungamento del fuso a snodo e la struttura della carrozzeria, evitando l'impiego di una pesante traversa frontale: in tal modo il motore può essere montato molto più avanti e si rende disponibile più spazio su una vera « compatta » con un passo di soli 250 cm. Pure ingegnosa fu la soluzione del progettista Ted Ulrich al problema delle decappottabili a scocca portante. Per trasformare la Rambler a tetto fisso in una decappottabile a fianchi rigidi egli aumentò la robustezza strutturale e raggiunse anche un più alto grado di intercambiabilità degli elementi. La Rambler fu una compatta piuttosto precoce, e le vendite ebbero una partenza lenta, ma nel 1953 aveva già oltrepassato le altre Nash. La Morris aveva già lanciato una vettura a scocca portante, la Ten con motore a valvole in testa di 1140 cc, nel 1939, producendola da allora nelle versioni civili e militari (la struttura si vede nella pagina a fronte), ma nonostante la modesta potenza di 27 CV del sorpassato motore a valvole laterali da 918 cc usato fino alla fine del 1952 la nuova Minor era sensibilmente più maneggevole di tutte le altre concorrenti e diventò subito una delle vetture più vendute sul mercato.

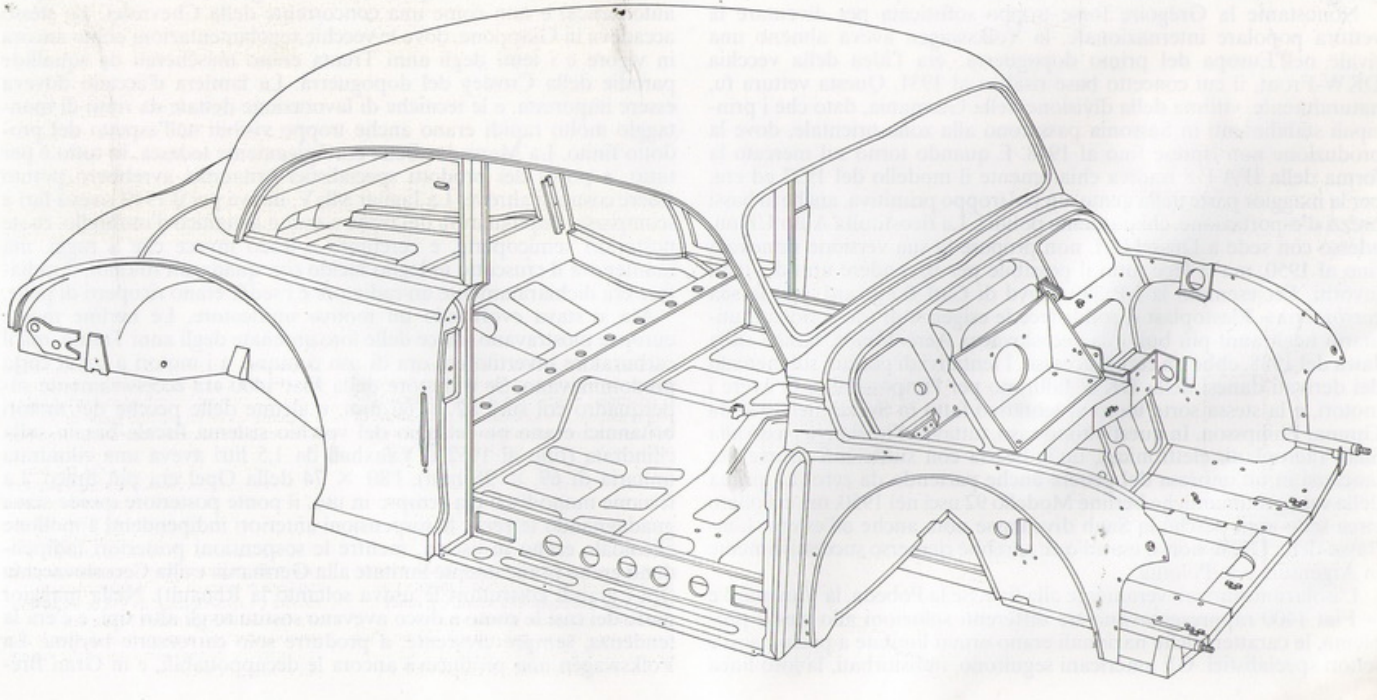


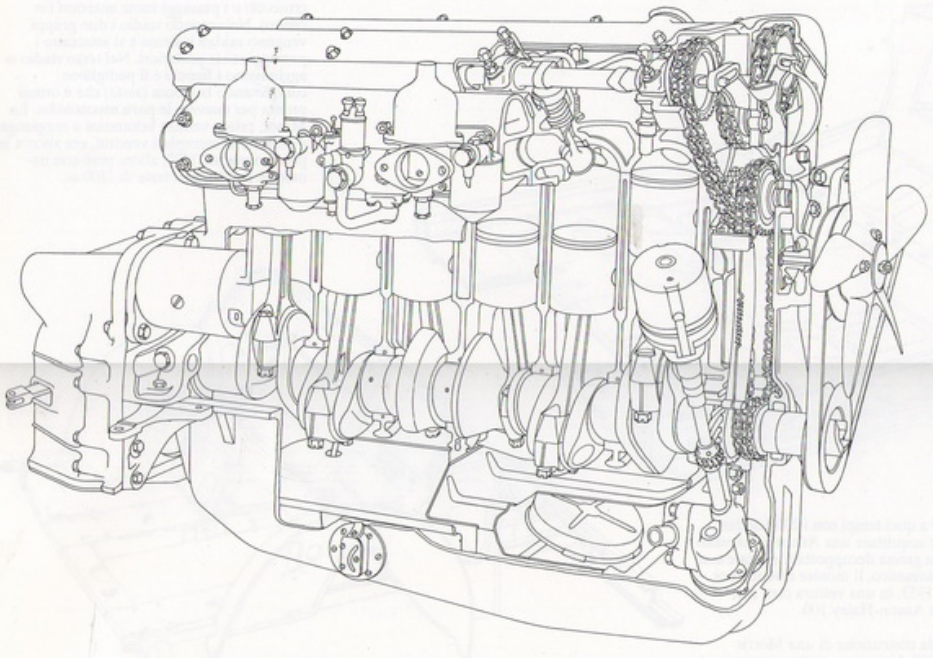


cruscotto e i passaggi ruote anteriori (*in centro*). Nel secondo stadio i due gruppi vengono saldati insieme e si attaccano i passaggi ruote posteriori. Nel terzo stadio si aggiungono i fianchi e il padiglione, completando la scocca (*sotto*) che è ormai pronta per ricevere le parti meccaniche. La Minor, prima vettura britannica a raggiungere il milione di esemplari venduti, era ancora in produzione nel 1970, allora però con un motore a valvole in testa di 1100 cc.

La Austin A 90 Atlantic, qui (*pagina a fronte, sotto a destra*) nella versione berlina, sembra a scocca portante ma non lo è. Fu un serio tentativo di vettura sport per il mercato americano: motore a quattro cilindri a valvole in testa, molto compresso, 2660 cc e 88 CV, e stile più Pontiac delle Pontiac, fino alle strisce d'argento sul cofano. La decappottabile aveva la capote automatica, mentre questa berlina ha il classico padiglione di stile americano, ma la A 90 fu un fiasco. Il passo corto causava una guida legata e una carenza di equilibrio stilistico. Agli americani, quattro cilindri non bastavano, e a quei tempi con i 2300 dollari necessari per acquistare una Atlantic potevano prendere una grossa decappottabile locale con il cambio automatico. Il motore divenne poi famoso, dal 1953, in una vettura cara agli americani, la Austin-Haley 100.

Tre stadi della costruzione di una Morris Minor del 1950. Nel primo stadio vengono assemblati separatamente il fondo posteriore, comprendente i sottoporta e gli attacchi delle sospensioni, con il pannello del sedile posteriore (*sopra*), e il fondo anteriore con il





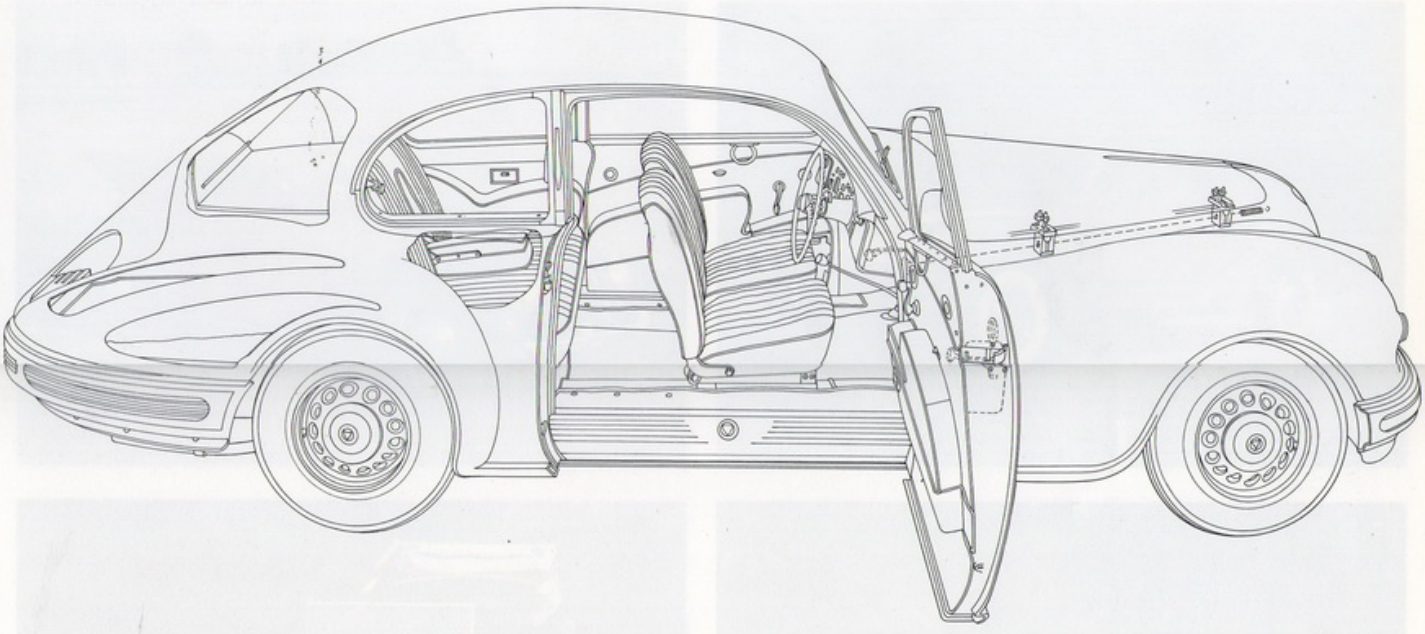
Il motore a sei cilindri a doppio albero a camme in testa da 3,4 litri della Jaguar (*a sinistra*), presentato a Earls Court nel 1948 e ancora diffusissimo dopo più di trent'anni, fu progettato per una nuova serie di berline. Dapprima fu usato sul roadster XK 120, di cui furono venduti più di 12.000 esemplari nei primi sei anni. Il motore non era proprio nuovo. Le dimensioni dei cilindri (83 × 106 mm) non si discostavano molto da quelle (82 × 110 mm) del tipo ad aste e bilancieri che doveva essere sostituito. Il doppio albero a camme in testa era già stato usato prima della guerra sui modelli stradali della Horch, dell'Alfa Romeo e della Bugatti, fra gli altri, e anche qualcuna delle più economiche sei cilindri prebelliche (la Nash, per esempio) era arrivata a sette supporti. Neanche le teste cilindri d'alluminio erano una novità, anche se quelle della Jaguar erano particolarmente leggere. Le sofisticate camere di combustione emisferiche erano state la caratteristica di tutti i motori della Riley dopo il 1929, oltre che di quelli della BMW 328, la vettura che precedette la XK come migliore del mondo nella categoria sport.
In qualche modo la Bristol 401 (*a destra*), presentata nella sua forma definitiva nel 1949, è più datata della XK 120 Jaguar. Oggi infatti la Jaguar è completamente sorpassata soltanto per quanto riguarda i freni e la sicurezza in genere, mentre le prestazioni della Bristol possono essere considerate inadeguate per una moderna berlina da famiglia. A suo credito, una buona aerodinamica consente un consumo di 10,6 litri per 100 km; inoltre era una vera quattro posti, di fatto un'antenata della moderna berlina sport più di quanto sia stata la Jaguar. Il prezzo (3500 sterline) era doppio di quello della Jaguar.

aria che sviluppava 18 CV. Il suo cambio a quattro velocità surmoltiplicate era paragonabile a quello della Citroën 2 CV, il peso era dell'ordine dei 400-500 kg, e la piccola berlina a quattro posti raggiungeva i 90 km/h con un consumo di soli 4 litri per 100 km.

Nonostante la Grégoire fosse troppo sofisticata per diventare la vettura popolare internazionale, la Volkswagen aveva almeno una rivale nell'Europa del primo dopoguerra: era l'idea della vecchia DKW-Front, il cui concetto base risaliva al 1931. Questa vettura fu, naturalmente, vittima della divisione della Germania, dato che i principali stabilimenti in Sassonia passarono alla zona orientale, dove la produzione non riprese fino al 1948. E quando tornò sul mercato la forma della IFA F 8 tradiva chiaramente il modello del 1937 ed era, per la maggior parte della gente, un po' troppo primitiva, anche ai bassi prezzi d'esportazione, chiaramente politici. La ricostituita Auto Union, adesso con sede a Düsseldorf, non propose la sua versione rinnovata fino al 1950, ma si fece tutto il possibile per riprendere uno dei temi favoriti. Per esempio la LP 300 Lloyd di Carl Borgward, con la sua carrozzeria « Elastoplast », soddisfece le esigenze di trasporto sub-utilitario negli anni più bui, e la cecoslovacca Aero-Minor, basata sulla Jawa del 1938, ebbe un certo successo. I tentativi di portare sul mercato dei derivati danesi della DKW fallirono per l'impossibilità di avere i motori, e la stessa sorte toccò al tentativo fatto in Svezia nel 1946 da Gunnar Philipsson. In quest'ultimo caso, tuttavia, l'iniziativa passò alla Saab (aeroplani, elettronica), un'industria con sufficienti risorse per lanciarsi in un'impresa del genere anche partendo da zero. La prima delle sue aerodinamiche berline Modello 92 uscì nel 1950, ma ci vollero circa sette anni perché la Saab diventasse nota anche all'estero. L'influsso della DKW non si esaurì qui: sarebbe riemerso successivamente in Argentina e in Polonia.

L'isolazionismo era veramente alla fine. Se la Pobeda, la Vanguard e la Fiat 1400 rappresentavano tre differenti soluzioni allo stesso problema, le caratteristiche nazionali erano ormai limitate a pochi paesi e settori specialistici. Gli americani seguirono, indisturbati, la loro linea fino alla crisi energetica del 1973. Le « compatte », come la Rambler della Nash, andavano decisamente controcorrente, ed è proprio per questo che il suo costruttore la offriva disinvoltamente come un oggetto di lusso (1808 dollari compresi radio, orologio, riscaldamento e capote automatica) e non come una concorrente della Chevrolet. Lo stesso accadeva in Giappone, dove le vecchie regolamentazioni erano ancora in vigore e i temi degli anni Trenta erano mascherati da squallide parodie della Crosley del dopoguerra. La lamiera d'acciaio doveva essere importata, e le tecniche di lavorazione dettate da ritmi di montaggio molto rapidi erano anche troppo visibili nell'aspetto del prodotto finito. La Mercedes-Benz era tipicamente tedesca, in tutto e per tutto, e pochi dei prodotti specialistici britannici avrebbero potuto essere costruiti altrove. La Jaguar Mk V, nuova per il 1949, aveva fari a scomparsa, impugnatura del freno a mano a manico d'ombrello, ruote posteriori semicoperte, e cerchioni a disco invece che a raggi, ma manteneva il cruscotto in legno lucido con quadranti rotondi, il radiatore era dichiaratamente un radiatore e i sedili erano ricoperti di pelle.

Ma si stava evolvendo un motivo unificatore. Le berline medie europee mostravano tracce delle loro antenate degli anni Trenta, ma il carburatore invertito era ora di uso comune, e i motori a corsa corta predominavano. Se il motore della Fiat 1400 era eccessivamente superquadro coi suoi 82 × 66 mm, e alcune delle pecche dei motori britannici erano un retaggio del vecchio sistema fiscale basato sulla cilindrata (fino al 1952 il Vauxhall da 1,5 litri aveva una cilindrata unitaria di 69 × 95 mm), l'80 × 74 della Opel era più tipico. La frizione monodisco era sempre in uso, il ponte posteriore ipoide stava guadagnando terreno, le sospensioni anteriori indipendenti a mollone elicoidale erano in ascesa, mentre le sospensioni posteriori indipendenti erano praticamente limitate alla Germania e alla Cecoslovacchia (fra i grandi costruttori le usava soltanto la Renault). Nella maggior parte dei casi le ruote a disco avevano sostituito gli altri tipi, e c'era la tendenza, sempre crescente, a produrre solo carrozzerie berlina. La Volkswagen non produceva ancora le decappottabili, e in Gran Bre-



tagna i Sei Grandi offrivano praticamente soltanto la Hillman Minx o la Morris Minor nella categoria economica. Il cambio a cloche era montato solo sulle utilitarie (Fiat 500, Morris Minor, Volkswagen e Renault 4 CV).

Gli imperativi fiscali avevano ancora una loro influenza. La tassa uguale per tutti, adottata in Gran Bretagna nel 1947, era generosa, ma la Francia controbilanciò questa inusitata generosità con principi sadici e egualitari. Ci sarebbe stato un graduale aumento delle imposte fino ai 15 CV (in genere 3 litri), e oltre questo limite l'aumento sarebbe stato molto forte (da circa 20 sterline a 78 sterline), dato che i proprietari dovevano necessariamente essere molto ricchi.

Fu la condanna delle *grandes routières.* La Bugatti venne tassata per 17 CV fiscali, la Hotchkiss e la Delahaye, con motori da 3,5 litri, per 20 CV fiscali, e la Talbot, che a quel tempo era la torpedo fornita del motore più potente del mondo (un sei cilindri da 4482 cc), si trovò tassata per 26 CV fiscali. Fino all'ascesa della Jaguar e della Ferrari e alla riorganizzazione della Daimler-Benz AG a Stoccarda, le *grandes routières* erano le auto da turismo veloce più note del mondo. Le concorrenti britanniche del periodo, tipo la Allard e la Healey, erano prodotte in numero molto limitato; ma, private del loro mercato interno, le marche francesi non potevano offrire prezzi concorrenziali per l'esportazione. Non c'era valuta straniera disponibile per acquistare la pelle dalla Gran Bretagna; i loro modelli fondamentali (l'eccellente 13 CV della Hotchkiss e la 12 CV della Delahaye, entrambe con motore a quattro cilindri) erano sorpassati e non potevano far concorrenza alla Ford Vedette, né, tantomeno, all'indistruttibile Citroën Traction Avant. Non c'erano soldi per le competizioni (strada che tentò la Talbot) né per nuovi modelli che potessero sanare i bilanci. La Hotchkiss non poteva permettersi il quattro cilindri orizzontali da 2 litri della Grégoire (costruì circa 250 vetture in due anni) mentre la camionetta a trazione integrale della Delahaye aveva una meccanica molto complicata e ben presto l'esercito espresse il suo scontento.

Nel 1953 le *grandes routières* erano ormai fuori gioco, sebbene le Talbot venissero costruite — in pochi esemplari però — fino al 1958.

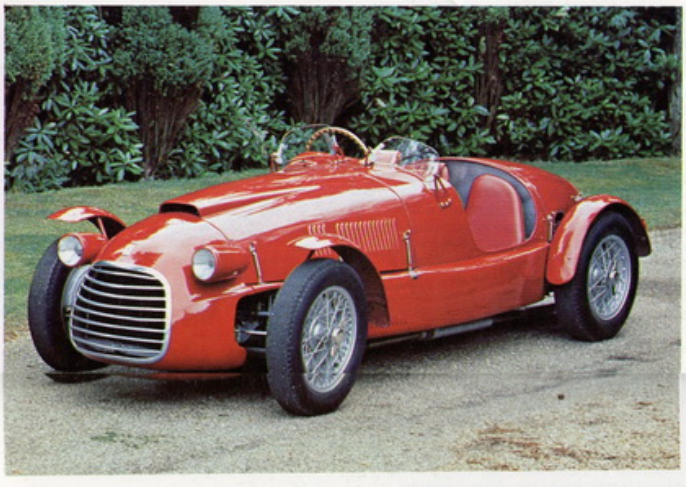
In ogni caso, non c'era un gran futuro per le piccole industrie. La caduta dell'impero della Kaiser negli Stati Uniti fu clamorosa ma tipica. Una novantina di nuove industrie cercarono di imporsi tra il 1945 e il 1950, ma di queste solo otto erano ancora in vita nel 1970, e di queste otto la britannica Bond e l'italiana Abarth erano praticamente agonizzanti. Un altro costruttore di vetture speciali, l'italiano Moretti, si era arreso, lasciandosi incorporare dalla Fiat. Fra gli altri restavano due eminenti costruttori di vetture sport (Ferrari e Porsche) e tre società « nazionali » che erano sopravvissute in assenza di seria concorrenza. Oltre alla Holden, c'erano la svedese Saab (che prima del 1975 costruiva una vettura più piccola di quelle della Volvo) e l'indiana Hindustan, che in pratica era una Morris adattata alle condizioni locali.

Le aziende che ancora non si davano per vinte costituiscono un caso interessante. La Allard, ultima delle anglo-americane tradizionali, sopravvisse per trent'anni, prosperando mentre le grandi industrie segnavano il passo con le berline, e traendo vantaggio dalla vendita negli Stati Uniti di auto prive di motore, sulle quali venivano montati i nuovi 8 V. Nel suo anno migliore, il 1951, la Allard vendette 337 esemplari, ma un tentativo di diversificare la produzione con modelli sport dotati di motori della Ford britannica venne sconfitto dalla replica dei grandi costruttori: l'uscita della Allard Palm Beach coincise con quella della Austin-Healey e della prima Triumph TR, e ciò bastò a metterla fuori combattimento. Del gruppo di aziende che subirono una riconversione dopo il periodo bellico, soltanto la Bristol Aeroplane Company si impose con la sua versione anglicizzata della BMW 2 litri, mentre la sua controparte italiana, la Caproni di Milano, non vi riuscì né con l'interessante quattro cilindri orizzontali CEMSA Caproni, né con l'Isotta Fraschini Monterosa a motore posteriore. I piani per costruire la CEMSA in Belgio fallirono, e l'ambiziosa Isotta rivelò una vitalità scarsa quanto quella dell'automatica Black Prince dell'Invicta, di cui abbiamo già parlato. La più interessante delle auto « esotiche » fu indubbiamente la Torpedo a motore posteriore di Preston Tucker, la

Successi e fallimenti americani. La Plymouth Suburban del 1950 (*sotto a sinistra*) è una tipica vettura americana con un semplice motore a sei cilindri orizzontali (3,6 litri, 97 CV) in uno châssis tradizionale, senza fronzoli, e un altrettanto semplice cambio sincronizzato. È però interessante l'uso della costruzione in tutto acciaio per le station wagon in un'epoca in cui erano ancora di moda quelle di legno. L'aspetto molto « commerciale » non spaventò i clienti, che nel 1950 ne comprarono più di 34.000 contro appena 2000 di legno della linea di lusso della Plymouth. La Tucker (*sopra a sinistra*) aveva messo insieme quasi tutte le stranezze possibili. Il motore a sei cilindri orizzontali di 5,5 litri (derivato da un motore Franklin da elicottero) era sistemato posteriormente e azionava le ruote posteriori mediante un cambio elettrico posto fra i semiassi. Le sospensioni erano tutte indipendenti, e le caratteristiche insolite per il 1948 comprendevano le porte che si aprivano nel tetto, il parabrezza eiettabile e la plancia completamente imbottita e senza sporgenze pericolose. Forse fu un bene che l'inflazione galoppante impedisse praticamente a questa macchina di essere venduta (ne furono costruite una cinquantina), perché un automobilista medio non avrebbe potuto cavarsela con un mostro a motore posteriore che pesava più di 1900 kg, tendeva a scodare e correva a quasi 200 km/h.

Un caso di vettura a motore posteriore assolutamente sicura era invece la sempre valida Volkswagen, nella quale gli effetti di una coda ballonzolante erano annullati da un massimo di velocità di 100 km/h. Questo cabriolet quattro posti carrozzato da Karmann (*sopra a destra*) cominciava a raggiungere il pubblico proprio nel 1949 e sarebbe stato ancora sul mercato trent'anni dopo, sopravvivendo alle berline nella natia Germania.

Infine, quattro modelli sport degli ultimi anni Quaranta. La Allard A 1 (*sotto a destra*) era più leggera degli ibridi sportivi angloamericani di prima della guerra, grazie a un'eredità di sperimentazioni. La meccanica era alquanto elementare, e l'abitabilità era scarsa dato il passo di 280 cm. Inoltre il vecchio motore Ford V8 non consentiva prestazioni spettacolari. Le vendite furono abbastanza buone, però, in un periodo in cui c'era poca disponibilità di vetture sport della nuova generazione come la XK 120 Jaguar (*pagina a fronte, sotto*): il capolavoro di William Lyons era stato presentato al Salone di Londra del 1948 ma nessuno riuscì ad averne un esemplare prima dell'estate seguente. Il suo motore a sei cilindri da 3,4 litri con doppio albero a camme in testa sviluppava 160 CV, e un'accelerazione bruciante si combinava con una velocità massima di 192 km/h e una regolarità di funzionamento non facile a trovarsi con un motore così complicato. In quanto a complessità, la Ferrari 166 (*pagina a fronte, sopra a sinistra*) aveva due alberi a camme in testa, uno per ogni blocco cilindri di un piccolo V 12 da 2 litri progettato da Gioacchino Colombo. Questo esemplare è la versione Mille Miglia con il minimo di equipaggiamento stradale: le Ferrari « da strada » nel 1949 erano più l'eccezione che la regola. Aveva una potenza di 130-140 CV, era veloce quanto la Jaguar e poteva raggiungere i 160 km/h in meno di mezzo minuto. Non era però molto maneggevole: le prime Ferrari non perdonavano, e non migliorarono certo con il progressivo aumento di potenza, che arrivò fino a 300 CV. Infine la vettura che « rieducò » gli Stati Uniti, la MG TC (*pagina a fronte, sopra a destra*), costruita dal 1945 al 1949. Lo stile e la meccanica erano del 1936, con un tradizionale châssis e gli assali rigidi. A suo credito stava il motore a quattro cilindri ad aste e bilancieri da 1250 cc che sviluppava 54 CV, e l'acquirente si trovava in mano una vettura molto divertente per 528 sterline (2640 dollari del 1946). In quei primi euforici mesi di pace, inoltre, le esportazioni britanniche dovevano ancora incrementarsi, e poche TC rimasero a casa.



EBM 470

FDP 293

più veloce berlina disponibile negli Stati Uniti nel 1948. Le sue caratteristiche tecniche comprendevano un motore da elicottero modificato, un Franklin a sei cilindri orizzontali, e un cambio a quattro marce di tipo Cord, ma, anche se la situazione economica generale fosse stata favorevole, ci si chiede come il viziato automobilista americano se la sarebbe cavata con un proiettile che combinava una scarsa tenuta di strada con una velocità massima di quasi 200 km/h. Ma di Tucker ne furono costruite meno di 50, e così nessuno si prese la briga di far sentire la propria indignazione contro questa vettura che contravveniva alle più elementari norme di sicurezza.

Lo styling era un'elaborazione della forma americana del 1942. Parafanghi e mascherine erano ora strettamente integrati nel corpo-vettura, nel quale spiccavano le ampie curve raccordate dei fianchi. La Singer e la Hillman in Gran Bretagna e la Borgward in Germania erano tra i più forti sostenitori di questa nuova tendenza, e i primi anni Cinquanta videro il tentativo disperato di rompere la monotonia del regno delle tinte pastello, adesso che le verniciature nere e marroni stavano andando fuori moda. Alle inevitabili cromature si sarebbe presto aggiunta la moda delle verniciature bicolori

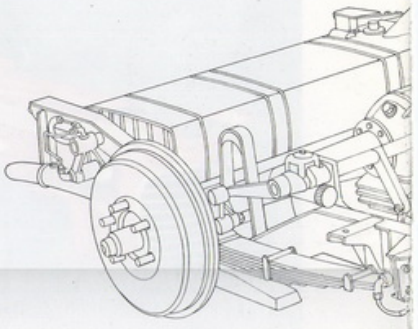
Fra le nuove versioni di carrozzeria, le station wagon erano in continua ascesa. Questo fatto era già evidente nelle vendite degli Stati Uniti, dove, puntualmente, si poteva vedere in anticipo la tendenza del Vecchio Mondo. Nel 1935 erano state vendute appena 4551 station wagon, ma nel 1941 erano già più di 30.000, e nel 1948 avevano superato le 100.000. Anche se ciò che contava adesso nell'auto media era il modello, la Ford continuava a vendere più di chiunque altro. La station wagon completamente metallica, introdotta dalla Plymouth nel 1949, fu un felice miglioramento, dato che il periodo 1946-48 aveva visto un dilagare di orrende decappottabili e berline metà di legno e metà di metallo. Quella che ebbe più successo fu la Town and Country della Chrysler, ma la Ford, la Mercury e la Nash non tardarono a produrre modelli analoghi, e la Country Sedan della Packard non era molto meglio delle altre. Tutti questi modelli furono condannati dagli alti costi di produzione, e non da un miglioramento del gusto dell'americano medio. Entro la metà degli anni Cinquanta il legno sarebbe diminuito, a parte le strane modanature decorative, come quelle della BMC in Gran Bretagna, che durarono ancora per molti anni.

In Europa le station wagon erano sempre imparentate al furgone, una soluzione economica che evitava di rivolgersi ai carrozzieri specializzati. I modelli Vauxhall recavano il marchio Bedford, e la Hillman Minx Estate era venduta come Commer. Nel continente, solo la Fiat costruì in serie la Giardinetta con carrozzeria di legno, sul ridotto châssis della 500.

Al polo opposto si collocano le *hardtop*, prodotte in serie per la prima volta dalla Buick nel 1949. La *hardtop* può essere definita come un'alternativa alla decappottabile, con la quale aveva in comune tutta la carrozzeria tranne il tetto (asportabile) che era di lamiera, talvolta plastificata, invece che di tela. Risparmiava ai proprietari la noia di rinnovare la capote a intervalli regolari, dava una migliore visione posteriore attraverso il lunotto più ampio, e si prestava alla verniciatura bicolore. Nel 1951 tutti i costruttori americani ne avevano una in catalogo, e l'impatto di questa novità appare evidente quando si pensa che alla Chevrolet questo modello, nel primo anno di produzione, superò del duecento per cento le vendite dei modelli con capote di tela. Verso la metà degli anni Cinquanta industrie europee quali la Fiat, la Hillman e la Simca producevano modelli simili.

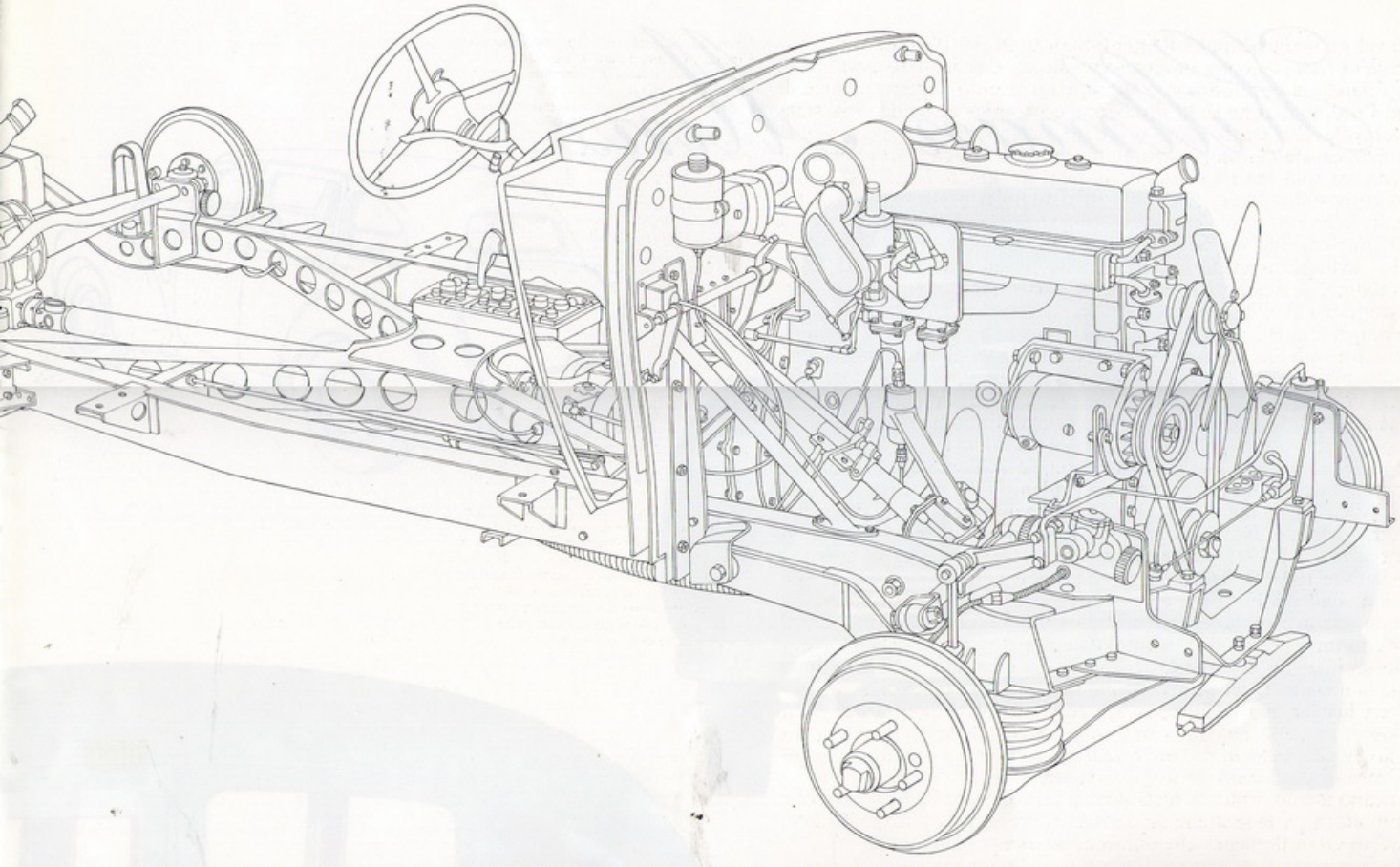
Le vetture sport erano a un bivio. Le *grandes routières* francesi erano condannate, l'industria tedesca, per il momento, non aveva la forza di uscire dal tradizionale, mentre gli italiani saltavano dai modelli derivati dalle Fiat alle auto super del livello della Ferrari. Così il ruolo di fornitore generale spettò alla Gran Bretagna che lo conservò per ben vent'anni. La varietà era notevole: per tasche modeste c'era la classica MG (gli individualisti preferivano però la HRG o la Morgan). C'erano inoltre la Allard con motore Ford, una nuova Frazer Nash basata su elementi della BMW di Bristol, la Donald Healey 2,4 litri con motore Riley e sospensioni a molloni elicoidali sulle quattro ruote. La Jaguar, per il momento, non era ancora partita alla conquista del mercato, e quindi le uniche vetture europee interessanti, destinate entrambe a imporre certe tendenze, erano l'italiana Ferrari e la tedesca Porsche.

La meccanica prebellica trasportata negli anni Cinquanta. Finché c'era una carenza mondiale di automobili si sarebbe venduto praticamente di tutto. Non che la 2,5 litri Daimler del 1949 fosse completamente arcaica, a parte la carrozzeria. Naturalmente, né il motore né lo châssis erano nuovi; il primo risaliva praticamente al 1933 mentre il secondo era stato presentato al Salone di Londra del 1937, quando le sue sospensioni indipendenti a mollone elicoidale erano considerate avanzate per una vettura britannica di classe medio-superiore. I suoi standard di maneggevolezza e di stabilità erano alti. Il telaio ha robusti rinforzi a crociera ma le sospensioni posteriori sono a balestra. Il motore è un tradizionalissimo sei cilindri a corsa lunga ad aste e bilancieri che nella versione a un solo carburatore qui raffigurata sviluppa 66 CV che possono arrivare a 90 nella versione sport a due carburatori. Il cambio fluidodinamico Daimler a preselettore, ormai con 19 anni di servizio collaudato dietro le spalle, era ancora sofisticato nel 1949 (quando in Europa non c'era ancora un automatico a basso prezzo). Era probabilmente il miglior compromesso fra il manuale e l'automatico, dal momento che evitava la rumorosità talvolta presente nei grossi motori accoppiati al normale sistema Wilson. Ovviamente non si poteva avere la guida a due pedali: il pedale di sinstra era quello che effettuava il vero cambio di marcia. Adesso il freno a mano è stato trasformato in un brutto manico d'ombrello sotto la plancia, ma la batteria non è ancora andata sotto il cofano, collocazione già normale nella maggior parte delle automobili.



La Ferrari, in pratica, riprese il discorso iniziato dalla Bugatti, anticipando un revival della Maserati « da strada » (che non si verificò, in proporzioni apprezzabili, fino al 1957) e anche la sofisticata otto cilindri a V con quattro alberi a camme della spagnola Pegaso, che sarebbe stata una delle *débutantes* del 1951. La Ferrari rifletteva sotto diversi aspetti il nuovo tema. I primi motori a dodici cilindri a V erano del tipo con albero a camme in testa, di dimensioni superquadre (60 × 58,8 mm nel caso della 166, il primo modello in vendita al pubblico, nel 1949) e sospensioni anteriori a mollone elicoidale. I magneti erano riservati alle vetture da competizione, e i sincronizzatori del cambio della Ferrari (quando ne era fornito) non erano dei migliori. Le prestazioni però erano impressionanti per gli standard dell'epoca. Le Ferrari del 1949 disponevano di 140 CV erogati da un motore di due litri e, nel 1951, l'America 4,1 litri era, secondo il catalogo, « capace di battere di molti chilometri i record non ufficiali per macchine sport e di serie su qualsiasi tratto di strada decente », il che significava raggiungere con facilità i 230-235 km/h. Certo che queste complicate macchine a dodici cilindri, con un micidiale comportamento su strada e un prezzo attorno ai 15.000 dollari, non erano alla portata di tutti.

Più significativo fu il rapido imporsi di una tendenza avviata nel 1936 dalla BMW. Le vetture sport stavano diventando più comode. Il



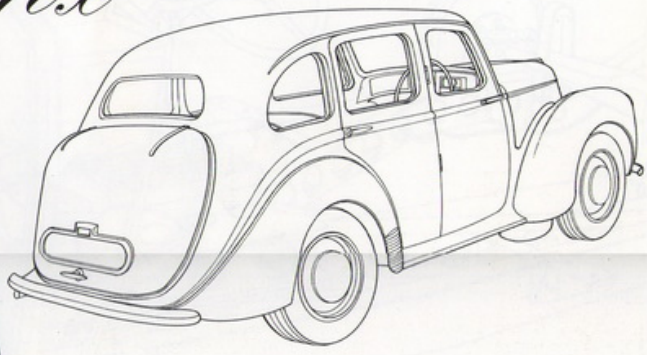
rumore, le correnti d'aria e le sospensioni rigide non erano più considerate caratteristiche essenziali di questo tipo di macchine. Entro il 1950 anche la MG TD aveva adottato le sospensioni anteriori indipendenti a mollone elicoidale, anche se le sue ruote a disco (come quelle della Jaguar XK) erano poco apprezzate dai tradizionalisti. La Jaguar, tuttavia, aveva visto giusto. La vettura, come osservò il suo importatore americano, « vende perché è esattamente ciò che l'americano aveva desiderato per lungo tempo. Ha la potenza per superare in velocità, prestazioni, manovrabilità, qualsiasi altra vettura costruita qui da noi, e il prezzo è ragionevole ».

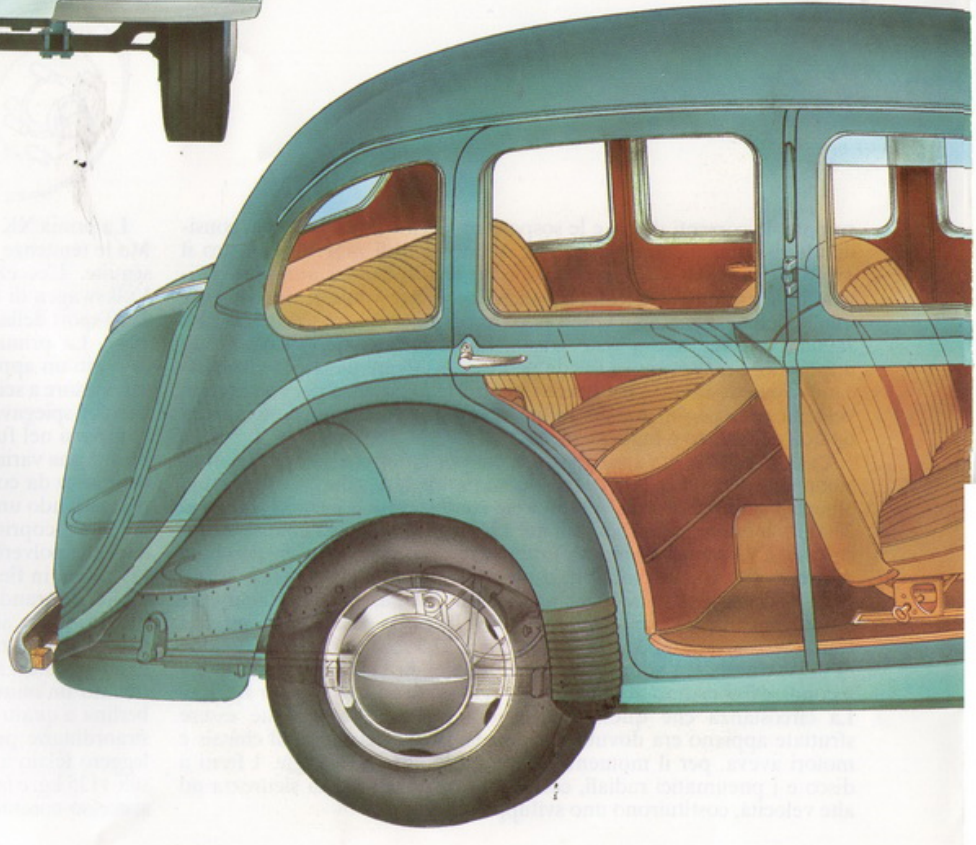
La XK 120 era un'auto scoperta ma era attrezzata per ogni condizione meteorologica. È vero che buoni motori a sei cilindri con doppio albero a camme in testa, una marcia confortevole e velocità vicine ai 200 km/h erano già disponibili nel 1939, ma soltanto su vetture molto costose. La Jaguar combinava tutti questi elementi con un prezzo base di meno di mille sterline, più o meno il doppio del prezzo di listino della vecchia BMW tedesca negli anni Trenta, ma effettivamente molto conveniente per i livelli del 1949. Il tempo d'accelerazione, con cambio di marcia, da 0 a 160 km/h, era di 27,3 secondi. L'accelerazione in presa diretta era addirittura sensazionale: da 112 a 145 km/h in 9,9 secondi, e il consumo di carburante era limitato a 13-14 litri per 100 km. La circostanza che queste prestazioni potessero raramente essere sfruttate appieno era dovuta al fatto che la progettazione di châssis e motori aveva, per il momento, superato le altre tecnologie. I freni a disco e i pneumatici radiali, condizioni essenziali per la sicurezza ad alte velocità, costituirono uno sviluppo successivo.

La prima XK 120 fu presentata al Salone di Ginevra nel marzo 1951. Ma le tendenze prebelliche della Adler, della Fiat e di altri erano state seguite. L'eccezionale aerodinamica delle 1100 e 1300 basate sulla Volkswagen di Ferry Porsche sviluppava il tema del coupé, mentre la 1100 sport della Fiat era riapparsa sul mercato in forma migliorata nel 1947. La prima Aston Martin del dopoguerra, della quale furono costruiti un apprezzabile numero di esemplari, fu la DB 2 del 1950; il suo motore a sei cilindri a doppio albero a camme in testa progettato da Bentley spiegava in gran parte il suo successo, ma l'elemento destinato a imporsi nel futuro era la sua carrozzeria aerodinamica coupé a due posti e una variazione del tema del cofano a coccodrillo: l'intero blocco composto da cofano, parafanghi e proiettori era ribaltabile in avanti, permettendo una migliore possibilità di accesso al vano motore, anche se (come scoprirono, in epoca più recente, i proprietari delle Triumph), anche la polvere godeva di tale privilegio!

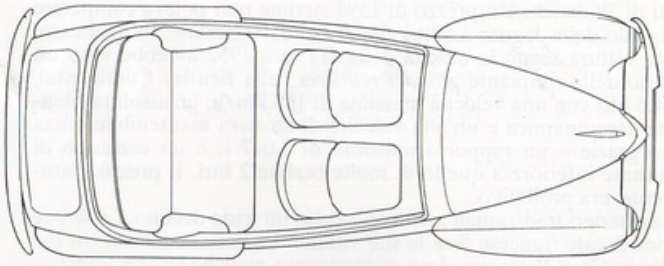
Era già in fieri — anzi addirittura già visibile, anche se non disponibile in grandi quantità — il tema della granturismo, che offriva quattro posti, anche se non comodi, in una vettura sport. La classica GT fu, naturalmente, la Lancia Aurelia, derivata dalla sofisticata berlina sei cilindri a V di 1750 cc di Vittorio Jano, ma il principio aveva già trovato un'ottima eshressione nella Healey 2,4 litri del 1946. Questa berlina a quattro posti aveva un'eccellente aerodinamica e prestazioni straordinarie per l'epoca, grazie al suo motore Riley da 100 CV, al leggero telaio a X e alla carrozzeria leggera all'italiana. Il peso era di soli 1125 kg, e la velocità massima superava i 165 km/h. Il suo modesto successo commerciale fu dovuto alle dimensioni ridotte degli stabili-

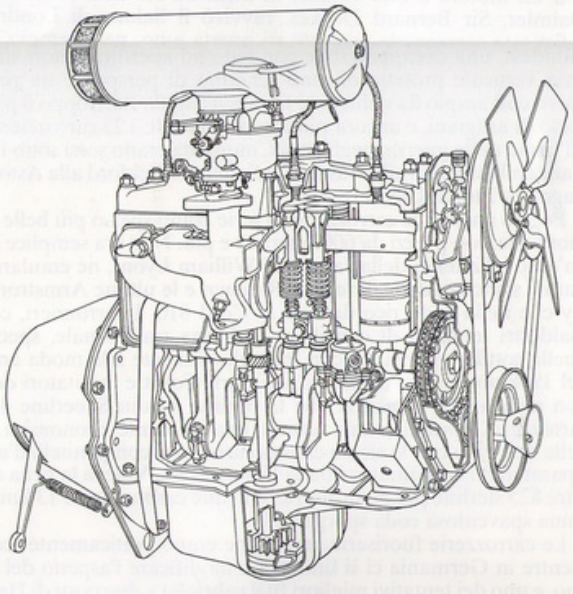
Hillman Minx

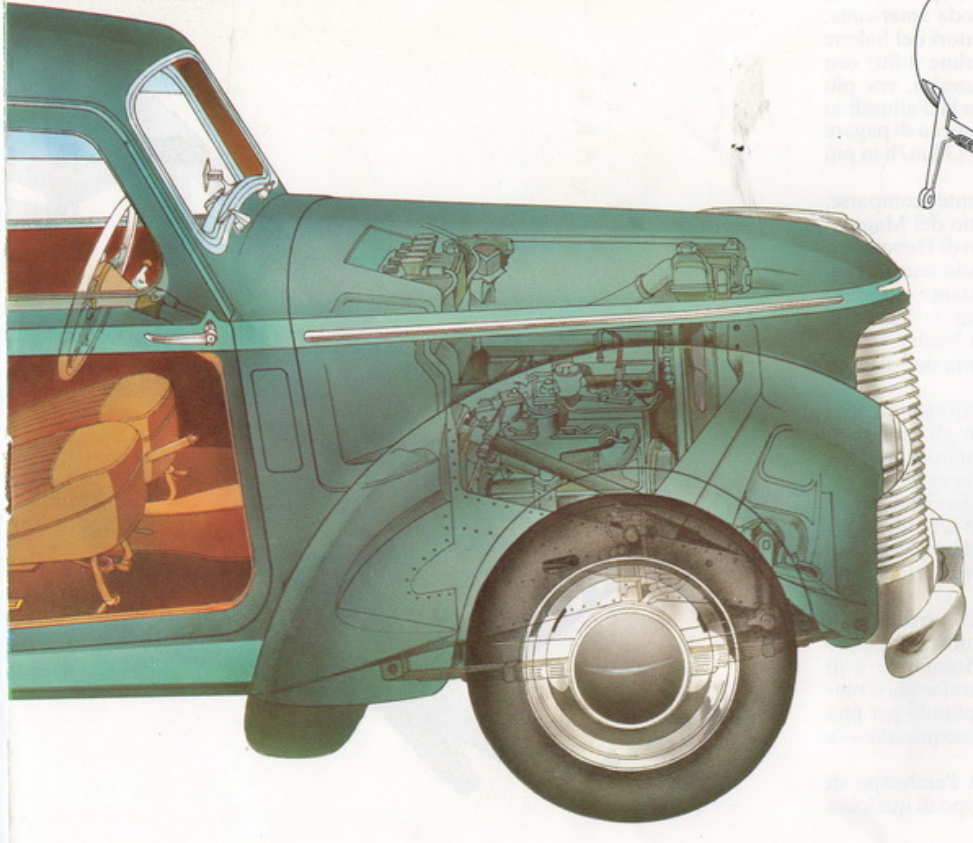




Magari credete di comprare un modello postbellico nuovo fiammante, e invece... Partendo da sinistra in alto, questa panoramica della Hillman Minx Phase II del 1948 dimostra quanto può andare lontano l'improvvisazione. Nel frontale tutto sembra nuovo, grazie ai proiettori incassati e alla griglia in tre pezzi secondo lo stile americano del 1941, anche se il cofano a coccodrillo è quello dell'appena defunta (1940-47) Phase I. Vista di tre quarti, invece, è 1940 dal parabrezza in poi, compresa la grossa sporgenza del baule. Per la verità le ruote sono a disco pieno, senza fori, ma la Austin aveva appena fatto lo stesso cambiamento... La plancia non avrebbe certamente messo in imbarazzo uno stagionato proprietario di Minx, anche se gli strumenti hanno perduto il contorno di legno e plastica e sono raggruppati di fronte al guidatore. Un'altra sciocchezza è il nuovissimo « cambio meccanico sincromatico Rootes », che naturalmente non è un automatico ma, nel gergo pubblicitario, un banalissimo cambio al volante. Nella vista in pianta sembra di vedere ancora una vettura del 1940: nonostante una larghezza totale di 153 cm c'è spazio per







quattro sole persone (facendo i modelli del 1949 con i fianchi larghi, la Hillman con soli 3,8 cm in più sarebbe arrivata a sei posti). Il motore, che rimarrà fino al 1954, è un semplice tre supporti a valvole laterali; la Rootes non ha ancora festeggiato l'abolizione della tassa sulla cilindrata allargando l'alesaggio, e quindi da 1185 cc si ottengono soltanto 35 CV. Così, quando ci accingiamo a guardare lo spaccato completo, siamo già preparati alla verità: un sorpassato modello del 1938-39 convertito alla costruzione monoscocca e modificato superficialmente perché sembri diverso. Sono rimaste — anche se per l'ultimo anno — le lunghe balestre semiellittiche anteriori, e i freni sono ancora i faticosi e imprevedibili Bendix meccanici. Nondimeno, la Minx era un piccolo valido cavallo da tiro, capace di lavorare tutto il giorno al suo massimo di 105 km/h, anche se queste tirate non erano raccomandabili per chi avesse voluto risparmiare un po' di carburante. I pubblicizzati 8 litri per 100 km potevano facilmente diventare 12,5 se il guidatore schiacciava un po' troppo il pedale dell'acceleratore.

menti di Warwick. Un prezzo di 1598 sterline non poteva competere con quello della Jaguar 3,5 litri che era di 1100 sterline. In ogni caso, questa vettura segnò la nascita delle GT, e il 1952 avrebbe visto un sostituto delle rimpiante *grandes routières* nella Bentley Continental, una 4,6 litri con una velocità massima di 188 km/h, un'assoluta silenziosità aerodinamica e un'alta velocità di crociera mantenibile senza sforzo grazie a un rapporto massimo di 3,077:1, e un consumo di carburante inferiore a quello di molte berline 2 litri. Il prezzo, naturalmente, era proibitivo.

I carrozzieri tradizionali andavano verso un triste declino. La feroce politica fiscale francese fece le sue vittime. Le cose andavano un po' meglio in Gran Bretagna, dove sopravviveva qualche châssis tradizionale in auto come le Rolls-Royce, la Bentley e la gigantesca Daimler con un motore a otto cilindri in linea da 5,5 litri. Il direttore della Daimler, Sir Bernard Docker, ravvivò il Salone di Londra con le sofisticate carrozzerie montate su questa auto, per esempio la Green Goddess, una decappottabile con tetto ad apertura automatica, fanaleria verticale protetta da uno schermo di perspex e un parabrezza curvo così ampio da richiedere tre tergicristalli. Purtroppo il paese era a corto di artigiani, e ancora più a corto di soldi: i 23 carrozzieri esistenti all'inizio della guerra, negli anni Cinquanta erano scesi sotto i dieci. La Vanden Plas passò alla Austin e la Salmons-Tickford alla Aston Martin Lagonda Ltd. di David Brown.

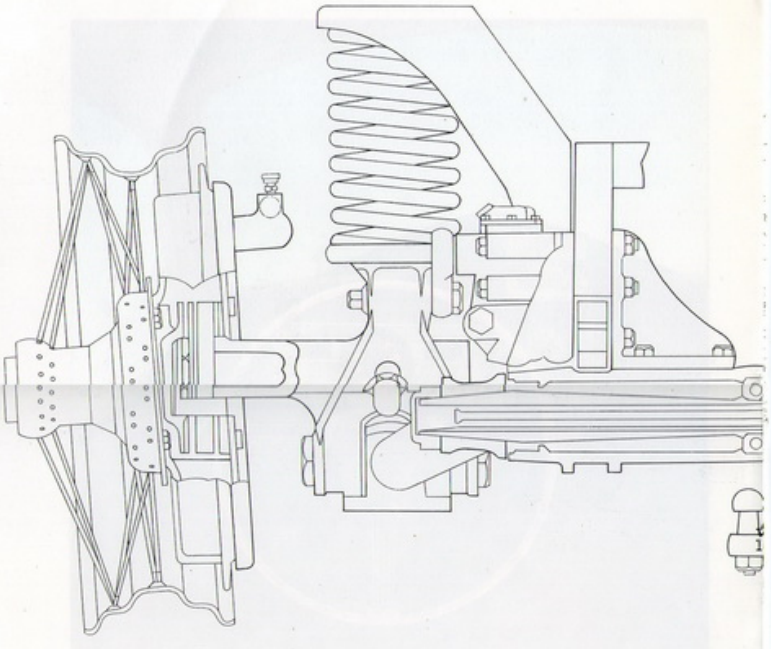
Peggio ancora, le carrozzerie di serie erano spesso più belle di quelle fuoriserie, con prezzi da 6000 sterline e più. Non era semplice produrre un'auto all'altezza della Jaguar di William Lyons, né emulare la linea pura e slanciata della Triumph Renown e le ultime Armstrong Siddeley che nella coda ricordavano la Cord 810. I carrozzieri, con i loro maldestri tentativi di conciliare la forma tradizionale, specialmente quella sottile e slanciata, con le larghe fiancate alla moda americana, nel 1948 non fecero bella figura a Earls Court e i visitatori del Salone non mancarono di notare che la berlina Austin Sheerline 4 litri con carrozzeria normale, una vettura relativamente economica, era più bella dell'auto con lo stesso châssis carrozzato con pannelli d'alluminio e parafanghi aerodinamici dalla Vanden Plas. Valeva la pena di pagare altre 825 sterline per la fuoriserie, con due carburatori e 13 km/h in più e una spaventosa coda sporgente?

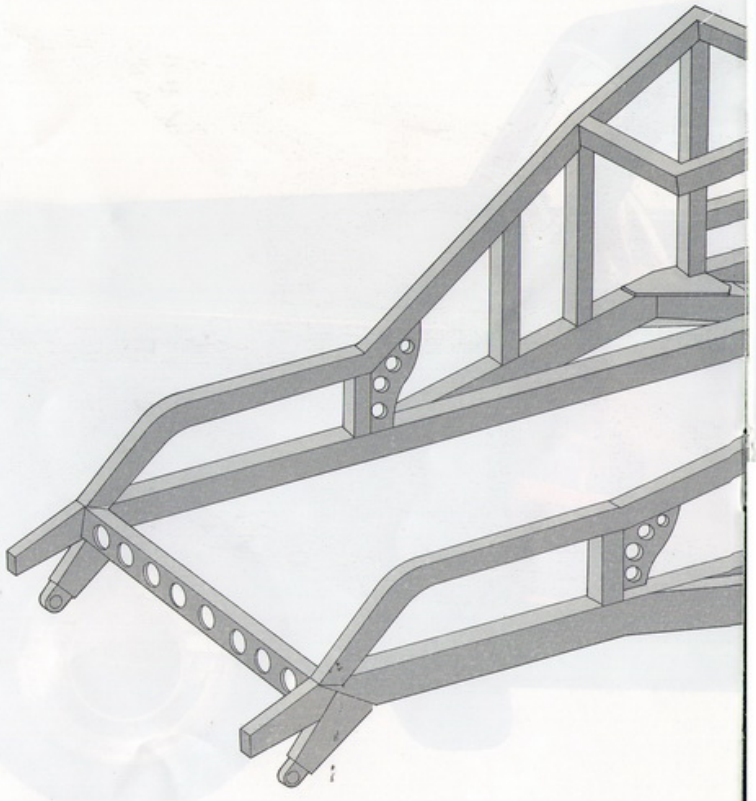
Le carrozzerie fuoriserie americane erano praticamente scomparse, mentre in Germania ci si limitava a modificare l'aspetto del Maggiolino, e uno dei tentativi migliori fu il cabriolet a due posti di Hebmüller. Solo in Italia l'opera dei carrozzieri si andava affermando sempre più. Anche se, fino a quel momento, l'unico modello importante esportato era un cabriolet sportivo disegnato da Pininfarina per la Simca, si potevano già intuire le ragioni che avrebbero spinto la Nash a richiedere l'intervento del maestro per modificare la sua forma da vasca da bagno del 1949.

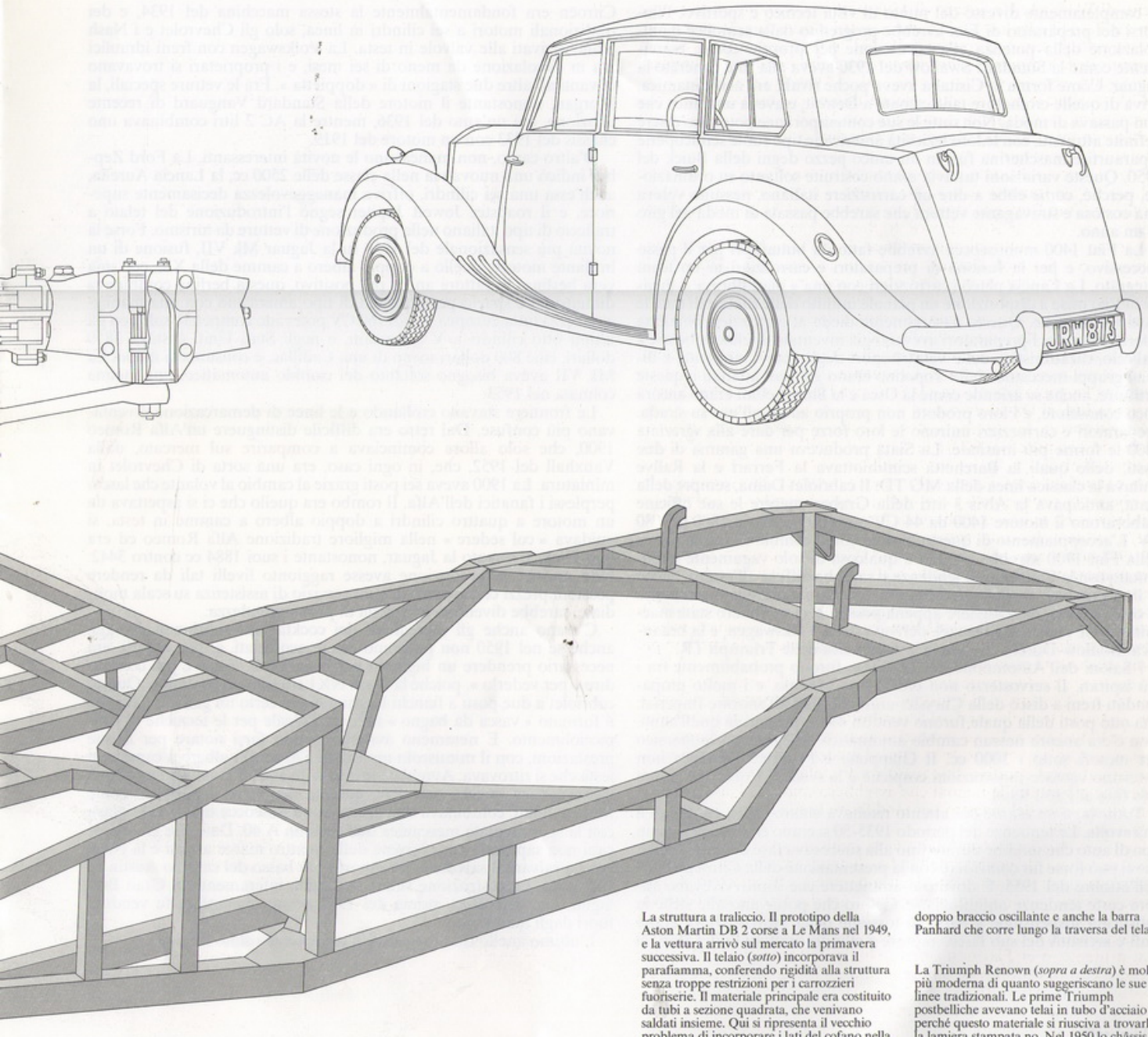
È legittimo chiedersi come mai questa industria specialistica prosperasse nel clima di povertà dell'Italia. Il fatto era che gli italiani, a differenza degli automobilisti degli altri paesi, affrontarono il 1946 senza nessuna possibilità di scelta di vetture. La Lancia era l'equivalente, da un punto di vista economico, della Rover in Gran Bretagna, e l'Alfa Romeo 6 C-2500 era al di là della portata di quasi tutti. Perciò, o Fiat o niente, e la Fiat non offriva che la Topolino, la 1100 in due versioni con passo diverso, e la sei cilindri 1500. Inoltre, tutte le Fiat costruite prima del 1950 avevano lo châssis separato.

Così gli italiani compravano una Fiat e chiedevano al carrozziere di trasformarla in qualcosa di diverso, il che non costituiva un grosso problema, dato che esperti del calibro di Ghia, di Pininfarina e di Vignale non prendevano neppure in considerazione parafanghi e mascherine di serie. E persino chi raddoppiava la spesa optando per una Millecento coupé, spendeva sempre meno che se avesse acquistato — e usato — un'Alfa o un'Aprilia.

La Cisitalia 1100 coupé di Pininfarina rappresenta l'archetipo di questa generazione di automobili. Ma fu anche l'archetipo di qualcosa







La struttura a traliccio. Il prototipo della Aston Martin DB 2 corse a Le Mans nel 1949, e la vettura arrivò sul mercato la primavera successiva. Il telaio (*sotto*) incorporava il parafiamma, conferendo rigidità alla struttura senza troppe restrizioni per i carrozzieri fuoriserie. Il materiale principale era costituito da tubi a sezione quadrata, che venivano saldati insieme. Qui si ripresenta il vecchio problema di incorporare i lati del cofano nella struttura principale, come nella Chrysler Airflow del 1934. La Aston Martin lo aggirò sistemando il cofano in pezzo unico in modo che si inclinasse in avanti. Altrettanto ingegnose le sospensioni posteriori (*sopra a sinistra*); i progettisti fecero in modo di evitare il trabocchetto di una soluzione a semiasse oscillante e mollone elicoidale mediante ancoraggi rigidi. Sotto il mollone si vedono il doppio braccio oscillante e anche la barra Panhard che corre lungo la traversa del telaio.

La Triumph Renown (*sopra a destra*) è molto più moderna di quanto suggeriscano le sue linee tradizionali. Le prime Triumph postbelliche avevano telai in tubo d'acciaio perché questo materiale si riusciva a trovarlo e la lamiera stampata no. Nel 1950 lo châssis e le parti meccaniche erano quelli della collaudata Standard Vanguard 2,1 litri. In altre parole, la meccanica semplice, economica e tecnicamente avanzata si alleava con l'eleganza da fuoriserie di una creazione di Freestone e Webb su una Bentley del 1939. I montanti stretti davano un'eccellente visione panoramica, e anche i passeggeri del sedile posteriore potevano tenere il cappello in testa.

di completamente diverso dal punto di vista tecnico e sportivo: l'imporsi dei preparatori di Fiat avrebbe progredito dalla semplice manipolazione della potenza alla costruzione per proprio conto, esattamente come la Standard Swallow del 1930 aveva alla fine generato la Jaguar. Come forma la Cisitalia aveva poche rivali: era aerodinamica, priva di quelle cromature tanto amate a Detroit, e aveva una linea che non passava di moda. Non tutte le sue contemporanee potevano essere definite attraenti, con le loro leziosità americane tipo ruote semicoperte e paraurti e mascherina fusi in un unico pezzo degni della Buick del 1950. Queste variazioni tuttavia erano costruite soltanto su ordinazione, perché, come ebbe a dire un carrozziere italiano, nessuno voleva una costosa e stravagante vettura che sarebbe passata di moda nel giro di un anno.

La Fiat 1400 monoscocca avrebbe fatto da buttafuori per il passo successivo, e per la fusione di preparatori e carrozzieri in un team integrato. La Lancia placò i carrozzieri con una « piattaforma », mentre la Fiat mise a disposizione un pianale munito delle ruote e di tutte le parti meccaniche. Questo naturalmente diede ai carrozzieri illimitata libertà d'azione. I preparatori avevano già inventato il telaio tubolare a traliccio, caratteristico delle vetture sport degli anni Cinquanta, e diversi gruppi meccanici della Topolino erano già stati adattati a queste strutture, anche se aziende come la Osca e la Stanguellini erano ancora poco conosciute, e i loro prodotti non proprio adatti all'uso su strada. Preparatori e carrozzieri unirono le loro forze per dare alla sgraziata 1400 le forme più inusitate. La Siata produceva una gamma di due posti, delle quali la Barchetta scimmiottava la Ferrari e la Rallye imitava la classica linea della MG TD. Il cabriolet Daina, sempre della Siata, anticipava la Alvis 3 litri della Graber, mentre le sue officine elaborarono il motore 1400 da 44 CV portandolo fino a 1800 cc e 80 CV. L'accoppiamento di questo motore con il cambio a cinque marce della Fiat 1900 avrebbe portato a qualcosa di solo vagamente imparentato con la Fiat. Questa tendenza si sarebbe diffusa all'estero: anche se il matrimonio Volkswagen-Porsche era stato il classico matrimonio di convenienza, da sciogliere appena possibile, ci sarebbero state macchine come l'austriaca Denzel, derivata dalla Volkswagen, e la britannica Swallow-Doretti che usava la meccanica delle Triumph TR.

I Saloni dell'Automobile del 1950 non furono probabilmente fra i più ispirati. Il servosterzo non era ancora arrivato, e i molto propagandati freni a disco della Chrysler erano limitati all'enorme Imperial, una otto posti della quale furono venduti 414 esemplari in quell'anno. Non c'era ancora nessun cambio automatico efficiente ed economico per motori sotto i 3000 cc. Il Giappone e l'Unione Sovietica non potevano vantare esportazioni cospicue e la svedese Volvo era giunta solo fino ai Paesi Bassi.

Tuttavia, a un esame più attento risultava chiaro che si era giunti a una svolta. Le tendenze del periodo 1935-50 si erano cristallizzate in un tipo di auto che sarebbe durato fino alla successiva fase di innovazione, che si può forse far coincidere con la presentazione della Citroën DS 19 nell'ottobre del 1955. È doveroso ammettere che sopravvivevano ancora certe tendenze antidiluviane. Coloro che portavano alle stelle la sofisticata sospensione a barra di torsione della Morris Minor erano stufi e arcistufi del suo fiacco motore a cilindri orizzontali del 1935, la Citroën era fondamentalmente la stessa macchina del 1934, e dei tradizionali motori a sei cilindri in linea, solo gli Chevrolet e i Nash erano arrivati alle valvole in testa. La Volkswagen con freni idraulici era in circolazione da meno di sei mesi, e i proprietari si trovavano davanti ad altre due stagioni di « doppietta ». Fra le vetture speciali, la Morgan, nonostante il motore della Standard Vanguard di recente adozione, era un'auto del 1936, mentre la AC 2 litri combinava uno châssis del 1933 con un motore del 1919.

D'altro canto, non mancavano le novità interessanti. La Ford Zephyr indicò una nuova via nella classe delle 2500 cc, la Lancia Aurelia, anch'essa una sei cilindri, offriva maneggevolezza decisamente superiore, e il roadster Jowett Jupiter segnò l'introduzione del telaio a traliccio di tipo italiano nella produzione di vetture da turismo. Forse la novità più sensazionale del 1950 fu la Jaguar Mk VII, fusione di un brillante motore, quello a doppio albero a camme della XK, con una vera berlina. E, fattore ancor più positivo, questa berlina combinava dimensioni e spazio per i bagagli di tipo americano con una maneggevolezza tutta europea. I suoi 160 CV potevano competere solo con gli ultimi otto cilindri a V americani, e negli Stati Uniti costava 3850 dollari, cioè 800 dollari meno di una Cadillac, e consumava meno. La Mk VII aveva bisogno soltanto del cambio automatico, una lacuna colmata nel 1953.

Le frontiere stavano crollando e le linee di demarcazione diventavano più confuse. Dal retro era difficile distinguere un'Alfa Romeo 1900, che solo allora cominciava a comparire sul mercato, dalla Vauxhall del 1952, che, in ogni caso, era una sorta di Chevrolet in miniatura. La 1900 aveva sei posti grazie al cambio al volante che lasciò perplessi i fanatici dell'Alfa. Il rombo era quello che ci si aspettava da un motore a quattro cilindri a doppio albero a camme in testa, si guidava « col sedere » nella migliore tradizione Alfa Romeo ed era quasi veloce quanto la Jaguar, nonostante i suoi 1884 cc contro 3442. Non appena la produzione avesse raggiunto livelli tali da rendere possibili prezzi concorrenziali e un servizio di assistenza su scala mondiale, sarebbe diventata una stella di prima grandezza.

C'erano anche gli ingredienti dei cocktail internazionali di oggi, anche se nel 1950 non potevano essere acquistati, e, per vederli, era necessario prendere un biglietto per New York. Forse è più corretto dire « per vederlo », poiché la Nash NX1 era solo un prototipo. Questo cabriolet a due posti a fianchi larghi non era certo un gioiello dato che il formato « vasca da bagno » non era l'ideale per le tecniche di rimpicciolimento. E nemmeno avrebbe potuto farsi notare per le sue prestazioni, con il minuscolo motore di 570 cc con albero a camme in testa che si ritrovava. Avrebbe però dato il via a un'era di cooperazione transatlantica, poiché nel 1954, quando raggiunse il pubblico come Metropolitan, combinava una struttura monoscocca tipica della Nash con la sperimentata meccanica della Austin A 40. Dato che gli americani non sapevano cosa farsene delle quattro marce avanti e la Nash voleva salvare il salvabile, il rapporto più basso del cambio Austin fu eliminato. La costruzione venne realizzata interamente in Gran Bretagna, ma, in pratica, prima del 1957 nessun esemplare fu venduto fuori dagli Stati Uniti.

L'ultimo anello fra il passato e il presente era stato forgiato.

Bibliografia

Tenendo presente che le opere dedicate specificamente a questo periodo non sono molte, a chi volesse approfondire l'argomento l'autore consiglia le seguenti:

Clutton and Stanford, *The Vintage Motor Car*, Batsford, Londra 1954.
de Barsy et Frère, *Livre d'Or du Salon de l'Automobile et du Motocycle*, E.P.E., Bruxelles 1970.
John Dugdale, *Great Motor Sport of the Thirties*, Wilton House-Gentry, Londra 1977.
G.N. Georgano, *Complete Encyclopaedia of Motor Cars*, Ebury Press, Londra 1973.
J.A. Grégoire, *50 Ans d'Automobile*, Flammarion, Parigi 1974.
John McLellan, *Bodies Beautiful*, David and Charles, Newton Abbot 1975.
George Oliver, *History of Coachbuilding*, Cassell, Londra 1962.
Werner Oswald, *Deutsches Autos 1920-1945*, Motorbuch Verlag, Stoccarda 1977.
G. Rogliatti, *Le più belle vetture d'epoca*, LEA, Milano 1975.
Michael Segdwick, *Cars of the 1930s*, Batsford, Londra 1970.
AA.VV., *Klassische Wagen*, Batsford, Londra 1962.
D.B. Wise, *Storia dell'automobile*, De Agostini, Novara 1977.

edizioni
del Prado

edizioni
del Prado