L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Bertone Chrysler 2

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Bertone - Chrysler
Volume 2

A cura di Valerio Berruti e Aurelio Magistà

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile
Marche e modelli dalle origini a oggi
Volume 2

A cura di
Valerio Berruti e Aurelio Magistà

Progetto grafico
Theo Nelki

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

Grafica e impaginazione
Enza Valente
Edoardo Vivadio

Progetto editoriale
Valerio Berruti e Daniele P. M. Pellegrini

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

Auto d'autore
Vittorio Zucconi

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

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

In copertina: Stingray Concept Chevrolet
Courtesy of Chevrolet GM

Il volume è stato chiuso in redazione il **29 settembre 2009**

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

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

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

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

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

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

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

Sommario

Guida alla consultazione **6**
Auto d'autore **8**

B

Bertone **10**
Bianchi 20
Bignan 25
Binz 25
Birkin 26
Bitter 26
Bizzarrini 27
Blackjac 29
Bmc 29
Bmw **30**
Bn 77
B.n.c 77
Bollée 78
Bolster 78
Bond 79
Bond Cars 79
Borgward 80
Bozier 82
Brabus 82
Bremer 83
Brennabor 83
Brilliance 84
Bristol Cars 87
British Leyland 89
Brixia-Züst 89
Brocklebank 89
Brooke 90
Brotherhood 90
Brough Superior 90
Brouhot 91
Brown 91
Brush 92
B.S.A. 92
Bucciali 93
Buchet 95
Bufori 95
Bugatti **96**
Buick 123
Bullet Cars 129
Burton 129
Byd 130

C

Cadillac **132**
Calcott 186
Callaway 186
Calthorpe 186
Carden 187
Caterham 187
Ceirano 188
CG 188
CGV 189
Chadwick 189
Chalmers 190
Chambers 190
Chandler 190
Changan 191
Changhe 191
Checker 192
Chenard & Walcker 194
Chery 195
Chevrolet **198**
Chevron 250
China Motor 250
Chiribiri 250
Christie 251
Chrysler **252**

Guida alla consultazione

Le storie dei marchi

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

46 L'Automobile | Alfa Romeo • La storia

La storia • Alfa Romeo | L'Automobile 47

1 Alfa Romeo

Milano, Italia 1910

3

2

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

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

4 *Daniele P. M. Pellegrini*

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

1. Una pubblicità dell'Alfa Romeo 8C 2900 B
2. L'Alfa Romeo Mito riprogone nella linea tutto il dna sportivo del Biscione

6

IL PERSONAGGIO
Giuseppe Merosi

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

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

222 L'Automobile | Audi • I modelli

A4 7

8

Produzione Dal 1994
Carrozzeria Berlina - Station wagon

9

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

10

SCHEDA TECNICA

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

11

LA TECNICA

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

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

12

LE VERSIONI

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

223 I modelli • Audi | L'Automobile

FOCUS
Audi S4 - Avant

13

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

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,490
Larghezza	m 1,780
Altezza	m 1,400
POSTI	5
PORTE	5
PESO	1.540 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	2671 cc
Cilindri	6 a V
Potenza	260 Cv
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	6 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	250 km/h
PREZZO	Lire 100.970.000

Le schede dei modelli

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

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

Auto d'autore

Vittorio Zucconi

Gialla come il colore della "mia" Modena ecco la frittata più veloce del mondo

L'avevo battezzata, per nascondere l'imbarazzo, la frittata più veloce del mondo. Era gialla, come il colore della mia nativa Modena, come il colore della scuderia che non è il rosso come credono i non iniziati, come uno dei pochi colori che veda nel mio daltonismo, la pazzia della vita, la mia "Ferrari 355" , che sonnecchiava sorniona nel posto macchina dentro casa a Washington come una bomba con la miccia nel portachiavi.

«Sei un cretino - aveva commentato mia moglie, quando mi ero fumato i risparmi anche della sua vita, in quello che era il mio "Yellow Submarine" da crisi di mezz'età - ma anche una Ferrari costa meno di un'amante e di un divorzio». Donnina pratica, mia moglie, milanese come ne fabbricano purtroppo sempre meno.

L'avevo strappata con uno sconto simbolico (oddio che ho detto, la Ferrari non fa mai sconti) a Luca di Montezemolo, che avevo conosciuto quando era soltanto un giovanotto con il ciuffo scarruffato dalla turbolenza delle sue auto sui circuiti della F1 americana e Niki Lauda prendeva in giro l'accento modenese del suo meccanico personale mettendoci del suo: «Se fazzio il brafo, mi ha promesso kvàter gam nofi, qvattro gomme nuove» e rideva con i suoi dentini storti.

Ma la mia storia con i bolidi di Maranello come ormai dicono soltanto quelli di Rai Sport, era cominciata molto prima, negli anni in cui pedalavo sulla mia Torpado blu (non Torpedo, era solo una bicicletta azzurra fabbricata ancora a Padova e non in Sichuan) fino al rettilneo tra Fiorano e Maranello. Ascoltavo il grido dei grilli nella calura schiacciante della Bassa prima che riesca a rinfrescarsi in Appennino acquattato nel fosso come un soldato in trincea sulla Marna. Speravo di vedere passare "al matt", il matto, come i rurali avevano soprannominato Enzo Ferrari quando collaudava i prototipi ancora sulla statale. E chi ci finiva sotto, uomini o galline o "ninìni", porcellini, pazienza. Per Ferrari, tutto.

Ora, il bambino con la Torpado azzurra aveva una Ferrari tutta sua, anche se in società con una banca se vogliamo essere onesti, ogni pistone, ogni albero, ogni valvola, cinque per ognuno degli otto cilindri a V, 350 cavallini, freni che battevano come martelli sull'incudine e ogni volta minacciavano di ghigliottinarmi con la cintura di sicurezza che scattava per la forza della frenata a bassa velocità. E un rombo che i "cops", i poliziotti, sentivano ancor prima che avviassi il motore, come i cani che sentono arrivare il terremoto prima dei sismografi.

La portavo fuori soltanto nei giorni di sole, giallo su giallo, cercando di evitare le buche e le toppe di asfalto buttate giù da sciagurati che immaginavano tutte le automobili con le sospensioni alla panna montata di una Lincoln TownCar o di una Cadillac Seville e non potevano concepire una 355 sotto la quale passava a fatica un foglio di carta.

Non la parcheggiavo mai all'aperto, in quei parcheggi sconfinati tra pick up di burini fangosi e minivan abbottati di madri con carrozzine, passeggini e soprattutto con i micidiali carrelli di metallo da supermercato che inesorabilmente puntano i loro speroni di acciaio contro l'auto più nuova e bella del parco macchine. Sceglievo sempre garage coperti e custoditi, piazzandola personalmente, mai affidandola a qualche immigrato, comunque clandestino quando saliva a bordo di quella frittata da 350 cavalli, 8 cilindri a V, 5 valvole eccetera eccetera. Aspettavo che si liberasse un posto protetto almeno su un lato da una parete, per limitare a una sola fiancata eventuali graffi e portierate di profanatori a bordo di volgari Suv o di quelle patetiche Porsche, che a noi di Modena sembravano alla fine soltanto Folsvàghen (si dice così, senza "k" e "w") trattate con steroidi anabolizzanti e allora raffreddate, pensa te, ad aria. In autostrada tenevo a grande distanza i camion a 18 ruote che sparano sassolini come proiettili di Kalashnikov in Iraq. Li sorpassavo dando sgassate da fanatico uscito dalla discoteca, per trascorrere il minor tempo possibile ballando il tango con quei pachidermi, con il mio naso all'altezza dei perni delle loro ruote.

Fu proprio nel sorpassare un "18 ruote" sulla autostrada interstatale 85 a sei corsie, in fondo alla Virginia poco prima della Carolina del Sud, che la bomba mi esplose in mano.

Da un bosco dove stava in agguato sognando, un giorno, di trovare uno scemo come me, sbucò con tutto l'albero di natale illuminato sul tetto e l'orchestra delle sirene a gola spalancata, un orso Yogi con il cappello da sergente istruttore di Marines, genere Full Metal Jacket, uno scerifetto locale in caccia di quota multe che non doveva credere ai propri occhi. Una Ferrari gialla nella Virginia del Sud, a pochi chilometri dalla Carolina del Nord, deve

La Ferrari 355 F1. La berlinetta di Maranello viene presentata al salone di Ginevra nel 1994 e sostituisce la 348. Alle versioni coupé e targa si aggiunge subito dopo anche un modello spider

essere come vedere una portaerei a Brunico.
«Andavi a 82 miglia all'ora» mi contestò, 131,2 chilometri all'ora, su una highway con limite a 105.
«Sorry, sergente». Conoscevo a memoria tutta la cerimonia, inutile inventarsi scuse. Tenere sempre le mani bene in vista sul volante, senza mai fare gesti bruschi e non richiesti, specialmente verso lo sportellino porta guanti, qui spesso grazioso e comodo contenitore di pistolone cariche, come carica era quella che gli penzolava dalla cinta. A poca distanza, dopo la prossima uscita, c'era il penitenziario di Greensville, dove funziona allegramente la "stanza della morte" per i condannati al supplizio e questi sceriffi del Sud non amano i "furriners" come dicono loro, i "foreigners", i forestieri, specialmente in Ferrari. Essere italiano, da queste parti, ti colloca un centimetro prima delle "Caldi notti dell'ispettore Tibbs" e all'elezione di Obama mancavano ancora 12 anni.
Se ci fosse stato un abbonamento alle multe per eccesso di velocità, lo avrei fatto volentieri, per risparmiare tempo, visto che con quella macchina ero oltre il limite anche da fermo. Mi tenne incastrato lì per una mezz'ora, prima di rassegnarsi dopo dozzine di conversazioni con il campo base attraverso la radio, molto di malavoglia, al fatto che ero incensurato, che l'auto non era rubata, che tutte le rate erano state pagate alle scadenze, che non ero ciucco tradito o impasticcato nè appartenevo a qualche "famigghia" decisa a traslocare armi e bagagli da New York alla sua Virginia.
«Firmi» e io stavo per firmare quando vidi una parolina che mi gelò. "Ora dell'arresto" c'era scritto. "Luogo dell'arresto...." Come, arresto? What? Cosa? «Yessir, lei è arrestato, a piede libero in attesa del processo». Mi concesse una brusca spiegazione. In Virginia, l'arresto è obbligatorio quando si superano i 130 all'ora. Da 105 fino a 130 `e conciliabile, paghi e basta. Oltre, arresto e processo. Guarda il caso, mi aveva "cronometrato" propro a 131 chilometri e duecento metri orari.
Dovetti ingaggiare un avvocato di quella Contea, soltanto per scoprire che, guarda te un'altra coincidenza, aveva lo stesso cognome dello sceriffo e del giudice, tutti parenti, perché nel profondo Sud degli Stati Uniti capita spesso e, come dice il grande comico Jeff Foxworthy, se Lord Fenner di Star Wars fosse stato di queste parti avrebbe confidato a Luke Skywalker: «Figliolo, devi sapere che io sono tuo padre. E pure tuo zio».
Tentai una impossibile difesa, con diagrammi, grafici, testimonianze di esperti forniti dalla Ferrari stessa, per sostenere che una 355 gialla, 8 cilindri a V, cinque valvole, freni a disco Brembo di due metri e mezzo eccetera eccetera, a 131, vabbè, a 131,2 chilometri ora, è pericolosa come una Duna Fiat a venti. Ma il mio Perry Mason, che era cugino dello sceriffo e fratello del giudice, mi dissuase: «Lei è un pazzo. Si dichiari pentito, prometta di non farlo più e accetti la pena senza rompere le balle».
Fui condannato a 500 dollari di multa - nel 1996 erano soldini - e a due giorni in un campo di rieducazione polpottiano tra vecchi rincitrulliti, camionisti recidivi e ragazzini con l'occhio strafatto da merluzzo bollito. Certezza della pena, qui, e anche dell'arresto e delle spese legali, tutto in famiglia.
Fui dichiarato "idoneo" per un soffio, 16 punti su 20, a 15 si è trombati, e il commissario politico del campo alla fine mi chiese di fare un giro sulla Ferrari. Glielo feci fare, sempre adagino adagino, ben sotto il limite, sorpassato da furgoni elettrici delle Poste e da fattorini del pony in bicicletta, giusto per dispetto e per vederlo agitarsi frustrato sul sedile.
Fu il mio ultimo valzer con la frittata.
Divorziai il giorno dopo, non dalla milanese, dalla Ferrari 350 cavalli, 8 cilindri, 5 valvole, motore centrale, freni ecc ecc. Salutai la mia "355" dopo appena cinque mila chilometri in due anni e mezzo, quando appena appena cominciavamo a darci del tu. La vendetti a un foruncoloso adolescente immigrato tedesco, ci sono sempre questi immigrati di mezzo, che aveva fatto milioni creando un programmino da hacker che la Microsoft gli aveva comperato a caro prezzo per farlo sparire.
Presi persino un po' più di quanto l'avevo pagata. Il che fece contenta la banca e ristabilì un poco del rispetto di mia moglie mentre persi definitivamente quello di Montezemolo. Che se dovesse scoprire che ci ho pure guadagnato sopra, magari mi rimanda sulla Torpado blu, nel fosso accanto a Fiorano.

Bertone

Torino, Italia 1912

Giovanni Bertone, capostipite di una delle grandi dinastie torinesi del design automobilistico, è quel che si definisce un self made man che sin da ragazzo coltiva un'ambizione con la "follia dei sognatori", stemperata da una buona dose di realismo e pazienza tutta piemontese. Dalle ruote dei carri alle carrozzerie in legno e poi in metallo e infine ai dream car: un percorso lungo un secolo che si identifica quasi per intero col Novecento. Punto di partenza Mondovì, cuore della provincia, dove Giovanni Bertone nasce nel 1884 in una di quelle famiglie numerose che nel profondo cuneese si dannano l'anima lavorando nei campi dall'alba a notte. Non c'è che la terra tra il Piemonte e il mare ed è una terra che ancora non conquista il rango di contrada nobile di vini pregiati. E le braccia per lavorarla, sempre che si riesca a sottrarle ai frequenti richiami del regio esercito, non bastano mai. Un destino duro al quale è difficile sfuggire e che non di rado si conclude con la disperazione che spinge al suicidio a testa in giù nel buio di un pozzo o attaccato a un albero su qualche solitaria collina.

Giovanni Bertone non ci sta. Vede troppi contadini con le schiene spezzate dalla fatica e tanta povertà e non è la vita che lui vuole. Perciò, appena adolescente, decide di cambiare rotta e va a bottega da un maestro carradore. Nel suo futuro vede il mestiere di "carraro" per dire che intende diventare uno di quegli artigiani che costruiscono i mezzi di trasporto che dopo quasi mezzo secolo dalla comparsa della locomotiva sulla Napoli- Portici e a trentanni dalla inaugurazione della Torino-Pinerolo, continuano ad affollare le strade di polvere carrozzabili e le vie della città ombreggiate dai portici sabaudi. Lui impara a costruire le ruote dei carri e a ventitré anni, nel 1907, lascia Mondovì e si trasferisce nella ex capitale.

La Torino nella quale da otto anni è nata la Fiat affascina il ragazzo di provincia che deve avere avvistato anche le numerose aziende semiartigianali che già si misurano con la grande avventura dell'automobile. Quando nel 1909 lo assume la Diatto Ferroviaria è già esperto nella costruzione delle strutture in legno che arredano le carrozze tranviarie.

Nella Torino della Belle èpoque circolano già le prime automobili e Giovanni Bertone vuole essere della partita perciò nel 1912 decide di correre in proprio ma sempre limitandosi al mestiere che conosce meglio e che è quello di carradore. Come usa a quei tempi mette su casa, sposando giovane Carolina che diventa moglie e collaboratrice nell'azienda che ha sede in via Villarbasse, nel futuro cuore operaio di Borgo San Paolo a qualche centinaio di metri dalla Lancia.

Nella città che elabora con pionieristica disinvoltura la misericordia salesiana e la neovocazione per l'industria il vezzo dei diminuitivi familiari fa sì che Giuseppe diventi Giuseppinuccio e in forma più contratta Nuccio. Così Giovanni e Carolina chiamano il loro figlio che nasce nel 1914 mentre l'Italia si prepara alla Grande guerra che consente al nuovo capitalismo di mettere radici su un terreno conteso con qualche successo agli agrari signori del latifondo. Nuccio respira fin da bambino l'aria di una città che mostra di avere scelto l'automobile come strada privilegiata verso il suo nuovo ruolo di capitale industriale del Paese. Oltre alla Fiat a Torino e dintorni proliferano le fabbriche di automobili dai nomi prestigiosi e tuttavia destinati col tempo a scomparire: Ceirano, Diatto, Chiribiri, Fast, Itala, Fod, Lux, Omt, Scat, Nazzaro, Lancia, Taurinia, SPA, Ansaldo. Lo scenario di questo nuovo mondo è Borgo San Paolo, periferia ovest, che si affolla di famiglie operaie quando mancano cinque anni almeno alla costruzione del Lingotto e una trentina alla nascita della grande Mirafiori.

La guerra gioca a vantaggio dei più forti, quelli che sanno sfruttarla cogliendo il vento politico e se necessario soffiare in proprio, quelli che conoscono le strade per assicurarsi le commesse militari e dispongono delle forze necessarie per rispettare i tempi delle consegne. Giovanni Bertone non fa parte di questa cerchia. La sua collocazione, in quegli anni, è più prossima al capo di una bottega artigiana che non alla guida di una nascente grande industria

In primo piano il Pickster. Sullo sfondo la Giulietta Sprint e altre due vetture prodotte dalla carrozzeria Bertone: la Fiat Punto cabriolet e l'Opel Astra cabriolet (a destra)

dell'automobile. Pur con la cautela di un artigiano, che ha alle spalle un passato contadino, egli avverte l'importanza della posta in gioco, sente che la partita è di quelle che si giocano una sola volta nella vita e ne subisce il fascino. Ma non ha la forza per sedersi al tavolo. Quando sul finire del 1914 decide di mettersi un pò più in grande scopre purtroppo di non avere i mezzi sufficienti, di non avere il fiato per tenere il passo e partecipare marinettianamente alla nuova bellezza della velocità.

Resiste e aspetta la nuova occasione per potersi trasferire nella nuova e più ampia sede di via Monginevro, sempre in Borgo San Paolo e non lontano dalla originaria officina, dove dispone di spazi e guida una ventina di operai.

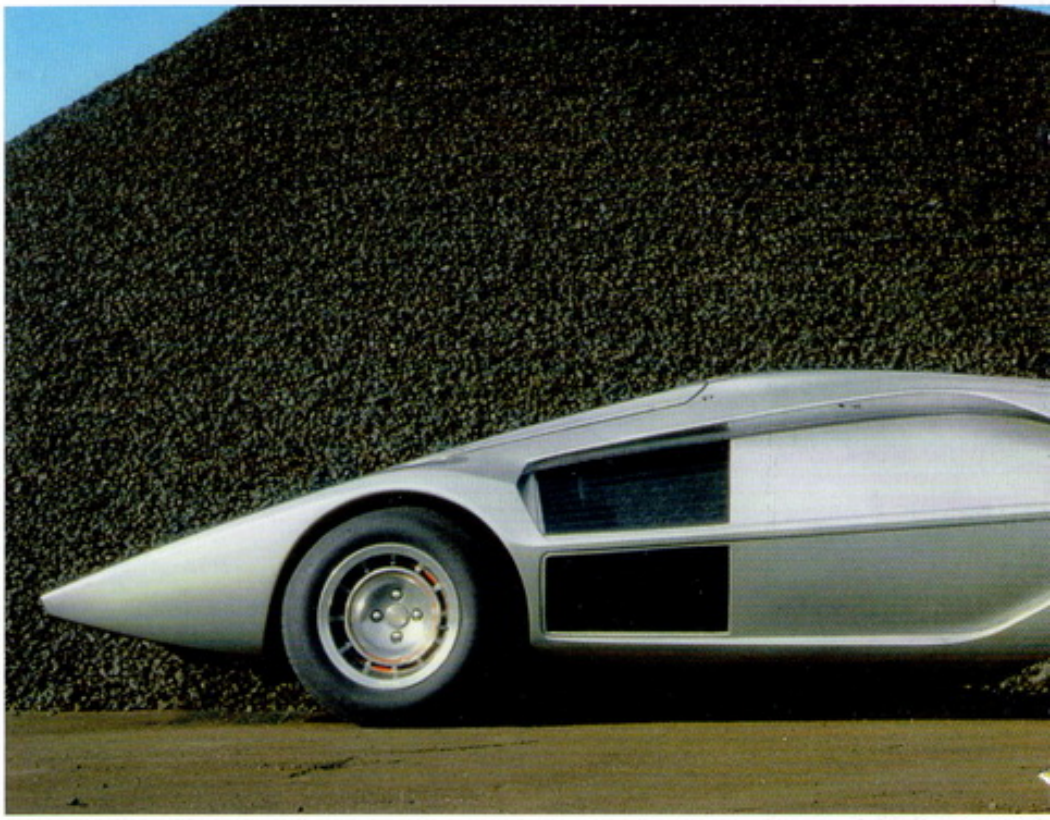
1921: L'ANNO DELLA TORPEDO

È una commessa della SPA, sempre nel campo dell'arredamento in legno delle vetture, che gli permette di fare il salto a coronamento del quale c'è appunto la SPA 23S torpedo: l'anno è il 1921. Con questa vettura Giovanni Bertone apre la strada dei carrozzieri, una sorta di scuola tutta torinese che più tardi si arricchisce di altri nomi fino a conquistare un prestigio che la rende famosa nel mondo. Non

IL PERSONAGGIO
Nuccio Bertone

«Sono cresciuto a pane e automobili. Non avevo che una vocazione: le automobili». Questa spassionata confessione descrive perfettamente *Nuccio Bertone* (nella foto): essenziale, priva di retorica, dettata da un amore per un lavoro non comune. Segnato, come dice la moglie Lilli, da un destino che ne fa un personaggio. Elegante, vestiti di ottimo taglio, cappotto cammello, golfini cachemire, cravatte ben scelte, à plomb perfetto con inclinazione verso il classico ma mai rétro. Nuccio è sempre un signore in linea con il suo tempo: le fotografie dell'album di famiglia ce lo ripropongono giovane ragazzo di bottega con una chioma scura che non conserva negli anni ma che c'è ancora tutta in un'istantanea che lo ritrae assieme a Gino Bartali al quale è consegnata una Fiat 1100 carrozzata Bertone dopo la vittoria al Tour de France nel 1938, anno XVII dell'era fascista come si legge nella dedica del campione al "carrozziere Bertone con simpatia e ammirazione". In tuta bianca e occhialoni da pilota conserva il piglio dell'ex ragazzo che è ammirato dagli uomini e incontra parecchio successo tra le donne. Uno stile che non cambia con la maturità, quasi come un tratto distintivo della personalità: qualcosa che lo distingue nei rapporti di affari, nel mondo del lavoro e nella società torinese. Anche quando con l'età un velo di tristezza sembra anticipare le difficoltà dell'azienda a cui dedica la vita.

Bertone



La Stratos Zero del 1970

è più artigianato e non è ancora industria. È qualcosa di inedito che si affianca all'industria dell'auto di grandi serie anche se non ancora popolare. È la possibilità per l'acquirente, piuttosto facoltoso, di scegliere, in una vettura, non tanto la forma quanto il colore, l'arredo e gli optional che non sono ancora tanti.

Non si può ancora parlare di stilisti, ma di artigiani di lusso dotati di grande fantasia oltre che di capacità tecniche.

L'ingegner Cesare Momo della SPA scommette su Giovanni Bertone per la realizzazione di questa vettura che evoca in chiave spagnoleggiante il nome di un pesce, la torpedine elegante, affusolata e dotata di aperture alari che sulla vettura si traducono nei parafanghi anteriori e posteriori tra loro collegati in lunga struttura ondulata. La torpedo, è quella che in futuro è una cabriolet ma con la possibilità di una copertura mobile che finisce di rassomigliare alle vecchie carrozze in legno per diventare un "oggetto" diverso nel quale si esalta l'esperienza di chi vede tante carrozzerie, le ripara, le adatta e rende più funzionali oltre che più belle.

Giovanni Bertone possiede queste qualità e ha anche l'accortezza di circondarsi di maestri tracciatori di scocca, lastratori meglio noti come battilastra in grado di studiare e realizzare l'abbinamento tra elementi in metallo ed elementi in legno.

Il laboratorio-azienda di via Monginevro diventa un crocevia importante nella Torino dell'auto e all'inizio degli anni Venti. Superata la crisi di crescita che mette in forse la sua sopravvivenza, alla porta bussano costruttori già affermati o in via di affermazione.

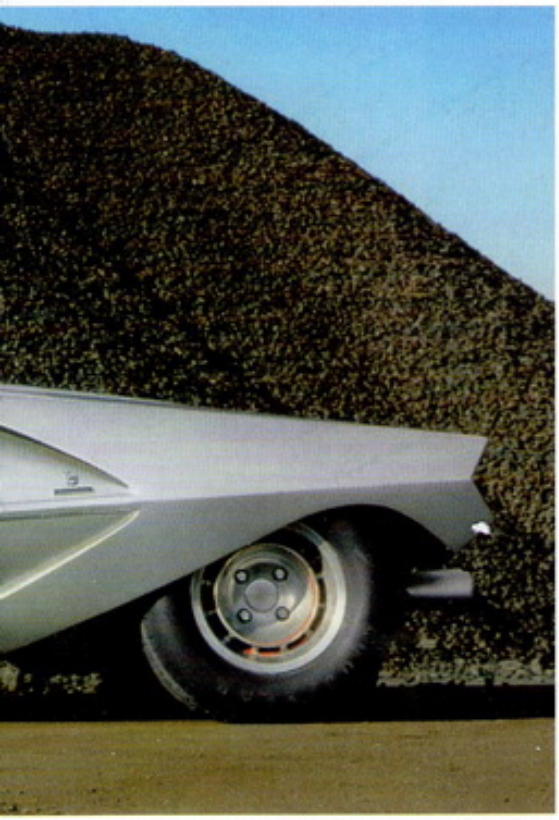
Vincenzo Lancia si rivolge al vicino Giovanni chiamandolo amichevolmente Bertunot per affidargli la realizzazione di scocche che l'ex ragazzo di Mondovì realizza mettendoci quel tanto che le rende esclusive. Esse anticipano l'eleganza di quello che alcuni anni più tardi è uno dei tre riconosciuti ateliers torinesi della carrozzerie. La 501 Sport Siluro Corsa del 1923, a due posti, si richiama alle vetture da competizione che già esistono ma anticipa anche le dream cars degli anni a venire. Bertone collabora con Fiat, Fast, Chiribiri, Diatto e altre Case. E non si limita a mettere mano solo alla carrozzeria tradizionale, la cabriolet delle origini. Scrive Luciano Greggio in *Bertone 90 years -1912/2002*: *"Per la Lambda Giovanni Bertone costruì un buon numero di ballon, sorta di padiglioni prefabbriocati - antesignani degli hardtop di oggi - da sovrapporre alla vettura aperta per trasfomare in berlina un'automobile che era nata con la sua rivoluzionaria monoscocca metallica, nella sola versione torpedo"*. Insomma in via Monginevro si sperimenta, si crea e sempre all'insegna dell'eleganza.

Giovanni attento alla carrozzeria e la moglie Carolina ai conti. Ed è un gran bene quest'occhio che vigila sulla colonna delle entrate e su quella delle uscite in anni in cui l'industria dell'automobile torinese, salvo qualche eccezione, vuol dire industria italiana dell'automobile come recita con sicurezza l'acronimo Fiat. Londa lunga del *great crash* che arriva da Wall Street alla fine degli anni Venti si fa sentire anche in Italia e per resiste-

LA CURIOSITÀ

L'apprendistato "duro e rigoroso"

«Fu un apprendistato duro e rigoroso. Mio padre ha voluto che facessi di tutto, che fossi al corrente di tutte le specializzazioni, che imparassi tutti i trucchi del mestiere. Mi ripeteva: devi saper fare di tutto perché soltanto in questo modo sarai in grado di giudicare i tuoi operai». E questo apprendistato dura quasi vent'anni, come si usa nella prima metà del secolo passato. Ma quando Nuccio Bertone prende in mano la guida dell'azienda di famiglia, assieme al cognato Tiberio Gracco de Lay, ben apprende la lezione del vecchio padre-fondatore verso il quale rimane sempre profondamente riconoscente. Al punto che quando nel 1971 il presidente Saragat lo insignisce del cavalierato al merito del lavoro "per l'opera svolta nel settore dell'industria automobilistica" lui confessa a un amico che il padre merita più di lui quel riconoscimento. Giovanni Bertone muore l'anno dopo, ottantottenne, ma il figlio non cambia mai parere.



La strategia
Il rapporto con le Case

Il 1952, anno delle Lancia Aurelia nelle versioni limousine, della Abarth 1500, della Borgward Hansa 1800, della Barchetta Siata 208 CS e della MG TD cabriolet e coupé. Come racconta Luciano Greggio, è da quest'ultima vettura che origina la collaborazione tra Bertone e Alfa Romeo. Lingegner Rudolf Hruska, in sodalizio con Ferdinand Porsche, poi in Cisitalia e ora alla guida dellAlfa, proprio in questanno, va in visita alla Bertone rimane impressionato dal numero di MG che il carrozziere torinese sta allestendo per l'americana Arnolt e perciò gli chiede quale sia la ragione di questa scelta. «Faccio quello che non mi è consentito fare con le Case italiane» è la risposta di Nuccio. «Ho giocato questa carta, ho visto che funzionava e vado avanti». Ma avanti ci va da questo momento anche con lazienda più prestigiosa della Finmeccanica, ovvero l'Alfa Romeo di cui al salone di Torino del 1954 esordisce la Giulietta Sprint nella quale c'è appunto la mano di Bertone. Alla realizzazione di questa vettura lavorano con Nuccio il cognato Tiberio Gracco de Lay, Mario Boano e Franco Scaglione: si parte da una produzione limitatissima, appena una cinquantina di esemplari, ma si sale a mille. Si tratta di un successo storico *(nella foto la Giulietta Sprint del 1954).*

re servono coraggio e cautela, che non fanno difetto nel capostipite della Bertone, nella quale fa il suo ingresso la seconda generazione in pantaloni corti. Proprio così. Nuccio è ancora ragazzo quando comincia a dividere il suo tempo tra la scuola e la fabbrica di Borgo San Paolo in tempi in cui sono pressoché sconosciute le paghette e le vacanze estive che arrivano molti anni dopo sull'onda del boom economico. Andare in fabbrica in età poco più che adolescenziale è normale in quella Torino tanto più se la fabbrica è di famiglia. Nuccio non si sottrae a questo destino. Anzi lo asseconda perché l'idea di seguire le orme del padre-fondatore lo affascina.

E come molti giovani della sua generazione non disdegna l'esperienza del lavoro manuale per quel tanto di creativo che questo può offrire in un'officina come quella di via Monginevro.

«Mi piace parlare di lavoro e ancor più delle mie vetture, di come fare per renderle sempre più belle» dichiara ormai al culmine della sua carriera e della fama in un'intervista al quotidiano *Repubblica*. Una strada lunga, questa, che lui intraprende ufficialmente appena diciannovenne nel 1933. A quell'epoca in Italia circolano poco meno di 300mila automobili, all'incirca una ogni duecento abitanti. A potersi concedere il lusso del nuovo mezzo privato di trasporto, che pure compie i trent'anni di vita, è una classe agiata e pertanto numericamente ristretta. Non c'è da noi una Ford Model T e l'auto popolare arriva un quarto di secolo più tardi. Ma le vetture carrozzate da Bertone stanno benissimo in questo target alto, anzi sono ricercate dai clienti e dai costruttori che ormai ne riconoscono la qualità.

CRESCITA DELL'OFFICINA

Quando Nuccio entra in fabbrica, l'azienda di famiglia, che via via assume progressivamente caratteristiche e dimensioni di una piccola industria, arricchisce il suo palmares con celebri modelli. Tra la SPA 23S e questo ingresso si contano almeno una ventina di modelli alcuni dei quali celebri. Ma c'è anche una importante diversificazione perché da via Monginevro non escono soltanto berline e cabriolet ma anche mezzi per trasporto collettivo e camion. C'è insomma un cambiamento di passo che il giovane erede del fondatore si trova bello e servito ma che deve dimostrare di saper tenere.

L'azienda esce dalla fase pionieristica ed entra di diritto nella storia dell'industria italiana dell'auto. È tramontata la fase sperimentale, intesa come frutto di intuizioni artigianali, si studia e si progetta con criteri nuovi. La conferma di questa evoluzione sono quei modelli molti dei quali originano dalla Lancia come la Trikappa in versione limousine e coupé, la Lambda gran berlina a sei luci, il coupé De Ville su autotelaio Lancia Artena e poi ancora una Lancia Augusta, una berlina nella quale Bertone prova per la prima volta a inclinare lievemente gli elementi principali anteriori e cioè il parabrezza e il radiatore anticipando forme che diventano col tempo sempre più nuove e sofisticate. La collaborazione con Fiat porta i nomi del siluro Fiat 501S e dell'utilitaria (si fa per dire) modello 509. Seguono il coupé De Ville Fiat 505 semicappottabile e la limousine sei posti Fiat 518L Ardita in versioni nelle quali il maestro di Borgo San Paolo può dare il meglio.

Mentre "veste" queste e altre vetture come la Diatto e la Itala, l'Ansaldo 6BS che nel 1928 vince il concorso di eleganza a Cortina d'Ampezzo, Bertone si cimenta anche nella realizzazione di un piccolo autobus su autotelaio Fiat, un carro officina su autotelaio SPA e alcuni autocarri per la Lancia anche adattabili al trasporto persone. Nell'Italia degli anni Trenta il talento di Giovanni Bertone gli permette di superare i contraccolpi in Europa della crisi americana.La capacità di innovare e di proporre sempre nuove soluzioni fanno di lui un carrozziere richiesto da quasi tutti i grandi nomi dell'automobile. Le sue "creature" ammiccanti dai giornali alla moda e dalle prime riviste specializzate contribuiscono a far nascere il mito dell'automobile - oggetto del desiderio. La prima vettura alla quale realmente mette mano il giovane Nuccio è la Fiat 508 Balilla. In alcune interviste ha modo nel tempo di rac-

Bertone

contare la particolare emozione di quell'esordio che coincide con una fase di profonda trasformazione dell'automobile. Il suo apporto in fabbrica, che con suo postumo rammarico avviene a scapito della regolarità negli studi universitari, non è quello del ragazzo di famiglia.
Del resto l'impegno nel lavoro, come lo concepisce Giovanni, non lo ammette. E Nuccio, che si getta a capofitto nella scia del padre, si rivela un ottimo collaboratore. Oltre che in fabbrica anche in quella diplomazia di rapporti che i tempi richiedono per poter ottenere commesse fuori dalla stretta cerchia dei costruttori di vetture.

TRASFERIMENTO DI SEDE

Ma l'auto resta il punto sul quale continua a essere concentrata l'azienda dei Bertone che intanto si trasferisce da via Monginevro in corso Peschiera, una sede molto più ampia poco lontano e comunque sempre in Borgo San Paolo. L'Ardita 2500 Fiat, disegnata dal pittore Mario Revelli di Beaumont e in particolare la Balilla della Signora sono due carrozzerie della Bertone che portano il marchio di Nuccio nell'Italia che canta "Faccetta nera, bell'abissina" e deve vedersela con le sanzioni economiche imposte dalla società delle nazioni nel bel mezzo degli anni Trenta. La Fiat 1500 esibita al salone dell'auto di Milano nel 1935 evolve con versioni berlina a quattro e sei luci e con una serie cabrio. La vettura ha come avversaria la Lancia Aprilia.
Ma un mese prima dello scoppio della guerra civile spagnola, esattamente il 15 giugno del 1936, la Fiat rivoluziona l'intera industria dell'auto mondiale con la produzione della mitica Topolino che la rende veramente famosa nel mondo e le dà un primato da sfruttare a lungo nel tempo, quello di Casa specializzata nella costruzione di auto utilitarie. "Anch'io ho l'automobile" recita lo slogan pubblicitario della Topolino. Non è vero. Lo è molti anni dopo. Ma su quell'onda arriva la Nuova Balilla che è la madre di tutte le 1100 che rendono famosa la Fiat. C'è una foto che ritrae il ventiquattrenne Nuccio assieme a Gino Bartali: sono appoggiati a una 1100 Fiat carrozzata da Bertone e regalata al vincitore del Tour de France del 1938.
Ancora una guerra e ancora una parentesi difficile per i Bertone che la superano e si preparano a recitare un ruolo importante negli anni della ricostruzione caratterizzati sempre più di rapporti con la grande industria del settore diverso dal passato. I carradori sono diventati designer. E il designer Nuccio si misura anche con l'automobilismo agonistico ed entra in contatto con un mondo che influenza il suo futuro di carrozziere. Foto d'epoca tra il 1947 e i primi anni Cinquanta ce lo trasmettono alla guida di vetture da competizione come Fiat, Ferrari, Maserati: dalla Aosta-Gran San Bernardo alla Mille Miglia. Ma il richiamo dell'azienda di famiglia prevale e Nuccio nel 1952 decide di dedicare ad essa ogni sua energia. Sceglie il momento giusto perché la fine della "ricreazione" agonistica coincide con l'avvio di un sodalizio con l'Alfa Romeo destinato a entrare nella storia dell'azienda e dell'industria automobilistica italiana.
L'incontro con l'ingegnere austriaco Rudolf Hruska nei primi anni Cinquanta autorevole tecnico dell'azienda dell'Iri è il classico colpo

La curiosità
Il carrozziere e l'Avvocato

Quando sul finire dei favolosi anni Sessanta Bertone, impegnato nello studio di un'erede per la 850 Spider, presenta alla Fiat un progetto di vettura con il motore piazzato vicino al centro, viene quasi stoppato dallo scetticismo dei vertici tecnici del numero uno dell'auto italiana. Dopo una complicata gestazione s'impone però l'idea di Bertone che piace a Gianni Agnelli alla guida della Fiat da appena cinque anni. «Non toccate nulla, mi piace così» dice. E la **Bertone X1/9** (nella foto) prende il largo, ma con una sorte curiosa e inedita, un po' come il suo progetto. I cinquanta esemplari giornalieri di avvio produzione salgono a più del doppio ma sul fronte commerciale la vettura deve scontrarsi con una malcelata ostilità e incomprensione dei concessionari, italiani ed europei, forse influenzati da una certa resistenza della stessa Fiat. Riscuote invece un crescente successo nel mercato americano e nella seconda metà dei Settanta viene rilanciata durante la breve stagione di Nicola Tufarelli al comando di Fiat Auto, non ancora denominata così. Resta in produzione fino al 1988.

La Mantide, supercar realizzata dalla Bertone. Il modello deriva dalla Corvette ZR1 e la sua struttura è interamente in fibra di carbonio

Il design
L'inconfondibile linea a cuneo

La linea a cuneo, che fa parte della filosofia creativa di Nuccio Bertone, è una costante che si materializza periodicamente nella produzione del carrozziere torinese. **La Ramarro** (nella foto), elegante quanto aggressiva vettura realizzata su meccanica della Chevrolet Corvette, ne è una espressione. Siamo nel 1984, per dire un periodo della massima maturazione stilistica di Nuccio Bertone. Il salone dell'auto di Torino di quell'anno viene inaugurato dall'allora presidente della Repubblica, Sandro Pertini. Il quale, in visita allo stand del carrozziere, si complimenta con Bertone per il successo industriale ma soprattutto per una produzione, quella delle auto come si diceva un tempo sportive ed eleganti. Assieme a Pertini, in occasione di quell'incontro con Bertone, c'è Gianni Agnelli. Ed è a lui che il vecchio Sandro si rivolge col suo piglio disinvolto e giovanile per confessare spassionatamente che "non c'è niente di meglio che andare in giro per l'Italia con una bella donna e a bordo di una di queste meravigliose automobili". L'Avvocato concorda.

di fulmine. Che porta alla creazione della fantastica Giulietta Sprint presentata al salone di Torino del 1954. Questa vettura è il sogno di generazioni di italiani e di una clientela internazionale in uno scenario nel quale Nuccio s'impone lavorando anche per nomi prestigiosi come Aston Martin e Jaguar. Ma sono le Alfa Romeo disegnate da Franco Scaglione a dargli grande popolarità. E a convincerlo che è giunta l'ora di un altro trasloco da crescita. Questa volta la Bertone si trasferisce a Grugliasco, interland industriale in espansione. Poi nel 1960 arriva l'Alfa Romeo 2000 Sprint un mostro di potenza ed eleganza con la quale esordisce nel mondo dei designer un ventenne di nome Giorgetto Giugiaro.

Con l'orgoglio di chi non rinnega la storia ma è riuscita a diventare capitale italiana dell'industria, nel 1961 Torino festeggia il primo centenario dell'Unità d'Italia.

Il boom economico continua a far girare i motori di questa città a pieno ritmo e, non senza qualche problema di ordine sociale, dal Sud continano ad arrivare migliaia di immigrati. Sono circa mezzo milione in meno di dieci anni. In quell'anno la Bertone dà lavoro a 700 dipendenti e dalle officine di Grugliasco escono 7.500 carrozzerie all'anno.

L'orizzonte dell'azienda si allarga: tra i committenti entra anche la francese Simca e al salone di Ginevra di quell'anno viene appunto presentata la Simca 1000. In Italia ha inizio la collaborazione con la Iso Automotoveicoli di Bresso dalla quale nasce una sontuosa derivazione dalla Chevrolet Corvette.

Bertone

1. Serie di prototipi e fuoriserie realizzati dalla Stile Bertone
2. Lilli Bertone, moglie di Nuccio Bertone

Ma gli anni Sessanta mettono Nuccio Bertone alla prova della navigazione in un mare dell'industria dell'auto in cui le antiche gelosie prendono le sembianze della moderna concorrenza. E lo costringono a destreggiarsi tra committenti di casa e stranieri, auto di lusso e vetture destinate a un mercato da boom economico che non si accontenta più delle utilitarie. La Ferrari 250 GT personale di Bertone e la Iso Rivolta Grifo, l'avveniristica Testudo e l'Alfa Romeo Giulia TZ, la Canguro, la Dino Ferrari, la Lamborghini Miura: queste auto consacrano l'immagine di Bertone come maestro di dream car. Un ruolo che lo colloca stabilmente nello scenario internazionale. Ma in quegli anni comincia ad accusare una qualche stanchezza il rapporto con l'Alfa Romeo mentre dalla non facile collaborazione con Fiat nascono la 850 coupé e spider. Quest'ultima viene esportata con successo per circa otto anni negli Usa.

Nella seconda metà degli anni Sessanta, mentre la produzione italiana annua di automobili supera il milione e mezzo, è il rapporto con Ferruccio Lamborghini proietta Bertone tra i carrozzieri più innovativi e dotati di fantasia. Le officine di Grugliasco sono un laboratorio che sforna novità avveniristiche accolte con successo nei saloni internazionali: la Espada 400 GT Lamborghini, la Carabo realizzata su autotelaio Alfa Romeo, il prototipo Panther per una scuderia corse di Brescia, la Montreal Alfa Romeo, la Marzal Lamborghini, la Iso Rivolta 4 posti. E ancora la Lamborghini Jarama e Urraco chiudono un decennio irripetibile. Forse il più affascinante nella storia della Bertone. Quando nel 1971 Nuccio Bertone, a 58 anni viene insignito da Saragat del cavalierato al merito del lavoro, attribuisce il merito al padre che muore un anno dopo. Commenta: «Sono contento, ma lui lo merativa di più».

Con la Stratos HF, portata al successo nei rallies dal team dei piloti Lancia formato da Munari, Ballestrieri e Vudafieri, Bertone spinge sull'acceleratore delle forme sempre più estreme, considerato che esse adottano non solo per prototipi o per vetture da competizione. La conferma si ha con la Countach e col concept car Navajo. Il centro stile voluto da Nuccio a Caprie, nella Valle di Susa, è in continuo fermento perché ormai l'azienda lavora a trecentosessanta gradi nel senso che si misura costantemente con soluzioni sempre più innovative sul piano della forma ma tiene d'occhio il mercato di serie che intanto ancora una volta muta sotto gli effetti della prima crisi petrolifera. La cessione dell'azienda di Sant'Agata da parte di Ferruccio Lamborghini non interrompe i rapporti tra questa a Grugliasco dove l'attenzione viene rivolta alla Fiat e alla Lancia che è intanto passata sotto il controllo del Lingotto. La Ritmo cabriolet appartiene a questa stagione nella quale si colloca anche la collaborazione con Citroën, con Volvo, con Mazda.

Gli anni Ottanta, e dopo la Fiat X1/9 che ripropone la linea a cuneo che fa le fortune della più pretenziosa Stratos, coincidono con la piena maturità di Nuccio Bertone che cerca sempre nuove soluzioni per le vetture di serie ma non rinuncia alle sperimentazioni e allo studio di soluzioni nuove.

Più tardi si misura anche con progetti che intendono verificare le possibilità della propulsione elettrica. La crisi energetica degli anni Duemila ancora è lontana ma si parla con sempre maggiore insistenza di auto eco-compatibili. Tra una Lancia K, una Calibra della Opel, una Bravo e un'Alfa 145, compaiono i camion per Scania e i motocicli per Bmw.

NUOVI ASSETTI

Quando Nuccio Bertone muore, il 26 febbraio 1997, dopo essere fregiato di onorificenze e di quella laurea che con disappunto trascura da ragazzo-operaio, in azienda c'è già la terza ge-

1

2

nerazione del carradore di Mondovì. Cinque anni più tardi il comunicato che annuncia le cerimonie per le novanta candeline sulla torta di compleanno della Bertone spiega che fanno parte del Gruppo Stile Bertone, Caprie: advanced design e engineering, car e industrial design, feasibility engineering, costruzione modelli, prototipi, concept car e one-off cars; Tecnodesign Torino: ingegneria di prodotto e processo; Carrozzeria Bertone Grugliasco: gestione sviluppo, prodotto e processo, costruzione prototipi sperimentali, produzione di veicoli; Socar ICS Volvera: produzione in serie di parabrezza laminati per autovetture, autobus e veicoli industriali; gestione e distribuzione ricambi dei veicoli prodotti dalla carerozzeria Bertone. Ancor prima della scomparsa di Nuccio entrano in azienda le figlie Barbara e Marie Jeanne, rispettivamente nelle sedi di Grugliasco e Caprie. Nel 2000 approda alla presidenza la vedova di Nuccio, la signora Lilli.Non determinato da questo ingresso ma come epilogo di errori accumulati nel tempo comincia il declino dell'azienda. Le cronache segnalano come incipit di questo tramonto lungo e sofferto l'abbandono, nel 2000, di Paolo Caccamo che, passato un quarto di secolo al fianco di Nuccio, nel 1997 firma la commessa per la Opel Astra cabrio e coupé e per lo scooterone Bmw C1. Gli succede Bruno Cena, ingegnere della Fiat di Paolo Cantarella, uomo d'officina e progettista, che però non riesce a portare all'azienda l'Alfa Romeo GT, dirottata da Grugliasco a Pomigliano d'Arco. Cena tenta anche senza successo l'aggancio della commessa Opel Tigra Twin Top. Ed è quanto basta per considerare chiusa la sua esperienza in Bertone.

Al suo posto nel 2003 viene chiamato Michele Blandino che è già direttore amministrativo e il cui merito aggiunto sembra essere quello di avere sposato Barbara Bertone. A lui si imputa la fine di una ventennale collaborazione tra la Bertone e i tedeschi della Opel. Va male con Fiat e anche le sortite di Blandino con Bertone Engineering fuori dall'arena dell'auto si rivelano un fallimento. E quando, in un tourbillon di ricambi, arriva Vincenzo Tutino al comando, la situazione è assai compromessa: il suo tentativo è quello di creare una new company con il Lingotto per la produzione della futura Lancia cabrio. Con la Fiat c'è di più che un modello: il progetto al quale si lavora per qualche tempo è quello di un ruolo decisivo della Fiat. Ma Marchionne è disposto a farsi carico di 650 dei 1.300 dipendenti Bertone e non se ne fa nulla.

Il seguito è una piece amara recitata da tre protagoniste con alcuni comprimari: Ermelinda Cortese, Lilli, e le figlie Barbara e Marie Jeanne. Seguono, nomine, dimissionamenti, ripicche in famiglia con la partecipazione più o meno diretta di personaggi la cui sola presenza avrebbe fatto inorridire il buon Nuccio Bertone. Ci sono da parte delle sue eredi lampi di generosità cancellati dalla inesperienza e dalla confusione di chi pretende di navigare senza bussola nel mare dell'industria dell'auto. Il tramonto annunciato della Bertone diventa una lunga agonia. Poi Sergio Marchionne rilancia una proposta che ha già fatto in apertura della crisi. Un paio di modelli di nicchia e per i 1.300 dipendenti di Grugliasco si apre uno spiraglio di salvezza. Come la Lancia e l'Alfa, nell'estate 2009 anche la Bertone finisce sotto l'ombrello del Lingotto.

La strategia
Dream cars con i miti

Un carrozziere che nel suo palmares annovera dream cars chiamate Stratos, Miura, Jarama non può non essere interessato ad aggiungervi anche il mito nazionale chiamato Ferrari. Siamo agli inizi degli anni Settanta, la Casa di Grugliasco si ritaglia una solida quanto meritata fama mondiale e Nuccio Bertone insegue il progetto di una collaborazione con Maranello. Prova con la vicina Maserati, ma sia con la Khamsin del 1972 sia con la Quattroporte presentata due anni dopo le cose non vanno bene anche per ragioni legate all'assetto societario dell'azienda modenese che entra in un tourbillon destinato a protrarsi fino al passaggio sotto l'ombrello Fiat. Il connubio con Ferrari matura nei primi anni Settanta e da esso prende corpo la Dino 208/308 GT4, un coupé 2+2 carrozzato appunto nelle officine di Grugliasco. La vettura non riscuote grande successo ma figura a buon diritto nella galleria dei pezzi pregiati della Bertone ***(nella foto la Lamborghini-Miura).***

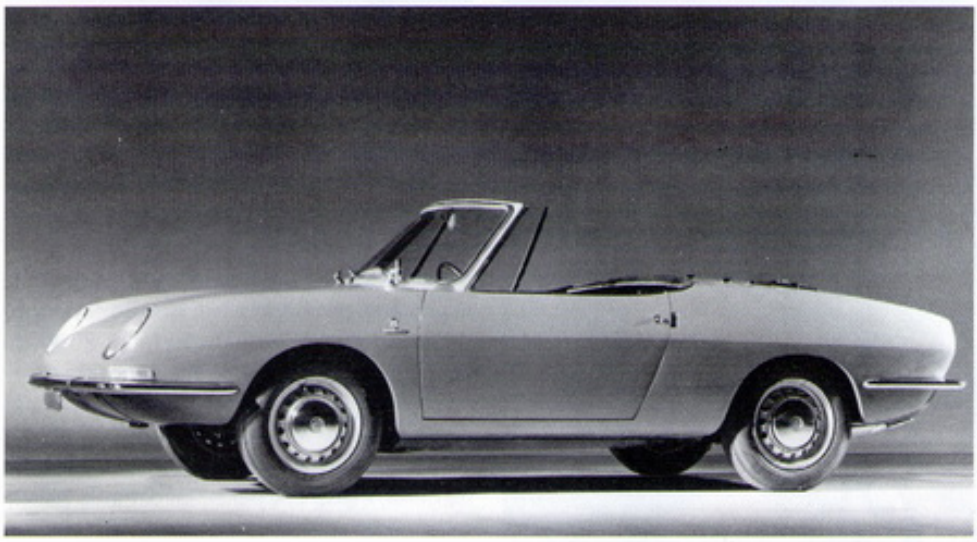
www.bertone.it

Salvatore Tropea

850 Spider

Produzione 1964 - 1973
Carrozzeria Spider

Modello indirizzato a trovare nel mercato lo stesso successo della Giulietta Sprint, realizzata da Bertone per l'Alfa Romeo, la 850 Spider basa la sua meccanica sulla Fiat 850. Disegnata da Giorgietto Giugiaro, per economie di produzione inizialmente è destinata ad essere molto simile nelle forme alla vettura da cui deriva. Poi, nonostante le pressioni del Lingotto, prevalgono sul piano estetico le idee degli uomini di Grugliasco a cui la Fiat commissiona la realizzazione. Per questo, quando appare per la prima volta al salone di Ginevra nel 1965, è ben poco simile nel design alla madrina. Dotata di una capotte ripiegabile in tela è, infatti, ispirata molto al prototipo Testudo: realizzato da Bertone sul pianale di una Chevrolet Corvair e da cui riprende il muso spivente e i fari a filo della carrozzeria. Equipaggiata all'origine con un 4 cilindri di 843 cc, viene prodotta complessivamente in 132.635 esemplari. E a partire dal 1968 è venduta anche negli Stati Uniti in una edizione depotenziata, ribattezzata "little Ferrari", spinta da un motore di 817 cc. Contemporaneamente in Spagna è fabbricata in poche unità dalla Seat. Nonostante è un'auto apprezzata dal pubblico italiano, la Fiat la vede più come un modello di nicchia da costruire su ordinazione, mentre Bertone, di parere opposto, chiede e ottiene di realizzarla in una variante commerializzata con il proprio marchio. Debutta così la 850 CL (convertibile lusso), che segue la produzione della Fiat e si distingue per le finiture molto curate. Nel 1968 la 850 Spider subisce il suo primo e unico restyling da cui nasce la versione Sport Spider. Diversa nella linea, soprattutto nella parte frontale con i fari verticali non più carenati, quest'ultima è dotata di un motore più moderno e potente, lo stesso 4 cilindri di 903 cc utilizzato poi sulla 127 e, successivamente, anche sulla Panda e la Uno.



1

2

1. La 850 Spider Bertone condivide la meccanica con la Fiat 850 Coupé
2. Le linee della 850 Spider Bertone forse sono pensate per una Ferrari

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1964 - 1968
II Serie	1968 - 1973

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,782
Larghezza ..... m 1,498
Altezza ..... m 1,220

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 725 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 843 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 49 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 1.050.000

X1/9

Produzione 1972 - 1989
Carrozzeria Spider

Prodotta per un totale di 174.000 unità, la X1/9 è una spider con un tettuccio rigido asportabile manualmente simile nell'impostazione a modelli come la Volkswagen 914 oppure la Porsche 911 Targa. Commissionata a Bertone dalla Fiat per sopperire alla mancanza di una versione decappottabile nella gamma della 128, è progettata con l'utilizzo di molte parti di questa, ma con il motore collocato posteriormente lasciando solo i radiatori dietro la mascherina anteriore. Disegnata da Marcello Gandini, è ispirata nelle forme al prototipo di Bertone Runabout (anche se questo è realizzato sulla base della A112) e debutta davanti al pubblico al salone di Torino del 1972. Bassa e slanciata, nella carrozzeria è rifinita con poche cromature e ha un abitacolo moderno ed essenziale. Mentre il motore, inizialmente è il 4 cilindri di 1,3 litri da 75 Cv derivato da quello della 128 ma rivisto e corretto nella disposizione di alcune componenti. Poco fortunata nel mercato italiano, a partire dal 1974 viene commercializzata anche negli Stati Uniti dove trova subito numerosi consensi che spingono la Fiat a dedicarne quasi l'intera produzione alle piazze d'oltreoceano. Nel 1976 è esportata nel Regno Unito che diventa dopo gli Stati Uniti il suo secondo mercato e per l'occasione è fabbricata nella versione Serie speciale. Seguita nel 1978 dalla variante Five Speed spinta da un motore, di origine Ritmo, di 1498 cc per 85 Cv accoppiato ad un cambio a 5 marce. Dismessa dalla Fiat nel 1982, è prodotta fino al 1989 esclusivamente da Bertone che marchia la carrozzeria con il suo stemma e ne arricchisce ulteriormente la gamma con la variante bicolore IN e un'ultima serie denominata Gran Finale che segna definitivamente la sua uscita dalla scena.

1

1. La linea della X1/9 Bertone è caratterizzata dal frontale appuntito e dai fari a scomparsa
2. Il tetto rigido asportabile, rende la X1/9 Bertone molto versatile

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.3	1972 - 1978
1.5	1978 - 1989
Serie Bertone	1982 - 1989

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,970
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... m 1,180

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 885 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1290 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

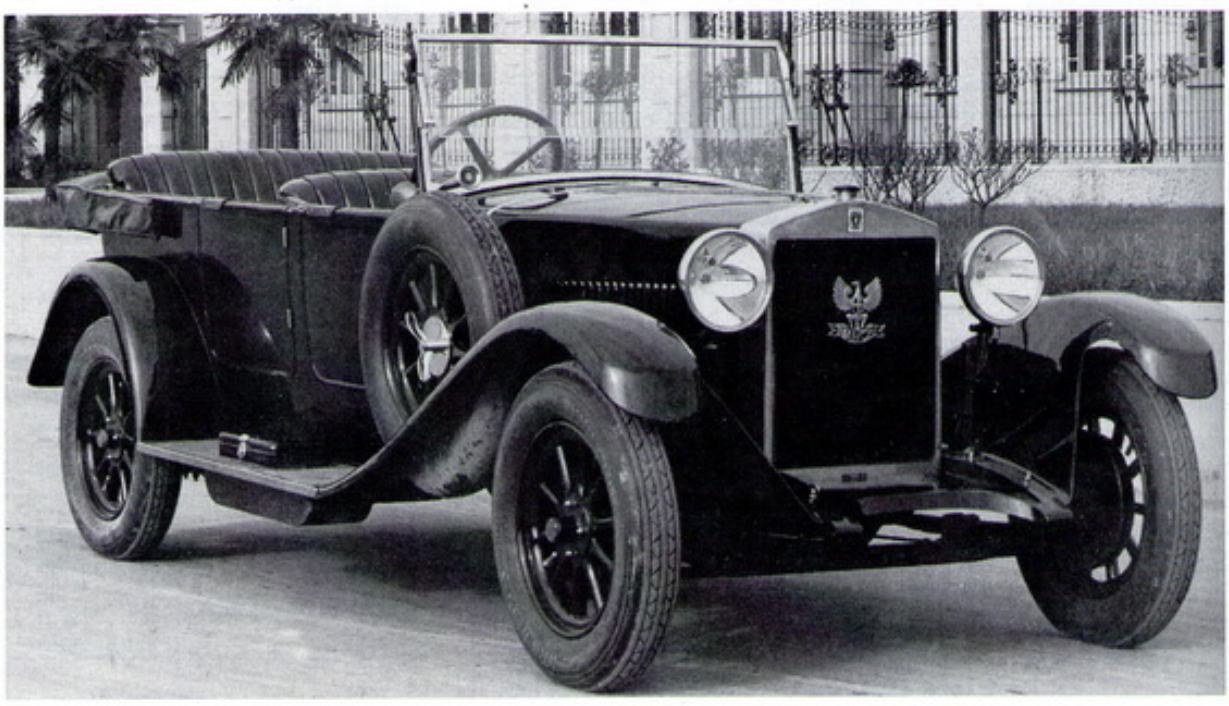
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Lire 1.800.000

Bianchi

Milano, Italia 1885 - 1955

Il nome Bianchi è indissolubilmente legato alla storia della bicicletta e ciò gli procura una notorietà globale talmente forte da offuscare, o addirittura nascondere, le altre attività nelle quali l'azienda esprime una vivacità industriale e una creatività altrettanto incisive. La Società Edoardo Bianchi nasce ufficialmente nel 1885 quando il fondatore, all'epoca ventenne, decide di scommettere sullo sviluppo della bicicletta creando una propria azienda di produzione; è il momento giusto perché nel decennio di fine secolo l'utilizzo delle due ruote ha un'autentica esplosione e si afferma universalmente come mezzo popolare, pratico ed economico.
Con la disponibilità di ingenti risorse finanziarie l'intraprendenza di Bianchi può esercitarsi liberamente e mettere a frutto la sua originaria passione per la meccanica fine. I motori sono quindi lo sbocco quasi obbligato e già nel 1899 dalle Officine Edoardo Bianchi esce il primo prototipo di vetturetta leggera, realizzata con un telaio costruito autonomamente sul quale è adottato un motore De Dion Bouton. Non è in assoluto il primo motoveicolo costruito, dato che precedentemente, addirittura nel 1897, si sono fatti esperimenti con un triciclo motorizzato, ma questa volta è il concreto inizio di una nuova attività che si sviluppa con la realizzazione di diverse vetture sperimentali.
Il lavoro prosegue fino alla definizione di un'autentica automobile Bianchi, che viene prodotta nel 1901. Una leggera due posti con motore monocilindrico De Dion Bouton da 3/8 Cv con un telaio a traliccio in tubi dacciaio. Questa prima realizzazione ottiene un riscontro positivo, quanto basta a convincere della necessità di aprire una iniziativa industriale specifica, cosa che avviene nel 1905 con la trasformazione della precedente Accomandita in Società per Azioni Fabbrica Automobili e Velocipedi Edoardo Bianchi & C., con un capitale sociale iniziale di 800.000 lire. In questa iniziativa è associato Franco Tomaselli che da ciclista di successo (si ricorda la sua vittoria al Grand Prix di Parigi del 1899) si trasforma in imprenditore fino a diventare consigliere delegato.
Per la produzione automobilistica Bianchi abbandona l'iniziale officina di via Nirone e viene allestita una nuova fabbrica, sempre a Milano ma in via Nino Bixio, con un'estensione di ben 50.000 metri quadri; viene anche assunto un giovane progettista molto promettente, quel Giuseppe Merosi diventato poi celebre per il suo lavoro all'Alfa Romeo. L'influenza del tecnico condiziona in qualche modo l'orientamento di



1. La Bianchi S4
2. Franco Tomaselli, il ciclista che diventa imprenditore e amministratore delegato (alla guida)

1

2

prodotto che si rivolge alla fascia alta del mercato, con vetture dotate di grossi motori a quattro cilindri che arrivano fino a 11000 di cilindrata, e per promuovere l'immagine del marchio la Bianchi si impegna anche nelle competizioni. L'attività sportiva si sviluppa con poche possibilità di successo, dato il confronto impari fra la piccola azienda e i grandi costruttori impegnati, come Fiat, Isotta Fraschini e Mercedes, tuttavia i buoni risultati conseguiti dalle vetture con al volante lo stesso Tomaselli fanno crescere la notorietà del marchio.

Sul piano della produzione di serie, nel periodo appena precedente la Grande guerra la gamma propone ben 5 motori di potenza compresa fra i 20 e i 70 Cv, con carrozzerie standardizzate prodotte all'interno. È la filosofia tecnica più pragmatica portata avanti dal nuovo progettista Antonio Santoni, che sostituisce Merosi. Le Bianchi sono vetture molto convenzionali, con soluzioni costruttive collaudate, che puntano molto sulla qualità e l'affidabilità e dal 1913 sono prodotte e consegnate complete di carrozzeria. Nel frattempo viene aperto un nuovo stabilimento in viale Abruzzi e, per fare fronte agli impegni finanziari, in azienda sono entrati nuovi soci finanziatori e dal 1908 in poi, la Bianchi può vantare bilanci in utile.

Lo scoppio della Grande guerra comporta l'inevitabile riconversione della produzione e l'azienda è fortemente impegnata sul piano delle commesse militari: camion, mezzi speciali e anche motori da aviazione costruiti su licenza. Le circostanze mettono ovviamente in secondo piano la produzione di automobili che, anche nel dopoguerra riprende a ritmo ridotto e sulla base di quanto è fatto in precedenza; l'unica innovazione è il progetto del modello S che è concepito nel 1914.

La S4 è una piccola vettura a due posti, con motore di soli 1300 cc, costruita in serie in una sola versione per semplificare al massimo il processo produttivo e si trova a competere in un mercato dove gli altri costruttori scelgono strade opposte: coltivare la nicchia del lusso oppure cercare di attirare nuovi clienti con auto particolarmente piccole ed essenziali. In questo panorama la S4 appare un po' spiazzata e per rimediare se ne allestisce una versione taxi; intanto l'azienda si impegna in un ritorno alle tradizioni di prestigio con vetture più importanti che hanno successo anche all'estero, particolarmente in Inghilterra dove, nel 1926, viene aperta a Londra una vera e propria filiale con la denominazione Bianchi Motors Ltd. In questo periodo le automobili Bianchi sono apprezzate ma Edoardo Bianchi comprende che gli spazi di sviluppo in questo settore sono ridotti e decide di spostare l'impegno tecnico e industriale sulle motociclette; in questo è decisivo l'incontro fra il costruttore e il giovane, allora praticamente sconosciuto, Tazio Nuvolari che dà origine al binomio vincente Nuvolari-Bianchi.

Negli anni Trenta le automobili Bianchi continuano ad essere apprezzare, ma l'azienda risente dell'impossibilità di competere ad armi pari con una concorrenza sempre più forte; il modello S9 gioca la carta della raffinatezza nella categoria delle berline medie ma resta marginale rispetto agli analoghi modelli Fiat e Lancia.

Il tramonto della produzione automobilistica viene praticamente sancito nel 1939, quando la Bianchi viene dichiarata dal governo

IL PERSONAGGIO

Edoardo Bianchi

Edoardo Bianchi (nella foto) è un tipico esempio di quella imprenditoria italiana capace di creare dal nulla grandi iniziative e di portarle avanti per tutta la propria esistenza su basi essenzialmente familiari. Nato a Milano nel 1865, all'età di sette anni è accolto nel celebre Orfanotrofio dei "Martinitt" dove, assieme all'educazione di base, riceve una istruzione tecnica che si rivela poi fondamentale nella sua vita di lavoro. È infatti tuttora nei principi dei Martinitt fornire ai giovani ospiti un minimo di preparazione pratica per poter rapidamente entrare nel mondo del lavoro; questo tipo di istruzione serve a Edoardo per le prime esperienze meccaniche, a seguito delle quali è in grado di aprire una propria officina a soli venti anni. Proprio in quella struttura minima al numero 7 di via Nirone a Milano, nasce il mito delle biciclette Bianchi che fanno la storia di questo mezzo e del suo sport. Edoardo mette in questa attività tutta la sua passione per la meccanica fine, la perizia nelle saldature e la voglia di cimentarsi con tutto quanto la meccanica propone di moderno e innovativo: alla attività iniziale, artigianale e molto diversificata che va dai componenti alle carrozzine per invalidi, dagli strumenti chirurgici ai campanelli elettrici, segue presto la produzione in serie di biciclette sofisticate tanto da guadagnarsi il titolo di Fornitore Reale dalla regina Margherita di Savoia per la quale realizza la prima bicicletta da donna. Successivamente affiancato dal figlio Giovanni, tiene le redini dell'azienda fino alla sua morte nel 1946.

Bianchi

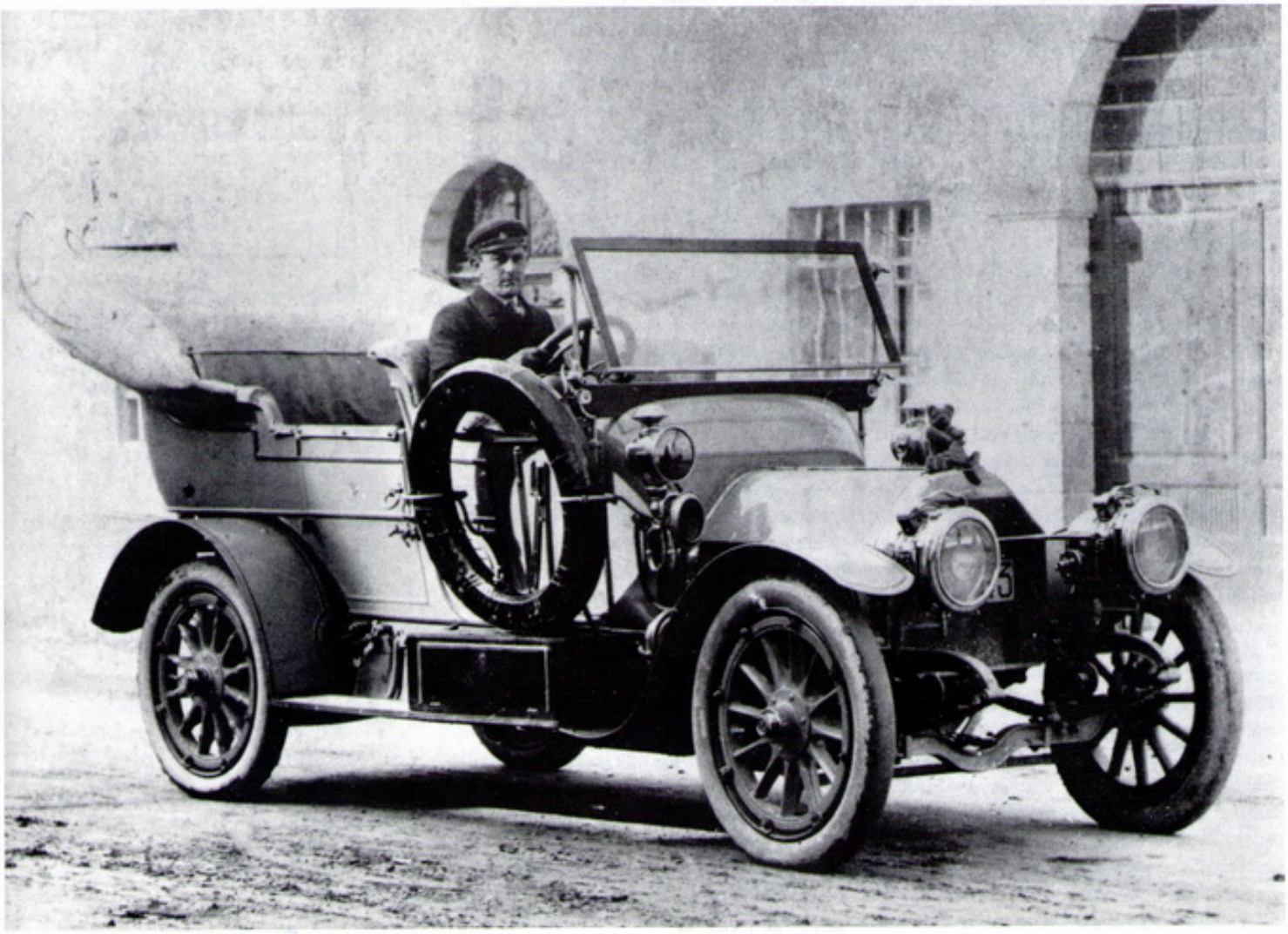
"stabilimento ausiliario", e come tale convertito alla produzione di materiali strategici, come autocarri, motori per usi industriali e gruppi elettrogeni. Questo porta alla virtuale chiusura della Fabbrica Automobili Edoardo Bianchi che viene distrutta dai bombardamenti e, dal 1946, prosegue l'attività esclusivamente sotto forma di studi e di progetti mai realizzati, fino al 1955 quando viene creata, con Fiat e Pirelli, l'Autobianchi e si rimette in funzione lo stabilimento di Desio.

Daniele P. M. Pellegrini

La curiosità
Il Katamar, l'utilitaria dell'acqua

Fra le tante iniziative intraprese dalla Bianchi nel corso della sua storia ve n'è una che rappresenta bene il coraggio e lo spirito di un'azienda vocata alla diversificazione. Negli anni Cinquanta i responsabili del gruppo individuano la possibilità di una rapida espansione del mercato della nautica popolare e varato il progetto di produrre in grande serie una imbarcazione economica e semplice da utilizzare. Il piccolo motoscafo ha una struttura assolutamente non convenzionale per l'epoca, sia dal punto di vista dell'architettura sia dei materiali. È infatti concepito per ospitare quattro persone nel minimo spazio e per questo motivo la forma è praticamente rettangolare con il profilo della parte immersa del tipo catamarano, ossia con due scafi affiancati e un canale centrale. La struttura è interamente in resina rinforzata con fibra di vetro, progettata in modo da poter essere realizzata in due sole parti, quella superiore e quella inferiore che comprende una serie di galleggianti per renderlo inaffondabile. Una ulteriore particolarità riguarda il motore che è un due tempi di origine motociclistica adattato allo scopo; lo schema è quello di un tradizionale fuoribordo ma il tutto è integrato nella struttura posteriore dello scafo da cui sporge solamente a barra di comando e la manopola per l'avviamento a strappo. Nonostante il grande interesse per l'aspetto e la concezione innovativa non si ottengono risultati commerciali sperati e la sua produzione rapidamente si sospende.

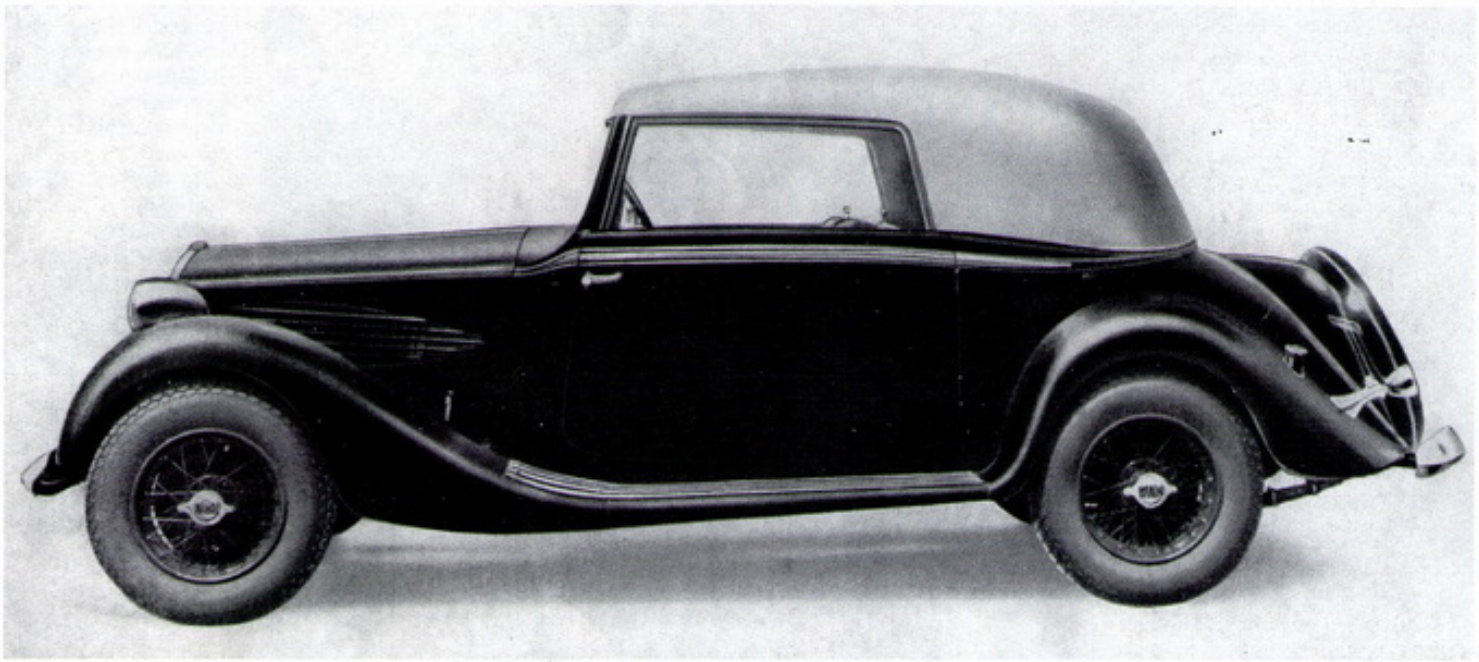
La Bianchi tipo C



S9

Produzione 1934 - 1939
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

1. In una stampa dell'epoca, le linee tondeggianti della Bianchi S9
2. La versione a quattro porte della Bianchi S9 si distingue per la cura dei particolari



1

Un'automobile di classe media con finiture di livello superiore. Questa è, classificandola secondo termini attuali, la Bianchi S9, l'ultima Bianchi prodotta veramente in serie dal costruttore milanese. Fedele alla filosofia costruttiva che accompagna fino ad allora la sua produzione, la Bianchi realizza con la S9 una bella vettura dalla linea tondeggiante, curata nei particolari, caratterizzata da un cofano motore (piatto per la prima serie, leggermente arrotondato per la seconda) che si inserisce tra i parafanghi anteriori. Tra questi e l'ampia mascherina a sviluppo verticale sono alloggiati i fari. Una particolarità della S9, così come di altri modelli Bianchi, sono le ruote a raggi tangenti al mozzo (una caratteristica dei modelli sportivi che permette di risparmiare peso senza perdere in robustezza). Il motore di 1,5 litri con distribuzione ad aste bilancieri sviluppa 42 Cv una buona potenza per una vettura da turismo degli anni Trenta

2

e permette alla vettura di superare, sia pure di poco, ma agevolmente i 100 chilometri orari. Tra le diverse versioni realizzate, particolare successo incontrano la berlina a 4 porte Sport Superga e la cabriolet a 2 porte Dolomiti. A limitare il successo della Bianchi S9 è la concorrenza delle Lancia Augusta e Aprilia tra le quali la vettura milanese va ad inserirsi. La produzione, interrotta nel 1939 a causa dello scoppio della Seconda guerra mondiale, non può essere ripresa nel dopoguerra a causa delle distruzioni subite dalla fabbrica e dalla carenza di materie prime.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1452 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 42 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

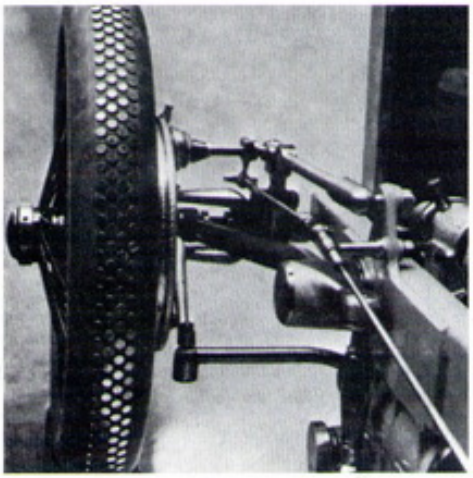
PREZZO ..... Lire 25.500

C'ERA UNA VOLTA DELAHAYE

Un manifesto d'epoca della Delahaye, una delle più antiche fabbriche d'automobili francesi fondata a Tours da Emile Delahaye nel 1894. Conosciuta soprattutto per i successi sportivi (a Le Mans nel 1938 e al Rally di Montecarlo nel 1937 e 1939), la Casa francese resta in vita fino al 1954 quando il forte calo di vendite e l'acquisizione da parte della Hotchkiss segnano l'uscita di produzione dei modelli e la chiusura dell'azienda

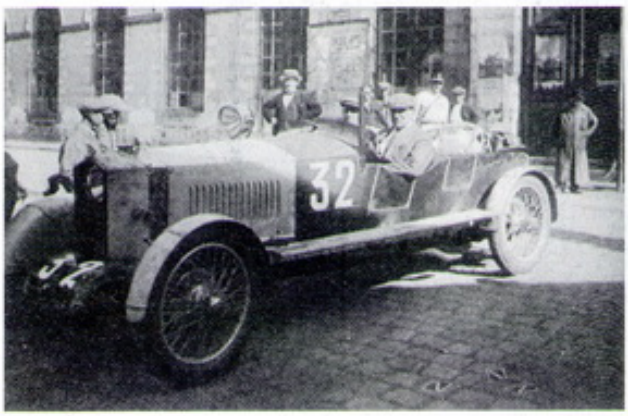
Bignan

Courbevoie Francia 1918 - 1930



1

La Casa porta il nome del suo fondatore: Jacques Bignan che, prima della Grande guerra, produce motori per conto terzi. Poi, nel momento della ripresa, Bignan decide di entrare direttamente nel mercato con modelli propri, realizzati grazie a un accordo con le officine Grégoire di Poissy, fornitore di autotelai. Ben presto, pur rientrando nel gruppo dei marchi francesi minori, la Casa si distingue per la sua efficienza e per la particolarità dei suoi modelli, a cominciare dalla Gran Turismo veloce, introdotta in Francia proprio da Bignan. La più importante caratteristica di questa vettura è il suo equilibrio tra peso e potenza.
La marca rimane celebre per l'attenzione ai motori e l'utilizzo di soluzioni tecniche sofisticate; si comincia con due quattro cilindri con testata monoblocco, sistema di raffreddamento delle valvole e circuito di lubrificazione a circolazione forzata. Accorgimenti che conferiscono prestazioni e affidabilità. Dopo diversi esperimenti e la realizzazione di un'auto da corsa, la Casa punta alla costruzione di modelli sempre più impegnativi. Si arriva così alla leggendaria versione con comando delle valvole desmodromico di circa due litri di cilindrata: una potenza non comune nel 1922 di 70 Cv a un regime di 5.000 giri al minuto. Presto però il modello desmodromico si rivela troppo complesso, con esigenze continue di regolazioni. Anche per questo motivo, nel 1923, sulle auto normali viene montata una testa con sedici valvole, comandate tramite bilancieri da un solo albero a camme. La macchina vince diversi premi e ottiene molti riconoscimenti.
A parte le speciali vetture da competizione, nel 1925, viene ridimensionato il numero dei modelli: resistono la 12/130 HP con motore a quattro cilindri di circa 1600 cc e la 13 HP di 1979 cc.
La mancanza di una estesa rete commerciale e la pluralità di modelli porta la Casa alla crisi e l'allestimento, nel 1928, di una ambiziosa piccola 8 cilindri è l'ultimo tentativo di trovare una collocazione sul mercato, che non ha fortuna e porta alla chiusura nel 1930.



2

1. Dettaglio della sospensione anteriore del modello desmodromico della Bignan: diversamente dalle vetture dell'epoca, le sospensioni sono a bracci oscillanti longitudinali
2. Bignan Sport del 1925

Binz

Germania 1936

Azienda specializzata nella trasformazione di modelli di serie in veicoli speciali: limousine a passo lungo, carri funebri e mezzi di soccorso. La Binz & Co Coachworks di Lorch, in Germania, è fondata nel 1936 da Michael Binz e sviluppa la sua attività nella realizzazione di carrozzerie speciali; con il passare degli anni l'azienda instaura uno stretto rapporto con la Mercedes fino a diventare una specie di trasformatore ufficiale delle proprie berline e station wagon. Il successo delle Binz si estende in tutta Europa e, a partire dagli anni Novanta, la necessità di soddisfare le sempre più stringenti norme di omologazione, rende più appetibili i modelli che rispondono alle specifiche Mercedes. Questa nuova situazione porta alla creazione della Binz UK Ltd che rappresenta e commercializza in Inghilterra le vetture Binz.

1. Modello Universal 190 D della Binz
2. Mercedes Classe S Binz

1

2

Birkin

Rhodesia-Zimbabwe
1983

La Casa è fondata da John Watson, nato in Galles ma emigrato a pochi mesi in Africa (nell'ex Rhodesia, oggi Zimbabwe) con i genitori. La denominazione della Casa deriva dal nome di battesimo di Watson che è John "Birkin" Watson, facendo riferimento alla passione per le corse e all'ammirazione per il pilota Sir Henry "Tim" Birkin, un lontano parente.
La Casa vive il suo momento d'oro negli anni Ottanta, in cui il mercato delle vetture Birkin si espande in Giappone e negli Stati Uniti. Il modello Birkin S3 viene lanciato ufficialmente nel 1983, in occasione del Gran premio di Formula 1 del Sudafrica, a Kyalami. La Birkin S3 è essenzialmente il clone della Caterham Super 7 (a sua volta replica della Lotus Seven), una roadster essenziale e leggerissima con carrozzeria in parte in plastica e in parte in alluminio; l'idea di Watson è infatti quella di riproporre la celebre kit car inglese su altri mercati producendola in Africa a costi molto più bassi. Nel 1988 la Birkin Cars produce la sua duecentesima vettura. Da allora più di mille vetture sono prodotte in Sudafrica e distribuite e vendute in tutto il mondo. Per un breve periodo Birkin è presente nel mercato italiano; tra le reti di vendita si distingue quella Australiana. La Birkin Super-7 continua ad essere prodotta e venduta come kit car.

1

2

1. Una Birkin S3, primo modello lanciato sul mercato dalla casa africana: si tratta di una roadster con carrozzeria in plastica e alluminio
2. Ancora una Birkin S3, replica della Caterham Super 7

Bitter

Düsseldorf
Germania
1973

La Casa è fondata per volere di Erich Bitter, nato nel 1933 a Schwelm, vicino Düsseldorf, nel centro della Germania occidentale.
Il giovane Bitter si fa le ossa in un negozio di biciclette nel suo paese natale, diventanto nello stesso tempo anche ciclista professionista. Nel 1962 Erich Bitter lancia una società denominata Rallye, specializzata nel commercio e nella messa a punto di kit e accessori per auto. Tra il 1987 e il 1997 vengono prodotti diversi prototipi ed alcuni esemplari di una coupé lussuosa con elementi meccanici di derivazione General Motors. La produzione, essenzialmente artigianale, si limita alla realizzazione di vetture su ordinazione e la società cessa la propria attività nel 1997 ma il marchio continua a esistere tanto che al salone di Ginevra del 2003, viene presentata una nuova elegante coupé.
www.bittercars.com

Vista frontale di una Bitter Vero

Bizzarrini

Livorno
Italia
1964 - 1969

1

2

1. Il prototipo Manta di Giugiaro, realizzato in unico esemplare nel 1968
2. I progetto della Bizzarrini P 538 Barchetta

Giotto Bizzarrini nasce a Livorno il 6 giugno del 1926 ed è considerato ancora oggi uno dei più geniali progettisti di automobili sportive. La sua incontenibile passione per il mondo dei motori emerge subito: dopo aver conseguito la laurea in ingegneria si dedica all'insegnamento all'Università di Pisa ma già nel 1954, lascia tutto ed entra nel reparto progettazione e sviluppo dell'Alfa Romeo, per poi passare alla Ferrari tre anni dopo. A Maranello Bizzarrini dà il meglio di se: Enzo Ferrari si rende subito conto di avere a che fare con un genio e gli commissiona progetti importanti, inserendolo nel team di lavoro della progettazione della famosa Testa Rossa dodici cilindri 3 litri, alla Testa Rossa 500 Mondial 2 litri e - soprattutto - alle celeberrime Gt degli anni Sessanta che spediscono la Ferrari nella leggenda, ossia tutte le più importanti Gt. Dalla SWB alla Spider California. Al suo genio si deve anche la Ferrari più famosa di tutte, la GTO che Bizzarrini sviluppa in gran segreto e che ancora oggi è considerata il suo indiscusso capolavoro. Alla Ferrari Bizzarrini conosce uno dei suoi compagni più fedeli della sua vita professionale. L'ingegner Carlo Chiti, toscano come lui e mosso dallo stesso sacro fuoco della passione: al loro lavoro si deve gran parte del successo Ferrari, ma anche molto della turbolente gestione della Casa di Maranello: nel 1961 i due convincono altri valenti tecnici ad abbandonare la Ferrari, per fondare con la complicità (e soprattutto i soldi) del conte Volpi di Misurata la ATS. L'Automobili Turismo e Sport SpA. Il progetto è ambizioso: battere la Ferrari su tutti i fronti, sia in F1 che nelle Gt di serie. L'azienda naufraga presto e, mentre Chiti è immerso negli immensi problemi della Formula Uno, Bizzarrini in quello stesso anno preferisce fondare la Autostar, una società per la progettazione di nuovi motori.

Le commesse non gli mancano e la prima ad arrivare è quella di Ferruccio Lamborghini che gli chiede di creare un dodici cilindri 3500 molto compatto, in grado di battere (è una specie di ritornello in quegli anni) le Gt di Ferrari. Bizzarrini riesce nell'impresa e intorno al suo motore nasce prima la 350 GTV e poi la spettacolare Miura.

Giotto Bizzarrini però non trova pace. E per Renzo Rivolta, miliardario e proprietario della Iso Rivolta di Bresso che produce frigoriferi, moto e microvetture, progetta la Iso Grifo, una Gt disegnata da Bertone e mossa da classici ma giganteschi motori 8 cilindri a V Chevrolet. Nel 1964 poi il grande passo: Giotto fonda la Prototipi Bizzarrini che diventa Bizzarrini s.p.a. nel 1966. L'obiettivo dichiarato è quello di dare vita a macchine da corsa e progettare Gt con il proprio marchio. La sua vita di imprenditore però è travagliata perché se da un lato le macchine che sforna sono capolavori assoluti (la 1900 GT Europa e soprattutto la 5300 GT Strada prodotta in soli 133 esemplari tra il 1964 e il 1968), dall'altra l'azienda non riesce a far quadrare i conti. Nel 1969 è costretta così a chiudere per sempre. Bizzarrini, risolti i problemi con i creditori, inizia l'attività di consulente per le Case automobilistiche ma nel 1998 riesce di nuovo a firmare una serie di prototipi artigianali fra cui la BZ 2001, una spider su meccanica Ferrari, ma per vari motivi, nonostante l'attualità della macchina, il progetto non decolla. Il marchio poi viene rilevato nel 2002 dalla VGM Motors s.r.l., fondata a Siziano (PV) che mette in produzione una serie limitatissima di prototipi, come la Ghepardo che viene esposta al salone dell'auto di Ginevra nel 2006. Una macchina che conserva molto delle creature Bizzarrini: motore V8 7000 della Corvette, carrozzeria in alluminio battuta a mano su di un telaio al cromo-molibdeno e la possibilità del cliente di scegliere tutta la rifinitura dell'abitacolo.

L'ultima creatura della Bizzarrini è invece la Carbon Grifo (una due posti che si ispira alla Gran turismo P538 che corse a Le Mans) che è progettata per conto di una società del sud est asiatico per iniziativa dell'ex tecnico di F1 Alan Mertens, oggi proprietario della società Arbitrage che produce anche lui una supercar con motore Corvette V8.

(V. BO.)

5300 GT Strada

Produzione 1964 - 1968
Carrozzeria Coupé

Realizzata col contagocce in appena 133 esemplari, la 5300 GT Strada è una coupé sportiva ad alte prestazioni, progettata ponendo particolare attenzione alla aerodinamica delle forme e la distribuzione dei pesi. Subito riconoscibile per la linea particolarmente bassa, ha una carrozzeria in alluminio disegnata da Giorgetto Giugiaro per Bertone. La meccanica è quella delle sportive classiche con telaio a traliccio, sospensioni a ruote indipendenti e motore collocato anteriormente ma in posizione arretrata. L'abitacolo, spartano e privo di accessori, ha il sedile di guida e il volante fissati nella giusta posizione direttamente in fabbrica a seconda delle misure del proprietario. Mentre il motore è inizialmente il V8 Chevrolet 5359 cc utilizzato anche dalla Grifo e poi viene prodotta anche una serie con il più grosso 7000.

1

FOCUS
L'evoluzione del motore

Il motore della GT Strada è un V8 Chevrolet Corvette di 5359 cc. Il motore è inizialmente lo stesso usato dalla Grifo, mentre poi ne viene prodotta anche una serie spinta dal più grosso 7.0 con carburatore invertito quadricorpo Holley accoppiato ad un cambio manuale a 4 marce. Capace di erogare 365 Cv con una coppia di 510 Nm a 5.800 giri al minuto, la vettura accelera da 0 a 100 in meno di 7 secondi.

1. Essenziale Bizzarrini, la GT Strada ha un profilo basso e aerodinamico
2. Pensata per le piste, la Bizzarrini 5300 GT Strada, è spesso utilizzata in gara
3. I 4 scarichi e la presa d'aria posteriori della Bizzarrini GT Strada

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,460
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,120

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5359 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 365 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO .....4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... Lire 6.100.000

Blackjack

Cornovaglia
Inghilterra
1995

Fondata nel 1995 dal designer Richard Oakes, la Blackjack è un'azienda artigianale specializzata nella costruzione di veicoli a tre ruote, normalmente venduti in forma di scatola di montaggio. Il primo modello è la Avion, realizzata con componenti di derivazione Citroën 2 CV, e nel 2001 la più evoluta Zero. Esteticamente e strutturalmente le Blackjack si ispirano alle prime Morgan "three weeler" con motore motociclistico; il motore è collocato anteriormente ed è collegato alle due ruote anteriori mentre la singola ruota posteriore ha una sospensione a braccio longitudinale di tipo motociclistico. Mentre la Avion ha ruote a raggi e un aspetto volutamente rétro, la Zero ha un design più moderno e prestazioni superiori; per questo modello è previsto l'utilizzo di motori e cambi derivati dalla Volkswagen Maggiolino, con freni e altri componenti della Golf GTI. Dal 2008 la Blackjack Zero è adattata anche all'utilizzo del bicilindrico a V della Moto Guzzi.
www.blackjackzero.com

Blackjack Zero, in primo piano, e Avion

Bmc

Inghilterra
1952 - 1968

La sigla sta per British Motor Corporation, gruppo automobilistico che nasce nel 1952 dalla fusione di Austin e Morris. Quest'ultimo a sua volta comprende altri tre marchi: MG, Wolseley e Riley.
Le trattative tra Austin e Morris per la nascita di Bmc sembrano essersi giocate in maniera non equilibrata viste le dimensioni del gruppo Morris; in realtà Austin, dal canto suo, vanta 19mila dipendenti, uno stabilimento a Longbridge e un accordo con Healey per la realizzazione di automobili sportive Austin-Healey e delle Vanden Plas.
Con la nascita di Bmc sia Austin che Morris terminano la lora carriera di singoli marchi con una loro storia personale.

L'anno 1953 segna per Bmc un nuovo cambiamento: si aggiunge la Fischer and Ludlow, una fabbrica di attrezzature meccaniche. Nel 1965 si unisce anche la Pressed Steel che, nel 1966, raggruppando anche altre fabbriche di settore, dà vita alla Pressed Steel-Fisher, una delle principali produttrici in Europa di carozzerie in serie.
Nello stesso anno continuano le fusioni con le grandi Case automobilistiche: nel 1966 è la volta della Jaguar Car Ltd; consegue il cambio di denominazione in Bmh (British Motor Holdings Ltd).
Nel 1968 ennesima fusione tra la Bmh e la Leyland che porta alla nascita della British Leyland.

1

1. Austin e Morris nel momento in cui firmano le carte per la fondazione di Bmc
2. Il ritorno di Joe Edwards (a destra mentre incontra il leader del partito conservatore Ted Heath nel 1967) coincide con l'aumento d'interesse del Westminster nella Bmc
3. La Morris Minor è una delle vetture più popolari in Inghilterra prima dell'avvento della Mini

2

3

Bmw

Monaco di Baviera, Germania 1913

Bmw è attualmente considerato il primo produttore mondiale nel segmento premium. Il suo nome è una sigla: Bayerische Motoren Werke, cioè fabbrica di motori bavarese. Rispetto ai suoi concorrenti, e alla maggioranza delle altre aziende costruttrici di automobili di maggior prestigio, la Bmw si distingue nella sua storia e nel suo presente per almeno due particolarità.

Il primo aspetto particolare è che la struttura e le priorità dell'azienda sono cambiate più volte a fondo nel corso dei decenni di vita dell'azienda. Infatti la Bmw non nasce come azienda produttrice di automobili bensì come costruttore aeronautico. I primi prodotti sfornati dalle officine Bmw sono appunto motori d'aviazione, sull'onda del boom del comparto aeronautico che, all'inizio del secolo scorso, è il massimo delle nuove alte tecnologie di punta. Solo in un secondo tempo la Bmw si converte in Casa produttrice di automobili, iniziando con produzioni di piccole vetture su licenza britannica. Negli anni del nazismo e della Seconda guerra mondiale, la Casa bavarese viene coinvolta nella politica bellica del Terzo Reich, e quindi la produzione di motori d'aviazione per i caccia e i bombardieri della Luftwaffe hitleriana torna in primo piano. Il dopoguerra è difficile e segnato da fallimenti, e persino dal rischio di svendita degli impianti e del marchio: tra i possibili acquirenti c'è persino la grande rivale di oggi, Daimler Benz, cioè Mercedes. Solo dagli anni Sessanta Bmw comincia faticosamente a rimettersi in piedi e a imporsi, prima sul mercato tedesco, poi via via su tutti i maggiori mercati europei e mondiali, come produttore di crescente successo di auto sportive e di lusso e di motociclette ad alte prestazioni e ad alto livello tecnologico.

Il secondo aspetto riguarda soprattutto il presente. Dopo decenni di tormentate vicende sul piano dell'assetto proprietario, Bmw è attualmente da considerarsi quasi l'unica grande azienda global player del mondo dell'auto (l'altra è la Porsche) il cui azionista di riferimento è una famiglia. O meglio un grande casato dell'aristocrazia industriale tedesca, i Quandt. La famiglia Quandt, sebbene Bmw sia quotata regolarmente in Borsa, detiene il controllo della maggioranza dei titoli del gruppo e conserva un ruolo attivissimo e decisivo nelle scelte strategiche della Casa così come nella scelta dei suoi vertici direttivi. La "Fabbrica di motori bavarese" registra come suo primo atto di nascita l'ottobre del 1913, sebbene questa data è soprattutto l'inizio del lungo processo che porta alla costituzione di Bmw. Nel 1913 infatti l'ingegner Karl Rapp e il commerciante Julius Auspitzer fondano nella periferia industriale nord della capitale bavarese Monaco la Rapp-Motorenwerke GmbH. Rapp in particolare proviene da forti esperienze compiute alla Flugwerk Deutschland con sede centrale ad Aachen, cioè Aquisgrana, appena liquidata.

I PROBLEMI INIZIALI

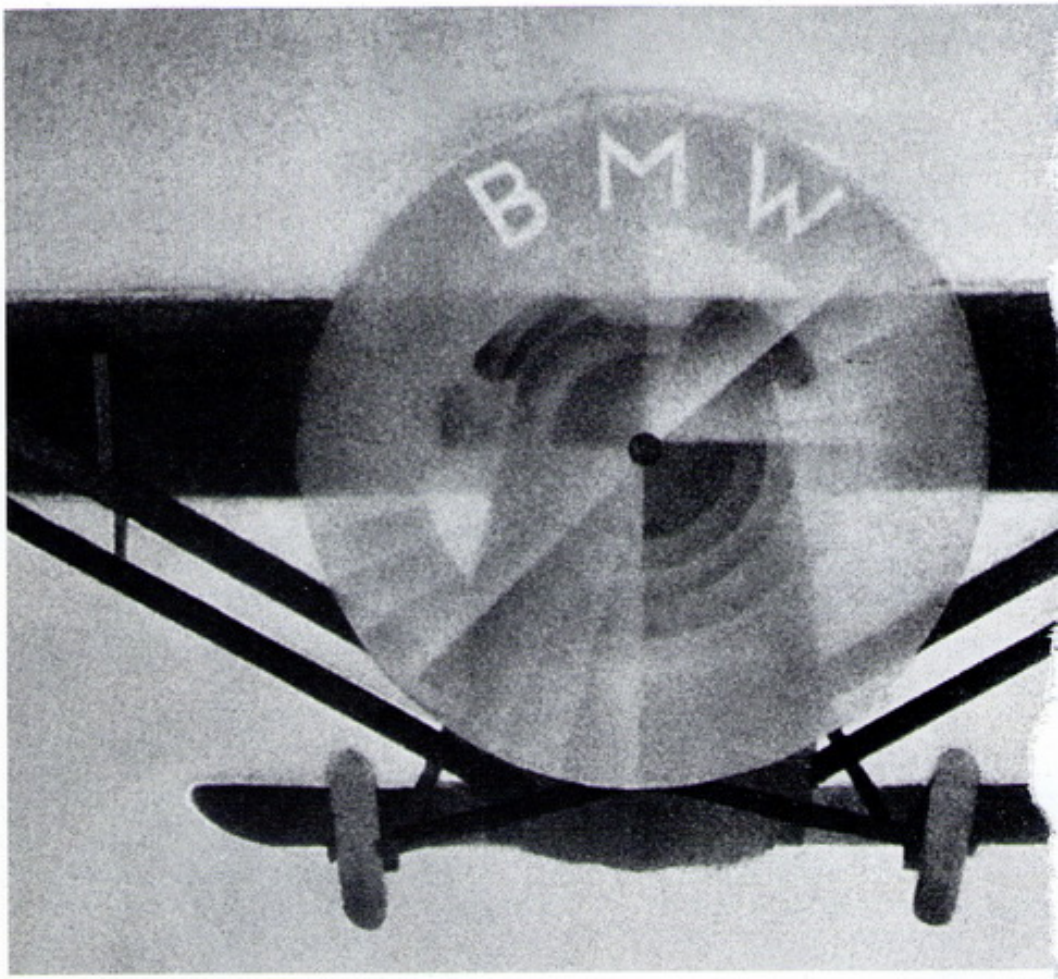
Nell'impianto con sede al numero 288 della Schleissheimer Strasse, la Rapp Motorenwerke si propone di produrre e vendere "motori d'ogni genere, specialmente motori a scoppio per aeroplani, e poi motori per veicoli".

L'inizio è tutt'altro che brillante. I motori d'aviazione della Rapp non convincono lo Stato maggiore delle forze armate del Kaiser, e anche allo scoppio della Prima guerra mondiale l'azienda è trascurata dal potere: non riceve commesse. I suoi prodotti interessano soltanto l'aviazione di marina dell'Austria-Ungheria, alleato della Germania del Kaiser. La quale invia nel 1916 a Monaco una commissione guidata dall'ingegner Franz Josef Popp. Il quale di fatto assume la guida dello sviluppo dei motori, con l'aiuto dell'ingegner Max Fritz, che viene dalla Daimler di Stoccarda. I nuovi prodotti persuadono sia austriaci sia prussiani, e arrivano i primi seicento ordini. Per non "macchiare" la nuova linea produttiva la Rapp si ribattezza il 27 luglio 1917 co-

La Bmw Z4 coupé e sullo sfondo la 328 Mille Miglia, vettura che nel 1940 vince la prestigiosa gara italiana

me Bayerische Motoren Werke. Ecco apparire per la prima volta il nome d'oggi.
La piccola azienda non dispone però dei mezzi finanziari per gli investimenti che le servono, ed entra in scena Camillo Castiglioni, un investitore e speculatore austriaco di origine italiana. Castiglioni acquista l'intero pacchetto e assume un ruolo di primo piano nel dopoguerra, quando con le pesanti condizioni e limiti posti all'industria bellica tedesca dal Trattato di pace di Versailles (il quale proibisce in un primo tempo ai tedeschi di produrre aerei militari) la Bmw rischia per la prima volta il fallimento. Popp riesce a farla sopravvivere convertendola in produttrice di freni per le ferrovie per il big di allora del settore, la Knorr-Bremse AG, alla quale Castiglioni vende nel dopoguerra l'intera azienda.
Sembra la fine della giovane impresa, invece non è così. Camillo Castiglioni non perde la sua passione e il suo interesse per la Bmw, e dopo lunghi negoziati, nel 1922, riesce a convincere la Knorr Bremse a rivendergli la Bmw stessa. E a sua volta, sperando di rilanciarla, Castiglioni la cede ma solo nominalmente a un'altra azienda, la Bayerische Flugzeugwerke AG (Fabbrica d'aeroplani bavarese SpA). La Bmw riesce così a salvarsi e a sopravvivere, nei difficili ma vivaci inizi della Repubblica di Weimar, come produttrice di diverse componenti per automobili, motociclette, autocarri e imbarcazioni. E dal 1923 vengono prodotte le prime automobili col marchio circolare bianco e blu, che simboleggia un'elica in movimento. Castiglioni, l'eminenza grigia dell'azienda e presidente del consiglio di sorveglianza, riesce a realizzare grandi successi di esportazione di motori d'aviazione Bmw, che (visto che la Germania in base al trattato di pace può produrre solo parti di aerei ma in un primo tempo non aerei militari completi) vengono ordinati da aziende giapponesi, svizzere, cecoslovacche e persino dall'Unione Sovietica, che comincia a do-

Bmw



tarsi di una moderna flotta aerea. Tra il 1924 e il 1928 i dividendi versati agli azionisti oscillano tra il 10 e il 14 per cento.
Cambia lentamente nel frattempo il clima politico nel Paese. L'allentamento di alcune disposizioni del Trattato di pace e il crescente peso della Reichswehr, le forze armate, a Berlino, fanno sentire la loro influenza nella vita di Bmw. La Reichswehr preme perché la proprietà dell'azienda sia in maggioranza nazionale, facendo capire che soltanto in questo caso Bmw può sperare di avere importanti ordini. Castiglioni cede allora una parte delle sue azioni a un consorzio di banche tedesche guidato da Deutsche Bank, da sempre l'istituto più presente nel mondo dell'industria made in Germany. Emil Georg von Stauss, membro della presidenza di Deutsche Bank, assume la guida del consiglio di sorveglianza. Nel 1929, all'assemblea degli azionisti, Castiglioni viene costretto a farsi da parte. Franz Josef Popp e Richard Voigt, che sono al vertice con Castiglioni, vi rimangono, ma sotto il controllo da Stauss i cui controller vengono forniti dalla filiale di Monaco di Deutsche Bank stessa.
È negli anni Venti che Bmw comincia a produrre e vendere con successo le prime automobili. L'inizio sembra in sordina, ma per i tempi è un successo. Bmw comincia a produrre su licenza la Dixi 3/15, cioè una versione prodotta su licenza della Austin Seven britannica, all'epoca una delle auto più popolari. La Bmw acquista per l'esattezza la licenza di produzione della variante della Austin Seven costruita in Francia. Le prime Dixi escono dallo stabilimento di Berlino-Johannistal, e il successo è di rilievo per l'epoca. La piccola auto, con appena 15 Cv e 410 chilogrammi di peso, raggiunge l'allora rispettabile velocità di 95 chilometri orari. Alla berlina due porte seguono diverse altre versioni offerte sul mercato tedesco, dal cabriolet al furgoncino. Fino al 1932, Bmw vende dodicimila unità del suo prodotto. La piccola, elegante automobile va per la maggiore nelle grandi città.
Nel 1932, viene presentato il primo modello d'auto di concezione propria: la nuova Bmw 3/20, con 20 Cv di potenza e sospensioni nuova concezione. La produzione della vettura, equipaggiata con un motore a quattro cilindri, dura fino al 1936. Le 3/20 vendute sono circa seimila.

HITLER CAMBIA TUTTO

Negli anni Trenta, forse anche illudendosi, come molte altre industrie, che l'arrivo di Hitler al potere porta una fase di stabilità e di prosperità, la Bmw lancia modelli a sei cilindri: la 303 è la sua prima sportiva di prestigio, la 325 la prima auto col marchio bianco e blu sul radiatore dotata di trazione totale. Incontrano successo anche le versioni cabriolet 315 e 320 e la potente 328, un'auto che si distingue anche nelle corse e rallies. Ma si tratta ancora di piccole linee di produzione (la 319 viene realizzata in soli 1.200 esemplari, ad esempio). La branca aeronautica, pochi anni prima del peggioramento delle relazioni tra Germania e Stati Uniti, consegue importanti successi grazie agli accordi con Pratt & Whitney, uno dei maggiori produttori americani di motori d'aviazione. Bmw acquista la licenza di produzione dei modernissimi propulsori Wasp e Hornet, motori a pistoni stellari made in Usa raffreddati ad aria, la cui tecnologia appare avveniristica rispetto ai livelli tecnici allora disponibili in Germania e anche altrove in Europa. Non sono solo successi, i grandi momenti di Bmw in quegli anni tormentati. La crisi finanziaria internazionale, cominciata col venerdì nero del 1929 a Wall Street, colpisce anche le aziende europee. I dividendi versati in media da Bmw ai suoi azionisti si dimezzano. Dopo il caso Castiglioni e l'arrivo degli uomini del consorzio delle banche, sale un'altra stella al vertice aziendale: è Fritz M.Klopfer. Porta uno stile brillante al vertice, ma la sua è breve gloria. Già alla fine del 1933 Klopfer, per le sue origini ebraiche, è costretto a farsi da parte a causa della politica di persecuzioni razziali antisemite del Terzo Reich. Il regime acquista un influsso crescente nella vita economica.

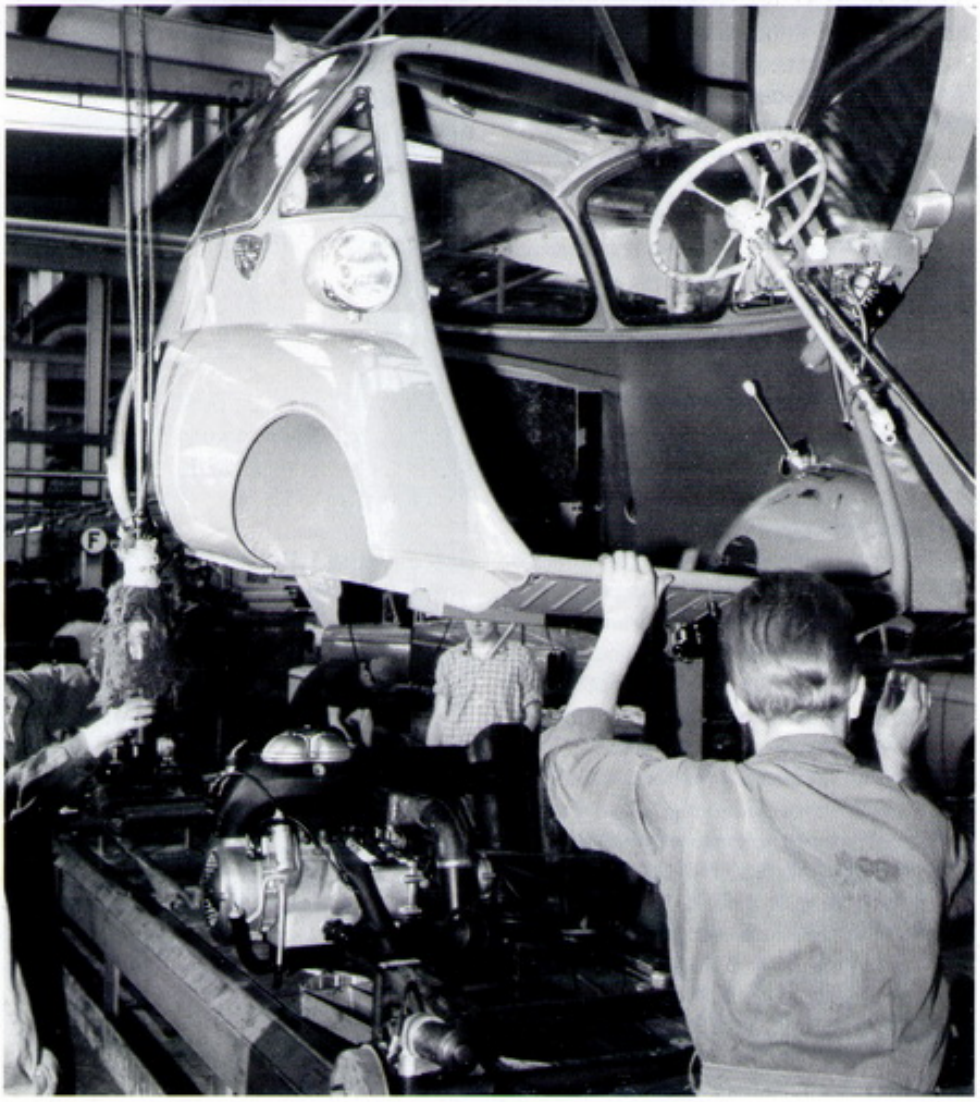
1

La curiosità

L'elica dai colori dello "Stato libero di Baviera" ecco l'origine del marchio tedesco

Molti, specie gli appassionati di auto sportive di qualità, ma non solo, si chiedono da decenni quale è l'origine dell'inconsueto simbolo, o marchio, della Bmw. Ebbene, basta guardarlo e riflettere un attimo per trovare la risposta giusta che è molto semplice. Il cerchio diviso in quattro segmenti è la riproduzione stilizzata di un'elica d'aeroplano in movimento. Dal 1917, tutti i prodotti dell'azienda portano questo emblema, che nel corso dei decenni subisce diverse variazioni nei dettagli, dal bordo alle proporzioni, ma nell'essenziale del design rimane uguale ad allora. I colori bianco e blu sono, non senza fierezza regionalista, quelli della Baviera, l'orgoglioso, autonomista e oggi ricchissimo Stato meridionale della Repubblica federale, dove Bmw nasce e ha sede tuttora. L'aereo è considerato all'epoca il prodotto-simbolo di modernità e di tecnologia del futuro, come oggi l'elettronica, internet o l'aerospaziale. E Bmw del resto comincia la sua attività quale produttrice di motori d'aviazione. Non ha però il successo sperato, e dagli anni Venti si rilancia con la produzione di automobili. Il suo rapporto con il mondo dell'aeronautica però non finisce del tutto. Bmw partecipa obbligata alla produzione militare per le guerre naziste sotto il Terzo Reich. E negli anni Sessanta collabora brevemente alla produzione di motori per i jet della Nato.

1. Bmw nel 1916 produce motori d'aviazione: dall'elica è nata la grafica dell'attuale logo
2. Cinquanta anni di produzione nella sede di Monaco, con l'Isetta 196



2

Nel 1935 il Reichsluftfahrtministerium, cioè il potentissimo ministero dell'Aria guidato dal maresciallo Hermann Goering (uno dei massimi esponenti della dittatura e della Nsdap, il partito nazionalsocialista) porta ai vertici di Bmw Fritz Hille, che viene dalla Heinkel, una delle massime aziende aeronautiche. Si risveglia così l'interesse crescente del nazismo per la Bmw e la sua competenza tecnologica come potenziali punti di forza della politica di corsa sfrenata agli armamenti. Alle porte di Monaco, ad Allach, Bmw costruisce un nuovo, grande impianto per la produzione di motori d'aviazione. E comincia la cooperazione con la Bramo, un'azienda costruttrice di motori avio raffreddati ad aria. Nel giugno 1939, con il favore del regime, la Bmw rileva la Bramo e acquista così una posizione quasi di monopolio nella produzione di motori d'aviazione con i cilindri disposti a stella e con raffreddamento ad aria. È una posizione di forza, ma che vede l'azienda come l'insieme dell'industria tedesca complice e schiava di Hitler. Il Füehrer e Goe-

Bmw

La 3/15 PS, la prima Bmw prodotta a Berlino

ring, violano tranquillamente i limiti posti alle forze armate tedesche dal Trattato di pace, danno la priorità alla produzione militare. Il primo settembre 1939, con l'attacco nazista alla Polonia, aggredita da Hitler e poi in combutta con lui da Stalin, esplode la Seconda guerra mondiale. L'industria è chiamata alle armi per il regime deciso a vincere e a dominare il mondo, e la sorte tocca anche a Bmw. Con l'invasione e l'occupazione della Francia, tocca alle industrie tedesche anche la supervisione della produzione militare per la macchina bellica nazista negli importanti impianti transalpini (è già allora la seconda potenza industriale del continente). E per questa operazione, Hitler e Goering hanno bisogno di uomini fidati, al di sopra di ogni sospetto agli occhi del partito nazista, della Gestapo e delle Ss. Esplode ben presto una crisi al vertice di Bmw: Popp, che non vuole rinunciare del tutto o trascurare troppo la ricerca tecnologica in campo automobilistico e la produzione di auto nonostante in conflitto, si scontra con Fritz Hille e con i suoi uomini di fiducia, appoggiati dal sottosegretario al Reichsluftfahrtministerium, Erhard Milch. Hille e Milch hanno la meglio, Popp è costretto a lasciare e ad accettare come premio di consolazione un posto nel consiglio di sorveglianza. Sono gli anni più bui della storia della Germania, e anche della storia di Bmw. Dal 1941, l'azienda impiega massicciamente Fremdarbeiter, cioè lavoratori stranieri reclutati spesso a forza nell'Europa occupata. Il complesso militare-industriale nazista, di cui ormai Bmw è parte, sfrutta forzati e deportati facendoli lavorare in condizioni bestiali.

Il secondo dopoguerra, nella Germania dell'anno zero ridotta in macerie dalla guerra voluta da Hitler, per la Bmw si presenta almeno altrettanto drammatico del primo, forse anche più. Teoricamente, l'azienda dispone ancora di impianti con eccellenti tecnologie e capacità produttive, abbastanza piccoli da essere in buona parte scampati ai bombardamenti a tappeto alleati. Ma intanto, come è accaduto nel 1918-19, le manca il mercato: il Paese è a terra, non ha certo bisogno di

La strategia
L'opportunità della guerra via con i motori d'aereo

Subito dopo la presa del potere, nel 1933, Adolf Hitler attua due priorità. Primo, per tagliare le gambe a ogni opposizione decapita l'élite tedesca, eliminando leader degli altri partiti, accademici, intellettuali, oltre ovviamente alla spaventosa persecuzione antisemita culminata poi nell'Olocausto. Secondo, vara ambiziosi piani di riarmo. Bmw come molte altre industrie tedesche vede subito l'occasione di una crescita di ordinativi, soprattutto per i motori d'aviazione. Le sue capacità produttive non sono nemmeno sufficienti rispetto agli ordini di motori per la Luftwaffe, la temibile aviazione del maresciallo Hermann Goering. Per cui nell'ottobre 1936, grazie anche a sovvenzioni del potente ministero dell'Aria del Reich guidato da Goering, vengono costruiti due nuovi impianti per la produzione militare in massa di motori d'aviazione, ad Allach presso Monaco e vicino Eisenach in Turingia. Intanto la persecuzione antisemita decapita in parte il vertice aziendale: Fritz Klopfer a causa delle sue origini ebraiche è costretto a lasciare l'azienda in virtù delle disumane leggi razziali. Nel corso della guerra anche in Bmw come in tutto il complesso militare-industriale tedesco è usato il lavoro forzato dei prigionieri e deportati. Dopo la disfatta hitleriana Bmw deve pesantissime riparazioni alle democrazie occidentali e all'Unione Sovietica.
(Nella foto: Adolf Hitler e Hermann Goering).

motori d'aviazione che sono diventati la parte più importante della produzione. E degli stabilimenti, quasi tutti sono finiti nella parte della Germania conquistata e poi occupata dall'Armata rossa. È il caso di Eisenach, in Turingia, e di Berlino, impianti che sono i più importanti tra le due guerre per la produzione di autovetture e motociclette. Anche lo stabilimento di Berlino-Spandau, che pure si trova nel settore ovest della capitale, viene saccheggiato dai militari sovietici prima che, in virtù degli accordi tra le potenze alleate vincitrici, la parte occidentale di Berlino (la città è nel cuore della Germania orientale in mano ai russi) viene ceduta dal Cremlino ad americani, britannici e francesi.

Insomma, nell'anno zero si ricomincia da zero, molto peggio in sostanza del biennio 1918-19 dopo la caduta dell'ultimo Kaiser, Guglielmo II di Hohenzollern, e la fine dell'impero.

L'azienda ha la sua direzione a Monaco di Baviera, la più importante città della zona d'occupazione americana della Germania. Le restano, in quel settore dell'ex Reich in macerie e occupato, due impianti: a Milbertshofen e ad Allach. Gli alleati ordinano lo smontaggio di gran parte dei macchinari e il loro trasferimento a Paesi vittime dell'occupazione nazista, quale parte dei risarcimenti dei danni di guerra dovuti dalla Germania a praticamente tutta l'Europa occupata. La direzione dell'impresa, disperata, punta tutto su una politica di larghe vedute dell'occupante-liberatore americano.

Gli alleati accettano, per fortuna dell'azienda, di farne sopravvivere almeno alcuni nuclei originali. L'impianto di Allach viene in un primo tempo assegnato alle dipendenze dello Ordnance Depot (magazzino ricambi e riparazioni) di Karlsfeld dello U.S. Army. Come supervisore dello smantellamento parziale degli impianti viene scelto il professor dr. Karl Hencky, coadiuvato da Kurt Donath per il personale, da Heinrich Krafft von Dellmensingen per l'amministrazione, da Otto Lamperdorfer per il personale. Questi manager sono poi tra gli artefici della risurrezione della Bmw e di difficili anni di gestione nel dopoguerra.

Il mondo cambia in fretta, ancora una volta. Ma questa volta, almeno per la parte occidentale della Germania assegnata ad americani, britannici e francesi, cambia in meglio. Mentre a est i sovietici instaurano una brutale dittatura-fantoccio stalinista ed espropriano tutto, all'Occidente le democrazie vincitrici scelgono di scommettere su una rifondazione della Germania, che consenta di farla finita con le sue tradizioni di militarismo aggressivo e di farvi nascere infine la democrazia. Il Piano Marshall, cioè l'immenso programma di aiuti economici e umanitari lanciato dall'allora Segretario di Stato per salvare l'Europa occiden-

Bmw

tale e le sue istituzioni democratiche nascenti o rinascenti, risolleva anche la Germania Ovest. L'introduzione del Deutsche Mark, il marco federale, poi nel 1949 la fondazione della Repubblica federale di Germania con capitale provvisoria Bonn, l'elezione del democristiano Konrad Adenauer quale cancelliere e la decisa politica di stimolo all'economia e insieme della libera impresa lanciata dal suo ministro dell'Economia, Ludwig Erhard, fanno presto vedere i loro frutti. E sul fronte sociale, la cogestione con i sindacati pure schierati con l'opposizione democratica di sinistra (Spd) offre la stabilità.

I consumi si risvegliano, e si risveglia la voglia di mobilità dei tedeschi, mentre lentamente il nuovo governo comincia a programmare il risanamento, la modernizzazione e l'estensione della rete stradale e autostradale. La Bmw all'inizio ottiene dagli occupanti americani solo il permesso di fabbricare generi di consumo, soprattutto pentole. Poi le viene concessa l'autorizzazione di produrre anche biciclette e motociclette. Ma in un primo tempo solo fino a una cilindrata di 250 cc. Con l'ingresso di Hanns Grewenig nel Consiglio di sorveglianza, viene decisa nel 1948 la produzione della R24, la prima motocicletta prodotta dall'azienda nel dopoguerra. E la sua presentazione nel marzo di quell'anno al salone di Ginevra è un simbolo della rinascita della Germania. Presto viene l'autorizzazione a produrre moto anche più grandi, e fino a 500 cc la Bmw conquista una quota del mercato nazionale del 90 per cento.

L'azienda tenta allora, tra mille difficoltà, di ricominciare, all'Ovest, anche con la produzione di automobili. Il primo modello del dopoguerra è la lussuosa berlina modello 501. Un'auto elegante, pesante e comoda, che desta grande interesse ma delude per una motorizzazione troppo debole. Ne vengono vendute in totale circa 19mila. E poco aiutano le pur bellissime varianti coupé, cabrio e roadster sviluppate sulla base della 501, cioè la 502, la 503 e la 507. Non basta: nel dopoguerra il mercato tedesco si risveglia, ma la gente ha bisogno soprattutto di auto piccole ed economiche, alla portata di più gente. Salgono al vertice Fritz Fiedler e Willy Black, e lanciano nuove idee. Il primo successo, che consente all'azienda di sopravvivere, è dal 1957 la Isetta, un progetto inizialmente nato alla Iso italiana. La piccola microvettura con 300 cc e appena 13 Cv, e con un'unica porta coincidente con il frontale, poco più di una motocicletta con più ruote e una carrozzeria chiusa, diventa un simbolo dell'ottimismo del miracolo economico tedesco. Poi viene la Bmw 700, una piccola ma elegante vettura, in versione berlina due porte, coupé o cabriolet. Al vertice però i conti non tornano: dal 1955 sono in rosso. Grewenich e Donath sono rimossi, Heinrich Richter-Brown cerca, inutilmente, una strategia di rilancio.

1

1. Il pilota Hans Stuck sulla Bmw 1502
2. Elvis Presley con la Bmw 507

LA NUOVA PROPRIETÀ: I QUANDT

All'assemblea degli azionisti nel dicembre 1959, Bmw vive le ore più drammatiche della sua storia. Deutsche Bank, ancora presente in forza, esige di lasciar entrare un forte nuovo azionista che salvi l'azienda, al costo di controllarla. Si fanno avanti prima il colosso della produzione di autocarri Man, poi Daimler Benz. Ed è la rivolta dei piccoli azionisti, e dei venditori della rete, azionisti anche loro, guidati da Friedrich Mathern. Cresce la resistenza a Deutsche Bank, il tentativo di scalata di Daimler salta: Bmw rifiuta di degradarsi a filiale e fornitore d'indotto di Mercedes. Il risanamento comincia a muovere i suoi timidi primi passi, grazie a due interventi salvataggio. Il primo è quello del potentissimo governatore della Baviera, l'arciconservatore Franz Josef Strauss. Deciso a difendere il patrimonio industriale del suo Stato, il più orgogliosamente autonomista nella Repubblica federale. La Baviera concede crediti, e assegna a Bmw contratti di produzione di parti del discusso caccia supersonico americano Lockheed F-104G Starfighter. Poi la vera svolta decisiva viene con la decisione del facoltoso dottor Herbert Quandt,

2

capocasato di una dinastia dell'aristocratica élite imprenditoriale tedesca, di entrare in forza nell'azionariato di Bmw. L'arrivo di Quandt e della sua famiglia, a cavallo tra gli anni Cinquanta e i Sessanta, segna l'inizio del vero periodo di gloria globale di Bmw. Mentre, spiazzata dal nuovo arrivato, Deutsche Bank favorevole fino all'ultimo a un assorbimento di Bmw da parte di Daimler si ritira dall'azienda bavarese.

Piani di tagli, poi riduzione di capitale, poi suo aumento, e soprattutto una nuova strategia affidata a nuovi uomini. Così i Quandt salvano e rilanciano la Bmw. Richter-Brohm lascia il vertice. Arrivano uomini come Paul G. Hahnemann, o Gerhard Wilcke. Viene il lancio di nuove serie di modelli. All'inizio è solo un esperimento, segnato da problemi di qualità del prodotto ma comunque un primo passo in un mondo nuovo: viene lanciata la quattro porte 1500, poi la sua versione più potente 1800. Sono a loro modo le bisnonne della successiva celeberrima Serie 3. Poi ancora i Quandt e il nuovo management incaricarono un esperto di mercato, l'autorevole Bernt Spiegel, di studiare la psicologia degli automobilisti. E il dottor Spiegel scopre ed elabora il concetto della "nicchia": la Bmw, secondo il suo consiglio, deve occupare nicchie, offrire auto di qualità diverse dalle vetture di lusso già esistenti. I nuovi modelli, come il coupé 2000 Csi, segnano l'avvio della

IL PERSONAGGIO

Eberhard von Kuenheim

Un grande personaggio e una grande vettura: a volte nel mondo dell'auto ci sono vite parallele, per citare Plutarco, ma appunto così, un uomo e un prodotto da lui voluto.
È il caso di Eberhard von Kuenheim, l'aristocratico che viene dalla Prussia orientale: nel 1970 la famiglia Quandt, azionista di maggioranza di Bmw, lo sceglie come nuovo numero uno dell'azienda.
Von Kuenheim è diverso dagli altri pur bravi colleghi, ha una marcia in più. Anche per la sua drammatica storia personale. Con la guerra voluta da Hitler e finita con la Germania distrutta e divisa, la sua famiglia perde tutto: case, proprietà, tombe degli avi, rimasti tutti nella Prussia orientale perduta. Ricomincia da zero nella Repubblica federale, e lui con la grinta di chi vuole vincere e lo spessore culturale degno dei migliori aristocratici inglesi vola alto. Alla sua guida Bmw lancia la prima Serie 3. L'idea è semplice: offrire sul mercato una sportiva del massimo livello tecnologico, della massima affidabilità da made in Germany, di grandi prestazioni, ma a prezzo accessibile e producibile in massa senza problemi di qualità. E con quella sua scelta, Bmw ancora relativamente piccola comincia la rincorsa che la porta poi a diventare vero rivale di Mercedes e a sorpassarla. Von Kuenheim guida l'azienda fino all'inizio degli anni Novanta, poi cede il posto a Bernd Pischetsrieder passando nel Consiglio di sorveglianza. *(Nella foto 18 maggio 1973, Grand Opening al Bmw Building).*

Bmw

strategia della nicchia. Che si fa sempre più sistematica. Con la Classe 02, antesignana della Classe 3, in tutte le sue varianti, dalla 1602 alla 2002, con le 2500 e le 2800, con le prime grandi berline a quattro porte e a grande motorizzazione. Mentre dopo l'Isetta e la 700 Bmw abbandona la produzione di auto piccole. E dal 1965 cede a Man la produzione di motori d'aviazione. La Bmw passa infine a bilanci in attivo, con le spalle coperte dai Quandt e l'amicizia del potere politico bavarese. Assorbe un'altra azienda d'auto, la Glas. Dal 1968 per la prima volta il fatturato supera il miliardo di marchi, e gli utili salgono a 45 milioni di marchi. Sull'onda dell'entusiasmo in vista del giochi olimpici a Monaco per il 1972, l'azienda cresce. Dal 1970, assume la sua guida Eberhard von Kuenheim. Figlio di aristocratici venuti dalla Prussia orientale, i territori dell'est perduti dalla Germania, è un uomo deciso come succede ai capaci che hanno alle spalle la terra bruciata. È lui il protagonista del grande decollo. Sotto la sua guida viene lanciata la Serie 3, che dalle prime versioni è il primo successo di massa di Bmw, e poi le Serie 5 e 7, le grandi berline di lusso con cui per la prima volta Bmw sceglie di mettere Mercedes nel suo mirino, di sfidarla. E il coupé ad alte prestazioni Serie 6. L'espansione dell'azienda resiste alla crisi petrolifera del 1973, e utili in crescita permettono la costruzione di nuovi impianti: a Dingolfing e a Regensburg, oltre all'ampiamento di quello di Monaco e alla costruzione del nuovo centro direzionale, il grattacielo a Petuelring che nella sua forma evoca quattro cilindri.

L'IDEA DI RILEVARE LA ROVER

La sfida è lanciata, le vendite negli Usa cominciano a crescere veloci. In questa condizione ideale, nel 1993, Eberhard von Kuenheim lascia il timone dell'azienda a Bernd Pischetsrieder, ingegnere, cresciuto in azienda. È ancora una volta l'inizio di una nuova fase. Sotto la guida di Pischetsrieder, Bmw si decide a un passo avventato: nel 1994 rileva la vecchia Casa britannica Rover. Sembra all'inizio una nuova sfida destinata al successo, invece finisce in disastro. La voragine di debiti e di costi che l'azienda si è assunta con Rover, e il fallimento dei tentativi di risanarla, costringono nel 1998 Pischetsrieder e il responsabile dello sviluppo tecnologico, Wolfgang Reitzle, alle dimissioni. Il capo della produzione, professor Joachim Milberg, assume la guida di Bmw in un nuovo momento di gravi difficoltà. Dopo lunghi negoziati, la Bmw riesce a liberarsi del gruppo Rover, vendendolo per poco prezzo alla società d'investimento Phoenix Venture. È una perdita enorme rispetto all'enorme investimento del 1994, ma per Milberg e il suo gruppo è anche la fine di un incubo. Bmw conserva intanto il marchio Mini, che pochi anni dopo rilancia con la riedizione della vetturetta britannica ideata nell'originale da sir Alec Issigonis. E prende il controllo di Rolls Royce, sviluppandone nuovi modelli con motori bavaresi. Così Bmw si dota del marchio più prestigioso del mondo nella gamma dell'extralusso più esclusivo. Lo sgan-

LA TECNOLOGIA
Trazione integrale intelligente

Non basta la trazione integrale a viaggiare sicuri e a guidare sportivi e pronti in ogni condizione di clima e di terreno. Una delle ultime innovazioni tecnologiche di Bmw porta una rivoluzione proprio in questo campo. Si chiama xDrive, in sostanza è un sistema di trazione integrale intelligente. Uno spot pubblicitario la descrive bene: mostra un omino-marionetta che muove braccia e gambe rapidissimo, reagendo a ogni stimolo imprevisto. xDrive è molto di più dell'ormai tradizionale sistema di stabilizzazione Dsc. Anticipa le situazioni dinamiche, si avvale delle informazioni generate dai sensori ruota che segnalano l'eventuale pattinamento di una o due ruote nonché dei dati raccolti dal Dsc stesso. E in pochi millisecondi varia di continuo la ripartizione dello scarico della potenza del motore tra le quattro ruote motrici dell'auto a trazione integrale, per farla reagire al meglio dopo una partenza su fondi viscidi o sconnessi, in caso d'interruzione di aderenza di una ruota, o di altri problemi di stabilità dell'auto in marcia, a qualsiasi velocità si presenta il rischio d'imbardata. Non è solo questione di piacere di guidare, si tratta anche di un progresso per la sicurezza. C'è un vantaggio da decimi a millisecondi di velocità di reazione tra il Dsc e lo xDrive: la differenza può salvare vite, oltre che risparmiare costose riparazioni di danni. Dal 2008, sono in tutto 37 i modelli Bmw dotati di trazione integrale: la scelta di averla, anche nell'era dell'auto ecologica, sopravvive alla crisi dei Suv.

1. Mobile Tradition: Bmw 328 MM nel momento in cui viene trasportata per un evento
2. Concept Bmw X1 modellato con la creta

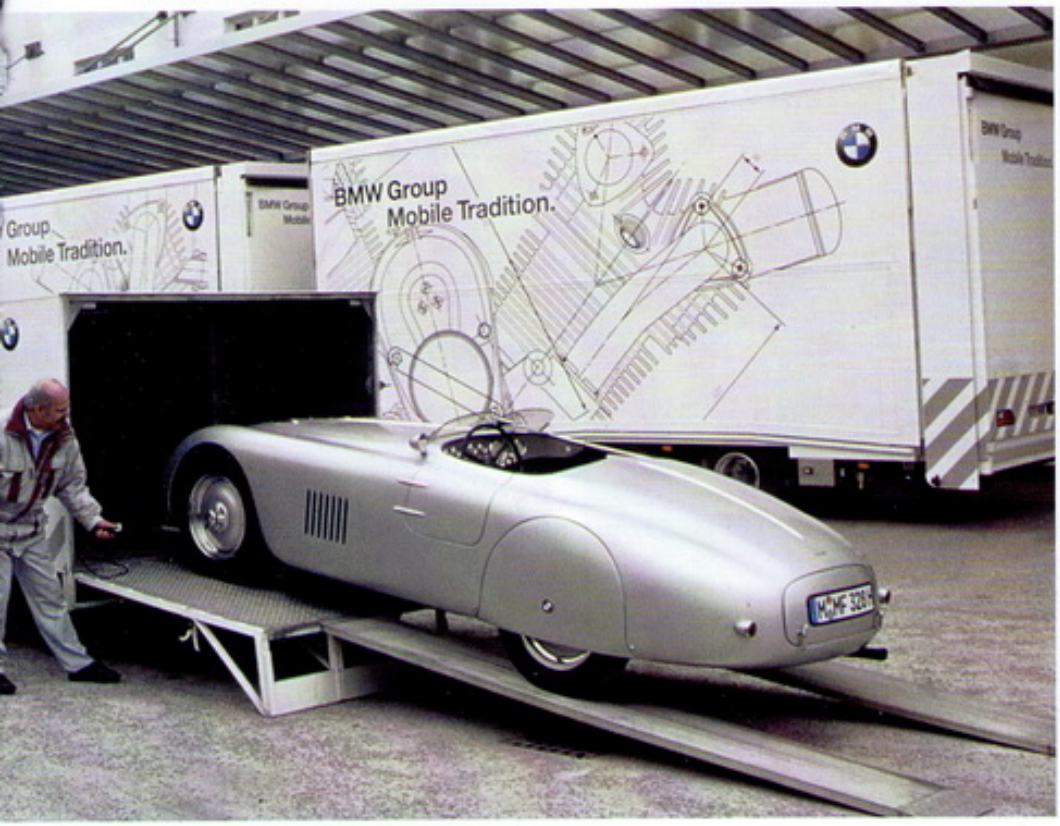
La testimonianza
di Norbert Reithofer

Per tutti è importante conoscere le proprie radici. Il nostro passato determina la nostra identità in modo sostanziale. Questo vale anche per le aziende: dalla conoscenza delle proprie origini esse traggono l'orientamento, la forza e l'ispirazione per la propria attività quotidiana. Esse si fondano sulle esperienze e sui percorsi di vita che hanno vissuto. Il marchio Bmw ha una tradizione di oltre 100 anni e, da sempre, offre ai propri clienti veicoli che appassionano, grazie ai loro particolari contenuti e qualità.
Nel corso del tempo, il marchio Bmw si è evoluto e modificato - senza perdere il nucleo della propria identità. L'esempio più recente è Bmw EfficientDynamics. Con questo pacchetto di misure riusciamo a ridurre sempre più i consumi e le emissioni di CO2 dei nostri veicoli. Pertanto, attualmente il Bmw Group è il costruttore di automobili Premium più ecologico del mondo. Allo stesso tempo, Bmw persegue la sportività. Chi guida oggi una Bmw, vive il "puro piacere di guidare" e protegge l'ambiente.
La storia del Bmw Group testimonia lo spirito di innovazione, la creatività e il coraggio imprenditoriale di molte generazioni. La storia è fatta di persone. Essa è il frutto di visioni e di idee che si traducono in azioni concrete. Noi ci sentiamo legati alla nostra tradizione e, contemporaneamente, diamo forma al futuro della mobilità individuale.

Presidente Bmw

IL PERSONAGGIO
Camillo Castiglioni

Pochissimi lo sanno, ma tra i vip del decollo di Bmw quale produttore di automobili, tra gli ultimi mesi del primo conflitto mondiale e poi nei "roaring twenties", c'è un avventuroso speculatore e investitore austriaco di origine italiana. Si chiama Camillo Castiglioni. La sua entrata in scena è un po' una salvezza per Karl Rapp e Franz Josef Popp, fondatori della Casa di Monaco di Baviera dalla prima ora, schiacciati dall'insuccesso nella produzione di motori d'aviazione. Un gruppo di imprenditori, finanzieri e industriali bavaresi e austriaci nell'agosto 1918 entrano in massa nell'azionariato di Bmw. E tra questi c'è appunto Camillo Castiglioni che arriva a possedere per breve tempo l'intero pacchetto di Bmw, poi lo vende alla Knorr Bremse, un'azienda produttrice di freni e altri apparati industriali. Con la sua scelta di vendere la breve storia di Bmw sembra condannata a una fine prematura, ma nel 1922 le cose cambiano. Castiglioni pensa che le condizioni sono mature per la produzione di motori e auto in Germania, compra di nuovo l'azienda e il marchio da Knorr Bremse. Poi trasferisce la sua proprietà a una nuova azienda, la Bayerische Flugzeugwerke AG. Anni dopo esce e di scena: altri azionisti lo soppiantano al potere.



1

2

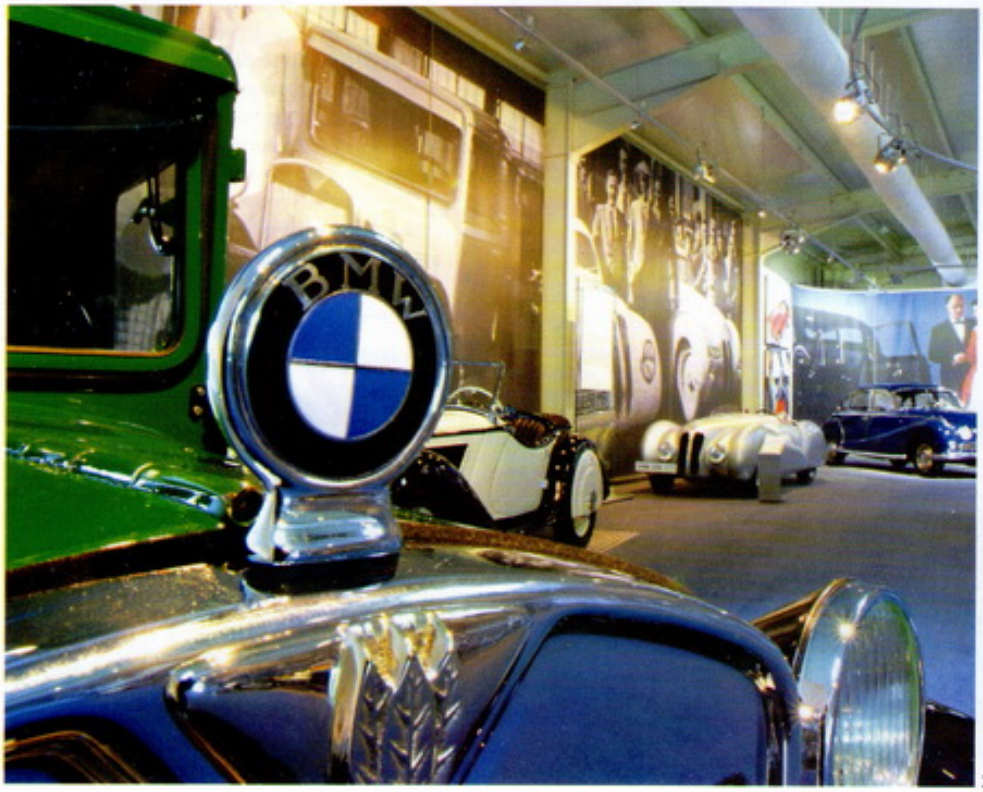
Bmw

ciamento dal disastro Rover, il consolidamento della produzione fuori dalla Germania (a Spartanburg negli Usa, in Sudafrica, sui mercati asiatici) e una nuova strategia di mercato con il lancio di Suv targati Bmw, sono i frutti dell'èra Milberg. Che si chiude nel 2002. Gli succede Helmut Panke, che guida Bmw per 4 anni decisivi. Ancora nuovi modelli, una nuova espansione nel settore delle moto di grossa cilindrata e con alti contenuti tecnologici, e l'arrivo del nuovo designer Chris Bangle a ideare i nuovi modelli, con soluzioni a volte di successo, a volte molto discusse da critica, stampa specializzata e clientela. E poi il successo della nuova Mini. Panke guida Bmw fino all'autunno del 2006, quando lascia per raggiunti limiti di età. Al suo posto viene chiamato Norbert Reithofer. Degli ultimi anni è anche il maggior successo storico di Bmw in assoluto: il sorpasso di Mercedes come numero uno del segmento premium. Un sorpasso che è una performance eccezionale, è passato dall'apertura di un nuovo impianto all'Est tedesco, a Lipsia. Un sorpasso segnato anche da primati tecnologici, dal sistema I-drive, alla trazione integrale intelligente, all'introduzione massiccia dell'elettronica e di sistemi quasi aeronautici a bordo delle vetture col marchio bianco e blu. Ma un sorpasso che non risparmia a Bmw nuovi problemi gravi, anche ben prima della crisi finanziaria ed economica internazionale del 2009. Il presidente Reithofer deve lanciare duri programmi di risanamento e tagli ai costi, una riduzione del personale cominciata col mancato rimpiazzo di oltre ottomila dipendenti. Proprio nel 2009 alla Casa bavarese sono costretti ad allungare le ferie, ad introdurre l'orario corto e procedere a durissimi tagli nei contratti a termine, come d'altronde accade per tutti i maggiori concorrenti.

Andrea Tarquini

1. Il museo Bmw a Monaco di Baviera
2. Il prototipo Hydrogen 7

www.bmw.com
Petuelring 130, München, Germania



1

2

Dixi

Produzione 1927 - 1932
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Roadster

1. La Bmw Dixi deriva dalla Austin 7 ma ha la guida a sinistra anziché a destra
2. La Dixi Bmw è disponibile con diverse carrozzerie
3. Sulla Dixi compare per la prima volta il marchio Bmw

La Dixi è la prima autovetture costruita dalla Bayerishe Motoren Werke AG. Si tratta in effetti di una variante della britannica Austin Seven, per la quale la Bmw sigla un accordo per la produzione in Germania che prevede una royalty alla Casa inglese per ogni esemplare uscito dalle fabbriche di Berlino. Il nome Dixi ha la sua origine nella marca di auto attiva in Germania dal 1904 nella cittadina di Eisenach che, nel pieno di una crisi finanziaria, stringe un accordo di collaborazione con la inglese Austin. Il passaggio della Dixi sotto il controllo Bmw nel 1927 porta infatti come conseguenza il trasferimento degli accordi preesistenti e suggerisce l'opportunità di mantenere per questo modello la denominazione già in vigore e già abbastanza popolare. La Dixi riesce a ottenere un buon successo anche sul mercato tedesco e l'obiettivo di produrne 2.000 esemplari l'anno viene facilmente rispettato. La formula di base è quella che gode già di fortuna nel mercato inglese: una vettura estremamente compatta, semplice nella meccanica e soprattutto economica, adatta ad essere allestita con una grande varietà di carrozzerie che vanno dalla berlina alla torpedo, fino alle piccole roadster a due posti. La struttura, analogamente alla versione originale prodotta da Austin, prevede un essenziale telaio a longheroni e traverse e sospensioni ad assale rigido con balestre su entrambi gli assali; anche il motore utilizzato su questa versione è derivato da quello inglese: un quattro cilindri da 747 cc capace di 15 Cv nella versione originaria. Fino al 1929 la Dixi viene identificata con la sigla DA-1 (acronimo di Deutsche Ausfuehrung, versione tedesca). Successivamente l'evoluzione del modello, prende il nome di 3/15, come la classe fiscale del veicolo in Germania.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,023
Larghezza ..... m 1,588
Altezza ..... m 1,740

POSTI 2/4

PORTE 2

PESO ..... 410 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 747 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 15 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

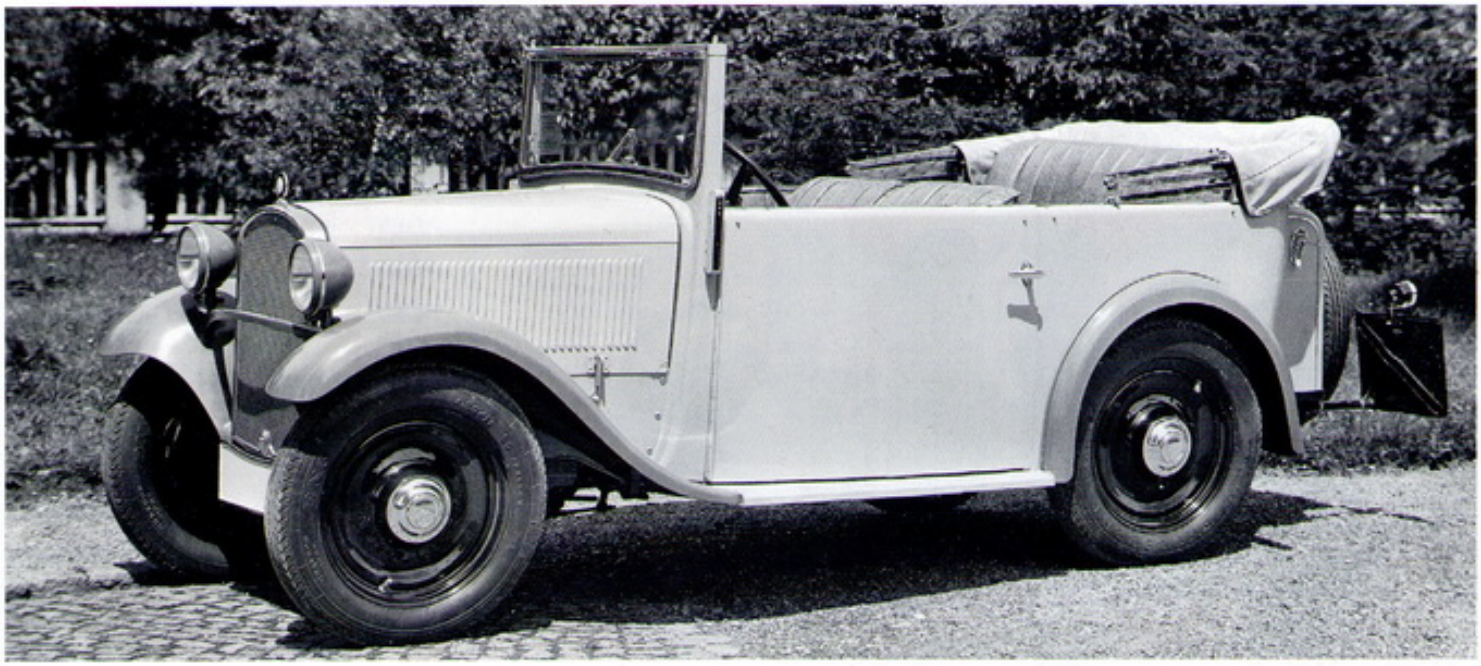
FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 95 km/h

PREZZO ..... Marchi 2.200

AM4

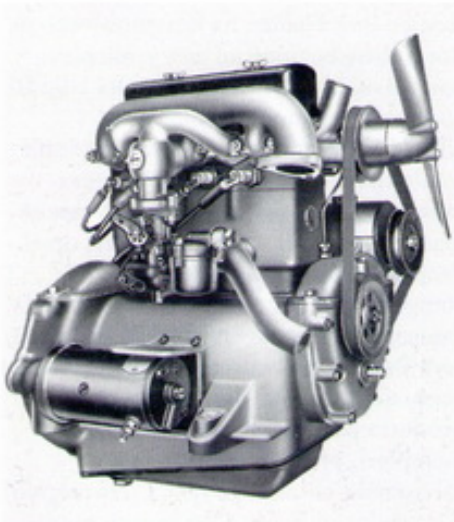
Produzione 1932 - 1936
Carrozzeria Torpedo



1

Dopo il successo della Dixi, Bmw prova a muoversi con le sue gambe e decide di costruire in casa la sua prima auto. Debutta nel 1932 la AM4, acronimo che sta per Ausfuhrung Munchen 4 Gange (modello di Monaco a 4 marce). Sebbene gran parte delle idee per questa vettura sono traslate dalla Dixi, questa prima Bmw è l'orgoglio della Casa bavarese, per il fatto di essere riusciti a staccarsi dalla dipendenza estera per l'ideazione, la progettazione e la produzione di un'auto completa. Il motore è un 4 cilindri in linea dalla cilindrata modesta, appena 784 cc. Il sistema di distribuzione della AM4 che viene chiamata anche 3/20 HP prevede valvole sospese e una doppia catena per il moto degli alberi a camme. La AM4, è capace di prestazioni modeste, appena 20 Cv e una velocità massima di soli 50 chilometri orari, quanto basta però per assicurare una dignitosa mobilità.

1. La AM4 è la prima auto interamente progettata da Bmw
2. Il motore di 784 cc è un 4 cilindri in linea da 20 Cv in grado di far raggiungere alla Bmw AM4 i 50 chilometri orari



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,150
Larghezza ..... m 1,150
Altezza ..... m 1,400

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 410 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 784 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 50 km/h

PREZZO ..... nd

303

Produzione 1933 - 1934
Carrozzeria Berlina - Torpedo

1

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,440
Altezza ..... m 1,550

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1182 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... nd

La 303 rappresenta la prima importante evoluzione della produzione Bmw con l'ingresso della marca nel segmento dedicato alla clientela medio alta degli anni Trenta. Dopo aver debuttato con la Dixi, ispirata alla produzione popolare britannica, questo passo ulteriore guarda alle più diffuse berline torpedo dell'epoca, principalmente di produzione francese, con una maggiore attenzione al prestigio e al comfort di viaggio. Per la 303 viene sviluppato un progetto completamente nuovo e piuttosto raffinato con un telaio originale, sospensioni anteriori a ruote indipendenti, posteriori a ponte rigido e con un passo di 2,4 metri.
Particolarmente significativa è la scelta di adottare un motore a sei cilindri che costituisce il primo passo di quella che successivamente diventa una scelta strategica. Il motore, progettato dal tecnico Friz Fiedler, ha il monoblocco in linea, distribuzione ad aste e bilanceri con valvole in testa verticali e ha cilindri con misure analoghe a quelle del 4 cilindri della 3/20 e quindi la cilindrata totale risulta di 1182 cc. La potenza massima raggiunge i 30 Cv e la velocità massima è di circa 100 chilometri orari. Proprio per la sua struttura completamente nuova e originale la 303 viene generalmente considerata la prima vera Bmw con caratteristiche proprie; nel corso dei suoi due anni di vita risulta prodotta complessivamente in 2.300 esemplari, prevalentemente con carrozzeria chiusa (berlina a tetto rigido) o torpedo-cabriolet. Con questo modello la Bmw introduce anche la soluzione stilistica della calandra sdoppiata davanti al radiatore, un primo accenno al tipico disegno a reni che oltre a caratterizzare la 303 diventa successivamente un elemento di riconoscimento per tutte le vetture del marchio tedesco.

1. La 303 è la prima Bmw ad avere la calandra a doppio rene
2. Una 303 berlina del museo Bmw

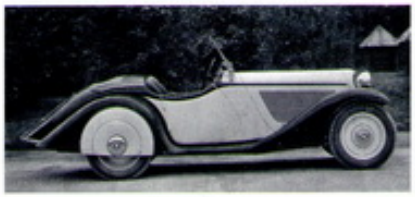
2

315

Produzione 1934 - 1937
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Roadster - Cabriolet

La 315 è la naturale evoluzione della Bmw 303, di cui prende il posto sul mercato a partire dal 1934. Questo nuovo modello mantiene la stessa base tecnica del precedente, in particolare il telaio e le sospensioni, indipendenti sulle ruote anteriori e posteriori ad assale rigido; cambia invece il propulsore che è un nuovo sei cilindri in linea con cilindrata un litro e mezzo. L'obiettivo di base di questa vettura è di conferire alla formula sperimentata con successo con la 303 miglior comfort di marcia e soprattutto prestazioni più brillanti secondo quella che appare sempre più chiaramente la strategia del marchio. Grazie ai 34 Cv la 315 è in grado di superare i 100 chilometri orari con la tipica souplesse dei motori a sei cilindri.
Nei tre anni di produzione ne sono venduti circa 10.000 esemplari fra i quali anche le versioni sportive roadster.

1



FOCUS
La roadster 315/1

Un'importante evoluzione della 315 è la roadster, siglata315/1, alla quale si deve l'inizio dell'attività sportiva delle Bmw. Nella carriera di questo modello ci sono le vittorie all'Alpine Trials del 1934 e la conquista del campionato tedesco su strada del 1939. Il motore della 315/1 arriva a 40 Cv grazie a tre carburatori (invece di due) e spinge la roadster a oltre 125 chilometri orari. La 315/1 è prodotta dal 1934 al 1936, in 242 esemplari.

1. La Bmw 315 nella variante roadster
2. La 315 berlina ha una carrozzeria metallica con posteriore apribile in tela
3. Una Bmw 315 in versione cabriolet

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... m 1,350

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1500 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 106 km/h

PREZZO ..... nd

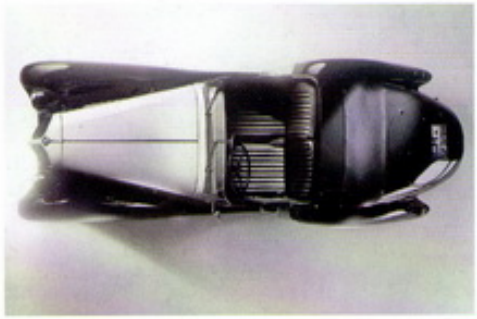
319

Produzione 1934 - 1937
Carrozzeria Roadster - Berlina - Cabriolet

1

La 319 rappresenta sostanzialmente la evoluzione sportiva della 315/1, proposta ai clienti tedeschi a partire dal 1934. È la prima Bmw stradale ad alte prestazioni con caratteristiche simili a quelle delle auto da competizione dell'epoca. Sulla base della 315 i tecnici sviluppano il telaio adeguandolo alle maggiori prestazioni e soprattutto realizzano un nuovo motore a sei cilindri che per molto tempo resta un classico della produzione Bmw. Lo schema costruttivo rimane quello tradizionale ma la cilindrata sale a 1911 cc e i cavalli diventano 55, una potenza notevole per una due posti compatta che pesa meno di 800 chilogrammi, infatti la 319 raggiunge i 130 chilometri orari che all'epoca è una velocità notevole per una normale spider di produzione. La 319 viene prodotta, come la 315 in differenti versioni con corpo vettura berlina, cabriolet e la celebre roadster sportiva che assume la denominazione 319/1; in generale le carrozzerie sono del tutto simili nell'estetica e nell'impostazione a quelle della 315 e il solo elemento distintivo riguarda l'applicazione di tre strisce di metallo lucido nelle griglie laterali del cofano; rappresentano invece un'innovazione tecnica i cerchi che in questo modello sono completamente in acciaio con disco centrale in lamiera invece dei tradizionali raggi.

1. La Bmw 319 roadster è l'evoluzione della 315/1, caratteristica la parte posteriore con i parafanghi avvolgenti
2. La roadster tedesca vista dall'alto. La Bmw 319 viene prodotta dal 1934 al 1937



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,500

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 790 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1911 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... nd

321

Produzione 1938 - 1949
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Coupé - Roadster

La 321 è un modello costruito da Bmw negli anni appena precedenti la Seconda guerra mondiale e ripresa per un breve periodo alla fine del conflitto. Questa vettura appartiene alla fascia alta del mercato e viene realizzata in circa 8.000 esemplari, prevalentemente con carrozzeria berlina e cabriolet, ma anche in versioni coupé e roadster con abitacolo più compatto. Dal punto di vista tecnico si tratta di un'evoluzione del progetto 320 con qualche modifica: la più appariscente riguarda il senso di apertura delle porte che passano da normali (incernierate anteriormente) a controvento, con le cerniere nella zona posteriore. Il motore è il solito sei cilindri con distribuzione a valvole in testa, ma con cilindrata di 1971 cc e potenza massima di 45 Cv; a seconda delle versioni l'alimentazione è affidata a uno o due carburatori Solex.

1

2

3

4

1. Una Bmw 321 berlina, arrivata sul mercato subito prima la Seconda guerra mondiale
2. La Bmw 321 è stata costruita complessivamente in circa ottomila esemplari e con carrozzerie berlina, cabriolet, roadster e coupé
3. La linea allungata della berlina Bmw 321 con l'apertura controvento delle portiere
4. Il caratteristico frontale della Bmw 321

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,540
Altezza ..... m 1,580

POSTI 4/5

PORTE 2

PESO ..... 1100 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1971 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... Posteriore

CAMBIO ..... a 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

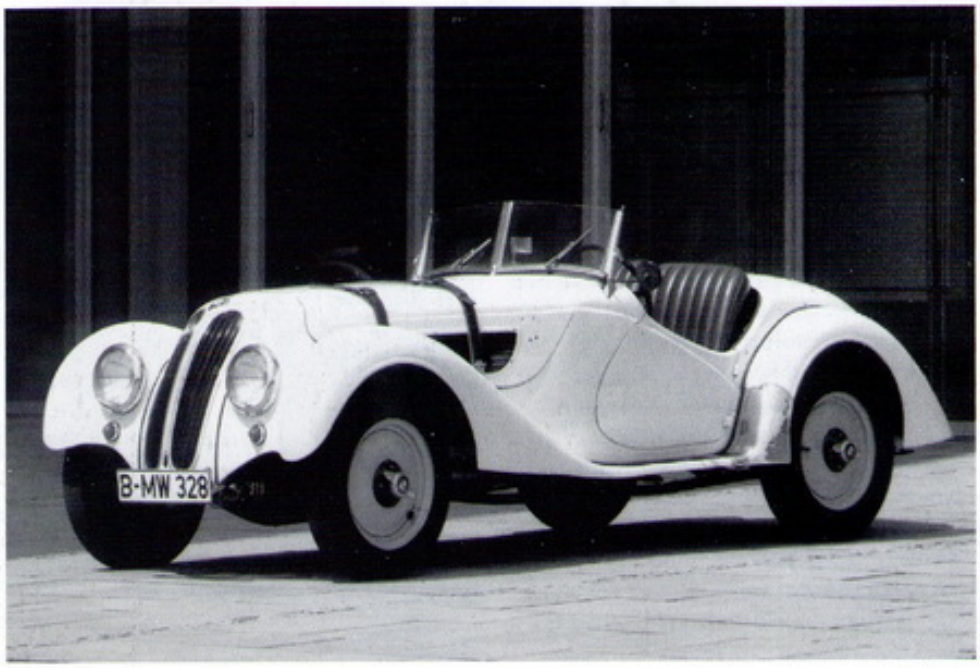
PREZZO ..... nd

328

Produzione 1936 - 1940
Carrozzeria Roadster

1. La Bmw 328 è una efficace vettura da competizione con oltre 220 vittorie
2. Le Bmw 328 che vincono alla Mille miglia del 1940

La leggendaria 328 è una delle vetture più celebri nella storia della Bmw: grazie ad essa la Casa tedesca raggiune notorietà nel mondo e costruisce la sua immagine sportiva. Il progetto porta la firma di Fritz Fiedler, padre anche delle più affermate Bmw dell'epoca, ma con l'ambizione precisa di diventare un riferimento nelle corse all'inseguimento dell'Alfa Romeo che, per il costruttore tedesco, è sempre il marchio di riferimento. La 328 viene presentata, non a caso, in occasione dei giochi olimpici di Berlino del 1936 e immediatamente avviata a una carriera sportiva che si rivela straordinariamente di successo. Fondamentalmente la 328 è la versione sportiva della 327 che alcuni storici identificano come una delle prime autentiche coupé con carrozzeria metallica realizzate in Europa. Su questa base viene sviluppata una roadster abbastanza convenzionale nella struttura ma assolutamente innovativa nella carrozzeria nella quale per la prima volta i tecnici Bmw applicano i principi dell'aerodinamica (frutto anche della parallela attività aeronautica) che sono evidenti nella parte frontale dove i parafanghi, la griglia del radiatore e i fari sono raccordati fra loro e integrati nella carrozzeria. Il motore rappresenta una sostanziale evoluzione del classico sei cilindri nella sua versione da 1971 cc: la modifica fondamentale riguarda la progettazione di una nuova testata nella quale le valvole in testa non sono più verticali parallele ma a V, sempre comandate da aste e bilanceri. Questa modifica comporta un aumento di potenza di circa 25 Cv e in questo modo la 328 arriva a disporre di 80 Cv. L'abbinamento fra potenza elevata, peso contenuto e ottimo bilanciamento delle sospensioni conferiscono alla 328 un comportamento molto apprezzato dagli appassionati ma soprattutto efficace in corsa come dimostrano le oltre 220 vittorie; tutto ciò basta a spingere la Bmw a realizzarne alcuni esemplari espressamente per le competizioni; fra questi sono celebri le coupé aerodinamiche utilizzate alla 24 Ore di Le Mans (vittoria di classe nel 1939) e alla Mille Miglia dove conquistano la vittoria assoluta nel 1940.



1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... m 1,400

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 830 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1971 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

335

Produzione 1939 - 1941
Carrozzeria Berlina - Coupé

La berlina 335 è la prima ammiraglia della Bmw. È dotata di un motore 6 cilindri da 3485 cc affidabile e adatto ai lunghi viaggi

La berlina 335 rappresenta un primo caso di ammiraglia della Bmw ed è l'ultimo modello sviluppato a Monaco prima dello scoppio della Seconda guerra mondiale. La scelta di salire di categoria è motivata sia dalla raggiunta maturità tecnica sia dalla strategia di sfruttare anche nei settori più alti del mercato il prestigio e la notorietà raggiunti grazie ai successi sportivi. Il progetto viene sviluppato prendendo a riferimento la 326, che è a modo suo la prima Bmw competitiva con le berline di classe superiore, ma il tutto viene aggiornato e adattato alle maggiori ambizioni: i tecnici realizzano un motore più grande e potente e quindi il telaio precedente viene allungato e adattato al differente gruppo propulsore. Nasce una berlina a 4 porte lunga oltre 4 metri e 80 con un lungo cofano e uno spazioso abitacolo.
Nel breve periodo nel quale rimane in produzione (dal 1939 all'inizio della guerra, con pochi esemplari realizzati fino al 1941) la 335 viene venduta in circa 400 esemplari con due tipologie di carrozzeria, quella fondamentale berlina a quattro porte e una meno diffusa coupé a due porte. Il cuore di questa vettura è un nuovo 6 cilindri in linea pensato per la qualità di marcia piuttosto che per la sportività: la conseguenza è una cilindrata più elevata rispetto agli standard seguiti da Bmw fino ad allora; si punta infatti sui 3485 cc per ottenere una potenza non particolarmente elevata di 90 Cv (solo 10 in più rispetto al contemporaneo due litri) ma a tutto vantaggio della souplesse di marcia. La 335 ha un peso relativamente elevato per l'epoca e per le tradizioni Bmw e la scelta dei tecnici è orientata a favorire l'elasticità; comunque anche le prestazioni di punta sono adeguate alla classe della vettura che raggiunge a seconda delle versioni i 145 o i 160 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,840
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,690

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3485 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

501

Produzione 1952 - 1962
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

1. La 501, per la sua linea avvolgente è denominata Barockengel (angelo barocco)
2. Il tipico frontale della Bmw compare anche sulla 501

Dopo i disastri della guerra l'attività della Bmw ricomincia da dove si è interrotta, ossia dalla ammiraglia 335, ma ovviamente, essendo passati oltre dieci anni, il nuovo modello è in linea con i tempi sia dal punto di vista tecnico sia da quello estetico. Con questi presupposti la 501 è il frutto di uno sforzo notevole che tuttavia non raggiunge subito i risultati sperati.
La prima versione della 501 viene presentata al salone di Francoforte del 1951 e si fa immediatamente apprezzare per il suo stile imponente e moderno. La carrozzeria è molto avvolgente e unisce gli elementi classici del design Bmw con soluzioni avanzate. Per questo motivo viene immediatamente soprannominata dalla stampa Barockengel (angelo barocco); ma non sono le questioni estetiche a condizionare l'accoglienza, infatti la 501 è apprezzata per l'accuratezza costruttiva e per l'aria prestigiosa, ma molto meno per le prestazioni che dipendono dal fatto che i tecnici, non ancora in grado di sviluppare unità più moderne, recuperano il vecchio sei cilindri 1970 cc che con un minimo di aggiornamenti arriva ad erogare 65 Cv. Troppo pochi per competere in termini di prestazioni con la concorrenza che dispone di motori più grossi o di progettazione più recente. Inizialmente la velocità massima è di 140 chilometri orari, poi il motore subisce un aumento di cilindrata e arriva a 2,1 litri con 72 Cv, riuscendo a far toccare alla 501 i 145 chilometri orari. Solo nel 1955 diviene disponibile sulla 501 un nuovo motore più adeguato, si tratta del V8 da 2580 cc che negli anni successivi sostituisce gradatamente il 6 cilindri. Con questo propulsore che nella sua forma iniziale eroga 95 Cv, la vettura riesce a raggiungere la velocità massina di 160 chilometri orari.

1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1952 - 1962
Cabriolet	1952 - 1962
A	1952 - 1957
2.1	1955 - 1960
B	1957 - 1962
V8	1957 - 1962

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,730
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,530

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 1.285 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1970 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... nd

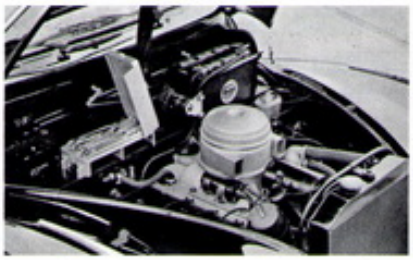
502

Produzione 1954 - 1964
Carrozzeria Berlina - Coupé

La denominazione 502 evidenzia lo stretto legame di questa vettura con la 501 di cui rappresenta la naturale evoluzione basata sostanzialmente sull'adozione delle nuove motorizzazioni a 8 cilindri e sul generale affidamento della meccanica e degli equipaggiamenti. La Bmw 502 viene presentata al salone di Ginevra del 1954 come nuova ammiraglia della Casa tedesca e riprende il classico design, firmato Peter Schimanowski, lanciato con la 501. La disponibilità dei nuovi motori più potenti rafforza l'appeal di questa Bmw che punta molto anche sull'immagine prestazionale del marchio e questo giustifica la realizzazione di eleganti carrozzerie speciali a due porte che vengono allestite sullo stesso telaio della berlina. All'esordio il nuovo V8 è proposto nella versione 2,6 litri alla quale segue l'evoluzione di 3,2 litri.

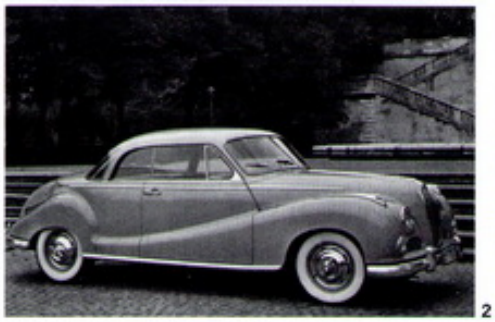
1

1. La Bmw 502, presentata al salone di Ginevra del 1954, è l'evoluzione della 501 disegnata da Peter Schimanowski
2. La vista laterale è di una delle rare versioni coupé della Bmw 502



FOCUS
Il V8 superleggero

Il vero punto di forza della Bmw 502 è il nuovo motore V8, sviluppato dopo la fine della guerra e che arriva nelle versioni più evolute a una cilindrata di 3,2 litri e una potenza massima di 160 Cv, sufficienti a far toccare alla vettura i 190 chilometri orari. Si tratta del primo 8 cilindri Bmw, realizzato completamente in lega leggera e molto compatto; la distribuzione è ad aste e bilanceri.


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.6 Luxus	1954 - 1961
3.2	1958 - 1961
3.2 Super	1958 - 1961
2600 L	1961 - 1964
3200 L	1961 - 1964
3200 S	1961 - 1964

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,730
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,530

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 1.410 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2580 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 100 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

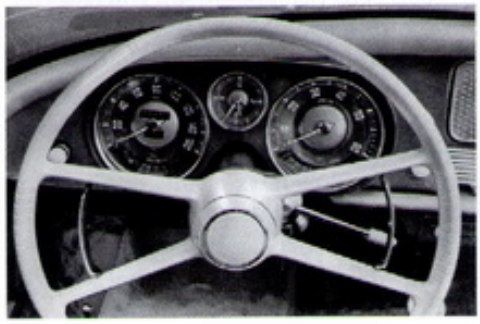
PREZZO ..... nd

507

Produzione 1956 - 1959
Carrozzeria Spider - Coupé

1

2



3

1. La linea aggressiva della Bmw 507 costituisce un notevole progresso del design per l'epoca
2. Il frontale della Bmw 507 caratterizzato dalla classica doppia calandra
3. Il quadro strumenti della Bmw 507

La 507 è da molti considerata una delle più belle sportive mai realizzate. Il concept di questa elegantissima spider a due posti secchi viene presentato da Bmw per la prima volta al salone dell'auto di New York nel 1955, in omaggio a quello che la Casa vede come un mercato molto favorevole per vetture del genere. La presentazione vera e propria avviene invece l'anno successivo in occasione del salone di Francoforte, dove la 507 raccoglie immediatamente l'ammirazione di appassionati e designer per il fascino e la modernità delle linee. Lo stile di questa bellissima spider rappresenta infatti un enorme passo avanti rispetto alle sportive dell'epoca, e di fatto rivoluziona in modo radicale il look delle Bmw. Il disegno della carrozzeria, opera del conte Albrecht von Goertz, è indubbiamente influenzato dalle più celebri concorrenti sportive, sia tedesche, come la Mercedes 300 SL, sia americane, come la Corvette, sia dalle creazioni dei carrozzieri italiani (la Aurelia Cabriolet viene presentata l'anno successivo), ma ha una sua personalità chiaramente distinta. La produzione inizialmente è limitata alla versione spider ma dopo poco più di un anno viene realizzata anche la versione con carrozzeria chiusa; complessivamente dei due modelli vengono venduti 252 esemplari prima che le difficoltà finanziarie dell'azienda impongano l'interruzione dell'iniziativa. Meccanicamente la Bmw 507 deriva direttamente dalla berlina 503, della quale utilizza la struttura di base anche se con il telaio accorciato; il motore è l'ultima evoluzione dell'8 cilindri in alluminio con cilindrata di 3168 cc, e potenza massima portata a 150 Cv: non moltissimi ma sufficienti a spingere la 507 oltre la soglia dei 200 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,385
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,257

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3168 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 201 km/h

PREZZO ..... nd

Isetta

Produzione 1956 - 1962
Carrozzeria Monovolume

Nel 1955 Bmw acquista la licenza di costruzione e la catena di produzione della Iso Isetta, che in Germania, al contrario dell'Italia, riscuote grande successo. Proprio la piccola Isetta, che viene presentata col nome di Bmw 250 fa tirare il fiato alla Casa tedesca che in questi anni è in un periodo di crisi profonda. Esteticamente la linea rimane la stessa della Iso Isetta ma aumentano seppur di poco le dimensioni; il motore, derivato dalla moto Bmw R25, è un quattro tempi monocilindrico - non a due tempi come sull'italiana - di 245 cc. Nel 1956, quando in Italia esce di produzione la Iso Isetta, la Bmw 250 diventa 300 perché il motore passa a 298 cc e 13 Cv. Rispetto alla Iso, la tedesca dispone di riscaldamento e vetri laterali scorrevoli. L'alimentazione avviene con carburatore Bing mentre la trasmissione è a secco.

1

1. Le Bmw Isetta 250 e 300
2. La caratteristica apertura frontale della Isetta, con il piantone di sterzo che si piega per permettere l'ingresso

2

FOCUS
La 600 a quattro posti

Una curiosa evoluzione della formula essenziale della Isetta riguarda la versione 600 a 4 posti, che ha la parte anteriore analoga a quella del modello base ma quella posteriore è simile a un'auto tradizionale a quattro ruote con una porta laterale supplementare per accedere ai due posti dietro. Il motore, bicilindrico, (sempre di derivazione motociclistica) è di 582 cc e supera i 100 km/h.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
300	1956 - 1962

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,285
Larghezza ..... m 1,380
Altezza ..... m 1,340

POSTI 2

PORTE 1

PESO ..... 350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 298 cc
Cilindri 1
Potenza ..... 13 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 85 km/h

PREZZO ..... Marchi 2.580

700

Produzione 1959 - 1965
Carrozzeria Coupé - Berlina - Cabriolet

1. La Bmw 700, l'auto che fa superare una fase di grande crisi della Casa tedesca
2. L'utilitaria della Bmw. La produzione della 700 inizia nel 1959

La Bmw 700 è la risposta alla crisi che colpisce la Casa tedesca alla fine della guerra, crisi da cui si risolleva solo in parte grazie all'Isetta. Si decide quindi per una drastico cambiamento nella strategia commerciale e di prodotto e, dopo aver abbandonato le vetture di lusso e di grandi dimensioni, la produzione si orienta verso le piccole vetture economiche. Nasce così la 700, la prima vettura autenticamente economica progettata da Bmw con lo schema caratteristico delle utilitarie del momento: carrozzeria a due porte e motore posteriore. Si comincia con la versione berlina, seguita poi dalla coupé, che differisce solo per l'andamento del padiglione nella parte posteriore e dalla quale deriva anche una piccola cabriolet. In totale la 700 è prodotta in 188.000 esemplari.

1

FOCUS
La 700 Sport RS

Sulla base della 700 la Bmw sviluppa una versione speciale: la 700 RS con una carrozzeria "barchetta" biposto in alluminio. Questa vettura concepita per la categoria Sport, affianca le versioni elaborate di modelli di produzione, come la 700 CS che vince la coppa Europea Turismo e il campionato tedesco della Montagna.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
RS	1959 - 1962
Cabriolet	1959 - 1964
Saloon	1959 - 1965
Sport	1960 - 1963
Luxus	1961 - 1962
LS	1962 - 1963
LS Luxus	1962 - 1965
CS	1963 - 1964
LS Coupé	1964 - 1965

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,540
Larghezza ..... m 1,480
Altezza ..... m 1,345

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 640 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 697 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Marchi 4.760

Neue Klasse

Produzione 1962 - 1972
Carrozzeria Berlina

Alla fine degli anni Cinquanta si verifica per Bmw un altro importante cambiamento che tiene conto dell'evoluzione del mercato e della raggiunta stabilità gestionale ed economica dell'azienda. Grazie ai buoni risultati ottenuti con la 700 si può pensare a ritornare ai settori di mercato più alti che sono ritenuti i più proficui e i più coerenti con l'immagine di marca; per questo si decide di dare il via al progetto che porta alla creazione della Neue Klasse (Nuova Classe), berlina di categoria superiore che si distingue per la qualità, la tecnologia e le prestazioni. Le vetture che nascono da questo progetto segnano in modo inequivocabile la linea e il carattere delle Bmw dei successivi 30 anni. Per disegnare queste vetture viene chiamato il carrozziere italiano Giovanni Michelotti, il quale affiancato dal responsabile del reparto carrozzeria Bmw, Wilhelm Hofmeister, disegna la sorprendente 1500 che esordisce al salone di Francoforte del 1961. L'auto vera e propria debutta sul mercato nel 1962: è spaziosa, comoda, curata nei dettagli e ha una meccanica totalmente nuova con quattro ruote indipendenti e un moderno motore a quattro cilindri con albero a camme in testa che diventa rapidamente un riferimento nella produzione di serie ma anche nelle competizioni. L'anno successivo debutta la 1800, che garantisce una guida più brillante con i suoi 90 Cv. Nel 1964 arriva la nuova 1600, che sostituisce la 1500, con prestazioni più vivaci grazie anche ai diversi rapporti al cambio. La grande voglia di sportività spinge Bmw, nel 1964, a predisporre delle 1800 più potenti. Nascono quindi le versioni Ti, Tii a iniezione e TI/SA, con potenze che salgono a 120 e 130 Cv. Segue la 2000, a partire dal 1966, caratterizzata da una carrozzeria leggermente evoluta.

1

2

1. La Neue Klasse inaugura il nuovo corso Bmw da cui derivano i modelli dei successivi trenta anni
2. Il frontale della versione 2000 Neue Klasse

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1500	1962 - 1964
1800	1963 - 1972
1800 Ti	1964 - 1972
1800 TI/SA	1964 - 1972
1600	1964 - 1966
2000	1966 - 1969

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,710
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.060 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1499 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 148 km/h

PREZZO ..... Lire 2.355.000

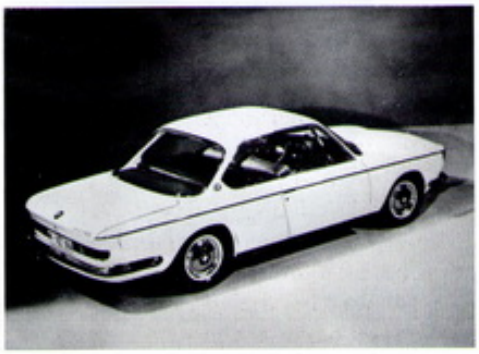
2000 Coupé

Produzione 1966 - 1970
Carrozzeria Coupé

La 2000 Coupé rappresenta il ritorno della Bmw nel settore delle sportive eleganti ed è la naturale evoluzione della nuova generazione di berline moderne che prende avvio dalla 1500. Proprio il successo della Neue Klasse spinge la Casa di Monaco a sviluppare e mettere in produzione una coupé progettata sulla meccanica della berlina 2000, ma con un design notevolmente evoluto che mantiene l'impostazione stilistica e alcuni elementi comuni alle berline ma con una linea più bassa e slanciata. Nasce così, su progetto di Wilhelm Hofmeister, la 2000 C e la CS, modelli analoghi che si differenziano solo per la potenza e le prestazioni. La più potente è la CS (motore 2 litri da 120 Cv, 186 chilometri orari). La C invece monta il motore standard da 100 Cv e la velocità massima è di 170 chilometri orari.

1

1. La Bmw 2000 Coupé deriva la sua linea dalla Neue Klasse e dalla matita di Wilhelm Hofmeister che firma il progetto della vettura
2. Il padiglione della Bmw 2000 Coupé ha un lunotto posteriore molto inclinato che si raccorda con il bagagliaio



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
CS	1966 - 1970
C	1967 - 1968
C automatic	1967 - 1970

SCHEDA TECNICA - CS

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,530
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,360

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1990 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 186 km/h

PREZZO ..... Marchi 17.750

FOCUS
Sportiva ma non troppo

La 2000 CS si rivela piuttosto deludente per i clienti sportivi: è poco scattante a causa del rapporto tra peso e potenza più alto della berlina 2000 Ti. Alpina la potenzia con la versione modificata 2000 Spezial, già applicata sulla 2000 Ti Neue Klasse. Con un motore da 145 Cv, la 2000 CS raggiunge così i 200 chilometri orari andando da 0 a 100 chilometri orari in 10 secondi.

1600/2002

Produzione 1966 - 1977
Carrozzeria Berlina

Anche la linea della 1600 deriva dalla Neue Klasse. Questa vettura è tra le più vendute da Bmw

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,230
Larghezza ..... m 1,590
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 940 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1573 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 85 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Lire 1.440.000

La Serie 1600/2002 rappresenta la seconda generazione delle Bmw moderne e la prima tappa dell'allargamento della gamma dopo l'arrivo della cosiddetta Neue Klasse. La 1600, conosciuta anche come serie 02, codice progetto E114, rappresenta una delle vetture più fortunate della storia prodotta nel corso della sua carriera in quasi un milione di esemplari. La formula è quella della berlina a tre volumi con due sole porte; la linea è una evoluzione dello stile proposto dalla serie precedente (la 1500/1800) e si distingue nettamente dalla concorrenza per l'aspetto sportivo e le dimensioni compatte. Piccola e leggera, la serie 1600/2002 mantiene tutte le caratteristiche di base della serie precedente ma con prestazioni e guidabilità nettamente superiori che ne fanno rapidamente un riferimento per la categoria. Nello sviluppo di questa vettura i tecnici tedeschi hanno esplicitamente dichiarato di avere come riferimento le berline Alfa Romeo, il loro temperamento e la loro piacevolezza di guida, vedendo in questa strategia anche la possibilità di distinguersi dalla Mercedes e creare un'immagine tipicamente Bmw basata sulla sportività.
L'evoluzione del design è caratterizzata dalla linea di cintura piuttosto bassa rispetto al padiglione che ha superfici vetrate molto ampie, mentre nel frontale la griglia sviluppa il tipico family feeling delle Bmw moderne con la parte centrale conformata a doppio rene.
La struttura e l'impostazione del pianale, elaborate rispetto a quelle della Serie 1500/1800, sono fondamentalmente classiche con motore anteriore e trazione posteriore; le sospensioni a ruote indipendenti con schema Pc Pherson all'anteriore e bracci oscillanti al posteriore appaiono decisamente moderne rispetto alla concorrenza anche se si dimostrano critiche nella messa a punto, generando (soprattutto da parte degli appassionati di scuola "alfista") la critica di non avere un buon comportamento su asfalto bagnato.
La 1600 del 1966 dispone di un quattro cilindri 1573 cc che eroga la potenza massima di 85 Cv e spinge la leggera vettura a 160 chilometri orari. Nel 1969 è poi la volta della 1600 Ti con lo stesso motore ma alimentato con due carburatori e con una messa a punto specifica che portano la potenza massima

a 105 Cv. È però con la 2002 (prima nel 1967, poi nel 1969 con la versione Tii), che questo modello diventa una delle icone della berline sportive, soprattutto il simbolo del temperamento Bmw.
Il progetto, contraddistinto dalla sigla interna E10, nasce dalla decisione di trapiantare il motore della 2000 sulla scocca della E114. Le motivazioni di questa modifica, in origine, hanno poco a che vedere con la ricerca di prestazioni elevate: il problema è quello di rendere la 2002 omologabile negli Stati Uniti, cosa che non è possibile con la 1600 Ti per motivi di emissioni allo scarico. La questione si risolve con il motore 2000 cc da 100 Cv. Da qui la versione Tii a iniezione con 130 Cv e della Turbo.

FOCUS
2002 Turbo

La 2002 Turbo è una delle primissime vetture stradali a utilizzare il turbocompressore e rappresenta, nel 1973, una rarità. Questa versione è volutamente vistosa per l'adozione di appendici aerodinamiche e di una colorazione esclusiva a fondo bianco o argento. Le prestazioni sono molto elevate con potenza di 170 Cv e velocità massima di 211 chilometri orari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,220
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.060 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 170 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 211 km/h

PREZZO ..... Lire 2.900.000

La Bmw 2002 è molto simile alla sorella minore con la quale condivide parte del telaio

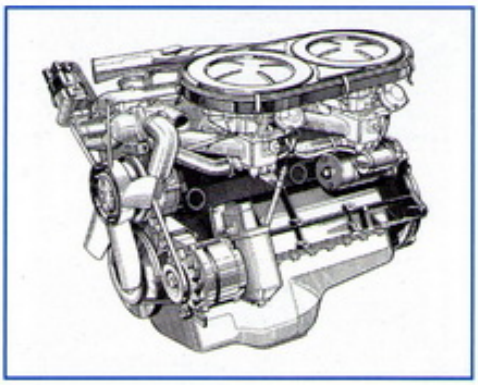
2500/2800

Produzione 1968 - 1977
Carrozzeria Berlina

Con il 1968 prende forma il ritorno della Bmw alle tradizioni anteguerra, con due elementi fondamentali: le berline di prestigio e i motori a sei cilindri. Nasce infatti la serie E3, quella delle ammiraglie 2500 e 2800, entrambe note come generazione New Six. Il cuore di questa iniziativa è la famiglia di motori a 6 cilindri in linea che i tecnici sviluppano sulla base dell'oramai affermato quattro cilindri, mantenendone lo schema di base con distribuzione ad asse a camme in testa e valvole disposte a V. I primi modelli berlina hanno una linea più tondeggiante rispetto a quella delle Bmw più compatte e si pongono in diretta concorrenza con le ammiraglia Mercedes puntando sulla brillantezza dei motori; il 2500 eroga 150 Cv mentre il 2800 arriva a 170. Le evoluzioni comportano l'aumento di cilindrata prima a 3 litri e quindi a 3,3.

1

1. La Bmw 2800. Insieme alla 2500 è nota come generazione New Six
2. Il 6 cilindri della Bmw 2500: in evidenza i carburatori e il filtro dell'aria



2

FOCUS
Le New Six in America

Sul mercato americano Bmw commercializza prima una 2500 e poi una versione ultra accessoriata della 2800.
In seguito entrambe sono sostituite dalla Bavaria 3.0Si. Questi modelli sono tutti dotati degli adeguamenti necessari alle normative Usa, ossia paraurti ad assorbimento d'urto, e motore a iniezione catalizzato da 176 Cv.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2500	1968 - 1972
2800	1968 - 1972
2.5	1968 - 1972
3.0S	1972 - 1977
3.3	1974 - 1977
3.0Si	1975 - 1976

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2494 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO .....Lire 2.975.000

3.0 CS

Produzione 1971 - 1975
Carrozzeria Coupé

1. La 3.0 CS è l'espressione della sportività della Bmw degli anni Settanta
2. Una Bmw CS da competizione, detta Batmobile, allestita dall'artista Frank Stella
3. La Bmw CS al salone di Francoforte del '71

La Serie CS, identificata internamente con la sigla di progetto E9, è dal punto di vista commerciale la logica evoluzione della 2.0 CS con motore a 4 cilindri, ma proietta il concetto di coupé Bmw nel settore delle vetture di lusso. Questa vettura infatti deriva dalla serie E3, quella delle berline, di cui conserva il pianale, le sospensioni e le motorizzazioni. Lo stile, sempre firmato da Wilhelm Hofmeister, è un bell'esempio di eleganza e di slancio con alcuni tocchi di raffinatezza come l'assenza del montante centrale che separa i cristalli laterali (soluzione adottata nello stesso periodo anche dalla concorrente Mercedes). Motori e cambi sono gli stessi delle corrispondenti berline e questo vale anche per le versioni destinate al mercato americano; si parte quindi dal 2800 per poi arrivare nel 1971 alla definitiva versione 3000 CSi con il motore a iniezione.

1

FOCUS
3000 CSL

Nel 1972 Bmw lancia la 3000 CSL (L sta per leggera) versione speciale concepita per consentire l'omologazione di alcuni particolari destinati a vettura da competizione; rispetto al modello di serie le differenze riguardano i parafanghi allargati e numerose appendici aerodinamiche, come le pinne sui parafanghi anteriori, lo spoiler frontale e l'alettone.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3000 CSi	1971 - 1975
3000 CSL	1972 - 1975

SCHEDA TECNICA - CSi

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,660
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.380 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2985 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 213 km/h

PREZZO ..... Lire 7.700.000

MONACO 1972 BMW ELETTRICA AL DEBUTTO

Alle Olimpiadi di Monaco del 1972 una Bmw dotata di propulsione elettrica accompagna i maratoneti durante la gara (nell'immagine una locandina dell'epoca), dimostrando in questo modo l'impegno dell'azienda tedesca nella produzione di autovetture dalle ridotte emissioni di scarico

Serie 5

Produzione Dal 1972
Carrozzeria Berlina

Pensata come l'erede dei concetti della Neue Klasse e con la prospettiva di rappresentare una concorrente delle Mercedes Classe E in chiave sportiveggiante, la prima Serie 5 arriva sul mercato europeo nel 1972. L'impostazione di base rimane quella tradizionale delle Bmw dell'epoca con motore anteriore a 4 o 6 cilindri, trazione posteriore, avantreno tipo Mc Pherson e retrotreno a bracci oscillanti; i freni sono a disco sulle ruote anteriori e, inizialmente, a tamburi su quelle posteriori. I motori disponibili al lancio sono due: il 2 litri a quattro cilindri con 115 Cv e una variante dello stesso propulsore con iniezione meccanica (520i) capace di 130 Cv. Solo in seguito vengono introdotte le 518 da 90 Cv, quindi i sei cilindri delle 525 da 145 Cv e delle 528 da 165. Con la versione di maggior potenza vengono adottati i freni a disco anche al posteriore. Nel 1976 arriva la 520i a iniezione elettronica che ha minor potenza ma emissioni ridotte. In quell'anno cambia leggermente anche il disegno del cofano, mentre nel 1978 compare la prima Serie 5 con la M, si tratta della M535i, dotata di un motore capace da 218 Cv; non è ancora una M vera e propria perché la meccanica è di serie e la particolarità sta nell'essere equipaggiata con il motore più potente della gamma Bmw dell'epoca. Nel 1981 viene introdotta la E28 e su questa berlina viene adottato per la prima volta l'Abs. Il grosso salto generazionale si compie nel 1988 quando entra in scena la E34, sostanzialmente evoluta nell'estetica e nella meccanica. Con questa serie debutta anche la versione Touring. Un ulteriore ampliamento avviene in seguito all'entrata in produzione di versioni X con trazione integrale. Arrivano quindi i motori V8, praticamente quelli che equipaggiano le ammiraglie della Serie 7, con potenze da 218 a 286 Cv che per la prima volta vengono montati su una Serie 5. Fra i modelli di maggior successo si segnalano quelli equipaggiati con il sei cilindri 2,5 litri, che unisce alla tradizionale economicità dei propulsori a gasolio, la qualità di marcia dei sei cilindri e le prestazioni brillanti grazie ai suoi 143 Cv. Nel 1996 arriva il momento della E39, una Serie 5 ulteriormente evoluta, con una meccanica più sofisticata e un design allineato alle più recenti Serie 7. Questo modello porta fra l'altro al debutto del motore diesel 3 litri a quattro valvole per cilindro common rail da 184/193 Cv e con la versione M5 del 2000 esordisce il V8 4 litri da 400 Cv. La quinta generazione (con la sigla di progetto E60) viene presentata nel 2003 e commercializzata l'anno successivo. Le dimensioni crescono leggermente e anche l'abitabilità risulta migliorata, tuttavia per contenere il peso viene progettata una nuova scocca con numerose parti, soprattutto nella zona anteriore, realizzate in lamiera di alluminio. Alla fine del 2009 arriva la Serie 5 Gran Turismo che la Casa tedesca identifica con la sigla Pas (Progressive activity sedan).

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,618
Larghezza ..... m 1,689
Altezza ..... m 1,420

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1990 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 173 km/h

PREZZO ..... Lire 3.780.000

1. L'ultima versione della Bmw Serie 5: la E69
2. La Bmw Serie 5 Gran Turismo sul mercato dalla fine del 2009

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
E12	1972 - 1981
E28	1981 - 1988
E34	1988 - 1995
E39	1996 - 2004
E60	dal 2004

2

FOCUS
5 litri, 507 cavalli

La M5 della serie E60 è la conseguenza delle progressiva crescita di queste versioni, con cilindrate superiori. In questo caso viene adottato un motore a 10 cilindri, scelta motivata con l'intenzione di richiamare lo schema del motore di Formula 1 e di ottenere la cilindrata di 5 litri e la potenza massima di ben 507 Cv.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,840
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,460
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.645 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4999 cc
Cilindri ..... 10 a V
Potenza ..... 507 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Euro 99.270

Serie 3

Produzione 1975 - 1983
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

La Serie 3 debutta ufficialmente il 3 luglio 1975 ed è un momento che a Monaco di Baviera ricordano bene. Il nuovo modello, con la sigla di progetto E21, sostituisce la Serie 2, ossia la 1600/2002, raccogliendo dunque un'eredità pesante. La linea della carrozzeria è completamente nuova anche se l'impostazione rimane quella a tre volumi con due sole porte e i motori inizialmente sono quelli tradizionali 1600 1800 e 2000 con potenze da 90 a 125 Cv; la scelta vincente in questo caso viene dalla decisione di proporre nel 1977 un nuovo 2 litri a sei cilindri che costituisce una priorità assoluta nel segmento e rende la Serie 3 la berlina sportiva più raffinata dell'epoca. La gamma si allarga progressivamente fino alla comparsa nel 1981 della 315, con motore 1600 da 75 Cv e carrozzeria semplificata che rappresenta la versione più economica.

1

FOCUS
La prima a 6 cilindri

La Serie 3 E21, dal 1977, è la prima Bmw compatta a montare un motore a 6 cilindri, risultando una caratteristica molto apprezzata. Si tratta inizialmente del nuovo un 1990 cc da 122 Cv.
Per soddisfare i clienti sportivi arriva presto la 323i che adotta un motore 2,3 litri con alimentazione a iniezione da 143 Cv.

1. Con la Serie 3 il design Bmw ha un radicale cambiamento che influenza lo stile di marca fino agli anni Novanta
2. La prima Bmw Serie 3 propone diverse versioni cabriolet con tetto completamente o parzialmente apribile

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
316	1975 - 1980
318	1975 - 1980
320	1975 - 1982
320i	1977 - 1983
323i	1977 - 1983
318i	1980 - 1982
315	1981 - 1983

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,355
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.010 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1563 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 176 km/h

PREZZO ..... Lire 3.808.000

Serie 6

Produzione Dal 1976
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Con la definizione Serie 6 si identifica sostanzialmente la famiglia delle coupé della generazione successiva alle CS (siglate E9) che nella terminologia Bmw assume la sigla E24 e la denominazione numerica che inizia con il 6. Come tradizione in Bmw la meccanica di base di queste vetture è riconducibile a quella delle corrispondenti berline Serie 7 delle quali riprendono anche l'impostazione estetica nella parte frontale. La nuova serie viene lanciata nel 1976 e il modello d'esordio è la 630 CS con motore 3000 a carburatori con 185 Cv affiancato dalla 633 CSi a iniezione con 200 Cv; seguono versioni via via più potenti fino al cambio di generazoine del 1989 quando con la serie E24 le grandi coupé prendono la denominazione Serie 8. La Serie 6 ritorna nel 2003 con il modello E63 che dall'anno successivo è anche cabriolet.

1

1. La Bmw 633 CSi del 1976
2. La nuova Serie 6 (E63), disegnata da Chris Bangle per Bmw, arriva nel 2003

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
633 CSi	1976 - 1982
635 CSi	1978 - 1989
628 CSi	1979 - 1987
630 CS	1979 - 1987
Nuova Serie	dal 2003
630 Ci Cabrio	dal 2004
635d	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,755
Larghezza ..... m 1,725
Altezza ..... m 1,365

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2985 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h

PREZZO ..... Lire 19.508.000

FOCUS
Le due vite della M6

La tradizione delle coupé sportive inizia nel 1987 quando nel corpo vettura della 635 viene adottato il 6 cilindri derivato da quello della M1 (ma con iniezione elettronica e 282 Cv) e diventa M635 CSi. È l'inizio di un percorso parallelo che vede il motore più potente in gamma condiviso fra la coupé Serie 6 e la berlina Serie 5. La M6 del 2005 ha infatti il V10 5.0 della M5.

Serie 7

Produzione Dal 1977
Carrozzeria Berlina

La Serie 7 rappresenta la massima espressione dell'alto di gamma Bmw. Da oltre 30 anni nei listini della Casa bavarese, la 7 è evoluta dagli anni Settanta attraverso 5 generazioni, sempre introducendo novità, sia dal punto di vista estetico, sia per la tecnologia impiegata. La prima serie, denominata E23, debutta nel giugno del 1977 a Monaco e pur essendo essenzialmente l'evoluzione della precedente ammiraglia 2500/2800 (la serie identificata dalla sigla E3 nata nel 1968) è la prima ad assumere la denominazione Serie 7. Si tratta di una berlina imponente, lunga quasi 5 metri, che racchiude tutti i tratti caratteristici della Casa di quegli anni. Il muso è proteso in avanti, la linea è austera, anche se non si rinuncia a personalizzare la coda, che ha un andamento discendente. Questa soluzione alleggerisce il design generale del modello e la fa sembrare più compatta di quello che realmente è. I motori di questa prima versione sono i caratteristici 6 cilindri in linea, sviluppati sulla base dei 4 cilindri dei quali conservano l'impostazione tecnica di base, come il robusto monoblocco in ghisa e la distribuzione monoalbero con due valvole per cilindro disposte a V. Rispetto alla precedente E3, la Serie 7 utilizza motori di cilindrata maggiorata a 3 e 3,2 litri e fa esordire il primo 6 cilindri turbo Bmw nella 745i che eroga 250 Cv abbinato a un cambio automatico. Nel 1987, avviene il primo cambio generazionale con l'arrivo della E32, vettura completamente nuova con la quale la Casa di Monaco adotta per la prima volta, in una continua concorrenza con la Mercedes, i molti sistemi elettronici di sicurezza che da quel momento entrano a far parte del progresso automobilistico: all'Abs (già presente nella versione precedente) si affiancano i dispositivi per il controllo di trazione e successivamente è la volta del controllo di stabilità e della funzione di differenziale autobloccante. La linea è moderna e in qualche modo anticipa il rinnovamento del design che influenza tutta la gamma Bmw negli anni successivi. Salgono le cilindrate e le potenze e, soprattutto, la continua sfida oramai aperta con la Mercedes Classe S ha come conseguenza l'introduzione della versione 750i che accoglie un nuovo V12 da 4988 cc, sviluppato sullo stesso schema tecnico dei classici motori Bmw ma con un inedito monoblocco in lega leggera. È il 1994, invece, quando viene presentata la E38, che è il naturale sviluppo nell'ottica di competere ai massimi livelli delle ammiraglie; il nuovo pianale viene realizzato con due misure di passo, una normale e una "lunga" a beneficio dell'abitabilità posteriore. Lo stile del frontale ancora una volta anticipa le tendenze del design Bmw, per esempio a partire dai doppi fari la cui copertura è raccordata con la carrozzeria.
Su questa Serie 7, il motore V12 cresce fino a 326 Cv, mentre i 6 cilindri, guadagnano la distribuzione con variatore di fase Vanos, che garantisce un buon aumento di coppia e potenza a parità di cilindrata. La E38, inoltre è la prima Bmw a montare il V8 da 4 litri turbo diesel. Nel settembre 2001, arriva la Serie 7 firmata da Chris Bangle, con una linea più spigolosa e inizialmente discussa; è la E65, che fra l'altro diventa famosa per essere la prima a montare un joystick multi funzione per la gestione della elettronica di bordo e per le sospensioni a controllo elettronico che gestiscono anche il rollio in curva. Nel 2008 debutta la quinta generazione della Serie 7, siglata F01, anch'essa basata, come la Serie 5, su una scocca parzialmente in alluminio.

SCHEDA TECNICA - 728

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,860
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,470

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.470 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2788 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 184 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 201 km/h

PREZZO ..... Lire 32.660.000

1

1. Il frontale dell'ultima versione della Bmw Serie 7 è molto curato
2. La versione blindata della Bmw Serie 7, con un grado di protezione elevatissimo

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
E23	1977 - 1986
E32	1987 - 1994
E38	1994 - 2001
E65 - E68	2001 - 2008
F01	dal 2008

FOCUS

Hydrogen 7 per l'ambiente

La questione ambientale rappresenta una sfida per i costruttori di auto e Bmw, nell'intenzione di conciliare il gusto del motore tradizionale con l'azzeramento delle emissioni, abbraccia la tecnica dell'alimentazione a idrogeno. A scopo sperimentale sono allestiti diversi esemplari di E68, con il sistema Hydrogen 7. Il motore è il V12 da 6 litri che eroga 260 Cv.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,039
Larghezza ..... m 1,902
Altezza ..... m 1,491
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 2.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... idrogeno
Cilindrata ..... 5999 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 260 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA..... 230 km/h
PREZZO..... nd

Nuova Serie 3

Produzione Dal 1983
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

La Serie 3 diventa nel tempo il perno della produzione Bmw e una protagonista della sfida infinita che vede confrontarsi i marchi tedeschi di prestigio in tutti i settori della fascia media, dalle berline alle station wagon, dalle coupé alle cabriolet, a due e quattro ruote motrici. Da questo punto di vista la famiglia E30 (sigla con cui viene inizialmente indicata questa serie di vetture), in produzione dal 1983, segna una tappa importante del viaggio iniziato con le prime compatte degli anni Sessanta e sviluppato seguendo l'evoluzione del mercato. La serie E30, prende il posto della E21, che fino a quel momento segna il bel record di 1.354.958 unità vendute. L'evoluzione stilistica è progressiva e fondata sul tradizionale rigore di marca. Proprio nella Serie 3 infatti è particolarmente evidente la strategia Bmw di compiere solo raramente sostanziali mutamenti del design e di procedere per piccoli passi attraverso le varie generazioni e sempre con un accuratissimo perfezionamento delle linee di base. Con la serie E30 c'è anche un importante evoluzione nei motori, tutti molto interessanti. Dal 1,8 litri ad iniezione al 325i a sei cilindri da 170 Cv, passando per il primo diesel, il 6 cilindri aspirato di 2443 cc da 185 Cv, che dopo il suo esordio nella Serie 5 viene esteso anche alla serie minore. A sottolineare l'indole sportiva e soprattutto la strategia della Bmw di puntare molto sulle prestazioni e sul collegamento con le vetture utilizzate in gara, con la serie E30 compare la prima delle berline M, ossia versioni particolarmente elaborate dalla divisione Motorsport. La M3, esternamente riconoscibile per i parafanghi allargati e per le appendici aerodinamiche, ma l'elemento fondamentale è il motore: un quattro cilindri, progettato come un motore da corsa, di 2,3 litri, con distribuzione bialbero, quattro valvole per cilindro e alimentazione a iniezione, che inizialmente viene proposto con 195 Cv che successivamente salgono fino a 240 nelle versioni Evo con cilindrata portata a 2,5 litri. Questa versione diventa non solo imbattibile sui campi di gara ma costituisce un riferimento fra le berline sportive, tanto che per il mercato italiano (per motivi fiscali) viene rivisitata con carrozzeria standard e motore 2 litri che raccoglie sorprendenti consensi. La E30, viene commercializzata anche in versione touring, ossia station wagon. Questa carrozzeria ha gli stessi ingombri della tre volumi 4 porte, ma è dotata di un grande vano di carico che si apre con un comodo portellone.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,325
Larghezza ..... m 1,645
Altezza ..... m 1,380
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 1.000 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1766 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h
PREZZO ..... Lire 13.636.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
E30	1983 - 1991
E36	1991 - 1997
E46	1997 - 2004
E90	dal 2004

Le carrozzerie della Bmw Serie 3 (E90)

Nel 1991 la E30 viene sostituita dalla E36, serie che si articola sulle versioni berlina, coupé, convertibile, touring e Compact, con una originale carrozzeria a cinque porte e due volumi. La Compact è una macchina tutta nuova che vuole avvicinare i giovani al marchio Bmw. Si tratta di una 2 volumi e mezzo presentata con il motore 1,6 litri che è pensata originariamente per entrare nel segmento delle berline compatte in concorrenza con lo strapotere della Golf, con in più l'attrattiva della trazione posteriore e di prestazioni brillanti. Nel 1997, arriva la E46, che riprende i concetti stilistici della E36, ammodernandoli. Le linee sono più rotonde e vengono introdotti nuovi motori. Con questa generazione la Serie 3 propone motori tutti a quattro valvole per cilindro e i modelli M

ricevono un nuovo 6 cilindri 3 litri che da origine a una nuova generazione di motori M che hanno applicazione su vari modelli per oltre 10 anni. Nel 2004 viene presentata un'ulteriore evoluzione che porta la sigla di progetto E90. Si tratta della nuova serie che propone un consistente cambio stilistico grazie al design proposto da Chris Bangle che prende origine dallo stile già adottato sulle serie maggiori, la Serie 7 e la Serie 5 e debitamente aggiornato alla gamma compatta. Le linee sono tese e rotonde allo stesso tempo (quattro le carrozzerie disponibili al momento del lancio con la novità della versione coupé-cabriolet con tettino rigido), la vettura esprime il massimo della dinamicità senza rinunciare a comfort e sportività. Dal punto di vista della sicurezza, la E90 ottiene il massimo punteggio nei test EuroNCAP (5 stelle).

FOCUS

La M3 da 420 Cv

La M3 è la prima berlina compatta veloce di Bmw. Nella sua ultima declinazione, la E90, si presenta con un nuovo motore V8 da 4 litri, derivato da quello utilizzato prima sulla M5, con 420 Cv. Molte parti della carrozzeria sono in materiale leggero, e i freni sono adeguatamente potenziati. Questa M3 passa da 0 a 100 chilometri orari in soli 4,8 secondi.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,420
POSTI 5
PORTE 2/4
PESO ..... 1.425 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3999 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 420 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Euro 69.370

Z3

Produzione 1995 - 2002
Carrozzeria Roadster - Coupé

Con la Z3 la Bmw riprende la tradizione delle roadster sportive dopo l'esperienza molto coraggiosa della Z1. L'obiettivo è specificamente rivolto al mercato americano e infatti per la produzione di questo modello viene creato un impianto, in Alabama, negli Usa. La Z3 ha un design decisamente moderno ed aggressivo, che riprende i canoni classici della spider con il cofano molto lungo, la coda raccolta e i parafanghi sporgenti. Inizialmente viene proposta con motori a quattro cilindri e la Casa afferma ufficialmente che non ci sono versioni con il classico 6 cilindri in linea, ma questa dichiarazione viene presto smentita dai fatti, con addirittura la realizzazione di una potentissima versione M. La Z3 esce di produzione nel 2002 con 297.087 unità costruite, distribuite in 130 paesi

1

FOCUS
Z3 Coupé

Nel 1998 Bmw mette sul mercato la versione con carrozzeria chiusa della Z3. Il design, di tipo hatchback, è assolutamente originale, con un piccolo portellone posteriore quasi verticale e l'aspetto ricorda quello di una piccola station wagon sportiva anche se l'abitabilità resta per due persone e la capacità di carico molto ridotta.

1. La Bmw Z3 versione roadster
2. La parte posteriore arrotondata della Bmw Z3 con parafanghi prominenti

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8	1995 - 1998
M	1998 - 2002
Coupé	1998 - 2000
Restyling	1999 - 2002
3.0i	2000 - 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,025
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,266

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.225 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 116 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 194 km/h

PREZZO ..... Lire 48.000.000

X5

Produzione Dal 1999
Carrozzeria Suv

1. La seconda generazione della Bmw X5, sul mercato dal 2006
2. Gli interni della Bmw X5. Nella nuova generazione i posti arrivano a sette

La Bmw X5 può essere definita il primo Suv Bmw anche se a Monaco preferiscono coniare la definizione autonoma di Sav (Sport Activity Vehicle). La progettazione inizia negli anni Novanta, con l'idea di entrare in forze nel ricco mercato americano con un modello prodotto localmente (a Spartanburg, nella Carolina del Sud) ma con caratteristiche differenti dall'esistente Range Rover, il che significa utilizzare sospensioni di impostazione stradale e curare prevalentemente il comportamento dinamico su strada. Nasce così la piattaforma E53 che sfrutta e mescola le esperienze tecniche provenienti dalla collaborazione con Land Rover ed elementi derivati dalla contemporanea Serie 5.
Si parte con motorizzazioni adeguate al mercato Usa e quindi il V8 a benzina di 4,4 litri e il 6 cilindri di 3 litri, mentre per l'Europa la versione più interessante è quella con il 6 cilindri diesel 3 litri con 193 e poi 218 Cv. Il sistema di trasmissione è analogo a quello denominato xDrive e utilizzato dalle altre Bmw a quattro ruote motrici; si basa su un cambio manuale con differenziale-ripartitore controllato elettronicamente che regola la percentuale di coppia trasmessa all'assale anteriore e posteriore in funzione delle condizioni di marcia. L'evoluzione del modello si sviluppa secondo gli orientamenti dei mercati americano ed europeo e questo porta all'avvicendamento di motori differenti da quelli diesel per il mercato occidentale a quelli più prestazionali per gli Usa; compare infatti una versione sportiva siglata 4.6is, che esordisce al salone di Detroit del 2002, con un 8 cilindri da 340 Cv. Nel 2006 debutta la seconda generazione delle X5 che è contraddistinta dalla sigla di progetto E70 che è chiaramente riconoscibile per un complessivo intervento sulla carrozzeria e sugli interni. Questi ultimi sono strutturati in modo differente in modo da accrescere la flessibilità di carico e di permettere di ospitare fino a 7 persone su tre file di sedili.

1

Arrivano motori più potenti sia a benzina che diesel; la gamma comprende quindi le versioni X5 3.0i, con l'ultima generazione del 3 litri da 272 Cv, X5 4.8i, con il V8 da 4,8 litri da 355 Cv e due diesel, X5 3.0d e X5 3.5d con il 6 cilindri diesel 3 litri da 235 Cv e biturbo da 286.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
E53	1999 - 2006
E70	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,660
Larghezza ..... m 1,870
Altezza ..... m 1,700

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 2.030 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2979 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 231 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 202 km/h

PREZZO ..... Lire 89.000.000

Z4

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Spider - Coupé - Coupé cabriolet

Erede della Z3, la Bmw Z4 compie un sostanziale salto di classe: maggiori dimensioni, nuovo pianale con sospensioni più sofisticate, motori a sei cilindri e una carrozzeria dallo stile completamente nuovo, ispirato ai dettami imposti dal responsabile del design Chris Bangle. Il debutto avviene al salone di Parigi del 2002, con i motori 2.5 e 3.0. La capote in tela è ad azionamento elettrico e scompare dietro i sedili dove sono integrati anche i due piccoli rollbar di protezione. Con questo modello fa anche la sua comparsa nelle Bmw il servosterzo elettrico. Nel 2005 è la volta della versione 2.0, con motore 4 cilindri da 1995 cc e del restyling delle 2.5 e 3.0, dotate della nuova trasmissione automatica. In questo periodo viene presentata anche la Z4 coupé mentre la Z4 M arriva nel 2006.

1

FOCUS
La nuova Z4

La Z4 del 2008 rappresenta una evoluzione radicale del progetto, nel design e nello spirito; cessa infatti la convivenza delle versioni classiche, spider e coupé, mentre viene prodotto un singolo modello dotato di tetto rigido a scomparsa. I motori sono sei cilindri a partire dal 3000 iniezione diretta. Fra le innovazioni tecniche le sospensioni regolabili a controllo elettronico.

1. La Bmw Z4 ha uno stile più aggressivo rispetto alla Z3
2. Il design della Bmw Z4 unisce parti spigolose e linee smussate anche nel frontale

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.5i	2003
2.2i	2003 - 2006
3.0i	2003 - 2008
2.0i	2005
Nuova Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,090
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.220 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2494 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 192 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 235 km/h

PREZZO ..... Euro 37.100

Serie 1

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La E87, meglio nota come Serie 1, è una vettura prodotta da Bmw dal 2004. Dal punto di vista dell'articolazione della gamma la si può intendere come l'erede delle versioni Compact precedentemente realizzate sulla Serie 3, ma in questo caso la strategia commerciale è differente, tanto da dare origine a una gamma pressoché completa di modelli: berlina a 5 porte o a 3 porte, cabriolet e coupé. Questa vettura ha una impostazione meccanica analoga a quella della Serie 3 ma dimensioni più compatte e un livello di finitura e di equipaggiamento leggermente inferiore; l'intenzione è infatti quella di abbinare a un prezzo più contenuto valori di dinamismo e di sportività ancora più elevati. I motori a benzina vanno da un 1,6 litri da 115 Cv a un 3 litri da 265 Cv; mentre il 2 litri diesel viene offerto con 122, 163 e 204 Cv.

1

FOCUS
Coupé e Cabrio

La Serie 1 è la prima fra le compatte Bmw ad essere prodotta anche con delle varianti di carrozzeria con l'occhio alla concorrente Audi. Nel 2007 arrivano sul mercato una versione cabrio a 4 posti e una coupé a 2 porte alle quali viene data connotazione sportiva grazie a motorizzazioni potenti a benzina che affiancano le classiche diesel.

1. La linea dinamica della Bmw Serie 1
2. Tra gli optional della Bmw Serie 1 c'è anche il navigatore satellitare in uso sui modelli più grandi

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
116i Eletta	dal 2004
130i Attiva	dal 2004
120i Eletta	dal 2004
118d	dal 2004
120d	dal 2004
123d	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,240
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.245 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1597 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 122 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 204 km/h

PREZZO ..... Euro 24.320

X3

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Suv

Sulla scia del successo della X5, Bmw lancia sul mercato nel 2003 la più compatta X3. Questo modello segna un ulteriore passo nella diffusione della formula Sav (Sports activity vehicle) che ha successivamente altri sviluppi con la X6 e la X1. La X3 tecnicamente è sviluppata sulla base della piattaforma della Serie 3 a quattro ruote motrici che è adattata a una scocca più alta; il design della carrozzeria segue l'impostazione della precedente X5 ma ha un aspetto più spigoloso. Inizialmente viene proposta con i classici motori a sei cilindri, a benzina e diesel, con lo scopo di mettere in risalto il temperamento vivace della X3, ma presto si aggiungono i quattro cilindri 2 litri che costituiscono la base commercialmente più fortunata. Nel 2006 la seconda serie comporta un limitato restyling della carrozzeria e degli interni.

1

FOCUS
La piccola diesel

La versione più venduta della prima serie è la X3 2.0d lanciata nel 2004. L'adozione del 4 cilindri 2 litri in alternativa del 6 cilindri 3 litri ne fa una versione più conveniente nel prezzo iniziale e nei costi di esercizio, pur mantenendo prestazioni adeguatamente brillanti grazie all'evoluzione del piccolo diesel B che nasce con 150 Cv e arriva fino a 204 Cv.

1. La X3 è il primo Suv compatto della Bmw e ha linee più spigolose della X5
2. La trazione xDrive della X3 è la stessa delle altre Bmw 4x4

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.0i	dal 2003
3.0d	dal 2003
2.0d	dal 2004
2.5i	dal 2004

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,570
Larghezza ..... m 1,875
Altezza ..... m 1,675

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.660 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2494 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 198 km/h

PREZZO ..... Euro 38.751

X6

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Suv

Con la X6, Bmw inaugura la serie di quelli che a Monaco definiscono Sac (Sport activity coupé); in pratica una derivazione sportiva dei tradizionali Suv. Il nuovo modello è sviluppato sulla piattaforma della X5 sulla quale è adattata una carrozzeria caratterizzata dall'abitacolo molto slanciato e da un look aggressivo. La X6 viene lanciata nel 2008 con 4 motori ma solo i diesel sono gli stessi della X5; quelli a benzina sono infatti potenti turbo a iniezione diretta: il 3000 con 306 Cv e un inedito V8 4,4 litri con 407 Cv. Tutte le versioni adottano un cambio automatico a 6 rapporti con selezione sequenziale al volante. Una innovazione importante riguarda il sistema Dynamic Performance Control che distribuisce in modo variabile la coppia trasmessa alle due ruote posteriori per migliorare la guidabilità.

1

1. La linea della Bmw X6 ricorda una coupé
2. Lo spazioso posto guida della Bmw X6

FOCUS
Concept ibrido

La Bmw presenta nel 2008 il Concept X6 ActiveHybrid, caratterizzato dal sistema di propulsione ibrido, costituito da un motore termico e due motori elettrici integrati nella trasmissione automatica. Uno schema ibrido frutto di un progetto che vede associati Bmw, Mercedes e General Motors e garantisce un risparmio del 20 per cento dei consumi.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
xDrive30d	dal 2008
xDrive35d	dal 2008
xDrive35i	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,880
Larghezza ..... m 1,980
Altezza ..... m 1,690

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 2.190 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4395 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 407 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 80.500

X1

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Suv

1. La X1, il Suv compatto della Bmw
2. Gli interni del modello Bmw X1
3. La coda della Bmw X1. Il Suv compatto della Casa di Monaco è realizzato sulla piattaforma della Serie 3

Con la X1 la Bmw apre un nuovo fronte di crescita e prova a rispondere alla diffusione dei Suv compatti. L'intenzione è infatti quella di mettere sul mercato un modello che, dimensioni a parte, mantiene scrupolosamente tutti i contenuti tecnici ed estetici dei modelli maggiori; per questo motivo è disegnato un Sav (Sport activity vehicle) che praticamente concentra in poco meno di 4 metri e mezzo quello che attualmente si può trovare in una X3. Si è quindi partiti dalla stessa piattaforma della Serie 3 opportunamente rivestita con una carrozzeria in linea con le sorelle maggiori della famiglia X (posizione di guida rialzata e ampi spazi nell'abitacolo) e adattata in tutto quello che influisce sul comportamento su strada. Il bagagliaio è ampliabile da 420 a 1,350 litri. Lo scrupolo per le prestazioni e l'agilità si riconosce anche dalla scelta delle motorizzazioni che hanno i loro punti forti nelle versioni più potenti del 2000 diesel da 177 Cv e in quella a doppia sovralimentazione da 204. Si parte proprio con questi due motori, affiancati da un 6 cilindri a benzina (258 Cv) in vista di un ampliamento successivo della gamma, sfruttando la compatibilità di questo progetto con tutto quanto è disponibile sulle versioni della Serie 3.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,454
Larghezza ..... m 1,798
Altezza ..... m 1,545

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.650 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 177 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 213 km/h

PREZZO ..... Euro 35.700

Bn

Torino
Italia
1924 - 1925

Con il marchio Bn, nella Torino degli anni Venti, vedono la luce diverse vetturette con carrozzeria torpedo e sport. Escono dalla fabbrica di una piccola Casa fondata da Bianco e Negro, che con un acronimo dei propri nomi danno vita a questa brevissima esperienza di produzione automobilistica. Le auto hanno tutte motore a 4 cilindri in linea con valvole in testa di 960 cc e trasmissione a cardano. Sono abbastanza veloci, visto che la versione torpedo raggiunge i 75 chilometri orari e la versione Sport addirittura i 110. Con la loro produzione, nel giro di due soli anni inizia e si conclude la storia della Bn.

Foglio pubblicitario d'epoca, in cui vengono reclamizzate le caratteristiche della torpedo Bn

B.n.c.

Levallois - Perret
Francia
1923 - 1931

Dalle ceneri della J.M.K., azienda creata a La Garenne dal tecnico Jaques Muller per la costruzione di cyclecar, nasce nel 1923 la B.n.c., acronimo che sta per Lucien Bollack, Renè Netter et Compagnie. La piccola fabbrica inizia la produzione in serie di una evoluzione del modello DZ precedentemente progettato dal Muller, presentato al pubblico per la prima volta al salone di Madrid del 1923. I due finanziatori sviluppando l'attività precedente già alla fine dell'anno possono proporre una gamma di ben 5 modelli. Si tratta sempre di vetture ultraleggere (il cui peso non raggiunge i 350 chilogrammi) dotate di motore Scap a 4 cilindri a valvole laterali nella versione da turismo e di motori Ruby con valvole in testa in quella sportiva. Più risorse si traducono in una nuova sede per gli stabilimenti e nella possibilità di articolare le versioni dal super sport ai camioncini. A distinguersi sono soprattutto le automobili in versione da corsa che adottano motore Ruby a valvole in testa comandate da aste e bilanceri e ottimo sistema di sospensioni. Nel 1923 le B.n.c. sport si aggiudicano diverse vittorie nella categoria 1000 cc che portano l'azienda a esportare i modelli vincenti anche all'estero, in Spagna e Belgio soprattutto. Ed è proprio passando alla categoria Voiturettes che B.n.c. raccoglie i maggiori successi grazie a modelli originali seppur sempre dipendenti da terzi per la fornitura di motori. Il primo propulsore B.n.c. vede la luce infatti solo nel 1929, un bialbero 1100 con compressore Cozette che la Casa fa proprio assorbendo la marca che lo produce, la Lombard. Tra le auto meglio riuscite la Surbaissé del 1927, con motori Scap o Ruby a valvole in testa che, nella versione corsa, sono anche muniti di compressore Cozette, è capace di erogare 60 Cv e raggiungere i 160 chilometri orari.
Il calo di profitti fa sì che, nel 1928, Lucien Bollack si ritira dalla società e lascia il posto a Charles de Ricou, cui si deve una 1500 con motore Meadows che gareggia a Le Mans nel 1929 e la sua derivata, l'Acacia, che monta una sospensione a elementi pneumatici firmata Messier.
L'ultimo modello a marchio B.n.c. è una berlina, la Aigle, sulla quale vengono montate le stesse sospensioni dell'Acacia. Equipaggiata da un otto cilindri Continental a valvole laterali, è allestita su uno chassis acquistato, presso gli stabilimenti della Delaunay Belleville. Nonostante ne vengano proposte due versioni, 85 e 114 Cv, e un modello da due litri firmato da una sottomarca appositamente creata chiamata Aer, dell'Aigle vengono prodotti solo pochissimi pezzi.
Un flop che diventa preludio del definitivo declino della B.n.c., che chiude solo un anno dopo il lancio della vettura, nel 1931.

Una B.n.c. da corsa

Bollée

Francia
1886 - 1933

La dinastia di produttori automobilistici Bollée prende nome da Amédée Bollée, vero precursore della motorizzazione. Titolare di un atelier di meccanica e costruttore di veicoli a vapore (il più famoso è l'Obeissante, omnibus a dodici posti con sterzo corretto e differenziale sulle ruote motrici), lascia in eredità al primogenito (che porta il suo stesso nome) una particolare passione per la propulsione "da locomotiva". Amédée lavora infatti a fianco del padre e, dopo un periodo di sperimentazione sui motori a scoppio che gli fruttano un brevetto per motore a due tempi subito ceduto alla De Dietrich (1895), si dedica assieme al fratello Léon alla progettazione di auto. I due partecipano infatti, singolarmente, alla nascita di due industrie automobilistiche, la De Dietrich e la Darracq, procedendo su binari paralleli che però si incrociano in occasione di alcune competizioni sportive, quando i fratelli si trovano a concorrere ciascuno con i propri modelli. Mentre Léon rinuncia presto alle gare, Amédée continua a dedicarsi alla costruzione di vetture 2 e 4 cilindri. Nel 1899 Bollée crea un motore a 4 cilindri monoblocco alimentato da due carburatori. La produzione continua faticosamente durante la Prima guerra mondiale ma, alla fine del conflitto, abbandona i veicoli completi e si incentra sugli anelli di tenuta per stantuffi.
Nel frattempo il fratello di Amédée, Léon, trasferisce i propri stabilimenti a l'Ormeau, vicino Le Mans, dove produce una vetturetta con un originale telaio a trave centrale, abbandonato poco dopo per il "tipo Mercedes", vettura con motore 4 cilindri e telaio a longheroni. Un cambio di rotta probabilmente suggerito dai nuovi partner della Casa che, nel 1901, viene assorbita da una grande finanziaria franco-britannica, e diventa Léon Bollée Motor Syndicate Co. Nell'intesa entra poco dopo anche il miliardario americano W. K. Vanderbilt, che si aggiudica l'esclusiva della distribuzione su terreno statunitense. Le automobili prodotte sono vetture di lusso destinate a un pubblico che può scegliere tra ben otto modelli, dai 2 agli 11 litri di cilindrata. La produzione di lusso diventa però un limite quando, durante e dopo la guerra, si accresce la necessità di veicoli economici. A pochi anni dalla morte di Léon, William R. Morris acquista gli stabilimenti e trasforma la Casa in Société Francaise des Automobiles Morris-Léon Bollée. Il primo modello prodotto è il 12 HP di 2413 cc dotata di motore Morris assemblato in Inghilterra. Dopo qualche successo, come quello della 18 HP di 3080 cc datata 1928, l'azienda viene ceduta a un gruppo finanziario belga che porta avanti l'attività fino al 1933.

Leon Bollée G2 del 1909 - 1914 (foto di D. Fontenat)

Bolster

Inghilterra
1929 - 1949

Nasce da un vecchio motore Jap motociclistico a 2 cilindri e doppio albero a camme in testa la prima delle Bolster Special, piccola vettura da corsa nota come Bloody Mary. L'iniziativa è di due fratelli inglesi, John e Richard Bolster, cha a soli 19 e 17 anni si cimentano nella costruzione di auto montando il motore "riciclato" su uno chassis in legno rinforzato con angolari di acciaio. Nel 1931, dopo qualche perfezionamento al motore e aggiunta di una carrozzeria in alluminio, la vettura è pronta a competere. I fratelli si alternano alla guida e si aggiudicano diverse gare in salita. Con l'adozione di un più potente motore, un Brough Superior, e di freni anteriori a tamburo provenienti da una Austin Seven, la Bloody Mary si aggiudica diverse corse in salita e su circuito stradale fino al 1937, quando viene relegata in un granaio. Torna in pista con due nuovi motori dopo la guerra, prima di essere messa definitivamente a riposo quando John Bolster, a causa di un incidente a Silverstone, abbandona la propria carriera di pilota e costruttore.

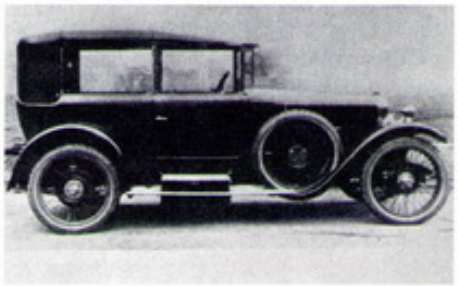
John Bolster, co-fondatore della Casa omonima, alla guida di una Bloody Mary

Bond

Brighouse
Inghilterra
1922 - 1928

Nascono per essere destinate all'esportazione nelle colonie britanniche le automobili Bond, costruite in uno stabilimento dello Yorkshire, in Inghilterra, a partire dal 1922.
I primi modelli si evolvono nell'arco di un anno passando da motori 4 cilindri di 2,3 litri a valvole laterali Tylor a motori Meadows a valvole in testa, fino un 6 cilindri Continental a valvole laterali che fa anche da base per la costruzione di vetture australiane Chic. Diverso invece il caso del modello 12/50 HP, vettura sportiva destinata alla distribuzione su suolo nazionale e a Londra in particolare, dove a occuparsene è il famoso recordman Malcom Campbell. Equipaggiato con motore British Anzani a valvole laterali, a breve sostituito da un Meadows 4 ED a due carburatori con valvole in testa, ha sospensioni a balestra a un quarto d'ellisse. Ne vengono realizzati solo pochi esemplari, fra i quali alcuni in una versione sovralimentata capace di raggiungere la velocità massima di 130 chilometri orari.
A soli sei anni dalla nascita la Bond chiude la propria fabbrica e cessa definitivamente la produzione.

Una Bond del 1923



Bond Cars

Preston
Inghilterra
1948 - 1976

La Sharps Commercials Ltd, chiamata Bond Cars dal 1965, è una piccola Casa automobilistica che produce alcune tra le più popolari minivetture inglesi a tre ruote del dopoguerra, in concorrenza con la Reliant.
Il primo modello si chiama Minicar Mark A, è equipaggiato con motore monocilindrico Villiers a due tempi di 112 cc di derivazione motociclistica, pesa appena 180 chili e non ha né retromarcia né sospensione posteriore. Apportando migliorie come l'avviamento elettrico, la carrozzeria in vetroresina e un abitacolo a quattro posti, la Bond realizza nel 1964 il modello Mark G, con motore 250 cc e freni idraulici.
È il 1962, la minicar raggiunge i 90 chilometri orari ma è troppo cara rispetto alle vetture della sua stessa categoria, quindi ne viene sospesa la produzione dopo solo due anni.
Dal 1963 la Bond comincia a produrre anche una vettura sportiva a 4 ruote, l'Equipe, prodotta fin quando la Casa viene rilevata dalla Reliant.
Con il passaggio di proprietà la produzione torna a concentrarsi di nuovo sulle sole cyclecar. La più riuscita è la Bug 700, con motore Reliant 700 cc a 4 cilindri a valvole in testa, proposta in più versioni fino al 1976.

1

2

3

4

1. La Bond 875 a tre ruote lanciata nel 1965
2. La Bond Bug del 1970
3. Il modello Mark G del 1964
4. La Bond Equipe Convertible prodotta dal 1963 al 1971

Borgward

Brema
Germania
1921 - 1961

1

2

1. Carl Borgward, fondatore della Casa automobilistica omonima
2. Goliath Pionier del 1928
3. Una Borgward Isabella
4. Una Borgward Hansa-Lloyd

La Casa tedesca Borgward nasce a Brema nel 1921. A fondarla è Carl Friedrich Wilhelm Borgward, giovane appassionato d'auto con un passato di fabbro ed esperienze in un'azienda che produce pneumatici e successivamente radiatori e pannelli di carrozzeria per la Hansa-Lloyd. Grazie alla sua intraprendenza diventa l'unico proprietario della Bremer Kuhlerfabrik Borgward. Il giovane Borgward lavora alacremente al progetto di una sportiva a due cilindri ma la mancanza di risorse finanziarie lo costringe a ripiegare su un veicolo a tre ruote dal nome Blitzkarren con un piccolo motore da 120 cc e 2,2 Cv di potenza. È il 1924 e questo economico triciclo viene adottato dai commercianti dell'epoca per le consegne anche se il vero boom si deve al massiccio acquisto da parte delle Poste tedesche.
Così nel 1926 vede la luce il primo della fortunata serie di Goliath con una sola ruota anteriore e motori a due tempi 200/250 cc a cui seguono le versioni Rapid, Standard e Express. I possibili successivi sviluppi appaiono nel 1934 con i modelli della Hansa di cui è diventato direttore per poi assumerne il controllo), la sportiva 1700 e la compatta 500. Per vedere la prima Borgward però bisogna aspettare fino al 1939 anno in cui la Hansa-Borgward 2000 diventa definitivamente Borgward 2000, seguita dalla 2300, vero inizio del marchio indipendente Borgward. La Seconda guerra mondiale blocca l'espansione della Casa che riconverte la produzione in veicoli pesanti per le forze armate tedesche impegnate nel conflitto. Nel dopoguerra la produzione di auto riprende per i veicoli commerciali, e dagli stabilimenti ristrutturati esce la Hansa 1500, uno dei primi modelli ad integrare i parafanghi nella carrozzeria, che resta in produzione dal 1949 al 1952. Nel frattempo il gruppo Borgward diversifica la produzione con Goliath, per soddisfare le esigenze del trasporto commerciale, Lloyd per far fronte al nuovo desiderio di mobilità del dopoguerra e Borgward per competere ad armi pari con i grandi brand dell'epoca. Dagli stabilimenti del marchio tedesco ormai esce di tutto: motori diesel e benzina, camion, veicoli commerciali, furgoni, autobus, barche, veicoli elettrici e persino un elicottero. Ma la Casa di Brema stupisce ancora nel 1954 quando dagli stabilimenti esce il suo modello più apprezzato: la Borgward Isabella che negli anni successivi, oltre alla berlina, è declinata nelle versioni familiari, coupé e cabriolet. È grande successo sia in Germania che all'estero e ne vengono prodotti complessivamente oltre 200.000 esemplari, restando in vita fino all'estinzione del marchio. Da segnalare infine la P100 vettura dal brioso propulsore a sei cilindri (2300 cc e 100 Cv) che rappresenta il primo esemplare di auto tedesca a montare sofisticate sospensioni di tipo pneumatico e per le sue caratteristiche è considerata la più accreditata rivale della lussuosa Mercedes-Benz 220. Quest'auto, i cui costi di garanzia incidono pesantemente sulle finanze del gruppo, rappresenta quindi il "canto del cigno" della Borgward che nel febbraio del 1961 dichiara fallimento, mentre il fondatore, Carl Friedrich Wilhelm, muore due anni dopo. Molti dei dipendenti vanno a lavorare alla Bmw, mentre la Mercedes rileva la fabbrica originale.

3

4

(M. R.)

Isabella

Produzione 1954 - 1962
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon - Cabriolet

La Isabella è una berlina di medie dimensioni prodotta dalla Borgward dal 1954 al 1962. Si tratta di una vettura per famiglie dall'aspetto vagamente sportivo sottilineato dalle due porte. Nel corso della produzione, vengono introdotti anche i modelli station wagon e cabriolet, che rendono completa la gamma Isabella. La linea di questa vettura è classica, con il grande cofano anteriore dominato da una imponente calandra. Il marchio a losanga della Borgward domina il frontale; tutta la linea della vettura è percorsa da numerose parti cromate. Al lancio Isabella è proposta con la sola motorizzazione da 1,5 litri da 60 Cv, mentre, nel 1954, viene introdotta la 75 Cv. Ostacolata dal prezzo non accessibile, la Isabella è comunque meno cara della Mercedes 190, mentre perde il confronto con la popolare Ford.

1

1. Il modello base della Isabella Borgward
2. La versione del 1962 della Isabella Borgward
3. La coupé Isabella Borgward del 1958

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Isabella	1954 - 1962
Isabella Cabrio	1957 - 1961
Isabella Coupé	1957 - 1961
Isabella Combi	1958 - 1962

FOCUS
La sopravvissuta

Nonostante la bancarotta della Borgward, che avviene nel 1961, le Isabella vengono vendute per oltre un anno ancora. La fabbrica di Brema continua a lavorare fino al 1962, e per questo sono molte le Isabella costruite e ancora da vendere a marchio fallito. La linea della Isabella, inoltre, viene venduta in Messico facendo continuare in quel Paese l'esistenza della vettura.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,390
Larghezza ..... m 1,705
Altezza ..... m 1,480

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.010 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1493 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

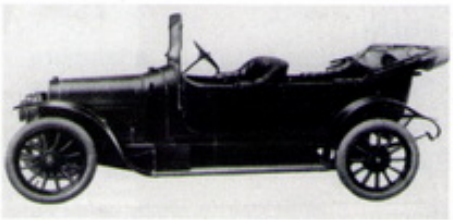
PREZZO ..... Marchi 7.265

Bozier

Puteaux
Francia
1906 - 1920

Inizialmente la Casa automobilistica di Puteaux si occupa di piccole vetture elettriche, poi passa alla produzione di ingranaggi e ricambi. Nel 1906 viene presentato un modello di vettura stravagante, con motore monocilindrico De Dion di 4,5 Cv e senza differenziale.
Nello stesso momento entra in produzione un modello a 4 cilindri. Col passare del tempo aumentano i modelli con cilindrata più potente, da 1000 a 6000 cc con 2 o 4 cilindri. Il cambio della Bozier è a tre o quattro marce più retromarcia mentre i freni agiscono sia sulle ruote posteriori che all'ingresso del differenziale. Con lo scoppio della Prima guerra mondiale la produzione di autovetture subisce un'interruzione e viene ripresa solo parzialmente alla fine del conflitto fino a cessare definitivamente nel 1920.

Una Bozier 4 cilindri di 5776 cc, 12-14 Cv a valvole laterali del 1913



Brabus

Bottrop
Germania
1977

1

2

L'azienda è nata nel 1977 nella valle del Ruhr. Il nome Brabus deriva dalla fusione dei cognomi dei due fondatori: Hans Brackmann e Bodo Buschmann.
La Casa si è distinta immediatamente per l'elaborazione delle Mercedes stradali, recentemente anche di Smart, dal 2002. I modelli di Smart e Mercedes che hanno il marchio Brabus si differenziano per la maggiore potenza dei motori e per i kit aerodinamici. La diversità sta anche nella cura delle finiture esterne, nel disegno delle ruote di lega e nella modifica delle sospensioni con regolazioni sportive. Brabus modifica anche l'abitacolo (leve del freno a mano, pedali, impianti audio professionali, lcd e altri dispositivi elettronici). Brabus lavora sia vendendo direttamente auto sia lavorando per clienti che acquistano le vetture altrove e desiderano avere le modifiche specifiche di Brabus.
Nel 1996 la Casa tedesca con la E V12 conquista il record mondiale di velocità: 330 chilometri orari, record assoluto per una berlina omologata per la strada. Nel 2003 la Brabus E V12 Biturbo migliora ulteriormente lo stesso record, portandolo a 350.2 chilometri orari. Attualmente le Smart Brabus sono vendute in Italia dalla rete ufficiale Smart-Mercedes. I modelli speciali Brabus riguardano i modelli Fortwo, Roadster e Forfour.
www.brabus.com

1. L'eleganza e la tecnologia degli interni realizzati da Brabus
2. Smart Brabus

Bremer

Londra
Inghilterra
1892 - 1933

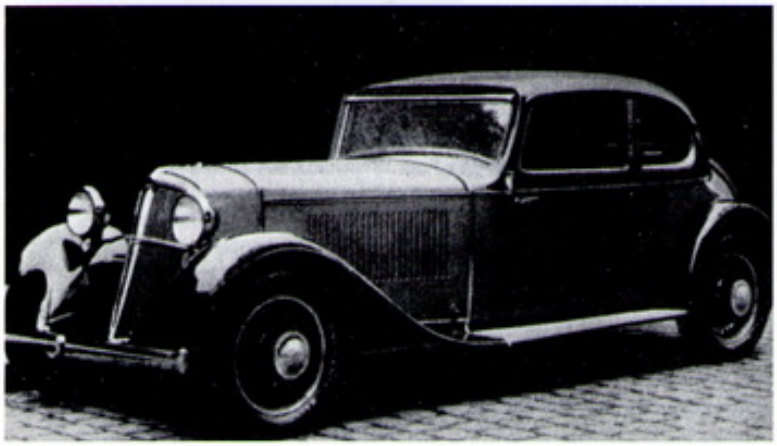
La prima automobile a quattro ruote con motore a combustione interna della Gran Bretagna è frutto dell'ingegno di Frederick Bremer, nato il 12 luglio del 1872 a Mile End. A 16 anni la famiglia Bremer composta da altri cinque fratelli e tre sorelle, si trasferisce al numero 1 di Connaught Road a Walthamstow, sobborgo orientale di Londra. Qui nel 1892, in un'officina dietro la casa, grazie alla sua predisposizione per la meccanica e l'aiuto dell'amico Tom Bates, inizia a costruire l'auto con propulsore a benzina del Regno Unito: è la nascita della Bremer Car. La costruzione della vettura è lunga e laboriosa e per la sua realizzazione vengono utilizzate alcune parti di biciclette. Finalmente alcuni mesi dopo l'auto è pronta per essere utilizzata e Bremer può guidare per le strade di Walthamstow il primo prototipo di auto a benzina della Londra del tempo. L'auto non ha la frizione e la trasmissione della potenza avviene attraverso una cinghia di pelle, utilizzata per trasferire e togliere gradualmente il moto, infatti non è presente né cambio né, tantomeno, retromarcia. La potenza del motore viene controllata attraverso un sistema di anticipo o ritardo della accensione, comandata da un manettino. Nel 1912 il magazine inglese *Motor* riconosce ufficialmente la Bremer Car come la prima auto della Gran Bretagna con motore a benzina. Successivamente Frederick Bremer si dedica ad altri progetti compreso quello di un automobile con motore a quattro cilindri del quale purtroppo si sono perse le tracce. Nel 1933 la Bremer Car originale viene donata al Vestry House Museum di Walthamstow dove oggi è ancora esposta al pubblico.

Brennabor

Brandeburgo
Germania
1908 - 1934

La Brennabor nasce agli inizi del Novecento a Brandeburgo in Germania per volere dei fratelli Reichstein. Il primo modello prodotto è una cyclecar denominata Brennaborette, realizzata dal 1908 al 1911. Nel 1909, alla Prinz Heinrich Fahrt, fa il suo esordio la prima vettura a quattro ruote, con motore Fafnir bicilinfrico di 8 Cv.
In seguito la Casa tedesca mette in produzione modelli a 4 cilindri e inizia a produrre anche i primi propulsori interamente realizzati in proprio. Da subito Brennabor si distingue per i modelli veloci e sportivi, piccoli e con motori da 1500 cc e doppio albero a camme. Tra il 1910 e il 1911 Carl Reichestein, che oltre a essere a capo del settore automobilistico della Brennabor è anche un pilota, mette a punto una macchina con carrozzeria aerodinamica. Questa vettura, subito dopo, stabilisce alcuni record di classe raggiungendo la velocità massima di 140 chilometri orari.
La nuova utilitaria della Casa di Brandeburgo, la M 3 di 5/15 Cv esce nel 1914, monta un motore a 4 cilindri e valvole laterali. Nel periodo successivo alla Prima guerra mondiale, la Brennabor inizia la produzione di serie del modello e nello stesso tempo vengono presentati le prime vetture da 1,5 a 2 litri.
Nel 1934 viene alla luce la Juwel, una 6 cilindri da 2,5 litri, destinata a tarsformarsi in una 8 cilindri da 3,4 litri. Quasi contemporaneamente esce anche la 4/20. La Casa, purtroppo, nei mesi successi viene travolta dalla crisi finanziaria di quel periodo e nello stesso anno è costretta a interrompere la produzione.

1


2

1. Un gruppo di Brennabor di fronte alla stazione della omonima località
2. Brennabor Juwel 6 cilindri del 1931

Brilliance

Shenyang, Cina 1992

La Brilliance Jinbei Automobile è un'azienda che produce prevalentemente minivan, veicoli commerciali leggeri e berline. Ha il proprio quartier generale a Shenyang, nel nord est della Repubblica Popolare della Cina ed è costituita nel 1992, come società a responsabilità limitata che risponde alle leggi delle isole Bermuda. La compagnia, inizialmente, detiene il 51 per cento della Shenyang Automotive, un'impresa a sua volta frutto di una joint venture paritetica costituitasi nel luglio del 1991 secondo i dettami della giurisprudenza cinese. La restante quota della Shenyang Automotive appartiene alla Shenyang Jinbei Automotive ed alla FAW-Jinbei Automotive. Nel 1992 la Shenyang produce due tipi di vetture con marchio Jinbei: una versione speciale della quarta generazione dello Hiace Toyota da 15 posti (grazie a degli appositi kit messi a disposizione dalla Casa giapponese), e un mini bus disegnato e prodotto autonomamente e destinato al mercato interno. La collaborazione con la Toyota comincia praticamente subito: il colosso nipponico invia infatti personale specializzato per trasmettere agli ingegneri cinesi il know how relativo alla produzione dei propri veicoli, durante tutto il periodo 1992-1995. Da segnalare che, sempre nel 1992, la Brilliance è la prima azienda cinese a figurare nei listini della Borsa di New York.

La strategia
Da mini bus a coupé

La Brilliance produce e vende le sue famiglie di mini van e mini bus Jinbei e Granse, proponendo modelli di derivazione diretta dai Toyota Hiace e Granvia nel medio-alto di gamma, come l'Aurora o lo Shuttler. Per quanto riguarda l'offerta delle berline, essa può essere riassunta in quattro famiglie di prodotto: Zhonghua, Zhonghua Junjie, Zhonghua Zunchi e Kubao. Nomi senza dubbio problematici, sostituiti sui mercati al di fuori di quello cinese con acronimi tipo BS2, BS4, BS6 e BC3. La Zhonghua è stata realizzata dalla Italdesign di Torino, lanciata sul mercato domestico nell'agosto 2002 e successivamente aggiornata nei contenuti. La Zunchi è un prodotto realizzato per il mercato delle berline medio-alte, con un'utenza che spazia dagli uomini d'affari alle istituzioni governative, ma che può essere allargata ai taxi ed alle auto della polizia. Disegnata da Pininfarina, la Zunchi è il facelift della versione originale Zhonghua, e può contare su motori 1.8, 2.0 e 2.4 benzina abbinati a cambi manuali o automatici. Gli stessi propulsori si ritrovano sulla Junjie, con l'aggiunta di un 1.6, così c ome sulla successiva Junjie FRV disegnata congiuntamente da Italdesign-Giugiaro S.p.a. e Shenyang Automotive. C'è poi la coupé sportiva Kubao, realizzata dalla Shenyang Automotive in collaborazione con Porsche. È equipaggiata da un motore 1.8 turbo sviluppato autonomamente dal gruppo cinese, utilizzato anche su alcune versioni delle berline Zunchi e Junjie *(nella foto una Zhonghua del 2008).*

Negli anni successivi la società getta le basi per la futura espansione, lanciando nuovi modelli di minibus ma soprattutto acquisendo quote di controllo di imprese esistenti o creandone direttamente di nuove: è il caso dell'acquisizione della Ningbo Yuming, azienda produttrice di vetri per auto, e della costituzione della Xing Yuan Dong, destinata alla fabbricazione di pezzi di ricambio e componentistica (1998).
Gli effetti positivi si fanno sentire, dal momento che nel 1999 la capacità produttiva annua di minibus passa dalle 40.000 alle 70.000 unità. Nello stesso anno la Brilliance acquisisce parte della Shenyang Aerospace, una joint venture paritetica con la Mitsubishi per la produzione di motori a benzina della Casa giapponese anche in Cina.
L'espansione continua anche nel 2000, con la creazione di sussidiarie per la logistica e lo sviluppo come la Ningbo Brilliance Ruixing e la Mianyang Brilliance Ruian, nonché la partecipazione alla Shenyang Xinguang, azienda produttrice di propulsori a benzina.
Nel 2001 si avvia la collaborazione più importante della Brilliance: quella con la Bmw. La Casa tedesca inizia a fornire assistenza, inizialmente solo tecnica, in coincidenza col progetto riguardante la gamma di berline Zhonghua, la cui produzione comincia ufficialmente nel maggio 2002 con la versione 2.0

La BS6 è uno dei più recenti modelli della Brilliance e sulla versione top di gamma monta un 1.8 turbo da 170 Cv

benzina con cambio manuale. Sempre nel 2002 si avvia una partnership con la MG Rover, ma l'anno della consacrazione per la collaborazione più importante, quella con la Bmw, è il 2003: nel mese di marzo si costituisce la joint venture cino-tedesca per la produzione e la vendita di vetture Bmw. Nel frattempo, viene lanciata la Zhonghua con motore 2.4 a benzina.

A maggio 2003 la licenza per la joint venture diventa operativa. Parte dunque ufficialmente l'attività della Bmw Brilliance Automotive Limited, con la produzione in loco ed il lancio, in ottobre, della Serie 3 in Cina, seguito il mese successivo da quello della Serie 5, entrambe in versione berlina. Di conseguenza, anche la quota di partecipazione della Brilliance nella joint venture diventa paritetica.

Ad inizio 2004, poi, tocca alla Serie 5 essere prodotta in Cina, facendo ricorso sia alla componentistica importata dalla Germania che a quella prodotta su suolo cinese.

Completata la creazione della propria rete di consociate con la definitiva acquisizione della Ningbo Yuming, la Brilliance Jinbei si concentra quasi esclusivamente sul prodotto. A dicembre 2004 lancia la Zunchi, un facelift della berlina Zhonghua (anche nota col nome di BS6), mentre a settembre 2005 il nuovo modello della Serie 3. A marzo 2006 è la volta della Junjie, ultima arrivata nella famiglia Zhonghua e arrivata successivamente sui mercati mondiali col nome di BS4, mentre a novembre dello stesso anno viene introdotta la versione a passo lungo della Serie 5, espressamente dedicata al mercato cinese. Nel settembre 2007, infine, il turno della coupé Kubao, meglio nota sui mercati occidentali come BC3.

Intanto il polo tecnologico di Shenyang dà lavoro a 11.000 dipendenti, potendo contare su tre stabilimenti (uno dei quali per le Bmw-Brilliance destinate al mercato interno) ad alto grado di automazione e certificati ISO, in grado di sfornare 300.000 vetture all'anno, nonché su un centro stile e design interno.

La Brilliance Jinbei Automobile ha inoltre avviato nel corso degli anni rapporti di collaborazione anche con altri marchi importanti del panorama automobilistico come Toyota, Porsche, Mitsubishi, Pininfarina e Giugiaro.

La sbarco in Europa delle auto cinesi Brilliance inizia nel 2006, ma l'anno successivo c'è una battuta d'arresto: il mancato superamento dei crash test europei da parte della berlina BS6. In pochi mesi viene posto rimedio da parte della Casa madre, quindi la distribuzione nel Vecchio continente può proseguire come da accordi siglati con la società lussemburghese HSO Motors Europe, che prevedevano la possibilità, per la HSO, di nominare altri partner europei. In Italia la scelta cade sulla Fattori & Montani, gruppo con una lunga esperienza nell'importazione di marchi esteri. La logistica e la vendita dei pezzi di ricambio delle autovetture Brilliance sono affidate alla Cads (China automotive distributions service GmbH), una consociata della HSO con sede a Bremerhaven, in Germania. Tra i compiti della Cads, inoltre, c'è quello di fornire assistenza tecnica agli importatori dei vari paesi europei. La rete Brilliance conta infatti rivenditori in Germania, Francia, Svizzera, Italia, Grecia, Spagna, Portogallo, Belgio, Lussemburgo, Paesi Bassi, Repubblica Ceca, Slovacchia, Svezia, Lettonia, Estonia, Lituania, Turchia e Polonia.

Marco Scafati

www.brillianceauto.com
14 Dongwang Street, Shenyang city, Cina

La curiosità
Fallimento crash test

La **Brilliance BS6** (nella foto), berlina alto di gamma ma dal prezzo contenuto, rappresenta la testa di ponte per lo sbarco della Casa cinese in Europa. Ma il suo arrivo non è accompagnato dalla fortuna. Nel 2008, pochi mesi prima del battesimo nelle concessionarie, fallisce clamorosamente il crash test dell'ADAC, l'automobil club tedesco che ha il compito di effettuare le impegnative prove del programma EuroNcap. Il comportamento della BS6 risulta disastroso: l'auto praticamente si accartoccia su sé stessa, ottenendo solo una stella sulle cinque disponibili.

Dal commento dei tecnici tedeschi si evince come nell'urto frontale contro barriera fissa a 64 chilometri orari e laterale a 50 chilometri orari contro un carrello mobile, per guidatore e passeggero sono stimate speranze di sopravvivenza minime: sono previste gravi ferite per il conducente al tronco e alla testa e per tutti gli occupanti dell'auto intrappolati all'interno. Le cinture di sicurezza poi, in assenza del limitatore di tensione, procurano lesioni al torace. Inoltre, nell'impatto i pedali e il cruscotto penetrano rispettivamente di 32 e 20 centimetri, mentre il volante è spinto lateralmente, annullando l'efficacia dell'airbag. Un fallimento, a cui tuttavia gli ingegneri cinesi pongono miracolosamente rimedio in tre mesi: grazie ad alcune modifiche strutturali, la BS6 supera i test successivi con 3 stelle EuroNcap per urto anteriore e laterale, superando anche le prove per la sicurezza di pedoni e bambini. Il modello attuale è senza dubbio più sicuro.

BS4

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Berlina

1. Lo stile europeo della Brilliance BS4 è dovuto alla matita del designer Pininfarina
2. La plancia della Brilliance BS4
3. Gli interni della Brilliance BS4 con i 4 airbag

La BS4 è una berlina a tre volumi, prodotta dalla cinese Brilliance a partire dal 2007. Nota su altri mercati con il nome Splendor, la BS4 è una vettura di classe media-superiore che deve la sua linea piacevole e vagamente familiare alla matita dei designer Pininfarina. Lo stile è molto europeo, in alcuni tratti molto somigliante alla Serie 3 della Bmw, soprattutto nella parte frontale. Tre le versioni commercializzate in Italia, tutte equipaggiate con un motore 1,8 litri. Si tratta della Comfort, che rappresenta l'entry level, la Deluxe, superaccessoriata, e la Turbo che adotta la sovralimentazione per aumentare la potenza da 136 a 170 Cv. La Turbo è infatti la BS4 più veloce con 210 chilometri orari dichiarati. Per questa vettura esistono due tipi di cambio: un 5 marce e un automatico a 4 rapporti.

1

FOCUS
BS4 SW

Nel corso del 2008 è presentata anche la variante station wagon della BS4. Si tratta ancora di un prototipo, esposto nei saloni dell'auto di Shanghai e Pechino. Esteriormente la BS4 guadagna qualche centimetro con l'allungamento della coda grazie al quale si ottiene una luce vetrata in più. Per quanto riguarda il design, c'è lo zampino di Pininfarina.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8 Comfort	dal 2007
1.8 Deluxe	dal 2007
1.8 Turbo	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,650
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1800 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

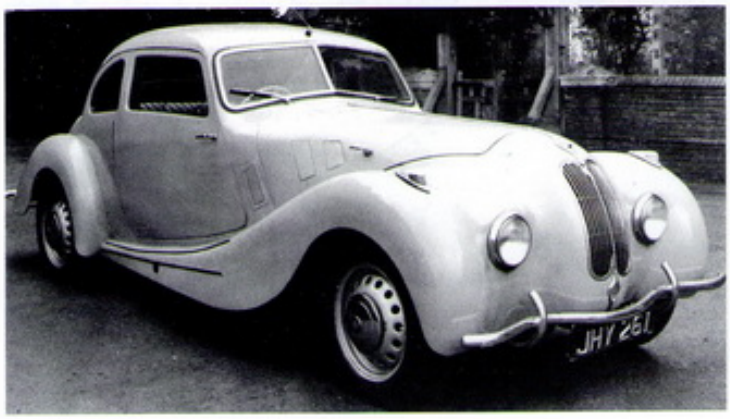
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 195 km/h

PREZZO ..... nd

Bristol Cars

Londra
Inghilterra
1946



1

La Bristol Cars è una delle Case più esclusive dell'intero panorama automobilistico. L'unica sede mondiale è a Londra, al numero 370 di Kensington High Street. Soltanto lì esiste un'esposizione dei modelli della gamma Bristol Cars e soltanto lì è possibile acquistarli, recandosi di persona ad un appuntamento preso telefonicamente e confermato per iscritto, via fax o lettera raccomandata.

La storia della Bristol Cars inizia nel 1946 quando la Bristol Aeroplane Company, società di progettazione e produzione di aeroplani, cerca nuovi sbocchi industriali e commerciali dopo la fine della Seconda guerra mondiale. La divisione auto della Bristol nasce grazie all'acquisizione dalla Germania, a titolo di riparazione dei danni bellici, di progetti di modelli e motori Bmw risalenti a prima della guerra. Nell'autunno del 1946, dopo un periodo di sviluppo delle conoscenze molto breve, la Bristol Aeroplane Company Car Division è pronta alla produzione di serie del suo primo modello, la Bristol Type 400 Saloon con motore 2 litri. Nel 1956 la divisione auto diviene una società a sé stante, anche se controllata dalla Bristol Aeroplane, e nel 1960 nasce la società completamente indipendente Bristol Cars Limited, fondata dai due personaggi storici del marchio: Sir George White e Mr. Antony Cook. Al ritiro dall'attività lavorativa di Sir White nel 1973, Mr. Cook ne acquisisce le quote e diviene unico proprietario della Bristol fino al 1997, quando entra nella proprietà il milionario della componentistica per aerei Tony Silverton, attuale presidente della società. Anche se il controllo societario è nelle mani di Tony Silverton, il fondatore Antony Cook, ultraottantenne, è rimasto in azienda ed è senz'altro la figura più conosciuta dagli appassionati del marchio. La produzione annua precisa è tenuta rigorosamente segreta per preservare la maniacale esclusività delle auto Bristol. L'unico dato a disposizione di appassionati e clienti è l'indicazione di una produzione che si aggira sulle 150 vetture l'anno, tutte realizzate a mano, su misura per ogni singolo cliente e con i migliori materiali a disposizione. L'esclusività della Bristol è costruita sulla limitazione della produzione, sul contatto diretto ed estremamente privato con ogni cliente e sull'immutabilità sostanziale dei modelli. La gamma attuale è costituita da tre modelli: il più diffuso è il Bristol Blenheim, originariamente chiamato 603, quindi Britannia, poi Brigand ed ora Blenheim ma in pratica è la stessa auto dagli anni Settanta, equipaggiata con un motore Chrysler V8 costantemente rivisitato e rappresenta l'unico modello in produzione per circa quarant'anni. La Bristol Blenheim Speedster è una serie limitatissima con la linea di una barchetta anni Sessanta. Il modello di rottura, attuale icona del marchio Bristol nel mondo degli amanti dei modelli di supernicchia, è la Bristol Fighter, introdotta nel 2004 con il design di una sportiva a metà tra il futuristico e il rétro, realizzata con puntigliosa attenzione e dal prezzo segreto, stimato nell'ordine dei trecentomila euro.

www.bristolcars.co.uk

(F. O.)

LA CURIOSITÀ
Il club della passione

La passione di marca dei proprietari e degli ammiratori della Bristol Cars trova il suo ambiente ideale nel Bristol Owners' Club. Il club dei proprietari di auto Bristol ottiene nel settembre del 1964 il parere favorevole del Royal Automobile Club britannico che acconsente alla separazione del gruppo Bristol dal Bmw Club. Il gruppo degli appassionati Bristol si trova all'interno dello UK Bmw Club fin dalla fondazione del 1952, essendo gli appassionati di auto Bmw e Bristol accomunati dal fatto che le prime Bristol sono realizzate su progetto Bmw. La reale nascita del Bristol Owners' Club è però del 1970, quando il numero di iscritti ne giustifica la separazione organizzativa ed amministrativa dal Bmw Club. Il Bristol Owners' Club è aperto a proprietari ed appassionati e il possesso di un'auto Bristol non è condizione necessaria per l'iscrizione. Il Club pubblica un bollettino, una newsletter ed è il punto d'incontro anche con la fabbrica per la delicata gestione dei ricambi originali, molto impegnativa soprattutto per i modelli più anziani, per i quali la Bristol realizza anche come pezzo unico i particolari richiesti. Il numero di iscritti è di oltre 890 e l'elenco completo, come un database estremamente dettagliato di tecnica delle auto Bristol, è consultabile anche online dai membri.

1. Modello 40001 della Bristol Cars
2. Bristol Fighter

2

406

Produzione 1958 - 1961
Carrozzeria Berlina - Coupé

La 406 è la vettura più significativa prodotta dalla Bristol Cars. Si tratta di una berlina a tre volumi con caratteristiche sportive. Con sole due porte e una carrozzeria vicina nella lunghezza ai 5 metri, quest'auto ha una impostazione classica, comune alle berline di lusso britanniche dell'epoca.
Per la parte tecnica molta ispirazione è data dalle Bmw, vetture importate dal consorzio di cui fa capo anche la Bristol. Dotata di un motore da 2200 cc a sei cilindri, la 406 è dominata dal suo lungo cofano anteriore che culmina con la caratteristica presa d'aria con la calandra arretrata. Particolare da segnalare: sulla 406 la ruota di scorta è posizionata, inusualmente, dietro alla ruota anteriore sinistra, in uno sportello dietro al passaruota, perfettamente integrato nella carrozzeria.

1

1. La Bristol 406
2. Il cofano allungato della Bristol 406
3. La caratteristica linea sportiva del modello Bristol 406

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
406	1958 - 1961
406 Zagato GT	1960 - 1961

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,998
Larghezza ..... m 1,767
Altezza ..... m 1,524

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.365 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2216 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 172 km/h

PREZZO ..... Sterline 4.490

FOCUS
406 Zagato GT

Nel 1960 viene presentata una speciale versione della 406 allestita dal carrozziere italiano Zagato che, come spesso succede, interviene per migliorare alcune parti della vettura. Ad essere rivisti sono il cofano anteriore, ora dotato di una presa d'aria al centro, sollevata per convogliare più aria possibile nei carburatori e i fari, che vengono carenati.

British Leyland

Londra
Inghilterra
1968 - 1982

La denominazione societaria British Leyland Motor Company rappresenta una delle fasi cruciali dell'evoluzione della galassia automobilistica britannica.
Il gruppo nasce nel 1968 dalla volontà politica di riunire la British Motor Holding e la Leyland Motor Corporation, ciascuna proprietaria rispettivamente dei marchi Austin, Morris, Austin-Healey, MG, Jaguar, Daimler, Wolseley, Riley e Vanden Plas (Bmc) e Standard Triumph, Rover e Land Rover (Lmc). L'operazione, nelle intenzioni del governo laburista dell'epoca, è quella di rilanciare il patrimonio disperso dell'industria inglese dell'auto, ma come i tentativi precedenti non raggiunge i risultati sperati.
L'insuccesso di alcuni modelli e operazioni poco fortunate, come l'acquisto della Innocenti nel '72 poi ceduta alla De Tomaso nel '76, trascina il gruppo fino alla successiva ristrutturazione del 1982, quando la BL è confluita in un'altra azienda-consorzio, l'Austin Rover Group che (a sua volta smembrato con la suddivisione dei marchi fra la Ford e la Bmw) segna il definitivo tramonto dell'industria nazionale.

Brixia-Züst

Brescia
Italia
1905 - 1912

La Brixia-Züst viene fondata a Brescia nel 1905. Questa azienda nasce come consociata della Züst, antica Casa automobilistica milanese che ha una certa fama grazie alla produzione di grandi vetture di qualità.
La prima Brixia prodotta è la 14/18 Cv, caratterizzata da una guida rialzata; il telaio è a longheroni, il motore è in origine un quattro cilindri biblocco nel 1909 viene sostituito con un nuovo propulsore di 2297 cc.
La Brixia-Züst si ricorda anche per un insolito ma interessante modello che non riscuote molto successo: nel 1908 viene progettata una "dieci cavalli" con motore a tre cilindri in linea di 1386 cc.
Già l'anno successivo, a causa della crisi che colpisce i piccoli costruttori, la società inizia ad avere difficoltà per chiudere definitivamente l'attività nel 1912.

La Züst 28-45 HP ad una gara newyorkese del 1908

Brocklebank

Birmingham
Inghilterra
1927 - 1930

Dal 1927 al 1930 a Birmingham in Gran Bretagna entra in produzione una vettura chiamata Brocklebank.
Prodotta dalla Brocklebank & Richard, questa berlina nasce con lo scopo di fare concorrenza alle auto di scuola americana, grandi ma con meccanica semplice, che nel frattempo stanno prendendo sempre più piede nel mercato inglese.
La vettura è di buona qualità, monta un motore a sei cilindri di 2051 cc; il cambio è a tre velocità, l'accensione è a magnete e i freni sono idraulici a espansione sulle quattro ruote.
La Brocklebank è spaziosa e poco costosa essendo venduta a 395 sterline. Queste caratteristiche fanno sì che riscuote un buon successo di vendite anche in Australia. Nonostante ciò la produzione dell'interessante vettura cessa nell'arco di appena tre anni.

Brocklebank 15 Hp Saloon del 1927

Brooke

Lowestoft
Inghilterra
1900 - 1913

La J. W. Brook & Co. Ltd è un'antica azienda metalmeccanica con sede a Lowestoft. A partire dal 1900 questa fabbrica affianca alla sua consueta attività anche quella di costruttore di automobili.
La prima vettura prodotta è del 1902, si chiama 12/14 e monta un motore orizzontale a tre cilindri con cambio a catena ingranante su pignoni di diverso diametro, una soluzione inedita e originale.
Due anni dopo la Brooke presenta una vettura a quattro cilindri contraddistinta dalla sigla 15-35 HP. Nell'estate del 1906 questa auto viene sostituta da una versione con motore a sei cilindri.
A partire dal 1913 la Casa inglese abbandona il mondo delle automobili per dedicarsi esclusivamente a quello dei motori marini.
Attualmente è nata in Inghilterra una omonima azienda che produce kit car sportive. Tra i modelli più importanti c'è la Double R.

Una Brooke 15-20 HP del 1910 con una curiosa carrozzeria a forma di cigno

Brotherhood

Londra
Inghilterra
1904 - 1907

Agli inizi del Novecento l'ingegnere Peter Brotherhood fonda in Inghilterra una piccola Casa automobilistica che chiama con il suo stesso nome.
Questa azienda produce auto disegnate da Percy Richardson, famoso per aver lavorato anche per la società tedesca Daimler.
Il primo modello proposto è una vettura con motore a quattro cilindri che sviluppa una potenza dai quattordici ai sedici cavalli con trasmissione a doppia catena.
Successivamente viene presentato un nuovo modello siglato 20/40 HP con motore a quattro cilindri.
Nel 1906 la Brotherhood trasferisce i suoi stabilimenti a Sheffield e l'anno successivo sia le macchine che la società mutano il nome in Sheffield-Simplex.
Da questo momento fino al 1921 vengono prodotte auto di lusso che portano il marchio Sheffield-Simplex.

Una Brotherhood 20 HP del 1905

Brough Superior

Nottingham
Inghilterra
1930 - 1938

Brough Superior è una marca inglese fondata da George Brough nei primi anni Trenta. Questa piccola azienda si distingue per la produzione di vetture dalle classiche linee inglese che montano, però, potenti motori americani.
Nel 1932 la Brough Superior costruisce il primo prototipo equipaggiato con propulsore Dorman. Tre anni dopo inizia la produzione di vetture.
Il primo modello messo sul mercato è un otto cilindri in linea di 4,2 litri. Nel 1936 il secondo esemplare: si tratta di una berlina con motore a sei cilindri di 3,5 litri disponibile anche con compressore, denominata Alpine Grand Sport.
Nel 1938 la Casa inglese sviluppa l'ultima vettura che si chiama Tipo XII ed è una elegante berlina a quattro porte, motore V12 Lincoln-Zephyr di 4,4 litri e carrozzeria Charlesworth.

Eddy Meyer, George Brough (il fondatore di Brough Superior) e Ron Storey

Brouhot

Vierzon
Francia
1898 - 1910

Nel 1898 a Vierzon in Francia viene fondata una piccola fabbrica con il nome Brouhot. Nello stesso anno la neo azienda costruisce la prima vettura; si tratta di una due cilindri con motore orizzontale e trasmissione a ingranaggi.
L'auto non subisce particolari modifiche fino al 1903 quando viene montato un nuovo motore verticale disponibile sia a due che a quattro cilindri con trasmissione a catena. Sono diversi i modelli messi in commercio e variano da otto a sessanta cavalli.
Nel 1908 va in commercio una nuova automobile prodotta fino al 1910 quando l'azienda cessa l'attività. Questa auto si distingue per un motore da nove cavalli con trasmissione a cinghia.

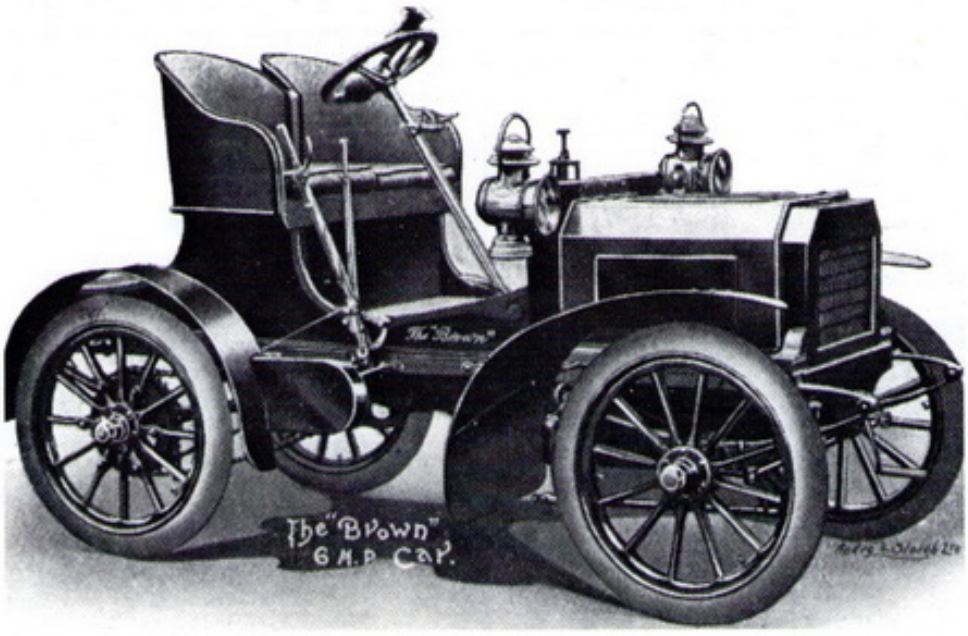
La 12 HP costruita dalla Brouhot nel 1903

Brown

Londra
Inghilterra
1901 - 1911

Il marchio nasce per iniziativa della Brown Brothers, una società commerciale che svolge la sua attività a Londra dedicandosi alla rappresentanza di aziende inglesi ed estere. La decisione di impegnarsi direttamente nel mondo dell'auto viene presa nel 1901 ma sono come attività collaterale e infatti l'azienda si dedica alla costruzione di piccole automobili di impostazione essenziale, per lo più realizzate assemblando componenti acquistati da altre aziende, secondo una tradizione tipica dei piccolo costruttori britannici che, si ritrova in tempi successivi particolarmente nel settore delle vetture sportive. In questa loro attività di "assemblatori" i fratelli Brown alimentano il mercato locale con modelli equipaggiati con motori a uno o due cilindri e carrozzerie aperte fornite da officine artigianali già specializzate nel settore delle vetture a cavalli. Nel 1905 la Brown prende la decisione di ampliare la propria gamma a vetture di dimensioni e potenze maggiori con motori a quattro cilindri: nel 1906 viene presentata la 20/22 HP con un motore 3800 cc e successivamente la 25/30 HP da 4100 cc. È un periodo di grande espansione dell'automobile e la domanda giustifica iniziative anche estemporanee da parte dei piccoli costruttori. Fra queste quella di realizzare una grossa Brown che viene immessa sul mercato nel 1907 con l'intenzione di fare concorrenza alle vetture di classe più elevata. Questo modello è equipaggiato con un motore a 6 cilindri di 6100 cc, ma il resto della vettura non è all'altezza delle ambizioni.Il risultato è una rapida riconversione verso modelli più economici e la produzione già dal 1908 si orienta verso le evoluzioni delle vetture prodotte precedentemente con risultati soddisfacenti. L'evoluzione dell'industria automobilistica frattanto riduce di molto gli spazi concessi ai piccoli costruttori e la Brown non ha la struttura e le energie sufficienti a trasformarsi in un vero costruttore; per questo motivo nel corso del 1911 i titolari decidono di interrompere la produzione.

Una delle prime vetture realizzate da Brown: la 6 HP del 1904

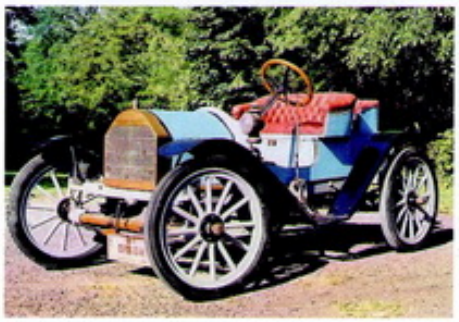


Brush

Detroit
Stati Uniti
1907 - 1911

Alason P. Brush fonda nel 1907 la Brush Runabout Company.
Nonostante ha una breve storia l'azienda viene ricordata poiché è la prima Casa automobilistica americana a montare sospensioni con molle elicoidali.
Le vetture Brush si caratterizzano anche per la struttura quasi completamente in legno; il motore è monocilindrico verticale e la trasmissione è a catena. Tre anni dopo l'azienda del Michigan viene assimilata dalla U.S. Motor Co. e nel 1911 la Brush chiude.
Con il nome Brush si ricorda anche una Casa inglese nata nel 1902 in Inghilterra, che rimane in attività per appena due anni. L'azienda è nota per la produzione di alcune auto con la particolarità del motore orizzontale monocilindrico, situato sotto il pianale.

Una Brush del 1908, in cui è evidente l'uso del legno



B.S.A.

Birmingham
Inghilterra
1908 - 1937

1

La Birmingham Small Arms Company è una storica fabbrica di armi, attualmente ancora in attività per la produzione di fucili ad aria compressa. Questa azienda, nata nel 1861 a Birmingham, si ricorda anche per la produzione di motociclette.
Tuttavia la Casa inglese entra a far parte anche del mondo automobilistico e lo fa per trenta anni a partire dal 1908.
Il primo modello prodotto è una vettura convenzionale da 3,6 litri a quattro cilindri e valvole laterali con testa a L. Nello stesso anno la B.S.A. mette in commercio una 5,4 litri da 25/33 Cv, una copia della Itala che riscuote molto successo.
A partire dal 1910 la Casa inglese assorbe la Daimler di Coventry e inizia a produrre anche motori. Il modello che costruisce è un Knight da quattro cilindri con distribuzione a fodero. Durante la Prima guerra mondiale, come gran parte delle aziende automobilistiche, la B.S.A. cessa l'attività che riprende nel 1921 trasferendo gli stabilimenti a Coventry.
Buono il successo della prima auto messa in commercio; si chiama Ten e monta un motore da 1100 cc, raffreddato ad aria e con valvole in testa.
Bisogna aspettare altri otto anni prima di assistere al primo vero e proprio successo di un'auto con marchio B.S.A. presentata all'esposizione di motocicli a Londra. Si tratta di una vettura a tre ruote con una sola ruota posteriore,freni nelle sole ruote anteriori e motorino di avviamento elettrico.
Dal 1933 la Casa inglese mette in produzione due nuove vetture. Negli impianti di Conventry a partire dal 1935 viene prodotta anche la Light Six della linea Lanchester, acquistata nel '31; a Birmingham, invece, sono costruite auto a tre ruote con propulsore Spider Scout.
Dal 1937 la B.S.A. cessa l'attività di produzione d'automobili per dedicarsi esclusivamente al settore motociclistico.

2

1. 14-16 HP del 1910
2. Manifesto in cui sono raffigurati diversi modelli di vetture B.S.A.

Bucciali

Courbevoie
Francia
1922 - 1933

Particolare del radiatore della TAV 8 Saoutchik, con il logo della Bucciali

IL PERSONAGGIO
Albert Bucciali

Albert Bucciali (1889) è il secondogenito del famoso compositore Joseph. Portato per ogni tipo di manualità meccanica, inizia molto presto a costruire pianoforti, ma già nel 1902, insieme al fratello maggiore Angelo, inizia a frequentare il mondo dei motori. Quattro anni più tardi annuncia di voler partecipare ad una corsa automobilistica con un'auto che costruisce egli stesso, ma intanto studia e si laurea in filosofia all'università di Boulogne. Animo inquieto, nel 1911 la sua passione si sposta dalle auto agli aerei e, ovviamente, decide subito di costruirne uno. Pur con poca esperienza, legge molti libri e si fa una cultura teorica, che trasferisce nella pratica realizzando il suo primo esemplare con cui decolla qualche mese più tardi. Sebbene impari presto a volare bene, preferisce iscriversi ad una scuola di volo e diventa bravo al punto da esibirsi negli air show. Lo ferma solo l'arrivo della Prima guerra mondiale: il suo Spad viene abbattuto in uno scontro con un Fokker tedesco e Alberto viene ferito al collo, rischiando di perdere la vita. Alla fine della guerra abbandona l'aviazione e torna a casa, ricominciando a pensare alle auto e trasformando la sua passione in un business.

Sono i fratelli Paul Albert (Alberto) e Angelo Bucciali a fondare in Francia l'azienda automobilistica che porta il loro stesso nome. Il marchio è talmente esclusivo, da creare ben presto un mercato di nicchia per auto di lusso. Basse e ultra profilate - non si sono mai visti parabrezza così sottili - le Bucciali sono destinate ad una clientela esigente, anche in considerazione della cilindrata elevata e della lunghezza vicina ai sei metri.

La storia però inizia con più modestia, quando, nel 1922 i fratelli Bucciali costruiscono il Buc, un quadriciclo mosso da un motore due cilindri a due tempi di 1340 centrimetri cubi. Di cui si deve arrivare al 1925 per scoprire l'evoluzione: un 1.6, disponibile in versione aspirata Tourisme e sovralimentata Quatre Speciale. In alternativa, viene già offerto un sei cilindri di 1500 centimetri cubi. Ma l'idea e la voglia di costruire qualcosa di più grande cominciano a farsi strada. Già nel 1928, infatti, la scelta dei motori si allarga ad un 6 cilindri e ad un 8, entrambi in linea, che equipaggiano modelli a trazione anteriore e con cambio automatico, caratteristiche tecniche che destano un certo effetto. La TAV 8 (TAV sta per Traction Avant) è senza dubbio un instant classic, già nel 1929, appena uscita, e la sua trazione anteriore si ispira a quella dell'americana Miller, una vettura da corsa del 1924. Disegnata a Parigi dal carrozziere franco-russo Saoutchik, la TAV 8 è realizzata, come tutte le Bucciali, con telaio in acciaio e carrozzeria in legno, con lunghi parafanghi che accompagnano ai lati il cofano di dimensioni imponenti. Sotto il cofano gira un motore americano Continental a 8 cilindri in linea. Ma i fratelli Bucciali continuano a voler fare le cose in grande. Crescono ancora dunque, fino a quando, nel 1930, arriva un 16 cilindri a V (frutto dell'abbinamento di due 8 cilindri), sempre a trazione anteriore. L'ultimo prototipo adotta, invece, "soltanto" un 12 cilindri. Non bastano però i motori potenti, la TAV16 del 1930 è lunga 498 centimetri, larga 178 e ha un passo di 373, monta un V16 di 7812 centimetri cubi con 32 valvole, nato da due 8 cilindri Continental, ed eroga 170 cavalli a 3.600 giri con 364 Nm di coppia - a fare il successo dell'azienda, tanto che ben poche sono le Bucciali vendute, anche negli anni Trenta. Mentre non si conosce il numero esatto delle 12 cilindri in circolazione, infatti, sembra che in assoluto esistano ancora due esemplari di Bucciali in perfetto stato di conservazione, uno in Francia e uno negli Stati Uniti. Eccentrici e innovatori, i due fratelli trovano perfino un cliente con cui condividere l'avventura della loro 16 cilindri. Ne vendono una al banchiere Georges Roure, che la ordina in versione cabriolet: il primo motore non riesce tuttavia a funzionare regolarmente, per cui viene sostituito in occasione della partecipazione al Nice Concours d'Elegance. Proprio raggiungendo Nizza, Roure si rende conto di alcuni difetti che vanno eliminati: egli fa togliere la carrozzeria aperta, sostituendola con quella di una berlina 4 porte, sempre disegnata da Saoutchik, che soddisfa sia Roure, sia i Bucciali. I pochi ordini ottenuti nel mondo, e le ingenti spese sostenute per partecipare a tutti i saloni auto dell'epoca segnano tuttavia la fine dell'azienda, nel 1933.

(M. C.)

TAV 8

Produzione 1929 - 1930
Carrozzeria Spider

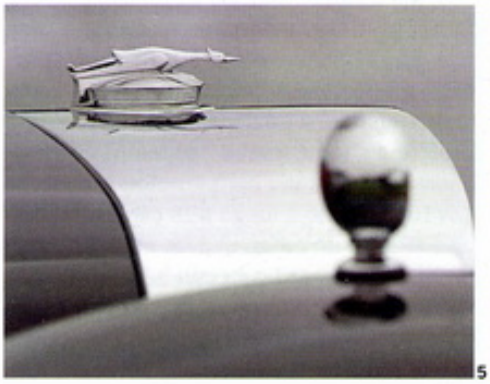
La piccola TAV (Traction Avant) 8 è la dream car di inizio secolo. Assemblata in soli dieci esemplari dal carrozziere Jacques Saoutchik, è disegnata dai fratelli francesi Paul Albert e Angelo Bucciali nel 1929. I due, dopo aver costruito vetture sportive e compatte, note col nome di Buc, vengono attratti dalle linee basse e allungate delle auto americane a trasmissione anteriore, tipiche della metà degli anni Venti. Le cicogne rosse che decorano le fiancate, riprese anche sui pannelli interni di pelle, richiamano la mascot dello squadrone dell'aviazione Groupe des Cigognes, con cui i due volano durante la Prima guerra mondiale. I prototipi risalgono al 1926. Due anni dopo prendono il nome di Bucciali. Sono un capolavoro di tecnologia e lusso spinto all'eccesso, accentuato dalla linea estremamente abbassata e allungata.

1

2

3

4


5

1. La Bucciali TAV 8, una delle auto più desiderate dei primi del Novecento
2. Le fiancate della TAV 8 sono decorate con delle cicogne rosse stilizzate
3. Un particolare della TAV 8
4. Il frontale della TAV 8
5. La cicogna, simbolo delle auto Bucciali

FOCUS
La Fleche d'Or Berline

Al Paris Auto Show del 1932 la star è la 12 cilindri dei Bucciali, della stessa linea della TAV 8, riconoscibile dal design allungato e dalle cicogne stilizzate sui fianchi. Questa versione, anche più lussuosa della roadster V8, è dotata di un motore Voisin 12 cilindri a V con 4 carburatori doppio corpo. I grandi cerchioni in acciaio sono dotati di freno integrale a tamburo.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,750
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4400 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 85 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

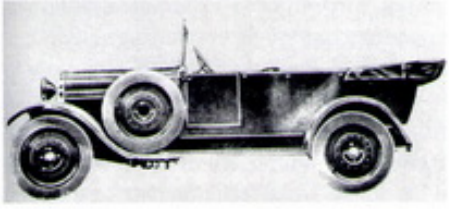
PREZZO ..... nd

Buchet

Levallois - Perret
Francia
1910 - 1928

Buchet è una fabbrica francese che prende il nome dal suo fondatore. Elie Victor Buchet inizia la sua esperienza nel mondo automobilistico intorno ai primi anni del 1900 occupandosi della produzione di motori a due e quattro cilindri con valvole comandate da bilancieri. La società diventa la maggiore concorrente della nota azienda De Dion.
La Buchet nel 1910 presenta un taxi; l'anno dopo mette in commercio la prima vettura disponibile in due versioni: una più potente equipaggiata con un motore quattro cilindri a valvole laterali di 2200 cc e un'altra di 1100 cc.
Dopo la Prima guerra mondiale vengono proposti altri quattro modelli: la versione B 2 (1922), B 3 e B 4 (1924) una sei cilindri di 1730 cc, ultima vettura con marchio Buchet. Infatti, la Casa francese chiude gli impianti nel 1928.

Bouchet B5 del 1925



Bufori

Sydney
Australia
1986

1

Bufori è un marchio che nasce nel 1986 a Sydney in Australia.
Creato dai fratelli Anthony, George e Gerry Khouri questa azienda è specializzata nella costruzione di vetture che si ispirano a quelle americane prodotte negli anni Trenta. Dal 1994 la produzione si è spostata a Kuala Lumpur in Malesia.
La prima vettura Bufori viene costruita da Gerry, il più piccolo dei fratelli Khouri, nel proprio garage: l'intenzione è quella di riproporre auto che non è più possibile guidare, vale a dire quelle sportive degli anni Trenta caratterizzate dalle linee classiche ed eleganti. L'idea si concretizza al pubblico e ben presto Gerry produce altre due vetture per i suoi fratelli.
L'interesse per queste automobili aumenta e così i tre fratelli decidono di investire in questo progetto e a Sydney nasce un impianto di produzione con personale specializzato che realizza a mano gli esemplari richiesti. Nel giro di pochi anni inizia l'esportazione in Europa, negli Stati Uniti e nel Medio Oriente.
Dopo la Madison, prima vettura progettata da Gerry Khouri e mai andata in produzione, i modelli messi in commercio sono cinque.
La MK I (1988 - 1992) è la prima automobile prodotta in serie. L'evoluzione è la versione V6i (1992 - 1994) che è equipaggiata con un motore V6 montato anteriormente ed è in grado di raggiungere una velocità massima di 240 chilometri orari, passando da zero a cento chilometri orari in 6,2 secondi.
Nel 1992 viene presentata la MK II, apprezzata anche perché la carrozzeria viene costruita su misura secondo le indicazioni del proprietario. La prima serie monta un motore di 1,8 litri, la seconda un 2,2 litri. Chi la acquista riceve gratuitamente la MK II Bambino, una versione in scala 1:2 della MK II equipaggiata con un motore a quattro tempi con avviamento elettrico.
Nel 2003 si aggiorna la produzione e i fratelli Khouri danno vita a La Joya. Come suggerisce il nome (in spagnolo significa gioiello) l'ultima creazione Bufori è la più lussuosa della sua storia.
www.bufori.com

2

1. La Joya, ultimo modello prodotto da Bufori, uno tra i più lussuosi in circolazione
2. Allestimento coupé della Joya Bufori

Bugatti

Molsheim, Francia 1909

La storia della Bugatti è prima di tutto la storia di un uomo e, soltanto dopo, quella di una marca che pure segna la storia dell'automobile. Ettore Arco Isidoro Bugatti non è un figlio del popolino: il suo lungo nome denuncia la provenienza da una famiglia colta e benestante. Suo padre, Carlo Bugatti, è pittore, scultore e architetto, un artista pieno di idee che molti chiamano "il giovane Leonardo" per l'inventiva e l'energia che mette nel lavoro; ma Bugatti padre è soprattutto un ebanista con mani preziose che si circonda di personaggi dai cognomi altisonanti che frequentano la sua casa: i musicisti Puccini e Leoncavallo, l'editore musicale Ricordi, ma anche lo scrittore Tolstoj e il pittore Segantini.

GLI INIZI TRA ARTIGIANI E ARTISTI

Ettore cresce in un ambiente frequentato da artisti e sogna di diventare come loro, mentre suo fratello Rembrandt cova il desiderio di diventare ingegnere e progettare locomotive. Il destino però si confonde: fa di Rembrandt un grande scultore e porta invece Ettore nell'officina milanese dell'ingegner Prinetti e dell'industriale Stucchi a scoprire quanto sia eccitante lavorare attorno ai tricicli a motore. Per Ettore significa dire addio all'Accademia di Brera e a soli sedici anni trova nei motori il suo futuro.
Quello che combina ancor giovanissimo è straordinario: corre in macchina e va forte, in più progetta, appena ventenne, la sua prima automobile trovando nell'aiuto di Olao e Gianoberto Gulinelli, ricchi possidenti terrieri del ferrarese, i denari per costruirla. Il prototipo funziona che è una bellezza ed è subito premiato all'esposizione internazionale di Milano. L'idea è quella di mettere in piedi una fabbrica di automobili ma i Gulinelli si spaventano e non se ne fa nulla. Ci pensa quindi il barone tedesco De Dietrich, proprietario di uno stabilimento in Alsazia, ad arruolare come direttore tecnico il talentuoso Bugatti. L'accordo dura appena tre anni poi l'irrequieto Ettore sceglie altre strade e nel 1909, in dicembre, corona il suo sogno di diventare costruttore a tutti gli effetti sistemandosi nei locali di una vecchia tintoria a Molsheim, in Alsazia (allora sotto la dominazione tedesca) dove inizia a produrre la Bugatti T 13.
Prima, però, una vera Bugatti è già nata, la T 10. La sua ideazione è del 1908 quando Ettore Bugatti è capo progettista alla Deutz Gasmotoren di Colonia. La T 10 (T sta per Tipo) ha un motore quattro cilindri 1131 cc con un albero a camme in testa e due valvole per cilindro ideato dallo stesso Bugatti, davvero una soluzione avveniristica per l'epoca. Questo motore è il cuore di una vettura aperta, capace di raggiungere gli ottanta chilometri orari, senza sospensioni al posteriore dove ci sono invece due freni a tamburo comandati via cavo. L'auto è troppo piccola di cilindrata per interessare la Deutz che fabbrica auto più potenti, così è costruita in esemplare unico dallo stesso Bugatti diventando a tutti gli effetti la vettura capostipite della marca. Infatti è a bordo di questa vettura, un po' per spregio chiamata "vasca da bagno" per la sua forma curiosa, che Ettore Bugatti trasferisce la sua famiglia da Colonia a Molsheim in Alsazia, ed è con questa auto che, a inizio dicembre 1909, si reca a Strasburgo presso la Darmstadt Bank dove incontra l'amico pilota de Vizcaya Senior che è azionista dell'istituto di credito e che gli concede il prestito necessario per dar vita alla sua società. Quei soldi sono indispensabili per pagare l'affitto, per procurarsi gli utensili e gli strumenti per mettersi al lavoro oltre che per salariare un po' di meccanici, tornitori e fabbri, essenziali per realizzare le prime automobili. Ne nascono cinque già nel 1910 e subito si decide di farle correre perché servono dei successi in competizione per avere un ritorno pubblicitario.
Le Type 13 hanno un motore di nemmeno 1400 cc, ma si tratta di propulsori decisamente all'avanguardia, tra i primi mai concepiti con 4 valvole per cilindro. Queste automobili sorprendono i cronisti dell'epoca sia per come vanno forte in corsa sia per come sono docili nell'uso comune, tanto che la prestigiosa rivista britannica *Motor* riporta testualmente: "Nel traffico cittadino questa piccola vettura dimostra di cavarsela a meraviglia sia nei tratti rettilinei che in quelli più

La Bugatti Veyron, la supercar prodotta dalla Casa di proprietà Volkswagen

angusti: è meravigliosamente veloce in accelerazione, assolutamente silenziosa nelle marce basse e quando si cambia marcia non si avverte il minimo diavolio".

I PRIMI SUCCESSI

D'altronde il successo è palese anche al salone di Parigi del 1910 dove il pubblico è affascinato dalle caratteristiche tecniche avanzate, dall'alta qualità delle finiture, dal design azzeccato ma pure dal prezzo decisamente competitivo.

Ma a fare davvero scalpore è la partecipazione al Gran premio di Francia che si corre a Le Mans nel 1911. Tra gli iscritti ci sono automobili potentissime e sovradimensionate come la Fiat Savannah di sei litri di cilindrata, ma anche una mostruosa Cottin-Desgouttes, due Rolland-Pilain, una Excelsior, una De Dietrich e tante auto più piccole seppur mai tanto piccole quanto la bianca Bugatti di Ernest Friderich il cui meccanico tiene in braccio la ruota di scorta perché non c'è spazio a bordo dove sistemarla. Dopo sette ore di gara la grossa Fiat vince, ma al secondo posto, staccata di 51 minuti, c'è la Bugatti: è la consacrazione che ci vuole per promuovere la marca.

Dal via delle operazioni a Molsheim è passato appena un anno e mezzo ma gli operai sono già saliti dai venti iniziali a sessantacinque. Il vecchio laboratorio è sotto pressione e ne viene aggiunto un altro poco distante dove tre persone si occupano di progettare veicoli per conto terzi. È lì che viene alla luce una piccola vettura due posti di appena 850 cc e 10 Cv caratterizzata da un'inedita trasmissione a due velocità mediante due alberi di trasmissione coassiali, i cui pignoni si innestano su corone di diverso diametro. La vetturetta è mostrata alla Peugeot che ne acquista subito la licenza. Un vero affare perché nasce la celebre Bébé che nel giro di un paio d'anni è fabbricata in oltre tremila esemplari e che nel periodo 1912-1914, opportunamente evoluta ed equipaggiata con motori bialbero (progettati da Ernest Henry coadiuvato dai piloti Boillot, Goux e Zuccarelli), corre ovunque con strepitosi successi, vincendo tra l'altro il Gran premio di Francia e la 500 Miglia d'Indianapolis.

Anche l'avventura Bugatti T 13 peraltro cresce bene: ne vengono costruite tre nel febbraio 1911, quattro in marzo e aprile, sei in maggio, otto in giugno. A fine anno se ne contano

LA CURIOSITÀ

La traversata del deserto

Parlando delle imprese delle Bugatti si fa sempre riferimento alle gare, eppure negli anni Venti c'è un'impresa non meno leggendaria che troppi testi ricordano di fretta. Si tratta dell'exploit del luogotenente Frédéric Loiseau che nel 1927 riesce a convincere Bugatti ad affidargli una vettura 1.5 di serie per una impossibile traversata andata e ritorno da Algeri al Lago Chad attraverso il Sahara per complessivi 16mila chilometri. A felice conclusione del raid Bugatti scrive a Loiseau: «Debbo ammettere che non pensavo che la spedizione potesse andare a buon fine. Primo perché la preparazione è stata troppo frettolosa per poter prevenire tutti i possibili inconvenienti. Secondo, anche se io sono convintissimo della qualità e dell'affidabilità delle mie auto, lungo i 16.000 chilometri, tra dune di sabbia e spuntoni di roccia poteva capitare davvero di tutto. In ogni caso voi ce l'avete fatta e questo è straordinario perché dimostra che comunicazioni veloci adesso sono possibili tra Algeri e le varie Colonie usando dei veicoli a motore»
(nella foto l'auto della spedizione ora esposta in museo).

Bugatti

La Bugatti tipo 57 Tank vincitrice dell'edizione del 1939 della storica gara della 24 Ore di Le Mans. Alla guida Pierre Veyron

settantacinque. Sono le competizioni a chiamare i clienti e il lavoro cresce al punto da far dire a Bugatti: «La mia piccola industria sta acquistando crescente importanza e la produzione aumenta sempre più, così che le notti diventano cortissime mentre la lista degli ordini si allunga». All'inizio del 1913 si assemblano già dodici telai al mese ma a fine anno si arriva a diciannove per un totale di 175 nell'anno intero. Il crescendo continua nel 1914 con già 27 vetture nel solo mese di marzo quando a Bugatti viene in mente la pazza idea di mettersi alla prova anche nella 500 Miglia di Indianapolis dove gareggiano vetture potentissime. S'industria allora, e lo fa sfruttando una sua auto già costruita in piccola serie, per realizzare un bolide di 5 litri di cilindrata che lotta per la vittoria fino al vigliacco ritiro dopo 425 miglia, ben oltre quindi i tre quarti di gara, quando è in terza posizione.
La delusione è grossa ma non ha ritorni negativi in Europa dove invece sono i rumori di guerra a tenere banco. La Bugatti ha ormai duecento dipendenti però ogni piano di sviluppo va a rotoli.

L'ABBANDONO DELL'ALSAZIA

Il primo conflitto mondiale minaccia subito di essere rovinoso e Bugatti, portandosi dietro due vetture T 13, lascia l'Alsazia per l'Italia dove si mette al lavoro in ottica bellica e progetta sia una bomba incendiaria sia un cannone a sparo veloce che però non trovano interesse nel ministero della Guerra. Si trasferisce quindi in Francia negli uffici tecnici dell'aviazione dove concepisce in fretta dei motori d'aereo 16 cilindri che fanno gola agli americani: in Usa acquistano la licenza di fabbricazione per produrne la bellezza di 5.000 anche se poi, finendo nel frattempo la guerra, si limitano a soli 50 (e si dice che nessuno vola mai veramente per grossi problemi di lubrificazione).
Nemmeno il tempo di stipulare l'armistizio e Bugatti torna alla sua fabbrica in Alsazia, territorio nel frattempo passato dalla Germania alla Francia. Quello che trova sono solo dei muri malridotti: dentro non c'è più nulla, né i motori e nemmeno un macchinario per la lavorazione. È sparito tutto, ma questo non disarma il costruttore che decide di ripartire da dove lascia: nel gennaio del 1919 il complesso è riaperto con alcuni nuovi reparti e il recupero di quelli vecchi. Per ottenere i soldi necessari (va detto che, a differenza di tanti altri fabbricanti di automobili, la Bugatti non ottiene mai un qualsiasi contributo governativo) l'intraprendente Ettore accetta di cedere la licenza per la costruzione dei suoi motori a differenti aziende in giro per l'Europa: Diatto in Italia, Crossley in Inghilterra e Rebag in Germania. Con il capitale indispensabile per ripartire, e dissepolti tre motori sotterrati prima di abbandonare Molsheim allo scoppio della guerra, viene subito avviata la produzione con un ritmo di dieci auto al mese.
Naturalmente sono ancora le corse a ridare smalto all'azienda, e i successi si legano in fretta al motore otto cilindri in linea che è mon-

tato sulla Type 30 del 1922. Si tratta di un propulsore molto originale, con tre valvole per cilindro comandate da un solo albero a camme in testa; due valvole, più piccole, servono per l'aspirazione mentre la terza, molto più grande di diametro, è di scarico. L'auto non è ancora una vettura veramente sportiva, lo è invece la Type 35 del 1924, l'auto più vincente di tutti i tempi oltre ad essere la Bugatti più amata da tutti gli storici per la perfezione di ogni suo particolare. Il palmares di questo bolide è incredibile, più di duemila vittorie tra cui 351 successi e 47 record del mondo nei soli primi due anni di vita, con un ritmo successivo di 14 corse vinte ogni settimana nell'arco di otto stagioni. Bugatti è questo che vuole: entrare in fretta nella leggenda e non per niente punta alla Targa Florio, gara massacrante e al contempo veloce. Con la T 35 la vince per cinque anni consecutivi dal 1925 al 1929 e per la Casa francese non c'è uno spot migliore. «*La creazione della mia otto cilindri due litri*» - afferma il costruttore italiano - «*è il cardine di tutti i miei trionfi. Allo stesso tempo mi permette di offrire ottime vetture di serie e di vincere come a nessun altro riesce. È semplice e facile da usare, anche nelle mani dei miei clienti che diventano in fretta dei magistrali piloti*».

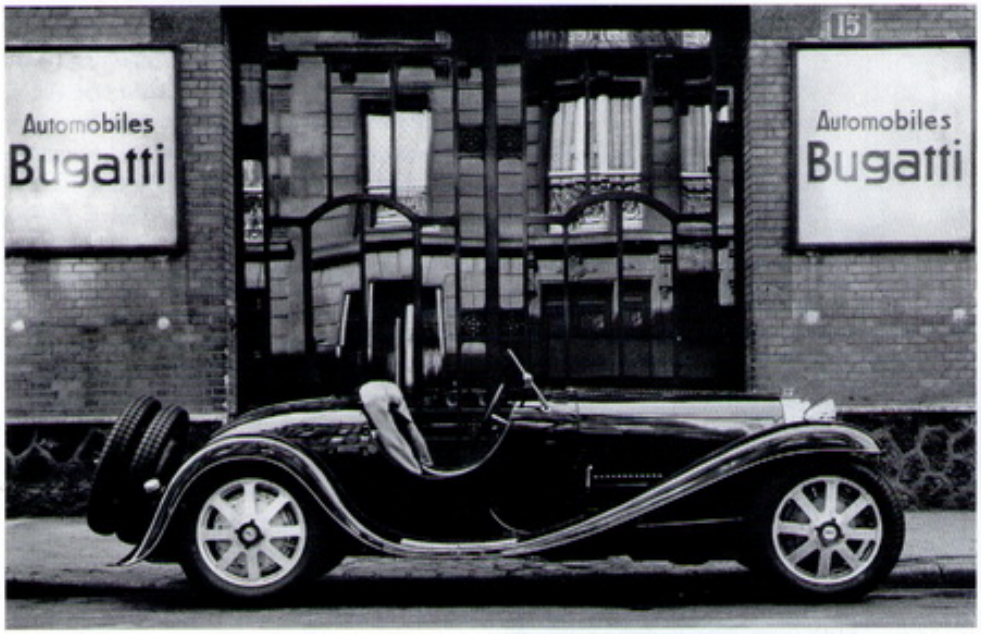
L'INGRESSO DI JEAN NELL'AZIENDA

Sono davvero stagioni magiche, in cui tutto sembra sempre andare per il verso giusto. Gli anni in cui entra in scena anche il giovanissimo figlio di Ettore, Jean per tutti ma battezzato Gianoberto Maria Carlo Bugatti anche se viene alla luce a Colonia, nel 1909, nemmeno un anno prima del trasferimento della famiglia a Molsheim. Segue le orme del padre buttandosi sulle automobili appena compiuti i sedici anni. Dalla tradizione di famiglia eredita il senso della meccanica e il gusto artistico. Sulle auto perfette che il padre fa correre e vincere porta in fretta un design molto più accurato che aggiunge fascino alla sostanza. Le cronache lo vogliono già in attività sulle Bugatti Type 37 e Type 40 che nascono nella seconda parte degli anni Venti, ma soprattutto lo vedono mani in pasta sulla Type 41, la maestosa Royale sette posti che nasce per diventare l'automobile dei sovrani del pianeta.
Su quest'automobile gli aggettivi si sprecano: difficile aggiungerne altri seppur sia più giusto parlare di un insuccesso anziché di quello che avrebbe dovuto essere, perché alla resa dei conti non viene acquistata da quasi nessuno. Nondimeno è un condensato di lusso e di tecnologia da lasciare esterrefatti. Costa 500mila franchi francesi, una cifra inavvicinabile, tre volte di più di una Rolls-Royce, molto di più di una Hispano-Suiza o delle americane Duesenberg. Una follia secondo molti a cui risponde Bugatti con una delle sue più celebri frasi: «*Niente è troppo bello, niente è troppo caro*». Ha un motore 8 cilindri in linea di 12763 cc che pesa la bellezza di 3mila chilogrammi e consuma 40 litri di carburante ogni cento chilometri. La potenza è incredibile: 300 Cv. A imprezio-

La strategia
Il treno veloce

Di fronte alle precarie finanze in conseguenza alla crisi mondiale del '29, Ettore Bugatti si industria per dare sbocchi alternativi alla sua azienda e nel 1931 comincia a pensare a dar vita ad un treno veloce mosso da motori a scoppio. I contatti con il governo francese sono avviati nel 1932 e trovano grande interesse. Molti sostengono che Bugatti lo fa per riciclare i grossi motori delle Royale mai costruite, ed in parte può essere vero perché il grosso investimento va comunque recuperato, ma si tratta anche dell'ennesima sfida del vulcanico genio. Peraltro le motrici ferroviarie Bugatti prestano molti anni di onorato servizio nelle ferrovie francesi, conquistando anche un record di velocità su rotaia (196 chilometri orari) per motrici non a vapore. Sono mosse da 4 motori Bugatti Royale (gli stessi usati sulla Bugatti omonima) da 12700 cc e 200 Cv accoppiati alla trasmissione tramite giunti idraulici. Dalla fine del 1933, per cinque anni, la Bugatti costruisce e pensa alla manutenzione di undici treni con grandi vantaggi economici per il bilancio aziendale. Ovviamente questo treno veloce è un condensato di idee: il telaio e la scocca sono in materiali leggeri con un complesso sistema meccanico che garantisce un viaggiare quieto e scorrevole, del tutto inusuale al tempo. L'arte di Bugatti si perpetua nel pensare ogni particolare come parte d'insieme, mentre l'alimentazione è pensata per una miscela benzina-alcol di cui la Francia dispone in grande quantità. La linea aerodinamica è di per sé una grande rivoluzione, con la cabina di pilotaggio sistemata in alto come negli aerei, che significa peggiore visibilità complessiva. I treni Bugatti restano in funzione fino al 1958 ***(nella foto un modello di treno veloce).***

Bugatti



1

sirla ancor più c'è il tappo del radiatore che è una realizzazione di Rembrandt Bugatti, il fratello di Ettore diventato uno scultore di fama mondiale. Che Bugatti la ritiene perfetta non ci possono essere dubbi perché la garantisce a vita, malgrado ciò l'auto non si vende: ne vengono fabbricate in tutto sei delle quali soltanto tre trovano proprietario, ma si tratta in ogni caso di gente facoltosa, non certo di teste coronate. Probabilmente a segnare in negativo il destino della Royale è la grande crisi del 1929 successiva al giovedì nero di Wall Street (24 ottobre).

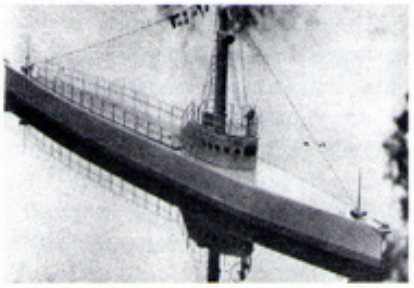
GLI EFFETTI DELLA CRISI

La depressione ha effetti devastanti sia nei paesi industrializzati, sia in quelli esportatori di materie prime. Il commercio internazionale diminuisce considerevolmente, così come i redditi delle persone fisiche, il gettito fiscale, i prezzi e i profitti. Le maggiori città di tutto il mondo sono duramente colpite, in special modo quelle che basano la loro economia sull'industria pesante. Non circola più denaro e per la Royale non c'è spazio: persino chi può permettersela ritiene che non è il momento opportuno per comperarla. Bugatti comunque non ferma la sua tumultuosa produzione di automobili, ma per reggere il momento di scarso denaro pensa anche a diversificare l'attività e si butta con entusiasmo nella fornitura di motori per le ferrovie. Questo lo porta lontano dall'azienda che ormai va avanti nelle mani fatate del ventenne Jean che ha stoffa e inventiva. Nascono vetture entusiasmanti come la Type 46, nota anche come piccola Royale che trova 500 acquirenti e che gli esperti considerano l'ultima Bugatti concepita dal genio di Ettore; dopodiché arrivano altre auto meravigliose ma la cui paternità è oramai assegnata a Jean.
Continuano anche le corse, e pur se le vittorie non piovono a grappoli come in precedenza, non è che i successi scarseggiano. Varzi, a Montecarlo nel 1933 vince il Gran premio dopo un entusiasmante duello con Nuvolari, Chiron svetta in altri Gran premi, Wimille compie imprese leggendarie con due vittorie a Le Mans di cui quella del 1939, l'ultimo grande successo di una Bugatti, ottenuto con davvero pochi mezzi economici a disposizione.
L'azienda imbocca una china che lascia poche speranze. Sono finiti i tempi delle limousine di lusso e delle vetture scoperte quasi da corsa, e cambiano anche i rapporti con gli operai. Ormai nelle fabbriche francesi sventolano sempre più spesso le bandiere rosse e gli scioperi si fanno frequenti e turbolenti. Bugatti è convinto che la sua azienda non possa essere coinvolta perché dice: «La mia gente mi conosce, tutti si sentono parte della famiglia». Invece accade l'impossibile: la fabbrica è occupata, e il lavoro si ferma. È il 1936 e Bugatti la prende malissimo. Amareggiato, considera quello che è successo come un affronto personale e lascia del tutto l'impresa che passa nelle mani del ventiseienne Jean che deve vedersela con i dipendenti che nel frattempo sono diventati più di 1.400.

LA MORTE DEL FIGLIO JEAN

Padre e figlio si parlano a lungo per telefono ma Jean non ottiene nulla più di un appoggio morale. Eppure nascono a raffica modelli fantastici come la Type 57 e le versioni successive fino alla Type 64; sbocciano persino motoscafi da corsa e motori da aereo per velivoli da caccia. Ormai è tempo di affrontare gli affari in una maniera molto differente e Jean Bugatti si mostra sempre più all'altezza, capace di ragionare con larghezza di vedute e senza troppe illusioni legate alla giovane età. Piace perché ha dolci occhi blu e modi gentili, veste elegante e sa trattare con i fornitori. Chi fa affari con lui vede per la fabbrica di automobili Bugatti un avvenire promettente e luminoso. Fino alla sera dell'11 agosto 1939, però, allorché Jean si alza da tavola rassicurando i familiari: «Tranquilli, torno in un quarto d'ora». Va a provare la vettura che ha appena vinto la 24 Ore di Le Mans sul lungo rettilineo che porta a Strasburgo. Jean pesta a fondo convinto che la strada sia chiusa e che nessuno può venire in senso contrario, ma incrocia un ciclista e per evitarlo centra un albero e rimane schiacciato tra le lamiere. Il ciclista se la cava con piccole escoriazioni, ma rimane oltremodo scosso per la tragedia che causa e dopo tre anni si suicida.
La morte precoce di Jean pare un segno del destino. Poco dopo scoppia la Seconda guerra mondiale, i tedeschi invadono in fretta l'Alsazia e si annettono la fabbrica di Molsheim trasformandola per produrvi dei veicoli anfibi.
Cessato il conflitto, della fabbrica Bugatti resta ben poco, e quel poco finisce nelle mani di canadesi e statunitensi che finiscono di perpetrare lo scempio. Sono i canadesi a produrre un incendio accidentale, e sono gli yankees a portare via disegni, progetti, documenti. Il niente che resta è confiscato da governo francese che ritiene di non doverlo riconsegnare a quel Bugatti che è sempre rimasto di nazionalità italiana, quindi nemico e sconfitto. Il caso finisce in tribunale, dove Bugatti si difende con un impeto incredibile e convince la corte recitando con passione la

1. Una Bugatti T 55 roadster davanti ai cancelli della fabbrica di Molsheim in Alsazia
2. Il giovane Jean Bugatti



LA TECNOLOGIA

La barca del sogno

Negli anni Venti per la traversata dell'Atlantico occorrono in media cinque giorni. Troppi secondo un pioniere della velocità come Bugatti che nel 1927 prova a concepire una barca capace di farcela in 15 ore nella tratta Brest-New York. Si tratta di *un'imbarcazione lunga 35 metri e larga 2,5* (nella foto) capace di bassissimi attriti sull'acqua, qualcosa di molto simile a un semi-sommergibile. È mossa da otto motori tipo Royale da 300 Cv ciascuno. L'equipaggio composto da otto persone deve restare sempre all'interno con il solo comandante autorizzato a salire sul ponte soltanto in caso di navigazione con mare calmissimo in quanto la velocità di crociera è calcolata per oltre 70 nodi (140 chilometri orari). Il progetto rimane sulla carta fino al 1939 quando un'imbarcazione è effettivamente realizzata, ma l'arrivo della Seconda guerra mondiale rimanda tutto e non se ne fa più niente per la morte di Ettore Bugatti. Peraltro la Bugatti, sotto la guida di Jean, produce sul finire degli anni Trenta motori per motoscafi da competizione che ottengono 3 record del mondo.

2

Bugatti

storia della sua vita, delle sue imprese, e dei suoi trionfi. La lunga lotta lo manda però al tappeto: non è più il giovane dalle sette vite di inizio secolo e non regge alla tensione. Muore per una congestione cerebrale il 21 agosto del 1947, dopo non essere più riuscito a costruire automobili con il suo nome. Ha sessantasei anni. Per gli storici dell'automobile la "vera" Bugatti cessa qui, con un bilancio di mille brevetti, 7.500 vetture costruite e un palmares che conta più di 10 mila vittorie e 37 record di velocità in nemmeno quaranta anni di vita.
Rassegnarsi alla fine di un'epopea, e pure di una marca ammantata di un fascino unico, è comunque difficile, ed è inevitabile che qualcuno provi a ripartire con la speranza di riprendere un percorso da dove si era bruscamente interrotto.

La curiosità
Il depliant della Royale

Per presentare alla sua possibile clientela la sua formidabile Royale, l'auto più costosa di tutti i tempi, Bugatti decide di non produrre un classico depliant informativo, bensì invita a Molsheim i più famosi giornalisti dell'auto e chiede loro di scrivere un testo il meno tecnico possibile per descrivere al meglio l'auto. Al momento della consegna degli elaborati, Bugatti ne estrae dal portafoglio anche uno, senza firma, che però assicura non è scritto da lui. A decidere quale sia il testo meglio redatto sono gli stessi giornalisti presenti e a vincere è proprio quello anonimo che si scopre scritto dalla figlia maggiore di Bugatti, Ebé, che non usa termini tecnici perché non li capisce proprio. Questo testo è poi sistemato in un elegante contenitore di soffice pelle cucita a mano con i bordi inferiori in argento e recapitato a chi potrebbe entrare in possesso dell'auto. Il testo comincia e finisce così: *"Pronta e flessibile come una creatura vivente, fidata e veloce, potente e silenziosa, la Royale è un meraviglioso sogno diventato realtà, diventato possibile grazie a trent'anni di esperienza. Questa descrizione è troppo sommaria perché ognuno si faccia un'esatta opinione dei meriti della Royale. È necessaria una scrupolosa prova in città, in montagna e nei rettilinei più veloci e più piatti. Da sola l'immaginazione è incapace di apprezzare che cosa questo prodotto rappresenta in quanto a progresso e perfezione mai ottenuta prima" (nella foto il tipico elefantino Bugatti).*

LA STAGIONE DOPO ETTORE

È allora Roland Bugatti, il più giovane dei figli di Ettore, a provarci nel 1951 con la collaborazione dell'anziano pilota Pietro Marco. I due provano a mettere in produzione due modelli siglati rispettivamente T 101 e T 102 che altro non sono che degli aggiornamenti della felice T 57 d'anteguerra, ma non ci sono abbastanza capitali a disposizione e appena sei vetture trovano compratori.
Nel 1955 viene anche coinvolto l'ingegner Gioacchino Colombo, leggendario progettista di motori cui si deve il propulsore dell'Alfa Romeo 158 e poi il primo V12 della Scuderia Ferrari. Il cinquantenne Colombo arriva sull'onda dei suoi successi in F1 non tanto come progettista quanto di tecnico al seguito delle Alfa Romeo di Farina e Fangio e poi della Maserati, ma quando mette mani al prototipo Bugatti 251 può ben poco per almeno due buone ragioni. La prima è che c'è una bassa disponibilità economica. La seconda è che pur essendo lui l'ingegnere più capace, deve sempre confrontarsi con Roland Bugatti che pretende di interferire imponendo soluzioni tecniche del passato in nome della tradizione. Il risultato finale è una monoposto pesante, con freni solo a tamburo, poca potenza e sospensioni inadeguate. Leggermente migliorata, l'auto si presenta al via del Gp di Reims del 1956 affidata a Maurice Trintignant ma, superata una sofferta qualificazione, dopo 18 giri arriva il ritiro e l'auto non corre mai più. I tempi duri sono ormai di casa e la Bugatti si trascina sull'onda di un grande passato e di un futuro inesistente finché non si presenta nel 1963 l'Hispano Suiza, fino al 1938 glorioso costruttore di automobili di lusso e poi convertito ai motori d'aereo, che rileva gli stabilimenti di Molsheim per produrre motori d'aviazione. Tutto il materiale automobilistico ancora presente è invece acquistato da due fratelli alsaziani, Hans e Fritz Schlumpf, grandi collezionisti cui si deve la più grande raccolta al mondo di vetture Bugatti, tra cui la Royale che appartenne proprio a Ettore Bugatti. Ci vuole allora un uomo dalla passione smisurata unita a una bella fetta di follia per veder risuscitato il marchio Bugatti. Succede alla fine degli anni Ottanta quando l'italiano Romano Artioli, titolare della società che importa in Italia le Suzuki, riesce a rilevare la licenza per ridare vita ad automobili che portano questo straordinario nome. Come sede viene scelto il territorio di Campogalliano nel modenese, terra che di motori se ne intende, e subito si lavora per dare vita una vettura degna di continuare la fiabesca saga. Nasce allora un motore V12 sovralimentato con quattro turbine (due per bancata) e cinque valvole per cilindro che deve essere ospitato in una vettura tecnologicamente d'avanguardia le cui linee sono affidate a Marcello Gandini creatore di auto indimenticabili come la Lamborghini Miura, la Lancia Stratos o l'Alfa Romeo Montreal, anche se la versione finale è ritoccata dall'architetto Benedini, lo stesso che progetta lo stabilimento di Campogalliano.

I RECORD DELLA EB 110

La vettura, chiamata EB 110 per sintetizzare le iniziali di Ettore Bugatti e l'anniversario dei 110 anni dalla sua nascita, è presentata in pompa magna nel settembre del 1991 a Place de la Defense a Parigi alla presenza del jet set internazionale. Si tratta di un'auto con scocca in fibra di carbonio, carrozzeria in alluminio e trazione integrale che si vanta di essere la più potente in circolazione grazie ai 550 Cv e la capacità di passare i 340 orari.
Il mondo pare sbalordito, ma troppo pochi si mettono in fila per acquistarla e sono sempre uno sparuto gruppetto quelli che si fanno coinvolgere dalla sua evoluzione che arriva pochi mesi dopo, la EB110 S ancora più potente, 600 Cv, e ancora più leggera di 200 chili.
Sono segnali inquietanti ma contro la passio-

Ettore e Roland Bugatti

La curiosità
Il record a metano

La Bugatti-due, come molti indicano il recupero del marchio da parte di Artioli sul finire degli anni Ottanta, ha vita breve e sofferta, ma prima dell'amara conclusione con l'inevitabile fallimento dell'impresa, c'è anche il record di velocità ottenuto sulla pista di Nardò il 3 luglio 1994. L'auto, una EB 110 trasformata per andare a metano, tocca i 344,7 chilometri orari, battendo la prestazione della vettura omologa ma a benzina che si è fermata a 342 chilometri orari. Sui perché di questo esperimento sono girate molte voci, di sicuro il proprietario, Romano Artioli, vuole dare all'esterno segnali forti di vitalità tecnica per mettere a tacere i tanti sospetti che l'azienda è in difficoltà economiche. Comunque di impresa si tratta: merito di Giovanni Barbanti che è a capo della Bugatti Electronics che opera nell'ambito del piano Greengas. In collaborazione con la Snam va a Nardò una EB 110 con le bombole del metano al posto del passeggero e dotata di un sistema di iniezione Ecogas. La spedizione in Puglia si compone di otto persone: Giovanni ed Arturo Barbanti, lo specialista dei sistemi elettronici Loris Dall'Aglio, l'ingegnere Federico Trombi, i due meccanici Antonio Monti e Claudio Bettuzzi, l'ingegnere telemetrista Luca Giacomoni e il pilota collaudatore Loris Bicocchi. Si teme per il gran caldo che martella la pista e potrebbe influire sulle prestazioni del motori, ma tutto procede secondo i piani e probabilmente questa rimane la perla più preziosa della triste avventura Bugatti a Modena.

ne il ragionamento può poco e Artioli insiste nel suo sogno; ecco così arrivare la berlina EB 112 pensata dall'Italdesign di Giorgetto Giugiaro, una vettura quattro porte con motore aspirato di sei litri e 460 Cv. La linea è molto particolare perché si ispira alle ultime Bugatti d'anteguerra, in particolare alla T 57S Atlantic, e non incontra nemmeno essa il favore della clientela nonostante la volontà di offrirla con un prezzo di listino inferiore ai 300 milioni di lire. Se ne fabbricano appena due esemplari di cui uno solo marciante. Non è una delusione: è la fine di questa avventura. Il fallimento arriva tra il 1995 e il 1996 dopo che vengono costruite in tutto 139 vetture (13 delle quali a livello di prototipo). Ma la storia di Bugatti non termina qui. Nel 1998 il gruppo tedesco Volkswagen, sulla spinta del suo capo Ferdinand Piech, recupera il marchio e fonda la Bugatti Automobili SaS che non ha il fine di diventare un'azienda destinata a produrre dell'utile ma che deve servire soprattutto sul piano dell'immagine del gruppo. Così viene ideata Veyron, davvero la vettura più potente di sempre. Non basta: la Veyron è fabbricata in piccola serie nello stabilimento di Dorlisheim in Alsazia, a poca distanza da Molsheim dove nasce la Bugatti.

Presentata in una prima ipotesi al salone di Parigi del 2000, la Veyron arriva su strada nel 2005 dopo anni piuttosto sofferti per la sua

Bugatti

messa a punto; è costruita da un gruppo ristretto di appena trenta persone altamente specializzate che impiegano tre settimane per l'assemblaggio. Sono necessari undici prototipi per arrivare alla definizione della vettura di serie, un bolide mosso da un motore W16, 64 valvole di 8 litri con quattro turbocompressori capace di una potenza dichiarata di 1001 Cv (anche se in realtà devono essere quasi 1040) tale da produrre un'accelerazione 0-100 in 2,5 secondi e passare non di poco i 400 orari. Al netto delle tasse, e nella versione base, la Veyron costa 1.100.000 euro. Come diceva Bugatti: «Niente è troppo bello, niente è troppo caro».

Carlo Cavicchi

La Type 41 Royale Coupé Napoleon, la macchina personale di Ettore, guidata dall'autista di famiglia

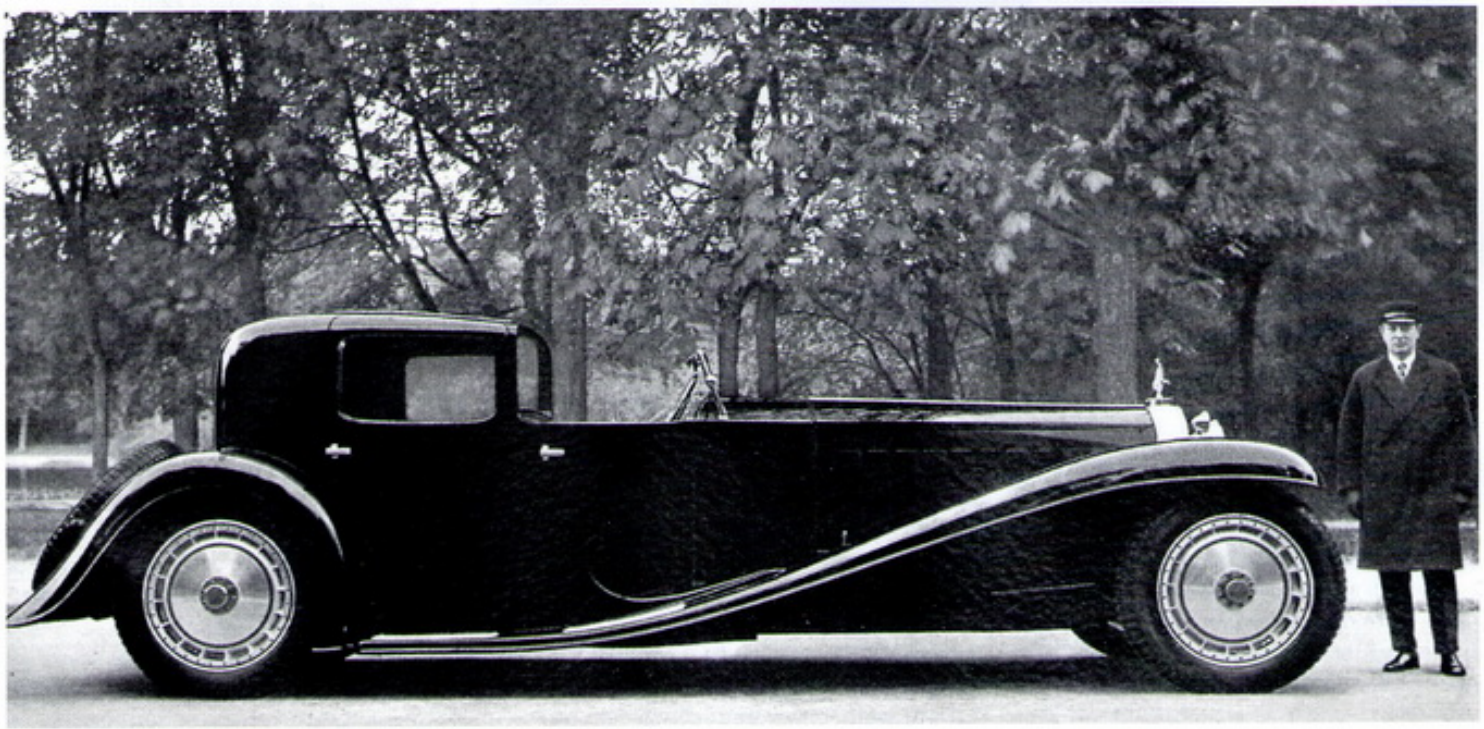
www.bugatti.com
1, Château Saint Jean, Dorlisheim
67120 Molsheim, Francia

LA TECNOLOGIA

Quei freni idraulici al posto dei tiranti

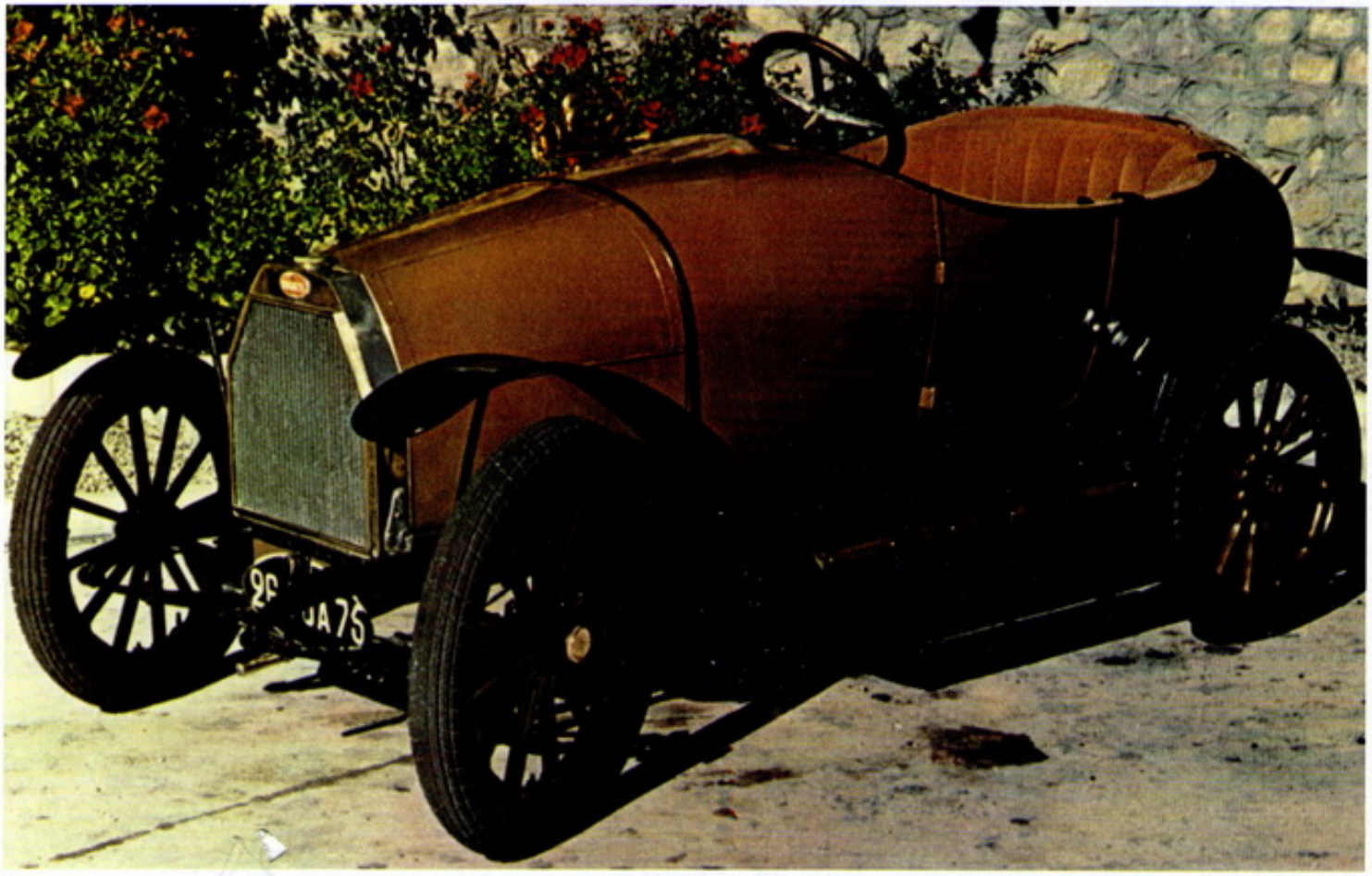
Ettore Bugatti tra le sue tante intuizioni, sempre puntualmente brevettate, ha nel 1918, anche l'idea dei freni con comando idraulico al posto dei classici tiranti. Dopo un paio di anni di studi, la prima applicazione appare sulle sue vetture esposte al salone di Parigi del 1920. I freni vengono realizzati direttamente a Molsheim e vengono persino montati sulle "tank-bodied" le vetture da corsa carenate per una migliore aerodinamica che sono iscritte al Gp di Francia a Tours nel 1923. Si tratta di quattro vetture con un motore di 2 litri 8 cilindri in linea. La Bugatti Tipo 32 Tank è un primo esempio di aerodinamica applicata alle corse. Ettore Bugatti, forte della sua esperienza nell'industria aereonautica maturata durante la Prima guerra mondiale, ha l'intuizione di disegnare una carrozzeria che riproduce la sezione longitudinale dell'ala di un aereo per migliorare la penetrazione aerodinamica, quindi le prestazioni velocistiche della vettura.

Le Tank così rivoluzionarie, però, gareggiano solo una volta perché, nell'inverno inverno del 1923, Bugatti progetta la Bugatti T 35 che, con alcune soluzioni meccaniche ereditate dalla Tank ed una carrozzeria più tradizionale, domina per i successivi 10 anni il mondo delle corse. Le Tank, in ogni caso, hanno i freni idraulici all'anteriore e la loro resa è eccellente. Un liquido speciale lavora all'interno di tubicini di pelle dalla costruzione molto complessa. Bugatti cerca un fornitore capace di produrli in quantità ma non trova nessuno e rinuncia lasciando scadere il brevetto. L'idea non passa però inosservata e fa la fortuna degli americani della Lockheed che brevettano una soluzione praticamente identica che è poi venduta in tutto il mondo *(nella foto la Tank al Gran premio di Francia del 1923).*



Type 13 - 15 - 17

Produzione 1910 - 1926
Carrozzeria Torpedo



La Bugatti Type 13 prodotta insieme alla Type 15 e alla Type 17, riscuote successo grazie alle vittorie nelle corse

La Type 13 è una Torpedo due posti prodotta da Bugatti dal 1910 al 1926. L'aspetto di questa vettura, vista con i canoni stilistici moderni, può sembrare più vicino a quello di un giocattolo, piuttosto che una auto passata alla storia. Piccola e leggera, la Type 13 si è distinta nelle corse automobilistiche dell'epoca. La vittoria del Gran premio d'Italia nella classe Vetturette, fa guadagnare a questa piccola Bugatti il soprannome Brescia dalla località dove la gara viene disputata. La Type 13 percorre una filosofia inversa rispetto alle strade prese dagli altri costruttori di auto. Invece di rincorrere potenze esagerate, Ettore Bugatti concepisce una tipologia di vetture leggere, con potenze modeste. Questa impostazione permette di ottenere auto agili, maneggevoli e scattanti. Per questo, le Type 13 impiegate nelle competizioni riescono sempre a fare una bella figura. Lo stesso Ettore Bugatti si ritrova al volante di una Type 13 nel Gp di Francia, nel 1911. In quella gara, termina al secondo posto assoluto, primo della classe Vetturette. L'allestimento di base prevede una carrozzeria aperta, con l'abitacolo che può ospitare solo due persone. I cerchi sono a raggi, sprovvisti di freni all'anteriore e senza parafanghi (nella prima versione). Gli eventi tragici della Prima guerra mondiale, però, sconvolgono la vita di tutta l'Europa e anche della Francia. Bugatti non può far altro che sospendere la produzione, per ricominciare alla fine del conflitto. In quel periodo, le Type 13 vengono equipaggiate con un nuovo motore, sempre a quattro cilindri, ma con testata a 4 valvole anziché a 2. Il vulcanico Ettore, in questo modo, anticipa ancora una volta i tempi, rendendo le sue auto

più performanti. Le vetture del dopoguerra sono più curate e rifinite, della Type 13. Dopo il 1920, Bugatti sostitusce la Type 13 con la 15 e poco dopo arriva anche la Type 17. Si tratta di due nuovi modelli che adottano la stessa meccanica, ma hanno il passo allungato per permettere di ottenere abitacoli più grandi e confortevoli. In quel periodo compaiono anche le Type 22 e 23. Si tratta delle prime Bugatti moderne.
A partire da queste due vetture, troviamo quello che è il segno distintivo delle Bugatti, lo stilema riportato come elemento caratteristico del family feeling della marca; il disegno del radiatore a ferro di cavallo. Le Type 22 e 23, dunque, pur essendo una rivisitazione del progetto che deriva dalla Type 13, hanno il loro posto nella storia della Casa, per il fatto di avere iniziato la consuetudine stilistica del frontale Bugatti. Per quanto riguarda l'estetica, si tratta, allo stesso modo delle Type 13, 15 e 17 di torpedo. Le 22 e 23 sono però decisamente più lunghe, con abitacoli che possono ospitare fino a 6 passeggeri e con lo spazio per pochi bagagli. Con questi modelli si afferma la filosofia tecnica e costruttiva di Bugatti che privilegia la leggerezza e la pulizia del progetto rispetto all'avanguardia tecnica fine a sé stessa. Le prime Bugatti insegnano infatti che l'equilibrio generale e l'efficienza delle sospensioni favoriscono la ricerca di un ottimo comportamento stradale e di prestazioni superiori a quelle di vetture più grandi e complesse. Le cilindrate vanno ad aumentare nel 1921 con la Type 28: prima Bugatti ad utilizzare il motore 8 cilindri in linea derivato dall'unione di due unità a quattro cilindri della Type 22. Questa auto è capace di 90 Cv, ma non ha il successo commerciale sperato.

La Type 17 del 1920 caratterizzata come tutte le Bugatti d'anteguerra dal radiatore a ferro di cavallo

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,800
Larghezza ..... m 1,340
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1327 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 15 Cv

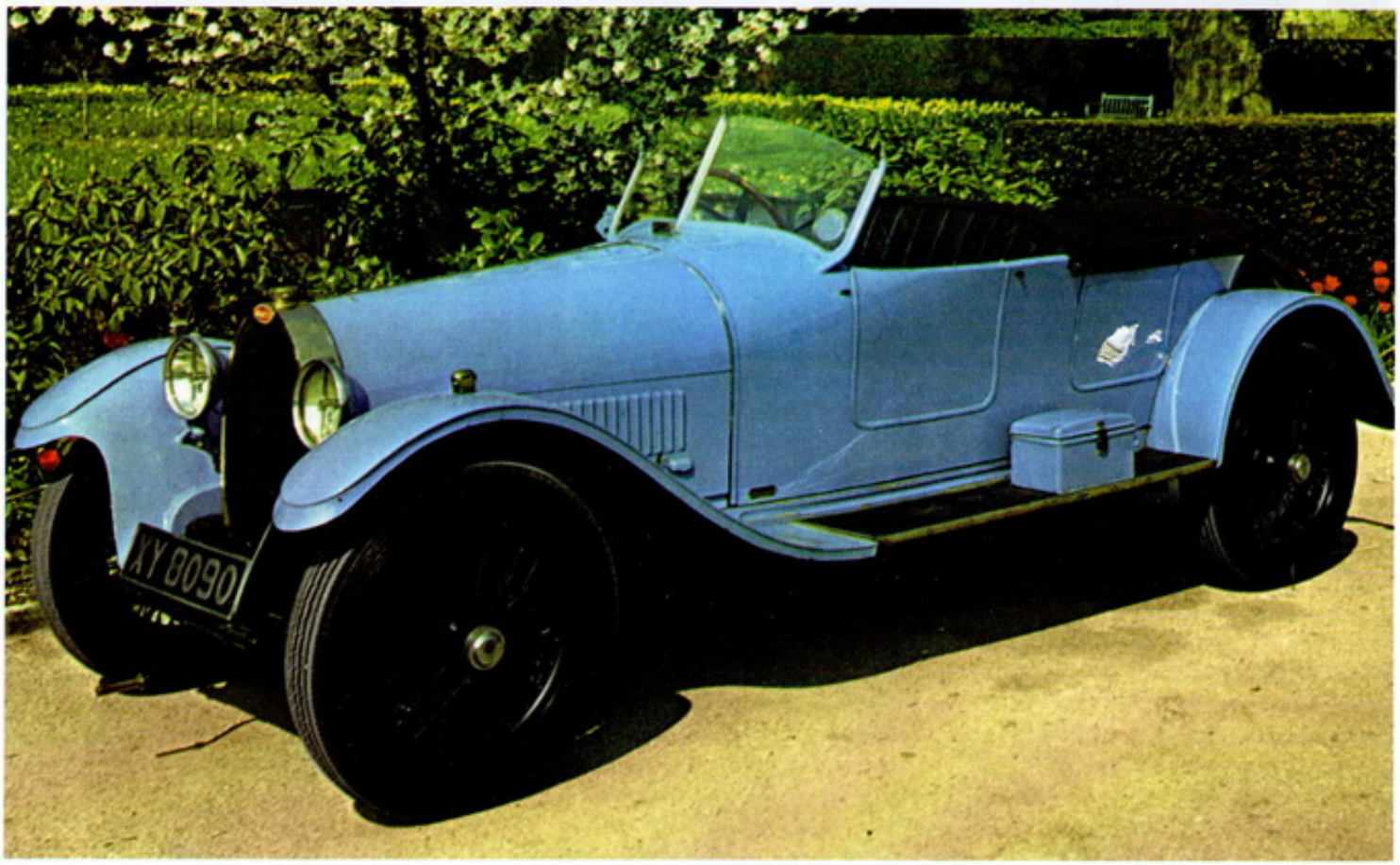
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 95 km/h

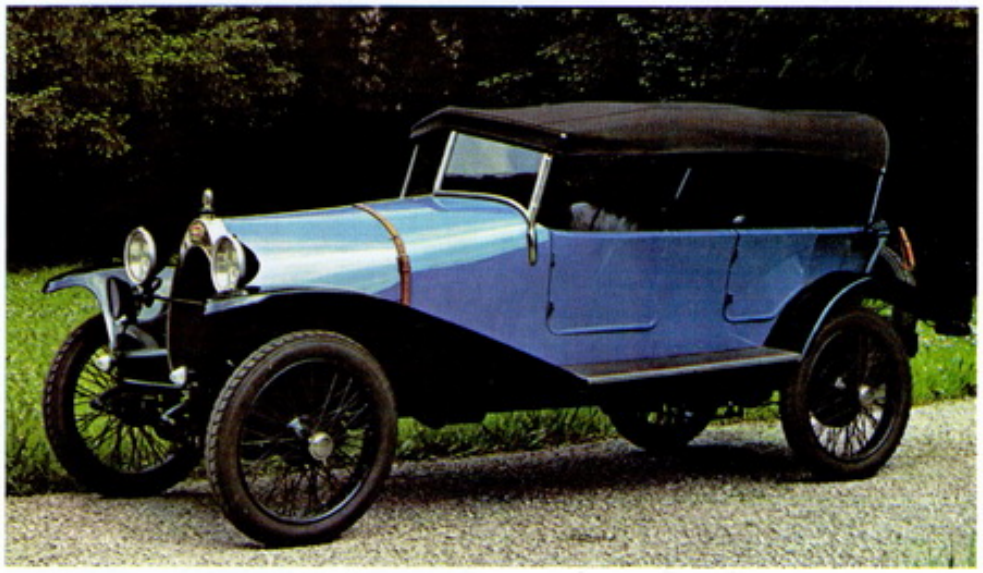
PREZZO ..... nd



Type 30

Produzione 1922 - 1926
Carrozzeria Torpedo - Spider

La Type 30 nasce dalla continua ricerca che Ettore Bugatti applica verso la tecnologia meccanica. La macchina esteriormente è una tipica torpedo degli anni Venti: curata, come tutte le vetture dell'epoca, dato che possedere un'auto significa disporre di una certa ricchezza. Nella Type 30, Bugatti installa un raffinato propulsore. La cosa è abbastanza evidente se si apre il vano motore. Si nota subito, infatti, la meticolosità con cui sono sistemati i collettori di scarico separati tra loro di una decina di centimentri nella zona di raccordo con i cilindri. La potenza è di 101 Cv, trasmessa all'asse posteriore grazie ad un cambio a 4 marce, e permette a questa vettura di raggiungere i 145 chilometri orari. La Type 30, inoltre, ha una particolarità nella distribuzione: adotta tre valvole per cilindro.



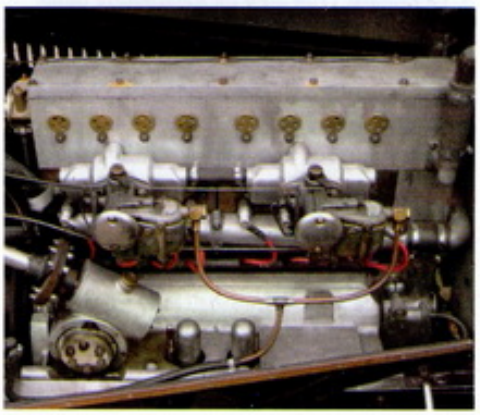
1

1. La Bugatti Type 30 in versione torpedo
2. La versione spider della Bugatti Type 30
3. Particolare del motore Bugatti 8 cilindri

FOCUS
Type 30 Le Cigar

La Type 30, come tutte le Bugatti, ha anche un bel passato agonistico. Molte sono le vittorie nel carnet di questa vettura, tra le tante, quella del Gp di Francia nel 1921 con Duesemberg alla guida. Particolare la carrozzeria presentata al via del Gp di Strasburgo, dove vengono allestite 4 vetture con una linea affusolata. Queste auto sono soprannominate Le Cigar.

2



3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE 2-4

PESO ..... 570 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 101 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... nd

Type 38

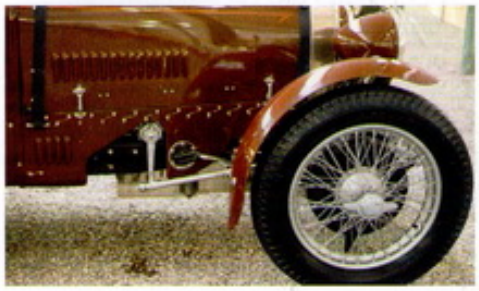
Produzione 1926 - 1927
Carrozzeria Torpedo

La Bugatti Type 38 è molto simile alla Type 30 ma ha un interasse più lungo e un passo più largo di 5 centimetri. I freni a tamburo con comando meccanico sono posizionati ai lati del differenziale. Le sospensioni comprendono l'assetto posteriore standard Bugatti con assale rigido a molle. Sotto il cofano c'è il motore da due litri, tre valvole della Type 35, ma la trasmissione è la stessa della Type 30. L'accensione è a incandescenza e il cambio a 4 marce, in modo da inviare più potenza alle ruote posteriori. Come vuole la tradizione di casa Bugatti, le auto sono costruite nello stabilimento di Molsheim e consegnate ai carrozzieri come chassis. Dopodiché gli artigiani creano il corpo, elegante e lussuoso, da montare su questi veicoli da sogno. Sono previsti modelli da 2 e 4 porte. Ne vengono realizzati 385 esemplari.

1

2

3


4

FOCUS
Type 38A Supercharged

Il motore della Bugatti Type 38 viene potenziato nella 38A Supercharged, prodotta in meno di 40 unità nel 1927. La versione Supercharged sviluppa 90 Cv di potenza per arrivare a una velocità massima di 161 chilometri orari. La cilindrata di 1991 cc rimane la stessa del modello standard. Lo chassis è concepito per l'assetto sportivo, con solo due porte.

1. Una Bugatti Type 38 esposta in occasione di una rassegna di auto d'epoca. I modelli della Casa francese sono tra i più quotati e ricercati dai collezionisti
2. Il caratteristico frontale della Bugatti Type 38. Il motore è un due litri a 8 cilindri con una potenza di 70 Cv
3. Il cruscotto semplice ed essenziale della Bugatti Type 38
4. La ruota e la sospensione anteriore della Bugatti Type 38. Questo modello viene costruito nello stabilimento di Molsheim. Nei due anni di vita sono stati realizzati 385 esemplari
5. La Bugatti Type 38 è un'automobile dalla linea allungata ed elegante

5

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,040
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.270 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

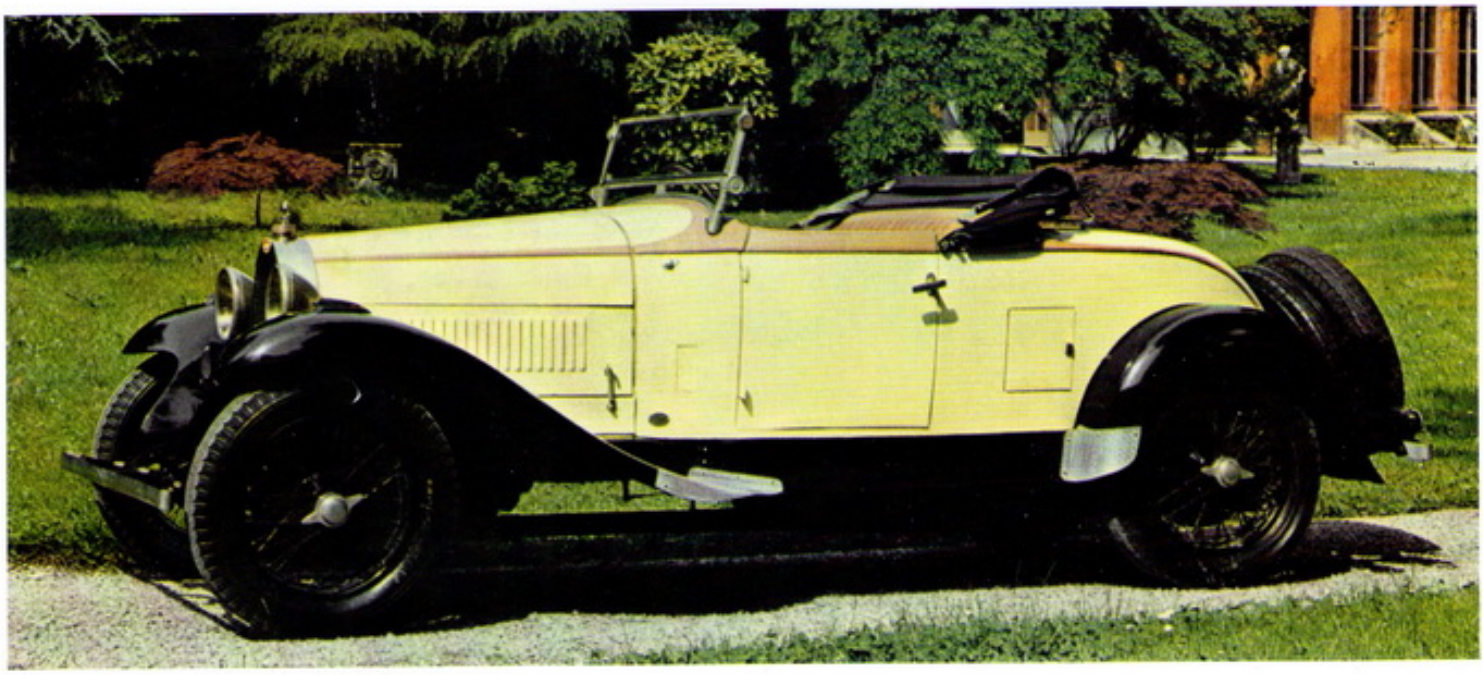
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 121 km/h

PREZZO ..... nd

Type 40

Produzione 1926 - 1930
Carrozzeria Torpedo - Coupé - Cabriolet



La Bugatti Type 40 va a sostituire le Type 13, 22 e 23. Fa parte della fascia media della Casa francese. I costi della produzione vengono infatti abbattuti grazie a una carrozzeria essenziale e sobria. Equipaggiata con delle motorizzazioni benzina, derivate da quelle impiegate sulla Type 37, è disponibile con un 1,5 litri e un 1,6 litri rispettivamente da 45 e 50 Cv. Ed è prodotta anche in una edizione potenziata denominata Type 40 dotata dello stesso motore di 1617 cc impiegato dalla Bugatti sulla Type 49. In totale è prodotta in 830 unità a cui si vanno ad aggiungere una cinquantina di esemplari della Type 40 A. Nell'abitacolo è rifinita come un elegante salotto e può ospitare fino a quattro persone. Mentre la carrozzeria è quella di una coupé a quattro posti trasformata in una torpedo. Per alcuni esemplari è realizzata anche in versione cabrio, spider e coupé.

La versione torpedo della Bugatti Type 40

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,460
Larghezza ..... m 1,450
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1496 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 121 km/h

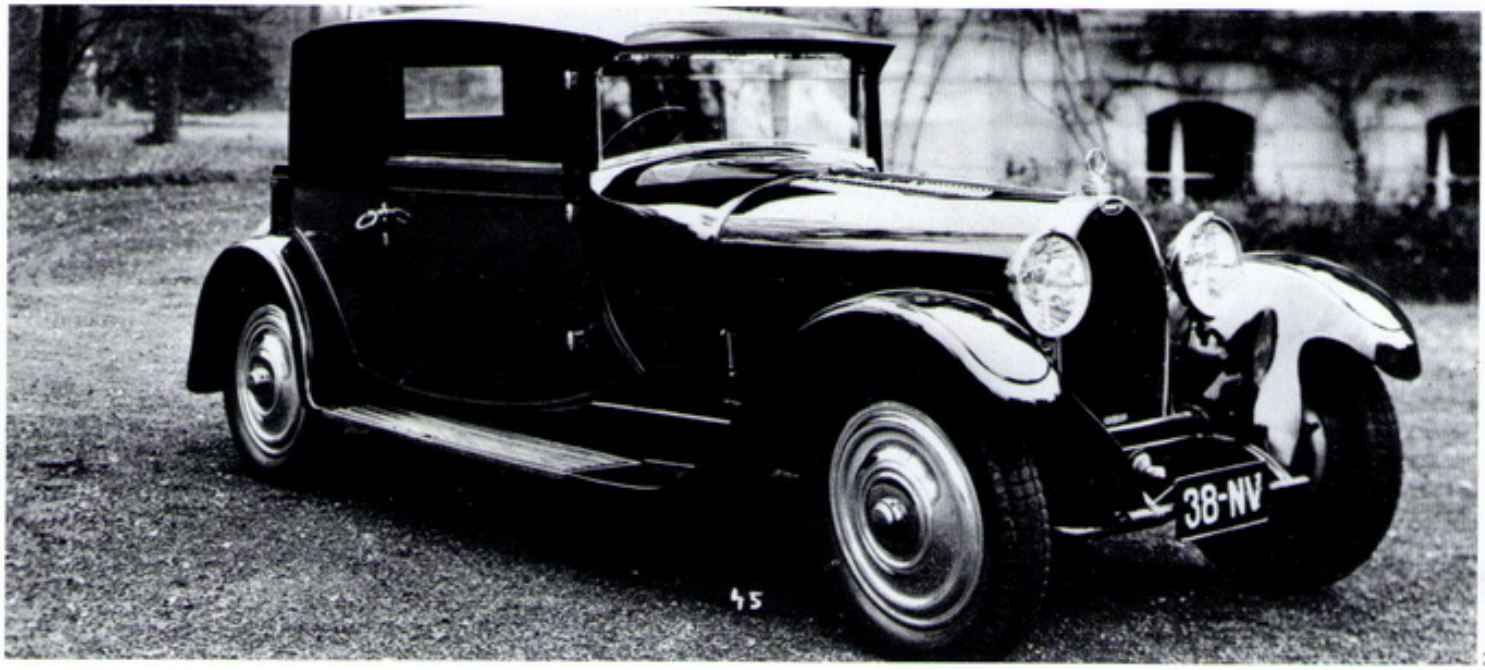
PREZZO ..... nd

FOCUS
Bugatti Type 40 A

Nel 1930 la Type 40 viene potenziata aumentando l'alesaggio del motore che da 69 millimetri passa a 72 millimetri. Questa versione, assimilabile nelle forme della carrozzeria a una piccola roadster, viene denominata Bugatti Type 40 A.

Type 44

Produzione 1927 - 1930
Carrozzeria Torpedo - Coupé - Cabriolet



1

Elegante e con delle ottime prestazioni, la Type 44 è prodotta in 1.095 unità ed è tra le auto più veloci della sua epoca. Con il suo motore 8 cilindri in linea a doppio blocco da 3 litri è infatti in grado di raggiungere i 150 chilometri orari. E questo nonostante la potenza sviluppata sia relativamente modesta: solo 80 Cv. Telaio e carrozzeria derivano dalla Type 38 ma, oltre al propulsore potenziato, rispetto a quest'ultima la Type 44 è decisamente più curata nell'aspetto. Insieme alla Brescia è il modello maggiormente prodotto dalla Bugatti. Il successo deriva anche dalla richiesta di carrozzieri celebri, come Kellner, James Young, Gerber, Gangloff, che ne realizzano altre versioni oltre alla originale. Questo spiega la presenza nel mercato di edizioni tipo la cabriolet oppure la coupé.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé	1927 - 1930
Torpedo	1927 - 1930
Cabriolet	1927 - 1930

1. Una Bugatti Type 44 del 1929
2. La calandra della Bugatti Type 44 con lo stemma della Casa francese

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2991 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

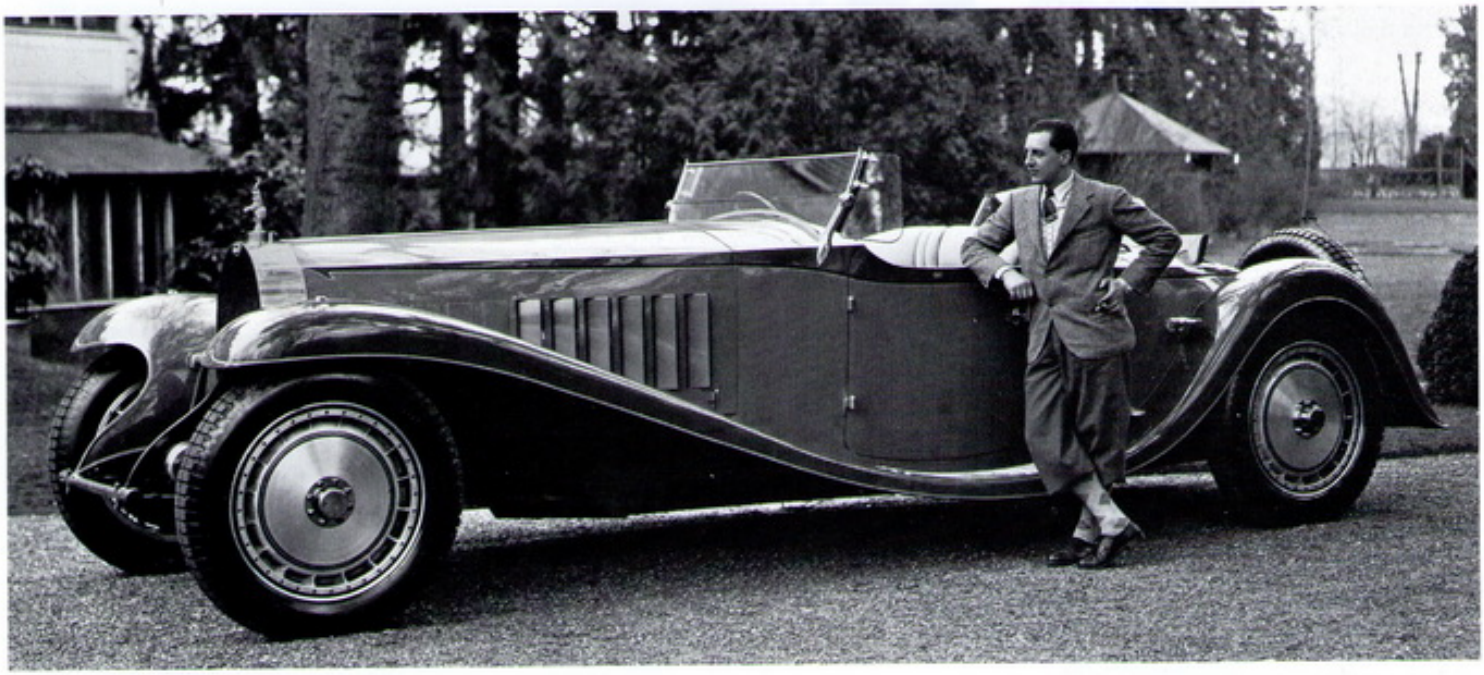
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... nd

Type 41 Royale

Produzione 1927
Carrozzeria Torpedo - Roadster - Cabriolet - Coupé



La Royale 41 rappresenta l'essenza dell'esclusività automobilistica. Questa vettura, fortemente voluta da Ettore Bugatti, ha una storia contrastata. Nata per essere destinata ad una clientela regale, la Royale 41, non viene scelta, però da nessuna delle dinastie regnanti di quegli anni. In effetti, per la sua epoca la Royale ha tutto quello che serve per essere definita un vero e proprio gioiello della tecnica e del lusso. Il telaio a longheroni è molto lungo e robusto. Questo per accogliere il gigantesco motore da oltre 12 litri di cilindrata. Le carrozzerie immaginate da Bugatti per la Royale, vanno dalla torpedo alla roadster, fino alla cabriolet.
L'intenzione del genio francese è quella di lasciare un segno tangibile nella storia dell'automobilismo attraverso una serie di scelte coraggiose. In primo luogo, il numero delle vetture da produrre. Bugatti fissa il limite a 25 unità, ma la scarsa richiesta fa in modo di vedere quella quantità come un miraggio. Alla fine, infatti, sono solo 6 le Royale costruite. Il

La Royale 41, disegnata quasi interamente a soli 23 anni da Jean Bugatti, è tra le più prestigiose vetture della Casa di Molsheim

prezzo di acquisto, come per tutti i gioielli non è abbordabile; con 6.500 sterline, a cavallo tra gli anni Venti e Trenta si possono acquistare case in città o delle fattorie. Altro elemento dissuasivo per l'acquisto è il peso, di circa 3.000 chilogrammi, che rende la Royale ingestibile nelle manovre da fermo. Per questa vettura, il concetto di lusso compie un incredibile passo avanti. Le finiture sono assolutamente di qualità superiore. I materiali utilizzati sono di primissimo ordine. Legni lavorati a mano, carrozzerie realizzate artigianalmente da mastri carrozzieri con materiali nobili e lucidature a specchio per le parti cromate: insomma sulle poche Royale prodotte, non si è certo tenuto conto dei costi industriali. Di queste prestigiose automobili, solo 3 delle 6 prodotte, sembra siano vendute all'epoca. Ai giorni nostri, le 41 Royale non hanno letteralmente prezzo.

SCHEDA TECNICA - Roadster

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 6,000
Larghezza ..... m 1,980
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 3.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 12763 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

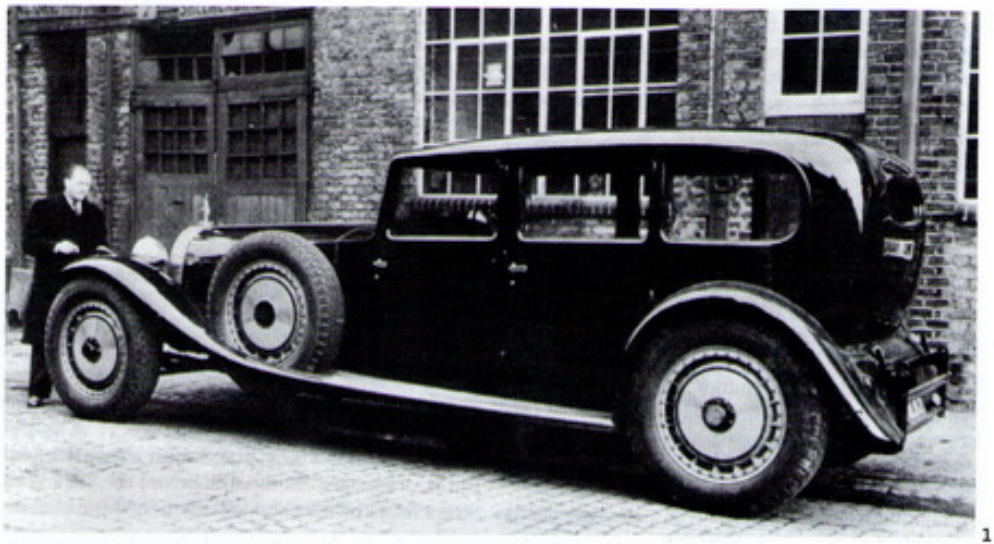
CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Sterline 6.500

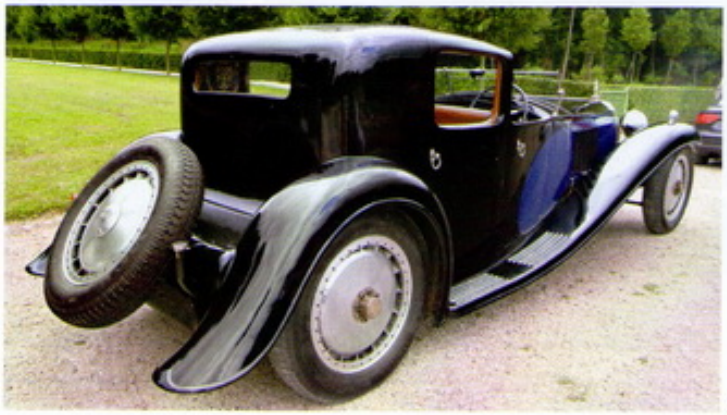
Negli anni Novanta una di queste preziose vetture è battuta all'asta per oltre 12 milioni di dollari. Come allora, anche oggi le 41 Royale sono dunque la massima espressione del lusso e dell'esclusività nel mondo dell'auto. Delle vere opere d'arte su quattro ruote ognuna delle quali, vista la produzione manuale, è in alcuni aspetti diversa dall'altra.



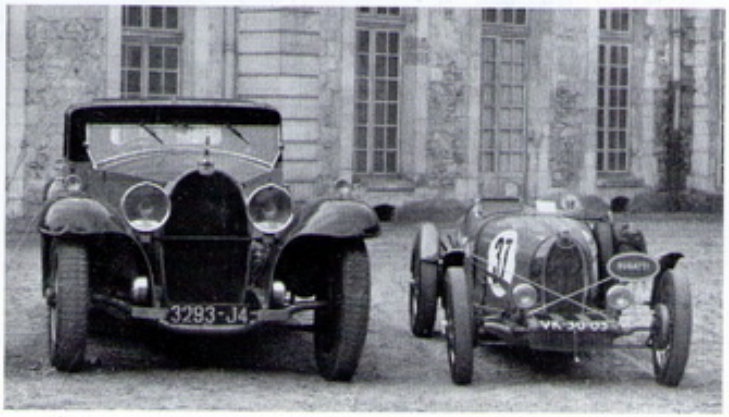
1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé Napoleon	1927
Weinberger Cabrio	1927
Kellner Coach	1927



2



3

LA TECNICA

Il gigantesco motore della Royale ha l'aspetto di un autentico monumento alla meccanica. Questo otto cilindri in linea ha una lunghezza totale di circa un metro e mezzo ed è inizialmente pensato per una cilindrata di circa 15 litri. La versione finale si limita a "soli" 12,763 litri che erogano 300 Cv. Adotta una distribuzione ad albero a camme in testa e valvole verticali e i cilindri sono fusi in ghisa.

1. Elegante nei dettagli la Bugatti 41 Royale ha finiture in nickel e chromo
2. Sulla Bugatti 41 Royale coupé la ruota di scorta è posizionata in modo da non rovinare, e anzi accompagnare la linea della coda
3. Sport e lusso: in una foto d'epoca una 41 Royale e una T 37 rendono l'idea delle due anime della Bugatti
4. Dettaglio del posto guida di una Bugatti 41 Royale Coupé Napoleon, nella caratteristica livrea bicolore blu e nera

4

FOCUS

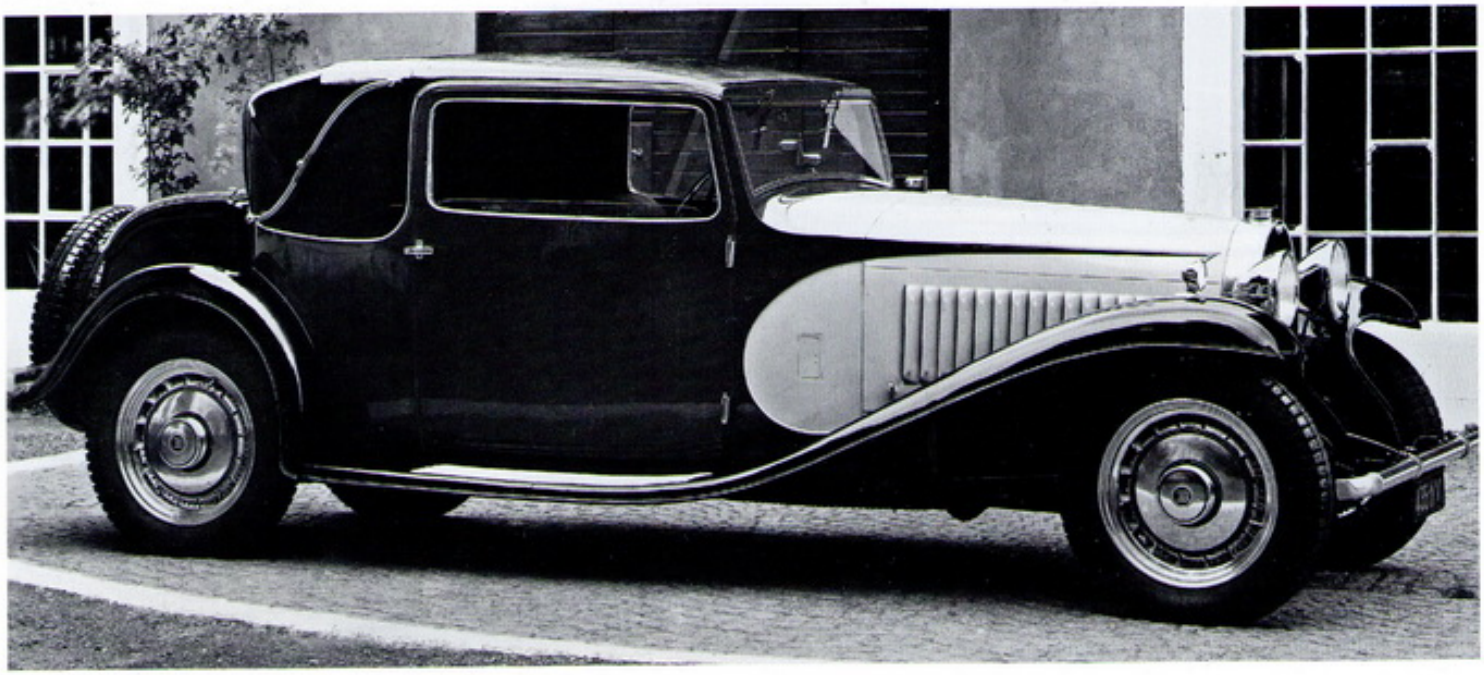
41 Royale Coupé Napoleon

La Coupé Napoleon deriva direttamente dal primo prototipo della 41, andato distrutto in un incidente nel quale al volante c'è lo stesso Ettore Bugatti. La Napoleon, disegnata da Jean Bugatti (figlio di Ettore) ha una livrea bicolore blu e nera e deriva dalla De Ville, ma in più adotta il tetto vetrato e l'interno rivestito di velluto blu.

Type 46

Produzione 1929 - 1936
Carrozzeria Torpedo - Roadster - Coupé - Cabriolet

1. Una Type 46 due porte nella classica verniciatura bicolore
2. La versione roadster della Type 46

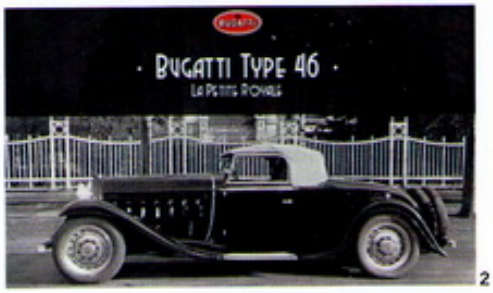


1

La Bugatti Type 46 è presentata al Paris Motor show nel 1929 come vettura di lusso. Il soprannome di Petite Royale che le viene attribuito può trarre in inganno, visto che è la più grande delle Bugatti prodotte in numero considerevole. Si presenta infatti come una vettura massiccia con motore di 5,4 litri in grado di superare i 140 chilometri orari. Della Type 46 vengono realizzati 400 esemplari, allestiti con diverse carrozzerie, cabriolet, saloon, coupé, oltre alla classica da turismo. C'è anche una versione limousine, ancora più rifinita e pregiata della versione di base, sebbene questa sia considerata la seconda Bugatti più lussuosa commercializzata all'epoca, dopo la Type 41. Non a caso la tradizione la annovera tra le auto preferite da Ettore Bugatti. Viene rimpiazzata dalla Type 50.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Type 46	1929 - 1936
Type 46 S	1930 - 1936



2

FOCUS
Type 46 S

Nel 1930 viene lanciata la Type 46 S, la versione sportiva e potenziata della Type 46. Il motore è sovralimentato da un compressore - nella Type 46 è invece aspirato - capace di sviluppare una potenza massima di 160 Cv. A differenza della versione originale non riscuote lo stesso successo e ne vengono prodotte solo 18 unità.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,780
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5350 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 142 km/h

PREZZO ..... nd

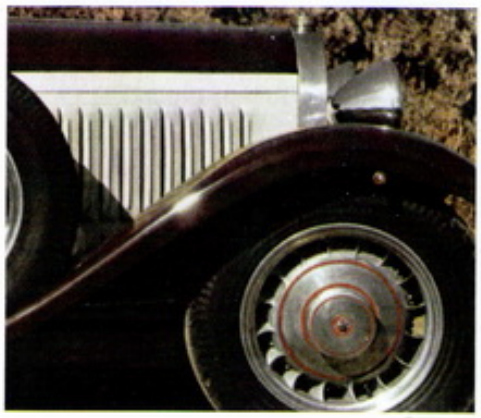
Type 49

Produzione 1930 - 1934
Carrozzeria Torpedo - Coupé - Roadster - Berlina

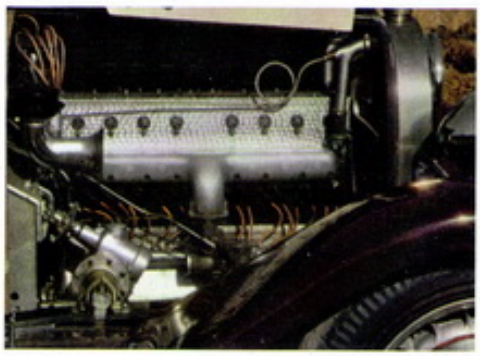
1. La Bugatti 49 è un modello di lusso prodotto in soli 470 esemplari
2. Il cofano della Bugatti 49 con le feritoie per lo smaltimento del calore
3. Il motore 8 cilindri della Bugatti 49

1

Nel decennio tra gli anni Venti e Trenta, le Bugatti sono concepite e costruite secondo una logica generalista, sempre rimanendo nel segmento del lusso. In questo periodo, molte delle auto che prendono parte alle corse internazionali, vengono adattate all'uso stradale. Tra queste la Type 43, prima della lunga serie che finisce con la 49. Questo modello, infatti, è il frutto dell'evoluzione delle auto che vanno dalla 43 alla 47; da ognuna di queste vetture, la 49 prende qualcosa, sia dal punto di vista meccanico che estetico. La 49 è comunque un'auto di rango realizzata in più versioni di carrozzeria. Sotto il suo lungo cofano pulsa un motore da 3257 cc capace di 85 Cv. La testa del motore è a tre valvole per ognuno degli otto cilindri di cui dispone la Type 49. Capace di prestazioni brillanti, questa vettura è prodotta in 470 esemplari tutti carrozzati da Gangloff, prima dell'arrivo della Type 57.



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2-4

PESO ..... 1.270 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3257 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 85 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 137 km/h

PREZZO ..... Sterline 825

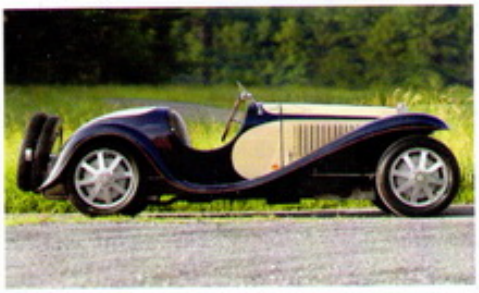
Type 55

Produzione 1931 - 1935
Carrozzeria Torpedo - Roadster

La Type 55 è una delle auto disegnate da Jean Bugatti per l'atelier paterno. Questa in particolare è una delle auto realizzate con più difficoltà dal giovane Bugatti. Il padre Ettore, infatti, non è molto propenso a concedere spazio al figlio, che dopo parecchie insistenze riesce a convincere il genitore a realizzare qualcosa di diverso dalle Type 43. La Type 55 in realtà deriva da diverse Bugatti, ma il tocco magico di Jean la rende unica per l'equilibrio delle forme e per lo stile, che diviene il simbolo della produzione Bugatti. Il telaio è ereditato dalla Type 45/49 da corsa: viene scelto per le sue caratteristiche di rigidità e robustezza, e si dimostra subito ideale per l'utilizzo su strada. La carrozzeria Super Sport, rappresenta quelle che al giorno d'oggi vengono definite supercar. Delle Type 55 sono prodotti 38 esemplari completi, di cui si dice che il primo è acquistato dal duca di Tremoille, e il secondo dal team manager Bugatti di allora, Meo Costantini.

1

1. La Type 55 realizzata da Jean Bugatti
2. La roadster è considerata una delle Bugatti più belle
3. La Type 55 deriva dalla Type 43



2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,460
Larghezza ..... m 1,480
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.118 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2262 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 2.355.000

FOCUS
Mix di prestazioni al top

Durante la prova effettuata nel luglio del 1932, la rivista *Motor Sport* mette in evidenza come la 55, pur avendo la stessa velocità massima della 43 (180 chilometri orari), impiega meno della metà del tempo (20 secondi) per raggiungere i 130 chilometri orari. Di contro, sottolinea la rivista, il tutto avviene con livelli di rumorosità e vibrazioni decisamente superiori alla media.

Type 57

Produzione 1934 - 1939
Carrozzeria Berlina - Coupé - Roadster - Cabriolet

La Tipo 57 è una delle Bugatti più celebri e per più ragioni. È un'auto sofisticata nella meccanica nella quale si ritrova l'essenza della raffinatezza del costruttore, ha prestazioni di valore assoluto e questo attira su di lei l'interesse di appassionati e di addetti ai lavori di tutto il mondo con la conseguenza di una notevole varietà di carrozzerie, tutte bellissime e ugualmente preziose, che rendono ancora più spettacolare (vale per tutte la celeberrima coupé Atalante con la caratteristica profilatura aerodinamica e la "cresta" che la percorre longitudinalmente) la maggior parte dei 630 esemplari prodotti fra il 1934 e il 1940. Inoltre dal punto di vista storico la 57 può essere legittimamente considerata l'ultima "vera" Bugatti dato che tutti gli esemplari realizzati nel primo dopoguerra sono praticamente delle riprese tecniche precedenti.
Il motore scelto per questo modello è frutto dell'adattamento stradale dell'8 cilindri da competizione creato per la Type 59 da corsa e dotato o meno, a seconda delle versioni, di compressore volumetrico; un autentico gioiello (anche di complessità) con blocco testa cilindri in ghisa e teste e basamento in alluminio, distribuzione bialbero con comando a ingranaggi. Il resto della meccanica è invece piuttosto convenzionale a partire dal telaio a longheroni e alle sospensioni ad assale rigido; l'unica innovazione sostanziale è l'applicazione degli ammortizzatori telescopici (la prima volta per una Bugatti) mentre il comando idraulico dei freni fa la sua comparsa solo nel 1938.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,370
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.372 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3257 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 135 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

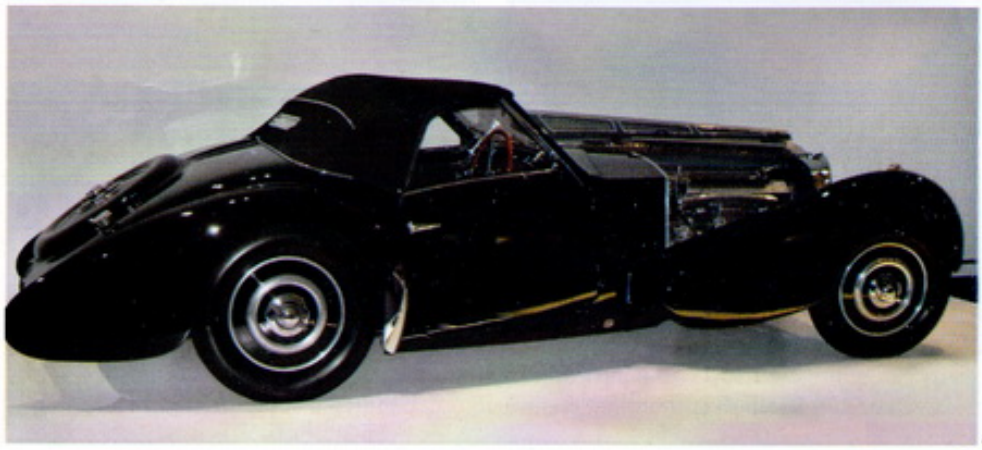
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... nd

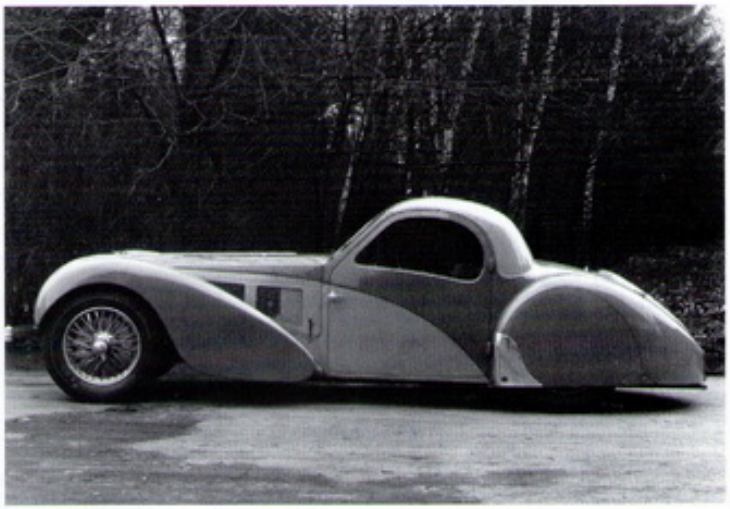
LE VERSIONI

Modello	Produzione
57 S	1936 - 1938
57 S45	1937
57 SC	1937 - 1939
57 C	1937 - 1939



1. La Type 57 versione Atalante
2. La coupé Type 57 deriva dall'estro di Jean Bugatti, uno dei figli del fondatore della Casa
3. Il posto guida della Type 57
4. Una versione cabriolet della Bugatti 57
5. La Bugatti 57 nell'allestimento coupé

1



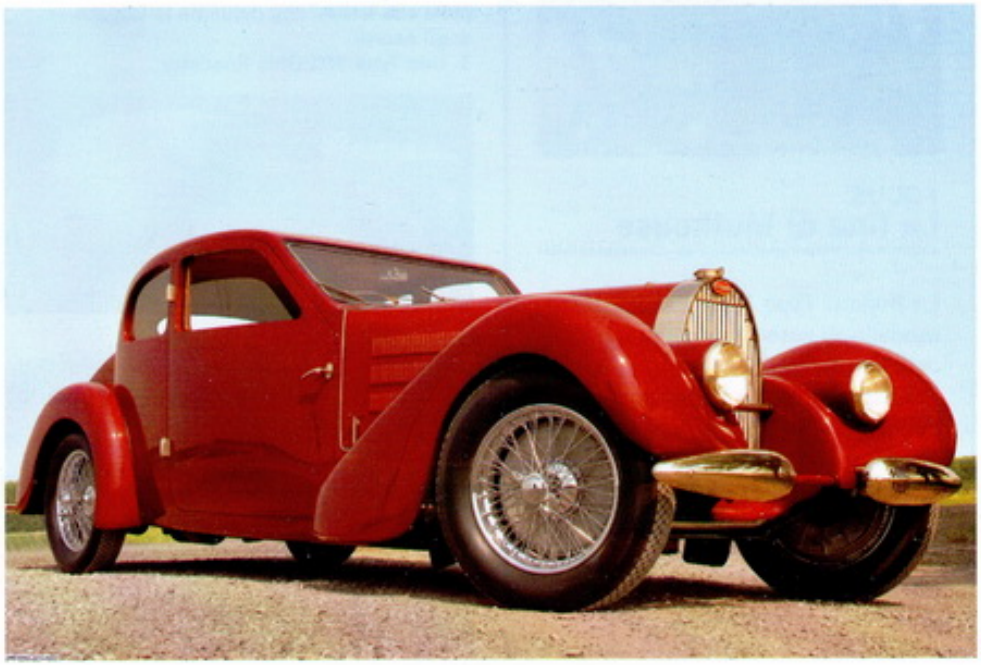
2

3

FOCUS

Il tesoro ritrovato

È successo agli eredi di Harold Carr in Inghilterra di aver ritrovato nel garage del defunto nonno una Bugatti 57 Atalante in buone condizioni. Carr, uomo d'affari con il pallino delle auto d'epoca, ha gelosamente conservato la preziosa vettura senza che nessuno lo sapesse. Il valore della Bugatti ritrovata è di circa 6 milioni di euro.

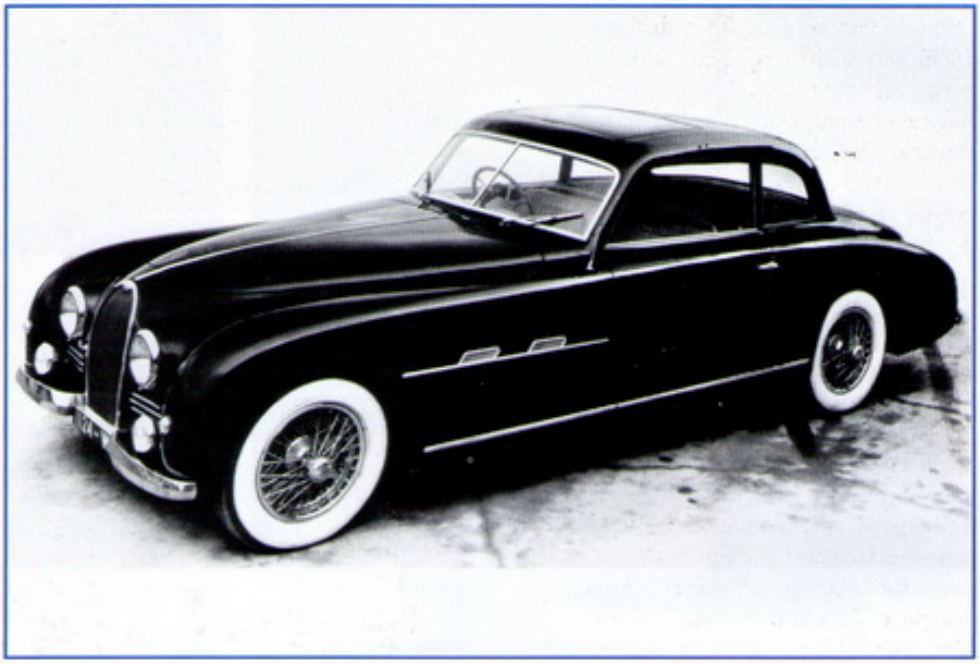


5

Type 101

Produzione 1951 - 1952
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Roadster

La Type 101 può essere considerata una delle ultime "vere" Bugatti prodotte. Sebbene il fondatore della maison francese sia deceduto nel 1947, la vettura, presentata nel 1951 è tenuta a battesimo da Roland Bugatti, uno dei figli di Ettore Bugatti. Questa berlina, prodotta in soli 7 esemplari, ha il suo posto nell'olimpo delle vetture di lusso. Dotata dell'otto cilindri in linea da 3,2 litri, la 101 dispone di 160 Cv, che possono lievitare fino a circa 200 Cv grazie all'adozione di un turbocompressore Rootes. La 101, però, è anche la vettura che segna la fine del glorioso marchio, fino alla sua rinascita moderna. La concorrenza dell'epoca - Jaguar e Ferrari soprattutto - dispone di vetture, anche se inferiori nel rango e nelle finiture, capaci di analoghe prestazioni, ma a costi decisamente più contenuti.

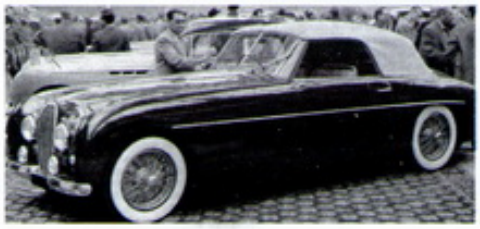


1

FOCUS
La fine di Mulhouse

La Bugatti Type 101 è l'ultimo modello di auto di serie dello storico stabilimento della marca. Dopo l'allestimento dell'ultimo esemplare, infatti, Mulhouse continua a lavorare fino al 1955, ma solo per produrre auto da competizione, quasi tutte rimaste, però, dei prototipi. L'anno successivo il passaggio alla Hispano Suiza dello stabilimento.

1. L'inconfondibile cofano allungato e le linee laterali della Bugatti 101 che trasmettono dinamismo anche a vettura ferma
2. Uno degli ultimi esemplari della 101: da notare il frontale fortemente evocativo nella sua forma, che richiama le Bugatti degli esordi
3. Una Type 101 Ghia Roadster



2

3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3200 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 160 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

EB 110

Produzione 1991 - 1995
Carrozzeria Coupé

Dopo la chiusura ufficiale di Bugatti nel 1963, il marchio francese riprende vita grazie all'intervento dell'imprenditore italiano Romano Artioli. Egli, innamorato dei fasti e dell'allure tipica delle vetture a marchio Bugatti, decide di rilevare il marchio e di dare il via alla produzione di una supercar in grado di battere Ferrari e Lamborghini. Per completare l'impresa Artioli chiede a Marcello Gandini di disegnare per lui la Bugatti che debutta il 14 settembre 1991, data che cade esattamente 110 anni dopo la nascita di Ettore Bugatti. Alla definizione della carrozzeria lavorano diversi designer, attratti dall'entusiasmante sfida di ricreare un mito e a Gandini si affiancano altre proposte come quella disegnata da Giugiaro. Lo sviluppo finale viene tuttavia condizionato da questioni pratiche, soprattutto di ordine aerodinamico e per soddisfare le esigenze di raffreddamento e così l'aspetto definitivo viene coordinato dall'architetto Benedini, gentleman driver e appassionato collezionista. La nuova Bugatti non nasce in Francia, bensì in Italia, nella terra dei motori per eccellenza, in Emilia Romagna. È una scelta strategica, fatta quasi per mettere sotto pressione gli avversari, quella di costruire lo stabilimento a Campogalliano in provincia di Modena. La EB 110, dunque viene studiata in Italia e si prefigge subito l'obiettivo di diventare una regina. Il lavoro nel nuovo stabilimento italiano procede senza sosta dal 1989 al 1990, anno in cui il primo prototipo completo della 110 prende forma, con il solo problema di essere in anticipo sui tempi. La vettura, infatti viene presentata ufficialmente l'anno successivo alla reggia di Versailles, in Francia, proprio nella data dell'anniversario della nascita di Ettore Bugatti. Tra lo stupore generale, Artioli

Una vista anteriore della Bugatti EB 110 a sportelli aperti. Molte supercar attuali optano per questo tipo di apertura molto scenografico, che ricorre a meccanismi più complicati rispetto ad aperture più convenzionali. Si noti inoltre il caratteristico frontale con la piccola presa d'aria a ferro di cavallo che richiama i radiatori delle Bugatti d'epoca

riesce a ricreare la magia del marchio francese, in chiave moderna e con tecnologie mai viste prima su una supercar. Il telaio della EB 110 è monoscocca in carbonio fatto realizzare appositamente dalla Aerospatiale in Francia. La carrozzeria è interamente in alluminio, ricoperta da pannelli in carbonio sagomati. Il motore è dodici cilindri a V, la cilindrata è di 3500 cc tondi tondi. Il cuore pulsante della EB 110 è totalmente inedito e adotta l'iniezione elettronica, cinque valvole per cilindro e 4 turbocompressori della IHI. La potenza espressa è di 560 Cv per la versione GT, che salgono a 650 Cv per la SS, versione più spinta e leggera della EB 110. Con tali potenze è facile

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,404
Larghezza ..... m 1,940
Altezza ..... m 1,130

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.620 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3500 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 560 Cv

TRAZIONE ..... integrale

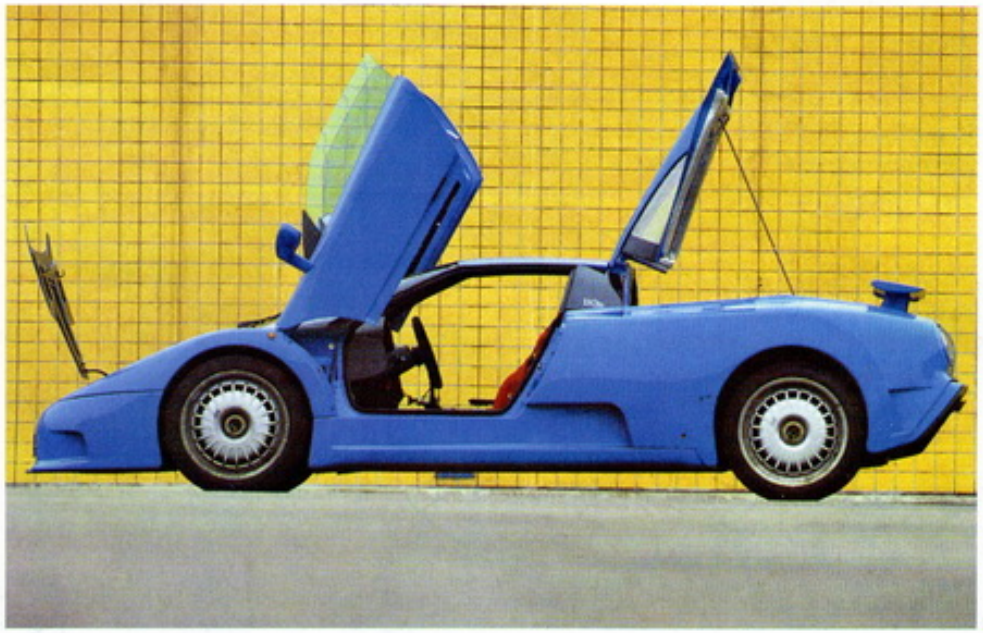
CAMBIO ..... 6 marce

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

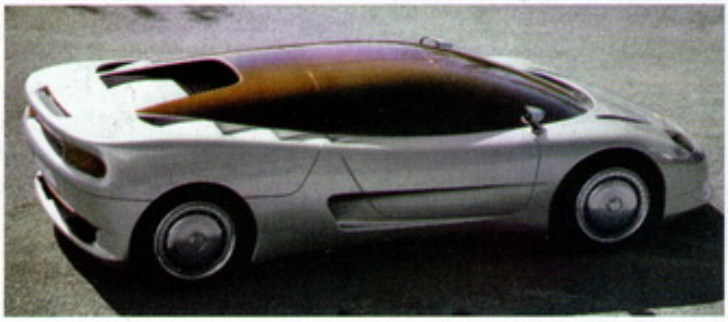
VELOCITÀ MASSIMA ..... 342 km/h

PREZZO ..... Lire 742.000.000

immaginare le velocità massime; ben 340 chilometri orari per la GT e 351 chilometri orari per la SS. Anche l'accelerazione è da jet: la EB 110 passa da 0 a 100 chilometri orari in 3,3 secondi. La carrozzeria è piatta sul davanti, con i fari anteriori carenati e il richiamo alla classica calandra a "ferro di cavallo" al centro. La parte posteriore è caratterizzata dal voluminoso V12 che condiziona il design, per la presenza di numerose prese d'aria. L'interno è lussuoso, ma senza troppi fronzoli: il piacere di guida è assicurato dalla trazione integrale permanente e dall'esuberanza del V12. Sono prodotti 126 esemplari, nelle versioni GT e SS. Impressionanti anche i prezzi: la GT è ordinabile a 742 milioni di lire, la SS addirittura a un miliardo.



1



2

3

1. Un esemplare di Bugatti EB 110 a Campogalliano
2. Il primo prototipo di Bugatti EB 110 presentato da Giugiaro al salone di Torino nel 1990, giudicato lontano dalla tradizione Bugatti
3. L'interno della Bugatti EB 110

LE VERSIONI

Modello	Produzione
GT	1991 - 1995
SS	1991 - 1995

LA TECNICA

Il V 12 della EB 110 è interamente sviluppato dalla Bugatti. Si tratta di un propulsore molto evoluto, con 5 valvole per cilindro e 4 turbocompressori della giapponese IHI. L'iniezione è particolarmente sviluppata per l'epoca. Montato in posizione centrale posteriore, il motore della EB 110 è accoppiato ad un cambio a 6 velocità che trasmette la potenza alle 4 ruote tramite un sistema integrale (73 per cento posteriore, 27 interiore).

FOCUS

EB 110 a Metano

La EB 110 è anche capace di exploit fuori dall'ordinario: a Campogalliano un esemplare della versione GT viene modificato per poter funzionare a metano e poi sottoposto a prove di velocità sul circuito di Nardò. La prima Bugatti alimentata a gas naturale registra una velocità massima inferiore di soli due chilometri orari rispetto a quella a benzina.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,404
Larghezza ..... m 1,940
Altezza ..... m 1,130

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1640 kg

MOTORE
Alimentazione ..... metano
Cilindrata ..... 3500 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 545 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 340 km/h

PREZZO ..... nd

Veyron

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,466
Larghezza ..... m 1,998
Altezza ..... m 1,226

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.880 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7993 cc
Cilindri ..... 16 a W
Potenza ..... 1001 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 406 km/h

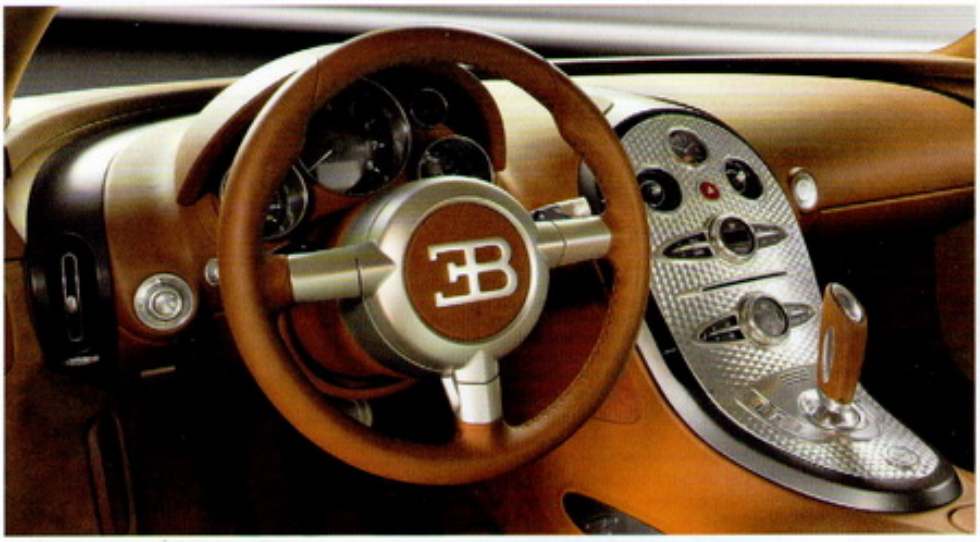
PREZZO ..... Euro 1.100.000

La Veyron adotta una presa d'aria che richiama i radiatori delle prime Bugatti

Dopo la parentesi italiana con l'imprenditore Romano Artioli, la Bugatti passa nuovamente di mano e viene acquistata dal gruppo Volkswagen. L'ambizione della Casa tedesca è quella di fare di Bugatti il marchio dei record. La ricerca della soluzione giusta per riproporre il marchio ai massimi livelli non è facile e passa attraverso lo studio di diversi prototipi alcuni dei quali esposti nei principali saloni dell'automobile e carrozzerie disegnate dai centri stile del gruppo Volkswagen e da designer esterni. Al salone di Tokyo del 1999 viene presentata la EB 18/3 Chiron, ma per la definitiva Veyron la scelta cade sullo stile proposto da Hartmut Warkuss, capo del centro stile Vw. Annunciata al mondo come la vettura più potente e veloce mai prodotta, la Veyron, che deve il suo nome al pilota Pierre Veyron (vincitore della 24 ore di Le Mans nel 1939 su Bugatti), non disattende le ambiziose affermazioni della Casa. La prestazioni sono infatti da record: la velocità massima supera i 400 chilometri orari, mentre la potenza è di 1001 Cv indicati in tempo reale su un apposito strumento sistemato sul cruscotto accanto al tachimetro. Il tutto è frutto di un motore di 7993 cc a 16 cilidri disposti a doppia V sovralimentato da 4 turbo compressori e capace di fornire una coppia massima da 1250 Nm. Questi numeri rendono la Veyron paragonabile a un caccia militare: basti pensare che l'accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in 2,5 secondi sviluppa un'accelerazione di gravità pari a 1,18. Non l'impianto frenante di questa vettura è dotato di una doppia pinza su ogni ruota e quattro dischi carboceramici che consentono nell'arco di soli 10 secondi di bloccare del tutto la marcia della Veyron anche quando si viaggi alla massima velocità. Tanta esuberanza ha comunque i suoi contro. Nel corso del lavoro di sviluppo si manifestano infatti enormi difficoltà per mettere d'accordo le prestazioni mostruose con una guidabilità non impegnativa alle andature normali; il sorgere di tutti questi problemi porta a ripensamenti e a un imbarazzante turnover di tecnici, più o meno responsabili di alcuni incidenti durante le prove e addirittura in occasione della presentazione in anteprima sul circuito di Laguna Seca. A seguito di tutto ciò la produzione subisce un rinvio e la vettura viene sostanzialmente riprogettata nella trasmissione (dal cambio servoassistito si passa al tipo a doppia frizione) e nell'aerodinamica (pur

conservando il look esterno già definito) e viene coinvolta la Michelin per la produzione di pneumatici speciali e per la messa a punto finale delle sospensioni. In fase di presentazione, le prenotazioni della Bugatti 16.4 sono vendute con caparre da 300.000 euro. Il prezzo della vettura, di oltre un milione di euro, rende questa Bugatti una delle più preziose auto del mondo. Sulle vetture definitive, alcune modifiche funzionali per la dissipazione del calore e per la stabilità sono facilmente individuabili. Per far raffreddare meglio la parte posteriore, il motore non prevede alcuna copertura, mentre per la stabilità è montato un sistema dinamico di variazione di assetto che agisce direttamente sulle sospensioni e di spoiler a regolazione elettronica automatica che interviene solo alle alte velocità per permettere di controllare al meglio la guidabilità. Con 10 radiatori e 7 marce con comando al volante, la Veyron è la supercar per eccellenza.

1. Particolare della plancia della Bugatti Veyron
2. La versione Hermes della Veyron
3. Il motore 16 cilindri della Veyron


1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Veyron Hermes	2008
Veyron Sang Noir	2009
Veyron Grand Sport	2009
Veyron Pur Sang	2009

LA TECNICA

La Veyron ha una tecnica molto raffinata. La struttura è una monoscocca in fibra di carbonio con telaietti ausiliari in materiali leggeri per sospensioni e motore. I dischi carboceramici, lavorano con pinze a otto pistoncini all'anteriore e sei al posteriore, mentre il sistema di variazione dell'assetto per le alte velocità deve essere abilitato da una apposita chiave. Specificamente studiati per equipaggiare la Veyron, sono anche i pneumatici run flat di Michelin.

FOCUS
Veyron Grand Sport

La Gran Sport con carrozzeria scoperta, in commercio dal 2009, è la naturale evoluzione della Veyron. La copertura rigida dell'abitacolo è asportabile ma non trasportabile a bordo. Esiste una copertura di emergenza "a ombrello" che, quando montata, segnala all'elettronica la necessità di limitare la velocità.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,466
Larghezza ..... m 1,998
Altezza ..... m 1,226

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.890 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7993 cc
Cilindri ..... 16 a W
Potenza ..... 1001 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 405 km/h

PREZZO ..... Euro 1.400.000

Buick

Flint, Stati Uniti 1903

Un prototipo Buick del 1938

A dare vita a uno dei marchi più vecchi della storia dell'automobile è uno scozzese arrivato a Detroit all'età di due anni, David Dunbar Buick, appassionato di motori e geniale inventore con il limite di essere un pessimo imprenditore. A lui si deve la nascita della Buick Motor Company il 19 maggio del 1903, un'azienda che promette bene ma subito va in perdita, tanto da essere ceduta in fretta alla Flint Wagon Worth, una importante azienda di carrozze di Flint, città 100 chilometri a nord di Detroit, che è il regno delle carrozze dove ne vengono prodotte 150mila all'anno. Accade l'11 settembre del 1903, quando il direttore della Flint Wagon annuncia l'acquisto della Buick Motor Co di Detroit che, il 22 gennaio 1904, chiude ufficialmente i battenti per rinascere il 30 dello stesso mese cambiando la ragione sociale in Buick Motor Co di Flint. L'ideatore dell'azienda, David Dunbar Buick, è subito messo da parte e il timone viene affidato alle abili mani di William C. Durant, considerato da quelle parti il re delle carrozze. Si racconta che Durant non ama particolarmente le automobili ma siccome scopre che questi mezzi possano salire montagne senza fatica e passare agevolmente nel fango, si convince da abilissimo venditore qual è che è venuto il momento di credere nel progresso.

Nel 1904 appare la prima automobile Buick, la Model B, e a fine anno sono 37 gli esemplari costruiti, ma non appena Durant ci prende gusto e presenta la sua produzione al salone dell'auto di New York del 1905, gli ordini salgono subito a 1.000.

Gli affari vanno in crescendo e molto del merito va assegnato al motore con le valvole in testa comandate da aste e bilancieri che accompagna sempre i modelli Buick. Nel 1908, un anno dopo la grande crisi che gela l'economia americana, la Buick arriva a vendere 8.800 vetture ed è una delle quattro grandi americane assieme a Ford, Reo e Maxwell-Briscoe. Durant pensa allora a un super gruppo che può diventare leader del mercato. Crea quindi la General Motors che ingloba subito la Buick e in fretta aggiunge l'Oldsmobile, la Cadillac e l'Oakland (che poi diventa Pontiac).

La Buick è la regina, anche perché ha la fortuna di essere guidata da due geniali dirigenti che poi si mettono in proprio a costruire automobili, Charles Nash e Walter Chrysler. La mente pensante resta in ogni caso quella di Durant che non tralascia nulla per

Il design
Dalle prese d'aria alle cromature

Di un costruttore con oltre un secolo di storia alle spalle ci sono troppe cose da ricordare. Eppure tre caratterizzazioni estetiche fanno epoca e permettono di riconoscere a distanza le Buick da tutte le altre vetture in circolazione. La prima è la presenza sulle fiancate di tre o quattro piccole prese d'aria rotonde che ben poco servono al raffreddamento ma fanno tanto auto sportiva. Vengono chiamate Ventiports e la loro applicazione su quasi tutti i modelli a partire dal 1949 serve anche a stabilire la classe delle vetture: quelle che costano meno hanno tre prese d'aria, mentre quelle più di lusso ne hanno quattro. Un'altra trovata stilistica è la sweepspear, una linea curva che attraversa tutta la fiancata ed è inizialmente realizzata in materiale cromato; una striscia che scende dopo il parafango anteriore e spesso risale attorno al parafango posteriore.
La sweepspear appare su tutti i modelli dal 1940 al 1970 e negli anni Cinquanta di solito separa due aree di differente colorazione. Dopo il 1970 la striscia cromata è sostituita da una in vinile o anche da uno spigolo ricavato per lo stampaggio sulla lamiera della carrozzeria. Infine c'è la griglia orizzontale che identifica i modelli dal 1940 in avanti ed è caratterizzata da costole cromate sporgenti sistemate verticalmente chiamate nei primi anni Cinquanta dollar grin. Vistosa e aggressiva, è considerata dagli storici dell'auto una delle griglie meglio riuscite di sempre.

Buick

imporre il marchio: prima crea un team per le corse che in due anni coglie 500 vittorie, poi si tuffa nell'avventura e nel 1914 attraversa tutto il Sudamerica da Buenos Aires a Santiago del Cile passando le Ande, ottenendo una eco formidabile.
Le corse con vittorie in tutto il mondo, le imprese impossibili come la spedizione in Afghanistan nel 1923, e la qualità assoluta (sono del 1924 i quattro freni su tutti i modelli) fanno sì che negli anni Venti la Buick diventa "l'auto dei re", la vettura preferita dai sultani e dai diplomatici. Ma alla guida del gruppo GM non c'è più Durant (che lascia dopo la crisi del 1920) che vede la General Motors sorpassata da Ford e Dodge. Indebitato per reggere l'urto dei rivali, il 30 novembre 1920 Durant tra la costernazione generale vende le sue azioni ai banchieri Du Pont.
Nel 1929 la Buick prova anche la via di un'auto più economica che si chiama Marquette, ma l'esperimento non ha successo e già nel 1931 questa strada viene abbandonata con un bilancio di appena 37mila vetture vendute. Sono gli anni che seguono la grande depressione del '29, ma questa volta la crisi non manda al tappeto la Casa, che pur patisce una forte contrazione delle vendite, ma la rinforza. Inizia, infatti, il periodo più fiorente che dura fino alla Seconda guerra mondiale caratterizzato da una serie di trovate di successo sia estetiche sia tecnologiche che si accompagnano al cambio dei nomi dei modelli dal numero ai nomi propri: sospensioni indipendenti, pistoni in alluminio, freni idraulici e anche le frecce posteriori lampeggianti introdotte nel 1939. Il picco di vendite è raggiunto nel 1941 con 377.428 unità, un numero incredibile per auto non certo dal listino accessibile, con l'immagine di marca che diventa globale tanto che persino in Cina un'auto circolante su cinque è una Buick
La Seconda guerra mondiale porta poi un marcato cambiamento stilistico e tanti soldi in cassa. La novità di design è del 1942, con la carrozzeria caratterizzata dai parafanghi anteriori che continuano sulla fiancata fino a toccare quelli posteriori; i soldi invece arrivano da un commessa militare per produrre motori d'aereo che vale un miliardo di dollari.
L'ansia di offrire prodotti all'avanguardia non si placa nemmeno nel dopoguerra quando almeno una innovazione all'anno qualifica i modelli che arrivano sul mercato. Tra le più importanti c'è nel 1948 la trasmissione con convertitore di coppia Dynaflow che diventa in fretta sinonimo di silenziosità e morbidezza, seguono poi il servosterzo (1952), l'impianto elettrico a 12 volt (1953) e le porte senza montante centrale (1955).
Ai successi segue immancabilmente una flessione e questo accade alla fine degli anni Cinquanta, salvo riprendere la strada maestra nel 1962 con l'introduzione su larga scala dei motori V6. La scelta di passare a vetture sempre abbastanza di lusso ma di dimensioni più contenute, unitamente all'avvento alla presidenza degli Stati Uniti del repubblicano Reagan che taglia del 25 per cento le imposte sui redditi e riduce i tassi d'interesse, si rivela una manna per la Buick che nel 1984 supera il milione di veicoli prodotti. Un momento di estasi che non fa però i conti con lo spietato assalto delle vetture medie e compatte portato dai costruttori stranieri che si va profilando. Per le berline, che restano l'unica scelta della Buick, reggere l'urto di giapponesi ed europei è particolarmente dura, tanto più che è proprio con le auto di lusso che l'attacco è frontale anche per la nascita di marchi nati per questo come Lexus, Acura e Infiniti. La Buick punta a rilanciarsi grazie ai motori sovralimentati ma lo spazio operativo si riduce tantissimo. Il passaggio ai crossover e ai Suv arriva troppo tardi, solo negli anni 2000, ma con risultati altalenanti tanto più che tutta la produzione risente della confusione progettuale che regna alla GM. Tanto che il marchio che dà il via all'ex primo gruppo automobilistico del mondo, rischia la chiusura l'anno successivo, salvato dalla ristrutturazione della General Motors che decide, invece, di cedere la Pontiac.

Carlo Cavicchi

IL PERSONAGGIO
David Dunbar Buick

David Dunbar Buick (nella foto) è nato a Arbroath, in Scozia, il 17 settembre 1854. È morto in povertà e sconosciuto nella sua città natale, eppure con il suo nome sono prodotte oltre 35milioni di automobili di cui appena centoventi direttamente legate a lui. La sua storia è davvero tormentata e avventurosa: arrivato a Detroit a due anni d'età, già a quindici si mette a trafficare con la meccanica e con l'idraulica ma è a cavallo del 1900 che scopre le automobili e decide di produrne in proprio. Per farlo cede molti suoi brevetti e la sua ditta per l'ingente cifra di 100mila dollari e si mette ad armeggiare su un motore due cilindri che propone a vari costruttori di auto. Il motore non è male ma lui è un disastro con gli affari e dilapida tutto il capitale. Per ripartire trova però aiuto da due facoltosi industriali siderurgici di Detroit, Benjamin e Frank Briscoe, che gli prestano 3.500 dollari per fare società con loro e costituire nel maggio 1903 la Buick Motor Company. L'impegno è che lui restituisca quanto avuto entro settembre, ma i Briscoe già in estate hanno un ripensamento e cedono in fretta e furia l'azienda a una società di Flint dove passa come azionista di minoranza anche Buick che intanto progetta la prima auto. Nel 1908, in disaccordo con il consiglio d'amministrazione, Buick lascia con una importante buonuscita che però dissipa in poco tempo. Muore di cancro al colon il 5 marzo 1929 in povertà e dimenticato da tutti. In una lettera Benjamin Briscoe scrive con parole tristi che Buick può tornare in possesso delle sue azioni che nel frattempo valgono già 10 milioni di dollari (oggi sarebbe un capitale incalcolabile vista la storia dell'azienda), ma non se ne fa nulla.

www.buick.com
100 Reinassance Center Detroit, Michigan 48265 - 1000 Stati Uniti

Modello F

Produzione 1906 - 1910
Carrozzeria Torpedo

1

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 839 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2606 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 22 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 1.250

2

La Buick Model F è tra le prime auto prodotte dalla Buick Motor Company. È l'erede della Model B, introdotta nel 1904 e venduta a 950 dollari, e del modello C del 1905. Riscuote maggior successo rispetto alle precedenti e viene costruita in 1.200 esemplari, fino al 1910, anno della sua uscita di produzione. Robusta, resistente ma anche elegante, la F monta il motore semplice e affidabile.
Per testare le sue capacità viene fatta correre in una competizione, nel 1906, che copre un percorso di mille miglia da Chicago a New York. L'evento, organizzato dal Chicago American e dall'Examiner, mette a dura prova i partecipanti, ma solo la Buick Model F copre l'intero percorso arrivando in fondo e guadagnandosi l'appellativo di old faithful, vecchia fedele.

1. La Buick F nella versione con carrozzeria a doppio phaeton in una foto di inizio Novecento
2. Particolare del faro anteriore alimentato a petrolio della Buick F

Century

Produzione 1936 - 2005
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

Nel 1936 la Buick Motor Company ribattezza i suoi modelli e la Serie 60 diventa la Buick Century, per la capacità del suo motore di spingerla oltre le cento miglia orarie. Nata come berlina di fascia alta originariamente con il soprannome "the banker's hot rod", la sportiva dell'uomo d'affari si evolve creando una vera e propria gamma di modelli con carrozzerie differenti e, con il pasare del tempo, sempre meno esclusivi. La versione che riscuote più successo è la berlina 4 porte con motore 8 cilindri, ma vengono sperimentate anche le versioni station wagon e coupé, con motore 6 cilindri. Le Century dell'era moderna sono auto di fascia media o entry level, è il caso della Buick New Century prodotta dal 1999 per il mercato cinese. La Century esce di produzione nel 2005.

1

1. Uno dei primi modelli, in versione cabriolet, della Buick Century
2. La settima serie della Buick Century

FOCUS
Fiction e realtà

Nel 1955, nella prima serie dell'allora celebre serie TV *Highway Patrol*, il protagonista Broderick Crawford guida una Buick Century berlina due porte, poi sostituita da una quattro porte. In effetti la berlina due porte è una serie limitata che la Buick produce per soddisfare un massiccio ordine della California Highway Patrol, la polizia stradale della California.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1936 - 1942
II Serie	1954 - 1958
III Serie	1973 - 1977
IV Serie	1978 - 1981
V Serie	1982 - 1996
VI Serie	1989 - 1996
VII Serie	1997 - 2005

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,169
Larghezza ..... m 1,829
Altezza ..... m 1,620

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 1.645 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5249 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.035

Electra

Produzione 1959 - 1990
Carrozzeria Berlina

La produzione della Electra, Berlina premium della Buick, comincia nel 1959 e si conclude nel 1990 dopo sei generazioni di autovetture. Il modello top di gamma è la Electra 225 Riviera, ma solo fino al 1963, anno in cui il nome Riviera viene utilizzato per identificare un nuovo coupé di lusso Buick. Dal 1959 al 1966 tutte le versioni dell'Electra sono equipaggate con un V8 di 6,6 litri di cilindrata con potenza di 325 Cv, in grado di spingerle ad una velocità massima di 190 chilometri orari. Nelle successive generazioni, la cilindrata sale prima a 7 litri (1967) e poi a 7,5 litri (dal 1971 al 1976), e anche il cambio automatico passa da due a tre rapporti. Nel 1975 la gamma subisce degli aggiornamenti stilistici importanti, al punto da rendere la quarta generazione la più lunga di sempre, con i suoi 5,93 metri di lunghezza. Nello stesso anno, l'Electra è uno dei primi veicoli della famiglia General Motors a disporre di airbag, e si arricchisce dell'allestimento premium Park Avenue. Nel 1977 ha inizio il downsizing sia nelle misure che nei motori: la quinta generazione è infatti più corta di circa 3 centimetri e compare il primo V6 a benzina, ma soprattutto il V8 diesel di fabbricazione Oldsmobile (1980). È inoltre disponibile un cambio automatico sia a tre che a quattro rapporti. Nel 1984 viene costruita l'ultima versione con trazione posteriore; dal 1985, con la sesta ed ultima generazione, si passa infatti all'anteriore. E, soprattutto, definitivamente alle motorizzazioni a sei cilindri delle quali due a benzina di 3 e 3,8 litri e una diesel di 4,3 litri. Nello stesso anno, la denominazione Park Avenue diventa un tutt'uno con la Electra, indicando il massimo livello del lusso disponibile. Almeno fino al 1991, quando il nome Park Avenue viene utilizzato per un diverso modello, poiché la produzione di Electra cessa nel 1990.

1

1. La seconda serie della Buick Electra prodotta nei primi anni Sessanta
2. Nella terza serie la Buick Electra aumenta la cilindrata e il cambio passa a tre rapporti

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1959 - 1960
II Serie	1961 - 1964
III Serie	1965 - 1970
IV Serie	1971 - 1976
V Serie	1977 - 1984
VI Serie	1985 - 1990

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,540
Larghezza ..... m 1,980
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 2.070 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6576 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 325 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... nd

Riviera

Produzione 1963 - 1999
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Buick Riviera del 1963 inaugura un nuovo filone di automobili; quello della personal luxury car.
La definizione che gli americani danno a questa vettura si può tradurre con i termini "coupé di lusso".
Questa fortunata auto è venduta negli Stati Uniti in circa 1,2 milioni di esemplari nelle sue otto generazioni dal '63 al 1999. Caratterizzate dalla cura degli allestimenti, le Riviera, non tengono molto conto delle dimensioni e del consumo dei loro motori V8 a benzina, quasi tutti con cilindrate al di sopra dei 5 litri. Con l'avvicinarsi degli anni Ottanta, invece, crisi petrolifera inizia a condizionare le scelte della opinione pubblica americana, tanto da indurre le Case a ridimensionare tutti i modelli in commercio. Le dimensioni notevoli della prima serie sembrano ciclopiche se trasportate in un'ottica europea. Con quasi 5,3 metri di lunghezza e quasi 2 metri di larghezza, la Riviera è in verità una 4 posti. Lo spazio a disposizione nell'abitacolo è generoso ma non enorme. Quello che impressiona è l'ampiezza del vano motore, che ha il compito di ospitare, non solo il V8 da 6,6 litri di cilindrata, ma anche il voluminoso cambio automatico a tre rapporti ST-400. La parte posteriore è caratterizzata da un grande, ma proporzionato bagagliaio, che si raccorda con le linee del padiglione.
Solo con la terza generazione, del 1971, la Riviera ha una coda totalmente nuova, con il lunotto posteriore chiaramente.
La sesta generazione (1979) vede l'entrata in listino della prima Riviera cabriolet e della Turbo, capace di 140 Cv espressi da un motore di "soli"5 litri.
L'ultima serie, quella del 1995, è la più moderna, ma rimane comunque impegnativa nelle dimensioni che rimangono di taglia Usa.

1

1. La prima serie del 1963 della Riviera
2. Il profilo della Riviera che mette in evidenza la lunghezza di ben 5 metri e 28 centimetri

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
II Serie	1966 - 1970
III Serie	1971 - 1973
IV Serie	1974 - 1976
V Serie	1977 - 1978
VI Serie	1979 - 1985
VII Serie	1986 - 1993
VIII Serie	1995 - 1999

SCHEDA TECNICA

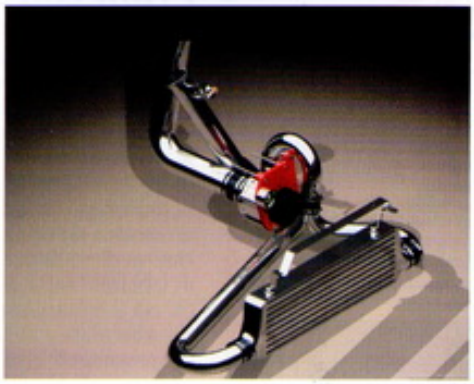
DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,283
Larghezza ..... m 1,938
Altezza ..... m 1,346
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 1.901 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6555 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 325 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h
PREZZO ..... nd

Bullet Cars

Yatala
Australia
1996


1

Bullet Cars è un marchio australiano che nasce nel 1996. Oltre alla costruzione di vetture la Casa di Yatala si accupa anche della progettazione e produzione di diverse parti meccaniche in modo particolare di compressori adatti a parecchi modelli tra cui le Toyota, le Chrysler e le Mazda.
Nel 1996 John Bettini costruisce il primo prototipo Bullet Cars utilizzando la carrozzeria di una Mazda MX-5. Il telaio, invece, viene progettato da Barry Peason e consiste in tubi quadri di alluminio sul quale viene montato un motore rotante 13 B di una Mazda RX-7. La vettura riscuote successo e in due anni entrano in produzione diverse vetture; il primo V8 è alimentato da un propulsore derivato da un TVR fornito direttamente dal cliente. Bettini decide di cambiare motore e la scelta cade su un propulsore Lexus da quattro litri; successivamente vengono vendute auto normali ispirate. La società decide di affidare alla Sprintex, una ditta che appartiene al gruppo AEC, il compito di progettare un compressore da montare su un nuovo modello in uscita a fine 1999. L'auto entusiasma talmente tanto la AEC che decide di acquistare la Bullet Cars e trasferisce gli stabilimenti a Yatala nel Queensland.
La AEC investe molto in questo nuovo progetto anche perché decide che tutte le nuove Bullet Cars devono attenersi rigidamente alle norme di sicurezza nazionali del veicolo e delle emissioni (ADR - Australian Design Rules). Tutte le auto prodotte sono classificate come vetture proprie della marca e la Roadster viene venduta a 98.000 dollari, mentre la SS a 118.000. Tra le caratteristiche migliori delle Bullet Cars la frenata e le manegevolezza grazie ai grandi freni della Brembo, alle sospensioni regolabili e ai cerchi da 18 con canale da 9 pollici.
www.bulletcars.com

1. Kit super charger Bullet per Z4
2. Due Roadster SS della Bullet Cars
3. Le Roadster SS Bullet Cars da 118.000 dollari

2

3

Burton

Zutphen
Olanda
1993

Burton Car Company è una piccola Casa automobilistica olandese. Nasce a Zutphen nel 1993 per volontà dei fratelli Dimitri e Iwan Göbel.
Questa azienda è specializzata nella trasformazione delle 2 CV e Acadiane della Citroën; inoltre dal 1993 la società è importatore ufficiale per i Paesi Bassi della Lomax, una kit car basata sempre sulla Citroën 2 CV. Con il nome Burton entra in produzione nel 2000 una vettura basata sul telaio della Citroën 2 CV con carrozzeria in fibra di vetro. La progettazione di questa automobile inizia nel 1998, i fratelli Göbel si ispirano alle vetture sportive Bugatti, Jaguar e Alfa Romeo. Sono diverse le versioni e le possibilità di personalizzazione della Burton; tra queste c'è il modello a due posti, oppure con tetto rigido e porte ad ali di gabbiano, o con tetto in tela pieghevole. Dal 2002 è disponibile in tutta Europa.
www.burtoncar.com

Un modello di auto Burton

Byd

Xi'an
Cina
1995

1

1. La F3DM ibrida della Byd
2. Byd F1, in cui è evidente la somiglianza con la Toyota Aygo

Build Your Dreams (costruisci i tuoi sogni) ovvero Byd, una delle più giovani e promettenti marche cinesi. Un costruttore già finito sotto l'occhio attento degli europei: non solo per le sue nuove vetture ma anche per capire che tipo di concorrenza possono arrivare a fare proprio sul mercato del Vecchio continente. Nella gamma dei modelli Byd appare la F1, l'auto che potrebbe diventare la più economica al mondo. Si tratta di una copia quasi perfetta della Toyota Aygo, comprese le 5 porte con finestrino posteriore a compasso, calandra anteriore "sorridente" e portellone posteriore vetrato. Tra i modelli di più alta categoria, la Byd inserisce, invece, una F8, molto somigliante alla Mercedes SL. A parte questo, la giovane azienda cinese sembra voler indirizzare la propria gamma verso orizzonti ecologici, con modelli ibridi benzina/elettrici.

Così avvia la commercializzazione in territorio cinese, ad esempio, della berlina 5 porte F3R. Lunga 4,3 metri, ha un motore Mitsubishi 1.600 a benzina, ma è già pronta anche nella versione F3DM (Dual Mode), vettura ibrida mossa da motore elettrico e ricaricata da uno a benzina di 1300 centimetri cubi. Sulla Byd F3, invece, una berlina 4 porte semplice dalla linea anonima è installato un motore elettrico da 100 cavalli e 400 Nm di coppia, alimentato da batterie litio-ferro-fosfato (prodotte dalla stessa Byd) che le consentono una velocità massima di 150 chilometri orari e un'autonomia di 100 chilometri a piena carica.

Quando si desidera utilizzare la vettura per percorrenze superiori, un tradizionale motore a combustione interna da 1300 cc provvede ad aumentare l'autonomia ricaricando le batterie. Una delle particolarità della F3DM, infatti, sono proprio gli accumulatori al litio/ferro LiFePO4, tipologia che, a 10 anni dalla nascita, lascia intravedere la possibilità di una motorizzazione ibrida di massa proprio cominciando da questa berlina media. Collegato ad una normale presa elettrica di casa il pacco batterie impiega circa 9 ore per ricaricarsi completamente, tempo che scende a 3 se collegato ad apposite colonnine di ricarica veloce, mentre bastano 10 minuti per raggiungere metà carica. La vita utile di questi accumulatori è stimata in 4.000 cicli di ricarica, con prestazioni però in calo a partire dai 2.000 cicli. La F3DM mira ad essere venduta negli Stati Uniti non appena ottiene l'omologazione.

La Byd punta molto sulla produzione di queste vetture ibride anche per il fatto che la Cina è diventata il più grande produttore mondiale di accumulatori agli ioni di litio, sorpassando per la prima volta il Giappone, con un miliardo e 35 milioni di unità prodotte.

www.byd.com

(M. C.)

2

LA CURIOSITÀ
Primi con l'ibrido

Alla Byd va il merito di aver messo in vendita, nel dicembre del 2008, la prima auto cinese ecologica. Battezzata F3DM, la macchina costa 150mila yuan (oltre 16mila euro) ed usa la tecnologia ibrida, ossia un motore elettrico e uno a benzina gestiti da un computer. Non va dimenticato che la Byd prima di lanciarsi nella produzione di auto è una società (di cui il miliardario Usa Warren Buffett detiene il 9 per cento) già affermata a livello mondiale come azienda specializzata in componenti elettronici e nelle batterie. Anche per questo la vettura dichiara dati straordinari per un modello del genere, considerando poi i costi che sono più o meno la metà di quelli di un modello giapponese: la F3DM può essere ricaricata a una normale presa di corrente ed ha un'autonomia massima di ben 100 chilometri in modalità elettrica. Non solo: le stime produttive sono di alto livello visto che la Byd conta di produrre 200mila F3 l'anno e di esportarle nel resto del mondo, America compresa *(nella foto Warren Buffett).*

Cadillac - Cyklon

Cadillac Calcott Callaway Calthorpe Carden Caterham Ceirano CG CGV Chadwick Chalmers Chambers Chandler Changan Changhe Checker Chenard&Walcker Chery Chevrolet Chevron China Motor Chiribiri Christie Chrysler Cisitalia Citroën Claveau Clément Bayard Clément&Rochelle Cluley Clyde Clyno CMN Cobra Cole Columbia Cooper Corbin Cord Corvette Cotterau Cottin&Desgouttes Covini Engineering Craig-Dörwald Crosley Crosslé Crossley Crouch Cunningham Cunningham CVR Cyklon

Cadillac

Detroit, Stati Uniti 1902

Una CTS (Catera Touring Sedan), prodotta dalla General Motors con il marchio Cadillac. Introdotta sul mercato nel 2002

Il 22 agosto del 1902 fa molto caldo nel centro di Hartford, la capitale del Connecticut, mentre il presidente degli Stati Uniti d'America, Theodore Roosevelt, sale sulla Columbia Electric Victoria per un giro della città. Per la storia dell'auto è un giorno molto importante perché è la prima volta che un presidente Usa monta su un'automobile.

Il caldo è più o meno lo stesso a molti chilometri di distanza, quando a Detroit, in Michigan, prende vita una nuova azienda di automobili cui viene dato il nome di Cadillac Automobile Company. Il giorno è il medesimo e per la storia dei motori la data del 22 agosto diventa doppiamente importante.

Chi fonda la Cadillac è un ricco commerciante di legname, William H. Murphy, che frequenta il mondo delle automobili da un po' avendo già aiutato il giovane Henry Ford a mettere su un'azienda che costruisce vetture. I due potrebbero stare assieme, ma non hanno la stessa visione del mondo e Ford se ne va per i fatti suoi lasciando Murphy nel dubbio se continuare o meno con l'attività. Murphy chiede consiglio alla Leland & Faulconer, azienda che gli fornisce i motori e che è guidata dal geniale ma non più giovane Henry Martin Leland; quest'ultimo lo convince a restare nel giro e gli propone un motore orizzontale monocilindrico che è un vero capolavoro dal punto di vista tecnico. Murphy rimane, ma non può fare a meno dei suggerimenti e del mestiere di Leland. In produzione c'è inizialmente un solo modello, la A, un'auto tremendamente essenziale soprannominata "one-lunger" che si fa apprezzare per la semplicità costruttiva e la sua esagerata altezza da terra che le permette di sopravvivere alle malridotte strade americane dell'epoca.

Presentata al salone dell'auto di New York nel gennaio del 1903, la prima Cadillac lega il suo successo all'abilità di un fenomenale venditore, William Metzger, che convince chiunque passa dalle sue parti a prenotare un vettura con il minimo acconto di appena dieci dollari arrivando in fretta a contare 2.286 ordini dopo i quali viene esposto nello stand un eloquente cartello "sold out" (venduto tutto) che stupisce i presenti perché vengono rifiutate ulteriori richieste anche per consegne molto avanti nel tempo. La Cadillac è una marca nuova, ma si fa già desiderare.

Nel periodo marzo 1903 – marzo 1904, sono costruite 1.895 vetture, poi la produzione crolla a zero perché un violento incendio distrugge buona parte del grande stabilimento di Detroit. Il passaggio dal tutto bene al tutto male è drammaticamente repentino ed è qui che il vecchio Leland prende le redini dell'azienda, mosso non da sincera passione ma dalla paura di perdere le commesse già avviate per la fabbricazione dei motori. È il Natale 1904 e nevica in abbondanza quando c'è uno scambio di minacce tra lo stesso Leland che frena: «Non ho mai voluto entrare nel business dell'auto, perché ci vedo troppi guai». Murphy risponde: «O tu entri e rischi con me, oppure io mi ritiro e tu ti arrangi a piazzare altrove i tuoi motori».

Leland capitola: si assegna uno stipendio di 750 dollari il mese, assume il comando delle attività e si porta dietro i suoi migliori ingegneri. Le due aziende si fondono nella Cadillac Motor Car Company. Il risultato è che

GB
VU08 BKZ

Cadillac

mille operai producono l'anno successivo ben 4mila automobili, più di qualunque altro costruttore al mondo. Il modello A evolve in fretta (B, E, F, K, M, S e T) e nei cinque anni che vanno dal 1903 al 1908 se ne fabbricano 16.126 con potenze che variano dai 7 ai 10 Cv. Il prezzo delle vetture è compreso tra i 750 e i 1.400 dollari che per l'epoca non sono pochi soldi.

SUCCESSI COMMERCIALI

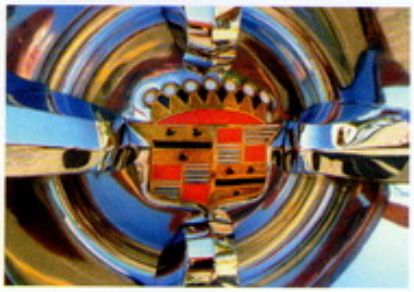
Per avere un'idea del peso della Cadillac sul mercato americano bastano alcuni dati relativi al triennio 1903-1906 durante il quale la Cadillac produce 12.156 vetture, l'Oldsmobile 17.608 e la Ford 13.731. Nel panorama locale sono questi i tre marchi leader ma le Cadillac hanno già appiccicato addosso un preciso plus: Leland-built (costruita da Leland) che è sinonimo di qualità.

La svolta arriva però nel 1908 quando il mercato a stelle e strisce diventa il primo al mondo per veicoli prodotti (in precedenza comandano Germania e Francia) e nasce a New York, il 16 settembre, un nuovo gruppo, la General Motors. Sboccia da un'idea di un intraprendente imprenditore, William Crapo Durant, che prima compera e riorganizza la Buick, poi si assicura l'Oldsmobile e adesso mette gli occhi sulla Cadillac sia perché è un'azienda che frutta copiosi utili sia perché produce qualità.

Durant, soprattutto, ha bisogno della Cadillac perché si trova a corto di capitali e le banche non intendono fargli ulteriori prestiti dopo che già in passato gli concedono dodici milioni di dollari. Per contro gli istituti hanno una grande fiducia nella Cadillac che fa utili pazzeschi e paga sontuosi dividendi ai suoi azionisti. Alla fine interviene la famiglia Leland che fa da garante e alla General Motors, che nel frattempo si è annessa la Cadillac, arrivano 17 milioni e mezzo pronta cassa che il gruppo riesce a restituire entro cinque anni.

All'interno della ancor giovane GM è sempre la qualità Cadillac a reggere la scena con i suoi principi riassunti nello slogan "il nostro credo: la perfezione, la nostra legge: la precisione". Leland non cede alla voglia prettamente commerciale di Durant nel voler fare utili in fretta. Nel frattempo la Cadillac sorprende il mondo adottando per prima l'avviamento elettrico del motore e pure i primi fari anch'essi alimentati elettricamente. L'anno è il 1912 ed è solamente l'inizio di una scalata all'innovazione che non ha uguali per tutto il ventesimo secolo. Non contenta, la Cadillac fa debuttare nel 1915 la prima vettura di serie con motore V8. La cilindrata di 5,1 litri eroga 70 Cv e consente una velocità massima prossima ai 100 chilometri orari.

Ma, al di là dei rosei risultati, sia economici che tecnici, la convivenza tra i Leland (padre e figlio) e il roccioso Durant può continuare a lungo? No. Con lo scoppio della Prima guerra mondiale i Leland vogliono concentrare tutti i loro sforzi nella produzione di motori

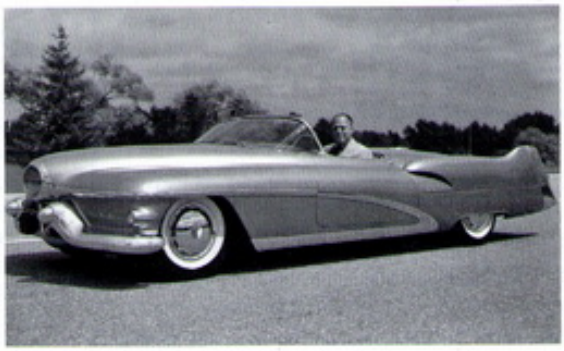


LA CURIOSITÀ
Il logo Cadillac

Apparentemente molto complesso, per quanto oggi stilizzato al meglio, il marchio Cadillac viene direttamente dallo stemma di famiglia del fondatore della città di Detroit, Antoine de la Mothe Cadillac. Il logo è registrato nel 1906 e in origine consiste in uno scudo araldico sormontato da una corona (nella foto), che poi viene sostituita da una sorta di alloro che circonda lo stemma. La corona simbolizza le sei vecchie corti di Francia e le perle bianche sulle punte attestano la discendenza da quella di Tolosa. Lo stemma ricorda da vicino quelli delle Crociate e si divide in quattro campi. Il primo e il quarto sono i valori della dinastia La Mothe. Gli uccelli, chiamati "merletti", presi a tre alla volta richiamano la Santa Trinità. Lo schema dei colori - nero contro oro - significano saggezza e ricchezza mentre la barra orizzontale è un premio per gli atti di valore durante le Crociate. Sta anche a significare la disponibilità verso il prossimo. Il secondo e il terzo campo, invece, hanno colori che stanno a indicare: il rosso abilità e audacia, l'argento purezza, carità, virtù e pietà mentre il blu sta per cavalleria e morale. Anche qui la barra orizzontale sottolinea il coraggio nelle crociate.

IL PERSONAGGIO

Harley Earl



Harley Earl (nella foto alla guida della La Salle), è universalmente considerato come il padre del design automobilistico mondiale. Californiano, nato nel 1983, è approdato a Detroit sul finire degli anni Venti per dare vita alla La Salle, la cosiddetta mini-Cadillac. In Cadillac, ma è più corretto dire in General Motors perché nel corso degli anni il suo tocco e le sue idee interessano un po' tutti i prodotti del gruppo, rimane 31 anni. Tra le sue tante proposte importanti si ricordano: la creazione dell'Art and Colour Section, che più avanti diventa la sezione Styling, il primo reparto all'interno di un'azienda automobilistica che si occupa esclusivamente del design delle vetture; il parabrezza col vetro ricurvo che esce di serie sulla Cadillac Eldorado del 1953; l'invenzione delle dream cars, le auto di sogno, che con il passare degli anni diventano le concept esposte ai saloni e che anticipano le vetture di grande serie. La prima è la Buick Y-Job del 1938. Ci sono poi la creazione dei modelli in scala ridotta prima di passare alla costruzione dal vero; i dagmar, cioè i paraurti con i rostri sporgenti; la Chevrolet Corvette, una sportiva che fa storia prima di tutto per la sua linea piena di fascino; il design integrato. Prima di lui le vetture sono una somma di parti distinte, con lui diventano un insieme pensato sin nei minimi particolari già all'origine. Sempre di Harley Earl sono le celebri pinne che caratterizzano le vetture americane negli anni Cinquanta; l'abbondanza di cromature sull'onda del concetto, oggi in verità superatissimo, che molto è meglio; le telecamere al posto degli specchietti retrovisori. La prima a montarle è la concept Buick Centurion del 1956, poi l'esplosione sui Suv e sulle grosse berline all'inizio di questo secolo.

2

1. Il presidente americano Dwight David "Ike" Eisenhower, a bordo di una Cadillac modello Eldorado nel 1953
2. La prima Cadillac realizzata dopo la guerra, nel 1946

per l'industria aeronautica, d'altronde sono partiti come fabbricanti di motori, mentre Durant, peraltro un pacifista convinto, non ci pensa proprio a rinunciare alle auto. Si arriva così alla rottura: i Leland se ne vanno per impiantare una nuova azienda, la Lincoln Motor Company e molti impiegati li seguono nella nuova avventura che, all'inizio, punta tutta sui motori d'aereo e poi diventa la principale concorrente della Cadillac tra le vetture di lusso prodotte negli Stati Uniti.

Quelli che seguono non sono gli anni migliori della Cadillac, non perché scade la qualità ma perché le vetture non sono proprio eccitanti dal punto di vista del design. Occorre aspettare allora il 1925 quando Lawrence P. Fisher, che viene da una famiglia di famosi carrozzieri, diventa presidente della Cadillac. L'uomo crede in piani ambiziosi e annuncia traguardi impossibili, peraltro puntualmente raggiunti: oltre 47.000 vetture nel 1927 sull'onda del successo dei motori V8 già costruiti in oltre 180mila esemplari al momento del suo insediamento ("nessuno dei quali è stato sostituito alla clientela per nessuna ragione o problema sopraggiunto" chiarisce a sostegno delle sue convinzioni).

A disturbare la Cadillac ci sono però marche concorrenti che producono vetture abbastanza lussuose ma a prezzi di listino molto più concorrenziali. In particolare brilla la Packard che combina sulle sue vetture motori sia a 6 che a 8 cilindri e arriva a vendere già nel 1925 quasi 50mila auto. Con forte fastidio degli azionisti Cadillac diventa la marca con più successo commerciale tra quelle col listino superiore ai 2.500 dollari.

Cadillac

Per contrastare l'attacco dal basso, la Cadillac si inventa allora una marca sussidiaria, la La Salle, che debutta nel 1927 e ha due grandi meriti: il primo è che come stilista viene assunto un giovane designer californiano, Hearly Earl, che di fatto inventa il ruolo del disegnatore automobilistico fino allora inesistente, e poi disturba con le sue vendite la concorrenza. Le automobili prodotte dalla La Salle sono simili alle Cadillac ma, rispetto a queste, più piccole ed economiche benché più lussuose delle dirette concorrenti. Per ridurre i costi, condividono alcune parti con le vetture prodotte con il marchio Oldsmobile, altro marchio della General Motors dedicato alla fascia media del mercato, ma vengono vendute esclusivamente attraverso la rete vendita della Cadillac. La presenza del marchio La Salle si rivela in particolare prezioso durante gli anni della Grande depressione economica che caratterizza gli anni Trenta perché le vetture di maggior lusso e valore hanno in quel periodo un mercato forzosamente ristretto.
Intuizioni tipo La Salle, o strategie di mercato più tattiche, si combinano sempre alla voglia di introdurre sconvolgenti novità tecniche sulle vetture Cadillac che rimane così la marca di riferimento: in particolare si segnalano l'adozione dei freni sulle quattro ruote nel 1923, le cromature per preservare i metalli decorativi dall'ossidazione nel 1928, il primo cambio a ingranaggi sincronizzati nel 1929, il servofreno a depressione nel 1932 e addirittura i freni idraulici nel 1937.
E per ribadire che nel campo del lusso nessuno può competere, nel gennaio del 1930 al salone dell'automobile di New York la Cadillac presenta la Sixteen, una nuova auto con motore sedici cilindri a V di 452 pollici cubi (7400 cc), da cui la denominazione ufficiale 452. L'avvenimento è sensazionale: nel campo automobilistico si tratta della prima auto dotata di un V16, in assoluto la prima sedici cilindri costruita in serie. In precedenza altri costruttori come Bugatti e Maserati producono in pochissimi esemplari motori a sedici cilindri: questi, però, sono ottenuti accoppiando in un solo basamento due otto cilindri in linea e relativi alberi a gomito. Quello che la Cadillac presenta nel 1930 è invece un vero e proprio V16 con un solo albero motore al centro. Che cosa spinge il team di progettazione della Cadillac a sviluppare alla fine degli anni Venti un sedici cilindri?
La risposta risiede nella richiesta dei clienti più facoltosi che si sta spostando verso automobili sempre più potenti e comode; facili da guidare nel traffico cittadino ma veloci e scattanti sulle strade extraurbane che si vanno diffondendo.
Il cambio automatico è ancora lontano da venire e l'acquirente tipico dell'auto potente e lussuosa vuole un motore elastico e ricco di coppia che gli consenta di usare il meno possibile il cambio perché i cambi manuali in circolazione sono quasi tutti a 3 marce e privi di sincronizzatori. Alla luce di ciò viene scelta la strada più plausibile: aumentare il numero dei cilindri e offrire una gran coppia motrice in basso.
Nell'arco di dieci anni la Cadillac arriva a produrre oltre 4.300 motori V16, tutti destinati a vetture dai listini proibitivi; dopo di che la fabbricazione cessa e si torna esclusivamente agli 8 cilindri nel frattempo evoluti

La curiosità
L'origine dei nomi

C'è sempre un quarto di nobiltà nei nomi scelti in casa Cadillac. Il nome dato all'azienda è scelto in onore di un grande ufficiale dell'esercito francese, Antoine de la Mothe Cadillac, che nel 1701 fonda la città di Detroit, importantissimo centro del nord America per il commercio delle pellicce.
Grazie al nome Cadillac, che riceve onori e privilegi dal re di Francia Luigi XVI, la Casa automobilistica si è sempre fregiata, unica al mondo, di uno stemma che è un blasone nobiliare autentico. Ma anche per il marchio La Salle, creato sul finire degli anni Venti, si fa ricorso ad un altro nome celebre, quello di **René Robert Cavelier** (nella foto), signore di La Salle, un gesuita che verso la metà del 1600 è un grande esploratore francese che attraversa da nord a sud il nuovo mondo eleggendo tutto il bacino del fiume Mississippi territorio della Francia. Nonostante Cavelier si sposa e abbandona i voti, nel corso della sua vita continua ad essere sempre conosciuto come prete.

1

1. La Fleetwood 75 di Kennedy del 1959
2. Cadillac Eldorado del 1955

tantissimo, tanto più che ai 150 Cv già raggiunti nel 1941 si affianca il cambio Hydra-Matic, il primo completamente automatico costruito a Detroit.
È una Cadillac più guardinga quella che affronta il decennio caratterizzato dalla Seconda guerra mondiale. Addio ai motori esagerati, riduzione da cinque a tre dei telai a disposizione, in più la chiusura della La Salle perché non più necessaria essendo diventata "soltanto un'auto in più da progettare e da stilizzare" come sentenzia senza troppi giri di parole Ernest Seaholm, il brillantissimo ingegnere capo della Casa.
Per ritrovare la vitalità ben nota occorre allora attendere il 1948 quando appaiono per la prima volta sul modello Sixty Special le pinne posteriori, un'idea venuta a Earl, il designer di Casa, dopo una visita ad un aeroporto vicino a Detroit dove si può ammirare il caccia intercettatore Lockeed Lightning P 38 a due fusoliere e con due doppi piani di coda, un aereo diventato leggendario per le sue imprese belliche nel Pacifico e sul fronte europeo.
I modelli del 1948, i primi ad essere messi aerodinamicamente a punto nella galleria del vento del Centro Prove GM di Milford (Michigan), hanno comunque pinne abbastanza contenute. Quest'affascinante motivo estetico fa però così effetto che alcuni concessionari espongono le vettura con la coda rivolta verso le vetrine ed i fari accesi, in modo che di notte i passanti hanno la migliore visione possibile della novità.
La presa sul pubblico è talmente grande che aziende esterne iniziano addirittura a produrre pinne posteriori da applicare ai modelli precedenti: scoppia insomma una vera mania e tutta l'industria automobilistica Usa ne viene contagiata.

TECNOLOGIA E INNOVAZIONE

Su questo la Cadillac specula tantissimo e già nel 1951 ogni record di produzione è battuto, con oltre 110mila auto consegnate e una fama conclamata, esaltata dalle innovazioni tecnologiche, come il motore a valvole in testa che appare nel 1949 ed è il più potente in America, oppure dalle connotazioni stilistiche esasperate come le suddette pinne, oppure ancora da colpi di scena continui che finiscono sulle prime pagine di tutti i giornali. Quello, per esempio, che accade nel gennaio del 1950 quando al Waldorf Astoria di New York viene mostrata la sfarzosa convertibile Debutante che è placcata in oro in tutte le parti non verniciate, catena di trasmissione compresa, con in più il pavimento, i pannelli delle portiere e i sedili in vera pelle di leopardo scelta tra quelle proposte da 187 importatori somali. Il tutto per il prezzo, davvero inumano, di 30mila dollari.
Il modello Eldorado che appare nel 1953 condensa al meglio lo spirito della marca: si tratta di una vettura due porte sull'origine del cui nome si discute ancora oggi: secondo alcuni deriva da un suggerimento di una segretaria che pensa alla mitica città dell'oro, in Nevada, in quanto si tratta del modello più lussuoso proposto fino a quel momento dalla Cadillac; secondo altri invece deriva dal resort preferito dai vertici della General Motors: l'Eldorado Country Club ubicato nella Coachella Valley in California. L'Eldorado, che viene lanciata a 7.750 dollari, cioè il doppio della più costosa tra le altre auto decappottabili in produzione alla Cadillac, ha ovviamente le pinne e di anno in

Cadillac

La Cadillac DTS nella versione presidenziale usata dalla Casa Bianca

anno queste aumentano in altezza fino a raggiungere, nel 1959, i 97 centimetri. Le pinne delle Cadillac sono le più alte fra quelle delle automobili americane dell'epoca, appena 40 centimetri più basse del tetto. I fari a forma di candela esaltano poi l'andamento frastagliato delle code col risultato di arrivare a un mix stilistico a dir poco esplosivo. Non ci sono però soltanto le pinne a eccitare perché si moltiplicano le cromature e al tempo stesso spuntano le protuberanze sui paraurti anteriori che si fanno sempre più grandi e sporgenti, veri rostri prima soltanto cromati e poi ricoperti di gomma che per la loro forma sono presto soprannominati Dagmar, in onore al seno particolarmente prosperoso della popolarissima attrice Virginia Ruth Egnor più conosciuta con il nome d'arte Dagmar.

PRODUZIONE DIVERSIFICATA

Nella seconda metà degli anni Cinquanta appare poi la versione Brougham, la Cadillac del dopoguerra più ammirata e ricercata dai collezionisti statunitensi, ed in genere da tutti i collezionisti di Cadillac. Tutto questo entusiasmo è giustificato non solo dalla rarità degli esemplari (poco più di 700), ma soprattutto dal fatto che questa può essere considerata l'ultima Cadillac costruita "senza compromessi". Sebbene il prezzo della Brougham è stratosferico, oltre 13mila dollari, la Cadillac perde qualche migliaio di dollari per ogni modello che vende. Che cosa spinge la General Motors ad imbattersi in una impresa di questo tipo non è molto chiaro, ma pare che la decisone viene presa per contrastare in termini di prestigio quello che si sta facendo alla Ford con la Lincoln Continental III (unica vera concorrente della Brougham), ma in realtà i due progetti sono partiti quasi in contemporanea e non uno in risposta dell'altro.

L'Eldorado Brougham è anche l'auto più accessoriata della sua epoca ed una delle prime a montare delle sospensioni pneumatiche autolivellanti. A bordo c'è pure la memorizzazione della posizione dei sedili, il Six-way power seat dicitura che sta ad indicare un dispositivo di regolazione motorizzato su sei direzioni abbinato ad un esclusivo ed inedito sistema di memorizzazione delle posizioni. Il motore è un V8 di 6000 cc con una potenza di ben 300 Cv, portata fino a 310 nel 1958. Una versione più grossa della Brougham è poi costruita sul finire degli anni Cinquanta con carrozzeria allestita a Torino dalla Pininfarina.

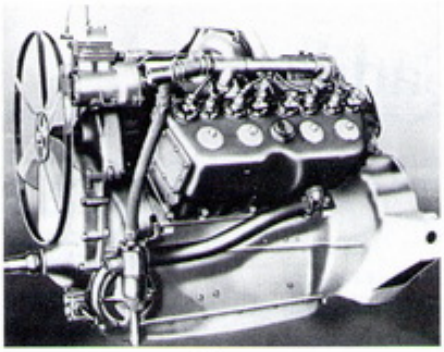
Col passare degli anni anche i gusti si evolvono e le pinne vanno a ridursi fino a scomparire: è il dopoguerra che si chiude mentre irrompono i favolosi anni Sessanta. Per la Cadillac è il momento di concentrarsi sui servizi più che sulla meccanica. Per festeggiare la tre milionesima vettura prodotta, che esce dalla catena nel 1964, appare allora il primo condizionatore capace di regolare a piacimento la temperatura nell'abitacolo. Le leggende metropolitane favoleggiano che le Cadillac sono così ricche di accessori offerti come optional da permettere alla marca di Detroit di costruire vetture una diversa dall'altra per ben tre anni di fila.

Ma anche se le soluzioni tecniche fanno meno clamore degli optional più spettacolari, gli sviluppi non si fermano e nel 1965 la carrozzeria viene fissata al telaio attraverso supporti di gomma che garantiscono tanti vantaggi tra cui la silenziosità; inoltre la geometria dell'avantreno esplora nuove vie per aumentare la stabilità mentre il piantone dello sterzo è regolabile in altezza e anche in lunghezza. Appare anche il cruise-control che permette di fissare l'andatura di marcia e, per sbalordire i proprietari di auto della concorrenza, sulle Cadillac appaiono gli indicatori di direzione anteriori delle frecce e il blocco-sblocco elettrico di tutte le portiere attraverso l'uso della chiave d'accensione. Sono davvero anni d'oro, e nel 1967 si superano le 200mila auto costruite, in piccola parte anche per merito della versione a trazione anteriore dell'ultimo modello Eldora-

LA TECNOLOGIA

Il debutto del primo motore V8

Oltreoceano si usa favoleggiare che il primo V8 Ford viene alla luce nel 1932, quello Chevrolet nel 1955, mentre la Cadillac batte tutti presentando il suo motore 8 cilindri a V nel lontano 1914 *(nella foto il primo motore)* montandolo di serie sui modelli 1915. In realtà in Europa la De Dion Bouton presenta già un motore così nel 1903, ma solo per un numero molto limitato di unità.
Tutto il contrario della Cadillac che già nel primo anno li installa in quasi 13mila vetture sconvolgendo la clientela per la bontà del progetto. Il motore Type 51 a corsa lunga il primo dei V8 Cadillac sviluppa 70 Cv con una cilindrata di 5146 cc. I cilindri, inclinati fra loro di 90 gradi, garantiscono una fluida erogazione della potenza grazie anche alla equilibratura delle masse in movimento. A partire dal 1923 questo motore viene dotato di contrappesi per l'albero motore, una novità



che ne migliora ulteriormente la fluidità di funzionamento. Il V8 non ha mai problemi di surriscaldamento, poiché l'inedito raffreddamento termostatico con due pompe dell'acqua si è sempre rivelato estremamente efficiente.
Fedele al motto molto americano secondo il quale niente è meglio della cilindrata, i motori diventano sempre più grossi praticamente un anno dopo l'altro. Una volta raggiunto, nel 1970, il valore massimo di 8200 cc la maggior cilindrata mai raggiunta da un motore destinato a un'automobile prodotta in serie a partire dal 1977 i motori Cadillac V8 cominciano a rimpicciolirsi.

do, la Fleetwood Eldorado (7 litri di cilindrata) con l'incredibile potenza di 340 Cv, giudicati impossibili da controllare con la trazione avanti. Ma non è certo la potenza da tenere a freno che preoccupa. Nel 1970 la nuova Eldorado, tornata alla trazione dietro, vanta il motore prodotto in serie con la cilindrata più grande della storia dell'automobilismo moderno. Si tratta di un 8,2 litri che eroga 400 Cv e spinge questa vettura da 2,2 tonnellate fino a 200 chilometri orari.

L'ARRIVO DELLA CONCORRENZA

Le vendite continuano a crescere ma sul ponte di comando ci si comincia a preoccupare perché negli Stati Uniti hanno successo le tedesche Mercedes, vetture più piccole ma non meno confortevoli. In più le nuove disposizioni governative impongono forti limitazioni riguardo la sicurezza, le emissioni e i consumi. Parte quindi con la Seville, che appare nell'aprile del 1967, un piano di downsizing, il ridimensionamento delle dimensioni e delle cilindrate che a suo modo chiude l'età dell'oro della Cadillac.
Adesso diventano altri gli obiettivi primari, e la Cadillac mette a punto il primo computer di bordo sulla Seville e lo lancia nel 1970 con lo stesso entusiasmo dei motori esagerati del passato. Fa bene, perché la crisi petrolifera è alle porte e certe esagerazioni non sono più accettate dal pensiero comune. Ma quello che pochi si aspettano è l'introduzione del motore diesel sui modelli dal 1979 al 1985. Si tratta di un V8 Oldsmobile che all'apparenza sembra un normale motore a benzina. L'idea è coraggiosa ma si scontra con la pessima qualità del gasolio che è distribuito negli States, in più le officine sparse per il paese non hanno personale addestrato per garantire la necessaria assistenza. Morale: un disastro annunciato; d'altronde gli americani sono da sempre abituati al gas and go (fai benzina e vai) perché i grossi propulsori comunemente diffusi sono soliti a non avere mai il minimo problema.
Non c'è più la Cadillac di una volta? È presto per affermarlo, ma di sicuro nei piani alti serpeggia la confusione comune a tutta l'industria automobilistica americana avviata al tracollo mano a mano che il nuovo secolo si affaccia.
La compatta Cimarron, la cosiddetta Cadillac per i giovani che appare nel 1982, introduce la voglia di condividere intelligenti piattaforme per ridurre i costi. La base è quindi la stessa delle varie Chevrolet Cavalier, Buick Skyhawk, Oldsmobile Firenza, Pontiac J2000, Holden Camira, Isuzu Aska e Opel Ascona. Dopo pochi anni esce malinconicamente di produzione lasciando un pessimo ricordo. Per l'immagine della marca è un durissimo colpo cui si cerca di rimediare nel 1987 con una roadster di lusso, la Allanté con pianale e motore derivati dalla Eldorado.
Introdotta, come concorrente della Mercedes 560 SL, e venduta al prezzo di 54mila dollari, durante tutta la sua vita commercia-

Cadillac

La strategia
La costruzione dei ricambi in serie

Nel 1907 comincia a girare una sorta di leggenda metropolitana cui credono davvero in pochi: la Cadillac fabbrica i suoi pezzi di ricambio in serie, sono tutti uguali e si possono sostituire senza bisogno di operare cambi sul particolare che si è rotto. La notizia fa sensazione e la concorrenza brontola infastidita. L'importatore inglese, Bennet, annuncia allora di accettare qualsiasi sfida per dimostrare che quanto si dice è vero. Preso in parola, alcuni funzionari dell'Automobile Club inglese decidono quindi di scegliere tre vetture a caso tra quelle appena arrivate sul suolo britannico e le portano sul circuito di Brookland. Prima ne misurano le prestazioni e poi le smontano mescolando i vari pezzi con aggiunta di altri ricambi e poi chiedono a due meccanici della Cadillac di rimontare le tre vetture prendendo i pezzi a caso e senza operare il minimo adattamento agli stessi. Alla fine le tre Cadillac ricostruite sul posto vengono invitate a correre per 500 miglia, cosa che le auto riescono a fare senza il minimo inconveniente. La prestazione ha una eco mondiale e alla marca americana viene assegnato pure il prestigioso Trofeo Dewar che viene istituito anni prima in Gran Bretagna per premiare i più grandi progressi in campo automobilistico.

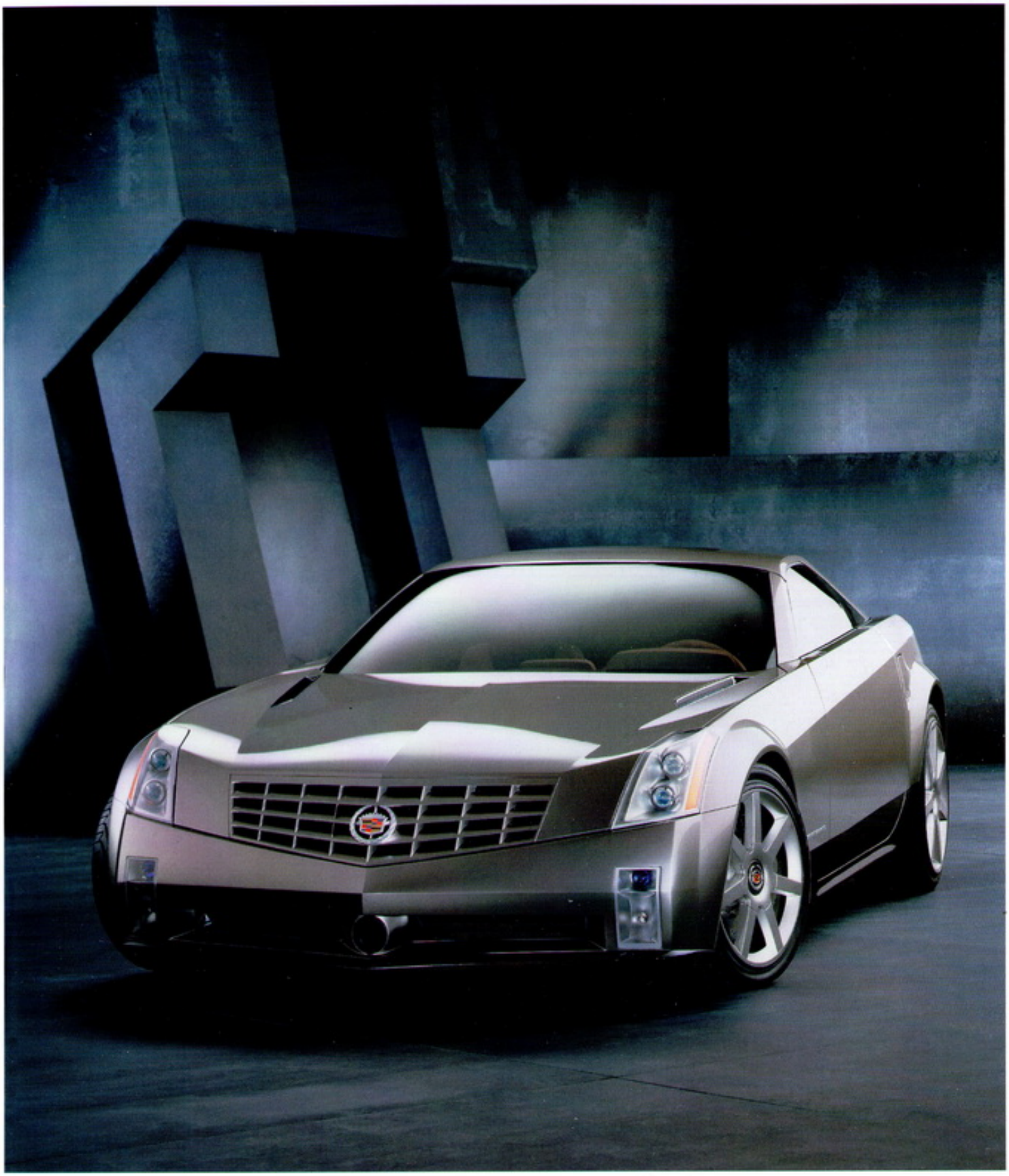
le subisce poche modifiche, alla fine sono prodotti appena 21.000 esemplari. Il telaio nasce a Detroit e successivamente viene inviato in Italia, a bordo di Boeing 747 specificatamente attrezzati per questo trasporto, dove viene montata la carrozzeria realizzata dalla Pininfarina. Dopodiché l'auto torna oltreoceano e la costruzione è completata. Questo modo di operare fa nascere una serie di ironici soprannomi tra cui "la catena di montaggio più lunga del mondo" che non fanno certamente bene al blasone già offuscato della Cadillac.

In realtà l'auto in sé non è male, ma ha un motore decisamente poco potente, appena 170 Cv (che poi sale a 200 Cv), tale da far sembrare la vettura decisamente sottodimensionata con il risultato che l'opinione pubblica si convince che adesso la Cadillac non è più in grado di costruire vetture performanti. Il 20 novembre 1992 un grande quotidiano italiano scrive: "Nell'ulteriore sforzo di tagliare i costi,la General Motors ha anche annunciato l'uscita di produzione alla fine dell'anno del modello portabandiera della Cadillac, la Allanté, che non è riuscita a sfondare sul mercato". Per i fedelissimi della marca l'ultimo decisivo colpo arriva però nel 1996 quando esce di scena, senza essere rimpiazzata, anche la Fleetwood, il modello più alto di gamma. Ormai non c'è più una Cadillac limousine sul mercato lasciando così campo aperto alla Lincoln Town Car, ultima auto di lusso di grandi dimensioni rimasta in produzione tra le marche americane.

Nel maggio del 1999 il portavoce della GM, Jim Farmer, si scusa pubblicamente per i pessimi risultati della Cadillac, che ormai è surclassata nelle vendite da modelli europei e giapponesi, ammettendo "una combinazione di analisi sbagliate da parte del management" e aggiungendo che per questo qualche testa sarebbe saltata.

A poco serve allora il sistema Night Vision che montato sulla DeVille fa della Cadillac il primo produttore di automobili ad adottare la tecnologia agli infrarossi. E nemmeno il prototipo Imaj per la berlina di lusso del futuro, che debutta al salone dell'automobile di Ginevra nel 2000, ottiene di più. Anche se il motore sovralimentato Northstar eroga 425 Cv e ci sono tante altre peculiarità come la trazione integrale, il telaio a struttura tridimensionale aperta in alluminio, il sistema di sicurezza E-lock con riconoscimento delle impronte digitali, l'e-mail a bordo, gli schermi che consentono la visione di dvd, il radar di rilevamento della distanza, gli interni di Bulgari, il tetto elettrocromatico apribile a persiana e le sospensioni MagneRide che consentono la variazione in tempo

1. La concept car della Cadillac Cien
2. La concept car della Cadillac Evoq



2

Cadillac

reale degli ammortizzatori. Con l'inizio del terzo millennio la Cadillac gioca anche una nuova carta nel tentativo di competere anche in Europa con i marchi di lusso; inizia infatti la collaborazione con la Saab per la produzione negli stabilimenti svedesi di una piccola Cadillac a trazione anteriore, con carozzeria dal design statunitense ma su meccanica europea.

Carlo Cavicchi

Corvette C6 e Cadillac nel distretto direzionale londinese Canary Warf

www.cadillac.com
100 Renaissance Center, Detroit, Stati Uniti

La curiosità
Una nuova generazione di carri armati

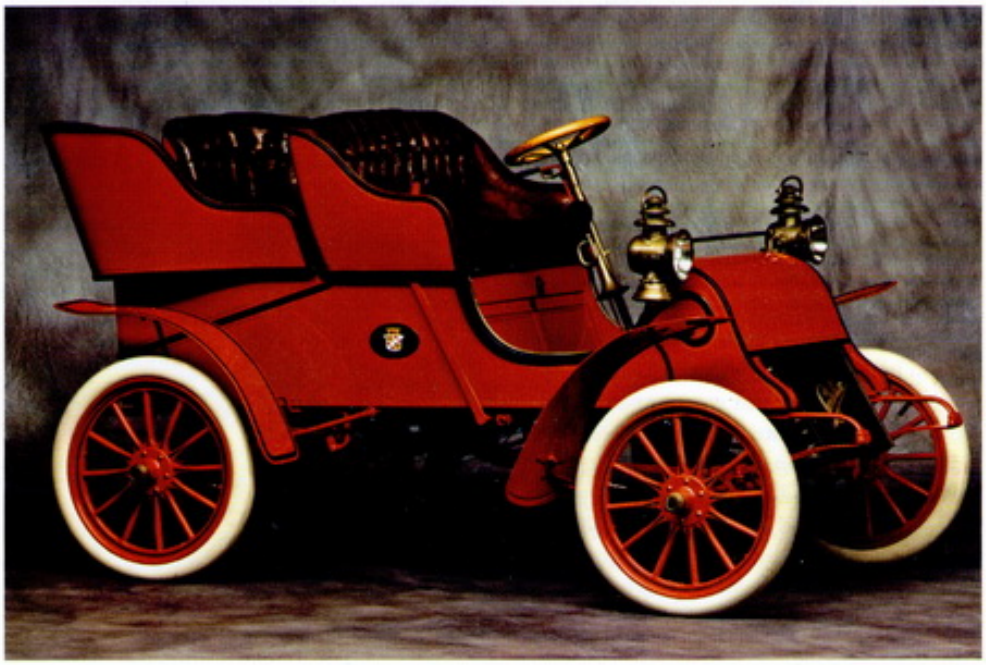
Il 7 dicembre 1941 la Cadillac si converte ai mezzi militari per la seconda volta della sua storia. Il coinvolgimento degli Usa nella Seconda guerra mondiale convince i progettisti a Detroit che non è tempo di badare alle vetture e già nel febbraio 1942 la produzione di automobili cessa completamente. Nemmeno due mesi dopo escono i primi carri armati leggeri M-5 motorizzati con due propulsori V8 e con la trasmissione Hydra-Matic. Prima del 1941 nei carri armati si usano esclusivamente motori da aereo, ma l'avvento della trasmissione Hydra-Matic rivoluziona tutto. Il mezzo può fermarsi e ripartire anche con una inclinazione di 60 gradi. I collaudatori del dipartimento militare rimangono fortemente impressionati dalle prestazioni dei motori, dalla manovrabilità, dalle facili partenze, dal comportamento nel fango e soprattutto dalla pronta risposta dell'insieme, più ricollegabile alle vetture stradali che ai mezzi da battaglia. Il risultato produce uno dei più efficaci mezzi corazzati mai impiegati in guerra. Il primo ordine di 75 tank arriva rapidamente, è prodotto in fretta e nell'estate del 1942 entra in produzione il modello evoluto M-8, molto simile nelle forme eccetto la torretta. Usa però proiettili differenti capaci di colpire oggetti a quasi cinque chilometri di distanza con un raggio di approssimazione di 15 metri. Vita breve anche per la versione M-8 (di cui sono prodotti comunque 15.511 esemplari nel 1942) perché poi arriva il formidabile M-24 la cui produzione continua fino all'agosto del 1945, quando esce dalle catene l'ultimo mezzo militare *(nella foto l'ultimo prodotto)*.

Modello A

Produzione 1903 - 1904
Carrozzeria Phaeton - Runabout

1. Il modello A della Cadillac
2. Il modello A a due posti

Il modello A è la prima auto prodotta da Cadillac. Viene messa su strada nell'ottobre del 1902 da Alanson Brush accompagnato da Wilfred Leland. Presentata al pubblico nel gennaio del 1903 a New York, entra in produzione a marzo. Da notare, che a differenza delle Ford, la prima Cadillac nasce con i comandi di guida a destra. Non è ben chiaro chi la disegna anche se per certi versi assomiglia alla vettura costruita da Ford nel 1903 e chiamata anch'essa modello A. Leggere, pratiche, veloci e più facili da usare delle auto europee, le A, sono equipaggiate con il primo motore Cadillac a un cilindro. La prima versione viene messa in vendita a 750 dollari, per la versione con 4 posti occorre aggiungere altri 100 dollari. Sulla base del modello A sono costruiti anche i modelli B, E, F, K, M, S, T negli anni successivi.


1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,819
Larghezza ..... nd
Altezza ..... m 1,524

POSTI 2

PORTE 2-4

PESO ..... 499 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1609 cc
Cilindri 1
Potenza ..... 10 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

FRENI
Posteriore ..... a pattino

VELOCITÀ MASSIMA ..... 50 km/h

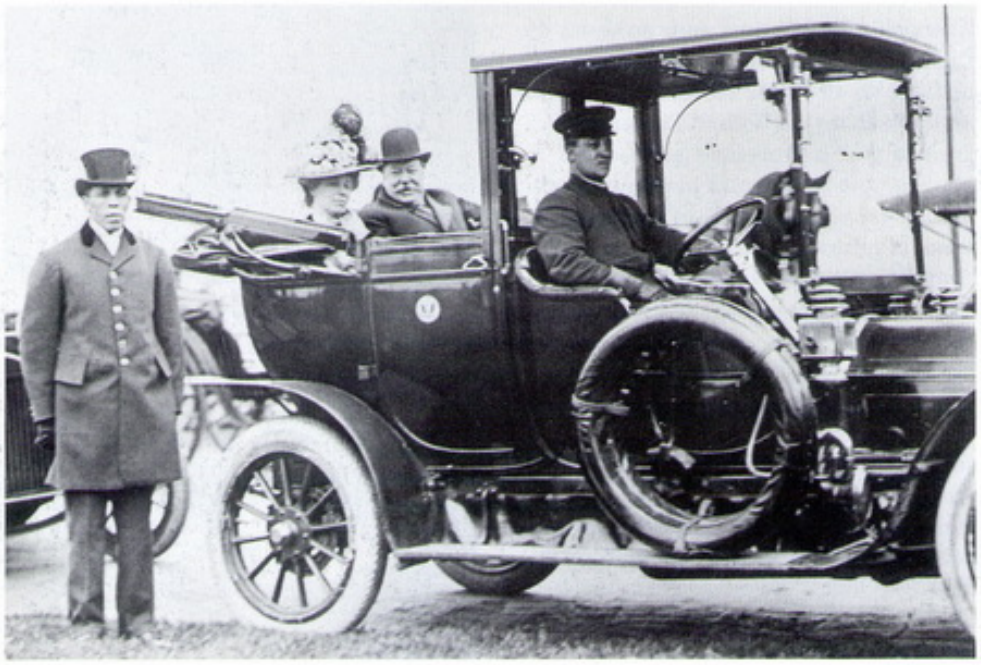
PREZZO ..... Dollari 750

Modello G

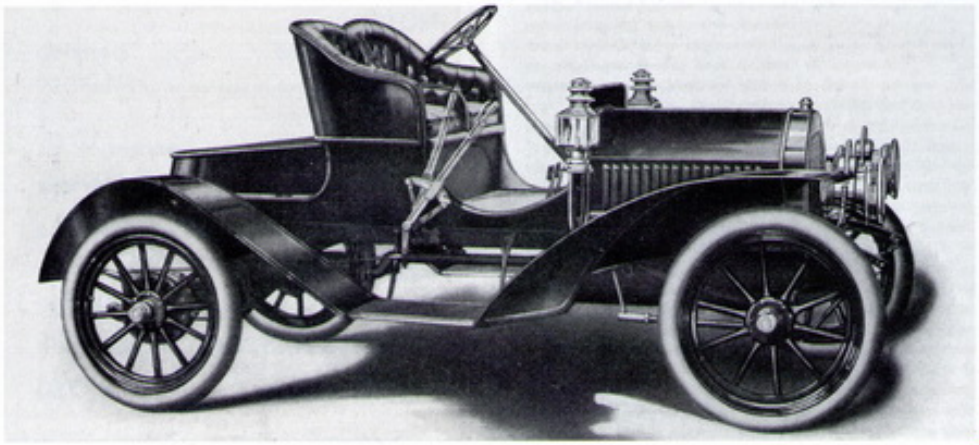
Produzione 1907 - 1912
Carrozzeria Torpedo

1. Lussuosa ed esclusiva la Cadillac G è usata anche come auto ufficiale da William Howard Taft, ventisettesimo presidente degli Stati Uniti d'America
2. La Cadillac G Runabout del 1907

Il modello G fa parte della categoria vetture di lusso della Cadillac e deriva dalla H, rispetto alla quale ha tuttavia un interesse più stretto, misurando 2,54 metri. È una versione più economica rispetto alla limousine L, che viene venduta al considerevole prezzo di 5.000 dollari. Il costo della G invece, inizialmente è di 2.000 dollari, che diventano 2.120 nelle versioni dotate di successivi aggiornamenti. La Cadillac G rimane infatti in produzione per 5 anni (dal 1907 al 1912) e beneficia, come altri modelli della Casa americana di quel periodo, dell'introduzione di un sistema di accensione, avviamento e di illuminazione elettrico disponibili come optional. I posti per i passeggeri nel modello iniziale del 1907 sono tre, che diventano 5 sull'allestimento Touring. Non sono previste portiere nei posti davanti. Il motore è sistemato anteriormente: si tratta di un 3.7 con quattro cilindri da 20 Cv di potenza, che diventano 25 nel 1908, pur mantenendo lo stesso propulsore. La G è forse la più sportiva tra tutte le proposte dell'epoca della Casa americana: il colore della carrozzeria è prevalentemente grigio gessato di rosso e la tappezzeria interna è di cuoio dello stesso colore, mentre il logo dell'azienda campeggia sulla cima del radiatore. L'intera gamma Cadillac viene sostituita l'anno successivo da un solo modello, la 30, che discende direttamente dalla G. Questo anche in seguito all'acquisizione della Cadillac, per una somma pari a quattro milioni e mezzo di dollari, da parte della GM (perfezionatasi proprio nel 1909 grazie all'abilità del finanziere William Crapo Durant), e al suo inserimento in quella che diventa la prima Casa automobilistica del mondo, insieme ai marchi Buick, Oldsmobile e Oakland.



1



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 3/5
PORTE 2
PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3706 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... nd

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... nd
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... Dollari 2.000

Thirty

Produzione 1909 - 1914
Carrozzeria Torpedo - Cabriolet - Coupé

La Cadillac Thirty domina la scena automobilistica per sei anni.
Ad un prezzo abbordabile - la prima versione viene venduta a 1.400 dollari - Cadillac offre una vettura tecnologicamente avanzata, che fa da ponte tra le rudimentali auto monocilindro e le successive 8 cilindri a V. Realizzata sulla base del modello G da 20 Cv, la Thirty nella sua prima versione è in commercio fino al 1911, anno nel quale viene introdotto un nuovo modello, conosciuto sempre col nome di Thirty ma con una serie di innovazioni sia dal punto di vista estetico (si aggiunge la quattro porte sedan e la coupé) che tecnico. Viene introdotto infatti il sistema elettrico Delco per l'avviamento automatico e il motore è potenziato fino ad arrivare a oltre 32 Cv.

1

1. Una Cadillac Thirty in versione torpedo
2. La Thirty cabriolet della Cadillac
3. La Thirty Cadillac in versione landaulet

2

3

FOCUS
L'auto per le donne

L'introduzione nel 1912 del sistema Delco, comprendente l'avviamento elettrico con generatore e accumulatore, fa della Thirty l'antesignana dell'auto moderna. Cadillac la pubblicizza come "l'auto senza manovella", per sottolineare la presenza del dispositivo di accensione sulla plancia: elemento che apre il mondo delle auto alle donne.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
4.2 Litri	1909 - 1911
4.7 Litri	1911 - 1912
6.0 Litri	1913 - 1914

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,080
Larghezza ..... m 1,860
Altezza ..... m 2,290

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.495 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3706 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 81 km/h

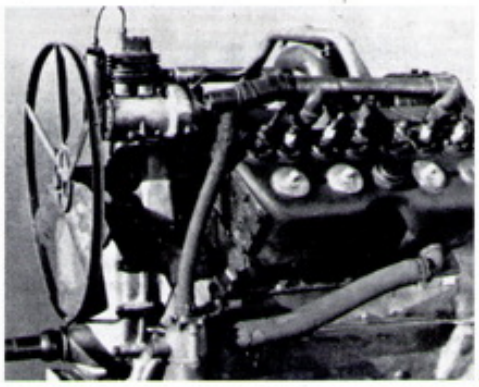
PREZZO ..... Dollari 1.400

Type 51

Produzione 1915 - 1920
Carrozzeria Torpedo - Limousine

La Cadillac 51 è la prima vettura della Casa americana prodotta in serie con motore 8 cilindri a V. Fabbricata in un nuovo stabilimento che resta in attività per i successivi 65 anni. La 51 ha subito successo, suggellato da 13mila unità costruite nel 1915, un risultato eclatante, considerando la categoria e il costo. La 51 decreta il salto di qualità della Cadillac, che fino a questo momento viene considerata un'azienda che produce auto di medio livello. Cadillac, oltre a offrire l'opzione della guida a sinistra, rende disponibili versioni più eleganti e costose della 51, come la Limousine da quasi 3.500 dollari, o la Berlin Limousine, la più cara, da 3.600 dollari. Nel 1916 la 51 diventa ancora più potente, arrivando a 77 Cv, fatto che porta a un aumento di prezzo di circa cento dollari.

1


2

3

1. La Cadillac 51 in versione torpedo
2. Il motore a 8 cilindri per la prima volta installato su una Cadillac Type 51
3. Una Cadillac 51 versione berlina

FOCUS
Gli anni della guerra

Nel 1917, gli Stati Uniti entrano nella Prima guerra mondiale e la Cadillac 51 diventa l'auto ufficiale delle Forze armate e della Marina. Delle circa duemila inviate oltreoceano, 300 sono Cadillac Limousine. Il progettista del motore dell'aereo Liberty, il colonnello Edward J. Hall, è talmente soddisfatto delle prestazioni della vettura che afferma di voler acquistarne una per uso personale al suo rientro in patria. La fine della guerra segna l'ingresso delle Cadillac nell'Olimpo delle auto di lusso, sia per il lato estetico che tecnologico.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.814 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5153 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.975

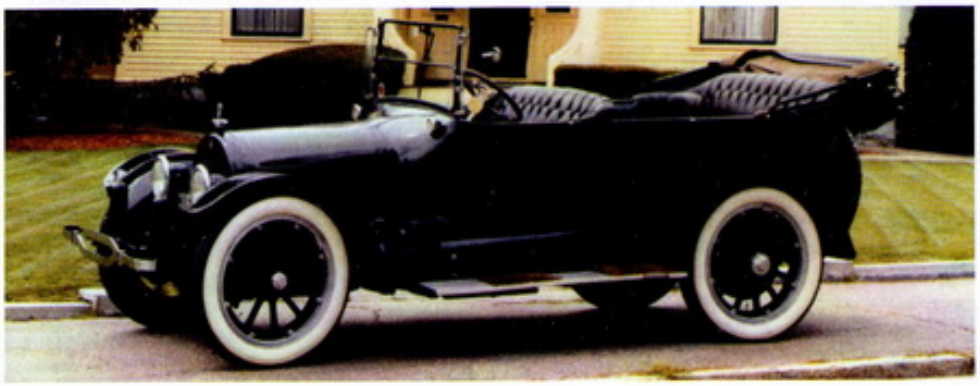
Type 53

Produzione 1916 - 1917
Carrozzeria Torpedo - Roadster - Touring - Cabriolet

1. La Cadillac 53 torpedo con la capote chiusa
2. La capote della Cadillac 53 può essere reclinata a filo della carrozzeria

La Cadillac 53 è il modello che sostituisce la 51 nel 1916, e che esce di produzione l'anno successivo venendo a sua volta sostituita dalla 55. Si rinnova, dunque, la scelta numerica crescente in base alla cronologia delle vetture. Della 51, la nuova nata mantiene lo stesso motore, seppur potenziato a 77 Cv: si tratta di un otto cilindri a V, 5,2 litri di cilindrata. Si può ragionevolmente affermare, inoltre, che il punto di forza di questa vettura sia la popolarità seppure ne sono venduti circa 18.000 esemplari. La 53 propone per la prima volta un layout molto simile a quello delle automobili moderne: è dotata infatti di un pulsante per l'avviamento elettrico, i pedali per i comandi nell'ordine in cui sono nelle vetture di oggi, il freno a mano con comando a leva centrale. Questa Cadillac ha poi una notevole molteplicità di utilizzo: oltre alle tipologie di carrozzeria classiche, dalla torpedo alla touring passando per la cabriolet e la roadster, essa è anche disponibile in versioni speciali, più lunghe, destinate alle forze di polizia o all'uso come ambulanza. È interessante notare come la configurazione con telaio più lungo (con un passo di 3,63 metri) a 7 posti con carrozzeria tipo landaulet, prevede che i due sedili aggiuntivi (si potrebbe definirli di fortuna) sono inseriti tipo mensola nella paratia subito dietro ai posti davanti, e rivolti verso la parte posteriore del veicolo. Una soluzione poi ripresa da altri costruttori. Non mancano infine imprese sportive legate alla Cadillac modello 53, come da buona tradizione americana. Nel mese di maggio del 1916, ad esempio, Erwin G. Cannonball Baker e William F. Sturm guidano una V8 con carrozzeria roadster coast to coast da Los Angeles a New York City in sette giorni, 11 ore e 52 minuti, battendo ogni record dell'epoca.

1



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 5/7
PORTE 4
PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5153 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 77 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 104 km/h
PREZZO ..... Dollari 2.080

Type 55

Produzione 1917 - 1922
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Coupé

La Cadillac continua a cavalcare l'onda del successo del motore a 8 cilindri a V e lancia la Type 55 nel 1917. Quando la vettura viene presentata sulle strade si contano già 31mila vetture Cadillac a 8 cilindri. La 55 è realizzata in 11 versioni, di cui otto costruite con un passo da 3,175 metri, mentre le versioni speciali allungate hanno invece un passo di 3,35 metri. Rispetto alla precedente 53 la 55 è leggermente più grande ma l'aspetto è più sportiveggiente e snellito.
Sulla versione coupé la carrozzeria è realizzata in alluminio. Pagandoli a parte sono opzionabili su questa vettura dei cerchi a raggi, al posto di quelli pieni. La versione Victoria è dotata di cinque finestrini, del tettino fisso e di cuscini rimovibili. La 55 viene prodotta in circa 18mila esemplari l'anno ed è sostituita dalla Cadillac Type 57.

1

1. La versione torpedo della Cadillac 55. La prima versione è del 1917
2. Una Cadillac 55 berlina militare utilizzata durante la Prima guerra mondiale

2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5153 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 77 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

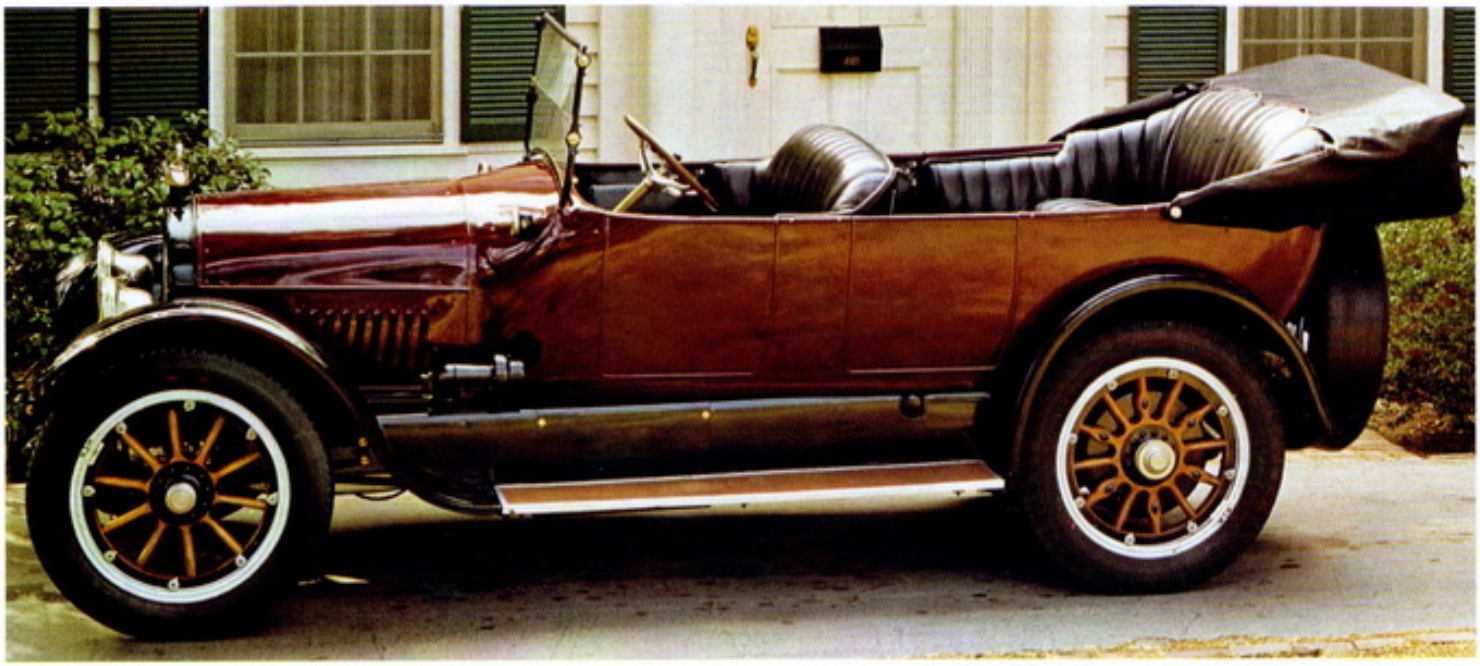
FRENI
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 104 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.080

Type 57

Produzione 1918 - 1923
Carrozzeria Limousine - Landaulet



La Cadillac Type 57, limousine prodotta dalla Casa americana dal 1918 al 1923

La Cadillac Type 57 è abbastanza simile alla 55 che la precede, rispetto alla quale tuttavia presenta alcune novità. Ad esempio, il radiatore è più alto mentre il tetto è di nuova concezione e, a seconda degli allestimenti, può essere aperto e ripiegato in diverse posizioni. Questa vettura è inoltre disponibile con due misure di lunghezza e dieci varianti di carrozzeria diverse, due in più rispetto al modello 55: si tratta della Town Limousine e della Town Landaulet. La prima, che sfrutta un passo di 3,35 metri, ha la parte anteriore del tetto aperta in maniera permanente ed una linea più slanciata rispetto alle Limousine Cadillac standard. La seconda può contare invece sulla parte posteriore del tetto ripiegabile. Per quanto riguarda il motore, a quattro anni dalla sua nascita continua con successo ad essere utilizzato il 5.2 da 77 Cv, il primo propulsore con 8 cilindri a V nella storia della General Motors (già montato sulle Cadillac Type 51 e 53), e che fa la fortuna del colosso a stelle e strisce per parecchi anni a venire. La 57 anche se arriva sul mercato alla fine della Prima guerra mondiale, non sembra risentire del momento difficile dal punto di vista economico anche per gli Stati Uniti. Gli americani, infatti, non rinunciano a beni ormai divenuti di uso comune, tra cui l'automobile. Come testimoniano i dati relativi alle vendite dell'anno successivo, il 1919: andando a controllare i registri, si scopre infatti che quell'anno vengono prodotte e messe in commercio oltre 45mila Cadillac 57. Un vero record se si tiene conto che i prezzi non sono esattamente popolari, dal momento che spaziano tre i 2.590 ed i 4.285 dollari. Per non parlare, poi, delle numerose serie speciali prodotte dalla Casa americana, destinate agli istituti di medicina, ai corpi di polizia o alla Croce Rossa, che raggiungono anche i 4.685 dollari.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.830 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5153 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 77 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 104 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.590

Type 59

Produzione 1920 - 1921
Carrozzeria Torpedo - Limousine

La Type 59 è una torpedo prodotta dalla Cadillac soltanto per due anni, tra il 1920 e il '21. Si tratta di una vettura di lusso, derivata dalla Type 57. Rispetto al modello che sostituisce, la 59 ha una linea più piena e ancora più marcata. Il padiglione è ripreso dalla Phaeton e ha la caratteristica di utilizzare il parabrezza anteriore diviso in due parti. Quella superiore del vetro è apribile, mentre la parte sottostante è fissa. Una soluzione adottata come elementare metodo di areazione dell'abitacolo. Novità importanti anche per il comfort generale riguardano la scelta di utilizzare delle guarnizioni sigillate per evitare infiltrazioni di acqua in caso di pioggia. La carrozzeria, per molte parti, è in legno. Di questo materiale sono anche i cerchi, che passano dalle 10 razze del modello 57, alle 12 razze del modello 59. Tale scelta è adottata per aumentare la rigidità del cerchio, rendendo così la vettura adatta alla maggior parte delle dissestate strade dell'epoca. Il motore di questa 59 è un V8 da 5,2 litri capace di quasi 80 Cv. Il cambio di velocità è a tre marce, più la retromarcia. Interessanti le soluzioni adottate su questo propulsore dai tecnici Cadillac. Il collettore di aspirazione è riscaldato dai gas di scarico in modo da permettere una circolazione più veloce della miscela aria-benzina in ingresso e quindi una migliore combustione. Il recupero del gioco delle catene di distribuzione, invece, avviene manualmente, attraverso dei registri posti sul carter. Diversamente da quanto proposto su altri modelli, per la 59 è disponibile soltanto una misura di telaio, che permette allestimenti di carrozzerie che arrivano fino a sette posti. Offerta in dieci differenti modelli, la Cadillac 59 ha nel suo catalogo anche una preziosa versione limousine, naturalmente a sette posti, denominata Imperial.

La Cadillac 59 è una torpedo che propone numerose novità rispetto ai modelli precedenti

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 7

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5200 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 79 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Posteriore ..... a tamburo

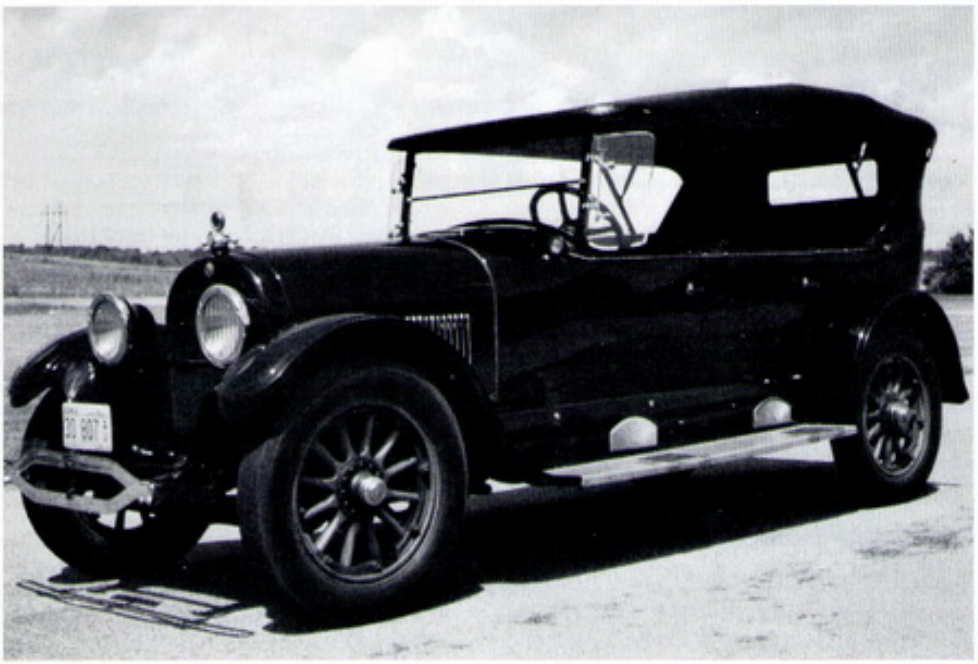
VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.590

Type 61

Produzione 1922 - 1923
Carrozzeria Berlina - Torpedo

La Type 61 è l'evoluzione della Type 59. Sul suo chassis vengono montate un gran numero di carrozzerie. Rispetto alla 59 ha un baricentro ribassato. Dal punto di vista delle rifiniture, il tetto è più alto e gli angoli interni sono stondati, dalle linee più morbide. Anche gli strumenti di controllo presenti sul cruscotto vengono rinnovati. La versione Victoria del 1922 è una vettura chiusa che prevede anche un'illuminazione interna dei sedili posteriori e la possibilità di ripiegare il sedile anteriore del passeggero sotto il cruscotto, in modo da avere più spazio nell'abitacolo. I finestrini sono anche dotati di tendine di seta pieghevoli. Cadillac sostiene che la Type 61 è l'auto più venduta nella sua fascia di prezzo: tra il 1922 e il 1923 ne vengono vendute 41mila unità.



1

1. Una Type 61 in versione torpedo
2. La Cadillac 61 con capote abbassata
3. Una Cadillac 61 con carrozzeria berlina

2

3

FOCUS
Il taglio dei prezzi

Nel gennaio del 1922 Cadillac decide per la prima volta un taglio nei prezzi delle sue vetture, compresi quelli della Type 61. Ne segue un secondo a dicembre. È il risultato della produzione in serie, della pressione del mercato, dell'industrializzazione e dell'aumento dell'efficienza produttiva. Una riduzione dei costi genera infatti una riduzione dei prezzi.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5153 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 79 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

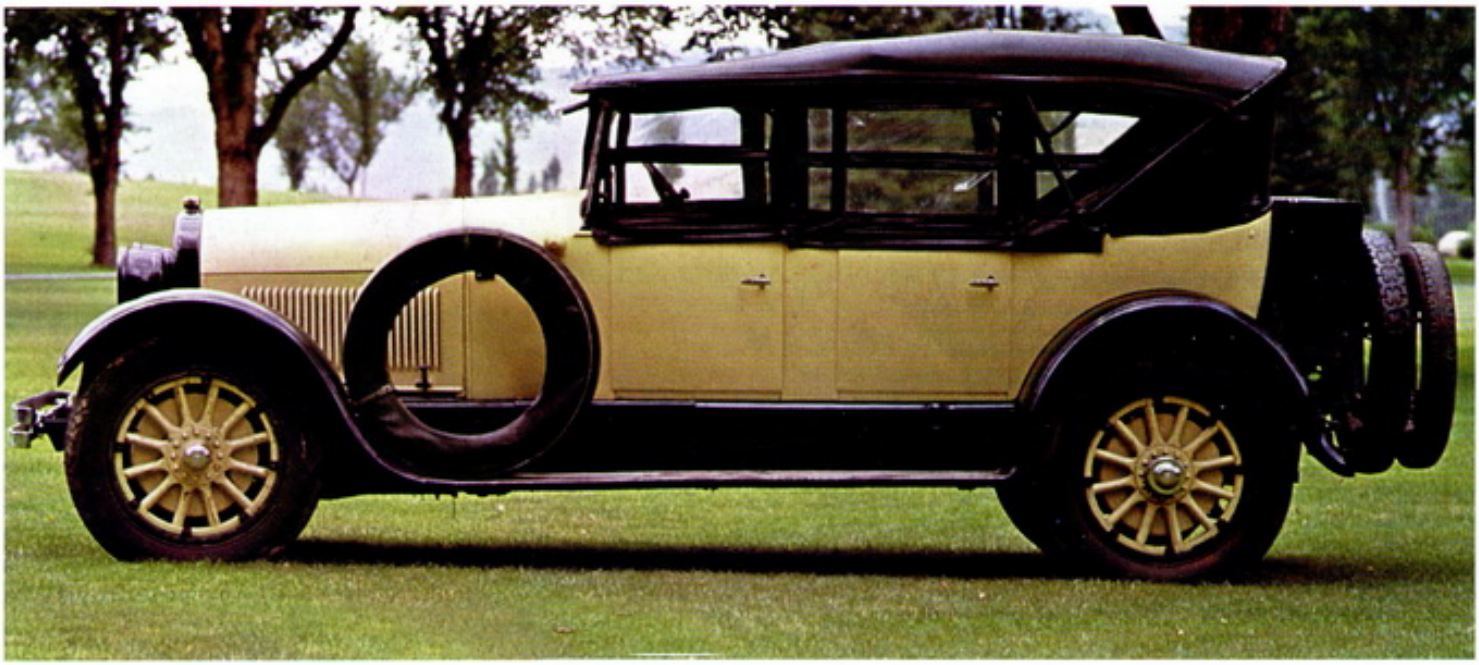
FRENI
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.790

Type V-63

Produzione 1924 - 1925
Carrozzeria Phaeton - Roadster - Berlina - Touring



La Cadillac V-63 versione phaeton del 1924

La V-63 deriva dalla Type 61, ma se ne differenzia sostanzialmente in alcuni aspetti. Innanzitutto crescono le dimensioni generali, che naturalmente rende disponibile più spazio nell'abitacolo per i passeggeri e automaticamente un tetto più lungo. Le rifiniture sia interne che esterne si fanno più accurate, mentre sul versante tecnico vengono introdotti un radiatore più grande ed i freni anche sulle ruote anteriori. Ma la novità più sostanziosa riguarda il motore V8, che in occasione del suo decimo compleanno (è introdotto per la prima volta sulla Type 51) subisce delle modifiche sostanziali. I tecnici della General Motors studiano infatti una soluzione inedita fino a quel momento, per limitare le vibrazioni e migliorare il comfort di marcia: inseriscono un apposito albero di equilibratura a gomiti, con contrappesi applicati ad ogni singolo braccio. Una curiosità: i numeri di serie del motore vengono stampati sul carter dietro blocco dei cilindri di destra, mentre è da sottolineare che non esiste l'abitudine di marchiare il numero di telaio sull'auto. Sono 14 le varianti di carrozzeria disponibili per la V-63, le più grandi in abbinamento ad un telaio con un interasse allungato fino a 3,68 metri invece di 3,35 metri. Tra queste ce n'è anche una aperta, ovvero la touring, che è in grado di ospitare fino a sette passeggeri ed è caratterizzata nonostante le generose dimensioni da una linea abbastanza sportiva se comparata con vetture simili di quel periodo. Quest'ultima, ha lo stesso prezzo (3.085 dollari) della versione phaeton a quattro posti e di quella roadster a due posti, che possono considerarsi le più economiche rispetto al resto della gamma. Le versioni di lusso, come la limousine, arrivavano infatti a costare fino a 4.600 dollari.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 7

PORTE 4

PESO ..... 1.905 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5153 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 83 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.085

Series 314

Produzione 1926 - 1927
Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo - Limousine

La Cadillac 314 nella versione berlina, una delle 4 carrozzerie disponibili

Nel 1926, Cadillac aggiorna la sua gamma introducendo la Series 314. Questa nuova vettura rappresenta un piccolo salto di qualità della Casa statunitense. Sulla 314, migliora la cura dei particolari, l'attenzione al dettaglio e la ricerca dell'opulenza. Proposta in diverse varianti di carrozzeria, la 314, meccanicamente, non differisce molto dalla produzione precedente di Cadillac. Il motore è sempre lo stesso V8 da 5,2 litri che caratterizza le grandi berline della Casa di Detroit. Migliora, stavolta, la potenza. Il grande otto cilindri, grazie ad una nuova messa a punto, arriva a sviluppare 80 Cv, potenza che riesce a far muovere abbastanza agevolmente la stazza di questa grande auto.
La disponibilità di 3 diverse misure per l'autotelaio, permette alla 314 di poter essere equipaggiata con diverse carrozzerie. Essenzialmente sono 4 le configurazioni possibili, berlina, coupé, torpedo e limousine, tutte declinate dai maggiori carrozzieri americani dell'epoca. Quella maggiormente prodotta è la berlina con tetto ripiegabile in tela. Di questa ne esiste anche una particolare versione supersized costruita sulla base del telaio medio. E non manca nella gamma della 314 una versione commerciale, meno rifinita e con una più ampia capacità di carico, fornita di una carrozzeria allungata con un passo di 3,81 metri. Le 314 non è comunque una automobile alla poratata di tutti. Il modello meno costoso, infatti, può essere acquistato a 2.995 dollari che equivalgono a quasi un anno di stipendio per un lavoratore della Cadillac. La più cara, invece è la Twin Cabrio allestita dalla Fletwood. Il prezzo di questa scoperta è di 5.750 dollari: una cifra possibile per pochi. Nonostante i prezzi, la 314 ha comunque un discreto successo e viene prodotta in 8.598 unità.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5/7

PORTE 4

PESO ..... 1.891 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5137 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.995

Series 341

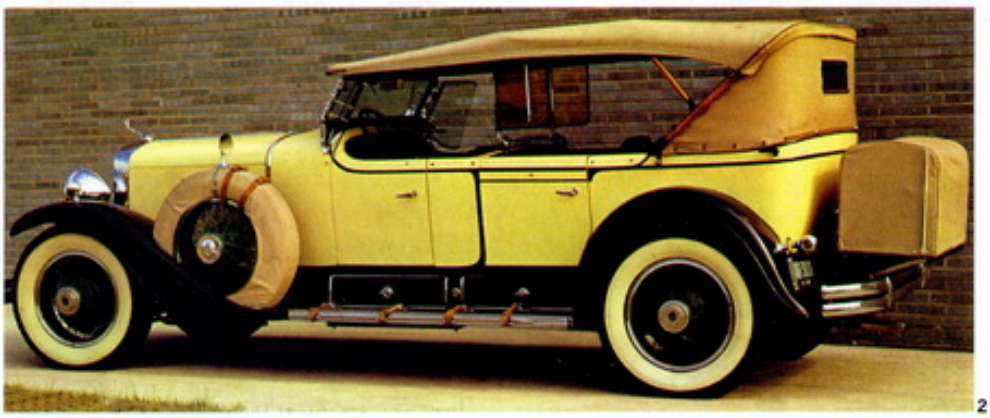
Produzione 1928 - 1930
Carrozzeria Torpedo - Berlina

Dopo il successo dei motori Cadillac V8 e delle Series 314 V8, nel 1928 viene ridefinito il design delle nuove Cadillac. Nascono così le nuove Series 341, che rispetto alle Series 314, hanno un motore e uno chassis di maggiori dimensioni. Il 1928 è anche l'anno in cui arriva in GM Harley Earl, che mette per la prima volta la sua firma sul progetto Cadillac. La 314 viene presentata la prima volta nel dicembre del 1927 al salone dell'auto di New York. L'anno dopo entra in produzione a un prezzo che va dai 3.350 ai 5.500 dollari, in funzione del modello. La Cadillac mette in commercio 27 tipi diversi di carrozzerie della 341 con più di cinquanta varianti. Tra le novità tecniche di rilievo da segnalare il cambio sincronizzato, i freni meccanici duplex e i doppi ammortizzatori. Complessivamente vengono prodotte 18.004 Series 341.

1

FOCUS
Il cambio sincronizzato

La 341 B è la prima Cadillac con cambio sincronizzato, che facilita l'innesto della marcia. La 341 B monta pneumatici più larghi della 341, i freni sono meccanici con sistema Duplex, gli ammortizzatori Delco a doppio effetto, i fari cromati e i tergicristalli elettrici. Cadillac investe altri 5 milioni di dollari nella produzione ma è il momento del crack della borsa.



2

1. Il lungo cofano della Cadillac 341. 2. L'elegante profilo della Cadillac 341 prodotta in oltre 18mila esemplari

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 2.197 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5589 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

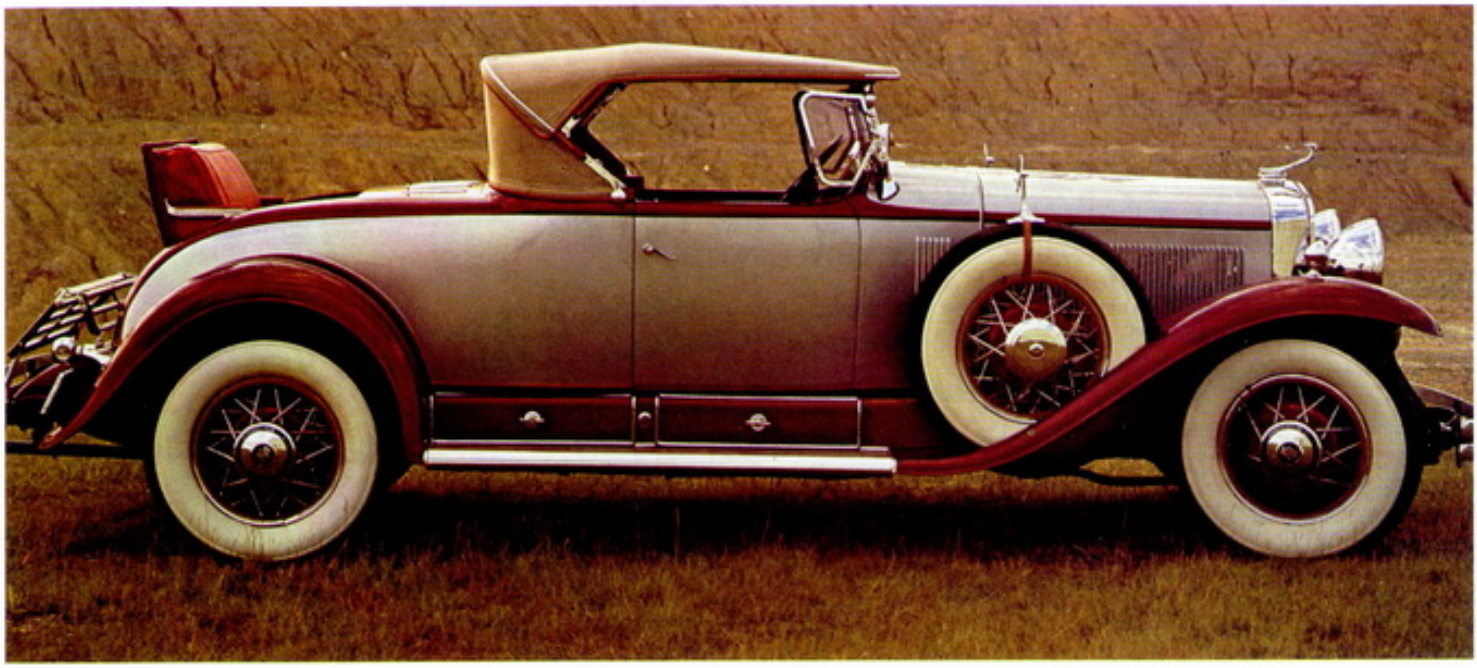
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.450

Series 353

Produzione 1930
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Roadster



1

La Series 353 viene presentata nel settembre del 1929 ed entra in produzione l'anno successivo. Questo modello deriva dalla coetanea serie 341 B. La versione Fisher - detta Custom Fisher - viene ridotta a sette varianti chiuse, inclusa la convertible coupé. La versione Fleetwood - chiamata Fleetwood Special Custom - conta 11 carrozzerie di base con molte variazioni sul tema. Crescono le dimensioni dello chassis e delle singole parti meccaniche, dai fari al radiatore, dalla cilindrata ai cuscini dei sedili posteriori, di 10 centimetri più larghi. Anche su questa vettura si ritrova il cambio sincronizzato, già presente nella 341 B. Tra le innovazioni da segnalare c'è quella che prevede la possibilità di montare come optional la radio: alcune versioni hanno infatti una carrozzeria predisposta per ospitare i cavi e l'antenna sul tettino. Della 353, vengono prodotti complessivamente quasi 15.000 esemplari.

1. La Cadillac 353 del 1930 deriva meccanicamente dalla 341 B
2. Il profilo laterale della Cadillac 353 esalta le linee slanciate di questa roadster
3. La Cadillac 353 è dotata di uno strapuntino con un posto di fortuna a scomparsa

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,650
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,510

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 2.286 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5785 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

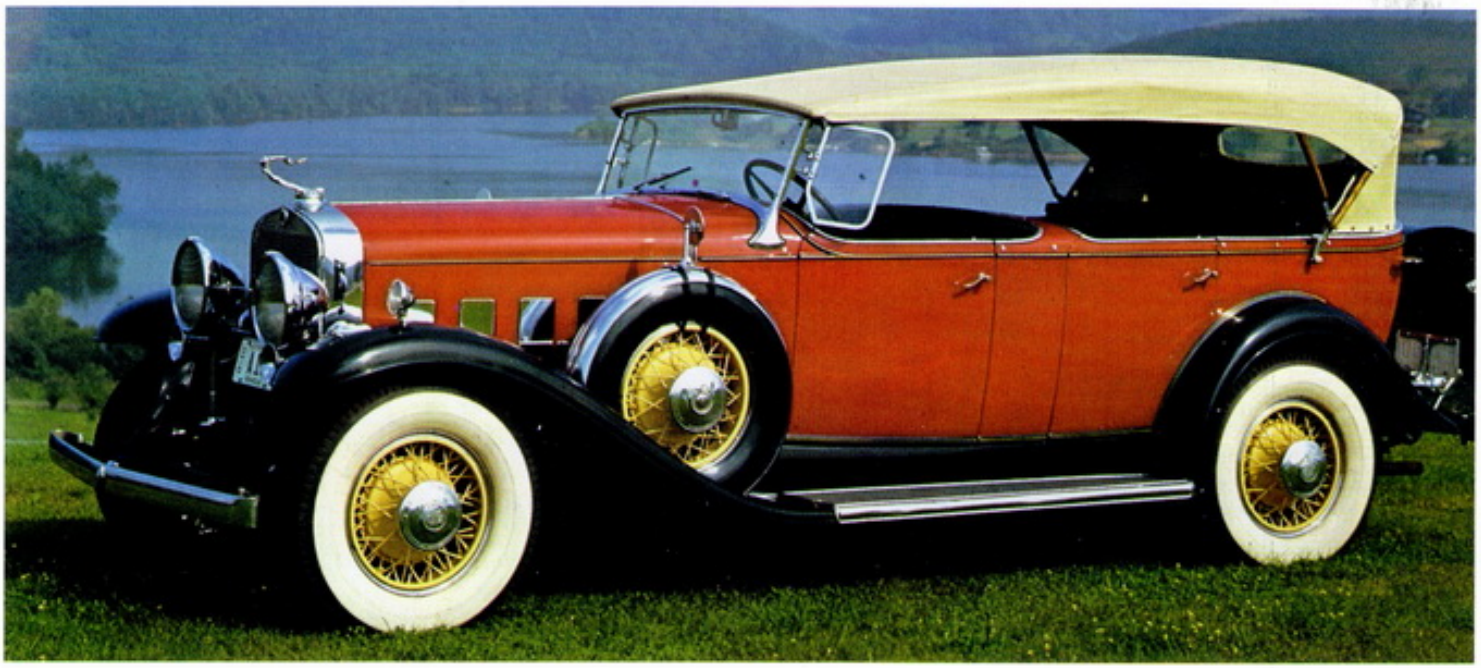
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.495

Series 355

Produzione 1930 - 1934
Carrozzeria Torpedo - Berlina - Coupé



La Cadillac Series 355 è simile alla Series 353, ma ha un corpo più basso e allungato simile alle V12. Nella prima versione - la 355 A - il motore è lo stesso della Series 353. Quello che cambia è invece la griglia del radiatore che qui è cromata, la batteria e l'alloggiamento degli attrezzi, che sono disposti sotto i sedili anteriori, il pannello della strumentazione che diventa ovale e il paraurti, che è un unico pezzo. Nuovo è anche il doppio clacson e la rifinitura del pavimento in pannelli metallici. La Series 355 della Cadillac viene proposta in 12 differenti categorie di carrozzerie, da un minimo di 2.650 dollari a un massimo di 3.795 dollari, che è l'equivalente del listino di una versione base della 370 V12. I modelli B, C e D presentano, rispetto alla A, delle evoluzioni sia nell'estetica (assetto ribassato e corpo allungato) che nella tecnica: il motore nella serie D arriva a 130 Cv, per una velocità massima di 136 chilometri orari.

A differenza della 353, la Cadillac 355 torpedo è più bassa e allungata

LE VERSIONI

Modello	Produzione
B	1932
C	1933
D	1934

FOCUS
Una nuova ventilazione

Nel 1933 Fisher introduce sulle proprie Cadillac, quindi anche sulla Series 355, un nuovo sistema di ventilazione, basato sull'inserimento di un perno sui finestrini anteriori e posteriori, in modo tale da poter gestire l'ingresso e la fuorisuscita d'aria dall'abitacolo indipendentemente dall'apertura e chiusura del vetro del finestrino.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.113 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5785 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.650

Series 370

Produzione 1930 - 1935
Carrozzeria Berlina - Roadster - Torpedo

1. La Cadillac 370 in versione torpedo
2. Una versione roadster allestita su telaio corto della Cadillac 370
3. La torpedo con capote abbassata della Cadillac 370

1

Con la Series 370 Cadillac sperimenta un nuovo processo produttivo, progettando un motore 12 cilindri a V, basato su motore V16, ma concepito in modo da poter essere montato su carrozzeria e telaio delle Cadillac equipaggiate con il precedente motore V8. Vengono così realizzate diverse versioni e carrozzerie per tutte le serie, dalla A alla D. Il prezzo oscilla tra i 3.795 dollari e i 4.895 per la prima serie. Esteticamente non ci sono grandi variazioni negli anni ma dal punto di vista tecnico la Series 370 D del 1934 è dotata di un propulsore che sviluppa 150 Cv, contro i 135 della serie A. A partire dal 1938, poi, la Cadillac inizia a produrre nuovamente vetture con un motore V16: questo è preferito al V12 e riprogettato dal capo ingegnere Ernest Seaholm. Bisogna aspettare il 1941 perché la Casa americana torna ad impiegare dei motori V8 sulle sue vetture.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
370 A	1930 - 1931
370 B	1932
370 C	1933
370 D	1934 - 1935

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,330
Larghezza ..... nd
Altezza ..... m 1,840

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.410 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6031 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 135 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.795

Type 452 V16

Produzione 1930 - 1940
Carrozzeria Limousine - Cabriolet - Phaeton - Berlina

La 452, anche nota come V16, segna un punto di svolta nella prolifica e fortunata produzione Cadillac. Arriva in commercio nel corso del 1930, dopo essere presentata il 4 gennaio dello stesso anno al salone dell'auto di New York, ed è la prima vettura stradale equipaggiata da un motore sedici cilindri con una potenza di ben 165 Cv: numeri per l'epoca tutt'altro che usuali. La 452 si pone infatti da subito come la Cadillac più esclusiva e costosa dell'intera gamma, una vera primadonna disponibile in diverse varianti di carrozzeria. In fondo, è creata proprio per questo: fin dalla prima bozza del suo progetto, iniziato nel 1926, appare chiaro che la cura dei particolari figura tra le priorità dei tecnici GM, che hanno come obiettivo la creazione non solo della più potente auto della scuderia Cadillac, ma anche della più elegante. Di qui, il lavoro svolto parallelamente sugli aspetti tecnici e su quelli stilistici: vengono costruiti e testati diversi prototipi col nuovo motore, mentre il designer Harley Earl (reduce dal progetto La Salle) fa il giro dell'Europa per cercare di trarre ispirazione dai maestri carrozzieri del Vecchio continente. Contrariamente alle abitudini dell'epoca infatti, che prevedono di costruire l'autotelaio e farlo "ricoprire" da ditte esterne, la GM acquista le carrozzerie Fleetwood e Fisher Body per gestire internamente tutto il business legato al nuovo modello. Il risultato è effettivamente degno di nota, e la 452 cattura subito l'attenzione dell'opinione pubblica e della stampa specializzata. Nonostante il suo prezzo non è esattamente a buon mercato e gli effetti della crisi mondiale del '29 sono evidenti, la maggior parte degli esemplari di 452 venduti in dieci anni di produzione (1930-1940) vengono immatricolati proprio nel suo primo anno di vita, il 1930. Basta pensare che in quel periodo il catalogo Fleetwood prevede ben dieci varianti di carrozzeria per la 452 V16, con prezzi che spaziavano dai 5.350 ai 9.200 dollari. E se si aggiungono i trenta allestimenti diversi disegnati dagli specialisti Cadillac, si ottiene un numero considerevole di personalizzazioni possibili, simile a quello delle auto odierne. La produzione della V16 prosegue, anche se con denominazioni diverse, fino al 1937: 452 A (1930-31), 452 C (1933), 452 D (1934) e Series 60 (1935). Nel 1936, in seguito ad una rinominazione generale dei modelli Cadillac, diviene Serie 90, mentre sulla versione del '37 arrivano i freni idraulici. Nel 1938 del motore a 16 cilindri viene ridisegnata la testata, e la potenza aumenta a 185 Cv. La produzione cessa alla fine del 1940, dopo 4.076 esemplari venduti: pochi, al punto da far ammettere ai vertici Cadillac che per ognuno di essi l'azienda perde soldi.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,650
Larghezza ..... m 1,860
Altezza ..... nd
POSTI 5
PORTE 2/4
PESO ..... 2.570 kg

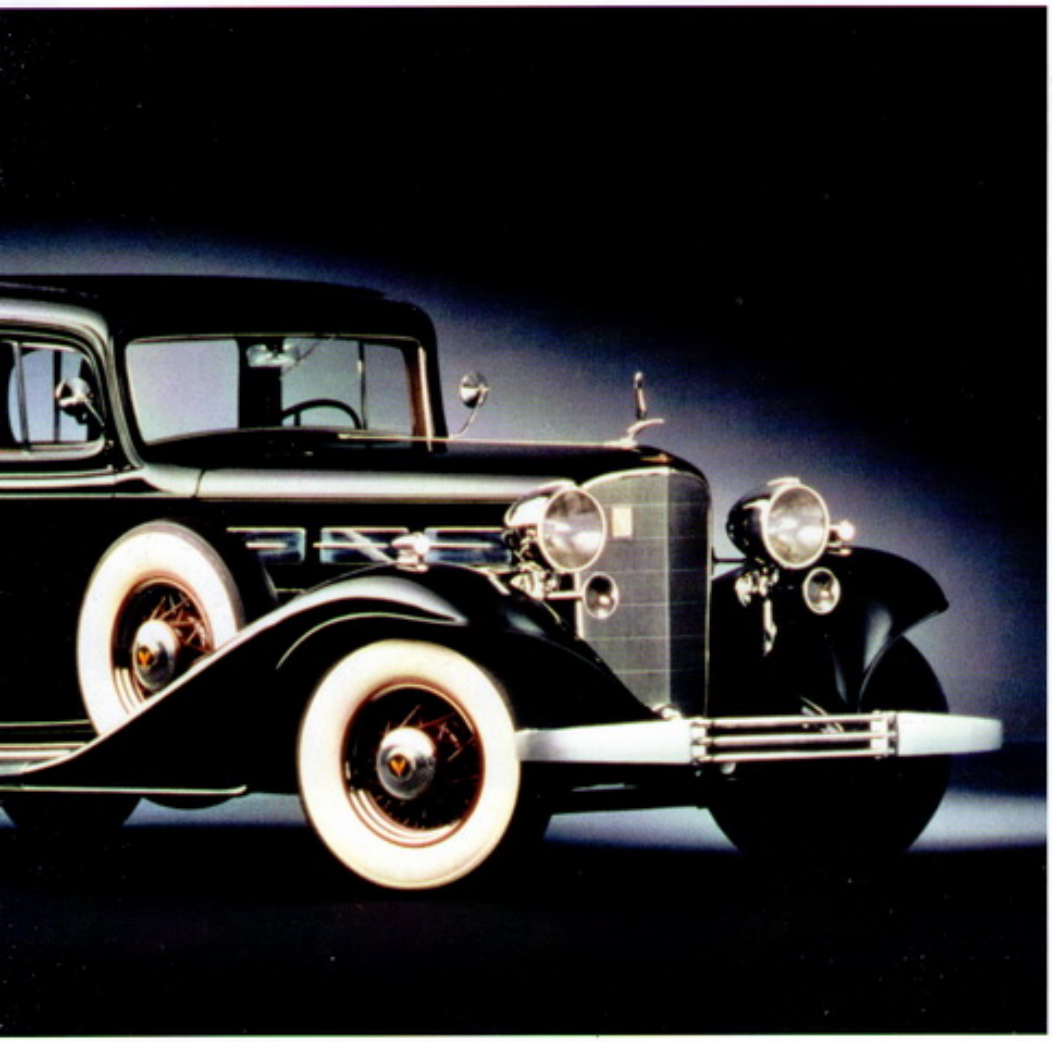
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7407 cc
Cilindri ..... 16 a V
Potenza ..... 165 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h
PREZZO ..... Dollari 9.200

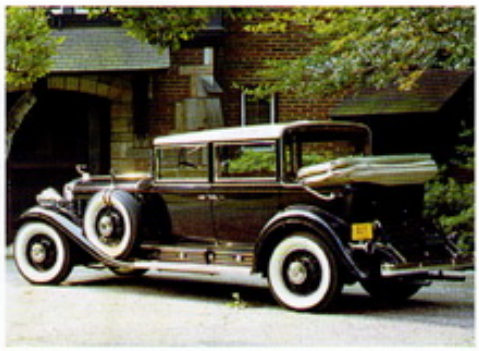
1. La Cadillac 452 in versione berlina
2. Il modello cabriolet ha un secondo parabrezza per i passeggeri posteriori
3. La Cadillac 452 V16 sport phaeton del 1931

LA TECNICA

L'aspetto tecnico più significativo della 452 è l'introduzione del primo propulsore sedici cilindri a V 7.4. Si tratta di un'unità composta da due bancate ognuna comprendente otto cilindri con valvole in testa, ed è in grado di sviluppare 165 cavalli a 3.400 giri al minuto. La velocità massima, a seconda della carrozzeria, va dai 135 ai 160 chilometri orari. Nel 1938 la potenza sale a 185 Cv, grazie alla nuova testata interamente ridisegnata.



1



2

FOCUS
Il tour promozionale

Non sono tempi facili per le limousine tutto lusso e lustrini, quelli in cui arriva la 452. La crisi mondiale del '29 si fa sentire anche negli anni successivi, sconsigliando acquisti costosi anche ai più ricchi. Per fare pubblicità alla nuova ammiraglia americana, gli strateghi della Cadillac mettono a punto un piano per quel periodo non convenzionale: un tour promozionale che comincia nel giugno del 1930 e tocca tutte le principali città europee. Ecco dunque la carovana di sei 452 percorrere migliaia di chilometri, da Parigi ad Amsterdam, da Stoccolma a Berlino, da Vienna a Madrid, solo per citarne alcune. E chissà se quella di non sconfinare in territorio italiano è una scelta frutto solo del caso, o magari dettata da una strategia precisa: fatto sta che le 452 a Milano, Torino o Roma non arrivano. Lungo la strada del ritorno la carovana si ferma nel sud-est della Francia, e precisamente nella cittadina di Cadillac, che pur non avendo nessun legame con il marchio, deve invece il suo nome ad Antoine de la Mothe Cadillac, l'aristocratico francese che nel 1701 fonda Ville d'Etroit, la futura città di Detroit.

3

Series 60

Produzione 1936 - 1940
Carrozzeria Coupé - Convertibile - Berlina

La Series 60 è uno dei modelli più venduti dalla Cadillac

A volere la Series 60 nel 1936 è lo stesso direttore generale di Cadillac, Nicholas Dreystadt, per colmare la fascia di prezzo tra le La Salle e le Series 70/Fleetwood. Le 60 sono infatti più compatte, leggere, meno potenti ma più economiche delle altre Cadillac. I modelli, declinati in sole tre versioni - coupé, coupé-convertibile e berlina trasformabile - sono basati su un telaio con un passo da 121 pollici, mentre la carrozzeria è la stessa della nuova B di GM, condivisa con La Salle, Buick e Oldsmobile. Si riconosce il design di Harley Earl dalla mascherina più alta e snella e dalla linea del parabrezza a V. La sospensione anteriore indipendente con sistema a balestra montata sulla Series 60 rappresenta una novità assoluta per l'epoca. Il motore è simile alle V8 e ha una potenza di 125 Cv. Le vendite registrano grandi successi, tanto che nel 1936 la metà delle Cadillac consegnate agli automobilisti americani sono Series 60.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
5.7	1936 - 1940

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,980
Larghezza ..... m 1,915
Altezza ..... m 1,670
POSTI 2
PORTE 2/4
PESO ..... 1.871 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5274 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 125 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h
PREZZO ..... Dollari 1.645

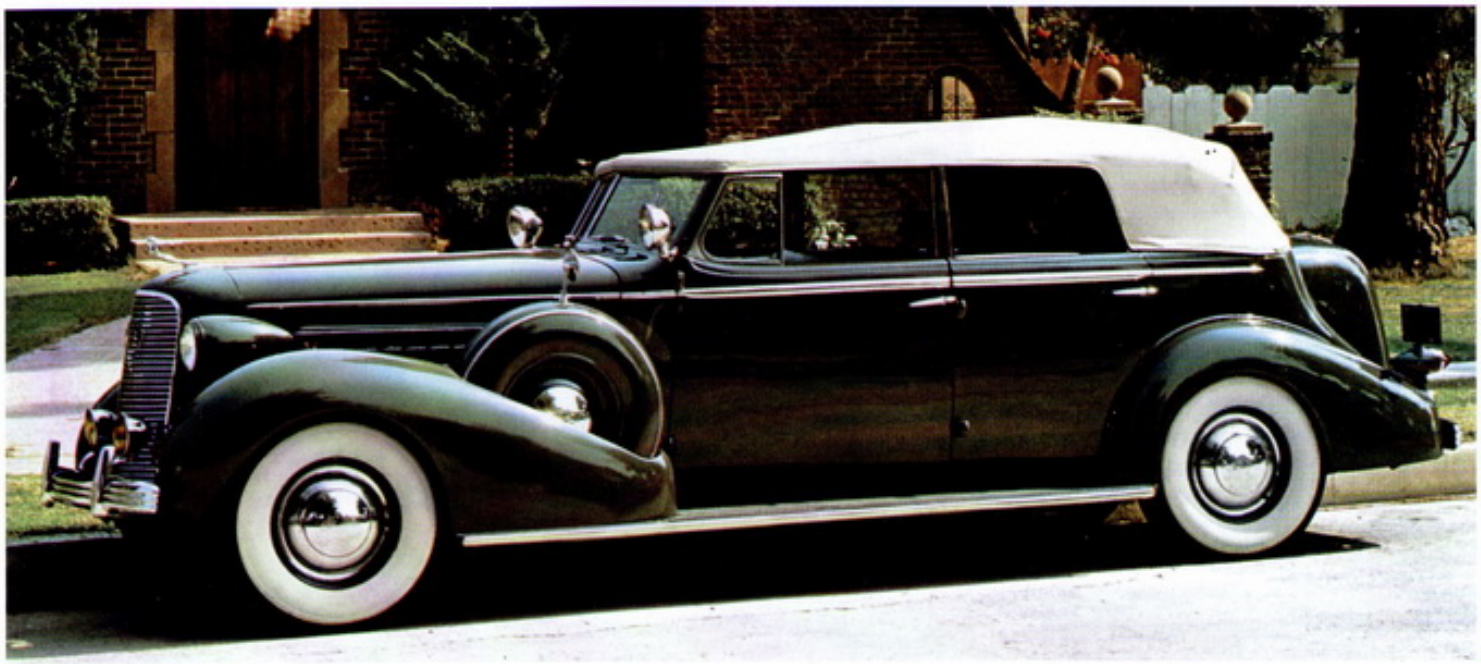
FOCUS
Series 60 Special

Nel 1938 Cadillac lancia la Series 60 Special. Questa versione ha un motore da 5,7 litri da 130 Cv, assetto ribassato e interasse poco più largo rispetto alla normale 60. Viene utilizzato il nuovo telaio a X, per una lieve riduzione del peso. Scompaiono le modanature dalla linea della fiancata e si possono scegliere diverse customizzazioni.

Series 70-75

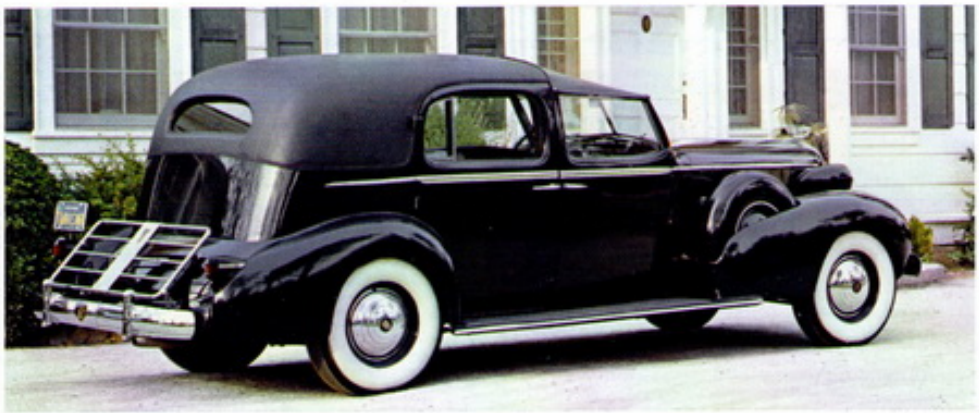
Produzione 1936 - 1940
Carrozzeria Torpedo

1. La linea della Cadillac 70-75 è filante: persino le ruote di scorta sono integrate nel design
2. La versione della Cadillac 70-75 con portapacchi per ancorare i bagagli



1

Le Series 70-75 fanno parte, come la Series 60, delle Cadillac più economiche. Rispetto alle 60 sono più grandi e pesanti (la lunghezza arriva a oltre 5 metri e 20). Anche il motore V8 è più potente della prima versione delle 60, grazie ai suoi 135 Cv. La carrozzeria è quella della Buick, più larga del modello B della GM, utilizzata per la Series 60. Gli interni e l'allestimento sono firmati Fleetwood. Della Series 70 sono disponibili 3 linee, la 70, la 75 e la 75 commerciale. Ognuna è declinata in differenti modelli. Pur presentando dei miglioramenti tecnici ed estetici rispetto alla Series 60, la 70-75 non riscuote lo stesso successo, a causa del prezzo più elevato. Delle 70-75 vengono, infatti, vendute solo 5.248 unità nel 1936. La Serie 75 è una denominazione che Cadillac usa per altri modelli fino al 1958.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,240
Larghezza ..... nd
Altezza ..... m 1,750

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.120 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5668 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 135 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 137 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.090

Series 90

Produzione 1938 - 1940
Carrozzeria Berlina - Coupé

1. La Cadillac Series 90 presenta un nuovo motore da sedici cilindri
2. La coupé della Cadillac Series 90

Nel 1938 la Cadillac realizza un nuovo motore 16 cilindri a V che monta sulla Series 90. Il propulsore è completamente diverso da quello della Series 452. Si tratta infatti di una struttura a doppia bancata. Le valvole non sono in testa, come nelle vetture a più alte prestazioni ma laterali a L, come nelle auto più antiche. Nonostante ciò il motore risulta molto più potente e silenzioso del V16 con valvole disposte a 45 gradi. Un risultato dovuto a una maggiore compattezza del propulsore e a un albero motore rigido, meno esposto a problemi di torsione. Per la prima volta vengono utilizzati i freni a tamburo idraulici (con servofreno sul pedale) e lo stabilizzatore sulle sospensioni anteriori. Le Series 90 sono vendute solo in 500 unità: a scoraggiare l'acquisto di questa vettura è il prezzo giudicato troppo elevato.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 6,050
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 2.315 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7059 cc
Cilindri ..... 16 a V
Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Dollari 5.140

FOCUS
Il prototipo Sixteen

L'idea di un motore a 16 cilindri per una Cadillac ritorna nel 2003 con il prototipo Sixteen da 13,6 litri. Sotto il cofano allungato ad ala di gabbiano romba un motore da 1000 Cv, che con il nuovo sistema della cilindrata a richiesta, può funzionare a 8 o a 4 cilindri. La fasatura dell'albero a camme può essere modificata fino a 40 gradi per ottimizzare potenza, consumi ed emissioni.

Series 62

Produzione 1941 - 1964
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La terza Cadillac Series 62 è datata 1948

Più che di un solo modello, per la Series 62 si deve parlare di una successione cronologica di vetture. Sono infatti sei le generazioni che si susseguono nei 13 anni di produzione, la cui eredità viene raccolta dalla Calais del 1965. La prima serie risale al 1941, e viene proposta sia in versione berlina, che coupé e convertibile. Il motore è lo stesso utilizzato sui modelli Cadillac degli anni precedenti (ad esempio, la 61 del 1939), un 5.7 benzina con 8 cilindri a V, ma la sua potenza viene aumentata da 135 a 150 Cv, in virtù di nuove testate ad alta compressione: di conseguenza, la velocità massima raggiunge 160 chilometri orari. Dopo la Seconda guerra mondiale, la Series 62 è il primo modello Cadillac a tornare in produzione dopo che quelle stesse fabbriche sfornano per anni quasi esclusivamente carri armati. C'è bisogno di sfruttare al massimo le sinergie del gruppo General Motors, quindi la seconda serie della 62 condivide la piattaforma C con altri modelli, come la 60 Special, le Buick 50 e 70, e la Oldsmobile 90. Il motore è lo stesso e le versioni anche, ma la convertibile può contare ora sulle quattro porte. Nel 1948 viene usato lo stesso pianale della 61. L'anno successivo porta in dote un nuovo V8 più potente: 5.4 di cilindrata e 160 Cv di potenza. Arrivano anche una variante Coupé DeVille e una Eldorado come top di gamma, che diventa poi un modello a sè stante. Stilisticamente le 62 si fanno più basse e filanti, ed i motori crescono in cilindrata (fino ai 7 litri) e guadagnano sempre più cavalli, fino ad arrivare ai 340 dell'ultimo anno di produzione, il 1964.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1941 - 1942
II Serie	1946 - 1947
III Serie	1948 - 1953
IV Serie	1949 - 1953
V Serie	1954 - 1958
VI Serie	1959 - 1964

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,460
Larghezza ..... m 2,150
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.790 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5676 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.745

It is in the record that men and women who move up to Cadillac are almost certain to stay with Cadillac. According to a recent nation-wide survey, almost nine out of ten of those who have purchased Cadillacs during recent years have already decided that their next cars will bear the same honored and distinguished name. This is but logical—for, beyond Cadillac, there is only the future. Those who

Fleetwood

Produzione 1946 - 1996
Carrozzeria Berlina

Un modello Fleetwood degli anni Settanta

Il nome Fleetwood è uno di quelli che segna la storia della Cadillac, a partire dal 1925 quando questo carrozziere inizia a lavorare per la Fisher Body Company di proprietà della General Motors. Viene utilizzato per la prima volta nel 1927, e poi rispolverato nel 1946 per contraddistinguere edizioni speciali delle Series 60 fino al 1964. È anche presente sulle Series 70 e 75, nonché sulla Limousine e sulla Brougham degli anni Settanta. Da segnalare, inoltre, la Eldorado del 1964 e 1965, inserita anch'essa nella linea Fleetwood. Nel 1971 la piattaforma produttiva General Motors di auto lussuose e dalle grosse dimensioni a trazione posteriore si consolida e arriva a comprendere, oltre alle Cadillac Deville e Fleetwood, le Buick Electra e Le Sebre, le Chevrolet Impala, Bel Air e Caprice, nonché le Pontiac Bonneville e Catalina: un lampante esempio di sinergia aziendale. Di certo la linea Fleetwood è il fiore all'occhiello di questa produzione, le automobili che ne fanno parte sono utilizzate da notabili, capi di stato e re. A seconda dei modelli che si sono susseguiti nel tempo, le auto marchiate Fleetwood beneficiano sempre dei motori al top di gamma della GM. A partire dai V8 degli anni Quaranta e Cinquanta per arrivare a quelli più recenti messi in produzione dagli anni Settanta in poi. Tra questi ultimi vale la pena di da menzionare il 7.7 del 1971 ed il 7.0 da 180 Cv del 1977. Oppure i più "contenuti" nella cilindrata V6 benzina e diesel degli anni Ottanta, per arrivare poi al 5.7 benzina V8 di fine produzione (1993-1996), delle potenza di 260 Cv. Da segnalare che, dal 1987 in poi, alcune delle vetture che si sono fregiate del nome Fleetwood passano dalla trazione posteriore a quella anteriore, che viene così reintrodotta tra i modelli della Cadillac. L'ultima generazione Fleetwood, quella dal 1993 al 1996, è la più prestazionale.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,689
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 2.004 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5676 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.099

Brougham

Produzione 1947 - 1996
Carrozzeria Limousine

FOCUS
Fleetwood Brougham

La prima Cadillac a fregiarsi del nome Brougham è la Fleetwood del 1947 prodotta in tre versioni: berlina, coupé e limousine. Quest'ultima, la più esclusiva e venduta al prezzo di 3.500 dollari, è caratterizzata da un abitacolo con rivestimenti in pelle e ha la carrozzeria rifinita con numerosi inserti cromati.

La Cadillac Brougham Limousine del 1986

Quello della Brougham, è un altro nome nobile nella storia Cadillac, usato fin dal 1916 per indicare allestimenti di carrozzeria particolarmente raffinati, come sulla Type 53 ad esempio.
Ma è negli anni Cinquanta che inizia il periodo d'oro, con la Eldorado Brougham del 1955, che diventa un modello a produzione limitata nel triennio 57-60. Prima è la volta della Fleetwood Brougham, che attraverso nomi, allestimenti e versioni diverse rimane in produzione dal 1947 al 1996, anche come denominazione che sta ad indicare pacchetti lusso opzionali sulla fortunata berlina americana.
In quel periodo i centri stile e design di diversi costruttori prendono ad ispirazione la Brougham, per la realizzazione di limousine su pianale allungato. Nel quinquennio 1987-1992 poi, la Brougham diventa un modello a sè stante.

SCHEDA TECNICA (1957)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,494
Larghezza ..... m 1,990
Altezza ..... m 1,409

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 2.004 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5963 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 325 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 189 km/h

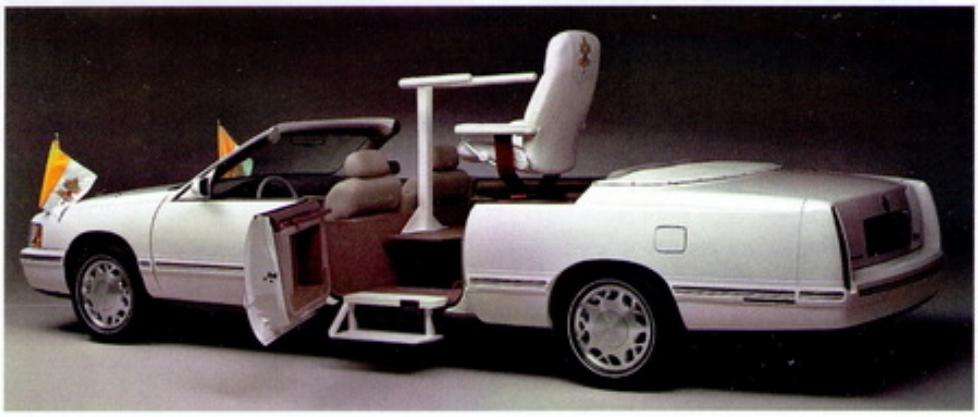
PREZZO ..... Dollari 13.000

DeVille

Produzione 1949 - 2005
Carrozzeria Berlina - Coupé

La DeVille è una delle berline Cadillac dalle dimensioni più imponenti, con una storia che affonda le radici negli anni Quaranta. Il nome, dal francese, significa letteralmente "della città", e fa riferimento alla particolare architettura dell'auto, che prevede all'inizio una sezione aperta per il guidatore ed una chiusa per i passeggeri. La prima Cadillac ad avere questo nome è la Coupé DeVille del 1949, di cui arriva una versione a quattro porte con hardtop nel '56, sullo stesso pianale delle Series 60. Da quel momento in poi se ne sono succedute decine di versioni, sempre posizionate un gradino al di sotto delle Fleetwood (finché è esistita questa dicitura) nella gamma Cadillac. Nel 1965 la DeVille diviene un modello indipendente, e se ne contano diverse versioni fino al 2005. Viene sostituita nel 2006 dalla DTS.

1



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,499
Larghezza ..... m 2,032
Altezza ..... m 1,575

POSTI 6

PORTE 2/4

PESO ..... 2.034 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5420 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 230 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

FOCUS
Coupé DeVille

Negli anni Settanta la Coupé DeVille diventa un simbolo della cultura e dell'establishment americano, e viene scelta da politici e celebrità. Nel novembre del '71 una sua versione standard partecipa addirittura alla famosa Cannonball race, una corsa coast to coast, classificandosi al terzo posto con una velocità media di 136 chilometri orari.

1. La DeVille Sedan del 2005
2. La DeVille in versione papale con trono al centro della vettura totalmente scoperta

Eldorado

Produzione 1953 - 2003
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Cadillac Eldorado è la più longeva delle vetture di lusso americane. Rimasta in produzione dal 1953 al 2003, durante la sua lunga vita subisce modifiche profonde sia nella meccanica che nel design. Eldorado (dallo spagnolo "il dorato") deriva da quello di un capo tribù degli indiani d'America cosparso d'oro durante le cerimonie religiose. Il nome viene proposto da una segretaria dell'ufficio marketing di Cadillac. Eldorado tuttavia, a detta della rivista *Palm Spring Life*, è anche il Country Club californiano preferito dal management di Cadillac. La Eldorado debutta nel 1953 come coupé decapottabile limited edition (ne vengono realizzate solo 532 unità), seguendo le orme della concept car El Dorado Golden Anniversary. I quattro colori speciali, la capote rigida, i finestrini senza telaio, il parabrezza panoramico, i 210 Cv e le dimensioni imponenti ne fanno l'ammiraglia della Casa, giustificandone il prezzo esoso di 7.750 dollari. Il prezzo viene ridotto l'anno successivo quando la Eldorado inizia a condividere la carrozzeria con altre Cadillac di serie. Fino al 1958, quando ne viene interrotta la produzione, eccezion fatta per una seconda serie di Eldorado Brougham (con lo stesso nome della serie di lusso del 1957 ma con cui ha poco a che fare) assemblata dall'italiana Pininfarina su meccanica americana. Questa versione ha luci posteriori ben integrate nella carrozzeria e non così vistose ed estrose come quelle della serie originaria. Dopo un periodo di stallo, in cui anche la versione italiana esce di produzione, Cadillac, sull'onda della ripresa del mercato delle auto di lusso, rilancia la Eldorado nel 1967, stavolta ridisegnata da Bill Mitchell come un coupé sobrio ma grintoso insieme. Rinnovamento questo, che fa aumentare le vendite. In questi anni la Eldorado viene realizzata su telaio della Oldsmobile Toronado, a trazione anteriore. Negli anni successivi vengono apportate nuove modifiche stilistiche e di meccanica ma ormai la Eldorado non è più la stessa auto degli anni Cinquanta, né come concezione né come fama. Viene spesso utilizzata per personalizzazioni estreme (da cui il soprannome di Pimpmobile). Bisogna aspettare gli anni Novanta e poi il 2000 per ritrovare l'antico stile nella riedizione della Eldorado, imponente ma sobria, con - ancora una volta - i finestrini senza telaio e il motore potenziato Northstar V8. L'ultima versione, uscita dalla fabbrica nell'aprile del 2003, segna i 50 anni della vettura ma anche l'uscita definitiva dal mercato. Il motore da 300 Cv rimane il più potente delle auto a trazione anteriore.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,610
Larghezza ..... m 2,000
Altezza ..... m 1,410

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 2.176 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5421 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 210 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

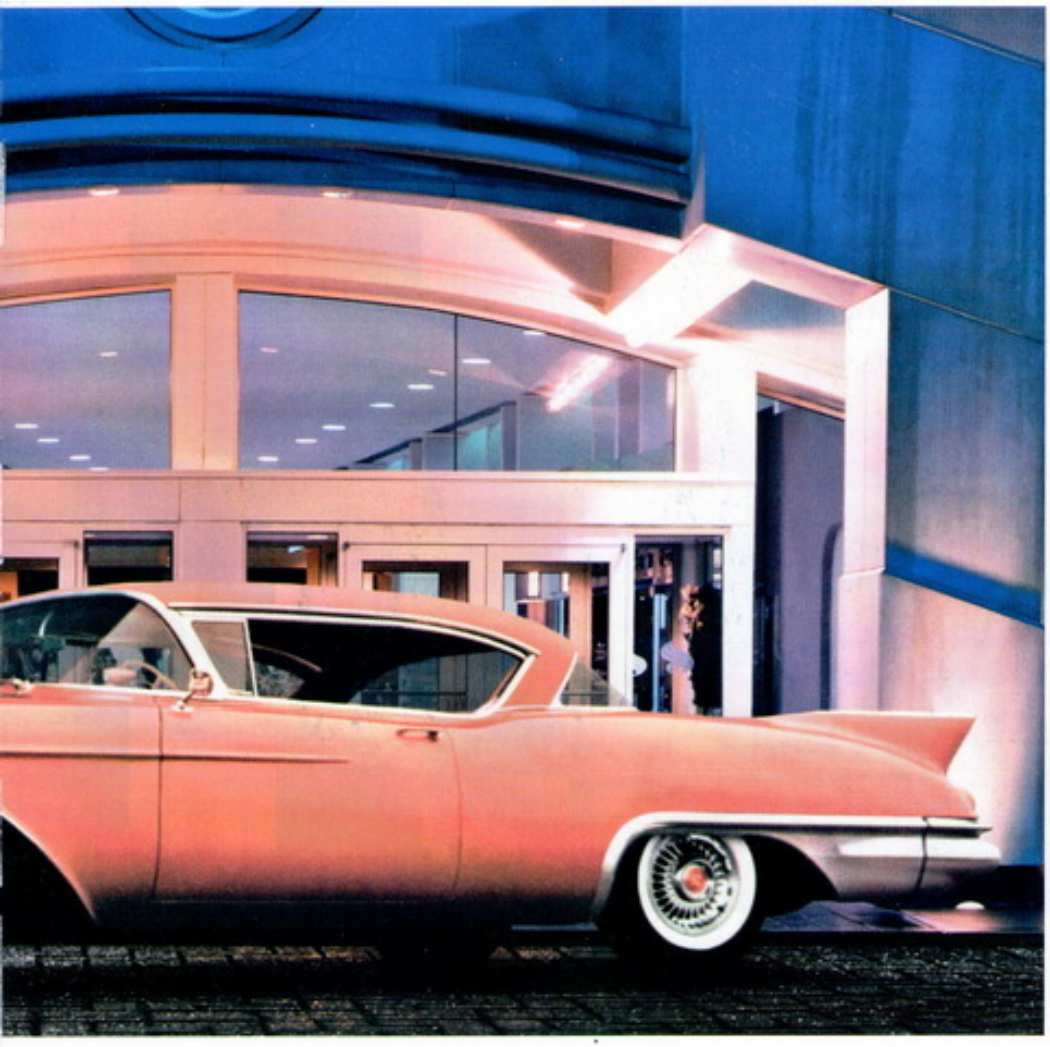
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

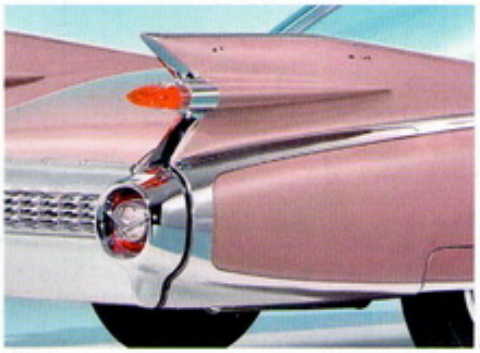
VELOCITÀ MASSIMA ..... 186 km/h

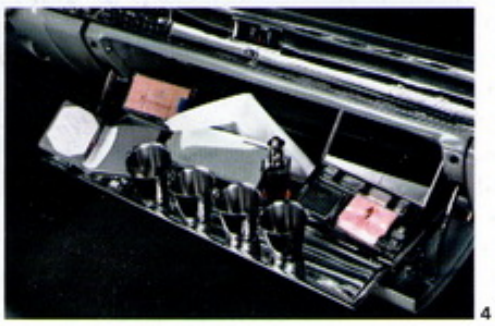
PREZZO ..... Dollari 7.750

LA TECNICA

La Eldorado impiega a bordo elementi che su altre auto non sono nemmeno optional. La versione del 1953 ha il lunotto anteriore panoramico in vetro curvato, quattro finestrini elettrici e dei sedili regolabili elettricamente. La capote scompare automaticamente nella carrozzeria. Inoltre è dotata di serie di servosterzo e cambio automatico.







1. La Eldorado coupé del 1967
2. La coda della Eldorado, costruita da Pininfarina in Italia, ha le luci integrate nelle appendici aerodinamiche
3. Molto vistosi i gruppi ottici della Cadillac Eldorado
4. Il vano portaguanti della Eldorado, usato anche come appoggio per minibar

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1953 - 1954
II Serie	1955 - 1958
III Serie	1959 - 1966
IV Serie	1967 - 1970
V Serie	1971 - 1978
VI Serie	1979 - 1985
VII Serie	1986 - 1991
VIII Serie	1991 - 2003

FOCUS
Eldorado Brougham

Nel 1957 Cadillac presenta la sua auto più costosa, la Eldorado Brougham. Non più una coupé ma una quattro porte hardtop. Un vero capolavoro di design a un prezzo da capogiro: circa 14mila dollari, più delle Rolls Royce top di gamma. Dotata di ogni accessorio possibile, la Eldorado Brougham è la prima a montare le sospensioni pneumatiche autolivellanti che ottimizzano l'assetto, in base al fondo stradale. Nuovo anche il dispositivo di memorizzazione della posizione dei sedili. Il motore è un 6000 cc da 300 Cv (310 Cv nel 1958). Particolare anche l'apertura controvento delle porte posteriori e i doppi fari. Ne vengono prodotte poche, appena 700 in due anni, a causa del prezzo esoso e anche di un difetto del sistema delle sospensioni pneumatiche, che poiché sono soggette a guasti, vengono spesso sostituite dai proprietari con sopensioni tradizionali. Questo spiega perché non sono più reperibili Brougham con sospensioni originali. La Eldorado Brougham esce di produzione nel 1958.

Biarritz

Produzione 1956 - 1963
Carrozzeria Cabriolet

1

Il nome Biarritz nasce nel 1956 per identificare un nuovo modello di Eldorado convertibile. Basata sulla Series 62 è tra le ultime Cadillac Eldorado a trazione posteriore. Le vetture prodotte tra il 1956 e il '57 sono considerate le più esclusive di casa Cadillac, con la coda distintiva e inconfondibile dello stile GM dell'epoca, gli interni di lusso e le performance del motore da oltre 300 Cv. Anche la Biarritz, come le altre versioni della Eldorado, subisce continue modifiche, ma sono quelle del '58 a essere le più ricercate. Negli anni Sessanta l'estetica viene ritoccata e migliorata ma non ha più nulla di speciale rispetto alle Biarritz dei primi anni che hanno nella coda dotata di lunghe pinne il loro punto di forza. La Biarritz viene prodotta fino al 1963, gli esemplari della serie sono ancora molto ricercati.

1. La coda della Cadillac Biarritz è l'elemento distintivo del modello
2. La linea slanciata della Biarritz

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,632
Larghezza ..... m 2,030
Altezza ..... m 1,390

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 2.213 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5978 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 305 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Dollari 6.556

Seville

Produzione 1975 - 2003
Carrozzeria Berlina

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,182
Larghezza ..... m 1,824
Altezza ..... m 1,389

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.973 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5733 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Dollari 12.479

Il nome Seville appare per la prima volta nel 1956 come versione top di gamma della Cadillac Eldorado. Ma come denominazione di berlina di lusso di medie dimensioni, nasce nel 1975, su piattaforma del telaio a X, lo stesso della Chevy Nova, con cui la Seville ha evidenti somiglianze. Nonostante il prezzo - 12.479 dollari - la Seville riscuote il favore del pubblico.
Un successo dovuto al potente motore V8 da 5,7 litri, con sistema a iniezione elettronica Bendiz/Bosch, che garantisce una guida fluida e alte performance. Cadillac sperimenta anche un motore diesel ma senza successo. Per la seconda serie (1980 - 1985) la Casa fa montare un V8 da 6 litri per 145 Cv e utilizza una piattaforma K, cioè una struttura con trazione anteriore più piccola di quella usata per la generazione precedente.

Una Cadillac Seville del 2001

La linea di questa versione è oggetto di polemiche negli anni successivi. Anche in questo caso le vendite vanno alla grande ma poi, quando GM ha la cattiva idea di introdurre il motore V8 a benzina a fasatura variabile, il consenso di pubblico crolla vertiginosamente. E anche le motorizzazioni diesel 5,7 litri da 105 Cv e il 4,1 litri Buick V7 non bastano a risollevare l'andamento delle vendite. Un trend che non migliora neanche con la terza generazione della Seville, costruita sulla stessa piattaforma della precedente serie ma con un design più moderno e stondato. Anche se questo look non impressiona i clienti, il motore, un V8 trasversale da 4,1 litri e 130 Cv, è apprezzato per i ridotti consumi. Questa è anche la prima vettura al mondo a integrare un computer di bordo e ad avere il cruscotto elettronico per una migliore visibilità dei comandi. Dal punto di vista del design bisogna aspettare il 1992, anno in cui la rivoluzione stilistica della terza generazione fa vincere alla Cadillac Seville il premio Car of the year 1992. Il restyling include anche un nuovo motore Northstar e un nuovo tipo di sospensioni posteriori. In questi anni alla Seville si aggiungono due nuovi sottomodelli, la SLS (Seville luxury sedan) con motore da 4,9 litri V8 (poi migliorato con un Northstar V8 da 270 Cv); e la STS (Seville touring sedan) con motore 4,9 litri da 295 Cv. Il prezzo si aggira intorno ai 40mila dollari. L'ultima versione, costruita sulla piattaforma K, è equipaggiata con un motore V8 da 305 Cv, che la rende la più potente vettura con trazione anteriore

del mercato. Esce di produzione alla fine del 2003, sostituita dalla SLS, a trazione posteriore. Da ricordare due versioni speciali: la Elegante del 1978 e la Gucci del 1979. Nel primo caso è prevista, con 4.000 dollari in più, vernice nera, argento o rame e sedili in pelle grigia "perforated style"; nel secondo caso si pagano 23mila dollari per avere la Seville personalizzata Gucci.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1975 - 1979
II Serie	1980 - 1985
III Serie	1986 - 1991
IV Serie	1992 - 1997
V Serie	1998 - 2003

FOCUS
Cadillac Seville STS 4.6i V8

L'ultima versione della Seville, molto simile nel design alla precedente, è la prima Cadillac a essere concepita per la guida a destra e a sinistra. Non a caso è anche la prima Cadillac moderna esportata e venduta ufficialmente in Sudafrica, Giappone e Regno Unito, senza subire modifiche.

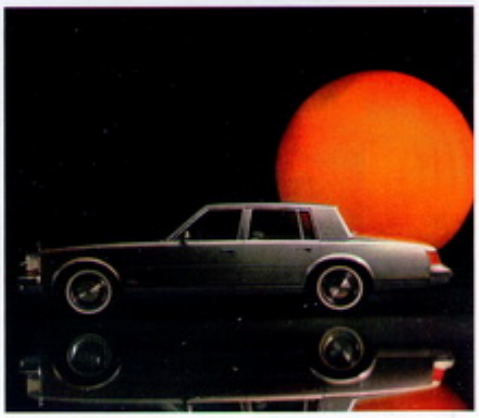
DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,990
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... m 1,410
POSTI 4
PORTE 4
PESO ..... 1.801 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina o bifuel
Cilindrata ..... 4565 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 305 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h
PREZZO ..... Dollari 52.000

1. La seconda serie della Seville datata 1984
2. La Seville Silver Moon del 1975

1



2

LA TECNICA

Cadillac sperimenta sulla Seville, Allanté ed Eldorado il nuovo motore Northstar V8, che pesa solo 184 chilogrammi. Questo adotta un doppio albero a camme in testa, la tecnologia a 4 valvole per cilindro e la configurazione del meccanismo della distribuzione con delle camme a rulli. Il blocco motore, le testate, gli alberi a camme, la coppa dell'olio e la pompa dell'acqua sono in alluminio pressofuso; i coperchi delle testate sono in lega al magnesio.

Allanté

Produzione 1987 - 1993
Carrozzeria Roadster

La Allanté è la prima Cadillac in grado di competere sul mercato europeo. Nata con il nome in codice Callisto, ha l'arduo compito di far recuperare a Cadillac il terreno perso sul mercato delle roadster rispetto alla concorrente Mercedes-Benz. Il pianale e il motore sono gli stessi della Eldorado, mentre alcuni componenti sono condivisi con la Buick Reatta, la Riviera e la Oldsmobile Toronado. Per riuscire nel suo intento, GM decide di far disegnare e realizzare la carrozzeria in Italia, da Pininfarina. Questa scelta fa guadagnare alla Allanté l'appellativo di Cadillac italiana volante o ancora di auto dalla catena di montaggio più lunga del mondo. Pininfarina infatti allestisce una fabbrica apposita per la Allanté a San Giorgio, ben collegato all'aeroporto di Torino - Caselle. Dagli Usa partono, caricate su Boeing 747, allestito ad hoc, le piattaforme con pianale, impianto di climatizzazione ed elettrico assemblati, dopodiché sbarcano a Caselle e vengono portate a San Giorgio, dove vengono

La Cadillac Allanté viene costruita in Italia dalla Pininfarina

montate la carrozzeria, la capote e rifiniti gli interni. Infine il tutto viene rispedito negli Usa, a bordo dei Boeing. Nello stabilimento di Hamtramck (Michigan) si procede con l'allestimento della meccanica: sospensioni a ruote indipendenti con balestra trasversale in fibra di carbonio, freni a disco con Abs, cambio automatico a 4 rapporti. Il sistema elettronico è la vera peculiarità della Allanté, che già nel 1987 integra due computer di bordo e una tecnologia che sulle altre vetture arriva oltre dieci anni dopo. Ogni auto viene poi collaudata su strada prima di essere immessa sul mercato, al prezzo di 54mila dollari. Nei primi due anni ne vengono vendute seimila, poi dal 1989 vengono apportati dei cambiamenti, con l'introduzione di airbag, lettore di compact disc e impianto stereo Bose. Il motore è potenziato con un 4,5 litri V8

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,539
Larghezza ..... m 1,864
Altezza ..... m 1,308

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.687 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4100 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 170 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Dollari 54.000

da 200 Cv, poi sostituito, nel 1993 da un Northstar 4,6 litri V8 da 300 Cv. Viene introdotto un nuovo sistema di sospensioni per un maggiore controllo e adattabilità al fondo stradale (Road Sensing Suspension). Anche il sistema frenante subisce delle modifiche. A nulla servono gli sforzi di GM, neanche il prezzo (60mila dollari) che spunta la Allanté sulle vetture della stessa fascia firmate Jaguar o Mercedes-Benz (71mila e 90mila dollari). Infatti la Allanté presenta problemi di affidabilità nella prima versione, generando lo scontento dei clienti rivelandosi un fallimento, tant'è che ne vengono prodotte solo 21mila in sette anni, nonostante lo stabilimento, a regime, ne potesse costruirne 8mila l'anno. Il 1993 segna l'uscita di scena della roadster italo-americana, dopo il picco negativo del 1992 di 1.900 unità realizzate. Al di là del flop la Allanté rilancia il marchio Cadillac e dà il via a una nuova era stilistica per la Casa.

LA TECNICA

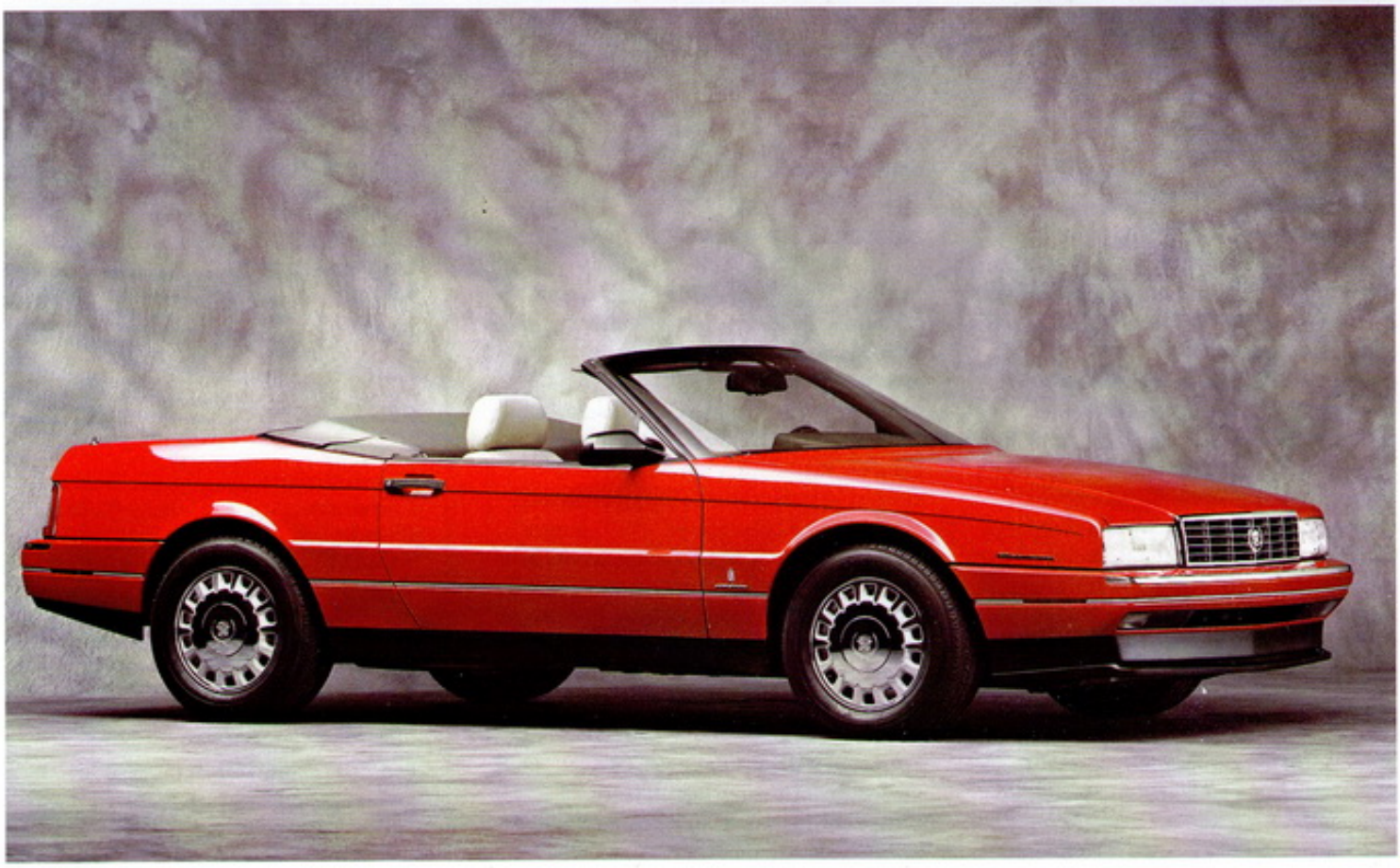
La Cadillac Allanté è un vero concentrato di tecnologia: la strumentazione è tutta optoelettronica a cristalli liquidi, i processori dei vari dispositivi di bordo hanno una potenza di calcolo di 70.000 byte (già nel 1987). Non solo: a bordo sono installati due computer per la gestione della meccanica e dell'impianto elettrico. Un controllo reso possibile dalla rete Multiplex, oggi diffuso ma che esordisce per la prima volta proprio a bordo della Cadillac Allanté.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
4.1	1987 - 1988
4.5	1989 - 1991
4.6	1992 - 1993

1

1. Una Allanté con capote abbassata
2. Nonostante le vendite non brillanti, la Allanté rilancia l'immagine del marchio Cadillac



2

Escalade

Produzione Dal 1999
Carrozzeria Suv

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,110
Larghezza ..... m 1,956
Altezza ..... m 1,887

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 2.527 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5700 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 255 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Dollari 46.225

La Escalade è un Suv in produzione dal 1999. L'ultima versione arriva fino a 8 posti

Il lancio dell'Escalade, il primo Suv di lusso di casa Cadillac, risale al 1999 e segna l'inizio della rinascita del marchio negli Stati Uniti. Questo modello, che subisce un restyling nel 2007, attrae una clientela più giovane e diversificata. Il 35 per cento degli acquirenti statunitensi della Escalade è costituito da donne. Il programma di vendita inizia effettivamente nel 2001 e il successo del nuovo modello è determinato dal suo aspetto imponente e dalle linee forti. Il frontale ha una forma aggressiva, al centro della mascherina spicca il marchio della Casa americana. Realizzato in nichel satinato con inserti cromati sottolinea il carattere innovativo e lo stile hi-tech della vettura. Le cromature proseguono sui predellini laterali, sulla struttura porta-pacchi da tetto e sulle maniglie esterne delle porte dando un'immagine unitaria all'aspetto della vettura. Altre caratteristiche tipicamente Cadillac sono gli specchietti retrovisori esterni (sinistro elettrocromico) che comprendono luci di cortesia e ripetitori degli indicatori di direzione e sono dotati di memoria. La parte posteriore è caratterizzata da una luce-stop a led e dal terminale di scarico in acciaio inossidabile lucido. Nell'abitacolo, dotato di ogni comfort, il quadro strumenti è rifinito con elementi circolari con bordi cromati ed elementi grafici studiati con cura. Bulgari firma l'orologio analogico che spicca sulla console. La finitura in legno di noce fa da contrasto alla strumentazione a sfondo bianco, conferendo alla vettura un aspetto armonioso e ben integrato. I sedili anteriori avvolgenti sono regolabili elettricamente in 14 modi differenti e riscaldati separatamente. La trazione integrale permanente con differenziale centrale e il sistema StabiliTrak regalano alla vettura un'ottima tenuta di strada su ogni tipo di fondo stradale. All'interno l'Escalade è dotata di equipaggiamenti premium, che comprendono, tra l'altro, un impianto audio Bose con nove diffusori, caricatore per sei compact disc e processore digitale del suono. Mentre nella meccanica impiega un motore 8 cilindri a V tipo Vortec di 5700 cc (poi aumentato a 6000 e 6200 cc), che fa dell'Escalade uno dei più potenti Sport Utility in circolazione. Il modello è potenziato nel 2007 e arricchito a livello tecnologico nel 2009. La linea si amplia con una versione più lunga - la ESV -, una pick up - la EXT - e di una ibrida.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
5.7	1999 - 2001
6.0	2001 - 2006
6.2	dal 2007

FOCUS
Escalade 2007

Nel 2007 Cadillac lancia la seconda generazione della Escalade, con cambio automatico a sei rapporti, interni ancora più spaziosi e funzionali. Meccanica, telaio, sistemi di sicurezza, carrozzeria e interni sono tutti nuovi. La linea è più slanciata, pulita e aerodinamica.
Il motore è un V8 da 6,2 litri.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,143
Larghezza ..... m 2,007
Altezza ..... m 1,887
POSTI 8
PORTE 5
PESO ..... 2.570 kg

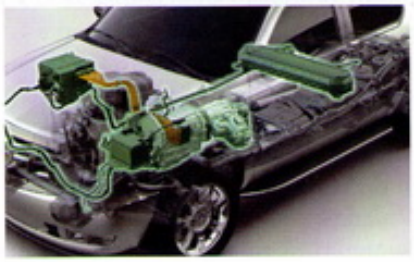
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6161 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 409 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h
PREZZO ..... Euro 70.990

2

3

1. Il posto guida della Escalade con la leva del cambio al volante in evidenza
2. La terza fila di sedili della Escalade si può abbattere separatamente
3. La grandezza della Escalade permette di adottare vere e proprie poltrone anteriori
4. Il doppio portellone posteriore della Escalade facilita le operazione di carico



LA TECNICA

**Nel 2009 Cadillac introduce negli Usa l'Escalade Hybrid, il primo 4x4 di lusso con propulsione ibrida di tipo bimodale, che riduce i consumi e le emissioni inquinanti.
Su percorso urbano si può anche dimezzare il consumo energetico rispetto alla versione standard da 6200 cc. Il prezzo è di circa 72.000 dollari.**

4

CTS

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Berlina - Station wagon

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,829
Larghezza ..... m 1,796
Altezza ..... m 1,440

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.715 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2597 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 223 km/h

PREZZO ..... Euro 33.750

La Cadillac CTS (Catera Touring Sedan) viene introdotta sul mercato nel 2002 per sostituire la Catera. È una vettura di classe media ma destinata alla fascia d'ingresso del segmento delle automobili di lusso e a competere direttamente con la Lincoln LS del gruppo Ford. La CTS viene costruita dalla GM sulla nuova piattaforma a trazione posteriore Sigma e al suo debutto fa subito registrare record di vendite negli Stati Uniti. Nel 2002 le vendite del modello raggiungono i 38mila esemplari (quasi il quadruplo delle Catera vendute nel 2001). Un successo che porta la CTS a conquistare il titolo di North American Car of the Year 2003. Questa nuova Cadillac è anche il primo modello GM con cambio automatico a 5 marce 5L40 Hydra-Matic a gestione elettronica. La linea è sportiva, dai profili netti ma eleganti, i fari anteriori e gruppi ottici posteriori a sviluppo verticale, con il frontale a V che si chiude gradualmente fino alla classica mascherina Cadillac, con al centro il marchio con la corona. La linea di cintura sale creando due diverse zone di riflessione della luce. L'effetto che ne deriva è una percezione di maggiore lunghezza. La coda, anch'essa rastremata, riprende il frontale con una larga luce-stop superiore a forma di V e il marchio Cadillac sulla linea centrale. Due le motorizzazioni disponibili, entrambe a 6 cilindri: il 2.6 (non importato in Italia) il 3.2 che sviluppano rispettivamente 185 Cv e 218 Cv. I motori sono montati longitudinalmente, abbinabili al cambio manuale a 5 marce o alla trasmissione automatica con convertitore di coppia.

Una Cadillac CTS del 2003

Ottime anche le prestazioni: la versione 3.2 raggiunge una velocità massima di 240 chilometri orari e accelera da 0 a 100 chilometri orari in 7,4 secondi. La CTS 2.6 arriva a 223 chilometri orari (206 chilometri con cambio automatico) e impiega 9,3 secondi per passare da 0 a 100 chilometri orari. Dal 2004 arriva anche il motore 3.6 da 255 Cv e l'anno successivo sbarca in Europa il motore da 2,8 litri abbinato a un nuovo cambio a sei marce. L'abitacolo, con finiture in legno e pelle, è spazioso e accogliente, dotato di ogni comfort, come il climatizzatore indipendente per la parte anteriore e posteriore, controllo della velocità di crociera e computer di bordo. Nel 2008 Cadillac lancia la versione CTS - V sovralimentata con motore V8 6200 Supercharged da 565 Cv, in grado di raggiungere i 310 orari.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.6 V6	2002 - 2005
3.2 V6	2002 - 2005
3.6 V6	dal 2004
6.2 V8	dal 2008

FOCUS
CTS Sport Wagon

La CTS Sport Wagon debutta nel 2008 al salone dell'auto di Parigi. L'abitacolo è spazioso e i motori a sei cilindri hanno tra le loro caratteristiche emissioni e consumi ridotti. Il V6 benzina di 3,6 litri a iniezione diretta da 311 Cv è accoppiato a un cambio a sei marce. A questo si aggiunge il turbodiesel 2.9 da 250 Cv.

DIMENSIONI
- Lunghezza ..... m 4,859
- Larghezza ..... m 1,842
- Altezza ..... m 1,502
- POSTI 5
- PORTE 5
- PESO ..... nd

MOTORE
- Alimentazione ..... benzina
- Cilindrata ..... 3600 cc
- Cilindri ..... 6 a V
- Potenza ..... 311 Cv
- TRAZIONE ..... posteriore
- CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
- Anteriore ..... a disco
- Posteriore ..... a disco
- VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
- PREZZO ..... Euro 43.890

2

1. Gli interni lussuosi e hi-tech dell'ammiraglia Cadillac CTS
2. La Sport Concept della Cadillac CTS
3. La Cadillac CTS è predisposta per il collegamento di lettori multimediali

3

LA TECNICA

L'autotelaio della CTS è collaudato sul circuito tedesco di Nürburgring. L'avantreno utilizza due bracci a forma di A e molle elicoidali. Il retrotreno, a cinque punti di attacco è separato dalla scocca per migliorare l'insonorizzazione dell'abitacolo e la tenuta di strada. Un dispositivo idraulico autolivellante compensa eventuali variazioni di carico. Un'altra caratteristica avanzata dell'autotelaio della Cadillac CTS è una nuova generazione del dispositivo elettronico di controllo della tenuta di strada StabiliTrak che aiuta a mantenere la vettura in traiettoria frenando una delle quattro ruote.

XLR

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Coupé cabriolet

La Cadillac XLR, coupé cabriolet arrivata sul mercato nel 2004, è parente prossima della Corvette, poiché il suo pianale ha molte parti in comune con quello dell'icona per eccellenza della sportività a stelle e strisce. Questa spider dalle dimensioni generose deriva direttamente dal prototipo Cadillac Evoq presentato nel 1999 e può contare su un tetto hard top metallico che si ritrae automaticamente, nonché sul classico motore V8 Northstar di 4600 cc da 326 Cv, modificato per essere montato in senso longitudinale. Nonostante il peso non proprio contenuto (1.653 chilogrammi) la XLR è in grado di scattare da 0 a 100 chilometri orari in 5,9 secondi, e di toccare la velocità massima di 250 orari. Il cambio è un automatico sequenziale a 5 marce con gestione elettronica e lock-up del convertitore di coppia per innesti più fluidi, e può essere utilizzato anche in modalità manuale. Da citare alcune delle dotazioni di serie, che fanno della XLR un vero e proprio concentrato di tecnologia. A partire dalla chiave elettronica per l'accesso e la messa in moto, proseguendo con l'Head-up display, che proietta direttamente sul parabrezza alcune informazioni relative alla marcia. C'è poi il controllo automatico della velocità di crociera (Adaptive Cruise Control) con un radar che tiene sotto controllo il traffico davanti alla vettura e segnala eventuali pericoli con un allarme sonoro. Per quanto riguarda la meccanica e la dinamica di guida, da segnalare la presenza di bracci oscillanti in alluminio sulle sospensioni anteriori e posteriori, il Magnetic Ride Control che regola gli ammortizzatori con molta precisione, il sistema elettronico di stabilità ed il controllo di trazione, nonché lo sterzo MagnaSteer a servoassistenza variabile, che si ammorbidisce o irrigidisce in modo proporzionale alla velocità.

La Cadillac XLR è una coupé cabriolet che condivide con la Corvette parte del pianale e delle sospensioni

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,510
Larghezza ..... m 1,836
Altezza ..... m 1,280
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.653 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4600 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 326 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Euro 96.500

LA TECNICA

Il Magnetic Ride Control è un raffinato sistema elettronico di gestione dell'assetto. Negli ammortizzatori è presente un fluido con minuscole particelle metalliche, che tramite impulsi elettrici comandati da una centralina può essere variato nella sua composizione modificando la taratura degli ammortizzatori.

SRX

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Suv

Prima Sport Utility di lusso realizzata dalla Cadillac, la SRX è classificata in patria come una Mid Size Crossover Suv, mentre per gli standard europei può essere considerata una vettura dalle dimensioni superiori alla media. La sua lunghezza, infatti, è leggermente inferiore ai 5 metri, poco al di sotto di quella della sorella maggiore Escalade che sfiora i 5,1 metri. Proprio per questo la SRX risulta più voluminosa rispetto alla maggior parte delle rivali vendute nel Vecchio continente. Il design della carrozzeria, in linea con gli altri modelli Cadillac, è caratterizzato nella parte frontale da una grande calandra affiancata da fari trapezoidali mentre nella parte posteriore questa Suv è subito riconoscibile per i voluminosi gruppi ottici a led. L'abitacolo, visto l'ingombro esterno della vettura, non delude le aspettative: molto spazioso nel suo sviluppo, è in grado di accogliere comodamente fino a 7 persone disposte su tre file di sedili che sono forniti di molteplici regolazioni per adattarne la disposizione alle varie esigenze. Rifinita all'interno come un vero salotto e simile per comfort e cura nei dettagli a una berlina d'alto rango, la SRX come da consuetudine per la maggior parte dei Suv d'oltre oceano, offre equipaggiamenti premium. Il posto guida è ben sagomato e i sedili integrano le cintura di sicurezza. La strumentazione di bordo garantisce una facile lettura grazie alla retro illuminazione bianca e nella consolle centrale trova posto insieme ai vari comandi per la climatizzazione anche un sofisticato sistema di navigazione satellitare dotato di un grande schermo touch screen. Sviluppata per essere in grado di marciare senza problemi anche su fondi stradali impegnativi, questa vettura può adottare nella meccanica sia le due che le quattro ruote motrici. Dotata all'esordio di due motorizzazioni a benzina, un V6 da 3,6 litri con 260 Cv e un V8 da 4,6 litri e 325 Cv, in seguito viene arricchita nella gamma anche da altre motorizzazioni, tra cui un turbodiesel common rail V6 di 3 litri da 262 Cv. A seconda di queste adotta trasmissioni automatiche 5 e 6 marce con comandi al volante.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,950
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,740

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.960 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3600 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 260 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 201 km/h

PREZZO ..... Euro 47.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.6 V6	dal 2004
4.6 V8	dal 2004
4.6 V8 Sport	dal 2007

LA TECNICA

Inizialmente i motori della SRX sono solo un 3,6 e un 4,6 litri a benzina. Dal 2009 viene inserito anche il 3 litri turbodiesel e, successivamente, dei propulsori a benzina a basso impatto ambientale, in linea con le nuove norme volute dall'amministrazione statunitense per il risparmio delle risorse energetiche e il controllo delle emissioni.

1

2

3

4

1. La Cadillac SRX, prodotta dal 2004
2. I sedili anteriori, con rivestimento in pelle lavorata della Cadillac SRX
3. Il sistema multimediale della Cadillac SRX, per i passeggeri posteriori
4. Il vano portabagagli della Cadillac SRX è dotato del doppio fondo
5. La coda della Cadillac SRX appare particolarmente muscolosa, a metà strada tra quella di una sport utility e di una wagon

5

FOCUS
SRX Sport

La SRX Sport viene immessa sul mercato nel 2007 come versione rinnovata. Rispetto alla "normale", la Sport adotta cerchi in lega di maggiore diametro impreziosito da una vistosa cromatura. All'interno, le finiture vedono diminuire la presenza della radica a vantaggio della pelle, per volante e cambio.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,950
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,740
POSTI 7
PORTE 5
PESO ..... 2.015 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4600 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 320 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h
PREZZO ..... Euro 62.550

BLS

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La berlina BLS è espressamente concepita per il mercato europeo. Il gruppo General Motors, con questa vettura, vuole consolidare la sua immagine nel Vecchio continente e per questo crea una nuova auto direttamente derivata da progetti già circolanti in Europa. La BLS, seppure tipicamente connotata dallo stile della Casa americana, adotta il pianale della Saab 9.3 e alcuni motori della stessa vettura per essere prodotta in Svezia. Altra novità di rilievo è la presenza in gamma di un propulsore turbodiesel di provenienza Fiat, adottato in base all'accordo con GM che prevede la fornitura di motori e cambi per i marchi del colosso americano. Presentata nel 2005, la BLS viene commercializzata in Italia con 3 motorizzazioni e 4 potenze differenti. Oltre al 1.9 turbo diesel da 150 Cv, la BLS adotta un 2.0 turbo a benzina da 175 e 210 Cv, a completare l'offerta anche un 2.8 turbo V6 da 255 Cv. La linea della BLS, riprende i canoni dettati oltre oceano dalla Casa madre. Come tutte le Cadillac moderne, anche questa berlina, è segnata nel design da linee tese. Nessuna concessione alle rotondità, la BLS interpreta al meglio lo stile moderno inaugurato dalla STS in patria. Nella parte frontale accanto alla grande calandra impiega dei proiettori poliellissoidali insieme ai classici fendinebbia posti in basso nel fascione paracolpi. Mentre la coda di questa vettura è caratterizzata da gruppi ottici totalmente rossi con gli indicatori di direzione incorporati. La linea di cintura della BLS è alta, al fine di assicurare l'esatto posizionamento dei dispositivi di sicurezza negli sportelli. Gli interni sono lussuosi e rifiniti con una estrema cura. Si potrebbe dire, infatti, che Cadillac vuole conquistare il cliente europeo trattandolo da americano, facendo, per questo motivo, un uso abbondante nell'abitacolo di materiali pregiati come pelle, radica e moquette.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,680
Larghezza ..... m 1,752
Altezza ..... m 1,471
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.545 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 175 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h
PREZZO ..... Euro 23.512

1. La Cadillac BLS è espressamente concepita per il mercato europeo
2. La versione station wagon della BLS
3. Il posto guida della Cadillac BLS

Forte di un blasone importante, la BLS si posiziona nella fascia medio-alta del mercato con un listino che parte dai 23.512 euro per la 2.0 T da 175 Cv per arrivare ai 35.795 della 2.8 T V6 in versione full optional Luxury equipaggiata con la trasmissione automatica.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0 T 175 Cv	dal 2005
2.0 T 210 Cv	dal 2005
2.8 T V6 255 Cv	dal 2005
1.9 D 150 Cv	dal 2005
1.9 D 180 Cv	dal 2008

LA TECNICA

La BLS è una sapiente opera di ottimizzazione ingegneristica. Il telaio della Saab 9.3 e la carrozzeria disegnata sull'esempio della Cadillac STS ridimensionata caratterizzano una vettura europea nelle forme e anche nei contenuti tecnici. A partire dal 2008 la gamma è arricchita con una versione a trazione integrale.

1

2

3

FOCUS

Il diesel made in Italy

Il motore turbodiesel common rail che equipaggia la BLS 1.9 D proviene da Torino. Si tratta del Multijet, presente sulle Fiat, sulle Alfa e sulle Lancia. In virtù di un accordo con GM, questo motore è prodotto in joint venture e trova posto anche nei cofani di alcune Opel e Saab.

DIMENSIONI

Lunghezza	m 4,680
Larghezza	m 1,752
Altezza	m 1,471
POSTI	5
PORTE	4
PESO	1.600 kg

MOTORE

Alimentazione	gasolio
Cilindrata	1910 cc
Cilindri	4
Potenza	150 Cv
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	6 marce

FRENI

Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	210 km/h
PREZZO	Euro 23.762

STS

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

La STS è la berlina di lusso dalle alte prestazioni, che sostituisce la Seville. Interni ed esterni sono curati in ogni dettaglio, il designer Kip Wasenko smussa la linea spigolosa, tipica delle precedenti Cadillac, gli interni sono in legno di eucalipto, pelle e alluminio. Due le versioni offerte all'inizio: con motore 3,6 litri V6 da 255 Cv e con motore Northstar V8 da 4,6 litri da 320 Cv. Nel 2006 si aggiunge la STS - V, con motore Northstar 4.4L supercharged da 469 Cv. Il prezzo è di 80mila dollari. Nello stesso anno appare una versione più "allungata" e poco diversa negli interni, la SLS, assemblata da GM Shanghai e presentata nel 2007 a Dubai. Dopo il restyling del 2008, GM annuncia che nel 2010 rimpiazza la STS e la DTS con una nuova vettura, nome in codice DT7, in diretta concorrenza con la Classe S della Mercedes-Benz e la Serie 7 della Bmw.

1

1. La Cadillac STS nella versione del 2005
2. Il posto guida della berlina STS Cadillac

FOCUS
STS 2008

GM presenta nel 2008 la nuova versione della STS, simile alla piccola di Casa: la CTS. Calandra più ampia, gruppi ottici poliellittici, prese d'aria laterali sono le modifiche per l'esterno, nuovo volante e finiture metalliche quelle per gli interni. Il motore è un V6 da 3,6 litri e 298 Cv. Di serie il controllo della stabilità StabiliTrak e il Lane departure system, che avverte al cambio di corsia involontario.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2005 - 2008
II Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza	m 4,986
Larghezza	m 1,844
Altezza	m 1,463
POSTI	4
PORTE	4
PESO	1.750 kg

MOTORE

Alimentazione	benzina
Cilindrata	3564 cc
Cilindri	6 a V
Potenza	255 Cv
TRAZIONE	posteriore
CAMBIO	5 marce

FRENI

Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	228 km/h
PREZZO	Dollari 40.995

DTS

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Berlina

La Cadillac DTS (DeVille Touring Sedan) è la berlina di lusso spaziosa prodotta da Cadillac, che sostituisce la DeVille. Non destinata al mercato europeo, viene presentata al Chicago auto show nel 2005. La linea segue gli stessi canoni estetici della CTS e della STS: imponente, elegante e dotata di ogni comfort. Il motore, il Northstar V8 da 4,6 litri, sviluppa 275 Cv di potenza per la versione Luxury, 291 Cv per quella Performance. Di serie la DTS è equipaggiata con sei airbag, fari ad alta potenza Xenon, sedili in pelle regolabili elettronicamente e Stability Track. Nel 2007 viene commercializzata la DTS Platinum, dotata di ogni lusso, e una versione "allungata" che consente di ottenere più spazio per i passeggeri posteriori. GM ha intenzione di volere sostituire dal 2010, la DTS e la STS con un unico modello di berlina.

1

FOCUS
La DTS presidenziale

Il presidente George W. Bush a gennaio del 2005 riceve la prima limousine presidenziale DTS 2006, presentata al salone internazionale dell'automobile di New York dello stesso anno. Si tratta di una vera sala riunioni di lusso su ruote, che può ospitare, nella parte posteriore, sei passeggeri.
Una DTS blindata è tutt'oggi impiegata anche per gli spostamenti del presidente Barack Obama.

1. La DTS è una berlina di lusso in produzione dal 2006
2. La DTS, come tutte le Cadillac, ha un aspetto lussuoso e imponente
3. L'elegante abitacolo della Cadillac DTS

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,274
Larghezza ..... m 1,901
Altezza ..... m 1,464

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.818 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4565 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 275 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 201 km/h

PREZZO ..... Dollari 41.990

Calcott

Coventry
Inghilterra
1886 - 1926

Nasce come fabbrica di biciclette la Calcott, che alle due ruote rimane affezionata per molti anni, visto che dal 1904 comincia anche a produrre motociclette. La prima vettura arriva invece nel 1913; detta Ten, è una due posti con motore 4 cilindri a valvole laterali con cambio a tre marce. Telaio e carrozzeria arrivano da altre aziende, poiché la Casa non dispone di mezzi propri per produrli. Il modello viene riproposto nel primo dopoguerra con motore da 1645 cc a valvole laterali, mentre è del 1923 la nuova vettura di 2 litri e 14 Cv con cambio a quattro marce. Viene seguita dal tipo 10/15 HP di 1495 cc e dal tipo 12/24 HP di 1954 cc e, dal 1926, inserisce nella dotazione standard i freni sulle ruote anteriori. La produzione va avanti ancora per qualche tempo con modelli come la sei cilindri con motore 16/50 Cv e 2600 cc con due carburatori orizzontali del 1926, ma la Calcott è destinata a uscire a breve di scena, perché le auto diventano poco competitive, vendute a un prezzo di vendita decisamente alto.

Una Calcott del 1916

Callaway

Old Lyme
Stati Uniti
1977

Diventato famoso come pilota di auto da corsa, intorno al 1973 Reeves Callaway comincia a lavorare come istruttore di guida alla Bob Bondurant's Racing school. Qui, lavorando al volante di una Bmw 320i, capisce in breve tempo che alcuni interventi potrebbero rendere l'auto migliore. Così, porta una delle auto della scuola nel garage dietro la sua casa di Old Lyme, in Connecticut, e comincia a applicare le competenze maturate in tanti anni di carriera costruendo un prototipo con motore sovralimentato. Messo a punto, chiede di testarlo a un giornalista della rivista *Car and Driver*, Don Sherman. È un successo, da lì a poco, a seguito di un articolo dai toni entusiasti, nasce la Callaway Cars. Dopo un primo periodo dedicato esclusivamente allo sviluppo di componenti per l'elaborazione dei motori e della meccanica, la Callaway sviluppa progressivamente le sue capacità tecniche arrivando alla costruzione di automobili speciali, da strada o da competizione, su base Corvette.
www.callawaycars.com

Callaway c16 Corvette Speedster del 2007

Calthorpe

Bordesley Green
Inghilterra
1904 - 1932

Nel 1905 George W. Hands converte la sua fabbrica di biciclette, nata nel 1904, alla produzione di auto. Al primo modello, equipaggiato con motore Fafnir 4 cilindri di 10 Cv e cambio a tre marce, seguono il 12/14 HP di 1,8 litri e il 16/20 HP di 2,8 litri. Molte delle vetture partecipano a competizioni sportive ed è lo stesso Hands a pilotarle con discreto successo.
Nel 1912 appare il radiatore alto rettangolare, in sostituzione di quello rotondo adottato due anni prima, destinato a caratterizzare il marchio. Attratta dal successo delle vetturette, la Casa lancia la Minor, una 1087 cc più veloce e sicura di molte concorrenti. Riproposta nel dopoguerra con il nome di Sporting Four, ha 1261 cc e carrozzeria in alluminio lucidato, fornita dalla Mulliner di Birmingham, tocca i 97 chilometri orari. Nel 1921Hands fonda un'altra azienda lasciando la Calthorpe, dove torna anni dopo proponendo alcune auto a nome Hand, tra cui la Light Six di 1870 cc e le 15/45 Cv.

Una Calthorpe 10.5 HP degli anni Venti

Carden

Teddington
Inghilterra
1912 - 1925

Viene fondata nel 1912 da Sir John Carden, inventore e costruttore di diversi mezzi, di carri armati di motori destinati a uso areonautico. Da Teddington la Carden si trasferisce ad Ascot dopo otto anni. Nel 1913 nasce il primo dei molti cyclecar prodotti, dotato di motore Jap monocilindrico di 481 cc montato a sbalzo sull'assale posteriore che comanda la trasmissione con una catena a rullini, senza cambio. Ma è con l'evoluzione del primo modello che la Carden cresce e arriva a produrre fino a 100 pezzi a settimana; dotata di motore posteriore 2 cilindri orizzontale di 707 cc a due tempi e raffreddato ad aria, la piccola auto diventa molto popolare. Nel 1922 arriva la New Carden, con accensione a magnete e sospensioni tipo Austin Seven, ovvero anteriori a molla trasversale e posteriori a un quarto di ellisse. Carden chiude nel 1925.

Un cyclecar Carden a due posti con motore posteriore biclindrico di 707 cc a due tempi e con sospensioni a molle elicoidali, del 1921

Caterham

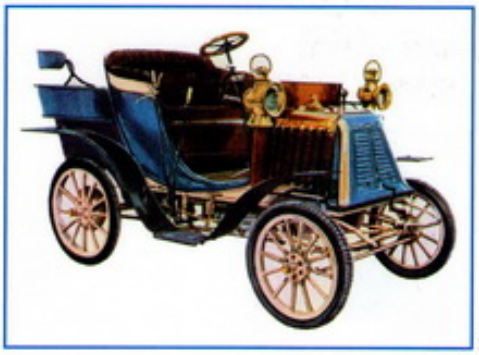
Caterham Hill
Inghilterra
1959

Attiva da cinquant'anni sul mercato delle auto sportive da strada e delle roadster, la Caterham (dal nome della cittadina nei pressi di Londra) si è specializzata nella costruzione di vetture leggere ed essenziali. Lo stile è quello delle auto da corsa degli anni Sessanta. Il telaio delle Caterham è un classico traliccio in tubi ricoperto. Si tratta di una struttura in tubi ricoperta da una carrozzeria essenziale e leggera in alluminio. La Seven, in produzione dal 1973, non ha mai cambiato la sua filosofia. Pochi aggiornamenti tecnici l'hanno resa ancora più efficace e performante. La piccola factory britannica deve gran parte del suo successo alla capacità di non stravolgere i propri prodotti, ma di saper applicare le novità tecniche in modo oculato, senza rinunciare alla immagine classica British Racing. La Catherham nasce nel 1959, dalla passione di Graham Nearn, che ancora guida la sua azienda. Nel 1973, la Catherham rileva i diritti di produzione della Lotus Seven e da quel momento inizia una sua linea basata su questa vettura, aggiornandola di anno in anno. Attualmente la capacità produttiva dello stabilimento di Nearn riesce a far uscire 650 vetture l'anno dalle proprie linee. Le primissime versioni della roadster derivate dalla Lotus Seven adottano un motore Ford da 1,7 litri, successivamente dal 2001 al 2004, vengono impiegato in motori MG Rover. Dopo il fallimento della Rover e dell'acquisizione del marchio inglese da parte di una compagnia cinese, la Catherham torna a utilizzare motori Ford. L'ultima nata della factory inglese è la RS500. Questa vettura è capace di accelerare da 0 a 100 chilometri orari in soli 3 secondi, grazie a una accorta messa a punto del motore Ford da 2 litri, capace di oltre 210 Cv. Per chi non vuole comperare la macchina completa, ma preferisce avere un pezzo veramente unico, Catherham predispone un kit di montaggio dove il cliente può a suo piacimento costruirsi l'auto sulle esigenze specifiche.
Nel 1994, in occasione del 21° anniversario dalla fondazione della Caterham, la marca decide di presentare un nuovo modello originale al quale viene attribuita la denominazione 21. Il progetto, piuttosto ambizioso, è quello di realizzare una spider che riprende le caratteristiche dinamiche della classica Seven ma con una carrozzeria di linea moderna e in generale una migliore praticità d'uso. La nuova vettura è inizialmente accolta con favore ma non riesce a scalzare l'immagine della Seven, tanto che a fronte di una produzione prevista di 200 esemplari l'anno la 21 viene effettivamente prodotta in circa 50 esemplari prima che il progetto viene definitivamente abbandonato.
www.caterham.co.uk

La Superlight 400 è una delle auto dalla linea più spinta tra le Caterham. Il numero 400 rappresenta il rapporto tra potenza e peso della vettura ovvero circa 400 Cv per tonnellata

Ceirano

Torino
Italia
1898 - 1922



1

È nella capitale piemontese, dove a fine Ottocento si assiste a un fiorente commercio di tricicli a motore e automobili, che Giovanni Battista Ceirano inizia a lavorare importando e producendo biciclette. Da lì a poco, anche grazie all'amicizia con l'ingegnere Aristide Faccioli, autore di un motore a benzina brevettato, comincia a cercare finanziamenti per mutare attività e dedicarsi al mercato delle auto. Li trova in Emanuele di Bricherasio, Attilio Calligaris, Pietro Fenoglio e Cesare Gloria Gatti. Così, il 23 ottobre 1898, con un capitale sociale di 6mila lire nasce la società Ceirano Giovanni Battista & C., con sede a Torino in corso Vittorio Emanuele 9. Il primo modello prodotto è una vetturetta due posti con motore bicilindrico a benzina da 663 cc chiamata Welleyes. La conquista di un secondo posto alla corsa Torino-Pinerolo-Piossasco-Avigliana-Torino ne sancisce il successo; il numero degli ordini è così alto che la piccola fabbrica non riesce a produrre abbastanza per evaderli tutti. Ceirano decide allora di cedere gli stabilimenti, l'attività e i brevetti alla Fabbrica italiana automobili Torino (poi Fiat), che realizza la sua prima vettura proprio partendo dalla Welleyes. Ceirano stesso viene inserito nell'organico dell'azienda fin quando, nel 1901, fonda assieme al fratello Matteo la Fratelli Ceirano. Dopo tre anni e tre modelli (le monocilindriche 5 HP e 6-8 HP e la quattro cilindri 16/20 HP), Matteo lascia l'azienda per fondarne una propria, la Matteo Ceirano & C. Giovanni Battista coinvolge allora il terzo fratello, Giovanni, per dar vita alla G. G. F.lli Ceirano, ma quando anche Giovanni si mette in proprio per produrre auto economiche (con la Giovanni Junior & C.), rimane solo alla guida di quella che viene chiamata infine Ceirano & C. La Giovanni Junior ha vita breve, produce tre auto e poi si trasforma in Junior Fabbrica torinese automobili quando Giovanni fonda la Scat, nel 1906, che a sua volta viene abbandonata quando nasce la Giovanni Ceirano Fabbrica automobili, fondata nel 1918 con il figlio Ernesto. La nuova Casa firma una vettura diventata subito molto popolare, la C1 (4 cilindri da 2297 cc), poi in versione Sport (CS4) e Corsa (CS2). Nel 1922 segue la Tipo 30 Lusso, una sei cilindri da 2995 cc con valvole in testa e asse a camme nel basamento. È l'ultima auto prodotta dalla Casa perché, nel frattempo, approfittando della grave crisi in cui versa la Scat, Giovanni decide di rilevarla per fondere le due società. Dal 1923 le auto Ceirano escono con il marchio Scat.

1. La Ceirano 5 HP del 1901
2. Autotelaio e volante, pedaliera e cambio della Ceirano Itala 24 HP del 1904

2

CG

Brie-Comte-Robert
Francia
1955 - 1974

Quella della CG è la storia di due famiglie che condividono mezzo secolo di vita insieme. I fratelli Chappe (Abel, Albert et Louis) aprono assieme a Jean e Amédée Gessalin, già nel 1957, un commercio di carrozzerie per vetture sportive che vede tra i clienti la Talbot, la Renault, la D.B. e l'Alpine. Nel 1955 la Alpine A106 da loro costruita con un motore 4 Cv Renault è un successo, tanto che iniziano a pensare a produrre a marchio proprio. Così, stringono un accordo con la Simca per dar vita, dal 1960, a versioni coupé e spider con meccanica Simca 1200 di discreto successo.
Nel 1970 nasce il primo modello per le competizioni sportive, il CG Proto-MC, disegnato dalla Casa che presto contribuisce al fallimento della CG, la Matra. Complici il successo della Matra Bagheera e la crisi petrolifera, la CG chiude nel 1974.

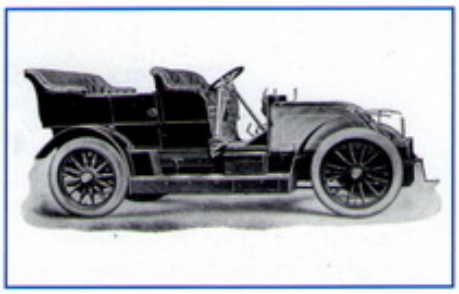
Una Simca CG in gara

CGV

Puteaux
Francia
1901 - 1929

Spinti dalla comune passione per il mondo delle corse (provengono tutti dalla squadra Panhard) e da un buon fiuto per gli affari, tre soci fondano la CGV, acronimo dei loro nomi: Charron, Girardot e Voigt. La prima vettura - una quattro cilindri di 15 Cv con motore da 3300 cc e trasmissione a catena - ha naturalmente caratteristiche molto simili a quelle delle Panhard. Nel 1902 nasce il primo motore a 8 cilindri in linea, ma dopo la non fortunata partecipazione ad alcune competizioni, tra il 1902 e il 1905, la CGV abbandona il mondo delle gare motoristiche e inizia a produrre vetture da strada. Ma si tratta di una breve parentesi: nel 1906 Giradot abbandona infatti i propri soci per andare alla Gem. La società si scioglie e assume la denominazione di Automobiles Charron fin quando se ne va anche lo stesso Charron, che dopo una breve esperienza presso la Clément Bayard, nel 1912 fonda da solo la Alda. La CGV chiude definitivamente i battenti nel 1929.

La CGV 50-60 HP del 1909



Chadwick

Philadelfia
Stati Uniti
1904 - 1910

Lee Chadwick è un ingegnere con una solida esperienza nel campo delle automobili, che nel 1904 apre una piccola officina a Philadelfia per dedicarsi alla produzione di autovetture.
Dalla fabbrica, che a breve si sposta nella vicina Pottstown, escono robuste automobili con motori 4 cilindri e, dal 1906, 6 cilindri triblocco a valvole laterali con cilindrata di quasi 10 litri, una vera potenza per gli standard del tempo, che pone però il problema di trovare un carburatore di dimensioni adeguate alla cilindrata. Sull'auto Chadwick monta inoltre un innovativo sistema di raffreddamento costituito da rivestimenti in rame che avvolgono i cilindri a due a due e che al loro interno lasciano circolare l'acqua. Viene sperimentato sulla Tipo 15 del 1906 e sulla Tipo 16 dell'anno successivo, mentre la Tipo 19 adotta una doppia disposizione delle valvole: in testa per quelle d'aspirazione e laterale per quelle di scarico.
Chadwick è anche ritenuto uno degli antesignani dei moderni navigatori, in quanto concepisce un sistema di assistenza alla guida consistente in una striscia scorrevole dietro uno schermo sulla quale è riprodotto il disegno delle strade da percorrere con tutte le informazioni necessarie per il viaggio.
Da lì a breve il geniale costruttore decide di sperimentare anche nel campo delle vetture da competizione. Realizza così la Black Bess, una leggera roadster a due posti sulla quale è montato il solito 6 cilindri in linea, disposti in tre blocchi da due cilindri ciascuno, con una cilindrata complessiva di ben 11578 cc. Non pienamente soddisfatto di quanto ottenuto con il ricorso alla cilindrata elevata, il tecnico decide allora di tentare la strada della sovralimentazione, sull'esempio di quanto alcuni costruttori europei cominciano a fare nelle vetture sportive. Chadwick opta per un compressore centrifugo azionato dal motore stesso che serve ad aumentare ulteriormente la potenza fino a circa 120 Cv, quanti bastano a spingere la vettura alla velocità massima di 160 chilometri orari. L'esperimento, abbastanza produttivo nel campo delle competizioni, non ha tuttavia seguito nella produzione delle normali vetture da turismo perché la complessità del sistema, molto superiore ai vantaggi in termini di potenza, comporta problemi di affidabilità. Questa iniziativa tecnica viene comunque ricordata per il fatto di essere la prima applicazione in assoluto della sovralimentazione in una vettura americana. L'automobile ha ottime prestazioni in corsa su pista e in salita, sia nella sua prima versione che nelle successive rivisitazioni del modello, e si aggiudica diversi successi nelle stagioni 1908 e 1909. L'innovazione che distingue le vetture da turismo Chadwick, comporta però un prezzo al pubblico molto elevato. Così, negli anni precedenti il conflitto mondiale, le vendite delle vetture cominciano a calare e l'ingegnere titolare della Casa si trova in serie difficoltà finanziarie. È il 1913 quando chiude definitivamente la fabbrica di Pottstown, mettendo fine alla storia del marchio Chadwick.

Chalmers

Detroit
Stati Uniti
1908 - 1922

Tra le numerose Case automobilistiche nate a Detroit agli inizi del Novecento c'è la Thomas Detroit, fondata nel 1907 da E. R. Thomas, Roy Chapin e Howard Earl Coffin, rinominata Chalmers quando, l'anno successivo, Hugh Chalmers ne assume la presidenza. Con il Modello 30, la Casa introduce sul mercato statunitense la soluzione tecnica del motore monoblocco che comprende anche la scatola del cambio, un 4 cilindri di 30 Cv. Nel 1915 i propulsori 4 cilindri vengono sostituiti con i più potenti 6 cilindri, ma lo scoppio della guerra porta gravi perdite all'azienda. Per risollevarne le sorti, Hugh Chalmers la cede alla Maxwell senza tuttavia abbandonarne del tutto le redini, mantenendo la carica di capo del settore vendite. È il 1922 quando la Maxwell entra in crisi e si rivolge a Walter Chrysler, che assorbe le società e dà vita al gruppo Chrysler.

La Chalmer del 1914 con 6 cilindri monoblocco non è inserita nella serie di vetture prodotte dalla Casa di Detroit a causa dello scoppio della Prima guerra mondiale

Chambers

Belfast
Irlanda
1904 - 1929

È una delle poche Case automobilistiche che sventola bandiera irlandese. A fondarla è Robert Chambers, che pur non avendo alcuna esperienza nel settore (viene da un'azienda che produce bottiglie di soda), riesce a costruire una vettura equipaggiata con motore orizzontale a 2 cilindri di 7 cavalli. Nel 1904 ha così inizio la produzione nella piccola fabbrica, che punta tutto sull'affidabilità delle sue vetture, non particolarmente originali ma di solida fattura.
Nel 1910 Chambers sostituisce il motore 2 cilindri con un propulsore verticale a 4 cilindri montato sul primo modello e sui successivi, introdotti dopo il conflitto mondiale, rispettivamente di 2000 e 2400 cc.
La più grande tra le auto uscite dalla Casa di Belfast è una 12/16 HP del 1912.
In generale, vengono prodotte solo qualche centinaio di vetture e tutte non oltre il 1925, anche se l'azienda sopravvive fino al 1929.

Una Chambers del 1906, realizzata durante i primi anni di attività della Casa automobilistica

Chandler

Cleveland
Stati Uniti
1913 - 1929

Fondata nel 1913, la Casa di Cleveland basa la propria attività su due essenziali caratteristiche proprie di tutte le sue auto: la robustezza e un prezzo popolare e accessibile. Nel 1920 raggiunge il massimo picco dell'attività produttiva, con la cifra di 20.000 pezzi che le fa conquistare il tredicesimo posto nella classifica delle Case automobilistiche americane per volume di auto prodotte. Il modello più diffuso è la Cleveland Six, vettura economica prodotta tra il 1919 e il 1925. Dopo la seconda metà degli anni Venti, la Chandler introduce una particolare trasmissione diretta e un sistema di lubrificazione forzata che monta con successo su modelli a 6 e a 8 cilindri. L'ascesa della Casa si arresta però nel 1928, a causa di un calo delle vendite che prelude alla Grande depressione del '29.
Acquisita dalla Hupmobile nel 1928, viene chiusa solo un anno dopo.

Una Chandler del 1927, fabbricata un anno prima della chiusura della Casa omonima

Changan

Shanghai
Cina
1862

1

1. La Changan Z-shine
2. PCV11 del 2007 della Changan
3. Joyce Hev Elettrico della Changan

La Chana Auto Co., Ltd, o semplicemente Changan, è un gruppo di proprietà dello Stato cinese, la cui sede si estende su una superficie di oltre 20 milioni di metri quadrati, e fornisce lavoro a circa 30.000 dipendenti. Con questi numeri Changan si conferma come una delle principali Case automobilistiche cinesi. La sua sede si trova a Chongqing, una regione situata nella parte ovest della Cina. La storia della Chana affonda le radici in un passato decisamente remoto: viene infatti fondata a Shanghai nel 1862 da Li Hongzhang, personaggio famoso per aver avviato il processo di occidentalizzazione del Movimento della Dinastia Qing.

Il gruppo industriale si è via via evoluto nel corso dei decenni, assimilando le innovazioni tecnologiche provenienti dai Paesi maggiormente industrializzati con i quali entra in contatto per interscambi commerciali: questo processo porta inevitabilmente a interessarsi alla motorizzazione e alla possibilità di avviare una produzione autonoma che interessi il mercato cinese. Nel 1957, dunque, nasce la prima Jeep made in China, ed è opera proprio della Changan. Il 1983 è invece l'anno della prima minivettura, mentre il primo motore di Jiangling arriva l'anno successivo.

Attualmente, il gruppo sta lavorando all'evoluzione e al miglioramento sia della propria gamma di veicoli che di quella dei propulsori: la produzione spazia dalle berline compatte agli autobus destinati sia all'utilizzo quotidiano che alla rappresentanza, e di conseguenza equipaggiati con dotazioni e finiture più qualitative e ricercate. La Changan dispone di tre stabilimenti produttivi, a Chongqing, Nanjing e Hebei. Vengono inoltre avviate, nel corso del tempo, alleanze strategiche con Ford e Suzuki, creando in tutto il territorio efficaci joint venture. Changan è uno dei più famosi marchi di fabbrica in Cina, si è classificata in poco tempo tra i primi venti costruttori automobilistici mondiali.

Allo stato attuale, l'azienda cinese cerca di rafforzare la sua competitività anche a livello internazionale, tentando di perseguire un nuovo modello di sviluppo sostenibile e dimostrandosi sensibile ai temi della mobilità ecosostenibile e della tutela ambientale, anche attraverso la ricerca per l'ottimizzazione dei motori a combustione interna.

www.globalchana.com

2

3

Changhe

Jing De Zhen
Cina
1969

Nata a Jing De Zhen, nella provincia di Jiangxi, la Changhe è una società sussidiaria della Changhe Aircraft Industries Corporation, che produce elicotteri dal 1969.

La Casa cinese stringe una importante joint venture con la nipponica Suzuki Motor Corporation per dar vita alla Jiangxi Changhe Suzuki Automobile Company. La società esporta anche in Sud America, soprattutto in Messico e Venezuela. Qui, i modelli più noti sono l'Ideal (vettura di segmento B disegnata da Bertone con motore 1400 a quattro cilindri) e il Friend, chiamato Fuga in Messico, un minivan a sette posti e motore 1,1 o 1,3 litri.

Le vetture destinate al mercato messicano vengono importate dalla Viribus, mentre la Cinascar è rivenditore ufficiale per il Venezuela. In Uruguay e Brasile il Changhe Ideal è invece venduto con il marchio EFFA, assemblato in Uruguay per la vendita nello stesso Paese, in Brasile e in Argentina.

Uno dei modelli più diffusi della Changhe, soprattutto in sud America: la mini car Ideal

Checker

Kalamazoo
Stati Uniti
1922 - 2009

La Checker Motors Corporation nasce nel 1922 a Kalamazoo, nel Michigan, Stati Uniti, grazie a una serie di circostanze favorevoli capitate al suo fondatore, l'immigrato russo commerciante di abbigliamento Morris Markin. Alla fine del 1921 Markin rileva la Lomberg azienda produttrice di carrozzerie per auto, a sua volta fornitrice del costruttore Commonwealth Motors, e dà vita alla Markin Auto Body Corporation. I dissesti finanziari della Commonwealth, la quale ha in essere un'importante commessa di Mogul cabs alla Checker Taxi Company of Chicago, portano alla fusione con la Markin Auto Body Corporation, unione che genera la Checker Cab Manufacturing Company. È l'inizio del business dei taxi in cui Marking si getta dopo l'acquisto dei taxi della Checker e delle licenze di esercizio Chicago Checker Cab. Quella che all'epoca si rivela come la guerra dei taxi tra Hertz Yellow Cab, altro grande pretendente al business, e la Checker Cab mette a repentaglio la vita di Marking (vittima di un attentato dinamitardo), che lo porta alla ricerca di un posto più sicuro dove trasferirsi. Così a giugno del 1923 dalla linea di assemblaggio di Kalamazoo escono le nuove Checker mentre l'anno successivo, con la produzione a pieno regime, lo stabilimento sforna 4.000 auto l'anno e dà lavoro a oltre 700 persone. Nel 1929 Morris Markin è proprietario di quattro compagnie di taxi: Checker, Yellow, Parmelee, e National e possiede una flotta di 7.500 taxi, il dieci per cento del totale nazionale. Nel 1933 dalla sua fabbrica di Kalamazoo esce il Suburban, modello di station wagon, il primo nel suo genere e nel 1939 avvia anche la produzione di macchine per la realizzazione di componenti della carrozzeria per altri fabbricanti automobilistici, Hudson in particolare. Con l'avvento della Seconda guerra mondiale produce anche due prototipi di una camionetta militare a quattro ruote motrici molto simile alla Jeep e, ovviamente, veicoli militari di vario genere per le forze armate americane. Nel dopoguerra cambiano le regole per il trasporto dei taxi e nel 1954 New York apre alle vetture normali la possibilità di trasportare passeggeri e quindi si trova in diretta competizione con gli altri costruttori che iniziano a vendere le loro auto alle compagnie di taxi.

Questa misura porta alla duplice conseguenza del blocco dello sviluppo del design (1956) e all'inizio della vendita delle auto Checker al pubblico (1959). Il taxi modello A9 del 1956 segna l'inizio dell'era moderna dei veicolo Checker e due anni dopo vede l'introduzione dei fari squadrati con l'equivalente modello A10 Superba come normale auto passeggeri per il pubblico. Fondamentale per la sua storia l'arrivo nel 1961 del modello Marathon che nella versione per il pubblico adotta cromature a profusione, interni più confortevoli e scelta di motorizzazioni e trasmissioni.

Successivamente, nel 1963 Checker introduce i taxi A11 e A12 Marathon che con piccoli ritocchi al frontale e alle luci di parcheggio restano sostanzialmente invariati. Altro modello di rilievo è il mastodontico Aerobus realizzato nelle due versioni: 6 porte 12 posti e 8 porte 12 posti, che a causa delle sue generose dimensioni viene impiegato essenzialmente in aeroporti e stazioni. La produzione prosegue tra alti e bassi fino al 1982 quando viene annunciato ai circa 800 operai che ogni attività produttiva dei taxi viene interrotta con l'ultimo esemplare che esce dalla fabbrica nel 1983. La Checker Motor Corporation prosegue però la sua attività come fornitore di componenti per altre Case fino al 16 gennaio del 2009, data in cui Checker avvia le procedure per la bancarotta.

(M. R.)

LA CURIOSITÀ

Giallo cabs

È praticamente un'icona dei taxi degli Stati Uniti. I Checker cabs sono per gli americani come il London taxi per gli inglesi e tutt'oggi, nonostante la produzione dei veicoli commerciali è ormai conclusa da tempo, è un proliferare di club di autentici cultori di questi veicoli che danno vita a degli originali e variopinti raduni con esemplari provenienti dai cinquanta Stati degli Usa. Ma quello che stupisce maggiormente è l'impressionante presenza delle vetture della compagnia di Kalamazoo nei film. Il più famoso di tutti è sicuramente *Taxi Driver* di Martin Scorsese, in cui l'inconfondibile Checker A11, giallo con le fasce decorative a scacchiera, raccoglie l'umanità di New York guidato da Travis Bickle, alias Robert De Niro. Anche il colore giallo, scelto per i taxi (nella foto), non è casuale ma è frutto di un accurato studio dell'Università di Chicago per distinguere facilmente le vetture in mezzo al traffico caotico e viene commissionato da John Hertz patron degli Yellow Cab rivali di Checker. In *Blue Collar*, film del 1978 di Paul Schrader, con Harvey Keitel, Richard Pryor e Yaphet Kotto, che da noi ha poca fortuna, molte scene sono girate proprio nella fabbrica storica della Checker nel Michigan, Kalamazoo. Nella serie della tv americana *Mission Impossible*, vari modelli Checker sono protagonisti in tanti episodi, con scene ambientate al loro interno.

Taxi

Produzione 1956 - 1982
Carrozzeria Berlina

I Checker Cabs sono spesso realizzati con carrozzeria bicolore

Il modello prodotto dalla Checker Motors Corporation che riscuote maggior successo è sicuramente quello conosciuto con il nome di Checker cab. Per le sue caratteristiche di comfort, robustezza e affidabilità questa vettura, prodotta dal 1956 al 1982 su base A8/Marathon, è unanimemente riconosciuta come la Rolls Royce dei taxi. Un modello sostanzialmente destinato a restare invariato per tutta la sua storia che conosce le successive evoluzioni con i modelli A9, A10 Superba prodotta anche per il pubblico, e Superba Special che diventa Marathon nel 1961. Arrivano poi la versione A11 e A12 con le ultime modifiche che dopo il 1963 sono limitate ai paraurti e al parabrezza più spesso del 1968 ed ai famosi respingenti del 1974 capaci di resistere ai piccoli urti fino a una velocità di 8 chilometri orari. Motori robusti e indistruttibili a 6 e 8 cilindri, dai consumi un po' troppo elevati e poco rispettosi dell'ambiente ne decretarono anzitempo la fine dell'utilizzo nelle città di New York e Chicago dove sono considerati della autentiche icone del made in Usa al pari della Coca Cola. Il 12 luglio del 1982 dallo stabilimento di Kalamazoo esce l'ultimo esemplare dei taxi cab Checker modello A-11: è una splendida versione con la carrozzeria bicolore verde e crema e la tradizionale filettatura laterale e sul tetto a scacchi bianchi e neri. L'esemplare è esposto al Gilmore Car Museum di Hickory Corners, nel Michigan, Stati Uniti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,121
Larghezza ..... m 1,930
Altezza ..... m 1,594

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.714 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3750 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 134 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Dollari 9.632

FOCUS
Il taxi Aerobus

Un paragrafo a parte merita la Checker Aerobus, gigantesco taxi di cui il nome tradisce l'utilizzo. Questa vettura, prodotta dal 1962 al 1977, viene infatti utilizzata per il trasporto dei passeggeri nei collegamenti tra gli hotel della città e gli aeroporti o stazioni ferroviarie. Disponibile nella versione a sei o otto porte può ospitare rispettivamente nove o dodici passeggeri. La sua lunghezza è di sei metri per la sei porte e di 6,85 metri per il modello a otto porte. Viene prodotta con carrozzeria station wagon e berlina, quest'ultima poco fortunata poiché ha spazio insufficiente per i bagagli. Il motore è un 8 cilindri a V a benzina da 5735 cc con una potenza di 200 Cv (le prime versioni 5200 cc e 190 Cv), la trasmissione può essere manuale o automatica.

Chenard & Walcker

Asnières
Francia
1898 - 1951

Discendono da un'antica famiglia francese di nobile stirpe le automobili Chenard & Walcker. Ernest Chenard, ricco rampollo esperto nella costruzione di biciclette ma con la passione per i motori, mette infatti in piedi una fabbrica di automobili nella campagna di Asnières, vicino Parigi. È il 1898. Dopo sei anni la società cambia nome in Société Anonime des Anciennes Etablissements Chenard & Walcker e si trasferisce in una nuova sede, a Gennevilliers. I primi modelli sono in realtà tricicli a motore e vetture leggere a 2 e 4 cilindri da 10 e 14 Cv tecnicamente caratterizzate dai semiassi che trasmettono il moto alle ruote mediante una dentatura interna ricavata direttamente nei tamburi dei freni. Nascono invece dopo il trasferimento a Gennevilliers una 14/16 Cv da 3020 cc e una 30/40 cavalli da 5881 cc. Dopo una lunga interruzione a causa della guerra, la produzione riprende e il marchio si afferma anche nel settore delle gare sportive, in particolare con una 4 cilindri monoalbero con cilindrata di circa 3 litri che si aggiudica la 24 Ore Le Mans nel 1923. Gli anni Venti vedono inoltre la succesione del titolare Chenard con l'ingegner Touté, cui si deve il progetto delle piccole vetture 1100 sport chiamate Tank, distinte da una carrozzeria aerodinamica integrale con carenatura completa a fianchi piatti. Apprezzate per le numerose vittorie in competizioni sportive, le Tank devono in realtà il proprio valore al motore più che al disegno della carrozzeria, caratterizzato di un sistema del tutto particolare di distribuzione con valvole di ammissione molto grandi capaci di far raggiungere alle vetture, in gare di lunga durata, una potenza di 55 cavalli e 150/170 chilometri orari. Le automobili esordiscono in gara nel 1925 nella 24 Ore, classificandosi prima e seconda nella categoria fino a 1100 cc. In Spagna, invece, sconfiggono persino le grandi Mercedes dirette da Porsche nel Gran premio di San Sebastian. Il marchio francese vive per anni un successo innegabile e un apprezzamento costante da parte di pubblico, esperti e amatori, pur non raggiungendo mai volumi di produzione molto elevati. Superata con fatica la grande crisi del 1929, la Chenard è però pesantemente colpita dai suoi effetti negativi. Dal 1938 le carrozzerie vengono costruite in serie dalla Matford e i motori presi da Citroën o Ford. Così, anche se la storia del marchio continua fino al 1951, la Casa perde il lustro che la distingue per anni. Pur presente anche nel mercato del dopoguerra, infatti, dedica ormai gran parte della produzione ad autocarri e piccoli veicoli da trasporto merci. Nel 1951 l'azienda passa alla Peugeot.

1. La vittoriosa 3 litri Chenard & Walcker che partecipa alla prima edizione della gara 24 Ore di Le Mans del 1923
2. Il quadriciclo Perfecta costruito nel 1898
3. L'aquila del marchio Chenard & Walcker
4. La Chenard & Walcker Y6 del 1930

Chery

Anhui
Cina
1997

La Chery Automobile Co. Ltd nasce nel 1997 dalla fusione di cinque aziende locali a capitale statale della provincia di Anhui, in Cina. I lavori per la costruzione della fabbrica di Wuhu iniziano a marzo dello stesso anno, mentre il primo motore viene sfornato nel maggio '99 e la prima auto il 18 dicembre del 1999. Una data importante per la storia dell'industria cinese perché segna la nascita della produzione automobilistica di un'azienda interamente cinese, sia nella proprietà sia nel management.
Le esportazioni cominciano nel 2001 con la Siria, e successivamente riguardano altri mercati mediorientali come l'Iran (2003) e l'Egitto (2004). Sempre nel 2004 l'azienda cinese sbarca in Malesia, mentre nel 2005 scatta l'offensiva verso l'Europa dell'est, prima in Ucraina e poi in Russia. La prima Chery prodotta nel Paese degli Zar esce dalla catena di montaggio della fabbrica di Kaliningrad nell'aprile 2006. Negli anni successivi arrivano altri sbocchi per la produzione (Turchia, Cile, Canada, etc.), e in totale il numero dei Paesi interessati dalle esportazioni dell'azienda cinese supera i 60. Con i volumi aumenta anche l'attenzione per la qualità, tradizionale tallone d'Achille dei costruttori di auto in Cina. In particolare, la Chery ottiene la certificazione ISO9001 nel 2001, a cui segue nel 2002 un altro certificato, l'ISO/TS16949 per l'elevato livello del management, rilasciato dall'organismo tedesco TUV. Nel 2007 la Chery ottiene il miglior risultato della sua storia con 381.000 auto vendute nel mondo ed il quarto posto tra i produttori nazionali. E diventa la prima tra le aziende automobilistiche cinesi operanti senza joint venture con costruttori esteri. Nel 2008 poi, l'incremento delle vendite è tale da permettere alla Chery di salire sul podio del mercato casalingo, al terzo posto dietro colossi come la Shangai Volkswagen e la Shangai GM. Non a caso, nel dicembre dello stesso anno, la Chery è il primo costruttore cinese a toccare quota un milione di auto prodotte.

Una Chery A5 ISG ibrida utilizzata per l'Olympics Green Messengers

A livello di accordi strategici internazionali, da segnalare l'intesa con l'americana Chrysler risalente al luglio 2007 (non andata poi a buon fine), e quello del mese successivo siglato con la Fiat, nonché la collaborazione con l'italiana Dr per la produzione di Suv e citycar.
La Chery può contare su due stabilimenti in madrepatria per la produzione di auto e componentistica, uno per le trasmissioni, un centro per la ricerca ed uno per il design, per un totale di 23.000 posti di lavoro. La capacità produttiva annuale è di 650.000 veicoli, 400.000 motori e 300.000 trasmissioni. Altri impianti produttivi sono presenti in Malesia, Russia, Ucraina, Egitto ed Uruguay. Nel 2008 i modelli di auto in produzione sono: Eastar, Cowin, Tiggo3, A5, V5, QQ3, QQ6, Karry, Riich2, A1, A3, Faira. Come accaduto per altre vetture di produzione cinese, la citycar QQ3 è al centro di controversie legali con la General Motors, per la sua smaccata somiglianza ad un modello del colosso americano, la Daewoo (poi Chevrolet) Matiz.

www.chery.com.cn

(M. S.)

LA CURIOSITÀ
Il piccolo clone

Le note dolenti della produzione di auto cinesi, anche se la situazione sta migliorando, sono due: la mancanza di sicurezza e la somiglianza troppo spinta con modelli già esistenti. La Chery non fa eccezione, anzi. La sua citycar *QQ3* (nella foto) è uno dei primi casi di "copia&incolla" conclamato del Paese della Grande Muraglia, per la sua somiglianza pressoché totale (a parte pochi e trascurabili dettagli) con la piccola best seller Chevrolet Matiz. A tal punto da indurre i vertici della General Motors, proprietaria del brand Chevrolet (e titolare dei diritti di produzione di tutti i modelli precedentemente dalla Daewoo) ad intentare una causa legale per plagio nel 2004. Agli americani non piace nemmeno l'assonanza tra il nome dell'azienda, Chery, ed il diminutivo con cui in tutto il mondo si è sempre indicato il marchio statunitense, Chevy. Ma la QQ3 copia solo il design della più blasonata collega, non certo le sue dotazioni di sicurezza. Nel 2006, prima della commercializzazione in Europa, deve infatti affrontare i severi crash test EuroNcap, con risultati fallimentari nell'impatto frontale, in quello laterale, e nella protezione dei pedoni. Questo evento ha il risultato di bloccare sul nascere le ipotesi (e alcune iniziative già in corso) di importare piccole vetture nei mercati occidentali puntando tutto sui bassi costi di produzione. L'episodio Chery fornisce ai costruttori occidentali nuovi argomenti per non commercializzare i "cloni" di provenienza cinese adombrando l'ipotesi che la disponibilità di modelli fac-simile può avere conseguenze anche sul mercato di parti di ricambio senza le normali garanzie di sicurezza.

A1

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Berlina

1. La vista laterale fa apprezzare le linee pulite della Chery A1 che si devono ai designer del gruppo Bertone
2. Nonostante le dimensioni contenute, la Chery A1 ha una discreta accessibilità grazie alle quattro porte
3. I fari allungati della Chery A1

L'utilitaria A1 può essere considerata come l'auto del nuovo corso Chery, quello delle collaborazioni (riuscite e non) con le grandi aziende internazionali del settore automobilistico. Nella fattispecie, si ipotizza che questa citycar in origine deriva da collaborazioni con la Chrysler, in virtù di un accordo preliminare a cui tuttavia né gli americani né la Chery danno successivamente seguito. Così, mentre gli aspetti meccanici ed ingegneristici rimangono appannaggio dei tecnici cinesi, la A1 deve le sua estetica al lavoro dei designer del gruppo Bertone, fatto che la distingue sicuramente nel panorama di citycar provenienti dal Paese della Grande Muraglia. La A1 è disponibile con due motorizzazioni a 4 cilindri benzina, di 1,1 e 1,3 litri per 67 e 81 Cv, entrambe dotate di iniezione elettronica di tipo Multipoint. La trazione è sulle ruote anteriori, mentre le sospensioni sono multilink all'anteriore e a bracci semi-indipendenti al posteriore. I freni sono a disco davanti e a tamburo dietro, mentre la lista degli optional, seppur non troppo nutrita, prevede dotazioni di sicurezza come Abs ed Ebd. È quasi superfluo sottolineare come questo modello, al pari di altri prodotti made in China, goda di un ottimo rapporto tra qualità e prezzo, che di base si aggira sui cinquemila dollari. Una convenienza che trova comunque riscontri sull'intera gamma proposta dalla Chery, che per questa citycar prevede la possibilità di commercializzazione su diversi mercati mondiali. La A1 viene infatti importata in Italia dalla Dr. L'azienda molisana, che già vende da noi il modello Dr5, adotta per la piccola A1 la medesima strategia: importa dalla Cina le vetture complete e quindi provvede al parziale smontaggio e all'adeguamento delle caratteristiche tecniche per l'omologazione nel nostro Paese dove la A1 è commercializzata con il nome Dr1 e il motore di 1,3 litri.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,700
Larghezza ..... m 1,578
Altezza ..... m 1,527

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.040 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1083 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 67 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Dollari 5.000

75e
salon international de l'auto
et accessoires
mars 2005
Genève
3-13
75

Chevrolet

Detroit, Stati Uniti 1911

La Chevrolet Volt, prototipo a emissioni zero

Il marchio americano prende il nome da un imprenditore svizzero proveniente da un paese degli orologi. Louis Joseph Chevrolet nasce il 25 dicembre del 1878 a La Chaux-de-Fonds, villaggio di 22.000 persone, di cui 12.000 attive e la metà impiegata nel settore dell'orologeria. Chevrolet è tuttavia attirato da un altro tipo di meccanica e, trasferitosi a Beaune, ne apprende i rudimenti presso un'officina di biciclette gestita da tal Roblin. Due ruote diventano quattro per Chevrolet, appassionato di velocità e di corse. La prima gara la vince in bicicletta – siamo nel 1895, 14 luglio festa nazionale per la Francia – 6.400 metri percorsi in dieci minuti. Poi arrivano altre gare e altre vittorie, in sella a biciclette Gladatior, marchio posseduto dal costruttore di automobili Darracq. Un segno sul suo futuro, che si compie in quell'America agli inizi del Novecento ancora indietro nella produzione di quattro ruote rispetto all'Europa pioneristica di Darracq, Panhard-Levassor o De Dion Bouton.

Chevrolet emigra oltreoceano nel 1900. Sbarca prima in Canada, a Montreal, dove trova un impiego di autista, ruolo importante in quei tempi perché si deve saper guidare ma anche riparare la propria macchina se necessario. L'anno dopo, pur non avendo ancora appreso l'inglese, si trasferisce negli Stati Uniti, a New York, dove intuisce che l'auto ha più che un futuro, e lavora presso la De Dion Bouton America. Morto il padre, dalla Francia fa trasferire le sue sorelle e sua madre nel nuovo mondo e nel 1905 sposa la sedicenne Suzanne Treyvoux (conosciuta mentre guida una Panhard) nella chiesa francese di Saint Vincent de Paul a New York. Nello stesso anno, trova lavoro presso la filiale della Fiat e si fa apprezzare per le sue conoscenze meccaniche. Con una Fiat dotata di 90 Cv, compie la sua prima gara e ottiene il suo primo successo. Diventa un pilota vincente dalla California al Canada e sempre in quello stesso anno gli capita di affrontare personaggi come Vincenzo Lancia e Henry Ford. Diventa un idolo per la stampa automobilistica americana nei suoi quindici anni di carriera, dal 1905 al 1920, anni in cui una gara di quattro ruote ha un'importanza ben maggiore di oggi, e per la notorietà del pilota e per la notorietà del marchio. Su strada, corrono automobili quasi uguali a quelle di serie: una vittoria significa fortemente che quel modello è affidabile e tecnologicamente avanzato. Una vera vetrina per il marketing, ancora alle prime armi.

TUTTO NASCE DA UN INCONTRO

Il marchio Chevrolet - noto nel mondo sia per le automobili che per i suoi camion e autocarri leggeri - nasce dall'incontro tra due uomini eccezionali. Uno è Louis, pilota famoso e grande conoscitore di meccanica. L'altro è William Crapo Durant, uomo d'affari, americano di Boston, già ricco a 30 anni, che incoraggia Chevrolet a lasciare la corse: perché rischiare di uccidersi invece di creare delle proprie automobili? Durant, che nel 1908 fonda la General Motors, insieme a Chevrolet danno vita il 3 novembre del 1911 alla società Chevrolet Motor Company Car con sede a Detroit. Nasce la Classic Six, il primo modello del marchio, di cui è facile incontrare sulle pagine dei libri una fotografia con i protagonisti, tra cui Clifford Durant, figlio di William, al volante con a fianco sua moglie di fronte alla fabbrica. Nel 1912 la Classic Six viene prodotta in 2.999 esemplari. L'auto è molto elegante: è presentata in colore nero antracite, neri sono i bordi delle portiere, del radiatore, della manovella e dei fari. Le ruote sono dipinte di bianco crema. La stampa specializzata rimane colpita dalla dolcezza del motore, un sei cilindri di 4,9 litri, dall'assenza di vibrazioni, dalla piacevolezza di guida.

A sorpresa, l'anno dopo, Chevrolet torna in Francia con la famiglia per un periodo di riposo. Durant approfitta per riorganizzare

l'azienda, perché vuole produrre vetture meno costose. Chevrolet rientra e si trova davanti al fatto compiuto, rompe con il socio ma il marchio con il suo nome resta. È il 1913 e la Chevrolet presenta i modelli Royal Mail e la Baby Grant, la sua versione utilitaria. Sono un successo commerciale, seguiti dalla L Light Six. Nel frattempo l'ex pilota costituisce la Frontenac Motor Corporation, che si occupa di progetti d'avanguardia e competizioni automobilistiche, la sua prima passione. Quindi crea Chevrolair 333 (1926), che sviluppa un piccolo motore aeronautico, ed infine Chevrolet Air Car Company che deve chiudere per la sopravvenuta recessione economica. Nel 1932 progetta un motore stellare a 10 cilindri. Nel 1934 Louis Chevrolet ha un attacco cerebrale che lo costringe a cambiare vita e provare a vivere in modo più tranquillo nella sua casa di Detroit.

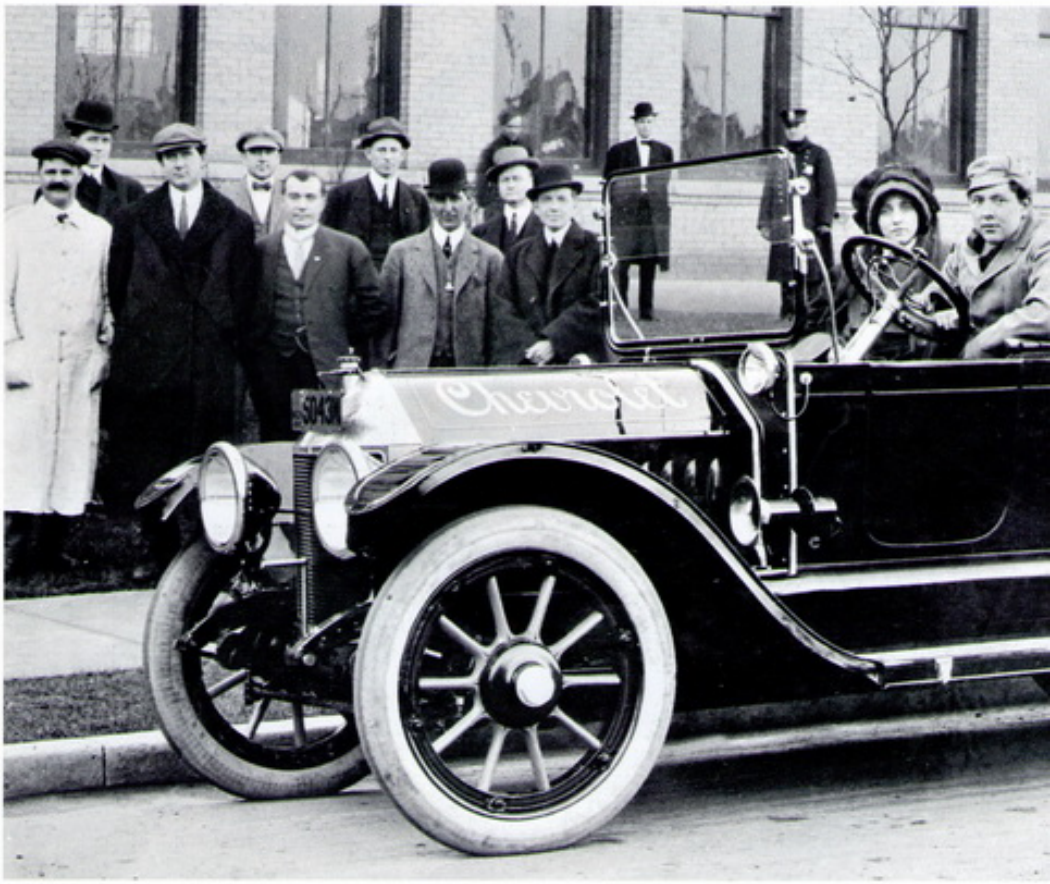
Durant nel frattempo va avanti e nel settembre del 1915 costituisce la società Chevrolet Motor Company of Delaware che incorpora la precedente Chevrolet Motor Company. Nel 1916

LA CURIOSITÀ

Louis Chevrolet

È la fine del 1911, dalla fabbrica Chevrolet di Detroit esce la prima Classic Six, elegante vettura da turismo. *Louis Chevrolet* (nella foto), che la vuole fortemente, alle quattro del mattino sale a bordo di una Classic Six e si lancia per uno dei boulevard cittadini per testare le prestazioni della sua creatura. Va veloce, lui è un pilota, e supera ampiamente i 100 chilometri all'ora. Soddisfatto, si racconta, sempre nell'aneddoto, che Louis rallenta e torna indietro.
Purtroppo per lui, un agente di polizia lo vede sfrecciare, lo ferma e gli contesta l'infrazione. Viene convocato davanti a un tribunale. Il giudice chiede come si chiama. «Louis Chevrolet», risponde. E subito dopo, lo stesso giudice fissa la pena in venti dollari di ammenda. «Perché?» domanda Louis. «Dieci dollari – risponde il giudice – per l'eccesso di velocità e dieci per aver preso il nome di un celebre pilota da corsa».
Ma Chevrolet è più pilota o più costruttore? L'ingegnere americano van Rast, che lavora con lui per quattro anni, così ne parla: «Non credo che si possa classificarlo come un inventore o un disegnatore, ma Louis ha un'attitudine innata a separare il buono dal cattivo e, dotato di una memoria d'elefante, può mettere da parte le sue osservazioni per poi utilizzarle al meglio. Ha un'incredibile dinamismo, lo spirito competitivo e la capacità di fare eseguire i suoi progetti in tempi minimi. Non è un meccanico perfezionista. Sacrifica la qualità al tempo».

Chevrolet



1. La prima Chevrolet, la famosa Classic Six, nel 1911 di fronte alla fabbrica Chevrolet di Detroit
2. Louis Chevrolet sul circuito Indianapolis in compagnia di tre grandi protagonisti contemporanei dell'industria automobilistica: Harry Miller, Fred e August Duesenberg

Durant annuncia che la società Chevrolet acquisisce il 54,5 per cento del pacchetto azionario di GM ed assume la presidenza del gruppo. Le vendite Chevrolet toccano quota 70.701 unità, per salire nel 1917 alla quota record di 125.882 unità. Il 2 maggio del 1918 la società Chevrolet Motor Company entra a far parte di General Motors Corporation. Nel 1920 è nuovo record di produzione per Chevrolet (150.226 veicoli in un anno) che rappresenta il 39 per cento delle vendite del gruppo GM. Nel frattempo, il marchio di Louis diventa uno dei più diffusi negli Stati Uniti e nel 1922 produce il primo milionesimo autoveicolo.

Negli anni Venti viene avviato lo sbarco della produzione in Europa. Nel 1924, la prima Chevrolet "europea" viene prodotta il 7 gennaio nello stabilimento di Copenhagen dal quale fino al 1951 escono complessivamente 122.737 autoveicoli Chevrolet, circa la metà vengono vendute nei Paesi Scandinavi e Baltici, così come in Germania, Polonia, Cecoslovacchia, Austria, Ungheria e Russia. Nel 1925 Chevrolet apre un secondo impianto produttivo in Europa costituendo la società General Motors Continental ad Anversa, in Belgio, che il 2 aprile inizia la sua attività produttiva. La domanda cresce rapidamente e la produzione giornaliera arriva a 25 veicoli. Dal 1925 al 1940 l'impianto di Anversa costruisce complessivamente 178.072 autoveicoli Chevrolet. Altri 78.162 vengono prodotti nel dopoguerra. Nel 1929, la General Motors inizia a produrre veicoli Chevrolet anche a Varsavia, in Polonia. Un secondo impianto viene aperto otto anni più tardi.

In America, intanto, il marchio diventa veramente popolare. Nel 1926 Chevrolet vende 692.000 autoveicoli, 200.000 circa in più rispetto all'anno procedente e conquista la leadership nel segmento dei veicoli a basso prezzo del mercato americano. Il 1927 è un anno storico: Chevrolet vende un milione di veicoli in un solo anno e diventa la principale marca automobilistica sul mercato locale.

2

TECNOLOGIE E INNOVAZIONI

Chevrolet è uno dei primi costruttori che sostituisce lo scomodo e pericoloso avviamento a manovella con quello elettrico e il primo in assoluto a montare fari elettrici anche sui modelli più economici. Nel 1934 Chevrolet introduce un'altra innovazione: le sospensioni anteriori indipendenti Dubonnet, che rendono le automobili molto più confortevoli. Grazie a questa novità alcuni modelli Chevrolet sono per parecchi anni i più venduti negli Stati Uniti. Anche la cinematografia ci ri-

1

LA TECNOLOGIA
Bel Air da competizione

Dire anni Cinquanta in America significa ricordare la Chevrolet Bel Air. Per tanti buoni motivi. Perché è la prima berlina del marchio equipaggiata con il motore V8 small block di 4342 centimetri cubi di cilindrata. Perché Harley Earl, capo designer del gruppo General Motors, le mette intorno una carrozzeria dalle forme moderne e armoniche. Perché, se agli occhi degli europei, sembra una macchina enorme con i suoi 5 metri e 8 centimetri di lunghezza, per gli americani è una compatta che si merita l'appellativo di shoebox, scatola di scarpe. La Bel Air nasce per fare concorrenza alle Ford e la missione è compiuta. Fa 170 chilometri all'ora, spunta tempi nell'accelerazione da fermo degni di un'auto sportiva, è confortevole e spaziosa con i suoi sei posti a disposizione e si dimostra una grande viaggiatrice. I giornalisti del tempo

la trovano un po' debole di freni. La Chevy Bel Air cabriolet del 1957 è il top di gamma. Una, rimasta a Cuba dopo la vittoriosa rivoluzione di Fidel Castro, viene adottata dal ministro dell'industria del governo castrista che si chiama Che Guevara. Un'altra, in America, viene stravolta ai giorni nostri da Boyd Coddington, maestro dei costruttori di hot rod, che la trasforma in una Boydair. È un telaio modificato per accogliere la scocca di una Bel Aira del 1957, sul quale si montano cofano e parabrezza di un'Impala del 1959. Sospensioni e motore provengono da una moderna Corvette del 1997. Ma l'anno magico per questa Chevy resta sempre il 1957 *(nella foto una Bel Air del 1957)*.

manda alcuni suoi modelli molto popolari, come la Police Sedan Delivery del 1931. E da altri modelli di quegli anni, la Chevrolet tira fuori incredibili hot rod, come l'imponente coupé dal nome di battaglia Wild Thang, una supercar esagerata con un motorone a 8 cilindri, ben 900 cavalli con velocità massima di oltre 300 chilometri orari, soltanto 1.239 chili che si impennano in partenza.

Nel 1936, la Chevrolet presenta il modello Suburban, un veicolo che cambia profondamente il mercato automobilistico. Per costruire questo veicolo in grado di trasportare fino ad 8 persone su 3 file di sedili, i progettisti utilizzano il telaio di un autocarro. Nasce così la prima station wagon, che diventa un'icona dell'America on the road. Nel 1942, però, gli Stati Uniti partecipano alla Seconda guerra mondiale e tutta la produzione automobilistica nazionale viene fermata e le fabbriche vengono destinate alla costruzione di materiale bellico. La Chevrolet ricomincia a produrre automobili civili nel 1945, assemblando modelli del 1942 e riproponendoli come model year 1946. Pur superata dalla rivale Ford, in quell'anno riesce a consegnare 398.026 automobili. E poche modifiche ci sono sui modelli del 1947. La produzione si articola nella serie Stylemaster, Fleetmaster e Fleetline. Il motore 6 cilindri Stovebolt Six di 3,5 litri viene offerto come standard sull'intera gamma. Il marchio Chevrolet in quegli anni si afferma come produttore di auto solide, affidabili, essenziali nel confort di marcia e con poche raffinatezze, con carrozzerie tondeggianti e meccanica semplice. Piacciono così, tanto che nel 1948 il marchio supera la Ford per volumi di produzione, 696.449 unità.

Bisogna attendere il 1949 perché il marchio presenti un'auto totalmente nuova. È la Sedan Delivery, a listino non figura più come furgone bensì come vettura. Nasce per consegnare merci in modo efficiente ed elegante, con spazi da autocarro e agilità di marcia da berlina normale. Nel 1950 le automobili Chevrolet adottano la prima trasmissione automatica Powerglide con convertitore di coppia (300.000 esemplari venduti). Chevrolet stabilisce un nuovo record di vendite: 2.108.273 veicoli in un anno. Nel 1957 la station wagon Chevrolet Suburban è disponibile per la prima volta anche in versione a trazione integrale. Viene considerata l'antesignana degli odierni Suv.

Il 1952 è un anno cruciale per il marchio. Harley Earl, capo designer della GM, presenta al suo presidente Harlow Curtice il primo calco della Corvette in vetroresina, destinata a essere venduta con il marchio Chevrolet. Curtice dà il via libera e si avvia la progettazione di un'auto che diventa un mito americano celebre in tutto il mondo. La prima serie esordisce in pubblico al GM Motorama Show nel 1953. La produzione viene avviata verso la fine dell'anno, con tutte le vetture verniciate in un unico colore, il Polo White, con interni rossi. Con la carrozzeria in vetroresina, la Chevrolet decide di impiegare sulla Corvette un telaio separato a longheroni, irrigidito da una traversa a X, al quale viene ancorato il pavimento in vetroresina facente parte della scocca. Unica innovazione meccanica sono le balestre posteriori, montate all'esterno dei longheroni del telaio. Il motore è un'evoluzione di quello utilizzato sulle berline del marchio, denominato Blue Flame Special di 3,9 litri, 6 cilindri 150 Cv. Viene adottato un nuovo albero a camme, la testata modificata con doppie

Chevrolet

molle valvole, aumentato il rapporto di compressione e utilizzate punterie meccaniche per consentire più elevati regimi di rotazione. L'alimentazione viene incrementata con tre carburatori Carter e un collettore di aspirazione in lega leggera.

LA CONQUISTA DELLA POPOLARITÀ

Corvette a parte, la Chevrolet lega il suo nome in quegli stessi anni a modelli ancora più popolari, tant'è che nel 1965 produce la cifra-record di 2.500.000 autoveicoli in un anno. Sono del 1955 le nuove serie 150, 210 e Bel Air, auto compatte che vengono chiamate Shoebox, scatola da scarpe. La Chevrolet Bel Air del 1957 è un'icona del decennio, nascendo nel cosiddetto anno della cromatura che segna un'epoca per gli stilisti americani. Il modello è molto amato anche dagli elaboratori di hot rod, che possono partire da un potente motore V8 di serie. È della stessa epoca (1955-1957) la Nomad, considerata una delle più attraenti station wagon di quel periodo. Imponente con i suoi 5 metri di lunghezza per quasi 2 di larghezza, la Nomad monta un 8 cilindri a V con 400 Cv e ha prestazioni sorprendenti vista la stazza: percorre i classici 0-100 chilometri orari in 6 secondi. Top di gamma disegnata da Carl Renner, la Nomad viene offerta anche con carrozzeria bicolore e a sole due porte, cosa che porta a un rallentamento delle vendite complici anche le numerose infiltrazioni d'acqua.

Nel 1961 la Chevrolet lancia un super motore, il 409 destinato alla Bel Air, V8, 6,7 litri, 380 Cv. La scelta rispecchia la corsa alla potenza di quegli anni e la leggera Bel Air, di cui i Beach Boys cantano le gesta, si fa gioco delle concorrenti su strada e su pista, dove un modello scelto per le gare di accelerazione vince nel 1962 il campionato NHRA Super Stock.Contemporaneamente, la Chevrolet non dimentica di fornire al mercato mezzi da lavoro e sforna la serie 3100 Stepside che le assicurano grande popolarità. Nel 1958 al vertice della gamma Bel Air arriva l'Impala, macchina stravagante lunga 5 metri 67 centimetri, un'immensa auto da crociera che nel 1959 diviene un modello a sé, offerto in tre versioni di carrozzeria, berlina a 4 porte, coupé 2 porte e cabriolet. Con un ampio divano anteriore può ospitare anche sei persone. I modelli prodotti nei primi anni si distinguono per lo stile posteriore con ben sei gruppi ottici. Nel 1961 esce l'Impala SS, orientata alle prestazioni, con potenza di 409 Cv sempre su un V8. Nel 1965 il modello viene completamente rinnovato, più elegante, che batte tutti i record di vendite: 1 milione di unità in quel solo anno, record non più battuto dai modelli successivi. Che arrivano nel 1971 e poi nel 1977, quest'ultimo è ridimensionato nelle sue misure. Il marchio Impala viene cambiato in Caprice nel 1980, per poi tornare nel 1994 sulla nuova versione SS, un successo di vendite per tre anni consecutivi finché la GM, Casa madre della Chevrolet, decide di chiudere la linea. Ma nel 2000 l'Impala rinasce ancora, è la settima generazione, seguita dalla ottava del 2006. Nel 2008 la Chevy Impala festeggia i suoi primi cinquant'anni, con un'edizione speciale e una targetta sulla carrozzeria che ricorda l'anniversario. Attualmente è in discussione per il model year 2010 se l'auto deve avere trazione posteriore o anteriore. Ma è nel 1960 che viene presentata l'auto forse più controversa della storia automobilistica del Novecento. È la Corvair, piccola Chevy sportiva, con motore posteriore di 2,3 litri a 6 cilindri raffreddato ad aria (come sulle Volkswagen e Porsche) e offerta in tre allestimenti con l'obiettivo di contrastare le concorrenti di importazione. Subisce pesanti critiche sulla tenuta di strada, nel 1962 vengono apportate migliorie alle sospensioni e nel 1965 riprogettata completamente, finché nel 1969 viene abbandonata. La Corvair ha problemi, il più grande sta nel titolo di un libro che l'avvocato Ralph Nader le dedica nel 1965, a difesa dei consumatori: Unsafe At Any Speed, insicura a qualsiasi velocità. Un giudizio di condanna, da cui questa Chevrolet non si riprende più. In realtà, il titolo del libro completo, mai tradotto in italiano, *Unsafe at any speed: The Designed-In Dangers of The American Automobile* è un atto d'accusa contro l'intera industria dell'automobile, ma che apre il suo primo capitolo proprio con la Corvair. Macchina che tuttavia si può ricordare positivamente per alcuni soluzioni interessanti: è un raro esempio di auto americana costruita negli anni Sessanta con scocca portante. A metà anni Sessanta, le corse Nascar diventano sempre più importanti, si afferma una nuova generazione di piloti come Bobby Allison della Florida, che resta sulla breccia per tutti gli anni Settanta, cominciando a vincere con una

1. Anche Arthur Chevrolet, uno dei fratelli di Louis, si cimenta nelle corse in pista
2. Coppa Vanderbilt del 1905: Louis Chevrolet dopo un'uscita di pista in prova

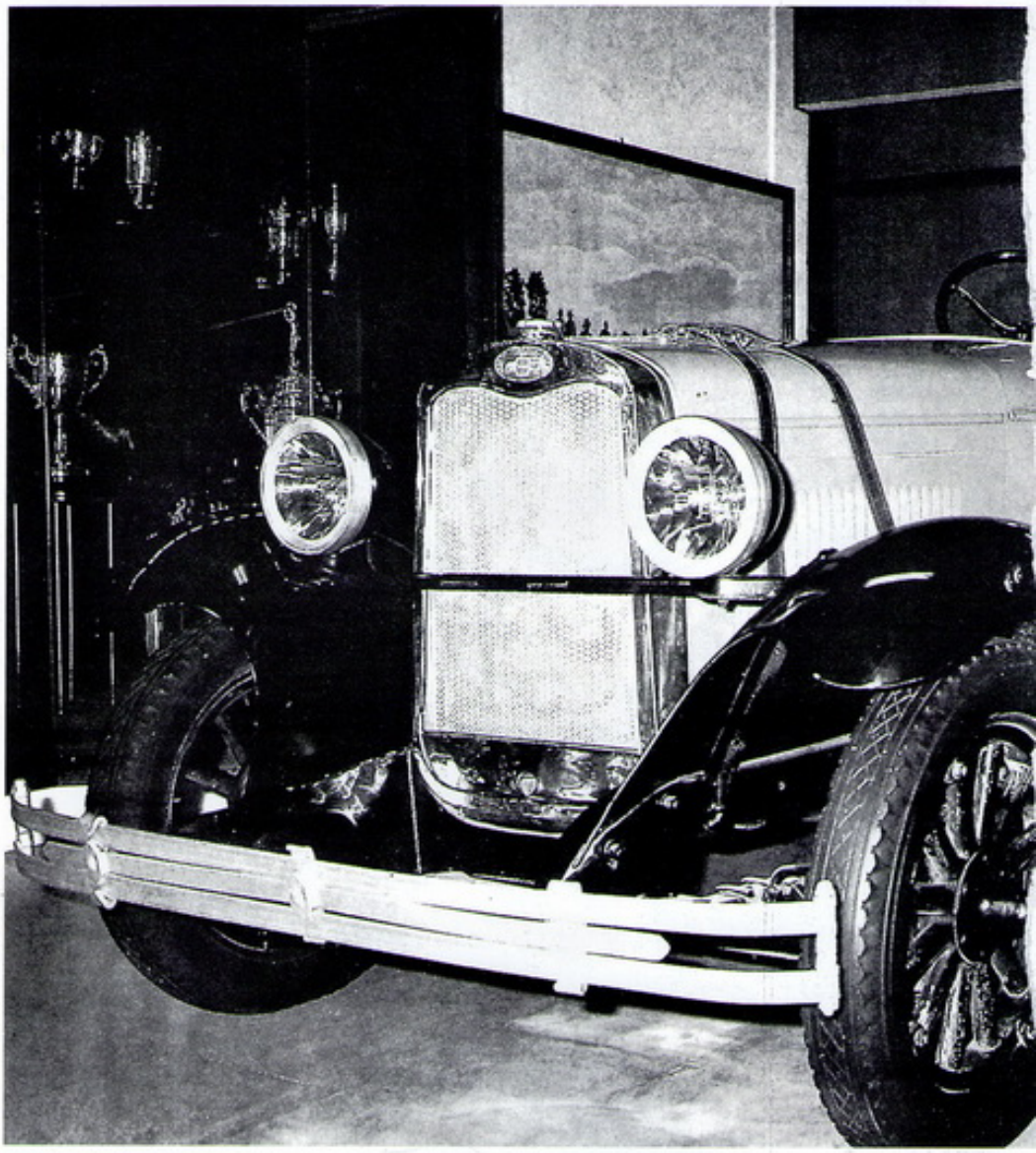
2

Chevrolet Chevelle 300 modificata per la pista. Carrozzeria berlina 2 porte, la Chevelle è animata da un 8 cilindri con 300 Cv, che ben presto – nel 1969 – vengono portati a 375 sulla versione SS di 6,4 litri. Una vera muscle car tipica dell'epoca, sintesi perfetta tra il più grosso motore della Chevrolet e una carrozzeria da auto sportiva di taglia intermedia.
Nel 1966 il modello Suburban, lanciato per la prima volta nel 1935, viene rilanciato, a dimostrazione che questo modello resta uno dei più longevi della storia Chevy. Ha trazione integrale, si può considerare un antesignano dei moderni crossover, a metà strada fra una station wagon e un Suv con le sue quattro ruote motrici, carrozzeria 2 porte più portellone per 491 centimetri di lunghezza. Suburban viene rilanciato ancora nel 1992, portato a 557,5 centimetri, rivisto negli interni per offrire del lusso a bordo e trasformarlo in un living su ruote. Nel 2000 il nuovo model year Suburban riceve alcune critiche per il nuovo motore V8.
Un'altra pietra miliare della produzione Chevrolet appare nel settembre 1967, è la Camaro, una pony car in versione sia coupé che cabriolet che nasce per contrastare le fortune della Ford Mustang. La versione Z28 viene di-

IL PERSONAGGIO
Ralph Nader

Nella loro lunga storia, la Chevrolet e la Casa madre General Motors hanno come tutti i costruttori alti e bassi, ma lo scontro con *Ralph Nader* (nella foto) rimane un caso unico. Nader è un avvocato di origini libanesi nato nel Connecticut, con studi prima a Princeton e poi ad Harvard. Nel 1965 scrive degli articoli e poi pubblica un libro in cui mette sotto accusa i costruttori americani e in particolare la General Motors, per sottovalutazione dei sistemi di sicurezza. Nader è autore di molte pubblicazioni ma il suo libro che resta nella storia è uno solo, *Unsafe At Any Speed* del 1965, con il primo capitolo dedicato ai problemi di stabilità della Chevrolet Corvair. L'auto esce di produzione in pochi anni anche per questo. La GM lo fa pedinare, tenta di screditarlo ma lui se ne accorge, fa causa al colosso di Detroit e la vince, costringendola a pagare 284.000 dollari di ammenda per violazione della privacy e poi ad aumentare i sistemi di sicurezza sulle auto prodotte. Per queste sue battaglie, Nader si può considerare il primo paladino dei diritti civili, difensore della cause dei consumatori americani e da qui di tutto il mondo. Di tendenze progressiste e ambientalista convinto, dal 1996 Nader si candida regolarmente ogni quattro anni alle presidenziali americane. C'è chi attribuisce alla sua candidatura del 2000 la sconfitta di misura del democratico Al Gore contro George W. Bush. In quella occasione, Nader prende 2,9 milioni di voti. La storia avrebbe potuto davvero sterzare verso un'altra direzione.

Chevrolet



1. Il famoso pilota Juan Manuel Fangio posa a fianco di una Chevrolet del 1928, la prima auto con cui corre
2. Esposizione di auto Chevrolet nel 1954

rottata nel campionati Trans Am, dove, per essere ammessi, la Chevrolet deve costruire e mettere sul mercato 1.000 unità del modello, di fatto una Z28 auto da corsa stradale. Motore V8, 5950 centimetri cubi, 290 Cv. Nel 1968 la Z28 domina il campionato con le macchine preparate da Roger Penske. Nel 1970 il modello viene riutilizzato, più lungo e più pesante con una calandra di nuovo disegno, è solo coupé (la cabriolet torna nel 1987) mentre la versione Z28 rimane a listino. La terza generazione arriva nel 1982 e viene offerta con motori a 4,6 e 8 cilindri. Scompare dai listini tra il 1988 e il 1991,ricompare nel 1993 completamente rinnovata, più bassa e con le sue caratteristiche di coupé potente e dal prezzo accessibile.

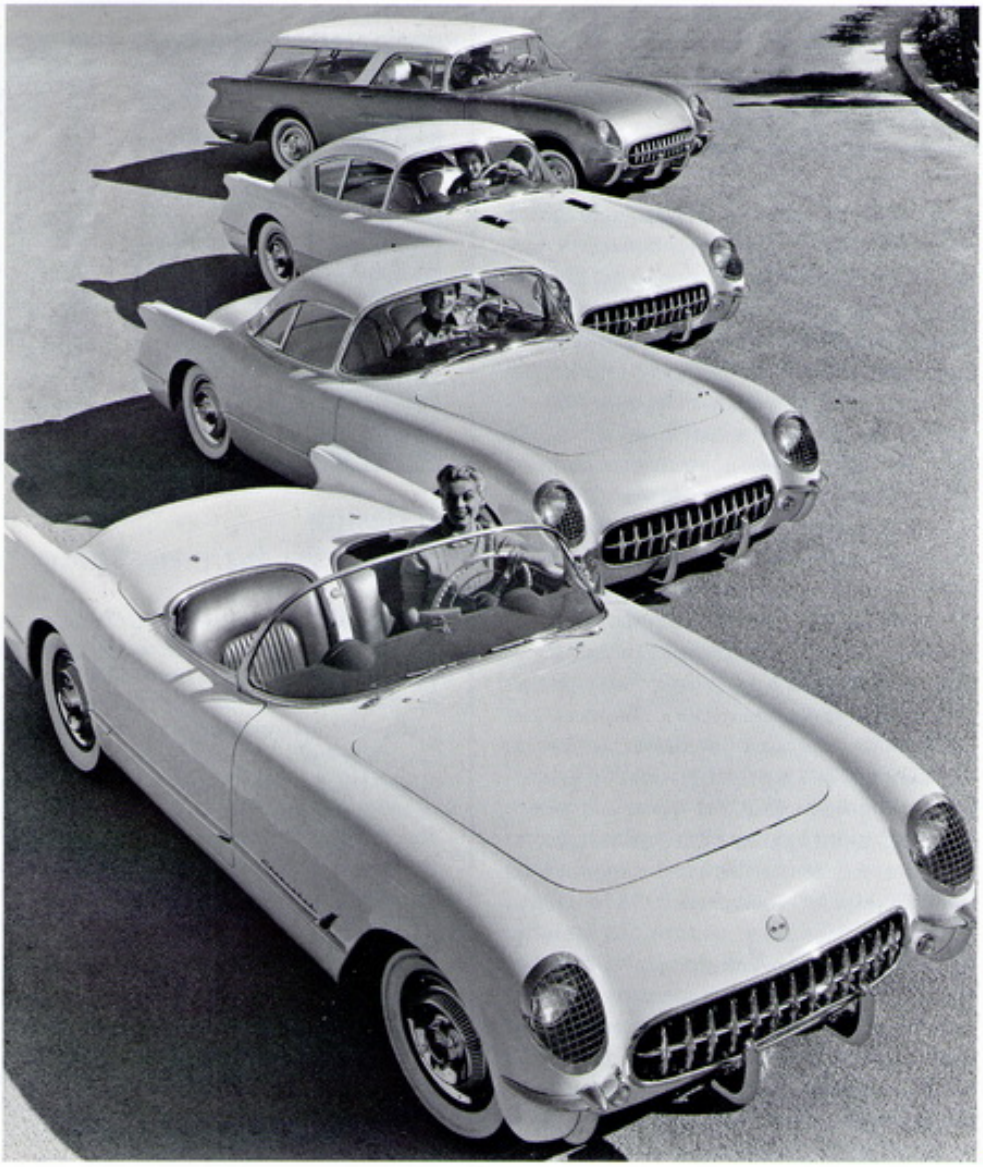
Nel 1969 la Chevrolet presenta il fuoristrada Blazer, come veicolo tuttofare a 2 o a 4 ruote motrici, duro e puro con la sua linea squadrata, motori a 6 o 8 cilindri. È semplice, robusto, affidabile, ideale per chi vive in luoghi impervi. Il Blazer resta sulla breccia fino al nuovo millennio, rinnovato nella meccanica e negli allestimenti, mantenendo intatte le sue qualità fuoristradistiche. Nel 1995 la gamma dei fuoristrada Chevrolet si arricchisce di un nuovo nome: il Tahoe presenta una serie di innovazioni tecniche come il motore Vortec 5.700 che assicura emissioni più contenute ed un più efficiente sfruttamento del carburante. E il Tahoe è il primo Suv ibrido del marchio, con motore elettrico affiancato a un motore benzina Vortec di 6 litri.

Nel 1970 la piccola Chevelle ha un posto importante nella storia del marchio. Costruita negli Stati Uniti e in Brasile, il modello a trazione posteriore viene prodotto anche in Gran Bretagna (Vauxhall), Germania (Opel) e Giappone (Isuzu). Dello stesso anno è la Nova, modello che sostituisce la Chevy II del 1968. Una compatta, che con un lieve sovrapprezzo di 280 dollari, si trasforma da una semplice coupé in una macchina capace di sfidare le più blasonate sportive. Nel 1973 la Casa madre GM lancia una nuova generazione di truck, più grandi e spaziosi rispetto al passato. La Chevrolet C10 del 1974 rinverdisce una solida tradizione del marchio in queste macchine destinate al mondo del lavoro. Sempre negli anni Settanta, la Monte Carlo è un'auto di successo per il marchio. La seconda generazione con la sua linea bombata che incontra i gusti del pubblico è del 1973, successivamente viene rivisitata più volte fermo restando la sua carrozzeria a 2 porte, con motori a 6 e 8 cilindri. Nel 1989 la Chevy traduce le tendenze del mercato verso i pick up ad alte prestazioni montando un V8 di 7,4 litri 255 Cv sul 454 SS, inizialmente presentato con una sola livrea nera e venduto nel 1990 come il più potente pick up di serie dell'epoca.

CHEVROLET NEL XXI SECOLO

Il 2001 è un anno particolare per Chevrolet. Dopo mesi di negoziati, il 20 settembre General Motors, Daewoo Motor Company e Korea Development Bank firmano un accordo preliminare per l'acquisizione da parte del gruppo GM delle attività automobilistiche della Casa coreana Daewoo, finita in bancarotta. Nata come azienda tessile, Daewoo diventa con il passare degli anni una delle maggiori industrie coreane. Dal 1937 opera nel settore automobilistico prima come National Motor, quindi come Saenara Motor (1962) e poi come Shinjin Motor (1965), producendo autoveicoli realizzati essenzialmente sulla base di progetti GM. Il gruppo General Motors ed i suoi soci creano la società GM Daewoo Auto &

1


2

Technology (GM DAT) cui fanno capo stabilimenti in Corea e Vietnam ed il centro sviluppo di Bupyeong. L'acquisizione della GM arriva sull'onda della crisi che travolge il gruppo sudcoreano e investe più in generale l'area asiatica. Il marchio Daewoo è destinato però a scomparire per questa operazione (tranne che in Corea del sud) e lasciare il posto a quello di Chevrolet, strategicamente usato in particolare per l'Europa. La ex gamma Daewoo, medio-piccola, viene aggiornata e con essa - dall'1 gennaio 2005 - Chevrolet affronta con un passo nuovo il mercato europeo. Il modello più noto è la piccola Matiz, nata nel 1998 su disegno di Giugiaro, inizialmente destinato alla Fiat e poi ceduto al marchio sudcoreano. Nel settembre del 2004 al salone di Pari-

LA TECNOLOGIA

Camaro: sempre più veloci

La Chevrolet Camaro, veloce sportiva del marchio americano, fa sognare gli appassionati e gli elaboratori. Nel 1987, uno di loro, Ed Hamburger, fonda la SLP Engineering per mettere mano alle Chevrolet Camaro per aumentare le prestazioni e migliorarne il look. Nel 1996 la SLP presenta il kit SS per la *Camaro Z28* (nella foto), che introduce un impianto di alimentazione Ram-air (che fa guadagnare al motore V8 di serie 15 cavalli, da 305 a 320) e le sospensioni a taratura speciale. Gli interventi della SLP spingono la General Motors, che controlla il marchio Chevrolet, a osare sempre di più con la Camaro aumentando la potenza. Il modello SS è considerato uno dei più veloci costruiti ed è prodotto da GM.

Chevrolet

gi viene presentata la seconda generazione che, nell'aprile 2005, viene venduta con il nuovo marchio Chevrolet. Nel giugno del 2007, il modello viene lievemente aggiornato e presentato al salone di Barcellona: cambiano in particolare i paraurti anteriori e posteriori. La politica di commercializzazione della Chevrolet prevede che il nome Matiz non sia uguale per tutti i mercati. Nei paesi dell'est europeo è denominata Spark, come sui mercati asiatici (a eccezione di Taiwan dove si chiama Formosa), africani e latinoamericani (in Messico viene venduta con il marchio Pontiac). In Italia, nel 2008, la Chevrolet è il primo marchio che offre su tutta la gamma la possibilità di avere la propulsione a gas Gpl - omologata all'origine - a fianco dei motori a benzina. Nel 2006 inizia la produzione della Captiva, un Suv derivato da un prototipo del 2004 denominato Chevrolet SX3. Per il marchio americano, la Captiva rappresenta un passaggio importante: è la prima Chevrolet a montare un motore diesel, un 4 cilindri di 1991 centimetri cubi con 150 cavalli sviluppato insieme all'azienda italiana VM Motori. Nell'ottobre del 2007, dopo avere presentato in anteprima mondiale al salone di Francoforte la nuova Aveo - venduta già sul mercato nordamericano (è la vecchia Daewoo Kalos) e ora rinnovata completamente per affrontare al meglio la concorrenza europea e asiatica nei segmenti delle auto piccole - Chevrolet lancia la nuova HHR. Nello stesso anno rinnova la sua storica berlina Malibu, che viene dotata di serie dell'OnStar Gen 7 con il servizio di notifica automatica degli incidenti di e il sistema di navigazione svolta per svolta OnStar Turn-by-Turn Navigation. Si tratta del primo sistema di navigazione Gps completamente integrato installato in fabbrica di OnStar. Il sistema di navigazione è importante per una guida più sicura e, tecnologicamente parlando, un segno dei tempi. Svolta per svolta consente a chi guida di comunicare con un consulente, il quale invia a sua volta istruzioni dettagliate complete ai veicoli dei clienti attraverso il sistema OnStar. Tali istruzioni audio vengono riprodotte automaticamente mediante l'impianto stereo del veicolo quando necessarie, attivate dalle funzionalità Gps del sistema. Un modo per essere guidati fino alla destinazione scelta senza mai staccare le mani dal volante né gli occhi dalla strada. Il marchio naturalmente non dimentica la sua vocazione sportiva impressa dal suo fondatore. Nel 2005 la Chevrolet partecipa per la prima volta al campionato mondiale per vetture turismo (WTCC) con tre Lacetti affidate all'italiano Nicola Larini, allo svizzero Alain Menu ed all'inglese Rob Huff. Il Team Chevrolet conquista 7 vittorie e 5 pole position nel WTCC. Il pilota ame-

Il design
Ecco chi ha cambiato "la faccia"

Il Novecento automobilistico americano passa anche attraverso di loro. Sono i designer che danno chiara fama e in alcuni casi eternità ai modelli della General Motors e al suo marchio più popolare Chevrolet. Parliamo di *Harley Earl e Bill Mitchell* (nelle foto), innanzitutto, ma anche di Carl Renner, Clare MacKichan, Chuck Stebbins, Bob Veryzer. Earl (1893-1969), nato a Los Angeles, è il fondatore nel 1928 del mitico General Motors' Art&Colou department, che dirige fino all'anno del suo ritiro, il 1959. Il dipartimento per il quale Earl viene chiamato a Detroit nasce su decisione di Alfred Sloan, il manager che fa grande la GM e intuisce sia la bravura dello stilista, sia l'importanza di avere una struttura permanente dedicata al design d'interni e d'esterni e ai colori. Le prime Chevrolet su cui la sezione di Earl fa sentire la sua influenza sono del 1929. "La parte più importante del design di un'automobile è la calandra, la sua faccia", ripete ai suoi collaboratori Earl. Con lui all'Arts&Colour, nel 1935 arriva Mitchell, di Cleveland, Ohio (ci resta fino al 1977), uno che dichiara di "avere benzina nelle vene". Il suo nome è legato in particolare ad alcune versioni della Corvette, prima fra tutte la Mako Shark. Renner è il designer della Nomad mentre MacKichan, Stebbins e Veryzer sono gli stilisti chiamati a rinverdire il look delle Chevy del 1955. Il loro lavoro deve giustificare e sostanziare il claim pubblicitario delle nuove Chevy sul mercato: "New Look, New Life, New Everything".

La celebre campionessa di volo acrobatico e primatista di velocità Betty Skelton è una testimonial ideale per il lancio della nuova Chevrolet Corvette

LA CURIOSITÀ

I Beach Boys

Alcuni modelli Chevrolet sono cantati ed esaltati dai Beach Boys, che negli anni Sessanta mettono allegramente in musica amori e pistoni, legati per sempre alla storia delle Chevy. I Beach Boys possono essere considerati i veri menestrelli dello hot rodding a partire dal 1961 (anno del lancio di *Surfin' Safari*). Gli appassionati notano che la loro produzione è quasi esclusivamente improntata alle custom cars, hot rods e drag race, con logiche escursioni nel surfing sulle onde dell'Oceano Pacifico: *Little Deuce Coupe*, *409* (si pronuncia "four-ou-nine" ed è la cilindrata, in pollici cubici, di un V8 Chevrolet di cui si sente il ruggito), *Our Car Club*, *Custom Machine*, *I Get Around* ed altri. La Chevrolet 409 *(nella foto il marchio-simbolo della macchina)* del 1962 è considerata a suo modo un'auto leggendaria, quasi triste negli interni quanto esuberante e indimenticabile appena si schiaccia il piede sull'acceleratore e il suo enorme V8 di quasi 7 litri fa sentire il suo ruggito. Il cambio è al pavimento, il contagiri è sulla colonna dello sterzo, e tutto è collegato a una mandria di cavalli - ben 380 - nascosti sotto il lungo cofano di un'auto sterminata, stando almeno ai nostri parametri europei: 5 metri e 32 centimetri. Nella storia del rock, i Beach Boys non sono i soli gruppi musicali dichiaratamente orientati al motorismo, ma per le Chevy sì.

Chevrolet

ricano Jimmie Johnson e la Chevrolet Monte Carlo vincono per la seconda volta consecutiva il campionato americano Nascar.

Per Chevrolet si tratta del trentunesimo titolo marche e del 24esimo titolo piloti conquistato dal 1949. Louis ne sarebbe davvero fiero.

Francesco Paternò

1. La Chevrolet Spark, la citycar della Casa americana
2. Il frontale della Chevrolet Camaro

1

2

www.chevrolet.com
P. O. Box 33170, Detroit, Stati Uniti

Classic Six

Produzione 1911 - 1913
Carrozzeria Torpedo

La Classic Six è la prima vettura prodotta da Chevrolet

La Classic Six è la prima vettura Chevrolet ad essere prodotta in serie. Si tratta di una torpedo classica, con il tetto in tela che può essere ripiegato per lasciare l'abitacolo scoperto.
Dotata di sei posti su due divani ricoperti rigorosamente in pelle, la Classic Six è una vettura grande e ben costruita, che viene dotata da subito di un motore abbastanza performante per gli standard dell'epoca. Si tratta di un sei cilindri in linea da 1794 cc capace di 40 Cv. L'avviamento avviene nel primo modello grazie ad un compressore d'aria che sviluppa la forza per far girare l'albero motore permettendo così all'accenzione a magneti di far scoccare le scintille nei cilindri. Successivamente, dalla seconda versione del 1912, la Classic Six viene dotata di un motorino di avviamento elettrico. Il prezzo di lancio della prima serie è di 2.150 dollari.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1911 - 1912
II Serie	1912 - 1913

FOCUS
Il consulente Cadillac

La Classic Six viene sviluppata e prodotta grazie anche all'aiuto di un consulente d'eccezione, Louis Cadillac. Prima di essere lui stesso costruttore, il giovane Cadillac diviene pilota di fama negli Usa e contemporaneamente mette a disposizione la sua competenza motoristica. A sfruttare l'occasione è, in questo caso, William C. Durant, creatore della Chevrolet, che assume Cadillac per la Six.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1794 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 2.150

Royal Mail

Produzione 1913 - 1919
Carrozzeria Torpedo - Roadster

1. La Royal Mail è la prima vettura economica di Chevrolet
2. L'abitacolo della Chevrolet Royal Mail
3. Una versione bicolore della Royal Mail di Chevrolet

La Royal Mail è una torpedo roadster prodotta nel 1913. Si tratta di una due posti con tetto in tela e parabrezza ripiegabili, dotata di un divano singolo per due persone, utilizza la curiosa soluzione di montare il serbatoio della benzina esterno. Questo elemento, di forma lievemente ovale nel profilo, è posizionato proprio alle spalle degli occupanti della Royal Mail. La sua particolare forma completa la linea dell'auto. Della Royal Mail, vengono allestite due versioni, una più povera, senza impianto elettrico completo e con i fari a gas e una più completa che può contare sull'avviamento elettrico oltre che ai fari con le lampadine. La Royal Mail è dotata di un motore a quattro cilindri, con albero a camme in testa e valvole laterali. Modesta la potenza erogata, il piccolo motore della Royal Mail esprime solo 24 Cv.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... nd
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... nd
Cilindri 4
Potenza ..... 24 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... Dollari 990

FOCUS
Auto a meno di 1.000 dollari

Il controverso rapporto tra l'imprenditore *Durant* (nella foto) e il genio Luis Chevrolet, porta poco prima della separazione tra i due, alla ricerca in tecnologie per costruire vetture economiche. La Classic Six, fortemente voluta da Chevrolet, è costosa e opulenta. Ford, nel frattempo sta facendo affari d'oro con la T e Durant non vuole perdere tempo. Ecco quindi la Royal Mail a meno di 1.000 dollari.

490

Produzione 1915 - 1923
Carrozzeria Torpedo

1. La Chevrolet 490 con il suo prezzo basso è l'antagonista della Ford T
2. La versione utility coupé della Chevrolet 490, più sportiva rispetto a quella base

Chevrolet inizia a produrre la 490 nel 1915 per combattere la concorrenza del modello T della Ford. Deve il suo nome al prezzo di 490 dollari con cui viene commercializzata inizialemente, sia nelle versione roadster che touring. Rispetto al modello T della Ford integra una frizione con cambio a tre rapporti (la T ha un cambio a due rapporti azionato a pedale) e, con 60 dollari in più, si possono avere anche avviamento elettrico e luci interne. Questi optional vengono poi aggiunti di serie dal 1917, per cui il prezzo della vettura sale a 550 dollari. Nella versione touring è presente una sola porta a sinistra, posizionata nella parte posteriore. Il motore è un 2.8 L 4 cilindri da 20 Cv, lo stesso della serie H. Viene realizzato anche il primo modello all season tourer con tetto rigido e finestrini regolabili. Fino al 1922 subisce altri miglioramenti, con relativo aumento del prezzo. Le pubblicità dell'epoca parlano della 490, nella versione Utility Coupé, come della vettura perfetta per i commessi viaggiatori, che hanno bisogno di un'auto comoda ma elegante. In questo anno inizia a essere venduto anche il solo chassis, a un prezzo di listino a partire da 425 dollari. L'ultima versione della 490, che ormai costa dai 510 agli 875 dollari, integra anche un freno per il parcheggio attivabile tramite la leva. La 490 esce di produzione nel 1923, insieme alla FB, rimpiazzate entrambe dalla Superior.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,510
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 2,020

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 866 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2800 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

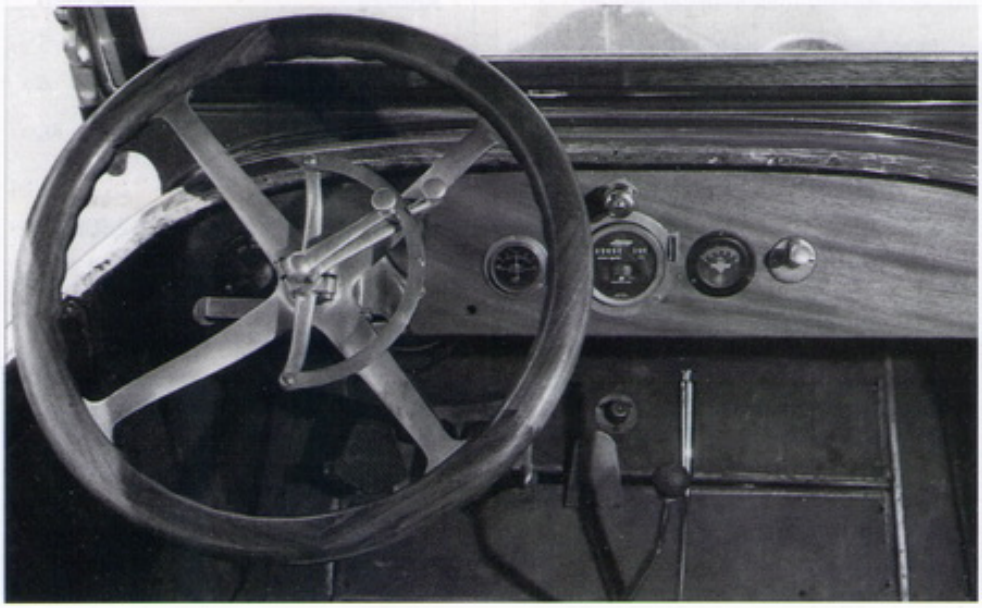
PREZZO ..... Dollari 490

Series D

Produzione 1917 - 1918
Carrozzeria Torpedo

La Series D viene presentata da Chevrolet nel 1917 come la new and greater Chevrolet. Si tratta di una vera innovazione per la Casa, perché la Series D monta il primo motore Chevrolet da 8 cilindri a V da 4700 centimetri cubi, più grande del V8 presentato nello stesso periodo dalla Olds. Anche la potenza è superiore a quella dei modelli concorrenti, arrivando a 55 Cv, 10 in più rispetto alla Buick con motore da 6 cilindri. Per quanto tecnicamente avanzata, la Series D V-8 presenta tuttavia dei problemi di stabilità. Questo fattore, unito al prezzo elevato (si passa dai 1.385 dollari del 1917 ai 1.550 dollari del 1918), rema contro il successo del V-8 della Chevrolet. Tant'è che nel 1917 ne vengono vendute solo 1.517 unità e nel 1918 la Series D esce di produzione. Chevrolet torna a costruire vetture con motore da 8 cilindri a V solo nel 1955.

1



2

1. Una Series D presentata dalla Chevrolet nel 1917, la prima a montare un motore a 8 cilindri a V
2. Il posto guida del modello Series D. Questa Chevrolet smette di essere prodotta nel 1918

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.428 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4700 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 1.385

Superior

Produzione 1923 - 1926
Carrozzeria Berlina - Roadster - Coupé

1. La Superior è la prima Chevrolet con raffreddamento a liquido
2. La Chevrolet Superior in versione berlina a due posti

1

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 680 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2200 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 22 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce
FRENI
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h
PREZZO ..... Dollari 710

La Superior sostituisce, a partire dal 1923, la Chevrolet 490, da cui non si discosta molto, almeno dal punto di vista meccanico. Oltre ai progressi estetici Chevrolet migliora l'equipaggiamento e sperimenta un nuovo tipo di motore. La Superior infatti nel 1923 è proposta con due motori differenti: la Superior B con un propulsore raffreddato a liquido, la Superior M con l'innovativo Copper Cooled, raffreddato ad aria. La Superior M costa circa 200 dollari di più della B e pesa circa 120 chilogrammi in meno. Ne vengono prodotte 759 ma, dopo averne vendute circa cento, Chevrolet decide di non continuare su questa strada e anzi distrugge anche le Copper Cooled prodotte. Fortunatamente è anche l'anno in cui Chevrolet va a gonfie vele,

2

con oltre 480mila unità vendute. Per non perdere terreno rispetto alla Ford deve però subito lanciare una nuova serie della Superior, la K, che nel 1925 diventa la punta di diamante della Casa. La Superior K offre un gran numero di allestimenti, dalla roadster alla coach, passando per la Utility Coupé, definita nelle pubblicità del 1923 The car for the girl in business. Con la Superior, Chevrolet cerca di conquistare un ampio spettro di potenziali clienti, attirandoli anche con un prezzo allettante: con 640 dollari si può avere la versione DeLuxe

con ruote a disco, radiatore, fari e paraurti cromati, predellini a scomparsa. Le Superior iniziano a essere tutte prodotte con carrozzeria chiusa e verniciata con un nuovo prodotto, diverso dallo smalto usato fino a quel momento. Si cominciano così a vedere le Superior verniciate in blu o in verde. La strumentazione di bordo è semplice da controllare e posizionata al centro del cruscotto. Tra gli allestimenti la versione coach da 5 posti che conquista il favore del pubblico con famiglia, specialmente nella versione V Superior del 1926, una "finta" landaulet, con tessuto gommato e opaco. Le ruote sono ancora con raggi in legno ma durante il 1926 sono sostituite da quelle a disco. Esteticamente la coupé due posti risulta la più gradevole, dalla linea sportiva, con le ruote a disco. Questo allestimento, con carrozzeria chiusa, costa 645 dollari. Il prezzo include anche il Moto-Meter, ossia un termometro posizionato sul tappo del radiatore per evitare il surriscaldamento. La naturale evoluzione della Superior è la Serie AA della Chevrolet Capitol.

1. La Chevrolet Superior nella versione roadster
2. Il posto guida della Chevrolet Superior con strumenti al centro della plancia

1

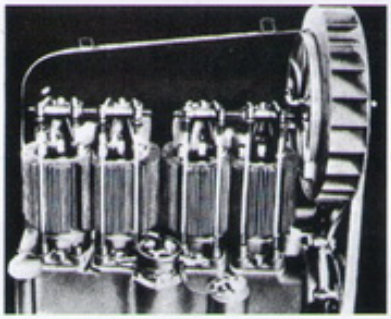
2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Series M	1923
Series B	1923
Series F	1924
Series K	1925
Series V	1926

LA TECNICA

La Superior Sedan del 1923 fa parte della gamma delle Copper Cooled, vetture, cioè, che montano un motore raffreddato ad aria, ideato da Chevrolet. I cilindri integrano alette in rame per il raffreddamento, mentre il motore è interamente contenuto in un convogliatore che termina in un ventilatore aspirante centrifugo.



FOCUS
K Superior

Chevrolet anticipa la presentazione della K Superior nel 1925, per evitare la rovina dopo aver sospeso la produzione del primo modello. Il motore rimane un 2,8 litri ma ne viene migliorato il design, viene inserito un albero a gomiti più pesante, un volano e ammortizzatori più larghi.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 807 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2800 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 35 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Posteriore ..... a tamburo
Anteriore ..... nd
VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h
PREZZO ..... Dollari 525

Standard

Produzione 1934 - 1939
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

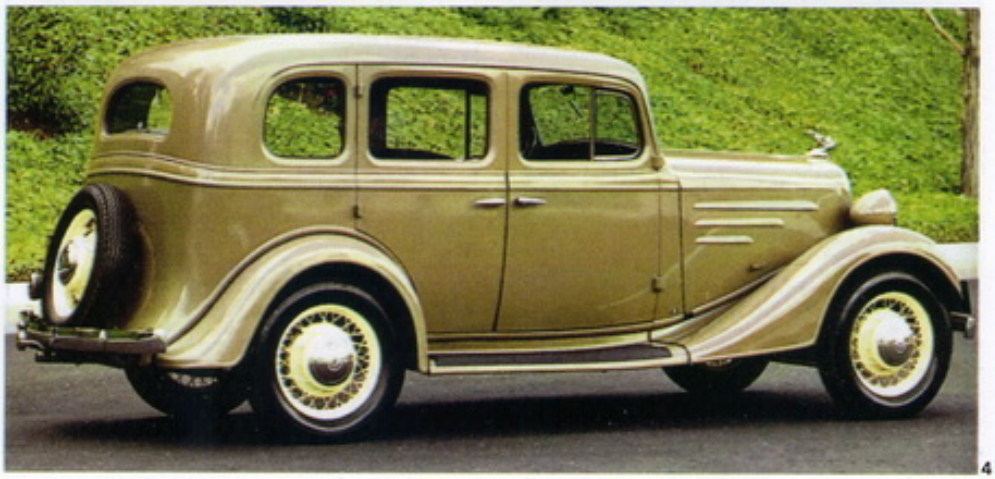
1. La Chevrolet Standard berlina
2. La plancia della Chevrolet Standard
3. Il divano posteriore della Standard
4. Il cofano bagagli, nella Chevrolet Standard, è nascosto dalla ruota di scorta

La Standard è una delle berline prodotte da Chevrolet negli anni Trenta nel momento di piena competizione con la Ford. In ballo tra i due costruttori c'è infatti il primato delle auto vendute e in questo la Ford per molto tempo è leader. La Standard viene pubblicizzata come la più finemente bilanciata auto a basso costo mai costruita. Si tratta di un'auto piccola per i suoi tempi. A bordo lo spazio è per due, con uno strapuntino all'esterno per altre due persone ricavato nel bagagliaio. Inizialmente dispone di un tetto apribile realizzato in tela, mentre nel 1935 viene resa disponibile anche una versione cabriolet. La gamma della Standard è comunque molto articolata. Sono ben 14 i modelli, compresa una variante berlina a quattro porte. In quest'ultima lo spazio a bordo è sufficiente per 5 persone che possono disporre anche di un discreto bagagliaio.

1

2

3


4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,570
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,720

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.480 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3389 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Master

Produzione 1934 - 1940
Carrozzeria Berlina - Coupé - Roadster

La Master viene prodotta dalla Chevrolet dal 1934 al 1940. La gamma prevede una berlina a quattro porte, una affusolata coupé e una versione commerciale dotata di un ampio spazio di carico. Dotata di un motore a sei cilindri in linea da 3,5 litri in grado di sprigionare 85 Cv, la Master dispone di prestazioni interessanti comunque in linea con quelle delle concorrenti dell'epoca. Il design è classico, con il muso che culmina nella griglia arrotondata del radiatore verticale, posto tra i due fari tondi. I parafanghi anteriori sono avvolgenti, ma sono ancora quelli del tipo separato dal resto della carrozzeria. Stesso discorso per il posteriore, che culmina il suo disegno nelle code basse disegnate proprio dall'andamento del parafanghi posteriori. La Master è prodotta in 162.430 unità e venduta a 648 dollari.

1

FOCUS
Master DeLuxe

Con DeLuxe viene identificata la Master coupé, e come dice il nome si tratta di un modello più costoso rispetto alla versione base. È una due posti molto compatta e filante che non rinuncia all'eleganza delle forme sinuose della berlina. Caratteristico di questa versione è il tetto, molto basso rispetto al tetto della berlina, e in generale tutte le forme dell'auto risultano più arrotondate.

1. Una Chevrolet Master berlina del 1934
2. I parafanghi avvolgenti della Chevrolet Master
3. Una Chevrolet Master DeLuxe in versione roadster con il tetto alzato

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,753
Larghezza ..... m 1,791
Altezza ..... m 1,720

POSTI 2/4

PORTE 2/4

PESO ..... 1.346 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3548 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 85 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 648

Bel Air

Produzione 1953 - 1975
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

Il nome Bel Air appare per la prima volta nel 1953 ed è usato da Chevrolet per indicare un nuova gamma di Chevy degli anni Cinquanta con il tetto rigido. Imponente, rifinita, sia nella versione a due che a quattro porte, è una delle auto più ambite dell'epoca. Inizialmente monta un motore da 6 cilindri in linea, sostituito con un più potente V8. Nella versione convertibile viene esaltato il cofano, con la caratteristica calandra bombata. Nel 1958 la Bel Air subisce dei ritocchi ma è nel 1959 che cambia completamente fisionomia, diventando più snella e moderna, con i caratteristici doppi fari quadrati. Il restyling prevede l'integrazione di un motore V8 di dimensioni ridotte, adatto al nuovo cofano. Questo, come quello in vendita fino al 1975, è un modello di target medio-basso. In Canada la Bel Air è venduta fino al 1981 col marchio Pontiac.

1

1. La versione station wagon della Bel Air del 1957
2. La coupé Bel Air del 1957 è caratterizzata dalle ampie pinne posteriori

FOCUS
Bel Air Concept

Nel 2002 GM presenta al salone di Detroit la Bel Air concept car. Niente a che fare con l'antenata: via il motore V8, sostituito dal Vortec da 3,5 litri a 5 cilindri in linea, da 315 Cv. Il cambio è manuale a 6 marce. Il volante integra un bottone che va premuto quando si ha bisogno di più reattività. Il design, sobrio e sportivo prevede cromature, pelle rossa dei sedili e i cerchi cromati.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1953 - 1957
II Serie	1958
III Serie	1959 - 1965
IV Serie	1966 - 1975

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,978
Larghezza ..... m 1,905
Altezza ..... m 1,648

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.515 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3860 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.820

Impala

Produzione 1958 - 1996
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Impala è il nome di una specie di antilope della dell'Africa meridionale, scelto per richiamare il concetto di velocità e agilità. Il primo modello della Chevrolet Impala è un allestimento coupé e sportivo della Chevrolet Bel Air. Diventa una serie a sé solo nel 1958. Con oltre 13 milioni di esemplari venduti, è una delle auto più acquistate negli Stati Uniti. E mantiene questa posizione sul mercato per i successivi dieci anni. Il record viene toccato nel 1965 con circa un milione di unità vendute. Non arriva mai in Europa. Disegnata da Edward Cole, prevede la carrozzeria coupé, berlina e coupé convertibile. La sua linea, detta "ad ali di pipistrello" per il design della coda, le sue imponenti dimensioni e i sei fanali, la rendono unica nel suo genere. Il suo motore (6 cilindri da 3,9 litri o 8 cilindri a V da 4,6 e 5,7 litri) la fa schizzare, nonostante la stazza, da 0 a 60 chilometri orari in 9 secondi. I freni a tamburo sulle quattro ruote tendono a consumarsi facilmente, a causa della mole della vettura. Nel 1961 e nel 1965 arrivano i primi restyling, con un'enfatizzazione della lunghezza e alcuni ritocchi sul pannello di controllo. Si aggiungono nuove motorizzazioni turbo e il motore da 6,7 litri (1962) e 7 litri (1965) della Super Sport. Le versioni SS, con motore potentenziato e allestimento sportivo, si susseguono durante tutto il periodo in cui la vettura è rimasta a listino. Nel 1971 la Impala viene sottoposta ad altre modifiche, sempre volte a rispondere alle esigenze dei clienti e a incarnare lo Spirit of America, nome che viene dato anche a uno degli allestimenti offerto nel 1974, con colori e materiali che identificano la vettura con lo stile americano più tradizionale. Il 1973 è l'anno della crisi e dell'aumento dei prezzi del petrolio. Perciò GM ridisegna la Impala, più piccola, più efficiente, tagliata sulle nuove esigenze economiche del consumatore medio. GM interrompe la produzione della Impala nel 1985, dopo un ulteriore lifting e aver aggiunto altre motorizzazioni. Quella degli anni Ottanta è però una vettura di fascia entry level, che perde molti dei tratti in comune con la prima versione. Nel 1992 viene presentato un prototipo di Impala SS, su cui è realizzata una nuova Impala, in produzione tra il 1994 e il 1996. Nel 2000 GM lancia una vettura che riprende il nome Impala, che però nulla ha in comune con quella degli anni Sessanta.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,359
Larghezza ..... m 2,032
Altezza ..... m 1,372
POSTI 4
PORTE 2/4
PESO ..... 1.741 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4640 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 185 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h
PREZZO ..... Dollari 2.592

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1958 - 1960
II Serie	1961 - 1964
III Serie	1965 - 1970
IV Serie	1971 - 1976
V Serie	1977 - 1985
VI Serie	1994 - 1996

LA TECNICA

Durante gli anni in cui la Impala rimane in produzione, la GM non interrompe lo sviluppo e la sperimentazione di nuovi motori, sia del 6 cilindri, in linea e a V, sia dell'8 cilindri a V. Per ogni generazione si può scegliere tra un minimo di 3 a un massimo di 8 motorizzazioni, dal 3,9 litri del 1968 al 7,4 litri del 1972.

1

2

3

4

1. Dimensioni imponenti e cromature per la Impala cabriolet del 1958
2. Una Impala Super Sport cabriolet del 1962
3. Una Impala coupé SS del 1965
4. Una Impala SS cabriolet del 1966
5. Il posto guida della Impala è caratterizzato dal grande volante a due razze e dalla strumentazione lineare

5

FOCUS
Impala SS prototipo

Nel 1992 GM riesuma il nome Impala SS e al salone di Detroit presenta una concept car disegnata da Jon Moss. È più bassa di due pollici rispetto alla Caprice e monta un motore da 8,2 litri, sostituibile con un 5,7 litri derivato dalla Corvette. Da questo prototipo GM deriva la Impala entrata in produzione 16 mesi dopo.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,438
Larghezza ..... m 1,956
Altezza ..... m 1,389
POSTI 4
PORTE 4
PESO ..... 1.915 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 8190 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... nd
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... nd

Corvair

Produzione 1960 - 1969
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Station wagon

La Corvair è una delle più innovative auto costruite dalla Chevrolet. Presentata nel 1960, questa vettura ha un design senza troppe ricercatezze e poco personale rispetto agli altri modelli che la Chevrolet lancia negli anni Cinquanta. Ma, sotto il profilo meccanico, presenta una inconsueta soluzione per quello che riguarda il motore. Per la prima volta nella produzione americana un'auto viene dotata di un motore boxer posteriore. La Corvair, dunque, innova guardando alla vecchia Europa. I progettisti non nascondono infatti di trarre ispirazione dai motori Volkswagen che equipaggiano la Beetle e da quelli impiegati sulle Porsche. Proprio l'architettura della sportiva tedesca sembra quella presa più in considerazione dai tecnici della Chevrolet per questo prodotto. Il propulsore della Corvair è montato posteriormente, molto in basso per permettere all'aria di circolare nel vano motore in modo da favorire il raffreddamento dei cilindri. Come nel caso dei motori Volkswagen, utilizza comunque anche una ventola per forzare l'aria. Nella sua prima configurazione il Flat six, come viene definito nelle brochure Chevrolet dell'epoca, sviluppa 80 Cv. Mentre nella edizione più evoluta arriva a 85 Cv. Proposta inizialmente nella sola carrozzeria berlina a quattro porte, la Corvair viene commercializzata successivamente anche in versione station wagon e van. In quest'ultima, l'ispirazione verso i modelli di Wolfsburg appare ancora più evidente. Il pulmino Corvair ha una grande porta laterale dove poter effettuare il carico, mentre nella parte posteriore c'è un piccolo portellone che chiude il vano di carico sotto al quale è posizionato il motore. La station wagon, anch'essa come la berlina, ha una linea senza troppe stravaganze. Sulla sua carrozzeria sono presenti degli sfoghi per l'aria del motore posizionati ai lati dei finestrini fissi posteriori. Con gli anni la Corvair riceve numerosi aggiornamenti, sia nella linea che nella meccanica. Nel 1962 la gamma si allarga ulteriormente e debutta la versione cabriolet, mentre il ventaglio delle motorizzazioni nel 1963 è arricchito con un propulsore sovralimentato da 150 Cv. Nonostante tutto, la Corvair non ha vita facile. Accusata in un libro di Ralph Nader di essere pericolosa a tutte le velocità, la berlina di Chevrolet subisce una pubblicità negativa a tal punto da far rischiare alla GM cause per diversi milioni di dollari dell'epoca. Alla fine dei processi, molte accuse mosse alla Corvair vengono a cadere, ma è ormai troppo tardi. La cattiva nomea del modello condiziona notevolmente il suo andamento sul mercato.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,570
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,300

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2287 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 3.200

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1960 - 1961
II Serie	1962 - 1965
III Serie	1966 - 1969

1

LA TECNICA

Il motore con cui debutta la Corvair è un sei cilindri boxer da 80 Cv raffreddato ad aria, ispirato in parte nella progettazione ai leggendari motori di Volkswagen e Porsche. Le ridotte dimensioni e il peso contenuto consentono ai tecnici Chevrolet di posizionarlo nella parte posteriore della vettura.

2

1. Una Corvair cabriolet del 1962
2. Il posto guida della Chevrolet Corvair
3. La versione berlina della Chevrolet Corvair con il muso senza calandra dovuto all'adozione del motore posteriore

3

FOCUS
Corvair Monza Turbo

La versione dotata di turbocompressore, debutta nel 1963 con il nome di Monza. Si tratta della spider, che per la sua immagine di sportività viene scelta per far debuttare il 6 cilindri boxer da 150 Cv, capace di far impallidire molte colleghe dell'epoca.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,570
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,300
POSTI 6
PORTE 2
PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2600 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 150 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... Dollari 4.800

Chevelle

Produzione 1964 - 1977
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon - Cabriolet

La Chevelle viene lanciata sul mercato americano nel 1964. La prima serie, denominata Malibu Chevelle, comprende una articolata serie di carrozzerie differenti. Si tratta della berlina a tre volumi, una coupé e la station wagon. Quest'ultima ha la particolarità di essere dotata solamente di due porte, come una coupé, assicurando l'abitabilità e il vano di carico grazie alla carrozzeria allungata. Una seconda versione familiare arriva qualche anno dopo alla presentazione. Stavolta le porte ci sono tutte e la disponibilità di posti a sedere passa da sei a nove. La Chevelle più conosciuta rimane la coupé che negli anni è declinata in diverse varianti. Anche questa vettura, insieme con altre simili, prodotte dagli anni Sessanta ai Settanta, contribuisce significativamente alla creazione del segmento delle pony car negli Stati Uniti. Caratterizzata da una linea sportiva e abbastanza filante, la Chevelle viene prodotta in due differenti generazioni. La prima riguarda le vetture costruite dal 1964 al 1972, la seconda comprende le auto dal 1973 al 1977. La prima generazione della Chevelle viene proposta al cliente con una scelta di ben 3 differenti motori declinati in 12 potenze. La più famosa e ricercata dai collezionisti rimane la 454 CID, dotata del V8 Big Block da 7436 centimetri cubi. Si tratta di una vera e propria muscle car, che unisce il vantaggio della comodità della serie Chevelle alla sportività di un motore da oltre 360 Cv. La grinta di questa versione è sottolineata dalla sigla SS posta sul cofano posteriore. Tale configurazione, l'unica disponibile per ottenere una Chevelle 454, adotta meno cromature e più dettagli sportivi, come un volante dedicato, differenti cerchi ruota e un tetto di colore diverso dalla carrozzeria. La notorietà in patria per la Chevelle è travolgente. Il segreto del successo di questa vettura è dovuto in particolare agli allestimenti completi di aria condizionata, radio, servofreno e cambio automatico ad un prezzo inferiore rispetto a quello delle concorrenti. L'affermazione di questa vettura, impone a Chevrolet di utilizzare il nome Chevelle da solo sull'auto, quasi fosse una marca a se stante. Per questo motivo, a metà degli anni Settanta quest'auto prende il nome di Chevelle Malibu. La seconda serie del 1973 adotta gli sportelli senza cornice dei finestrini. Novità anche per i vetri posteriori che non possono essere più abbassati come accade al modello precedente. Tecnicamente la seconda serie della Chevelle adotta l'avantreno della Camaro che dona alla compatta Chevrolet molta più maneggevolezza. I motori beneficiano di nuove sedi valvole (per l'utilizzo della benzina senza piombo, che negli Stati Uniti arriva nel 1971) e di nuove punterie idrauliche. Questi adattamenti rendono i motori della Chevelle ancora più longevi. Non mancano l'aria condizionata, l'autoradio con mangianastri, gli alza cristalli elettrici e la novità del tetto apribile anch'esso comandato elettricamente. Dalla Chevelle deriva anche la pick up El Camino, che utilizza il pianale della station wagon e una carrozzeria simile alla coupé all'anteriore e aperta con un grande cassone al posteriore.

SCHEDA TECNICA - 454

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

POSTI 6

PORTE 2

PESO ..... 1.482 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7436 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 360 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 3.800

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1964 - 1972
II Serie	1973 - 1977

LA TECNICA

I motori della Chevelle sono divisi in tre famiglie: i 6 cilindri in linea, i V8 Small Block e i V8 Big Block. Di quest'ultimo gruppo fa parte il 7436 cc della 454, capace di 360 Cv che può lavorare insieme a un cambio manuale a quattro marce o insieme a un automatico a tre rapporti che ha più successo del manuale nel mercato statunitense.

1. La Chevelle è un esempio di pony car, vetture sportive ma comode, tipiche degli Stati Uniti
2. Una Chevelle SS con le caratteristiche doppie bande sul cofano anteriore
3. La parte posteriore della Chevelle ha il lunotto molto inclinato, tipico delle coupé
4. Una versione cabriolet della Chevelle

Caprice

Produzione 1965 - 1996
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Presentata come berlina sportiva a due porte nel 1965, la Caprice nell'arco della sua lunga vita viene prodotta anche berlina a quattro porte e station wagon. Il nome Caprice rappresenta per oltre 40 anni l'alto di gamma di Chevrolet, regina della categorie sedan full size (berline superiori). L'evoluzione della Caprice porta gradualmente questa vettura ad un ridimensionamento verso il basso delle dimensioni. Il down sizing inizia, infatti, sin dalla seconda serie, con la diminuzione di un decina di centimetri. La crisi petrolifera degli anni Settanta, poi contribuisce a far comparire sulla Caprice i primi sistemi per il risparmio di carburante. Nuove tarature per i V8 small block, unite a una nuova generzione di pneumatici, appositamente studiati per affrontare l'emergenza carburante, fanno parte della proposta al pubblico per la Caprice del 1974. Negli anni la carrozzeria di questa vettura si è evoluta seguendo lo stile della Casa. Dalle prime versioni caratterizzate da uno stile tondeggiante, si è passati alle linee più tese degli anni Settanta, per arrivare di nuovo a un disegno più morbido nelle ultime versioni degli anni Novanta. Anche i motori vedono cambiare più volte il loro aspetto e la cilindrata sotto i cofani delle Caprice che si sono succedute negli anni nei box degli americani, l'unica cosa che non cambia è la disposizione dei cilindri. In media, Chevrolet adotta sempre lo schema con 8 cilindri a V, una sorta di firma della Casa americana. Persino l'unico diesel proposto con la Caprice del 1980, un 5,7 litri di provenienza Oldsmobile ha la disposizione V8. Questa caratteristica motoristica viene interrotta solo per due varianti, si tratta di un 6 cilindri in linea messo a listino nel 1977 e un V6 che arriva solo nel 1980. Questo su 37 varianti di V8 nella storia lunga 40 anni della Caprice.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,438
Larghezza ..... m 1,956
Altezza ..... m 1,544
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4300 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 200 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... nd

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1965 - 1970
II Serie	1971 - 1976
III Serie	1977 - 1990
IV Serie	1991 - 1996

5

LA TECNICA

**La Caprice ha la sua versione diesel nel 1980.
Si tratta di una soluzione abbandonata presto per la poca popolarità di questo tipo di motore negli Stati Uniti.
Il propulsore utilizzato è un 5,7 litri da 105 Cv normalmente usato in ambito commerciale.
Anche questo motore, come la maggior parte di quelli utilizzati sulla Caprice è un V8.**

1. La Caprice è una delle vetture più longeve del marchio Chevrolet
2. Gli interni semplici ed essenziali della Chevrolet Caprice.
3. L'abitacolo della Caprice è ampio, estremamente confortevole
4. Il motore V8 delle prime Caprice
5. La seconda serie della Caprice, dalle linee più tese e spigolose
6. Una Caprice Brougham del 1987

FOCUS
Police Caprice

Dal 1977 al 1990, le Caprice vengono allestite per gli usi della polizia locale e federale statunitense. Su queste commesse pubbliche si gioca una vera e propria guerra tra Ford e Chevrolet, che si affrontano per accaparrarsi la maggior parte delle amministrazioni. Per la polizia vengono approntate delle vere e proprie serie speciali che adottano componenti meccaniche migliorate, vetri speciali anti proiettile, paraurti rinforzati, motori più affidabili e al tempo stesso più performanti rispetto alle vetture normalmente in commercio. Tale l'importanza della commessa per le polizie statunitensi, che la Chevrolet dedica una linea di montaggio solo per queste vetture.

Camaro

Produzione 1967 - 2002
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Camaro è una pony car prodotta dalla Chevrolet dal 1967 al 2002. Sportiva nel taglio della carrozzeria e nella meccanica, quest'auto viene chiaramente indicata dalla Casa americana quale concorrente principale della Ford Mustang. Per questo motivo ancora circolano diverse e curiose storie sulla genesi del nome Camaro. In fase di sperimentazione, viene chiamata Panther, ma il richiamo diretto alla Mustang è troppo chiaro e si decide di cambiare direzione. La parola camaro in francese significa amico o compagno, si decide, dunque per questo appellativo a sottolineare la familiarità di una vettura potente e divertente. Ma alla presentazione alla stampa, sul significato del nome Camaro da parte di uno dei giornalisti presenti, viene risposto: «Camaro è un animaletto feroce che divora i Mustang!». Lo staff GM, con questa battuta, sottolinea, dunque, la missione nel mercato della Camaro, che nel corso degli anni fa la sua parte per combattere commercialmente la sua acerrima nemica. La prima serie della Camaro viene allestita sulla base della Chevy II Nova. Il telaio e i motori sono fondamentalmente gli stessi, cambia la carrozzeria: monoscocca e decisamente più aggressiva. Chevrolet sceglie di caratterizzare al massimo la Camaro verso un cliente sportivo e per questo motivo sono solo due le varianti disponibili: una coupé e una cabriolet. La prima serie ha la caratteristica di avere i fari anteriori celati da coperture che quando vengono accesi, lasciano passare la luce. L'effetto è quello di vedere una grande calandra "minacciosa", come quella delle auto da corsa. La coda è tronca e presenta alla fine un piccolo spoiler. La seconda serie è quella più famosa e più in contrasto con la Mustang. La linea è più estremizzata, i fari all'anteriore sono 4 e il muso è molto lavorato, con una calandra centrale più stretta e un cofano motore dominato da numerose nervature.
La terza serie è più moderna e ispirata alla Firebird della Pontiac, mentre l'ultima serie prodotta, quella del 1993, ha una carrozzeria segnata da linee arrotondate, contrariamente alle versioni precedenti più gentili e aggraziate. Questa edizione, però, non riceve forse proprio per questo il consenso della precedenti e la Chevrolet decide di sospenderne la produzione nel 2002.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,690
Larghezza ..... m 1,050
Altezza ..... m 1,050

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.502 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4957 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 160 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

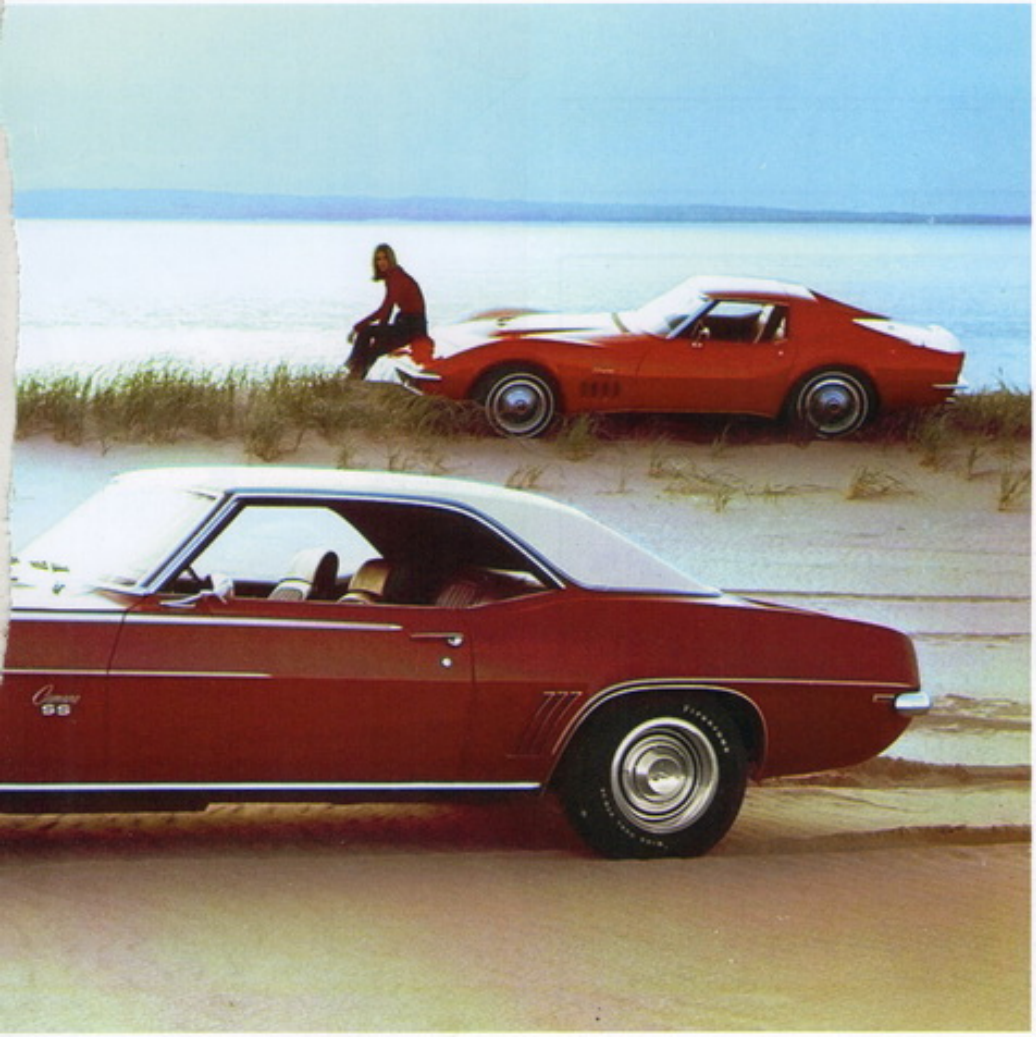
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 3.800

4

LA TECNICA

La Camaro utilizza molti motori di produzione Chevrolet. Le varianti più potenti di questa vettura sono equipaggiate con dei V8 Small Block e Big Block con una cilindrata che va 4,9 a 7 litri per una potenza fino a 450 Cv.


1

2

3

1. Una Camaro SS coupé del 1969
2. Profilo anteriore di una Camaro del 1973
3. Particolare della coda della Camaro del 1972: in primo piano il prominente spoiler
4. La Camaro in versione Pace Car per il campionato Nascar del 1967
5. Gli interni personalizzati della Camaro cabriolet

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1967 - 1970
II Serie	1970 - 1981
III Serie	1982 - 1992
IV Serie	1993 - 2002

5

FOCUS
Camaro 2010

Anche se viene chiamata Camaro 2010, questa nuova auto viene lanciata a fine 2009 sul mercato americano nella versione coupé. La linea riprende in chiave moderna quella della Camaro prima serie, mentre i motori sono di ultima generazione. La versione cabrio arriva nel 2010.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,836
Larghezza ..... m 1,918
Altezza ..... m 1,377
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 1.705 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3600 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 304 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... nd

Blazer

Produzione Dal 1969
Carrozzeria Suv - Pick up - Berlina

Prodotta a partire dal 1969, la Blazer è una delle vetture tout terrain più conosciute della Chevrolet. Quest'auto è proposta in numerose carrozzerie, dal pick up alla berlina, ed è molto conosciuta nell'ambiente degli appassionati di fuoristrada per la sua versalità. La prima serie, prodotta dal 1969 al 1972 dispone unicamente del pianale corto e della trazione integrale. Tre i motori disponibili, tutti a benzina. Si tratta di due 6 cilindri in linea rispettivamente da 4,1 e 4,8 litri e un V8 da 5 litri. In questa serie, la Blazer è una vettura che ben si adatta a molteplici tipologie di utilizzo. Essenziale nella tecnica, adotta 4 freni a tamburo e la possibilità di scegliere tra diversi tipi di cambio, un manuale a tre marce, un 4 marce del tipo Saginaw e un solo tipo di automatico a tre marce. Le finiture, comunque superiori alla media delle fuoristrada, rendono la Blazer molto, popolare negli anni Settanta. Nel 1973 arriva la seconda versione, con parecchie novità tecniche ed estetiche. La carrozzeria è ora disponibile in due lunghezze, ma il design è più in linea con i tempi. La K5, questa la sigla con la quale è conosciuta la Blazer, nel 1976 viene dotata di un hard top che chiude il cassone posteriore e rende la vettura bivalente, per trasporto passeggeri o per il lavoro. Questa serie vede anche il debutto del V8 da 5,7 litri, che diviene una bandiera di questo modello. Nel 1982, a causa della crisi energetica, GM riduce la potenza dei motori installati sulla Blazer tramite un abbassamento della compressione per il 5,7 litri. Purtroppo questa soluzione non è adatta al grosso V8 che inizia ad avere problemi di affidabilità. Un altro passo verso la riduzione dei consumi è l'introduzione del Detroit Diesel da 6,2 litri anche questo con 8 cilindri a V. Il motore riscuote successo tra gli agricoltori americani perché può essere alimentato a biodiesel e con olio vegetale. Nel 1992 il Blazer si incrocia con un altro modello GMC, lo Yukon: derivano entrambe dalla GMT 400, ne mantengono lo stesso design ma sono diverse negli allestimenti. La Blazer lascia momentaneamente il posto nel 1994 alla Tahoe, che si inserisce nel segmento delle Suburban di grandi dimensioni. Nel 1995 arriva la quarta serie, dotata di un nuovo parco motori nel 2000. Nel 2009, infine, la Blazer monta un 2.4 benzina da 147 Cv ed un 2.8 turbodiesel da 140 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,508
Larghezza ..... m 2,006
Altezza ..... m 1,739

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 2.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4100 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 3 marce

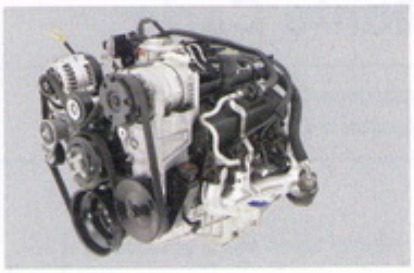
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Dollari 25.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1969 - 1972
II Serie	1973 - 1991
III Serie	1992 - 1994
IV Serie	1995 - 2000
V Serie	2000 - 2008
VI Serie	dal 2009



LA TECNICA

I motori a gasolio della Blazer sono gli stessi della linea di Light-Trucks GM, e vengono offerti come optional dal 1982 al 2000. Si tratta di due 8 cilindri a V: il primo è di 6,2 litri, mentre il secondo è un 6,5 litri. Tali motori sono adatti alla combustione di diversi tipi di carburante, dal biodiesel all'olio di colza.

1. Una Blazer Chevrolet terza serie
2. Grazie all'efficacia della trazione integrale, la Blazer Chevrolet garantisce prestazioni e sicurezza anche su fondi sconnessi o ghiacciati

FOCUS
Blazer 2WD

La Blazer nella sua seconda serie è disponibile anche nella versione a due ruote motrici posteriori. Si tratta per lo più di versioni commerciali allestite in versione pick up. I cambi disponibili sono due automatici a 4 marce e i motori sono a benzina da 4,1 litri 6 cilindri e da 5 litri V8.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,683
Larghezza ..... m 2,021
Altezza ..... m 1,772
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 2.744 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5000 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 150 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h
PREZZO ..... Dollari 28.000

Monte Carlo

Produzione 1970 - 2007
Carrozzeria Coupé

La Monte Carlo viene presentata il 18 settembre 1969, ma bisogna attendere il 1970 per il suo debutto nel mercato. Si tratta di una coupé per quattro persone, dal look muscoloso e dalle grandi dimensioni, in linea con la tendenza americana dell'epoca. Prodotta in sei generazioni, la Monte Carlo è concepita da Elliot M. Estes, all'epoca direttore generale della Chevrolet, e dal capo del centro stile Dave Holls. Il disegno di questa macchina ricorda molto quello della Cadillac Eldorado, anche se diverse parti della carrozzeria e del telaio sono mutuate dalla Chevelle. La scelta di motori nella prima generazione è dettata dall'immagine sportiva che i due uomini della Chevrolet danno al progetto Monte Carlo. La gamma comprende infatti un 5,7 litri da 250 Cv, un 6,5 litri da 265 Cv, un 6,6 litri da 330 Cv e un 7,4 litri da 360 Cv: tutti 8 cilindi a V. Le sorti di questa prima generazione del 1970 sono legate a un grande sciopero: che limita la produzione delle Monte Carlo e dalle 185.000 unità previste per l'anno ne vengono effettivamente prodotte solo a 130.657 determinando una notevole perdita di profitti per la Chevrolet. La seconda generazione arriva sul mercato nel 1973. Si tratta di una vettuta nuova soprattutto nell'estetica, che conserva ancora lo stesso telaio della prima serie e alcuni dei motori: tutti, però, rivisti nelle performance per adeguarne le emissioni ai nuovi standard di consumo dettati dalla crisi petrolifera. Su questa edizione viene installato anche un paraurti anteriore in regola con le nuove normative sulla sicurezza per gli urti fino a 8 chilometri orari. Sempre nel 1973, la Monte Carlo vince l'ambito premio della rivista *Motor Trend* che la nomina Auto dell'Anno. Dalla terza generazione in poi la Monte Carlo va in contro a un ulteriore ridimensionamento dei motori e anche della carrozzeria. Vengono introdotti i propulsori V6 della Buick da 3,3 e 3,7 litri e si inizia a montare anche il V8 Small Block da 4,3 litri e da 5 litri. La produzione viene arrestata dopo la quarta generazione a vantaggio della Chevrolet Lumina. Ma viene ripresa nel 1995 quando questo modello viene chiamato in parallelo Monte Carlo. Una nuova serie inizia a uscire dai cancelli della fabbrica Chevrolet in Ontario (Canada), nel 2000. Si tratta dell'ultima Monte Carlo che esce definitivamente dalla scena alla fine del 2007.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,232
Larghezza ..... m 1,930
Altezza ..... m 1,340

POSTI 4

PORTE 2

PESO .....1.570 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5700 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 250 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

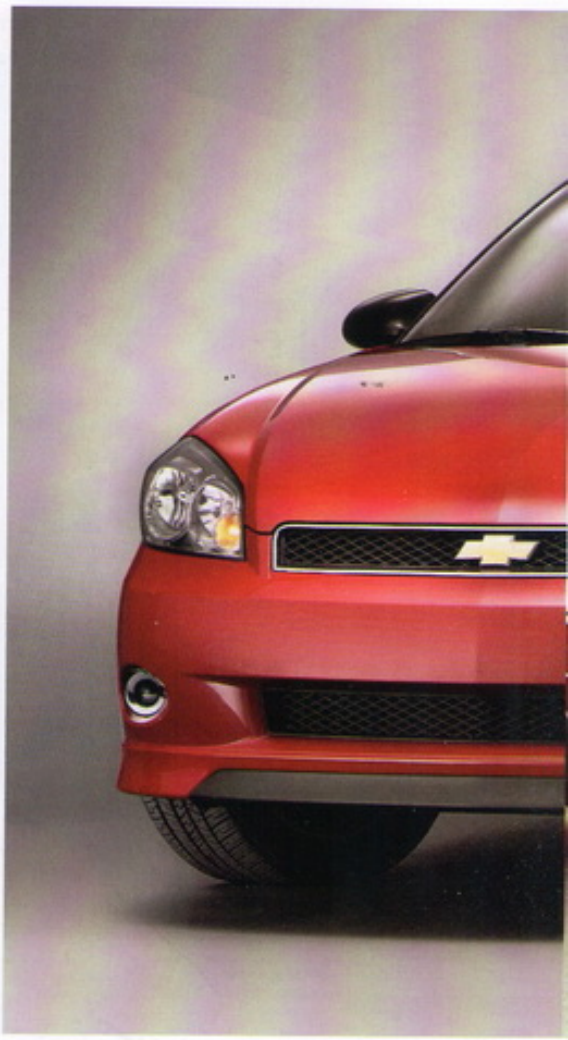
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 3.123

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1970 - 1972
II Serie	1973 - 1977
III Serie	1978 - 1980
IV Serie	1981 - 1988
V Serie	1995 - 1999
VI Serie	2000 - 2007



1. L'ultima versione della Monte Carlo SS prodotta nel 2007 dalla Chevrolet
2. Una Chevrolet Monte Carlo del 1970
3. La Monte Carlo Chevrolet del 2000

LA TECNICA

Uno dei motori più performanti utilizzati da Chevrolet è il 7400 V8 di cui dispone la Monte Carlo nella sua prima serie denominata SS (super sport) 454. Grazie a quattro carburatori doppio corpo di grandi dimensioni, la Monte Carlo SS esprime 360 Cv e una coppia motrice elevatissima, da 680 Nm.

1

2

3

FOCUS
La SS del 2004

Una delle ultime versioni della Monte Carlo SS è la versione del 2004 con motore da 3,8 litri V6 sovralimentato, in grado di sviluppare 240 Cv. La somiglianza nelle prestazioni e nella linea verso la più blasonata Camaro, rappresentano le motivazioni della fine del modello.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,026
Larghezza ..... m 1,836
Altezza ..... m 1,403
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 1.564 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3791 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 240 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... nd

Vega

Produzione 1971 - 1977
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

La Vega è una vettura costruita dalla Chevrolet dal 1971 al 1977, disegnata da Ed Cole e Bill Mitchell. Questo modello ottiene un buon successo fino al 1974, arrivando ai 400.000 esemplari venduti. La missione della Vega è chiara per i vertici Chevrolet che dichiarano di voler contrastare con questo modello l'ascesa interna della Ford Pinto e della concorrenza straniera. La Vega assolve perfettamente al compito ma soffre di poca affidabilità soprattutto nel motore. La forza principale di quest'auto è certamente il prezzo, al lancio di soli 2.090 dollari e la facilità d'uso, oltre al fascino derivato dal design ispirato alla Camaro. Dal 1972 viene introdotta anche la versione station wagon a due porte ottenendo un buon successo commerciale. La Vega viene sostituita nel 1977 dalla Monza, costruita sulla stessa base.

1

1. La Chevrolet Vega, prodotta dal 1971 al 1977
2. La versione coupé del modello Chevrolet Vega. Nel 1972 viene introdotta anche la station wagon

FOCUS
Vega Cosworth

Nel 1975 debutta, sotto al cofano della Vega, un nuovo due litri a benzina prodotto in Inghilterra dalla Cosworth. Capace di 111 Cv, questo nuovo propulsore dona una rinnovata sportività alla compatta Chevrolet. La Vega con questo motore costa ora 5.916 dollari, circa il doppio di una versione base. Alla fine solo 2.061 unità di Vega Cosworth arrivano ai clienti ancora fiduciosi del modello.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Notchback (SW)	1972 - 1977
II Serie	1975 - 1977
Cosworth	1975 - 1977

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,310
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,320

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 993 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2000 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 2.090

Tracker

Produzione 1988 - 2008
Carrozzeria Suv

La Tracker è una Suv compatta prodotta da Chevrolet dal 1988 al 2004 in America del Nord e fino al 2008 negli stabilimenti messicani della Casa. L'aspetto ricorda chiaramente una vettura conosciuta anche in Italia, la Suzuki Vitara. In effetti, la Tracker viene prodotta negli stabilimenti canadesi della GMC, grazie ad un accordo con la giapponese Suzuki che fornisce i progetti e il know how per la produzione di questa 4x4. La prima generazione della Tracker è pressoché identica alla sorella giapponese, le uniche differenze riguardano la mascherina anteriore e le finiture interne. Prodotta dalla fine del 1988 al 1991, questa versione è declinata in due carrozzerie, una tre porte a passo corto e una cinque porte con passo allungato. Inusuale per il mercato americano il motore di questa Suv che monta un 4 cilindri 1,6 litri 16V con una potenza di 95 Cv.

1

FOCUS
Tracker II Serie

Nel 1991 cessa la produzione della Tracker a favore della Sidekick che dura fino al 1999. In quell'anno viene ripristinata la Tracker che rientra nel mercato americano con le forme della Suzuki Vitara rinnovata. Nuovi i motori, oltre al 1600 cc c'è anche un 2 litri da 130 Cv e un 2,5 litri V6 da 155 Cv, mentre l'estetica viene personalizzata con il family feeling Chevrolet nel frontale.

1. La Chevrolet Tracker è molto simile alla Suzuki Vitara dalla quale deriva
2. Gli interni e il posto guida della Chevrolet Tracker

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1988 - 1991
II Serie	1999 - 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,031
Larghezza ..... m 1,636
Altezza ..... m 1,689

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 1.600 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1590 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

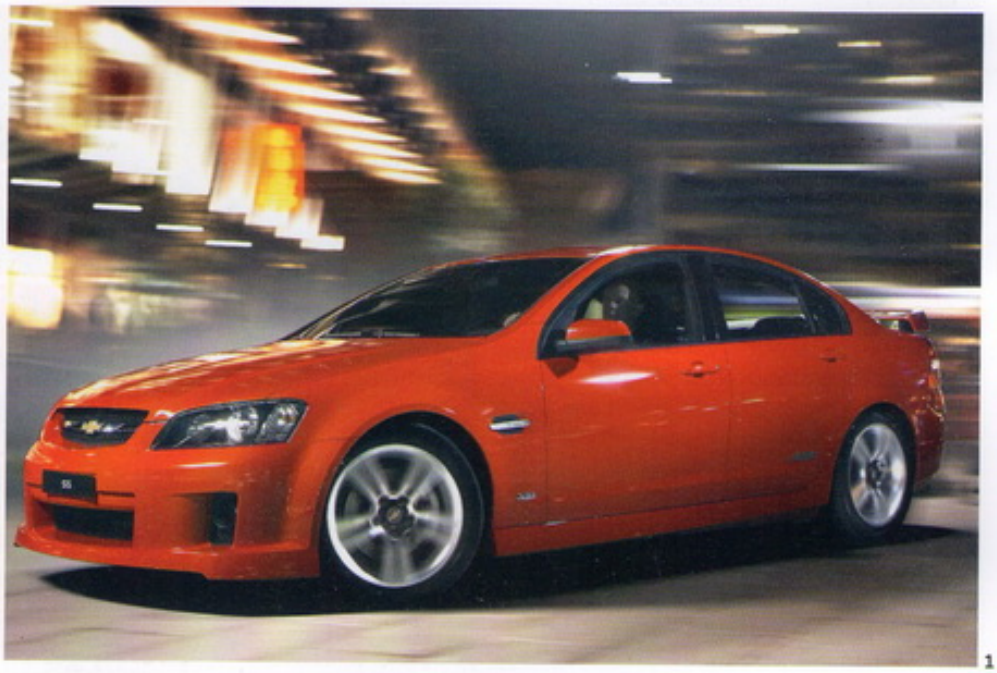
PREZZO ..... nd

Lumina

Produzione 1990 - 2007
Carrozzeria Berlina

1. L'ultima edizione della Chevrolet Lumina
2. La Lumina del 1990 ha una linea classica
3. La plancia della Chevrolet Lumina è essenziale, dietro al volante spicca la lunga leva del cambio automatico

La Lumina nasce nel 1990 e viene commercializzata essenzialmente negli Stati Uniti e nel Canada. Si tratta di una berlina tre volumi (disponibile anche in versione tre porte) di grandi dimensioni per gli standard europei, ma di media grandezza per quelli americani. Lunga cinque metri nella sua prima generazione, la Lumina non presenta particolarità estetiche. Al lancio Chevrolet dota questa berlina con tre motorizzazioni, un piccolo 2,5 litri con 4 cilindri e due V6 rispettivamente da 3,1 e 3,4 litri. La seconda generazione, oltre ad una completa rivisitazione degli interni e della carrozzeria, propone solo motori V6 (3.1, 3.4 e 3.8) . La terza serie dal 2001 è più moderna e viene proposta essenzialmente per i mercati del Sud Africa, del Medio Oriente e dell'Australia dove la Lumina viene prodotta e commercializzata come Holden Commodore.



1

FOCUS
Lumina Van

La Lumina non è commercializzata solo con la carrozzeria berlina, con lo stesso nome Chevrolet vende anche la monovolume. Si tratta della Lumina APV, che deriva direttamente dalla Pontiac Trans Sport, della quale, la versione Chevrolet adotta lo stesso telaio, i motori e parte della carrozzeria. Unica differenza è nel frontale che adotta fari e mascherina differenti.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Lumina APV	1990 - 1996
I Serie	1990 - 1994
II Serie	1995 - 2001
III Serie	2001 - 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,019
Larghezza ..... m 1,803
Altezza ..... m 1,354

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.586 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2474 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... nd

Tahoe

Produzione Dal 1995
Carrozzeria Suv

Il Taohe è un Suv prodotto da Chevrolet a partire dal 1995. Nel 1992 viene lanciato sul mercato americano con il nome di Yukon e il marchio GMC. Di questo imponente Suv, lungo nella sua prima versione ben 5 metri (carrozzeria a 5 porte) e largo quasi due, sono costruite tre differenti generazioni, la GMT 400, la GMT 800 e la GMT 900. L'ultima è completamente riprogettata rispetto alle due precedenti. La Tahoe presentata nel 2007 ha un frontale più aggraziato, anche se le forme sono ancora più imponenti che in passato. Con 5,1 metri di lunghezza e 2 metri esatti di larghezza, la Tahoe viene equipaggiata con motori a benzina da 4800, 5300 e 6200 centimetri cubi a seconda dell'allestimento. Con tanto spazio a disposizione, gli interni sono decisamente confortevoli e accoglienti fino a sette persone.

1. L'imponente Tahoe nella versione Hybrid
2. I sedili posteriori della Tahoe si reclinano completamente aumentando lo spazio nel vano portabagagli

FOCUS
Tahoe Hybrid

Insignito del riconoscimento The Green Car of the Year nel 2008, il Tahoe Hybrid unisce la potenza del suo 6 litri con lo spunto di un motore elettrico. L'abbinamento consente di sfruttare le potenzialità del veicolo anche in fuoristrada. Se per gli americani i consumi sono bassi, con il metro di giudizio europeo restano inaccettabili: solo 8,3 chilometri con un litro di benzina.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie GMT 400	1995 - 1999
II Serie GMT 800	2000 - 2006
III Serie GMT 900	dal 2007
Hybrid	dal 2008

SCHEDA TECNICA - GMT 900

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,131
Larghezza ..... m 2,007
Altezza ..... m 1,953

POSTI 8

PORTE 5

PESO ..... 3.111 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4800 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 295 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Dollari 18.956

Malibu

Produzione Dal 1996
Carrozzeria Berlina - Coupé

Il nome Malibu è utilizzato inizialmente da Chevrolet per una versione della Chevelle, prodotta dal 1964 al 1983. Dal 1996 identifica un modello di berlina del segmento medio (anche in versione coupé) con motore Ecotec 2.4 a 4 cilindri, e da 3.1 V6 da 155 Cv. È la classica tre volumi che piace alle famiglie, sia per il costo contenuto sia per gli interni spaziosi. Nel 2000 il motore 3.1 viene portato a 170 Cv, mentre il 4 cilindri viene eliminato. Rientra in produzione nel 2004, quando la Malibu subisce un restyling e viene prodotta sulla piattaforma Epsilon, prendendo il nome di Classic. Cambia nome in Chevrolet Classic, in produzione fino al 2005. Nel 2004 si rinnova ancora il design e arriva la versione Maxx Ls (la prima Chevrolet del segmento medio hatchback dal 1980), che esce di produzione nel 2008. Sempre nel 2008 il restyling fa nominare la Malibu Auto dell'Anno americana: è più elegante, grazie alla calandra sdoppiata, finiture interne migliorate sia per tinte che per materiali. L'Abs, il controllo elettronico della trazione e lo StabiliTrak, con assistenza alla frenata, sono di serie. La piattaforma è la stessa della Saturn Aura, della Opel Signum e della Pontiac G6. Nonostante è più lunga della precedente versione, lo spazio interno è leggermente ridotto. Rivista anche la plancia, più avvolgente. Due i motori bialbero disponibili: un 4 cilindri in linea Ecotec 2.4 e un 6 cilindri a V 3.6 con distribuzione a fasatura variabile, entrambi con cambio automatico a 6 marce. Come la versione del 2007, la Malibu del 2008 è disponibile in 3 allestimenti: LS, LT e LTZ. Anche questa versione della Malibu non è destinata al mercato del Vecchio continente ma limitata alla distribuzione negli Stati Uniti. La Chevrolet Malibu è prodotta nel nuovo stabilimento di Fairfax (Kansas), costato a Chevrolet 208 milioni di dollari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,840
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,430

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.385 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2392 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... nd

2

FOCUS
Malibu Hybrid

Nel 2008 Chevrolet presenta la versione Hybrid della Malibu. Questo modello comincia ad essere distribuito sul territorio americano a partire dall'anno successivo ma in una edizione limitatissima a un prezzo poco superiore ai 26mila dollari.
Il motore a benzina è un Ecotec 2,4 litri a 4 cilindri in linea, capace di consumi molto ridotti e buone prestazioni abbinato ad un propulsore elettrico. Si tratta infatti di una soluzione "mild hybrid" dove l'apporto del motore elettrico è limitato. Questa versione ecologica rimane limitata, almeno per il periodo del lancio, al solo mercato a stelle e strisce.

1. La prima serie della Chevrolet Malibu. Il nome di questo modello viene usato inizialmente per una versione della Chevelle prodotta dal 1964 al 1983
2. Il posto guida della nuova serie della Malibu arrivata sul mercato nel 2004. Nel 2008 la Chevrolet presenta un nuovo restyling della vettura che si aggiudica anche il titolo di Auto dell'anno americana
3. L'ultima serie della Chevrolet Malibu del 2008. L'auto viene prodotta nel nuovo stabilimento di Fairfax nel Kansas

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.1	1996 - 2003
2.2 Ecotec	dal 2004
3.5 High Value	dal 2008
3.6	dal 2008

Nuova Impala

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Berlina

Il nome Impala non è nuovo in casa Chevrolet. È infatti recuperato dal modello degli anni Sessanta, fuori produzione dalla metà degli anni Ottanta e ripreso tra il 1994 e il 1996. L'edizione del 2000 è ben lontana dal ricordare il mastodontico macchinone dei Sixties. Va infatti a rimpiazzare la berlina di segmento medio Lumina. Disponibile inizialmente con motore 3.4 V6, viene poi offerta nel 2003 anche nella versione LS Sport con motore 3.8 V6; e nel 2004 nella versione SS con motore 3.8 V6 supercharged, potente di 240 Cv. Dal 2006 la Impala subisce ulteriori modifiche, diventando più lunga e potente e dal 2007 inizia a sostituire la Monte Carlo nella Nascar Sprint Cup Series. Dal 2008 anche sulla Impala si usa la tecnologia FlexFuel per l'alimentazione. Nel 2008 Chevrolet celebra il 50esimo model year con la versione Impala anniversary.

1

1. La nuova Impala nasce in sostituzione della Lumina
2. I sedili della nuova Impala sono in pelle

2

FOCUS
La Impala della Polizia

Le Impala 9C1 e 9C3 diventano le Police car, sostituendo la Lumina 9C3. All'inizio, rispetto alle varianti civili, hanno di rilevante le sospensioni rinforzate. Mentre nella versione del 2006 montano un più potente propulsore da 303 Cv. Nel 2008 anche Impala Police car viene equipaggiata con un motore dotato di alimentazione FlexFuel.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.4	2000 - 2005
3.8 Supercharged	2000 - 2005
3.5	dal 2006
3.9	dal 2006
5.3	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,080
Larghezza ..... m 1,854
Altezza ..... m 1,461

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.537 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3400 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO .....Dollari 19.265

Nubira

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Nubira debutta col marchio Chevrolet al salone di Ginevra del 2003 e deriva dall'omonima berlina Daewoo lanciata sul mercato nel 1997 e disegnata da Pininfarina. Sviluppata nelle forme dagli stilisti del centro di design GM Daewoo di Bupyong (Corea del Sud) ha una carrozzeria tagliata secondo i gusti europei. Il modello station wagon, il più diffuso in Europa, è molto spazioso e dotato di un vano di carico che va da 400 a 1,410 litri. Internamente è ben rifinita, curata nei particolari e anche nel comfort. Strutturata su un telaio con sospensioni indipendenti sia sull'asse anteriore che su quello posteriore, al momento del lancio offre la scelta tra due motorizzazioni a benzina a 4 cilindri e 16 valvole. Ovvero un 1,6 litri da 109 Cv, capace di spingerla alla velocità di 187 chilometri orari; oppure un 1,8 litri da 122 Cv, in grado di raggiungere i 194 orari.

1

FOCUS
Versione Gpl

L'ultima edizione della Nubira station wagon, oltre a disporre di un propulsore a 4 cilindri turbodiesel common rail di 2 litri da 121 Cv, è incrementata nella gamma con una motorizzazione benzina di 1,6 litri Eco Logic. Questa, in grado di percorrere 13 chilometri con un litro di carburante, può essere alimentata anche con Gpl.

1. La Nubira esce con il marchio Chevrolet dal 2003 e deriva dal modello Daewoo presentato nel 1997
2. Il posto guida della Nubira Chevrolet

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8	2003 - 2008
1.6 Eco Logic Gpl	dal 2008
2.0 TCDi Diesel	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza	m 4,580
Larghezza	m 1,725
Altezza	m 1,500
POSTI	4
PORTE	4
PESO	1.250 kg

MOTORE

Alimentazione	benzina
Cilindrata	1598 cc
Cilindri	4
Potenza	109 Cv
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	5 marce

FRENI

Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	187 km/h
PREZZO	Euro 14.000

Tacuma

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Monovolume

La Tacuma è una monovolume di dimensioni medie prodotta a partire dal 2004, presentata nei listini Chevrolet successivamente all'acquisizione della Casa coreana da parte del colosso americano General Motors. Lunga 4 metri e 35 centimetri, la Tacuma si inserisce nel combattuto segmento dei Multi Purpose Vehicle, dominato in quel periodo dalla Renault Scenic. Questa vettura, diversamente da quanto accade con la Matiz e con la Lacetti che sono di Giugiaro, porta la firma di Pininfarina. Il noto designer concepisce questa monovolume tenendo soprattutto conto di un l'uso quasi esclusivamente familiare. Con il logo Chevrolet sul cofano poi, la Tacuma guadagna in immagine. Una curiosità: il nome Tacuma deriva da un'espressione africana che significa "una vita felice e fortunata".

1

2

1. Il frontale, piuttosto tradizionale, della Tacuma Chevrolet
2. Particolare del volante e dei comandi alla plancia della Chevrolet Tacuma

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6 16v SX	dal 2004
2.0 TDI SX	dal 2004

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,350
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,580

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.358 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 167 km/h

PREZZO ..... Euro 15.280

FOCUS
Il motore

Si tratta di un 1.6 16 V a benzina bialbero da 105 Cv a 6.000 giri al minuto, con coppia pari a 142 Newtonmetri. Non è di prestazioni esaltanti, ma è tuttavia in linea con quelle della categoria: fa passare la Tacuma da 0 a 100 chilometri orari in poco più di 12 secondi, e la spinge a una velocità massima di 167 chilometri orari. Nel ciclo misto consuma 8,3 litri di benzina ogni 100 chilometri.

HHR

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

La Chevrolet HHR (Heritage High Roof) viene lanciata sul mercato americano nel 2005 come diretta concorrente della PT Cruiser della Chrysler. In comune, infatti, queste due auto hanno le forme che ricordano molto alcuni modelli del passato. La HHR è caratterizzata nella carrozzeria da linee stondate e muscolose e riprende molto nel design dalla Suburban del 1949. Nel mercato italiano debutta con un unico motore benzina di 2,4 litri, accoppiato a un cambio manuale a 5 marce oppure con un'automatico a 4 rapporti. Mentre in quello americano è disponibile anche con un benzina di 2,2 litri e un 2 litri sovralimentato riservato alla edizione Sport. Proposta come una familiare spaziosa ha un bagagliaio con una capacità che va da 638 a 1,684 litri e un abitacolo versatile, in grado di ospitare fino a 5 persone, fornito di numerosi vani per riporre oggetti di ogni tipo.

1

1. Le linee morbide rendono la Chevrolet HHR caratteristica nel suo genere
2. Particolare del frontale della Chevrolet HHR

FOCUS

HHR SS

La HHR versione Sport è lanciata alla fine del 2007 ed è destinata solo al mercato statunitense. Il motore è un 2.0 turbocompresso da 260 Cv. Rivista anche la linea, più aggressiva con le prese d'aria sul fascione anteriore con tanto di griglia protettiva. I cerchi sono da 18 pollici a cinque razze sdoppiate, i freni tutti a disco, ridotti gli interventi dell'Abs e dell'Esp, per divertirsi di più alla guida.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.2	dal 2005
2.4	dal 2005
2.0	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,475
Larghezza ..... m 1,755
Altezza ..... m 1,588

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.455 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2399 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 170 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Euro 23.000

Equinox

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Suv

Chevrolet Equinox debutta nel 2005 come primo crossover Suv di medie dimensioni di Chevrolet. Basato sulla piattaforma Theta, è costruito nell'impianto CAMI Automotive GM/Suzuki di Ingersoll (Ontario, Canada). Il motore 3.4 V6 è costruito in Cina da Shanghai GM, mentre la trasmissione in Giappone. È americano invece il motore 3,6 litri V6 della versione Sport, lanciata nel 2008. Gli interni sono spaziosi e modulabili col sistema Multiflex per dare più spazio ai bagagli o ai passeggeri, a seconda delle esigenze.
La trasmissione è automatica a cinque rapporti. La trazione è anteriore ma si può richiedere anche la trazione integrale.
L'ultima edizione ha un cambio automatico a 6 rapporti, monta un motore di 2,4 litri a 4 cilindri da 182 Cv (che riduce i consumi del 25 per cento) o un 3 litri V6 da 255 Cv.
Equinox non è commercializzata in Italia.

1

1. La versione base della Chevrolet Equinox
2. La versione Sport della Chevrolet Equinox con il motore di 3600 cc

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.4	2005 - 2009
3.6	dal 2009
2.4	dal 2009
3.0	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,795
Larghezza ..... m 1,813
Altezza ..... m 1,701

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.712 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3425 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 21.320

FOCUS
Il prototipo a idrogeno

Nel 2008 Chevrolet avvia il project driveway: un test su larga scala di prototipi Equinox Fuel Cell spinte da un propulsore a idrogeno. Queste auto che pesano solo 226 chili in più rispetto all'originale, grazie soprattutto alla carrozzeria realizzata in alluminio e fibra di carbonio, raggiungono una velocità massima di 160 chilometri orari.

Cobalt

Produzione 2005 - 2009
Carrozzeria Berlina - Coupé

La Chevrolet Cobalt sostituisce, sul mercato americano la Cavalier e la Prizm. Costruita su piattaforma Opel, è un'auto familiare senza troppe ricercatezze nella linea. Nonostante è considerata negli Usa una utilitaria, le sue dimensioni sia della berlina che della coupé sono più vicine a quella di una berlina di segmento C. Così come le cilindrate dei motori Ecotec con cui debutta, da 2 e 2,2 litri. Nel 2006, oltre a due varianti turbodiesel da 260 Cv viene aggiunto nelle gamma il modello coupé SS. Questo è destinato a un pubblico giovane ed è equipaggiato con un motore da 2,4 litri che viene poi potenziato nel 2008 sulle versioni Sport Coupé e Sport Sedan. Nel 2009 i motori vengono rimpiazzati: un nuovo 2,2 litri per la versione coupé benzina e un 2 litri turbodiesel per la berlina. Nel 2009 la Cobalt è sostituita dalla Chevrolet Cruze.

1

FOCUS
L'arrivo della Cruze

A marzo 2009 debutta sul mercato la Chevrolet Cruze, annunciata come la vettura che sostituisce la Cobalt, in Europa e negli Stati Uniti.
Due motori a benzina a 16 valvole (1600 da 112 Cv e 1800 da 140 Cv) a fasatura variabile per ridurre consumi ed emissioni; e una versione turbodiesel 2000 da 150 Cv.
Oltre al cambio manuale a 5 marce, è previsto, come optional, un cambio automatico a 6 rapporti.

1. La versione base della Cobalt con motore da 2200 cc
2. Il posto guida della Chevrolet Cobalt

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.2	2005 - 2009
2.0	2005 - 2007
2.4	2006 - 2009
2.0 turbo	2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,584
Larghezza ..... m 1,737
Altezza ..... m 1,412

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.273 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2196 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 145 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 13.625

Matiz

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

La Matiz, con il marchio Chevrolet, viene presentata al salone di Ginevra del 2005. Forte del successo della precedente edizione, commercializzata dalla Daewoo e venduta nel mondo per oltre 1,3 milioni di esemplari, riscuote subito il favore di pubblico. Design moderno, dimensioni ridotte, spazi ottimizzati, affidabilità e prezzo tra i più bassi del mercato sono le carte vincenti con cui sfida le rivali nel mercato. Poche, comunque, sono all'apparenza le differenze con la precedente versione. Anche se la carrozzeria viene ammorbidita nelle forme e resa più intrigante nel design soprattutto dai nuovi gruppi ottici. Al lancio è proposta da subito nella doppia versione Gpl-benzina in tre allestimenti di carrozzeria. Mentre nella meccanica è disponibile con due motori benzina di 796 cc per 51 Cv e 995 cc per 66 Cv, dotati poi anche di una doppia alimentazione benzina e Gpl, che le permettono di consumare circa il 15 per cento in meno rispetto alla serie precedente. Il più piccolo di questi infatti, grazie anche al particolare sistema di distribuzione a basso attrito, richiede poco più di 4 litri di benzina per fare 100 chilometri. Nonostante si tratti di un'utilitaria economica, la nuova Matiz dispone nell'abitacolo di numerose dotazioni presenti su vetture ben più costose. Tra queste, molto utile è il divano posteriore che può essere frazionato 60/40 o reclinato interamente in modo da ampliare il bagagliaio e ottenere una capacità di carico fino a 845 litri. Curata anche su fronte sicurezza, questa vettura monta di serie un Abs a 4 canali con ripartitore di frenata Ebd, airbag anteriori e offre gli attacchi Isofix per il seggiolino dei bambini. Nel giugno 2007 la Matiz è oggetto di un piccolo aggiornamento estetico che riguarda i paraurti anteriori e posteriore. Con il 2008 le versioni Gpl vengono omologate dalla Casa e assumono la denominazione Eco-Logic.

1

1. La linea della Chevrolet Matiz è molto simile alla precedente firmata Daewoo
2. Punto forte della Matiz sono le dimensioni compatte e i consumi contenuti

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.0 benzina	dal 2005
800 Eco Logic Gpl	dal 2007
1.0 Eco Logic Gpl	dal 2007

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 775 kg

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

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Euro 7.750

Lacetti

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

Presentata nel 2005, la Lacetti viene lanciata sul mercato da Chevrolet in due motorizzazioni, un 1,4 litri e un 2.0 turbodiesel. Dotata della doppia alimentazione, il 1.4 a benzina è capace di buone prestazioni, grazie ai 95 Cv erogati, oltre a buone performance di consumo. La Lacetti è una berlina a due volumi di media grandezza. L'abitacolo è funzionale per 5 passeggeri, mentre il bagagliaio è apprezzabile con un volume interno di 275 litri. La linea grintosa sottolinea la vocazione della Lacetti per un pubblico giovane e dinamico. I prezzi sono concorrenziali, al lancio la 1.4 SX è proposta a 13.900 euro, una cifra contenuta considerandone le dimensioni. Gli allestimenti comprendono il climatizzatore, gli alzacristalli elettrici, la chiusura centralizzata e, come optional, un impianto stereo di ultima generazione.

1

FOCUS
Disegnata da Giugiaro

Come molte altre vetture commercializzate in Europa con marchio Chevrolet, anche la Lacetti è realizzata dall'atelier di Giorgetto Giugiaro. Il designer torinese inizia la sua collaborazione prima con la Casa Daewoo, fornendo i disegni della Matiz (il cui prototipo si chiama Lucciola) poi continua a lavorare con Chevrolet, anche dopo il cambio di marchio deciso dalla GM.

1. La linea della Lacetti è pensata per un pubblico giovane
2. I gruppi ottici posteriori della Lacetti sono rialzati rispetto alla linea di cintura

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 SX	dal 2005
1.4 S	dal 2005
1.4 SX Gpl	dal 2005
1.9 TCDi	dal 2005

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,295
Larghezza ..... m 1,725
Altezza ..... m 1,446

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1400 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Euro 13.900

Epica

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

La Epica è l'ammiraglia Chevrolet lanciata nel 2005 col marchio Daewoo. Costruita sfruttando tutte le sinergie all'interno del gruppo GM è sviluppata su una piattaforma di origine Opel ed ha degli interni spaziosi e finiture di buona qualità. Come da politica Chevrolet, i prezzi sono bassi rispetto ai contenuti. La Epica, infatti, pur essendo una berlina di fascia medio-alta al suo debutto viene venduta nella variante base a 22.500 euro: ovvero più o meno il listino di una monovolume compatta. Nell'abitacolo si distingue per le ricche dotazioni come il sedile di guida ad altezza regolabile, la selleria in pelle, il climatizzatore elettronico o l'impianto audio con caricatore per 6 cd e connessioni per lettori mp3. Mentre nel design della carrozzeria la Epica ripropone anche se un po' europeizzato lo stile coreano. Nella parte frontale è caratterizzata dalle linee tese del cofano e da gruppi ottici avvolgenti in cristallo che incorniciano la mascherina, mentre la coda è segnata da fari circolari che la rendono riconoscibile fin da lontano. Ampia la capacità di carico del bagagliaio che arriva a 480 litri. Per ciò che riguarda la meccanica, invece, la Epica oltre a disporre di un telaio con delle sospensioni tarate per garantire un buon compromesso tra comfort e prestazioni è dotata di numerosi sistemi per l'assistenza alla guida tra cui il controllo della trazione oppure quello di stabilità. Sul piano delle motorizzazioni, inizialmente adotta un solo motore a benzina 2 litri 24V da 144 Cv, accoppiato a un cambio a cinque marce manuale o automatico e che è in grado di superare i 180 chilometri orari. A pochi mesi dal lancio la gamma viene incrementata con un turbodiesel common-rail di 2 litri da 150 Cv e, a seguire, nel 2008 la Epica è anche disponibile con il 2 litri benzina nella variante Eco Logic che può essere alimentato con Gpl.

1

1. La Chevrolet Epica deriva da un modello della Daewoo
2. La Epica ospita fino a 5 persone

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0 VCDi Diesel	dal 2005
2.0 24V Eco Logic Gpl	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,805
Larghezza ..... m 1,810
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.460 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1993 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 144 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 199 km/h

PREZZO ..... Euro 22.500

Captiva

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Suv

La Captiva è una Sport Utility compatta sviluppata dalla Chevrolet secondo i gusti dei mercati europei. Nella meccanica impiega lo stesso pianale della Opel Antara ed ha una linea molto pulita segnata da un design grintoso e sportivo. L'abitacolo è in grado di ospitare fino a 7 persone ed è studiato in modo ottimale per il massimo comfort dei passeggeri che possono variare con pochi e semplici gesti la conformazione dei sedili per adattarlo alle diverse esigenze di spazio. Dotata di una trazione integrale a controllo elettronico, dispone di più motorizzazioni. Può infatti essere equipaggiata con un propulsore benzina di 2,4 litri da 136 Cv, disponibile nell'ultima edizione anche nella variante Eco Logic con alimentazione anche a Gpl Oppure con un turbodiesel common rail di 2 litri da 150 Cv che è in grado di toccare i 182 chilometri orari.

1

FOCUS
Captiva Sport

Nel 2008 fa il suo debutto nella gamma della Captiva la versione Sport. Questa, leggermente più aggressiva nell'estetica, può essere equipaggiata con una più potente motorizzazione a benzina. Si tratta di un V6 di 3,2 litri da 230 Cv, accoppiato a cambio automatico a 5 marce e in grado di toccare i 204 km/h con una accelerazione da zero a cento in 8,8 secondi.

1. La linee della Captiva sono grintose e sportive
2. Particolare dei comandi alla plancia della Captiva

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.4	dal 2006
2.4 Eco Logic	dal 2008
3.2	dal 2008
2.0 VCDi	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,635
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,755

POSTI 5/7

PORTE 5

PESO ..... 1.730 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2405 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 183 km/h

PREZZO ..... Euro 25.700

Aveo

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Berlina

La produzione della Aveo inizia nel 2007. Dopo un periodo di commercializzazione parallela con la Kalos ne prende il posto nel 2008. Nello stesso anno sbarca in Italia, completamente rinnovata nella linea e nella meccanica. La nuova versione, che è anche il primo prodotto della Chevrolet nell'Unione Europea (a Varsavia), è una citycar due volumi. Design compatto e moderno, equipaggiamento da segmento medio e prezzo da entry level, la rendono una delle utilitarie più appetibili sul mercato. Dotazioni come airbag per conducente e passeggero, airbag laterali, alzacristalli elettrici e un sistema audio con lettore cd compatibile mp3 sono di serie fin dal modello base. Tre sono le motorizzazioni disponibili, tutte a benzina. Si tratta di un 1,2 litri da 84 Cv, un 1,4 litri da 101 Cv e di un 1,2 litri Eco Logic da 84 Cv alimentato anche con Gpl.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4	dal 2007
1.2 Eco Logic GPL	dal 2008

1. La Chevrolet Aveo, in produzione dal 2007
2. La piccola Chevrolet è lunga 3 metri e 92. La Aveo è disponibile anche nella versione Eco Logic a doppia alimentazione Gpl-benzina

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,920
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,505

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1206 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 84 Cv

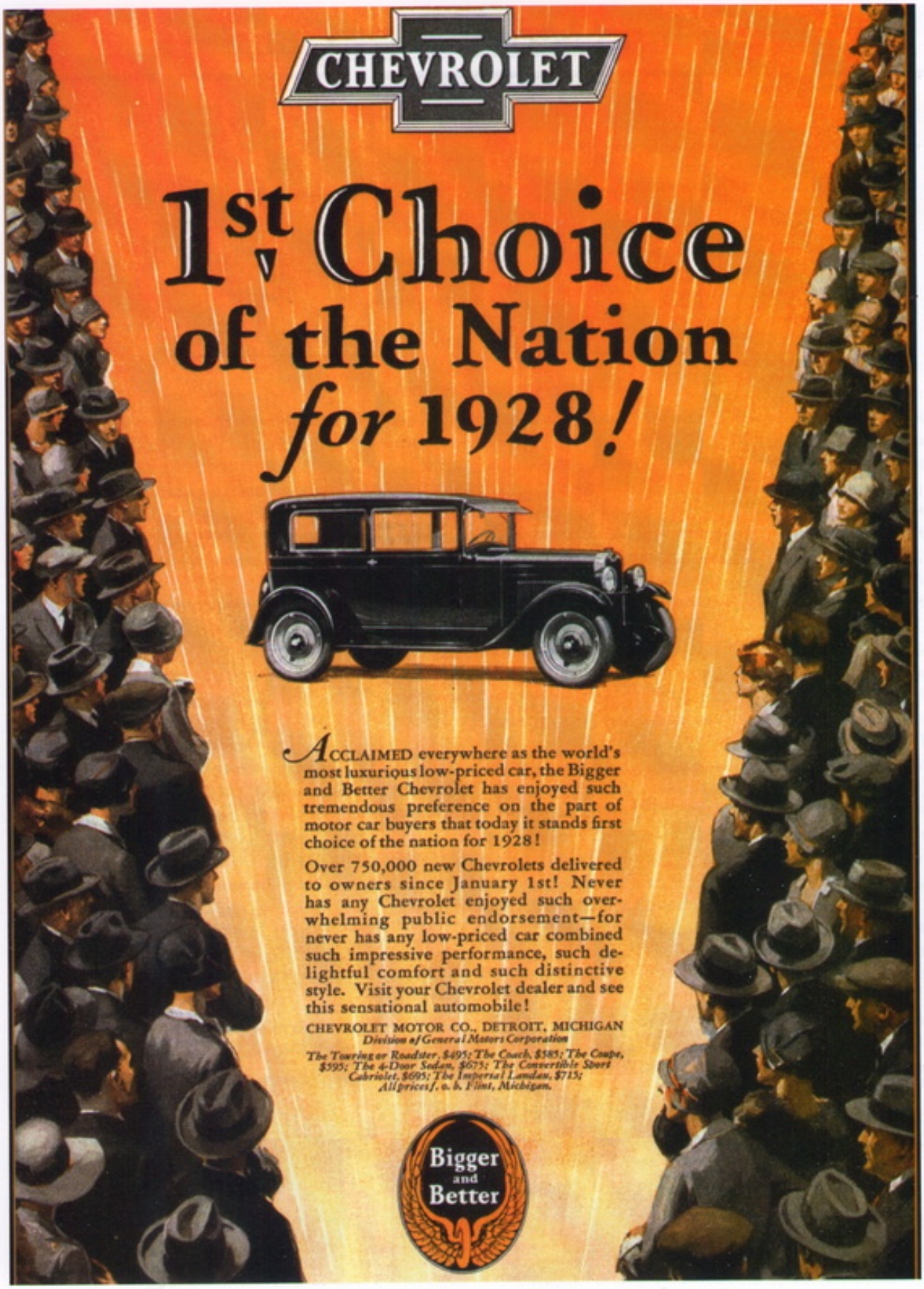
TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Euro 11.720



1928 L'ANNO RECORD CHEVROLET

Una locandina d'epoca illustra i successi della Chevrolet, "la prima scelta della nazione per il 1928". Gli automobilisti americani la scelgono per il lusso. e il prezzo basso. Oltre 750mila gli esemplari venduti in un solo anno

Chevron

Bolton
Inghilterra
1964

La Casa è fondata da Derek Bennet, pilota per passione e meccanico autodidatta. L'intenzione è quella di costruire auto da corsa e la missione può dirsi riuscita: la Chevron partecipa infatti a campionati di Formula 2, Formula 3 e Formula 5000, correndo anche una gara di Formula 1. La piccola fabbrica di Bolton raggiunge ben presto la fama internazionale, grazie anche all'appoggio dei piloti che corrono con le vetture Chevron. Dopo alcuni esperimenti, il primo modello che ottiene notorietà è una gran turismo siglata B8 una coupé a motore centrale che può essere equipaggiata con diversi propulsori prodotta dal 1968 al 1970. Compatta, leggera e sofisticata si rivela una delle gran turismo più efficaci dell'epoca. I maggiori successi li ottiene con il 4 cilindri Bmw derivato da quello utilizzato sulla berlina 2002 e che proprio grazie a questa vettura dimostra il suo potenziale nelle competizioni. Alla morte del fondatore il marchio passa nelle mani di Roger Andreason e Tim Colman fino al 2006 quando la rileva C. Smith (fondatore di Westfield).
www.chevronautodealer.com

Chevron B23 di Nardari alla gara in salita Trento Bondone del 1973

China Motor

Taiwan
1969

Per seguire l'evoluzione automobilistica della Repubblica Popolare Cinese anche a Taiwan prende corpo l'idea di dare vita a una industria locale per la produzione prima di veicoli industriali poi di auto da destinare al mercato interno. A tale scopo nel 1969 viene fondata la China Motor, un'azienda per la costruzione locale di automobili che, come consuetudine in quelle nazioni, si avvale della collaborazione di marche estere.
Infatti la produzione viene avviata nel 1973 grazie ad un accordo siglato con la Mitsubishi per la produzione di modelli su licenza o basati sui progetti forniti dalla marca giapponese; la produzione, dalle iniziali 300 vetture al mese, passa negli anni Ottanta a oltre 100.000 esemplari, con una gamma che comprende modelli Mitsubishi e vetture progettate e sviluppate localmente.
Dal 1995 China Motor è anche azionista della SEM (South East Motor Corporation) che agisce nella Repubblica Popolare Cinese.
www.china-motor.com

Outlander con marchio Mitsubishi, partner della China Motor

Chiribiri

Torino
Italia
1910 - 1929

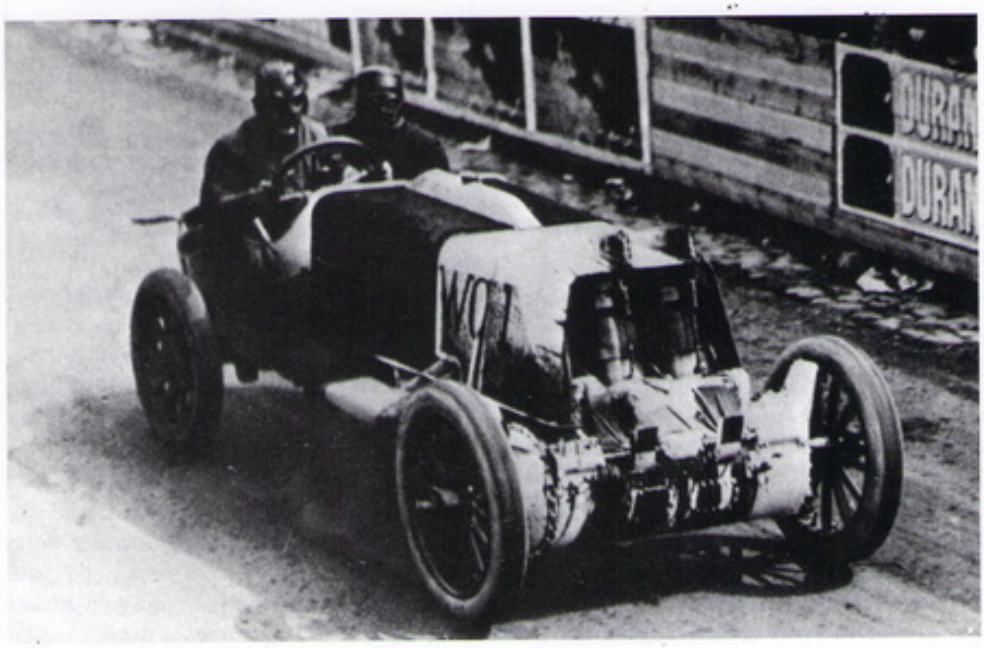
Breve ma ricca di successi la storia di Chiribiri, che nasce a Torino agli inizi del Novecento, quando il capoluogo piemontese è già il perno dell'industria automobilistica italiana. Il nome della Casa deve il suo nome al fondatore: Antonio Chiribiri, inizialmente interessato alla cantieristica navale.
La produzione di auto inizia nel 1914, anno in cui vengono realizzati i primi esemplari del modello Silva. Al salone di Parigi del 1919 viene presentata la 12 HP con motore 4 cilindri da 1593 cc e cambio a 4 marce. Questa vettura viene sostituita nel 1922 dalla Roma 5000, 4 cilindri con motore da 1500 cc, nelle versioni turismo e sport.
Un anno dopo viene prodotta la gran turismo bialbero da corsa, la Monza. Il 1925 è il momento d'oro della Casa che in quest'anno cambia la sua ragione sociale: Auto Costruzioni Meccaniche Chiribiri soc. an. Nello stesso anno viene prodotta la tipo Milano, una torpedo con motore 1500 centimetri cubi da 4 cilindri. Non ha però il successo sperato e nel 1929 l'attività della Casa termina a causa di problemi economici.

La tipo Milano 1925, il cui insuccesso determina la fine della Chiribiri

Christie

New York
Stati Uniti
1904 - 1907

La Christie è una Casa americana fondata a New York all'inizio del Novecento da John Walther Christie (1865-1944) che lascia il segno nella storia dell'automobile americana per lo spirito innovativo e la scelta tecnica della trazione anteriore.
Il fondatore è un imprenditore appassionato che inizia a impegnarsi già a sedici anni presso la Delamater Iron Works come apprendista, quindi si impegna nell'industria navale, maturando conoscenze ed entusiasmo per il mondo dei motori, tanto da fondare una sua azienda automobilistica nel 1904 nella quale applicare finalmente le proprie convinzioni tecniche. Il marchio Christie Iron Works si fa conoscere nello stesso anno grazie alla realizzazione di una vettura da competizione che si distingue per il suo schema costruttivo inusuale. Si tratta, infatti, di un'auto a trazione anteriore con un motore quattro cilindri da 40 Cv collocato in posizione trasversale all'altezza delle ruote. Lo stesso propulsore ha una funzione strutturale dato che il basamento sostiene contemporaneamente sia i cilindri che le sospensioni ed è collegato direttamente alle ruote, senza cambio.
Come ulteriore sviluppo, Christie realizza la Little 60 che ha una cilindrata di ben 13520 cc per una potenza di 60 Cv, non ancora soddisfatto costruisce un'altra vettura simile ma aggiungendo un secondo motore sulle ruote posteriori, in pratica una bimotore a trazione integrale.
Nel 1906 la Christie partecipa alle competizioni anche in Europa con il modello da Gran Prix, sempre a trazione anteriore, sul quale è applicato un nuovo mostruoso motore trasversale a 4 cilindri a V della cilindrata di quasi 46 litri; i risultati in gara si limitano a una vittoria in occasione della 400 chilometri di Daytona Beach ma in compenso l'auto, alla cui messa a punto collabora anche Louis Chevrolet, raggiunge ottimi risultati nelle prove di velocità pura, tanto da conquistare il record mondiale raggiungendo i 191,5 chilometri orari.
Sul piano della produzione di macchine da turismo la Christie tenta la strada delle cosiddette auto da piazza per il servizio pubblico e progetta una spaziosa vettura a trazione anteriore con un motore più convenzionale, a quattro cilindri in linea, un normale cambio e il differenziale anteriore.
Frattanto Christie decide di applicare la propria creatività ad altre iniziative, e per questo motivo affida la produzione e lo sviluppo del settore auto a un'azienda separata, creata con la specializzazione nelle trazione anteriore, che infatti viene denominata Font Drive Motor Company con sede a Hoboken nel vicino New Jersey; qui le vetture Christie sono prodotte fino al 1910.
Ritornato a fare soltanto il progettista John W. Christie si dedica allo studio di soluzioni innovative per mezzi militari e veicoli speciali: si ricordano i suoi progetti di vetture anfibie e di un nuovo sistema di sospensioni per veicoli cingolati che è poi utilizzato sui carri armati della Seconda guerra mondiale. Questa attività gli provoca soprattutto frustrazioni, dato che i suoi progetti vengono rifiutati dal governo americano per il costo ritenuto troppo alto, mentre invece hanno grande successo in Inghilterra e in Russia dove vengono applicati massicciamente. John Walter Christie muore nel 1944 a Falls Church in Virginia dove si trasferisce per portare avanti le sue ricerche in campo militare.



John Walter Christie al volante della sua Christie Gran Prix, spinta da un motore di 4 cilindri a V di 19891 cc durante lo svolgimento del Gran premio dell'A.C.F del 1907

Chrysler

Detroit, Stati Uniti 1925

1. Una Chrysler 300C Touring SRT (Street Racing Technologies)
2. Il logo della prima Chrysler 300C

All'inizio del ventesimo secolo, un giovane macchinista di treni originario del Kansas, Walter Percy Chrysler, vive a Salt Lake City come impiegato della Denver & Rio Grande Western Railroad. Figlio di un ingegnere progettista di locomotive, si sta costruendo la sua carriera nelle ferrovie. Nel giro di pochi anni sale di grado e di potere, cambia continuamente sedi di lavoro e si propone come grande organizzatore e uomo di finanza. Non gli basta, però, e nel 1911 decide di abbandonare i treni per abbracciare un nuovo impiego in campo automobilistico alla Buick. Parte con uno stipendio già dignitoso e subito all'interno della nuova azienda fa crescere la produzione, migliora l'efficienza, riduce i costi e migliora i profitti. È troppo bravo per passare inosservato così il suo stipendio si impenna prima a 6.000, poi a 25.000 quindi a 50.000 dollari all'anno finché nel 1915 gli viene proposta a 500mila dollari (di cui tre quarti in azioni GM) la presidenza della Buick.

2

L'accordo è di tre anni, al termine dei quali Chrysler decide di andare in pensione. Compie i 45 e, rivendendo le sue azioni per 10 milioni di dollari, dispone di una straordinaria liquidità, tale da poter vivere tranquillamente fino all'ultimo dei suoi giorni.

Ma lontano dal lavoro riesce a starci poco perché già un anno dopo i creditori della Willys-Overland, in piena crisi economica dopo anni straordinari, secondi solo a quelli della Ford, lo implorano di intervenire per salvare l'attività. L'impresa sembra disperata ma lui accetta, pretendendo però uno stipendio di un milione di dollari annui, cifra incredibile al tempo. Gliela danno e lui, grazie a tagli dei costi, la rimodulazione dei salari e preziose dilazioni nei pagamenti con gli istituti di credito, riesce a riportare i conti in utile.

Nel 1920 anche quelli della Maxwell Motor Company pensano a lui. Sono nei guai perché la loro produzione precipita da un picco di 40mila veicoli ad appena 6mila, e la minaccia della bancarotta è dietro l'angolo. Il miracolo si ripete ancora e nel 1922 la produzione Maxwell risale a 55mila vetture. Il merito è anche di tre talentuosi ingegneri – Fred Zeder, Owen Skelton e Carl Breer – che Chrysler incontra alla Willys e che tra le altre idee gli propongono una vettura decisamente interessante che il grande pubblico può vedere soltanto nel gennaio 1924 al Commodore Hotel di New York dove è esposta come prototipo che si chiama Chrysler Six. Si tratta di un'auto con motore 3.3 a 6 cilindri, pro-

1

Chrysler

posta ad un prezzo decisamente più basso di quanto mostra di valere. La Chrysler Six è davvero interessante e piace al punto che una banca è disposta a prestare 5 milioni di dollari, sotto forma di corporate bond, purché sia prodotta in serie. L'offerta è irrinunciabile e già a fine anno ne sono costruiti 32mila esemplari. Ormai, anche se si tratta di una Maxwell, tutti la chiamano Chrysler, pertanto il 6 giugno del 1925 la Maxwell Motor Company viene riorganizzata sotto il nome di Chrysler Corporation, anno in cui di Six ne vengono prodotte oltre 100mila.
Parlare di successo è addirittura riduttivo: a Walter Chrysler sembra sempre riuscire tutto e nel 1926 mette in produzione anche la prima vettura di grossa cilindrata, l'Imperial 80. La forza della marca risiede principalmente in un continuo ribasso dei prezzi cui corrisponde un innalzamento della qualità; la produzione cresce in maniera esponenziale e nascono già i primi stabilimenti fuori dagli Stati Uniti: in Belgio e in Gran Bretagna.

LA NASCITA DI TRE NUOVI MARCHI

L'America è in pieno fermento, nasce la televisione e Charles Lindberg vola da New York a Parigi. Il charleston impazza e Chrysler pare impazzito quando nel 1928 decide di andare all'assalto della General Motors creando anche lui un gruppo automobilistico che è il terzo più grande. Dal niente s'inventa due nuove marche, la De Soto e la Plymouth, in più annette anche la Dodge, pare perché soprattutto interessato ai suoi stabilimenti piuttosto che alla sua produzione. Nella gerarchia interna, De Soto e Plymouth devono produrre vetture il meno costose possibili, le Dodge stanno in un livello intermedio mentre più in alto si colloca la Chrysler. Nell'immaginario collettivo lui incarna davvero il prototipo dell'americano di successo, quello che con volontà e capacità riesce a superare qualsiasi ostacolo. La rivista *Time* gli dedica la copertina (peraltro la prima a colori) come uomo dell'anno anche perché avvia la costruzione del più alto grattacielo di New York, che viene finito nel 1930: il Chrysler Building, magnifico esempio di art déco, alto 319 me-

Walter Percy Chrysler, fondatore dell'omonima Casa automobilistica accanto alla Chrysler Six del 1924

La strategia
I tre moschettieri

A partire dal 1930, tre talentuosi ingegneri diventano i veri padroni della Chrysler. Walter P. Chrysler li conosce dai tempi in cui salva dalla bancarotta la Willys-Overland e se li è portati dietro dando loro sempre più potere in quanto bravi, onesti e capaci di vedere lontano. è lui a soprannominarli i tre moschettieri, ed è anche un modo per far capire dentro e fuori l'azienda quanto sono importanti. *Fred Zeder, Owen Skelton e Carl Breer* (insieme nella foto) sono infatti il cuore delle Chrysler non soltanto perché guidano il dipartimento di ingegneria, ma perché è quest'ultimo che domina la tutta la direzione del gruppo. I tre sono così importanti che nelle pubblicità, all'apparizione di ogni innovazione tecnica, appaiono loro quasi per dare la garanzia che si tratta di qualche cosa di veramente buono. D'altronde la prima Chrysler, la Six la progettano loro e grazie a questa automobile prende vita l'azienda, e sono sempre loro quelli che negli anni Trenta ideano via via le grandi rivoluzioni che poi diventano di uso comune anche sulle vetture di tutta la concorrenza: i motori ad alta compressione, i freni idraulici, i motori fissati su supporti in gomma per ridurre le vibrazioni, i filtri dell'olio usa e getta, i carburatori a corpo invertito e i parabrezza con cristallo unico bombato. Straordinari, infine, i loro studi aerodinamici che portano alla nascita dell'avveniristica Airflow, colpevole solo di aver precorso troppo i tempi.

Chrysler

Una Chrysler Town & Country

tri e piazzato all'incrocio tra la 42esima strada e la Lexington Avenue, in piena Manhattan. Quello che fa Chrysler sembra sempre straordinario: ad esempio le sue vetture più a buon mercato, le Plymouth, offrono i freni idraulici sulle quattro ruote, pistoni in lega di alluminio e freno a mano separato dal resto dell'impianto frenante, tutte caratteristiche da auto di lusso. La cosa impressiona talmente la clientela che nel maggio 1929 il ritmo di produzione delle economiche Plymouth arriva a 1.000 auto al giorno, tanto che sempre *Time* scrive che "la Chrysler è entrata nel segmento delle vetture economiche con il piede affondato sull'acceleratore".

Dietro la porta c'è però il giovedì nero di Wall Street, il drammatico 29 ottobre che dà il via alla Grande depressione. Le industrie tagliano le produzioni, molte banche falliscono, il denaro smette di circolare e un terzo della forza lavoro americana viene mandata a casa. Dal mercato nel giro di pochi anni spariscono marchi che fanno la storia del motorismo stelle e strisce: Auburn, Pierce Arrow, Cord, Franklin, Stutz e Peerless.

In casa Chrysler i conti tornano grazie alle accessibili Plymouth che da sole tengono su la baracca. In compenso sulle Chrysler di più alto prestigio, Imperial 8 e Deluxe Eight, è introdotto il primo motore 8 cilindri.

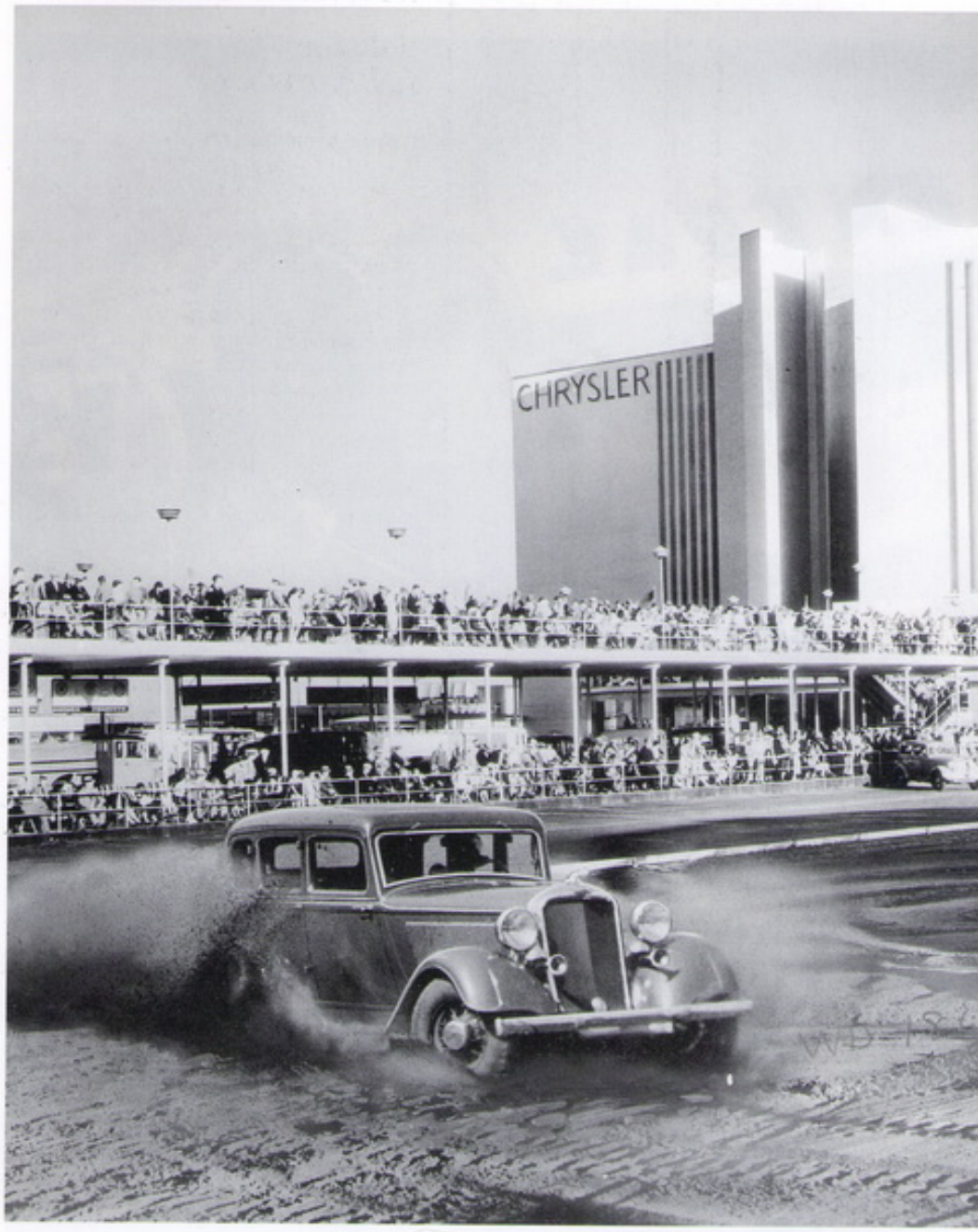
In anni difficili molti pensano soprattutto a limitare i danni, ma in Chrysler la voglia di stupire ha la meglio, e nel 1934 viene lanciata una vettura che molti anni dopo viene indicata come la prima automobile moderna. I soliti tre progettisti capi contattano già nei tardi anni Venti il primo pioniere dell'aviazione, Orville Wright, che suggerisce loro di acquistare una galleria del vento in disuso per controllare come variano i flussi su tutta una serie di modellini in legno di differente forma. All'epoca le automobili sono praticamente costituite da due sorte di scatole: una più piccola davanti, che contiene il motore, e una più grossa dietro per autista, passeggeri e bagagli. La Chrysler lavora quindi nella galleria del vento sistemata nel quartier generale di Highland Park e gli studi iniziano con molta convinzione. L'idea è quella di mettere in strada un'auto che non soltanto penetra bene l'aria per raggiungere alte velocità, ma anche capace di restare attaccata a terra sfruttando una sorta di effetto suolo. Nel 1931 appare allora un prototipo, il Trifon Special, cui segue la versione finale, la Airflow, che sgomenta al suo apparire perché ha una linea che segue dettami aerodinamici piuttosto che estetici. Il modello Airflow è straordinariamente all'avanguardia rispetto ai suoi tempi: il design funzionale e la pionieristica struttura monoscocca sono concepiti per garantire prestazioni, sicurezza e comfort senza precedenti. L'Airflow presenta fari incassati, soglie d'ingresso ribassate, motore otto cilindri in linea, cambio automatico con overdrive e garantisce consumi contenuti. Purtroppo è quasi sempre l'estetica a dettare le vendite e l'originalità esasperata ne pregiudica il successo. Eppure l'auto è intelligente in tutto e fa dav-

vero scuola; infatti se ha una colpa è probabilmente quella di essere prodotta troppo in anticipo per essere apprezzata appieno. Tra l'altro ha anche il motore piazzato tra le ruote anteriori con una distribuzione dei pesi molto avanzata che costringe l'uso di sospensioni molto rigide per controllare i movimenti di beccheggio.
L'Airflow è commercializzata in chiave lussuosa dalla Chrysler, ma anche dalla De Soto in versione più economica. La Chrysler ha un 8 cilindri, mentre la De Soto un economico 6 cilindri. Le vendite non tirano e non migliorarono nemmeno dopo vari restyling della parte anteriore e degli interni. Nel 1936, ultimo anno di produzione, si vendono appena 6.285 Chrysler e 5.000 De Soto del modello Airflow. Un fiasco. L'auto più geniale di sempre, convince Walter Chrysler a rinunciare alla carica di direttore generale (pur mantenendo la presidenza) a favore di Kaufman Thuma Keller, mentre viene deciso di non azzardare più nul-

La curiosità
Quel prototipo in fondo al mare

La **Chrysler Norseman** (nella foto) è una concept car che appare per la prima volta nel 1956 senza però riuscire a conquistare almeno l'esposizione all'interno di un salone dell'auto. Voluta dalla Chrysler per le esposizioni del 1957, la Norseman viene sviluppata internamente dallo stilista Virgil Exner mentre la sua costruzione viene commissionata alla torinese Ghia. Il progetto di una grande coupé sperimentale a quattro posti parte nell'ottobre del 1954 ma la complessità delle forme, delle soluzioni tecniche e di quelle stilistiche impegnano per quasi 15 mesi gli uomini della Ghia. In compenso il risultato finale è davvero innovativo, con soluzioni ardite come il grande tetto "a mensola" privo di montanti anteriori e centrali, il parabrezza totalmente apribile e scorrevole, oltre ai fari a scomparsa automatici e il sottoscocca interamente carenato per una migliore aerodinamica. Lunga 5 metri e ottanta, larga 2 e alta 1,4, la Norseman monta un classico propulsore V8 Hemi di 5,4 litri che raggiunge una potenza di 235 Cv abbinato al cambio automatico Power-Flite con comandi al volante. Il 17 luglio 1956 l'auto viene imbarcata nel porto di Genova (con destinazione New York) nientemeno che sull'Andrea Doria, la stupenda nave che, otto giorni dopo, viene però speronata e affondata in prossimità della costa americana dalla nave svedese Stockholm, in una delle ultime grandi tragedie del mare prima dell'avvento dell'aviazione di massa. La Norseman è ancora oggi rimasta sul fondo degli abissi, mai più recuperata nonostante molte spedizioni dedicate alla sua ricerca.

Chrysler



1. Il World's Fair al Century of Progress di Chicago del 1933
2. Una Airflow al World's Fair di Chicago del 1934
3. Esposizione di auto al NY World's Fair del 1939

la di originale riguardo lo stile anche perché i modelli tradizionali continuano a vendere bene; con la Plymouth che nel 1936 rompe il muro delle 500mila auto e con la Dodge che tiene altrettanto il passo anche se le sue sono vetture che non possono certo sfilare a nessun concorso di bellezza. Tutto gira, insomma, al punto che in molti prevedono che a breve c'è il clamoroso sorpasso sulla Ford nella scalata tra i più forti produttori del Paese, una graduatoria dove svetta sempre la General Motors. Sempre nel 1936, l'ormai anziano Chrysler sbalordisce ancora pretendendo l'assunzione di Virginia Sink, il primo ingegnere donna coinvolto nell'industria automobilistica. È la conferma che le cose vanno bene e che si può permettere davvero tutto.
La morte del fondatore, nel 1940, arriva quando in Europa è già scoppiata la Seconda guerra mondiale, pur se negli States l'eco delle bombe sembra ancora lontano.

DUE PROTOTIPI DI SUCCESSO

In Chrysler ci sono due prototipi di assoluto interesse la cui linea è ispirata alle auto da corsa più performanti. La Thunderbolt viene subito definita l'auto del futuro ma in Chrysler preferiscono chiamarla convertible roadster perché ha il tetto (che può essere in tela, ma anche in acciaio o in alluminio oppure anche in plastica) completamente ripiegabile elettricamente, una soluzione avveniristica che anticipa di 16 anni la Ford Skyliner ma anche di mezzo secolo la Mercedes SL. Divertente è anche la Newport, una vettura a quattro porte scoperta e senza vetri laterali che consiste in due singoli abitacoli con due file di parabrezza. Tanto moderna la Thunderbolt, tanto old-style la Newport, entrambe però sono bellissime. Quando appaiono, nel 1941, lasciano presagire tempi belli, invece la mattina del 7 dicembre la flotta americana ancorata a Pearl Harbor viene attaccata dalle truppe aeronavali dell'Impero Giapponese e gli Stati Uniti entrano anch'essi in guerra.
Agli Usa servono subito mezzi militari, e tutta l'industria viene coinvolta nella fabbricazione di auto, camion, motori d'aereo, armi varie e mezzi corazzati. Lo chiede a gran voce il presidente Franklin Delano Roosevelt: «Lo scopo della nazione è adesso quello di costruire con la massima velocità possibile ogni macchina, ogni arsenale, ogni stabilimento che ci serva per produrre materiale per la difesa... Noi abbiamo gli uomini, l'abilità, la ricchezza e soprattutto la volontà... Noi dobbiamo diventare il grande arsenale della democrazia».
Molte aziende usano gli stabilimenti esistenti adattandoli, altre ne costruiscono dei nuovi come fa subito la Dodge che ne edifica uno enorme vicino a Chicago per produrre i motori d'aereo delle fortezze volanti, i bombardieri pesanti usati soprattutto in Europa. Da parte sua la Chrysler sistema a Detroit una linea di produzione lunga più di 500 metri dove produce 18mila carri armati dei 25mila

1

Il design
Il Pentastar

È il presidente della Chrysler Lynn Towsen che, sul finire degli anni Cinquanta, vuole un marchio unico per gruppo capace di essere immediatamente riconoscibile. Nel settembre 1962 appare allora il logo, chiamato **Pentastar** (nella foto), fatto di cinque triangoli le cui basi danno l'immagine di un pentagono con all'interno una stella. Il Pentastar appare subito di facile riconoscimento anche a prescindere dalla posizione di lettura e non si collega a nessun altro marchio automobilistico in circolazione. Non contenendo al suo interno alcun testo, ne facilita l'uso anche sui mercati internazionali, così viene usato su larga scala per tutte le pubblicità, per le concessionarie e ovviamente su tutte le vetture del gruppo, anche se inizialmente le brochure, le concessionarie e le pubblicità vedono il colore blu di base per i marchi Chrysler e Plymouth, mentre il rosso per la Dodge. Il Pentastar blu finisce anche sugli impianti di climatizzazione, sui motori industriali, i motori marini, i motori fuoribordo, le barche, i cambi, i particolari elettronici, i mezzi militari e quant'altro direttamente collegato a Chrysler sopravvivendo anche all'accordo con i tedeschi della Mercedes, nel 1998, allorché viene ufficialmente ritirato, anche se appare ancora in alto nel quartier generale della Chrysler ad Auburn Hills in Michigan.

2

3

totali che fornisce all'esercito. In tutto il ministero della Difesa segna favolosi contratti con Chrysler per l'ammontare di 3,4 miliardi di dollari a fronte di oltre 500mila mezzi militari forniti con ottima soddisfazione per l'alta qualità, la velocità di produzione e i costi comunque bassi.

Alla fine della guerra le varie divisioni della Chrysler sono in totale caos perché devono vedersela con il gusto dei clienti che nel frattempo è molto cambiato, passando dalle vetture solide, resistenti, indistruttibili a vetture dal pianale rasoterra e linee vicine alle auto da corsa. Ormai si susseguono le uscite di novità come il cambio automatico, il servosterzo, il servofreno, i vetri elettrici e i motori potenti e la gente non ci rinuncia. Il management Chrysler guarda al suo presidente per capire il da farsi ma la sua risposta non si discosta dal far produrre tradizionali forme a tre volumi: auto robuste, silenziose e ora piuttosto indigeste. La Plymouth rimane la marca che ha più successo, ma le vetture sono anche quelle con il minor margine di guadagno e la loro esistenza dipende direttamente dagli altri marchi a cui rubano tecnologia.

A chi chiede automobili più adeguate ai tempi, e non per soli signori col bastone e il cappello come quelli d'anteguerra, il presidente Keller risponde che loro devono preoccuparsi soltanto di costruire buone vetture che producono buoni guadagni. In realtà non è che il denaro corre troppo e nel 1948 la rivista *Fortune* nota che "la Chrysler non è più così ricca".

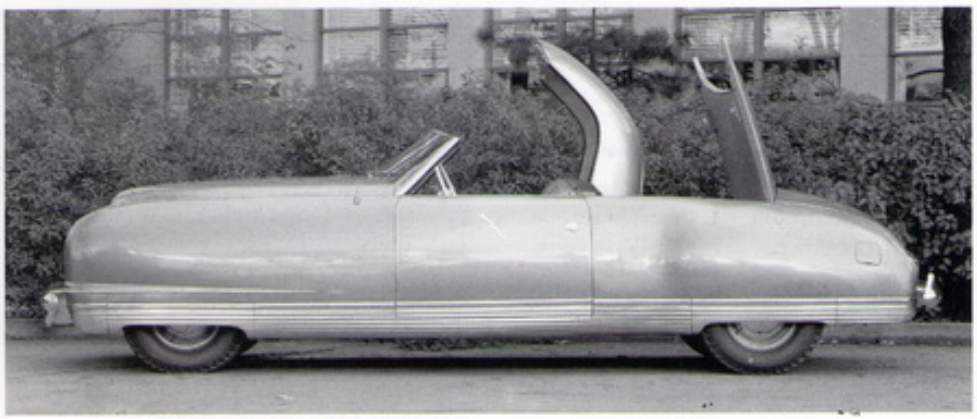
Chrysler

1. Un'originale presentazione all'Auto Show di New York nel 1938
2. L'inedita forma a sigaro di una Thunderbolt del 1940

Nel 1950, però, Keller lascia la guida del gruppo al più intraprendente Lester Lum Colbert mentre nuovi ingegneri si sostituiscono al glorioso triumvirato Zelder, Skelton e Breer che sin dalle origini della marca conduce i giochi. Non è un cattivo cambiamento perché i nuovi hanno spirito di iniziativa e coraggio. Nasce infatti il primo motore V8 con camera di combustione emisferica che con i suoi 180 Cv è il più potente in circolazione oltre ad essere quello che costa meno. In più adesso arriva anche il servosterzo e la trasmissione automatica sui modelli più alti di gamma, Imperial e New Yorker. Anzi il modello Imperial diventa un brand a se stante allo stesso livello di Chrysler, Plymouth, Dodge e De Soto.
Il vero problema rimane comunque il design che proprio fatica ad evolversi al passo con i tempi, per questo viene promosso come capo designer Virgil Exner, strappato nel 1949 alla Studebaker, che nel 1955 presenta tutta una nuova linea di vetture più basse, più larghe e più filanti. Hanno nuovi tetti molto leggeri, sorretti da montanti sottili; le vetrature si fanno esagerate, i parabrezza s'incurvano come quelli delle lussuose Cadillac, e spuntano finalmente le pinne che sono già tanto popolari sulle vetture della concorrenza. Tocchi magici che si guadagnano la medaglia d'oro dall'Industrial Designers Institute. È la svolta che si aspetta da tempo: al pari con la crescita costante della potenza dei motori, arrivano i successi nelle competizioni e l'aumento delle vendite che arriva nell'anno di grazia 1957 al 20 per cento del mercato. Gli anni Sessanta non sono anni ricchi di belle automobili come quelli appena passati, ma sono invasi dai tanti ragazzi nati nel primo dopoguerra e che sono in età da patente. Quindi le vendite di auto crescono a dismisura e già nel 1965 passano i dieci milioni. Si fanno affari, dunque, ed è bravo chi riesce a cogliere meglio i gusti che sono nell'aria.

La Chrysler si affaccia al nuovo decennio con un paio di novità decisamente all'avanguardia e ne trae immediatamente vantaggi: l'alternatore e la monoscocca. Oggi questo tipo di costruzione è molto diffuso, ma al tempo assolutamente no. Eppure offre grandi vantaggi in quanto a rigidità, comportamento, sicurezza negli impatti oltre a produrre meno cigolii a mano a mano che le vetture invecchiano. Negli anni Sessanta è comunque soltanto la Chrysler a proporre la monoscocca per quasi tutti i modelli del gruppo. Nasce anche una nuova marca, la Valiant che si pone in basso, al di sotto della Plymouth. La Valiant è anche la prima auto di serie ad adottare l'alternatore che offre grandi vantaggi rispetto ai generatori a dinamo normalmente in uso.
Nell'aprile 1964 arriva in più un sottomodello della Valiant, la Plymouth Barracuda che si caratterizza per il tetto inclinato e l'enorme cristallo posteriore. Per la storia è la prima pony car in quanto appare sul mercato due settimane prima della Ford Mustang. Le pony car sono delle auto potenti realizzate su telai di vetture compatte e sono chiamate anche baby muscle car. D'altronde le muscle car, automobili ad alte prestazioni con carrozze-

1



2

LA TECNOLOGIA
Il motore Hemi

La reputazione motoristica della Chrysler è sempre molto alta, ma ottiene uno straordinario rilancio nel 1951 con l'apparizione di un propulsore che entra presto nella leggenda: il V8 a testata emisferica, accolto dal pubblico con grande entusiasmo. Il *propulsore Hemi* (nella foto) migliora i processi di combustione e compressione limitando le perdite di calore, e consente di erogare più potenza rispetto ai motori V8 della precedente generazione. Con una compressione di 7,5:1 e una potenza di 180 Cv a 4.000 giri, è già alla sua apparizione il motore più potente in circolazione. L'impegno degli ingegneri è premiato perché trascorrono almeno una decina d'anni a studiare il modo per battere la concorrenza. Convinti che la via migliore per eccellere sia il rapporto di compressione, si sono

focalizzati sulla forma della camera di scoppio, su quella delle valvole e sul posizionamento delle candele. In particolare la forma emisferica della testa è una soluzione geniale, capace di garantire prestazioni mai lette prima. Grazie a questo motore arrivano vittorie nella popolare serie Stock Car, ma i motori Hemi sono i prediletti anche dai piloti di dragster. Diventano il cuore che batte dentro le vetture più sportive, come le muscle car, protagoniste sul mercato negli anni Sessanta - Settanta e in produzione, fino ai giorni nostri.

ria coupé e due porte, impazzano nel decennio che va da metà anni Sessanta a metà anni Settanta diventando più che una moda, una vera ossessione per gli americani affamati di velocità, prestazioni e voglia di trasgredire. In questi anni la Chrysler pensa anche ad espandersi in Europa. Mette gli occhi sul British Rootes Group che possiede i marchi Hillman, Humber, Singer, Sunbeam, Talbot, Commer e Karrier, poi guarda alla Barreiros in Spagna e alla Simca in Francia. Nasce così la Chrysler Europa che va avanti con non poche difficoltà fino a cedere tutto al gruppo Peugeot-Citroën nel 1978.

A complicare la vita ai costruttori americani è però la crisi petrolifera nei primi anni Settanta cui seguono nuove norme restrittive sulle emissioni. La prima conseguenza è la fine delle auto sportive che stanno spopolando e che sono nate con ben poca attenzione ai bassi consumi. Adesso servono auto più piccole e motori meno esagerati, vetture che ai giapponesi riescono benissimo, e allora la Chrysler acquista il 15 per cento delle azioni della Mitsubishi e ne rivende diversi modelli marchiati con il suo nome. Questo però non serve molto per far quadrare i conti. Troppi stabilimenti sono troppo vecchi e in certi casi le linee di assemblaggio abbisognano di ascensori per portare le auto da un piano all'altro. Per la prima volta, quindi, si profila il rischio della bancarotta e il 7 settembre 1979 viene chiesto un prestito al governo americano di 1,5 miliardi di dollari. Sembra la fine del gruppo, ma in salvataggio arriva l'ex-Ford Lee Iacocca che prende il comando delle operazioni e lancia una campagna che fa molto colpo sulla clientela: "Se trovi un'auto migliore, comprala". Il prestito arriva anche sull'onda di continue richieste da parte degli operai e dei concessionari in preda al panico per la paura di perdere il la-

Chrysler

1. Una stampa pubblicitaria della Windsor 4 porte Sedan
2. La Jeep J8
3. Il Chrysler Group produce le 300C nello stabilimento austriaco della Magna Steyr

voro, e subito tutto il Paese si mobilita per dare una mano alla Chrysler a cominciare dal ministero della Difesa che ordina migliaia di pick up e camion Dodge.
Ma come sempre sono i prodotti che segnano le fortune o le sfortune delle industrie che li producono. L'ordine di Iacocca è di mettere in strada vetture molto conservative, economiche e capaci di reggere l'urto delle piccole giapponesi. Nascono così le K-Car, auto compatte soprannominate metal brick, con due file di sedili capaci di ospitare fino a sei persone, con la trazione anteriore avanti destinata a contrastare le rivali Chevrolet Malibu e Ford Fairmont che vanno per la maggiore. L'operazione funziona perché le varie Dodge Aries, Plymouth Reliant, la seconda generazione della Chrysler LeBaron e la Dodge 400 hanno in fretta successo, al punto che già nel 1983, con ben sette anni d'anticipo sulla scadenza, la Chrysler restituisce il prestito governativo.
Un anno dopo ecco un'altra mossa geniale, la messa in strada dei primi minivan, il Plymouth Voyager, il Dodge Caravan e il Chrysler Town&Country che dominano la scena per oltre un decennio. I minivan sono realizzati su una piattaforma per vetture, anziché per veicoli industriali, entrano in un garage standard e sono in grado di trasportare fino a sette persone con bagagli.

2

In cassa sono tornati i soldi e spunta di nuovo l'appetito. Nel 1987 viene allora acquisita dalla Renault, l'American Motors, soprattutto per annettere il marchio Jeep e tutte le conoscenze relative alla trazione integrale.
Il rinnovato entusiasmo consiglia di tornare in Europa con un accordo di joint venture con Steyr-Daimler-Puch, per la produzione in Austria di minivan, e la costruzione di alcuni modelli Jeep a guida destra per il mercato britannico. Subito dopo Iacocca inaugura il Chrysler Technology Center, una struttura da 1 miliardo di dollari situata ad Auburn Hills, nel Michigan.
Nascono anche altri modelli di grande successo come il Dodge Ramcharger pick up e la sportivissima Dodge Viper, un'auto a due posti con motore V10. Nel 1996 il momento d'oro si fissa nella storia quando il presidente del Consiglio di amministrazione Robert J. Eaton avvia i lavori di costruzione del quartier generale dell'azienda sempre ad Auburn Hills, nel Michigan. Si tratta di un edificio di 15 piani, con incastonata una stella a cinque punte di vetro alta due piani.
Ma i problemi persistono e non ci sono grandi resistenze quando si fa avanti la Daimler-Benz a proporre un accordo che sa più di acquisizione anche se ufficialmente si tratta di una fusione tra pari come recitano i contratti. È il 1998 e due anni dopo il tedesco Dieter Zetsche viene nominato presidente e amministratore delegato di Chrysler Group. Ha il compito di operare in maniera chirurgi-

1

IL PERSONAGGIO
Virgil Exner

Uno dei periodi migliori della storia Chrysler si lega all'arrivo in azienda, nel 1949, di *Virgil Exner* (nella foto) ex designer della Studebaker, per dirigere un reparto specifico per gli studi di design avanzato e soddisfare la necessità di innovazione stilistica. Exner si rivolge subito alla carrozzeria Ghia per sviluppare le serie speciali, le cosiddette idea cars, che comprendono in particolare il coupé sportivo a cinque posti Chrysler K-310 del 1951, il modello C-200 del 1952, con i curiosi organi ottici posteriori in seguito adottati sui modelli Imperial, e la sportiva Chrysler Elegance del 1953, una tre posti con rivestimenti in pelle gialla e nera cuciti a mano e valigeria in tinta. Exner rinnova anche il design delle vetture di serie Chrysler introducendo le carrozzerie slanciate e scolpite in stile Forward Look. La prima ammiraglia è la Chrysler 300 del 1955, un'affascinante sportiva che coniuga lo stile raffinato alla potenza grintosa del motore Hemi. La 300, probabilmente la prima muscle car prodotta, diventa in fretta una leggenda sui circuiti automobilistici stabilendo una lunga serie di record nel corso degli anni Cinquanta, tra cui una performance da 230 chilometri orari di media a Daytona che contribuisce a rendere la 300C il modello più potente e veloce d'America. Con Exner la leadership della Chrysler nel campo della tecnica va di pari passo con l'innovazione stilistica. Tra le "novità assolute" figurano il primo cruscotto con imbottitura di sicurezza, il famoso cambio a pulsante Chrysler (poi diventato un'icona degli anni Cinquanta), il servosterzo, le sospensioni a barra di torsione ed il primo alternatore funzionale (introdotto con successo nel 1960 ed entrato nella produzione di serie soltanto un anno dopo). Exner sui suoi modelli introduce anche le famose pinne, irrinunciabili sulle auto americane degli anni Cinquanta, che però escono di scena nel 1959 quando lo stesso designer afferma "che non è più possibile insistere con queste appendici che diventano sempre più grandi e generano solo dei Frankenstein" alludendo a veri e propri mostri.

ca perché non basta una larga offerta di modelli interessanti a reggere l'offensiva dei costruttori stranieri che stanno spopolando da est a ovest. Inizia allora una lunga e ininterrotta fase di tagli ai costi di produzione e la condivisione delle piattaforme e dei componenti costruttivi. La spinta, e il denaro fresco che arriva dall'Europa dà nuova propulsione, ma impone anche rinunce dolorose come la chiusura del glorioso marchio Plymouth, una ferita insanabile per molti americani.
Il modello Crossfire è uno dei primi prodotti figli del nuovo modo di costruire le auto e prelude al ritorno della trazione posteriore che si materializza nella nuova generazione delle Chrysler 300, un'auto americana nelle dimensioni e sofisticata nella meccanica per-

3

Chrysler

ché ha una base molto Mercedes. Le finanze ne godono subito e per due anni c'è un promettente ritorno all'attivo, però a comandare sono sempre più i tedeschi e la cosa in America è mal sopportata. Cessa anche l'accordo con la Mitsubishi e tutte le azioni in mano al Chrysler Group vengono vendute.

Il pick up è una delle passioni motoristiche degli americani. Il marchio Jeep, per sua natura, asseconda tale passione. In questo caso con l'off-road Gladiator

LA CRISI E LA SEPARAZIONE

Non è comunque un buon momento per tutto il sistema motoristico Usa. Le vendite crollano e tutti i colossi che dominano la scena per un secolo sembrano sulle ginocchia. La General Motors annaspa, la Ford fatica e per la Chrysler si prevedono tempi durissimi. Questo convince la Mercedes a una ritirata. Lo si capisce senza troppi giri di parole quando nell'aprile 2007 il settimanale tedesco *Der Spiegel* pubblica un'intervista a Dieter Zetsche. Il numero uno Chrysler esprime il desiderio di cedere tutte le azioni in mano alla Mercedes allo scopo di far ritornare indipendente il gruppo americano. Il giorno successivo il ricco investitore Kirk Kerkorian fa un'offerta per la Chrysler pari a 4,5 miliardi di dollari. Anche la canadese Magna International si dice disposta ad accettare partner per concludere l'acquisto del glorioso marchio, però a mettere fine alle voci è la stessa Mercedes quando il 14 maggio annuncia per 7,4 miliardi di dollari la cessione dell'80,1 per cento delle azioni al fondo d'investimento Cerberus Capital Management.
Non sono comunque i tempi giusti per l'industria dell'auto di Detroit, e ogni giorno che passa i profitti crollano al pari delle vendite mentre si profila per tutti l'incubo della bancarotta.
Nell'ottobre 2008, Cerberus e GM discutono di una scambio di azioni per una possibile fusione, ma un mese dopo tutto viene negato e la Chrysler annuncia un primo taglio di 5mila posti di lavoro e si appresta a chiedere un aiuto al governo per poter sopravvive-

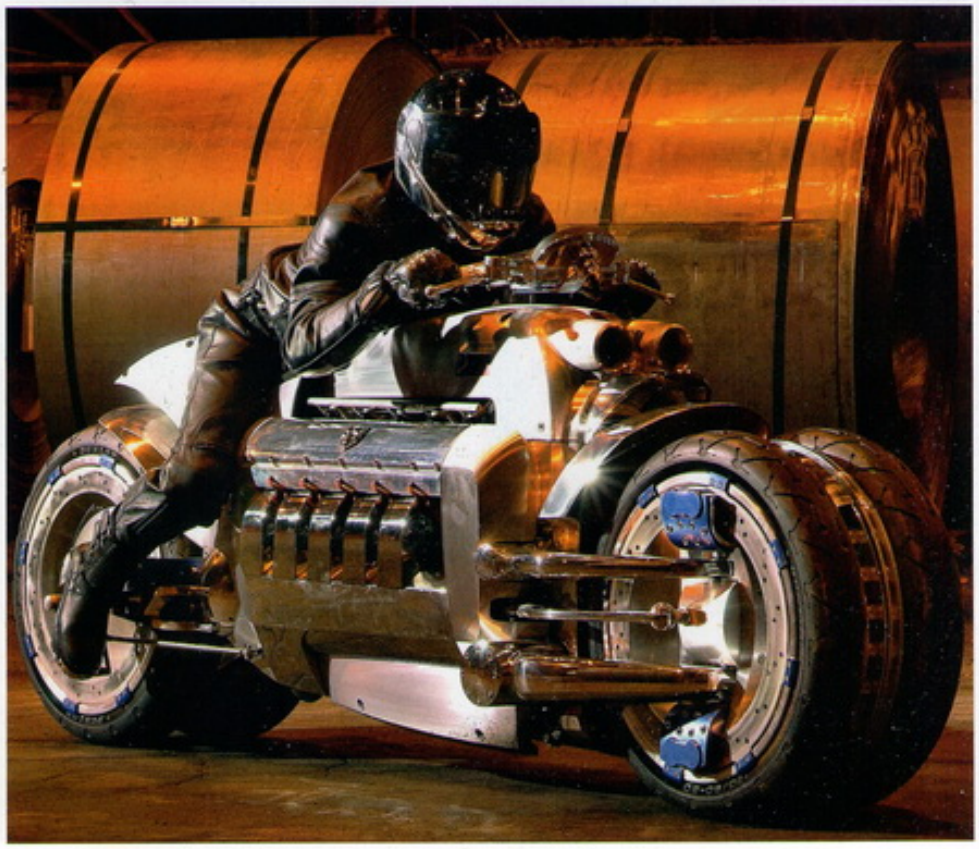
Jeep
GLADIATOR

Chrysler

1. I veicoli del progetto Envi, un'organizzazione interna a Chrysler che porta avanti lo sviluppo e la produzione di modelli elettrici
2. Il curioso prototipo Dodge Tomahawk, moto a ruote gemellate con il motore V10
3. Tra le proposte verdi di Chrysler al salone di Detroit del 2008 spicca il concept EcoVoyager

re. L'anno si chiude con un bilancio tristissimo: appena 398.119 auto vendute e 1.055.003 truck, numeri che mettono i brividi. Il 2009 si avvia quindi come l'ultimo della lunga storia Chrysler: non ci sono margini e nemmeno prospettive finché non scende in campo il neo presidente degli Stati Uniti, Barak Obama, che dà ascolto ad una proposta che arriva dall'Italia attraverso l'amministratore delegato della Fiat, Sergio Marchionne. Il gruppo torinese non avanza intenzioni di quattrini ma offre tecnologia d'avanguardia, motori piccoli ed ecologici. Obama si convince e considera la soluzione italiana come l'unica in grado di salvare la Chrysler anche se questo comporta molti sacrifici. Il percorso comune parte ufficialmente il 19 giugno quando Marchionne si insedia nel quartier generale di Auburn Hills, optando per un ufficio al quarto piano, vicino alle stanze degli ingegneri, invece di scegliere, come i suoi predecessori, l'attico della torre Chrysler.

Carlo Cavicchi



2

www.chrysler.com
1000 Chrysler Drive, Auburn Hills, Michigan 48326 - 2766, Stati Uniti

1

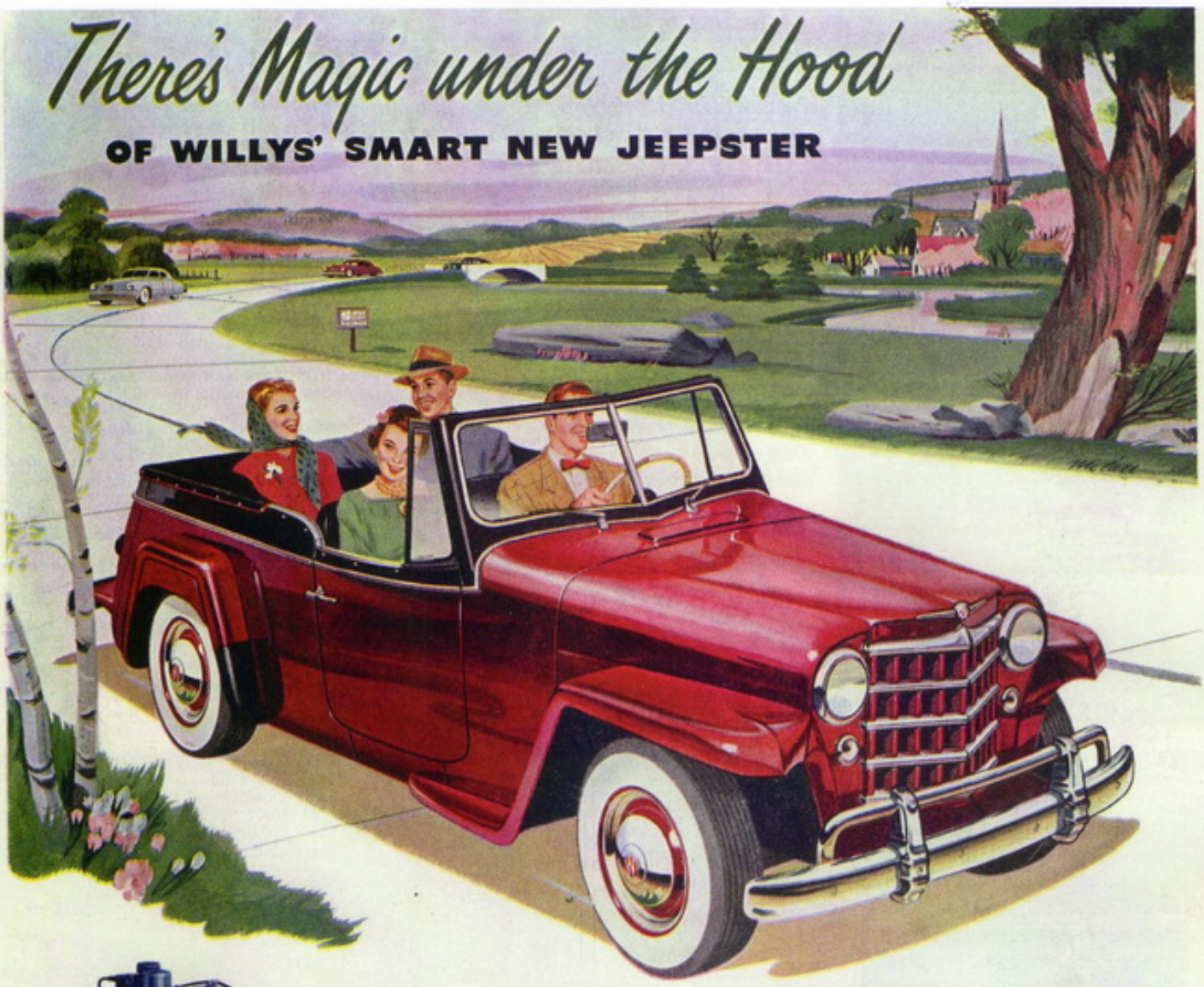
La testimonianza di Lee Iacocca

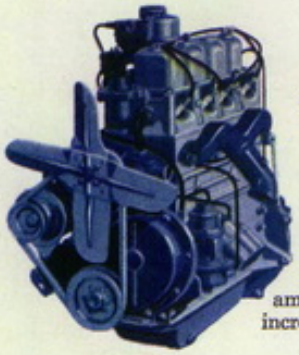
Fin dall'estate del 1979 fu chiaro che soltanto misure molto drastiche avrebbero potuto salvare la Chrysler Corporation. Facevamo tutto il possibile e anche l'impossibile per ridurre le spese, ma la nostra situazione si aggravava e le perdite continuavano ad aumentare. Ormai navigavamo in acque pericolose. Se volevamo sopravvivere, avevamo urgente bisogno di aiuto. Da soli non avevamo più i mezzi per farcela.
Vedevo una sola via d'uscita cd era l'ultima a cui avrei voluto far ricorso: l'intervento del governo. Ma una volta presa la decisione, andai alla carica lancia in resta. Sono sempre stato un sostenitore della libera impresa, della sopravvivenza del più forte nella selezione naturale. Come direttore generale della Ford si può dire che abbia passato quasi altrettanto tempo a Washington che a Dearborn. A quell'epoca andavo alla capitale solo per una ragione: cercare di scrollarmi il governo di dosso. Quindi, naturalmente, quando andai a Washington come presidente della Chrysler per chiedere aiuto al governo, tutti esclamarono: «Ma come?! Con che faccia ti presenti?». «E che scelta ho?» - rispondevo - «Siete la mia ultima spiaggia».
Da "Iacocca una autobiografia", Sperling & Kupfer

3

There's Magic under the Hood

OF WILLYS' SMART NEW JEEPSTER





HURRICANE POWER!

The most advanced engine in the low-price field—F-head design, with valve-in-head intake, valve-in-block exhaust. Compression 7.4 to 1, but does not require premium fuel. This amazing new engine gives the Jeepster increased power plus record long mileage.

A surge of eager power at your command . . . a fuel thriftiness almost miserly—that's the magic combination you get in the new Jeepster with the *HURRICANE* Engine. Visit a Willys dealer and drive this low-slung, bold-prowed beauty . . . feel its quick, light steering response, its road-hugging stability on curves. Then get the *great news*—the Jeepster's new low price . . . hundreds under the average open sports car!

See These Jeepster Features . . .

Snug-fitting top with full-view rear window. Exclusive Planadyne front suspension. Easy-posture seats with washable upholstery, room for five.

White sidewall tires, overdrive and grille guard optional at extra cost.

The New Jeepster

B Series

Produzione 1924 - 1925
Carrozzeria Berlina - Torpedo

1. La B Series inaugura la produzione di serie della Chrysler
2. La carrozzeria bicolore della Chrysler B

1

Con le B Series, si inaugura ufficialmente la produzione della Chrysler. Ciò accade in un momento difficile perché a farla da padrona nel 1924 è la Ford, che con i suoi modelli monopolizza il 55 per cento del mercato. Per garantire la qualità delle B Series, Walter Chrysler sceglie i tre migliori talenti su piazza, incontrati durante il periodo trascorso alla Willys-Overland. Si tratta di Fred Zeder, Owen Skelton e Carl Breer: i Tre Moschettieri, come vengono affettuosamente chiamati, curano poi il design di tutte le Chrysler degli anni Trenta. Il motore è un 3,3 litri da 68 Cv, per una velocità massima che arriva a sfiorare i 100 chilometri orari. Ma nel 1925 quest'ultima viene portata a 110 orari, e la B diviene B-70: 70 miglia all'ora corrispondono infatti più o meno a 110 chilometri orari. Le B Series sono disponibili in sei varianti di carrozzeria, con prezzi che variano dai 1.335 dollari della Touring ai 2.195 della Crown Imperial.

2

FOCUS
I freni idraulici

Sebbene si trovi su modelli Duesenberg (1922) e Chalmer (1923), la frenata idraulica è ancora una rarità quando la B arriva in commercio. Il sistema prevede la presenza di tubazioni idrauliche riempite di fluido, che provvedono a distribuire ed equilibrare la forza frenante. Con risultati di gran lunga più apprezzabili rispetto a qualsiasi sistema meccanico usato all'epoca.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,064
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3301 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

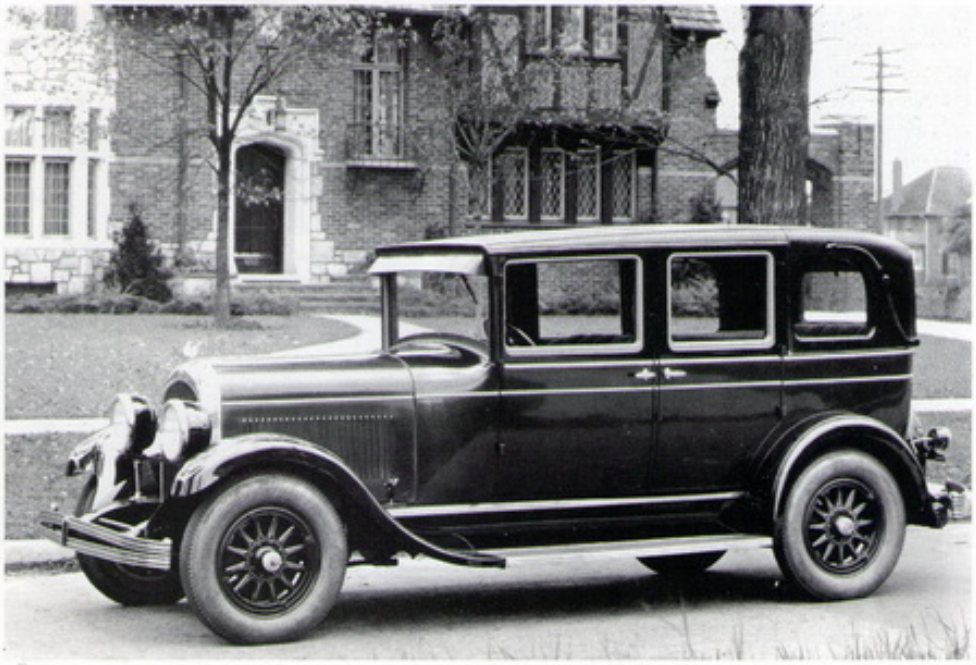
VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.335

Series 70

Produzione 1924 - 1931
Carrozzeria Torpedo - Roadster - Berlina

La Series 70, prodotta dalla metà degli anni Venti agli inizi dei Trenta, rappresenta per Chrysler una pietra miliare della sua produzione. L'estetica di questi modelli rispecchia, per certi versi, uno stile ferroviario: le prime vetture di Walter P. Chrysler, infatti, sono chiamate Locomobile, proprio per la prominenza del frontale, simile a quello delle locomotive dell'epoca. Ma la Series 70 è anche quella che negli anni della sua produzione viene venduta in numeri importanti nonostante il prezzo, non a buon mercato, di 1.395 dollari per la versione berlina 4 posti. Solo in seguito la corsa alla produzione costringe Chrysler ad adeguare la sua gamma, per far fronte alla concorrenza della Ford. Le versioni 72 e 75 nascono per questo, con una politica dei prezzi al ribasso e di conseguenza anche con equipaggiamenti più economici.

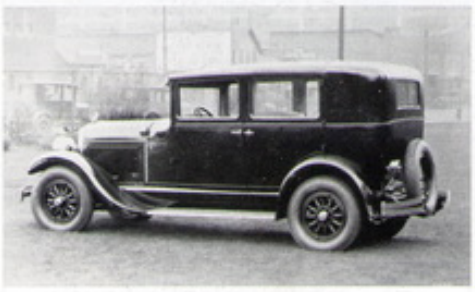


1

FOCUS
70 Roadster

Nel 1930 viene messa in commercio la versione Roadster della Series 70. Si tratta di una vettura allestita all'alba della grande crisi del '29, ma non per questo povera nei contenuti. Questa vettura porta infatti con sè tutti gli elementi stilistici che caratterizzano ancora oggi una tra le più importanti icone dello skyline americano: il Chrysler Building di New York.

1. La Series 70 rappresenta una pietra miliare nella produzione della Chrysler
2. La Series 70 viene prodotta dalla Chrysler dal 1924 al 1931
3. Il frontale a locomotiva della Chrysler 70



2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,050
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 1.360 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4078 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 1.395

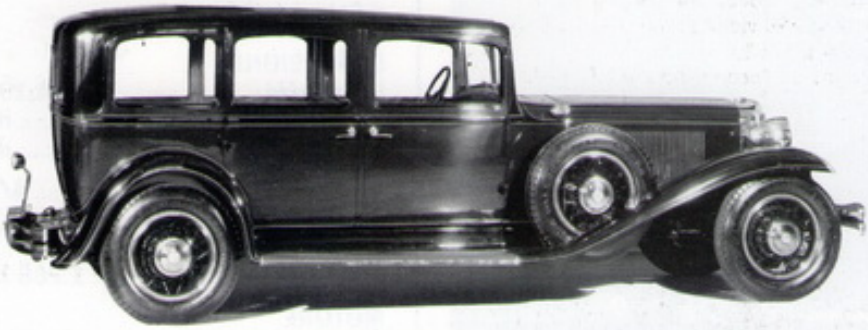
E 80 Imperial

Produzione 1926 - 1929
Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo - Limousine

1. Una Chrysler E 80 Imperial in versione limousine torpedo
2. La versione berlina della Chrysler E 80 adotta un motore da quasi 100 Cv

Il 1926 è l'anno in cui Walter Chrysler, dopo una prima fase di start up, pone la sua attenzione su vetture top class riservate ad una clientela più ricca. È il caso della E 80, che viene offerta in sei varianti di carrozzeria (e tre di lunghezza) con prezzi che partono dai 2.645 dollari e arrivano fino ai 3.695 ed oltre, se si prendono in considerazione anche le serie speciali. Come ad esempio la Club Coupé del 1928 carrozzata da LeBaron, prodotta in soli 25 esemplari e venduta al prezzo di 3.995 dollari. Per l'occasione, queste auto vengono equipaggiate con un motore a 6 cilindri in linea, di 4,7 litri e ben 92 Cv, capace di raggiungere una velocità che sfiora i 130 orari. Ma le versioni più ricche, ad esempio le Imperial, negli anni salgono anche di cilindrata raggiungendo quota 5,1 litri. Nel 1928 questi modelli partecipano alla 24 Ore di Le Mans, cogliendo terzo e quarto posto.

1



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 2/5

PORTE 4

PESO ..... 1.916 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4730 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 92 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 129 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.645

FOCUS
Nel nome del lusso

Prima di assumere una dignità propria, indicando un modello ben distinto qualche anno più tardi, l'appellativo Imperial caratterizza per lungo tempo la versione top di gamma delle E-80 Series. La 80 Imperial a 5 posti Town Sedan, usata dalla moglie di Walter Chrysler, può essere ottenuta solo dopo un ordine speciale e al prezzo record di 5.495 dollari.

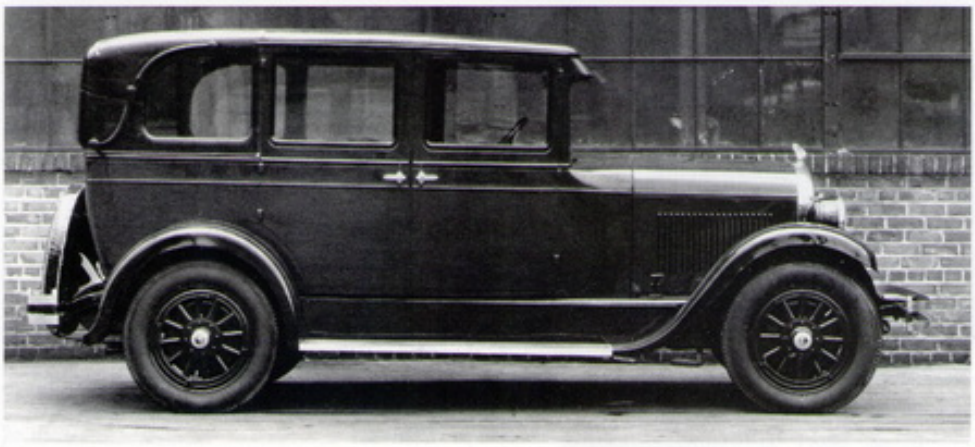
Series 60

Produzione 1927 - 1929
Carrozzeria Berlina - Torpedo

1. Il design della Chrysler 60 è quello classico dell'epoca, con carrozzeria squadrata, ampi passaruota e tetto piuttosto alto
2. La Chrysler 60 ha tetto rigido con falso pantografo come le decappottabili

Il 1927 è un anno pieno di novità, ed il team di Walter Chrysler è impegnato nel lancio di diversi modelli inediti. Tra questi c'è la Series 60, che sfrutta lo stesso pianale della 58 pur potendo puntare su un motore tre litri e sei cilindri da 54 Cv. L'anno successivo la vettura beneficia di alcuni aggiornamenti estetici, ma soprattutto di un aumento della potenza: i cavalli sono ora 60, per una velocità massima che arriva a toccare i 100 chilometri orari. Nel 1928 vengono inoltre vendute oltre 64.000 Series 62. La stessa cosa succede alle Series 65, evoluzione della gamma, l'anno seguente; la cubatura e di conseguenza la potenza del sei cilindri aumentano: ora i cavalli disponibili sono compresi tra i 65 ed i 72, a seconda delle versioni. Anche la velocità massima sale, e supera i 105 chilometri orari. Nonostante il 1929 è l'anno della crisi, le Series 65 vendono 51.000 esemplari.

1



2

FOCUS
Una gamma completa

Nel 1928, anche grazie all'acquisizione della Dodge, la Chrysler può contare su una gamma completa. Dalle vetture di taglia e prezzo medi, come le Series 60, 62 e 65, agli autocarri, fino alle auto di lusso. Anche in virtù di questo l'azienda riesce a superare la terribile crisi che nel 1929 si abbatte sull'economia americana. La produzione totale di quell'anno, infatti, supera le 102.000 unità.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.288 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2955 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 54 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

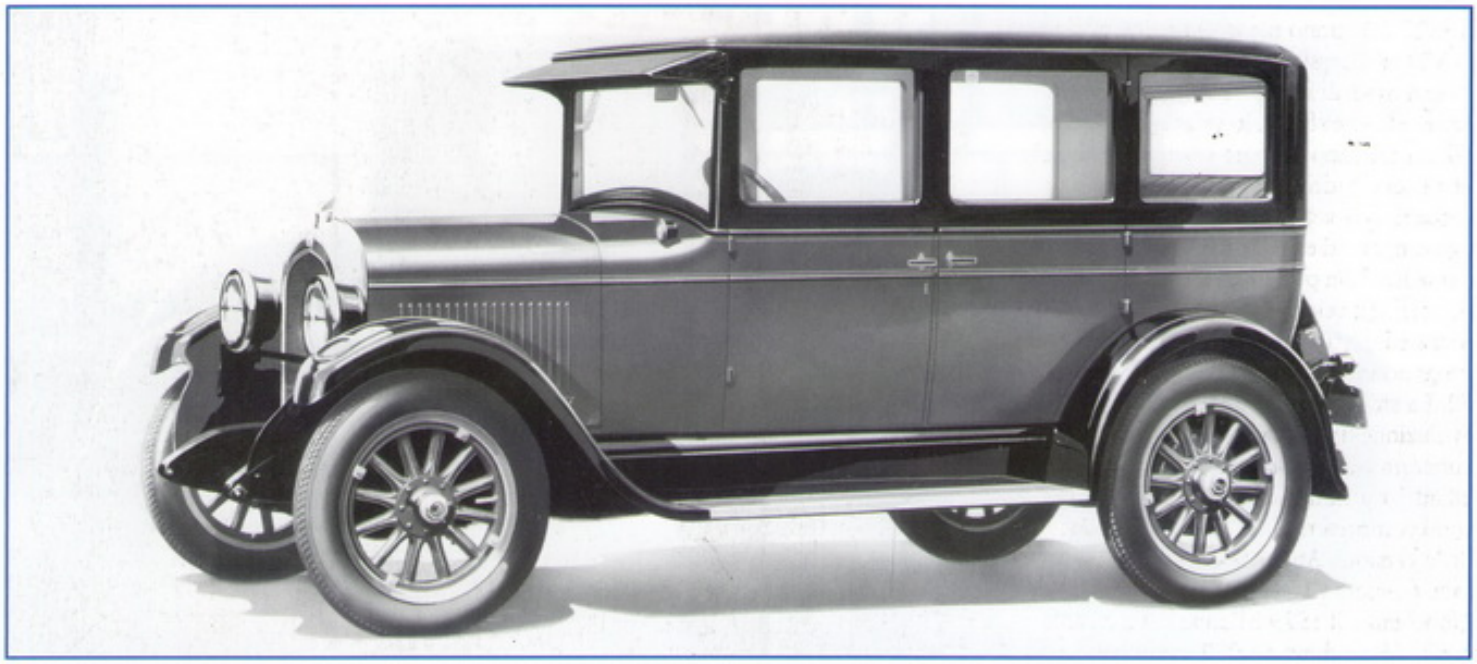
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 96 km/h

PREZZO ..... Dollari 900

Series 50

Produzione 1927 - 1928
Carrozzeria Berlina - Coupé



1

Nel 1927 le Series 58 vengono sostituite dalle 50, che l'anno successivo beneficiano di un incremento di potenza e prendono la denominazione di 52. Le Series 50, con un interasse più corto rispetto alle 58, prefigurano un'auto che arriva dopo un anno, in estate: la Plymouth. Del resto, il 1928 è strategico: oltre alla Plymouth debutta anche la De Soto, e la Chrysler Corporation acquista la Dodge Brothers Incorporated. Tornando alla 50, va detto che il suo è un motore 2.8 quattro cilindri, in grado di erogare una potenza di 38 Cv. Potenza che viene portata a 45 Cv nel 1928 con la 52, più leggera di circa 20 chili ed in grado di raggiungere una velocità di punta di quasi 85 chilometri orari, cinque in più della versione precedente. Come succede anche alle Series 60 e 70, rispettivamente divenute 62 e 72 in seguito a un incremento di potenza e performance. Le Series 50 nel 1927 vengono prodotte e commercializzate

1. L'eleganza della Chrysler Series 50, molto apprezzata dal pubblico americano
2. Una Chrysler a due posti della Series 50 del 1928

in 84.412 esemplari, mentre la produzione totale del gruppo Chrysler è di 182.195 vetture. L'anno successivo, anch'esso positivo per quanto riguarda le vendite, la produzione di Series 52 raggiunge quota 76.857 unità, su un totale di 166.409. Questo testimonia l'importanza di vetture a quattro cilindri e a buon mercato.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,000
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.093 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2793 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 38 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

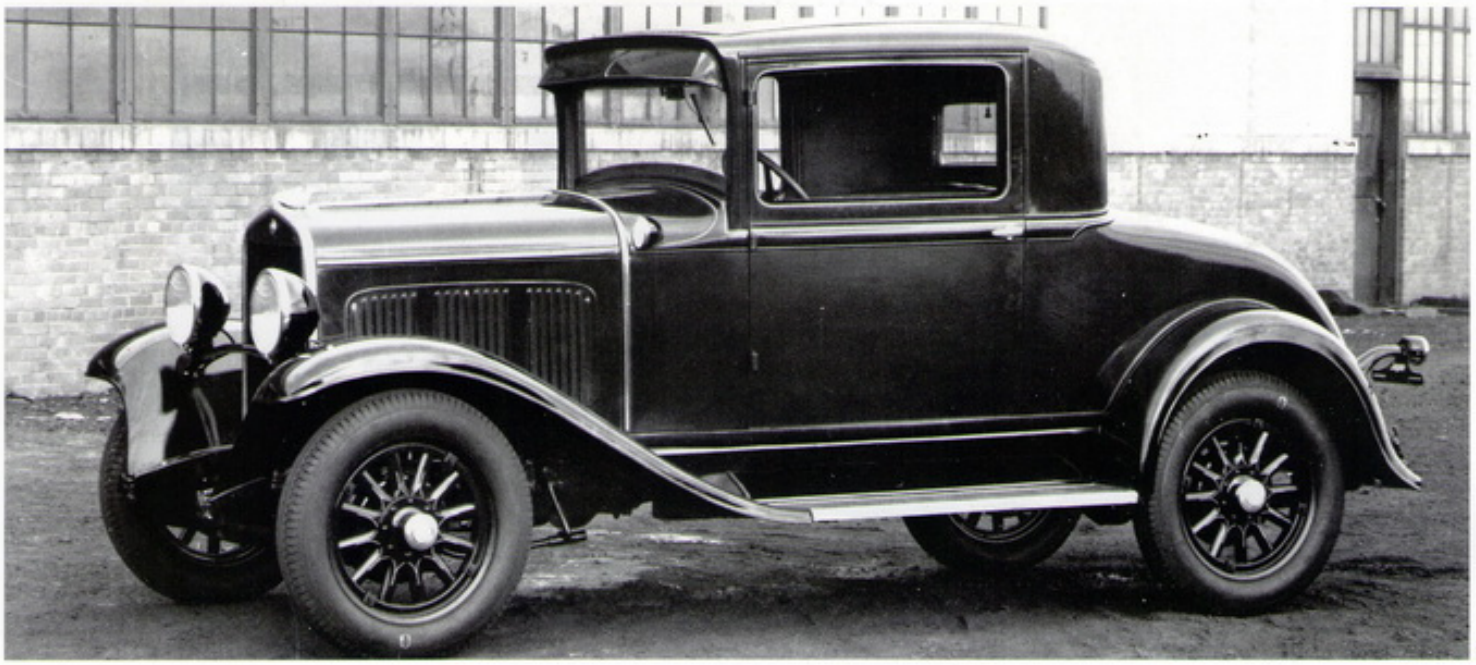
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Dollari 850

CJ Six

Produzione 1930 - 1931
Carrozzeria Berlina - Coupé - Roadster



1

Nel 1930, in risposta alla Grande depressione che imperversa in America dopo il crollo della borsa del 1929, la Chrysler prova ad uscire dalla crisi proponendo automobili dalle dimensioni più contenute rispetto al passato.
Il downsizing (parola che si ripropone continuamente durante i periodi di crisi) si concretizza in questo caso con la nascita della serie CJ. Proposta da subito come auto accessibile, viene venduta con prezzi che vanno dai 795 ai 925 dollari. La CJ viene assemblata su un telaio alleggerito a basso profilo, utilizza freni a tamburo e un sistema di sospensioni all'avanguardia con ammortizzatori idraulici e molle in gomma. Questa serie offre sei varianti di carrozzeria che include una due porte roadster e una coupé fino alla berlina top di gamma. Il motore di questa Chrysler è un 3,2 litri da 62 Cv che viene abbinato a un cambio manuale a tre marce.
La velocità è di cento chilometri orari, sufficiente per le strade dell'epoca.

1. La Chrysler Six è proposta in ben nove versioni e sei carrozzerie, tra queste molto apprezzata la variante roadster a due posti
2. La Chrysler Six versione coupé prodotta dal 1930

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé	1930 - 1931
Roadster	1930 - 1931
Berlina 4 porte	1930 - 1931
Berlina Brougham	1930 - 1931

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.084 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3200 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 62 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Dollari 795

77

Produzione 1930 - 1932
Carrozzeria Torpedo - Roadster - Cabriolet

1

La Roadster è la discendente diretta della prestigiosa auto che Walter P. Chrysler introduce nel 1924, dandole il suo stesso nome. Nel 1930 ne viene proposta una successiva evoluzione: il modello 77. Quest'auto è spinta da un sei cilindri di 4,4 litri di cilindrata da 93 Cv, che è abbinato ad un cambio manuale a quattro velocità. I freni sono idraulici a tamburo sia all'anteriore che al posteriore, mentre il peso complessivo a vuoto è di 1.591 chilogrammi. Le caratteristiche tecniche, unitamente al prezzo non proprio a buon mercato ma comunque accessibile di 1.665 dollari, fanno guadagnare alla 77 il nomigolo di Bentley dei poveri, anche per l'aspetto opulento della vettura in confronto al costo. In verità, anche l'attenzione per i dettagli e le dotazioni non manca: la 77 è infatti la prima auto nel listino Chrysler ad offrire la radio come optional. Da segnalare, poi, l'affermazione delle 77 più prestazionali, in allestimento sportivo, alle Mille Miglia del 1929 e del 1930.

1. Una Chrysler 77 con elegante carrozzeria bicolore rossa e nera
2. La Chrysler 77 nella versione torpedo
3. Nella parte posteriore della Chrysler 77 spicca il bagagliaio, sistemato esternamente

2

3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.591 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4400 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 93 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.665

You've never owned a car so useful, so practical

NO sedan can match a station wagon for all-around usefulness. And no other station wagon is so practical for every use as the "Jeep" Station Wagon—the first with an all-steel body and top for greater safety and longer service. It's a roomy, comfortable family car. When you need extra big load space, all except the driver's seat are removable. Let your Willys-Overland dealer show you how fully the "Jeep" Station Wagon meets your family's needs.

LOTS OF ROOM inside the "Jeep" Station Wagon's all-steel body for passengers—space, too, for things you want to take along. When there's a bulky load to haul, such as a chair or washing machine to be repaired, removing the seats gives 96 cubic feet of cargo space.

WONDERFULLY SMOOTH RIDING on country roads as well as city streets. Independent front-wheel suspension absorbs road bumps, keeping the car level and steady. It's a thrifty car to drive—the world-famous "Jeep" Engine with overdrive delivers mileage to brag about.

'Jeep'

Station Wagon

CP8

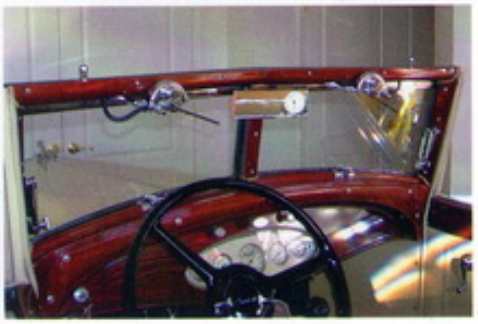
Produzione 1931 - 1933
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Torpedo - Roadster

La CP8 è una delle innumerevoli varianti della E 80 Imperial. Con la sigla CP si identifica il segmento Compact Passenger che viene interpretato da Chrysler con una berlina di grandi dimensioni capace di ospitare fino a sette passeggeri. Siamo ancora nelle fasi appena successive alla grande crisi del '29 e la CP8 non è ancora una vettura del nuovo corso. Si tratta infatti di una berlina esclusiva e costosa, con dimensioni generose e finiture di alto livello. Il motore è un possente V8 da 125 Cv (135 in versione Red Head ovvero con compressione aumentata) di 6272 cc. Per ospitare il propulsore, i tecnici della Chrysler costruiscono un cofano motore molto lungo e dotato di paratie laterali con prese d'aria apribili a mano, per permettere all'otto cilindri a V di non surriscaldare, soprattutto nei tragitti cittadini.

1

2

3


4

1. Una Chrysler CP8 del 1931
2. Un cabriolet della Chrysler CP8
3. Gli eleganti passaruota della Chrysler
4. Particolare del cruscotto della CP8
5. Il cofano della Chrysler, apribile lateralmente

FOCUS
L'affidabilità

Nei primi anni del Novecento l'automobilismo si sta ancora sviluppando. Le Case costruttrici sono guidate dalla passione dei loro fondatori per la tecnica e la velocità: pochi sono quelli che si preoccupano dell'affidabilità. Don Butler, uno storico della Chrysler, racconta che le CP8 possono invece percorrere più di 200.000 miglia in ogni tipo di condizione prima di avere cedimenti al motore.

5

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 5/7

PORTE 4

PESO ..... 2.054 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6272 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 125 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 134 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.945

Airflow

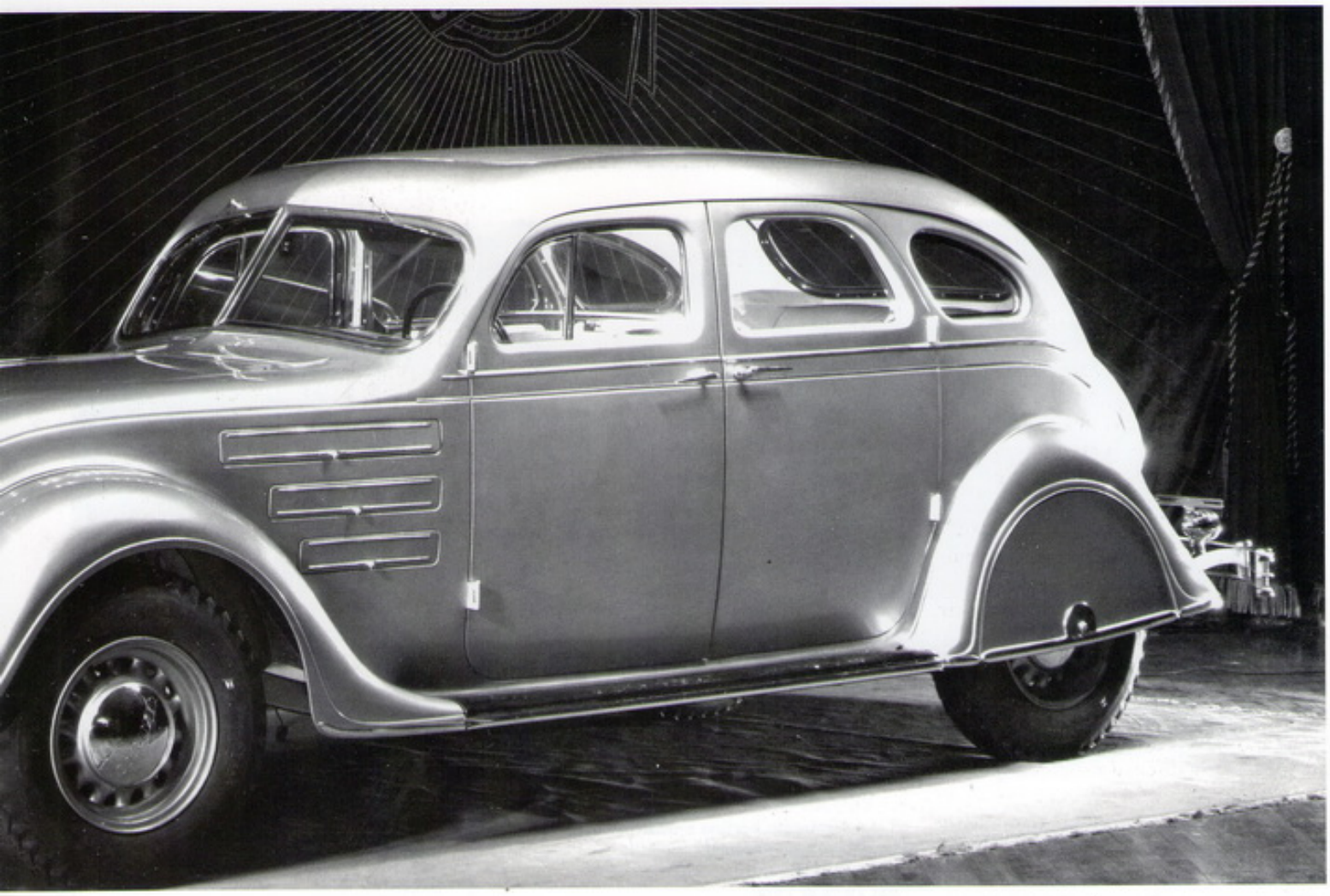
Produzione 1934 - 1936
Carrozzeria Berlina

Con la Airflow, la produzione di Chrysler si ispira decisamente a concetti innovativi per gli anni Trenta. La linea filante di questa vettura è dovuta a precise ricerche effettuate in galleria del vento. Per la prima volta, infatti, lo stile non viene dal disegno di un carrozziere, ma è dettato dai risultati di tale sperimentazione. Il nome Airflow significa letteralmente flusso d'aria, ed è proprio l'andamento dell'aria sulla carrozzeria a determinare la linea di questa vettura, che non ha comunque il successo commerciale atteso.
Il capo del progetto Airflow è Carl Breer, ed è a lui che si deve l'idea di costruire un'auto al di fuori dei canoni classici. Breer si impegna molto per convincere Walter P. Chrysler a realizzare la sua vettura, ma gli elementi di attrito non mancano nella discussione con il magnate americano. Dapprima c'è la linea che è troppo diversa dalle auto prodotte finora, poi c'è la dispendiosa fase di sperimentazione. L'ingegnere non si dà per vinto e alla fine convince Chrysler a firmare il via libera per il progetto denominato inizialmente Trifon Special, che poi diventa Airflow. Nei suoi primi studi, il progettista si rende conto che una linea più rotonda e raccordata oppone una resistenza all'aria minore del 40 per cento rispetto alle carrozzerie tradizionali. Estremamente filante nelle forme, la Airflow perde dunque la conformazione torpedo a vantaggio di un look da berlina moderna. Particolare la calandra anteriore che rimane a sviluppo verticale, ma conserva ancora la presenza dei fari rotondi applicati ai lati. Al posteriore spicca la ruota di scorta coperta da un elemento estetico, mentre le ruote del retrotreno sono carenate per aiutare il deflusso dell'aria. Particolare la conformazione dei finestrini posteriori, che possono essere aperti a compasso. Le portiere hanno l'apertura normale per i posti anteriori e controvento per quelli posteriori. Il parabrezza non è troppo ampio ed è diviso in due parti inclinate così come il piccolissimo lunotto posteriore. Anche gli interni sono realizzati in funzione di canoni innovativi: spostando in avanti il motore, Breer guadagna spazio per i passeggeri che siedono dietro tra le ruote posteriori e non sopra di esse come accade per le altre vetture degli anni Trenta. Il motore utilizzato per questa inedita vettura è il 5,3 litri da 115 Cv, che permette prestazioni di tutto rispetto con la velocità massima che si attesta a quasi 153 chilometri orari. Ma la Airflow non riscuote il successo che Carl Breer e Walter Chrysler si aspettano. Troppo avanti per i suoi tempi, questa vettura viene venduta in numeri modesti e la gran parte degli automobilisti statunitensi si divide sull'estetica. La Airflow piace o non piace, senza mezze misure. Ad essere in particolar modo contestato è il frontale, troppo diverso dalle altre vetture per il fatto di essere omogeneo nelle linee e per avere il volume dedicato al motore, in pratica, fuso con le forme dell'abitacolo e con i parafanghi. Non si tratta, poi, di un'auto a buon mercato. Dopo la grande recessione, i costruttori fanno la gara per vendere modelli al di sotto dei mille dollari mentre la Airflow, con la scusa dell'innovazione e l'effettiva necessità di ricoprire i costi di sviluppo è proposta ad un prezzo di oltre mille e trecento dollari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.735 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5302 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 115 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h
PREZZO ..... Dollari 1.345

La Chrysler Airflow deve la sua linea filante al disegno di Carl Breer, che intuisce i vantaggi e le potenzialità dell'aerodinamica



LA TECNICA

La Airflow è la prima auto costruita secondo le leggi dell'aerodinamica, più che con grande attenzione all'estetica. L'intuizione del progettista Carl Breer è efficace: a forme più tondeggianti corrisponde una migliore penetrazione dell'aria, con il 40 per cento in meno di resistenza rispetto alle carrozzerie torpedo.

FOCUS
De Soto Airflow

La Airflow, viene proposta anche con il marchio De Soto, a un prezzo inferiore rispetto a quella Chrysler. Dotata di un motore a sei cilindri, la De Soto Airflow permette prestazioni simili alla sorella più blasonata. Nonostante ciò, le vendite di questa vettura innovativa non decollano.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 4
PORTE 4
PESO ..... 1.690 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4000 cc
Cilindri 6
Potenza ..... nd
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h
PREZZO ..... Dollari 1.245

Airstream

Produzione 1935 - 1936
Carrozzeria Berlina - Coupé

1

La Airstream è una berlina costruita nel breve volgere di un anno, dal 1935 al 1936. Quest'auto viene messa in produzione per sopperire al fallimento della Airflow, auto dalle linee forse troppo aerodinamiche, che non riscuote il successo previsto per il fatto di essere troppo moderna per la sua epoca. La Airstream, tuttavia, da questa eredita il telaio e i propulsori. Due sono le possibilità di scelta per i motori di questa vettura, un 4000 cc da 93 Cv e un 4500 cc da 105 Cv. Entrambi sono a 6 cilindri in linea abbinati ad un cambio manuale a tre marce. Dal punto di vista estetico, la Airstream riprende le linee classiche delle berline degli anni Trenta, ammorbidendo l'impatto "futuristico" in qualche modo penalizzante per la Airflow. Il frontale presenta la classica calandra separata da fari e parafanghi, mentre l'abitacolo si rifà, in parte, a quello della Airflow, mantenendo anche lo schema di aperture delle portiere, con quelle posteriori controvento.

1. La Airstream berlina a quattro porte. La produzione di questo modello della Chrysler dura soltanto un anno dal 1935 al 1936
2. Una versione coupé della Airstream

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
4.5	1935 - 1936

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,902
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.383 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3958 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 93 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... nd

Saratoga

Produzione 1939 - 1995
Carrozzeria Berlina

1

La Saratoga è una berlina che rimane in produzione dal 1939 al 1995. Questa vettura, che ha in comune con la più lussuosa New Yorker gran parte dell'impostazione meccanica nonché alcune componenti, è espressamente costruita per essere posizionata su un segmento di mercato medio alto. Se non altro per la lunghezza, di oltre 5 metri. Caratterizzata da un design tipico delle Chrysler anni Quaranta, la Saratoga ricorre anch'essa ad un uso massiccio di cromature, un po' come succede nel caso della New Yorker. La carrozzeria è di forma bombata, a sottolineare gli ampi volumi dei passaruota e del vano bagagli. Prominente anche il cofano motore, caratterizzato da una gobba centrale sul quale è posto il fregio della Casa. Saratoga è un nome importante per Chysler, che lo ripropone per le successive 3 generazioni di vetture l'ultima delle quali prodotta, come la "sorella" New Yorker, negli stabilimenti canadesi in Ontario.

1. Una Chrysler Saratoga del 1951 impegnata nella gara evocativa Carrera Panamericana
2. Particolare del fregio Chrysler

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1939 - 1942
II Serie	1946 - 1953
III Serie	1957 - 1960
IV Serie	1989 - 1995

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,050
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5302 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 135 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 2.700

New Yorker

Produzione 1939 - 1996
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

SCHEDA TECNICA (1946)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,050
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5302 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 135 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

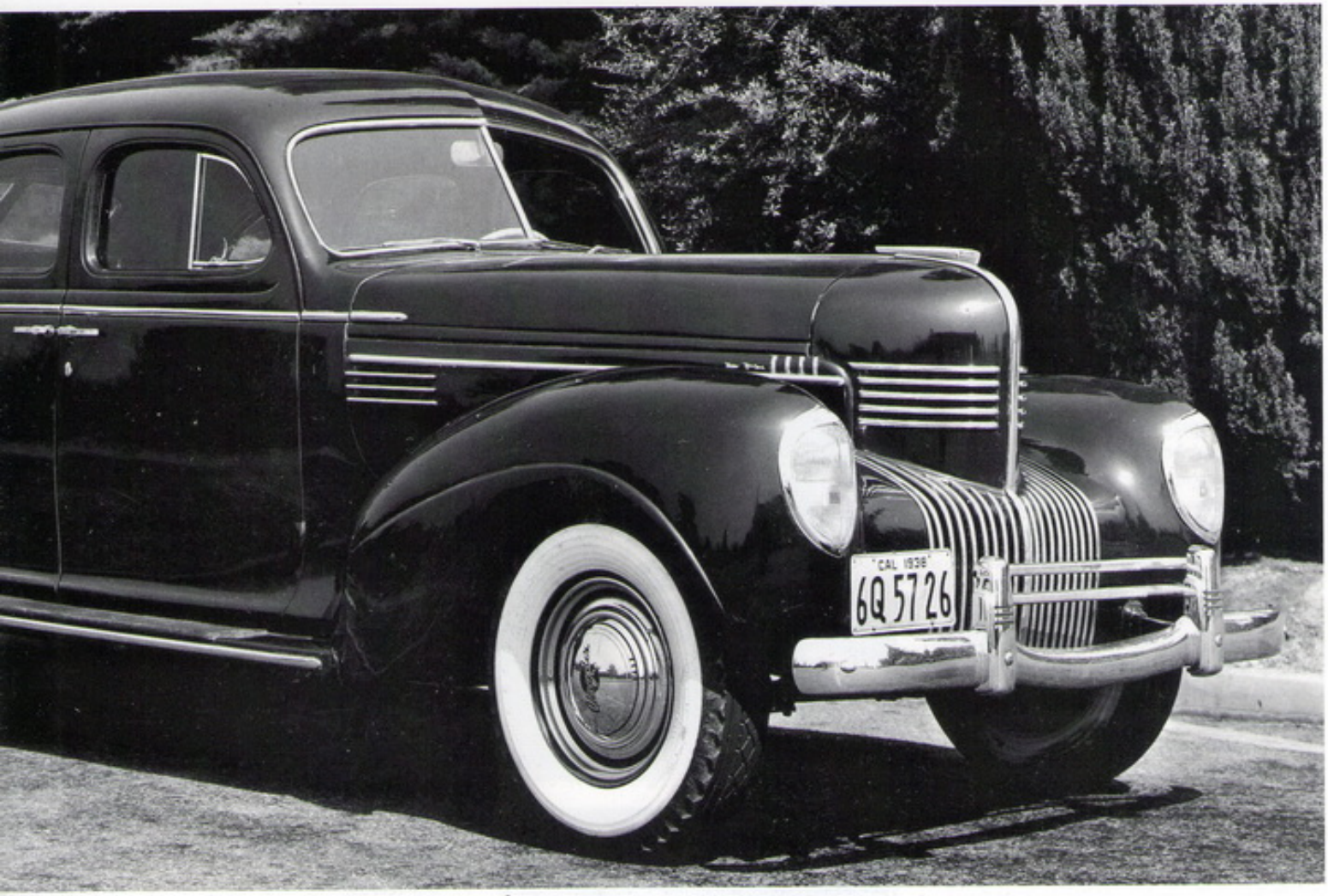
CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 3.600

La New Yorker è una pietra miliare della produzione Chrysler. La prima vettura a portare questo nome risale al 1939, l'ultima è uscita dalla fabbrica di Ontario, in Canada, nel 1996. In quasi sessant'anni di storia, la New Yorker è cambiata per 12 generazioni, rimanendo sempre un grande classico dell'offerta premium a stelle e strisce. La prima New Yorker viene presentata nel 1938, ed è un'auto di lusso con carrozzeria a quattro porte sportiva dotata di un motore a otto cilindri in linea capace di prestazioni sopra la media per l'epoca. Questa prima versione, che in realtà si presenta come variante della Imperial, viene tuttavia prodotta in pochi esemplari. Con gli stabilimenti dedicati interamente alla produzione bellica per il supporto delle truppe impegnate nella Seconda guerra mondiale, Chrysler riprende a costruire auto per i civili solo nel 1947, dopo non pochi problemi di riconversione. In quell'anno ricompare anche la New Yorker, che rispetto al modello di quasi nove anni prima, differisce solo per l'utilizzo di nuovi cerchi ruota e per un nuovo cruscotto. La seconda generazione è un'icona degli anni Cinquanta: le sue forme tondeggianti fanno il verso all'epoca della rinascita e del boom economico. La grande New Yorker prodotta dal 1950 al 1954 è ricca di cromature, soprattutto nel frontale, dove campeggia una calandra monumentale sovrastata dal logo della Casa e corredata da due fari rotondi anch'essi dotati di una cornice a specchio. I motori ora sono dei V8 da 135 e 180 Cv, mentre i clienti possono scegliere tra un cambio manuale e uno automatico, denominato Prestomatic. La terza generazione della New Yorker debutta nel 1955 e viene prodotta fino al 1961. Le carrozzerie disponibili sono due, la berlina e la due porte cabriolet. Il motore scelto per questa serie è ancora una volta con 8 cilindri a V da 6 litri di cilindrata. La linea della New Yorker fase 3 è più spigolosa della precedente, ma vengono mantenute le dimensioni over size: la lunghezza, ad esempio supera i cinque metri e mezzo. Simile alla terza, la quarta generazione (1962 - 1964) presenta aggiornamenti tecnici e piccole migliorie stilistiche, mentre la quinta(1965 - 1968) è totalmente nuova. La linea è più austera e filante, ed i tre volumi della carrozzeria hanno quasi le stesse proporzioni. Con quest'auto, Chrysler non si concentra molto sull'aerodinamica, ma privilegia più la funzionalità. La sesta generazione (1974 - 1978) inizia a gettare le basi per i modelli che vengono realizzati negli anni Ottanta. Si assiste alla nascita delle berline classiche in stile limousine, che si palesano con la settima e ottava generazione della New Yorker. La decima serie della fortunata vettura Chrysler si fa notare per i fari a scomparsa nel frontale e per l'adozione di un propulsore fornito dalla Mitsubishi. Della Casa giapponese, la New Yorker adotta il tre litri V6 a iniezione. Parallelamente rimangono anche i 3,3 e i 3,8 litri, sempre con sei cilindri a V di fabbricazione Chrysler. L'ultima generazione, invece, viene costruita negli stabilimenti canadesi di Brampton, in Ontario. Si tratta di una tra le berline americane più vendute degli ultimi anni. La New Yorker dodicesima serie conserva proporzioni yankee: questa vettura, infatti, non esce mai dai confini del nuovo continente, per il fatto di essere sovradimensionata rispetto alle strade anguste delle metropoli europee. Lunga circa 5,3 metri e larga quasi due,



L'imponente frontale della Chrysler New Yorker, lunga oltre 5 metri. Quello che salta subito all'occhio, oltre alle dimensioni mastodontiche, è la linea muscolosa della carrozzeria

questa "sedan" mette in mostra una linea decisamente arrotondata. I fari, molto grandi, sono parte importante ed integrante dell'aerodinamica del muso. Il motore di questa New Yorker è un tremila e cinquecento centimetri cubi, sei cilindi a V da 214 Cv. Il cambio disponibile è solo un automatico a 4 marce. Questa ultima serie della New Yorker è la meno interessante e commercialmente appetibile al punto che Chrysler ne decide il pensionamento a soli due anni dalla sua nascita. Lo scenario in America cambia, e non c'è posto per le grandi berline tradizionali.

FOCUS

La Convertible del '53

Disegnata da Virgil Exner, la New Yorker Convertible del 1953 è una delle più belle auto a firma Chrysler. Come tutte le vetture di quegli anni, sono carrozzeria e cromature a catturare lo sguardo. Costruita in 950 esemplari e venduta a 4.025 dollari, la Convertible è la più costosa del suo segmento.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,100
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,470
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... nd
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5425 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 180 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... Dollari 4.025

Windsor C60

Produzione 1940 - 1954
Carrozzeria Berlina

La Windsor C60 è una berlina full size che può essere definita un'auto a basso costo che è destinata ad una clientela ampia in tutto il continente americano. La linea è quella caratteristica delle Chrysler degli anni Quaranta e Cinquanta, tondeggiante e abbondante nelle proporzioni, con molto spazio a disposizione per i quattro passeggeri previsti a bordo. Anche sulla Windsor, le cromature vengono utilizzate come elemento stilistico per sottolineare la linea della vettura. Dal frontale, alle fiancate, fino alla coda, le cromature accompagnano la vista sulle forme della Windsor che appare addirittura più snella nella visione generale. Il telaio è un classico di Chrysler, con longheroni paralleli assemblati con sospensioni e motore accoppiati alla carrozzeria monoscocca in linea di montaggio. Il motore è un sei cilindri in linea da 120 Cv.

1

2

1. Una Chrysler Windsor De Luxe del 1954
2. La prima serie della Chrysler Windsor si presenta come una vettura a basso costo dalle caratteristiche forme arrotondate
3. Il logo Chrysler, che campeggia al centro del cofano della Windsor

FOCUS
La Windsor canadese

Il nome Windsor viene utilizzato, successivamente alla serie americana, per una nuova generazione di vetture costruite in Canada nel 1965. Dalla fabbrica Chrysler in Ontario, escono una berlina e una coupé dallo stile molto marcato. Linee tese e motori V8, ne fanno subito un prodotto potenzialmente appetibile anche per il mercato americano dove viene commercializzata in seguito.

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,359
Larghezza ..... m 1,949
Altezza ..... m 1,588

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.712 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4351 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

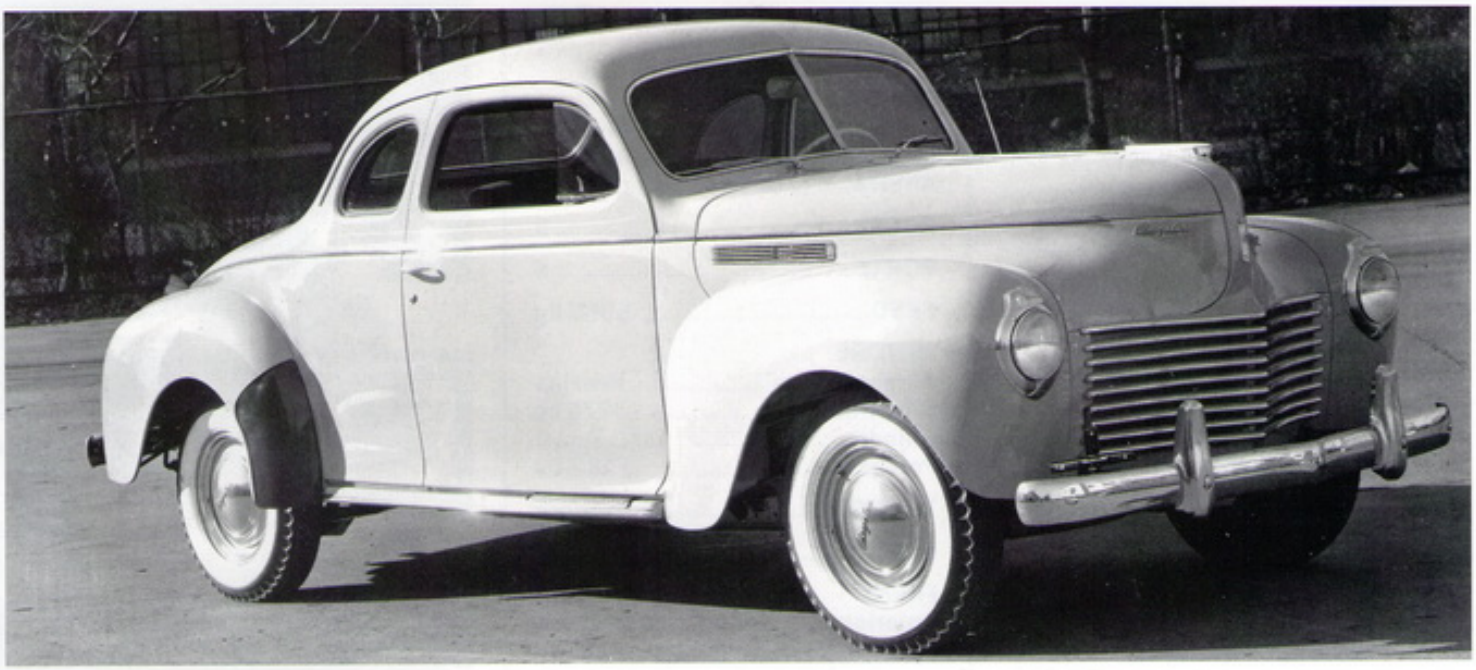
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Royal

Produzione 1940
Carrozzeria Berlina



1

La Royal è una berlina a 2 volumi prodotta da Chrysler con la sigla industriale di C25. Questa vettura nasce in un momento storico particolare, quello appena precedente all'ingresso degli Stati Uniti nel secondo conflitto mondiale. Per questo motivo soprattutto, la Royal, seppur dotata di un brillante sei cilindri in linea da 4 litri, non viene posizionata all'apice della gamma Chrysler. La carrozzeria è raccordata e aerodinamica, con i grandi parafanghi che si fondono con il cofano motore e i fianchi posteriori, ancora separati dal resto della carrozzeria. Comoda per sei passeggeri, la Royal viene prodotta solo nel 1940 e viene venduta in 23.274 esemplari. Un'altra caratteristica di questa vettura è quella di avere insieme ai loghi Chrysler sulla carrozzeria anche delle mostrine militari, a sottolineare l'impegno nella guerra degli Stati Uniti. La Royal è inoltre tra le prime autovetture ad utilizzare come imbottitura dei sedili la gommapiuma, già nella dotazione standard. Questa sorta di "airfoam" fa diventare i sedili più larghi rispetto al normale, e li rende simili, per via del rivestimento in velluto, a dei veri e propri divani. Il problema, semmai, rimane per i posti anteriori, dove i due passeggeri sono sicuramente comodi, mentre chi guida non può assolutamente regolare lo schienale.

1. La carrozzeria della Chrysler Royal è meno squadrata e più tondeggiante rispetto ai modelli precedenti
2. La Chrysler Royal in una brochure pubblicitaria dell'epoca

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,353
Larghezza ..... m 1,975
Altezza ..... nd

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.440 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3958 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 108 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Dollari 995

Town&Country

Produzione 1941 - 1942
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Town&Country nasce da un'idea di Dave Wallace, che negli anni Quaranta è il direttore generale della Chrysler. Fino a quel momento la Casa americana non ha nei suoi listini una station wagon, mentre altri costruttori già ne propongono almeno una. L'idea di Wallace è quella di produrre un'auto diversa da tutte le altre: una familiare in grado di ricordare una berlina per le sue caratteristiche, ma che restituisce, al tempo stesso, una sensazione di sicurezza e solidità. Nasce così nel 1941, da queste premesse, una delle vetture più ricercate al mondo dai collezionisti. La Town&Country ha ad esempio la particolarità di utilizzare del legno come struttura semi portante della carrozzeria: questo elemento naturale è parte anche decorativa delle portiere e della coda. Massicci listelli di legno abbracciano la zona posteriore, mentre la particolare struttura delle portiere favorisce l'accesso dei passeggeri. Proposta al prezzo di 3.420 dollari dell'epoca, la Town&Country non può essere replicata oggi, a causa delle severe normative vigenti. Il legno, da anni bandito nell'utilizzo sulle autovetture per motivi di sicurezza, è invece utilizzato sulla Town&Country in modo artigianale: viene fissato grazie all'ausilio di speciali viti e trattato con un mordente lucido che lo preserva dall'attacco degli agenti atmosferici. Purtroppo, l'effetto è limitato nel tempo, perché il legno tende a cambiare colore e spessore negli anni, per questo le valutazioni di queste auto sul mercato dei collezionisti sono molto elevate. Il motore scelto da Chrysler per questa vettura è un sei cilindri in linea di 3970 centimetri cubi, capace di una potenza di 112 Cv. Si tratta di un propulsore tutt'altro che sportivo: è adatto di contro agli spostamenti in città (town) e per le gite in campagna (country). Nel 1941 vengono allestiti anche due prototipi equipaggiati con motore a otto cilindri. Questa configurazione, però, non viene mai commercializzata. Il successo di questa vettura è buono. Nel primo anno di vita la familiare viene venduta in 997 esemplari, mentre nel secondo anno in 999. Il nome Town&Country diventa decisamente evocativo per gli americani che salutano, nel 1984, l'arrivo di una Chrysler cabrio che ha le fiancate tutte ricoperte da decalcomanie che richiamano il legno, usato per la prima volta proprio sulla celeberrima wagon degli anni Quaranta.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,820
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.605 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3970 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 112 Cv

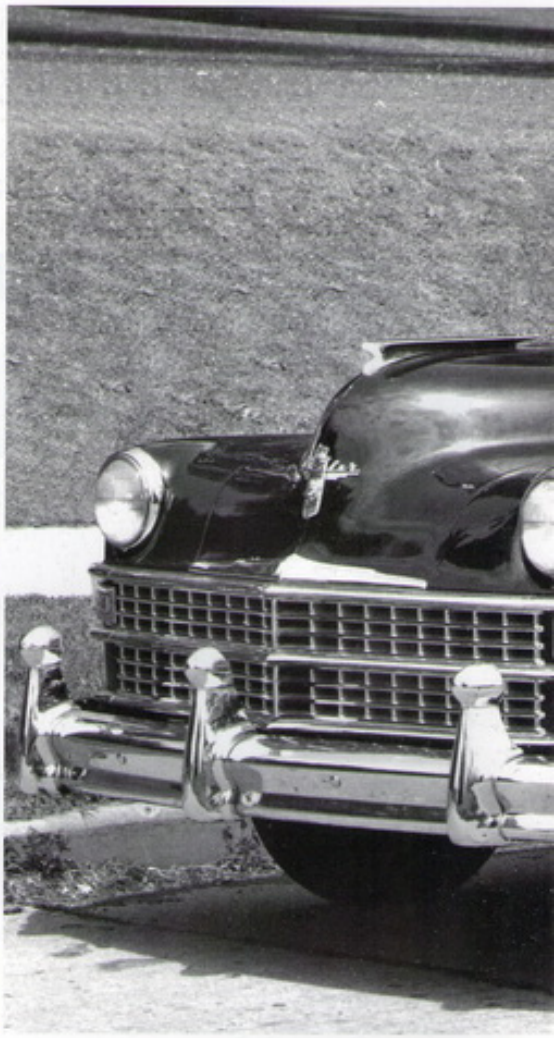
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 3.420



1. La Town&Country è una vettura concepita per la famiglia, caratteristiche le barre portaoggetti sul tetto
2. La versione station wagon della Chrysler Town&Country adotta il legno come elemento decorativo per le portiere, fissato con viti speciali e appositamente trattato

1

2

FOCUS

Arriva la Grand Voyager

Un nome mitico come Town&Country è rispolverato per la monovolume che succede alla Voyager nel 2008. Si tratta di una vettura in grado di ospitare sette persone, dotata di tutti i moderni sistemi di protezione e di un sistema di infotainment con schermi per dvd.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,140
Larghezza ..... m 1,950
Altezza ..... m 1,750
POSTI 7
PORTE 5
PESO ..... 1.950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2776 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 163 cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h
PREZZO ..... Euro 39.970

Turbine

Produzione 1954 - 1963
Carrozzeria Coupé

Nel 1945 Chrysler inizia a sperimentare motori a turbina per usi navali, e successivamente nasce l'idea di montare un propulsore del genere anche su delle automobili. È il 1954 quando la Chrysler realizza una piattaforma basata su un modello Plymouth, adattata per ospitare il nuovo motore a turbina. Solo due anni dopo, si riescono a terminare i collaudi per la produzione di quest'auto. Nel 1962 poi, vengono organizzati degli eventi per testare il gradimento della clientela rispetto a due vetture con marchio Chrysler con turbina di terza generazione. Alla fine di quell'anno, la Casa americana annuncia la produzione di 50 esemplari in totale, per condurre test più approfonditi su 200 clienti. Una volta completate, le Turbine si distinguono per l'efficienza dei motori ed il design distintivo della carrozzeria, realizzata in una particolare variante di tonalità color rame dall'italiana Ghia.
I collaudatori si dimostrano comunque entusiasti dello stile delle auto a turbina Chrysler, come anche della loro maneggevolezza e silenziosità. Purtroppo, l'effetto turbo-lag del motore in fase di accelerazione, anche se ridotto rispetto ai primi esemplari, attira diverse critiche che trovano sponda anche nell'eccessivo consumo di carburante soprattutto durante la guida cittadina.

1

Più adatto alla marcia in autostrada a velocità costante, il motore a turbina non riesce a digerire gli "stop and go" tipici del traffico, diventando decisamente assetato di benzina. Questi fattori inducono Chrysler a rinunciare ad una vera e propria produzione in serie della Turbine: solo 10 esemplari di queste vetture sono sopravvissuti alla rottamazione prevista alla fine del programma di sperimentazione.
Tre di questi, perfettamente funzionanti in ogni componente, possono ancora oggi essere ammirati nel museo Chrysler di Detroit.

1. Il frontale della Chrysler Turbine adotta fari rotondi che richiamano il motore a turbina
2. La carrozzeria della Chrysler Turbine è realizzata in Italia da Ghia

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,182
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.769 kg

MOTORE A TURBINA
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... nd
Cilindri ..... nd
Potenza ..... 203 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... nd

300

Produzione 1955 - 1970
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La 300 è la coupé con cui hanno inizio le mitiche Letter Series della Chrysler: una serie cioè di auto di lusso prodotte in numero limitato e contraddistinte ognuna da una lettera diversa dopo il numero 300 Questa vettura viene dotata da subito del mitico motore Hemi V8, con camere di scoppio emisferiche: la cilindrata è di quasi 5,4 litri, e la potenza di 300 Cv a 5.200 giri al minuto. Quest'auto rappresenta al meglio lo stile degli anni Cinquanta negli Stati Uniti: le dimensioni sono imponenti, ma le porte sono solo due. Il design è aggressivo ma non sportivo. All'anteriore spicca la grande calandra divisa in due con al centro il logo del modello composto da una V nella quale trovano spazio una bandiera a scacchi e il numero 300, che richiama la potenza del propulsore. La 300 è disponibile nei colori bianco, rosso nero.

1

FOCUS
Il flop cabrio

La versione cabriolet della 300, non ottiene lo stesso successo della versione normale. È infatti venduta dal 1957 al 1965 in soli 2.588 esemplari, contro gli oltre 14.268 della coupé. Il motivo sta nella forte concorrenza nel settore delle cabriolet da parte di marchi molto più forti con modelli leggendari come le Cadillac, le Chevrolet Impala o le Ford Thunderbird.

1. La Chrysler 300 Coupé del 1955
2. La versione del 1957 della Chrysler 300, con le pinne lunghe e appuntite
3. I fanali posteriori di una Chrysler 300 del 1955

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,552
Larghezza ..... m 2,009
Altezza ..... m 1,488

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.816 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5395 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 4.100

Newport

Produzione 1961 - 1981
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Station wagon

La Newport è la prima berlina Chrysler di grandi dimensioni ma di fascia bassa. Nella foto una Newport coupé pronta per un'esposizione: da notare il nastro adesivo a sigillo del cofano e delle portiere

Il nome Newport è utilizzato dalla Chrysler sin dagli anni Quaranta, ma diventa indicativo di una specifica gamma solo nel 1961, quando debutta sulla nuova berlina di grandi dimensioni entry level. La prima generazione della Newport costa 2.964 dollari e si presenta con linee essenziali e lineari. Unico vezzo concesso sta nei gruppi ottici posteriori tondi. La gamma Newport si compone, oltre alla berlina di altre 4 carrozzerie, la 2 e la 4 porte hardtop, la station wagon e la 4 porte cabriolet. Il motore è un V8 a un singolo albero a camme in testa dal 5900 cc capace di 265 Cv. E successivamente viene fatto debuttare su questa vettura anche un motore sempre con otto cilindri a V, ma con potenza aumentata a 305 Cv. Nel 1965 arriva sul mercato americano la seconda generazione della Newport costruita sulla nuova piattaforma C di Chrysler. Le linee sono ancora tese, in linea con le tendenze stilistiche di quegli anni, mentre la station wagon viene rinominata Town&Country. Nel 1969 la Newport è nuovamente aggiornata, diventa simbolicamente la Chrysler full size di riferimento fino a tutto il 1973, mentre nel 1970 la produzione delle cabriolet viene interrotta. L'ultima serie della Newport è presentata nel 1979. Dall'inizio degli anni Ottanta l'industria automobilistica americana affronta un primo significativo ridimensionamento delle proprie vetture. L'ultima generazione della Newport paga lo scotto di tale downsizing: per questa versione Chrysler utilizza infatti il pianale R, derivato dalla piattaforma B e opportunamente ridimensionato.
Il successo di questo modello è importante, ma le prime avvisaglie di crisi economica per il colosso Chrysler costringono la Casa americana a cessarne la produzione.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1961 - 1964
II Serie	1965 - 1968
III Serie	1969 - 1978
VI Serie	1979 - 1981

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,455
Larghezza ..... m 2,019
Altezza ..... m 1,403

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.687 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5918 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 265 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 2.964

Cordoba

Produzione 1975 - 1983
Carrozzeria Coupé

La Cordoba è una lussuosa coupé prodotta in due generazioni dal 1975 al 1983. Caratterizzata da un design originale, è anche l'automobile che negli anni Settanta registra il maggior numero di vendite all'interno della gamma Chrysler e solo nei primi 24 mesi di vita viene costruita in oltre 300.000 unità. Riconoscibile fin da lontano per i particolari gruppi ottici posteriori rettangolari e il frontale con i fori alla Jaguar, sulla Cordoba sono disponibili 4 motori benzina da 3,7 a 6,6 litri con potenze fino a 165 Cv che consentono alla coupé della Chrysler di essere utilizzata nelle competizioni Nascar. Interessata da diversi restyling, nell'ultima generazione la Cordoba viene sviluppata sulla piattaforma J Chrysler, ed oltre a essere allegerita nel peso viene ridotta nelle dimensioni esterne con una lunghezza che passa da 5,469 a 5,337 metri.

1

FOCUS
L'origine del nome

Inizialmente destinata a essere commercializzata con il marchio Plymouth e il nome di Mirada o Premiere, per la Cordoba i vertici Chrysler scelgono alla fine un appellativo del tutto particolare: il suo nome deriva infatti da un'antica moneta sudamericana riprodotta stilizzata accanto al logo.

1. La Chrysler Cordoba è una coupé che nei primi 24 mesi di vita viene venduta in ben 300mila esemplari
2. La seconda generazione della Chrysler Cordoba è leggermente più piccola e di forma squadrata

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
5.2	1975 - 1979
5.9	1975 - 1979
6.6	1975 - 1979
3.7	1980 - 1983

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,469
Larghezza ..... m 1,958
Altezza ..... m 1,336

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.682 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5898 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 151 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

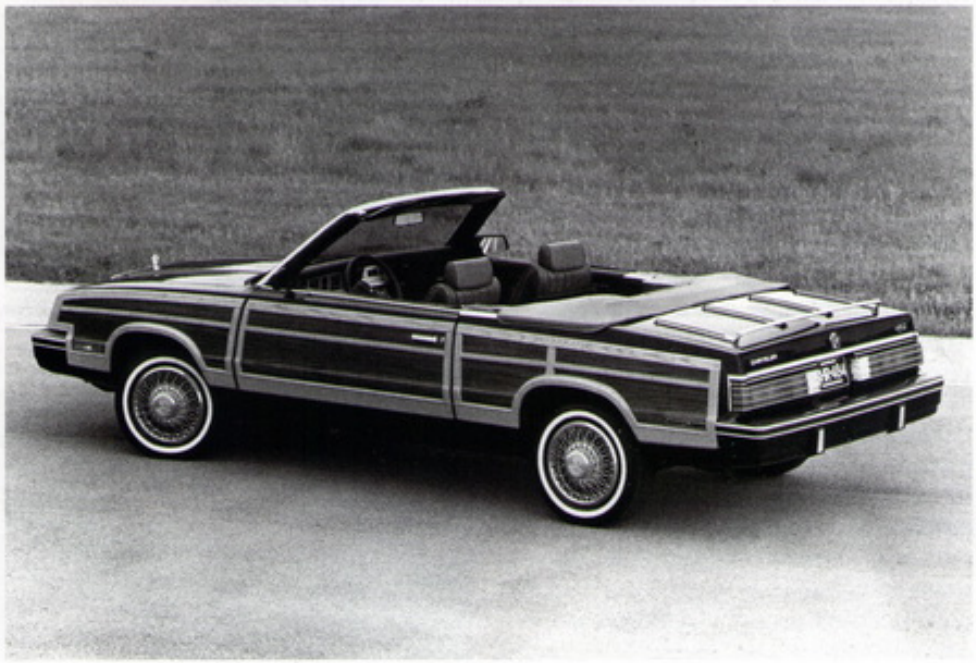
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Dollari 5.072

LeBaron

Produzione 1977 - 1994
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Station wagon

Con LeBaron Chrysler presenta una gamma di vetture di segmento medio che riscuote un discreto successo sul mercato statunitense. Al lancio, nel 1977, la LeBaron berlina è la Chrysler più economica, perché solo successivamente vengono inserite nuove varianti di carrozzeria e diversi allestimenti. Nel 1978 arriva la station wagon, che affianca la coupé e la tre volumi. Dalla seconda serie, presente sul mercato americano dal 1982, la LeBaron cambia impostazione tecnica. La trazione ora è anteriore e vengono introdotti i nuovi 2,2 litri sia in versione aspirata che turbo. Grazie agli accordi con Mitsubishi, poi, la vettura adotta anche un 2,6 litri a benzina giapponese. Alla fine degli anni Ottanta le LeBaron vengono dotate di un sofisticato cruscotto elettronico, mentre le ultime versioni beneficiano del nuovo motore da 3 litri sempre della Mitsubishi.



1

1. Una LeBaron cabriolet con finiture in finto legno Town&Country del 1984
2. La versione Medallion coupé prima serie della LeBaron

FOCUS
La cabrio "cieca"

Molti americani ricordano la LeBaron cabriolet due porte con i fari "ciechi" del 1987. I gruppi ottici adottano un sistema che li fa ruotare su loro stessi: quando sono spenti, scompaiono all'interno della carrozzeria. Se accesi, invece, i fari ruotano e fuoriescono illuminando la carreggiata. Il sistema viene abbandonato, nel 1992, soprattutto per motivi di norme di sicurezza.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1977 - 1981
II Serie	1982 - 1988
III Serie (LeBaron GTS)	1985 - 1989
IV Serie (Coupé-Cabrio)	1987 - 1995
V Serie (Berlina)	1990 - 1994

SCHEDA TECNICA - II SERIE

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,552
Larghezza ..... m 1,727
Altezza ..... m 1,344

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.123 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2200 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 99 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 153 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.200

E-Class

Produzione 1983 - 1984
Carrozzeria Berlina

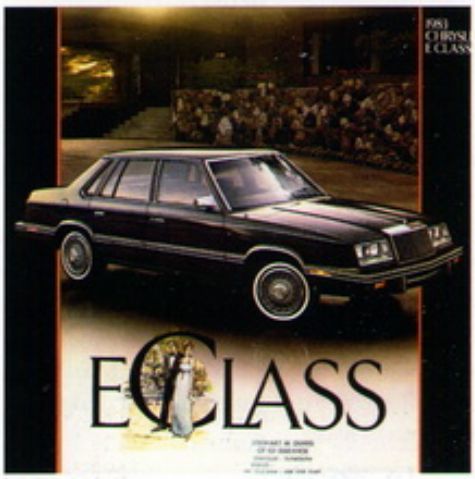
1

E-Class è il nome che Chrysler Corporation nel 1983 dà alla Dodge 600. Fa quindi parte del segmento delle berline di lusso di dimensioni contenute. Viene costruita sulla piattaforma Chrysler K, anche se il pianale risulta più allungato. Tre le motorizzazioni offerte: 2.2, 2.2 turbo e 2.6 con motore Mitsubishi, tutti 4 cilindri. L'allestimento standard è piuttosto ricco, con radio a mangianastri, aria condizionata, sedili anteriori indipendenti con possibilità di montare una seduta aggiuntiva; due tonalità di colore per gli esterni e finestrini elettrici. Purtroppo il riscontro delle vendite non è quello che i vertici Chrysler si aspettano e quindi la E-Class esce dal listino dopo appena un biennio di commercializzazione. Le modifiche estetiche e meccaniche apportate nel 1984 non vanno tuttavia perse, infatti passano alla gamma Plymouth, e nello specifico vengono trasferite alla Plymouth Caravelle del 1985.

1. Le linee squadrate della Chrysler E-Class, tipiche delle berline americane dell'epoca
2. La pubblicità della Chrysler E-Class

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.2 Turbo	1983 - 1984
2.6	1983 - 1984



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,704
Larghezza ..... m 1,727
Altezza ..... m 1,349

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2213 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 97 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Dollari 9.550

Fifth Avenue

Produzione 1983 - 1993
Carrozzeria Berlina

La Chrysler Fifth Avenue berlina prima serie è una vettura di fascia medio alta, con finiture di pregio

Il nome Fifth Avenue viene utilizzato per la prima volta dalla Chrysler su una versione della New Yorker nel 1979. La gamma Fifth Avenue, invece, nasce nel 1983 e identifica una berlina di linea classica e categoria full size. Questa nuova auto si pone come punto di riferimento nel segmento delle berline di fascia medio alta e offre da subito interessanti dotazioni. Caratteristica in questo senso la foggia dei sedili, che si distinguono per la conformazione, molto vicina a quella delle grandi poltrone americane, dotati addirittura dei bottoni decorativi centrali.

Successivamente il velluto pesante del rivestimento viene sostituito a favore di panneggi in pelle di alta qualità. Nel 1990 ritorna la relazione tra i modelli New Yorker e Fifth Avenue, con quest'ultima che torna ad esserne una variante della prima solamente un po' più lunga.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1983 - 1989
II Serie	1990 - 1993

FOCUS
Interni extralusso

Gli interni della Fifth Avenue sono un vero riferimento nel panorama delle finiture riguardo alla produzione americana di auto. Nella seconda serie della Fifth Avenue una particolare versione adotta i panneggi per le poltrone interne forniti dalla Mark Cross Company, un riferimento del mercato americano per quanto riguarda il design e la produzione di divani e poltrone da arredamento di lusso.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,250
Larghezza ..... m 1,839
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5200 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Dollari 12.487

PUBBLICITÀ GLAMOUR STILE USA

Una delle bellissime locandine anni Quaranta e Cinquanta usate dalle Chrysler per pubblicizzare i suoi modelli. Stile glamour e tratto tipico dei disegnatori americani di quel periodo. La pubblicità è incentrata sui sistemi tecnologici della vettura come la Prestomatic fluid drive, una sorta di trasmissione semi automatica, soluzione all'avanguardia per quel periodo

Voyager/Grand Voyager

Produzione Dal 1983
Carrozzeria Monovolume

Lanciata nel 1983, la Voyager viene consideratala prima monovolume moderna. Prodotta per oltre dodici milioni di esemplari in cinque generazioni, l'ultima della quali arrivata all'inizio del 2008 nella sola variante Grand Voyager, è progettata dalla Chrysler con l'intenzione di evolvere il concetto di spaziosità proprio delle station wagon americane degli anni Trenta e Quaranta (vedi la Town&Country del 1941). La carrozzeria, a cinque porte, nel particolare design richiama il passato con forme squadrate e diversi ritocchi estetici tipo le larghe modanature laterali. Nella meccanica invece è sviluppata impiegando delle soluzioni tecniche, come ad esempio la trazione anteriore, che consentono di mantenere dentro l'abitacolo una superficie lineare del pianale in modo da favorire la massima abitabilità e la praticità del vano di carico. Gli interni fin dalla prima edizione sembrano quasi una scatola magica, in grado di accogliere sette persone su tre file di sedili, capaci di adattarsi ad ogni esigenza di spazio grazie a diverse trovate che con l'evoluzione del modello divengono via via sempre più sofisticate. Una delle tante adottate sull'ultima generazione è il sistema Swivel 'n Go, grazie al quale è possibile ruotare completamente o far scomparire del tutto ripiegandole sotto il pianale le poltrone posteriori passando da due a sette posti in appena trenta secondi. Oppure il dispositivo Stow 'n Go che muove elettricamente i sedili ribaltandoli fino a 90 gradi. Inoltre nelle sue varie generazioni questa vettura impiega per prima nella sua categoria trovate d'avangaurdia, tipo il portellone ad apertura elettrica o la modularità degli spazi, che contribuiscono a renderla un punto di riferimento destinato poi ad essere imitato da molte concorrenti. Riguardo le motorizzazioni adotta nel tempo diverse unità a benzina tra cui un 2,4 litri da 147 Cv, oppure un V6 di 3,3 litri da 182 e un V8 di 3,8 litri da 218 litri che nel mercato americano vengono associati anche a una trazione integrale AWD integrata nel pianale in modo da rubare il minor spazio possibile.
Mentre sul fronte dei diesel, arrivati nelle più recenti generazioni e riservati quasi esclusivamente alle piazze europee visto l'alto livello di gradimento, i propulsori sono un 2,5 e un 2,8 litri da 143 e 150 e 163 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,810
Larghezza ..... m 2,000
Altezza ..... m 1,750

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2429 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 147 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Dollari 18.850

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1983 - 1991
II Serie	1991 - 1996
III Serie	1996 - 2001
IIII Serie	2001 - 2008
V Serie Grand Voyager	dal 2008

1

LA TECNICA

Il concetto di monovolume, negli States, è legato alla convivialità. Per questo alcune versioni della gamma Voyager hanno allestimenti da picnic o ufficio mobile, caratterizzati dalla presenza di tavolo o scrivania e di sedili girevoli. Tali soluzioni in Europa sono soggette a limitazioni dettate dalle norme di sicurezza.

1. Generazioni di Chrysler Voyager a confronto, con l'ultimo modello sulla sinistra e la prima serie sulla destra
2. La versione Town&Country della Chrysler Voyager prima serie è caratterizzata dalla presenza di finiture in finto legno sulle fiancate

2

FOCUS
Grand Voyager 2.8 CRD

Versione extra large della Voyager la Grand Voyager del 2008 supera i cinque metri di lunghezza e offre rispetto alla sorella minore, uscita di produzione nel 2007, una più elevata capacità di carico del bagagliaio che può arrivare fino a 3.296 litri.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,140
Larghezza ..... m 1,950
Altezza ..... m 1,750
POSTI 7
PORTE 5
PESO ..... 2.175 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2777 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 163 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h
PREZZO ..... Euro 40.100

Concorde

Produzione 1993 - 2004
Carrozzeria Berlina

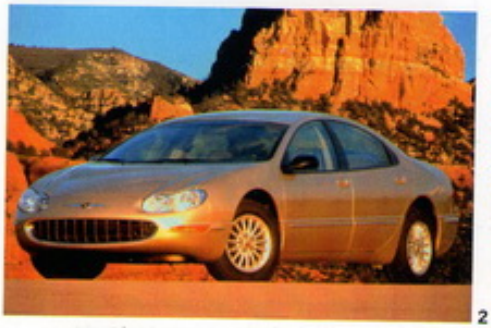
La Concorde è una berlina prodotta dalla Chrysler dal 1993 al 2004. Questa vettura dalla linea affusolata sostituisce la Fifth Avenue e si basa sulla piattaforma LH sviluppata in collaborazione anche con la francese Renault. Il design, in entrambe le serie prodotte, è arrotondato. Nella seconda versione, addirittura, i volumi sono molto smussati e spioventi. La prima serie, viene presentata al salone di Detroit del 1992 e può essere equipaggiata con due differenti V6, rispettivamente da 3,3 e da 3,5 litri. La seconda serie guadagna qualche centimetro in lunghezza, passando da 5,151 metri a 5,311 metri e dispone di un nuovo 2,7 litri oltre al 3,2 e ai già conosciuti 3,5 litri. Nel 2002 arriva una versione super lusso denominata Limited, completamente accessoriata e spinta da un V6 da 250 Cv.

1

FOCUS
Derivata dalla "Lambo"

La Concorde deriva nel suo design e nella sua impostazione dal prototipo Lamborghini del 1987, denominato Portofino. La Casa di Sant'Agata Bolognese, che Chrysler acquisisce in quell'anno, la fa realizzare alla carrozzeria Coggiola. Questa auto, costruita da un disegno di Karl Verduyn del 1986, viene esposta al salone di Francoforte l'anno successivo. Purtroppo, nel 1991, viene distrutta completamente in un incidente.

1. La Chrysler Concorde ultima serie
2. Le forme affusolate della prima versione della Chrysler Concorde derivano dal prototipo Portofino di Lamborghini



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1993 - 1997
II Serie	1998 - 2004

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,151
Larghezza ..... m 1,890
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.531 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3518 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 214 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITA' MASSIMA .... 200 km/h

PREZZO ..... Dollari 25.570

LHS

Produzione 1994 - 2001
Carrozzeria Berlina

1. La Chrysler LHS condivide con la Concorde il pianale e alcuni motori
2. La linea del padiglione della Chrysler LHS ricorda quella di alcune Jaguar

La LHS deriva dalla piattaforma LH che la Chrysler mette a punto alla fine del 1993. Questa berlina è una delle bandiere dalla Casa americana, almeno nel periodo della sua produzione, soprattutto per le finiture lussuose e per i richiami alle grandi tre volumi europee. Al lancio, questo modello Chrysler monta il motore V6 da 3,5 litri con distribuzione a 24 valvole e una potenza di 214 Cv, accoppiato a un cambio automatico a quattro marce. La LHS, che nella prima serie ha molte componenti in comune con le Chrysler Concorde e New Yorker e con le Dodge Intrepid dal punto di vista del design si caratterizza per le forme rotonde ma classiche allo stesso tempo.
La seconda serie, prodotta dal 1999 al 2001, è strettamente legata alla 300 M e alla Concorde, ma si presenta con un design ancora più a cuneo, con il muso prominente che ingloba una calandra cromata. Anche la seconda versione di questo modello della Chrysler utilizza il 3.5 V6.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1994 - 1997
II Serie	1999 - 2001

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,268
Larghezza ..... m 2,870
Altezza ..... m 1,890

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3500 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 214 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 195 km/h

PREZZO ..... Dollari 30.283

Cirrus

Produzione 1995 - 2000
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

1. La Chrysler Cirrus debutta nel 1995 e rimpiazza la LeBaron
2. La Cirrus Chrysler in versione LX
3. Sulla Cirrus la Chrysler monta due motori: il 2.4 a 4 cilindri in linea e il 2.5 V6

La Cirrus rimpiazza la storica LeBaron ed è la prima berlina compatta costruita con pianale a trazione anteriore denominato JA. Si tratta di una vettura destinata al mercato statunitense, canadese e sudamericano. Fa parte delle cosiddette cloud cars, come la Dodge Stratus e la Plymouth Breeze, nomi che sono un chiaro riferimento a termini metereologici. La linea è aerodinamica ma ciò non toglie spazio agli interni che risultano comodi e ultra accessoriati. L'allestimento di serie prevede doppio airbag, aria condizionata, radio con mangianastri e alzacristalli elettrico. Dal 1995 al 1997 la Cirrus è disponibile nelle versioni LX e LXi, ma dal 1997 è disponibile solo la versione LXi. Due le motorizzazioni offerte: 2.4 4 cilindri in linea, con V6 opzionale sulle LX dal 1996; e 2.5 con V6 standard per entrambe le versioni.

1

FOCUS
In Messico

La prima versione della Cirrus venduta in Messico è equipaggiata da un motore turbo 2,4 litri con 4 cilindri in linea, capace di sviluppare 168 Cv di potenza, con cambio automatico a quattro rapporti. Qui il nome rimane sempre Cirrus, anche quando negli Usa la vettura viene ridisegnata e cambia denominazione in Sebring. Seguono infatti altre due generazioni, che mantengono il nome Cirrus.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
LX	1995 - 1997
LXi	1995 - 2000

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,750
Larghezza ..... m 1,821
Altezza ..... m 1,334

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.359 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2400 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 198 km/h

PREZZO ..... nd

Sebring

Produzione Dal 1995
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Coupè cabriolet

1. La Sebring cabriolet del 2006 ha un tetto rigido che si ripiega nel cofano posteriore
2. Gli interni in pelle della Chrysler Sebring

La Sebring è una vettura di segmento D prodotta dalla Chrysler a partire dal 1995, nelle varianti coupé e cabriolet. La prima versione ha due porte e quattro posti, ed è spinta da un sei cilindri a V 2.5 da 157 Cv, che negli anni subisce incrementi costanti di di cilindrata e potenza. La penultima serie, quella del 2006, è ispirata al prototipo Airflite presentato al salone di Ginevra nel 2003, ma la versione definitiva della Sebring si vede solo al salone di Londra del 2006. Il lungo profilo del cofano motore, la modanatura cromata sulla linea di cintura e la linea allungata del tetto richiamano il portamento di una cinque porte. Quattro sono i motori disponibili al lancio, tre a benzina e un turbodiesel. Proprio quello a gasolio è la novità tecnica più importante: mai prima di questo modello, la Chrysler utilizza un motore diesel nel segmento medio alto della sua gamma. Questo propulsore è il classico 2 litri di Golf e Passat, ottenuto grazie ad un accordo di fornitura con il gruppo Volkswagen, sviluppa 140 Cv di potenza ed ha una coppia motrice pari a 310 Nm. La trasmissione è manuale o automatica, e i consumi sono contenuti. I motori a benzina partono con un 2 litri sviluppato in collaborazione con la giapponese Mitsubishi e dotato di doppia fasatura variabile da 152 Cv, un 2,4 litri da 173 Cv ed un V6 da 2,7 litri disponibile solo con cambio automatico (solo per gli Usa). Dal 2007 è a disposizione anche una variante coupé cabriolet. La Sebring, in questa elegante versione adotta una carrozzeria a due porte con tetto rigido motorizzato elettricamente, che si ripiega premendo un bottone presente sulla plancia e anche su un telecomando fornito di serie. La coupé cabriolet risulta più lunga della berlina di circa 8 centimetri, mentre il bagagliaio che con l'hard top metallico in posizione ha una capienza di 356 litri, diventa da 193 litri quando il tetto viene ripiegato, conservando comunque un minimo spazio anche quando si viaggia scoperti. Nella versione Limited, la più accessoriata, i cerchi misurano 18 pollici e l'allestimento è completato da sedili in pelle riscaldabili, inserti tipo tartaruga su volante, plancia e portiere, maniglie esterne cromate, maniglie interne e modanatura del cambio color argento.

1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1995 - 2000
Cabriolet	1996 - 2000
II Serie	2000 - 2005
III Serie	2006 - 2008
IV Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA (2004)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,842
Larghezza ..... m 1,808
Altezza ..... m 1,498

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2000 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 152 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Euro 25.840

PT Cruiser

Produzione 2000 - 2009
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Con la PT Cruiser, la Chrysler inaugura il filone old style, poi ripreso anche da altre Case automobilistiche, recuperando il design e l'estetica delle vetture degli anni Cinquanta. Per il lancio vengono presentate due motorizzazioni, il 2.0 benzina 4 cilindri 16 valvole e il 1.6 benzina 4 cilindri 16 valvole (per il mercato europeo), cui si affiancano negli anni successivi il 2.4 Turbodiesel CRD e il 2.4 Turbo, che equipaggia anche la versione cabrio. Anche se nel tempo ha subito delle modifiche a livello estetico, in particolare il facelift del 2006, la PT Cruiser mantiene la linea caratteristica degli esordi: cofano motore a forma di cuneo con una griglia importante, in tinta con la carrozzeria. I gruppi ottici anteriori sono allungati e inseriti nei parafanghi anteriori che spiccano sul profilo a forma di cuneo, mentre i cerchi cromati sono di ispirazione rétro ed il posteriore è caratterizzato da un portellone inclinato. Gli interni sono lussuosi ma al tempo stesso modulabili e flessibili. Infatti la caratteristica di questa auto è quella di essere esteticamente riconoscibile ma allo stesso tempo funzionale come un van, tanto da essere studiata per contenere. Abbattendo infatti i sedili posteriori e quello lato passeggero, si ottiene uno spazio che può ospitare oggetti ingombranti, impensabili da trasportare con le altre berline. Le finiture sono in materiali pregiati, la plancia è simmetrica, con comandi intuitivi e di facile fruizione. Viene ripresa anche la bicromia rétro per i sedili, la plancia e le portiere. Si contano 20 pratici portaoggetti. L'ultima versione integra anche un'interfaccia per l'iPod, un sistema car kit vivavoce e sensori di parcheggio. Negli Stati Uniti la PT Cruiser riscuote un grande successo, un po' meno Oltreoceano. Tant'è che già nel 2002 Chrysler decide di aumentare la produzione dello stabilimento di Toluca, (Messico), portandola da 180mila a 260mila unità all'anno a cui si aggiungono le 50mila dello stabilimento Eurostar per il mercato europeo. Ne vengono lanciate diverse Limited Edition e, nel 2004, oltre alla cabriolet, sono presentate la versione Retrò (solo per il mercato italiano), seguita dall'allestimento Route 66 (colpisce la carrozzeria total yellow) del 2006 e dalla Pacific Coast Highway del 2007. Dopo nove anni di onorata carriera la PT Cruiser esce di produzione, nel 2009.

SCHEDA TECNICA (2001)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,290
Larghezza ..... m 1,710
Altezza ..... m 1,600

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.383 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 141 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

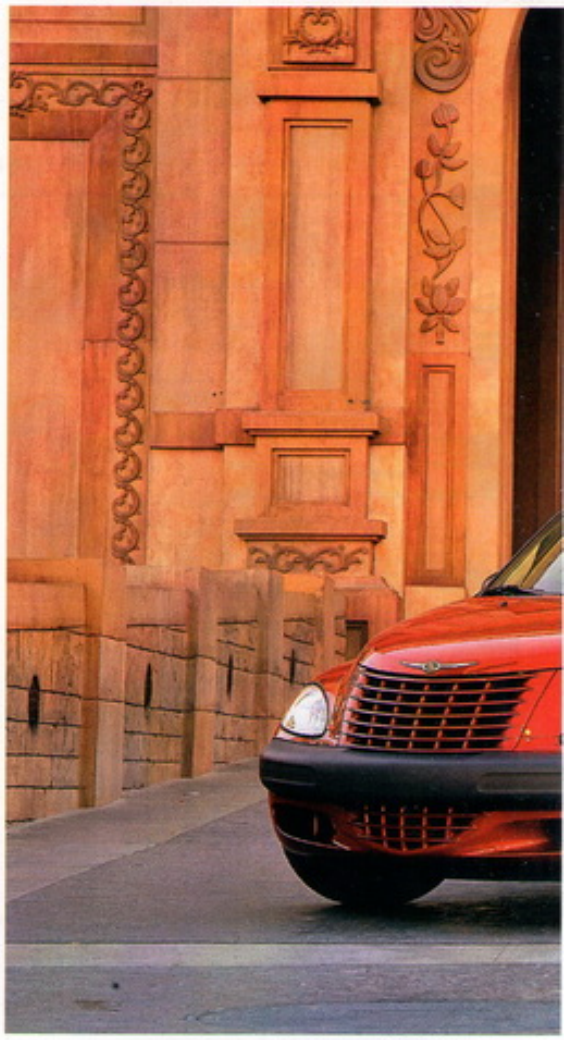
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Euro 37.190

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	2000 - 2009
Cabriolet	2004 - 2008
Restyling	2006



LA TECNICA

Il motore benzina 1.6 monoblocco 16 valvole è lo stesso utilizzato dalla Bmw sulla prima generazione della nuova Mini, a seguito di un accordo firmato tra le due Case automobilistiche. Mentre il motore 2.2 Turbodiesel CRD Common rail è firmato Mercedes ed è lo stesso che la Casa tedesca usa per la sua gamma.

1. La PT Cruiser si presenta come una "instant classic". Il suo design ricorda infatti le Chrysler del passato
2. La versione cabriolet della Chrysler PT Cruiser è a due porte con roll bar centrale a tutela della sicurezza degli occupanti

1

2

FOCUS
In Italia la Retrò

Nel 2005 Chrysler lancia solo in Italia la PT Cruiser Retrò. Inserti e accessori cromati seguono il design, sia per la Limited che per la Touring, entrambe nella tonalità Midnight Blue. Spiccano il porta-ruotino di scorta in tinta e le cromature sui paraurti, sui retrovisori esterni, sulle portiere.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,288
Larghezza ..... m 1,748
Altezza ..... m 1,601
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.613 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2148 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 150 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 183 km/h
PREZZO ..... Euro 21.840

Pacifica

Produzione 2003 - 2007
Carrozzeria Crossover

Arrivata sul mercato in un momento molto favorevole per il brand Chrysler, in piena espansione con vendite sul mercato americano passate dalle 130.542 unità del 1991 alle 481.000 collezionate a fine 2002, la Pacifica è una crossover che arriva nelle concessionarie americane nei primi mesi del 2003. Prodotta presso lo stabilimento Chrysler di Windsor, nell'Ontario, è caratterizzata da una linea fuori dal comune, e nei suoi 5,052 metri di lunghezza ha una carrozzeria filante a cinque porte dove abbondano superfici vetrate. Il design, per alcuni aspetti, ricorda quello rétro delle PT Cruiser. Con evidenti richiami al passato tipo la grande calandra dove risalta una inedita interpretazione del fregio alato Chrysler, oppure le modanature laterali che tanto fanno pensare ai vecchi inserti in legno e "tagliano" in due le fiancate. Ma allo stesso tempo trasmette anche una sensazione di modernità grazie a dei tocchi esclusivi tipo lo spoiler integrato nella parte posteriore che prolunga la linea del tetto e incorpora secondo le ultime tendenze hi-tech la terza luce di arresto. Commercializzata nelle sua breve esistenza nel solo mercato nordamericano, la Pacifica è progettata con il preciso scopo di creare una nuova tipologia di automobili capaci di uscire dagli schemi abituali. E al suo interno racchiude la sportività di una coupé, le comodita di una sport utility e i lussi di una berlina alto di gamma. Dotata di un abitacolo capace di accogliere 6 persone su tre file di sedili, è equipaggiata al debutto con il collaudato V6 di 3,5 litri a 24 valvole da 250 Cv montato trasversalmente e già impiegato con successo dalla Chrysler sulla 300 C.
E adotta una trazione intergale permanente, accoppiata ad un cambio automatico a quattro marce munito della funzione auto-stick, in grado di farla essere a proprio agio anche su fondi stradali difficili. Successivamente la gamma è arricchita con altre due motorizzazioni a benzina: un V6 a 12 valvole di 3,8 litri da 210 Cv e un 4 litri a 24 valvole con 253 Cv con cambio a sei marce automatico. Tutte associate sempre e comunque ad una trazione integrale e a una meccanica con diversi sistemi elettronici di ausilio alla guida, come il controllo di trazione oppure quello di stabilità. Il 1 novembre 2007, Chrysler annuncia la fine della produzione, e nello stesso mese l'ultimo esemplare esce dalla catena di monteggio.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,052
Larghezza ..... m 2,013
Altezza ..... m 1,680

POSTI 6

PORTE 5

PESO ..... 1967 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3518 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 250 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Dollari 33.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
V6 3.5	2003 - 2007
V6 3.8	2006 - 2007
V6 4.0	2006 - 2007

1

LA TECNICA

La funzione auto-stick trasforma la trasmissione automatica in un cambio sequenziale. Il guidatore inserisce il rapporto immediatamente superiore o inferiore manovrando leggermente la leva del cambio e può controllare la marcia inserita su un apposito display luminoso posizionato sulla plancia.

1. La Pacifica è una delle auto stilisticamente più riuscite della Chrysler negli ultimi anni, non viene importata in Italia per problemi di omologazione
2. Sulla Chrysler Pacifica ci sono schermi Lcd per i passeggeri posteriori

2

FOCUS
II 4.0 V6

Nella versione più potente prodotta la Pacifica è equipaggiata con un motore (in foto) benzina di 4 litri con cambio automatico collegato con una trasmissione a catena.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,052
Larghezza ..... m 2,013
Altezza ..... m 1,690
POSTI 6
PORTE 5
PESO ..... 1.990 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3952 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 253 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h
PREZZO ..... Dollari 40.000

Crossfire

Produzione 2003 - 2008
Carrozzeria Coupé - Roadster

La Crossfire è una coupé a due posti dal carattere decisamente sportivo lanciata sul mercato europeo nel 2003. Il lungo cofano e la caretteristica coda, insieme alle ampie fiancate le conferiscono una linea slanciata. I parafanghi posteriori ne aumentano la sensazione di muscolarità, amplificata dalle griglie laterali per lo sfogo dell'aria calda del motore. Il pianale è di derivazione tedesca: la Crossfire, infatti, nasce dopo la fusione di Daimler Benz con Chrysler. Questa coupé, dunque, deriva nel telaio, nelle sospensioni e nel motore dalla Mercedes SLK prima serie. Sotto il cofano lavora un motore sei cilindri a V da 3,2 litri con singolo albero a camme in testa e 18 valvole da 218 Cv, disponibile anche in versione sovralimentata con potenza fino a 334 Cv. Due i cambi disponibili, un sei marce manuale e un automatico a cinque marce auto adattativo.

1

FOCUS
Crossfire Turbo

La muscolarità e le prestazioni della Crossfire risultano amplificate nella speciale versione Turbo, ancora più sportiva. Si tratta della SRT6, dotata di un compressore volumetrico capace di innalzare la potenza del V6 di derivazione Mercedes a 334 Cv. Nulla cambia per la velocità massima, che rimane comunque di 255 chilometri orari.

1. Le caratteristiche nervature sul cofano della Chrysler Crossfire ne sottolineano il design e la vocazione sportivi
2. La Chrysler Crossfire coupé integra uno spoiler posteriore che fuoriesce alle alte velocità
3. La Chrysler Crossfire, nella versione roadster condivide il pianale, nonché alcune motorizzazioni, con la Mercedes SLK

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,058
Larghezza ..... m 1,766
Altezza ..... m 1,296

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.665 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3199 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 218 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 255 km/h

PREZZO ..... Euro 37.950

300C

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Il frontale della 300C è caratterizzato dalla grande calandra cromata con il logo della Chrysler

Presentata al salone di Ginevra nel marzo del 2005, la 300C è la vettura con cui la Chrysler esordisce in Europa anche nel segmento delle berline alto di gamma. Prodotta ad un regime di circa 100.000 esemplari l'anno è realizzata nelle varianti di carrozzeria Sedan, Touring e Long Wheelbase (con passo lungo): quest'ultima solo per il mercato americano. Raffinata e allo stesso tempo imponente, nella linea reinterpreta in chiave moderna le forme classiche delle muscolose berline americane anni Cinquanta. Ed è subito riconoscibile, oltre che per l'alta linea di cintura, per il frontale caratterizzato dalla generosa calandra e il cofano sovradimensionato rispetto alla norma. Per quanto riguarda l'impostazione meccanica, a seguito della fusione fra Daimler e Chrysler il progetto 300 viene sviluppato utilizzando lo schema di base della Mercedes Classe E, con il duplice vantaggio di ridurre tempi e costi di sviluppo e di permettere alla vettura di usufruire di sospensioni molto più moderne ed efficienti di quelle tradizionalmente usate dal marchio americano. Per quanto riguarda le motorizzazioni, la 300C è disponibile a seconda del tipo di carrozzeria con un V6 turbodiesel di 3 litri da 218 Cv. Oppure con tre motori a benzina tra cui due potenti V8 Hemi di 5,7 e 6,1 litri da 340 e 431 Cv. Quest'ultimi sono equipaggiati con il sistema MDS (multi displacement system) per regolare il funzionamento dei cilindri e con una trazione posteriore o integrale dotata di ripartitore elettronico della coppia motrice. E possono essere dotati di due diversi tipi di trasmissione automatica, una delle quali munita della modalità sequenziale auto-stick per cambiare le marce anche manualmente. Costruita per i mercati del Vecchio continente nello stabilmento Chrysler di Graz in Austria e per quelli americani nel

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,015
Larghezza ..... m 1,880
Altezza ..... m 1,475

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.853 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2987 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 218 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... Euro 40.000

sito di Brampton in Canada, la 300C è disponibile con tre allestimenti estetici di carrozzeria e ha un abitacolo rifinito in materiali pregiati in grado di ospitare cinque passeggeri. La variante Long Wheelbase poi, è più lunga rispetto alla berlina di 15 centimetri. Mentre la station wagon, denominata Touring, è aumentata di soli 2 centimetri ed è caratterizzata nella linea da un ampio portellone posteriore sviluppato verticalmente che racchiude un bagagliaio scomponibile con capacità di carico da 504 a 1,602 litri.

FOCUS
Touring SRT-8

Disponibile solo nella variante di carrozzeria station wagon Touring, la versione SRT-8 della 300C adotta la potente motorizzazione V8 Hemi da 6,1 litri per 441 Cv ed è caratterizzata da un particolare e più "aggressivo" allestimento degli interni e della carrozzeria.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,020
Larghezza ..... m 1,880
Altezza ..... m 1,462
POSTI 4
PORTE 5
PESO ..... 1.960 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6063 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 441 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 265 km/h
PREZZO ..... Euro 63.000

1. Il posto guida della Chrysler 300C
2. Gli interni della Chrysler
3. Il bagagliaio della Chrysler 300C Touring prevede soluzioni modulari per la disposizione degli oggetti

1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.5 V6	dal 2005
5.7 V8 Hemi	dal 2005
3.0 V6 CRD	dal 2005
6.1 V8 Hemi	dal 2006

3

LA TECNICA

Il motore Hemi è famoso per avere camere di scoppio di forma emisferica: questo consente una combustione ottimale della miscela benzina/aria. C'è poi l'MDS (multi displacement system) che consente di utilizzare, se la potenza richiesta è bassa, solo 4 degli 8 cilindri disponibili, con risparmio di carburante.

Aspen

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Suv

Con la Aspen il marchio Chrysler affronta l'evoluzione del mercato americano e intende proporre una sorta di crossover che colleghi le tradizioni dei fuoristrada e dei Suv del marchio Jeep con le monovolume e i minivan dei marchi Dodge e Chrysler. In pratica nel progetto di questo veicolo si incrociano le competenze nei due settori per arrivare a qualcosa che può svolgere il ruolo di Suv di prestigio o di station wagon di grandi dimensioni; per questo motivo l'impostazione tecnica di base è quella delle grandi berline a motore anteriore e trazione posteriore, con la possibilità di avere anche la trazione anteriore.
La gamma prevede infatti modelli sia a due sia a quattro ruote motrici.
Presentata al North american international auto show del 2006, rispetto ai tradizionali Suv risulta più maneggevole ed efficiente dal punto di vista dei consumi. Due le motorizzazioni offerte al momento del lancio: il 4,7 litri Magnum 8 cilindri a V da 235 Cv (che può essere alimentato anche dall'E85) e il 5,7 litri Hemi Magnum 8 cilindri a V da 335 Cv. Esteticamente l'Aspen, ispirato alla concept car Chrysler Chronos presentata al North American International Auto Show del 1998, ricorda, per il design del gruppo ottico anteriore, la 300C e la Crossfire. Gli otto passeggeri possono usufruire di un sistema avanzato di entertainment, che va dal lettore di dvd per i sedili posteriori al sistema car audio ad alta fedeltà. Evoluti anche i dispositivi di sicurezza come il segnalatore di cambio di corsia involontario. Tutti i modelli dispongono poi di due ruote motrici con cambio differenziale elettromeccanico, per trasformare la trazione in integrale. A differenza del 4,7 litri, il più potente 5,7 è anche dotato di modalità ridotta low per una maggiore tenuta di strada anche su fondi viscidi o sconnessi.

1

1. La Chrysler Aspen è un Suv big size, di oltre cinque metri di lunghezza
2. Interni pregiati, con rivestimenti in pelle e finiture in legno per l'abitacolo della Chrysler Aspen

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
5.7 - 4.7	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,101
Larghezza ..... m 1,930
Altezza ..... m 1,887

POSTI 8

PORTE 5

PESO ..... 2.207 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4701 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 235 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Dollari 31.490

Indice

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore....8

Bertone....10
X 1/9....19
850 Spider 18
Bianchi 20
S9....23
Bignan 25
Binz....25
Birkin 26
Bitter....26
Bizzarrini....27
5300 GT Strada 28
Blackjack....29
Bmc....29
Bmw 30
AM4....43
Dixi 42
Isetta 53
Neue Klasse....55
Nuova Serie 3....68
Serie 1 73
Serie 3 64
Serie 5 62
Serie 6 65
Serie 7 66
Z3....70
Z4....70
X1....70
X3 74
X5....71
X6....75
3.0 CS....60
303....44
315....45
319....46
321....47
328....48
335....49
501....50
502....51
507....52
700....54
1600/2002....57
2000 Coupé....56
2500/2800....59
Bn 77
B.n.c.....77
Bollée....78
Bolster....78
Bond....79
Bond Cars....79
Borgward....80
Isabella....81
Bozier....82
Brabus....82
Bremer 83
Brennabor....83
Brilliance....84
BS4 86
Bristol Cars 87
406....88
British Leyland....89
Brixia-Züst....89
Brocklebank 89
Brooke....90
Brotherhood....90
Brought Superior 90
Brouhot 91
Brown....91
Brush....92
B.S.A. 92
Bucciali 93
TAV 8 94
Buchet....95
Bufori 95
Bugatti....96
EB 110 119
Type 13 - 15 - 17....105
Type 30 107
Type 38 108
Type 40 109
Type 44 110
Type 46 113
Type 49 114
Type 55 115
Type 57 116
Type 101 118
Veyron 121
Type41 Royale 111
Buick....123
Century....126
Electra....127
Modello F....125
Riviera 128
Bullet Cars....129
Burton 129
Byd....130

Cadillac....132
Allanté 173
Biarritz 170
BLS 182
Brougham 166
CTS 177
DeVille 167
DTS 185
Eldorado....168
Escalade....175
Fleetwood 165
Modello A 143
Modello G 144
Series 60 160
Serie 62....163
Series 70 - 75 161
Series 90 162
Series 314 153
Series 341 154
Series 353 155
Series 355 156
Serie 370....157
Seville....171
SRX 180
STS 184
Thirty....145

Type V-63 152
Type 51 146
Type 53 147
Type 55 148
Type 57 149
Type 59 150
Type 61 151
Type 452 V16 158
XLR 179
Calcott 186
Callaway 186
Calthorpe 186
Carden 187
Caterham 187
Ceirano 188
CG 188
CGV 189
Chadwick 189
Chalmers 190
Chambers 190
Chandler 190
Changan 191
Changhe 191
Checker 192
Taxi 193
Chenard & Walcker 194
Chery 195
A1 196
Chevrolet 198
Aveo 248
Bel Air 217
Blazer 228
Camaro 226
Captiva 247
Caprice 224
Chevelle 222
Classix Six 209
Cobalt 243
Corvair 220
Epica 246
Equinox 242
HHR 241
Impala 218
Nuova Impala 238
Lacetti 245
Lumina 234
Malibu 236
Master 216
Matiz 244
Monte Carlo 230
Nubira 239
Royal Mail 210
Series D 212
Standard 215
Superior 213
Tahoe 235
Tacuma 240
Tracker 233
Vega 232
490 211
Chevron 250
China Motor 250
Chiribiri 250
Christie 251
Chrysler 252
Airflow 278
Airstream 280
Aspen 309
B Series 269
Cirrus 300
Concorde 298
Cordoba 291
CP8 277
CJ Six 274
Crossfire 306
E-Class 293
E 80 Imperial 271
Fifth Avenue 294
Le Baron 292
LHS 299
Newport 290
New Yorker 282
Pacifica 304
PT Cruiser 302
Royal 285
Saratoga 281
Sebring 301
Series 60 272
Town&Country 286
Turbine 288
Voyager/ GrandVoyager 296
Windsor C60 284
300 289
Series 50 273
Series 70 270
77 275
300C 307

Pubblicazione settimanale da vendersi esclusivamente
in abbinamento a la Repubblica oppure a L'espresso.
Supplemento al numero in edicola.
Euro 12,90 + il prezzo di Repubblica oppure de L'espresso