L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Mercedes Benz Pegaso

7

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Mercedes Benz - Pegaso
Volume 7

A cura di Valerio Berruti e Aurelio Magistà

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile
Marche e modelli dalle origini a oggi
Volume 7

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
Gianni Clerici

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: Un dettaglio della Chrysler 300 C

Il volume è stato chiuso in redazione il **18 novembre 2009**

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

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

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

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

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

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

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

Sommario

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore 8

M

Mercedes Benz **10**
Mercury 90
Messerschmitt 96
Métallurgique 96
Meteor 96
Metz 97
Meyra 97
MG **98**
Miari&Giusti 111
Microcar 111
Midas 111
Miesse 112
Mieusset 112
Milburn 112
Mildé 113
Miles EV 113
Minerva 113
Mini **114**
Mirabilis 122
Mitchell 122
Mitsubishi **123**
Mitsuoka 143
M.M.C. 143
Modiran 143
Mohs 144
Momo 144
Monotrace 144
Monteverdi 145
Moon 145
Moretti 146
Morgan 154
Morris **161**
Mors 173
Moskvich 173
Mosler 174
Motobloc 174
Motta&Baudo 174

N

Nag 176
Nagant 176
Namco 177
Napier 177
Nash 178
National 182
Nazzaro 182
Newton 182
NF 183
NG Cars 183
Nissan **184**
NSU **218**
Nummi 228

O

Oakland 230
Ogle 230
Ohta 231
Oka 231
Oldsmobile **232**
Ollearo 242
OM 243
Omega Six 248
Omt 248
Onyx 248
Opel **250**
Opes 291
OSCA 292
Osi 295
Otav 295
Otosan 295
Ours 296
Overland 296

P

Packard 298
Pagani 300
Paige 301
Palladium 301
Palmer-Singer 302
Pan 302
Panhard et Levassor 303
Panoz 307
Panther 307
Paramount 308
Pars Khodro 308
Peerless 308
Pegaso 309

Guida alla consultazione

Le storie dei marchi

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

46 L'Automobile | Alfa Romeo • La storia

La storia • Alfa Romeo | L'Automobile 47

1 Alfa Romeo

Milano, Italia 1910

3

2

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

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

4 *Daniele P. M. Pellegrini*

5

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

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

6

IL PERSONAGGIO
Giuseppe Merosi

Amava definirsi "fondatore" dell'Alfa Romeo e a buon diritto. Giuseppe Merosi (nella foto/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 monocicletta) 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 Lora 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 nuovo 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 utilizzici della berlina di classe maggiore, la A6; la gamma comprende la berlina, la station wagon Avant e la cabriolet con carrozzeria a due porte e tetto in tela, con l'opzione delle quattro ruote motrici per tutte le varianti. Novità anche nei motori che, pur restando sostanzialmente gli stessi, subiscono un aumento di potenza: il 1800 turbo a benzina è reso disponibile anche in versione da 180 e poi 190 Cv, il 1900 turbodiesel sale a 130 Cv e il turbodiesel 2500 V6 arriva a 162 e 180 Cv; ulteriori sviluppi riguardano la comparsa della trasmissione automatica Multitronic (a variazione continua) che è disponibile per i modelli a trazione anteriore. La serie B7 viene presentata nel 2005, modificata nella carrozzeria con la definitiva adozione del frontale "single frame" anche in questa categoria; gli aggiornamenti alla meccanica riguardano il continuo aggiornamento dei motori, sia diesel sia a benzina e fra questi ultimi la progressiva disponibilità dei propulsori a iniezione diretta. Una svolta importante nella storia della A4 viene con la serie B8, presentata al salone di Francoforte del 2007 e commercializzata nel 2008; modello con dimensioni maggiori e tecnicamente più sofisticato rispetto alle serie precedenti, con alcuni componenti comuni alla A6 e innovazioni importanti come il sistema di sterzatura automatica Audi Drive Select. La A4 è di fatto anticipata dalla presentazione della A5 che sancisce la separazione delle versioni sportive coupé e cabriolet (da quel momento contraddistinte dal S) dalle berline e Avant; con questa serie l'Audi introduce per la prima volta la versione Allroad anche sulla A4 Avant.

10 SCHEDA TECNICA

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

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

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

I modelli • Audi | L'Automobile 223

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

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

Le schede dei modelli

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

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

Auto d'autore

Gianni Clerici

Con la Topolino rossa a Wimbledon formidabili quegli anni Cinquanta

La vicenda della mia amata Topolino iniziò con un divieto paterno. Mio papà Luigi, detto nel natio borgo comacino Garibaldi per la sua spregiudicatezza, soprattutto nella guida, era stato il Numero Due della gloriosa Bianchi, secondo solo a Nuvolari. Si ritirò dal seguire le traiettorie di Nivola per le insistenze della promessa sposa, che rifiutava «qualcosa di simile alla vita della moglie di un torero: sempre a pregare di rivederlo la sera».

Figlio di tanto padre, fortissimo a due anni su una Alfa Romeo a pedali, e poi su una bici rigorosamente Bianchi, ottenni la patente il giorno del diciottesimo compleanno, e assediai Garibaldi con la richiesta di una moto Guzzi. «Motociclista sopravvissuto ne basta uno, in famiglia», stabilì lui. E subito dopo, consapevole del mio scoraggiamento. «Ti vedo meglio su una 500», aggiunse.

Alla fine degli anni Quaranta, per un giovane che aspirava alla qualifica di playboy e insieme di tennis player, la 500 rappresentava quel che oggi, per un giovane bennato, si chiama Ferrari. Le mie giovanissime compagne di università, le partner di doppio misto, facevano a gara nel salirvi. Quanto a me, ne ero fierissimo.

Nota nel circuito del tennis per il suo color rosso fiamma, e per i ripetuti colpi di vento causati da una guida disinvolta, la mia Topolino salì agli onori internazionali quando, per una scommessa, riuscii a introdurla nel sacro recinto di Wimbledon, nella scia di una limousine che trasportava la Duchessa di Kent. In quei lontani anni Cinquanta era più che normale, per chi ancora non veniva definito Vip (Very Important Pig) superare le Doherty Gates, i ferrei cancelli d'ingresso, a bordo di solenni Rolls Royce, che inalberavano la banderuola viola - verde, i colori dello Egland Lawn Tennis and Croquet Club, la ragione sociale di quel che i catecumeni definiscono sbrigativamente Wimbledon.

In quella vicenda mi insinuai nella scia della Rolls Royce con l'efficienza di una remora, e tentai addirittura di convincere i Bobs, severamente intervenuti, della mia buona fede, unita alla mancata conoscenza dei regolamenti. Credevo che il mio distintivo di riconoscimento, che inalberava due nastrini degli stessi colori della bandiera, mi offrisse una facoltà d'ingresso simile a quello delle Rolls Royce. Curiosamente privi del famoso *sense of humor* che tanto avevo ammirato nelle mie letture dei Woodhouse, i poliziotti mi costrinsero a firmare un lungo verbale, e mi avrebbero probabilmente trattenuto al commissariato se non si fosse interposto il mio amico Jaroslav Drobny, campione di Wimbledon e naturalizzato britannico, che li convinse della mia natura irresponsabile quanto sciagurata. Grazie a Drobny riuscii dunque ad evitare una multa quasi certa, ma la mia impresa fece la gioia dei tabloid londinesi dell'epoca, ed ebbi il mio unico momento di notorietà in più di una foto scattata accanto alla gloriosa 500. Ormai pluridecorata, la macchinetta era divenuta una sorta di sinonimo della mia persona, e più che per le mie gesta tennistiche, io venivo riconosciuto come «quell'italiano che non sa fare il diritto, e guida da incosciente una macchinetta rossa».

Accadde poco più tardi che, nel corso dei tornei, venissi ad imbattermi in un altro tennista, un tipo enorme, al quale mancavano soltanto tre centimetri per raggiungere i due metri. Orlando Sirola, si chiamava, e, ancorché ottimo singolarista, diveniva imbattibile in doppio. Giocammo un paio di tornei in Costa Azzurra, li vincemmo, ma presto, per il nostro sodalizio sportivo, si palesò un grave ostacolo. Lungo com'era, nemmeno con le ginocchia infisse in bocca Sirola riusciva ad essere contenuto dalla carrozzeria. Fui quindi costretto a richiedere l'intervento del mio buon papà, e la Topolino rossa sostituita con una 500 Giardinetta: opportunamente allungate, le guide di scorrimento dei sedili si spingevano oltre il baule, addirittura in prossimità della targa. E il mio compagno di doppio era quindi in grado di incastrarsi all'interno del veicolo.

Giunse, ahimè troppo presto, il giorno in cui non fui più in grado di scendere in campo e il mio posto venne preso da un giocatore tanto più dotato, un talento irripetibile quale Nicola Pietrangeli. Ma, quando al tennis ebbi sostituito il giornalismo, ci fu più di un collega che ebbe a chiedermi dove fossa finita la gloriosa 500. Era sempre in forma, tanto che, munita di ruote chiodate la si vide affrontare le Olimpiadi di Grenoble, e addirittura paragonata, per le sue audacissime virate, alle prodezze del bob di Eugenio Monti, medaglia d'oro e soprannominato, guarda caso, Il Rosso Volante.

Ebbe anche l'onore, la mia Topolino, di essere guidata da quel Franco Nones che fu il primo ad ottenere una medaglia d'oro nella storia del nostro fondo. Come avrei potuto privarmi, di una simile fedele amica? Ancora oggi, un poco restaurata, rimane prontissima a ruggire in un garage di famiglia. Al suo fianco, c'è la sua nuova nipotina: è incredibile ma si somigliano.

La Fiat Topolino del 1936. Questo modello, rimasto in produzione fino al 1955 è senza dubbio la prima utilitaria a due posti prodotta in serie a entrare stabilmente nel cuore degli italiani. Al punto che la sua prima versione, la A, viene denominata affettuasamente dal grande pubblico Topolino

Mercedes Benz

Stoccarda, Germania 1902

Dire Mercedes è come dire leggenda, raccontare la storia della Mercedes è come narrare il viaggio in un mito. Non conta che l'azienda, diventata Daimler AG nel 2007, risente della crisi come tutta l'economia mondiale, non conta che preannuncia l'ipotesi di licenziamenti o che le assemblee dei suoi azionisti sono sempre più tempestose. E poco importa anche che la concorrente Bmw le insidia da qualche anno il posto di numero uno nel segmento premium dell'auto. La stella a tre punte, più di ogni altro marchio, resta il simbolo par excellence del made in Germany di qualità, dell'auto di lusso, e dell'auto *tout court*. Perché è proprio grazie a Gottlieb Daimler e soprattutto a Karl Benz, assistiti dal genio creativo di Wilhelm Maybach e dal talento di ingegnere avveniristico di Herr N.A. Otto, inventore del motore a scoppio, che è nata l'automobile e la mobilità privata e personale, come nuova dimensione di libertà, è diventata realtà quotidiana.

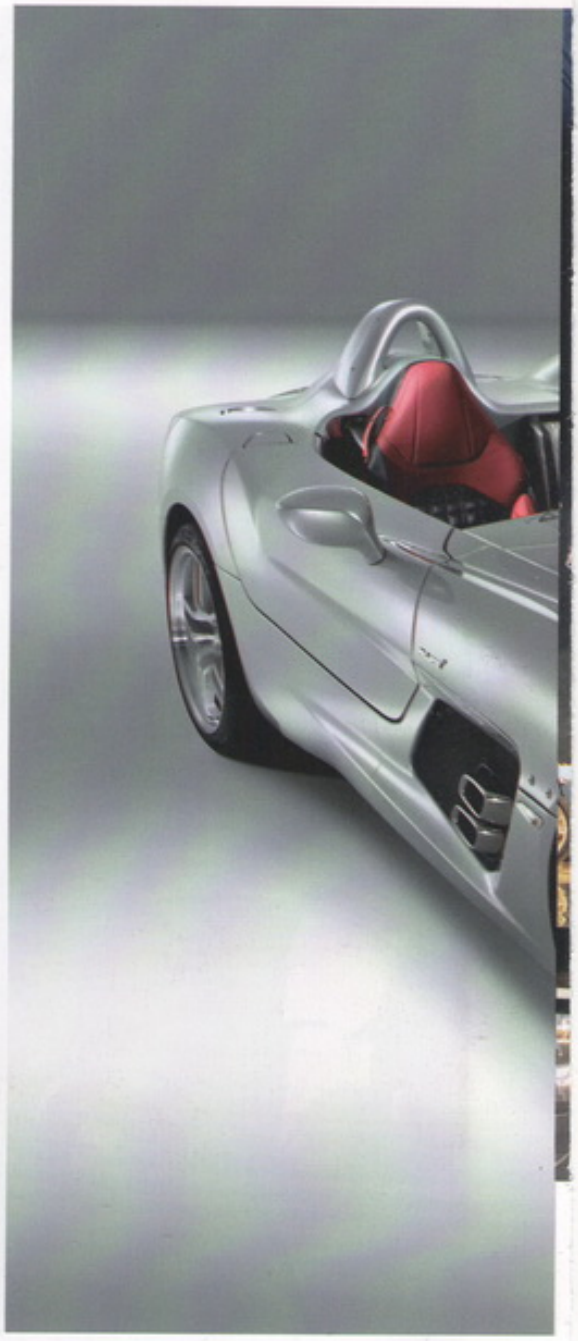
GLI ALBORI E LA NASCITA DELL'AUTO

Gli inizi della storia dell'automobile coincidono con l'alba di Mercedes, e quasi si perdono nella notte dei tempi. Torniamo indietro all'epoca gloriosa del Kaiser, quando l'Impero tedesco contende al Regno Unito e quasi anche agli Usa il ruolo di prima potenza industriale del mondo, quando – primato conteso oggi tra Usa, Giappone, la Repubblica federale stessa e la Corea del Sud – nessun altro Paese sforna più brevetti e invenzioni come la Germania. Gottlieb Daimler, figlio di un cameriere della Turingia emigrato nel già allora ricco Sudovest, in quel di Stoccarda, prende la decisione della sua vita: tentare non già la comoda, privilegiata carriera di *beamte* (impiegato pubblico di rango) bensì l'avventura degli alti studi tecnici. Politecnico di Stoccarda, poi studi a Parigi, Manchester, Coventry sono le sue stazioni. Insieme a Wilhelm Maybach fonda la sua prima azienda, a Cannstatt presso Stoccarda. Negli stessi anni, Karl Benz, fabbricante di motori a gas, si lancia anche lui nell'avventura del tentare di applicare i propulsori a scoppio ai veicoli stradali. È il lento inizio della rivoluzione che ha cambiato il mondo.

Gottlieb Daimler e Karl Benz: due uomini, due vie e due idee della tecnologia, un solo scopo: creare l'automobile. Sono sempre in contatto ma anche in feroce concorrenza, fino alla fusione tra le due loro aziende, nel 1926.

Daimler e Maybach realizzano e fanno viaggiare il loro primo veicolo a motore nel 1886. È una carrozza di lusso cui è staccato l'aggancio ai cavalli e vengono aggiunti un motore a un cilintro della potenza di 1,1 cavalli e una quinta ruota sterzante. Viaggia a non più di 18 chilometri orari ma il sogno è realtà. Non è quella, però, la prima automobile brevettata, bensì quella di Karl Benz. A differenza della carrozza a cavalli trasformata col piccolo motore aggiunto sotto il telaio, la Patent-Motorwagen di Benz è un veicolo a tre ruote, pensato, progettato e costruito dall'inizio come mezzo destinato a funzionare con la propulsione a motore.

Il brevetto risale al 29 gennaio 1886: è la data di nascita dell'automobile. Un triciclo, con un motore della potenza di appena 2,5 cavalli e veloce soltanto 20 chilometri orari, è la prima vettura vera e propria del mondo. E due anni più tardi, la moglie di *Herr* Benz, Bertha, sceglie con un tocco di impegno emancipatorio da suffragetta ante litteram di dare l'esempio per mostrare al pubblico scettico come sempre davanti a ogni novità che l'idea funziona. È lei, una donna, in una era in cui le donne non hanno diritto di voto né di tenere un conto in banca o un posto di lavoro senza il permesso del marito, a compiere da guidatrice il primo lungo viaggio in auto della storia. Con a bordo i figli Eugen e Richard, si mostra al pubblico, si ferma alle drogherie per comprare benzina perché an-



La Mercedes SLR Stirling Moss, un'edizione speciale realizzata in 75 esemplari nel 2009

cora non esistono stazioni di servizio. Ma il sogno ormai prende il volo.
Terra, aria e mare: usare la propulsione del motore a scoppio in ogni dimensione è il sogno dei due pionieri rivali Daimler e Benz. Terra, aria e mare, tre obiettivi: per questo il simbolo della Mercedes è ancora oggi una stella a tre punte. Gli inizi sono avventurosi, per la DMG di Daimler e per l'azienda di Benz. Produzione in piccola serie, difficoltà di sviluppo tecnologico, scetticismo delle banche. Eppure i loro motori fanno da propulsori ai primi dirigibili e le loro motobarche svegliano tanta sensazione mondiale che tra i primi a ordinarne una c'è persino il sultano del Marocco.
Le auto dei due gruppi comunque, come prima mondiale e con la loro eccellenza tecnologica, seppure ai piccoli livelli di allora si vendono. Ai primi saloni dell'auto sono copiate, da Panhard et Levasseur e da Peugeot in Francia e da chiunque altro nel mondo. E con l'alba dell'export nasce il nome. Nel 1899, l'imprenditore austriaco Emil Jellinek, uno dei migliori clienti di DMG, comincia a partecipare a corse automobilistiche con auto comprate da Daimler. Ed ebbe l'idea di dare alle vetture il nome della sua giovanissima figlia, Mercedes. Il nome-marchio viene ideato alla fine del 1900 e brevettato nel 1902, con un nuovo modello da ben (per allora) 35 cavalli. Da allora il marchio è rimasto uno dei più famosi nel mondo. Gottlieb Daimler muore nel 1900 nella sua Cannstatt, ma le due aziende concorrenti con-

Mercedes Benz

tinuano a farsi la guerra, a crescere, a tentare nuove sfide nell'eccellenza tecnologica di allora: i primi veicoli da pompieri e i primi autobus a motore a scoppio, la lussuosa landò Daimler da 75 cavalli del Kaiser Guglielmo II costituiscono i loro trionfi. E più ancora, i successi nelle prime corse d'auto. Una delle vetture più leggendarie di tutti i tempi è la splendida Lightning Benz che nel 1909, dotata di un avveniristico, mostruoso motore a 4 cilindri da 21mila centimetri cubi, sviluppando 200 cavalli è la prima auto in assoluto a superare il muro del 200 all'ora, 228 per l'esattezza, secondo il record stabilito da Victor Hémery. E anche la Mercedes Grand Prix fa parlare di sé.

È il mondo entusiasta e un po' incosciente della Belle époque, che corre (non certo per colpa di quelle splendide auto, ma dei nazionalismi militaristi delle grandi potenze) verso la catastrofe, l'inutile strage della Prima guerra mondiale.

1

IL RUOLO DELLA DEUTSCHE BANK

Tra il 1914 e il 1918 le due aziende sono subordinate alla produzione militare. Poi, dopo la disfatta degli Imperi centrali e la caduta del Kaiser, le due aziende risorgono, nel clima difficile ma vivace della Repubblica di Weimar: tensioni sociali, violente lotte politiche, ma anche grande voglia di lavorare e inventare nel mondo dell'impresa e dell'alta tecnologia.

Prima un pool per lavorare insieme nel 1924, poi la fusione nel 1926, sono la svolta. Salvano due aziende troppo piccole per restare sole e indipendenti dall'assorbimento da parte di rivali stranieri o dal fallimento. I tempi sono difficili: il protezionismo domina l'economia mondiale, e la Germania sconfitta ha le mani legate nel mondo industriale anche dalle pesantissime limitazioni alla produzione militare, che allora come oggi sono una molla decisiva del progresso tecnologico. La deflazione e le crisi economiche fanno temere allora, in entrambi i gruppi, visti gli *stock* crescenti di vetture perfette ma invendute, la decisione di cessare la produzione e chiudere gli impianti.

Entra in scena allora, ai tempi della Repubblica di Weimar, un *deus ex machina*, protagonista e alleato esterno che poi torniamo a incontrare in decenni successivi e in epoche diverse nella storia di Mercedes. È la Deutsche Bank, primo istituto di credito nazionale, la banca che il Kaiser decenni prima della guerra crea per stimolare e rafforzare la grande industria tedesca, a farsi fautore decisivo della fusione. Emil Georg von Stauss, numero uno di Deutsche Bank e membro del Consiglio di sorveglianza di Daimler dal 1921, è il principale artefice della fusione, il matrimonio tra due nani di lusso da cui nasce un gigante all'avanguardia tecnologica mondiale. A lungo tocca ai capi di Deutsche Bank risolvere i conflitti di concezione tra i due gruppi: Daimler punta più sulla diversificazione, sulla produzione di motori anche per aerei e navi, mentre Benz e i suoi eredi danno la priorità allo sviluppo di automobili più moderne e concorrenziali che mai. Allora, la fusione sembra difficile, un matrimonio impossibile come si rivela ottant'anni dopo quello tra Daimler e Chrysler. Invece il primo matrimonio nella storia della stella a tre punte funziona, e benissimo. I due ex concorrenti riescono in tempi brevissimi ad armonizzare la gamma, e si lanciano verso nuove prime mon-

2

diali. Nascono le prime auto con motore potenziato da un compressore prodotte in massa, le prime dodici cilindri prodotte in serie al mondo, roadster e berline di lusso senza eguali in Europa, che hanno soltanto qualche rivale nei giganti prodotti negli Stati Uniti, ma conservano dalla loro parte una qualità e un livello tecnologico superiore, un passo avanti. Come le Mercedes 500K e 540K nelle loro varie versioni, che già allora sono le auto preferite dai vip, una clientela che nasce e che viaggia volentieri al volante delle vetture di lusso, quando non in treni espressi esclusivi o a bordo dei primi aerei di linea con servizio regolare. Il culmine del livello tecnologico è "der grosse Mercedes", uno splendido mostro con un motore da 7,7 litri e 200 cavalli. Roba di superlusso, per pochissimi, visto che ne vengono prodotte e vendute appena 117, ma comunque un nuovo passo avanti nella tecnologia dell'auto.

LE CORSE E LA GUERRA

L'altro capitolo del successo Mercedes, tra le due guerre, è nel mondo delle corse. Già prima della fusione, nel 1922, un italiano, il conte Giulio Masetti, vince la mitica Targa Florio al volante di una Mercedes Grand prix. Negli anni Venti e ancor più negli anni Trenta, Mercedes diventa il marchio sportivo per eccellenza nel mondo che allora a suo modo era l'equivalente della Formula 1 moderna. Comincia l'epoca delle Silberpfeile, le "frecce d'argento". Così si

1. In questa pubblicità del 1936 è ritratta una Mercedes Benz 540K roadster insieme al dirigibile Zeppelin Hindenburg
2. La locandina della Mercedes 170 S Sedan del 1949

chiamano le auto sportive e da corsa Mercedes per il loro colore, in origine causato dalla scelta di non verniciare il metallo per risparmiare peso. Sul rettilineo berlinese dell'Avus, sul circuito di Hoeckenheim, su tutti i maggiori circuiti mondiali, le sportive da corsa Mercedes sanno mietere vittorie e primati. Con piloti come Alfred Neubauer e Rudolf Caracciola, o personaggi straordinari quali Rudolf Uhlenhaut, ingegnere, progettista, colladautatore e pilota insieme. Nel 1939, alla corsa a Hockenheim, due piloti di Mercedes (Caracciola e Lang) soli contro un esercito di temibili auto concorrenti italiane, cioè sei Alfa Romeo e ben ventidue Maserati, realizzano il miracolo di vincere. Più della leggendaria Alfetta 159, più di ogni altro competitor, le frecce d'argento divengono protagoniste del mondo delle corse e dei primati. Anche grazie a questi successi, il marchio della stella a tre punte sa imporsi anche sui mercati mondiali: un'alba della globalizzazione targata Mercedes, nonostante il protezionismo. Le berline, i roadster e i cabriolet di lusso Mercedes s'impongono ovunque, come auto di lusso preferite o come vetture di Stato. Eppure, pian piano, qualcosa sta cambiando anche per la Mercedes. Adolf Hitler, vincendo le elezioni nel 1933 sull'onda della paura di tumulti disoccupazione e povertà e della voglia d'ordine, cancella la democrazia di Weimar dalla faccia della terra e imposto in poche settimane la sua dittatura, il Terzo Reich. Oppositori, sospetti tali, ebrei, vengono fatti sparire fin dai primi mesi del regime e la purga non risparmia nemmeno la stella a tre punte. Intanto la Casa, come ogni azienda tedesca, diviene volente o nolente complice e fiancheggiatrice della tirannide. Senza il livello futuristico dei suoi

IL PERSONAGGIO
Mercedes Jellinek

Terzogenita di Emil Jellinek, console generale austro-ungarico a Nizza, pilota di automobili e, soprattutto, abile imprenditore, *Mercedes Jellinek* (nella foto) segna inequivocabilmente la storia della Stella di Stoccarda. Suo padre, infatti, usa lo pseudonimo Mercedes per iscriversi alle gare dell'epoca e, dopo aver stretto un importante accordo industriale con Paul Daimler impone come *condicio sine qua non* al proprio apporto finanziario che le vetture prodotte dalla Daimler-Motoren-Gesellschaft vengano identificate con il nome della figlia. Mercedes Jellinek è dunque l'ispiratrice nel nome di uno dei marchi automobilistici più famosi e diffusi nel mondo anche se non condivide la passione paterna per le automobili al punto da non possederene mai una. La sua breve esistenza si svolge quasi completamente a Vienna, dove studia musica e canto e diviene un'apprezzata soprano. Muore nella capitale austriaca il 23 febbraio del 1929.

Mercedes Benz

motori, il grande riarmo nazista non sarebbe stato possibile. E solo grazie agli straordinari propulsori DB 601 e DB 605 la Luftwaffe conquista il dominio dei cieli. Dalla guerra di Spagna, dove i Messerschmitt 109 della Legione Condor spazzano via i vecchi aerei dell'aviazione repubblicana, all'inizio della Seconda guerra mondiale con i Blitzkrieg contro Polonia, Olanda, Belgio, Francia, Norvegia. La produzione Mercedes, nel 1940, è ufficialmente militarizzata, quindi sottoposta al controllo diretto dei pianificatori nazisti del conflitto mondiale. La supremazia tecnologica tedesca dura poco: con la battaglia d'Inghilterra, con gli Spitfire con motori Rolls Royce, e poi con l'entrata in guerra dell'America e la disfatta contro i sovietici a Stalingrado, comincia a divenire chiaro a tutti che l'avventura megalomane del Fuehrer porta il Paese al disastro, all'anno zero. Già a fine 1941 bombardieri russi Iljushin 4 sono i primi a bombardare Berlino.

Alcuni modelli di inizio Novecento conservati nel museo Mercedes Benz di Stoccarda

LA FINE DEL TERZO REICH

Dal 1943, per far fronte ai sempre più frequenti raid aerei alleati, la produzione Mercedes viene dispersa tra mille e diverse piccole e medie aziende. Ma nel 1944 lo stabilimento principale, quello di Sindelfingen, viene praticamente raso al suolo dalle fortezze volanti americane e dai Lancaster britannici. La fine del Reich millenario rischia di apparire anche fine della Mercedes e della Germania *tout court*. Invece, con la scelta democratica all'Ovest del Paese occupato, con la Costituzione bipartisan del 1949, risorgono sia la Germania che la Mercedes.

La grande fortuna della Daimler Benz è anche di avere la sede e Casa madre nel sudovest tedesco, nella zona d'occupazione americana. Washington e Londra capiscono ben presto che alla Seconda guerra mondiale segue la guerra fredda, a Occidente il mondo libero e dal centro-Est dell'Europa fino a Vladivostok e alla Kamciatka l'Impero sovietico. E comprendono subito che in Europa la partita decisiva si gioca sul controllo della Germania e sui cuori dei tedeschi. A Est la zona d'occupazione sovietica diventa pian piano una "democrazia popolare". A Ovest, la "trizona" (zone americana, britannica e francese) è presto messa in condizione di rilanciarsi, di ripartire da zero con le marce alte grazie al Piano Marshall, il generoso piano di aiuti economici lanciato dall'allora segretario di Stato Usa. E con un consenso sui valori costitutivi tra Konrad Adenauer, capo della Cdu (la Dc tedesca) e poi primo cancelliere democratico, e il leader dell'opposizione di sinistra democratica Kurt Schumacher, nasce nel 1949 a Bonn la Repubblica federale.

La produzione negli impianti Mercedes ricostruiti grazie al Piano Marshall riprende presto. Proprio in quel 1949 in cui nasce dalle macerie lasciate dalla guerra di Hitler la nuova democrazia tedesca, la produzione mensile di vetture con la stella a tre punte sul radiatore raggiunge le mille unità mensili. Un cifra di tutto rispetto, visto come se la passa l'Europa allora e considerato che parliamo di vetture di lusso. Dapprima sono i modelli degli anni precedenti, o modelli ispirati alla produzione prebellica, come la 170. E presto di nuovo anche molti camion e autobus, mezzi indispensabili alla rinascita economica, sociale e politica del Paese. Soprattutto il mitico Unimog, il corto ma potentissimo 4x4 col muso da cane che, aggiornato mille volte, circola in tutto il mondo ancora oggi come base

per veicoli speciali, trattore per autobus interpista sugli aeroporti, mezzi da cantiere, e mille altri usi ancora.
Ma la vera svolta arriva con i nuovi modelli. Il primo a creare clamore è la Mercedes 300, la lussuosissima berlina di rappresentanza, di solito nera, sei cilindri e 115 cavalli. Diviene il simbolo della nuova Germania, di un Paese deciso a farsi riaccettare nel consesso delle nazioni civili e a vincere non più guerre ma la pace. La 300 è l'unica auto su cui sia Konrad Adenauer, sia Kurt Schumacher, sia il padre del miracolo economico, Ludwig Erhard con il suo immancabile sigaro, si presentano in pubblico. Quando nell'ottobre 1963 lascia la guida del Paese che prende a governare distrutto, devastato e diviso a causa della follia hitleriana, consegnando ai posteri una solida democrazia, una società prospera e aperta al mondo e una nazione tornata prima economia europea, *der Alte*, il vecchio, come tutti chiamano affettuosamente Adenauer, si compra con la liquidazione una delle 300 della flotta della cancelleria. Se la tiene fino alla sua morte, nel 1967, non di rado ci viaggia dalla Renania natale alla sua bella villetta sul Lago di Garda, e oggi quella 300 è il pezzo più prezioso del museo del dopoguerra a Bonn.
La 300 non è solo il nuovo esempio di vettura di Stato. La sua versione coupé e cabriolet, con cinque o sei posti, è una delle più esclusive sportive di lusso dell'epoca. La versione li-

LA CURIOSITÀ

Le Mercedes dei potenti

La rinascita postbellica della Daimler Benz è difficile, nella Germania distrutta dalla guerra di Hitler, ma puntando sulle auto di lusso esclusive l'azienda di Stoccarda arriva presto a fare una temibile concorrenza alle Rolls Royce e alle Bentley quale fornitrice di vetture di rappresentanza per i potenti di tutto il mondo. Il primo a voler usare solo Mercedes, per la precisione la tonda, elegante Mercedes 300, è Konrad Adenauer (nella foto) fondatore della democrazia tedesca e primo cancelliere. Il capo dell'opposizione di sinistra Kurt Schumacher segue subito il suo esempio. Da allora un modello dopo l'altro, dalla mitica Mercedes 600 all'attuale classe S, sono sempre le auto preferite di regnanti, capi di Stato o di governo, vip d'ogni sorta. Il più celebre cliente di questo tipo per Mercedes è il pontefice: dal dopoguerra la Mercedes è stata l'auto ufficiale del Vaticano. Mercedes sono le vetture ufficiali della maggior parte dei governi europei. La stella a tre punte seduce anche non pochi dittatori: il sovietico Leonid Breznev ne ha una piccola collezione nel garage del Cremlino, il romeno Ceausescu per non essere da meno ne teneva decine nella città-bunker sotterranea sotto il suo palazzo. Anche il tiranno nordcoreano Kim Jong-Il ha a lungo ordinato Mercedes per sé e la sua nomenklatura, poi a causa dei suoi programmi per la bomba atomica ha avuto problemi con l'embargo.

Mercedes Benz

mousine scoperta è l'auto che porta Kennedy in giro per Berlino Ovest osannato dalla folla, quando condannando il Muro pronuncia in tedesco la sua storica frase "ich bin ein Berliner", io sono un berlinese. Ma la vera svolta postbellica della stella a tre punte arriva con un altro modello, il primo pensato per una produzione di massa: la 180, che i tedeschi ancora oggi venerano e chiamano Ponton. Ponton vuol dire scocca portante: l'idea nata con la Lancia Lambda e poi sviluppata in America viene realizzata in produzione di massa in Europa proprio in Germania. È nel luglio del 1952 che gli infaticabili fotoreporter investigativi di *Auto Motor und Sport* scoprono sulle strade un prototipo bello e strano, diverso da ogni auto dell'epoca. Lo battezzano Erlkoenig, come l'orco misterioso d'un poema di Goethe. E da allora Erlkoenig è la parola con cui nel mondo dell'auto made in Germany si designano i prototipi di ogni futuro modello di qualsiasi marchio.

IL SUCCESSO DELLA 300 SL

Carrozzeria a struttura portante, linee snelle e tondeggianti, un comfort interno straordinario, silenzio e potenza, una robustezza che la rende sicurissima in ogni situazione d'incidente, una meccanica infaticabile: la Ponton è la prima Mercedes che diviene simbolo dell'export made in Germany. Nella lussuosa, potente versione a benzina a 4 o 6 cilindri, o nell'indistruttibile versione diesel, che diventa subito il mezzo preferito dei tassisti di tutto il mondo. La 180 viene prodotta dal 1953 al 1957, e in alcuni Paesi come il Portogallo della rivoluzione dei garofani (il golpe dei giovani ufficiali del 1974) sono ancora Ponton quasi tutti i taxi di Lisbona.

Torna anche il successo nella produzione di auto sportive: soprattutto con la 300 SL, ali di gabbiano, come la chiamano per le caratteristiche porte incernierate sul tetto che si aprono verso l'alto. Elegantissima, design insieme classico e moderno, di solito argentea, interni cuoio rosso, contende a poche altre vetture di lusso ad alte prestazioni tedesche, italiane o britanniche il titolo di "sportiva del secolo". Il suo padre, in parte, è lo straordinario Rudolf Uhlenhaut, l'ingegnere-pilota collaudatore.

Tutta la storia della Mercedes Classe E attraverso i principali modelli esposti al museo di Stoccarda

L'altro modello rivoluzionario (ma non è possibile citarli tutti) diventa pochi anni più tardi la 220, col lungo muso sormontato dal radiatore con la stella e le pinne di coda. È la prima auto al mondo con l'abitacolo di sicurezza, un'invenzione dell'ingegner Béla Barény (di origine ungherese) che cambia parametri e concetti della progettazione delle auto e introduce l'idea del primato della sicurezza quale priorità progettuale.

I decenni del dopoguerra sono anche momenti di grandi svolte nell'assetto proprietario di Daimler Benz. Mentre le Mercedes diventano le auto dei potenti di tutto il mondo: presidenti, regnanti, e rappresentanti di Dio in terra: dalle 300 fino alle più moderne Papamobile corazzate, ogni Santo Padre si muove in terra solo su un'auto con la stella a tre punte. Nel 1955 il 25 per cento dell'azionariato viene acquisito dal gruppo Flick, cioè il gigante della siderurgia e dell'industria pesante, dominato da una dinastia di industriali il cui fondatore si compromette a fondo col nazismo e paga, processato dagli Alleati. I due figli rilanciano l'azienda, con la loro passione per le collezioni d'arte che poi decenni dopo donano a Berlino tornata capitale unita, e con investimenti adeguati. Nel 1959 Daimler Benz compra gli impianti Auto Union, sei anni più tardi li cede alla Volkswagen la quale poi in seguito li trasforma nella culla del rinato marchio Audi. Nel 1973 vengono emesse azioni per i dipendenti, in omaggio al principio costitutivo tedesco della cogestione. E in quello stesso anno per la prima volta vendite e fatturato realizzati con l'export delle Mercedes sorpassano vendite e fatturato realizzati sul mercato interno.

Protagonista dell'exploit, che fa di Daimler Benz una delle prime aziende *global player*

decenni prima della globalizzazione, è il mitico Heinz C.Hoppe, detto "Happy Hoppe", Hoppe il felice. Comincia guidando la filiale Usa, poi diviene uno stratega e pianificatore del gruppo. Negozia lui con il Cremlino e con la Cina. Nel suo bel libro di memorie, *Serving the star around the world*, ricorda un incontro con Zhou Enlai, vice di Mao, anima riformista e pragmatica del regime e ispiratore più tardi delle storiche riforme di deng Xiaoping. Zhou riceve la delegazione tedesca, e dice: «Ma uno di voi, lo so, viene dalla Prussia orientale. Io amo il vostro paese, Herr Hoppe, sappia che non dimenticherò mai i miei tempi giovanili di studi a Berlino».
Due anni dopo Friedrich Karl Flick vende la maggior parte delle sue azioni alla Deutsche Bank, che allora diviene il primo azionista col 29 per cento. Il secondo è, dal 1974, il Kuwait con il 14 per cento. Dal 1982, Daimler Benz diventa il più grosso produttore europeo di auto per capitalizzazione.

LA TECNOLOGIA

Oltre 200 all'ora già nel 1909

Nel 1909, un'auto rompe per la prima volta la barriera dei 200 all'ora. Si chiama Lightning Benz, o *Blitzen Benz* (nella foto) in tedesco. È un'auto da competizione basata su un precedente modello che sviluppava 150 Cv, ma la nuova versione è spinta da un mostruoso motore a 4 cilindri di ben 21504 centimetri cubi, e dalla potenza di 200 Cv. Vengono polverizzati tutti i record di allora e mai più le due aziende, né prima né dopo la loro fusione, costruiscono un motore d'automobile di simile cilindrata.
Con appena 1.600 giri al minuto, il motore-mostro spinge la supermacchina a ben 200 chilometri orari. Il primo record

viene raggiunto l'8 novembre 1909 con la Lighting Benz guidata dal pilota Victor Hémery sul circuito di Brooklands in Gran Bretagna. Poi il 23 aprile 1911, a Ormond Beach presso Daytona negli Usa, l'ex pilota collaudatore della Buick, Bob Burman, raggiunge un nuovo primato spingendo la Lighting Benz fino a 228 chilometri orari. All'epoca, nessun treno e nessun aereo sono capaci di arrivare a tali velocità: il primato di velocità su terra è della Lightning Benz fino al 1919.

Mercedes Benz

Comincia allora una storia di espansione irrefrenabile, di nuove strategie di presenza su tutto l'orizzonte. Strategie non sempre azzeccate, anzi a volte per nulla. Dal 1984 Edzard Reuter, uno dei massimi dirigenti del gruppo comincia a teorizzare la trasformazione di Daimler Benz da primo della classe dell'auto di lusso a grande azienda multicomparto presente in molti rami dell'alta tecnologia. Nel 1985 così viene acquisita la grande, illustre ma fallimentare azienda elettronica AEG. Al prezzo di 1,6 miliardi di marchi, la più grossa acquisizione allora nella storia economica tedesca. Nel 1989, rilevando MBB, Daimler Benz entra nell'aerospaziale e nel comparto militare. In cui si sta sviluppando la cooperazione con i francesi che darà vita all'Airbus.

L'ARRIVO DI SCHREMPP

Sembrano sul momento scelte coraggiose, ma si rivelano poi passi più lunghi della gamba. "Ci siamo sbagliati", ammette Reuter nel 1993. E visto fallire il tentativo di risanare AEG, il grande vecchio complesso dell'elettronica viene smembrato e venduto alla concorrenza. Gli impianti AEG finiscono prima in mano agli svizzero-svedesi di ABB, poi ai canadesi di Bombardier. È un'amara ammissione di sconfitta per Edzard Reuter, figlio di una famiglia antinazista scampata all'Olocausto fuggendo in Turchia, e il cui padre è il memorabile borgomastro di Berlino Ovest che durante il ponte aereo angloamericano del 1948-49 salva il settore libero della città dall'assedio di Stalin.

Reuter non sopravvive alle sconfitte. Il suo successore, Juergen Schrempp, separa Daimler Benz dalle attività aerospaziali, e torna a concentrarsi sull'auto. Ma nel 1998, fa una scelta che poi si sarebbe rivelata costosa, una voragine quasi fatale. È il 7 maggio del 1998, quando Juergen Schrempp e il numero uno di Chrysler, Bob Eaton, decidono la fusione. Nasce DaimlerChrysler che è in sostanza un assorbimento di Chrysler da parte di Daimler. Schrempp, dice che nasce la Welt AG, cioè la Mondo Spa, pronostica la crescita di Daimler Chrysler a numero uno mondiale. Nel primo anno il matrimonio produce utili per 10,3 miliardi di euro, poi Chrysler però ricomincia a sprofondare nei conti in rosso. Nel novembre 2000 Schrempp spedisce il suo uomo migliore (e il suo rivale più temibile) Dieter Zetsche negli Usa, a tentare di risanare Chrysler. Zetsche sa parlare agli americani in perfetto inglese, assumere modi e costumi da americano, e vara un piano di risanamento brutale accettato dall'opinione pubblica Usa nella speranza della salvezza: 26mila posti di lavoro tagliati, sei impianti negli Usa e altri all'estero chiusi. Ma nello stesso anno Daimler entra nell'azionariato di Mitsubishi, in un altro capitolo della mania espansionistica di Schrempp.

Il risanamento di Chrysler non funziona, il marchio americano torna nel 2002 a pesanti conti in rosso. Come avvertono dai piani alti di Deutsche Bank, i miliardi spesi per le due acquisizioni sono soldi di fatto tolti alla ricerca e sviluppo per le Mercedes. Che infatti in quel periodo perdono molto smalto quanto ad affidabilità. Parte della clientela volta le spalle alla stella, Bmw sorpassa Mercedes come numero uno mondiale del segmento premium.

La disastrosa era Schrempp finisce il 28 luglio 2005, con le dimissioni dell'onnipotente numero uno. Zetsche è il suo successore, vara nuovi pesanti piani di tagli, ma due anni dopo, il 14 maggio 2007, si decide a cedere Chrysler, vendendola all'investitore Usa Cerberus. E decide soprattutto di tornare a concentrarsi sul marchio Mercedes come simbolo di qualità. Vendite e immagine risalgono, Mercedes car group (Mercedes, Smart e Maybach, il resuscitato marchio di superlusso) tornano a vantare utili. Ma poi arriva la grande crisi economica e finanziaria internazionale. E si abbatte anche sull'auto tedesca, soprattutto premium, con la forza devastante di un uragano.

L'USCITA DALLA CRISI

Mercedes introduce le ferie prolungate e l'orario corto, le vendite come per molti altri gruppi crollano, cala anche il valore del titolo. L'ultima assemblea degli azionisti è una rivolta. "Daimler sta sottovalutando il mutamento di paradigmi del mercato dell'auto mondiale", è la critica rivolta a Zetsche. Lui ammette che la situazione è grave, ma scommette sulle capacità di alta tecnologia e sul prestigio di un marchio dal valore unico. I prossimi capitoli della storia di Mercedes li scriveranno i sussulti successivi dell'economia mondiale, come per tanti altri grandi dell'auto. Un po' evocando la bella fiaba di Michael Ende, la storia di Mercedes, tra trionfi ed errori clamorosi, tra exploit tecnologici, primati di qualità, crisi gravissime e risurrezioni nello stile di una Fenica, appare quasi una "storia infinita".

Andrea Tarquini

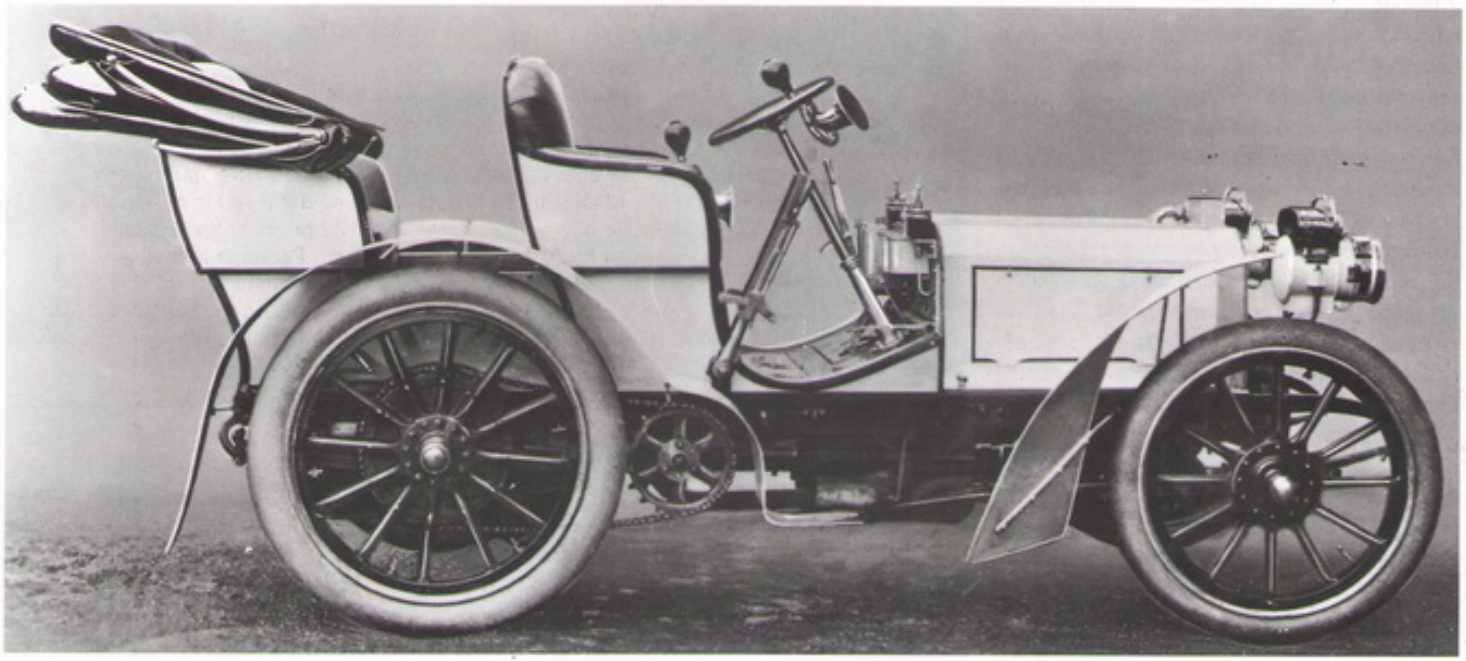
www.daimler.com
Daimler AG Unterturkheim
Stoccarda, Germania

LA CURIOSITÀ
La storia del marchio

Gottlieb Daimler pensa presto a inventare il marchio giusto per le sue vetture: una stella a tre punte, che già nella sua versione originale (color oro) è quasi uguale a quella che oggi adorna i radiatori delle Mercedes. La stella a tre punte non è una scelta casuale, ha dall'inizio un significato preciso: indicare la volontà di produrre motori e veicoli o motori per dirigibili e poi aerei, insomma la sfida di rendere possibile la mobilità nelle tre dimensioni del mondo: terra, cielo, acqua. Karl Benz invece ricorre a uno scudo circolare dorato bordato di blu, con dentro scritto in oro il nome Benz e con la decorazione di foglie di alloro. La seconda versione del marchio di Daimler ha la stella iscritta in uno scudo circolare rosso bordato di blu con sotto scritto Mercedes, il nuovo nome delle vetture prodotte dall'azienda. Poi dopo la fusione tra Daimler e Benz, attuata tra il 1924 e il 1926 con l'appoggio determinante di Deutsche Bank, la stella a tre punte si trova cromata su uno scudo argentato bordato di blu. Sul bordo, foglie di alloro e la scritta Mercedes Benz. Oggi la stella è dimagrita rispetto alla versione originale, argentata e sorretta da un anello d'argento.

35 PS

Produzione 1901
Carrozzeria Phaeton



La 35 PS è la prima automobile a fregiarsi del marchio Mercedes. Progettata come auto da turismo, ma soprattutto come una sportiva destinata alle corse, sostituisce la 24HP Phoenix ed è realizzata da Wilhelm Maybach su espressa richiesta del console austro-ungarico a Nizza Emil Jellinek. Battezzata da quest'ultimo con il nome della figlia Mercedes, adottato poi successivamente dalla Daimler Motoren Gesellschaft per identificare tutti i suoi modelli anche dopo la fusione con la Benz, è fornita di innovazioni tecnologiche che fanno scuola e che influenzano la produzione di molte automobili di classe superiore prodotte dopo di lei in Europa e in America. Costruita impiegando un telaio in lamiera di acciaio stampata con sezione a U al fine di renderla idonea a sopportare anche le più elevate sollecitazioni meccaniche, impiega un propulsore che poggia su basamento in lega leggera. Si tratta per la precisione un 4 cilindri in linea di 5913 cc in grado di fornire una potenza di 35 Cv. Questo

La Mercedes 35 PS ha una carrozzeria phaeton con capote e posti separati

è realizzato mediante l'accoppiamento di due unità bicilindriche ed è caratterizzato da un particolare sistema di distribuzione. Utilizza infatti due assi a camme laterali, mossi tramite ingranaggi cilindrici collegati al volano, che azionano sia le valvole di aspirazione sia quelle di scarico comandate invece sui precedenti propulsori dalla pressione dell'aria all'interno dei cilindri. L'alimentazione avviene tramite due carburatori di tipo con getto regolabile direttamente dal posto guida. Nella trasmissione invece la 35 PS dispone di una frizione con molle a nastro collegata a un cambio a 4 rapporti. Per il raffreddamento utilizza un radiatore, composto saldando insieme 8.070 tubicini, della capacità di 9 litri d'acqua. Mentre l'impianto frenante agisce sulla trasmissione ed ha il freno di stazionamento sistemato sulle ruote posteriori.

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE ..... nd

PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5913 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 35 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

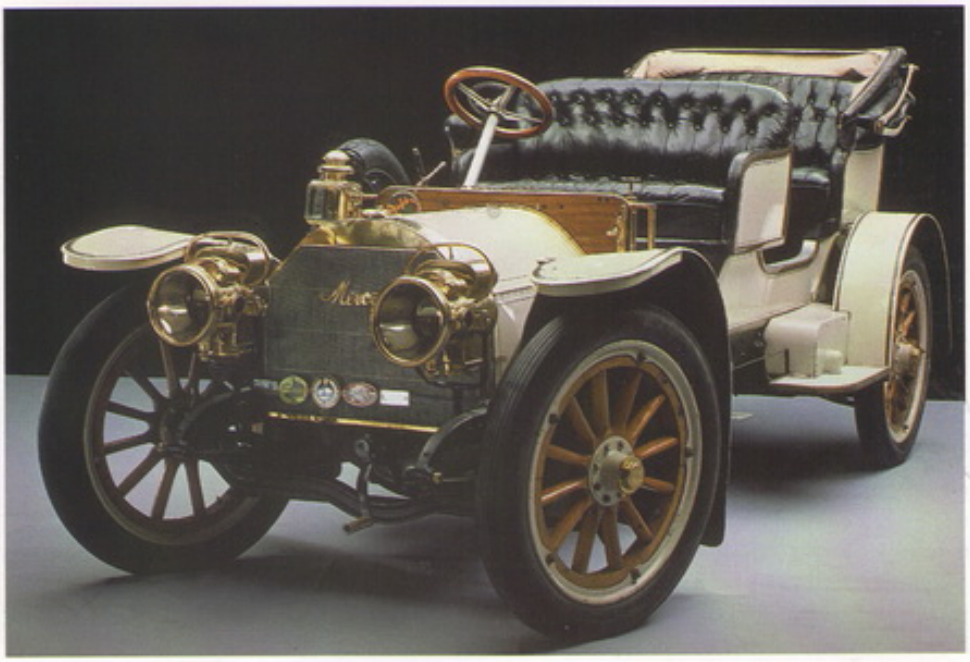
PREZZO ..... Marchi 16.000

28/32 PS

Produzione 1901 - 1905
Carrozzeria Berlina - Phaeton - Coupé De Ville - Limousine

1. La 28/32 PS è una vettura realizzata principalmente per uso sportivo
2. La 28/32 PS è prodotta dal 1901 al 1905 in versione berlina e coupé
3. La carrozzeria della 28/32 PS viene allestita a seconda delle esigenze dei clienti

Modello base all'interno della gamma Simplex, la 28/32 nasce sulla scia del successo della 35 PS e rappresenta una evoluzione di quest'ultima. Dotata di un telaio in acciaio, come anche la vettura da cui deriva è costruita per trovare il successo nel mercato e nelle competizioni sportive. Fortemente spinta nella sua realizzazione dal console Emil Jellinek, ormai diventato un vero e proprio consulente per la Casa tedesca, nella meccanica adotta un propulsore di 5315 cc. Caratteristico per l'architettura a due semiblocchi bicilindrici separati e il sistema di distribuzione a T con due assi collegati alle valvole di aspirazione e scarico. Dispone inoltre di un dispositivo frenante a nastro incorporato sull'albero di trasmissione. Ed è realizzata inizialmente con una carrozzeria berlina phaeton e successivamente nelle varianti coupé De Ville e limousine.


1

FOCUS
Gamma Simplex

Le sei vetture che compongono la gamma Simplex si differenziano tra loro nelle motorizzazioni ma utilizzano lo stesso telaio. Queste, infatti, tutte rigorosamente a quattro cilindri, hanno una potenza che va dai 18 Cv dell'unità che equipaggia la 18/12 PS, fino ai 65 Cv del motore impiegato sulla 36/65 PS in grado di toccare i 95 chilometri orari.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... m 1,810
Altezza ..... m 2,225

POSTI 4

PORTE ..... nd

PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5315 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

VELOCITÀ MASSIMA ..... 60 km/h

PREZZO ..... nd

8/11 PS

Produzione 1902 - 1903
Carrozzeria Phaeton

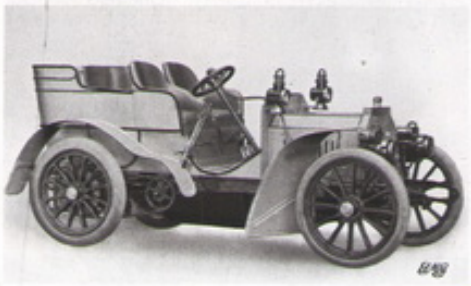
Realizzata in pochi esemplari al fine di colmare il vuoto lasciato dall'uscita di scena della Daimler Phoenix Wagen, ultima vettura a portare sul cofano il marchio della Daimler Motoren Gesellschaft, la 8/11 PS è una macchina destinata a conquistare clienti nella fascia del mercato medio-bassa. Dotata di una carrozzeria phaeton e progettata da Paul Daimler, adotta diverse soluzioni tecniche che ne fanno una perfetta rivale di macchine come la Opel 9PS: modello che la Casa di Rüsselsheim costruisce a partire dal 1901 assieme alla Darracq. Una di queste è l'impianto frenante che agisce sia sull'albero di trasmissione, sia sul retrotreno. Mentre nel telaio adotta sospensioni ad assale rigido su entrambi gli assi. Il motore è un 4 cilindri da 8 Cv con distribuzione a valvole bilaterali, accoppiato a un cambio a 4 marce con una frizione a cono.

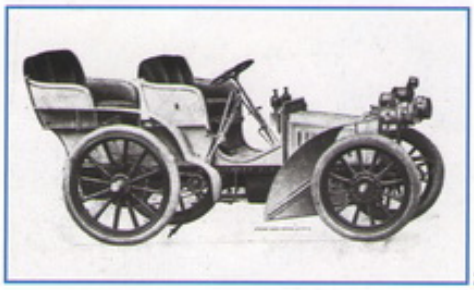
1

FOCUS
L'erede

Uscita di produzione nel 1903, la 8/11 PS deve aspettare sette anni per avere una degna erede nel segmento medio del mercato. Si tratta della 8/18 PS, equipaggiata con un 4 cilindri in linea di 1950 cc alimentato da un carburatore Zenith e capace di sviluppare 18 Cv. Questa è prodotta fino al 1912 nelle varianti di carrozzeria, torpedo, limousine e landaulet, ed ha un listino che va da 7.200 a 8.500 marchi.

1. Adolph Daimler fa un giro di prova sul sedile posteriore di una 8/11 PS
2. La 8/11 PS ha un abitacolo in grado di accogliere 4 persone
3. La carrozzeria della 8/11 PS è rinforzata con alcune parti di metallo


2


3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE ..... nd

PESO ..... 1.350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1760 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 8 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

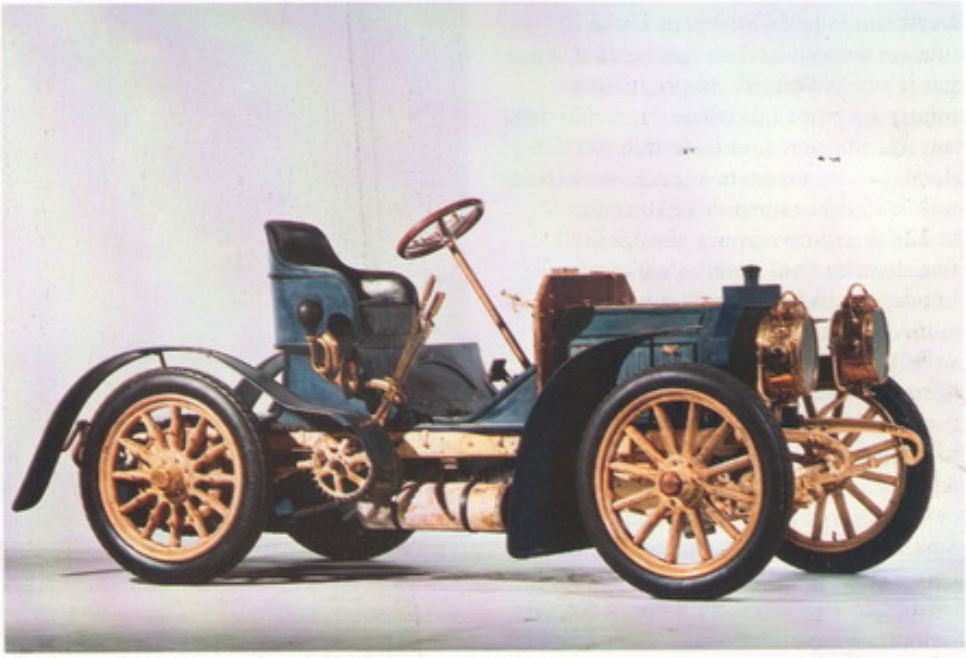
PREZZO ..... nd

40/45 PS

Produzione 1903 - 1910
Carrozzeria Runabout - Torpedo

1. La 40/45 PS è prodotta per lo più in delle edizioni sportive
2. Per il raffreddamento la 40/45 PS impiega un innovativo radiatore a nido d'ape
3. La trasmissione della 40/45 PS avviene tramite catene sull'asse posteriore

La 40/45 PS è la più longeva delle vetture che compongono la gamma Simplex. Come le altre presenta nella meccanica diverse affinità con la 35 PS del 1901 ma si distingue per alcune dotazioni esclusive che la rendono più evoluta. Una di queste e il radiatore a nido d'ape, messo a punto da Maybach per migliorare il raffreddamento del motore. Oppure la trasmissione che dispone di un cambio a quattro rapporti con retromarcia a ingranaggi scorrevoli. Inedito è poi anche il serbatoio posteriore con l'alimentazione della benzina che sfrutta un sistema a pressione. Mentre l'impianto frenante è dotato di tamburi sulle ruote posteriori e di un freno sulla trasmissione raffreddato ad acqua. Carrozzata a seconda delle esigenze dei clienti, oltre ai posti nell'abitacolo può essere aggiunta una poltrona d'emergenza sistemata nella coda.


1

FOCUS
Prima gara e vittoria

Volute dal console Emil Jellinek, soprattutto per essere impiegate nelle competizioni sportive dell'epoca, le Simplex partecipano con successo a diverse gare.
La prima di queste è disputata il 31 agosto del 1902 al Frankfurt Circuit Race, dove una Simplex 38/40 PS pilotata da Wilhelm Werner si classifica al primo posto.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,730
Larghezza ..... m 1,870
Altezza ..... m 2,540

POSTI 4

PORTE ..... nd

PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6785 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

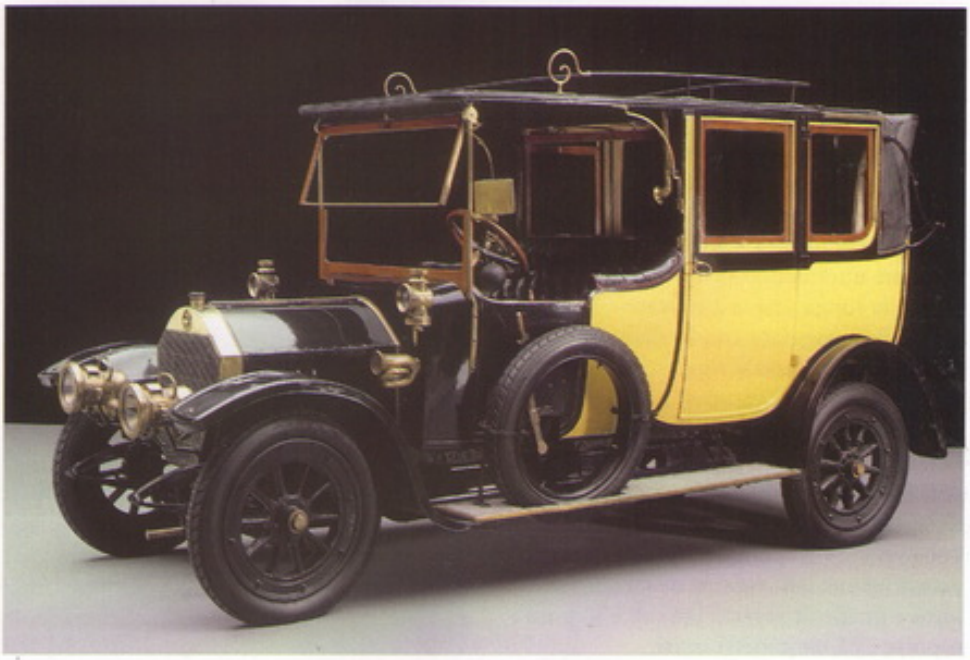
VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... nd

15/20 PS

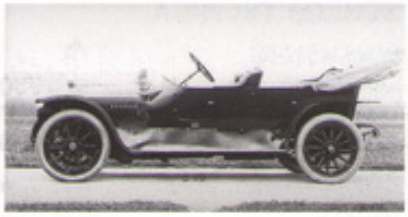
Produzione 1905 - 1915
Carrozzeria Berlina - Torpedo

Derivata dalla 12/26 PS, la 15/20 PS è una vettura che si distingue soprattutto per le prestazioni. Rispetto all'antenata, infatti, è equipaggiata con un motore che pur avendo una cilindrata inferiore è decisamente più performante. Si tratta di un 4 cilindri in linea di 2610 cc (mentre la 12/16 ne impiega uno da 2,9 litri), con una distribuzione a valvole d'aspirazione in testa e valvole di scarico laterali. Alimentato da un carburatore con valvola a saracinesca, questo è in grado di fornire una potenza pari a 25 Cv ed è capace di raggiungere i 65 chilometri orari. Realizzata sfruttando il classico telaio a U in acciaio, la 15/20 PS è fornita di sospensioni ad assale rigido con molle a balestra. Dispone di un cambio a 4 marce collegato a una trasmissione a cardano sulla quale agisce un impianto frenante a ceppi.



1

1. La 15/20 PS è disponibile anche con una carrozzeria berlina munita di una piccola capotte piegevole nella parte posteriore
2. La 15/20 PS è prodotta in alcune versioni destinate ad un uso come ambulanze.



FOCUS
L'evoluzione

Nel 1909 la 15/20 PS viene rivista per con alcuni piccoli aggiornamenti tecnici e la nuova versione è denominata 10/20 PS. Analogamente nel 1912, la 10/20 PS subisce un ulteriore rivisitazione nella meccanica e cambia a sua volta il nome in 10/25 PS. L'ultimo esemplare di questa esce dalle catene di montaggio nel 1915, anno in cui è sostituita dalla 12/32 PS.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,450
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 2,250

POSTI 4

PORTE ..... nd

PESO ..... 1.550 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2610 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 25 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... a 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

VELOCITÀ MASSIMA ..... 65 km/h

PREZZO ..... Marchi 12.800

14/30 PS

Produzione 1909 - 1915
Carrozzeria Torpedo

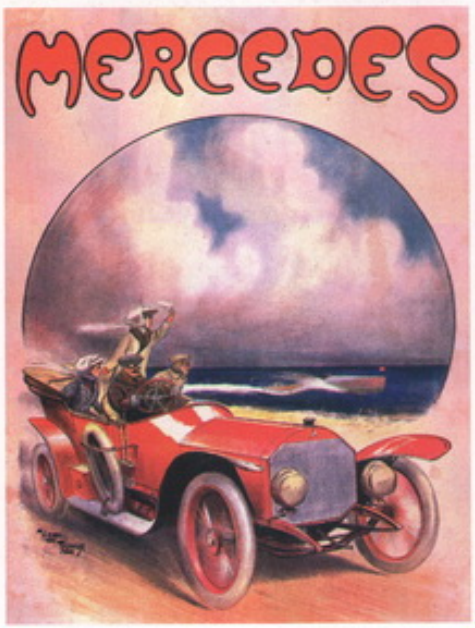
Realizzata per colmare il vuoto nel mercato creato dall'uscita di scena nel 1905 della Simplex 18/22 PS, la Mercedes 14/30 PS è una vettura che fin dall'esordio viene proposta al pubblico in tre varianti. Queste si differenziano principalmente nel passo del telaio che in quella corta misura 2,815 metri, nella versione intermedia 3,015 metri, mentre in quella lunga arriva a toccare i 3,075 metri. Equipaggiata con le classiche sospensioni ad assale rigido con molle a balestra, la 14/30 PS adotta un propulsore caratterizzato da una bassa cilindrata per l'epoca e un peso contenuto ma decisamente prestazionale. Si tratta infatti di un 4 cilindri in linea di 3560 centimetri cubici per 30 Cv, dotato di una distribuzione con valvole di aspirazione in testa e quelle di scarico laterali è in grado toccare i 75 chilometri orari.

1

1. La 14/30 PS grazie al suo propulsore evoluto raggiunge una velocità di 75 chilometri orari
2. Una locandina della 14/30 PS del 1910

FOCUS
14/35 PS, più potente

Equipaggiata con una trasmissione ad albero cardanico, la 14/35 PS sfrutta lo stesso telaio della 14/30 PS ma rispetto a questa impiega un propulsore più potente.
È infatti spinta da un 4 cilindri in linea di 3560 centimetri cubici da 35 Cv capace di superare senza problemi gli 80 chilometri orari. Richiede circa 20 litri di benzina per percorrere 100 chilometri.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,450
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 2,250

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.600 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3560 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

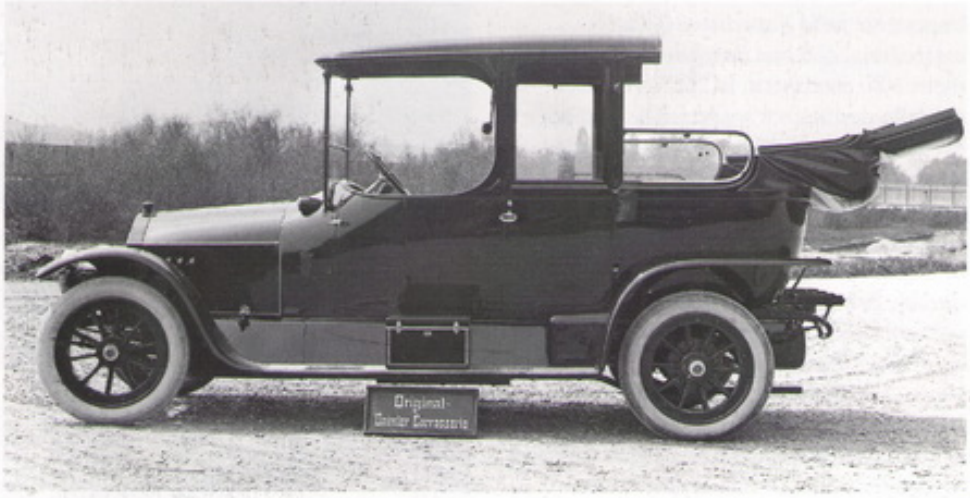
VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... Marchi 11.000

16/40 PS

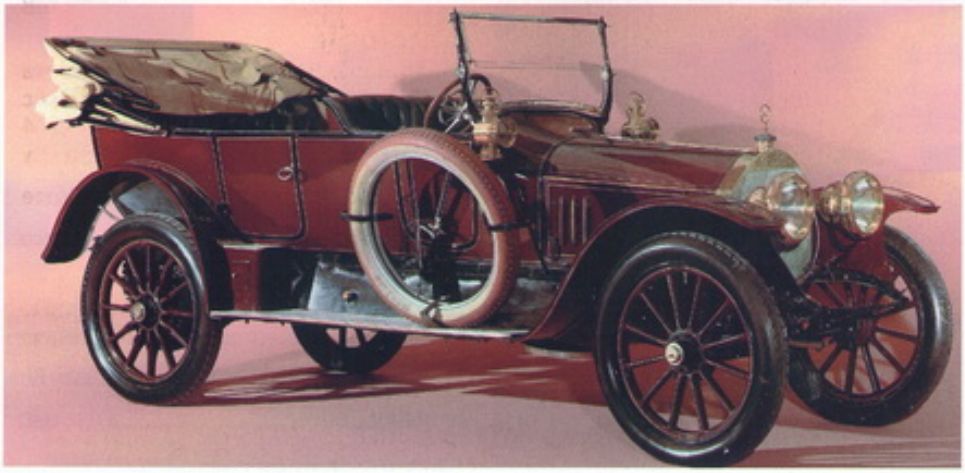
Produzione 1910 - 1916
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Cabriolet

Spinta dal pubblico sempre più esigente, la Daimler decide di creare una famiglia di automobili in grado di distinguersi nel mercato per lusso e prestazioni. Nasce così la gamma Mercedes Knight, composta da 6 modelli accomunati tra loro da una particolarità tecnica. Tutti infatti impiegano una nuova tipologia di motori che la Casa tedesca inizia a costruire dopo averne acquistato i diritti dal progettista statunitense Charles Yale Knight (dal quale deriva non a caso il nome delle serie). Una delle più apprezzate tra le Mercedes Knight è la 16/40 PS, equipaggiata con un propulsore di 4 cilindri in linea biblocco di 4080 cc. Questo, alimentato mediante un carburatore con valvola a saracinesca, adotta un sistema di distribuzione con valvole a fodero mosse da un albero azionato da ingranaggi cilindrici che limitano molto la rumorosità di funzionamento. Inoltre, riesce a sviluppare una potenza di 40 Cv a 1750 giri al minuto e può lanciare la vettura fino a una velocità massima di 80 chilometri orari. Fornita di un telaio in lamiera d'acciaio con sezione ad U e di sospensioni ad assale rigido con molle a balestra, come quasi tutte le automobili dell'epoca, la 16/40 PS è munita di un impianto frenante che agisce unicamente sull'albero di trasmissione cardanico. Ed ha un freno di stazionamento a ganasce posizionato sulle ruote posteriori. Mentre nella trasmissione sfrutta un cambio a 4 marce collegato al motore tramite una frizione a doppio cono con guarnizioni in cuoio. Prodotta dal 1910 al 1916 è decisamente una vettura votata al comfort, non a caso è realizzata quasi unicamente nella variante di carrozzeria berlina, munita nella parte posteriore di finestrini, che può essere disponibile anche in una variante con una capote reclinabile in tela. Nell'abitacolo è in grado di ospitare fino a 4 passeggeri.



1

1. La 16/40 PS è tra le prime automobili ad adottare finestrini posteriori apribili
2. Una 16/40 PS nella variante di carrozzeria cabriolet


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 2,250

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1790 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4080 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

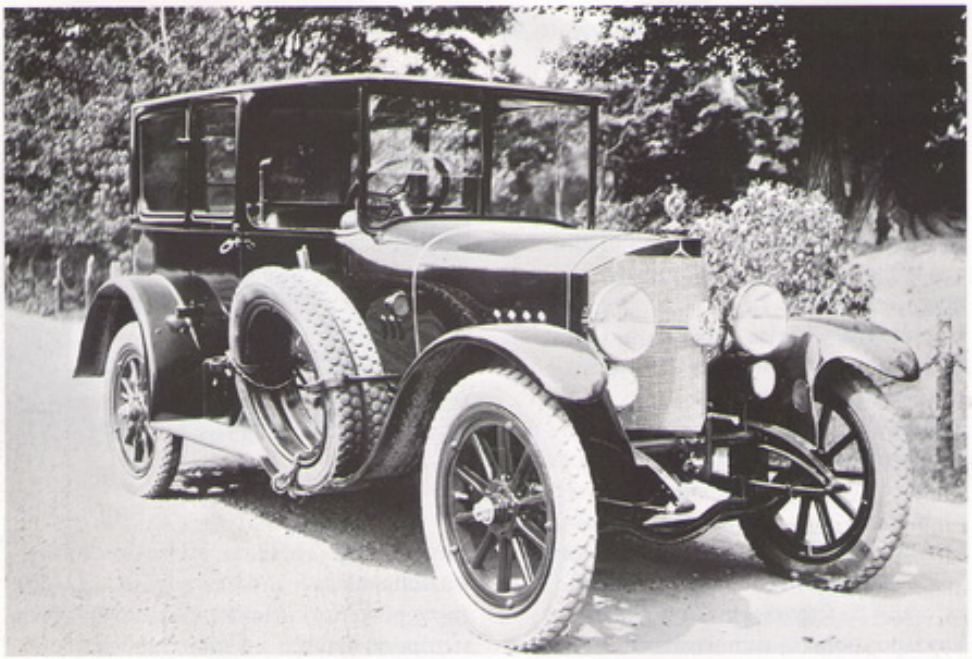
VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Marchi 12.500

28/50 PS

Produzione 1910 - 1912
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Cabriolet

Imponente nelle dimensioni della carrozzeria, con una lunghezza che tocca i 4 metri e 80 centimetri, la 28/50 PS è il modello destinato a sostituire la Simplex 40/45 PS. Quest'ultima, infatti, esce di produzione nel 1910 e lascia un piccolo vuoto all'interno della gamma di vetture Mercedes destinate al pubblico più esigente in fatto di lusso e prestazioni. Proprio per questo, la 28/50 PS è una automobile particolarmente curata nell'aspetto. Dotata di alcune innovazioni esclusive per l'epoca tra cui la possibilità di essere equipaggiata con delle ruote smontabili che agevolano il cambio degli pneumatici in caso di foratura. Nella meccanica è equipaggiata con un motore di 7240 cc con distribuzione a T alimentato da un carburatore con valvola a farfalla. Mentre nel telaio, in lamiera d'acciaio, adotta le classiche sospensioni ad assale rigido con molle a balestra.

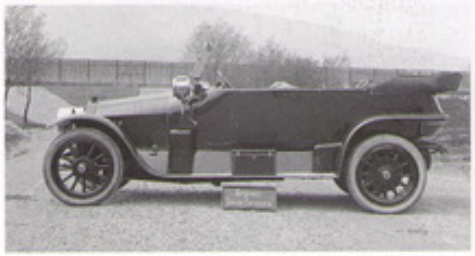

1

FOCUS
Sistema frenante

Tra le numerose tecnologie d'avanguardia nella meccanica la 28/50 PS adotta anche un particolare dispositivo frenante che agisce sull'albero di trasmissione. Questo, infatti, a differenza di altri impiega un raffreddamento ad acqua che aumenta l'efficienza impedendone il surriscaldamento durante un uso intenso.

1. La 28/50 PS è particolarmente curata nelle dotazioni e adotta ruote che possono essere facilmente smontate in caso di foratura
2. La 28/50 PS è prodotta dal 1910 al 1912 anche con carrozzeria torpedo
3. Un 28/50 PS in versione cabriolet

2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,820
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 2,300

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.280 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7240 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... nd

22/50 PS

Produzione 1912 - 1920
Carrozzeria Berlina - Torpedo

Il nome Mercedes 22 PS identifica una piccola serie di autovetture di lusso costruite dalla Daimler tra il 1910 e il 1920. La più potente di queste è la 22/50 PS: lanciata sul mercato a partire dal 1912 e in grado di raggiungere una velocità di 75 chilometri orari. Costruita impiegando una tradizionale meccanica, dotata di sospensioni ad assale rigido con molle a balestra e derivata in parte da quella della 35 PS del 1905, questa è equipaggiata con un motore di 5,7 litri da 50 Cv. Il quale adotta un particolare sistema di distribuzione a T che adotta sui lati di ciascun cilindro una valvola di aspirazione e una di scarico mosse da due assi a camme. La trasmissione è ad albero cardanico, collegata a un cambio a 4 marce. Prodotta in diverse varianti di carrozzeria, la 22/40 PS è sostituita nel 1921 dalla 10/40/65 PS.

1

FOCUS
22/40 PS e Camp

Identica nella meccanica alla 22/50 PS, la 22/40 PS adotta un propulsore meno potente da 40 Cv. Ma, caso raro tra le vetture dell'epoca marchiate Mercedes, è prodotta anche in una particolare variante adatta ai percorsi difficili, denominata Kolonialwagen o Camp equipaggiata con delle ruote da 20 pollici.

1. La 22/50 PS è particolarmente potente per la sua epoca. Grazie al motore da 50 Cv raggiunge i 75 chilometri orari
2. La 22/50 PS nella versione torpedo
3. Alcune versioni della 22/50 PS hanno l'abitacolo con finestrini nella parte posteriore

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 2,300

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 2.020 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5699 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

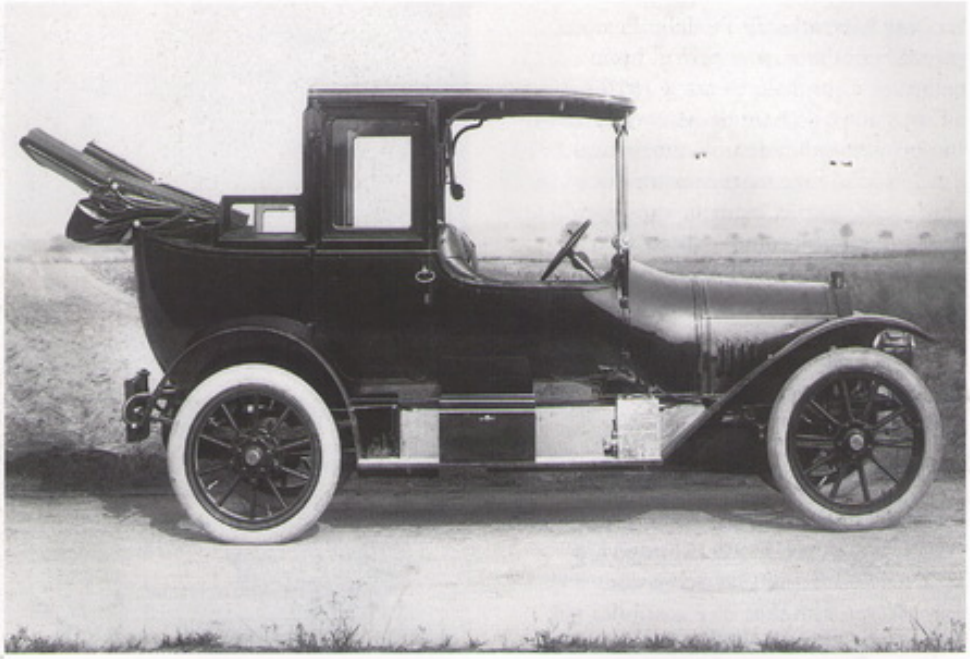
VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... nd

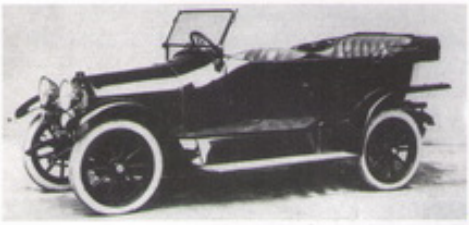
8/22 PS

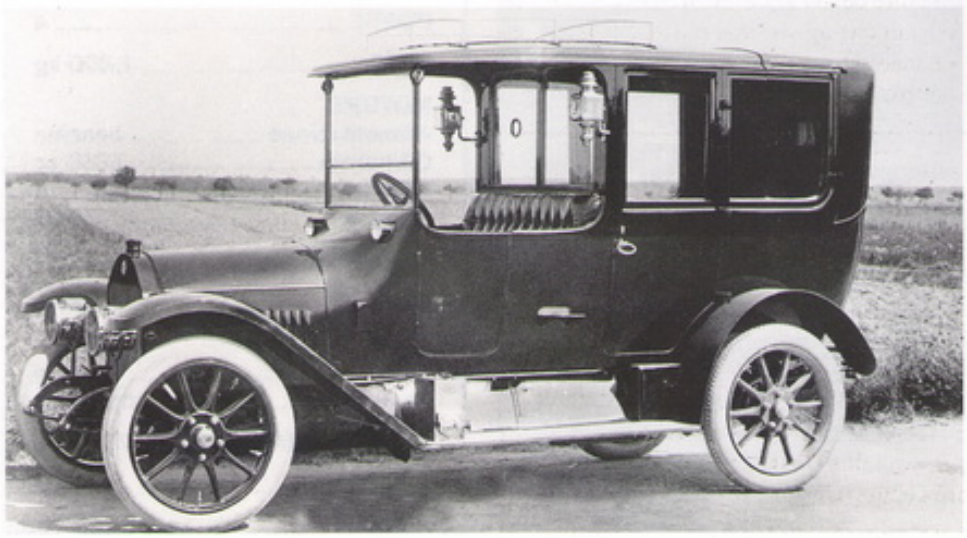
Produzione 1913 - 1921
Carrozzeria Torpedo - Berlina

La 8/22 PS fa parte di una piccola serie serie di vetture che la Mercedes produce tra il 1910 e il 1921 per soddisfare la clientela medio-alta. Non a caso è una automobile destinata a sfidare nel mercato modelli altolocati contemporanei come la Opel 8/20 PS, oppure la Horch 8/24 PS. Realizzata su un telaio in lamiera di acciaio, adotta un motore che pur avendo una cilindrata poco superiore ai 2 litri garantisce prestazioni di tutto rispetto. Questo, infatti, fornito di una alimentazione a carburatore con valvola a stantuffo e dotato di un sistema di distribuzione sistemato al lato dei cilindri, eroga una potenza massima di 22 Cv e consente alla tedesca di raggiungere una velocità massima di 60 chilometri orari. Realizzata in prevalenza nella variante di carrozzeria torpedo esce di produzione nel 1921.


1

1. Alcune versioni della 8/22 PS hanno carrozzeria munita di finestrini nella parte posteriore dell'abitacolo
2. Una 8/22 PS in versione torpedo convertibile
3. La 8/22 PS è prodotta assieme alla 8/20 PS a partire dal 1913


2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,000
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... m 1,580

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 2.890 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2064 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 22 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

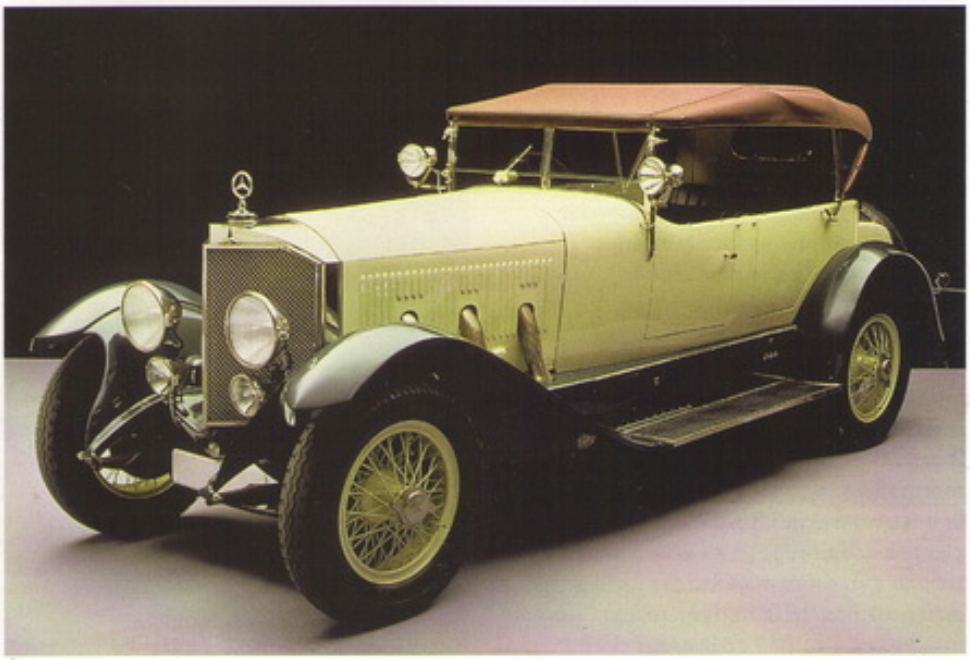
VELOCITÀ MASSIMA ..... 60 km/h

PREZZO ..... nd

28/95 PS

Produzione 1914 - 1924
Carrozzeria Berlina - Torpedo

La 28/95 PS è prodotta in 590 unità e utilizza un motore di derivazione aeronautica da 95 Cv che le consente di raggiungere i 110 chilometri orari



La 28/95 PS, alla vigilia della Prima guerra mondiale e nel periodo post bellico, è il modello di maggior prestigio all'interno della gamma Mercedes. Per la sua progettazione Paul Daimler sfrutta tutta l'esperienza maturata sulle automobili impiegate nelle competizioni sportive. E non esita a equipaggiarla con le più avanzate tecnologie meccaniche di cui dispone. Dal 1914 al 1915, anno in cui la produzione della Mercedes viene interrotta a causa della guerra, la 28/95 PS è costruita in soli 25 esemplari. Ma la sua realizzazione riprende a pieno regime nel 1920 e a fine carriera nel 1924 questa vettura conta ben 590 unità uscite di fabbrica: un numero decisamente elevato per l'epoca. Vestita con diverse varianti di carrozzeria e fornita di accensione con magnete ad alta tensione, la 28/95 PS impiega un motore di origine aeronautica. Per la precisione un 6 cilindri in linea da 7274 cc alimentato da due carburatori e che ha come principale particolarità un sistema di distribuzione con valvole in testa disposte a V. Il tutto le permette di sviluppare una potenza massima di 95 Cv a 1.800 giri al minuto e di raggiungere una velocità massima di 110 chilometri orari. Più tradizionale su questo modello è l'impostazione del telaio: realizzato come sulle vetture precedenti in lamiera con sezione a U. Come è anche simile a quella già impiegata su altri modelli della Casa tedesca la meccanica in generale che rimane inalterata fino al 1923: anno in cui la 28/95 PS è rivista con alcune piccole modifiche che ne migliorano ulteriormente le prestazioni. La più importante è l'adozione di un impianto frenante derivato da quello delle edizioni da gara che agisce non più sull'asse di trasmissione ma direttamente su tutte e quattro le ruote.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,650
Larghezza ..... m 1,580
Altezza ..... m 1,600

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7280 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... assente
Posteriore ..... sulla trasmissione

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... nd

FOCUS
Versioni da corsa

Oltre alla variante 28/95 Rennwagen da 99 Cv, sono diverse le automobili da corsa che derivano dalla 28/95 PS. La più prestazionale di queste è la 28/95/140 PS che, anche se non prodotta in serie, è una tra le prime vetture nella storia dell'auto ad adottare una sovralimentazione con compressore volumetrico. Il suo motore sviluppare una potenza di 140 Cv.

6/25/40 PS

Produzione 1921 - 1925
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Spider - Landaulet

1. La 6/25/40 PS con un motore sovralimentato da 40 Cv
2. Una 6/25/40 PS roadster
3. La versione landaulet della 6/25/40 PS

La 6/25/40 PS segna un passo importante nella storia dell'auto. È la prima vettura prodotta in serie ad essere equipaggiata con un motore sovralimentato. Gli ultimi due numeri della sigla indicano infatti la potenza fiscale e quella che il suo 4 cilindri di 1568 cc riesce a sviluppare grazie al compressore volumetrico adoperato per incrementarne le prestazioni. Una soluzione, quest'ultima, che la Mercedes riprende dai motori impiegati nell'industria aeronautica e che a partire dagli anni Venti inizia a farsi largo tra diversi produttori di automobili. Innovativo, anche per la distribuzione a monoalbero con valvole in testa a V e per la costruzione in un unico blocco, il motore della 6/25/40 PS nonostante la ridotta cilindrata è molto performante e riesce a spingere la vettura tedesca fino a una velocità di 100 chilometri orari.

1

FOCUS
6/40/65 PS solo spider

Nel 1924 la Daimler realizza la Mercedes 6/40/65 PS. Disponibile nella sola edizione di carrozzeria spider, si tratta praticamente di una versione più performante della 6/25/40 PS. Oltre al telaio impiega infatti lo stesso motore di quest'ultima, modificato nella corsa dei pistoni e con una cilindrata inferiore di 1449 cc, ma capace di erogare 65 Cv e toccare i 120 chilometri orari di velocità massima.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,050
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... m 1,550

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.120 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1568 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 38 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... sulla trasmissione

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... nd

24/100/140 PS - 630

Produzione 1924 - 1929
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Tourer

Progettata con il nome in codice W9456 sotto la direzione di Ferdinand Porsche, la 24/100/140 PS è una vettura di gran lusso prodotta dal 1924 al 1926 dalla Daimler e dal 1626 al 1929 con il nome la sigla 630 dal neonato marchio Mercedes Benz. Nella meccanica impiega un telaio, derivato in parte da quello montato sulla precedente 15/70/100 PS, che adotta delle sospensioni a balestra con molle a balestra di tipo cantilever e un impianto frenante meccanico su tutte e quattro le ruote che nelle ultime edizioni viene dotato di un servofreno pneumatico. Capace di raggiungere una velocità massima di 152 chilometri orari, è equipaggiata con motore a 6 cilindri di 6,3 litri sovralimentato con un compressore volumetrico Roots. Questo, entra in funzione quando viene spinto a fondo l'acceleratore e consente al propulsore di sviluppare 140 Cv.

1

1. La 24/100/140 PS è tra le prime vetture a fregiarsi del marchio Mercedes Benz
2. Le sospensioni ad assale rigido e balestre della 24/100/140 PS

FOCUS
Compressore Roots

Il compressore volumetrico sviluppato dalla Roots è un dispositivo costituito da un carter al cui interno girano due rotori a lobi che comprimono l'aria all'aspirazione. Viene azionato dall'albero motore attraverso una trasmissione meccanica con un rapporto demoltiplicato, in questo modo incrementa le prestazioni su tutto l'arco di regime.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
24/100/140 PS	1924 - 1926
630	1926 - 1929

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,735
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,850

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 3.400 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6240 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 152 km/h

PREZZO ..... Marchi 28.000

Serie W06

Produzione 1926 - 1934
Carrozzeria Torpedo - Roadster

Le vetture della gamma W06 rappresentano il top della produzione Mercedes Benz negli anni Venti. Omologate per l'uso stradale, ma al tempo stesso impiegate con successo in diverse competizioni sportive dell'epoca, sono realizzate da Ferdinand Porsche sfruttando il telaio e diverse parti meccaniche della precedente Typ 630. Prima a debuttare della fortunata serie - anche se inizialmente la sigla di progetto è W9856 - è la 26/120/180 PS: meglio conosciuta come Typ 680 S. Questa è equipaggiata nella variante destinata alle corse con propulsore da 180 Cv montato in posizione arretrata in modo da garantire una ottimale distribuzione dei pesi tra i due assi. Mentre in quella prodotta in serie (27/170/225 PS) dispone di una più potente motorizzazione sovralimentata da 225 Cv. Caratterizzata dai collettori di scarico che fuoriescono sul lato destro del cofano che divengono nel tempo un segno di riconoscimento per le vetture della gamma W06, la 680 S riscuote un grande successo commerciale. Questo, nonostante abbia alcuni difetti anche gravi come l'impianto frenante poco efficiente a causa della massa elevata. Nel 1927 viene affiancata dalla 700 SS (27/140/200 PS). Meno spartana nell'aspetto e indirizzata a un pubblico più esigente in fatto di comfort, la 700 SS (dove la sigla sta per Super Sport) è realizzata montando la carrozzeria sul telaio in posizione rialzata. Soluzione che permette agli uomini della Stella di ottenere un abitacolo più spazioso e rifinito in modo lussuoso. Nelle motorizzazioni la SS adotta un propulsore da 7,1 litri disponibile in più varianti di potenza. Ma nelle intenzioni di Ferdinad Porsche c'è anche quella di ampliare la fortunata famiglia con una vettura ulteriormente prestazionale. Nasce così la 720 SSK (Kurz ovvero corta): un'auto dove il telaio viene accorciato nel passo al fine di ridurre i peso e ottenere una maggiore guidabilità della vettura soprattutto quando viene impiegata per uso sportivo nelle gare in salita. Nel 1928 il progetto della 720 SSK viene rivisto da Hans Nibel, succeduto a Ferdinand Porsche alla guida del centro tecnico della Casa tedesca. Sulla stessa meccanica viene sviluppata la versione leggera 720 SSKL ancora più prestazionale (27/240/300 PS) che corre vincente sulle strade e nel mercato fino al 1934.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,735
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,850

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.680 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6789 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 178 km/h

PREZZO ..... Marchi 26.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
26/120/180 PS	1926 - 1927
27/140/200 PS	1927 - 1935
26/170/225 PS	1928 - 1930
27/180/250 PS	1928 - 1933
27/240/300 PS	1929 - 1934

LA TECNICA

Il motore della Typ 680 S nasce da una rialesatura del 6 cilindri impiegato sulla Typ 630. Distinto dalla sigla M9856, adotta un compressore volumetrico Roots a inserimento automatico. Il sistema di scarico, rivisto e corretto da Ferdinand Porsche prevede dei condotti ricoperti di spire in amianto e ottone, per isolare il calore, sistemati sul lato destro del blocco.

1

1. Una Typ S 26/120/180 PS in versione cabriolet
2. La Typ S 26/120/180 PS è prodotta per la maggior parte di esemplari nella variante Sport destinata alle gare

2

FOCUS
La versione sportiva

Realizzata nel 1928, la Typ 720 SSK nasce per soddisfare le esigenze più sportive. Rispetto alla 700 SS ha un telaio accorciato nel passo (da 3,400 metri a 2,950) sul quale è montato un motore sovralimentato con un compressore volumetrico Roots nelle varianti da 225 e 250 Cv.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,250
Larghezza	m 1,700
Altezza	m 1,725
POSTI	2
PORTE	assenti
PESO	1.520 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	7065 cc
Cilindri	6
Potenza	225 Cv
TRAZIONE	nd
CAMBIO	4 marce
FRENI	
Anteriore	a tamburo
Posteriore	a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA	188 km/h
PREZZO	Marchi 33.000

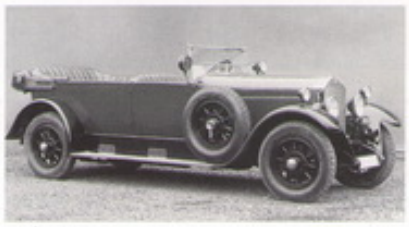
Typ 300-320 (W04)

Produzione 1927 - 1929
Carrozzeria Torpedo - Limousine - Cabriolet

La Typ 300 (W04), conosciuta anche come Mannheim per il sito dove viene assemblata e la sua derivazione dalla precedente Typ 330 12/55PS, è una delle prime vetture di fascia alta prodotte dalla Mercedes dopo la fusione con la Benz. Realizzata su un telaio tradizionale in lamiera adotta praticamente la stessa meccanica del modello da cui deriva fornita di sospensioni ad assale rigido con delle molle a balestra. Ma adotta una motorizzazione più potente di 3 litri per 55 Cv, accoppiata ad un cambio manuale a 4 marce con un frizione a dischi multipli che le consente di raggiungere una velocità di 108 chilometri orari. Ha un impianto frenante meccanico dotato di un sistema di compensazione ed è prodotta in diverse varianti di carrozzeria per 2.458 esemplari fino 1929 quando viene sostituita dalla 320 Mannheim (W04).

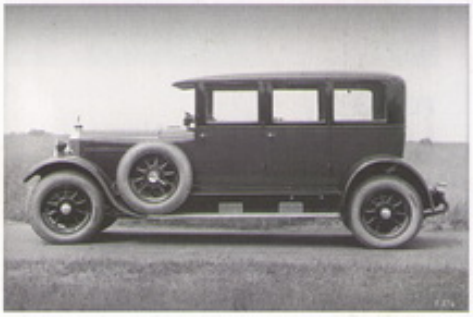
1

1. Una Typ 300 Mannheim II nella versione pulman limousine
2. La 320 Mannheim prodotta nel 1929 con un motore da 58 Cv



FOCUS
320 Mannheim

Più rifinita nella carrozzeria, la Typ 320 Mannheim impiega il propulsore della precedente Typ 300 Mannheim II. Quest'ultimo, però, maggiorato nella misura della corsa di 5 millimetri per esaltarne i valori di coppia arriva a fornire una potenza di 58 Cv. Ma visto l'aumento di peso della vettura la 320 Mannheim non supera i 100 chilometri orari.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
300 Mannheim	1927 - 1928
320 Mannheim	1929

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,650
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,920

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.890 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3030 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 55 Cv

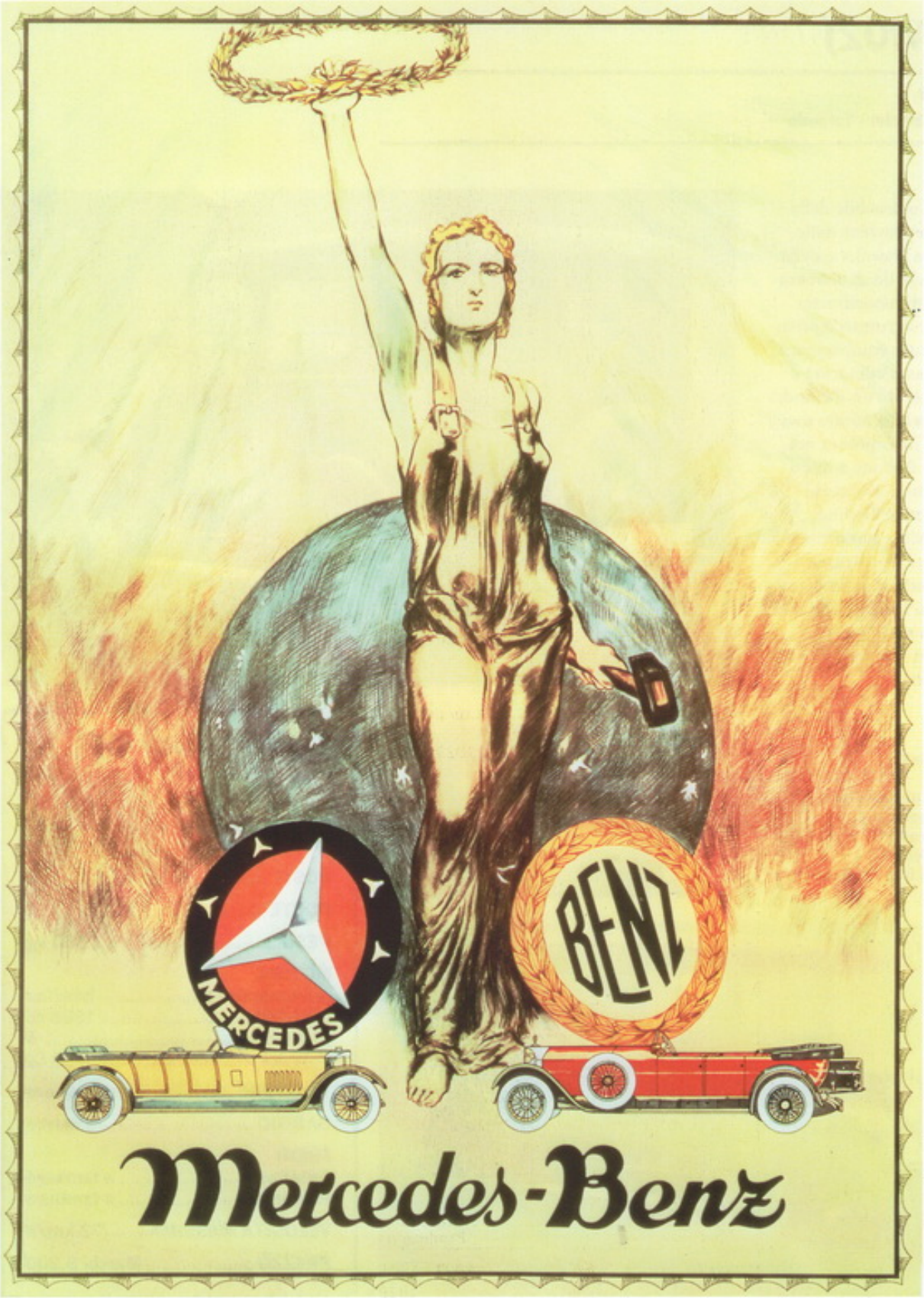
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 108 km/h

PREZZO ..... nd



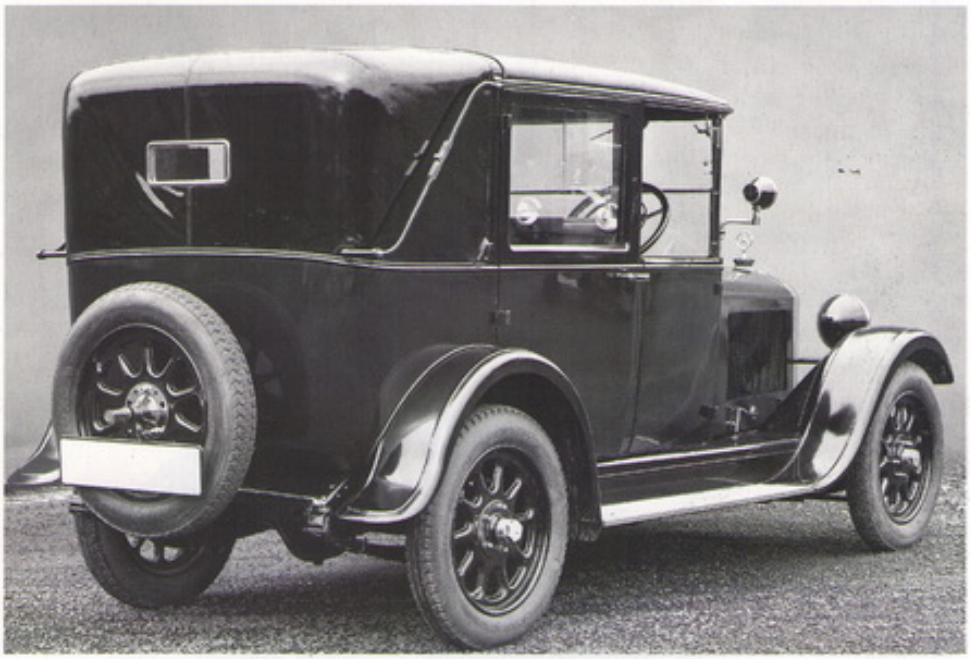
LA FUSIONE

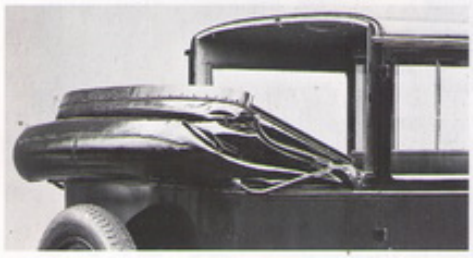
Una locandina del 1928 realizzata dopo la fusione tra la Mercedes e la Benz

8/38 PS (W02)

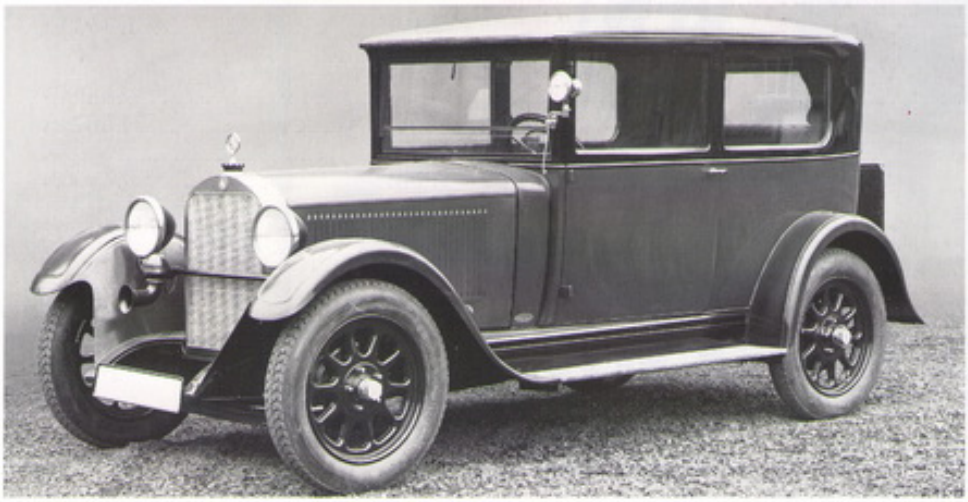
Produzione 1926 - 1929
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Torpedo

La 8/38 PS è la prima automobile della Mercedes Benz che non proviene dalle passate produzioni della Daimler e della Benz. Il suo compito è quello di colmare un vuoto nella gamma di modelli nata dopo l'unione dei due costruttori e priva al momento di una vettura equipaggiata con un propulsore di bassa cilindrata e potenza. È, infatti, spinta da un 6 cilindri da 38 Cv: particolare perché adotta una trasmissione a 3 marce incorporata nel blocco motore con una frizione a disco anziché a cono. È prodotta in diverse varianti di carrozzeria come berlina, torpedo, roadster e persino, nonostante le prestazioni non esaltanti, in edizione roadster a 2 posti. Dotata di un impianto frenante con tamburi su tutte e 4 le ruote adotta il classico telaio in lamiera d'acciaio con sezione ad U e nel 1929 è sostituita dalla 200 Stuttgart.


1


2

1. Una 8/38 PS nella variante di carrozzeria berlina
2. La 8/38 PS è prodotta anche in versioni munite di una piccola capote posteriore
3. La 8/38 PS è il primo modello progettato ex novo dalla Mercedes Benz ed è equipaggiata con dei freni a tamburo su tutte le ruote


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,060
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,800

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1968 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 38 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 72 km/h

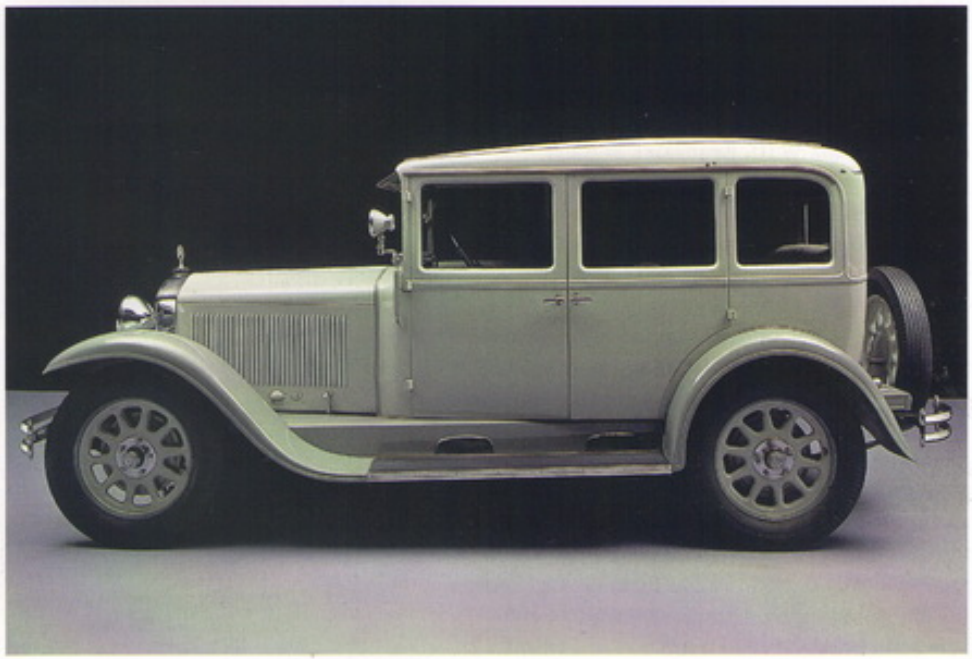
PREZZO ..... Marchi 9.200

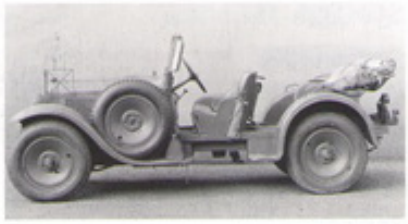
10/50 PS (W11)

Produzione 1929 - 1934
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Limousine

1. Una Typ 200 Stuttgart limousine
2. La Typ 260 Stuttgart è prodotta anche con carrozzeria bicolore
3. La variante cabriolet della Typ 200 Stuttgart

Nota anche come Typ 260 Stuttgart per le affinità meccaniche con la contemporanea Typ 200 Stuttgart (evoluzione della 8/38 PS), la 10/50 PS è il primo modello di una serie di vetture denominata W11 che la Mercedes Benz costruisce a partire dal 1924 e che comprende anche alcuni veicoli commerciali e militari. Prodotta in diverse varianti di carrozzeria come torpedo, cabriolet e limousine ha un listino che va da 6.550 a 10.600 marchi è ciò le consente di essere apprezzata dal pubblico tanto che a fine carriera nel 1934 conta circa 6.800 esemplari costruiti. Adotta un motore di 2,6 litri, inizialmente fornito di un cambio a 3 rapporti e dal 1930 sulla edizione S di una quarta marcia supplementare che agisce da overdrive. A seconda delle versioni sfrutta un telaio a passo corto o lungo, con delle sospensioni a balestra e un impianto frenante con tamburi su tutte e 4 le ruote.

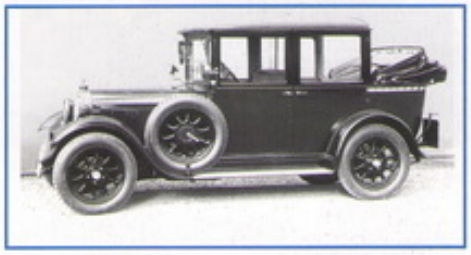

1



FOCUS
Stuttgart 260 Off-Road

Particolare edizione della 260 Stuttgart è quella destinata ad un uso militare.
Questa è prodotta per un totale di 2.023 esemplari ed è caratterizzata da una meccanica e una carrozzeria adatte anche per l'uso in fuoristrada. Impiega lo stesso motore di 2,6 litri con cambio a 3 marce più overdrive e riesce a raggiungere 85 chilometri orari di velocità massima.

2


3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
10/50 PS	1929 - 1930
10/50 PS S	1930 - 1934

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,230
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,800

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2581 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

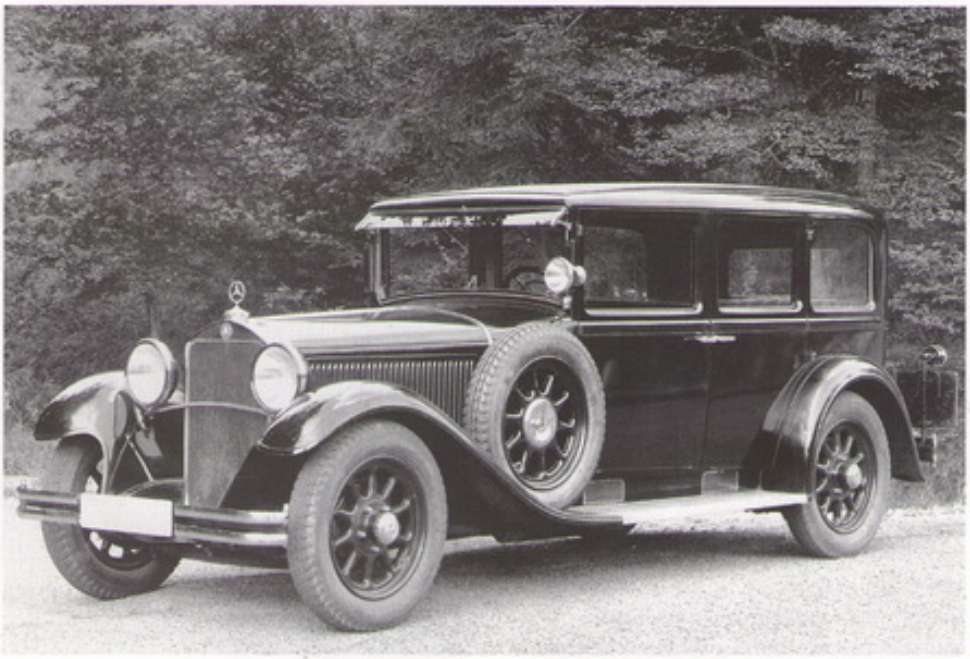
PREZZO ..... Marchi 9.250

370 Mannheim (W10)

Produzione 1929 - 1934
Carrozzeria Torpedo - Familiare - Convertibile - Limousine

1. La 370 Mannheim è prodotta anche in versione pulman limousine
2. Una 370 Mannheim nella variante cabriolet
3. La 370 Mannheim nel 1929 costa 14.300 marchi

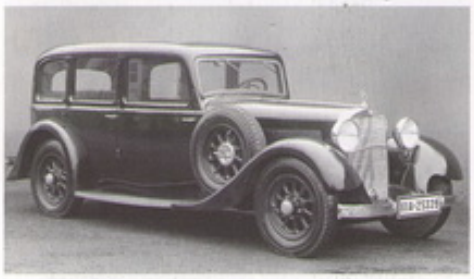
Riservata ad un pubblico di fascia alta e ispirata nel nome alla città dove viene prodotta, la 370 Mannheim è la più longeva tra le 6 vetture che compongono la gamma Mercedes Benz W10. Realizzata in parte sotto la supervisione di Hans Nibel, che nel 1928 sostituisce Ferdinand Porsche alla guida del centro tecnico della Casa tedesca, rappresenta una evoluzione della 350 Mannheim poco apprezzata nel mercato a causa delle scarse prestazioni. Rispetto a quest'ultima, infatti, adotta la stessa meccanica con un telaio in acciaio, sospensioni ad assale rigido e un impianto frenate sulle 4 ruote reso più efficiente con un servofreno. Ma è equipaggiata con un motore da 75 Cv, anziché da 70 Cv, che contribuisce a renderla anche se di poco più brillante nella marcia. Nella trasmissione adotta un cambio a 4 marce con overdrive e una frizione monodisco a secco.


1

FOCUS
370S-370K, passo corto

Per ovviare alla scarsa agilità dovuta alle dimensioni ingombranti, la 370 Mannheim viene realizzata anche nelle varianti a passo corto S e K. La S ha un interasse ridotto di 17,5 centimetri e adotta lo stesso motore da 75 Cv. Mentre la 370 K oltre ad avere un passo ulteriormente accorciato impiega nelle ultime edizioni prodotte un motore da 78 Cv.

2


3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
370	1929 - 1934
370 S	1931 - 1933
370 K	1931 - 1933

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,900
Larghezza ..... m 1,710
Altezza ..... m 1,780

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 2.360 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3689 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Marchi 14.300

770 Grosser (W07)

Produzione 1930 - 1938
Carrozzeria Berlina - Convertibile - Limousine

1. La 770 Grosser pullman limousine realizzata per l'imperatore giapponese Hirohito
2. La versione cabriolet della 770 Grosser
3. Una 770 K Grosser equipaggiata con un propulsore sovralimentato di 200 Cv

Realizzata per fronteggiare nel mercato i modelli più elitari della Hispano Suiza, della Rolls Royce e della Maybach, la 770 Grosser è una delle vetture più celebri prodotte dalla Mercedes Benz negli anni Trenta. Prediletta da molti capi di stato come l'imperatore giapponese Hirohito o quello tedesco Guglielmo II, passa purtroppo alla storia anche per essere l'automobile personale del dittatore Adolf Hitler. Presentata al salone di Parigi del 1930 richiede 2 anni per la progettazione e nella prima serie è identificata dalla sigla W07. Disponibile nelle varianti berlina, convertibile, e persino pullman limousine con 6 posti, è un'auto lussuosa ed esclusiva fin dalle finiture esterne della carrozzeria. Il listino infatti è proibitivo e richiede ben 29.500 marchi solo per acquistare l'autotelaio. Stilisticamente riprende inizialmente nella linea i canoni delle Mercedes alto di gamma degli anni Venti: con delle forme molto squadrate soprattutto nella parte posteriore. Impiega una meccanica tradizionale, fornita di un telaio a longheroni con sospensioni a balestre longitudinali e un impianto frenante con servofreno e tamburi su tutte e quattro le ruote. Mentre riguardo le motorizzazioni adotta un propulsore a 8 cilindri in linea di 7,7 litri disponibile in variante aspirata da 150 Cv, oppure sovralimentata con compressore volumetrico da 200 Cv. Ambedue sono accoppiate a una trasmissione a 3 marce più overdrive collegata a una frizione con doppio disco a secco. Prodotta in 177 esemplari l'edizione W07 della 770 Grosser è sostituita dalla 770 W150. Questa, presentata al salone di Berlino del 1938, è completamente riprogettata. Nella linea ha un design decisamente più morbido e nella meccanica adotta delle motorizzazioni per una potenza fino ai 400 Cv delle speciali versioni corazzate.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
770	1930 - 1938
770 K	1930 - 1938

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,600
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,830

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 2.700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7665 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

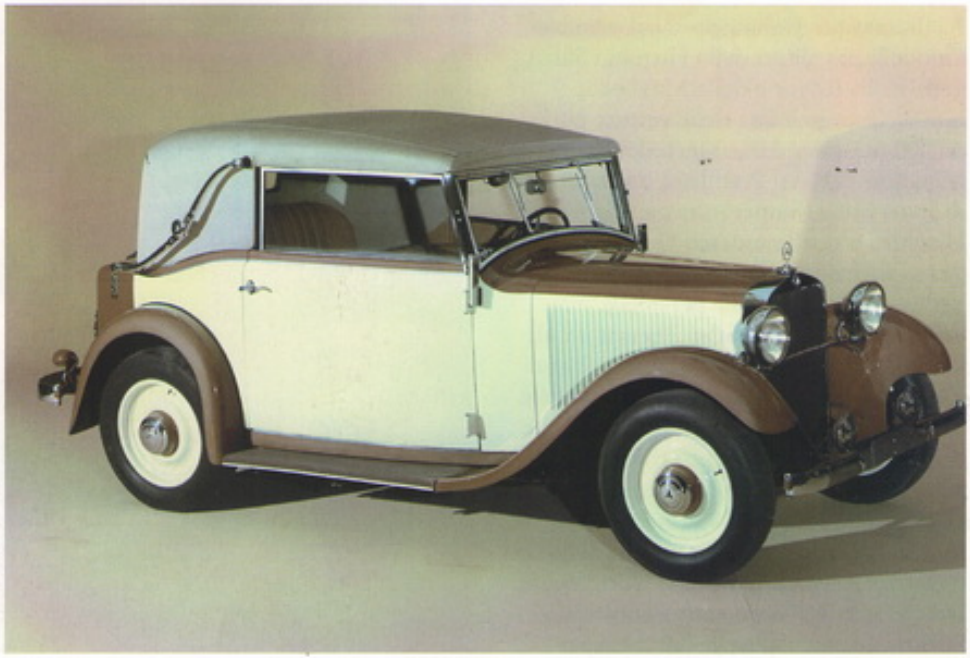
VELOCITÀ MASSIMA ..... 151 km/h

PREZZO ..... Marchi 41.000

Typ 170 (W15)

Produzione 1931 - 1936
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Presentata al salone di Parigi del 1931, la Typ 170 (distinta anche dalla sigla W15) è la prima vettura interamente progettata da Hans Nibel, subentrato nel 1928 alla guida del centro tecnico della Mercedes Benz. Lanciata nel periodo successivo al crollo della Borsa di New York, è un'automobile di fascia economica. Ma non per questo priva di importanti contenuti meccanici che la rendono addirittura tra le più evolute della sua epoca. Adotta infatti un telaio realizzato impiegando dei tubi in acciaio con sezione ovale disposti a X, anziché di lamiera. Ed è in assoluto la prima vettura di serie munita di sospensioni a ruote indipendenti su entrambi gli assi fornite di ammortizzatori idraulici. Dispone, inoltre, di 4 freni a tamburo e dotazioni esclusive come il bloccasterzo. A partire dal 1932 è prodotta anche in una versione furgonata L300.



1

FOCUS
Quarta marcia overdrive

Il motore utilizzato sulla Typ 170 e la sua derivata L300 è un unità monoblocco a 6 cilindri in linea di 1,7 litri capace di erogare 32 Cv e raggiungere i 90 chilometri orari. Questo è accoppiato, tramite una frizione monodisco a secco, a una trasmissione a 4 marce con il quarto rapporto che serve da overdrive. Dotato di distribuzione a valvole laterali, per l'alimentazione usa un carburatore Solex 30 FVST.

1. Una Typ 170 con carrozzeria bicolore. Anche se è un'automobile di fascia economica adotta un sofisticato telaio in tubi di acciaio e freni a tamburo sulle 4 ruote
2. La Typ 170 è la prima automobile della Mercedes Benz a essere equipaggiata con sospensioni indipendenti su entrambi gli assali

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Typ 170	1931 - 1936
L300	1932 - 1935

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza m,3,940
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,580

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.050 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1692 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

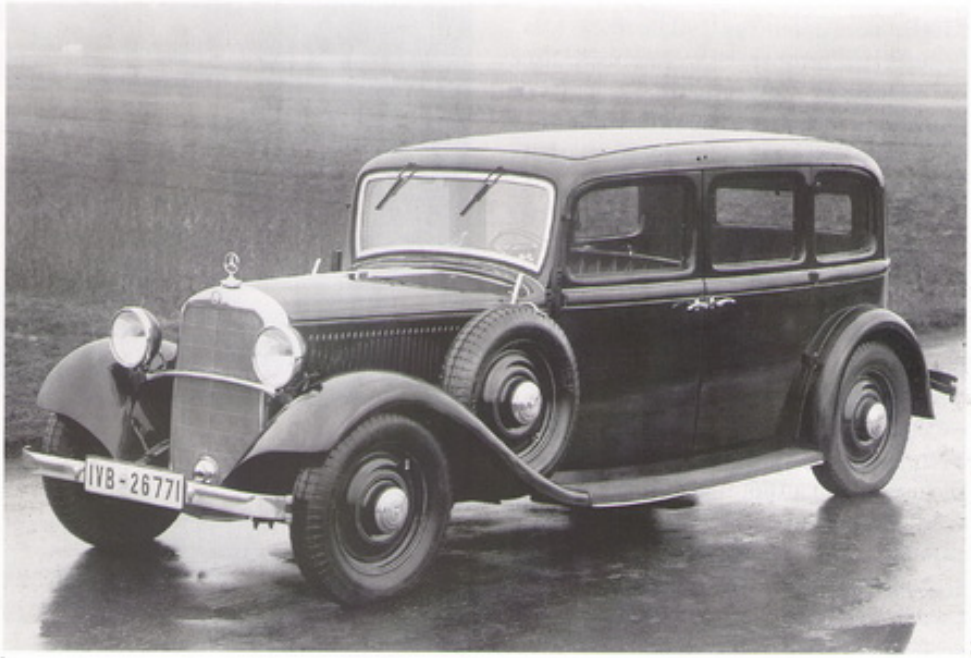
VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... Marchi 4.400

Typ 200 (W21)

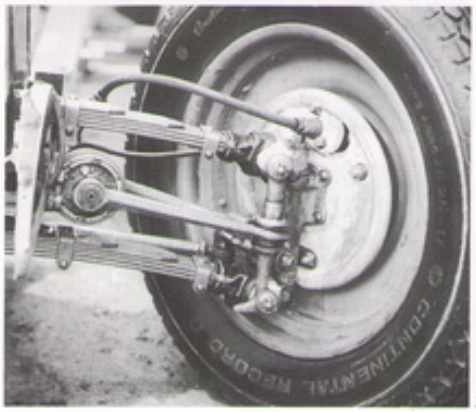
Produzione 1933 - 1936
Carrozzeria Berlina - Convertibile - Limousine

Nella meta degli anni Trenta la Mercedes Benz realizza una ristretta gamma di vetture, distinte dalla sigla W21, proposte con diverse carrozzerie e destinate a conquistare il pubblico medio alto. Prima di queste è la Typ 200, che va a prendere il posto nel mercato della 200 Stuttgart ed è spinta da un propulsore di 2 litri in grado di farle superare i 95 chilometri orari. Disponibile anche in una particolare versione con telaio a passo lungo, adotta nella meccanica le sospensioni indipendenti su entrambi gli assi con avantreno a balestre trasversali e retrotreno a semiassi oscillanti.
L'impianto frenante dispone di un sistema idraulico con tamburi su tutte e 4 le ruote, mentre nella trasmissione la Typ 200 è equipaggiata con un cambio a 3 marce più overdrive collegato al motore tramite una frizione monodisco a secco.



1

1. Una Typ 200 del 1934 nella variante di carrozzeria pullman limousine
2. Particolare delle sospensioni e del sistema idraulico frenante impiegati sulla Typ 200 della serie W21


2

FOCUS
Typ 230

Anche Typ 230 fa parte della gamma Mercedes Benz W21. Praticamente identica nella meccanica alla Typ 200, impiega però un propulsore più potente. Contraddistinto dalla sigla M143, si di tratta di un 6 cilindri in linea di 2,2 litri con basamento e testata in ghisa, in grado di erogare una potenza di 55 Cv può far toccare alla vettura tedesca una velocità massima di 110 chilometri orari.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Typ 200	1933 - 1936
Typ 200 Long Wheelbase	1934 - 1936

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,060
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,580

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.130 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1949 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 40 cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

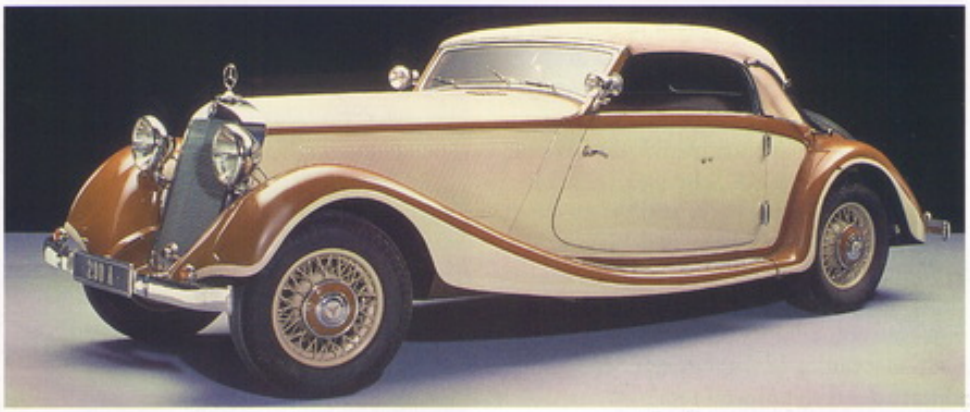
VELOCITÀ MASSIMA ..... 98 km/h

PREZZO ..... Marchi 5.300

Typ 290 (W18)

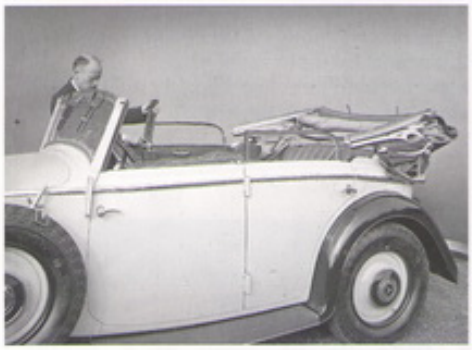
Produzione 1933 - 1934
Carrozzeria Berlina - Convertibile - Limousine - Roadster

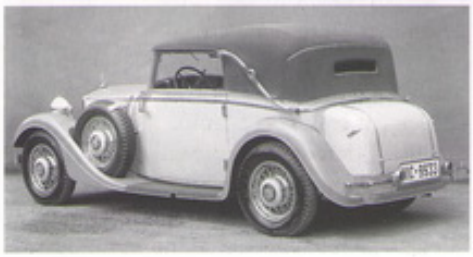
Meglio nota come Typ 290, la W18 debutta nell'ottobre del 1933 e sostituisce nel mercato la 260 Stuttgart. È dunque un modello di fascia alta che nella meccanica ripropone le più avanzate tecnologie della Mercedes Benz. Ed è disponibile con diverse varianti di carrozzeria, oppure nel solo autotelaio per essere carrozzata a seconda delle esigenze dei clienti. Adotta inizialmente una motorizzazione di 2,9 litri da 60 Cv che sugli ultimi esemplari prodotti viene potenziata a 68 Cv. Questa è collegata ad un cambio a 4 marce (con overdrive) ed è in grado di farle superare i 100 chilometri orari. Prodotta anche in una edizione a passo lungo, portato da 2,80 a 3,30 metri, è equipaggiata con delle sospensioni a ruote indipendenti su ambedue gli assi ed ha freni idraulici a tamburo su tutte e quattro le ruote. È costruita in oltre 7.490 unità.


1

2

1. Una Typ 290 con carrozzeria roadster
2. Nella versione roadster, la Typ 290 ha la ruota di scorta è montata nella parte posteriore
3. Una Typ 200 cabriolet del 1934
4. Alcune versioni della Typ 200 sono caratterizzate dal baule a sbalzo


3


4

FOCUS
La variante Kübelwagen

Tra le diverse varianti della Typ 290 vi è anche la Kübelwagen: ovvero quella destinata ad un uso militare. Munita di una meccanica modificata per consentire la marcia anche su strade sconnesse, è dotata di una carrozzeria realizzata con lamiere di forma piana prive di complesse curvature al fine di contenerne i costi di produzione.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
290	1933 - 1934
290 Long wheelbase	1933 - 1934

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,450
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,440

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.725 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2867 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

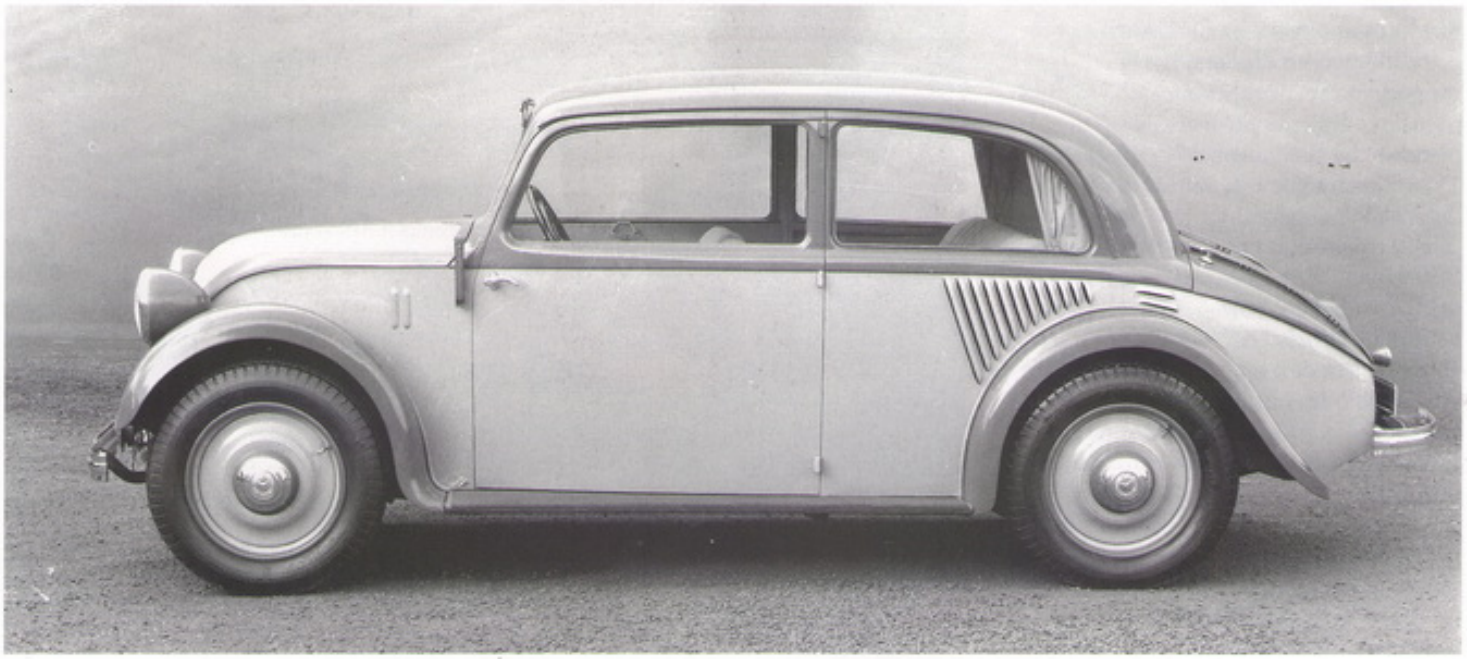
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 108 km/h

PREZZO ..... Marchi 7.950

Typ 130H (W23)

Produzione 1934 - 1936
Carrozzeria Berlina - Convertibile



Nei diversi prototipi che ne anticipano l'edizione definitiva, la Typ 130H cela il suo più importante segreto con una finta calandra radiatore montata nella parte frontale. Questa vettura, infatti, è la prima prodotta in serie dalla Mercedes Benz equipaggiata con un motore posizionato posteriormente. La lettera H non a caso sta per *heck*, che in tedesco significa proprio posteriore. Ispirata in parte alla Tatra V570, prototipo di una automobile anch'essa con motore posteriore che la Casa cecoslovacca realizza nel 1933, la Typ 130H viene presentata al salone di Berlino nel febbraio del 1934. Tondeggiante nelle forme della carrozzeria e segnata al lati della coda da una serie di feritoie per favorire il raffreddamento del propulsore, è spinta da un 4 cilindri di 1,3 litri in grado di erogare 26 Cv. Il suo telaio a trave tubolare centrale propone un'architettura delle sospensioni innovativa e raffinata a ruote indipendenti con doppia balestra trasversale

Una Typ 130H del 1934: le feritoie ai lati della carrozzeria servono per raffreddare il propulsore montato posteriormente

all'avantreno e un retrotreno a semiassi oscillanti con molle elicoidali. Il cambio è a tre marce più un quarto rapporto che funziona da overdrive ed è montato immediatamente davanti all'asse posteriore. Mentre l'impianto frenante prevede dei tamburi su tutte e 4 le ruote. Nonostante le numerose innovazioni la Typ 130H non ottiene comunque un grande successo nel mercato. Realizzata con carrozzeria berlina e convertibile è prodotta in soli 4.298 esemplari. Nel 1935 sulla stessa meccanica della Typ 130H la Mercedes Benz realizza la Typ 150. Decisamente più performante, quest'ultima è proposta nella sola variante di carrozzeria roadster denominata Sport-Limousine ed è impiegata anche in diverse competizioni sportive. Il suo motore, portato a 1,5 litri e modificato nella distribuzione è in grado di sviluppare 55 Cv e raggiungere i 125 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,050
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,510

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.320 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1308 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 78 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 92 km/h

PREZZO ..... Marchi 3.425

G4

Produzione 1934 - 1939
Carrozzeria Torpedo

1. Una G4 del 1939 equipaggiata con un propulsore di 5,4 litri
2. Particolare del bagagliaio della G4
3. Munita di una meccanica a 3 assi, la G4 è lunga oltre 5 metri

Prodotta in sole 57 unità destinate gran parte all'esercito tedesco, la G4 rappresenta una evoluzione della G1: un autocarro leggero per il trasporto di persone che la Mercedes Benz realizza nel 1926. Dotata come la vettura da cui deriva di una meccanica a tre assi, dispone di una trazione in grado di agire tramite 2 differenziali autobloccanti sulle 4 ruote posteriori per consentire la marcia anche su terreni difficili. All'esordio è equipaggiata con un propulsore a 8 cilindri di 5 litri da 100 Cv collegato a un cambio ZF a 4 marce con riduttore. Questo, successivamente è sostituito da due unità più potenti di 5,2 e 5,4 litri. Progettata inizialmente come fuoristrada pesante per il trasporto truppe è costruita interamente a mano in diverse varianti di carrozzeria, anche blindate, e tutti gli esemplari realizzati sono diversi tra loro.

1

FOCUS
Dotazioni esclusive

Oltre alle complesse sospensioni ad assale rigido, la G4 dispone di alcune dotazioni uniche. Una di queste è l'impianto elettrico molto sofisticato in grado all'occorrenza di escludere il funzionamento delle componenti di bordo che richiedono elettricità (tra cui persino un orologio) lasciando attive quelle necessarie <al funzionamento del motore.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
5.0	1934 - 1936
5.2	1937 - 1938
5.4	1938 - 1939

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,050
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,570

POSTI 7

PORTE 4

PESO ..... 3.500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5019 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 100 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 67 km/h

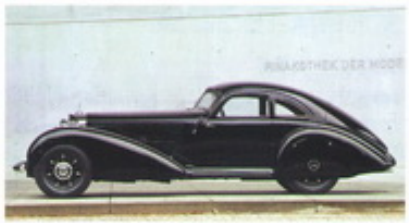
PREZZO ..... nd

Typ 500K (W29)

Produzione 1934 - 1935
Carrozzeria Berlina - Roadster - Limousine

La Typ 500K è una delle vetture più prestigiose realizzate dalla Mercedes Benz negli anni Trenta. Progettata nella meccanica da Hans Nibel, debutta al salone di Berlino del 1934 e la sua linea è pressoché identica a quella della Typ 380 che va a sostituire nel mercato. La carrozzeria infatti, realizzata nello stabilimento di Sindelfingen, è opera di Hermann Ahrens: lo stesso designer dell'antenata. Proposta nelle varianti limousine, cabriolet, roadster e in una particolare edizione berlina denominata Autobahn Kurier, molto aerodinamica nelle forme. Disponibile con due telai, a passo normale e passo corto e in una versione sportiva con il motore montato in posizione arretrata, è equipaggiata con un motore di 5 litri da 160 Cv sovralimentato con un compressore volumetrico Roots.

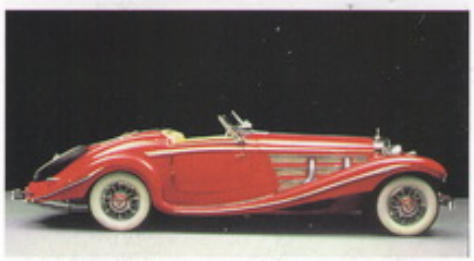
1



FOCUS
Raffinata meccanica

Prodotta in soli 354 esemplari, la Typ 500K, dalla quale deriva anche la più prestazionale 540K da 180 Cv, dispone nella meccanica di numerose dotazioni di rilievo. Tra queste, le sospensioni a ruote indipendenti con ammortizzatori idraulici, la trasmissione munita di un cambio a 4 marce con i tre rapporti alti sincronizzati e l'impianto frenante idraulico con servofreno Bosch-Dewandre.

1. La Typ 500K è presentata al salone di Berlino del 1934 e ha un prezzo di listino di 22.000 marchi
2. La carrozzeria della Typ 500K è caratterizzata dai collettori di scarico che fuoriescono sul lato destro anteriore
3. L'abitacolo della Typ 500K è rifinito in pelle e materiali pregiati


2

3

SCHEDA TECNICA - 500K R

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,200
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,940

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 2.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5019 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 160 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

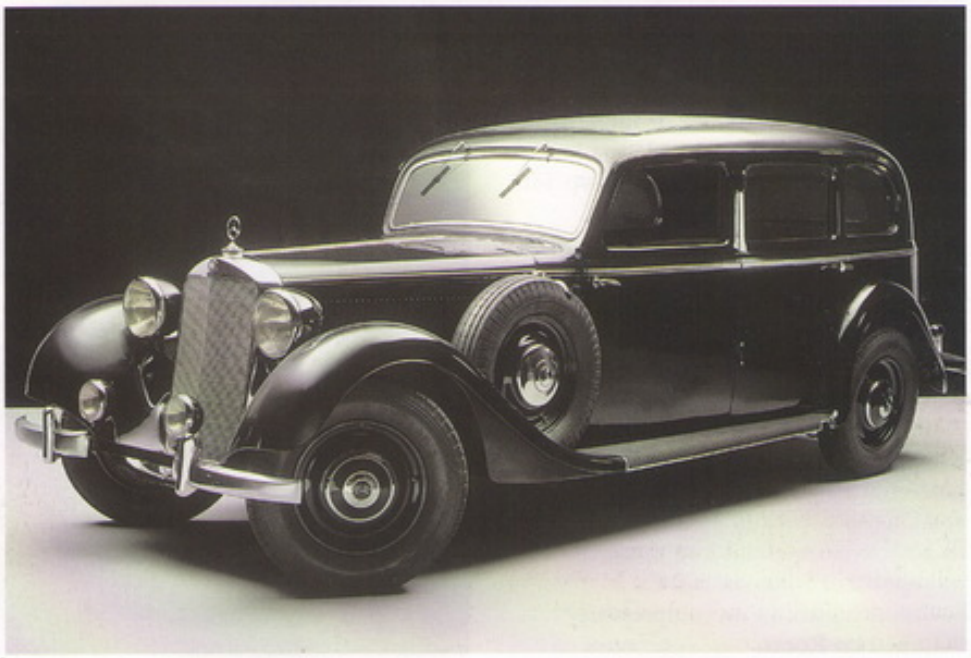
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Marchi 22.000

Typ 260D (W138)

Produzione 1936 - 1940
Carrozzeria Berlina - Familiare - Convertibile - Limousine

La Typ 260D (W138) è uno dei modelli che cambiano la storia dell'auto. Si tratta della prima vettura prodotta in serie equipaggiata con un motore diesel. Il suo debutto è preceduto da numerosi prototipi: come la 380 D Mannheim (W10) che la Mercedes realizza nel 1932 ma decide di non avviare alla produzione a causa dei problemi dovuti alle troppe vibrazioni generate dal suo 6 cilindri a gasolio di 3,6 litri da 50 Cv. Per la Typ 260 (W138) viene, infatti, progettato un motore più piccolo a 4 cilindri di 2,6 litri da 45 Cv, denominato OM138, che la Casa tedesca mette a punto facendo tesoro delle precedenti esperienze. Alimentato da un sistema di iniezione Bosch, quest'ultimo sviluppa 45 Cv e pur trattandosi di un diesel ben lontano da quelli attuali si distingue per l'affidabilità e i ridotti consumi che si attestano su 11 litri di gasolio per fare 100 chilometri.


1

FOCUS
Produzione e carrozzerie

Lanciata sul mercato nel febbraio del 1936, la Typ 260 D (W138) viene prodotta fino al 1937 per circa 180 esemplari nella sola edizione di carrozzeria pullman limousine e impiegata prevalentemente come taxi.
Nel 1938 la gamma si arricchisce delle carrozzerie berlina e convertibile e a fine produzione, nel 1940, sono complessivamente 1.967 gli esemplari realizzati.

1. La Typ 290 D è la prima automobile diesel prodotta in serie
2. La Typ 290 D, in alcune versioni è munita di un ampio bagagliaio nella parte posteriore
3. Particolare del cruscotto di una versione taxi

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,390
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,600

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.530 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2545 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

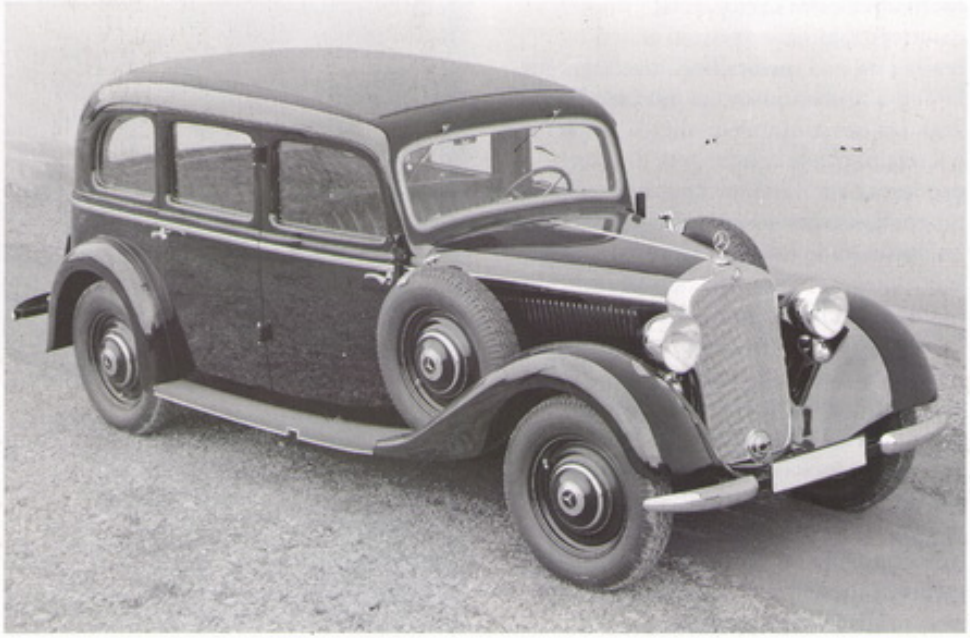
VELOCITÀ MASSIMA ..... 108 km/h

PREZZO ..... Marchi 7.900

Typ 230 (W143)

Produzione 1936 - 1941
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Prodotta in oltre 19.300 esemplari, la Typ 230 (W143) è un modello di fascia alta che la Mercedes Benz realizza sfruttando in parte la meccanica della Typ 230 (W21) del 1933. Costruita sotto la supervisione di Max Sailer, subentrato dopo la morte di Hans Nibel alla direzione del centro tecnico della Mercedes Benz, è proposta in diverse versioni. Alcune della quali destinate all'impiego pubblico come ambulanze o taxi. Utilizza un propulsore a 6 cilindri da 55 Cv che, sui pochissimi esemplari roadster prodotti, è potenziato a 58 Cv. Questo è collegato a un cambio a 4 marce e le permette di toccare i 110 chilometri orari. Sostituita nel mercato dalla Typ 230 (W153) è l'automobile che segna l'inizio della rivalità tra i modelli della Mercedes Benz e quelli della Bmw agli albori della sua avventura nel mondo dell'auto.

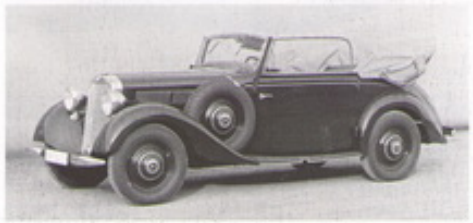

1

FOCUS
230 (W153)

La 230 (W153), rappresenta una evoluzione della 230 (W143). Lanciata nel 1938, inizialmente affianca quest'ultima nel mercato e poi la sostituisce definitivamente nel 1941. Equipaggiata nella versione Sport con un motore da 58 Cv, è la prima berlina prodotta in serie ad avere una carrozzeria interamente in acciaio. Per alcuni esemplari è costruita anche in una versione speciale da corsa.

1. Una Typ 230 in una particolare versione con tetto in tela del 1937
2. La Typ 230 della serie W153 ha la carrozzeria realizzata interamente in acciaio
3. La versione cabriolet della Typ 230

2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,390
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,600

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.320 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2229 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

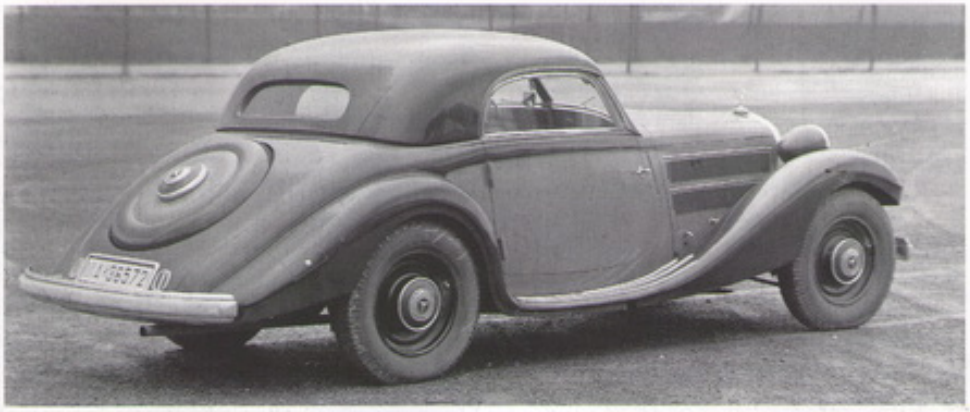
VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Marchi 5.270

Typ 320 (W142)

Produzione 1937 - 1942
Carrozzeria Berlina - Coupé - Convertibile - Familiare - Fuoristrada

Innovativa nella carrozzeria, caratterizzata nelle versioni coupé e berlina da una inedita linea tondeggiante, la Typ 320 sostituisce nel mercato la Typ 260. Da quest'ultima eredita la meccanica e il telaio, che le consentono di essere prodotta nelle versioni a passo corto e lungo. Riservata ad un pubblico d'élite è un'automobile lussuosa e prestazionale. Inizialmente è equipaggiata con un motore a 6 cilindri in linea di 3,2 litri da 78 Cv, affiancato poi nella gamma da un più potente 3,4 litri. Costruita anche in una versione da fuoristrada destinata ad usi militari, è disponibile con moltissimi tipi di carrozzeria. Tra queste, una delle più apprezzate è l'edizione coupé dotata di una capotte in tela, oppure di un tetto rigido in lamiera. I modelli più evoluti dispongono di una trasmissione a 4 marce sincronizzate più overdrive.


1

2

1. La versione coupé della Typ 320 con tetto rigido in metallo
2. La Typ 320 coupé del 1938 è equipaggiata con un motore da 78 Cv
3. Il frontale della Typ 320 caratterizzato dalla grande calandra
4. Alcune versioni della Typ 320 hanno la ruota di scorta integrata in un apposito vano nella parte posteriore

3

4

FOCUS
Versione militare

Distinta dalla sigla WK, (per *Wehrmachtskübelwagen*, ossia veicolo della Wehrmacht), la versione militare della Typ 320 mantiene la stessa meccanica della edizione civile, ma si differenzia da quest'ultima per la carrozzeria spartana realizzata con più pesanti pannellature di metallo. È prodotta nelle varianti a passo corto e lungo per un totale di oltre 1.800 unità.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
320	1937 - 1942
320 Passo lungo	1937 - 1938
320 3.4	1938 - 1942

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,500

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.725 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3208 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 78 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Marchi 12.300

Typ 300 (W186)

Produzione 1951 - 1962
Carrozzeria Berlina - Convertibile

1. Una Typ 300 con carrozzeria berlina del 1954
2. Gli interni lussuosi della Typ 300
3. La versione a passo lungo della Typ 300

Nota anche come Mercedes Adenauer, per il suo utilizzo da parte del cancelliere tedesco, la Typ 300 (W186) è la vettura più prestigiosa realizzata dalla Mercedes Benz nell'immediato dopoguerra. Disponibile inizialmente nelle versioni berlina e convertibile (quest'ultima denominta Cabriolet D), offre nella meccanica numerose soluzioni inedite. Come il telaio a crociera costruito impiegando dei tubi di acciaio a sezione ovale, oppure delle sospensioni sull'asse posteriore regolabili elettricamente tramite un pulsante sulla plancia. Nell'abitacolo offre equipaggiamenti lussuosi, tra cui una radio VHF, e può ospitare fino a sei persone. Mentre riguardo le motorizzazioni impiega nel tempo diverse unità benzina a 6 cilindri di 3 litri. Ha un impianto frenante munito di freni a tamburo con servofreno.

1

FOCUS
300d cambio automatico

La versione d è la più potente nella gamma della Typ 300 (W189). Equipaggiata con un 6 cilindri a benzina di 3 litri accoppiato a un sistema di iniezione della Bosch, è in grado di sviluppare 160 Cv e raggiungere i 170 chilometri orari. Fornita di serie con una trasmissione manuale a 4 marce, è la prima Mercedes Benz che può adottare come optional un cambio automatico a 4 rapporti.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1951 - 1962
Cabriolet	1952 - 1962
Long wheelbase	1956 - 1961

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,950
Larghezza ..... m 1,838
Altezza ..... m 1,600

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.100 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2996 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... a 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Marchi 19.900

Typ 180 (W120)

Produzione 1953 - 1962
Carrozzeria Berlina - Giardinetta

Con la Typ 180 (W120) la Mercedes Benz intraprende un nuovo corso che segna la sua storia. Si tratta, infatti, della prima vettura realizzata dalla Casa tedesca con una carrozzeria a struttura portante. Un'automobile che da il via a una lunga serie di modelli denominati Ponton (a pontone), riconoscibili nel design per i fari e i parafanghi integrati nella scocca e la coda a sbalzo. Soluzione, questa, adottata negli anni Cinquanta anche da costruttori come la Fiat, la Lancia e l'Alfa Romeo. La Typ 180 (W120) è, dunque, la vettura dove alla lontana affondano le radici delle più attuali e altolocate berline della Stella come la Classe E e la Classe S. La macchina con cui la Mercedes, dopo la precedente berlina 170V (W136), compie un passaggio epocale sul piano dell'ingegneria e dello stile. Squadrata nelle forme, rispetto ai modelli che la precedono oltre ad essere più aerodinamica nella linea offre maggior spazio nell'abitacolo. Tra le diverse innovazioni meccaniche adotta un sofisticato sistema di sospensioni posteriori a ruote indipendenti con dei semiassi oscillanti in luogo del ponte rigido che migliora la guidabilità e il comfort. Mentre riguardo le motorizzazioni inizialmente offre due unità a 4 cilindri, un diesel di 1,7 litri da 40 Cv e un benzina di 1,7 litri da 52 Cv. Ma a partire dal 1957 è equipaggiata anche con un propulsore più prestazionale a benzina: ovvero con un 4 cilindri di 1.9 litri della potenza fino a 68 Cv che la Mercedes progetta ex novo e sul quale impiega un sistema di distribuzione ad albero a camme in testa comandato da una catena. Prodotta in oltre 271.000 esemplari fino al 1962 la Typ 180 (W120) è realizzata con carrozzeria berlina e giardinetta e dal 1956 è affiancata nella gamma dalla Typ 190 (W121). Questa ne riprende i contenuti ma sotto il profilo meccanico fa ulteriori passi avanti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,460
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,560

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1767 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 52 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 126 km/h

PREZZO ..... Marchi 9.950

LE VERSIONI

Modello	Produzione
180 berlina	1953 - 1962
180 giardinetta	1955 - 1962

2

LA TECNICA

Il nuovo design delle sospensioni sulla serie W120 prevede nella parte posteriore due semiassi indipendenti fissati con un unico perno sistemato vicino al centro del ponte. Questo consente alle ruote durante la marcia di reagire indipendentemente alle asperità del fondo stradale conferendo alla vettura più stabilità.

1. La Typ 180 si distingue per i parafanghi e i fari integrati nella carrozzeria
2. Particolare della carrozzeria portante Ponton della Typ 180
3. Nella parte frontale della Typ 180 la grande calandra è affiancata da due prese d'aria

1

3

FOCUS
Typ 170V (W136)

La Typ 170V (W136) del 1946 è la vettura che segna la ripresa della produzione Mercedes dopo la guerra. Disponibile con carrozzeria berlina, nella meccanica impiega ancora il classico telaio separato dalla carrozzeria e nelle motorizzazione è disponibile all'esordio con un 4 cilindri benzina da 38 Cv.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,285
Larghezza	m 1,580
Altezza	m 1,610
POSTI	4
PORTE	4
PESO	1.660 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	1697 cc
Cilindri	4
Potenza	38 Cv
TRAZIONE	posteriore
CAMBIO	4 marce
FRENI	
Anteriore	a tamburo
Posteriore	a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA	108 km/h
PREZZO	Marchi 6.700

300 SL

Produzione 1954 - 1963
Carrozzeria Coupé - Roadster

Presentata nel febbraio del 1954 all'International Motor Show di New York, la 300 SL (dove la sigla sta per Sport Leicht ovvero sportiva leggera) nella sua edizione stradale è una delle più belle vetture mai costruite dalla Mercedes Benz e che da allora rende prestigio alla Stella di Stoccarda. La sua realizzazione è in parte legata all'importatore americano d'origine austriaca Maximilian E. Hoffman. Questo, infatti, convince la Casa tedesca a realizzare in un numero limitato di esemplari un'automobile derivata dalla vettura da corsa W194 che negli anni Cinquanta stravince sulle piste guidata da leggendari piloti come Stirling Moss e Juan Manuel Fangio. Al debutto la 300 SL fa subito centro e non delude le aspettative. Quasi identica nell'estetica alla versione da corsa, con la sua linea segnata da uno stile unico rompe gli schemi classici cui è abituato il pubblico più facoltoso e prende il volo verso il successo spinta dalle due "ali di gabbiano" che nel tempo divengono per lei un inconfondibile segno di riconoscimento. Bellissima ma anche sofisticata nei contenuti, la tedesca ha una carrozzeria composta per diverse parti in alluminio in modo da limitarne il peso a vantaggio delle prestazioni. Il telaio, anch'esso leggero ma molto resistente, è realizzato come sul modello da competizione saldando a traliccio dei tubi di metallo. Una soluzione questa che rende rigida la scocca, ma al tempo stesso obbliga i progettisti a incernierare gli sportelli sul tetto per via dell'altezza della struttura tubolare lungo le fiancate. Spinta da un propulsore a 6 cilindri in linea da 215 Cv, munito di un impianto ad iniezione diretta della Bosch, è in grado di raggiungere una velocità massima di 260 chilometri orari accelerando da zero a cento in 10 secondi. Tuttavia, nonostante i pregiati contenuti, la produzione della 300 SL nella edizione coupé si arresta nel 1957 e conta in tutto 1.400 esemplari. L'idea di espanderne ulteriormente il successo, spinge infatti la Mercedes Benz a optare per una carrozzeria "aperta" più gradita al pubblico americano, soprattutto quello femminile, decisamente sensibile alle automobili decappottabili. Caratterizzata da un design ammorbidito nelle forme e meno grintoso, debutta così nel 1957 l'edizione Roadster. Questa è modificata nello chassis in modo da adottare delle tradizionali portiere fissate ai lati delle fiancate che rendono più facile l'accesso a bordo. Equipaggiata con una capote reclinabile in tela la Roadster per il resto ricalca la stessa meccanica della Coupé. Prodotta fino al 1963 in 1.858 esemplari dal 1962 viene, però, dotata di un propulsore più leggero realizzato con un monoblocco in alluminio. Mentre l'impianto frenante è potenziato e adotta dei freni a disco idraulici su tutte e quattro le ruote.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,520
Larghezza ..... m 2,996
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.295 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2996 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 215 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 260 km/h

PREZZO ..... Marchi 29.000

LA TECNICA

Disegnato come sul modello impiegato nelle competizioni sportive da Rudolph Uhlenhaut, il telaio della 300 SL è realizzato saldando insieme dei tubi di metallo e pesa appena 50 chilogrammi. La particolare configurazione a traliccio rende la scocca particolarmente resistente alle sollecitazioni torsionali e al tempo stesso conferisce alla vettura maggiore stabilità.

1

1. La carrozzeria della 300 SL coupé con i tipici sportelli ad ali di gabbiano
2. Gli interni, rosso fiammante con volante bianco, della 300 SL Roadster

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé	1954 - 1957
Roadster	1957 - 1963

2

FOCUS
Fari diversi in Usa

La 300 SL Roadster, presentata al salone di Ginevra del 1957, si differenzia, a seconda dei mercati americani e europei, nella parte frontale per il disegno dei fari. All'esordio è offerta unicamente con una capote reclinabile in tela, dal 1958 dispone come optional anche di un hard top.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,570
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,300
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.560 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2996 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 215 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Marchi 32.500

Typ 200 (W180)

Produzione 1954 - 1959
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La Typ 200 (W180) debutta sulle strade nel marzo del 1954. Prodotta fino al 1959 in diverse varianti per un totale di 83.179 esemplari, è una vettura dotata di una carrozzeria portante con forma a sbalzo di tipo Ponton. Nella linea è quasi identica alla Typ 180 (W120) arrivata alcuni mesi prima nel mercato. Ma, rispetto a quest'ultima, ha passo allungato di 17 centimetri che le consente di guadagnare spazio nell'abitacolo e nella parte frontale dove trovano posto dei propulsori benzina a 6 cilindri con una potenza fino a 100 Cv. Inoltre su questa vettura la Mercedes utilizza per la prima volta dei freni a tamburo potenziati dotati di alettature e di un particolare sistema "turbo" che favorisce il raffreddamento degli stessi tramite l'aria convogliata da apposite feritoie sui cerchi. Dal 1955 dispone di un servofreno di serie.

1

1. La Typ 220 è prodotta dalla Mercedes Benz in diverse versioni dal 1954 al 1959 per un totale di 83.179 esemplari
2. Gli interni della Typ 220a cabriolet

2

FOCUS
Typ 200S (W180)

L'edizione più potente della Typ 200 (W180) è la S. Lanciata nel mercato nel 1956, è spinta da un motore a 6 cilindri di 2195 centimetri cubi in grado di fornire 100 Cv e lanciare la tedesca fino a 160 chilometri orari. Venduta al prezzo di 12.500 marchi come le altre versioni della gamma è equipaggiata con un cambio a 4 marce con leva al volante.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
220a	1954 - 1956
220 S	1956 - 1959
220 S coupé - cabriolet	1956 - 1959

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,720
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,560

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.280 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2195 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 85 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Marchi 12.500

190 SL (R121)

Produzione 1955 - 1963
Carrozzeria Roadster

1. La 190 SL ricalca in versione ridotta i contenuti e l'estetica della 300 SL
2. La versione chiusa della 190 SL con hard top rigido
3. Gli interni della 190 SL

Le forme della 300 SL, lanciata nel 1954, conquistano subito il pubblico. Ma, la bellissima automobile della Stella oltre e essere elevata nelle prestazioni è per molti irraggiungibile nel prezzo. Proprio per questo la Mercedes, spinta sempre dall'importatore Maximilian E. Hoffman, fin dalla progettazione della stessa 300 SL decide di mettere in cantiere una vettura più piccola che ne ricalchi i contenuti ma possa avere un listino più basso. Nasce così la 190 SL (R121): presentata dopo la realizzazione di due prototipi nella edizione definitiva al salone Ginevra del 1955. Questa, disponibile in versione roadster oppure "chiusa" con un hard top rigido, come la sorella maggiore offre trovate esclusive nella meccanica. Tipo il pianale irrigidito nel tunnel centrale, caratterizzato da diversi elementi scatolati longitudinali e trasversali. Oppure il telaio ausiliare anteriore sul quale è fissato il motore tramite tre punti di ancoraggio con dei tamponi in gomma capaci di assorbire le vibrazioni. Una soluzione, questa, che migliora decisamente il comfort di bordo ma al tempo stesso obbliga i progettisti a impiegare sulla 190 SL un propulsore di minore potenza rispetto a quello della 300 SL. Per La 190 SL è quindi una sportiva simile nel look ma radicalmente diversa, nel costo e nel temperamento, rispetto alla sorella maggiore; il propulsore, derivato da quello delle normali berline è un 4 cilindri di appena 1,8 litri da 105 Cv. Un piccolo ma innovativo motore con una minore velocità dei pistoni a parità di giri rispetto a un propulsore a corsa lunga, dotato di un sistema a valvole e albero a camme in testa. Equipaggiata con una trasmissione manuale a 4 rapporti la 190 SL raggiunge i 175 chilometri orari e accelera da zero a cento in 14,5 secondi. La produzione si arresta nel 1963 dopo 28.881 unità uscite dalla fabbrica.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,220
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,320

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.080 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1897 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Marchi 16.500

Typ 190 (W121)

Produzione 1956 - 1961
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Caratterizzata come la Typ 180 (W120) da una carrozzeria portante di tipo Ponton, la Typ 190 (W121) debutta sulle strade nel febbraio del 1956 ed è prodotta in varie edizioni fino al 1961 in 721.746 unità. Si tratta, dunque, di un modello che raccoglie un grande successo commerciale, disponibile in più varianti di carrozzeria e con diverse motorizzazioni. Caratterizzata da un abitacolo spazioso e particolarmente confortevole, grazie alla estrema versatilità è impiegata anche come auto per il trasporto pubblico. Soprattutto nella versione equipaggiata con la motorizzazione diesel a 4 cilindri da 50 Cv in grado di spingerla fino alla velocità di 120 chilometri orari e che richiede 7,1 litri di gasolio per fare 100 chilometri. Dotata di una trasmissione a 4 marce con leva al volante la 190 ha 4 freni a tamburo con servofreno a richiesta.

1

FOCUS
Ponton

Come su precedenti modelli come la Tip 180 (W120), la carrozzeria Ponton prevede la scocca saldata direttamentea a un telaio di forma rettangolare. Questa soluzione, oltre a far guadagnare spazio all'abitacolo conferisce alla vettura una maggiore rigidità torsionale. Mentre dal punto di vista del design i fari e i parafanghi non più sporgenti aumentano anche l'aerodinamica della vettura.

1. La Typ 180 prodotta dal 1956 al 1961 in oltre 720.000 unità
2. La versione station wagon della Typ 180, caratterizzata dal grande portellone posteriore

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
190 benzina	1956 - 1959
190 D	1958 - 1959
190 Db	1959 - 1961

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,485
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,560

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.650 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1897 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Marchi 9.450

Typ 220 (W111)

Produzione 1959 - 1965
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La Typ 220 è il modello con cui la Mercedes da inizio ad una nuova serie di vetture alto di gamma distinte dalla sigla W111. Dalla precedente Typ 220 Ponton eredita il motore 6 cilindri a benzina di 2,2 litri: disponibile a seconda delle versioni con una alimentazione a carburatori oppure a iniezione meccanica. Per il resto come i modelli che la succedono nella serie, ovvero la 230, la 250 e la 280, è un'auto del tutto nuova. Sia nella meccanica, dotata di inedite sospensioni posteriori con un ammortizzatore centrale di compensazione e di un impianto frenante con dischi sulle ruote anteriori. Sia nel design della carrozzeria fintail caratterizzata dalle pinne sulle fiancate della coda. Tra le dotazioni vanta uno sterzo a circolazione di sfere ed è disponibile con una trasmissione automatica 3 marce in alternativa ad un cambio manuale a 4 rapporti.

1

1. La Typ 220 connotata dalle piccole pinne posteriori
2. Nella parte frontale, la Typ 220 adotta fari di forma ovale

FOCUS
Typ 280 SE 3.5

Tra le diverse vetture della gamma W111, vendute fino al 1971 per un totale di 370.807 unità, la più esclusiva è la Typ 280 3.5 cabriolet. Dotata di una filante carrozzeria a due porte e coperta da una capote in tela o un hard top, questa è spinta da un V8 benzina di 3,5 litri da 180 in grado di lanciarla a 205 chilometri orari. Prodotta in 4.502 esemplari ha un prezzo di 33.688 marchi.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
220 b	1959 - 1965
220 Sb	1959 - 1965
220 SEb	1959 - 1965
220 SEb Cabriolet	1960 - 1965

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,875
Larghezza ..... m 1,795
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.780 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2195 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Marchi 12.160

Typ 190-200-230 (W110)

Produzione 1961 - 1968
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Conosciute anche come Mercedes "codine", per la carrozzeria fintail caratterizzata dalle pinne posteriori, le vetture che compongono la serie W110 possono essere considerate tra le più importanti nella lunga storia della Stella. Paragonabili per dimensioni e ruolo nel mercato alla moderna Classe E, il loro successo commerciale supera ogni aspettativa con oltre 628.000 esemplari venduti in poco più di sette anni. Nella meccanica adotta soluzioni molto innovative, alcune delle quali già viste anche sui modelli della serie W111. Ovvero la prima scocca a deformazione programmata in caso di incidente, delle sospensioni posteriori a bracci oscillanti con ammortizzatore centrale stabilizzatore e lo sterzo a circolazione di sfere. Mentre nel design sono riconoscibili dalle sorelle più grandi per il frontale caratterizzato da una mascherina meno elaborata con due soli fari anziché quattro. Prima a debuttare nel 1961 è la Typ 190 che eredita dalla precedente 190 Ponton i due motori a 4 cilindri benzina e diesel di 1,9 e 2 litri da 80 e 55 Cv. Mentre nel 1965 arrivano sulle strade la Typ 200, che adotta ancora dei propulsori a 4 cilindri, e la Typ 230: spinta da un 6 cilindri di 2,3 litri disponibile nelle varianti di potenza da 105 e 120 Cv. Oltre alle versione berlina, tutte sono realizzate anche nella variante di carrozzeria station wagon Universal e in una particolare edizione a passo lungo (anche a 7 posti) impiegata prevalentemente nel settore pubblico come ambulanza o mezzo da trasporto. Inoltre, su richiesta e a seconda del modello, sono disponibili sulle vetture della serie W110 una trasmissione automatica a 4 marce e di un impianto frenante idraulico con dischi anche sulle ruote posteriori. Il listino, riservato a un pubblico di fascia media, va dai 9.950 marchi della 190c berlina, ai 15.900 della 230 Universal.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,730
Larghezza ..... m 1,795
Altezza ..... m 1,495

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.187 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1897 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Marchi 9.950

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
190c	1961 - 1965
190 D	1961 - 1965
200	1965 - 1968
200 D	1965 - 1968
230	1965 - 1968

1

LA TECNICA

Oltre alla scocca a deformazione programmata e al piantone dello sterzo collassabile, tutti i modelli W110 prevedono una cellula abitativa rinforzata con dei tubi di acciaio. La Mercedes per testarne l'efficacia effettua dei crash test lanciando le automobili contro un muro di cemento alla velocità di 50 chilometri orari.

1. Una 200D della Serie W110 munita di scocca a deformazione programmata
2. Particolare della carrozzeria che presenta feritoie per favorire il ricircolo dell'aria sul montante posteriore
3. La vetture della Serie W110, pur diverse per dimensioni e motorizzazioni, sono tutte caratterizzate dalle pinne laterali nella parte posteriore

3

FOCUS
230 Universal

La 230 Universal è caratterizzata nella carrozzeria dalla parte posteriore squadrata, che mantiene comunque nel design le due pinne laterali ed è chiusa da un grande portellone verticale. Dotata di una elevata capacità di carico, misura in lunghezza 10 centimetri in più rispetto alla berlina.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,740
Larghezza	m 1,795
Altezza	m 1,530
POSTI	5
PORTE	5
PESO	1.315 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	2306 cc
Cilindri	6
Potenza	120 Cv
TRAZIONE	posteriore
CAMBIO	4 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA	175 km/h
PREZZO	Marchi 15.900

SL 230-250-280 (W113)

Produzione 1963 - 1971
Carrozzeria Coupé - Spider

Quando nel 1963 la 230 SL debutta al salone di Ginevra è subito evidente l'intenzione della Mercedes di staccare con il passato e intraprendere un nuovo corso destinato a influenzare tutte le vetture a venire della Casa. Realizzata per sostituire l'ormai datata 190 SL, la convertibile delle Stella è decisamente rivoluzionaria sul piano del design e nella impostazione meccanica. Le sue forme squadrate e spigolose fanno discutere, gridare al sacrilegio il pubblico più tradizionalista abituato a linee ben più morbide e tondeggianti. Ma questo non scoraggia la Mercedes che vede nella 230 SL una automobile in grado di conquistare numerosi consensi addirittura nei mercati oltreoceano e alla fine trova conferma alle sue previsioni. Caratterizzata da un tetto rigido asportabile concavo con i bordi laterali rialzati che fa guadaganare alla vettura il soprannome Pagoda, la discussa carrozzeria della 230 SL è disegnata dal'équipe Bereich Design guidata da Paul Bracq. Mentre la realizzazione della meccanica è supervisionata da Rudolph Uhlenhaut, responsabile del settore sportivo Mercedes, che cura perfino la scelta delle gomme commissionando alla Firestone e alla Continental la fabbricazione di un particolare pneumatico radiale per esaltare le prestazioni e la sicurezza di marcia. Abbandonata l'idea di utilizzare un telaio a traliccio tubolare come sulle precedenti 300 SL, perché troppo complesso e oneroso, la 230 SL ha una scocca portante a deformazione programmata con una cellula ad alta resistenza per l'abitacolo. A bordo c'è posto per due e gli interni rifiniti con cura sono personalizzabili da numerosi optional. Vera opera di ingegneria è la capote in tela: chiusa, sulle versioni che l'adottano, dietro un coperchio metallico nel vano posteriore ma pronta ad uscire quando viene tolto l'hard top invernale. Capace di raggiungere i 200 chilometri orari, la 230 SL è equipaggiata con un 6 cilindri benzina a iniezione, derivato da quello della berlina 220 SE, portato per l'occasione a 2,3 litri e 150 Cv. Dispone inoltre di una trasmissione automatica a 4 rapporti in opzione al cambio manuale. Mentre nell'impianto frenante può adottare dei dischi sull'asse anteriore. Prodotta fino al 1967 in 19.331 esemplari, nel 1966 la 230 SL viene affiancata e poi sostituita nel mercato dalla 250 SL. Praticamente uguale nella meccanica e nella carrozzeria, ma spinta da un 6 cilindri di 2,5 litri più evoluto e caratteristico per l'albero motore a 7 supporti di banco anziché 5. La potenza rimane comunque immutata rispetto a quella della sorella più piccola e dopo soli 5.196 esemplari la 250 SL è sostituita nel 1967 dalla 280 SL. Ovvero il modello nella gamma Mercedes W113 che riscuote il maggiore successo con ben 23.885 unità vendute in 4 anni di commercializzazione.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,285
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.295 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2306 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Marchi 21.600

LA TECNICA

Per la guida su strade accidentate le vetture della serie W113 sono disponibili con sospensioni rinforzate e una serie di piastre a protezione della coppa dell'olio e delle parti più delicate nel sotto scocca. Inoltre i modelli 250 SL e 280 SL sono equipaggiati di serie con impianto frenante idraulico munito di dischi su tutte le ruote.

1

1. Una 230 SL del 1963 con motore da 150 Cv
2. La 230 SL, soprannominata Pagoda per la particolare forma concava dell'hard top rigido

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
230 SL	1963 - 1967
250 SL	1966 - 1968
280 SL	1967 - 1971

FOCUS

280 SL, l'americana

Sviluppata soprattutto per conquistare i mercati americani, la 280 SL adotta la stessa meccanica delle precedenti edizioni ma è spinta da un propulsore più potente. Si tratta di un 6 cilindri a benzina di 2,8 litri, che eroga 170 Cv, più adatto all'impiego della trasmissione automatica.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,285
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,300
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.415 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2778 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 170 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h
PREZZO ..... Marchi 23.254

300 SEL (W109)

Produzione 1965 - 1972
Carrozzeria Berlina

1. Il frontale della 300 SEL è caratterizzato da due gruppi ottici di forma ovale con doppi fari sovrapposti
2. L'abitacolo della 300 SEL
3. Una 300 SL 3.0

Con la 300 SEL (W109) la Mercedes lancia sul mercato la prima berlina a passo lungo della Serie S (Super). Caratterizzata da un design molto sobrio, la 300 SEL è una vettura che si lascia alle spalle le forme americaneggianti adottate in precedenza della Stella sui modelli più altolocati. Equipaggiata con un telaio dotato di sospensioni a regolazione pneumatica, adotta diverse motorizzazioni tra cui un V8 di 6,3 litri da 250 Cv. Quest'ultimo, alimentato da un sistema a iniezione elettronica, equipaggia la versione più potente che al debutto sulle strade nel 1967 è la prima berlina ad elevate prestazioni venduta nel mercato europeo. Munita di un cambio automatico a 4 rapporti e di un impianto frenante con 4 dischi ventilati, raggiunge infatti una velocità di 220 chilometri orari.

1

FOCUS
Sospensioni pneumatiche

Le sospensioni pneumatiche autolivellanti della 300 SEL funzionano tramite un compressore d'aria azionato dal motore e un serbatoio di accumulo sistemato all'interno del parafango anteriore. Una serie di valvole provvede a distribuire indipendentemente l'aria nei quattro ammortizzatori che impiegano dei cuscini di gomma al posto delle molle.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.0	1965 - 1970
6.3	1967 - 1972
3.5	1971 - 1972
4.5	1971 - 1972

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,000
Larghezza ..... m 1,810
Altezza ..... m 1,415

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.640 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2996 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 170 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Marchi 28.000

W114/115

Produzione 1967 - 1976
Carrozzeria Berlina - Coupé

Una Typ 200 della serie W115

Destinate a sostituire le Mercedes Codine, le vetture che compongono la serie W114/115 affiancano nel mercato nella seconda metà degli anni Sessanta le elitarie berline S (W108/109). In pratica sono le parenti strette della moderna Classe E, indirizzate ad un pubblico di fascia media e realizzate tutte impiegando lo stesso pianale. La gamma comprende inizialmente le berline a benzina 200, 220, 230 e 250 e le versioni a gasolio la 200D e l 220D. A cui si aggiungono in seguito le varianti coupé della 250 e la berlina 240D. Per la realizzazione della carrozzeria, riconoscibile per alcune novità stilistiche come il frontale con la mascherina ribassata oppure i paraurti privi della controlama superiore, l'équipe di design guidata da Paul Bracq si avvale dell'aiuto di Bruno Sacco: destinato poi a diventare il direttore del centro stile Mercedes. Dopo numerosi prototipi, i primi esemplari della nuova serie debuttano al salone di Ginevra del 1968.
Le motorizzazioni sono a 4 e 6 cilindri e derivano in parte da quelle già adottate nelle altre automobili della Stella.
Ma sul fronte meccanico le tedesche presentano diverse soluzioni inedite. Nelle sospensioni, ad esempio, sull'asse anteriore adottano un particolare sottotelaio in acciaio stampato per sostenere i bracci dei quadrilateri trasversali; mentre nella parte posteriore prevedono per la prima volta due semiassi diagonali oscillanti. Soluzioni, queste che contribuiscono a regalare alle vetture della serie W114/115 un comportamento stradale molto equilibrato. Inoltre come per le berline alto di gamma della Serie S, è disponibile su alcuni modelli un sofisticato sistema di compensazione degli ammortizzatori idropneumatico. La trasmissione è manuale e a seconda delle motorizzazioni è a 4 o 5 rapporti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,680
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,440

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.340 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Marchi 11.495

Ma, come optional, è possibile richiedere su alcune versioni un cambio automatico. Come i più recenti modelli della Mercedes anche le automobili della serie W114/115 impiegano una scocca portante a deformazione programmata e adottano diversi accorgimenti messi a punto allo scopo di incrementare la sicurezza tipo lo sterzo con un piantone a doppio snodo collassabile. A fine produzione nel 1976 sono oltre 1.900.000 le unità W114/115 uscite di fabbrica.

FOCUS
250 CE a iniezione

La versione coupé 250 CE viene lanciata assieme alla 250 C nel novembre del 1968. Nella serie W114/115 è l'unica ad adottare un motore con alimentazione a iniezione. Si tratta di un 6 cilindri benzina di 2,5 litri da 150 Cv che raggiunge una velocità di 190 chilometri orari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,685
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,395
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 1.380 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2496 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 150 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h
PREZZO ..... Marchi 17.700

1. Nella parte posteriore le vetture della serie W114/115 adottano dei gruppi ottici squadrati
2. La plancia di guida di una Mercedes 220D
3. Una Mercedes 200 del 1968

1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
200	1967 - 1976
220	1967 - 1976
230	1967 - 1976
250	1967 - 1976
200 D	1967 - 1976
250 D	1967 - 1976
250 coupé	1968 - 1976
280	1972 - 1976
280 coupé	1972 - 1976
240 D	1973 - 1976

LA TECNICA

Sulla serie W114/115 le sospensioni posteriori impiegano uno schema a ruote indipendenti con due bracci triangolari incernierati su assi diagonali. Questa soluzione consente di ridurre le variazioni dell'angolo di campanatura delle ruote a vantaggio della tenuta di strada.

3

SL (R107)

Produzione 1971 - 1989
Carrozzeria Roadster

Sostituire la Pagoda non è certo cosa facile per la Mercedes, proprio per questo i tedeschi iniziano a progettarne l'erede fin dal 1967. La SL 350, la prima a debuttare della gamma R107, arriva nel 1971 ed oltre al difficile compito adotta delle motorizzazioni in linea con le ultime normative sulle emissioni in vigore negli Usa. Più robusta ma soprattutto pesante rispetto alla Pagoda, non a caso durante lo sviluppo è soprannominata "panzerwagen" ovvero carro armato, nella meccanica impiega le ultime tecnologie a disposizione della Mercedes. Come l'avantreno antiaffondamento e il retrotreno a semiassi oscillanti. Equipaggiata con un V8 di 3,5 litri da 200 Cv, derivato da quello delle berline della serie W111, è seguita nel debutto dalle varianti più potenti 380, 420, 450, 500 e 560 SL e dalle più piccole 280 e 300 SL.

1

1. La 350 SL sostituisce la Pagoda nel 1971
2. Una 280 SL del 1977

2

FOCUS
560 SL, solo in Usa

Lanciata nel 1985, la 560 SL rappresenta il top nella gamma R107 Mercedes. Venduta solo negli Usa e prodotta in 3.907 esemplari, adotta un motore benzina V8 di 5547 centimetri cubi da 227 Cv. Nella carrozzeria rispetto alle SL commercializzate nei mercati europei presenta alcune differenze, come i paraurti maggiorati e i fari rotondi Sealed Beam, a causa delle normative locali.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
350 SL	1971 - 1980
450 SL	1971 - 1980
280 SL	1974 - 1985
380 SL	1980 - 1985
300 SL	1985 - 1989
420 SL	1985 - 1989
500 SL	1985 - 1989
560 SL	1985 - 1989

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,390
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.540 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3449 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Marchi 29.970

Serie S (W116)

Produzione 1972-1980
Carrozzeria Berlina

Prodotte in oltre 473.000 esemplari e presentate nelle prime edizioni a benzina al salone di Parigi del 1972, le vetture che compongono la serie W116 sono destinate a sostituire quelle della gamma W108/109. Subito riconoscibili per la carrozzeria a cuneo, molto slanciata grazie alla linea di cintura bassa rispetto e il frontale affusolato con i fari a sviluppo orizzontale, sono fino al 1980 le automobili più prestigiose della Mercedes nel segmento delle berline. Curate particolarmente nelle sicurezza di bordo, con una scocca a deformazione programmata realizzata secondo le direttive dell'ingegnere Béla Barényi sulla quale vengono fatti progressi nella resistenza agli urti laterali, adottano nella meccanica delle sospensioni a ruote indipendenti a bracci triangolari, fornite di ammortizzatori a regolazione idraulica. Tutte sono equipaggiate con uno sterzo munito di servocomando, oltre a un impianto frenante con dischi anteriori autoventilanti che può disporre come optional di Abs. Alla base della serie c'è la 280 S con un motore da 156 Cv, mentre il modello più potente è rappresentato dalla 450 SEL 6.9 presentata nel 1975. Quest'ultima è spinta da un propulsore V8 benzina di 6834 centimetri da 286 Cv, alimentato da un sistema di iniezione meccanica Bosch K-Jetronic, che è in grado di lanciare la vettura fino a una velocità di 225 chilometri orari. La 300 SD è invece l'unica diesel. Debutta al salone di Francoforte del 1977 e adotta un inedito 5 cilindri di 3 litri da 115 Cv che però ha prestazioni poco esaltanti. Questa versione, assieme a una corrispondente della due porte CE, è anche protagonista del tentativo di esportare il diesel in Usa, sfruttando l'onda della prima grande crisi petrolifera ma i risultati non sono quelli sperati.

1

1. Una 280 S del 1972
2. Particolare degli interni di una 350 SE del 1976

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
280	1972 - 1980
350	1972 - 1980
450	1972 - 1980
450 SEL 6.9	1975 - 1980
300 SD	1977 - 1980

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,980
Larghezza ..... m 1,865
Altezza ..... m 1,425

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.610 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2746 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 156 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Marchi 23.809

Serie W123

Produzione 1975 - 1986
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

Prodotte in oltre 2.690.000 esemplari, le vetture della serie W123 hanno un grande successo nel mercato. Disegnate nella linea seguendo le direttive di Bruno Sacco, dal 1975 a capo del centro stile della Casa tedesca, sono realizzate con elevati standard qualitativi. Destinate a sostituire i modelli della gamma W114/115 hanno un design sobrio ed elegante che non tradisce il rigore e la tradizione della Casa tedesca. Sono subito riconoscibili per la parte anteriore caratterizzata dal grande cofano e la mascherina che sulla maggior parte dei modelli è affiancata da gruppi ottici rettangolari con fari di forma circolare. La carrozzeria è in acciaio zincato e ricoperta nel pianale con delle particolari vernici per preservarlo dalla corrosione. Mentre l'abitacolo, dove in fatto di lusso e comfort si fa sentire la stretta parentela con la Serie S del 1972, è rifinito in materiali pregiati e può essere personalizzato con numerosi optional. Le prime a debuttare sono le edizioni berlina: importanti nelle dimensioni, con un lunghezza che tocca i 4 metri e 72 centimetri, vengono poi seguite dalle versioni coupé e da quelle station wagon. Quest'ultime, distinte dalla lettera T che sta per Transporter, sono le prime giardinette a essere prodotte in grande serie dalla Mercedes. Hanno un bagagliaio della capcità fino 1.500 litri e adottano delle sospensioni posteriori con un correttore idropneumatico che a pieno carico mantiene costante l'altezza minima della vettura da terra. Ricco il ventaglio di motorizzazioni: che prevede numerose unità a benzina, alimentate a carburatori e iniezione elettronica, fino a un 6 cilindri di 2,8 litri per 177 Cv che equipaggia la 280 CE. Oltre a diversi propulsori diesel tra cui il primo cinque cilindri nella storia dell'auto disponibile anche in una versione con turbocompressore da 125 Cv per le varianti 300 D Turbo.

1

1. Una 380 SEL del 1981
2. L'ampio vano di carico della Serie W123

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1975 - 1985
Coupé	1976 - 1985
Station wagon	1977 - 1986

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,725
Larghezza ..... m 1,785
Altezza ..... m 1,440

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.340 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1988 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 94 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Marchi 18.870

Classe S (W126)

Produzione 1979 - 1991
Carrozzeria Berlina - Coupé

Progettata secondo i nuovi orientamenti del mercato, che risente degli effetti della crisi petrolifera e spinge persino i costruttori d'élite a bandire sulle automobili ogni forma di ostentazione, la Classe S (serie W126) segna per la Mercedes Benz un passo importante. Si tratta infatti della prima ammiraglia moderna della Casa tedesca in cui tutti i lussi e le ricercatezze in precedenza sbandierati con orgoglio dalla Stella sono celati dietro un sobrio vestito disegnato da Bruno Sacco. Non a caso al suo debutto al salone di Francoforte nel 1979 la Classe S riceve diverse critiche. Le dimensioni più contenute rispetto a quelle delle passate berline della Serie S e la carrozzeria, avara nelle cromature e fortemente aerodinamica con un Cx di 0,36, fanno discutere. Ben presto, però, le critiche si trasformano in elogio ed anche il pubblico più conservatore rimane entusiasta del nuovo stile. Offerta inizialmente nelle edizioni berlina SE e SEL (a passo corto e lungo) la Classe S ha una meccanica sofisticata che non presenta particolari innovazioni ma riesce a coniugare al meglio comfort e prestazioni. Sull'asse posteriore impiega delle sospensioni a bracci triangolari obliqui e nella parte anteriore una architettettura di derivazione McPherson con montante telescopico e molla elicoidale separati. L'impianto frenante adotta dei dischi ventilati sulle ruote anteriori e a richiesta può essere dotato di Abs. Mentre nelle motorizzazioni, accoppiate a una trasmissione manuale o automatica, offre all'esordio 4 unità a benzina: ovvero un 6 cilindri di 2,7 litri, in versione a carburatori da 156 Cv e a iniezione da 185 Cv, e due V8 di 3,8 e 5 litri da 218 e 240 Cv. Oltre a un 5 cilindri turbodiesel da 121 Cv riservato al solo mercato nord-americano. Nel 1980 la gamma della Classe S è incrementata con l'edizione coupé SEC. Quest'ultima, equipaggiata con le sole motorizzazioni benzina a 8 cilindri è caratterizzata dalla particolare configurazione hard top del tetto privo del montante centrale che consente, quando si abbassano i finestrini, di avere un'unica luce laterale. La Classe S subisce un restyling nel 1985: viene leggermente ritoccata la carrozzeria, che adotta nuovi paraurti posteriori e anteriori, e vengono rinnovati i propulsori seguendo il programma Mercedes Energy Concept che porta su alcuni modelli una forte riduzione dei consumi. Il 2.8 benzina è sostituito da due unità a 6 cilindri di 2,6 e 3 litri per 185 e 188 Cv. Mentre il V8 3.8 viene portato a 4,2 litri di cilindrata e 218 Cv e il 5.0 incrementato nella potenza fino a 245 Cv. Cambia anche il turbodiesel con un più prestazionale 6 cilindri da 136 Cv, sostituito poi nel 1990 da un 3,5 litri. Per le berline, arriva una unità a benzina di 5,6 litri da 300 Cv. La produzione della Classe S (W126) termina nel 1991 dopo 893.591 esemplari venduti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4.995
Larghezza ..... m 1,820
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2080 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2746 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 156 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Marchi 35.877

LA TECNICA

A partire dal 1981 sia le berline che le coupé della Classe S sono equipaggiate con airbag per il guidatore e per la prima volta dispongono nelle varianti più potenti di Abs e del controllo elettronico di trazione Asr. Quest'ultimo è in grado di evitare lo slittamento delle ruote motrici agendo sui freni e sul motore.

1

1. La Classe S ha un'ottima aerodinamica, con un Cx di 0,36
2. Il posteriore la Classe S

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1979 - 1991
Coupé	1980 - 1991
Restyling	1985

FOCUS
560 SEC, il top

La 560 SEC rappresenta il modello top nella gamma delle coupé Classe S. Nella meccanica come le sorelle minori, riprende lo stesso telaio della berlina ma rispetto a questa ha un passo più corto di 85 millimetri. Il motore ha una potenza di 300 Cv ed è in grado di toccare i 250 chilometri orari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,935
Larghezza ..... m 1,828
Altezza ..... m 1,402
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 2.210 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5547 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 300 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Marchi 133.608

Classe G

Produzione Dal 1979
Carrozzeria Fuoristrada

Le origini della Classe G (dove la G sta per Geländewagen ovvero fuoristrada), risalgono al 1972 quando ha inizio la progettazione della vettura destinata inizialmente ad un uso militare. La sua realizzazione è infatti commissionata per un numero di 20.000 esemplari alla Mercedes Benz dallo Scià di Persia: all'epoca uno dei maggiori azionisti della Casa tedesca. A seguito di un accordo tra la Daimler-Benz e l'austriaca Steyr-Daimler-Puch, la produzione inizia nel 1979 nello stabilimento di Graz-Thondrof dove ancora oggi viene costruita. Ma viste le vicissitudini del regnante iraniano le 20.000 vetture iniziali sono destinate ad altri organi militari, come la German Federal Border Guard e parallelamente a queste iniziano a uscire dalla fabbrica anche delle versioni per uso civile. Il successo arriva subito e alla fine del 1999 sono già oltre 140.000 le unità prodotte. La prima serie è distinta dal numero di serie W460. Prevede tre varianti di carrozzeria, cabrio a passo corto e station wagon a passo corto e lungo, ed è proposta inizialmente con 5 motorizzazioni a benzina e diesel con potenze fino a 150 Cv. Assemblata in modo semi-artigianale, la off-road della Stella adotta all'esordio un telaio a 2 longheroni longitudinali, che conserva ancora oggi, oltre a un trazione integrale inseribile che permette di bloccare i differenziali anteriori e posteriori anche in movimento. Dal 1981 la Classe G è equipaggiata con un cambio automatico in opzione al manuale a 4 rapporti ed offre una presa di forza ausiliaria. La gamma, inoltre, si arricchisce di una motorizzazione a benzina di 2,3 litri da 122 Cv a iniezione meccanica. Nel 1989 al salone di Francoforte viene presentata la serie W463. Tutte le versioni dispongono di una trazione integrale permanente fornita di un differenziale centrale bloccabile e sono riviste nel ventaglio delle motorizzazioni con nuovi e più potenti propulsori. Nel 1992, anno in cui esce il milionesimo esemplare dalla fabbrica festeggiato con l'edizione limitata 500 GE spinta da un V8 benzina da 241 Cv, la Classe G debutta anche in una particolare serie W461. Quest'ultima è caratterizzata da una meccanica più semplice e da allestimenti più economici rispetto alla serie W463 che è invece disponibile nelle versioni di carrozzeria station wagon a passo corto e lungo e cabriolet ed è munita dei più avanzati sistemi per la guida: come ad esempio la trazione integrale a gestione computerizzata oppure i differenziali a bloccaggio elettro-pneumatico. Nella gamma di propulsori la Classe G della serie W463 offre nel tempo diverse unità tra cui un turbodiesel V6 CDI di 3 litri da 224 Cv, oppure un V8 benzina di 5,5 litri da 507 Cv che equipaggia la versione 55 AMG ed è grado di raggiungere i 210 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,945
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,960

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 2.500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2339 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 72 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Marchi 31.192

LA TECNICA

Il più potente dei motori turbodiesel adottato sulla Classe G è quello che equipaggia la versione G 400 CDI lanciata sul mercato nel 2000. Si tratta di un V8 di 3996 centimetri cubi dotato di un sistema ad alta pressione common rail in grado di sviluppare 250 Cv.

1

1. Una Classe G della serie W463
2. La versione cabriolet della Classe G a passo corto

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie W460	1979 - 1992
Serie W463	dal 1989
Serie W461	dal 1992

FOCUS
Classe G Guard

Per usi militari ma anche civili, la Classe G è prodotta nella versione G Guard. Completamente blindata, quest'ultima è omologata secondo la classi di protezione B4, B6 e B7 è la sua carrozzeria può resistere a colpi d'arma da fuoco e alcuni tipi di esplosivi.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,680
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,936
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 3.850 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4966 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 296 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h
PREZZO ..... nd

190 (W201)

Produzione 1984 - 1998
Carrozzeria Berlina

1. La 190 (W201) prodotta dal 1984 al 1998
2. Una 190 E 2.5 della serie W201

Con la 190 della serie W201, la Mercedes Benz esordisce nel segmento di mercato delle berline compatte e sportive. Lo sviluppo del modello, presentato al pubblico l'8 dicembre del 1982, richiede elevati investimenti e si tratta di una vettura destinata a influenzare tutta la futura produzione della Stella. Disegnata da Bruno Sacco, la 190 rompe infatti gli schemi classici della Casa tedesca. Ha una linea aerodinamica con un design moderno e nella meccanica adotta tecnologie che la rendono particolarmente performante. Tra queste, la sofisticata architettura delle sospensioni che prevede all'avantreno dei montanti McPherson con braccio triangolare inferiore e al retrotreno un inedito schema a bracci multipli (multilink). Prima vettura della Mercedes Benz munita del freno di stazionamento sul tunnel centrale, anziché a pedale, la 190 fa notevoli passi avanti anche nella sicurezza. Grazie alla scocca particolarmente curata e in grado di superare con una deformazione controllata anche degli urti disassati di 40° a una velocità di 55 chilometri orari. Costruita inizialmente nello stabilimento di Sindelfingen e poi anche in quello di Brema, al debutto è disponibile nelle versioni 190 e 190E. Che impiegano lo stesso propulsore 4 cilindri a benzina di 2 litri nella versione a carburatori da 90 Cv e a iniezione elettronica da 122 Cv. Successivamente la gamma è incrementata con le versioni diesel e una potente variante a benzina spinta da un 4 cilindri di 2,3 litri da 185 Cv munito di una testata a 16 valvole sviluppata dalla Cosworth. All'inizio del 1985 la 190 subisce il primo restyling dove viene aggiornata leggermente la linea e la serie si arricchisce di ulteriori versioni diesel e benzina dotate di catalizzatore. Nel 1989 al salone di Ginevra debutta la variante sportiva 190 E 2.5 Evolution realizzata per consentire alla vettura l'omologazione nel Gruppo A e successivamente arriva la Evolution 2 riconoscibile per il grande alettone posteriore. Inoltre i motori diesel vengono rivisti e adeguati alle severe normative americane su consumi ed emissioni e per alcune versioni vengono messi punto particolari allestimenti. Come quello Sportline che comprende anche un assetto ribassato. La produzione termina nel febbraio del 1993 quando sono usciti di fabbrica 1.876.629 esemplari.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,420
Larghezza ..... m 1,678
Altezza ..... m 1,383

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1997 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Marchi 25.538

Classe E (W124)

Produzione 1984 - 1997
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

Con la sigla W124, la Mercedes Benz identifica una serie di vetture destinate a porsi per dimensioni e ruolo tra la 190 e la Classe S. Caratteristica principale è la carrozzeria, subito riconoscibile per la spiccata aerodinamica (con un Cx di 0,29 e 0,30) e per la coda con il taglio del cofano trapezoidale. La meccanica riprende in parte quella della 190 anche se il retrotreno a bracci multipli (multilink) introdotto su quest'ultima sulla maggior parte dei modelli è fornito a richiesta. La gamma delle motorizzazioni a benzina è composta inizialmente da due unità a 4 cilindri di 2 e 2,3 litri e due 6 cilindri di 2,6 e 3 litri. Mentre per i diesel comprende tre motori a 4, 5 e 6 cilindri rispettivamente di 2, 2,5 e 3 litri. Le prime a debuttare sono le versioni berlina, seguite nel 1995 dalle varianti station wagon, nel 1987 da quelle coupé e nel 1991 dalle versioni cabriolet. Nel 1989 la serie W124 conta una infinità di modelli tra cui la 300D Turbo con un 6 cilindri diesel da 143 Cv. La maggior parte equipaggiati di serie con i più evoluti controlli per la dinamica di marcia come il sistema anti-slittamento Asr o la trazione 4-Matic su quelli a trazione integrale, oltre all'innovativo tergicristallo a spazzola singola che permette la pulizia integrale del parabrezza. Dopo alcuni restyling, nel 1993 le automobili della serie W124 vengono profondamente rinnovate e la gamma assume il nome di Classe E. Cambia il design della carrozzeria, le berline e le station wagon hanno un diverso frontale dove sparisce il finto radiatore cromato sostituito da una calandra integrata nel cofano motore. Mentre nella coda le vetture si distinguono per il cofano che non presenta più la caratteristica rientranza centrale. Nel 1995 la Mercedes Benz termina la produzione della Classe E W124 che continua però ad essere costruita in India su licenza dalla Telco.

1

1. Dal 1993 le vetture della serie W124 assumono il nome di Classe E
2. Particolare della plancia della Classe E

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1984 - 1993
II Serie Classe E	1993 - 1997

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,740
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,448

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.260 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1997 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 109 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 187 km/h

PREZZO ..... Marchi 31.635

SL

Produzione Dal 1989
Carrozzeria Roadster

1. La Mercedes SL della serie R230
2. Una SL 320 del 1996
3. Gli interni di una SL della serie R129

Dopo la serie R107 del 1971, la Mercedes Benz decide di realizzare una vettura che riproponga in chiave moderna i canoni delle SL degli anni Cinquanta. La nuova roadster, distinta dalla sigla R129, debutta nel 1989 e si fa subito notare per la carrozzeria disegnata da Bruno Sacco caratterizzata nella parte frontale dal parabrezza che sembra formare un tutt'uno con il cofano. Curata particolarmente nella meccanica, adotta diverse motorizzazioni a benzina e nella versione top di gamma è spinta da un V12 di 6 litri da 394 Cv che la rende una delle automobili più esclusive e performanti nella sua categoria. Munita di un hard top rigido e una capotte in tela, tra le dotazioni per la sicurezza impiega un roll bar nascosto che fuoriesce in caso di ribaltamento e per la prima volta il controllo di stabilità ESP. Viene prodotta in 179.920 esemplari e nel 2001 è sostituita nel mercato dalla SL della serie R230. Quest'ultima, presentata inizialmente nelle edizioni SL 500 e SL 55 AMG, è prodotta ancora oggi dopo numerosi restyling. Nello stile della linea segue i canoni della precedente ma, come la piccola SLK presentata nel 1996, adotta un tetto in metallo retrattile che sparisce elettricamente nel bagagliaio in 16 secondi. Lunga poco più di 4 metri e mezzo e con una carrozzeria ulteriormente migliorata nell'aerodinamica (il Cx è di 0,29 ossia circa il 9 per cento in meno rispetto alla serie R129) è subito riconoscibile per le prese d'aria sui fianchi che riprendono quelle della 300 SL del 1954. Tra le dotazioni dispone di un impianto frenante elettro-idraulico SBC (Sensotronic Brake Control) e impiega alcuni sistemi Drive By Wire che trasmettono i comandi del guidatore elettronicamente. La gamma 2009, comprendente anche le varianti AMG, dispone di motorizzazioni benzina che vanno da un 231 a 612 Cv.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie R129	1989 - 2000
Serie R230	dal 2001

SCHEDA TECNICA - SL R230

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,535
Larghezza ..... m 1,815
Altezza ..... m 1,298

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.845 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4966 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 306 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 94.308

Classe S

Produzione Dal 1991
Carrozzeria Berlina

1. La serie W221, ultima edizione della Classe S
2. La Classe S è equipaggiata nelle versioni integrali con una trazione 4Matic
3. Gli interni della Classe S W221

Alla fine del 2005, dopo il lancio della serie W140 e la seguente generazione W220, la Classe S è ormai un punto di riferimento assoluto nella categoria delle berline alto di gamma. Cresciuta nelle dimensioni fino a sfiorare i 5,158 metri di lunghezza nella versione a passo maggiorato, adotta tecnologie esclusive a vantaggio del comfort, tipo dei vetri in cristallo a doppio strato, e vanta delle motorizzazioni fino a un V12 da 408 Cv. Nel 2005 la Classe S compie l'ennesimo salto generazionale. Viene presentata la serie W221, tutt'ora in commercio. Tra le numerose innovazioni offre nella meccanica un telaio con un sistema Active Body Control e delle sospensioni idro-pneumatiche per regolare l'assetto della vettura a seconda del fondo stradale e della velocità. Le versioni integrali dispongono di una trazione 4Matic e a bordo ci sono diversi dispositivi per l'assistenza alla guida derivati persino dall'industria aeronautica come un visore notturno a infrarossi. Oltre alle varianti AMG con motori fino a 612 Cv, la serie W221 conta 5 motorizzazioni a benzina che vanno da un V6 da 272 Cv fino a un V8 da 517 Cv. Mentre per i diesel a disposizione ci sono un un V6 3.0 CDI da 235 Cv e un V8 di 4 litri da 320 Cv con tecnologia Blue Efficiency. Nel 2009 dopo 270.000 esemplari prodotti in quattro anni, la Classe S W221 è rinnovata con un restyling che aggiorna la linea e arricchisce ulteriormente i suoi contenuti. Debutta nella gamma la versione S 400 Hybrid. Quest'ultima, presentata come una delle vetture più efficienti nel suo segmento, è spinta da un propulsore di 3,5 litri da 279 Cv accoppiato a un motore elettrico da 20 Cv. Capace di percorre 100 chilometri con 7,8 litri di benzina ha delle emissioni di Co2 che si attestano sotto i 189 grammi per chilometro.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
W140	1991 - 1998
W220	1998 - 2005
W221	dal 2006
W221 Hybrid	dal 2009

SCHEDA TECNICA - W221

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,100
Larghezza ..... m 1.870
Altezza ..... m 1,475

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.820 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3498 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 272 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 81.100

Classe C

Produzione Dal 1993
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La Classe C è la vettura che sostituisce la 190 nella gamma Mercedes
2. Gli interni di una Classe C della serie W202
3. L'ultima edizione della Classe C, lanciata nel 2007

Destinata a prendere il posto della 190 del 1982, la Classe C debutta nel 1993 ed è realizzata fino ad oggi in tre generazioni l'ultima delle quali distinta dal numero di serie W204. Oltre alle versioni di carrozzeria berlina e station wagon, dal 2000 è prodotta in una gamma a parte anche nella variante a due porte denominata Sportcoupé, sostituita poi dalla coupé CLC. Progettata per conquistare vendite nel segmento delle berline medio-compatte, nel corso del tempo la Classe C adotta tecnologie e dotazioni che la rendono sempre più prestazionale e confortevole. L'attuale edizione W204, arrivata sul mercato nel 2007, ripropone nello stile il family feeling della Stella con una carrozzeria segnata nella linea da un elegante profilo a cuneo. Mentre nella meccanica adotta un autotealio Agility Control che tra le tante funzioni regola le forze degli ammortizzatori in base alle diverse situazioni di marcia. Molto curata nella sicurezza e sottoposta nelle fasi di sviluppo a 100 crash test, ha una scocca realizzata per il 70 per cento in acciaio ad alta resistenza che in caso d'impatto è in grado di salvaguardare la cellula dell'abitacolo con una deformazione programmata su quattro differenti livelli. Disponibile con una trazione posteriore e successivamente al lancio anche integrale 4Matic, la Classe C della serie W204 offre all'esordio diversi propulsori a 4 e 6 cilindri. Per quelli a benzina la gamma va dal 1,6 litri da 156 Cv che equipaggia la C180 Kompressor Blue Efficiency, al 3,5 litri da 272 Cv della C350. Mentre per i motori diesel parte dal 2,1 litri da 136 Cv della C200 CDI e arriva al 3 litri da 224 Cv impiegato sulla C320 CDI. Non manca ovviamente anche per questa vettura una versione super sportiva dopata dalla divisione di AMG. É della C63 spinta da un V8 benzina da 457 Cv.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie W202	1993 - 2000
Serie W203	2000 - 2007
Serie W204	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,487
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,414

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.380 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1997 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 157 km/h

PREZZO ..... Marchi 42.435

Classe E (W210)

Produzione 1994 - 2002
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La Classe E della serie W210, prodotta dal 1994 al 2002
2. Particolare della parte frontale
3. Gli interni di una Classe E del 1999

La Classe E W210 segna per la Mercedes Benz l'inizio di un nuovo corso stilistico. Distinta da un frontale con quattro fari circolari sia nella versione berlina sia in quella station wagon ha una carrozzeria estremamente elegante e aerodinamica con un Cx pari a 0,27. Nella meccanica adotta diverse innovazioni tecniche importanti: come un evoluto controllo elettronico di trazione. E, nelle varianti a quattro ruote motrici, ha una trazione integrale permanente. Diverse sono le motorizzazioni che adotta nel corso del tempo. Tra queste, le prime unità turbodiesel a iniezione diretta e successivamente quelle alimentate con un sistema di iniezione elettronica common rail. Mentre nei benzina, sulla Classe E W210 la Casa tedesca torna a utilizzare nei piccoli 4 cilindri la sovralimentazione con un compressore volumetrico.

1

FOCUS
E 300 Turbodiesel

La Classe E W210 nella versione E 300 Turbodiesel debutta sul mercato nel marzo del 1977. Capace di raggiungere i 220 chilometri orari è equipaggiata con il motore turbodiesel che al momento dell'esordio è il più potente del mondo. Si tratta di un 6 cilindri a iniezione in grado di fornire una potenza di 177 Cv.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1994 - 1999
II Serie	1999 - 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,795
Larghezza ..... m 1,799
Altezza ..... m 1,436

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.440 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Marchi 54.970

Classe A

Produzione Dal 1996
Carrozzeria Berlina - Coupé

1. La Classe A segna il debutto della Mercedes nel segmento delle compatte cittadine
2. Particolare degli interni della Classe A
3. Il bagagiaio della Classe A ha un grande portellone verticale

La Classe A segna nel 1996 l'esordio della Mercedes Benz nel segmento delle vetture compatte cittadine. Fermata a poche settimane dal debutto nella corsa verso il successo dai risultati negativi ottenuti nel test dell'Alce effettuato dalla rivista svedese *Teknikens Värld*, la sua produzione è inizialmente interrotta e tutti gli esemplari venduti sono richiamati per effettuare alcune modifiche meccaniche. Prima fra queste l'adozione di serie del controllo di stabilità ESP montato per la prima volta nella storia dell'auto su una vettura di piccole dimensioni. Risolti i problemi la Classe A conquista subito i favori del pubblico grazie anche alla sua carrozzeria di tipo monovolume che offre un elevato spazio all'interno. Lunga 3,575 metri, ma proposta successivamente al lancio anche in una edizione a passo maggiorato che tocca i 3,776 metri, è il primo modello moderno della Mercedes a trazione anteriore. Sviluppata impiegando diverse tecnolgie innovative ha un pianale con una particolare struttura a "sandwich" per l'assorbimento degli urti. Dove, in caso di impatto frontale, il motore e la trasmissione si sganciano e scivolano sotto l'abitacolo. Proposta nella serie d'esordio con diverse motorizzazioni benzina e diesel della potenza fino a 140 Cv, nel 2004 la Classe A debutta nella sua seconda generazione W169. Quest'ultima disponibile nelle varianti di carrozzeria berlina e coupé è aumentata nella lunghezza fino a 3,885 metri. A bordo dispone di dotazioni al top tra cui un volante multifunzione e un sistema di navigazione Command Aps che offre i dati sul traffico in tempo reale. Sette sono le motorizzazioni disponibili tra cui un turbodiesel Blue Efficiency di 1,7 litri per 116 Cv e un benzina 2.0 turbo da 193 Cv. Nella trasmissione, a seconda delle versioni offre un cambio manuale a 5 e 6 marce oppure un automatico CVT.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie W168	1996 - 2004
Serie W169	dal 2004

SCHEDA TECNICA - W169

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,885
Larghezza ..... m 1,765
Altezza ..... m 1,595

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1498 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 20.931

SLK

Produzione Dal 1996
Carrozzeria Roadster

La SLK, dove la sigla sta a significare Sportlich Leicht Kurz ovvero sportiva leggera corta, è la prima vettura cabriolet della storia prodotta in serie equipaggiata con un tetto ripiegabile in metallo comandato elettricamente. Sviluppata su un pianale derivato da quello della Classe C, nella versione d'esordio del 1996 è distinta dalla sigla di progetto R176 e nel design reinterpreta in chiave moderna i canoni delle roadster Mercedes degli anni Cinquanta. Offerta inizialmente con 3 motorizzazioni benzina a 4 cilindri della potenza fino a 193 Cv, subisce un restyling nel 2001 e la gamma è arricchita con la versione SLK 32 AMG e la variante SLK 320 spinta da un V6 di 3,2 litri da 218 Cv. Nel 2004 dopo 308.000 esemplari venduti, la SLK debutta nella sua seconda generazione R171, attualmente in vendita. Quest'ultima, ispirata nelle forme alle vetture di Formula 1 della McLaren, è caratterizzata nella carrozzeria dal muso a punta con il cofano segnato da un vistoso sbalzo centrale. Nell'abitacolo, offre un bagagliaio della capacità di 300 litri e si distingue per diverse dotazioni esclusive. Tra queste l'innovativo sistema di ventilazione Aircraft che permette di viaggiare scoperti in inverno grazie a un flusso di aria calda che fuoriesce dai poggiatesta. Nella meccanica votata alle alte prestazioni la SLK della serie R171 offre un telaio con delle sospensioni derivate da quelle della Classe C. Disponibile anche nella variante 55 AMG da 360 Cv, impiegata come safety car nella Formula 1, puo contare su un nutrito ventaglio di motorizzazioni a benzina. Dove è possibile scegliere tra diverse unita a 4 e 6 cilindri della potenza fino a 305 Cv equipaggiate con un cambio manuale a 6 marce oppure nelle varianti top con un automatico a 7 rapporti.

1

1. La SLK è la prima vettura prodotta in serie con un tetto rigido ripiegabile
2. L'attuale generazione della SLK è ispirata nel frontale alle vetture McLaren di Formula 1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie R107	1996 - 2004
Restyling	2001
Serie R171	dal 2004
Restyling	2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,995
Larghezza ..... m 1,715
Altezza ..... m 1,284

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.270 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 208 km/h

PREZZO ..... Marchi 52.900

Classe M

Produzione Dal 1997
Carrozzeria Suv

1. La Classe M è la prima Sport Utility prodotta dalla Mercedes Benz
2. La Classe M nella edizione W163 lanciata sul mercato nel 1997
3. La Classe M ha una meccanica a trazione integrale

Modello con cui la Mercedes Benz esordisce nella categoria delle Sport Utility, la Classe M debutta nel 1997. Derivata dal prototipo AA Vision presentato nel 1996 al salone di Detriot, è una vettura dove lo stile elitario della Stella si unisce a una meccanica in grado di marciare su ogni fondo stradale. Costruita inizialmente nello stabilimento di Tuscaloosa in Alabama e poi anche nel sito Austriaco Steyr-Daimler-Puch di Graz è realizzata impiegando un telaio a longheroni e traverse. Su entrambi gli assi utilizza delle sospensioni a quadrilateri indipendenti e adotta una trazione integrale permanente con differenziale/ripartitore centrale a controllo elettronico per variare a seconda delle esigenze la coppia motrice all'avantreno e al retrotreno. Proposta all'esordio con due motori a benzina da 214 e 150 Cv e successivamente con altre motorizzazioni tra cui un turbodiesel da V8 di 4 litri da 250 Cv , ha una carrozzeria squadrata nelle forme e un abitacolo per 5 persone con una capacità di carico fino a 2.020 litri. Nel 2002 la Classe M subisce un restyling e nel 2006 debutta nella nuova e attuale edizione (W164). Questa, caratterizzata da un design più tondeggiante ma anche più aggressivo, rispetto alla precedente è totalmente riprogettata nella meccanica. Costruita utilizzando una scocca portante, dispone a bordo delle più avanzate tecnologie come delle sospensioni pneumatiche Airmatic, oppure il sistema Pre Safe per la sicurezza attiva utilizzato per la prima volta su una vettura della sua categoria. Mentre, riguardo i propulsori, offre diversi turbodiesel, alcuni dei quali di tipo BlueEfficiency, e numerose unità a benzina per una potenza che va dai 272 Cv del V6 che equipaggia la ML 320 fino ai 510 Cv del V8 di 6,2 litri impiegato sulla ML 63 AMG.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie W163	1997 - 2005
Serie W164	dal 2005

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,587
Larghezza ..... m 1,833
Altezza ..... m 1,807

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.990 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3199 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 214 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 89.000.000

CLK

Produzione Dal 1997
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

1. La CLK, disponibile nelle versioni coupé e cabriolet
2. La CLK cabriolet ha una capote ripiegabile in tela
3. La chiave elettronica della CLK

La CLK nella sua prima serie W208 debutta al salone di Detroit del 1997. Sviluppata sul pianale della Classe C è una coupé che per la prima volta nella storia Mercedes viene relegata in una gamma a parte rispetto a quella della berlina da cui deriva. Ispirata al prototipo Coupé Studie, presentato al salone di Ginevra del 1993, ha una carrozzeria caratterizzata dal frontale con i doppi fari ellittici. Proposta a partire dal giugno del 1998 anche in edizione cabriolet, impiega nella meccanica diverse motorizzazioni benzina a 4, 6 e 8 cilindri. Nella versione top di gamma, escludendo la variante 55 AMG da 347 Cv utilizzata anche come Safety Car nella Formula 1, e equipaggiata con un V8 di 4,3 litri da 279 Cv. Nel 2002 debutta nella nuova edizione distinta dal numero di serie W209. Quest'ultima tutt'ora in commercio, è aumentata nelle dimensioni rispetto alla precedente. Ha una carrozzeria più slanciata, con un Cx di 0,28, ed è segnata nel profilo dall'assenza del montante centrale che lascia un'unica luce laterale quando i finestrini sono abbassati. Realizzata impiegando nella scocca una elevata percentuale di leghe d'acciaio ad alta resistenza, dispone di un pianale con delle sospensioni anteriori indipendenti e un asse posteriore a Multilink. Ed è in grado di offrire, grazie anche al controllo di stabilità ESP un elevato livello di sicurezza attiva. All'esordio, la CLK della serie W209 è offerta con tre diverse motorizzazioni benzina tra cui un V8 di 5 litri da 306 Cv. Tra gli equipaggiamenti può adottare a richiesta per la prima volta esclusivi sistemi: come ad esempio il Distronic che impiega dei sofisticati radar capaci di rilevare quello che avviene sulla strada durante la marcia per prevenire possibili tamponamenti.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie W208	1997 - 2002
Serie W209	dal 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,567
Larghezza ..... m 1,722
Altezza ..... m 1,371

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.375 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Marchi 55.890

Classe CL

Produzione Dal 1999
Carrozzeria Coupé

Destinata a sostituire la coupé della serie W140 prodotta dal 1996 al 1998, la Classe CL debutta sulle strade nel 1999 ed è proposta in una gamma del tutto autonoma rispetto alla Classe S della serie S W220 da cui deriva. Realizzata impiegando materiali leggeri come allumino e magnesio, rispetto alla antenata ha un peso ridotto di circa 340 chilogrammi. Mentre la carrozzeria, con un Cx pari a 0,28, ha un aspetto slanciato e dinamico. Quello che più caratterizza questa coupé è comunque l'abbondanza di innovazioni nella meccanica e nelle dotazioni di bordo destinate ad essere impiegate anche sui futuri modelli della Stella. L'autotelaio, con un'architettura a 4 bracci sull'asse anteriore e multilink su quello posteriore, dispone di serie dell'ABC (Active Body Control): ovvero un sistema di sospensioni attive che limitano al massimo il beccheggio e il rollio della vettura. Equipaggiamenti come il Distronic, che mantiene automaticamente le distanze di sicurezza durante la marcia tramite radar, oppure un cambio sequenziale a 5 rapporti a gestione elettronica, contribuiscono a rendere la Classe CL un punto di riferimento nella sua categoria. Diverse sono le motorizzazioni nella gamma, tra cui un 12 cilindri benzina da 367 Cv con un sistema ZAS che esclude una bancata di cilindri quando non vi è richiesta della massima potenza. Realizzata nella prima serie C215 anche nella versione 55 AMG da 444 Cv, nel 2007 la Classe CL debutta con la generazione C216 tutt'ora in vendita. Molte sono le componenti riprogettate nella meccanica e nella linea il nuovo modello reinterpreta in chiave moderna i tratti della 220 coupé degli anni Cinquanta. Le motorizzazioni, tutte a benzina, hanno una cilindrata che va da 5,5 a 6,2 litri per una potenza da 387 a 612 Cv.

1

1. Fin dal debutto la Classe CL ha una carrozzeria molto aerodinamica con un Cx di 0,27
2. Una Classe CL della serie C216 lanciata sul mercato nel 2007

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie C215	1999 - 2006
Serie C216	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,993
Larghezza ..... m 1,857
Altezza ..... m 1,398

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.895 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4966 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 306 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Marchi 175.392

Classe E (W211)

Produzione 2002 - 2008
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. Una Classe E 240 della serie W211
2. Parte posteriore di una Classe E berlina del 2006
3. Particolare del frontale di una Classe E della serie W211

Con la serie W211, definita "neoclassica" per lo stile moderno ma al tempo stesso in linea con il tradizionale family feeling della Stella, la Classe E fa ulteriori passi avanti sul versante delle prestazioni e su quello della sicurezza. Debuttano su questa vettura avanzati sistemi elettro-meccanici come le sospensioni pneumatiche regolabili Airmatic DC e la trasmissione automatica a sette rapporti 7G-Tronic. Inoltre, le versioni top prevedono nelle dotazioni il dispositivo Pre-Safe in grado di allertare, grazie ad appositi sensori, i sistemi di protezione della vettura se vi è rischio di incidente. Numerose sono le motorizzazioni, capaci di emissioni e consumi molto ridotti. Dai piccoli 4 cilindri benzina dotati di controalberi di equilibratura, a un V8 5.0 da 306 Cv. Dal potente diesel da 315 Cv della 420 CDI, al diesel Bluetec.

1

FOCUS
Bluetec

Il sistema Bluetec consente di ridurre drasticamente i consumi e le emissioni nelle motorizzazioni diesel rendendole così adatte anche ai mercati come quello USA regolati dalle più severe norme in fatto di inquinamento. Impiega un particolare catalizzatore ossidante, per assorbire il monossido di carbonio e gli idrocarburi incombusti, e un filtro antiparticolato diesel senza additivi.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	2002 - 2006
Station wagon	2003 - 2006
Restyling Berlina	2006 - 2008
Restyling Station wagon	2006 - 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,818
Larghezza ..... m 1,822
Altezza ..... m 1,452

POSTI x5

PORTE x4

PESO ..... 2.105 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2597 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 177 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 236 km/h

PREZZO ..... Euro 36.888

SLR McLaren

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Coupé - Roadster

1. La SLR nella versione coupé
2. Una SLR roadster
3. La SLR Stirling Moss da 650 Cv

Realizzata dalla Mercedes Benz in collaborazione con la McLaren e la AMG, la SLR è una vettura sportiva ad alte prestazioni costruita su ordinazione per un limitato numero di esemplari. Prodotta inizialmente nella sola variante coupé e successivamente anche in quella roadster e diverse edizioni speciali, ha una carrozzeria aerodinamica caratterizzata dalle porte ad ali di gabbiano e un alettone posteriore regolabile nell'inclinazione. Il telaio è realizzato con elementi in lega leggera e in carbonio. Mentre l'abitacolo, a due soli posti, è rifinito con fibra di carbonio e alluminio. La meccanica è molto sofisticata e impiega tecnologie da corsa come le sospensioni a controllo elettronico. Nella versione d'esordio la SLR ha un motore AMG che superara i 320 chilometri orari e accelera da zero a cento in 3,8 secondi.

1

FOCUS
SLS, la supercar

Con la versione Stirling Moss da 650 Cv termina nel 2009 la produzione dalla SLR. Nuova super car della Mercedes Benz è la SLS, prodotta esclusivamente dalla AMG. Si tratta di una vettura dotata delle più esclusive tecnologie disponibili. Ha una carrozzeria spaceframe in alluminio con porte ad ali di gabbiano e un motore V8 da 6,3 litri per 571 Cv con un cambio a doppia frizione.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé	2003 - 2007
Coupé 722	2006
Roadster	2007 - 2008
Roadster 722 S	2008
Stirling Moss	dal 2009

SCHEDA TECNICA - COUPÉ

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,656
Larghezza ..... m 1,908
Altezza ..... m 1,281

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.825 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5439 cc
Cilindri 8
Potenza 629Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 332 km/h

PREZZO ..... Euro 465.000

CLS

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina

1. La CLS che coniuga il design di una berlina con quello di una coupé
2. Il prototipo Vision CLS del 2003
3. Gli interni della CLS

Con la CLS la Mercedes Benz introduce nel mercato una nuova tipologia di automobili. Si tratta infatti di una berlina, con una carrozzeria simile per forme e proporzioni a quella di una coupé, destinata a ispirare nel design anche diversi modelli di altri costruttori come la Porsche Panamera oppure la Aston Martin Rapide. Presentata nel 2004 e aggiornata con un lieve restyling nel 2008, la CLS è costruita facendo largo uso nella scocca di alluminio e leghe ad alta resistenza. Nella meccanica adotta soluzioni d'avanguardia: come delle sospensioni pneumatiche attive Airmatic DC offerte di serie sulla versione CLS 500. Mentre nelle motorizzazioni all'esordio è proposta con un V6 benzina di 3,5 litri da 270 Cv e un V8 sempre a benzina di 5 litri da 306 Cv abbinati ad un cambio a sette rapporti 7G-Tronic.

1

FOCUS
CLS 55 Kompressor AMG

Dopo al lancio la CLS è offerta anche nella versione 320 CDI equipaggiata con un 3.0 turbodiesel da 224 Cv e anche in quella 55 Kompressor AMG. Quest'ultima, rivista e corretta nella meccanica dagli uomini di Affalterbach, è spinta da un V8 benzina di 5439 centimetri cubi in grado di fornire 476 Cv e raggiungere i 250 chilometri orari autolimitati.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie C219	dal 2004
Restyling	2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,913
Larghezza ..... m 1,851
Altezza ..... m 1,403

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.730 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3498 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 272 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 60.851

Classe B

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Monovolume

Sviluppata sulla stessa meccanica della Classe A, la Classe B è una monovolume compatta che debutta al salone di Ginevra del 2005 e inaugura per la Mercedes una nuova famiglia di vetture denominate Sport Tourer. Lunga 4,27 metri e con un abitacolo in grado di fornire una capacità di carico fino a 1.530 litri, all'esordio è proposta con sei motorizzazioni a 4 cilindri che partono da 95 Cv e arrivano ai 193 della B200 Turbo in grado di toccare i 225 chilometri orari. Nel 2008 la Classe B subisce il suo primo restyling. La linea è aggiornata con un frontale ridisegnato secondo l'ultimo family feeling della Stella, mentre la gamma delle motorizzazioni è rivista con nuovi propulsori in grado di consumare a parità di cilindrata circa il 7 per cento in meno dei precedenti. Le versioni più richieste sono inoltre dotate del sistema Start&Stop.

1

1. La Classe B è la prima Sport Tourer della Mercedes Benz
2. Gli interni della Classe B

2

FOCUS
Classe B 170 NTG

Con il restyling del 2008 la gamma della Classe B si arricchisce della versione B 170 NGT Blue Efficiency. Questa è equipaggiata con un propulsore a 4 cilindri di 2 litri da 116 Cv che può essere alimentata sia a benzina sia a metano. Oltre alle basse emissioni (139 grammi di Co2 per chilometro) la B 170 NGT grazie alla alimentazione doppia è autonoma per 1.000 chilometri.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie W245	dal 2005
Restyling	2008
B 170 NGT Blue Efficiency	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,270
Larghezza ..... m 1,775
Altezza ..... m 1,605

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.255 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1495 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 174 km/h

PREZZO ..... Euro 23.227

Classe R

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Crossover

Sorella maggiore della Classe B, destinata principalmente ai mercati americani, la Classe R debutta al salone di New York del 2005. Prodotta a Tuscaloosa in Alabama nelle varianti di carrozzeria a passo lungo e corto (che misurano rispettivamente 4,94 e 5,16 metri) ha un abitacolo in grado di accogliere fino a 6 persone. Decisamente più lussuosa negli allestimenti rispetto alle altre monovolume della Stella, nella meccanica è offerta con una trazione posteriore o una trasmissione integrale associata ad un cambio sequenziale a 7 rapporti. Mentre nelle motorizzazioni offre all'esordio due motori a benzina di 3,5 e 5 litri e un turbodiesel di 3,5 litri. Subisce il primo restyling nel 2008 dove cambia leggermente la linea e la gamma è ampliata con nuovi propulsori tra cui 5.5 benzina da 388 Cv.

1

FOCUS
Classe R 500 4Matic

La R 500 è la versione a benzina più potente nella gamma 2008 della Classe R. Equipaggiata con una motorizzazione V8 di 5,5 litri in grado di erogare 388 Cv, raggiunge una velocità di 250 chilometri orari e accelera da zero a cento in soli 6,1 secondi. Offerta di serie con delle sospensioni pneumatiche adotta una trazione integrale 4Matic.

1. La Classe R è concepita principalmente per i mercati americani
2. Tra le dotazioni la Classe R offre un sistema video per i passeggeri posteriori

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie W251	dal 2005
Restyling	2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,157
Larghezza ..... m 1,922
Altezza ..... m 1,656

POSTI 6

PORTE 5

PESO ..... 2.175 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2987 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 224 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 215 km/h

PREZZO ..... Euro 55.831

GLK

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Suv

La GLK è la prima Sport Utility compatta realizzata della Mercedes Benz. Disegnata nella linea da Gorden Wagener, con le sue forme squadrate e decisamente moderne apre un nuovo corso stilistico per la Casa tedesca. Prodotta nello stabilimento Daimler di Brema, è sviluppata sullo stesso pianale della Classe C W203 e impiega una meccanica adattata nelle regolazioni e nelle componenti in modo da renderla efficace su ogni fondo stradale. Tra questi una trazione integrale permanente 4Matic, delle sospensioni selettive Agility Control e un cambio automatico sequenziale a 7 rapporti 7G-Tronic che dispone dei programmi di marcia preimpostati Comfort e Sport. All'esordio è offerta con quattro motorizzazioni: due V6 benzina di 3 e 3,5 litri per 231 e 272 Cv e due turbodiesel a 4 e 6 cilindri 2.1 e 3.0 da 170 e 224 Cv.

1

FOCUS
Pacchetto Off-Road

Per i più esigenti nel fuoristrada, la GLK può essere equipaggiata con il particolare pacchetto tecnico Off-Road. Grazie a questo, premendo un pulsante sulla plancia, è possibile adattare la vettura anche alle condizioni di marcia più estreme variando la risposta del motore oltre ai parametri dei dispositivi elettronici come l'ESP oppure il controllo di trazione 4ETS.

1. La GLK, la prima sport utility compatta della Mercedes
2. La parte posteriore è caratterizzata dai due scarichi con i terminali di forma rettangolare

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
220 CDI	dal 2008
320 CDI	dal 2008
280	dal 2008
350	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,530
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,690

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.755 kg

MOTORE
Alimentazione ..... diesel
Cilindrata ..... 2987 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 224 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Euro 49.651

Classe E

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé

Distinta dal numero di serie W212, la nuova Classe E debutta nel mercato nel 2009. Rispetto alla precedente edizione W211 lanciata nel 2002 cambia radicalmente il design della carrozzeria, che ha un Cx pari a 0,25 ed è caratterizzata da un frontale con 4 fari di forma semi-ellitica. Nella meccanica, anch'essa completamente riprogettata, la Classe E (W212) adotta di serie tra le numerose innovazioni un sofisticato telaio con assetto Direct Control dotato di ammortizzatori ad ampiezza variabile della corsa. Disponibile nelle varianti a trazione posteriore e integrale, offre al lancio una gamma di motorizzazioni che comprende all'esordio di 5 motorizzazioni diesel e 5 a benzina per un range di potenza da 136 ai 525 Cv della versione E 63 AMG. Viene prodotta nelle edizioni di carrozzeria berlina, coupé e station wagon.

1

1. La nuova Classe E è subito riconoscibile per i 4 fari di forma semi-ellittica
2. Una Classe E nella versione E 250 Bluetec

2

FOCUS
Sicurezza al top

La Classe E (W212), particolarmente curata nella sicurezza è la prima vettura nella sua categoria ad offrire di serie sistemi come l'Attention Assist. Questo, tramite una serie di sensori che rilevano più di 70 parametri, è in grado di accorgersi di un eventuale stato di affaticamento del conducente e avvertirlo tramite diversi segnali luminosi e acustici.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
E 200 CDI	dal 2009
E 220 CDI	dal 2009
E 250 CDI	dal 2009
E 350 CDI	dal 2009
E 200 CGI	dal 2009
E 250 CGI	dal 2009
E 350 CGI	dal 2009
E 500	dal 2009
E 63 AMG	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,868
Larghezza ..... m 1,854
Altezza ..... m 1,465

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1660 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2143 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 204 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 239 km/h

PREZZO ..... Euro 49.151

Mercury

Detroit
Stati Uniti
1939

Una Mercury Colony, giardinetta full-size prodotta a partire dal 1957

Già a partire dalla seconda metà degli anni Trenta in seno alla Ford serpeggia un malcelato nervosismo perché manca nel gruppo un marchio capace di competere a livello medio alto contro le punte di diamante della General Motors, Buick e Oldsmobile, che stanno un po' sotto alla Cadillac e accontentano bene una vasta clientela che vuole vetture sì di lusso, ma comunque più accessibili.
La Ford può offrire soltanto le grosse Lincoln, che costano troppo, oppure i modelli di grande massa contrassegnati dal nome del fondatore, Henry Ford. È proprio il figlio di Henry, Edsel Ford, a rompere gli indugi e a dare vita nel novembre 1938 a una vettura un po' meno raffinata della Lincoln Zephyr 8 V. Di fatto è l'avvio del nuovo brand Mercury che già nel 1939 colloca sul mercato 76.000 vetture.
Come inizio è decisamente promettente e il successo si conferma tale l'anno seguente con il nuovo traguardo di 155.000 veicoli venduti, però la produzione delle Mercury è bruscamente sospesa dopo lo scoppio della Seconda guerra mondiale.
Finito il confitto, le operazioni ripartono e adesso il marchio è posizionato ancora più in alto, molto prossimo alle prestigiose Lincoln.

Questo non è comunque un problema e in fretta l'immagine di marca si caratterizza per stile, prestazioni e una tecnologia abbastanza all'avanguardia. Negli anni Cinquanta la produzione s'incentra sui modelli Custom e Monterey, nome quest'ultimo che contraddistingue molte versioni sportive della marca, e l'immagine si rinforza grazie al film *Gioventù bruciata* dove il protagonista James Dean appare proprio al volante di una Mercury. Sul finire del decennio però c'è un crollo delle vendite in coincidenza del lancio del nuovo marchio Edsel che si sovrappone e in fretta si rivela un disastro tanto da avere una vita brevissima. La ripresa avviene negli anni Sessanta, ma adesso le auto non sono più di gran lusso bensì compatte. La piccola Comet comunque piace e si vende bene: di fatto anticipa le nuove tendenze verso auto di dimensioni contenute. Bene va anche la Cougar (una derivata della Ford Mustang) che è capace di guadagnarsi un posto di rilievo tra le *muscle car* che impazzano negli anni Settanta. Ormai l'indipendenza progettuale che fa la fortuna della Mercury è al lumicino.

Le auto che si susseguono sono quindi versioni derivate da modelli già in produzione Ford: non vanno male in quanto a vendite ma non brillano certo per originalità. Le varie Lynx, Grand Marquis, Sable (copia della Ford Taurus) e Tracer meritano allora attenzione più che altro per come cercano di migliorare i consumi in tempi di post-crisi petrolifera.
Nuova linfa arriva negli anni Novanta con il minivan Villager e il Suv Mountaineer che portano alle vendite più alte di sempre della marca anche se la vicinanza ormai troppo accentuata con i modelli Ford fa dire a molti esperti del settore che la morte della Mercury sia prossima, un'ipotesi che viene smentita negli anni 2000 quando sembrano davvero tornati i bei tempi, con configurazioni più di lusso e anche interessanti passi nel campo delle vetture ibride.
www.mercuryvehicles.com

(C. C.)

LA CURIOSITÀ

Quel nome da Dio

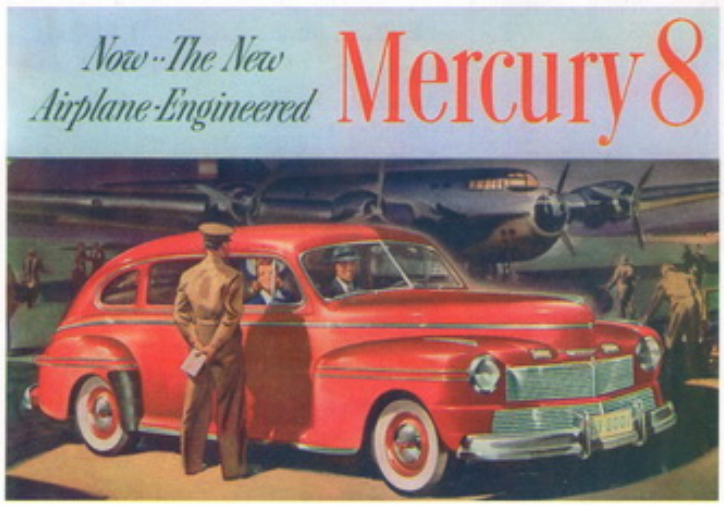
Il suo nome è Ford Falcon. È l'auto nuova dell'anno 1938. Molto più di lusso del solito al punto che è quasi una Lincoln, il marchio premium di casa. Ma all'ultimo momento il presidente del gruppo dell'ovale blu decide che è l'ora di cambiare. Le Ford restano sempre Ford mentre un nuovo marchio, a mezza via tra Ford e Lincoln, potrebbe prendere vita. In fretta viene scelto il nome: Mercury. La missione è quella di offrire ai clienti uno stile preciso, delle caratteristiche innovative e un senso spiccato di individualità che non si trova nei tradizionali modelli Ford. Il nome Mercury, è scelto proprio da Edsel Ford, il presidente figlio del fondatore per colpire l'immaginario degli automobilisti americani.
Le scarpe alate del messaggero degli dei, ai tempi in cui i romani conquistano il mondo, sono giudicate un messaggio preciso: il dio del commercio sta a significare affidabilità, eloquenza, velocità, abilità. Tutto quello che da lì in avanti le auto Mercury devono rappresentare assieme a qualità come tenuta di strada, silenziosità e gusto di guida. La prima vettura prodotta in serie, la Mercury 8, esce nel 1939 e costa 916 dollari, quasi cento in più della Ford Deluxe.

Eight

Produzione 1938 - 1951
Carrozzeria Berlina - Coupé

La Eight è un modello con carrozzeria berlina tre volumi e quattro porte, disponibile anche nella versione coupé due porte, uscita col marchio Mercury, un brand di proprietà Ford che si colloca per finiture e listini appena sopra ai prodotti Ford e subito al di sotto delle più lussuose Lincoln. *Instant classic* da subito, la Eight, mossa da un V8 Ford da 95 Cv è una delle icone automobilistiche americane dell'immediato dopoguerra, quella che delimita il nuovo confine del design Mercury prima e dopo l'evento bellico. Pur commercializzata prima del conflitto, è dal 1946 che inizia a vedersi per le strade. Le Mercury si producono al ritmo di 80.000 esemplari l'anno, un successo dovuto soprattutto all'accorgimento di ribattezzare con un marchio più elitario auto che sostanzialmente sono delle Ford. La Mercury Eight è una delle più eleganti e aerodinamiche vetture del suo tempo, caratterizzata dal parabrezza inclinato, ma fisso (al contrario di quelli dell'epoca, che spesso si aprono verso l'esterno), mentre i fari anteriori sono a filo dei parafanghi, e le danno un aspetto più moderno rispetto ai modelli del momento. Oltre a essere interprete in molti film (perfino la Batmobile è realizzata su una Mercury nera del 1949), la Mercury Eight diventa ben presto anche la favorita dai preparatori di auto che ne fanno una delle più celebri hot rod, antesignane dei moderni dragster.

1



2

1. La Mercury Eight berlina a quattro porte del 1939
2. La Eight, pubblicità degli anni Qauranta

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.474 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3923 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 915

Comet

Produzione 1960 - 1977
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

Dal 1960 al 1965, la Comet è una compatta, direttamente derivata dalla Ford Falcon, con un passo poco più lungo e finiture più ricche. Con tre versioni, la coupé due porte, berlina tre volumi e due o quattro porte e la classica station wagon, la Comet monta un 2.4 6 cilindri in linea da 90 Cv. Il carburatore è un Holley monocorpo e il cambio manuale a tre marce oppure automatico a due rapporti. Nel 1963 le potenze salgono fino a un V8 da 164 Cv. Nel 1964 la carrozzeria assume forme più squadrate e ha breve vita anche una station wagon due porte e c'è una più potente versione Cyclone. Nel 1965 vengono rivisti griglia anteriore e fari, mentre il cambio è manuale a 4 marce. Tra il 1971 e il 1977 la Comet ha due o quattro porte, con una versione GT, una muscle car con parafanghi bombati e motore V8. Dal '78 l'auto viene sostituita dalla Zephyr.

1

2

3

1. Una Comet del 1971
2. Il model year 1965 in una stampa degli anni Sessanta
3. Un esemplare del 1961, da notare il posteriore con le classiche "pinne" laterali
4. Una Comet del 1964

4

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1960 - 1963
II Serie	1964 - 1965
III Serie	1966 - 1969
IV Serie	1968 - 1969
V Serie	1971 - 1977

FOCUS
La Frontenac

In Canada nel 1960 i concessionari vendono la Frontenac, una versione compatta della Mercury Meteor. Frontenac è considerato un modello a sé, pur derivando sempre dalla Ford Falcon, dalla quale si discosta solo per lievi differenze nei lamierati di carrozzeria. È un modello dalla vita breve: resta in produzione solo un anno. Dal 1961 lo sostituisce la Comet.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,948
Larghezza ..... m 1,788
Altezza ..... m 1,384

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.080 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2365 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Cougar

Produzione 1967 - 2002
Carrozzeria Coupé - Cabriolet - Station wagon - Berlina

In trentacinque anni di produzione la Cougar è senza dubbio uno dei modelli di maggior successo della Mercury. Coupé di nascita (la sua omologa con marchio Ford è la Mustang), la Cougar conosce anche una versione cabrio, sempre due porte e quattro posti (1969-1973), una berlina e perfino un'anomala station wagon (1977). È prodotta su base dei modelli Ford, dal 1967 al 1973 su pianale Mustang, poi su quello della Thunderbird e, infine, sulla Mondeo. Caratteristici della prima Cougar i fari nascosti nella calandra e un passo più lungo del corrispondente modello Ford. I motori sono tutti V8, da 4,7 a 6,4 litri, con potenze da 200 a 427 Cv. Il cambio è automatico a tre rapporti. Una motorizzazione speciale, la Cobra Jet 428 Ram Air da 335 Cv è disponibile in serie limitata sulla GT-E del 1969. Poi una serie di evoluzioni: nel 1971 i quattro fari in bella vista sulla calandra, nel 1974 si abbandona il pianale Mustang per adottare quello della più grande Mercury Montego, e l'immagine di Cougar si sposta verso quella di una Junior Thunderbird. Si aggiunge una berlina alla coupé sportiva XR-7. Nel 1981 viene introdotta una nuova berlina a sostituire la Mercury Monarch, l'anno dopo tornae anche la station wagon. Per la prima volta viene montato un 4 cilindri da 84 Cv. Nel 1989, oltre alle linee più moderne, appaiono i quattro freni a disco con Abs e un motore aspirato da 140 Cv (210 il turbo) di 3,8 litri. Nel 1995 l'auto è di nuovo Cougar, con un V8 Ford da 205 Cv. Poi la Cougar arriva in Europa con il marchio Ford, motori Zetec 4 cilindri da 130 Cv o V6 Duratec da 170.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1967 - 1970
II Serie	1971 - 1973
III Serie	1974 - 1976
IV Serie	1977 - 1979
V Serie	1980 - 1988

1

1. La Mercury Cougar coupé del 1967
2. Una Cougar seconda serie del 1972
3. La Zn del 2001, una Cougar di impostazione moderna a trazione anteriore

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,990
Larghezza ..... m 1,890
Altezza ..... m 1,320

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.360 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4739 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Grand Marquis

Produzione Dal 1983
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station Wagon

Categoria ammiraglia, berlina e trazione posteriore, con motore anteriore longitudinale V8 a benzina. La Grand Marquis è la versione Mercury della Ford Crown Victoria, con lo stesso pianale della Lincoln Town Car, in cui la distribuzione degli interni prevede anche una panca anteriore per sei posti complessivi. Mossa da un V8 di 5 litri a iniezione – in sostituzione del carburatore quadricorpo – cambia nella meccanica soltanto nel 1986, con un nuovo impianto di iniezione sequenziale. Il cambio resta un automatico a 4 velocità. La nuova generazione arriva solo nel 1992, quando adotta una nuova carrozzeria, con architettura sempre a tre volumi, dalle linee più tondeggianti. Scompare la versione station wagon che peraltro non riesce mai a imporsi. Nuovo anche il motore, un 4,6 litri, mentre il cambio automatico è ora a gestione elettronica. Ritocchi estetici caratterizzano le generazioni successive, e in particolare la terza: nel 1998, la Grand Marquis viene infatti riprogettata. Nuovi paraurti, calandra, cofano motore, luci e specchi retro esterni. Potenziato il climatizzatore per il comfort interno, mentre viene migliorata la frenata grazie alle pinze freno più grandi, così cresce a 16" anche il diametro delle ruote. Nel 2003 viene aggiunto l'EBD, mentre dal 2005 si torna al passato con una calandra che richiama le serie precedenti.

1

1. La Mercury Grand Marquis dopo il restyling del 2006
2. La terza serie della Grand Marquis

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1983 - 1991
II Serie	1992 - 1997
III Serie	dal 1998

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,34
Larghezza ..... m 1,97
Altezza ..... m 1,41

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1,777 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4989 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 215 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Mariner Hybrid

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Suv

1. Mariner, Suv ibrido della Mercury sul mercato dal 2006
2. Il model year 2008 nella versione con quattro ruote motrici
3. Gli interni della Mercury Mariner

Nata come Suv di taglia media nel 2005, progettata sulla stessa piattaforma di Ford Escape e Mazda Tribute, la Mariner aggiunge una versione ibrida a quella convenzionale mossa da un V6 a benzina. La versione ibrida è spinta da un 2300 cc da 133 Cv e testata a 16 valvole, abbinato a un motore elettrico, per una potenza complessiva di 177 Cv, un sistema derivato da quello della Toyota Sinergy, mentre il cambio è un CVT a variazione continua. Il Mariner può viaggiare fino a 60 chilometri orari con la sola forza motrice elettrica e una drastica riduzione delle emissioni: accelerando entra in azione anche il motore endotermico per aumentare le prestazioni. In frenata, invece, si ricaricano le batterie al nichel e idruri metallici, a una tensione di 330 Volt. Nel 2009 Mariner adotta un nuovo cambio automatico a 6 rapporti, sui motori a 4 e 6 cilindri. In America come sulle Ford europee, inoltre, viene brevettato il sistema no-caps, cioè il bocchettone di rifornimento senza tappo, accorgimento che evita di perdere o non chiudere il tappo stesso dopo aver fatto il pieno. Tra gli optional per la sicurezza figura anche la trazione integrale (altrimenti solo anteriore), un sistema completamente automatico che trasferisce la coppia alle ruote posteriori fino al 100 per cento. La generazione 2009 di Ford Escape e Mercury Mariner adotta – anche per le versioni ibride – un nuovo V6 di 2,5 litri, abbinato a un cambio automatico a 6 velocità che sostituisce il 4 marce precedente. Nel 2009 le versioni ibride si vendono con una proporzione di uno a otto rispetto alle vetture alimentate a benzina, a conferma di una tendenza che vede questo tipo di veicoli sempre più presente sul mercato.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2005 - 2007
II Serie	dal 2008

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,440
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,770
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.517 kg

MOTORE TERMICO
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2300 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 133 Cv

MOTORE ELETTRICO
Potenza ..... 32,8 kW
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h
PREZZO ..... Dollari 29.225

Messerschmitt

Regensburg Germania 1953 - 1964

Non è solo per la forma affusolata delle sue vetture che Messerschmitt continua a suscitare interesse, ma soprattutto per l'idea di base di una mobilità leggera, a misura d'uomo, sempre attuale. La vicenda di questa Casa inizia nel 1953, quando l'ingegnere Fritz Fend si rivolge a Willy Messerschmitt come a un possibile finanziatore e partner produttivo. Il primo ha un passato trascorso progettando carrozzelle e altri veicoli per portatori di handicap. Il secondo è un ex capitano d'industria, messo fuori gioco dalla fine del conflitto, durante il quale è il fornitore del Terzo Reich dei più raffinati e letali aerei da guerra. Perciò interdetto dall'attività originaria deve inziarne una nuova: così nascono le KR175 e le KR200, mini biposto a tre ruote che ricordano vagamente un missile. Il sodalizio dura fino al '56, quando Messerschmitt – finita l'interdizione – torna agli aerei. L'attività viene rilevata da Fend che fonda la Fahrzeug und Maschinenbau GmbH e prosegue la produzione delle mini vetture a marchio Messerschmitt fino al 1964.

La vetturetta a tre ruote Messerschmitt KR200

Métallurgique

Marchienne-au-Pont Belgio 1898 - 1928

Nella sua storia trentennale, il marchio Métallurgique vive due stagioni: la prima orientata alla produzione di piccole bicilindriche, la seconda, quella per cui la Casa viene ricordata, focalizzata su vetture potenti e tecnologicamente evolute. La sua storia inizia in Belgio nel 1898, a Marchienne-au-Pont. L'azienda, che apre i battenti sotto l'insegna L'Auto Métallurgique, arriva fino al 1905 con una produzione popolare e sostanzialmente invariata. Le cose cambiano con l'arrivo, nella veste di progettista, di Ernst Lehmann, un tecnico proveniente dalla Daimler. Le cilindrate si fanno più importanti e le vetture iniziano a misurarsi anche sul terreno delle competizioni. Per vari anni l'attività sportiva si affianca a quella di serie, con la medesima ricerca di soluzioni meccaniche innovative. Il periodo di massimo splendore della Casa risale agli anni Dieci, quando Métallurgique apre varie filiali e le vetture vengono prodotte, su licenza, sia in Germania che in Inghilterra. Nel '28, tuttavia, la Casa si fonde con la concorrente Minerva e il marchio sparisce per sempre dal mercato.

Una Métallurgique 12-14 HP sport roadster, prodotta nel 1921

Meteor

Stati Uniti 1915 - 1976

Meteor è un nome che attraversa tutta la storia dell'automobilismo. La statunitense Meteor Motor Car è tra le prime ad adottarlo quando, nel 1915, avvia una produzione (tra le prime in assoluto) di vetture a sette posti. Anche il gruppo Ford, alla fine degli anni Quaranta, sceglie questo appellativo per distribuire le Mercury in Canada. Con qualche pausa, il marchio Meteor rimane in commercio fino al 1976.
Tra le tante apparizioni occasionali, è utile ricordare un paio di vetture che, in virtù delle loro prestazioni, si fregiano del marchio Meteor. La prima risale al 1930 ed è uscita dagli stabilimenti della Rover: una sei cilindri da 2,5 litri in grado di imporsi nella celebre corsa Blue Train. La seconda è un'auto preparata da August Duesenberg nel 1935. Si tratta di un'auto capace di tenere, grazie ai suoi 400 Cv, una media di 153,8 miglia orarie nell'arco delle 24 ore. Il record, stabilito in Nevada nel circuito ricavato nel lago salato di Bonneville, è il primo di una serie di primati stabiliti fino agli anni Quaranta da esemplari via via evoluti e accomunati dalla denominazione Mormon Meteor.

La Meteor, uscita dagli stabilimenti della Rover nel 1930 con il nome di Meteor 20

Metz

Waltham
Stati Uniti
1908 - 1922

La traccia lasciata da Metz nella storia dell'automobilismo è legata a un primato: quello di essere stata la prima azienda a mettere in commercio una vettura in kit di montaggio. Un kit ingombrante, composto da ben quattordici casse, ma comunque un kit. Questo record risale al 1908, anno di debutto della Metz, una Casa costruttrice americana attiva per meno di un ventennio a Waltham, nel Massachusetts. I primi modelli vengono offerti sia completi che da assemblare. Sono vetture leggere, con carrozzeria aperta, elaborate sulla base dei veicoli della Waltham Manufactoring, una vecchia azienda assorbita dalla stessa Metz. Le prime vetture originali arrivano nel 1911. Sono a quattro cilindri, leggere e impostate secondo lo schema di una roadster. Restano in produzione fino al 1920, cioè fino a quando l'azienda cerca di scalare il mercato con un modello a sei cilindri di maggiore potenza e di maggiori pretese. L'operazione si rivela fallimentare e nel 1922 l'azienda è costretta a chiudere i battenti.

Una vettura con motore da 4 cilindri e 22 Cv di potenza, venduta dalla Metz nel 1913

Meyra

Bad Oeynhausen
Germania
1952 - 1956

Meyra è una delle tante aziende che nell'immediato dopoguerra si cimentano nella produzione di piccole vetture. Ovvero con quella che sul momento sembra una possibile linea evolutiva della motorizzazione di massa. Per Wilhelm Meyer, fondatore nel 1952 della Meyra, il traguardo della vettura per tutte le tasche appare raggiungibile attraverso una mini vettura a tre ruote con una carrozzeria chiusa e un'unica porta anteriore. Una sorta di navetta spaziale alimentata da un motore monocilindrico a due tempi di circa 200 cc. La soluzione proposta si muove sulla linea delle esperienze parallele condotte in Italia dalla Isetta o, nella medesima Germania, dalla Messerschmitt. Anzi, le similitudini tra queste due aziende tedesche sono ancora più forti. Entrambe approdano alla progettazione di veicoli partendo dal lavoro svolto intorno alle carrozzelle e altri veicoli destinati agli invalidi di guerra. Comunque la vicenda Meyra sul fronte auto si chiude abbastanza rapidamente. La produzione di vetturette si interrompe nel 1956, senza che la diffusione riesce ad andare oltre la dimensione della serie limitata. L'attività di Wilhem Meyer prosegue, invece, sul fronte dell'ortopedia.

MG

Oxford, Inghilterra 1923

Contrariamente a quanto sarebbe lecito attendersi, la Gran Bretagna è da sempre il Paese d'Europa in cui si vendono più auto decapottabili: e appena splende un timido raggio di sole, su quella terra più tradizionalmente associata con una perenne pioggerella, le strade si riempono di vetture scoperte. Le cose che non puoi avere facilmente sono spesso quelle che si amano di più, e ciò spiega la passione degli inglesi per la spider, un sentimento che sfugge alla logica e perfino alla meteorologia.Da questo bisogna partire per comprendere la love story dei sudditi di Sua Maestà britannica per una spider in particolare: la MG. Queste due letterine dell'alfabeto, messe una vicina all'altra, costituiscono un'icona del "made in Britain" che è capace di travalicare i confini nazionali e conquistare appassionati in ogni parte del mondo, anche in quei Paesi dove il sole splende la maggior parte dell'anno. Certamente, di automobili a due posti su cui viaggiare a cielo aperto ce ne sono tante, e tante sono quelle di gran classe. Ma forse nessuna ha stregato e strega gli amanti del genere come la MG, una marca entrata nel mito, sinonimo di eleganza, raffinatezza e aggressività, ancora più desiderata perché rischia di scomparire varie volte nella sua lunga storia, eppure ogni volta, quando sembra irrimediabilmente perduta, risorge miracolosamente dalle ceneri.

In realtà, MG significa anche altro: produce pure berline e coupé. Ma è per la spider a due posti che è meglio conosciuta, è con la due posti scoperta che si identifica il suo marchio leggendario.

Il paradosso è che questa macchina così sofisticata, dall'immagine decisamente aristocratica, deve il suo nome a qualcosa di ordinario, perfino di banale: MG, almeno in origine, significa soltanto Morris Garage, denominazione di un concessionario di auto della Morris ad Oxford, che nel 1921 comincia a produrre la propria versione personalizzata su design di Cecil Kimber, un progettista che diventa dapprima direttore delle vendite e quindi "general manager" della ditta, un ruolo che mantiene per vent'anni, fino al 1941, quando se ne va per una disputa sull'ammontare di lavoro che la sua azienda dovrebbe garantire a sostegno della guerra (dimettersi non gli porta bene: muore nel 1945, per un assurdo incidente ferroviario).

2

IL GIALLO SULLA NASCITA

Sulla precisa data di nascita della MG, tuttavia, ferve la disputa. Alcuni ritengono che la società vera e propria nasce solo nel 1924, altri propendono per il 1925, ma già nel 1923 compaiono le prime quattro ruote e i primi riferimenti, anche nella pubblicità, al marchio che diventa poi inconfondibile: l'ottagono con al centro la sigla MG. Certamente le prime auto uscite dal Morris Garage sono delle Morris rimodellate e il favore del pubblico che incontrano è immediato, facendo cre-

1

scere la domanda e di conseguenza l'esigenza di uno stabilimento più grande.
Nel 1925 la MG lascia la sua fabbrica, situata su Alfred Lane, a Oxford, per trasferirsi in uno stabilimento più ampio a Bainton road; ma l'espansione prosegue, sicché nel 1927 è necessario traslocare di nuovo, in un capannone su Edmund Road, vicino alla prima fabbrica della Morris: finalmente è possibile installare una catena di montaggio. Nel 1928 la società abbandona il nominativo Morris Garage per diventare la M.G. Car Company Limited e nell'ottobre dello stesso anno presenta le sue vetture al London Motor Show. A questo punto avviene il trasferimento a più lungo termine, prendendo in affitto nel 1929 parte di una vecchia conceria di pelli ad Abingdon, nell'Oxfordshire, che viene gradualmente ingrandita e che rimane il quartier generale della MG per il successivo mezzo secolo. È in questo periodo che debutta l'auto che si può veramente descrivere come una nuova MG, piuttosto che una versione modificata della Morris: si chiama 18/80 e insieme ad essa compare per la prima volta la tradizionale griglia verticale del radiatore destinata a diventare una caratteristica dell'azienda.

3

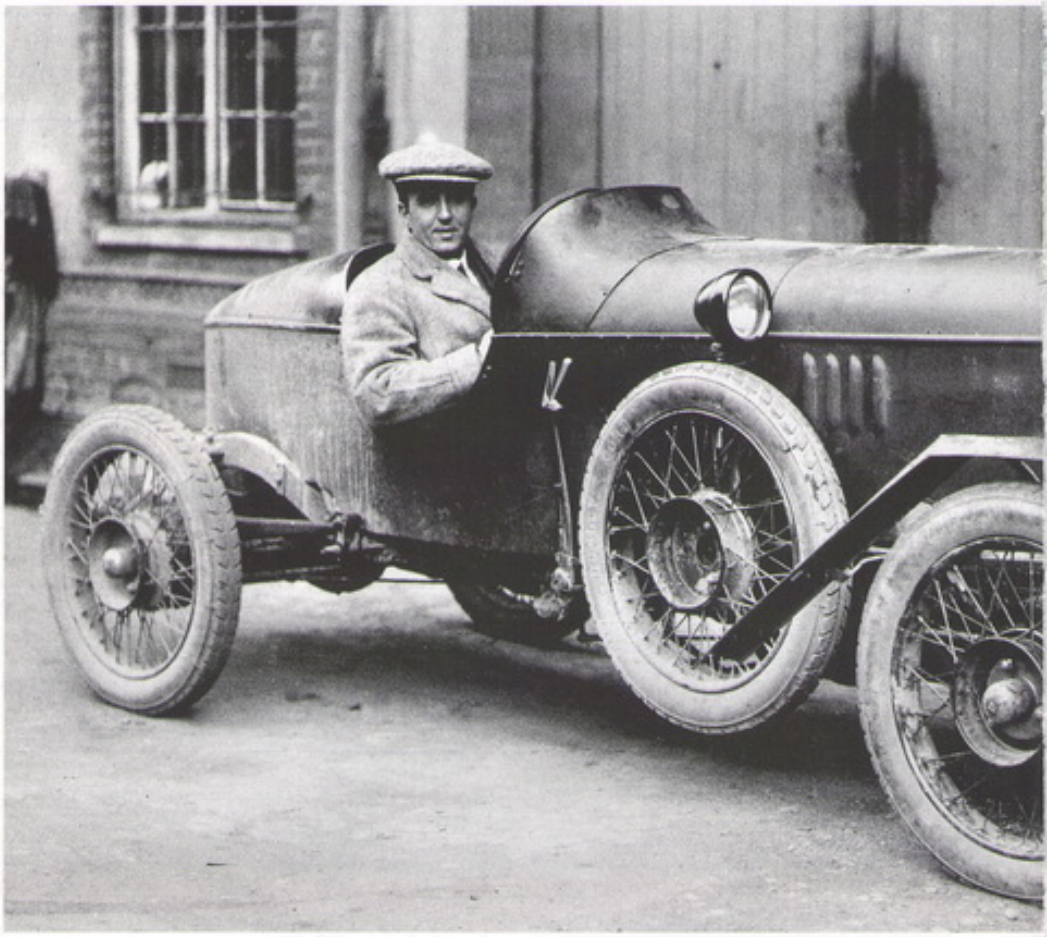
1. Due spider di diverse generazioni: tradizione e modernità della MG a confronto
2. La MG RV8 del 1993
3. La pilota degli anni Trenta Doreen Evans, al volante di una R-Type

Nel 1929 vede la luce la prima di una lunga lista di modelli denominati Midget e all'inizio degli anni Trenta le MG entrano nel circuito delle gare automobilistiche internazionali, distinguendosi con vittorie e prestazioni da record. Un altro campo in cui la MG stabilisce primati è quello delle gare di velocità, in cui uno spericolato pilota, il capitano George Eyston, mette a segno un record dopo l'altro, a partire da quello in cui nel 1939 guida un modello sperimentale di MG e superare la velocità di 200 miglia orarie, pari a oltre 320 chilometri all'ora.

LE COMPETIZIONI SPORTIVE

Originalmente di proprietà personale di William Morris, la compagnia viene venduta alla Morris Motors nel 1935. È soltanto l'inizio di una successione di cambi di proprietà e di gestione. Nel 1952, la MG è assorbita dalla British Motor Corporation. John Thornley, il manager che la amministra da anni, è confermato alla guida dell'azienda come amministratore delegato: è il periodo d'oro per la società, che dura fino a quando Thornley va in pensione, nel 1969. In seguito infatti, sotto la British Motor Corporation, vari modelli di MG sono in realtà delle versioni modificate di altre marche del gruppo, con la sola eccezione della piccola spider. Il peggio però deve ancora venire. Le turbolenze economiche e sindacali degli anni Settanta, che mettono in difficoltà gran parte dell'economia britannica e dell'industria automobilistica nazionale, costringono più volte lo stabilimento di Abingdon alla chiusura come parte di uno spietato programma di tagli della British Leyland, di cui entra a far parte nel quadro della ristrutturazione. Molte fabbriche falliscono in quel periodo, ma forse nessuna chiusura suscita un clamore tra operai, concessionari, club di appassionati e singoli clienti come quella della MG.
Ad Abingdon, la produzione cessa definitivamente nel 1980. Dopo che la British Leyland viene inglobata nel Rover Group nel 1986, la proprietà del marchio MG passa nel 1988 alla British Aerospace e poi, nel 1994, alla Bmw. Ma non è finita, perché nel 2000 la Bmw vende di nuovo la MG, che rinasce come parte del nuovo MG Rover, basato a Longbridge, nei pressi di Birmingham, un altro dei capisaldi dell'industria dell'auto britannica. La formula però rimane la stessa: vendere qualche autentico modello MG, insieme ad altri che della MG han-

MG



1. Cecil Kimber al volante della Old Number One del 1925, la prima vera auto sortiva MG 2. Phil Hill con la MG EX 181, con cui stabilisce il record di velocità di 254 miglia all'ora nel '59

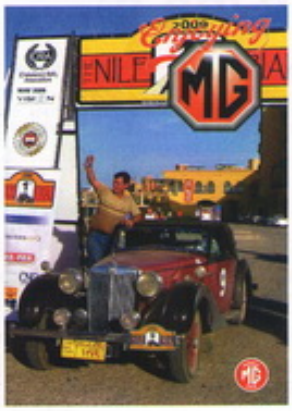
no il marchio ma sono in pratica delle Rover. Nel frattempo, a partite dal 2001, la MG torna alle competizioni sportive, a cui si iscrive a intervalli regolari già dagli anni Cinquanta in avanti, partecipando alla 24 Ore di Le Mans dal 1955, e al circuito delle gare Nascar in America. Nei primi anni Duemila, oltre che a Le Mans, le MG corrono nel British and World Rally Championship e nel British Rally Championship, con buoni risultati. Ma intanto, dal punto di vista economico, la MG continua a non funzionare: l'azienda oscilla tra una crisi e l'altra, fino a sospendere definitivamente la produzione nel 2005. Le auto che ancora partecipano alle gare lo fanno per la passione di pochi privati. Dunque sembra davvero la fine del lungo viaggio, per la gloriosa MG, ma non è così neanche stavolta. Dopo varie ipotesi di acquisizioni e fusioni cadute nel nulla, il 22 luglio dello stesso anno la Nanjing Automobile Group, una delle più vecchie Case automobilistiche della Cina, acquista i diritti all'uso del marchio MG e i rimanenti beni della MG Rover per 53 milioni di sterline.

LO SBARCO IN CINA

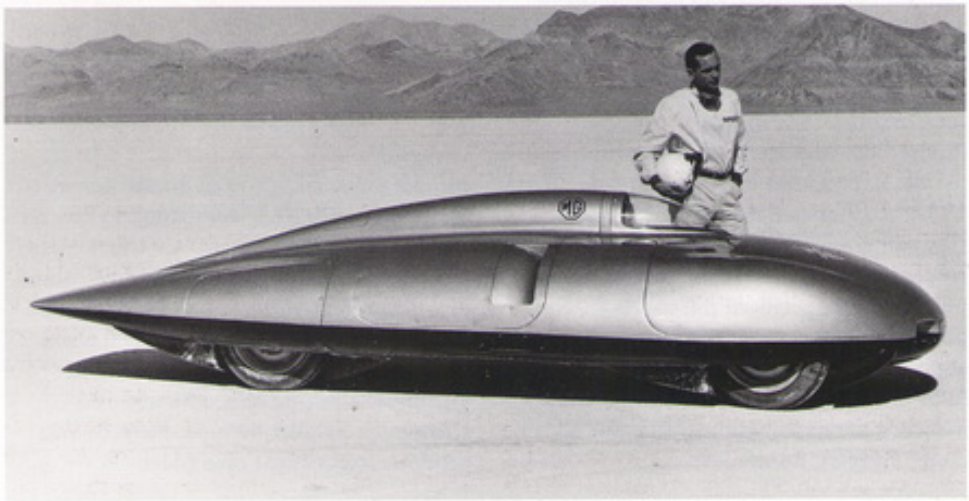
Le due lettere dell'alfabeto restano immutate, ma i nuovi proprietari cinesi indicano che d'ora in poi assume un altro significato: «Vogliamo che i consumatori in Cina conoscano questa marca come Ming Jue, ovvero Modern Gentleman», moderno gentiluomo, annuncia il direttore generale Zhang Xin, «vogliamo che questa marca rappresenti grazia e stile».
è un'idea della vecchia Inghilterra da vendere in Estremo Oriente, sebbene in Europa la siglia continua a simboleggiare semplicemente il vecchio Morris Garage. Il piano prevede un investimento massiccio: 2 miliardi di dollari, inclusa l'apertura di nuovi stabilimenti nel Regno Unito e negli Stati Uniti. «L'industria dell'auto giapponese ha impiegato trent'anni a cominciare a vendere all'estero, quella coreana ha impiegato vent'anni, noi faremo molto più in fretta», dichiara con tipico ottimismo Wang Haoliang, il presidente dell'azienda, affermando che intende esportare il 60 per cento della sua produzione di MG. La Nanjing ricomincia la produzione delle MG TF e ZT all'inizio del 2007, assemblandole a Pukou, nella provincia cinese dello Jiangsu. La fabbrica della Nanjing, costruita in appena un anno, ha una capacità annuale di 200mila vetture, 250mila motori, 100mila cambi, e contiene strade private interne chiamate Birmingham Avenue e England Avenue, per riflettere le radici anglosassoni della MG. Passano pochi mesi, e c'è un'altra svolta: la Nanjing si fonde con la Shangai Automotive Industry Corporation, la più grande azienda costruttrice d'automobili cinese, che dal 2002 spende centinaia di milioni di dollari per fare acquisizioni di marche all'estero.
La mossa è sostenuta dal governo di Pechino. Il take-over è completato nel dicembre del 2007, e l'anno seguente la linea MG viene finalmente rilanciata in Gran Bretagna, con un'edizione limitata della TF, costruita di nuovo a Longbridge e chiamata TF Le500. E in novembre la MG ritorna anche sul mercato americano. L'esistenza sembra assicurata, almeno per il momento.
Sei mesi più tardi, il 24 aprile 2009, si celebra un anniversario particolare: l'85esimo anno di vita della MG. L'MG Heritage Festival, il festival della tradizione MG, si svolge sotto gli occhi di appassionati e giornalisti al castello di Windsor, la residenza di campagna della regina Elisabetta, pochi chilometri a sud di Londra. Partecipa all'evento il principe Filippo, marito della sovrana, che ha circa la stessa età della marca d'automobili festeggiata per l'occasione. Il principe e il pubblico assistono a una parata di oltre 200 storiche MG, rappresentanti tutte le epoche, attraverso il quadrilatero dell'antico maniero; poi il corteo delle macchine prende parte a un rally non competitivo nel parco di Windsor. L'avvenimento è sponsorizzato dalla MG Motordi Gran Bretagna, il cui direttore delle vendite, Gary Hagen, dice al microfono: «Siamo felici di esprimere il nostro sostegno a questo festival e di poter-

1

LA CURIOSITÀ
Il club più grande del mondo



Un'auto iconica, che rischia di scomparire più volte nella sua storia, non sarebbe comunque scomparsa del tutto: grazie al suo fan club. L'MG Owners Club si vanta di essere il più grande club al mondo di appassionati di una singola marca automobilistica. Fondato nel 1973, con base nel Cambridgeshire, il club pubblica un mensile a colori, Enjoying MG (Godersi la MG), pieno di articoli, consigli tecnici e un'ampia sezione di annunci personali per la compravendita di auto e pezzi di ricambio della MG. L'enfasi è sui modelli degli anni Cinquanta, ma gli iscritti comprendono proprietari di MG di tutte le epoche. I membri del club possono ottenere informazioni sulla manutezione e sui miglioramenti tecnici per la propria MG, sulla migliore formula per assicurarla, e su un fitto calendario di aste, appuntamenti, corse, raduni e celebrazioni. Il club organizza perfino visite guidate, a bordo di MG, alla 24 Ore di Le Mans e ad altre competizioni a cui la MG prende parte nel passato. Ogni weekend c'è qualcosa da fare, da qualche parte nel mondo, per l'appassionato di MG. Il suo sito è www.mgownersclub.co.uk. Gli iscritti comprendono appassionati che tengono la loro MG chiusa in garage come una reliqua da usare solo nelle grandi occasioni, ma anche gente che la usa come un'auto normale e ci gira tutti i giorni. *(Nella foto una copertina del mensile Enjoying MG)*



2

lo usare come l'opportunità giusta per il lancio di due nuovi modelli della MG che escono dagli stabilimenti di Longbridge, la MG TF 135 e un'edizione limitata della MG TF, creata apposta per celebrare l'85esimo anniversario di questa grande marca». La TF 135 è messa in vendita a un prezzo particolarmente basso per mettere questa icona delle auto sportive britanniche alla portata del maggior numero possibile di automobilisti. In una giornata di sole, a tetto scoperto, la regina delle spider è di nuovo pronta a correre.

"La scelta perfetta", recita il suo nuovo slogan promozionale, "per chiunque ama il senso dell'avventura e desidera vivere pienamente la propria vita. L'auto per la gente che vede il bicchiere sempre mezzo pieno anziché mezzo vuoto. Per coloro che non provano l'acqua con un dito per sentire se è fredda, ma ci si tuffano subito dentro. Per quelli che saltano giù dal letto al mattino e per prima cosa sorridono. Per chi è animato dalla passione. Per chi vuole raggiungere il sole". Troppa retorica, ironizza il critico d'automobile del quotidiano *Guardian* di Londra, notando che la nuova MG non è molto confortevole, "ma non lo è mai stata", che quando l'accendi romba come se uno fosse entrato nel circuito di Le Mans, ma non è abbastanza potente per correre all'altezza del suo rombo, e che i pedali non si adattano perfettamente alla posizione di guida. Ma anche lui ammette che, grazie alla Shangai Automotive Industry Corporation, una MG viene di nuovo prodotta a Longbridge, in Inghilterra, seppure con pezzi spediti dalla Cina; e conclude: "Chi se ne importa della retorica e di qualche difetto? Ha l'aspetto di un delizioso bocconcino, è un classico intramontabile dello stile britannico, e col tettuccio abbassato, in un giorno di sole, non potresti desiderare altro". L'auto perfetta per il Ming Jue. Per il Moderno Gentiluomo. Come dice il suo nome.

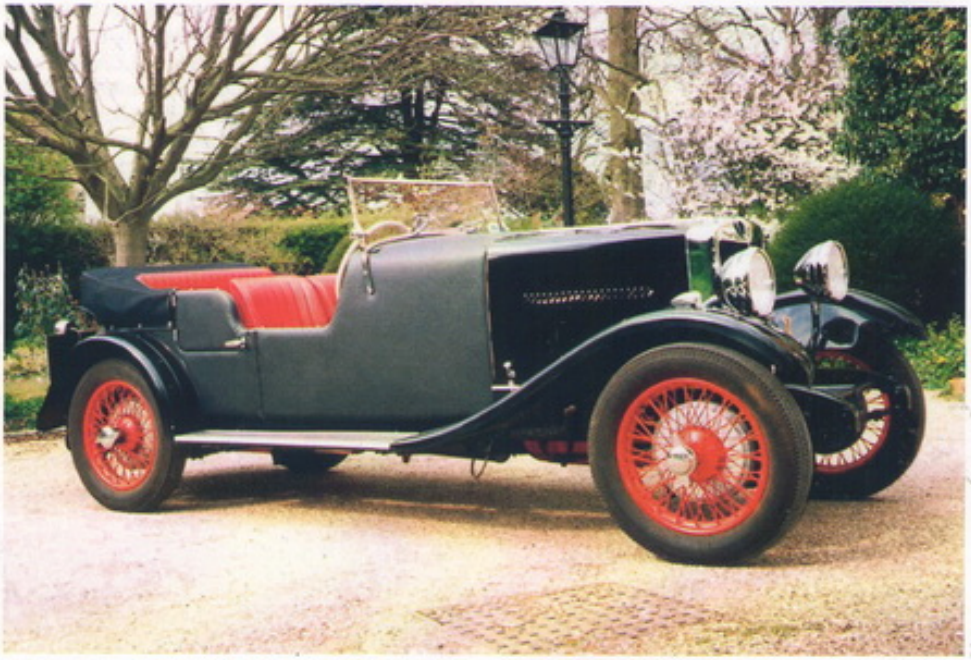
Enrico Franceschini

www.mgmotor.co.uk
Lowhill Lane, Longbridge
Birmingham, Regno Unito

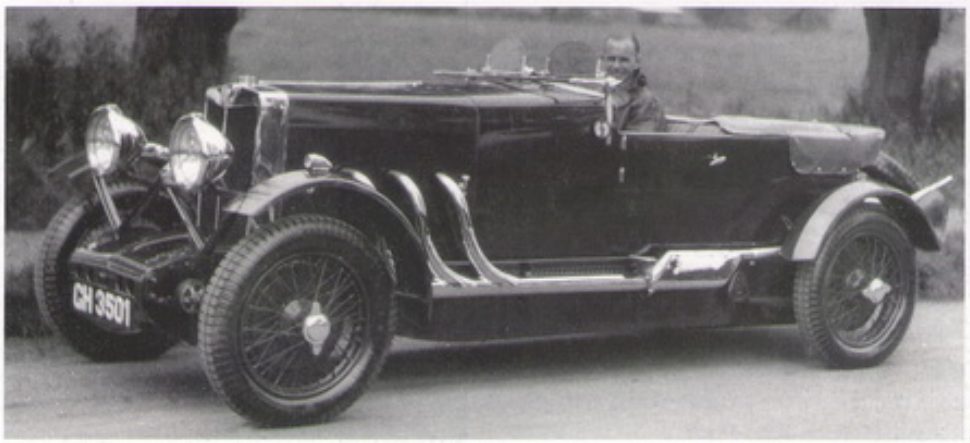
18/80 Six

Produzione 1928 - 1932
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Torpedo

1. Una Six torpedo a quattro posti
2. Una MG Tigress del 1930


1

Nel 1927 la Morris Motor Compony inizia a sviluppare una vettura equipaggiata con un nuovo 6 cilindri in linea di 2,5 litri che, a differenza degli altri motori della Casa inglese, ha la distribuzione ad asse a camme in testa. La vettura però non viene mai prodotta in quanto il telaio non ha la rigidità necessaria per sostenere gli sforzi di un motore da oltre 60 Cv. Cecil Kimber, all'epoca direttore generale della MG Car Company, intravede però il potenziale di quella berlina e la acquista per studiarla meglio. Rifà il telaio e al salone di Londra del 1928 presenta la prima "vera" MG, nella quale cioè la maggior parte delle sue componenti non sono più di produzione Morris. Nasce così la MG 18/80 Six la cui sigla indica la classificazione RAC in cavalli fiscali (18), la velocità massima raggiungibile (80) in miglia orarie e il numero dei cilindri (Six). Alla prima serie (Mark I), prodotta in 500 esemplari fino al 1932, si affianca nel 1929 la Mark II (o A-type, da non confondere con l'omonima spider del dopoguerra) dotata di un telaio più rigido, sospensioni più morbide, freni potenziati con comando via cavo e soprattutto di un cambio a quattro marce (228 esemplari prodotti). Al 1930 risale invece la versione Mark III (meglio nota come Tigress), un modello da competizione (il primo di questo genere realizzato dalla MG) equipaggiato con un motore potenziato da 100 Cv (nuovo asse a camme, carter secco, doppia accensione) in grado di raggiungere una velocità massima di 180 chilometri orari. La sua carriera agonistica è però oscurata da quella della più piccola, affidabile ed economica Midget M-type. Ne vengono prodotti solo cinque esemplari.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,962
Larghezza ..... m 1,524
Altezza ..... nd

POSTI 2/4

PORTE 2

PESO ..... 1.161 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2468 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 62 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 126 km/h

PREZZO ..... Sterline 420

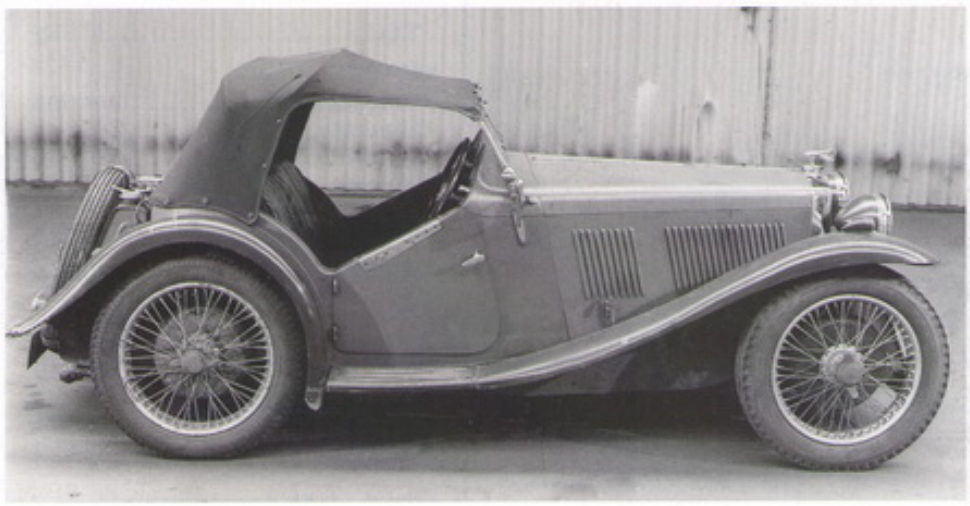
Midget J2

Produzione 1932 - 1934
Carrozzeria Spider

1. Una Midget J-Type due posti del 1932
2. La spider con la capote in tela chiusa

1

La leggenda delle "piccole spider all'inglese" comincia probabilmente all'inizio degli anni Trenta con le MG Midget J-type. Piccole, leggere, semplici, relativamente economiche, ma soprattutto esteticamente affascinanti hanno il merito di conquistare subito tutti coloro che cercano un'automobile sportiva che non costa una fortuna e che magari può fare bella figura nelle competizioni.
Il motore monoalbero con testata a flusso incrociato prodotto dalla Wolseley su specifiche della stessa MG, il cambio a quattro marce non sincronizzato, le sospensioni ad assale rigido con balestre semiellittiche e gli ammortizzatori a frizione contribuirono a fare delle Midget J-type un immediato successo. Il merito è però anche del telaio basso e leggero, del passo corto (2.184 millimetri) e delle carreggiate di 1.067 millimetri che la rendono agile e maneggevole come piace al pubblico degli appassionati dell'epoca. E non solo. L'attraente carrozzeria a due porte della J2 contraddistingue per molti anni l'immagine della marca inglese e ispira nell'immediato dopoguerra quella di altri modelli di successo. La gamma delle sportive a due porte MG Midget J-type comprendeva anche la J1 a quattro posti, che monta lo stesso propulsore della J2 a due posti, così come la J3 e la J4 da competizione equipaggiate con propulsori sovralimentati di cilindrata ridotta a 746 cc per poter gareggiare nella classe fino 750 cc. Complessivamente la marca inglese costruì 5.530 Midget J-type tra il 1932 e il 1934.


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,353
Larghezza ..... nd
Altezza ..... m 1,295

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 660 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 846 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 36 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... Sterline 199

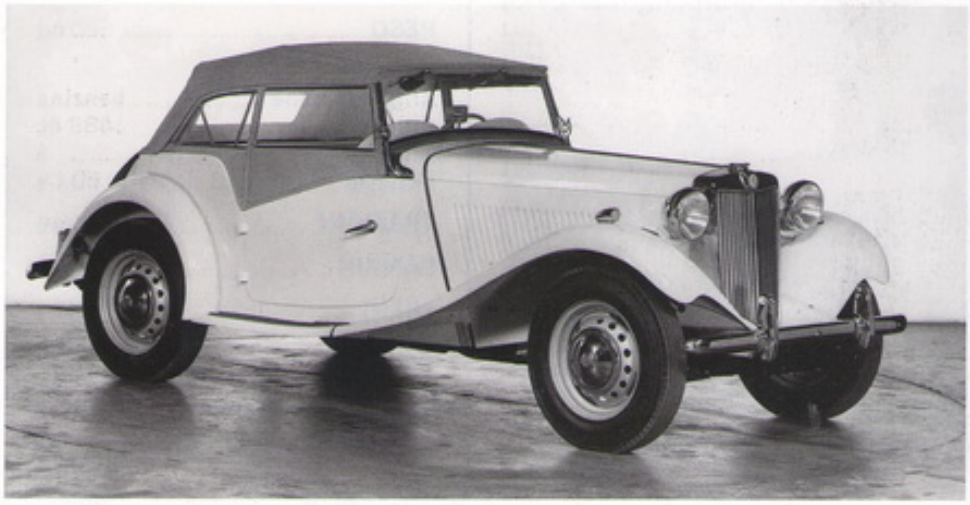
TC/TD/TF

Produzione 1945 - 1955
Carrozzeria Spider

1. La MG TC del 1945
2. Una TD, che sostituisce la TC del 1949

1

L'epopea delle MG T-type ha inizio nel 1936 con la TA cui fa seguito tre anni dopo la TB, ma esplode letteralmente nel secondo dopoguerra quando la Casa inglese presenta la TC. Questa spider a due posti è solo una versione più spaziosa della TB prebellica rispetto alla quale presenta alcune piccole migliorie. Invariata è infatti la meccanica, a partire dal motore, il 4 cilindri in linea di 1250 cc ad asse a camme laterale da 54 Cv (41 kW) tipo XPAG, con un rapporto di compressione leggermente superiore (7,4:1). In cinque anni ne sono prodotti circa 10.000 esemplari. Alla fine del 1949 la Casa inglese la sostitusce con la TD, riconoscibile esternamente per i paraurti d'acciaio, che adotta lo sterzo a pignone e cremagliera e le sospensioni anteriori a ruote indipendenti con triangoli sovrapposti e molle elicoidali (le sospensioni posteriori sono sempre a ponte rigido e balestre longitudinali). Nel 1950 viene affiancata da una versione Mk II con motore potenziato a 57 Cv e rapporto di compressione portato a 8,0:1. La TD resta in produzione fino al 1953 ed è costruita in circa 30.000 esemplari, la stragrande maggioranza dei quali esportati negli Stati Uniti. A questo punto però, per far fronte all'inevitabile calo della domanda, viene allestito il modello TF che ha una mascherina più slanciata e i fari inseriti nei parafanghi anteriori. Al classico motore di 1,2 litri viene affiancato anche un propulsore di 1466 cc che sviluppa 63 Cv (47 kW). La produzione della TF e della TF 1500 viene interrotta nel 1955 dopo circa 9.600 vetture (3.400 delle quali con motore da 1,5 litri).


2

SCHEDA TECNICA - TC

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,556
Larghezza ..... m 1,442
Altezza ..... m 1,346

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 941 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1250 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 54 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Sterline 527

Magnette ZA

Produzione 1953 - 1956
Carrozzeria Berlina

Presentata al salone di Londra del 1953 e messa in commercio nella primavera del 1954, la Magnette ZA è la prima MG con carrozzeria a scocca portante. La carrozzeria a quattro porte è in pratica identica a quella della tipo 4/44 della Wolseley (altra marca del gruppo Bmc), salvo alcune piccole differenze come la mascherina anteriore, che ricorda quella delle Lancia. A sottolineare l'ingresso del marchio MG nel gruppo Bmc è anche il motore tipo B-Series J4, un 4 cilindri in linea di 1489 cc alimentato da due carburatori SU che sviluppa 60 Cv ed è abbinato a un cambio manuale a 4 marce. Elementi di modernità sono rappresentati dalle sospensioni anteriori indipendenti con molle elicoidali (le posteriori sono sempre a balestre) e dallo sterzo a pignone e cremagliera con servosterzo idraulico Lockheed. Gli interni sono caratterizzati dai sedili anteriori separati (come sulle auto moderne) anziché dal divanetto, dai rivestimenti in pelle, dalla finitura in legno del cruscotto e dei pannelli porta e dall'impianto di riscaldamento di serie.

1

1. La berlina Magnette ZA del 1953
2. Una versione Duotone del 1954

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,267
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... m 1,473

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1489 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 128 km/h

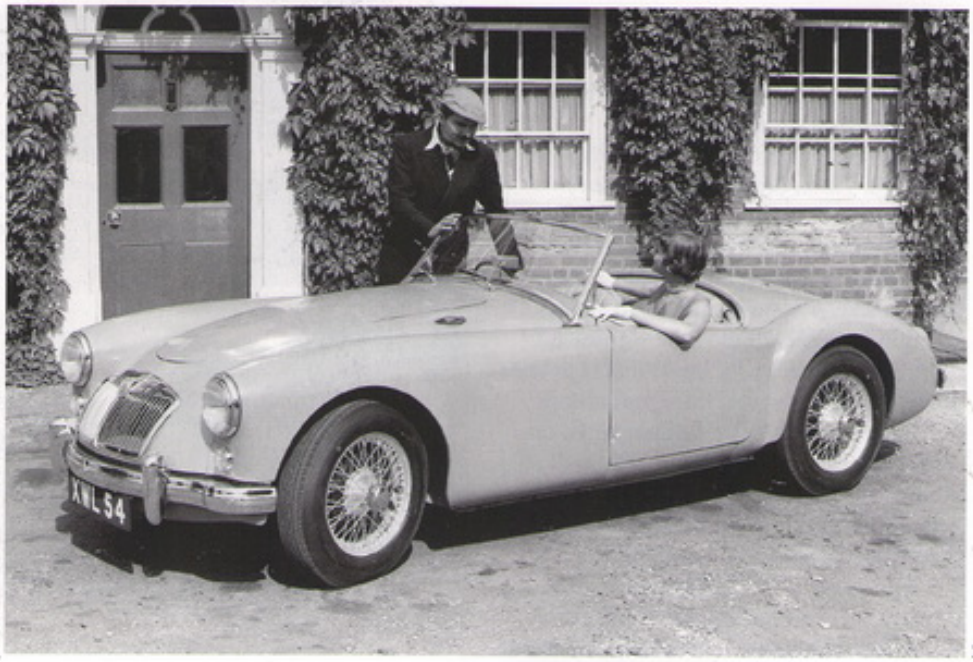
PREZZO ..... nd

MG A

Produzione 1955 - 1962
Carrozzeria Spider

1. Una spider MG A prima serie
2. Un esemplare di MG A del 1960 perfettamente conservato

Oltre 100mila esemplari venduti in sette anni sono il miglior indice del successo della MG A, una spider che con la sua linea personalissima contraddistingue un'epoca e un modo di intendere l'automobile. Quando viene lanciata, al salone di Francoforte del 1955, la pubblicità la presenta come il "primo modello di una nuova linea". Ed è assolutamente vero. Con questa spider la Casa inglese non abbandona solo le linee classiche dei modelli precedenti, ma anche le motorizzazioni XPAG che fanno la fortuna delle precedenti spider T-type. La nuova MG A riceve il nuovo 4 cilindri B-Series di 1,5 litri con camere di scoppio a forma di cuore della Bmc che tra le altre cose consente ai progettisti di abbassare la linea del cofano. La loro potenza iniziale di 68 Cv (51 kW) viene presto aumentata a 72 Cv (54 kW) per poter aumentare le prestazioni della vettura. Allo stesso scopo, tre anni più tardi, nel luglio del 1958, ne viene presentata una versione ad alte prestazioni denominata Twin Cam (ovvero bialbero) da 108 Cv (82 kW) di cilindrata maggiorata a 1588 cc che tuttavia evidenzia insolubili problemi di affidabilità. La MG A Twin Cam è inoltre equipaggiata con quattro freni a disco e ruote a disco anziché a raggi. Nel 1959 viene presentata la MG A 1600 con motore da 78 Cv (57 kW), freni anteriori a disco e ruote in acciaio cui segue, nell'aprile del 1961, la MG A 1600 Mark II con motore di 1622 cc da 93 Cv (68 kW) e rapporto al ponte allungato.



1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,960
Larghezza ..... m 1,450
Altezza ..... m 1,270

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 902 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1489 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Sterline 595

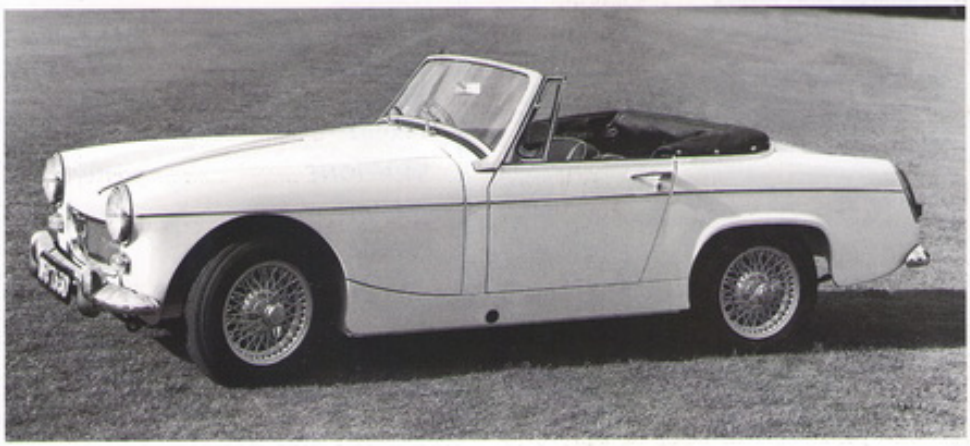
Midget

Produzione 1961 - 1979
Carrozzeria Spider

1. Una Midget del 1970
2. La piccola spider MG è molto simile alla Austin Healey Sprite

1

All'inizio degli anni Sessanta il gruppo Bmc realizza una piccola MG spider a due posti rispolverando il nome Midget, utilizzato con successo trent'anni prima, e il progetto della contemporanea Austin Healey Sprite che all'epoca è prodotta nella fabbrica della MG. Da allora le due vetture, che differiscono tra loro solo per la mascherina, i loghi e alcuni dettagli secondari, continuano a essere sviluppate e prodotte di pari passo fino a quando, nel 1971, la Sprite esce di produzione.
La prima Midget, presentata nel giugno 1961, è equipaggiata con lo stesso 4 cilindri Austin serie A di 948 cc da 47 Cv (35 kW) montato sulla Sprite, ma già l'anno successivo ne riceve una versione maggiorata a 1098 cc da 55 Cv (40 kW), con freni anteriori a disco. Nel 1964 viene presentata la seconda serie (Mk II) dotata di motore ulteriormente potenziato e di sospensioni posteriori a balestre semiellittiche. Un rinnovamento ancora più consistente si ha alla fine del 1966 quando la MG presenta la terza serie (Mk III) con motore di 1275 cc da 65 Cv (48 kW) e soprattutto una vera e propria capote pieghevole che si rivela quella di maggior successo (quasi 78.000 esemplari venduti). A questo punto, con l'uscita di produzione della Austin Healey, la maggiore concorrente della MG Midget diviene la Triumph Spifire, prodotta anch'essa dal gruppo British Leyland. Da questo modello, la quarta serie (Mk IV) della Midget, presentata nel 1974, eredita il motore, un 4 cilindri di 1493 cc che sviluppa la stessa potenza – 66 Cv (49 kW) ma che le permette di rispettare le ultime normative americane in tema di inquinamento e di raggiungere una velocità massima di circa 160 chilometri orari.


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,480
Larghezza ..... m 1,346
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 948 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 47 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... a 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

MG B

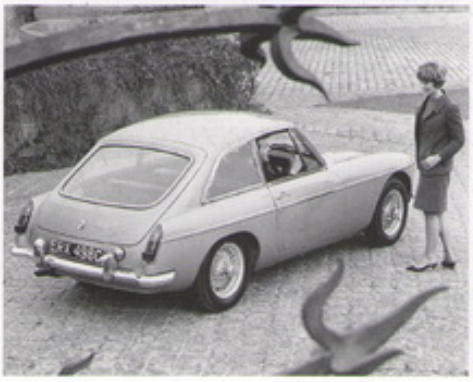
Produzione 1962 - 1980
Carrozzeria Spider - Coupé

Pur conservando la classica impostazione delle spider che la precedono (motore anteriore longitudinale, trazione posteriore, sospensioni posteriori ad assale rigido), la MG B, presentata alla fine del 1962 al salone di Londra, rappresenta un momento tecnico fondamentale per la Casa inglese, in quanto è il suo primo modello con carrozzeria a scocca portante. La prima serie (Mk I), una gradevole fusione di elementi classici e moderni (cofani e porte in alluminio, ruote a raggi con gallettone centrale), è equipaggiata con un 4 cilindri in linea Bmc di 1798 cc, alimentato da due carburatori SU, che sviluppava 95 Cv (70 kW). Alla spider viene affiancata nel 1965 una coupé a 2+2 posti, denominata MG B GT, al cui disegno collabora anche Pininfarina. Nel 1967 viene presentata la seconda serie (Mk II) che, per contenere i costi di produzione, è costruita interamente in acciaio e ha finiture interne semplificate. Nel 1973 viene realizzata la MG B GT V8, equipaggiata con lo stesso 8 cilindri a V di 3528 cc da 137 Cv (101 kW) montato sulla Range Rover e su altri modelli del gruppo britannico. Esternamente questa coupé si distingue dalla GT con motore 1800 per un rigonfiamento sul cofano motore. La terza serie (Mk III) è del 1974, quando il costruttore deve apportare una serie di modifiche estetiche (mascherina, cofano motore, paraurti) per adeguare la vettura alle normative americane. Nel 1976 cessa la produzione della versione con motore V8. Quando quattro anni dopo, nel 1980, viene interrotta anche quella dei modelli con motore 1800, la marca inglese conta oltre mezzo milione di MG B spider e coupé costruiti.

1

1. Una MG B MkI spider del '62
2. Il frontale della spider
3. Una MG B GT del 1973

2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,890
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,290

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 952 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1798 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Lire 1.920.000

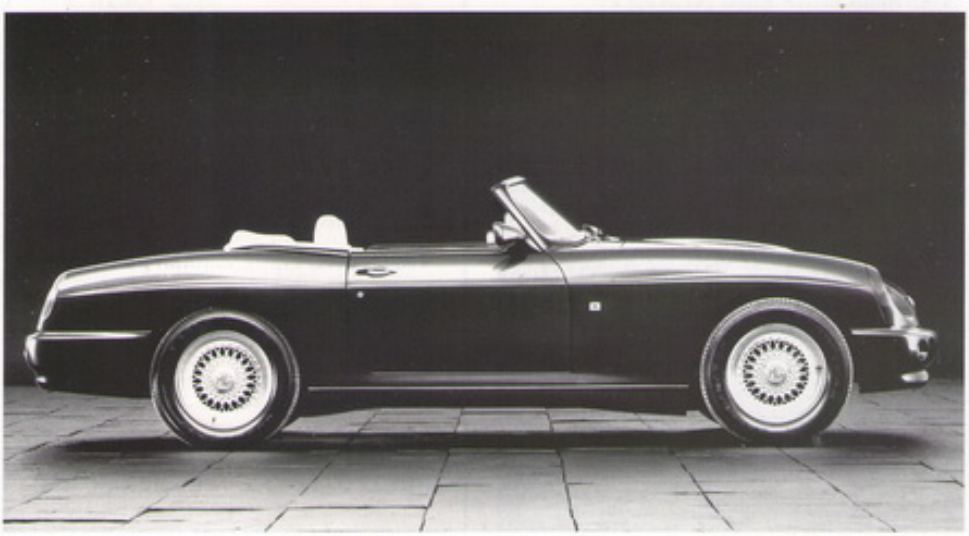
RV8

Produzione 1993 - 1994
Carrozzeria Spider

L'ultima classica spider all'inglese porta il nome della MG RV8. All'inizio degli anni Novanta, il gruppo Rover pensa di rilanciare il marchio della Casa inglese e, con una sorta di operazione nostalgia, realizza questa spider dall'aspetto volutamente rétro: un'evidente riedizione della spider MG B prodotta negli anni Sessanta e Settanta. Pur restando esteticamente molto fedele al modello uscito di produzione nel 1980, la nuova RV8 è il risultato finale di un approfondito lavoro di aggiornamento che interessa essenzialmente la scocca rinforzata per motivi di sicurezza e l'impianto frenante potenziato, ma comprende anche l'adozione di sospensioni evolute e di un nuovo cambio manuale a cinque marce. La cilindrata dell'8 cilindri a V di 90 gradi viene inoltre maggiorata da 3528 cc a 3946 cc e il propulsore riceve anche l'iniezione elettronica multi-point. Per trasmettere sull'asfalto una potenza di 190 Cv (140 kW), la carrozzeria viene inoltre allargata per ospitare i cerchi con pneumatici da 205/60 montati su ruote in lega da 15 pollici. La MG RV8 resta in produzione per due soli anni in una serie limitata di 2.000 esemplari.

1

1. La MG RV8 è la versione aggiornata della MG B
2. La RV8 corrisponde all'idea di rilanciare il marchio Rover realizzando auto dal design volutamente rétro


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,010
Larghezza ..... m 1,694
Altezza ..... m 1,320

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.280 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3946 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 190 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Sterline 26.000

MG F

Produzione 1995 - 2005
Carrozzeria Spider

1. La MG F 1.8i del 1995
2. Uno degli ultimi esemplari della spider inglese

Due posti secchi come le classiche spider all'inglese, ma motore posteriore-centrale come le sportive più moderne. Si presenta così, nell'autunno del 1995, la MG F, una sportiva compatta con la quale la marca inglese indende lanciare un guanto di sfida alla produzione giapponese. La prima serie è disponibile con due differenti versioni del 4 cilindri Rover serie K a 16 valvole di 1,8 litri: una versione base da 118 Cv (87 kW) e una più brillante con valvole a fasatura variabile da 145 Cv (107 kW). Una particolarità di queste vetture sono le sospensioni interconnesse Hydragas, una soluzione precedentemente adottata su altri modelli del gruppo Rover. Nel 1999 il costruttore inglese presenta una seconda serie della MG F che presenta una serie di modifiche alla finitura interna e monta ruote in lega di nuovo disegno. A richiesta è ottenibile la trasmissione automatica a variazione continua Steptronic. Viene inoltre allestita una serie speciale equipaggiata con un motore 1.600 da 160 Cv (119 kW).
Tre anni dopo la vettura viene ribattezzata TF, in ricordo della famosa spider degli anni Cinquanta. Il nuovo modello è riconoscibile esternamente per il diverso disegno della mascherina, dei fari, dei paraurti, oltre alle prese d'aria. Per l'occasione le sospensioni Hydragas vengono abbandonate per un più convenzionale sistema a molle elicoidali e la carrozzeria viene irrigidita del 20 per cento. La MG TF è la prima automobile della sua categoria a ottenere quattro stelle nelle prove Euro NCAP.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,917
Larghezza ..... m 1,628
Altezza ..... m 1,264

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.080 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 193 km/h

PREZZO ..... Lire 42.980.000

Miari&Giusti

Padova
Italia
1896 - 1899

Considerata la prima casa automobilistica italiana, i primati della Miari&Giusti si identificano con le intuizioni meccaniche del professor Enrico Bernardi, l'uomo sulle cui idee – nel 1896 – è appunto fondata l'azienda. Formalmente l'iniziativa è da attribuire agli ingegneri veneti Giacomo Miari e Francesco Giusti. Il progetto sviluppato inizialmente è una vettura a tre ruote ideata dal professore, messa in produzione tra il 1896 e il 1899, anno di cessazione dell'attività. Avveniristica, e per certi versi valida ancora oggi, è l'impostazione del carburatore, l'adozione dei filtri per l'aria e la benzina e il sistema di lubrificazione del motore. Destinata, invece, a una rapida obsolescenza la scelta delle tre ruote e il meccanismo dello sterzo. Nonostante le buone premesse e gli ottimi risultati in campo agonistico, nel 1899 l'azienda chiude i battenti. Inutile e di breve durata, il tentativo di proseguire l'attività sotto l'insegna Società italiana Bernardi.

Enrico Bernardi è alla guida della sua prima creazione a tre ruote

Microcar

Nantes
Francia
1982

Con pochi altri nomi, si spartisce il mercato europeo dei veicoli affrancati dall'obbligo di patente. Piccole auto, ormai quasi sempre a quattro ruote, che il codice della strada definisce quadricicli leggeri e che Microcar produce sin dal 1982. Ovvero, da quando è nata come costola industriale della francese Beneteau, uno dei più grandi produttori europei di barche a vela. In 27 anni di attività, l'azienda francese – che ha sede a Nantes – scala il mercato raggiungendo il secondo posto nell'ambito del proprio mercato, un segmento cui gli analisti attribuiscono grandi potenzialità di sviluppo. E uno sviluppo certamente c'è stato sul fronte del prodotto, a cominciare dagli aspetti qualitativi del design, del comfort e della sicurezza. Attualmente Microcar produce circa settemila veicoli all'anno, con una crescita media che si attesta più o meno sul 23 per cento. Attualmente la società è presente con i suoi prodotti in 14 paesi diversi.
www.microcar.fr

Il modello M.GO, lanciato dalla Microcar e pensato anche per l'alimentazione elettrica

Midas

Oldham
Gran Bretagna
1975

L'azienda nasce a metà degli anni Settanta, quando la D&H Fiberglass Techniques, azienda specializzata nei compositi, rileva il know-how e il marchio della Mini Marcos, una vettura lanciata nel 1965 – anche in versione di kitcar – e sviluppata a partire dalla celebre utilitaria britannica. Da questo innesto, nel 1975 nasce una piccola realtà industriale che successivamente assume la denominazione di Midas Cars Ltd. Il progetto della prima auto – concepita nella formula di kit – è firmato da Richard Oakes. Il modello viene presentato nel '78 e raccoglie un consenso incoraggiante. Tre anni più tardi la vettura viene riproposta con il restyling di Gordon Murray, progettista del team McLaren. Quindi, nell'85, nasce una Midas del tutto nuova a partire da componenti MG e Austin. Ancora una volta la vettura viene proposta sia completa che in kit di montaggio. La produzione si interrompe nel 1989 a causa di un incendio, per ripartire nel 1990 con la Pastiche Cars Ltd, che rileva il marchio. Nel 2004 è il turno della Alternative Cars Ltd di Oxon, che oggi concentra la produzione sul modello Gold convertibile, disponibile in kit.
www.midascars.co.uk

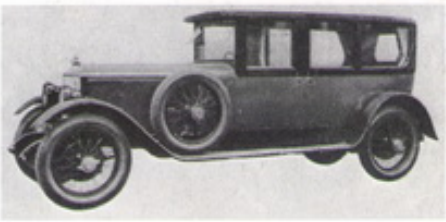
La Gold covertibile, il modello di punta dell'Alternative Cars Ltd, ultima proprietaria dell'originario marchio Midas

Miesse

Bruxelles
Belgio
1896 - 1926

La Miesse è un'azienda a cavallo tra due mondi: quello arcaico della propulsione a vapore e quello emergente del motore a scoppio. Quando nel 1896, a Bruxelles, Jules Miesse avvia la produzione di auto, è ancora un convinto sostenitore delle caldaie. E in effetti tutte le vetture prodotte fino al 1904 si basano su questa tecnologia ormai al tramonto. Gradualmente, però, la Casa inizia a proporre anche motori a benzina, con un crescente successo commerciale e con un progressivo affinamento della meccanica. In particolare la Miesse si rivela molto propositiva nello sviluppo dei sistemi di distribuzione. Le prime vetture con propulsori a scoppio adottano motori a quattro cilindri, cui fanno seguito alcune sei cilindri di scarso successo e addirittura di otto, che in pratica restano a uno stadio semi-protitipale. L'asse portante della Miesse resta tuttavia il motore a quattro cilindri, che con varie modifiche arriva fino agli anni Venti. Ossia fino al giorno della sospensione di ogni attività riguardante le vetture. Miesse abbandona il settore delle auto per dedicarsi ai veicoli industriali.

Una 20-30 hp del 1921, equipaggiata con un motore a otto cilindri



Mieusset

Lione
Francia
1903 - 1925

Pur avendo vissuto una stagione produttiva abbastanza breve, la Casa francese lascia tuttavia una traccia sul fronte delle auto di lusso. La produzione di Mieusset inizia nel 1903, a Lione, e si incardina su una precedente attività dedicata alle attrezzature antincendio.
L'ingresso nel settore automobilistico avviene con la tipica modulazione dell'artigiano, capace di spaziare tra diversi tipi di vetture e differenti tipi di motorizzazione. L'organizzazione e la produzione è quella tipica di un'azienda che fin quasi alla fine della sua storia continuerà a fabbricare veicoli su ordinazione. La specialità della Mieusset, comunque, sono le auto robuste, solide, decisamente costose. Quasi tutte montano motori a quattro cilindri, che con il passare degli anni crescono di potenza fino a raggiungere livelli di poco inferiori agli 80 Cv. Con la Prima Guerra mondiale l'azienda abbandona progressivamente il settore delle auto, continuando a produrre veicoli industriali fino al 1925, anno in cui l'attività cessa definitivamente.

Una Mieusset del 1904 con motore 16-20 hp, allestita con carrozzeria tonneau

Milburn

Toledo
Stati Uniti
1909 - 1922

Milburn è un'azienda particolarmente innovatriche, che ha anticipato i tempi di quasi un secolo, specializzandosi – nella preistoria dell'automobilismo – nella produzione di vetture elettriche. Le origini della Milburn risalgono addirittura al 1850, quando sotto l'insegna di Milburn Wagon Company, a Toledo, nello stato dell'Ohio, si avvia una produzione di carrozze e carri da trasporto. Per i primi passi sul fronte della produzione di auto bisogna arrivare al 1909, quando l'azienda mette a punto un prototipo di vetturetta con propulsione elettrica che, con il nome di Ohio Electric, va in produzione a partire dal 1914, con un successo commerciale misurabile in varie migliaia di unità. La produzione di questo modello arriva fino al 1920, quando viene sostituito da auto più grandi, comunque alimentate elettricamente. Questo salto dimensionale si rivela un errore. La propulsione, abbinata a veicoli più pesanti, mostra tutti i suoi limiti di potenza e autonomia. La produzione di auto si interrompe nel 1922 e quattro anni dopo anche quella di veicoli industriali a motore.

Una vetturetta Milburn perfettamente conservata, a propulsione elettrica

Mildé

Levallois-Perret
Francia
1900 - 1910

La sua stagione costruttiva è stata brevissima, è finita sfiorando appena la scala dimensionale della produzione di serie. Eppure la Mildé merita un'attenzione tutta particolare per aver anticipato, assieme a pochi altri, i moderni motori ibridi. La vicenda di questa Casa francese, fondata alla fine dell'Ottocento a Levallois Perret, si identifica con l'iniziativa di Charles Mildé. Convinto sostenitore della propulsione elettrica, progetta i primi veicoli nei termini strutturali di una carrozzella dalle modeste prestazioni: 12 chilometri orari con un'autonomia di circa 50 chilometri. La prima vettura vera e propria arriva nel 1900, sempre elettrica, sempre modesta nelle performance. Il progetto del 1904 di una vettura alimentata con un normale motore a scoppio apre la strada a una sorta di ibrido ante-litteram, cioè a una vettura che utilizza il motore elettrico per far girare le ruote e il motore a scoppio per produrre energia elettrica. La costruzione di auto impostate su questo schema e commercializzate con il marchio Mildé-Gaillardet (dal nome dell'ingegnere che collabora al progetto), arriva fino al 1910. Dopodichè l'azienda si dedica ai veicoli industriali per chiudere definitivamente nel 1914.

Una piccola tre ruote Mildé elettrica del 1900 custodita al museo di Rochetaillée

Miles EV

Santa Monica
Stati Uniti
2004

Miles Electric Vehicles è stata fondata nel 2004 dall'imprenditore e attivista americano Miles Rubin, un uomo impegnato fin dagli anni Settanta in strenue battaglie sul fronte ambientale ed energetico. Nasce nel terzo millennio, all'insegna delle nuove tecnologie, con il dichiarato intento di lasciarsi alle spalle l'esperienza controversa del motore a scoppio. Tutte le vetture prodotte da Miles sono infatti spinte da un motore a propulsione elettrica.

Tutta la produzione della Miles si svolge nella regione cinese del Tianjin, un'area dove in anni recenti si è sviluppata una certa cultura tecnologica nello sviluppo delle batterie e dei motori elettrici. La distribuzione delle vetture è invece concentrata sul mercato americano e in particolare rivolta a una lunga serie di enti governativi e università (dalla Nasa alla Yale University, dalla Us Navy al Queens College) in cui si specchia la nuova sensibilità ecologica del mercato a stelle e strisce.

www.milesev.com

La gamma di vetture elettriche della Miles Electric Vehicles, con sede negli Stati Uniti e stabilimenti in Cina

Minerva

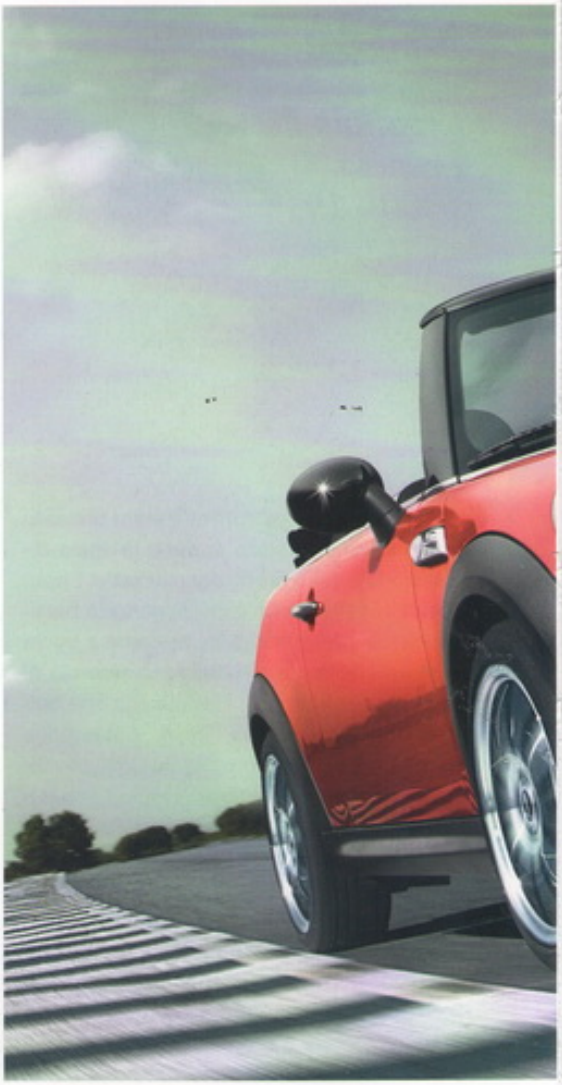
Anversa
Belgio
1903 - 1938

Il marchio Minerva si collega principalmente per gli autoblindo costruiti durante la Prima Guerra mondiale. Ma Minerva, fondata nel 1903 ad Anversa dall'olandese Sylvain de Jong, si fa conoscere anche per le auto civili. Un prototipo sviluppato nel 1900 è il punto di partenza della società e la base per la prima produzione di serie. Si tratta di vetture leggere, non particolarmente evolute. Il salto di qualità avviene nel 1905, quando viene sviluppata una vettura con un motore biblocco da 22 hp. La successiva adozione della trasmissione a cardano, lo sviluppo di un'attività sportiva e la scelta del sistema di distribuzione a fodero, consentono a Minerva di scalare il mercato. Con l'arrivo della guerra, la Casa si dedica agli autoblindo, per tornare negli anni Venti alle auto. Ma i risultati economici, a fronte di una migliore qualità delle vetture, non sono buoni. Non basta nemmeno l'intervento, nel '28, del finanziere Francis Pickett, che, con la morte del fondatore assume il controllo dell'azienda. Nel '35 Minerva viene assorbita da Imperia e nel '38 il marchio fa la sua ultima apparizione.

Una Minerva del 1931, in versione berlina, esposta durante un concorso d'auto d'epoca

Mini

Oxford, Inghilterra 2000



Una Mini Cooper S cabrio, simbolo del nuovo corso della piccola di Oxford dopo l'acquisizione del marchio da parte della Bmw

La North Lane di East Preston, West Sussex, Old England, è un indirizzo mitico per chi crede che la Mini non sia un'auto, ma anche un'idea, anzi un'ideologia della modernità a quattro ruote. È l'indirizzo della John Cooper Works. Lì elaborano la Mini "estrema": quella siglata Cooper JCW, quella che aggredisce la strada e la domina. Ebbene, anche in questo venerato tempio automobilistico, nulla è cambiato ma tutto è cambiato. La "nuova" Cooper è conforme spiritualmente alla "vecchia", alla gloriosa vetturetta che conquista tre volte negli anni Sessanta il rally di Montecarlo. La sorellina meno dotata, erede della creatura di Alec Issigonis, riappare sulle scene stradali del mondo quale legittima sua figlia, al tempo coi tempi. Una naturale evoluzione generazionale in cui si tramandano gli stilemi classici e tipici della Mini, i suoi profili morbidi, coi grandi proiettori tondi che occhieggiano verso l'esterno, ammogliati all'aumento delle prestazioni dinamiche e alla maggiore richiesta di sicurezza. Dall'originale all'originale, dicono con l'orgoglio di chi ha compiuto un'impresa gli uomini della Bmw - la casa madre la rileva nel 2000 dalla Rover - presentando l'8 settembre del 2001 la "nuova" Mini resuscitata prodigiosamente dai loro tecnici, ingegneri e designer bavaresi. La nostalgia talvolta impicca i sogni e invece quel giorno si capisce che la nostalgia sconfina nella realtà: quarantadue anni dopo l'esordio clamoroso, la new Mini si presenta più grande, più bella, più veloce, più potente, più robusta. Chi temeva che fosse anche più tedesca si deve ricredere: lo è nella sostanza meccanica, nelle nuove tecnologie, nella progettazione maniacalmente accurata. Ma cerca di conservare linee e carattere della vettura che seduce il mondo ai tempi dei Beatles e dei Rolling Stones, quando Ringo Starr guida la Mini e Mick Jagger la Cooper. Si impone nel nostro universo competitivo con la sua distinzione, come oggetto d'eccellenza. Annuncia la Londra di Carnaby street, 007, i sottomarini gialli, Satisfaction. S'impone ancora oggi per analoghe ragioni, salvo che adesso la possiamo immaginare parcheggiata a Notting Hill. Non a caso: sappiamo infatti che è protagonista di un clamoroso fenomeno di tendenza. I fan della Mini le perdonano una minore eccentricità, rispetto all'originale, con quelle sue ruote muscolose. Però, il resto assomiglia ancora irresistibilmente alla sua antenata, e persino la guida, nei modelli più spinti, è rimasta altrettanto nervosa (ma il cambio è di sublime perfezione e i freni sono formidabili, come la tenuta di strada).

L'EMBLEMA DELLA GRAN BRETAGNA

Un gran bel giocattolo per tutte le latitudini: design made in Baviera, il 95 per cento dei pezzi nuovi assemblati da trecento robot giapponesi, motori concepiti da tedeschi e fabbricati da francesi (Peugeot). E ciononostante, la Mini del ventunesimo secolo resta più britannica di un *afternoon tea*. Emblematica come la regina d'Inghilterra: costosa, totalmente inutile ma talmente indispensabile.

La memoria delle cose è infatti l'optional basic ben retribuito di questa automobile. Significa fedeltà (costosa assai): a un concetto di macchina pratica, elegante, seducente, straordinariamente modulata nelle sue infinite versioni. I tecnici della Bmw ne immaginano addirittura 375, e le combinazioni - tra cromatiche ed optionals degli allestimenti - sono più di 15mila. Se poi vogliamo pensare che il tetto della Mini si può personalizzare con qualsiasi tipo di foto, anche sul sito internet, allora siamo vicini all'infinito, ed è questo uno "sballo" per chi ama dire "non c'è in giro una Mini uguale alla mia". Senza trascurare il dettaglio non secondario che identifica l'auto e la rende unica, ossia quello di avere il tetto di serie con un colore diverso dal resto della carrozzeria. Ed è su queste sofisticate leve persuasive che il marketing Bmw spara tutte le sue cartucce, dando per scontati elementi di matrice proprietaria come affidabilità, tecnologie avanzate (su due livelli: sicurezza e sostenibilità ambientale), rinnovamento, raffinatezza, all'insegna del principio: pochi ritocchi fuori, grandi novità dentro. Lasciare cioè intatta l'impressione visiva che il trapasso generazionale non avviene

a scapito dell'estetica, e che non c'è tradimento, salvo quello essenziale di aumentare lo spazio interno e l'ingombro esterno.

UN SUCCESSO TRAVOLGENTE

La Mini rilanciata dalla Bmw nel 2001 supera quella disegnata da Issigonis (lunga 3,06 metri) di oltre mezzo metro, nell'aggiornamento del 2006 arriva a 3,69 metri (larga 1,68 e alta 1,40).

Al terzo stabilimento di Oxford, quello dell'assemblaggio finale, è esposta la Mini numero uno, la prima mai prodotta: esce dalla fabbrica il 25 maggio del 1959 ed è concepita nella Londra approdo di pellegrinaggi dell'anima e del corpo. La Mini made in Bmw è invece palesemente il frutto della globalizzazione, dei mercati aperti: anni bazar in cui solo pochissime icone economiche, sociali, politiche e culturali sono riuscite a sopravvivere dai leggendari anni Sessanta. Peter Sellers al volante della Mini è un'immagine coerente e cult, come oggi Madonna e Sting che confessano di adorarne la riedizione "biemvuata". Le vecchie e le nuove sono sempre carrozzate libertà, la Mini faustianamente continua ad esistere, così pure le sue forme conturbanti, mai anacronistiche.

Nello stabilimento di Oxford, riammodernato con profusione di mezzi (230 milioni di sterline solo per consentire il varo del primo modello nuovo), sono sfornate dal settembre del 2001 al 24 maggio del 2009 - giorno che segna il mezzo secolo di vita della Mini - più di un milione e 600mila vetture (153mila delle quali vendute in Italia). Dietro questo exploit si cela l'ottimo rapporto coi sindacati locali e una passione autentica, quella di Bernd Pischetsrieder, capo della Bmw sino al 1999, fanatico della Mini e, incredibilmente, anche nipote di sir Alec Issigonis, il progettista di mezzo secolo fa. Sembra una inverosimile trovata da romanzo, eppure è storia vera. La magica coincidenza incide sul clamoroso successo commerciale, produttivo, comunicativo? È probabile. Aggiunge comunque un sapore di mistero e leggenda al mito. Il successo così travolgente spiazza persino all'inizio gli stessi oculati finanziatori della Baviera, costretti a rive-

Il design
Originale Crossover

Il fascino discreto della Mini è racchiuso anche nella varietà infinita delle sue versioni. Forse la più sorprendente è la Crossover, che ha nella cifra 4 la chiave della sua originalità. È infatti lunga 4 metri, ha quattro ruote motrici, quattro sedili separati, quattro porte (a dire il vero, bisogna aggiungere quella posteriore che si apre lateralmente).
Il tetto, scorrevole, è apribile quasi completamente e può montare sistemi di trasporto per sci, snowboard, biciclette e box portabagagli di varie dimensioni (roof rail system).
Il design è in funzione della versatilità e della modularità, le novità stilistiche sono concentrate all'interno: il Mini center globe lo strumento tondo centrale è a proiezione laser, consente cioè la lettura delle informazioni a tutti, sia a chi guida che agli altri passeggeri. Così come interessante è giudicare l'impatto della Mini E, quella elettrica da 204 Cv che vanta un'accelerazione da 0 a 100 orari in 8,5 secondi.
Per ora è solo una due posti, giacché lo spazio dei passeggeri posteriori è occupato dalle batterie.
Con il Wallbox, un dispositivo che fa parte dell'equipaggiamento, si riduce il tempo di ricarica a due ore e mezzo, per un'autonomia di 200 chilometri.

Mini

dere ogni mese le strepitose proiezioni di vendita e ad allargare il mercato (la Mini è diffusa in 85 Paesi nel mondo) e ad analizzare la clientela variegata e trasversale sotto il profilo sociologico: «È una macchina che non ha mai avuto una classe di riferimento» spiega Mike Cooper, figlio di John, erede dell'azienda corsaiola e distributore di kit che, a buon prezzo (a partire da 300mila euro) incrementano potenze e prestazioni di base, «è rimasta tuttavia alla moda, perché stimola l'individualismo e ti distingue». Difatti l'*atout* commerciale sta proprio nel numero incredibile di versioni, nei modelli cabriolet, in quelli Clubman (derivati dalla Traveller degli anni Sessanta), nel non accontentarsi mai e varare financo un modello a propulsione elettrica, battezzata in pubblico al salone di Los Angeles, il 19 novembre del 2008.

L'ANIMA MINI

La Mini rivitalizzata esalta una grande nicchia di mercato dell'automobile, un settore di questi tempi grami assai volatile: il suo boom trascina gli altri costruttori d'auto a imitarla, a sfruttare le strizzatine d'occhio rétro e persino una certa "femminizzazione" dei valori della società contemporanea (dolcezza, modestia, semplicità) spinge i consumatori al recupero di abitudini virtuose, per cui pretendono sempre di più auto meno inquinanti e ingombranti, chic e assai pratiche. La Mini viaggia su queste sintonie. E aggrega fan. Così resistono, persistono e insistono i fan club. Mike Cooper, per esempio, presiede nella sola Inghilterra ben trenta circoli dedicati alla vetturetta "estrema", di cui è il custode storico. Se poi ci riferiamo ai club delle Mini meno dopate di cavalli, da quelle storiche alle One - la versione basica - ne esistono centinaia sparsi in tutto il mondo, 36 riconosciuti ufficialmente in Italia. I fan sostengono che la Mini ha un'anima. Una sua carica spirituale. è una vettura zen e chi la guida si sente il samurai della strada. L'anima Mini si trasfonde anche nelle catene di montaggio. Che spettacolo, vedere nei tre stabilimenti di Oxford come è orchestrato il processo produttivo, coi robot ad assemblare le Mini: esse procedono una dietro l'altra in fila indiana e via via assumono i colori definitivi, mai una lo ha eguale a quella che la precede o la segue (il giallo e il bianco sono i colori più richiesti dagli italiani), così che non sembra di stare a una catena di montaggio tradizionale ma a un qualcosa di molto pop. Quest'atmosfera produttiva è l'altro grande segreto di quella che Paul Skilleter definisce «una delle vetture più divertenti, maneggevoli, sensibili e semplicemente meravigliose mai costruite». Nei modelli di prima e in quelli di oggi resta eguale l'indole della Mini, sebbene di molto siano cambiate nel corso del tempo, vuoi perché le rigorose regolamentazioni in fatto di sicurezza esigono soluzioni tecniche precise, vuoi perché le modifiche tecnologiche sono parte integrante del progresso.

2

Lanciata con una campagna promozionale abilissima e un marketing astuto, la replica chic e sportiva della piccola Morris entra immediatamente nel mirino dei cosiddetti postmodern trendsetters, coloro che fanno tendenza. E questo, grazie alla strategia tedesca che trasforma la scatoletta di Issigonis in una macchina élitaria.

Il "caso Mini" diventa materia di studio nelle

1

IL PERSONAGGIO

Alec Issigonis

«I did not invent the Mini, I designed it», parole dell'inventore della Mini, al secolo Alexander Arnold Constantine Issigonis, più noto come *Alec Issigonis* (nella foto), nato a Smirne sotto l'Impero Ottomano nel 1906 da padre cittadino britannico di origine greca e madre di radici tedesche.
Entra nel mondo dell'automobile dopo le esperienze accumulate a riparare i continui guasti meccanici della sua prima auto, una Singer carrozzata Weymann. Dal padre eredita l'interesse per la meccanica e la tecnica pura, occupandosi di locomotive e macchine a vapore. Inizia a lavorare nel 1928 per una piccola azienda meccanica, passa poco dopo alla Humber di Coventry per approdare, nel 1936, alla Morris Garages.
È qui che comincia nel 1944 a lavorare sul progetto di un'auto di piccola cilindrata. È la Minor - presentata nel 1948 - ma la Morris finisce inglobata nell'Austin Motor Company e Issigonis deve passare a un'altra azienda, la Alvis, dove rimane sino al 1955. La crisi di Suez e il vertiginoso aumento dei prezzi del petrolio, con conseguente razionamento della benzina, induce l'Austin a progettare un'auto decisamente economica. Issigonis ha in mente una vettura, piccola fuori ma grande all'interno. Grazie all'innovativa e compatta meccanica "tutto avanti", nonché al motore trasversale, nasce la Mini, con quattro posti "veri", e una linea rivoluzionaria. Issigonis viene anche per questo nominato Sir e muore nel 1988.

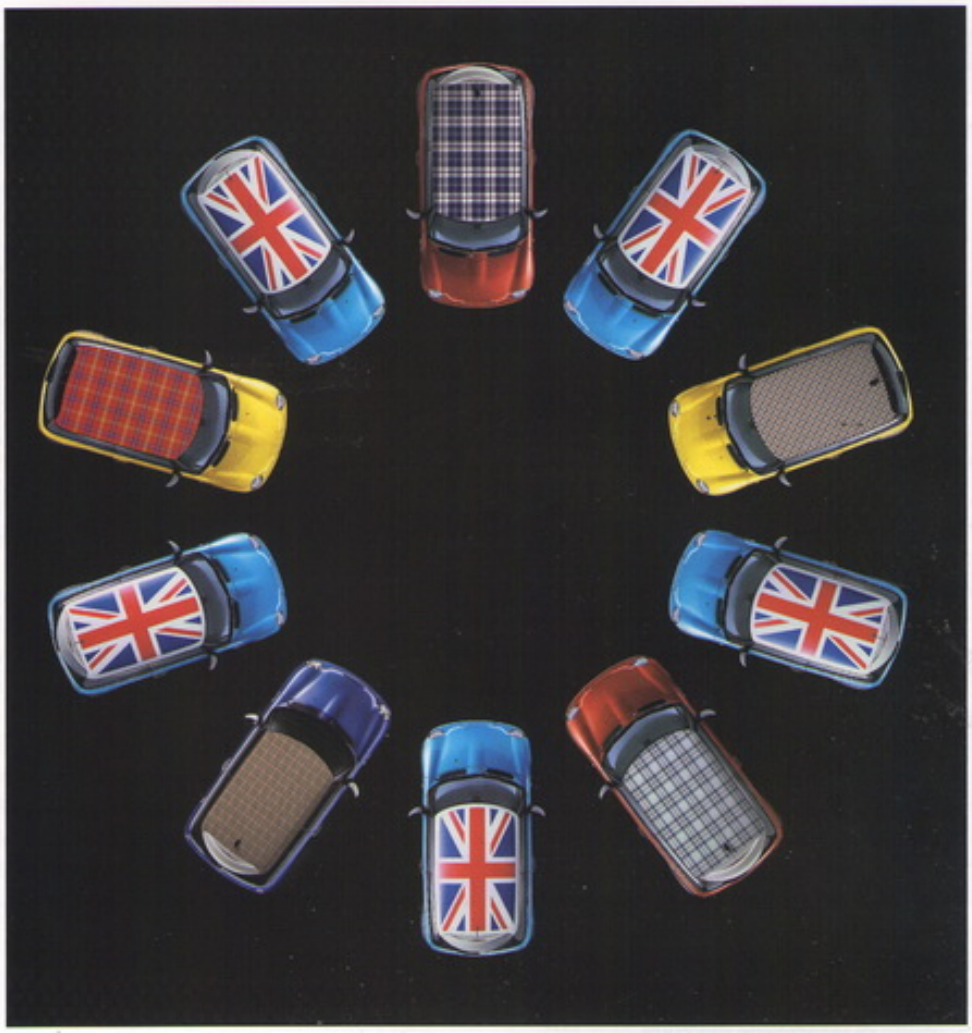
1. La Mini E, a trazione completamente elettrica
2. La Mini Coupé presentata al salone dell'auto di Francoforte del 2009

business schools. Il colpo di genio della Bmw è quello di posizionare fin dal primo istante la nuova Mini nella gamma premium, di fascia alta, mentre l'antenata è piuttosto popolare: ispirandosi all'universo del lusso, come spiega Kay Segler, vicepresidente della Mini: «Abbiamo creato un nuovo segmento di mercato: quello della utilitaria che costa più di 20mila euro». Questa politica selettiva attira clienti, non li allontana. Tant'è che nessuno, nemmeno alla Bmw, al momento del lancio, immagina un successo tale da costringere a rivedere i piani commerciali e produttivi, raddoppiandoli. Il prezzo elevato valorizza il prodotto ma pure il cliente. Per ottenere il suo scopo, la Bmw mette in piedi una squadra specializzata che lavora innanzitutto sul design, il punto forte della vettura. Gert Hildebrandt, ex-chief designer del brand Mini emigrato alla Volkswagen, dice che i loro studi mostrano quanto incida questo aspetto sulle scelte degli acquirenti: l'80 per cento di essi sono sedotti prima di tutto dal look della Mini: «Noi avevamo cominciato a chiederci perché il concetto d'origine piaceva, poi l'abbiamo modernizzato tentando di restargli fedele».
I suoi designer analizzano le proporzioni della prima Mini, studiano fin nei minimi particolari il comportamento su strada della macchina (una manegevolezza che dà al conducente l'impressione di guidare un go kart) e, ovviamente, si occupano anche delle sue forme, dei fari rotondi, della calandra esagonale, del lungo tetto, delle luci posteriori verticali. La sfida è combinare tutti questi connotati che caratterizzano la Mini di prima migliorandone il comfort, la qualità e le finiture. Utilizzando il meglio a disposizione della tecnologia automobilistica, il relookage.
Un'operazione che porta al paradosso di rendere la nuova Mini molto più riuscita del modello storico. Gli ingegneri devono affrontare alcuni problemi: il principale, ingrandirla per poter sistemare un nuovo motore, ma senza cambiare le proporzioni del modello originale, e, per di più, accentuandone la dinamicità. L'altro elemento di successo è quello di offrire una Mini "personalizzata", e questo è in verità un'eredità di sir Alec: la Mini è forse la vettura più particolarizzata del suo tempo e la varietà delle versioni è una delle chiavi del concetto d'origine e una delle ragioni del suo successo. Oggi il cliente stabilisce la sua configurazione dal concessionario che invia le richieste dell'acquirente a Oxford dove la Mini viene allestita su misura, in una fabbrica che opera senza stock. Per rendere tale metodo non soltanto operativo ma anche remunerativo, è necessario dare fondo ad un'inventiva molto particolare, operando sulle catene di montaggio. Gli ingegneri per esempio mettono a punto un sofisticato programma che rappresenta su degli schermi ciascuna vettura coi suoi colori e i suoi optional, via via che procede lungo la linea della catena di montaggio. Gli innumerevoli componenti sono smistati in anticipo nelle varie postazione di lavoro del percorso, sistemati dentro un contenitore di plastica.

Mini

Questo consente agli operai di guadagnare tempo prezioso. L'organizzazione complessa e ultraflessibile della lavorazione permette alla Bmw di incentivare e mobilitare i dipendenti della fabbrica di Oxford su obiettivi che prevedono il miglioramento della redditività della Mini, grazie alle personalizzazioni, non importa quanto costose: i clienti Mini se lo possono permettere, appartengono generalmente a ceti agiati. Nel 60 per cento dei casi l'acquirente è donna, mentre l'età media è di 42 anni.

1. Gli allestimenti e le personalizzazioni della Mini sono innumerevoli
2. Un'originale show car con vasca a idromassaggio incorporata



1

2

LA QUESTIONE MARKETING

Per attirare l'attenzione di questa clientela benestante, occorre una comunicazione sfalsata e raffinata. Per la Mini cabrio 2009, in Italia viene coniato lo slogan "il modo più veloce per asciugarsi i capelli". Anche in questo campo, la marca si innova dando prova di originalità, scatenando la guerriglia marketing. A New York piazzano una Mini sul tetto di una grossa 4x4 che circola per Manhattan. Molto gettonato l'abbinamento con gli Apple Expo, i saloni organizzati dal creatore dell'iPod: «Noi procediamo e ci sviluppiamo nello stesso universo» spiegano alla Mini, «l'universo dei prodotti di design, relativamente cari e che incarnano uno stile di vita». Non è importante vendere delle vetture, quanto restare presenti negli ambienti trendy e in quelli della cultura e dello spettacolo. Quel che si dice la contestualizzazione del mito. Un mito che nel corso degli anni si imborghesisce, smarrendo la sua forte carica di stravaganza. L'unico sacrificio. Che non scalfisce affatto la travolgente avanzata del mondo nuovo. S'intende, il minimondo.

Leonardo Coen

www.mini.com
Petuelring 130, 80809 Monaco
Germania

Mini

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Berlina

L'erede della prestigiosa tradizione Mini viene presentata nel 2000 in vari saloni dell'auto, tra cui quello di Parigi, ed entra in commercio l'anno successivo. Il design, portato avanti prima da Frank Stephenson quindi finalizzato da Gert Volker Hildebrand, ricalca quasi fedelmente quello della illustre progenitrice. All'inizio viene proposta con un motore 1.6 sedici valvole ad iniezione elettronica sia aspirato che sovralimentato con compressore volumetrico, a seconda che va ad equipaggiare la versione One da 90 Cv, quella Cooper da 115 Cv, o la più potente Cooper S da ben 163 Cv. Nel 2002 arriva anche una motorizzazione diesel: è il quattro cilindri 1.4 da 75 Cv. La seconda serie debutta nel 2004, e porta in dote un generale miglioramento nelle prestazioni, in particolare della Cooper S con kit "estremo" John Cooper Works.

1

1. Il design del nuovo modello ripropone canoni e proporzioni della Mini classica
2. Nel dettaglio, il tubo di scarico e la griglia posteriore

2

FOCUS
L'ultima serie

Arriva nel 2006 e, come logico, non presenta stravolgimenti estetici. Solo qualche piccolo ritocco e dimensoni di poco aumentate. Le novità sono negli interni e sotto il cofano, dove c'è un nuovo 1.6 quattro cilindri benzina da 120 Cv (Cooper) e 175 Cv (Cooper S) realizzato con la PSA. Per l'entry level One, viene invece scelto un 1.4 da 95 Cv mentre la D monta un 1.6 da 110 Cv a gasolio.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
One, Cooper, Cooper S	2001 - 2004
Mini D	2002 - 2004
Restyling	2004 - 2006
Seconda Serie	dal 2006

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 1.040 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Euro 14.550

Mini Cabrio

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Cabriolet

La versione convertibile della Mini viene presentata al salone dell'auto di Ginevra del 2004, per arrivare in commercio come model year 2005 nelle varianti One, Cooper e Cooper S. Derivata meccanicamente in tutto e per tutto dalla berlina è equipaggiata con una capote in tela multistrato che si apre automaticamente (anche in maniera parziale, a mò di parasole), comandata da un sistema elettro-pneumatico. I passeggeri posteriori beneficiano di due piccoli finestrini di cortesia, che si ritraggono anch'essi nella carrozzeria mentre il tetto viene ripiegato nel vano bagagli. Il vetro posteriore, nonostante è parte integrante della capote, usufruisce di un meccanismo di sbrinamento. Per quanto riguarda i motori, utilizza la stessa gamma a disposizione per la berlina.

1

1. La Mini cabriolet
2. La capote è azionata da un comando elettrico che la ripone nel bagagliaio, e come da tradizione è rigorosamente in tela

FOCUS
La nuova generazione

La versione più recente di Mini cabrio è quella che arriva in commercio nel 2009, con piccoli ritocchi qua e là, soprattutto al frontale, reso più aggressivo rispetto al passato. Una chicca che contraddistingue questi nuovi modelli è senza dubbio l'Always-open-timer, vezzosa dotazione di serie che segnala quanto tempo si trascorre guidando con la capote completamente aperta.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2004 - 2008
Restyling	dal 2009

SCHEDA TECNICA - COOPER

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,640
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,420

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 1.165 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 116 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 193 km/h

PREZZO ..... Euro 21.900

Mini Clubman

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Station wagon

1. La Mini Clubman del 2007, in versione One
2. I colori degli interni riprendono quelli della carrozzeria
3. Le due porte posteriori si aprono ad armadio, come da tradizione

Arriva nel novembre del 2007 la terza veriante di carrozzeria della Mini: si tratta della versione familiare, a cui viene conferito il tradizionale appellativo di Clubman. Progettata e realizzata sul pianale della berlina, questa versione è lunga 20 centimentri in più rispetto a quest'ultima, soprattutto per l'incremento del passo di 80 millimetri. Per l'occasione vengono riprese alcune soluzioni tecniche proposte sulla Clubman originale degli anni Sessanta-Settanta, come le due porte posteriori del bagagliaio apribili ad armadio. Ed in più una aggiuntiva di piccole dimensioni sulla fiancata destra apribile nel senso di marcia, per rendere più facile l'accesso ai passeggeri che si accomodano sui sedili posteriori. Nessuna novità sul versante motori, che rimangono gli stessi della berlina e ne seguono le varie evoluzioni di cilindrata e potenza.

1

FOCUS
Il nome Clubman

L'uso del nome Clubman per la Mini formato van è in linea con l'*heritage* della vettura inglese. Si tratta dell'appellativo conferito originariamente ad un restyling che risale al 1970 di un modello particolarmente squadrato. In realtà le mini classiche in versione giardinetta vengono chiamate Traveller o Countryman, ma la Bmw non compra i diritti per utilizzare questi nomi.

2

3

SCHEDA TECNICA - D

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,950
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.175 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1560 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 109 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 193 km/h

PREZZO ..... Euro 23.050

Mirabilis

Torino
Italia
1906 - 1907

La marca Mirabilis appartiene alla preistoria dell'automobilismo italiano. Promettente, ma incapace di agganciarsi al treno del progresso meccanico, Mirabilis resta legata alla produzione di una piccola serie di vetturette destinate alla rapida obsolescenza. La fondazione dell'azienda risale al 1906 per iniziativa di Giuseppe De Maria. Le prime auto messe in produzione sono veicoli a tre ruote e a un solo posto, con un motore di costruzione belga di 3,5 cavalli. Questa proposta, certamente non all'altezza di quanto già allora disponibile sul mercato, viene leggermente migliorata nel corso dell'anno successivo. Le auto diventano a quattro ruote, i posti salgono a due e anche i motori vengono potenziati, arrivando fino a 5 cavalli. Nonostante ciò, la diffusione delle Mirabilis resta un fenomeno assolutamente locale, di scarsa consistenza, incapace di sostenere l'urto della concorrenza. Nel 1907 la produzione si interrompe definitivamente.

Mitchell

Racine
Stati Uniti
1903 - 1923

1

Nonostante la complessità delle sue vicende societarie, la Mitchell è una Casa che dispiega nella sua produzione ventennale tutto il percorso evolutivo dei motori a scoppio, di cui è senza dubbio un'ottima interprete. Come costruttrice di auto nasce nel 1903, distaccandosi da una storica azienda specializzata nella produzione di carri, la Mitchell & Lewis Co. fondata a Racine attorno al 1830.
La vettura del debutto è una biposto leggera con motore bicilindrico raffreddato ad aria. Nel corso dei sei anni successivi, la gamma viene progressivamente allargata con l'introduzione di veicoli dotati di raffreddamento ad acqua e con motori a quattro cilindri che si spingono fino a 35 cavalli di potenza. Nel 1910 la Mitchell torna tuttavia nell'alveo della Casa madre assumendo la denominazione di Mitchell-Lewis Motor Co. Le produzioni che seguono sono probabilmente le più fortunate nella storia di questa Casa, che mette sul mercato anche una sei cilindri da 50 cavalli. Tre anni dopo, in seno al medesimo gruppo industriale, nasce un'altra unità dedicata alle auto con tanto di marchio proprio. Si tratta della L.P.C., dalle iniziali dei tre soci fondatori. Le due linee restano indipendenti fino al 1916, quando vengono riunite nella Mitchell Motor Co. In quegli stessi anni la Mitchell avvia anche una frenetica attività sportiva, sebbene limitata a competizioni nazionali. Un'altra svolta progettuale arriva nel 1913, quando la direzione viene assunta da René Petard, socio della L.P.C., portatore di una visione che tradisce la sua estrazione europea, francese in particolare. Risalgono a quel periodo una serie di modelli da 40, 50 o 60 Cv con motori a sei cilindri e raffreddamento ad acqua. La presentazione, nel 1916, di una vettura equipaggiata con motore a otto cilindri costituisce un altro punto di svolta, probabilmente l'ultimo. A partire da quel momento la Mitchell decide di indirizzarsi verso modelli più commerciali ma tutti gli sforzi non danno i risultati sperati. Neppure quello del 1920, che si concretizza nell'introduzione di un nuovo radiatore inclinato che ha il solo effetto di inquinare le linee estetiche con cui la Casa è divenuta famosa. Tre anni più tardi, con la sigla F-50, arriva sul mercato l'ultima vettura a marchio Mitchell. Nello stesso anno gli impianti produttivi di Racine vengono rilevati dalla concorrente Nash.

1. Una vettura Mitchell del 1911 con motore da 6 cilindri
2. Una Mitchell roadster del 1903
3. Una Mitchell del 1914 in versione touring

2

3

Mitsubishi

Tokyo, Giappone 1917

1

1. Il disegno della citycar elettrica Mitsubishi
2. La MiEV, veicolo elettrico Mitsubishi, accanto all'ultima serie della Colt

2

La nascita della Mitsubishi si può dividere in tre momenti, ognuno importante. Oggi, infatti, la Mitsubishi Motors Corporation è la quarta azienda automobilistica del Giappone e risponde alla holding finanziaria Keiretsu. La prima auto marcata Mitsubishi Ship Building and Engineering Company è la A (ispirata alla Fiat Zero) del 1917, costruita in 22 esemplari nell'arco dei 5 anni di produzione. Le origini più remote però risalgono al 1870, quando Yataro Iwasaki fonda ad Osaka la Tsukumo Sghokai shipping, un'impresa di trasporti con tre vascelli a vapore presi a noleggio. Grazie all'acquisto e la fondazione di altre società nei settori bancario, commerciale, immobiliare dell'industria estrattiva e della costruzione navale, l'impresa è cresciuta negli anni a seguire fino a divenire un gruppo di rilievo internazionale.

La carriera di costruttore automobilistico, tuttavia, per Mitsubishi subisce ben presto un'interruzione quando, nel 1921, cessa la produzione della Model A e la Casa decide di dedicarsi esclusivamente ai veicoli industriali, attività che prosegue fino al 1959. Sempre nel 1921 la Mitsubishi Electric si scorpora dal settore di produzione per motori navali, e diventa con gli anni un'azienda grande e profittevole, tanto che attualmente è presente in oltre 120 paesi con stabilimenti di produzione, centri di sviluppo e ricerca e società di distribuzione.

Negli anni Trenta la Mitsubishi produce pochi esemplari della PX33, una delle prime vetture a trazione integrale.

Sono gli anni che precedono la Seconda guerra mondiale e la Mitsubishi Heavy Industries converte la produzione industriale a scopi bellici. Suo, ad esempio, il caccia Zero, protagonista di molte battaglie aeree, ma anche plurimotori da ricognizione e bombardamento. Il coinvolgimento nella costruzione di mezzi militari però le costa molto per i danni derivanti dalle continue incursioni aeree degli alleati che provocano la distruzione quasi totale dei suoi stabilimenti.

Le attività di Mitsubishi riprendono subito dopo la guerra con la costruzione di automobili su licenza. E l'accordo più importante viene

Mitsubishi

proprio dagli ex nemici, quando nel 1953 sigla un contratto per assemblare la Jeep CJ3B, il mezzo più diffuso dell'esercito Usa durante il conflitto. La Jeep con i tre diamanti continua ad essere costruita fino al 1998, evolvendosi in modelli successivi, ma sempre strettamente ispirati alla produzione americana.

DALLA 500 AL PICK UP

Si deve arrivare al 1959, infine, per vedere l'inizio della vera produzione industriale automobilistica di Mitsubishi, quando presenta la sua 500, ispirata alla Fiat 500: anche la 500 giapponese dà l'avvio alla motorizzazione di massa, offrendo una berlina a 4 posti mossa da un bicilindrico posteriore di circa 500 cc. I modelli si susseguono poi con un ritmo sempre più rapido: già nel 1962 arriva la Minica, quindi la Colt, una vera stirpe di modelli Colt, un nome che Mitsubishi applica a molte generazioni di modelli compatti. Nel 1965 è la volta della Colt 800, dotata di una rivoluzionaria (per l'epoca) carrozzeria a due volumi, mentre già l'anno prima si avvia la produzione della più grande Debonair, iniziando poi il processo di definitiva espansione con la Galant (che in realtà si chiama Colt Galant) del 1969, modello che si propone in versione berlina, familiare e coupé. Con questo modello coincide la vera indipendenza di Mitsubishi Heavy Industries – siamo nel 1970 – che assume così il nome di Mitsubishi Motors Corporation (MMC). Al tempo stesso la Galant apre la via dell'esportazione in Usa. Qui viene raggiunto anche un accordo con Chrysler (che ne acquisisce il 15 per cento) per la distribuzione della Galant con il marchio Dodge. La produzione mondiale passa a 500mila veicoli nel 1973 e 965mila nel 1978.

Sempre nel 1970 la produzione Mitsubishi con il primo pick up, Forte (L200, Strada e Triton in altri paesi), apre la via a un'altra tipologia di veicoli, destinata a non essere più abbandonata. I ritmi produttivi si fanno sempre più incalzanti: nel 1973 arriva infatti la Lancer, berlina e station wagon. Dal 1975 inizia l'esportazione verso l'Europa e solo quattro anni più tardi le prime vetture approdano in Italia. Sono del 1977 i modelli, Celeste, Sigma e Lambda, che portano il marchio a confrontarsi con realtà europee e statunitensi, insieme alla Sapporo che monta sospensioni a 4 ruote indipendenti e con molle elicoidali.

3

L'ERA DEL PAJERO E DEGLI ACCORDI

Nel 1980 arriva il primo diesel, anche con sovralimentazione, ma l'inizio della vera espansione coincide col fuoristrada Pajero del 1981. Il Pajero convince subito per la sua versatilità e si rivela un vero protagonista dei nascenti rally-raid, vincendo per 12 volte la Parigi-Dakar. Verso la fine degli anni Ottanta la sua politica di espansione porta la Mitsubishi a incrementare la propria presenza in Usa dove manda in onda la sua prima campagna pubblicitaria televisiva nazionale, e aumenta la rete di vendita a 340 concessionari. Nel 1989 Mitsubishi raggiunge quota 1,5 milioni di unità prodotte nel mondo.

Nonostante le continue tensioni tra Chrysler e Mitsubishi, le due aziende decidono di dar

1

2

La curiosità
Nel segno e nel nome dei tre diamanti

Strettamente legato al logo aziendale, il nome Mitsubishi significa appunto "tre diamanti" e proviene dalla somma di due parole giapponesi, mitsu (tre) e bishi (pietra/diamante). Nel marchio ogni rombo ha un significato preciso e rappresenta i valori dell'azienda dal momento della sua nascita: responsabilità comune nei confronti della società, integrità e lealtà, conoscenza dei popoli attraverso il commercio. Il marchio è talmente ben riuscito che per molti anni non si avverte la necessità di alcun cambiamento nella forma, né nel colore, rigorosamente rosso. Un'altra versione vuole spiegare le origini del marchio con le tre grandi direzioni possibili in cui essere presenti: aria, terra e mare. Dagli aerei alle auto e alla produzione di navi, infatti, Mitsubishi è sempre presente fin dalle origini, nel 1870. Tentando un nuovo approccio, di recente il designer Boulay e il suo team trasformano il logo: i tre rombi assumono un colore argento anziché rosso, sono più grandi e tridimensionali.

vita a un modello nello stabilimento dell'Illinois, con un accordo paritetico 50/50, dovuto anche alla necessità di aggirare la normativa americana sulle restrizioni per i veicoli di importazione, fornendo nel contempo una nuova linea di auto compatte con marchio Chrysler. Si costituisce nel mese di ottobre 1985 la Diamond Star Motors (DSM), dal logo con tre diamanti (Mitsubishi) con un penta star (Chrysler), e l'anno dopo sorge uno stabilimento in grado di sfornare 240mila vetture all'anno. Nella fase iniziale si lavora su tre piattaforme, derivate dalla Mitsubishi Eclipse, Eagle Talon e Plymouth Laser.
La Mitsubishi nel 1989 segue nuove rotte: le vendite si incentrano sul nuovo Pajero, diventato popolare anche nelle congestionate metropoli giapponesi. Il forte incremento di vendite di Suv e Light Truck negli Stati Uniti porta Nakamura ad aumentare il budget destinato al settore degli Sport Utility: la linea di veicoli a quattro ruote motrici, dal Pajero Mini alla monovolume Delica/Space Gear riscuotono dunque un notevole successo.

1. La Mitsubishi dell'ex campione di sci Luc Alphand, nella competizione Baja Espana
2. Il pick up L200 Warrior impegnato in fuoristrada
3. La Colt CZC, piccola coupé cabriolet prodotta da Pininfarina

Nel 1991, Chrysler vende la sua quota di partecipazione azionaria nella Diamond Star Motors, diminuendo il suo share in Mitsubishi Motors a meno del tre per cento fino a quando, nel 1992, decide di cedere il resto della quota. Diamond Star Motors (DSM) viene quindi ribattezzata Mitsubishi Motor Manufacturing of America, Inc. (MMMA) il primo luglio 1995.
Nel 1990 viene introdotto il primo Traction Control System (TCS), quindi il nuovo sistema di trazione integrale, il SuperSelect, poi ancora l'Abs Multi-mode e la trasmissione automatica INVECS. Nell'ottica internazionale, Mitsubishi si accorda con Volvo per rilevare l'ex stabilimento olandese della DAF, facendo nascere la NedCar, che inizia a produrre la Carisma dal 1995. Ma già dal 1990 viene commercializzata la supercar 3000 GT, mentre l'anno dopo arriva la seconda serie del Pajero (Montero o Shogun su alcuni mercati). Nel 1996 esce il Pajero Sport, derivato dal L200.
La fine degli anni Novanta coincide con un periodo di crisi economica nel sud-est asiatico, e Mitsubishi subisce perdite ingenti. Si cercano così nuovi sbocchi per Eclipse e Galant in Russia, Ucraina e Medio Oriente. Nel 2002 Mitsubishi e DaimlerCrysler siglano un accordo di cooperazione, volto sia alle sinergie industriali sia allo scambio di know-how tecnico. Mitsubishi raggiunge poi un accordo con PSA per la produzione di un Suv (Outlander II, 4007 Peugeot, C-Crosser Citroen). Nel 2008 arriva infine in Italia una nuova generazione Colt, con una gamma di motorizzazioni nella quale fanno la loro comparsa versioni a Gpl.

Maurizio Caldera

www.mitsubishi-auto.com
33-8 Shiba, Minato-ku
Tokyo, Giappone

Model A

Produzione 1917 - 1921
Carrozzeria Berlina

1. La Model A è la prima vettura a uscire da uno stabilimento Mitsubishi: ne vengono prodotti solo ventidue esemplari
2. La vettura, basata sulla Fiat Zero, è interamente realizzata a mano

1

È la sola auto costruita nello stabilimento giapponese di Kobe, in 22 esemplari, tra il 1917 e il 1921, dalla Mitsubishi Shipbuilding Company, una società della Mitsubishi Leiretsu, dal nome della famiglia proprietaria dell'azienda. La decisione di iniziarne la costruzione si deve a una specifica richiesta dell'esercito giapponese. Basata sulla Fiat Zero, è una berlina a quattro porte e sette posti, con motore longitudinale anteriore, un 4 cilindri di 2,8 litri e 35 Cv di potenza, con trazione sulle ruote posteriori, e velocità massima di 32 chilometri orari. L'autonomia è di poco più di 150 chilometri grazie ad un serbatoio di 30 litri. I costi di produzione – la A è costruita interamente a mano – soprattutto per l'abitacolo, rifinito con inserti di legno di cipresso laccato bianco, decretano però in fretta l'impossibilità di continuare la storia della Model A, stroncata economicamente dalla concorrenza più economica, ma industrialmente altrettanto valida, dei prodotti americani ed europei. È il momento della rincorsa a ritmi produttivi più frenetici, inoltre, e la costruzione manuale viene progressivamente abbandonata in tutto il mondo, per impiantare le catene di montaggio. Parallelamente alla concorrenza d'oltremare la decisione di interrompere la produzione della A si deve al maggiore interesse di Mitsubishi verso le costruzioni aeronautiche.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,830
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 2,070

POSTI 7

PORTE 4

PESO ..... 1.315 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2765 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 35 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 32 km/h

PREZZO ..... nd

500

Produzione 1960 - 1962
Carrozzeria Berlina

1

Appena terminata la produzione della Model A, Mitsubishi parte con un modello ultracompatto, cui da il nome di 500. Il nome non è casuale: si ispira volutamente alla Fiat per rafforzare l'impressione di voler costruire una macchina destinata alla motorizzazione di massa. La piccola Mitsubishi ha una carrozzeria tre volumi e due porte, con quattro posti omologati. Il motore è un bicilindrico raffreddato ad aria e montato posteriormente, con una potenza di 20 Cv. Il cambio è manuale a tre marce e i freni sono tutti e quattro a tamburo. La 500 giapponese riscuote un immediato successo nelle vendite e, l'anno dopo, viene migliorata. La cilindrata sale fino a 594 cc, aumentano i valori di accelerazione e ripresa, e il nome viene arricchito, fregiandosi della sigla Deluxe. Per l'epoca la vetturetta ha prestazioni di tutto rispetto e non teme rivali, tanto che riscuote successi anche nel settore agonistico. Al gran premio di Macao del 1962, infatti, se ne iscrivono diversi esemplari, e sono proprio le 500 Mitsubishi a conquistare i primi quattro posti in classifica, sbaragliando gli avversari della classe fino a 750 cc. Sul gradino più alto del podio sale l'asso giapponese degli anni Sessanta, Kazuo Togawa, ma dietro di lui si piazzano piloti sconosciuti: in questo caso si rivela vincente la macchina più che l'uomo.

1. La 500 è una vettura a tre volumi e due porte ideata per la motorizzazione di massa
2. La Mitsubishi 500 si ispira volutamente alle utilitarie europee

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,140
Larghezza ..... m 1,390
Altezza ..... m 1,370

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 490 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 493 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Yen 390.000

Minica

Produzione 1962 - 2002
Carrozzeria Berlina

La Minica inizia i suoi quaranta anni di storia nel 1962. Antesignana è la prima serie, la 360. La seconda generazione arriva nel 1969 e amplia gli orizzonti di questo modello con una coupé e un lillipuziano pick up: la berlina diventa una tre porte. Il motore è un bicilindrico di 359 cc e 15 Cv, le sospensioni passano dalle balestre alle molle. Il motore 2G21 viene offerto in due potenze: 28 e 38 cavalli. Quest'ultima versione è di serie per la sportiva GSS. Nel dicembre del 1969 si aggiunge il pick up, in produzione fino agli anni Ottanta. Un anno e mezzo più tardi, nel maggio 1971, arriva la coupé Minica Skipper, due porte con finestrino/portellone posteriore. La terza generazione Minica è la F4 che monta l'identico motore della precedente. Il finestrino posteriore si apre come quello delle coupé. Nel 1976 cambiano le norme fiscali in Giappone e la cilindrata sale a 471 cc e 26 Cv. Un restyling arriva nel 1981, l'auto cresce di dimensioni, fino a raggiungere la lungheza di 3,16 metri. Nel 1982 arriva la trazione integrale inseribile, nello stesso anno la Minica è la prima piccola a montare un turbo. La quarta generazione adotta motore e trazione anteriori, carrozzeria a tre o cinque porte e propulsore 800 cc a tre cilindri. Il cambio sale a quattro e cinque marce, sempre manuale. La Minica del 1989 è la prima cinque valvole per cilindro e doppio albero a camme in testa. È la specialissima Dangan ZZ da 64 Cv. L'anno dopo la Minica Toppo è una MPV tre porte con quattro ruote motrici. Nel settembre 1993 arriva la sesta serie: 659 cc e quattro cilindri. Successivamente, nel gennaio 1997, Minica e Toppo subiscono un restyling. Nell'ottobre 1998 diventa disponibile il tre cilindri 657 cc, che nel 1999 torna al quattro cilindri di 659 cc, con una edizione limitata di 50 Mitsubishi Pistacchi, 1094 cc e quattro valvole per cilindro.

1

1. La Minica, un'auto storica della Casa giapponese: rimane in produzione per quarant'anni
2. Nonostante le dimensioni compatte, è una vettura a quattro posti destinata alle famiglie

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1962 - 1968
II Serie	1969 - 1972
III Serie	1972 - 1984
IV Serie	1984 - 1988
V Serie	1989 - 1993
VI Serie	1993 - 1998
VII Serie	1998 - 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,990
Larghezza ..... m 1,290
Altezza ..... m 1,380

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 490 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 359 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 15 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Colt

Produzione 1962 - 2003
Carrozzeria Berlina

La prima Colt appare nel 1962 e segna il debutto di una linea di vetture piccole che si orientano ben presto verso le competizioni. Le generazioni si susseguono crescendo di cilindrata, potenza e ingombri. Inizialmente la Colt è con motore e trazione posteriori. Con questo schema vince anche diverse competizioni. In seguito il propulsore è montato anteriormente. Uno dei momenti di maggior splendore sono gli anni Ottanta: la Colt è servita da una gamma di quattro motorizzazioni, tre benzina e uno diesel. I primi partono da una cilindrata di 1198 cc e 55 Cv, alimentazione con un carburatore, poi c'è un 1468 che ne sviluppa 75, alimentato con due carburatori, quindi il più potente 1597 da 125 Cv, che già adotta un impianto a iniezione. Il diesel da 1795 cc eroga 58 Cv con iniezione indiretta a gasolio. Il cambio è inizialmente solo manuale, poi affiancato dall'automatico.

1

FOCUS
Una vettura affidabile

La quinta generazione della Colt è definita dal mensile tedesco *Adac Motorwelt* la vettura più affidabile fra le compatte in un lotto di una dozzina fra i modelli più venduti nella Ue. Significativi difetti rilevati: la molla poco potente del riavvolgitore delle cinture di sicurezza e il non corretto funzionamento dell'immobilizer installato nel post vendita in Germania.

1. Una Colt a quattro porte del 1968. È equipaggiata con un motore da 1200 cc
2. La Colt è la più longeva automobile della Mitshubishi, in produzione dal 1962. Nel corso degli anni sono numerosi i cambiamenti apportati alla carrozzeria

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1962 - 1978
II Serie	1978 - 1984
III/IV Serie	1984 - 1988
V Serie	1988 - 1992
VI Serie	1996 - 1996
VII Serie	1996 - 2003

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,820
Larghezza ..... m 1,490
Altezza ..... m 1,420

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 840 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 977 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 44 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Debonair

Produzione 1964 - 1999
Carrozzeria Berlina

1. Berlina di lusso, ammiraglia nel mercato giapponese, la Debonair è il fiore all'occhiello della Casa nipponica
2. La versione Deluxe del 1971

1

È una quattro porte di lusso, ammiraglia nel mercato giapponese. Tre distinte serie sono disponibili nel corso dei suoi trentacinque anni di produzione. Tra il 1964 e il 1986 l'aspetto della Debonair è rimasto pressoché invariato: una prestigiosa berlina a tre volumi e quattro porte con piccole varianti che si susseguono. La produzione però resta sostanzialmente la stessa per ventidue anni. Il motore del 1991 è un sei cilindri in linea di 2 litri di cilindrata e potenza di 104 Cv in grado di farle raggiungere i 155 chilometri orari. Nel 1994 si raggiungono 130 Cv e la velocità sale a 180 chilometri orari. In questo periodo c'è anche una breve commercializzazione in Europa, dove si confronta, fra le altre, con la Fiat 2300. Nel 1986 la Debonair passa alla trazione anteriore e adotta un turbo per il due litri. Questa serie è venduta anche con il marchio Hyundai sotto il nome Grandeur. Impiegata spesso come taxi, in questo utilizzo è alimentata a Gpl. La terza serie è del 1992, con carrozzeria più grande e linee differenti, più europee. Ampia la gamma di motori disponibili, con un tre litri da 256 Cv o per la prima volta un potente V8. Si tratta anche del primo modello Mitsubishi ad avere un'iniezione di tecnologia, con quattro ruote sterzanti, Abs, sospensioni regolabili, TCS e cambio automatico "intelligente" INVECS.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1964 - 1986
II Serie	1986 - 1992
III Serie	1992 - 1998

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,860
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.330 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 104 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... nd

Galant Sigma

Produzione Dal 1969
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé

1. La terza serie della vettura: sulla berlina a quattro porte appare il nome Galant Sigma
2. Nel 1976 alla gamma Galant si aggiunge una capiente versione station wagon

La Galant nasce come berlina compatta a due e quattro porte, con la produzione che inizia in Giappone e prosegue anche in Illinois, negli Stati Uniti. Sono nove le serie della Galant, la prima delle quali è in linea fino al 1973. Il motore è un 1300, poi la cilindrata cresce a 1600 cc. Nel 1970 appare una coupé due porte, una fastback Galant GTO. La seconda serie viene venduta in America da Chrysler come Dodge Colt, Plymouth Colt e Cricket in Canada, in Australia come Chrysler Valiant Galant, in Europa come Colt Galant. In questi anni la potenza sale fino a 125 Cv. Con la terza serie appare il nome Galant Sigma. È il 1976 e alla berlina si aggiunge la station wagon, i motori sono tutti quattro cilindri della famiglia Saturno, con motorizzazioni da 1600, 1800, 2000 e 2600 cc. I motori della quarta serie, inoltre, comprendono per la prima volta su una vettura giapponese un motore diesel, mentre la gamma benzina adotta un turbo e aggiunge un V6 di tre litri. La quinta serie del 1983 passa alla trazione anteriore, si vende in USA fino al 1990 come Sigma. Il nome Sigma scompare nel 1990, quando si aggiunge il nuovo coupé Mitsubishi Eterna. La sesta serie è la prima a vedere la partecipazione di Mitsubishi al Campionato mondiale di rally con la Galant due litri DOHC turbo e trazione integrale. Successivamente la vettura monta un cambio semiautomatico INVECS-II e nuove sospensioni con schema multilink.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I/III Serie	1969 - 1980
IV/VII Serie	1980 - 1998
VIII/IX Serie	dal 1996

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,770
Larghezza ..... m 1,580
Altezza ..... m 1,330

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.040 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1378 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 74 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

Lancer

Produzione Dal 1973
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Con la Lancer Mitsubishi avvia la produzione di un modello moderno, destinato a vivere a lungo e destinato sia alla grande diffusione, sia a partecipare ai rallies del campionato mondiale, in cui consegue anche dei buoni risultati. Appare nel 1973 con carrozzeria berlina tre volumi, ma presto si vedono la due volumi e cinque porte e una station wagon, proposta in più occasioni. Lancer è un'auto dai mille nomi: in funzione dei mercati si chiama anche Colt Lancer, Dodge/Plymouth Colt, Chrysler Valiant Lancer, Chrysler Lancer, Eagle Summit, Hindustan Lancer, Soueast Lioncel, Mitsubishi Carisma e Mitsubishi Mirage in vari Paesi e diversi momenti. La serie più recente, la nona, è in vendita dal 2007 in Giappone come Galant Fortis. Dalla sua introduzione, nel 1973, vende oltre sei milioni di esemplari in 36 anni. Adotta quasi da subito un propulsore da 1800 cc a iniezione di benzina da 131 Cv, ma resta un modello indipendente e staccato dal resto della produzione. La vera trasfigurazione avviene proprio con l'arrivo della nona generazione, proposta come prototipo Concept-Sportback nel 2005 al salone di Francoforte, mentre il Concept-X è nello stand a Tokyo. La nuova Lancer è basata su questi due modelli e appare in veste definitiva nel gennaio 2007 a Detroit, con l'aggiunta di un modello Sportback a due volumi, con la zona posteriore profondamente rinnovata. Le motorizzazioni ora comprendono un 1500 da 109 Cv, l'evoluzione a 143 Cv del 1800 e un due litri che ne eroga 154. Nella gamma c'è anche un diesel 2000 da 140 Cv e la trazione è anteriore o integrale, a seconda delle versioni.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I/IV Serie	1973 - 1987
V/VII Serie	1988 - 2000
VIII/IX Serie	dal 2000

1

1. Due Lancer 1400 del 1973. Con questa vettura Mitsubishi avvia la produzione di un modello più moderno e sportivo
2. Il profilo della recente versione 2008
3: Una versione del 1981. La Lancer cambia nome in base ai mercati in cui viene venduta

2

3

SCHEDA TECNICA (2001)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,480
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,430

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 1.170 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1834 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 131 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Euro 18.700

Starion

Produzione 1982 - 1990
Carrozzeria Coupé

1. La Mitshubishi Starion, una vettura dalla linea filante e spigolosa. Sull'ampio cofano sono presenti tre prese d'aria e fari a scomparsa
2. La Starion in allestimento sportivo

La Starion nasce nel 1980 con carrozzeria coupé tre porte. Emerge subito nelle competizioni già prima della versione definitiva, vincendo sia in Giappone, sia in Olanda nella classe due litri. Dal 1982 è in vendita con un due litri in Europa e con un 2600 negli Usa, dove viene anche commercializzata dai marchi Chrysler, Dodge e Plymouth come Conquest. Starion ha poi la sua affermazione nel 1984, con l'introduzione della versione a quattro ruote motrici, che monta la trasmissione derivata dal Pajero, anche se con una differente collocazione del motore: l'avversario da battere all'epoca si chiama Audi Quattro. L'estetica cambia soprattutto per i fari fissi e non più a scomparsa, cosa che permette alla Starion di accorciare il muso di circa 15 centimetri e risparmiare sul peso finale della vettura (meno di 1.000 chili), grazie anche all'uso di fibra di carbonio per l'albero di trasmissione. Nel 1987 arriva la versione turbo con intercooler del due litri Mitsubishi e l'adozione di una terza valvola per cilindro: la potenza sale da 150 a 192 Cv, ma l'obiettivo è di averne 350. Il cambio è manuale a cinque velocità o automatico a quattro rapporti. All'interno una delle caratteristiche più insolite è rappresentato dalle cinture di sicurezza presenti su alcuni modelli europei e americani: per i posti anteriori sono fissate alle portiere e si posizionano automaticamente alla chiusura.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,410
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,320

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 1.260 kg

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

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... nd

Pajero

Produzione Dal 1982
Carrozzeria Fuoristrada

La Mitshubishi Pajero nasce nel 1982 e si impone subito per la somma di linee e meccanica equilibrate, gradevoli e con prestazioni stradali superiori ai fuoristrada contemporanei. Esposto per la prima volta al salone di Tokyo del 1981, il fuoristrada viene commercializzato l'anno dopo, già in due versioni di passo e carrozzeria a 3 e 5 porte, con sette posti per la versione a passo lungo. I motori della prima serie a benzina sono quattro: 2000, 2300 e 2600 a 4 cilindri, oltre a un tre litri V6. I diesel partono dal 2300 aspirato e turbo e la massima espressione è il 2500 turbodiesel da 84 Cv, tutti a 4 cilindri in linea. Il primo Pajero ha un telaio a longheroni e traverse con carrozzeria imbullonata al telaio, trazione posteriore e anteriore inseribile, differenziale posteriore autobloccante, riduttore a due rapporti. Le sospensioni sono a ponte rigido con balestre al retrotreno e indipendenti a barre di torsione all'avantreno. Dalla prima serie del Pajero la coreana Hyundai ricava il suo Galloper, costruito su licenza Mitsubishi. Con la seconda serie, prodotta dal 1991 al 1999, si aggiunge la versione Canvas con tetto in tela, mentre passo corto e lungo crescono nelle dimensioni e hanno interni completamente rinnovati. Più potenti anche i motori: resta il 2500 turbodiesel (ora con intercooler e 99 Cv) e si aggiunge un 2800 da 125 Cv, il tre litri a benzina resiste per la prima parte della seconda serie, poi diventa un 3500, sempre 6V, da 194 Cv. Il cambio resta manuale a cinque marce o automatico a quattro, ma il sistema di trasmissione vede l'ingresso del Super Select che permette di marciare anche su asfalto con la trazione integrale inserita. Pajero si vende già con Abs di serie e sospensioni regolabili elettricamente. Verso la fine del 1997 il modello subisce un profondo restyling e viene proposta la versione da competizione Evolution. Ma è con la terza serie che si arriva a una soluzione vicina a quella ancora oggi in produzione. Il Pajero cambia volto e somiglia alla versione che vince varie Parigi-Dakar (12 edizioni, di cui 7 consecutive). Bombato e aggressivo, il 4x4 Mitsubishi ha ora un 3200 turbodiesel da 163 Cv che gli permette di arrivare a 185 orari e un'accelerazione degna di una sportiva. La versione a benzina è sempre un 3.5 con 204 Cv, ma le prestazioni del diesel sono molto vicine al motore più potente. La trazione si avvale ora dello SS4-II, derivato dal Super Select 4WD. Il cambio automatico ha funzione sequenziale e cinque marce. Vengono apportate modifiche alle sospensioni, ora indipendenti e senza ponte rigido, a vantaggio del comfort di marcia. La quarta serie cambia nel frontale e nella parte posteriore, mentre gli interni sono tutti nuovi. La gamma motori comprende un 2.5 TD, un 3.2 da 160 Cv e un benzina 3.8 da 250 Cv. Recentemente scompare il 2.5 e il 3.2 viene portato a 200 Cv.

SCHEDA TECNICA (1987)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,990
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,830

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.475 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2477 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 84 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Lire 28.830.000

1

2

3

1. La prima generazione del Pajero, un fuoristrada che conquista i mercati internazionali
2. La versione a tre porte del 2006
3. Gli interni con il navigatore satellitare
4. Le linee più morbide caratterizzano il restyling della carrozzeria del Pajero

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I generazione	1982 - 1991
II generazione	1991 - 1999
III generazione	1999 - 2006
IV generazione	dal 2006

4

FOCUS
Mitsubishi J24A

Nel dopoguerra la Mitsubishi produce una versione su licenza della Jeep CJ3 con motore diesel, da cui viene sviluppata la versione militare Type 73 Jeep Mitsubishi J24A, sostituita dal 1996 dalla Type 73 Jeep, nuovo mezzo da ricognizione dell'esercito giapponese.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,140
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,970
POSTI 6
PORTE 5
PESO ..... 1.940 kg
MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2835 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 125 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h
PREZZO ..... nd

L200

Produzione Dal 1986
Carrozzeria Pick up

Nato nel 1970 come Mitsubishi Forte, poi Strada, in Italia viene importato a partire dal 1986 con il nome L200. Lo schema costruttivo è classico per questi veicoli: telaio a longheroni, ponte rigido e balestre dietro, sospensione anteriore a ruote indipendenti con barre di torsione. Il motore all'inizio è un 2500 aspirato da 77 Cv, ma arriva subito la versione turbo che ne sviluppa 85. Equipaggiato con cambio e riduttore, è a trazione posteriore con l'anteriore inseribile, ma c'è anche una versione a due sole ruote motrici posteriori. La carrozzeria del pick up fuoristrada prevede tre soluzioni: cabina singola, cabina semilunga e doppia, con cinque posti e quattro porte. La portata massima del Double Cab, la versione più diffusa, è di quasi una tonnellata. La terza serie si avvicina ai fuoristrada classici, con linee più tondeggianti. Intanto il motore cresce in potenza con l'adozione dell'intercooler. La versione GLS Target ha anche il differenziale posteriore bloccabile al 100 per cento. Nel 2004 gli allestimenti cambiano e diventano tre: Invite, Instyle e Intense. La quarta serie è tutta nuova: modificate le sospensioni, l'assetto è più morbido, il cassone leggermente ridotto di dimensioni, a vantaggio dell'abitabilità. Il motore resta il 2500, ma Euro 4 e con potenze che arrivano fino a 167 Cv.

1

1. La versione 2009 della L200: esteticamente il pick up si ispira a un classico fuoristrada
2. Una versione del 1992, con il cassone allungato

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1970 - 1986
II Serie	1986 - 1996
III Serie	1996 - 2005
IV Serie	dal 2005

2

SCHEDA TECNICA (2009)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,040
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,770

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.780 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2477 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 167 km/h

PREZZO ..... Euro 30.700

Eclipse

Produzione Dal 1990
Carrozzeria Coupé - Spider

Con la Eclipse Mitsubishi intende rilanciarsi sul mercato delle coupé sportive, abbandonato con l'uscita di produzione della Starion. Inizialmente la Eclipse monta un motore a benzina da 1800 cc e 92 Cv. In alternativa c'è una versione da due litri e 150 Cv. Nel 1992 arriva il primo restyling importante che fa scomparire i fari retrattili. Con la seconda generazione la carrozzeria diviene più tondeggiante, mentre il motore adotta un turbocompressore Garrett di sovralimentazione più piccolo e i cavalli salgono a 210. Nel 1996 viene proposta una spider in due versioni: GS con motore aspirato 2400 e GS-T con il classico turbo. Con la terza serie, presentata a Detroit nel gennaio 1998, l'Eclipse esce dai mercati europei e diventa un'esclusiva "americana". Cambiano i motori, entrambi a benzina: un quattro cilindri di 2400 cc (150 Cv) o 3000 monoalbero a camme in testa (205 Cv). La quarta serie, infine, è la spider (disponibile con capote in tela o con hard top), destinata sempre al mercato americano. La Eclipse GTS Spyder monta gli stessi motori della coupé, ma il tre litri sale a 210 Cv di potenza, grazie all'introduzione del dispositivo MVIM che ottimizza il flusso di carburante. La quarta serie sfrutta anche nuovi motori: un 3800 V6 (265 Cv) e la versione potenziata del 2400 (163 Cv), sempre con la possibile scelta tra la trazione anteriore o integrale.

1

1. Eclipse del 2005
2. La Eclipse GTS Spyder: il motore da tre litri eroga 210 Cv di potenza

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1990 - 1995
II Serie	1995 - 2000
III Serie	2000 - 2005
IV Serie	dal 2005

2

SCHEDA TECNICA (1993)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,390
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.310 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1997 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Lire 38.300.000

GTO

Produzione 1990 - 2001
Carrozzeria Coupé

1. La seconda generazione della GTO: a partire dal 1993 i fari a scomparsa vengono sostituiti con proiettori fissi
2. La prima versione della GTO che in Europa si chiama 3000 GT

Simile nell'aspetto a una gran turismo europea, ma ricca di know-how nipponico, questa coupé in Giappone prende subito il nome GTO, ma in Europa arriva come 3000 GT. Monta un tre litri V6 DOHC con due turbo che consentono una potenza di 286 Cv. La seconda generazione ha un incremento di potenza, fino a 320 Cv. La GTO è una vettura sportiva, a quattro ruote motrici e sterzanti, ricca di tecnologia. La trazione è integrale permanente con differenziale centrale a slittamento limitato, mentre le ruote posteriori, grazie a un sistema idraulico, sterzano in fase con quelle anteriori sopra i 60 chilometri orari per garantire maggiore maneggevolezza e tenuta di strada anche nelle curve più impegnative. In manovra, invece, seguono proporzionalmente l'angolazione delle ruote anteriori. Sulla coda c'è uno spoiler regolabile elettricamente per modificare la spinta aerodinamica verso il basso e un altro che si trova sotto alla calandra, sempre con comando elettrico automatico. La GTO raggiunge la velocità di 250 chilometri orari con un'accelerazione da 0 a 100 in 5,7 secondi. Le sospensioni possono essere regolate nelle modalità Sport o Touring, con tarature più o meno rigide. I fari a scomparsa, che caratterizzano molte sportive dell'epoca, vengono sostituiti dai proiettori fissi nel 1993. Nello stesso anno la GTO adotta un cambio Getrag, meccanico, a sei marce.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1990 - 2003
II Serie	1993 - 2001

2

SCHEDA TECNICA (1993)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,560
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,250

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.760 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2972 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 286 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Lire 99.550.000

Space Runner

Produzione 1991 - 2002
Carrozzeria Monovolume

1. Space Runner, la monovolume a cinque posti della Casa nipponica
2. Il tratto distintivo della vettura è la porta posteriore scorrevole, disponibile solo sul lato destro

La Mitsubishi RVR è una monovolume compatta, esportata in Europa col nome di Space Runner. I primi modelli riprendono, in alcuni mercati, la trasmissione della Mitsubishi Galant VR-4, con un due litri DOHC a 16 valvole e cambio manuale a cinque velocità o automatico a quattro. In Italia la Space Runner arriva con un 1800, cui si aggiungono ben presto un due litri e un 2400, tutti a benzina. Pur non essendo una sportiva, la Space Runner tocca i 180 chilometri orari con la motorizzazione più piccola e i 190 con il 2400 da 165 Cv. I motori della monovolume aprono la strada al sistema di iniezione diretta a benzina. Quanto all'estetica, il frontale presenta proiettori molto grandi e un grande paraurti con prese d'aria, fendinebbia e spoiler inferiore incorporati. Sulle fiancate un vistoso fascione sottoporta sottolinea il taglio sporgente dei passaruota, ma il vero tratto distintivo della Space Runner rimane la presenza dell'unica porta posteriore scorrevole, incernierata sul lato destro, mentre il lato sinistro è chiuso e impedisce così di scendere incidentalmente dalla parte del traffico.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1991 - 1994
II Serie	1994 - 1997
III Serie	1997 - 2001

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,290
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,680

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 1.185 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1834 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 122 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 28.100.000

Outlander

Produzione Dal 2001
Carrozzeria Suv

1.La Outlander, un Suv della Mitsubishi
2. Gli interni dell'ultima serie: si nota il cambio automatico a quattro rapporti
3. Il frontale dell'Outlander
4. I sedili posteriori scompaiono completamente e lasciano un ampio piano di carico all'interno della vettura

La prima generazione di questo Suv Mitsubishi nasce in Giappone con il nome Airtrek, basandosi sulla concept ASX presentata al salone di Detroit del 2001. In Europa arriva nel 2003 come Outlander. Caratterizzato da un'estetica poco europea, il primo Outlander incontra difficoltà sul mercato italiano per la mancanza di un motore diesel, essendo commercializzato solo con un due litri a benzina. La seconda generazione nasce grazie a un accordo con PSA Peugeot-Citroën, dove Mitsubishi versa la propria tecnologia nella trazione integrale, e PSA fornisce i suoi motori diesel common rail: prima il 2000 da 140 Cv, poi il 2200 da 156. C'è anche un propulsore a benzina 2400 MIVEC (Mitsubishi) da 170 Cv. Insieme al motore Peugeot, l'Outlander prende anche il filtro antiparticolato, in modo da ridurre al minimo le emissioni. Il debutto a gasolio avviene per un breve periodo con il due litri Volkswagen a iniettori-pompa da 140 Cv. La seconda generazione è più lunga di 10 centimetri della prima, stilisticamente è più interessante e offre anche una terza fila di sedili a scomparsa, per un totale di sette posti. La trazione integrale è Mitsubishi a gestione elettronica, con tre posizioni: 2WD, con la trazione solo sulle ruote anteriori; 4WD Auto con trazione sulle quattro ruote e coppia ripartita automaticamente; 4WD Lock, per mantenere sempre inserita la trazione integrale.

1

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,550
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,670

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.350 kg

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

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Euro 23.600

Grandis

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Monovolume

1. Le linee filanti e slanciate della Grandis, la monovolume che sostituisce la Space Wagon nella gamma Mitsubishi
2. Un'immagine che sottolinea l'ampiezza degli interni della Grandis

1

Costruita in Giappone, la Grandis è una monovolume dalle linee filanti e slanciate che arriva sul mercato nel 2003. Nella gamma Mitsubishi sostituisce la Space Wagon, di cui però non riprende la trazione integrale, almeno nel mercato italiano dove è commercializzata solo a trazione anteriore. È equipaggiata con un motore diesel a iniezione diretta di due litri e 115 Cv, di derivazione Volkswagen, che si rivela subito poco potente per la tonnellata e mezza abbondante della Grandis. Poco tempo dopo i cavalli salgono a 136, mentre il cambio resta un manuale a sei marce per tutte le motorizzazioni, che all'inizio comprendono anche un 2400 benzina MIVEC di produzione Mitsubishi (165 Cv), una motorizzazione che in Italia scompare presto dal listino per lasciare posto al più popolare turbodiesel. La sistemazione degli interni prevede il classico schema due-tre-due nelle tre file, con accesso facilitato e la terza fila a scomparsa per aumentare il volume di carico, grazie al sistema Hide & Seat che permette di ripiegare i sedili sotto al pavimento. Il vano bagagli è adeguato alla carrozzeria tutto sommato compatta della monovolume giapponese. La Grandis è già una monovolume del terzo millennio, equipaggiata con le dotazioni tecnologiche dei modelli recenti, come Abs, ESR (controllo automatico di stabilità e trazione) e sensori di parcheggio posteriori.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,750
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,650

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.620 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2378 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 165 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Euro 28.100

Colt

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

1. La nuova Colt, una berlina cinque posti ottima per la città
2. Un particolare degli interni
3. L'ultima versione della Colt presenta il restyling della carrozzeria: il frontale è a "muso da squalo"

La nuova serie della Colt entra in produzione nel 2004. Viene costruita nello stabilimento olandese NedCar (ex Volvo) in comune con la Smart Forfour, con cui condivide oltre il 60 per cento dei componenti. La versione a cinque porte ha una linea originale che si avvicina molto a quella di una monovolume. Successivamente viene presentata la CZ3 a tre porte, disponibile anche nella versione CZC cabriolet con tettuccio rigido il cui sistema di apertura è progettato in Italia, negli stabilimenti della Pinifarina, dove viene assemblata fino al luglio 2008. Nel 2005 la Colt supera con 4 stelle su 5 il crash-test per la sicurezza della Euroncap. Un restyling giunge nel 2008 con un frontale a "muso da squalo" o jet da caccia, definizione data dalla stessa Mitsubishi alla calandra. Arriva anche l'ipotesi di una Colt EV, versione elettrica dell'ultima serie, mentre restano in produzione i quattro cilindri a 16 valvole, 1300 e 1500 benzina. A benzina è anche il 1100 cc e tre cilindri da 75 Cv. Con il 2009 entra in gamma anche la versione bifuel, realizzata sul tre cilindri di 1,1 litri, di cui mantiene la potenza. Il Gpl è una molla per le vendite, soprattutto in Italia, dove questo carburante gode di un regime fiscale favorevole.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,810
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,520

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 930 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1124 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Euro 11.730

Mitsuoka

Toyama
Giappone
1993

La Mitsuoka si fa le ossa distribuendo vetture occidentali sul territorio giapponese. Infatti, per oltre trent'anni, importa automobili di fascia alta e vende veicoli usati selezionati provenienti dai mercati europei e nordamericani. Poi, nel 1993, Mitsuoka Motor decide di fare un primo salto rielaborando la carrozzeria di una Nissan Micra. Quindi, nel 2001, va oltre e debutta come costruttore autonomo al Tokyo motor show con il modello Orochi, una vettura sportiva elaborata secondo linee di grande originalità sulla base meccanica di una Honda Nsx.
Da allora la Casa nipponica si fa conoscere attraverso una serie di proposte in cui la moderna tecnologia si abbina a un gusto tradizionale che rimanda agli anni Cinquanta e Sessanta. Alla sportiva Orochi e alla due posti Zero-1 si è di recente aggiunta anche una minicar per ragazzi che mette un motore da 50 cc sotto una carrozzeria che allude a una storica MG.
www.mitsuoka-motor.com

L'evoluzione del 2005 della Orochi, la vettura di debutto della Mitsuoka come costruttore autonomo

M.M.C.

Coventry
Inghilterra
1898 - 1908

La storia della Motor Manufacturing Company (M.M.C.) affonda le sue radici nel talento imprenditoriale di Harry J. Lawson, uno dei padri nobili dell'automobilismo, che più o meno in parallelo – nel medesimo stabilimento di Coventry – fonda sia la Daimler Motor Company (1896) che la Great Horseless Carriage Company (1895), in seguito ristrutturata in M.M.C. (1898). Questa comune origine si traduce, almeno in un primo momento, in una produzione quasi indifferenziata, orientata a vetture molto leggere. L'identità di M.M.C. comincia a definirsi solo nel 1899, con l'ingresso in veste di progettista di George Iden. Nasce in quel periodo una lunga serie di modelli con motori orizzontali a due cilindri che, dal 1901, vengono sostituiti da motori verticali. Nonostante la buona diffusione delle auto, con una produzione che arriva fino a 350 veicoli anui, la M.M.C. non riesce a tenere il passo della "cugina" Daimler. La situazione precipita quando Iden sceglie di mettersi in proprio avviando un'azienda a Parkside. Le linee di produzione di M.M.C. vengono assorbite dalla Daimler, mentre la Casa tenta di proseguire l'attività prima nello stabilimento di Parkside, quindi, dal 1907, a Londra. La produzione procede a singhiozzi fino al 1908, anno della chiusura definitiva.

Modiran

Bam
Iran
2002

La prima auto della Modiran risale al 2004, presentata al mercato con la sigla Mvm 110. Come azienda, invece, nasce un paio di anni prima, sul suolo iraniano, figlia della Kerman Khodro, un gruppo industriale impegnato ad assemblare e distribuire vetture di matrice straniera sul mercato locale. La produzione della Daewoo Matiz, avviata nel 2000, lascia il posto alla Volkswagen a seguito delle sanzioni americane, cadute sul regime di Theran.
I modelli sviluppati internamente da questa Casa sono comunque considerati tra i più efficienti ed affidabili in circolazione sul territorio iraniano. Al di là di certe valutazioni un po' propagandistiche, è comunque da sottolineare che i veicoli più recenti assumono lo standard Euro 3, con dotazioni che vanno dal cambio automatico al doppio airbag e all'Abs. Quasi tutti i componenti delle auto vengono prodotti all'interno dell'Iran.
www.mvmco.ir

Il clone cinese del modello Modiran derivato dalla Matiz

Mohs

Madison
Stati Uniti
1967 - 1979

Non è certamente per la rilevanza quantitativa della sua produzione che la Mohs di Madison, nel Wisconsin, può entrare a pieno titolo nella storia dell'automobilismo. Piuttosto per il design assolutamente originale, quasi provocatorio, degli unici due modelli che questa Casa commercializza dal 1967 al 1979, anno di cessazione dell'attività. Una modestissima produzione, meno di una decina di vetture all'anno, quasi tutte realizzate su ordinazione e con uno spirito quasi sartoriale di adattamento al cliente: si articola nel modello Ostentatienne Opera Sedan introdotto nel '67 e nel modello Safarikar del '72. La prima è una berlina a quattro posti priva di portiere laterali e con l'accesso dal posteriore. La seconda è una decappottabile in alluminio dalle forme che alludono vagamente a quelle di una Mercedes e con sportelli in grado di aprirsi scorrendo longitudilmente in linea retta.

Momo

Tregnano (Verona)
Italia
1969 - 1972

Il mercato conosce il marchio Momo soprattutto per gli accessori, i volanti in particolare, di forte connotazione agonistica. Eppure la Casa fondata nel 1966 a Tregnano, in Veneto dal giovane pilota Giampiero Moretti, ha anche una breve parentesi di Casa automobilistica. Tale esperienza risale al 1969 e si identifica con l'introduzione sul mercato italiano delle vetture da spiaggia di derivazione americana, ovvero le famose dune buggy.
La prima vettura disegnata e prodotta da Momo – sviluppata sul modello americano Kyote – viene presentata nel 1969 ma messa in commercio solo nel 1970. Dopo un paio di anni di attività, tutte le attrezzature, i disegni e i materiali vengono ceduti alla Helvetia di Rozzano, alle porte di Milano, che per qualche tempo prosegue la produzione di dune buggy con il marchio Momo Helvetia. La Casa di Moretti, invece, abbandona la produzione di serie per realizzare alcune vetture Sport, come l'innovativa Momo 2000 con la consulenza dell'ingegnere Giorgio Valentini.

La 200 Sport con motore Abarth, una delle vetture sviluppate occasionalmente dalla Momo

Monotrace

Saint-Étienne
Francia
1924 - 1930

Più che un'azienda il nome Monotrace identifica un modello di veicolo. Un mezzo a due ruote prodotto per poco più di cinque anni in un'officina francese sotto licenza di una nota azienda tedesca.
Questa brevissima storia, che si consuma dal 1924 al 1930, è una delle molteplici testimonianze della verve creativa e progettuale di quegli anni. La Monotrace – il nome indica l'unicità dell'impronta lasciata dalle due ruote in linea – viene assemblata negli Ateliers du Rond Point, a Saint-Étienne, su concessione della Mauser, la nota azienda produttrice di armi. È un veicolo che ricorda vagamente un moderno bob, con un motore da 510 cc, una carrozzeria con un solo sportello sul lato sinistro e due posti in tandem. Due piccole ruote in grado di sollevarsi in assetto mobile e di scendere in fase di sosta garantiscono stabilità a questo mezzo, che, tra l'altro, rimane una rarità, senza una significativa diffusione.

Un esemplare di Monotrace in versione cabriolet. È del 1925

Monteverdi

Basilea Svizzera 1967 - 1982

1

Nella vicenda della Casa automobilistica svizzera Monteverdi, l'esperienza di officina si intreccia con una visione commerciale impostato sul lusso ed esclusività. Del suo fondatore Peter Monteverdi si può dire che cresce tra le auto, nel garage paterno di Basilea, da cui sono passate vetture di ogni tipo, dalle monoposto da competizione alle gran turismo più prestigiose. Sulla base di questa solida esperienza, e dopo aver distribuito per vari anni le Ferrari sul fertile mercato svizzero, il giovane imprenditore, neppure trentenne, decide di affrontare la complessità della produzione in proprio. I primi sforzi, alla fine degli anni Cinquanta, si orientano al mondo delle corse. Nascono esemplari che montano motori DKW a due tempi, successivamente sostituiti da quattro cilindri di origine Ford ma rielaborati in casa. Il culmine di questa attività viene raggiunto nel 1961, quando Peter Monteverdi mette su pista una vettura da Formula 1 realizzata sulla base di un motore Porsche da 1500 cc. Questa prima fase si interrompe nel 1962, per riprendere cinque anni più tardi con un nuovo spirito e un diverso orientamento commerciale. Sollecitato da vari facoltosi clienti che vorrebbero abbinare le prestazioni di una Ferrari al comfort di una Mercedes, Peter Monteverdi debutta nel segmento gran turismo con una vettura progettata dal designer italiano Frua. Il modello viene presentato al salone di Ginevra del 1967. È un mix di lusso e prestazioni, con il sostegno di un motore a otto cilindri sviluppato sulla base di un Chrysler di ben 7206 cc. La vettura adotta il nome di High Speed 375 S e dichiara una velocità massima di ben 250 chilometri orari (270 per le versioni di poco successive).
Tre anni più tardi Monteverdi presenta un'altra biposto e quindi vari sviluppi di motorizzazione e di carrozzeria che allargano l'offerta della Casa e la conducono fino ai primi mesi del 1974. Le problematiche energetiche che iniziano a porsi in questo periodo, unite ad altre valutazioni aziendali, orientano Peter Monteverdi verso la produzione di fuoristrada di lusso. Un'attività che con varie pause arriva fino al 1982, quando la produzione si ferma e le officine vengono trasformate in un museo.

1. Una Monteverdi High Speed 450 SS del 1970
2. La Monteverdi High Speed nella versione 450 GTS
3. La prima versione delle Monteverdi High Speed del 1967, la 375 S, rimasta in produzione fino al 1972

2

3

Moon

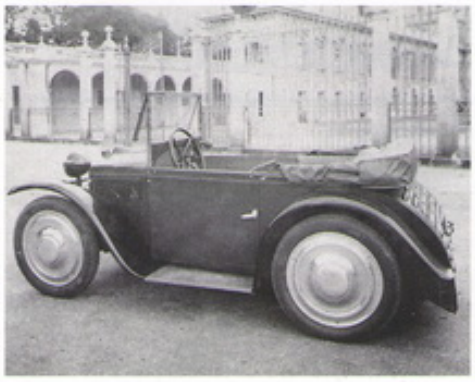
St. Louis Stati Uniti 1905 - 1931

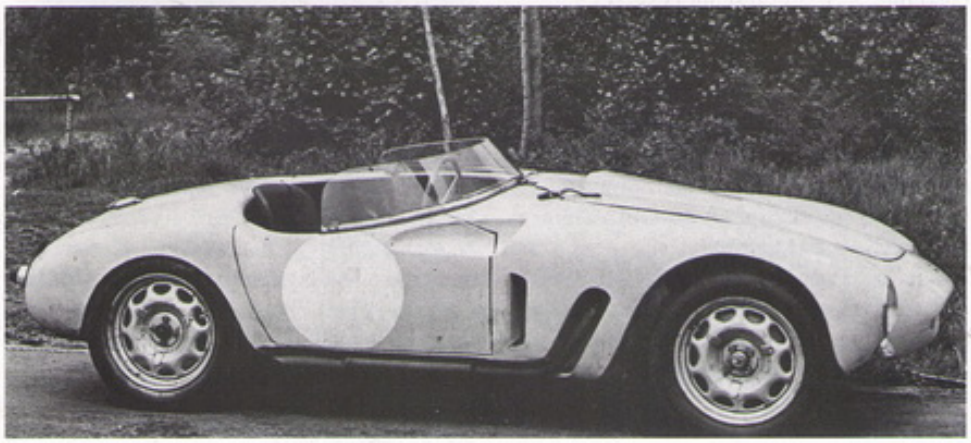
Le auto della maturità di Moon celebrano una sintesi tra solidità tipicamente americana e raffinatezza di stampo continentale. Un motore a otto cilindri di 4400 cc abbinato a un radiatore cromato concepito sul gusto delle europee Rolls Royce o Minerva, presentato nel 1927 e aggiornato nel 1928, stabilisce il culmine, e allo stesso tempo segna la fine, del percorso della Moon. La sua avventura inizia circa trent'anni prima, quando Joseph W. Moon passa dalla produzione di carrozze a quella di vetture. Il primo modello – denominato A – debutta nel 1905, per rimanere in produzione fino al 1910: è un quattro cilindri, solido e affidabile. Man mano le auto si fanno più potenti, passando da quattro a sei cilindri e anche le linee si fanno più eleganti. Tale stile si consolida nel '21, con la presentazione del modello Six 48, il primo a introdurre il radiatore stile Rolls Royce. Tale impostazione progettuale rimane fino al 1931, quando, a seguito della crisi del '29 – e nonostante la fusione con la Kissel – la produzione si interrompe definitivamente.

La Moon Six 60 del 1927, dotata di motore a sei cilindri, in versione roadster

Moretti

Torino
Italia
1925 - 1989


1


2

La Moretti è una carrozzeria fondata a Torino da Giovanni Moretti all'indomani della Prima guerra mondiale, quando i fumi del conflitto lasciano finalmente il posto alla intraprendenza di molti italiani mossi dalla voglia di ricostruire il Paese. La ragione sociale è Moretti Fabbrica Automobili e il giovane Giovanni (classe 1904 di Reggio Emilia) si è da poco trasferito a Torino per iniziare a lavorare nella fabbrica di motociclette Elettra. Dopo poco, non appena riesce a mettere da parte qualche soldo e senza abbandonare la certezza dello stipendio, apre sempre a Torino una propria piccola officina da cui esce la prima motocicletta firmata Moretti (di 175 cc). È il 1925 e appena due anni dopo è la volta della prima automobile, una due posti cabriolet con motore posteriore. Passano alcuni anni, durante i quali Moretti prosegue la sua attività specializzandosi nella propulsione elettrica. Sono tempi di guerra e la scarsità di carburante impone soluzioni alternative. Così, dopo aver fondato nel 1939 la SAMEM (Società Anonima Motocarri Elettrici Moretti), Moretti realizza un autocarro a propulsione elettrica con una portata di 30 quintali, commercializzato con il nome di Elettrocarro e, con lo stesso tipo di motorizzazione viene anche prodotta un'automobile per il trasporto pubblico, una monovolume battezzata Elettrovettura che può ospitare fino a sette passeggeri. Dopo la Seconda guerra mondiale, Moretti realizza una vettura - questa volta senza propulsione elettrica - denominata Cita che in piemontese vuol dire "piccola". Sotto il cofano vibra un 350 cc a due cilindri 4 tempi che grazie a 14 Cv di potenza riesce a spingere la vetturetta alla velocità massima di 85 orari. Nel 1949 debutta invece una coupé di 600 cc a 4 cilindri a cui fa seguito una 750 cc soprannominata Algér - Le Cap. Non è un nome dato a caso, dal momento che questa automobile si rende protagonista di un raid memorabile: 16.000 chilometri da Algeri a Città del Capo. Nel 1957 esce un'altra vettura, sempre di 750 cc e questa volta battezzata Tour de Monde, realizzata in tre versioni: berlina, coupé e familiare e nello stesso periodo esce anche una sportiva 1200 cc, la Gran Sport, con motore 4 cilindri da 80 Cv. Malgrado il successo di tutte queste automobili, Moretti si rende conto che ormai è impossibile competere con i grandi costruttori, e decide quindi di concentrarsi soltanto sulla realizzazione di carrozzerie. Dopo aver quindi partecipato al salone di Torino e di Ginevra con alcune creazioni come una 500 camping e una 500 coupé e con la sportiva Golden Arrow di 1470 cc e 120 Cv di potenza, Moretti costruisce anche alcune Formula Junior con cui vince nel 1960 il Campionato della Montagna. Gli anni che seguono sono costellati da una serie di realizzazioni quasi sempre con meccanica Fiat, Alfa Romeo e Maserati che Moretti espone nei principali saloni dell'auto (Torino e Ginevra). È il caso ad esempio della 2500 Spider, o nel 1966 della Maserati 3500 GT coupé e ancora della Fiat 124 coupé. Alla fine degli anni Settanta esce invece la Minimaxi, una sorta di fuoristrada con meccanica Fiat, oltre alle versioni coupé della 128, della 127 e della 132. In quello stesso periodo l'attività passa dalle mani di Giovanni a quelle dei figli Sergio e Gianni, che proseguono la politica costruttiva insegnata loro dal padre anche se con minor fortuna (con la Uno Folk e la Panda Rock) fino alla chiusura dell'azienda nel dicembre del 1989.

3

1. Una 500 del 1928, la prima automobile costruita dalla Moretti
2. Una vettura da competizione Moretti
3. Giovanni Moretti (a destra) durante una gara motociclistica

Federico Pesce

La Cita

Produzione 1946 - 1949
Carrozzeria Berlina

Dopo un primo esperimento, effettuato nei due anni precedenti, con un motore raffreddato ad aria a 2 cilindri contrapposti di un quarto di litro di cilindrata, nel 1948 Giovanni Moretti presenta la versione definitiva de La Cita (parola che in dialetto piemontese significa la piccola). Si tratta di una vetturetta con carrozzeria chiusa a due porte e due posti ed equipaggiata con una capote in tela, motore anteriore e trazione posteriore. Il propulsore originale viene poi sostituito da un 2 cilindri in linea raffreddato ad acqua di 350 cc, che viene abbinato ad una trasmissione manuale a quattro marce. La carrozzeria compatta a due volumi e gli organi meccanici sono montati su un telaio in tubi d'acciaio di sezione quadrata. Nel periodo, di due anni, in cui rimane in produzione, Moretti ne costruisce più o meno un centinaio di esemplari.

1

1. La Cita Moretti
2. Una pubblicità del 1948
3. Le linee originali, soprattutto all'anteriore, della vetturetta Moretti

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
250	1946
350	1948 - 1949

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,000
Larghezza ..... m 1,100
Altezza ..... m 1,240

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 348 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 14 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

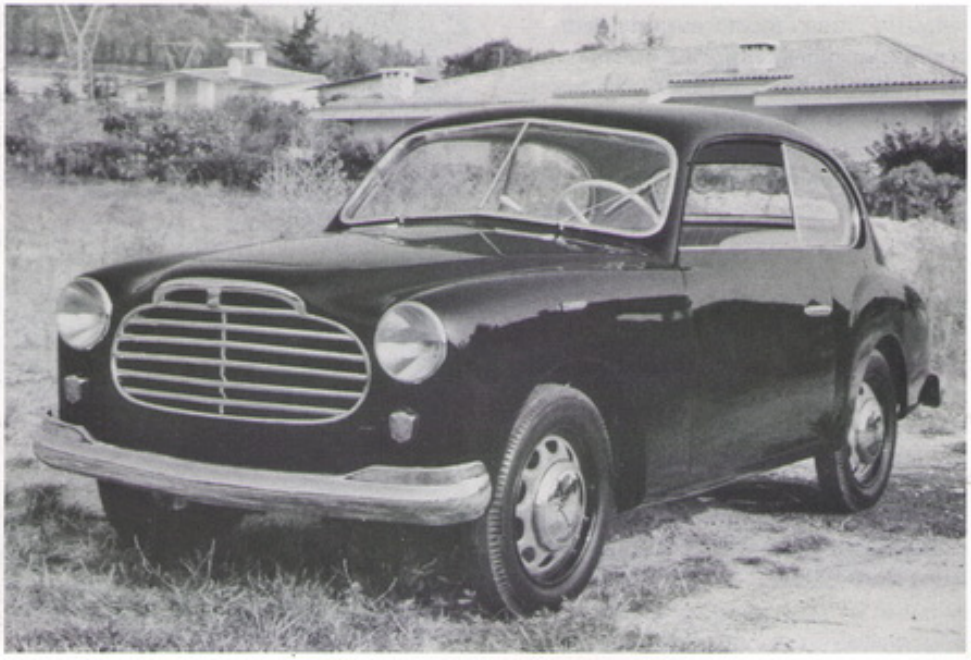
VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... nd

750

Produzione 1952 - 1960
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé

Alla metà degli anni Cinquanta la Moretti 750 riscuote una buona popolarità per via delle sue fortunate partecipazioni al raid Algeri-Città del Capo (1952) e al Tour du Monde (1952-1955). Sulla base della precedente Moretti 600, alla quale il costruttore torinese allunga il passo a 2.160 millimetri e aumenta la cilindrata del motore portandola a tre quarti di litro, e della precedente 750 Sport Internazionale con motore bialbero di sua produzione, realizza una nuova vettura a 2 porte che monta un 4 cilindri monoalbero raffreddato ad acqua, abbinato ad un cambio manuale a 4 marce. La trazione è collegata alla ruote posteriori e le sospensioni sono a balestra. La Moretti 750 rappresenta il punto di partenza per numerosi modelli che ne utilizzano il telaio, alcuni organi meccanici o solo il motore. Il più famoso di questi è senza dubbio la coupé Grand Sport Zagato a passo corto (1.980 millimetri) con un propulsore bialbero da 51 Cv, ma vale la pena di ricordare anche la Barchetta con motore bialbero da 75 Cv realizzata per le Mille Miglia del 1955 e del 1956 su un telaio a traliccio tubolare sviluppato da Gilco. Non mancano, poi delle versioni spider, station wagon e perfino un piccolo furgone ed una monoposto Moretti di Formula Junior a motore posteriore (1958). Nel 1956 la linea della berlina viene profondamente modificata ed assume una forma più spigolosa e moderna, caratterizzata dalla verniciatura bicolore della fiancata e da un più ampio uso di pneumatici con banda bianca. Nascono così le versioni Tour de Monde (TDM) e Superpanoramica. Quest'ultima, caratterizzata dal passo ridotto a 2.150 millimetri e motore in grado di sviluppare 30 Cv, disponibile carrozzeria berlina, coupé e station wagon.


1

1. La Moretti 750 coupé
2. La variante giardinetta della Moretti 750, che arriva nel 1960

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Sport Internazionale	1951
Berlina e Station wagon	1952
Grand Sport Coupé	1953
Grand Sport Zagato	1954
Coupé Michelotti	1954
Barchetta	1955
Tour de Monde	1956 - 1958
Spider	1958
GT	1960

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata 747
Cilindri 4
Potenza ..... 27 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

500 Coupé

Produzione 1957 - 1967
Carrozzeria Coupé

1. La Moretti 500 Coupé del 1957
2. La variante della Moretti sfrutta la meccanica della Fiat Nuova 500
3. Il posteriore della Moretti 500 Coupé è spiovente, con un ampio lunotto

Nel 1957, in coincidenza con il lancio sul mercato della Nuova Fiat 500, la Moretti si cimenta per la prima volta nell'interpretazione in chiave molto personale di questo modello. Il risultato è una vettura lunga circa tre metri con carrozzeria coupé, cofano molto spiovente e ampia vetratura laterale. Al salone di Torino del 1957 viene infatti presentata questa elegante vetturetta 2+2, che resta tuttavia esemplare unico non destinato alla produzione. Tre anni dopo l'azienda torinese riprende il tema della 500 Coupé con un progetto completamente ridisegnato ed aggiornato, e realizzato sulla stessa base meccanica della Fiat 500 D. La vettura beneficia di un nuovo aggiornamento nel 1965, in occasione del lancio della Fiat 500 F, e successivamente viene proposta anche nella versione 595 SS, equipaggiata con un motore potenziato realizzato dalla Giannini Automobili. La Moretti 500 Coupé viene prodotta in circa 25.000 esemplari.

1

2

3

FOCUS
595 SS

La Moretti Coupé 595 SS è equipaggiata con lo stesso motore della Giannini 590, che sviluppa una potenza di 28 Cv. Tale aumento rispetto al bicilindrico originale è ottenuto adottando una testata modificata, condotti allargati e rettificati, misura della corsa allungata a 77,5 millimetri, albero motore modificato ed equilibrato, componenti della distribuzione alleggerite.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1957 - 1966
II Serie	1965 - 1967
590 SS	1967

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,010
Larghezza ..... m 1,330
Altezza ..... nd

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 435 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 499 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 22 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

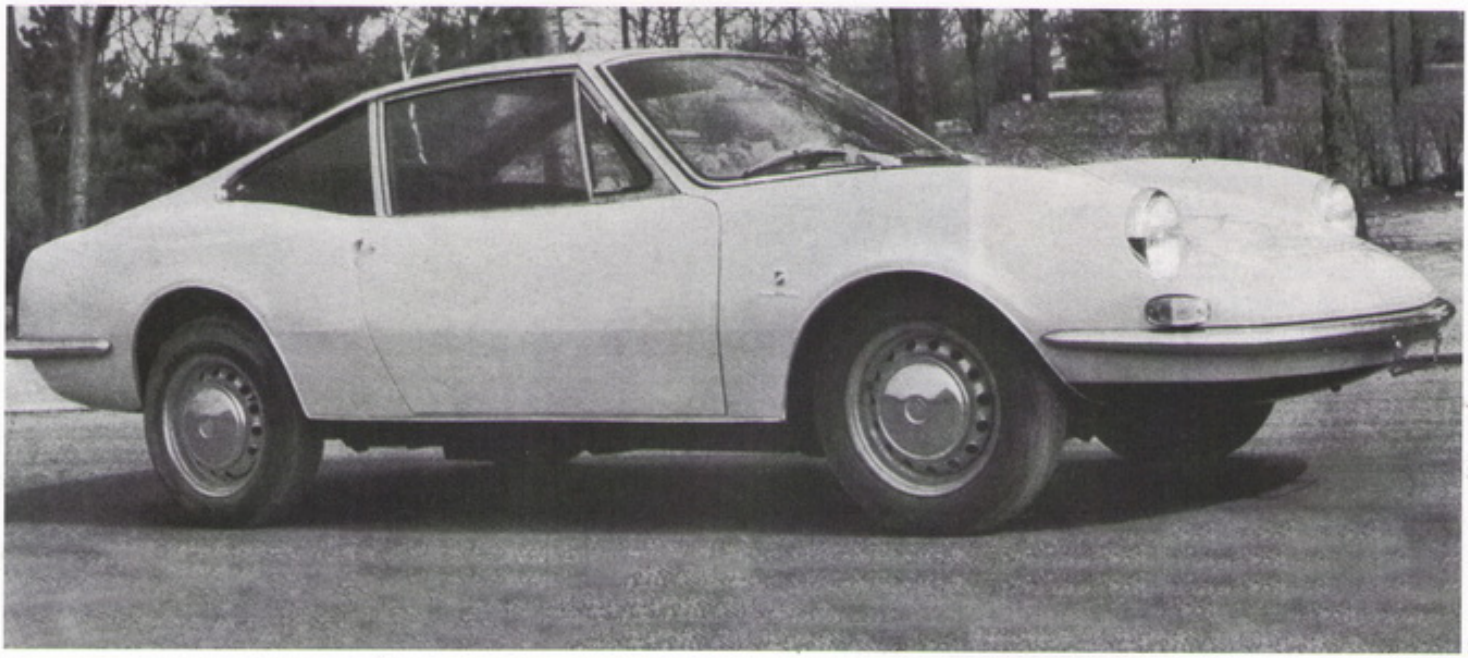
VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... nd

850 Coupé

Produzione 1967 - 1971
Carrozzeria Coupé

1. La Moretti 850 Coupé del 1967, realizzata sullo stesso autotelaio della Fiat 850
2. Il frontale della Moretti 850 Coupé
3. In quattro anni di produzionela Moretti 850 Coupé viene prodotta in circa 300 esemplari



1

La Moretti Sportiva, la 850 Coupé, è una interpretazione in versione coupé della Fiat 850 caratterizzata da un cofano ampio e basso, parafanghi anteriori arrotondati e coda allungata. La vettura è inizialmente proposta nella versione S2 a 2 posti con carrozzeria chiusa oppure con tetto apribile di tela eun lungo elenco di sofisticati equipaggiamenti a richiesta, ma già l'anno seguente su sollecitazione dei clienti viene realizzata la versione S4 a 2 posti più 2. Le componenti meccaniche e la configurazione tecnica di questa sportiva sono quelle della Fiat 850 con motore posteriore a sbalzo. L'originale 4 cilindri di 843 cc viene però sostituito nel 1968 da una versione con un motore dalla potenza e dalla cubatura maggiori (982 cc) proposta con supplemento di prezzo di 355.000 lire con la coupé 1000 Sportiva. Nei quattro anni in cui rimane in produzione, la Moretti Sportiva viene fabbricata in circa 300 esemplari.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
850	1967 - 1969
1000	1968 - 1971

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,630
Larghezza ..... m 1,440
Altezza ..... m 1,110

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 680 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 843 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 47 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Lire 1.095.000

128 Coupé

Produzione 1969 - 1972
Carrozzeria Coupé - Roadster

1

Al salone di Torino del 1969 la Moretti prosegue nella sua strategia di riproporre modelli Fiat "vestiti" con una diversa carrozzeria, e presenta dunque una coupé realizzata sulla base della nuova Fiat 128, che anticipa di due anni il lancio sul mercato delle analoghe sportive della Casa torinese. Sviluppata partendo dalla versione con motore di 1,1 litri da 55 Cv, la Moretti 128 Coupé ne conserva l'impostazione meccanica generale, a partire ovviamente dal propulsore trasversale e dalla trazione anteriore. L'inedita carrozzeria, sviluppata dalla Moretti, caratterizzata da ampie superfici vetrate e da un particolare frontale a quattro fari circolari, così come la spaziosità dell'abitacolo, conferiscono alla 128 Coupé l'aspetto di un modello di categoria superiore. Costruita in maniera artigianale in un limitato numero di esemplari, la vettura è proposta anche in una versione Roadster con un tetto rigido asportabile in due pezzi che viene venduta con un supplemento di prezzo di 75.000 lire.

1. Una Moretti 128 Coupé del 1969
2. Il profilo della Moretti 128 Roadster
3. Uno degli ultimi esemplari di Moretti 128 Coupé

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,180
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,280

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 785 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1116 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 1.400.000

Midimaxi

Produzione 1972 - 1973
Carrozzeria Cabriolet

All'inizio degli anni Settanta la Moretti si cimenta nella realizzazione di un fuoristrada multiuso a due ruote motrici su meccanica Fiat pensato per il tempo libero all'aria aperta e come "spiaggina", ovvero come mezzo di trasporto nelle località balneari. Al salone di Ginevra del 1973 presenta la versione definitiva della Midimaxi, realizzata sulla base della Fiat 127, di cui conserva il pianale e la struttura con il motore trasversale e la trazione anteriore. Si tratta di una vettura con carrozzeria completamente aperta, roll bar in lamiera integrato nella struttura ed allestimento molto semplificato: le ruote d'acciaio sono prive copriruota, mentre le porte, la capote pieghevole ed il tetto metallico con finestrini laterali e lunotto posteriore sollevabile sono forniti a richiesta. La Moretti Midimaxi ha, quindi, una carrozzeria in gran parte originale che viene mantenuta praticamente invariata nel tempo. Cambia invece il frontale con il progressivo evolversi della Fiat 127 di serie. Parallelamente alla Midimaxi, la Moretti realizza anche la Minimaxi su meccanica della Fiat 126 di cui conserva la trazione posteriore ed il bicilindrico di 594 cc raffreddato ad aria da 23 Cv.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1973 - 1976
II Serie	1976 - 1981
III Serie	1982 - 1983

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,510
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 670 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 903 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 47 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

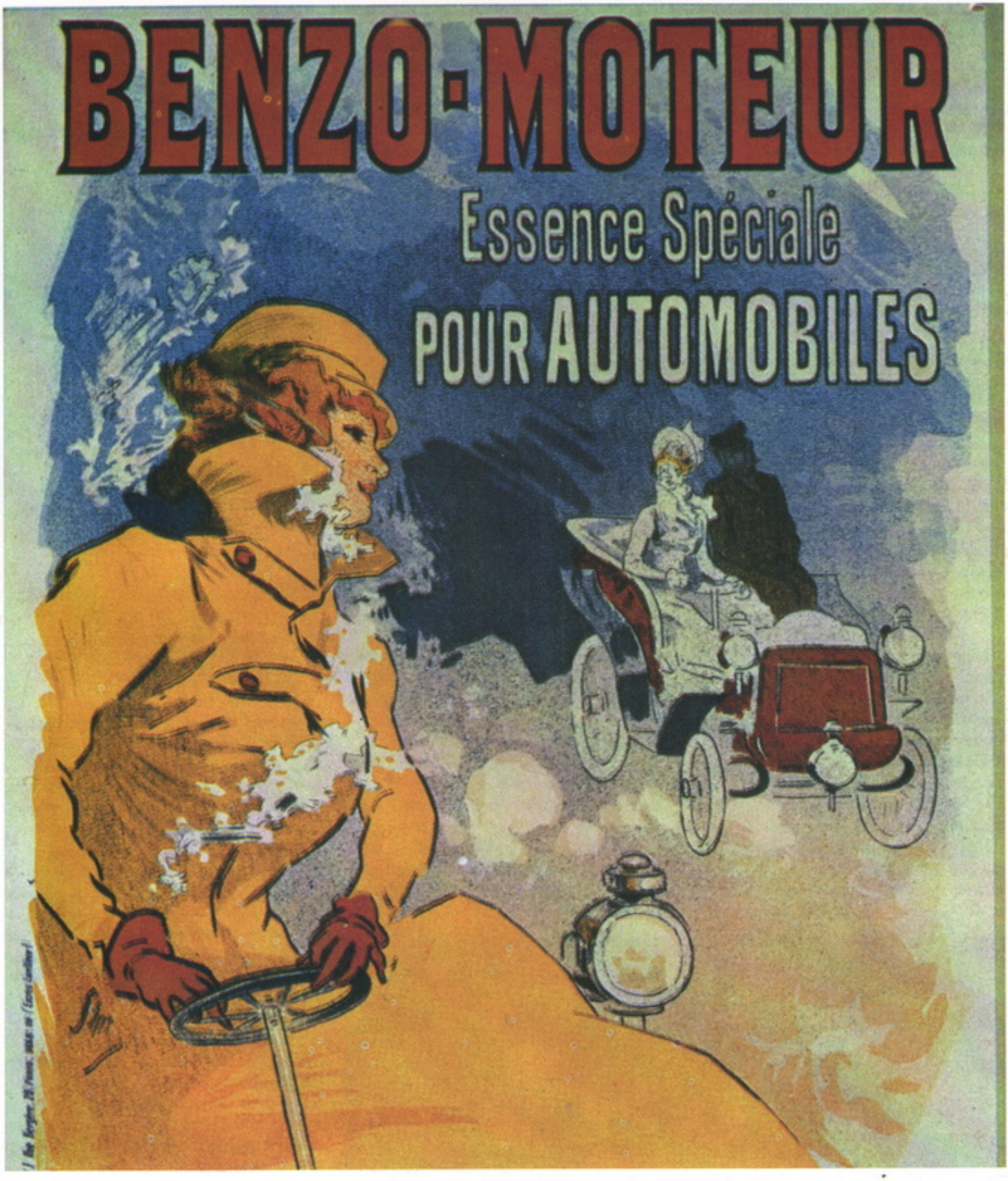
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 1.300.000

1. La Moretti Midimaxi del 1972, costruita su base Fiat 127
2. La Moretti Midimaxi ha un tetto pieghevole in tela

2


BENZO-MOTEUR
Essence Spéciale
POUR AUTOMOBILES

Morgan

Malvern Link, Inghilterra 1912

1. Un'esposizione di modelli Morgan
2. Due Morgan Plus 4, rispettivamente da due e quattro posti

Quella della Morgan Motor Company è una autentica storia familiare, sviluppata attorno alla passione di un individuo, al supporto dei parenti e quindi dei suoi figli, nell'aprire, sviluppare e mantenere un'attività sostanzialmente fuori dagli schemi della grande industria automobilistica. La forza del marchio sta nella caratterizzazione di prodotto così forte da permettere a questa piccolissima azienda di passare attraverso oltre un secolo di evoluzione senza esserne condizionato, mantenendo sempre un atteggiamento tanto radicalmente conservatore da metterlo al riparo dai mutamenti delle mode. La Morgan è celebre nel mondo per le sue cabriolet di stile rétro e, storicamente, per le vetturette a tre ruote con motore motociclistico che ne caratterizzano le origini. La nascita del marchio si deve a Henry Frederick Stanley Morgan che, a dispetto dell'ambiente ecclesiastico dove è nato e cresciuto, coltiva i suoi maggiori interessi nella tecnica e nell'automobile; non a caso appena raggiunta l'indipendenza economica la sua prima iniziativa è l'apertura nel 1906 di un'officina, dove nel 1909 realizza la sua prima automobile. L'ispirazione viene dalla piccola Eagle a tre ruote che utilizza come veicolo personale e che lo convince della validità della soluzione triciclo per ottenere in modo economico buone prestazioni e un'agilità sconosciuta alle vetture di tipo convenzionale. Con un leggero telaio allestito in officina e un motore a due cilindri Peugeot acquistato per l'occasione, la Morgan Runabout si dimostra tanto efficiente che dopo meno di un anno il suo inventore decide di produrne qualche esemplare da mettere in commercio. In questa iniziativa può contare sul supporto tecnico di un amico ingegnere progettista e soprattutto sul sostegno economico del padre Reverendo Morgan che finanzia l'acquisto dei macchinari necessari.

Morgan esordisce ufficialmente come costruttore a Londra in occasione dell'Olympia Motor Show del 1910 e presenta due prototipi monoposto con motori JAP: uno con il monocilindrico da 4 Cv e l'altro con il bicilindrico da 8 Cv. La svolta viene però l'anno successivo con un nuovo modello a due posti che attira l'attenzione del direttore generale dei celebri magazzini Harrods che offre a Morgan l'opportunità di esporre la sua auto in una delle vetrine. Il successo porta ordini che superano di gran lunga le possibilità della piccola officina e per risolvere in qualche modo il problema viene fatto anche il tentativo di accordarsi con qualche costruttore al quale affidare la produzione in serie. L'iniziativa non ha però alcun riscontro e così non resta che impegnarsi personalmente, anche questa volta con il contributo della famiglia: nasce quindi nel 1912 la Morgan Motor Company Ltd. della quale il Reverendo H. G. Morgan è presidente e il figlio Henry direttore generale. Un piccolo stabilimento viene allestito in Worchester Road a Malvern accanto all'abitazione di famiglia dei Morgan e inizia così la produzione in piccola serie dei primi Runabout. Contemporaneamente la notorietà del marchio viene esaltata dall'attività sportiva che registra la prima vittoria con il pilota Henry Martin nella International Cyclecar Race di Brooklands. Nello stesso circuito lo stesso Morgan stabilisce il record di velocità della categoria percorrendo 60 miglia in un'ora. In questa passione di famiglia è coinvolta anche la sorella Doroty che a sua volta gareggia e vince con una piccola Morgan.

2

1

IL PERSONAGGIO
Henry Frederick Stanley Morgan

Il fondatore della Morgan, Henry Frederick Stanley Morgan, nasce nel 1881 nella canonica di Jeffries nell'Herefordshire; figlio di H. G. Morgan, padre prebendario di Stoke Lacy, e di Ruth Day a sua volta figlia del Reverendo Archibald Day, vicario di S. Mattia a Malvern Link. Dopo un'educazione di alto livello a Stone House e al Marlborough College, frequenta l'Engineering College di Crystal Palace e inizia la sua attività lavorativa come praticante presso l'ufficio di William Dean, ingegnere capo delle officine ferroviarie GWR di Swindon. Per sette anni lavora come disegnatore all'ufficio tecnico e coltiva la propria passione per i motori. Le possibilità economiche sono insufficienti a permettergli l'acquisto di un veicolo proprio e così dà sfogo al suo entusiasmo con vetture affittate o ottenute in prestito. Proprio durante una di queste esperienze di guida al volante di una Benz 3 HP, il giovane Morgan, lungo la strada in ripida discesa che porta da Bromyard a Hereford, perde il controllo della vettura ed esce di strada. L'incidente non causa problemi alla salute del pilota, ma il pagamento dei danni alla vettura (28 sterline dell'epoca, molto più di uno stipendio) incide sulle sue finanze e allontana ulteriormente il sogno di possedere un'auto propria. Ci riesce solo dopo aver cambiato lavoro: diventa concessionario di auto Wolseley e Darraq e trasporta persone da Malvern al Galles e verso Glouchester con una Wolseley 10 HP trasformata in bus.

Il notevole successo spinge ad allargare la produzione che comprende versioni da corsa, più lunghe e con posto guida abbassato e, dal 1915, una versione a quattro posti soprannominata Family Runabout. Questo porta ad aprire nel 1918 un nuovo impianto a Pickersleigh Road in località Madresfield, in grado di produrre fino a 50 vetture alla settimana. Un volume produttivo che fa della Morgan uno dei più importanti produttori inglesi dell'epoca. La prima pietra viene posta dalla figlia di Morgan, Sylvia, e da quel momento quel luogo rimane stabilmente la centrale della marca. Negli anni successivi l'azienda continua a coltivare la propria immagine sportiva e risulta talmente veloce nelle competizioni che nelle gare a Brooklands le Morgan vengono fatte partire con un giro di handicap rispetto alle normali auto a quattro ruote. La fama si diffonde anche in Europa e il francese Darmont acquista i diritti per produrre localmente le Darmont-Morgan. Fino agli anni Trenta le vetture prodotte restano assolutamente fedeli al progetto originario, subendo soltanto aggiornamenti dettati dall'evoluzione della tecnica, come carrozzerie più rifinite, impianto di illuminazione elettrico e soprattutto i freni sulle ruote anteriori. La prima vera auto a quattro ruote (soluzione prima adottata solo sperimentalmente) con il marchio Morgan esordisce nel 1936 ai saloni di Londra e di Parigi e segue la filosofia tecnica delle leggerezza, infatti il telaio è costituito da elementi in lamiera piegata e la struttura della carrozzeria è in legno con pannelli di alluminio. Viene adottata la denominazione 4/4 per indicare la presenza di quattro ruote e di un motore a quattro cilindri. Nel 1936, alla morte del patriarca, il reverendo George, la presidenza dell'azienda passa a H.F.S. Morgan che mantiene la carica fino al 1958 quando il timone passa nelle mani del figlio Peter e successivamente, nel 1985, del nipote Charles. Negli anni che precedono la Seconda guerra mondiale la produzione prosegue sulle due linee, tre e quattro ruote, con qualche esperimento sui modelli da competizione. Durante il conflitto invece l'attività rimane limitata all'assistenza e alla fornitura dei ricambi, mentre le officine si dedicano alla produzione di materiale bellico. Alla ripresa la novità sostanziale è la sostituzione del motore Standard, non più disponibile, con il Vanguard di 1,8 o 2,1 litri, con un ulteriore miglioramento delle prestazioni che portano anche a numerosi successi di classe nelle competizioni di durata, compresa la 24 Ore di Le Mans. Quella relativa ai motori è l'unica evoluzione delle Morgan, mentre il resto della vettura resta assolutamente invariato: si susseguono propulsori Triumph a quattro cilindri e altri (per un certo periodo anche il bialbero della Fiat 124) e solo l'adozione nel 1968 del Rover V8 sul modello Plus 8 richiede qualche intervento anche per consentirne, dal 1970, la commercializzazione negli Usa. Stessa operazione nel 1997 per adeguarsi alle normative di sicurezza, ma senza toccare nulla della struttura e del design. La sola rivoluzione avviene nel 2000 con la presentazione di una Morgan completamente nuova, la Aero 8, frutto di un progetto moderno, con telaio in alluminio e motore a 8 cilindri Bmw.

Daniele P. M. Pellegrini

www.morgan-motor.co.uk
Pickersleigh Road, Malvern Link, Worcestershire, Inghilterra

Runabout

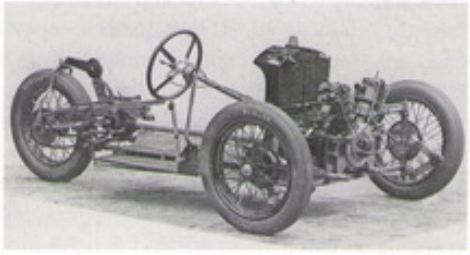
Produzione 1911 - 1952
Carrozzeria Cyclecar - Spider

Il generico nome runabout, oggi corrispondente a roadster o spider, riunisce una serie di vetturette a tre ruote (due anteriori e una posteriore) realizzate nella prima metà del Novecento dalla Morgan. L'immediato successo di pubblico riscosso da una di queste cyclecar a due posti, inizialmente costruita per uso personale ed esposta all'Olympia Motor Exhibition del 1911, suggerisce a Henry Frederick Stanley Morgan di impegnarsi nella produzione di queste vetturette affidabili ed economiche che possono risolvere problemi di mobilità quotidiana e fare bella figura nelle competizioni. Le prime runabout Morgan sono equipaggiate con motori a 2 cilindri a V raffreddati ad aria oppure ad acqua realizzati da fabbricanti diversi (JAP, MAG, Blackburne, Anzani, Blumfield, Matchless). I motori sono montati davanti al radiatore (finto sui modelli raffreddati ad aria) e alle ruote anteriori. La trasmissione a catena a doppio innesto frontale permette di disporre di due marce avanti, ma non della retromarcia. Il tutto è installato su un leggero telaio in tubi di acciaio. La particolare geometria delle sospensioni anteriori permette alle ruote di seguire le asperità senza variazioni di inclinazione e sono poi riprese dalla Lancia Lambda. In quaranta anni Morgan produce un gran numero di versioni e di esemplari delle sue runabout che sono oggetto di innumerevoli aggiornamenti come l'illuminazione elettrica (1915) e l'avviamento elettrico (1927) fino all'adozione nel 1933 dei quattro cilindri in linea Ford sulle Model F e del cambio a tre marce con catena singola.

1

1. La Runabout Morgan a tre ruote
2. La Runabout è una vetturetta in grado di ospitare due persone
3. Il telaio della cyclecar Morgan

2


3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Standard	1911 - 1931
Sporting	1911 - 1921
Deluxe	1911 - 1931
Grand Prix	1913 - 1926
Aero	1919 - 1932
F-4	1933 - 1952

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 980 cc
Cilindri ..... 2 a V
Potenza ..... 26 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Sterline 89

Family

Produzione 1919 - 1937
Carrozzeria Cyclecar - Torpedo

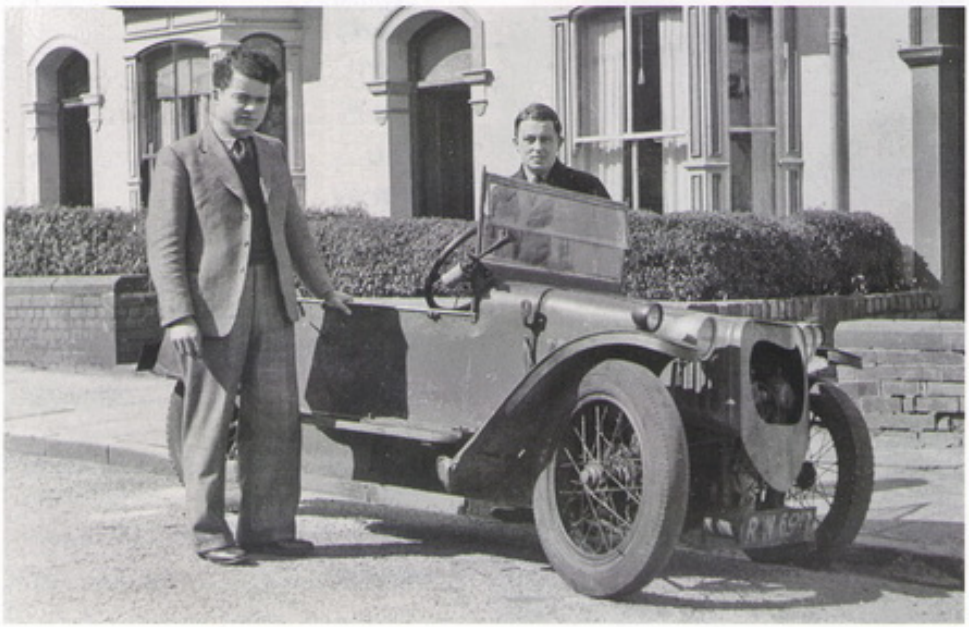
1. La gamma della Morgan Family, vetturetta a tre ruote e quattro posti, a confronto con una berlina dell'epoca
2. Una Morgan Family del 1926

Nel 1912 Henry Frederick Stanley Morgan inizia a studiare una vetturetta a tre ruote con carrozzeria scoperta e quattro posti per sè per la propria famiglia che realizza tre anni più tardi. La Morgan Family monta un due cilindri a V realizzato dalla JAP montato davanti alle ruote anteriori. La trasmissione non prevede un vero e proprio cambio ma solo due differenti sistemi di pignone e catena che possono essere selezionati a seconda della velocità di marcia. La commercializzazione inizia solo nel 1919 alla fine della Prima guerra mondiale in un momento particolarmente favorevole per la Morgan che con questa sua prima vetturetta a quattro posti cerca di conquistare una nuova fetta di mercato dando alla sua produzione un'immagine familiare. Il buon andamento delle vendite fa della Morgan uno dei maggiori produttori inglesi di autoveicoli degli anni Venti. Nel corso degli anni la Family è oggetto di numerosi aggiornamenti e all'inizio degli anni Trenta viene proposta nella versione Sports Family con due soli posti e bagagliaio posteriore chiuso.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Family	1919 - 1937
Sports Family	1932 - 1937


2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE ..... assenti

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 980 cc
Cilindri ..... 2 a V
Potenza ..... 26 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

4/4

Produzione Dal 1936
Carrozzeria Spider

Nel 1936 la Morgan presenta la sua prima automobile a quattro ruote, il modello 4/4 (ovvero quattro cilindri e quattro ruote), una piccola spider spinta da motore Coventry Climax di 1122 cc che tre anni dopo viene affiancato uno Standard Special di 1267 cc a valvole in testa sviluppato appositamente per la Morgan, entrambi abbinati a un cambio manuale Meadows a quattro marce. Nasce così il personalissimo "stile Morgan": lungo cofano motore che si inserisce tra ampi parafanghi, grande mascherina verticale, fari staccati dalla carrozzeria, ruote a raggi, costruzione parzialmente in legno. Sul telaio d'acciaio della Morgan 4/4 è montato un corpo vettura realizzato con una struttura in legno rivestita in lamiera oppure in pannelli in alluminio per conferirle la leggerezza richiesta per un'automobile sportiva. Nel 1937 la Morgan 4/4 viene proposta anche in versione quattro posti e nel 1938 coupé. La produzione della 4/4 viene ripresa alla metà degli anni Cinquanta: al salone di Londra del 1955 la Morgan espone la seconda generazione di questo modello con cui inizia la collaborazione con la Ford. La Casa americana da questo momento fornisce una serie di propulsori a quattro cilindri, di cilindrata compresa tra 1 e 1,8 litri e relativi cambi per le tre successive serie di Morgan 4/4 a due e a quattro posti che, nonostante un continuo aggiornamento tecnico, restano fedeli all'immagine del modello originale. La Morgan 4/4 è attualmente l'automobile da più tempo in produzione dell'intera industria automobilistica.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I 1.1 Serie	1936 - 1939
I 1.3 Serie	1939 - 1951
II Serie	1955 - 1960
III Serie	1960 - 1961
IV Serie	1961 - 1963
V Serie	dal 1963

1

1. La Four Four, la prima vettura a quattro ruote della Morgan
2. Il retro della Morgan 4/4
3. Un particolare della versione spider

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,434
Larghezza ..... m 1,397
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1122 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Sterline 195

Plus 8

Produzione 1968 - 2004
Carrozzeria Spider

1. La Morgan Plus 8, spider in stile anni Cinquanta dal cofano allungato
2. La linea sinuosa della sportiva Morgan
3. Particolare della plancia

Sul telaio allungato del modello Plus 4, nella seconda metà degli anni Sessanta, la Morgan monta il 3500-V8 della Range Rover che in questa versione sviluppa 185 Cv. Nasce così la Plus 8, una classica spider in stile anni Cinquanta in grado di superare agevolmente i 200 chilometri orari. Nel 1984 l'originale V8 a carburatori viene affiancato da una versione a iniezione elettronica Bosch L-Jetronic che ne porta la potenza a 204 Cv e che viene a sua volta sostituita nel 1990 con un V8 catalizzato di cilindrata maggiorata a 3946 cc da 182 Cv e quindi con un V8 di 4554 cc. Nel 1977 gli originali cambi marce Moss e Rover a quattro marce sono sostituiti con nuovi cambi manuali Rover a cinque rapporti. Il motore è alloggiato in posizione anteriore longitudinale e la trazione è sulle ruote posteriori.

1

FOCUS
Un'auto artigianale

La Morgan Plus Eight conserva la classica impostazione dei precedenti modelli della Casa inglese. Questo modello è costruito artigianalmente rivestendo un'intelaiatura in legno realizzata a mano con lamiera o con sottili pannelli di alluminio e montando il tutto su un essenziale telaio d'acciaio. La finitura di ogni singola vettura è realizzata a seconda delle specifiche che vuole il cliente.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
V8 3.5	1968 - 1986
V8 3.5 EFI	1984 - 1990
V8 4.0 EFI	1990 - 2004
V8 4.6	1997 - 2000

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,708
Larghezza ..... m 1,430
Altezza ..... m 1,321

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3528 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h

PREZZO ..... Lire 3.650.000

Aero 8

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Spider - Coupé

Al salone di Ginevra del 2000 la Morgan riprende il nome Aero utilizzato alle origini della azienda per una reinterpretazione della classica spider della marchio inglese. La Aero 8 monta un moderno 4.00-V8 a 32 valvole da 286 cavalli di produzione Bmw che, abbinato a un cambio Getrag sei 6 marce, le permette di raggiungere una velocità di 260 chilometri orari con un'accelerazione da 0 a 100 in meno di 5 secondi.
Il risultato è un concentrato di alte prestazioni e leggerezza, combinato con il fascino antico di un'automobile sportiva scoperta. I pannelli di alluminio della carrozzeria della Aero 8 sono incollati e rivettati per diminuire il peso e garantire una maggiore rigidità torsionale e quindi montati su un telaio scatolato. La Aero 8 è quindi la prima Morgan integralmente in alluminio.

1

1. La Aero 8, la spider della Morgan in produzione dal 2000
2. Un particolare del frontale: la calandra e i gruppi ottici

2

FOCUS
AeroMax

Al salone di Ginevra del 2005 la Morgan presenta il prototipo AeroMax, una raffinata coupé ad alte prestazioni, direttamente derivata dalla Aero 8. La vettura entra in produzione nel 2009 in una serie limitata di 100 esemplari equipaggiata con lo stesso 4400-V8 da 368 Cv già adottato sulla più recente versione della spider Aero 8 per festeggiare i cento anni d'attività della Casa inglese.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2000 - 2004
II Serie	2005 - 2006
III Serie	2007 - 2008
IV Serie	2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,120
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.132 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4398 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 286 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 260 km/h

PREZZO ..... nd

Morris

Oxford, Inghilterra 1913 - 1984

2

1

1. La Morris Mini Moke, una vettura dalla carrozzeria aperta in produzione dalla metà degli anni Sessanta
2. Il Morris Garage a Longwall Street, Oxford

Giovane meccanico, William Richard Morris getta le basi della sua attività alla fine dell'Ottocento dedicandosi alle biciclette e poi alle moto, fino a quando, all'inizio del Novecento, con l'apertura del Morris Garage di Oxford, estende l'impegno alle automobili, prima come venditore e successivamente come realizzatore in proprio. A partire dal 1910, l'ormai trentatreenne imprenditore lavora dunque al progetto di una vettura che vede poi la luce nel 1913 e viene costruita in un'officina di Cowley, sempre nell'area di Oxford, utilizzando componenti tecniche di origini diverse, come il motore 4 cilindri da un litro di provenienza White and Poppe. Battezzato Morris Oxford, il debuttante modello segna l'avvio di una gamma, contraddistinta esteticamente dal caratteristico radiatore prominente Bullnose (a "naso di toro"), che conquista rapidamente il consenso del pubblico e che contribusce in modo determinante allo sviluppo della motorizzazione in Gran Bretagna nel corso degli anni Dieci e Venti. A favorirne la diffusione, anche una politica di bassi prezzi in rapporto alla qualità e alle prestazioni, con un listino d'attacco fissato a sole 175 sterline. Si raggiungono così, già nel 1914, i duemila esemplari venduti e, dopo l'arrivo della Cowley apparsa nel 1915, la famiglia Bullnose supera in circa 13 anni di vita produttiva quota 160mila unità, nonostante la relativa fase di stasi durante il conflitto mondiale.

La fine delle ostilità segna, d'altra parte, la progressiva espansione di quello ormai diventato un potente gruppo, che si affranca dalla dipendenza da altri costruttori per quanto riguarda le componenti, estendendo l'attività ai veicoli commerciali e assorbendo via via aziende del settore in crisi, come Wolseley e Riley. Intanto, nel 1922, la gestione del Morris Garage viene affidata a Cecil Kimber che crea il marchio sportivo MG, mentre William Morris, per i suoi meriti industriali, viene nominato baronetto nel 1929 e visconte di Nuffield nel 1938.

Il periodo precedente la Seconda guerra mondiale è segnato dalla modernizzazione degli impianti secondo il modello statunitense inaugurato da Henry Ford, dall'impiego delle carrozzerie completamente in acciaio, da scelte tecniche avanzate (alberi a camme in testa per i motori, impianti frenanti idraulici, cambi con marce sincronizzate) e dall'estensione della gamma, nel crescendo della competizione con la storica avversaria Austin, compresi modelli di categoria superiore con motori a sei cilindri e l'utilitaria Minor del 1929, una 850 cc progettata per contrastare la rivale Seven e venduta a 125 sterline.

All'inizio degli anni Trenta, però, l'andamento commerciale diventa critico, la concorrenza dell'Austin si fa sentire pesantemente e, solo

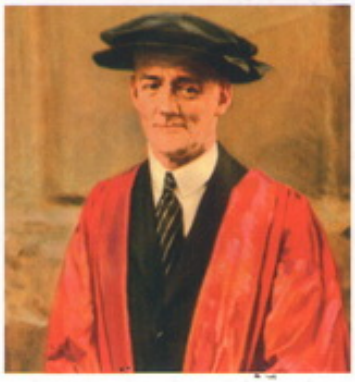
Morris

nel 1935, la Morris tira un sospiro di sollievo con la Eight di 900 cc, erede della Minor e subito di successo (70mila ordini nei primi 15 mesi dal lancio), grazie ancora una volta al costo limitato (132 sterline e 10 scellini) a fronte della qualità del progetto. Nel 1939 la Casa britannica può così festeggiare la milionesima vettura venduta, mentre viene lanciata la serie M Ten, una media di 1100 cc con scocca portante dalla vocazione familiare. La ripresa postbellica vede l'arrivo, nel 1948, della nuova serie Minor, frutto del lavoro di un tecnico di straordinario valore, Alec Issigonis, alla Morris dal 1936 e protagonista di una stagione particolarmente importante per la produzione automobilistica. Compatta e sufficientemente spaziosa, ma dalle forme non certo modernissime e ancora con un motore della passata generazione, la debuttante vanta comunque alcune soluzioni interessanti, dallo sterzo a cremagliera per una eccellente manovrabilità, alle ottime sospensioni a barre di torsione, oltre ad una vasta gamma, comprendente le varianti cabriolet e le wagon dalle caratteristiche modanature esterne in legno.In breve diventa una delle vetture inglesi più amate e longeve, uscendo di produzione addirittura nel 1971.

Nel 1952, intanto, il gruppo di Lord Nuffield si fonde con l'Austin, portando alla nascita della British Motor Corporation e, in conseguenza, alle inevitabili sinergie pur nel mantenimento dei tanti marchi diversi. Le Morris, se si fa eccezione per la Minor, sono quindi d'ora in poi strettamente imparentate con gli altri modelli della Bmc, differenziandosi soltanto in particolari secondari di carrozzeria e negli allestimenti interni.

La catena di montaggio della Mini Minor

IL PERSONAGGIO
William Morris



Maggiore di sette fratelli, *William Richard Morris* (nella foto) nasce nel 1877 a Worcester e studia a Cowley, nei pressi di Oxford, fino all'età di quindici anni per iniziare subito l'attività di meccanico prima di biciclette e poi di moto. Nel 1910 passa alla vendita di automobili, aprendo una concessionaria plurimarche, il Morris Garage nella High Street di Oxford, che offre vetture Humber, Hupmobile, Singer, Standard e Wolsely, oltre alle moto Sunbeam, Triumph e Royal Enfield. Parallelamente avvia la progettazione della sua prima vettura, che viene presentata nel 1913 come Morris Oxford e prodotta a Cowley. Il conflitto mondiale non ferma l'imprenditore britannico che, nel dopoguerra, costruisce passo passo un grande complesso aziendale ed industriale fino a raggiungere, alla metà degli anni Venti, la vetta di massimo costruttore di autoveicoli del Paese e fra i più importanti in Europa. Il successo porta Morris alla nomina prima di baronetto e poi di visconte di Nuffield, mentre la gamma delle sue vetture conosce una forte espansione anche sui mercati internazionali. Dopo la Seconda guerra mondiale, la situazione di quello che è diventato il gruppo Nuffield (formato da Morris, MG, Wolseley e Riley) diventa però sempre più difficile sul piano finanziario e, nel 1952, si arriva alla fusione con la storica avversaria Austin. Lord William si defila così da ruoli di primo piano, per dedicarsi soprattutto ad attività benefiche, e esce di scena nel 1963.

ARRIVA LA MINI MINOR

È così anche per la rivoluzionaria vetturetta che viene presentata nel 1959 come Austin Seven e Morris Mini Minor, parto del genio creativo di Issigonis e destinata a mutare i connotati di tutte le auto future, non solo delle più piccole ed economiche. La trazione anteriore e il motore disposto trasversalmente fanno dunque scuola, a partire naturalmente da altri modelli del gruppo britannico, come le 1100, 1300 e 1800 disegnate dalla Pininfarina e lanciate nel corso degli anni Sessanta o le 2200 dei Settanta. Il nome Mini, dal canto suo, prende definitivamente il sopravvento nell'identificare l'utilitaria della Bmc diventando successivamente un mitico marchio autonomo. I nomi tradizionali Oxford e Cowley rimangono comunque per alcune auto di fascia media meno anticonformiste. Non manca, invece, l'abbinamento con Cooper per le versioni sportive della piccola "tutto avanti", che fa man bassa di vittorie nelle competizioni su strada e in pista.

Nel 1975 arriva la Morris Marina, modello non troppo fortunato con carrozzeria berlina o coupé dall'impostazione molto convenzionale, tecnicamente ed esteticamente, che paga una certa involuzione nell'ambito del gruppo diventato nel frattempo British Leyland. Viene sostituita nel 1980 dalla altrettanto incolore Ital (a sottolineare l'intervento stilistico della Italdesign di Giorgetto Giugiaro), la cui produzione termina nel 1984 segnando anche l'uscita di scena, un po' sottotono, di un marchio dal grande passato.

Massimo Tiberi

Oxford

Produzione 1913 - 1935
Carrozzeria Torpedo

Per realizzare la sua prima automobile nel 1913 William Richard Morris scopre che è conveniente farlo reperendo componenti prodotte da costruttori esterni. Nasce così la prima Morris con un motore White & Poppe, l'accensione Bosch e l'assale posteriore Wrigley. La Morris Oxford viene proposta a sole 175 sterline e venduta in circa 1.300 esemplari. Nota anche come Bullnose, ha un telaio d'acciaio su cui è montato un quattro cilindri a valvole laterali (1018 ccc) con cambio a tre marce. I freni sono solo posteriori, le sospensioni posteriori a balestre e i fari ad acetilene. La maggior parte delle carrozzerie è realizzata dalla Raworth: decapottabili a due posti, anche se vengono costruite alcune vetture a quattro posti e perfino alcune commerciali. Il costruttore inglese rimane fedele per molti anni al nome Oxford: dal 1919 al 1926 il modello originale viene dotato di un motore di 1548 cc prodotto dalla filiale inglese della francese Hotchkiss, maggiorato a 1802 cc e abbinato a un telaio allungato nel 1923. Viene prodotta anche la versione F-type con motore a 6 cilindri di 2320 cc. Nel 1926 arriva la versione Flatnose, caratterizzata dal radiatore squadrato nonché dalla possibilità di avere la carrozzeria berlina interamente in acciaio e soprattutto i freni sulle quattro ruote. Nel 1930 il quattro cilindri di 1,8 litri viene abbandonato a favore di un sei cilindri di 1938 per la nuova Oxford Six che è prodotta fino al 1933. L'anno seguente viene presentato un modello completamente nuovo, dotato di un telaio più lungo e robusto per accogliere un sei cilindri di 2002 cc (Oxfort Sixteen) e quindi, nel 1935, un sei cilindri di 2561 cc ad asse a camme in testa (Oxfort Twenty).

1

2

1. La Morris Oxford, nota anche con il nome di Bullnose
2. La Oxford è una vettura decappottabile a due porte e due posti

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,200
Larghezza ..... m 1,100
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1018 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 9 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... no
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

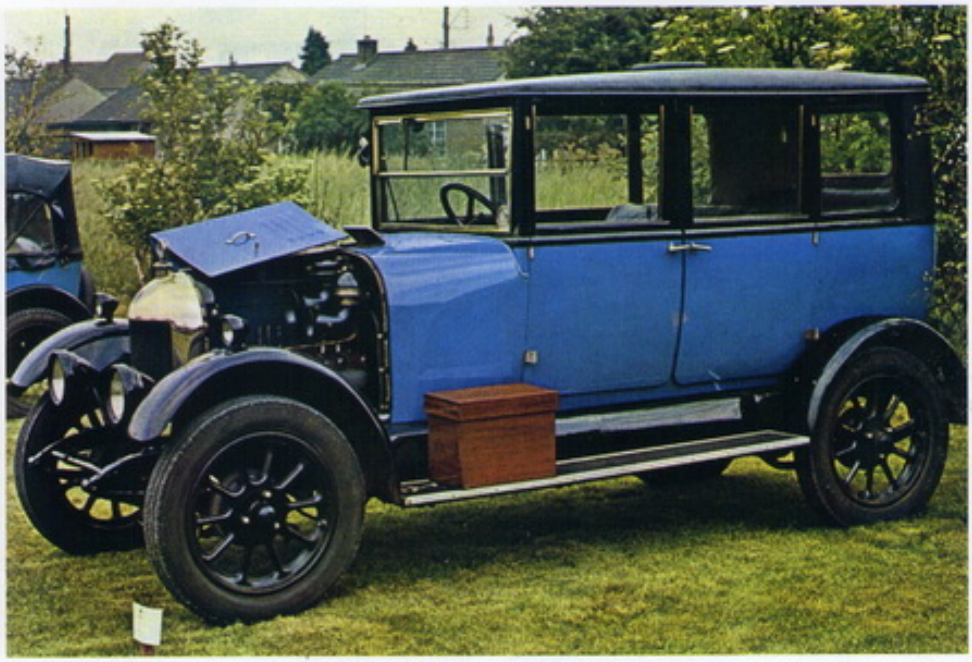
PREZZO ..... Sterline 175

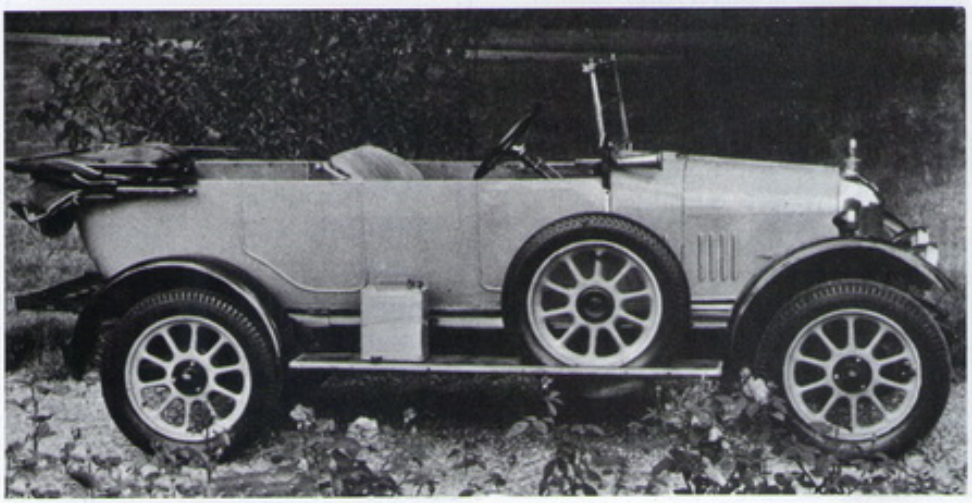
Cowley

Produzione 1915 - 1935
Carrozzeria Berlina - Torpedo

1. Una Morris Cowley del 1926
2. Una Cowley decappottabile del 1923

La prima serie (Bullnose) della Morris Cowley è concepita come una versione più economica della Oxford. A tale scopo, per contenere al tempo stesso costi di produzione e prezzo al pubblico, William Richard Morris estremizza ulteriormente i concetti produttivi adottati con successo proprio con la Oxford e acquista negli Stati Uniti molte componenti destinate al nuovo modello. Il quattro cilindri a valvole laterali di 1495 cc della Cowley è prodotto dalla Continental, il cambio a tre marce dalla Detroit Gear, gli assali dalla Timken, il magnete dell'accensione dall'American Bosch. Alla fine della Prima guerra mondiale, Morris cambia parzialmente idea e fa realizzare dalla filiale inglese della francese Hotchkiss un motore che è praticamente la copia del Continental tipo U utilizzato fino a quel momento. Quando, nel 1923, rileva l'azienda anglo-francese lo ribazza Morris. Nel 1926 la Cowley cambia parzialmente aspetto con l'adozione di una mascherina più squadrata. Il nuovo modello, dotato di sospensioni anteriori e posteriori a balestre semiellittiche, è disponibile anche in versione a quattro posti, chiusa e decapottabile. All'inizio degli anni Trenta riceve un nuovo telaio, freni idraulici Lockheed e un motore maggiorato a 1802 cc. Dal 1935 è conosciuta come Cowley 12/4. Nel 1934 è inoltre disponibile la versione Six a quattro posti equipaggiata con un sei cilindri in linea a valvole laterali di 1938 cc.


1


2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1495 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 11 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... no
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Eight

Produzione 1935 - 1948
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Nella seconda metà degli anni Trenta la piccola Eight è una delle automobili più vendute in Gran Bretagna. La versione originale, presentata al salone di Londra del 1934 in versione berlina e cabrio, a due e quattro porte, monta il nuovo quattro cilindri tipo UB a valvole laterali e albero motore a tre supporti di banco di 918 cc, cambio a tre marce, impianto elettrico Lucas a 6 Volt e freni idraulici Lockheed. Del 1937 è la Serie II, riconoscibile per la diversa forma della mascherina anteriore e per le ruote in acciaio. Dopo circa 220.000 esemplari prodotti, nel 1938 viene presentata la Serie E, la cui produzione riprende nel dopoguerra fino al 1948. Il nuovo modello si distingue per la carrozzeria più arrotondata e moderna, più lunga e larga dei modelli che la precedono. Non mancano ovviamente le modifiche alla meccanica: il motore, dotato di una nuova testata, è potenziato e sviluppa 29 Cv, mentre il cambio è a quattro marce. La Morris Eight Serie E è prodotta in circa 120.000 unità.

1

1. La Morris Eight in versione cabriolet due porte
2. Una pubblicità della Morris Eight

2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 660 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 918 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 23 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 93 km/h

PREZZO ..... Sterline 120

Oxford

Produzione 1948 - 1971
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. Una Morris Oxford del 1950. Il modello debutta sul mercato nel 1948
2. Un modello della sesta e ultima serie della Oxford, prodotta per dieci anni, dal 1961 al 1971

1

Al di là dei 160.000 esemplari prodotti in sei anni, indice di un evidente successo di pubblico, la Morris Oxford del 1948 non è un'automobile fortunata: innanzitutto perché la sua linea, molto simile a quella della ben più famosa Minor, la fa passare in secondo piano e poi perché al momento dell'integrazione di Austin e Morris nel gruppo Bmc è uno dei primi modelli a essere considerato superfluo e quindi dismesso. Nondimeno questa compatta berlina a quattro porte dalla carrozzeria arrotondata, disponibile anche come station wagon a due porte, equipaggiata con un motore di 1,5 litri, apre un ciclo che porta alla successiva realizzazione di sei differenti edizioni. Nel 1954 appare infatti una seconda serie completamente ridisegnata della Morris Oxford, equipaggiata con il monoalbero Austin B-Series di 1489 cc che sviluppa 50 Cv. Disponibile anch'essa con carrozzeria berlina e station wagon, viene prodotta in 87.000 esemplari. La terza serie (58.000 esemplari prodotti tra il 1956 e il 1959) ha un motore potenziato a 55 Cv e, a richiesta, la trasmissione semiautomatica Manumatic. La station wagon Traveller con finiture esterne in legno è sostituita nel 1957 dalla quarta serie. Per la quinta serie (1959-1961) la Bmc si appoggia alla Pininfarina che disegna una vettura dalle linee squadrate, caratterizzata da un'ampia mascherina anteriore e dalle pinne ai lati della coda. È prodotta in circa 87.500 esemplari in versione berlina quattro porte e station wagon sempre a quattro porte. Il motore è ancora il B-Series di 1,5 litri. L'ultima Morris Oxford del dopoguerra, la sesta serie, viene prodotta per dieci anni dal 1961 al 1971 in quasi 210.000 esemplari. È equipaggiata con una versione maggiorata a 1622 cc del motore B-Series.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,600

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1476 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 116 km/h

PREZZO ..... Sterline 795

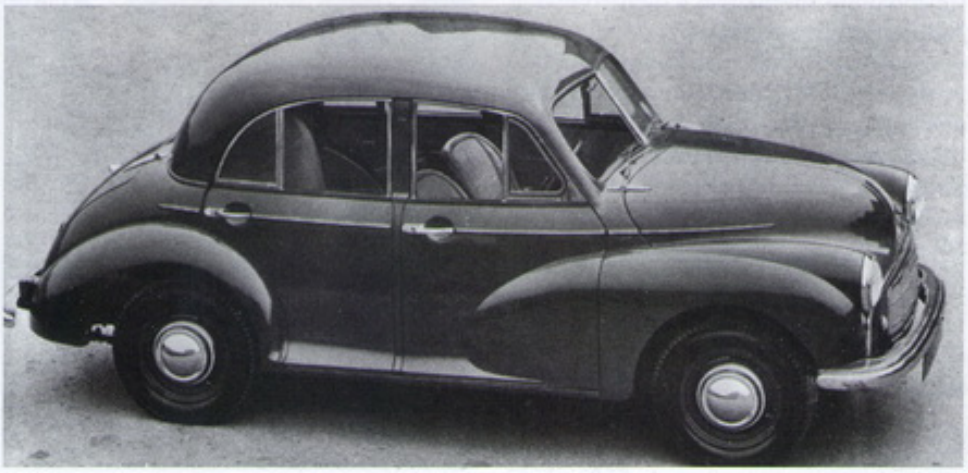
Minor

Produzione 1949 - 1971
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Station wagon

1. La Morris Minor, disegnata da sir Alec Issigonis
2. La Minor si caratterizza per le linee arrotondate, per il cofano pronunciato e le dimensioni compatte

La Morris Minor è la prima espressione della genialità di Alec Issigonis che con questo modello anticipa alcune delle soluzioni che sono poi alla base del successo della successiva Mini. Questo è il caso della grande cura dedicata allo sfruttamento degli spazi interni e della scelta delle ruote di piccolo diametro (da 14 pollici in questo caso) che fanno sembrare la carrozzeria più lunga e più proporzionata. Le piccole ruote contribuiscono, insieme alle sospensioni anteriori a barre di torsione, a conferire alla Morris Minor una grande maneggevolezza che compensa le carenze del propulsore. La prima versione, denominata MM ed esposta in anteprima al salone di Londra del 1948 in versione a due porte berlina e decapottabile, monta un quattro cilindri in linea a valvole laterali di 918 cc che sviluppa solo 27,5 Cv, ma è ugualmente un grande successo con oltre 250.000 esemplari venduti in cinque anni. Nel frattempo la gamma si arricchisce delle versioni a quattro porte, del riscaldamento di serie, del tergicristallo lato passeggero. La modifica più appariscente è però l'adozione di un nuovo frontale con fari spostati dai lati della mascherina ai parafanghi per rispondere alle esigenze dei mercati esteri. In seguito alla costituzione del gruppo Bmc, la Serie II, presentata nel luglio 1952, riceve il motore Austin Serie A a valvole in testa di 803 cc da 30 Cv. Sulla base di questa versione nel 1953 viene realizzata la station wagon Traveller con i caratteristici inserti in legno. Nel 1956 viene presentata la Minor 1000 con parabrezza in pezzo unico e motore di 948 cc da 37 Cv. Alla fine del 1962 viene adottato un motore di 1098 cc da 48 Cv.

1


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,759
Larghezza ..... m 1,524
Altezza ..... m 1,524

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 775 kg

MOTORE
Alimentazione ..... berlina
Cilindrata ..... 918 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 27,5 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 103 km/h

PREZZO ..... Sterline 358

Mini Minor

Produzione 1959 - 1969
Carrozzeria Berlina - Station wagon

L'automobile moderna nasce il 26 agosto 1959 quando il gruppo Bmc presenta la Morris Mini Minor e la gemella Austin Seven. Da allora tutti i grandi costruttori si ispirano prima a poi agli innovativi concetti proposti con questo modello da Sir Alec Issigonis: motore trasversale, trazione anteriore, carrozzeria a due volumi, massimo sfruttamento degli spazi interni. Inizialmente voluta per reagire agli effetti della crisi di Suez del 1956 e al successo commerciale delle bubble car, le microvetture che gli inglesi avevano cominciato a importare dalla Germania e dall'Italia, la Mini viene progettata in soli sei mesi tra il marzo e l'ottobre del 1957 in modo che, superata con successo la fase di collaudo, possa iniziare la produzione in serie nel maggio 1959. L'originalità estetica e qualche problema qualitativo iniziale rallentano l'affermazione sul mercato della Mini. Ma non ci vuole molto perché la piccola vettura britannica si trasformi in un grande successo per via delle sue doti di maneggevolezza e di tenuta di strada, frutto del basso baricentro e delle piccole ruote da 10 pollici poste agli angoli della carrozzeria. La prima versione della Mini Minor è equipaggiata con un motore a quattro cilindri in linea con asse a camme laterale di 848 cc da 34 Cv montato in blocco con il cambio a quattro rapporti. Il radiatore è montato sul lato sinistro del motore in modo che questo possa entrare nel piccolo vano a esso riservato.
La prima versione viene affiancata nel 1960 dalla station wagon Traveller: una vettura a due porte che nella parte posteriore è equipaggiata con un portellone a doppio battente e passo allungato che l'anno seguente viene reso disponibile anche con finiture esterne in listelli legno. La Mk II arriva nel 1967 e presenta solo piccole modifiche estetiche a seconda delle versione: in particolare mascherina, lunotto, luci posteriori. Nell'ambito di questa seconda serie, nel 1968, viene introdotta la versione Mini Matic con motore di 998 cc da 38 Cv e trasmissione automatica a quattro marce Automotive Products. Quando, al salone di Londra del 1969, viene presentata la terza serie, il marchio Morris, così come quello Austin, non compare più sulla mascherina della vettura in quanto il gruppo British Leyland (evoluzione industriale della Bmc) decide di proporre Mini come marchio a sé stante.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,050
Larghezza ..... m 1,400
Altezza ..... m 1,350

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 617 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 848 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Sterline 497

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Mk I	1959 - 1966
Mk II	1967 - 1969

1

2

3

1. La Mini Minor
2. La versione Super Deluxe
3. La Mini Traveller, la station wagon della piccola Morris con finiture in legno
4. La versione Traveller è una vettura a due porte con il caratteristico portellone posteriore a doppio battente

4

FOCUS
Mini Cooper

Nel 1961 viene presentata la prima versione Cooper equipaggiata con motore a doppio carburatore di 997 cc che sviluppa 57 Cv a cui si affianca, nel 1963, la versione Cooper S con motore di 1071 cc da 70 Cv. Altre versioni seguono a partire dal 1964.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 3,050
Larghezza	m 1,410
Altezza	m 1,350
POSTI	4
PORTE	2
PESO	610 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	997 cc
Cilindri	4
Potenza	57 Cv
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	4 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA	140 km/h
PREZZO	nd

1100

Produzione 1962 - 1974
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La Morris 1100, la berlina inglese disegnata da Pininfarina
2. La 1100 in una pubblicità anni sessanta

Un progetto di Issigonis "vestito" da Pininfarina. All'inizio degli anni Sessanta, con la Morris 1100, Sir Alec si rimette in gioco riproponendo su una berlina compatta i principali temi della Mini (motore trasversale, trazione anteriore, grande abitabilità), mentre il carrozziere italiano porta avanti con successo l'innovativo concetto della berlina a due volumi. Un'altra novità è rappresentata dalle sospensioni indipendenti interconnesse Hydrolastic. La prima serie (Mk1) è equipaggiata con il 4 cilindri in linea A-Series di 1098 cc da 48 Cv. Ad essa si affiancano nel 1963 la station wagon a due porte Traveller e nel 1965 una versione con cambio automatico a quattro marce Automotive Products. La seconda serie (Mk2), presentata nel 1967, si distingue esternamente per la mascherina leggermente più grande e per le "pinne" posteriori di minori dimensioni. Al motore di 1,1 litri viene inoltre affiancato un propulsore di 1275 cc da 55 Cv. Con la presentazione, nel 1971, della terza serie (Mk3) la vettura non è più prodotta con il marchio Morris.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1962 - 1967
II Serie	1967 - 1971
III Serie	1971 - 1974

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,725
Larghezza ..... m 1,534
Altezza ..... m 1,346

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 832 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1098 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 48 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Marina

Produzione 1971 - 1980
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

1. La Morris Marina coupé
2. La Marina nella versione station wagon

1

Alla fine degli anni Sessanta il gruppo British Leyland decide di porre fine alla controproducente concorrenza interna tra i marchi Austin e Morris, che spesso propongono modelli assolutamente identici, per realizzare una vettura di impostazione classica in grado di opporsi meglio alla crescente concorrenza Ford, contenendo al contempo i costi di produzione. Nel 1971 viene presentata la Morris Marina, una semplice e tradizionale automobile a trazione posteriore con sospensioni posteriori a ponte rigido a balestre semiellittiche e molte componenti provenienti da altri modelli del gruppo (cambio e freni sono quelli della Triumph 1300). Nessuna novità anche per quanto riguarda le motorizzazioni: oltre al collaudato quattro cilindri A-Series di 1275 cc ad asse a camme laterale da 57 Cv, c'è il B-Series di 1798 cc in versione monocarburatore da 83 Cv e doppio carburatore da 95 Cv. La gamma iniziale prevede una berlina a due porte, presentata come coupé, e una berlina a quattro porte, tre volumi, alle quali due anni dopo si affianca la versione Estate con carrozzeria station wagon a cinque porte. Nel 1978 la vettura è oggetto di un leggero restyling esterno (paraurti e mascherina di colore nero) e soprattutto riceve il quattro cilindri monoalbero O-Series di 1748 cc della Austin Maxi nelle versioni monocarburatore da 75 Cv e doppio carburatore da 98 Cv. La Morris Marina non centra l'originale obiettivo commerciale del costruttore, ma non può essere considerata un completo fallimento visto che fino al 1980 viene prodotta in quasi 1.200.000 esemplari.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,216
Larghezza ..... m 1,626
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 880 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1275 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 57 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Sterline 992

PIRELLI
MILANO
PIRELLI

Mors

Parigi Francia 1896 - 1925

Non è solo per i meriti sportivi che la Casa fondata da Emile e Louis Mors merita un posto di rilievo nella storia dell'automobilismo. Né per la fama che all'inizio del Novecento la colloca tra i grandi costruttori del momento. È soprattutto per il legame con l'industria contemporanea attraverso la figura di André Citroën. Alla fine dell'Ottocento i fratelli Mors – proprietari di un'azienda di apparecchiature elettriche – decidono di impegnarsi sul fronte delle auto. La prima vettura esce nel 1896, è una sorta di carrozzella a motore. Nel 1900 la Mors approda a un'auto a quattro cilindri, 16 Np e un volante circolare. È il modello su cui si incardina una felice attività sportiva e una buona produzione di serie, che cresce fino al 1905, primo anno di difficoltà. Il periodo successivo non sfocia in una crisi definitiva solo grazie ad André Citroën, che nel 1907 assume la presidenza. Nel 1919 gli stabilimenti Mors vengono rilevati dall'industria avviata nel frattempo da Citroën. Nel 1925 il marchio fa la sua ultima comparsa.

Una Mors Type N con motore 4 cilindri da 1809 cc, custodita presso la Cité de l'Automobile di Mulhouse, in Francia

Moskvich

Mosca Unione Sovietica 1947 - 2001

1

Il nucleo primordiale di quest'azienda risale al 1929 ma è solo nel secondo dopoguerra che nasce sia come Casa a sé stante che come marchio commerciale. È un frutto della rivoluzione socialista e le auto prodotte in oltre cinquant'anni di storia ne portano senza dubbio l'impronta. La vicenda ha inizio nello stabilimento moscovita della Ford che, alla fine degli anni Venti, produce auto e camion per il mercato sovietico. Da questo nucleo si sviluppa la produzione prima della Gaz e quindi, come realtà indipendente a partire dal '39, della Kim. Proprio su questo secondo ramo si impianta la Moskovsky Zavod Malolitrazhnykh Automobiley, ossia la fabbrica di auto compatte di Mosca, lo stabilimento che nel '47 partorisce la prima Moskvi 400. È una replica abbastanza fedele di una Opel Kadett ormai fuori produzione. Del resto non può essere altrimenti, visto che l'azienda moscovita è nata trasferendo oltrecortina proprio le vecchie linee di produzione della Opel di Brandeburgo. Il primo ammodernamento arriva nel '54. Lentamente, si arriva a un motore da 26 cavalli. Ma è solo nel 1969 che gli ingegneri sovietici mettono in produzione una vettura veramente originale. Esce sulle strade di Mosca come Moskvi 412, sotto le nuove insegne di Azlk, sigla che sta – ovviamente in russo – per Fabbrica automobili nel nome di Lenin Kosmol. Si rivela un successo senza precedenti, non solo sul suolo dell'Unione Sovietica. Il modello, infatti, viene anche esportato, un'autentica rivoluzione, considerando la situazione politica e le relative limitazioni commerciali dell'epoca. Un'altra svolta progettuale arriva nell'86, con il modello Moskvi 2141. Dal punto di vista delle linee, è un'auto che ricalca - in maniera sfacciata - la Simca 1307, modello che in Occidente è presente da quasi dieci anni. Sul fronte meccanico non mancano invece certi spunti di originalità. Le vetture che arrivano negli anni Novanta cercano di tradurre nel linguaggio Moskvi il nuovo corso politico. Tra le altre, la Svjatogor del '97, con un successo misurabile in cinque milioni di unità vendute nel solo 1998. Vendite comunque insufficienti per scongiurare la crisi. Nel 2001 viene interrotta la produzione e nel 2002 viene dichiarata la bancarotta. Un tentativo di riavviare gli impianti nel 2007, con un nuovo marchio, si traduce in un nulla di fatto.

2

1. Una Moskvich Elite 1500 M, in produzione dal 1969 al 1975
2. Una Azlk Moskvich 408 cabriolet del 1964
3. La 408 col marchio Azkl del 1964, nella versione berlina

3

Mosler

Riviera Beach
Stati Uniti
1985

Mosler è un'azienda nata con il progetto di portare su strada l'esperienza di guida, i connotati e le prestazioni di un'auto da corsa. Un progetto che Warren Mosler, manager di un fondo di investimento americano, coltiva fin dai primi anni Ottanta. Il primo passo risale al 1985, con la fondazione delle Consulier Industries, dalle cui officine esce un primo bolide da 190 Cv. Warren Mosler è talmente convinto delle potenzialità di questa vettura da lanciare una sfida offrendo 25mila dollari a chiunque, a bordo di una vettura di serie, su qualsiasi pista, si dimostra più veloce della Consulier. Il guanto viene raccolto dalla redazione di *Car and Driver*, che si affida a un prototipo di Corvette e si aggiudica la sfida per una manciata di decimi. Il confronto è comunque, per le auto del finanziere, un trampolino di lancio. Dopo varie riedizioni della Consulier, nel 1993 la divisione auto viene scorporata e organizzata come Mosler Automotive. Compare per la prima volta il marchio Mosler. Dopo diverse elaborazioni, nel 2001 arriva una vettura originale, proposta in varie versioni, tra cui una da competizione che si aggiudica varie gare internazionali.
www.moslerauto.com

La Mosler lancia l'avveniristica MT 900 Gtr Twin Turbo nel 2009

Motobloc

Bordeaux
Francia
1901 - 1930

La Motobloc nasce per iniziativa di Charles Schaudel, un veterano dell'esercito francese che, dopo aver avviato, a Bordeaux, una fabbrica di velocipedi, nel 1886 decide di mettersi al lavoro su una vettura. Un anno dopo è in grado di presentarla al mercato, frutto di un'attività ancora per certi versi dilettantesca. La svolta arriva cinque anni dopo, sull'onda di un'invenzione tutt'altro che banale: Schaudel capisce che è possibile riunire motore e cambio in un unico blocco. Nel 1901 nasce una vettura che adotta tale soluzione. Contemporaneamente nasce il marchio Motobloc. Tre anni dopo i motori di questa Casa sono a quattro cilindri, le auto si fanno più complesse, le carrozzerie più rifinite. Motobloc ambisce a collocarsi tra i produttori di fascia alta. E ci riesce nel 1909 con il lancio di un modello dal motore a sei cilindri e 16 hp di potenza. Potenza che si spinge fino a 20 Hp con il motore da 4,7 litri del 1914. Dopo la pausa bellica, Motobloc cerca di riprendere il ciclo di sviluppo ma gli sforzi naufragano contro la crisi del 1929. Dopo appena un anno infatti la Casa è costretta a chiudere.

Una Motobloc 20 hp del 1914 con motore da 4,7 litri

Motta&Baudo

Torino
Italia
1925 - 1925

Nonostante le buone premesse, questa Casa non ha mai realmente avviato la propria attività. La produzione di Motta&Baudo si identifica con un unico prototipo, ben accolto dalla stampa, ricco di spunti interessanti, ma purtroppo senza alcun seguito. La vicenda di questa piccola Casa torinese risale al 1925, quando Antonio Baudo, proprietario di un'officina motociclistica, trova in Paolo Motta un partner finanziario disposto a sostenerlo nell'avventura automobilistica. Gli sforzi si traducono in una vettura che riceve ampi consensi dalla stampa di settore. Si tratta di una vettura leggera, con sospensioni a balestra, un volante regolabile e un sistema di sterzatura decisamente originale ed evoluto. Il prototipo si rivela invece molto più convenzionale dal punto di vista del motore, limitandosi a riproporre uno Chapuis-Dornier da 1100 o 1350 cc con cambio a quattro velocità. Varie difficoltà di natura finanziaria e organizzativa non consentono l'avvio della produzione di serie. Prosegue invece per alcuni anni l'attività motociclistica dell'officina Baudo.

L'unico esemplare realizzato dalla Motta&Baudo, rimasto a livello di prototipo e mai entrato in produzione

Nag - Nummi

Nag Nagant Namco Napier Nash National Nazzaro Newton NF NG Cars Nissan NSU Nummi

Nag

Berlino Germania 1901 - 1933

1. Una vetturetta prodotta dalla Nag nel 1901
2. Una vettura Nag del 1912, allestita con carrozzeria doppio phaeton
3. Una Nag 24 PS del 1905

La Nag vive molto stagioni, dalla preistoria dell'automobilismo fino alla soglia della modernità, peraltro senza mai varcarla. Il primo passo della Nag, ossia Neue Automobil Gesellschaft (Nuova società automobilistica) risale al 1901 e ruota intorno a una serie di vetturette dalle modeste prestazioni.

È nel 1903, grazie ai progetti di Josef Vollmer, che la Casa berlinese, una consociata della famosa Aeg, inizia a farsi spazio sul mercato. In quegli anni, non solo nascono una serie di modelli dalla caratteristiche evolute (motori a due o quattro cilindri, cambio a quattro marce, raffreddamento ad acqua e trasmissione cardanica) ma si precisano anche le linee che per molti anni sono un contrassegno della marca. A questo riguardo è significativa la vettura da 8000 cc e 45 cavalli che per la prima volta adotta il tipico radiatore circolare. Negli anni seguenti l'offerta della Nag continua ad allargarsi introducendo anche una piccola quattro cilindri – denominata 6/12 PS – destinata a rafforzare la fama del costruttore. Che infatti inizia a consegnare le proprie vetture anche a diverse case regnanti. Con gli anni Dieci si intensifica il processo di ammodernamento dei veicoli. E poco dopo, alla produzione di auto, si affianca anche quella di autobus e autocarri. La produzione di taxi elettrici, portata avanti in collaborazione con la Casa madre Aeg, viene interrotta nel 1914. L'anno seguente l'azienda cambia ragione sociale. D'ora in avanti la sigla Nag sta per Nationale Automobil Gesellschaft (Società automobilistica nazionale).

Negli anni Venti arrivano le prime difficoltà economiche ma vengono superate grazie a una profonda riorganizzazione. La gamma delle auto si riduce drasticamente ma i pochi modelli in produzione si rivelano indovinati. L'azienda torna a crescere e tra il '26 e il '27 rileva prima la divisione automobili della Siemens&Schuckert, con il marchio Protos, quindi la Presto di Chemnitz. La fase espansiva, tuttavia, prelude all'inizio di una crisi. Si cerca di porvi rimedio con profondi interventi sulle vetture, sia sulla meccanica che sulla carrozzeria, che tende a modellarsi sui contemporanei modelli americani. Un nuovo direttore tecnico, l'ingegnere Paul Henze, introduce addirittura i motori a otto cilindri. Ma la situazione finanziaria ormai è compromessa.

Nel '33 si interrompe la produzione di auto, mentre quella di veicoli industriali arriva fino al 1949, attraverso l'accordo con Büssing.

Nagant

Liegi Belgio 1900 - 1927

Al culmine del suo sviluppo industriale Nagant si guadagna la fama di azienda dai prodotti efficienti e affidabili. Un traguardo apprezzabile che la Casa, fondata a Liegi da una famiglia dedita alla produzione di armi, riesce a raggiungere in un tempo relativamente breve. Più o meno in cinque anni, ossia da quando nel 1900 viene avviato l'assemblaggio, sotto licenza, delle auto francesi Gobron-Brillié a quando, attorno al 1905, debutta sul mercato la prima Nagant originale, un veicolo robusto e duraturo. Cinque anni più tardi, le Nagant riesce a farsi un nome anche nell'ambito delle competizioni sportive, con veicoli che si fanno progressivamente più potenti e sofisticati. Il ciclo di sviluppo si arresta bruscamente con lo scoppio della Prima guerra mondiale. Gli stabilimenti di Liegi ne escono distrutti. La produzione non riprende prima del 1921, anno in cui viene presentata – alla fiera di Bruxelles – una quattro cilindri interessante sia per il prezzo che per le prestazioni. L'ultima vettura con il marchio di fabbrica Nagant risale al '27. Infatti l'anno seguente l'azienda viene assorbita dalla concorrente Imperia.

Una Nagant del 1912 con carrozzeria berlina

Namco

Salonicco
Grecia
1972

Il primo approccio con il mondo dei motori risale agli anni Cinquanta. Petros Kontogouris costruisce piccoli autocarri che vende in Germania con il marchio Hellas. Nel 1961 l'imprenditore avvia a Salonicco la produzione di un veicolo multiuso attraverso la società Farco. Il veicolo, curiosamente, viene esportato in tutto il mondo ma non viene venduto in Grecia poiché non omologabile. Due anni più tardi, l'impianto viene acquistato da Chrysler. Kontogouris allora fonda la Namco, che nel '72 debutta alla fiera di Salonicco con un veicolo chiamato Pony. Il progetto, firmato Citroën, prospetta una vettura che anticipa i moderni crossover, mischiando tratti da veicolo industriale con altri da fuoristrada sulla falsariga della Mehari. La simpatia e il prezzo ne decretano il successo. Ne vengono prodotti oltre 30mila esemplari. Nell'83 viene prodotta l'ultima Pony e Namco si prende una breve pausa. Due anni più tardi, tuttavia, torna sul mercato con una Pony integralmente nuova. La vettura, sviluppata internamente, viene prodotta fino al '92. Successivamente Namco si dedica alla progettazione e alla costruzione di piccoli impianti produttivi, tornando di tanto in tanto a rinnovare e riproporre la Pony su diversi mercati.

La Pony del 1972, antesignana del crossover

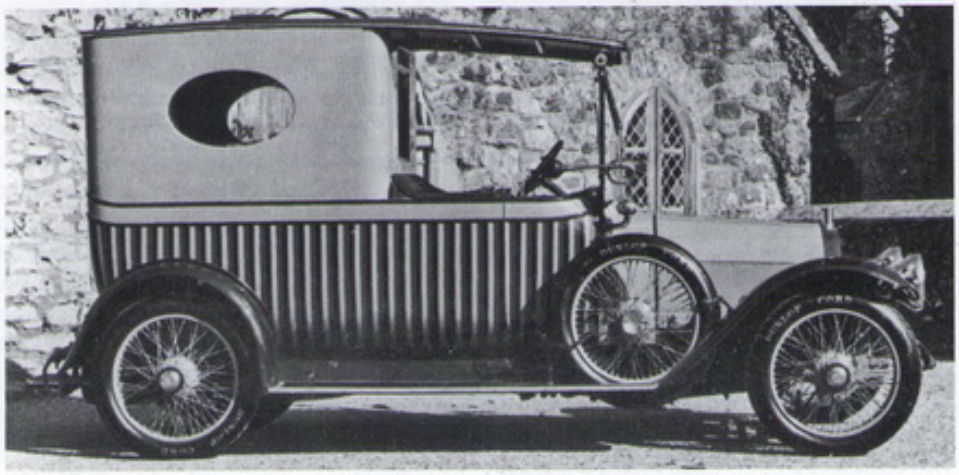
Napier

Lambeth (Londra)
Inghilterra
1900 - 1924

1

Tra i meriti della Napier c'è quello di aver adottato per prima quello che in seguito sarebbe diventato il british racing green, ovvero il verde che colora la livrea di ogni veicolo da corsa autenticamente inglese. È un particolare che la dice lunga sul peso di una Casa dalla vita abbastanza breve e una produzione che, complessivamente, non supera le 4.258 unità. La storia della Napier affonda le radici in un'azienda meccanica, specializzata in pezzi di artiglieria, avviata a Londra nel 1808. È il nipote del fondatore, il giovane Montague Stanley Napier, a lanciarsi nel settore auto, complice l'amicizia con il pilota Selwyn Francis Edge, l'uomo che diventa l'asse commerciale della nuova impresa. I due iniziano a lavorare alla prima auto: una vettura tradizionale, bicilindrica, con motore verticale. La Napier sviluppa motori con cilindrate sempre più grandi, con il culmine toccato – nello stesso anno della fondazione – con un'auto da corsa da oltre 17.000 cc e 107 cavalli. Una potenza enorme, ingestibile a causa del peso della vettura. Dopo vari tentativi, la Napier coglie un successo importante aggiudicandosi un'edizione della coppa Gordon Bennet. Nel 1903 l'azienda si trasferisce ad Acton, nella zona ovest di Londra. Il catalogo della Napier abbraccia i vari segmenti del mercato di allora: dalle utilitarie da 12 Cv alle auto da corsa di oltre 200, capaci di stabilire vari record di velocità. Attorno al 1910 la Casa raggiunge il suo culmine, sia per l'aspetto tecnologico (accensione a magnete, cambio a tre o quattro rapporti) che commerciale e produttivo. In due anni, tra il 1909 e il 1911, vengono venduti ben 1.800 esemplari, oltre un terzo dell'intera produzione. Poi inizia il declino, accelerato dall'abbandono di Edge. La Prima guerra mondiale impegna Napier nella produzione di motori da aereo. Attività mantenuta fino al 1924, quando termina la produzione.

1. Una Napier 65 R del 1908, utilizzato nei gran prix
2. Una vettura Napier del 1914, equipaggiata con motore da 4 cilindri e 2648 cc


2

Nash

Kenosha
Stati Uniti
1916 - 1954

Una berlina Nash del 1951

Nel 1916 Charles W. Nash dà le dimissioni da presidente della General Motors e con la buonuscita si mette in proprio: acquisisce il controllo della Thomas B. Jeffery di Kenosha, nel Wisconsin, e dà vita a una marca che porta il suo nome. La Nash si impone subito per una filosofia aziendale imperniata sulla totale autonomia produttiva e su una attenta politica dei prezzi. Gli Stati Uniti sono impegnati nella Prima guerra mondiale e il principale lavoro della neonata marca è quello di produrre il Quad, un camion leggero per usi militari con quattro ruote motrici. In un solo anno ne costruiscono 11.490, record assoluto, ma la passione di Nash non sono i truck bensì le automobili, e non appena finisce la guerra si dedica a questo. La mossa è azzeccata e dal 1918 al 1922 nascono centomila Nash nei due tipi da 6 e 4 cilindri in linea con valvole in testa. Si tratta di auto robuste e molto bene equipaggiate perché sono dotate di due ruote di scorta, del termometro sul tappo del radiatore e, di serie, dell'indicatore del carburante. Successivamente arriva la lussuosa Lafayette V8 che costa la bellezza di 5.500 dollari contro i 935 della piccola Nash Four. Vendere auto tanto differenti è molto complicato e la Lafayette viene presto messa da parte. Questo non significa, comunque, che le Nash non siano auto apprezzate da gente facoltosa tanto è vero che le esportazioni vanno a gonfie vele arrivando nel 1927 a pesare per il 10,8 per cento di tutta la produzione, spesso finendo parcheggiate in garage che contano: da re Carol di Romania a re Ghazi in Iraq, dal principe Wilhelm di Svezia a numerosi maraja indiani. Una nuova vettura con motore 8 cilindri da 4,9 litri viene presentata nell'ottobre del 1929, ma non è una grande idea perché scoppia la Grande depressione, comunque gli affari reggono anche in quel periodo difficile e nel 1934 si festeggia la nascita della milionesima Nash. La svolta nella storia della marca arriva però nel 1937 grazie alla fusione con la Kelvinator, notissima marca di refrigeratori. Succede, perché Charlie Nash vuole a capo della sua azienda George Mason che reputa un manager fenomenale. Siccome è il presidente della Kelvinator, l'unico sistema per averlo è di prenderselo in casa. Mason non è uno acerbo di automobili: in passato lavora alla Studebaker, alla Dodge e alla Chrysler. Nash ha 73 anni e vuole passare la mano anche se resta dietro le quinte della sua azienda fino al 1948, quando muore a 84 anni. La produzione procede e alcuni modelli sono davvero azzeccati come è il caso della 600 capace di percorrere, con un pieno di 75 litri, quasi mille chilometri. La storia comunque svolta nei primi anni Cinquanta, quando negli Stati Uniti la vita per i marchi indipendenti si fa davvero dura contro lo strapotere delle tre grandi di Detroit (GM, Ford e Chrysler). Nel 1954 diventa allora indispensabile l'accordo con la Hudson: prende vita l'American Motors.

(C. C.)

La curiosità
La nascita dei sedili ribaltabili

Nel 1949 la Nash, presenta l'Ambassador Airflyte, destinata ad entrare nei sogni di tutti i teenager a stelle e strisce. Ha una linea arrotondata e dimensioni generose, in più presenta una soluzione che rivoluziona la storia dell'automobile e pure quella dei costumi: i sedili anteriori completamente reclinabili. La pubblicità ne esalta le possibilità a vantaggio dell'intera famiglia poiché si può creare un vero letto a due piazze. E negli anni in cui l'America si mette *on the road* l'idea è stuzzicante per chi vuole viaggiare senza portarsi al traino una roulotte. In effetti su quel giaciglio imbottito si sta comodi e lo spazio garantisce un buon sonno. Ma i ragazzi che in America a sedici anni possono già avere la patente, vanno oltre le possibilità pubblicizzate sui depliant dell'auto. I moralizzatori si indignano e parte una vera e propria crociata contro i diabolici e peccaminosi sedili multiuso. I giornali del tempo avvisano: attenti genitori, i vostri figli stanno per usare l'*Airflyte to make out*. Nello slang *make out* sta a significare un'attività di primo approccio tra un maschio una femmina. Gli stessi giornali vanno ben oltre con le minacce prendendo in prestito dal mondo del baseball termini che sottintendono un seguito irrimediabile: *first base, second base, third base* fino al terribile finale *home run*. Però la Nash fiuta che questa è la miglior pubblicità per la sua auto, e lancia optional come il materassino gonfiabile che si adatta ai sedili o le tendine per assicurare una riservatezza assoluta agli occupanti. L'idea colpisce gli altri costruttori, la moda diventa in fretta necessità irrinunciabile e le automobili non sono più uguali a prima.

Six

Produzione 1926 - 1932
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

1. Un'elegante Nash Six
2. Una Nash Six Advanced del 1927
3. Il retro della vettura nella versione berlina a quattro porte

Nel 1925 la Nash fa debuttare sul mercato la berlina low cost Ajax, che viene venduta a un prezzo di 995 dollari. L'anno successivo il nome dell'auto viene cambiato e diventa Six, preceduto dalle diciture Light, Advanced e Special, a seconda del tipo di allestimento. Il motore e l'impostazione meccanica rimangono gli stessi, ma il design è quello tipico delle vetture alto di gamma e di grosse dimensioni, e anche il prezzo lievita decisamente. La Six è spinta inizialmente da un sei cilindri in linea di 3,7 litri che sviluppa 65 Cv di potenza.
Particolarmente interessante è il modello Twin Ignition Six del 1928, che beneficia dell'innovazione tecnica della doppia iniezione, in grado di regalare una maggiore potenza. Potenza che cresce anche grazie all'aumento progressivo della cubatura del motore a sei cilindri.

1

FOCUS
L'altalena dei prezzi

Dopo aver deciso un listino con prezzi di partenza al di sotto dei 1.000 dollari, nel 1930 la Six viene venduta con tariffe ritoccate sensibilmente verso il basso (800-900 dollari) per contrastare gli effetti negativi della Grande depressione. In generale, la strategia della Nash è quella di contenere i prezzi dell'intera gamma in un range compreso tra 1000 e 1500 dollari.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1926 - 1932
Coupé - Cabriolet	1928 - 1932

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,000
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.542 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3671 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

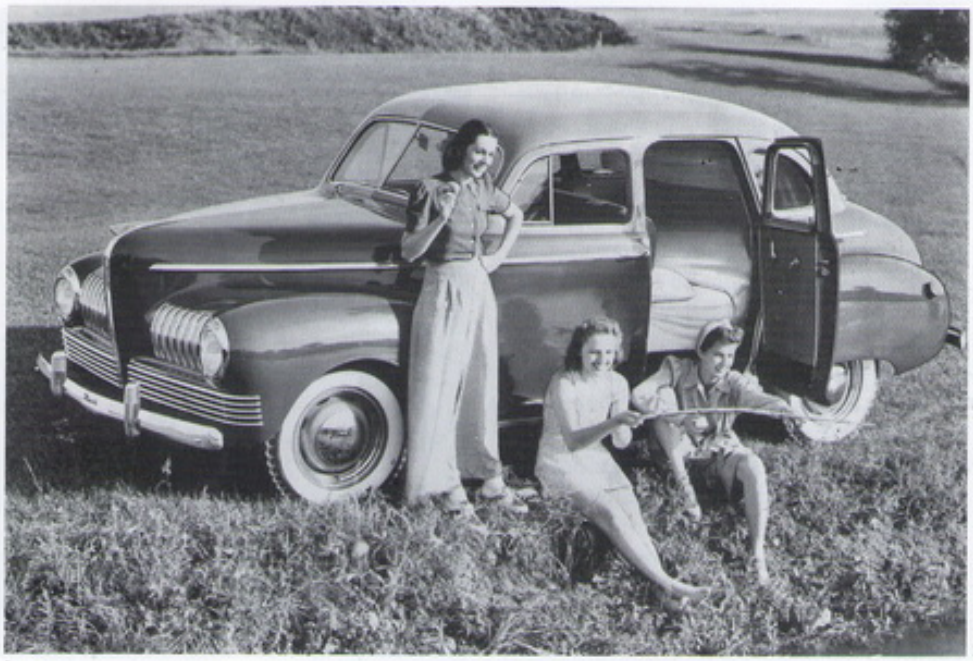
VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.000

600

Produzione 1940 - 1949
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

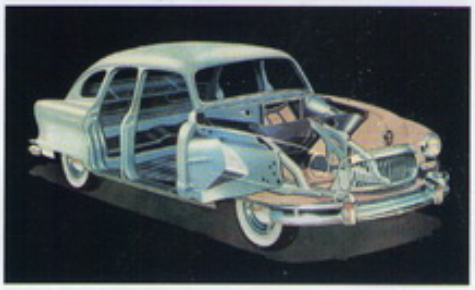
Il nome di Nash 600 contraddistingue la produzione di una serie di berline che va dal 1940 al 1949, dopodiché la stessa auto viene rinominata Statesman per gli anni a venire. Il nome 600 si deve invece al fatto che quest'auto è in grado di percorrere 600 miglia, circa 965 chilometri, con un solo pieno di benzina: questo grazie al famoso 6 cilindri in linea Flying Scot. Ma soprattutto la 600 è la prima auto americana di grossa diffusione a essere costruita in monoscocca, anziché con la soluzione della carrozzeria saldata al telaio separato. Un accorgimento che le consente una maggiore leggerezza, ma più rigidità rispetto alle concorrenti, e che ha riflessi positivi anche sull'insonorizzazione dell'abitacolo. Come le altre vetture di punta della Casa americana, anche la 600 è disponibile nel prestigioso allestimento Ambassador.


1

FOCUS
Il glamour

Il model year 1948 delle Nash Series 600, nonché la variante Ambassador Custom, ha un'arma in più: il lavoro sugli interni, ridisegnati dalla stilista *Helene Rother* (nella foto). La nuova designer della Nash si occupa infatti esclusivamente dell'abitacolo, rinnovando completamente la tappezzeria e scegliendo colori delle stoffe che si armonizzano con le tinte scelte per la carrozzeria.

1. Una berlina Nash 600
2. La struttura della Nash 600 Ambassador
3. Una nash 600 con carrozzeria bicolore


2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,670
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.193 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4887 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Dollari 990

Metropolitan

Produzione 1954 - 1962
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

1. L'originale Nash Metropolitan con carrozzeria bicolore
2. La Metropolitan è una cabriolet compatta per gli standard americani
3. La versione cabriolet della vettura

Le Metropolitan Series del '54 sono frutto di un'idea del presidente della Nash, George Mason, il quale vuole un'auto dalle dimensioni compatte, adatte anche ai mercati europei. Il design è curato da Bill Flajole, che lo mutua direttamente dalla show car NXI: sembra un tributo alle grandi Nash del passato, ma in realtà le dimensioni sono piuttosto contenute. Basti pensare che il passo, di 2,160 metri, è addirittura inferiore a quello di un Maggiolino Volkswagen. La Metropolitan è spinta da un 1,2 litri quattro cilindri Austin, che nel 1956 viene rimpiazzato da un 1.5, mantenuto fino alla fine della produzione nei primi anni Sessanta. La carrozzeria è costruita in Inghilterra dalla Fisher&Ludlow, sotto la supervisione della Austin, che produce anche le parti meccaniche. Il montaggio avviene invece negli Usa.

1

FOCUS
Il design

Le linee della Metropolitan derivano da quelle del prototipo NXI.
Gli studi di design di questa vettura prevedono molte soluzioni innovative, come ad esempio l'utilizzo di componenti intercambiabili per la parte anteriore e quella posteriore dell'auto.
Tra questi, tuttavia, solo i rivestimenti simmetrici degli sportelli arrivano sulla versione definitiva destinata alla produzione.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1954 - 1955
II Serie	1955 - 1958
III Serie	1959 - 1962

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,797
Larghezza ..... m 1,562
Altezza ..... m 1,384

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 810 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1200 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.445

National

Indianapolis Stati Uniti 1900 - 1922

Nonostante le dimensioni e i volumi produttivi piuttosto ridotti, la National è una Casa che per un buon decennio si muove ai vertici tecnologici del settore. Come azienda, nasce nel 1900 – a Indianapolis – prima con la ragione sociale di National & Electric Vehicle, quindi, dal 1903, di National Motor Vehicle. Fino al 1905 la produzione si muove su due binari ben distinti e affianca le auto a propulsione elettrica con quelle alimentate a benzina. Sia le une che le altre sono comunque vetture leggere, di struttura molto convenzionale. È nel 1906 che l'azienda inizia a distinguersi sul mercato. Il suo motore a sei cilindri è uno dei primi mai prodotti negli Stati Uniti. E lo stesso vale anche per il 12 cilindri proposto qualche tempo dopo. Un motore sviluppato interamente da National, a differenza del sei cilindri che invece utilizza elementi Continental. La produzione di auto da turismo, affiancata da una vivace attività sportiva, si mantiene a buoni livelli fino al 1920. Il periodo di crisi successivo prepara la fusione con la Dixie Flyer e con la Jackson che viene ufficializzata nel 1922.

Una National del 1908 con carrozzeria torpedo touring

Nazzaro

Torino Italia 1911 - 1923

La Casa esprime il tentativo del celebre pilota Felice Nazzaro di mettere a frutto la fama sportiva e la competenza di collaudatore. Nel 1911 il pilota esce dalla scuderia Fiat e impianta a Torino la Fabbrica automobili Nazzaro & Co. Alcuni soci, tra cui l'ingegnere Arnaldo Zoller, lo affiancano nell'impresa e gli ordini arrivano ancor prima della presentazione della prima vettura, lanciata nel 1912. Il modello, chiamato T2, è offerto in tre versioni. Il motore 4 cilindri da 25 Cv si abbina al cambio a 4 marce e alla trasmissione cardanica. Accanto alle auto turistiche, la Nazzaro sviluppa anche un reparto corse, vincendo un paio di edizioni della Targa Florio. Nel 1914 viene presentata la T3 e nel 1915 la T4. Con lo scoppio della guerra nel 1916 la Nazzaro viene messa in liquidazione. Alla fine del conflitto, il pilota ci riprova fondando a Firenze la Nazzaro Spa. Ma nel 1923 termina del tutto la produzione e il pilota rientra in Fiat.

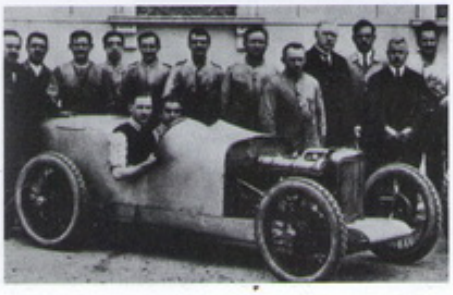
Felice Nazzaro (a destra) con Vincenzo Florio, prima della partenza della Targa Florio del 1907, vinta dallo stesso Nazzaro

Newton

Torino Italia 1912 - 1914

Quello di Newton è un nome che si associa a varie esperienze imprenditoriali nel settore auto, come nome unico, oppure abbinato a Bennett, a Ceirano, ad altri vari marchi di matrice piemontese come Valt o Scat. Sono tutte formule che documentano la grande verve imprenditoriale dell'inglese John Newton. Prima importatore di auto italiane sul suolo inglese, in seguito – assieme a John Bennet – produttore di accessori, quindi costruttore di auto. Su questo fronte, il primo passo risale al 1912, quando rileva la Valt, un'azienda fondata a Torino nel 1911, titolare di un progetto di vettura economica da 12/15 Hp, con motore monoblocco a quattro cilindri. Questa vettura viene prodotta in Italia e distribuita in Inghilterra. L'azienda assume prima il nome di Newton-Bennet, quindi – dal 1914 – quello di John Newton Spa. In quello stesso anno l'impianto viene rilevato dalla Diatto. Nell'immediato dopoguerra, il nome di Newton torna alla ribalta con una serie di vetture, italiane nella sostanza, che vengono distribuite sul mercati britannici con lil marchio Newton-Ceirano.

Una Newton con motore 4 cilindri di 1095 cc, con i meccanici pronta per il collaudo della 200 Miglia di Brooklands del 1922



NF

Staplehurst Inghilterra 2000

È una casa che cerca di mantenere vivo il gusto delle auto sportive degli anni Sessanta. NF Auto lo fa rivolgendosi a un pubblico di appassionati con una serie di vetture offerte in scatola di montaggio, secondo gli schemi tipicamente inglesi delle kit car. Ovvero, con un'assistenza puntuale alla clientela, con dei prezzi competitivi e con l'immancabile sapore nostalgico delle proposte. L'origine di questa Casa risale all'inizio del nuovo millennio ed è da ricondurre all'inizitiva di Neil Foreman. La vettura del debutto, ancora sul mercato, è conosciuta come Foreman Mk 4, una macchina che si richiama abbastanza esplicitamente al mondo della Ferrari. Accanto a questa berlinetta, NF Auto continua a proporre anche la spider CanAm. Entrambe sono abbinate a un motore da 12 cilindri con prestazioni degne di una vera supercar. Ovviamente la Casa inglese non si limita a vendere le vetture in pezzi, oppure i singoli componenti di ricambio. Assiste i clienti lungo tutto il percorso di montaggio, fino alle procedure di omologazione.

L'auto del debutto della NF, la Foreman Mk4, venduta in kit

2

NG Cars

New Milton Inghilterra 1979

È uno dei nomi più solidi nel mondo delle auto in kit, quelle che si assemblano da soli, nel raccoglimento del proprio garage. E come molte sue concorrenti, è una Casa fondata e sviluppata su territorio britannico. NG Cars nasce a New Milton dall'iniziativa di Nick Green, un ingegnere specializzato in aerodinamica appassionato di auto, e in particolare di quelle d'epoca. Una passione sviluppata dopo un periodo di lavoro in un'azienda specializzata nella produzione di pezzi di ricambio e di componentistica. Su questa base, nell'ottobre del 1979, sviluppa un primo modello che si richiama alle linee di un'Aston Martin International degli anni Trenta. La vettura, battezzata TA, suscita un interesse enorme, comunque tale da indurre Nick Green a sviluppare un altro modello. Con il nome di Tc, nell'81 viene messa in commercio una vettura che monta un motore a 8 cilindri. Due anni dopo se ne aggiunge un altro, stavolta omologabile per quattro posti.
Nel corso degli anni Ottanta la piccola Casa viene acquistata da Peter Fellowes. Il marchio rimane inalterato ma cambia la ragione sociale dell'azienda, che diventa Ta Motor Company; il nome della linea, ribattezzata Pastiche Cars e anche l'ubicazione degli impianti di produzione, che vengono trasferiti a Rotherham. Tuttavia il nuovo assetto si rivela di breve durata. Nel giro di pochi mesi l'azienda cambia nuovamente proprietà e viene rilevata prima dalla Gtm di Loughborough e quindi, nel 1994, da John Hoyle, titolare della Epsom.
Nel frattempo, i modelli della Casa vengono aggiornati e alla TA si sostituiscono i più moderni TF, TD e TC, comunque ispirati alle linee classiche. Dopo sei anni arriva un altro passaggio di consegne. Nel dicembre del 2000 la Casa passa al gruppo Imex, proprio di New Milton, e due anni dopo la tradizione di NG Cars si lega all'attuale proprietà: la Findhorn Cars di Petersfield, nell'Hampshire, che prosegue nel tentativo di tenere alta la tradizione inglese delle auto.
www.ngcars.co.uk

Una NG, vettura inglese venduta in kit d'assemblaggio

Nissan

Yokohama, Giappone 1935

La GTR, super sportiva di casa Nissan un classico nella versione 2007

Azabu-Hiroo è uno dei quartieri più vitali e divertenti di Tokyo, a metà strada tra i night e le discoteche di Roppongi e le boutique delle griffe mondiali della moda e del design di Omotesando. Nel 1911, quando vita notturna e moda sono concentrate a Ginza, Azabu-Hiroo è ancora un quartiere dove un giovane brillante ingegnere può immaginare di impiantare un'officina, con l'ambizioso obiettivo di costruire le prime auto mai prodotte sul suolo giapponese. Quel giovane ingegnere si chiama Masujiro Hashimoto e quell'officina è la culla dalla quale sarebbe poi sorta la Nissan.

Hashimoto nasce nel 1875 e cresce nel pieno della Rivoluzione Meiji, dal nome dell'imperatore che guida la modernizzazione del Giappone nella seconda metà del XIX secolo. Laureatosi a soli vent'anni in ingegneria meccanica all'Istituto di Tecnologia di Tokyo, è tra i giovani scelti dal ministero dell'Agricoltura e del Commercio per andare negli Stati Uniti a studiare la produzione industriale. Hashimoto si ferma a New York tre anni, lavorando in un'azienda che produce motori a vapore. Tornato in patria mette a frutto la sua esperienza lavorando nell'ingegneria elettrica, nella produzione di armi e di macchinari per l'estrazione dei minerali, ma il suo sogno, il suo progetto è produrre automobili, anzi, essere il primo giapponese a produrle.

L'ingegno e l'iniziativa non gli mancano, quanto alle risorse economiche pensa bene di rivolgersi a tre finanziatori, l'amico d'infanzia Rokuro Aoyama, il manager Kenjiro Den e il finanziere Meitaro Takeuchi, e con il loro sostegno nel giugno del 1911 fonda la Kwaishinsha Jidosha Koto aprendo un'officina ad Azabu-Hiroo. È l'inizio della travolgente storia dell'industria automobilistica giapponese e in particolare di quella della Nissan. La prima vettura, con un motore da 10 Cv, esce dall'officina di Hiroo nel 1914, e dalle iniziali dei nomi dei tre finanziatori viene chiamata Dat, al quale viene aggiunto il numero 31. Insieme alla Dat 41, in vendita dal 1916, è un notevole successo commerciale imponendo il marchio a tal punto che nel 1917 l'azienda cambia il proprio nome e la Kwaishinsha Jidosha Koto diviene Dat Motor Vehicle Company, mentre la due posti sportiva prodotta dal 1918 (e per un lungo periodo tutte le auto successive) prende il nome di Datson (figlio di Dat), poi trasformato nel 1932 in Datsun, con un richiamo al sole nascente simbolo dell'impero giapponese, un marchio di successo utilizzato fino al 1983.

GLI ALBORI DELLA MARCA

Mentre la Datson conquista l'allora modesto mercato giapponese, a Osaka, la seconda metropoli dell'arcipelago, nel 1919 nasce la Jitsuyo Jidosha Seizo, un altro produttore di auto, che nel 1926 finisce per unirsi con la Dat formando la Dat Jidosha Seizo Company. Il terzo passo verso la costruzione del gruppo che poi diventa la Nissan, viene compiuto nel 1931, quando la Dat Jidosha Seizo Company è acquistata dalla Tobata Imaon, un produttore di parti per l'industria dell'auto, che ha l'ambizione di sviluppare una produzione di massa di qualità tale da competere con i grandi gruppi stranieri.

Un grande progetto, nel quale però Masujiro Hashimoto non trova posto e abbandona l'avventura che aveva iniziato vent'anni prima. Nulla si sa della sua vita seguente, salvo la data della sua scomparsa, avvenuta nel 1944, nel pieno della Seconda guerra mondiale.

Finisce così, un po' mestamente, la vicenda dell'ingegnere meccanico Hashimoto, ma non quella del gruppo automobilistico da lui fondato, che nel 1933 è assorbito da una joint venture tra la Tobata Imaon e la Nihon Sangyo, chiamata Jidosha Seizo Company Ltd e poi ribattezzata, l'anno successivo, Nissan Motor Corporation. Nel 1935 tutte le attività produttive vengono concentrate e integrate nel nuovo stabilimento di Yokohama, la grande città portuale a pochi chilometri da Tokyo: la storia della Nissan così come oggi la conosciamo, comincia da lì.

Se Masujiro Hashimoto è considerato il nonno della Nissan, il padre è senza dubbio Joshisu-

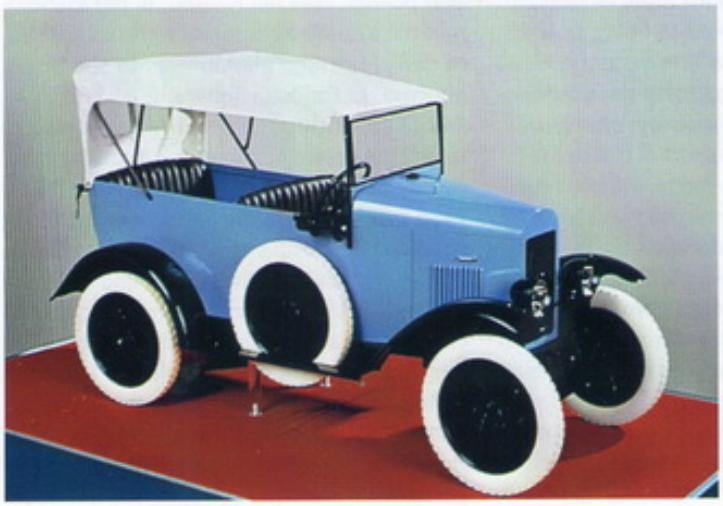
ke Aikawa, un grande protagonista della storia industriale del Giappone, creatore di una grande nuova zaibatsu, il gruppo Nissan, che al suo apice arriva a contare oltre cento aziende tra le quali Nissan Motors, Isuzu, NEC Corporation, Nippon Mining Holding Company, Nissan Chemical, Hitachi, Nichiyu Corporation, Nichirei Corporation, Nissan Marine Insurance, Nissan Mutual Life Insurance. Un gruppo enorme e potente, che include alcune delle imprese tecnologicamente più avanzate del Giappone, molte delle quali, ormai non più parti della zaibatsu creata da Aikawa, sono tuttora protagoniste a livello mondiale.

Yoshisuke Aikawa non è esattamente un *self made man*. Nato a Yamaguchi nel 1880, viene da una famiglia importante. La madre è la nipote del conte Inoue Kaoru, figlio di samurai, prima ribelle antimodernista poi grande sostenitore dell'apertura internazionale del Paese, più volte ministro, uno degli uomini politici più influenti della sua epoca. In Giappone, allora assai più di ora, i legami di classe e le relazioni familiari contano molto, ma non basterebbero se il giovane Yoshisuke non avesse un grande talento imprenditoriale.

Laureato in ingegneria nel 1903 all'Università Imperiale di Tokyo, Aikawa comincia la sua carriera alla Shibaura Seisalusho (poi diventata Toshiba), ma scopre presto che quel lavoro gli va stretto. Si reca negli Stati Uniti e riesce a mantenersi mentre studia le tecnologie di fusione dei metalli. Appena tornato in Giappone, con il sostegno del conte Kaoru e di altri politici, crea nel Kyushu, la più meridionale delle quattro grandi isole che sono il cuore dell'arcipelago giapponese, la sua prima impresa, la Fonderia Tobata. È il 1909, e Aikawa a soli 29 anni comincia la sua scalata ai vertici del potere economico e finanziario del Paese. La fonderia va assai bene e nel 1928 Aikawa fa il primo grande balzo, succedendo al cognato Fusanosuke Kuhara (che si dedica alla carriera politica, diventando uno degli uomini più vicini al potente primo ministro Giichi Tanaka) alla presidenza della Kuhara Mining Company (la odierna Nippon Mining & Metals Company). Da presidente del gruppo minerario Aikawa crea una holding, la Nihon Sangyo, che viene subito soprannominata, per brevità, Nissan. Approfittando del boom

Nissan

della borsa del 1931, Aikawa utilizza la sua giovanissima holding per acquistare le quote di controllo di ben 132 società, creando così nel giro di pochissimi anni la più nuova delle grandi zaibatsu giapponesi, il gruppo Nissan. La Nissan è un nuovo partecipante nel ristretto club, e probabilmente il genio imprenditoriale di Aikawa non gli sarebbe bastato a crearla senza i legami che Karou prima e Kuhara poi gli assicuravano con il potere politico.
E alla politica deve rispondere quando, nel 1937, gli viene chiesto di trasferirsi nel Manchukuo, una scelta che ha effetti profondi sulla evoluzione del gruppo e sulle vicende personali di Yoshisuke Aikawa.
Il governo di Tokyo ha grandi progetti per quell'area e cinque anni dopo aver creato dal nulla il nuovo Stato affida ad Aikawa il compito di guidarne l'industrializzazione. L'imprenditore aderisce con entusiasmo: vi trasferisce il quartier generale del gruppo Nissan e ne fa la base di una nuova zaibatsu, la Manchurian Industrial Development Company, posseduta in parte dalla Nissan e in parte dal governo del Manchukuo. Diviene così il protagonista dell'industrializzazione di quella che è la prima grande colonia dell'Impero del Sol Levante, riuscendo persino ad ottenere finanziamenti dagli Usa (che pure non riconoscono lo stato fantoccio) per lo sviluppo dell'industria siderurgica.
Gli storici raccontano che se Aikawa condivide e interpreta le visioni economiche dell'esercito giapponese, assai meno in linea è su quelle politiche. È infatti un forte oppositore dell'alleanza con la Germania e l'Italia, prevedendo che in una eventuale guerra Francia e Regno Unito avrebbero alla fine battuto la Germania, e sostiene un progetto per consentire agli ebrei di rifugiarsi nel Manchukuo. Le divergenze gli costano, nel 1942, la presidenza della Manchurian Industrial Development Company, ma non gli evitano l'arresto da parte degli americani e 20 mesi di carcere dopo la resa giapponese del '45, con l'imputazione di "criminale di guerra di classe A". Il suo processo non viene mai celebrato ma intanto la sua creatura, la Nissan, come tutte le altre zaibatsu giapponesi, viene dissolta.
Aikawa non si arrende. Uscito dalla prigione di Sugamo acquista una banca per il finanziamento delle piccole e medie imprese, diviene presidente della Tekoku Oil Company e della Japan Petroleum Exploration Company e quindi, nel 1953, parlamentare. Collabora a leggi importanti sull'economia e lui, che è il creatore dell'ultima grande conglomerata, pone le basi per la nascita di una federazione che rappresenta gli interessi delle piccole e medie imprese. Scompare nel 1967, a 87 anni di età.



2

1. Una Nissan 350 Z vicino alla "vecchia" Datsun 240 Z
2. La miniatura di una Lila phaeton del 1923
3. Il prototipo Nissan Mixim del 2007

IL DIFFICILE SVILUPPO

La Nissan Motors, nel periodo tra il 1935, quando viene completato lo stabilimento di Yokohama e la fine della Seconda Guerra mondiale, vive anni travagliati. Le Datsun hanno meno successo del previsto sul mercato giapponese, dove Ford e General Motors hanno ormai i loro impianti e dominano la scena. Con lo scoppio della guerra poi, il governo obbliga l'azienda a interrompere la produzione di auto per dedicarsi ai camion militari e ai motori per aerei e motosiluranti.
Finita la guerra la ripartenza si rivela assai difficile. Lo stabilimento di Yokohama non viene distrutto dai bombardamenti americani ma oltre metà viene requisito dalle Forze di occupazione per i dieci anni successivi, e un prezzo ulteriore la Nissan si trova a pagarlo per la dissoluzione dellla Japan Motor Vehicle Distribution, che gestisce in monopolio la vendita di vei-

1

La curiosità
L'auto sportiva più venduta del mondo

Nel 1969 la Nissan presenta un nuovo modello che fa storia, la Datsun Z, venduta in Giappone con il nome di Nissan Fairlady Z, la prima coupè prodotta dalla Nissan.
È un'auto sportiva con performance europee e molti comfort, offerta a un prezzo abbordabile. La **240 Z** (nella foto) diventa l'auto sportiva più venduta nel mondo: 500mila pezzi in meno di dieci anni, che è un risultato storico se si pensa che la Corvette per venderne altrettanti ne ha impiegati quasi venti. È una due volumi molto filante a trazione posteriore, con sospensioni indipendenti, freni a disco anteriori e un motore 2000 quattro cilindri in Giappone e sei cilindri da 2400 centimetri cubici negli Stati uniti, con una potenza di 150 Cv e una velocità massima di 200 chilometri l'ora. Con la 240Z, la 260Z e la 280Z la Nissan conquista il podio in innumerevoli competizioni. Per dieci anni la versione racing domina il campionato americano SSCA nella classe C-Production, e nell'edizione del '79 alla guida c'è un altro mito, questa volta del cinema, l'attore Paul Newman che conquista l'oro guidando una 280 ZX. Ma con la serie Z la Nissan, soprattutto, conquista l'America, trasformando la percezione del marchio Datsun, fino ad allora percepito come legato ad auto piccole ed economiche, e rendendolo caro tanto da scatenare le reazioni degli appassionati alla decisione di sopprimere il marchio Datsun per sostituirlo anche negli Stati Uniti con quello Nissan.

coli negli anni del conflitto. Liberi di scegliere, molti dei maggiori *dealer* puntano su Toyota, e la Nissan si trova con una rete di distribuzione più piccola e nelle locazioni meno prestigiose. Tuttavia la decisione è di rimettersi in moto e già nel 1945 dallo stabilimento escono di nuovo i camion mentre due anni dopo, nel 1947, è la volta delle vetture passeggeri, sempre con il marchio Datsun.

IL MERCATO AMERICANO

Una produzione ancora limitata e resa irregolare da una forte conflittualità sindacale che porta nel 1953 a uno sciopero record di 100 giorni, che cambia definitivamente le relazioni industriali del gruppo, da allora in poi ispirate ad una maggiore collaborazione e fiducia reciproca.
Le Datsun perdono la *leadership* tecnologica, e per recuperare terreno ci si affida ad accordi tecnologici con altri produttori, tra i quali Renault, Hillman e Willys-Overland. Fondamentale è quello del 1952 con l'Austin Motor, che porta alla produzione di Austin in Giappone già nel 1953. Le collaborazioni si rivelano utili, tanto che nel 1958 una delle due Datsun 210 in gara vince il Rally d'Austrialia nella sua classe e nel 1960 la Nissan, primo produttore giapponese ad ottenerlo, si aggiudica il Deming Prize per l'eccellenza ingegneristica.
L'altro passo chiave di quegli anni è la decisione di puntare sul mercato americano presa dal nuovo presidente Kawamata, che ritiene la presenza negli Usa fondamentale per aumentare il prestigio del marchio e per raggiungere una dimensione produttiva tale da ridurre i costi.
Lo sbarco dall'altra parte del Pacifico non si rivela un'impresa facile, la Datsun stenta finché due manager, Soichi Kawazoe, che già lavora per GM e Ford, e Yuitaka Katayama, un esperto di marketing, convincono la Casa madre a non affidarsi più a distributori americani e a costituire una propria società negli Usa. Nel 1960 la Nissan Motor Corporation, basata a Los Angeles, riesce a vendere oltre 1.600 tra auto e camion con 60 dealers, e il successo del Datsun Pick Up Truck si rivela la chiave di volta per conquistare l'interesse del mercato ed aumentare rapidamente la rete di vendita. Negli anni Sessanta due impianti di assemblaggio vengono inaugurati in Perù e in

3

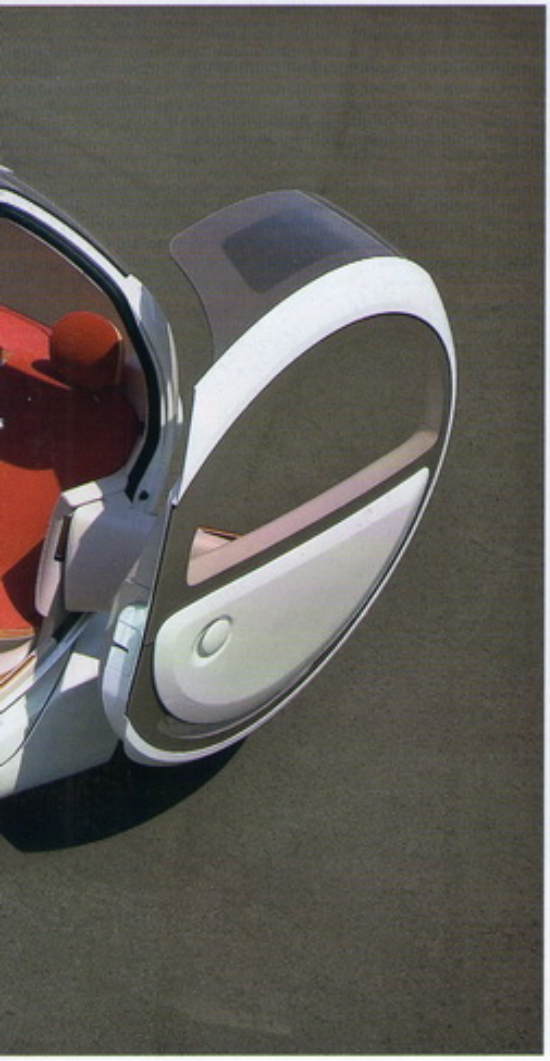
Nissan

La concept Pivo, presentata al salone di Tokyo del 2007. Il suo abitacolo, semi trasparente, può ruotare su sè stesso invertendo il senso di marcia

Messico, mentre Katayama e Kawazoe riescono sempre più a insegnare alla Casa madre a produrre auto comparabili con quelle americane.
È un periodo di grande espansione. La Bluebird, che arriva sul mercato nel 1959, e la Cedric che debutta nel 1960, conquistano il pubblico giapponese che sta entrando nella motorizzazione di massa. Lo stabilimento di Yokohama ormai non basta più, nel 1962 la Nissan inaugura un grande e moderno impianto a Oppama, e nel 1965 un altro a Zama.

LA CRISI PETROLIFERA

Nel '66 esce la Sunny che ottiene subito un grande successo, e lo stesso anno arriva la fusione con la Prince Motor Company che arricchisce il gruppo con due modelli importanti come la Skyline e la Gloria. Intanto, per spingere avanti il livello tecnologico, la Nissan si assicura gli ingegneri della Nakajima e della Tachikawa Aircraft Companies, due imprese con una ottima tradizione di produzioni aeronautiche. Il risultato, insieme all'ingresso in altri mercati e alla costruzione di uno stabilimento di assemblaggio in Australia, è che nel 1969 l'export totale di veicoli prodotti dalla Nissan raggiunge il milione di unità mentre il marchio Datsun, con il debutto americano della 240Z, conquista la critica e gli appassionati delle auto sportive.
Nel 1970 il Giappone lancia il suo primo satellite nello spazio: a portarlo in orbita è un missile costruito dalla Nissan. Quel missile che punta verso il cielo segna l'inizio di un lungo ciclo che per la Nissan è tra i più gloriosi della sua storia.
L'ambiente circostante, tuttavia, non è dei più facili. Le crisi petrolifere rallentano la motorizzazione, il dollaro per decisione dell'allora presidente degli Stati Uniti Richard Nixon denuncia la parità aurea e si svaluta. Nixon stesso, su pressione delle lobby di Detroit e dell'opinione pubblica americana annuncia l'aumento dei dazi sulle auto importate, per arrivare poi al contingentamento dell'import di quelle giapponesi. Per la Nissan tuttavia, questo quadro presenta anche delle opportunità. Le Case nipponiche hanno già una consolidata tradizione nel settore delle auto piccole di qualità e a basso consumo: è proprio quello che in tempi di petrolio alle stelle il mercato vuole. Nel 1973 la Environmental Protection Agency degli Stati Uniti fa un test per controllare i consumi di tutte le auto sul mercato: la migliore è la Sunny, la piccola Nissan che negli Usa viene venduta con il nome di Datsun Honeybee e fa ben 41 miglia con un gallone di benzina. Il modello diventa subito popolarissimo. Per la Nissan, nonostante la crisi petrolifera e la svalutazione del dollaro, sono anni d'oro, che nel '75 la portano ad inaugurare un nuovo impianto nel Kyushu e a superare i 5 milioni di veicoli prodotti. Ma c'è un'altra faccia della medaglia. L'aumento del prezzo del petrolio trova i giganti di Detroit impreparati: producono auto grandi e che consumano tanto carburante, e con il barile che sale, le vendite di GM, Ford e Chrysler scendono. Gli stabilimenti vengono chiusi, i dipendenti licenziati. A guadagnare quote di mercato sono i giapponesi e l'opinione pubblica reagisce: c'è una prima ondata di spirito anti-Giappone (che si risente, più forte, tra la fine degli anni Ottanta e l'inizio degli anni Novanta che spinge il governo a imporre quote all'importazione. I produttori giapponesi reagiscono nell'unico modo possibile, che tra l'altro consente di ridurre l'impatto della svalutazione del dollaro: costruendo impianti di produzione negli Usa e aumentando la quota di parti prodotte e acquistate localmente. È la spinta che trasforma i produttori giapponesi, sulla scia della globalizzazione che si realizza nel decennio successivo con la nascita nel 1980 della Nissan Motor Manufacturing Usa e, nel 1984, del-



la Nissan Motor Manufacturing UK: oggi la Nissan produce e assembla veicoli in 17 Paesi in tutti i continenti. La Nissan decide inoltre di localizzare nei principali mercati anche le attività di R&D, progettazione, design e management, con quartieri generali ad elevata capacità decisionale negli Stati Uniti e in Europa.

Torniamo a quel lungo ciclo di crescita. La Nissan costruisce stabilimenti, lancia nuovi modelli, avvia la globalizzazione delle sue attività. Ma la sua vera sfida è nella tecnologia. I robot entrano in massa nei suoi stabilimenti mentre le sue vetture hanno dotazioni sempre più sofisticate. Nuovi materiali per ridurre il peso delle auto, controllo elettronico, quattro ruote motrici e sterzanti, motori intelligenti capaci di controllare il processo di combustione e quindi limitare i consumi ed emissioni, navigatori satellitari, progressi nella sicurezza: la ricerca Nissan produce innovazione a getto continuo. Nuovi e più avanzati sistemi di progettazione e di design le consentono di ridurre i tempi di uscita dei modelli: è l'intero gruppo che fa dell'innovazione la chiave della sua competitività. E, ovviamente, nell'innovazione la Nissan investe. Un numero dà la misura dell'importanza che il suo management le attribuisce: il 4,5 per cento del fatturato del 1986 viene investito nella ricerca.

L'altra sfida, sulla quale negli anni Ottanta viene concentrata l'attenzione, è il marketing. Gli uomini della Nissan studiano attentamente tutti i mercati, collaborano con esperti di trend, creano relazioni con gli osservatori più attenti e i designer più innovativi. Tutto ciò con lo scopo di cogliere in anticipo le tendenze dei mercati, di intuire cosa vorranno in futuro i consumatori. Da queste analisi derivano scelte concrete, strategiche, produttive. La Nissan intuisce che gli automobilisti apprezzano sempre di più auto di lusso con elevate prestazioni e linee innovative, e mette in moto il processo che porta alla nascita della Infiniti, la sua costola di lusso.

L'altra intuizione è quella del rapporto tra la scelta dell'auto e l'identità dell'acquirente, in un mercato che si va sempre più parcellizzando in tante diverse tendenze, gusti, gruppi. Grazie anche al fatto che l'evoluzione dei sistemi produttivi lo consente, la Nissan decide di produrre auto di nicchia: non più nel senso classico del termine, come per esempio spider o auto sportive, ma nicchie di costume.

LA CREAZIONE DELL'IDENTITÀ

Nascono così modelli di gusto retrò in serie limitate, modelli *safe adventure feeling*, citycar che nelle linee e negli allestimenti danno un certo gusto di avventura, auto giocattolo per il pubblico più giovane. Prodotti non di grandi numeri, ma che danno un profilo al marchio.

Il marchio, appunto, è la terza grande operazione di questo periodo. Dopo studi approfonditi e lunghe riflessioni, la Nissan decide di mandare in pensione anche sul mercato americano il brand Datsun, lasciando una folta schiera di nostalgici soprattutto della serie Z. La decisione e l'annuncio sono del 1981, ma ci vorranno tre anni e 500 milioni di dollari di investimenti per arrivare nel 1984 al tramonto del nome Datsun e alla sua sostituzione definitiva ed esclusiva con il marchio Nissan.

Il ciclo di maggior gloria della Nissan, cominciato con il lancio di quel famoso razzo nel

LA TECNOLOGIA
Niente ibride meglio elettriche

Il debutto della Nissan nel settore delle problematiche ambientali avviene negli anni Settanta con un convertitore catalitico che consente di contenere le emissioni entro i livelli previsti dal Clean Air Act (Muskie Bill) per gli Stati Uniti. È la tecnologia più promettente di quegli anni. In tempi più recenti l'ambiente conquista posizioni nell'agenda della politica, dell'opinione pubblica e dei produttori, ma la Nissan mantiene un profilo più basso su questo terreno rispetto ai suoi competitor, soprattutto rispetto alla Toyota. La ragione è che alla Nissan credono poco nell'etanolo e nel biofuel e anche in parte ai motori ibridi.
La Nissan sviluppa motorizzazioni ibride originali ma concentra i suoi maggiori sforzi verso la soluzione definitiva con l'obiettivo

di produrre il più rapidamente possibile un'auto a emissioni zero. Il gruppo sta testando un modello elettrico in grado di raggiungere 121 chilometri l'ora e con un'autonomia di oltre 150 chilometri che richiede otto ore per la ricarica della batteria. La Nissan annuncia per il 2011 50mila veicoli elettrici l'anno nel suo stabilimento di Oppama *(nella foto uno dei primi prototipi)* con batterie di nuova concezione prodotte Automotive Energy Supply Corporation, una joint venture tra la Nissan, che ha il 51 per cento, la Nec e la Nec Tokin.

Nissan

1. La concept Intima, una delle novità Nissan del salone di Tokio del 2007
2. La Tama, prima auto elettrica della Nissan, risale al 1947

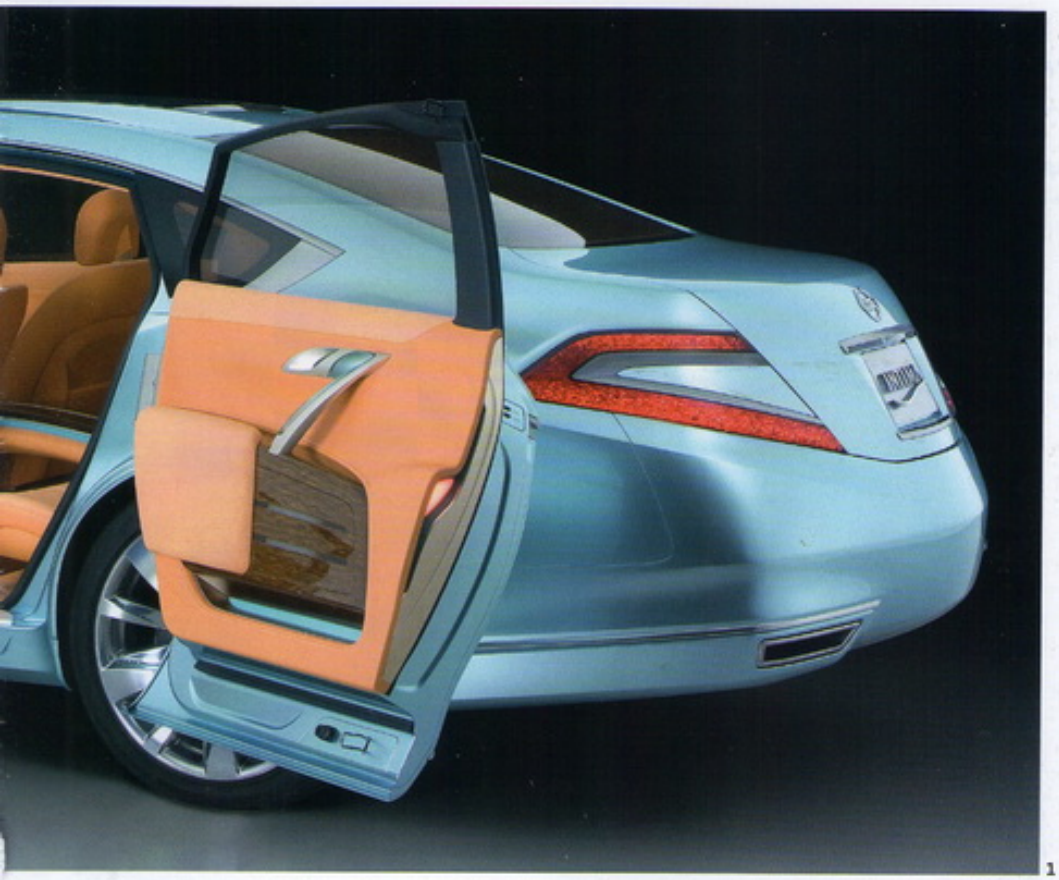
1970, dopo vent'anni di sfide, crescita e successi, volge però al termine. Congiurano fattori sia esterni che interni all'azienda. Fuori dalle mura del quartier generale del gruppo nel centralissimo quartiere di Ginza, a Tokyo, il mondo sta cambiando rapidamente. Il Plaza Accord del 1985 porta negli anni successivi ad una drastica rivalutazione dello yen che raddoppia e va anche oltre rispetto al dollaro, e cresce in misura rilevante anche rispetto alle altre maggiori valute. Le auto che il Giappone esporta diventano più care, e i margini dei produttori si erodono pericolosamente.

GLI ANNI DIFFICILI

L'industria americana dell'auto, dopo una lunga fase di declino e ristrutturazione torna improvvisamente competitiva grazie al dollaro, ma anche a nuovi modelli più attraenti. Le Case giapponesi che investono enormemente nella convinzione di poter superare quelle americane nella corsa alla *leadership* mondiale, si trovano molto esposte e tra la Toyota, la Honda e la Nissan, quella che lo è di più è proprio quest'ultima, che si lancia in una doppia competizione: contro le Case americane e, in casa contro il gigante Toyota. E qui entriamo nelle componenti interne. La prima è questa corsa impossibile al primato della Toyota, la seconda è un ritardo nei modelli e una forte difficoltà a cogliere le trasformazioni dei gusti dei consumatori. Dal suo picco del 34 per cento raggiunto nel 1972, la quota del mercato giapponese detenuta dalla Nissan nel 1997 si è ridotta al 20 per cento. La Casa di Ginza si trova indietro ai suoi rivali nella gamma dei prodotti, nei minivan, nei Suv, nelle station wagon, passate dal 10 per cento del 1990 al 50 per cento di tutte le auto vendute in Giappone nel '97.

2

Al momento della crisi indotta dal dollaro e dalla concorrenza americana, che coincide con l'ingresso dell'economia giapponese in una lunga fase di stagnazione, la Nissan si scopre debole, povera di idee, di modelli e, soprattutto, di denari. La Toyota ha le spalle larghe, la Honda ha una crescita continua e stabile, la Nissan rischia di più e si trova più esposta. Gli anni Novanta diventano una scoppiettante altalena di speranze e delusioni. Nei bilanci il primo segnale arriva nel 1991, con un crollo del 64 per cento dei profitti. Sei mesi dopo ci sono le prime perdite che la società registra dalla quotazione alla Borsa di Tokyo del '51. Le perdite, ormai miliardarie, continuano nel '93 e nel '94 e la Nissan, primo grande gruppo giapponese dalla fine della Seconda guerra mondiale, decide di chiudere uno stabilimento in Giappone e di licenziare 12mila dipendenti in Giappone, in Spagna e negli Stati Uniti. Un provvedimento drastico e fuori dalla cultura giapponese, ma che non basta a salvarla se non interviene la Industrial Bank of Japan a tenerla a galla appena prima che rimanesse sommersa sotto un mare di 32 miliardi di dollari di debiti. La speranza di risalire la china viene dal successo della Altima e del minivan Quest, sviluppato con la Ford, che fanno fare un balzo del 20 per cento alle vendite del '93. Ma l'illusione è di breve durata, a fare concorrenza alla Altima



1

arrivano la Toyota Camry e la Honda Accord che le sottraggono sostanziose quote di mercato. I conti non tornano, e nel 1999 per la Nissan comincia un'altra storia.

L'ALLEANZA CON LA RENAULT

La seconda metà degli anni Novanta apre una fase di grande consolidamento dell'industria automobilistica mondiale, le sfide tecnologiche e di mercato sono enormi e il gruppi del settore sono troppi, molti di dimensioni insufficienti o in sofferenza, tutti penalizzati da una sovracapacità produttiva che pesa sui costi e riduce la capacità di investire. Quasi tutte le case minori perdono la loro indipendenza, poi, alla fine del '98, arriva la prima grande operazione, la fusione Daimler Chrysler. È la rottura di un taboo. Gruppi importanti, tra i quali anche Renault e Nissan si mettono a studiare partnership e alleanze. Alla fine a sposarsi sono proprio loro, nel marzo del 1999. La Renault, controllata dallo Stato francese, mette sul piatto 5,4 miliardi di dollari in cambio del 37 per cento della Nissan Motors (ora ha il 44, mentre la Nissan ha il 15 per cento, senza diritti di voto, della Renault) e del 22,5, poi diventato 26 per cento, della Nissan Diesel Motors (che produce mezzi pesanti) e un manager di origine brasiliana che in soli tre anni ha rovesciato la Renault come un calzino riducendo i costi di 3 miliardi e mezzo di dollari. Quel manager è Carlos Ghosn, l'uomo della rinascita. Le ragioni del matrimonio stanno nella situazione della Nissan e nella necessità della Renault di globalizzare la sua presenza e raggiungere una dimensione tale da affrontare con spalle più forti il nuovo secolo. Ma, quello che conta di più, è che mettere insieme Nissan e Renault ha un senso. La prima è forte in Giappone, in Asia, negli Usa, in Messico, nel Medio Oriente e in Sud Africa, la seconda in Europa, Turchia e Sud America. Le integrazioni sono maggiori delle sovrapposizioni e i due gruppi, insieme, hanno il 9 per cento del mercato mondiale, che li colloca in quarta posizione tra i produttori mondiali del settore.
Ghosn si trasferisce a Tokyo con la famiglia e vara un piano di ristrutturazione. Lo chiama Nissan Revival Plan, fissa in 9,5 i miliardi di costi da tagliare, in 6,5 i miliardi di dollari da risparmiare e comunica che si dimette se nel 2001 la Nissan non torna profittevole.

Il piano è per molti versi rivoluzionario. Prevede la cessione delle attività non legate al core business della produzione di automobili (la telefonia mobile, la divisione aerospazio e la partecipazione nella Fuji Heavy Industries), la riduzione del 14 per cento (21mila dipendenti) della forza lavoro, la chiusura di cinque impianti di produzione in Giappone entro il 2002, la riduzione di 9,5 miliardi di dollari di costi (inclusi il 20 per cento dei costi dei fornitori e la chiusura di un quinto dei dealers).

IL PIANO GHOSN

Un piano che lascia il Giappone stupefatto, preoccupato per il cambiamento drammatico ad un modello socio-economico radicato nella cultura del Paese, ma anche curioso sugli effetti di un'azione così energica su un'economia stremata da 10 anni di stagnazione e deflazione.Non soddisfatto, Ghosn affronta subito anche l'altro determinante capitolo: la gamma dei prodotti. La Nissan è indietro ed è anche più lenta dei concorrenti. Il nuovo numero uno decide di investire massicciamente nel rinnovo della gamma ma impone di ridurre ad un quarto i tempi per l'arrivo dei nuovi modelli. Il 2001 passa e Carlos Ghosn non si dimette. Il Nissan Revival Plan ha un tale successo che molti economisti lo considerano uno dei più spettacolari *turnaround* nella storia, grazie al quale la Nissan realizza profitti record e riesce a lanciare novità in serie. Anche l'alleanza con la Renault dà i suoi risultati. Il primo prodotto è la Primera del 2001, nata sulla stessa piattaforma della Renault Laguna. Poi la stessa meccanica viene utilizzata per la Renault Clio e le Nissan Micra e Note. Carlos Ghosn, dopo aver rimesso in piedi la Nissan, torna a prendersi cura della Renault, rimanendo comunque sempre il numero uno della Casa giapponese. Ma non è tempo di riposare sugli allori, il mondo intero sta precipitando nella crisi più dura da ottant'anni a questa parte, e tra i settori industriali quello dell'auto sta pagando il prezzo più alto.

Marco Panara

www.nissan-global.com
17-1 Ginza 6-chrome, Chuo-ku
Tokyo, Giappone

Datsun Type 12/14/16/32

Produzione 1932 - 1939
Carrozzeria Berlina - Phaeton - Roadster - Coupé

Nel 1932 viene commercializzata la prima automobile con il nome Datsun. È la Type 12, una piccola berlina quattro posti identica alle Datson Type 10 e Type 11. La vettura è disponibile nelle versioni berlina, phaeton, roadster e coupé. Poiché la legge giapponese impone un limite di cilindrata di 500 cc per le automobili che possono essere guidate senza patente, tutte le versioni hanno un motore quattro tempi di 495 cc raffreddato ad acqua da 10 Cv. La Type 12 è la capostipite di una serie di modelli praticamente identici dal punto di vista estetico ma con diverse motorizzazioni. Nel 1933 viene modificata nella linea e assume il nome di Type 13. Mentre il primo vero cambiamento nella meccanica arriva nel 1934 con la Type 14. Il governo giapponese, infatti, innalza a 750 cc il limite di cilindrata per le vetture che possono essere guidate senza patente e la Datsun viene subito dotata di un nuovo motore 4 cilindri di 722 cc da 13 Cv. L'anno successivo la potenza del motore è portata a 14 Cv e la vettura, che cresce nella lunghezza fino a 3,187 metri, assume la denominazione di Type 15 per poi diventare nel 1936 Type 16: modello che si distingue dalle versioni precedenti per le portiere incernierate anteriormente e per la potenza del motore ulteriormente incrementata a 16 Cv. L'ultima versione è la Type 17, praticamente identica alla precedente ma con una potenza di 17 Cv è commercializzata nel 1938 e rimane in produzione fino al coinvolgimento del Giappone nel secondo conflitto mondiale. Il telaio e la meccanica della Type 17, compreso il motore da 722 cc, vengono ancora utilizzati nel 1947 per la DA, ovvero la prima berlina costruita in Giappone dopo l'abolizione del bando alla produzione di autovetture da parte delle autorità d'occupazione a condizione che vengano utilizzati componenti prodotti prima della guerra.

1

1. La Type 12, la prima vettura commercializzata con il marchio Datsun
2. La roadster Type 14 equipaggiata con un motore 4 cilindri di 722 cc

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Type 12	1932 - 1934
Type 14	1934 - 1935
Type 16	1936 - 1939
Type 17	1938 - 1939

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,710
Larghezza ..... m 1,175
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 495 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 10 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 56 km/h

PREZZO ..... Yen 1.350

Patrol

Produzione Dal 1951
Carrozzeria Fuoristrada

Prodotto come veicolo militare nel 1951, il Patrol è il primo fuoristrada costruito in Giappone. È in pratica una copia della Jeep americana ma è dotato di un 6 cilindri di 3600 cc da 60 Cv. Nel 1960 diventa disponibile anche per il mercato civile giapponese e solo nel 1967 viene commercializzato all'estero con un nuovo motore diesel 6 cilindri in linea da 3300 cc e offerto in versione passo corto e passo lungo. La terza edizione, distinta dalla sigla 160 viene introdotta nel 1980. Questa è prodotta anche in Spagna dalla Motor Iberica e commercializzata con il marchio Nissan in Spagna e Francia e con il marchio Ebro negli altri mercati tra cui quello italiano. Caratterizzata da una carrozzeria totalmente nuova, con delle forme molto squadrate, oltre al motore della serie precedente adotta un propulsore diesel Perkins 4 cilindri di 2800 cc. Nel 1989 assume la denominazione Patrol TR, viene sottoposto ad un leggero restyling e il motore turbodiesel da 3300 cc è sostituito da un più moderno ed efficiente turbodiesel 2800 cc da 115 Cv già montato sulla Patrol GR introdotta l'anno precedente. Questa versione (serie 260) rimane in produzione fino al 1994 ed è destinata soprattutto usi militari. La Patrol GR (Y60) del 1988 ha invece telaio e sospensioni completamente nuovi ed è progettata per offrire migliori prestazioni e un più elevato confort. Nel 1998 debutta la versione del GR (Y61): inalterata rispetto alla precedente edizione nella meccanica ma con delle sostanziali modifiche nella carrozzeria e nell'abitacolo. Nel 2000 la GR (Y61) è rivista nelle linea e nella meccanica e il turbodiesel da 2800 cc è sostituito con un nuovissimo turbodiesel a iniezione diretta di 3000 cc da 158 Cv. Nel 2005 subisce un ulteriore restyling e il motore passa da 158 a 163 Cv.

1

1. Il Patrol, il primo fuoristrada costruito in Giappone
2. Il Patrol GR, nella versione 1998 del 4x4 giapponese

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie 60	1951 - 1980
II Serie 160	1980 - 1988
III Serie GR 60	1988 - 1998
260 TR	1989 - 1994
IV Serie Y61	dal 1998

SCHEDA TECNICA (1984)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4.070
Larghezza ..... m 1.690
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 3246 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Lire 28.290.000

Bluebird

Produzione Dal 1959
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

1. La Datsun Bluebird serie 310 del 1959
2. Una generazione moderna delle Bluebird

La Datsun Bluebird serie 310 debutta nell'agosto del 1959. È una berlina quattro porte con il motore di 998 cc della precedente serie 210. Nel 1960 viene presentata la versione station wagon e dal febbraio 1961 è offerta con un motore di 1,2 litri. Nel 1963, con la serie 410, la Bluebird subisce un restyling e nel 1964 viene lanciata nelle versione sportiva SS. Mentre nel settembre del 1964 si aggiunge alla gamma la berlina 2 porte. Nel 1965 la cilindrata del modello base viene portata a 1,3 litri e contemporaneamente debutta la SSS con un 1,6 litri. Nell'agosto del 1967 arriva la terza generazione 510 forse il modello più famoso e venduto. La successiva serie 610, lanciata nel 1971, si affianca per un periodo alla 510 per poi sostituirla nel 1972. È offerta con due motorizzazioni (1,6 e 1,8 litri) e quattro diversi livelli di allestimento tra cui la SSS-E che è la prima Nissan con un sistema ad iniezione Bosch. La serie 810 appare nel 1976, dopo la crisi petrolifera, e vuole essere una vettura economica con bassi consumi. La sesta generazione (serie 910) viene presentata nel 1979 e continua ad essere prodotta fino al 1985 per il mercato australiano mentre negli altri mercati è sostituita nell'ottobre del 1983 con la serie U11 a trazione anteriore. Da questa deriva nel 1984 la Bluebird Maxima con un V6 turbo di 2 litri che è anche il primo V6 di produzione giapponese. Nel settembre del 1987 con la serie U12 la linea viene addolcita e nel 1991 è lanciata la nona generazione U13. La serie successiva U14 arriva nel 1996 e a partire 2000 adotta una piattaforma più piccola denominata Bluebird Sylphy G10. Al salone di Tokio del 2005 debutta la Bluebird Sylphy G11 costruita sulla piattaforma Nissan FF-s con un 2 litri completamente nuovo accoppiato alla trasmissione X-CVT (Countinuosly Variable Transmission).

1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie 310	1959 - 1963
Serie 410	1963 - 1967
Serie 510	1967 - 1972
Serie 610	1971 - 1976
Serie 810	1976 - 1979
Serie 910	1979 - 1983
Serie U11	1983 - 1987
Serie U12	1987 - 1991
Serie U13	1991 - 1996
Serie U14	1996 - 2001
Serie G10	2000 - 2005
Serie G11	dal 2005

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,910
Larghezza ..... m 1,496
Altezza ..... m 1,475

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 870 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 38 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... nd

Fairlady

Produzione 1960 - 1970
Carrozzeria Spider

La prima vettura a portare il nome Fairlady è la SPL 213, commercializzata nel 1960. Si tratta di un roadster a 4 posti con il motore 4 cilindri 1,2 litri della serie E che eroga 48 Cv. L'anno successivo i cavalli diventano 60 grazie all'impiego di un carburatore doppio corpo. Nel 1962 entra in produzione un modello completamente nuovo: la SP 310/SPL 310 (dove la L indica la versione con guida a sinistra) con motore di 1448 cc. Questo inizialmente può ospitare tre persone grazie a uno strapuntino ricavato trasversalmente dietro i sedili che viene eliminato nel 1963. La 311 arriva nel maggio del 1965, il motore è adesso un 1,6 litri da 96 Cv e i freni anteriori sono a disco. Segue nel 1967 la SR 311, simile alla versione precedente e dotata di un motore 2.0 da 120 Cv con un cambio a cinque marce.

1

1. La Fairlady SPL 311 del 1967, equipaggiata con un propulsore da 1600 cc
2. La Fairlady SP 310 del 1962 con un motore di 1448 cc, in edizione elaborata per le gare

2

FOCUS
Silvia Coupé

Nel 1965 viene commercializzata esclusivamente in suolo nipponico la CSP 311 Silvia Coupé 1500. Si tratta di una Fairlady 1500 caratterizzata da una carrozzeria chiusa che è disegnata secondo le indicazioni di Albrecht Goertz. Solo 550 sono le vetture prodotte ma in questo modello ci sono già le radici stilistiche che portano alle linee della 240Z.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
SPL 211	1960 - 1961
SPL 213	1961 - 1962
SP 310/SPL 310	1962 - 1965
SP 311/SPL 311	1965 - 1967
SR 311/SRL 311	1967 - 1970

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,025
Larghezza ..... m 1,475
Altezza ..... m 1,380

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1189 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 48 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 132 km/h

PREZZO ..... Dollari 1.996

Cedric

Produzione 1960 - 2004
Carrozzeria Berlina

1. La Cedric 30, la prima di una lunga serie di berline a cui la Casa giapponese dà lo stesso nome
2. La Nissan Cedric Y34 in produzione dal 1998 al 2004

Presentata nell'aprile del 1960, la Cedric è un'auto di medie dimensioni costruita con tecnologie acquisite dalla Austin. Due le motorizzazioni iniziali, un 1,5 e 1,8 litri alle quali si aggiungono un 2 litri diesel e un 6 cilindri 2.8. La carrozzeria della seconda serie è disegnata da Pininfarina e a partire dalla Serie 230, realizzata dopo la fusione con la Prince Motor Company, la vettura viene commercializzata anche con il nome di Gloria. Nella serie 430 è introdotta l'alimentazione ad iniezione, mentre nella serie Y30 è disponibile un modello con motore V6. Nelle varie generazioni che si succedono negli anni, aumentano il numero di motorizzazioni e le dimensioni della vettura che diventa un'auto alto di gamma. L'ultima versione Y34 offre tra i motori un V6 turbo benzina di 3 litri ed è disponibile anche con la trazione integrale.

1

FOCUS
Y31 berlina

La famiglia Cedric detiene anche un primato che ha contribuito alla promozione del marchio: è il modello Y31 è rapidamente diventato, e rimasto per moltissimi anni, il taxi preferito in Giappone e in molti altri Paesi asiatici. La versione classica è stata mantenuta in produzione anche quando nella gamma Nissan sono comparsi modelli più evoluti.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
30/31	1960 - 1965
130	1965 - 1971
230	1971 - 1975
330	1975 - 1979
430	1979 - 1983
Y30	1983 - 1987
Y31 Hardtop	1987 - 1991
Y31 Berlina	dal 1987
Y32	1991 - 1995
Y33	1995 - 1998
Y34	1998 - 2004

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,510
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,510

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.240 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1883 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 88 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Skyline

Produzione 1968 - 2002
Carrozzeria Berlina - Coupé

Nella produzione Nissan il nome Skyline è attribuito ad una lunga serie di modelli ed è usato ancor oggi in Giappone per alcune vetture commercializzate con il marchio Infinity in altri mercati. Le Skyline più famose sono comunque le versioni coupé delle serie R e soprattutto la R32 GT-R. Lanciata nel 1989 e ufficialmente commercializzata solo in Giappone, acquisisce ben presto lo status di icona mondiale in campo automobilistico per i suoi contenuti tecnologici e i successi sportivi, soprattutto in Giappone, dove dimostra una superiorità schiacciante vincendo tutte le gare a cui prende parte. Il motore da 2,5 litri con due turbocompressori eroga circa 320 Cv ma è limitato a 280 per rispettare un gentlemen's agreement tra i costruttori giapponesi. Nel 1993 è sostituita dalla R33 GT-R.

1

1. La Nissan Skyline berlina
2. La sportiva Skyline GT-R rivive nella GT-R del 2009

2

FOCUS
Prince Skyline

Il nome Skyline appare per la prima volta nel 1957 con il marchio Prince su una berlina e su una station wagon alle quali si affianca, nel 1958, un coupé disegnato da Michelotti. Nel 1963 viene presentato un nuovo modello S50 in versione berlina 4 porte che, dopo la fusione della Prince con Nissan nel 1966, viene commercializzato anche con il marchio Nissan. La produzione Prince cessa nel 1967.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
C10	1968 - 1972
C110	1972 - 1977
C210	1977 - 1981
R30	1981 - 1985
R31	1985 - 1989
R32	1989 - 1994
R33	1993 - 1998
R34	1998 - 2002

SCHEDA TECNICA - R32 GT-R

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,545
Larghezza ..... m 1,755
Altezza ..... m 1,340

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.480 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2568 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 280 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 300 km/h

PREZZO ..... nd

240Z

Produzione 1969 - 1983
Carrozzeria Coupé

Commercializzata come Fairlady Z in Giappone e con il marchio Datsun negli altri mercati, la 240Z viene presentata nell'ottobre del 1969 in due versioni, una esclusivamente per il mercato giapponese con un 6 cilindri in linea di 2 litri e una per l'esportazione con un 2,4 litri. È un'elegante coupé disegnata e progettata interamente dalla Nissan, ma le sue linee rivelano chiaramente l'impronta concettuale di Albrecht Goertz che lavora presso la Casa giapponese come consulente dal 1963 al 1965. Sono infatti evidenti le somiglianze con alcuni progetti di Goertz come la Silvia Coupé 1600 del 1964. La 240Z incontra un immediato successo per l'estetica, le prestazioni e il prezzo estremamente competitivo rispetto a modelli equivalenti. Nel 1974 la cilindrata viene portata a 2,6 litri: nasce così la 260Z commercializzata negli Usa fino al 1974 ma disponibile negli altri mercati fino al 1979. La trasmissione è manuale a quattro marce, con un cambio automatico a tre rapporti offerto in opzione. Il telaio è più rigido grazie ai longheroni di maggiori dimensioni. Viene anche offerta una versione 2+2 con il passo allungato di 7 centimetri. Nel 1975 nasce la 280Z: la cilindrata fino a 2,8 litri e viene introdotto il sistema di iniezione elettronica Bosch. Nonostante l'aumento di cilindrata, potenza e prestazioni rimangono comunque pressoché immutate a causa del maggior peso e delle limitazioni al sistema di alimentazione derivanti norme per il controllo delle emissioni. Nell'agosto del 1978 viene presentata quella che può essere considerata la seconda serie della 240, la 280ZX. Si tratta di una vettura completamente nuova, disponibile in versione 2 posti e 2+2 e che conserva della serie precedente solo il motore di 2,8 litri. Molto curata nell'aerodinamica ha un baricentro molto basso mentre la distribuzione dei pesi sul telaio tra avantreno e retrotreno è perfettamente equilibrata. Sono inoltre migliorati sulla 280ZX sia lo sterzo che i freni. Ma nelle prestazioni causa del maggior peso e degli accorgimenti per la riduzione delle emissioni, l'accelerazione della 280ZX è inferiore a quella della 240Z nonostante la potenza delle due sia identica. Per questo motivo nel 1981 viene introdotta la 280ZX Turbo con un motore in grado di erogare 180 Cv e raggiungere una velocità massima di 215 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,115
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,290

POSTI 2

PORTE 3

PESO 1.068

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2393 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 160 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 201 km/h

PREZZO ..... nd

LE VERSIONI

Modello	Produzione
240Z	1969 - 1974
260Z	1974 - 1978
280Z	1975 - 1979
280ZX	1978 - 1983
280ZX Turbo	1981 - 1983

LA TECNICA

L'alimentazione della 240Z e della 260Z è inizialmente affidata a due carburatori. Nel 1973 il sistema viene modificato per mantenere lo stesso livello di potenza ma allo stesso tempo per rendere il motore in linea con le nuove normative Usa sulle emissioni. Nel 1975 la 280Z impiega un sistema di iniezione elettronica Bosch.

1. La Datsun 240Z, commercializzata su alcuni mercati come Fairlady Z
2. Il posteriore della coupé si caratterizza per il lunotto di ampie dimensioni
3. La linea aggressiva della 240Z con il muso a punta e il cofano allungato
4. La versione con motore da 2,6 litri, la 260Z
5. Gli interni in un modello con guida a destra

FOCUS
280ZX Turbo

Nel 1981 è introdotta, solo per il mercato Usa, una versione turbo della 280 ZX esclusivamente con trasmissione automatica. L'anno successivo la vettura viene offerta anche con una trasmissione manuale Borg-Warner destinata ad alcuni mercati di esportazione.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,420
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,295
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.281 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2753 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 187 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 215 km/h
PREZZO ..... nd

Cherry

Produzione 1970 - 1985
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé

La Cherry E10 viene presentata nel 1970 nelle versioni berlina 2 e 4 porte con due motorizzazioni rispettivamente di 988 cc e 1171 cc. Nel 1971 alla gamma di carrozzerie si aggiunge la variante coupé e l'anno successivo la station wagon a tre porte. Nel 1974 la E10 è sostituita dalla serie F10, la prima vettura a trazione anteriore prodotta dalla Nissan, disponibile anche con un motore da 1397cc e offerta con una trasmissione, semiautomatica Sportmatic. L'ultima serie N10 viene presentata nel 1978: viene venduta come Pulsar in Giappone mentre negli altri mercati mantiene la denominazione Cherry. Nella gamma comprende le versioni hatchback a 3 e 5 porte e quella van. Come il resto della produzione della Casa giapponese, nel 1982 il marchio Datsun è sostituito da quello Nissan.

1

1. La Cherry E10, la prima vettura a trazione anteriore della Nissan
2. La versione a cinque porte della berlina

FOCUS
Arna

A seguito di una joint venture con Nissan, nel 1981 l'Alfa Romeo produce una vettura chiamata Arna. La carrozzeria e il telaio sono quelli della Cherry, importati direttamente dal Giappone, mentre motore e cambio sono quelli dell'Alfasud. La vettura non ha un grande successo commerciale e la produzione viene interrotta dopo poco tempo.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie E10	1970 - 1974
II Serie F10	1974 - 1978
III Serie N10 Pulsar	1978 - 1985

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,610
Larghezza ..... m 1,470
Altezza ..... m 1,380

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 630 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 988 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 58 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

200 SX

Produzione 1975 - 2002
Carrozzeria Coupé

La sigla 200 SX è attribuita ai modelli del coupé Silvia commercializzati in Nord America dal 1975 al 1988 (S10, S110, S12). Dal 1988 (serie S13) la sigla 200 SX viene usata per i modelli europei.
Si tratta di una coupé tecnologicamente molto avanzata. Il motore è un 1,8 litri disponibile sia in versione aspirata che turbo al quale nel 1991 si aggiunge un 2 litri anch'esso aspirato o turbo.
Nel 1993 è sostituita dalla S14, più bassa, più larga e leggermente più corta e disponibile con la sola motorizzazioni 2.0 dove la potenza aumenta grazie all'impiego di un turbo più grande e la distribuzione VTC a fasatura variabile. Nel 1999 arriva la S15 equipaggiata con un 2.0 sovralimentato che eroga 225 Cv e caratterizzata da una linea più aggressiva e alcune migliorie al telaio.

1

1. La coupé 200 SX, serie S14
2. Gli interni della vettura

2

FOCUS
La versione Lucino

Dal 1995 al 1998 la sigla 200SX è usata per dalla Nissan su due differenti modelli. Nel 1995 infatti la Casa gipponese reintroduce questa designazione in Nord America sulla versione a due porte della Sentra, ovvero una berlina a trazione anteriore su costruita sulla piattaforma B14. Questa viene commercializzata in Giappone e in Messico sotto il nome Lucino.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie S10	1975 - 1979
Serie S110	1979 - 1983
Serie S12	1984 - 1988
Serie S13	1988 - 1993
Serie S14	1993 - 1998
Serie S15	1999 - 2002

SCHEDA TECNICA - S13

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,470
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,260

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.110 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1809 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 169 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 215 km/h

PREZZO ..... nd

Micra

Produzione Dal 1982
Carrozzeria Berlina - Coupé cabriolet

Lanciata sul mercato giapponese nell'ottobre del 1982 e commercializzata in Europa a partire dal 1983 come possibile rivale della Honda City, la Micra è una piccola due volumi dotata di un motore da un litro totalmente in alluminio da 54 Cv. Subisce alcune piccole modifiche estetiche nel 1985 e ancora nel 1989 quando viene introdotto nella meccanica il controllo elettronico dei carburatori e la gamma è arricchita con una nuova motorizzazione di 1,2 litri da 60 Cv. Nel 1992 viene lanciata la seconda generazione (K11), primo modello della piccola giapponese costruito anche in Europa negli stabilimenti Nissan inglesi di Sunderland. Le linee sono più arrotondate e i motori, a 16 valvole da 1 e 1,3 litri a iniezione elettronica, sono completamente nuovi e hanno rispettivamente una potenza di 54 e 75 Cv. Oltre al cambio manuale a 5 marce è disponibile un cambio automatico CVT e, solo per il mercato giapponese, sono commercializzate una versione berlina tre volumi 4 porte. Piccole modifiche estetiche della serie K11 arrivano nel 1996 e nel 1998, quando per le vetture europee viene introdotta una motorizzazione turbo diesel 1.5 prodotta dal consorzio francese PSA. Ulteriore restyling nel 2000, quando il motore da 1.3 benzina viene sostituito da un 1,4 litri poco prima che al salone di Parigi del 2002 venga presentata la terza generazione K12 commercializzata in Europa nel 2003. La carrozzeria di questa è completamente ridisegnata e presenta linee ancor più arrotondate. Ha un passo più lungo di 70 millimetri ed è più alta e leggermente più larga. Le motorizzazioni comprendono le due unità a benzina 1.2 e 1.4, alle quali sono apportate delle migliorie, e un motore turbodiesel 1.5 dCi da 86 Cv di origine Renault.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,745
Larghezza ..... m 1,560
Altezza ..... m 1,394

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 675 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 54 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... nd

Nel 2005 Nissan Europa presenta una versione ad alte prestazioni, chiamata 160 SR, con propulsore di 1,6 litri da 111 Cv e sospensioni sportive. Alla fine del 2007 viene introdotta la serie K12C: la vettura subisce un parziale restyling che interessa anche l'allestimento degli interni e l'equipaggiamento e, dal novembre 2008, è disponibile la Micra Eco con alimentazione a benzina e Gpl.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie K10	1982 - 1992
Serie K11	1992 - 2002
Serie K12	2002 - 2007
Serie K12C	dal 2007

TECNICA

Nel 1988 la Nissan produce 10.000 unità della Micra Superturbo. Si tratta di una vettura con un motore da 930 cc con doppia sovralimentazione (compressore e turbo) in grado di sviluppare 108 Cv per una velocità massima di 180 chilometri orari. Ancora oggi, disponibile anche con cambio automatico, è la Micra di produzione più veloce costruita

1

2

3

4

1. La versione 2002 della Nissan Micra
2. Il posteriore della Micra
3. La serie K11 della piccola berlina giapponese
4. Uno speciale allestimento della Micra C+C
5. Gli interni della serie K12C

5

FOCUS

Micra C+C

Commercializzata a partire dal giugno del 2005, la Micra C+C è una coupé 2+2 convertibile sviluppata sul telaio della Micra K12 dal Centro Tecnico Europeo di Cranfield in Gran Bretagna. Ha un tettuccio rigido ripiegabile parzialmente in cristallo costruito dalla Karmann.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,810
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,440
POSTI 4
PORTE 4
PESO ..... 1.075 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata 1598cc
Cilindri 4
Potenza ..... 110 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 191 km/h
PREZZO ..... Euro 19.500

300ZX

Produzione 1983 - 1999
Carrozzeria Coupé - Spider

Presentata nel 1983, la 300ZX è la terza generazione delle auto Z. Disponibile in versione a 2 posti o 2+2, è equipaggiata con un motore V6 3 litri nelle varianti aspirata da 160 Cv e turbo da 200 Cv. Per il mercato giapponese è prodotta anche una versione con un propulsore di 2 litri aspirato. Il motore a 6 cilindri è il primo V6 prodotto in serie in Giappone. Nel 1989 viene introdotta la nuova versione che adotta dei propulsori fino a 300 Cv. Questa viene proposta in una variante convertibile e chiusa con un tettuccio parzialmente smontabile. Con il modello presentato nel 1989 la Nissan ambisce ad affermare la 300ZX nel settore delle supercar e per questo motivo adotta tecnologie molto sofisticate come le ruote posteriori sterzanti a controllo elettronico. La produzione cessa nel 1999.

1

1. L'ultima versione della spider 300ZX
2. La prima serie della Nissan 300 ZX, in produzione dal 1983 al 1989

FOCUS
Progettata al computer

La 300ZX Z32 è una delle prime auto completamente progettata con software CAD. Presenta moltissime innovazioni tecnologiche tra le quali il sistema Super HICAS (High Capacity Actively Controlled Steering) a quattro ruote sterzanti, disponibile sui modelli turbo alto di gamma. Il motore a doppio albero a camme ha anche la distribuzione a valvole a fasatura variabile.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Z31	1983 - 1989
Z32	1989 - 1999

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,410
Larghezza ..... m 1,725
Altezza ..... m 1,260

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.310 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2960 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 160 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... a 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Dollari 32.000

Primera

Produzione 1990 - 2008
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La serie P12 della Nissan Primera
2. La prima generazione della Primera, in produzione tra il 1990 e il 1995
3. La versione station wagon della P11

La Primera sostituisce la Bluebird nell'autunno del 1990. È offerta in versione berlina e station wagon con tre motorizzazioni a benzina 1.6, 1.8 e 2.0 alle quali si aggiunge nel 1992 un motore diesel da 2,2 litri. Lo stesso anno la versione più lussuosa ZX riceve una versione potenziata del 2 litri benzina da 150 Cv capace di raggiungere i 219 chilometri orari. La seconda generazione P11 arriva alla fine del 1995. Oltre alle modifiche estetiche è l'unica auto della sua classe con una sospensione posteriore multi-link. Nel 1999 arriva un restyling e nel 2001 la terza generazione. Di stile più radicale, questa è la prima vettura nuova completamente dopo la partnership con Renault. Oltre al design questa serie della Primiera propone contenuti tecnici interessanti come il radar per il controllo della velocità e della distanza di sicurezza.

1

FOCUS
Infiniti G20

La Infiniti G20 è una vettura di taglia media prodotta dalla Nissan e commercializzata soprattutto nei mercati americani. Le prime generazioni sono praticamente identiche alle prime due generazioni della Primera (P10 e P11). A partire dal 2003 il nome Infiniti viene invece attribuito alle vetture basate sulla piattaforma Nissan Skyline.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
P10	1990 - 1995
P11	1995 - 1999
P11-144	1999 - 2001
P12	2001 - 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,445
Larghezza ..... m 1,695
Altezza ..... m 1,395

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 198 km/h

PREZZO ..... Lire 24.490.000

Serena

Produzione Dal 1991
Carrozzeria Monovolume

Introdotta nel 1991, la Serena è una monovolume la cui impostazione rivela la diretta parentela con un veicolo commerciale. Tre sono le motorizzazioni con cui è disponibile: ovvero un 1,6 e 2 litri a benzina e 2,3 litri diesel della serie SR20DE. Quattro, invece, i livelli di allestimento: LX, SLX, SGX e SGXi. A differenza di altre vetture della stessa categoria ha un abitacolo fino a 8 posti e la trazione delle ruote posteriori. Nel 1999, con la serie MkII, subisce alcune modifiche estetiche e diventa a trazione anteriore, inoltre nella gamma vengono aggiunte le motorizzazioni 2.5 benzina e diesel. A partire dal 2002 vengono utilizzati su questa vettura i motori della serie QR20DE. L'ultima serie MkIII ha dimensioni superiori e non viene esportata.

1

FOCUS
Nissan Vanette

Nel 1986 la Nissan produce in Spagna una serie di piccoli van in due versioni: il Vanette E, che è praticamente una Serena ante litteram senza sedili e senza finestrini posteriori, e il Vanette Cargo. Quest'ultimo ha la linea del tetto rialzata in corrispondenza del vano di carico. La produzione di ambedue termina nel 2001.

1. La serie C25 della Nissan Serena
2. Gli interni della vettura. L'abitacolo della monovolume può ospitare fino a otto persone

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
MkI C23	1991 - 1999
MkII C24	1999 - 2005
MkIII C25	dal 2005

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,320
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,830

POSTI 5/8

PORTE 5

PESO ..... 1.410 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1597 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 98 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 157 km/h

PREZZO ..... Lire 26.690.000

Almera

Produzione 1995 - 2006
Carrozzeria Berlina - Monovolume

Entrata in produzione alla fine del 1995, l'Almera è offerta nella versione 2 volumi a 3 e 5 porte, in quella a 3 volumi a 4 porte e la monovolume Tino. Le motorizzazioni disponibili sono due benzina di 1,4 e 1,6 litri e un 2.0 diesel. Nel 1988 subisce un restyling e nel 2000 debutta nella seconda generazione Mk II. Questa ha una linea più arrotondata della precedente ed è basata sulla piattaforma MS: la prima sviluppata congiuntamente con Renault. Disponibile in versione 2 volumi a 3 volumi si può avere con 2 motori a benzina da 1,5 e 1,8 litri o con un motore 2,2 litri turbodiesel a iniezione diretta o common-rail. Nel 2003 è sottoposta ad un ulteriore restyling con modifiche alle sospensioni e migliorie agli interni. Viene inoltre resa disponibile una versione del 2.2 diesel da 136 Cv con un cambio manuale a 6 marce.

1

FOCUS
La 1.5 turbodiesel

L'Almera viene prodotta nella sua seconda generazione (dal 2002) anche in una versione equipaggiata con il motore 1.5 common-rail turbodiesel della Renault. È la prima volta, di partnership, che la Nissan e la Renault condividono sulle loro vetture una componente meccanica.

1. La seconda serie della Nissan Almera in versione con carrozzeria a tre volumi
2. Gli interni della vettura. Tra le dotazioni tecnologiche vi è il navigatore satellitare

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Mk I N15	1995 - 2000
Mk II N16	2000 - 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,123
Larghezza ..... m 1,695
Altezza ..... m 1,395

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.035 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1392 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 87 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 172 km/h

PREZZO ..... Lire 23.160.000

Cube

Produzione Dal 1998
Carrozzeria Monovolume

È datato 1998 l'arrivo della piccola monovolume della Casa giapponese che già agli esordi tradisce l'orientamento verso linee squadrate, confermato anche con la seconda (2002) e terza (2008) generazione, quella attuale. La Cube viene costruita sulla stessa piattaforma della seconda generazione Micra, ma rispetto alla popolare city car essa può contare anche sulla trazione integrale oltre a quella anteriore. Il retrotreno, inoltre, ha uno schema a ponte torcente e le sospensioni anteriori sono di tipo McPherson, mentre il motore è un 1.3 benzina da 82 Cv, poi aumentati a 85. Sulla nuova serie debutta il nuovo telaio Space Frame, utilizzato anche su Micra, Renault Clio e Modus. La gamma motori si amplia e comprende un 1.6 benzina da 97 Cv e un 1.5 a gasolio da 109 Cv, con cambio automatico a 4 rapporti.

1

FOCUS
Il modello per l'Europa

La Cube ultimo modello viene presentata nel 2008: le linee sono ancora più squadrate ma rese più "dolci" rispetto al passato, mentre la lunghezza è di poco maggiore (3,890 m). A fine 2009 inizia l'importazione anche in Europa, con motori 1.6 16 V a benzina e 1.5 turbodiesel (di origine Renault), mentre dal 2010 è previsto l'avvio della produzione della variante con trazione completamente elettrica.

1. Il primo modello della Nissan Cube
2. L'originale posteriore dell'ultima serie della city car giapponese

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1998-2002
II Serie	2002-2005
Restyling	2005-2006
Restyling	2006-2007
III serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,750
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,625

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 960 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1300 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 82 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Dollari 12.000

X-Trail

Produzione Dal 2001
Carrozzeria Crossover

Commercializzato nel 2001, l'X-Trail è il primo crossover della Nissan. Costruito sulla piattaforma FF-S (la stessa della Almera e della Primera) si può avere con motore a benzina da 2 litri in due diversi livelli di potenza (140 e 165 Cv), oppure con un turbo diesel common-rail da 2,2 litri da 136 Cv. Solo per il mercato giapponese è poi disponibile un propulsore turbo a benzina da 280 Cv. Il cambio è manuale a 5 o 6 marce o automatico a 4 rapporti e la trazione può essere solo anteriore o integrale. Per la seconda serie, lanciata nel 2007, viene utilizzata la piattaforma C, sviluppata congiuntamente da Nissan e Renault. Solo due le motorizzazioni: un 2.0 benzina da 140 Cv e un 2.0 turbo diesel da 150 o 173 Cv accoppiati ad una trasmissione manuale o automatica, entrambe a 6 rapporti.

1

1. L'X-Trail, il primo crossover della Nissan
2. Gli interni della vettura sono spaziosi: i sedili posteriori scompaiono completamente lasciando un ampio vano di carico

2

FOCUS
Il prototipo a idrogeno

L'X-Trail FCV è un veicolo sperimentale alimentato a celle combustibili che Nissan sta attualmente collaudando. Le celle di ultima generazione hanno dimensioni inferiori del 25 per cento rispetto alle precedenti e forniscono una potenza superiore. Questa nuova tecnologia promette costi di produzione inferiori in vista di una commercializzazione futura dei veicoli Fuel Cell.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Piattaforma FF-S	2001 - 2007
Piattaforma C	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,455
Larghezza ..... m 1,765
Altezza ..... m 1,675

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.520 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2184 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 114 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 52.668.000

Murano

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Crossover

1. La Murano, il crossover più lussuoso della gamma Nissan
2. La Murano presenta un'estetica rinnovata, dalle linee più slanciate
3. Il doppio tettuccio apribile della crossover Nissan

Prodotta dal 2002, ma commercializzata in Europa solo nel 2004, la Murano è il crossover più lussuoso nella gamma della Nissan. Il motore V6 da 3,5 litri è lo stesso che equipaggia la 350 Z, opportunamente modificato per adattarlo a una vettura di caratteristiche diverse. Nella meccanica è disponibile con una trazione anteriore o integrale offerta come opzione. La trasmissione, invece, è solo automatica a variazione continua CVT. Nel 2006 subisce un restyling e alla fine del 2007 è presentata nella seconda generazione basata sulla piattaforma D della Nissan. Questa ha un'estetica più aggressiva pur mantenendo gli elementi stilistici caratteristici della prima Murano. Gli interni sono ridisegnati, il motore leggermente modificato eroga 265 Cv. Il sistema di trazione è integrale (anteriore permanente con posteriore inseribile).

1

FOCUS
Trasmissione CVT

La trasmissione automatica della Murano è del tipo CVT (Continuosly Variable Trasmission) e la vettura è una delle più grandi al mondo a impiegare questo tipo di trasmissione, di solito usata su utilitarie o comunque su auto di dimensioni ridotte. I vantaggi del sistema CVT sono un miglior sfruttamento della potenza e riduzione dei consumi.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2002 - 2007
II Serie	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,470
Larghezza ..... m 1,880
Altezza ..... m 1,705

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.862 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3498 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 245 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Euro 46.350

350Z - 370Z

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Coupé - Roadster

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,315
Larghezza ..... m 1,815
Altezza ..... m 1,315

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.446 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3500 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 287 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 37.950

Accolta con grande entusiasmo, la 350Z viene introdotta sul mercato giapponese e statunitense nell'estate del 2002 e in quello europeo l'anno successivo. Si tratta di una coupé di elevate prestazioni, considerata degna erede della 240 Z. Negli Usa è proposta in ben cinque livelli di allestimento (Base, Enthusiast, Performance, Touring e Track), mentre in Europa, con il semplice nome di 350Z, viene commercializzata solo nella versione più sportiva: ovvero la Track, offerta in due livelli di allestimento. La vettura è basata sulla piattaforma FM della Nissan: la stessa impiegata per realizzare la Infiniti G35. Ha un motore V6 di 3,5 litri, costruito totalmente in lega di alluminio con doppio albero a camme in testa e fasatura variabile, della serie VQ35DE, utilizzata anche dalla Infiniti ma con una potenza di 287 Cv per una velocità

La 350Z, sportiva Nissan che raggiunge i 250 chilometri orari

massima di 250 chilometri orari. Questo è sistemato in posizione anteriore-centrale e assicura una distribuzione dei pesi pressoché ideale di 53/47 che, unita alla carreggiata larga e alle sofisticate sospensioni a bracci multipli totalmente in alluminio, rende la 350Z una vettura con un eccellente comportamento dinamico. La trasmissione è manuale a sei marce o automatica a cinque rapporti. Nel 2004 viene presentata la versione roadster, equipaggiata con tettuccio ripiegabile in tela ma praticamente identica nel resto della meccanica alla coupé. Nel 2006 la 350Z è sottoposta a un restyling di metà vita e il motore della versione con la trasmissione manuale a 6 marce viene potenziato (versione rev-up), innalzando il regime di rotazione massimo a 7.000 giri, per una potenza di 300 Cv. L' edizione con cambio automatico conserva invece il propulsore da 287 Cv. Ulteriori evoluzioni, talvolta in forma di "serie speciale", propongono motori ancora più potenti (fino a oltre 300 Cv) con differente messa a punto dell'elettronica, modifiche ai sistemi di aspirazione e di scarico e possibilità di raggiungere regimi più elevati; rientrano in queste evoluzioni anche i particolari messi a punto dalla sezione sportiva NISMO per vari gradi di elaborazione della meccanica di serie. Nel dicembre del 2008 viene presentata la 370Z che viene commercializzata in Europa nella primavera del 2009 e sostituisce nel mercato la 350Z. Pur mantenendo precise affinità con la precedente versione, si tratta di un modello completamente nuovo nella linea e nella meccanica. L'aspetto, infatti, è

decisamente più aggressivo rispetto a quello dell'antenata e l'abitacolo viene aggiornato con nuovi materiali e rivestimenti oltre ad essere maggiormente curato nell'ergonomia dei comandi. La scocca è alleggerita e irrigidita circa il 30 per cento in modo da migliorare il comportamento stradale. Mentre il motore pur derivato dal precedente 3,5 litri è modificato per oltre il 30 per cento delle componenti e sono inoltre evidenti decisi miglioramenti nella qualità degli allestimenti e nell'ergonomia.

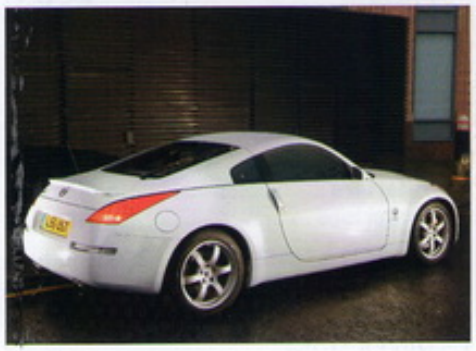
LE VERSIONI

Modello	Produzione
350Z I Serie	2002 - 2006
350Z Roadster	2004 - 2009
350Z II Serie	2006 - 2007
350Z III Serie	2007 - 2008
370Z	dal 2009

FOCUS
370Z, più corta e larga

Commercializzata nel 2009, la 370Z ha un motore V6 3.7 da 331 Cv. La trasmissione è manuale a 6 rapporti o semiautomatica a 7 rapporti con comando a leve sul volante. Rispetto alla 350Z è più corta e più larga e ha un passo più corto di 10 centimetri.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,320
POSTI 2
PORTE 3
PESO ..... 1.496 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3696 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 331 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 6 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Euro 41.200



1

2

1. La coupé sportiva della Nissan arriva nel 2002, dapprima sul mercato giapponese e poi su quelli statunitense ed europeo
2. Gli interni della vettura, con finiture sportive come la pedaliera in alluminio
3. La Nissan 350Z in versione Roadster

3

LA TECNICA

Le sospensioni della 350Z, a ruote indipendenti con bracci sovrapposti all'anteriore e bracci multipli al retrotreno, fanno largo uso di alluminio come sulla 300ZX, ma cambia la filosofia in quanto nel caso della 350Z l'intenzione è quella di ottenere un feeling di guida sportivo, riuscendo al minimo l'intervento dell'elettronica di controllo.

Note

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Monovolume

Presentata in Giappone nel 2004, la Note viene introdotta sul mercato europeo nel 2006 in tre diversi livelli di allestimento (Visia, Acenta e Tekna) e con tre motorizzazioni, due a benzina, un 1,4 litri da 88 Cv e un 1,6 litri 110 Cv, e turbodiesel 1.5 dCi da 86 Cv. Ha degli interni particolarmente spaziosi e sfruttabili, soprattutto in relazione alle dimensioni esterne piuttosto contenute. Nel 2008 è sottoposta a un restyling, viene migliorato l'abitacolo sia dal punto di vista della qualità dei materiali impiegati che dell'assemblaggio. Alle motorizzazioni già esistenti si aggiungono un diesel 1.5 dCi con FAP da 103 Cv e un 1.4 bi fuel (benzina e Gpl). Tutte le motorizzazioni sono accoppiate a una trasmissione manuale a 5 rapporti. Solo per la versione 1.6 a benzina è disponibile un cambio automatico a 4 rapporti.

1

1. La Nissan Note dopo il restyling del 2008
2. Il posteriore della monovolume del marchio nipponico

2

FOCUS
La meccanica

Sviluppata con particolare attenzione ai gusti e alle esigenze dei mercati europei, la Note viene costruita negli stabilimenti Nissan di Sunderland in Inghilterra. Condivide la piattaforma e la meccanica con i modelli della Renault Modus e Clio III, mentre i motori a benzina sono di produzione Nissan e quelli diesel vengono sviluppati dalla Renault.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 16V	dal 2004
1.6 16V	dal 2004
1.5 dCi 86 Cv	dal 2004
1.4 16V Eco Note	dal 2008
1.5 dCi 103 Cv	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,083
Larghezza ..... m 1,691
Altezza ..... m 1,550

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.092 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1386 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 88 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Euro 13.500

Qashqai

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Crossover

Presentata al salone dell'automobile di Parigi nell'ottobre del 2006 la Qashqai è la versione di produzione della concept Qashqai già vista al salone di Ginevra del 2004, rispetto alla quale però risulta profondamente modificata. Interamente sviluppata, in collaborazione con la Renault, che utilizza lo stesso pianale per la Koleos, la Qashqai è un tipico crossover. Una vettura, cioè, le cui caratteristiche rappresentano un indovinato connubio tra quelle di un Suv (linea di cintura alta e posizione di guida dominante) e quelle di una berlina (dimensioni compatte e ricca dotazione di accessori di serie). Commercializzata in Italia a partire dal febbraio del 2007, è disponibile in quattro livelli di allestimento e con quattro diverse motorizzazioni, offrendo così un'ampia possibilità di scelta per venire incontro alle esigenze di un mercato il più possibile ampio. Due sono i propulsori a benzina nella gamma, ovvero un 1,6 e 2 litri rispettivamente da 115 e 14 Cv, e altrettanti due sono i diesel dCi: un 1,5 litri da 105 Cv e un 2 litri da 150 Cv di origine Renault. Equipaggiata con una trazione anteriore, nelle varianti 2.0 sia a benzina che diesel la Qashqai può disporre come optional di una trazione integrale controllata elettronicamente (anteriore permanente con posteriore inseribile). Tutte le versioni hanno un cambio manuale a 6 marce (ad eccezione di quello a 5 rapporti della 1.6 16V).
La trasmissione automatica è offerta come optional solo per le versioni 2 litri ed è di tipo CVT per il motore a benzina e a convertitore idraulico di coppia per il diesel. Nel 2009 la Qashqai è sottoposta ad un leggero restyling che interessa alcuni particolari esterni (griglia radiatore e barre portapacchi) e viene ulteriormente incrementata l'offerta di equipaggiamenti. Contemporaneamente viene introdotta la Qashqai+2. Più lunga di oltre 20 centimetri e più alta della edizione normale, quest'ultima offre abitabilità per 7 persone o un bagagliaio di maggiore capacità se utilizzato con soli 5 occupanti. Invariata l'offerta di motorizzazioni e di allestimenti, come pure invariate rimangono le prestazioni. La Qashqai ottiene 5 stelle al test EuroNCAP.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,310
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,610

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata 1598cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Euro 18.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.5 dCi	dal 2006
1.6 16V	dal 2006
2.0 16V	dal 2006
2.0 dCi	dal 2006
Qashqai +2	dal 2009

1

LA TECNICA

L'offerta di trasmissioni automatiche di tipo diverso in funzione all'alimentazione (CVT per i motori a benzina, a convertitore idraulico di coppia per quelli diesel) si è resa necessaria per tener conto dei differenti valori di coppia massima e delle diverse modalità di erogazione di potenza delle due tipologie di propulsori.

1. La Nissan Qashqai, il crossover della Casa giapponese sul mercato dal 2006
2. La Qashqai viene offerta con varie motorizzazioni sia benzina che diesel

2

FOCUS
La versione a 7 posti

Al fine di ottenere una abitabilità per 7 adulti, il pianale Qasqai/Koleos è allungato di 21 centimetri. Il comportamento dinamico dalla vettura rimane comunque invariato. Anzi, nei test comparativi, la Qasqai +2 si rivela più stabile di altri modelli a 7 posti dello stesso segmento.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,530
Larghezza	m 1,780
Altezza	m 1,650
POSTI	7
PORTE	5
PESO	1.511 kg
MOTORE	
Alimentazione	gasolio
Cilindrata	1997 cc
Cilindri	4
Potenza	140 Cv
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	6 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	189 km/h
PREZZO	Euro 29.250

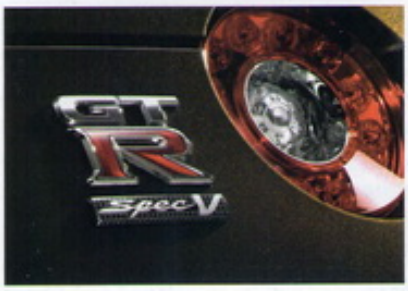
GT-R

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Coupé

Presentata al salone di Tokyo del 2007, la GT-R è una coupé ad alte prestazioni a trazione integrale permanente (sistema Attesa E-TS) che intende riallacciarsi alla tradizione delle Skyline GT-R ed entra di diritto nella categoria delle supercar. Il motore da 3,8 litri è un V6 sovralimentato con doppio turbo che eroga 480 Cv. Questo è accoppiato a un cambio semiautomatico a doppia frizione e sei rapporti, montato posteriormente, con comandi al volante. Il peso totale della GT-R è di circa 1.700 chilogrammi e rimane contenuto grazie al largo impiego di alluminio per portiere, cofano motore e bagagliaio. Sia il motore che il cambio sono costruiti a mano e la manutenzione è effettuata esclusivamente presso i Nissan Performance Centers, appositamente costituiti nelle varie nazioni prima della commercializzazione della vettura.

1

1. La Nissan GT-R, coupé ad alte prestazioni dotata di trazione integrale permanente
2. La linea spigolosa e aggressiva della GT-R



FOCUS
GT-R Spec V

Presentata al Salone di Tokyo del 2009, la Spec V differisce dalla versione normale negli interni e per il largo uso di fibra di carbonio nella carrozzeria. Potenza invariata ma due turbo più grandi migliorano la coppia ai medi e alti regimi. La sospensione è leggermente modificata, lo scarico è in titanio e i freni sono in carbonio-ceramica.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
GT-R 3.8 V6	dal 2007
GT-R 3.8 V6 Premium	dal 2007
GT-R 3.8 V6 Limited	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,655
Larghezza ..... m 1,895
Altezza ..... m 1,370

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.665 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3799 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 480 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 314 km/h

PREZZO ..... Euro 82.000

Pixo

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Berlina

Presentata nell'aprile del 2009, la Pixo rappresenta la risposta della Nissan alla sempre più crescente diffusione nel mercato di auto piccole, pratiche ed affidabili, destinate prevalentemente ad un uso in città. Uno solo è il propulsore con cui è proposta all'esordio, ovvero un 3 cilindri 12 valvole a benzina in grado di sviluppare 68 Cv e conforme alla normativa Euro 5. Questo ha consumi molto ridotti ed è particolarmente scattante: adatto quindi ad affrontare le vie trafficate a cui vettura è prevalentemente destinata. La Pixo è diponibile con un cambio manuale a cinque marce oppure automatico a quattro rapporti (versione Matic). Due sono gli allestimenti di carrozzeria: Easy e Active, ai quali si aggiunge, solo per il mercato italiano, la versione Eco con motore bi fuel a benzina/Gpl.

1

1. La nuovissima Nissan Pixo sul mercato dal 2009
2. Il posteriore della citycar giapponese

2

FOCUS
La gemella

Nata da una collaborazione con la Suzuki, la Pixo condivide con la Alto della Suzuki meccanica, componentistica e anche buona parte della carrozzeria.
La Nissan si distingue per alcuni particolari quali la mascherina anteriore e i paraurti che hanno un disegno diverso. Ambedue le vetture sono costruite negli stessi stabilimenti indiani Suzuki Maruti di Nuova Delhi.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Easy	dal 2009
Active	dal 2009
1.0 Matic	dal 2009
1.0 Gpl Eco Easy	dal 2009
1.0 Gpl Eco Active	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,570
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... m 1,470

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 855 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 996 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Euro 8.050

NSU

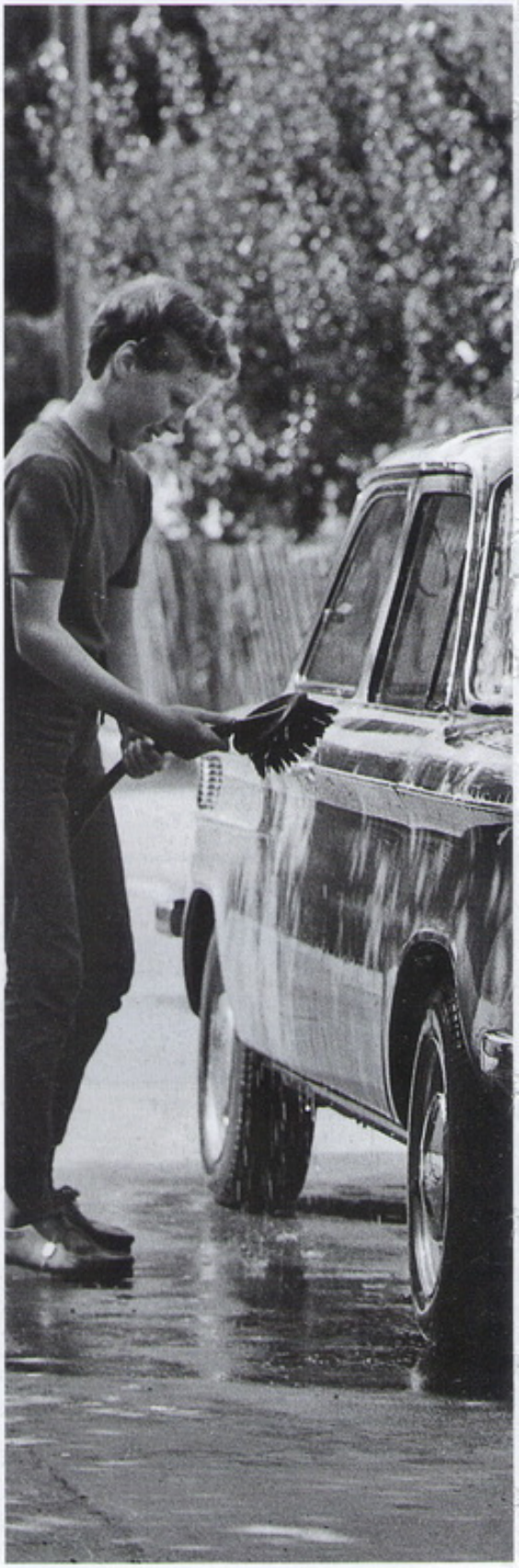
Neckarsulm, Germania 1873 - 1969

Questo marchio tedesco rappresenta una delle fasi della dinamica dell'industria tedesca che porta alla creazione dell'Audi e rimane nella storia della motorizzazione per la sua attività sviluppata sia sul fronte delle due sia su quello delle quattro ruote. Come molte delle industrie automobilistiche del Vecchio continente la NSU nasce come officina meccanica, quindi passa alle biciclette per poi entrare nel mondo delle moto e infine approdare agli inizi del ventesimo secolo all'automobile. L'impresa affonda le sue origini nel 1873 quando due giovani tecnici, Heinrich Stoll e Christian Schmidt, aprono a Riedlingen una piccola officina meccanica per la produzione di macchine per maglieria che si rivela presto tanto produttiva da richiedere il trasferimento in una sede più grande dove impiantare una produzione industriale. Ciò avviene con la realizzazione di un vero e proprio stabilimento a Neckarsulm e la conseguente creazione di una società alla quale viene attribuita la denominazione NSU, dalla contrazione del nome della località, prima, e quindi come sigla della Neckarsulmer Strich-maschinen Union che diventa la ragione sociale definitiva. Con notevole spirito imprenditoriale Stoll e Schmidt intuiscono rapidamente che è possibile sfruttare anche in altro modo l'immagine conquistata con la produzione delle macchine tessili e la disponibilità di tecnologie meccaniche di livello industriale e vedono nella evoluzione delle biciclette uno spazio commerciale importante. Il periodo è quello giusto perché proprio alla fine del 1800 la tecnica delle due ruote vive la fondamentale evoluzione dai primi "bicicli" a ruota alta alle biciclette moderne con la trasmissione a catena, le due ruote uguali e dotate di cuscinetti a sfere. Dalla bicicletta alla prima applicazione del motore il passo è breve e già nel 1901 la NSU presenta la sua prima motocicletta equipaggiata con un motore da 1,5 Cv acquistato in Svizzera dalla Zedel. È solo un primo assaggio, tanto che nel 1903 inizia la produzione in proprio dei motori e nel 1904 l'impianto di Neckarsulm si è talmente sviluppato da avere in produzione ben sei differenti modelli, avendo contemporaneamente maturato una cultura tecnica motoristica di ottimo livello che si fa conoscere, ovviamente, anche attraverso una assidua e fortunata partecipazione a competizioni di ogni genere. Nel frattempo la NSU stabilisce connessioni con l'ambiente automobilistico in seguito a importanti contratti di forniture di componenti, in particolare telai per aziende esterne fra le quali la Daimler di Stoccarda e la Peugeot in Francia.

L'ESORDIO SU LICENZA

La prima automobile vera e propria compare nel 1905 ed è il frutto di un accordo con l'azienda belga Pipe per la produzione di un loro modello su licenza; l'apertura di questo ulteriore fronte produttivo segna la definitiva affermazione del marchio in campo motoristico e la spinta verso altri settori. Dopo i primi modelli derivati è la volta di quelli sviluppati autonomamente, delle cosiddette "vetture da piazza" (i primissimi taxi), per poi intraprendere anche la produzione di piccoli veicoli industriali.

Il fatto di avere una produzione diversificata aiuta la NSU a superare il periodo della Prima guerra mondiale, durante il quale svolge l'attività di fornitore ufficiale della Wermacht, sia di auto sia di motociclette. Dopo il conflitto la ripresa avviene all'insegna dell'evoluzione dei



La TT del 1965, una delle prime compatte "supermotorizzate"

NSU
HN-HU 827

NSU

modelli più affermati, con tutte le evoluzioni tecniche suggerite dai tempi (per esempio l'introduzione dell'impianto elettrico per l'avviamento e l'illuminazione), ma soprattutto con il tradizionale scrupolo per l'affidabilità che fa parte della cultura d'azienda dai tempi delle macchine per maglieria. Negli anni Venti la NSU intensifica la propria attività sportiva e le proprie vetture, leggere e affidabili, ottengono importanti successi nelle gare sul circuito dell'Avus e nel Gran premio di Germania.

L'auto da corsa 6/60 HP compressor

DALLA CRISI ALLA CHIUSURA

È il periodo dell'entusiasmo ma anche della Grande depressione economica e non tutto procede senza problemi. L'azienda decide di ampliare in modo consistente la produzione di vetture e con questa strategia apre un nuovo sito produttivo a Heilsbronn, non lontano da Neckarsulm, e mette in atto la fusione con la Schebera, società con sede a Berlino specializzata nella produzione di autovetture e di carrozzerie per conto terzi, ma l'impegno finanziario risulta insostenibile con la conseguenza di mettere praticamente fine nel 1927 alla produzione di automobili NSU. Si ricorda solo nel 1933 la realizzazione di alcuni prototipi della capostipite della Volkswagen Maggiolino realizzati per conto del progettista Ferdinand Porsche. L'attività prosegue invece, e con successo, sul versante delle motociclette che monopolizzano il lavoro nello stabilimento di Neckarsulm, nel quale convergono anche la "due ruote" della Wanderer e della Deutsche-Werke, e la società cambia ancora una volta la ragione sociale in NSU Vereinigte Fahrzeuge A. G.

Per i successivi trent'anni il marchio NSU rimane confinato esclusivamente al settore moto, fino a quando, sul finire degli anni Cinquanta, il forte richiamo della motorizzazione di massa verso la produzione di utilitarie giustifica il rientro nel settore automobilistico.

La prima Prinz del 1958 è l'espressione della scuola tecnica cara alla NSU, infatti la piccola vettura è compatta, leggerissima e adotta un propulsore a due cilindri chiaramente ispirato al mondo motociclistico; da questo modello scaturisce una serie di evoluzioni fino alla quarta generazione (la Prinz 4 del 1963) che deve la sua notorietà anche al fatto di aver introdotto nelle piccole vetture concetti estetici moderni ripresi dalle vetture d'oltreoceano.

Lungo l'arco degli anni Sessanta, ceduta la produzione delle biciclette (che nel frattempo prosegue senza interruzione) alla Heinemann e cessata l'attività anche nelle motociclette, la NSU conosce un periodo di relativo successo nell'auto che però porta alla decisione, rivelatasi poi fatale di abbracciare con troppo entusiasmo l'innovazione e in particolare il motore rotativo Wankel.

Nel 1967 viene presentata la Ro 80, un'auto la cui carica rivoluzionaria è paragonabile solo a quella della Citroën DS 19; il progetto è avveniristico e anche il prodotto appare affascinante ma afflitto da problemi di affidabilità e di consumi eccessivi. Per contrastare l'effetto finanziariamente disastroso della Ro 80 la NSU sviluppa un modello molto più convenzionale siglato K70, ma è troppo tardi: nel 1969 la NSU viene ceduta al gruppo Volkswagen-Audi e lo stesso anno la K70 viene presentata con il marchio VW.

Daniele P. M. Pellegrini

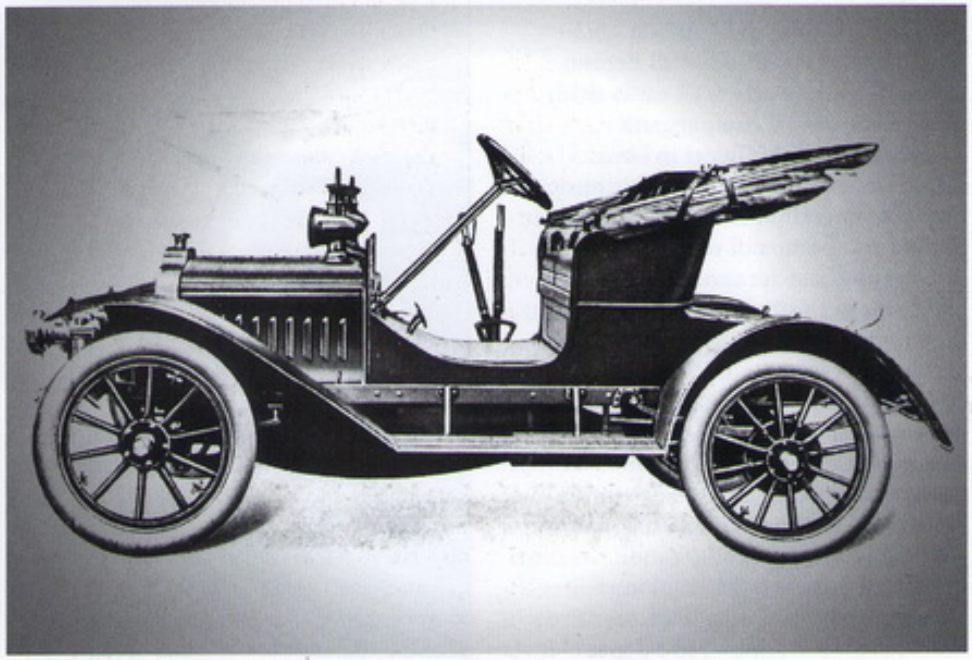
LA TECNOLOGIA
L'attrazione fatale per il Wankel

L'invenzione del motore rotativo di Felix Wankel suscita interesse da parte delle industrie automobilistiche, per la sua compattezza, silenziosità e semplicità costruttiva. Fra la fine degli anni Cinquanta e gli anni Sessanta c'è dunque una corsa a ottenere i diritti di produzione e alla realizzazione di vetture sperimentali. Nel caso della NSU l'impegno è ancora maggiore perché la collaborazione con Wankel iniziagià nel 1951, quanto basta a considerare la soluzione come un proprio patrimonio tecnico. Nel 1963 viene presentata la *Spider NSU Wankel*, (nella foto) messa in vendita nel 1964, derivata dalla Prinz Sport e con prestazioni convincenti. Sembra un esordio promettente e i tecnici mettono in cantiere il progetto di un motore più sofisticato, con due rotori, per una berlina di prestigio. Tale impegno si rivela una scommessa più azzardata del previsto: le qualità del motore sono innegabili ma anche i problemi, come la difficoltà di produrlo in serie e i consumi alti, aspetti che alla fine degli anni Sessanta assumono importanza. Quando la NSU rinuncia ad utilizzarlo, il testimone del Wankel passa alla Mazda.

6/10

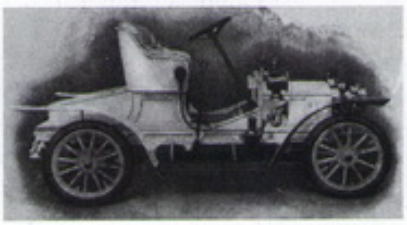
Produzione 1906 - 1910
Carrozzeria Phaeton

Presentata al salone dell'automobile di Berlino del 1906 dove riscuote un notevole successo, la 6/10 è, insieme alla 15/24, la prima automobile progettata e costruita dalla NSU la cui produzione automobilistica inizia nel 1905 con la costruzione su licenza di berline della ditta belga Pipe. Disponibile in versione a 2 o 4 posti l a 6/10 è una vettura scoperta con telaio in acciaio, sospensione a balestre, ruote in legno, freno a ganasce con comando a pedale che agisce solo sulle ruote posteriori. Nel 1907 entrano in produzione la 6/12 e la 8/15. Strutturalmente simili possono avere carrozzerie aperte o parzialmente chiuse. I motori sono 4 cilindri rispettivamente di 1540 cc per 12 Cv e 1750 cc per 15 Cv. Anche la produzione di questi modelli cessa nel 1910.



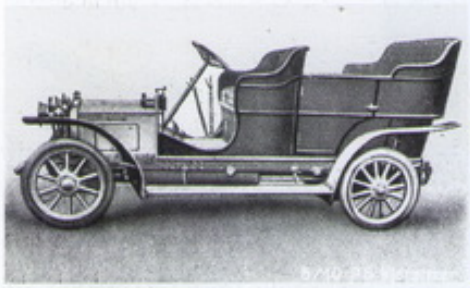
1

1. La NSU 6/10 del 1906
2. Uno dei primi esemplari con carrozzeria doppio Phaeton



FOCUS
15/24, sei posti

Presentata insieme alla 6/10, la 15/24 ha la stessa meccanica e un telaio di uguale configurazione ma allungato per ricevere una carrozzeria scoperta a sei posti (doppelphaeton). Lunga 3,2 metri e pesante 1650 kg, ha un motore 4 cilindri di 3925 cc che eroga 24 Cv per una velocità massima di 70 chilometri orari. La produzione cessa insieme a quella della 6/10 nel 1910.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
6/10 2 posti	1906 - 1910
6/10 4 posti	1906 - 1910
15/24	1906 - 1910
6/12	1907 - 1910
8/15	1907 - 1910

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,240
Larghezza ..... m 1,150
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1420 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 12 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 65 km/h

PREZZO ..... Marchi 5.800

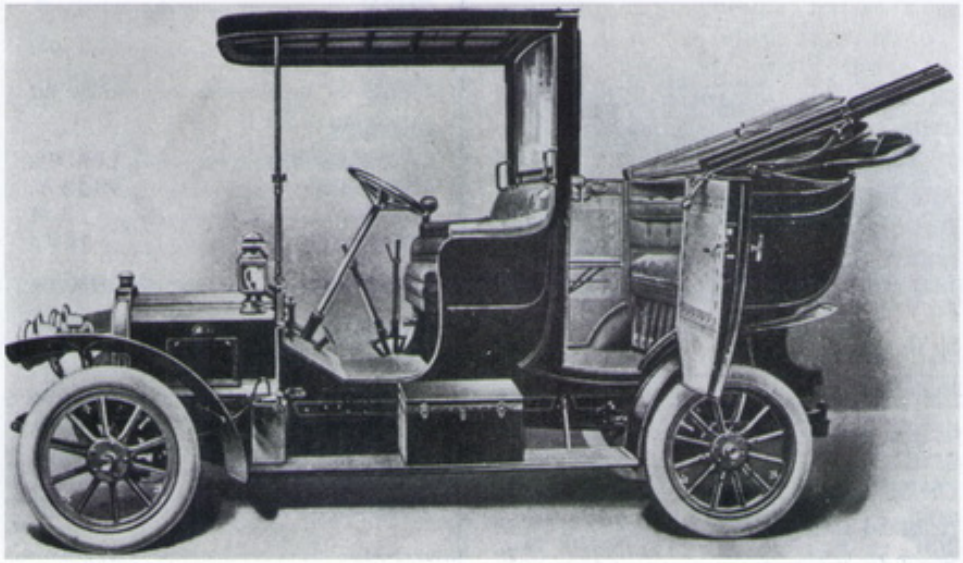
10/20

Produzione 1907 - 1910
Carrozzeria Cabriolet

Prodotta a partire dal 1907, la 10/30 viene presentata al salone di Berlino del 1908 insieme alla 6/12 e alla 8/15. Nella meccanica è equipaggiata un propulsore a 4 cilindri in linea di 2,6 litri che impiega una distribuzione a valvole laterali in testa e lubrificazione forzata con pompa di recupero.
La versione base ha carrozzeria aperta ma, come per tutte le vetture dell'epoca, ne vengono prodotte anche diverse varianti con i posti anteriori coperti.
È in assoluto la prima NSU che viene impiegata in una competizione automobilistica: tre NSU 10/20 partecipano infatti al Prince Heinrich Fahrt del 1909, ovvero una competizione su strada per un percorso totale della lunghezza di 1.853 chilometri, e giungono tutte al traguardo senza riscontrare alcun tipo di problema.
Inoltre, lo stesso propulsore da 2,6 litri impiegato sulla 10/20, viene modificato e portato ad una potenza di 30 Cv e utilizzato anche sulla 10/30. Quest'ultima viene prodotta dal 1911 al 1914 e può considerarsi come la naturale evoluzione della 10/20.

1

1. Una 10/20 impegnata durante la competizione automobilistica Prinz Heinrich Tour
2. Un esemplare del 1908


2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2608 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... nd

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

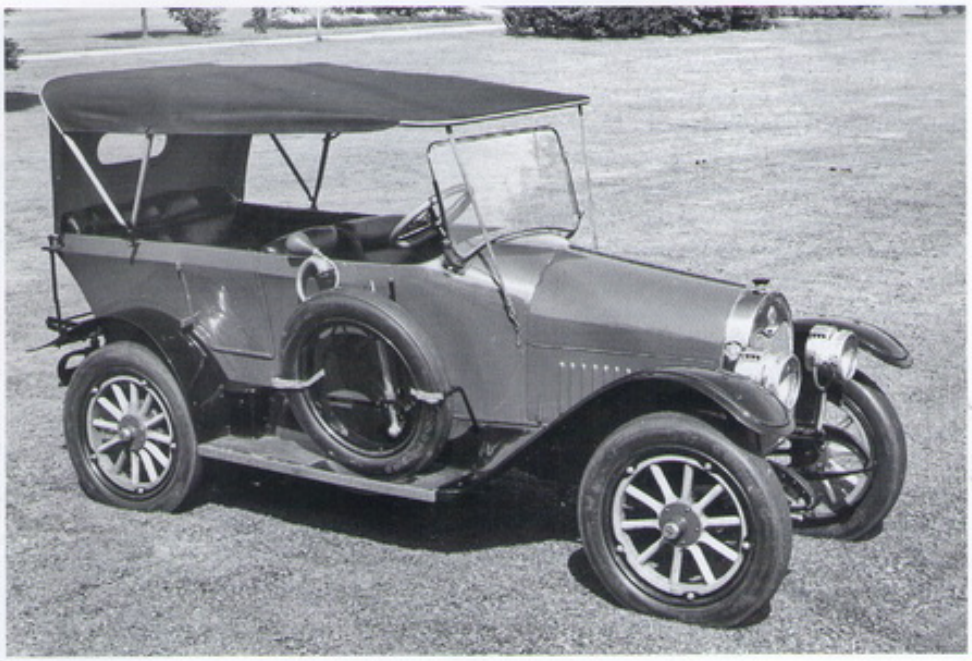
VELOCITÀ MASSIMA ..... 70 km/h

PREZZO ..... nd

8/24

Produzione 1911 - 1925
Carrozzeria Phaeton

Lanciata nell'ottobre del 1911 la 8/24 è una vettura aperta di classe media che si distingue in particolare dai modelli precedenti per la particolare e nuova forma della griglia del radiatore ovale, invece della classica calandra rettangolare, retaggio dei modelli prodotti su licenza della belga Pipe. La 8/24 rimane per lungo tempo il modello fondamentale della produzione NSU ed è anche quello che raccoglie il maggior successo commerciale. Nel 1919 la potenza del motore viene incrementata a 30 Cv e la velocità massima sale a 75 chilometri orari. Nel 1923 la NSU costruisce una 8/24 con carrozzeria interamente in alluminio. Questo rappresenta il primo esempio di utilizzo dell'alluminio nella costruzione di una normale vettura di produzione. La 8/24 continua ad essere prodotta fino al 1925.


1

1. La NSU 8/24 del 1911, con motore 2.1 da 30 Cv
2. Un modellino in scala della 8/24

FOCUS
Competizioni sportive

La 8/24 è una vettura che viene utilizzata con successo anche in diverse competizioni sportive. In particolare una versione a 2 posti con carrozzeria speciale si classifica prima di classe e fa segnare il secondo miglior tempo assoluto alla gara d'apertura dell'Avus a Berlino del 1921, guidata dall'equipaggio Klöble-Kist.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
8/24 24 Cv	1911 - 1919
8/24 30 Cv	1919 - 1925

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 2,200

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2110 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 24 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 70 km/h

PREZZO ..... nd

Prinz

Produzione 1957 - 1962
Carrozzeria Berlina - Coupé

La Prinz I è la prima vettura progettata e prodotta autonomamente dalla NSU dopo il riacquisto dello stabilimento, acquisito dalla Fiat nel 1929. Presentata al salone di Francoforte del 1957, la Prinz è una piccola utilitaria a 4 posti con un motore bicilindrico raffreddato ad aria di 600 cc da 20 Cv. Il cambio non è sincronizzato, cosa a cui si ovvia con la Prinz II, una versione più rifinita della alquanto spartana Prinz I e con cambio completamente sincronizzato che è commercializzata nel 1959. Lo stesso anno vengono presentate la Prinz 30, con un motore da 30 Cv, destinata prevalentemente all'esportazione, e la Prinz Sport: una piccola coupé che utilizza lo stesso motore da 30 Cv. Nel 1960 è la volta della Prinz III. La potenza del motore della versione base è di 23 Cv ed è prodotta fino al 1962.

1

1. Una Prinz II del 1959
2. La Prinz III, fotografata nel 1960 sul passo Falzarego nelleDolomiti venete

2

FOCUS
Prinz Sport

La Prinz Sport è una piccola coupé due posti disegnato da Scaglione per conto dalla carrozzeria Bertone che viene inizialmente prodotta presso la stessa Bertone e in seguito direttamente dalla NSU. Il motore della Prinz 30 è sostituito nel 1961 con quello di 598 cc della Prinz IV, di uguale potenza ma con una erogazione più fluida. Il favorevole rapporto peso/potenza le consente di raggiungere i 130 chilometri orari.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Prinz I	1957 - 1959
Prinz II	1959 - 1960
Prinz 30	1959 - 1960
Prinz Sport	1959 - 1967
Prinz III	1960 - 1962

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,145
Larghezza ..... m 1,420
Altezza ..... m 1,370

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 510 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 583 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 108 km/h

PREZZO ..... nd

Prinz 4/1000/1200

Produzione 1961 - 1973
Carrozzeria Berlina

1

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,440
Larghezza ..... m 1,486
Altezza ..... m 1,360

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 565 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 598 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 116 km/h

PREZZO ..... Lire 812.000

Presentata al salone di Francoforte del 1961, la Prinz 4 ha una carrozzeria completamente nuova dalle linee squadrate che richiamano, in piccolo, quelle della Chevrolet Corvair. Il motore è sempre un bicilindrico raffreddato ad aria ma la cilindrata sale a 598 cc per una potenza che raggiunge i 30 Cv. Nel 1964 viene presentata invece la Prinz 1000 (tipo 67-a) che va ad affiancarsi alla 4 con impostazione analoga ma dimensioni superiori. Questo nuovo modello è dotato di un propulsore a 4 cilindri più potente di 998 cc che, con i suoi 43 Cv, porta ad un deciso miglioramento delle prestazioni al punto da richiedere l'adozione di un impianto frenante munito di dischi sull'asse anteriore. Il passo è più lungo e, conseguentemente, anche la carrozzeria cresce di 35 centimetri. La Prinz 1000 si distingue inoltre dalla 4 per le sospensioni evolute in vista della maggiore potenza e delle maggiori possibilità di carico e un corrispondente potenziamento dell'impianto frenante. La struttura della scocca rimane tuttavia analoga, con le sospensioni e il motore collegati a due robusti elementi tubolari imbullonati al "guscio" della carrozzeria. Nel 1965 si aggiungono alla gamma la Tipo 110 e la Tipo 110 S/SC. Questi due modelli, che hanno una carrozzeria leggermente diversa nella linea e che cresce ancora in lunghezza, sono dotati di motori 4 cilindri rispettivamente di 1085 cc per 53 Cv e di 1177 cc per 60 Cv (65 Cv nella SC). Lo stesso anno debutta la 1000 TT, una versione sportiva della 1000 che impiega lo stesso motore da 1085 cc della Tipo 110 ma con due carburatori e potenza incrementata a 55 Cv. Le Tipo 110, 110S e 110SC, come pure la 1000 TT, rimangono in produzione solo per due anni. Nel 1967, infatti, tutta la gamma viene sottoposta a un moderato restyling:

1. Una Prinz 4 del 1962
2. Il posteriore con fari orizzontali

2

la nuova Tipo 110, con il solo motore di 1177 cc e potenza ridotta a 55 Cv, è venduta sotto il nome di NSU 1200. Mentre la 1000 TT riceve invece il motore di 1177 cc da 65 Cv della 110 SC e assume semplicemente il nome di TT e ad essa si affianca la TTS: la versione più sportiva della gamma spinta da un motore da 996 cc per poter competere nella classe fino a 1000 cc. Nel 1969 la Prinz 4 è sottoposta ad un ulteriore restyling che ne modifica l'aspetto e gli equipaggiamenti. Questa versione e la 1200, sono gli unici due modelli che continuano ad essere prodotti fino al 1973.

FOCUS
TTS

La TTS è il modello più sportivo della Prinz. Prodotta dal 1967 al 1971 in 2.042 esemplari, è dotata del motore di 996 cc la cui potenza è però portata a 70 Cv. Il peso contenuto e le sue doti dinamiche la rendono la base ideale per numerose elaborazioni sportive. Viene infatti impiegata con notevole successo sia su pista che nei rally.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,785
Larghezza ..... m 1,490
Altezza ..... m 1,360
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 640 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 996 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 70 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h
PREZZO ..... nd

1. La Prinz 4 in una pubblicità del 1961
2. L'abitacolo di una Prinz 4
3. Il frontale della 1000, dove spiccano i fari di forma ellittica

1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Tipo 47	1961 - 1973
1000	1964 - 1967
1Tipo 110	1965 - 1967
1Tipo 110 S	1965 - 1967
1Tipo 110 SC	1965 - 1967
1000 TT	1965 - 1967
TT	1967 - 1972
1200	1967 - 1973

3

LA TECNICA

Dopo aver sviluppato il motore Wankel con la collaborazione dello stesso inventore, nel 1960 la NSU pensa di equipaggiarci la neonata Prinz. Nel 1962 decide di montarlo su un prototipo di spider derivato dalla Prinz Sport e realizzato anch'esso da Bertone. Presentata al pubblico nel 1964, la NSU Spider è la prima vettura prodotta con motore rotativo.

RO 80

Produzione 1967 - 1977
Carrozzeria Berlina

Al salone di Francoforte del 1967 la NSU presenta una lussuosa berlina, la RO 80, che immediatamente richiama l'attenzione del mondo automobilistico per le sue linee quasi futuristiche e soprattutto per il suo motore Wankel a due rotori da 497,5 cc in grado di erogare 115 Cv. Per la sua carica innovativa l'anno successivo la vettura è eletta Auto dell'Anno ma ben presto si evidenziano problemi di affidabilità connessi soprattutto alle difficoltà costruttive del motore. Questi, vengono in gran parte risolti nelle vetture prodotte dopo il 1970, ma nel frattempo la reputazione della vettura è irrimediabilmente compromessa, cosa che contribuisce al tracollo finanziario della NSU acquisita dal gruppo Volkswagen nel 1969. Con la cessazione della produzione della RO 80 nel 1977 scompare anche il marchio NSU.

1

FOCUS
Il brevetto Wankel

Dopo la scomparsa del marchio NSU, la Mazda rileva i diritti di sfruttamento del brevetto Wankel e procede ad una serie di modifiche tese a migliorarne l'affidabilità. Con la sport prototipo 787B a motore rotativo Mazda vince la 24 Ore di Le Mans del 1991 e nel 2003 viene lanciato il coupé Mazda RX8 con un Wankel a due rotori in grado di erogare 231 Cv.

1. La RO 80 del 1967 è una berlina di lusso, spinta da un motore rotativo Wankel
2. Il posteriore della RO 80
3. Veduta laterale della RO 80

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,780
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.210 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 497,5 x 2 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... nd

Nummi

Fremont
California
1984

NUMMI

Nonostante l'età relativamente giovane, è un'azienda che fa storia per la rivoluzione culturale e organizzativa di cui è interprete. Nummi, ovvero New United Motor Manufacturing Inc, è il primo esempio di joint venture nel settore automobilistico mai siglato sul suolo americano. Nasce nel febbraio del 1984 da un accordo tra Toyota e General Motors, che si dividono equamente il capitale sociale. La produzione inizia pochi mesi dopo, sfruttando l'impianto californiano che nell'82 è congelato dal colosso di Detroit. Il progetto che sta alla base di Nummi è per certi versi rivoluzionario. In un momento in cui il Giappone dimostra un dinamismo irrefrenabile, le due Case progettano una sorta di ibrido aziendale. Nello stabilimento di Fremont, la visione di mercato tipicamente americana, il solido *background* tecnologico e informatico debbono sposarsi con il modello organizzativo nipponico, con il suo senso evoluto della qualità, con una cultura del lavoro ordinata allo spirito di gruppo. La nuova azienda avvia la produzione tra lo scetticismo o la ferma opposizione dei concorrenti. La forza lavoro iniziale, circa 700 addetti, viene totalmente reclutata dal precedente impianto GM. Capireparto e altre figure di elevata responsabilità (450 persone in tutto) vengono mandati in Giappone per studiare l'impianto Toyota di Takaoka. Nel dicembre del 1984 arriva sul mercato la prima auto costruita dallo stabilimento di Fremont. È una Chevrolet Nova, che la stampa di settore accoglie favorevolmente e giudica in linea con gli standard qualitativi giapponesi. L'anno seguente, la trattativa sindacale tra i vertici aziendali e il sindacato United Auto Worker, approda a un accordo che viene sottoscritto da oltre 2.000 operai. Il coinvolgimento della forza lavoro nel management è un altro elemento di novità introdotto da Nummi nello scenario americano. La consistenza occupazionale e l'attivazione di due distinte linee di montaggio consente nell'86 il raggiungimento del traguardo produttivo di 940 veicoli al giorno. Nel 1986 si avvia la produzione della Toyota Corolla, cui 5 anni più tardi si affianca quella dei primi pick up. Nel gennaio del '91 viene assemblata la milionesima vettura. E tre anni più tardi, a dieci esatti dalla fondazione, i veicoli prodotti sono ormai due milioni.

Una Toyota Corolla del 2009, uno dei modelli prodotti nello stabilimento della Nummi insieme alla Toyota Corolla e alla Tacoma

È del gennaio 2002 la prima Pontiac Vibe, cioè la terza colonna di una struttura produttiva che arriva fino ai nostri giorni con le Toyota Corolla e Tacoma. Quindi una nuova svolta, sotto i colpi della crisi di settore: GM annuncia, nel giugno 2009, la decisione di mettere in liquidazione la partecipazione nella joint venture. La Casa di Detroit rinuncia a ogni piano di sviluppo per lo stabilimento di Fremont. La Toyota non è in grado di continuare da sola: nell'agosto 2009 la Casa giapponese annuncia la fine della produzione e, per la prima volta, la chiusura di uno stabilimento negli States: quello di Fremont, a partire da marzo 2010. È la fine della Nummi, ma soprattutto del posto di lavoro per oltre 4.500 dipendenti.

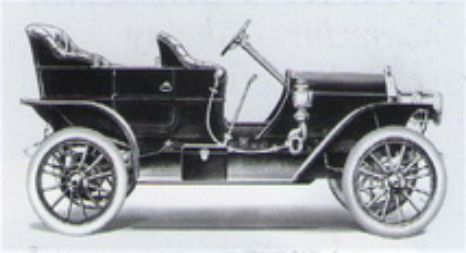
www.nummi.com

Oakland - Overland

Oakland Ogle Ohta Oka Oldsmobile Ollearo OM Omega Six Omt Onyx Opel Opes OSCA Osi
Otav Otosan Ours Overland

Oakland

Pontiac
Stati Uniti
1907 - 1932



1

1. Una delle prime vetture Oakland, datata 1907
2. Il modello A del 1911. La vettura venduta in 500 unità permette il decollo della Oakland

Questa Casa di Pontiac è fra i primi e più significativi marchi confluenti nel gruppo GM. Deve la sua origine all'iniziativa di un gruppo di imprenditori che nel 1893 avviano, a Pontiac, nel Michigan, una produzione di carrozze. Edward M. Murphy, uno dei soci, è tuttavia un uomo molto attento alle novità e, sulla fine del secolo, si accosta gradualmente al settore auto, prima come assemblatore di componenti prodotte da altri, in seguito come costruttore, su licenza, delle vetture progettate da Alanson Brush. La conoscenza con quest'ultimo, padre anche della prima Cadillac, si rivela decisiva. Nell'agosto del 1907 nasce la Oakland Motor Car Co. e la prima vettura presentata è disegnata proprio da Brush. Nonostante i grandi elementi di novità – per esempio, le sospensioni a molle elicoidali – da un punto di vista commerciale si rivela un disastro completo. Va molto meglio con la vettura presentata l'anno seguente, il modello A, che in un solo anno consente alla Oakland di produrre quasi 500 unità e dunque di lanciarsi sul mercato. Nel 1909 ormai la Oakland è un'azienda più che promettente e infatti attira l'attenzione di William C. Durant, il fondatore della General Motors, nata solo un anno prima ma già in fase di grande sviluppo. Le due aziende si fondono. Per la Casa di Pontiac inizia una stagione dai successi travolgenti. Una serie di modelli indovinati, abbinati a un prezzo sempre competitivo, rendono le Oakland tra le vetture più popolari d'America. Nel frattempo il gruppo GM viene quasi travolto da questa crescita scomposta e manifesta i primi segni di difficoltà finanziaria. William Durant nel 1912 è costretto a lasciare la presidenza. Il suo successore Charles Nash, con il supporto delle banche, rimette i conti in ordine e la Oakland torna a crescere. Significativa la piccola sei cilindri presentata nel 1916 e prodotta, nel solo 1917, in ben 35mila unità. E ancora lo storico modello Pontiac del 1926, di cui nel solo 1928 ne vengono consegnati 210mila esemplari. Quest'ultimo modello finisce per eclissare il nome Oakland, che tra il 1930 e il 1932 prima sparisce come marchio commerciale e in seguito anche come ragione sociale. Nasce la Pontiac Motor co.

2

Ogle

Letchworth
Inghilterra
1960

È morto al volante di una delle auto cui deve la sua fama, secondo una sorte quanto meno singolare. David Ogle è il padre della piccola Casa automobilistica nata all'inizio degli anni Sessanta a Letchworth, in Inghilterra. La sua prima vettura, costruita sulla base della contemporanea Riley, si rivela un completo fiasco commerciale. Mentre dimostra maggior efficacia quella presentata nel 1962 con il nome di SX 100, un coupé che si avvale di componenti meccanici della Mini-Bmc. L'anno seguente l'imprenditore muore in un incidente stradale, proprio al volante di una SX 100.
La guida dell'azienda viene assunta da Tom Karen che dopo qualche tempo interrompe la produzione diretta di vetture trasformando gradualmente la Ogle in un'azienda di consulenza sul design e sui processi di ingegnerizzazione. Ambito in cui prosegue l'attività sotto il nome, introdotto nel 1999, di Ogle Noor. Come marchio automobilistico, nel corso degli anni Ogle appare più volte direttamente o indirettamente abbinato ad altri nomi.

Una Ogle del 1972 su meccanica Aston Marton DBS 8V, la carrozzeria è in plastica

Ohta

Tokyo
Giappone
1934 - 1957

La vicenda della Ohta inizia all'interno di un'officina di riparazione nella Tokyo degli anni Venti, il cui proprietario Hiro Ohta realizza, nel 1922, una piccola utilitaria con un motore da 965 cc dalle buone prestazioni. Rimane però allo stadio di prototipo. Solo nel 1934 entra in produzione, grazie a Yuichi Ohta, figlio di Hiro. Ne esce una vettura a quattro cilindri, dalle dimensioni modeste ma competitiva sul mercato: nel giro di poco tempo vanno in consegna quasi 700 unità. Nel frattempo l'offerta della Casa – che ha assunto il nome di Ohta Jidosha – viene completata da una serie di allestimenti diversi, tutti montati sul medesimo chassis. Grazie al sostegno finanziario del gruppo Mitsui, la Ohta inizia a esportare le vetture anche all'estero. La società assume il nome di Kosoku Kikan Kogyo e la sede viene trasferita a Omori, in un nuovo e moderno stabilimento. Passata la guerra, la Casa resta sul mercato attraverso con una serie di modelli (la PA, la OE, le VK-2 e PK-1) tutti con motori a quattro cilindri e una potenza di 45 Cv. La storia delle vetture Ohta finisce nel 1957, quando marchio e stabilimento sono assorbiti dalla Kurogane. Resta in piedi per alcuni anni la produzione di veicoli industriali.

Una delle prime vetture della Casa giapponese Ohta

Oka

Naberezhnye Chelny
Unione Sovietica
1986

Dietro il nome Oka, più che un'azienda, c'è un progetto di vettura. C'è l'idea di una citycar dal taglio popolare che a metà degli anni Ottanta segna l'incontro, ma non la sigla definitiva dell'accordo, tra due Case automobilistiche di due paesi distinti e politicamente molto distanti tra loro, la Fiat e l'Autovaz, il gruppo sovietico presente sui mercati di mezzo mondo con il marchio Lada. L'accordo deve tradursi in una joint venture, cioè nell'avvio di una produzione di piccole utilitarie sul territorio sovietico. Le immancabili pastoie burocratiche, in un regime ancora all'inizio del disgelo, scoraggiano il gruppo torinese che poco dopo si ritira. Il progetto va avanti comunque.

Tra la fine del 1987 e l'inizio del 1988, nello stabilimento della Kamaz di Naberezhnye Chelny, si inizia ad assemblare una piccola vettura due volumi, dalle linee squadrate e mossa da un motore da 34 Cv. Nel 1991 la licenza produttiva e assemblaggio passano alla società Zma e quindi, quattro anni dopo, al consorzio Seaz, nello stabilimento di Serpukhov, dove prosegue la produzione della piccola utilitaria e lo sviluppo di nuovi prototipi mai entrati in produzione.

Una Oka, la vettura prodotta nello stabilimento russo di Serpukhov, appartenente al consorzio Seaz

Oldsmobile

Lansing, Michigan 1897 - 2004

È il marchio più antico d'America, vissuto tra il 1897 e il 2004 con una produzione di circa 35 milioni di esemplari. La General Motors, di cui fa parte per quasi tutta la sua esistenza, lo cancella per la crisi che investe nel nuovo millennio l'industria dell'auto statunitense.
La Oldsmobile nasce il 21 agosto 1897 a Lansing, nel Michigan. Il merito è di un gruppo di soci guidati da Ransom Eli Olds, che dà il suo nome al marchio come Olds Motor Vehicle Company. È la terza Casa di automobili al mondo, dopo le europee Daimler Motoren Gesellschaft e Peugeot. Due anni dopo arrivano nuovi capitali e nuovi soci e viene costruita la prima fabbrica di auto a Detroit. Olds diventa amministratore delegato della società così rifondata e avvia la progettazione di una vettura economica. Ma nel 1901 un incendio distrugge la fabbrica, si riesce a salvare solo il prototipo, la Oldsmobile Gas Buggy. Da qui nasce la Curved Dash con cui Olds è di fatto il primo produttore di massa, anticipando Henry Ford. Nel 1904 vende oltre 5.000 auto, finché nel 1908 il marchio finisce sotto il controllo della General Motors. Oldsmobile è considerata l'auto della medio-alta borghesia americana. Negli anni Trenta e fino ai Cinquanta, la denominazione di molti modelli Olds è un combinato di due cifre. La prima rappresenta il tipo di carrozzeria, generalmente tra il 6 e il 9, la seconda il tipo di motore, con l'8 (come i cilindri) che diventa di gran lunga il più importante. È in questi anni che il marchio introduce cambi semiautomatici e poi automatici molto apprezzati dalla clientela d'oltreoceano, come l'Hydramatic a quattro rapporti del 1940. Durante la Seconda guerra mondiale, la produzione industriale civile viene sospesa e riconvertita in militare, per cui i primi modelli Olds tornano sul mercato dopo il 1945, costruiti intorno a potenti motori a otto cilindri a V.
Un modello importante è la nuova serie della 88, lanciata nel 1954 in numerose varianti di carrozzeria: berlina 2 e 4 porte, coupé hard top Holiday e cabriolet. La Olds 88 è un tipico modello della produzione americana di quegli anni. Tecnicamente non ha nulla di innovativo con il suo avantreno a molle elicoidali e retrotreno ad assale rigido con balestre e i freni a tamburo sulle quattro ruote, ma sfoggia – rispetto alla concorrenza – una linea pulita con un grande parabrezza panoramico. Con i suoi 5 metri e 17 centimetri, è un bella auto da crociera, fantastica nel bicolore che arriva nel 1955. I designer le danno una calandra sdoppiata molto originale e posteriormente delle prominenze esterne come le luci di coda, che influenzano le scelte degli stilisti del tempo. Ha un supermotore per l'epoca, un V8 con 312 Cv che sembra farla volare nonostante la stazza.

L'ARRIVO DELLA TORONADO

Oldsmobile è considerato un marchio conservatore, oltreché sconosciuto fuori dagli Stati Uniti, ma è sua l'innovazione più clamorosa nel 1966. È l'anno in cui produce la Toronado, dalle forme audaci con la sua coda fastback e soprattutto con una rivoluzionaria trazione anteriore. Basta pensare che l'ultima trazione anteriore americana risale agli anni Trenta su una Cord 812. È sconcertante per i tempi salire su questa vettura e scoprire l'assenza del tunnel della trasmissione sul pavimento. Nella guida, la sorpresa avviene alla prima curva, quando la trazione anteriore trasmette i suoi inusuali (per gli americani) e positivi effetti. La Toronado ha un motore V8 con 385 Cv, la prima serie finisce nel 1970 quando nel restyling perde i fari a scomparsa per quelli fissi.

1. Un manifesto pubblicitario anni Trenta della Oldsmobile Six
2. La Golden, prototipo Oldsmobile del 1956

Nel 1970 la Cutlass è un modello intermedio considerato tra i più attraenti di quegli anni. È una muscle car, in quell'anno viene ristilizzata ed entra nella gamma una versione Rallye 350, verniciata in giallo Sebring, molto agile nella guida con il suo motore di 5,7 litri e 310 Cv sotto l'enorme cofano (l'auto è lunga 5 metri e 16). Nello stesso anno, la GM decide di sondare i gusti del pubblico e propone una Oldsmobile station wagon, la Vista Cruiser. Ha quattro porte, è lunga 5 metri e 54, ha un motore V8 con 300 Cv che giustifica, per un'auto a carattere familiare, un sorprendente e sportivo volante a quattro razze. Il sondaggio della Casa madre, tuttavia, non raccoglie risultati soddisfacenti. Di Vista Cruiser, la Olsmobile ne costruisce soltanto tre esemplari usando componenti meccanici della 4-4-2, una delizia per i collezionisti. È sempre la conservatrice Oldsmobile a sperimentare nel 1973 gli antenati degli airbag, gli air cushion, malvisti dai costruttori per

1

IL PERSONAGGIO

Ensom Eli Olds

L'uomo che anticipa Henry Ford sulla strada delle auto a basso costo e larga produzione si chiama Ra*nsom Eli Olds* (nella foto a destra). È lui che fonda nel 1897 il marchio Oldsmobile, mentre l'auto che precede la Ford T è la sua Curved Dash del 1901, venduta per 650 dollari. Olds nasce il 3 giugno del 1864 a Geneva, Ohio, lo Stato in cui cresce fino all'età di 22 anni prima di trasferirsi a Lansing, in Michigan, la culla dell'auto Usa, dove nel 1889 sposa Metta Ursula Woodward. Ha passione per i motori e nel 1887 inventa il suo primo triciclo a vapore, seguito nel 1893 da un quadriciclo a vapore, che è il primo veicolo statunitense a essere venduto in tutto il Paese. La Curved Dash arriva quattro anni dopo la nascita del più antico marchio di automobili del Paese, ma un incendio distrugge la fabbrica di Lansing e l'auto viene venduta in sole 600 unità. Nel 1904, però, Olds, amministratore delegato, viene allontanato da Frederick Smith, figlio del presidente della società, Samuel Smith, che di fatto la controlla dopo averla ricapitalizzata nel 1899. Olds fonda una nuova azienda con l'acronimo delle sue iniziali, la REO, di cui diventa amministratore delegato e presidente fino al 1925. La REO, tuttavia, finisce nel dimenticatoio mentre la Oldsmobile finisce nelle mani della General Motors. Olds ama i motori, le corse sulle spiagge della Florida, lo Stato dove si ritira dopo aver comprato, nel 1913, oltre 37.000 acri di terreno vicino Tampa Bay, una zona dove oggi sorge la città di Oldsmar.

motivi di costo. E ancora tra quegli anni e gli Ottanta, a testare motori a gasolio, senza fortuna in un mercato dominato dalla sola benzina e per di più con problemi di affidabilità. Gli ultimi momenti di vera gloria per il più antico marchio d'America sono i primi anni Ottanta, quando la Oldsmobile Cutlass viene venduto in oltre un milione di unità all'anno, diventando il terzo modello più popolare dopo le rivali equivalenti di Chevrolet e Ford.

Negli anni Novanta comincia il declino del marchio. La General Motors si accorge che molti dei tradizionali clienti delle Olds si spostano verso le nuove grandi berline giapponesi. Il marketing chiede di cambiare marcia per provare a conquistare una clientela più giovane. Nel 1995 viene presentata la Aurora, una berlina dall'aria aggressiva che addirittura abbandona il classico marchio con il razzo sul cofano. Ma è troppo tardi per invertire una tendenza. A metà dei Novanta, i volumi di vendita del marchio scendono precipitosamente sotto le 400.000 unità. La General Motors spinge su Buick e Cadillac, iniettando denaro fresco per produrre nuovi modelli con un occhio ai Suv diventati di moda, ma non su Oldsmobile. Che resta un marchio non esportabile.

Il 2004 è l'ultimo anno di produzione per Oldsmobile, una decisione presa addirittura nel 2000 che apre diverse controversie e ritarda l'applicazione della chiusura. Nel 2003 si vendono 125.000 Olds, poche ma comunque più di quelle di altri due marchi del gruppo messi insieme, come Hummer e Saab.

L'ultima Oldsmobile esce dallo stabilimento di Lansing il 29 aprile del 2004. Contraddistinta da una placca d'identificazione con il numero 500, la Alero a quattro porte, di colore rosso scuro, si distingue dalle altre per due particolari: è firmata all'interno del cofano da tutti quelli che contribuiscono alla sua nascita e non viene mai consegnata a un cliente. Resta nel museo del gruppo, mentre Oldsmobile entra nei libri di storia.

Francesco Paternò

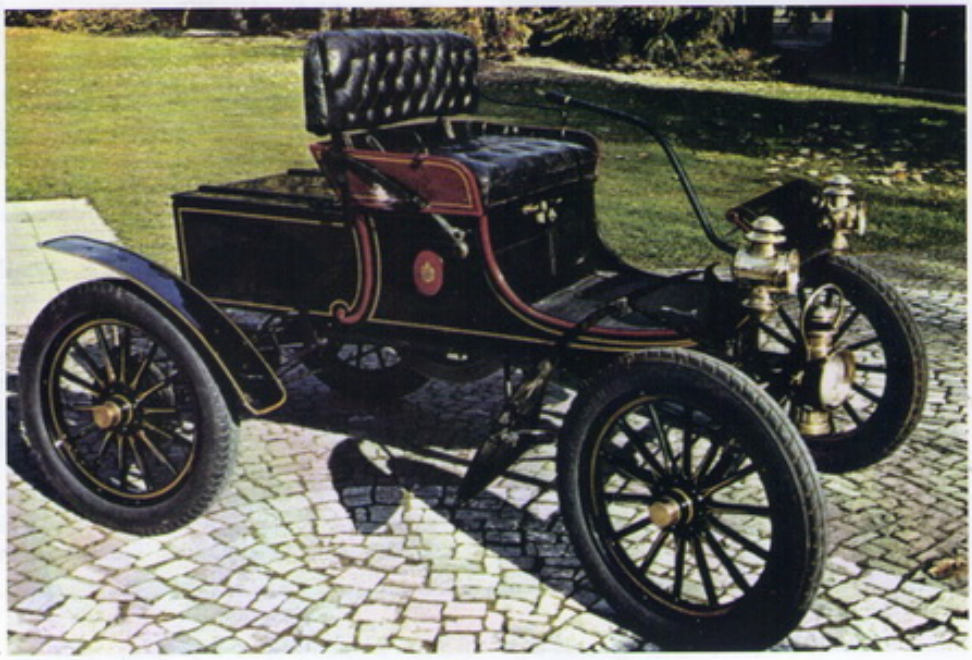
2

Curved Dash

Produzione 1901 - 1907
Carrozzeria Runabout

1. La Curved Dash, la prima vera Oldsmobile
2. Il nome della vettura nasce dalla forma ricurva della parte anteriore
3. Una Curved Dash del 1901

Ritenuta in assoluto la prima vera Oldsmobile, la Curved Dash è per più ragioni una delle automobili che fanno la storia. È infatti la perfetta testimonianza dell'inizio della mobilità a motore negli Stati Uniti nei primi anni del Ventesimo secolo e anche la prima auto prodotta in grandi volumi. Deve il suo nome alla forma ricurva della parte anteriore, quella che poi si chiama plancia e che ha lo scopo di proteggere le gambe dei passeggeri, e non dispone ancora di un normale volante in quanto lo sterzo viene azionato da una leva denominata "coda di bue". Il motore è monocilindrico con una cilindrata di poco meno di 2 litri e 7 Cv. La produzione inizia nel 1901 con meno di 500 esemplari ma già l'anno successivo ne vengono realizzate 2.500, fino a superare le 5.500 vetture nel 1904. Rimane in produzione fino al 1907.


1

FOCUS
Il look di un calesse

La fortuna e la diffusione della Curved Dash derivano dalla struttura rigorosamente ispirata a quella delle carrozze leggere del tempo. Per i primi automobilisti questo veicolo è rassicurante fin dall'aspetto e soprattutto è facile da costruire e da riparare con tecniche, strumenti e materie di uso comune, come legno e metallo, alla portata di ogni fabbro.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,520
Larghezza ..... m 1,490
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 270 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1924 cc
Cilindri 1
Potenza ..... 7 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

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

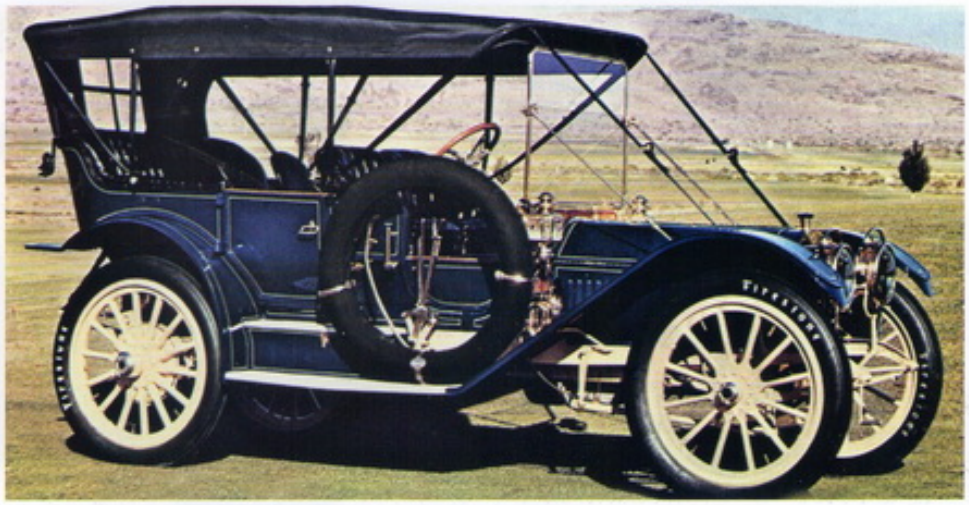
VELOCITÀ MASSIMA ..... 30 km/h

PREZZO ..... nd

Limited

Produzione 1910 - 1912
Carrozzeria Torpedo - Limousine

Con la Limited la produzione Oldsmobile si sposta verso veicoli più grandi e meccanicamente complessi dalle prestazioni decisamente superiori. Lanciata nel 1910, poco dopo l'ingresso nel gruppo General Motors, è il modello con cui l'Oldsmobile cerca il successo nel settore delle automobili di prestigio. Prende il nome dal celebre treno 20° Century Limited che collega New York con Albany ed è realizzata esclusivamente con carrozzerie aperte di tipo torpedo con una variante Touring a sette posti. Viene prodotta in 825 esemplari nell'arco di tre anni e per equipaggiarla viene scelto un sei cilindri, con struttura a tre blocchi di due, di cilindrata molto elevata (oltre 11 litri) e con distribuzione a valvole bilaterali. Le sospensioni sono a balestre, singole davanti e doppie dietro, la trasmissione è a cardano e i freni sono a nastro sulle ruote posteriori.


1

2

3

4

1. La Oldsmobile Limited
2. Vista posteriore della torpedo americana
3. La Limited è un'auto di grandi dimensioni, equipaggiata con un motore di oltre 11 litri
4. Il volante di una vettura con guida a destra

FOCUS
Il destino nel nome

La scelta del nome Limited deriva anche dalla considerazione che la produzione di questo modello è necessariamente limitata.
Per la realizzazione, infatti, i tecnici adottano soluzioni che comportano tempi e costi di lavorazione superiori alla norma. La conseguenza è il prezzo elevato, superiore nelle versioni limousine ai 7.000 dollari, che scoraggia i clienti impedendone un'adeguata diffusione.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,030
Larghezza ..... nd
Altezza ..... m 2,438

POSTI 7

PORTE 2

PESO ..... 2.340 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 11581 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a nastro

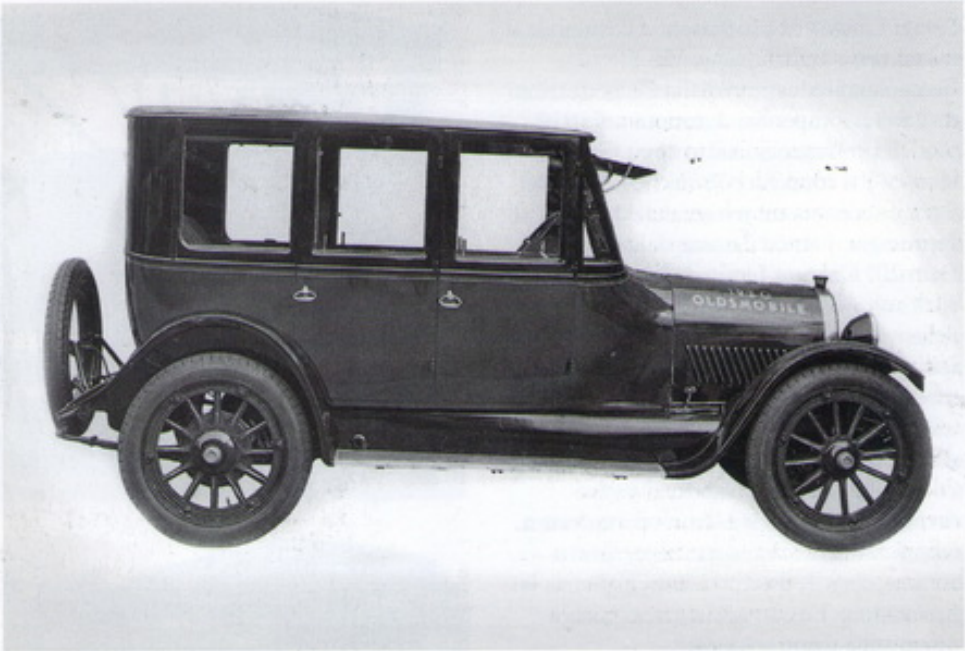
VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Dollari 5.000

Model 37

Produzione 1920 - 1937
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La 37 è uno dei modelli di maggior successo della Oldsmobile. Appartiene alla generazione di vetture americane moderne che negli anni trenta segnano l'evoluzione dell'auto made in Usa sia nello stile sia nella meccanica. Debutta nell'anno nel quale la marca raggiunge il suo record di vendita con oltre 200.000 esemplari e diventa un best seller in entrambe le versioni: la L37 con motore a 8 cilindri da 4,2 litri da 110 Cv e la più compatta F37 munita di un 6 cilindri 3,7 litri da 95 Cv; soprattutto la prima raggiunge una notorietà in tutto il mondo in quanto viene esportata in diversi mercati. La produzione raggiunge i 43.218 esemplari per la L37 e 137.613 per la F37. Adotta un robusto telaio a longheroni e motori a 8 e 6 cilindri con valvole in testa. Le carrozzerie più diffuse sono la berlina a due porte e la coupé.



1

FOCUS
Serie 23, solo in A

La 37 è conosciuta anche per essere il primo modello della Oldsmobile offerto con carrozzeria chiusa e trova il successo anche grazie al suo moderno motore con struttura monoblocco. Entra in produzione assieme alla serie 23 che è la stessa vettura fondamentalmente.
I due modelli differiscono infatti solo per le dimensioni e la struttura della carrozzeria: la 23 è la versione a quattro posti mentre la 37 è la più grande versione a 5 posti.

1. Uno dei primi esemplari di Oldsmobile Model 37, risalente al 1920
2. La versione a quattro porte della berlina Oldsmobile
3. La Model 37 nella variante cabriolet

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,833
Larghezza ..... m 1,499
Altezza ..... m 1,181

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.540 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4212 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 183 km/h

PREZZO ..... Dollari 925

Cutlass

Produzione 1961 - 1999
Carrozzeria Coupé - Berlina - Station wagon

1. La prima versione della Oldsmobile Cutlass del 1961
2. Una Cutlass Supreme Coupé del 1977
3. La versione decappottabile del 1969

La denominazione Cutlass viene inizialmente utilizzata per identificare le versioni più lussuose della F85 per poi diventare un marchio autonomo. Il primo modello commercializzato come Cutlass è la pillarless coupé del 1961 che apre per Oldsmobile una nuova generazione di vetture compatte dalla linea sportiva. Questa è realizzata utilizzando il motore e la meccanica della F85. Con il crescere della notorietà il nome Cutlass viene utilizzato per identificare una gamma di modelli che comprende, oltre alle sportive, una berlina a quattro porte e una station wagon. Mentre dal 1983 è adottato sulle Oldsmobile di classe intermedia (mid-size car) prodotte utilizzando una piattaforma completamente nuova a trazione anteriore, con motori a 4, 6 e a 8 cilindri anche diesel. In seguito la meccanica delle Cutlass dà origine alla gamma Alero.

1

FOCUS
La sfida con Pontiac

Nell'ambito del gruppo GM i vari marchi non evitano mai la concorrenza diretta. É il caso del duello fra Oldsmobile e Pontiac con la prima che nel 1967 risponde alla presentazione della muscle car GTO con una specifica versione supermotorizzata della Cutlass siglata 442. Questa che adotta il V8 più potente disponibile all'epoca (350 Cv) e tra gli optional dispone di una particolare trasmissione automatica Turbo Hydra-Matic.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1961 - 1963
II Serie	1964 - 1967
III Serie	1968 - 1972
IV Serie	1973 - 1977
III Serie	1978 - 1997
IV Serie	1997 - 1999

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,833
Larghezza ..... m 1,499
Altezza ..... m 1,181

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.442 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5407 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 320 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 2.610

F85

Produzione 1961 - 1972
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Station wagon

Con la F85 il marchio Oldsmobile porta sul mercato una versione di prestigio della serie compatta. Ovviamente il termine compatta va interpretato in chiave americana e la prima generazione della F85 sfiora comunque in lunghezza i 5 metri. La F85 diventa un modello popolare, accanto alle analoghe Buick e Pontiac, rispetto alle quali vanta maggior cura nelle finiture e negli equipaggiamenti. Dal 1961 la F85 viene prodotta con carrozzeria berlina, coupé, cabriolet e station wagon; il motore è il più piccolo dei V8 in gamma, mentre il tradizionale telaio separato lascia il posto a una scocca portante integrale. La seconda generazione del 1964, invece, recupera la vecchia soluzione del telaio perimetrale con carrozzeria separata per semplificare lo scambio di componenti fra i vari modelli dei vari marchi.

1

FOCUS
Arriva il turbo

Nel 1962 con la F85 Jetfire la Oldsmobile sperimenta la sovralimentazione. La versione mantiene la meccanica originale con il motore V8 di 3,5 litri, modificato per accogliere un singolo turbocompressore e lo speciale carburatore, portato a 215 Cv. Per evitare surriscaldamento e detonazione c'è un dispositivo che inietta una miscela di acqua e alcool assieme al carburante.

1. La F85, la berlina Oldsmobile in produzione dal 1961 al 1975
2. L'aggressivo frontale di una F85

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1961 - 1963
II Serie	1964 - 1967
III Serie	1968 - 1972

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,882
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3689 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 157 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

Delta

Produzione 1965 - 1988
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La denominazione Delta ha le sue origini nella designazione di alcune versioni particolarmente ricercate del modello 88 (conosciuto come Eighty Eight) che fa la sua comparsa nella gamma del marchio nel 1959; fra le evoluzioni di questo progetto nei primi anni sessanta arrivano le versioni Super 88 e 88 Dynamic e proprio questa nel 1965 viene ribattezzata Delta, una denominazione che da allora diventa un classico del marchio e una specie di serie a parte. Le Oldsmobile Delta sono delle berline classiche di classe e prestazioni elevate che vengono proposte anche in delle apprezzate versioni coupé e cabriolet. L'elemento più caratterizzante è il grosso motore 8V denominato Super Rocket. Questo infatti fa parte di una particolare serie di potenti propulsori sviluppati dalla General Motors, alcuni dei quali equipaggiati di un dispositivo che limita l'usura delle valvole, e già negli anni Sessanta è in grado di fornire da 300 a 370 Cv a seconda della messa a punto. Dal 1968 viene, poi, offerto come optional sulla Delta un V8 di oltre 7 litri in edizione potenziata da 390 Cv, dotato di un carburatore quadricorpo e destinato ad equipaggiate le versioni Delta Custom e Delta Royale. La serie Delta subisce una costante evoluzione della meccanica di base (con solo piccoli aggiustamenti come un leggero allungamento del passo) fino agli anni Settanta quando questo modello è di fatto l'ammiraglia del marchio Oldsmobile e la top di gamma nelle coupé che, come tocco sportivo, dal 1978 adottano il comando del cambio con leva al pavimento. Il cambiamento radicale avviene nel 1986 quando la Delta abbandona il telaio delle "grandi" General Motors per adottare la nuova e più compatta piattaforma H, due anni dopo il modello viene abbandonato e le vetture analoghe tornano alla denominazione 88.

1

1. Il profilo affusolato di una Delta berlina a quattro porte
2. La variante cabriolet della Delta

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1965 - 1968
II Serie	1969 - 1970
III Serie	1971 - 1976
IV Serie	1977 - 1985
V Serie	1986 - 1988

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,550
Larghezza ..... m 1,940
Altezza ..... m 1,385

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.773 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6965 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 3.305

Toronado

Produzione 1966 - 1992
Carrozzeria Coupé

Nel 1963 la Chevrolet presenta un sorprendente prototipo di sportiva a trazione anteriore che appare subito come un'ipotesi molto lontana dalla realtà; nessun tecnico infatti è pronto a scommettere sulla fattibilità di una vettura del peso e delle dimensioni di una americana classica con un grosso motore V8 e la trazione anteriore. Invece il progetto ha un suo fondamento nella strategia del gruppo General Motors che nel 1966 fa esordire la Oldsomobile Toronado con l'intenzione di mettere sul mercato una vettura di lusso, ad alte prestazioni, con un prezzo concorrenziale e con un grande appeal tecnologico. Il marchio Oldsmobile pare quello più adatto dal punto di vista dell'immagine e la vistosa carrozzeria disegnata dal responsabile dello Stile William "Bill" Mitchell fa il resto. La vettura suscita sorpresa ed entusiasmo e viene accolta con entusiasmo sia dalla stampa specializzata sia dal pubblico. In concreto infatti la Toronado dimostra un comportamento su strada e una guidabilità molto migliori di quanto pensassero i critici con il risultato che nel primo anno ne vengono consegnati circa 35.000 esemplari. Le evoluzioni successive vedono nel 1968 l'adozione di un motore ancora più grosso (da 7 a 7,3 litri), mentre dal 1979 sono disponibili anche motori a 6 cilindri che resteranno fino alla cessazione della produzione. La Toronado è prodotta a richiesta a partire dal 1970 anche in una versione speciale denominata GT con caratteristiche ancora più estreme. La particolarità più significativa è l'elaborazione del motore di serie, il V8 di 7,3 litri, che viene modificato nei collettori di aspirazione e scarico e dotato di testate con valvole più grandi e albero a camme specifico. In conseguenza di ciò la potenza massima sale a 400 Cv, la velocità massima a 220 chilometri orari e l'accelerazione da 0 a 100 risulta inferiore agli 8 secondi. La produzione totale di Toronado GT è limitata a 5.341 esemplari.

1

1. La prima serie della Oldsmobile Toronado, sportiva di lusso del marchio americano
2. Il primo esemplare di Toronado esce dalla catena di montaggio

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1966 - 1970
II Serie	1971 - 1978
III Serie	1979 - 1985
IV Serie	1986 - 1992

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,359
Larghezza ..... m 1,994
Altezza ..... m 1,341

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.980 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6966 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 385 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h

PREZZO ..... Dollari 4.617

Alero

Produzione 1998 - 2004
Carrozzeria Berlina - Coupé

Ultimo modello della Oldsmobile, la Alero è a tutti gli effetti l'erede della gamma Cutlass e rappresenta il tentativo di mantenere in vita il marchio trovandogli una collocazione sul mercato oramai difficile da individuare. Caratteristiche estetiche e dotazioni la pongono a un livello superiore rispetto alla Pontiac Grand Am e alla Chevrolet della stessa classe. I motori e la piattaforma meccanica sono quelli del "pianale N" che accomuna un gran numero di vetture compatte a trazione anteriore, diffuse negli Usa e in alcuni mercati mondiali. La Alero, infatti, viene anche commercializzata in Europa sotto il marchio Chevrolet. La produzione inizia nella primavera del 1998 nelle versioni berlina a quattro porte e coupé a due porte e quattro posti. I motori sono a quattro e sei cilindri con cilindrate di 2,2 litri, 2,4 litri e 3,4 litri e potenze rispettivamente di 140, 150 e 170 Cv.

1

1. La Alero nella versione coupé
2. La Oldsmobile Alero in allestimento cabrio
3. Il posteriore della berlina

FOCUS
La serie speciale

Per commemorare la fine produzione di vetture Oldsmobile, la General Motors realizza una serie speciale di 500 unità di Alero con specifico equipaggiamento .Le vetture, chiamate Final 500 Edition, di colore rosso scuro metallizzato, hanno una targa con il numero di serie. L'ultimo esemplare, firmato dagli operai dello stabilimento di Lansing, è esposto al RE Olds Transportation Museum.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,742
Larghezza ..... m 1,781
Altezza ..... m 1,384

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 673 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2392 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 152 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Dollari 20.875

Ollearo

Torino
Italia
1922 - 1952

1

Ollearo appartiene al novero di quelle officine talmente evolute da sviluppare linee progettuali di assoluta originalità. In un trentennio di lavoro, l'attività della Casa piemontese si rivolge, sempre con notevole efficacia, alle due come alle quattro ruote; ai motori, così come ai telai e alle carrozzerie. In un'epoca in cui le auto compiono il faticoso passaggio che separa la dimensione dell'esclusività da quella popolare del consumo di massa, quest'azienda contribuisce al processo di democratizzazione dei veicoli a motore e alla loro diffusione nell'ambito dell'organizzazione del lavoro.

La storia inizia nel 1922, a Torino, in un piccolo fondo di corso Valentino. Neftali Ollearo, assieme a suo fratello minore Marco – motociclista con una certa esperienza di pista – inizialmente si limitano a riparare mezzi a due ruote, non necessariamente a motore. Ma il talento progettuale e costruttivo degli Ollearo non tarda a manifestarsi. Sul finire di quello stesso anno, in occasione del Salone delle Belle Arti di Torino, presentano al mercato un motociclo assemblato a tempo di record ma già denso di significative innovazioni: il piccolo propulsore è collegato in presa diretta alla ruota posteriore attraverso una cinghia trapezoidale. La proposta viene accolta con entusiasmo, in un Paese che desidera ardentemente di rimettersi in piedi e fare uno scatto sulla corsia del progresso tecnologico.

Nel 1923 l'officina è ormai la Fabbrica biciclette a motore Ollearo. I pezzi unici lasciano il passo ai veicoli di serie. I ritmi dell'artigianato si aprono ai sistemi organizzativi della piccola industria. Un motore a quattro tempi presentato qualche anno dopo consolida il successo e dilata gli orizzonti della Casa, che infatti apre la produzione anche ai motofurgoni. Proprio in questo ambito, nel 1933, Ollearo elabora una delle sue creazione più fortunate: un veicolo a tre ruote adibito al trasporto di persone capace di combinare stabilità, prestazioni, economia di consumi e persino una certa accessibilità del listino. Quando nel 1934 viene presentato alla mostra di Torino, nonostante la derivazione motociclistica, il veicolo ha ormai l'aspetto di una vettura.

La Casa torinese è nel frattempo diventata la Fabbrica italiana di motociclette e motovetturette. Dunque un'azienda che può trattare, senza eccessiva soggezione, anche con un interlocutore come Fiat. Infatti dalla loro collaborazione, che inizia nel 1937, nasce una lunga serie di veicoli da lavoro di buon successo commerciale. Modificando le 500 Topolino di serie, la Ollearo riesce a tirare fuori robusti autocarri a tre assi. Le vetture restano invariate fino al montante posteriore delle portiere, quindi viene innestato un telaio in acciaio e dunque un ulteriore assale.

Questo tipo di attività dura una quindicina di anni, fino al 1952, quando la Ollearo chiude per sempre i battenti dopo aver rielaborato centinaia di Topolino.

1. Un autocarro Ollearo a tre assi
2. La motovetturetta Ollearo del 1935 nei due allestimenti torpedo e berlina

2

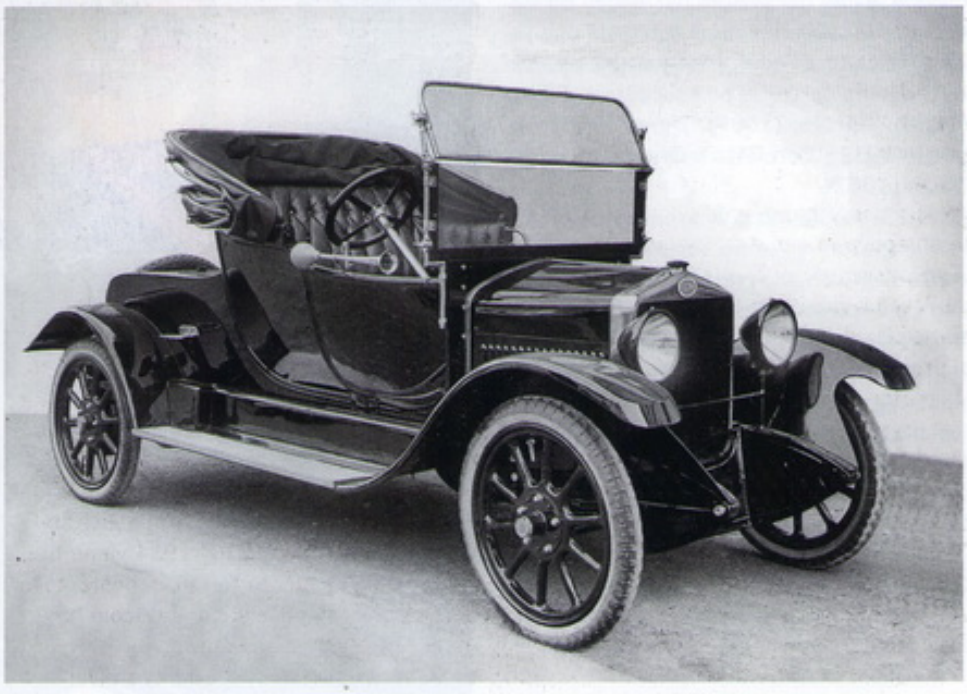
OM

Milano, Italia 1917 - 1975

La nascita della OM (Officine Meccaniche) porta la data del 1 ottobre 1917, giorno in cui la Società Anonima Officine Meccaniche di Milano rileva la fabbrica di automobili dell'ingegner Roberto Züst. La prima, costituita nel 1899, è specializzata nella produzione di materiale ferroviario, la seconda, fondata nel 1903, ha una breve, ma apprezzata tradizione in campo automobilistico. Per questo motivo, insieme al marchio, la nuova società rileva modelli, materiali, personale ed avviamento tecnico e nella primavera del 1918 è già in grado di proporre una propria produzione.

Non a caso, la prima automobile che porta il marchio OM ovvero la S 305 mostra un forte legame con la Brixia-Züst. A questa vettura con avviamento ed accensione elettrici viene quasi subito affiancata la tipo 465, una torpedo a 4 posti con motore a 4 cilindri di 1325 cc che segna l'inizio di una produzione originale e che introduce la caratteristica denominazione numerica della produzione OM nella quale la prima cifra indica il numero dei cilindri e altre due la misura dell'alesaggio. Ad essa fanno seguito la tipo 467 con motore di 1410 cc del 1919 e la tipo 469 con motore di 1429 cc del 1921 che, prodotta fino al 1929, si rivela fondamentale per la diffusione della marca.

È però la 665 Superba del 1923 a rendere famosa la OM che con questa 6 cilindri di 2 litri stabilisce il record mondiale sulla distanza dei 15.000 chilometri e ottiene una lunga serie di vittorie sportive, come il successo nella classifica all'indice di prestazione alla 24 Ore di Le Mans del 1926, ma soprattutto, nel 1927, i primi tre posti assoluti alla prima edizione della Mille Miglia.



Una OM 469 N spider del 1922

L'azienda si cimenta anche nei gran premi e nel 1926 realizza una 8 cilindri di 1500 cc che conquista il secondo e quarto posto nel Gran premio d'Europa sul circuito di Monza.

Nel 1928 le Officine Meccaniche costituiscono la OM Fabbrica Bresciana di Automobili che per undici anni ha un'attività separata dalla OM di Milano dove viene concentrata invece la produzione di materiale ferroviario. Nel 1937 le due società si fondono con la Società Industrie Meccaniche Agricole di Suzzara formando la OM Società Anonima con 60 milioni di lire di capitale. Si creano così tre settori produttivi: autobus e autocarri; materiale ferroviario, trattori agricoli, carrelli elevatori e motori marini; motopompe e impianti di refrigerazione. Quando, al salone di Milano del 1934, la OM espone il prototipo V Alcione equipaggiato con 6 cilindri a valvole in testa di 2130 cc da 65 Cv (48 kW) l'azienda è già entrata da un anno a far parte del gruppo Fiat che ne indirizza la produzione verso settori diversi da quello delle autovetture con i quali oggi il marchio si identifica ed è noto all'opinione pubblica. La cosa non stupisce. In effetti, già all'inizio degli anni Venti, la OM aveva realizzato veicoli commerciali sulla base di au-

OM

totelai, opportunamente rinforzati, di alcuni suoi modelli e nel 1932 aveva presentato l'autocarro leggero 32 che con le sue quattro ruote motrici è in grado di superare pendenze di 45 gradi.

Negli anni Trenta un accordo con la svizzera Saurer per la produzione su licenza di autocarro come il Taurus e in seguito progetti e studi specifici fanno sì che l'azienda diviene *leader* nel settore dei veicoli da trasporto passeggeri e merci con tutta una serie di veicoli tra i quali ricordiamo il popolare Leoncino del 1950 ed i successivi Titano (1953), Tigrotto (1957), Tigre (1958), Lupetto (1959), Cerbiatto e Orsetto (1966) e Daino (1967).

Nel 1951 la OM inizia la produzione di carrelli elevatori e l'anno seguente quella di trattori agricoli, ma non trascura l'attività in campo ferroviario. Nel 1967 la OM entra definitivamente nel gruppo Fiat come parte integrante della divisione veicoli industriali. Il passaggio nel 1975 alla multinazionale Iveco segna l'inizio del progressivo e definitivo abbandono del marchio OM.

Paolo Ferrini

1

1. Un manifesto pubblicitario della OM Superba
2. Una OM 469 con carrozzeria cabriolet
3. Una 469 con la capote abbassata
4. La fabbrica della OM a Milano

2

3

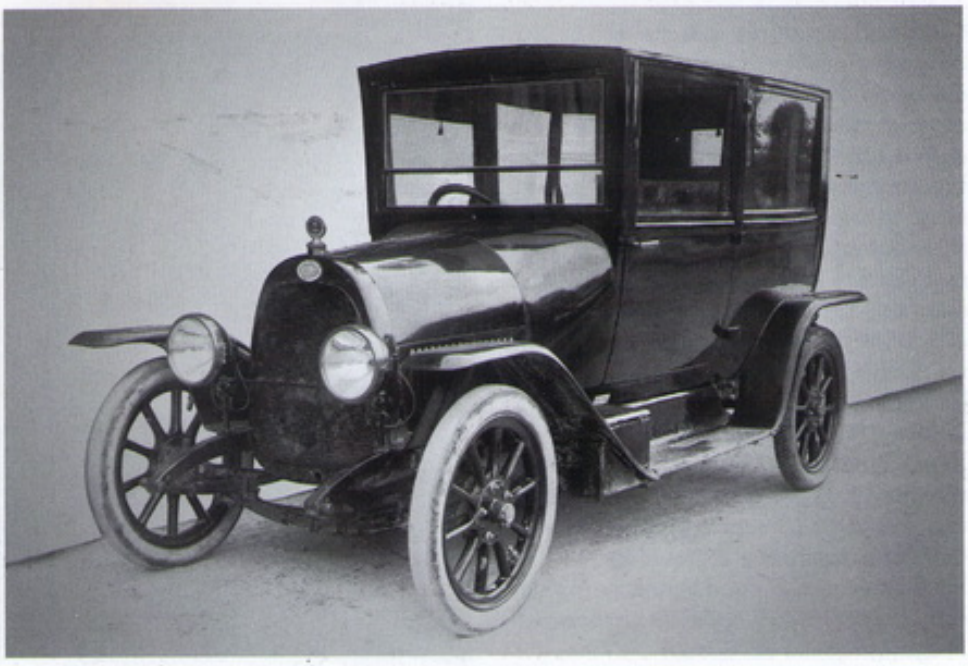
4

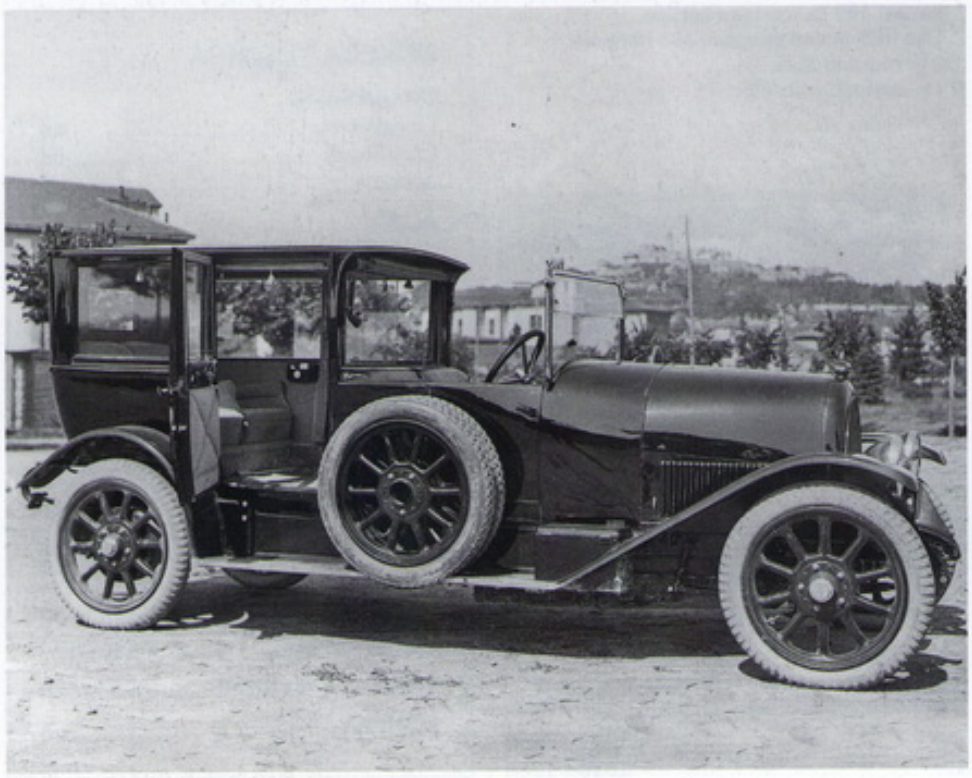
S 305

Produzione 1918 - 1919
Carrozzeria Torpedo - Coupé - Limousine

1. La S 305, la prima automobile OM
2. Il profilo della vettura

La S 305 è la prima vettura venduta con il marchio OM. Sviluppata sulla stessa base meccanica della Züst 25/35, è prodotta in diverse varianti di carrozzeria tra cui alcune edizioni coupé de ville realizzate negli stabilimenti Tarchini e Briata e delle lussuose limousine a guida interna disponibili in due misure di passo. Dotata di freni a tamburo sull'asse posteriore, è equipaggiata con un propulsore monoblocco a 4 cilindri in linea di 4710 centimetri cubi che sviluppa una potenza di 35 Cv ed ha un sistema di distribuzione a valvole laterali. Adotta una trasmissione a 4 rapporti con retromarcia e tra le dotazioni vanta un impianto di avviamento e di illuminazione elettrici. Fabbricata per un solo anno, nel 1919 è sostituita dalla 465 torpedo che è il primo modello progettato e prodotto interamente dalla Casa milanese.


1


2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4710 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 35 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

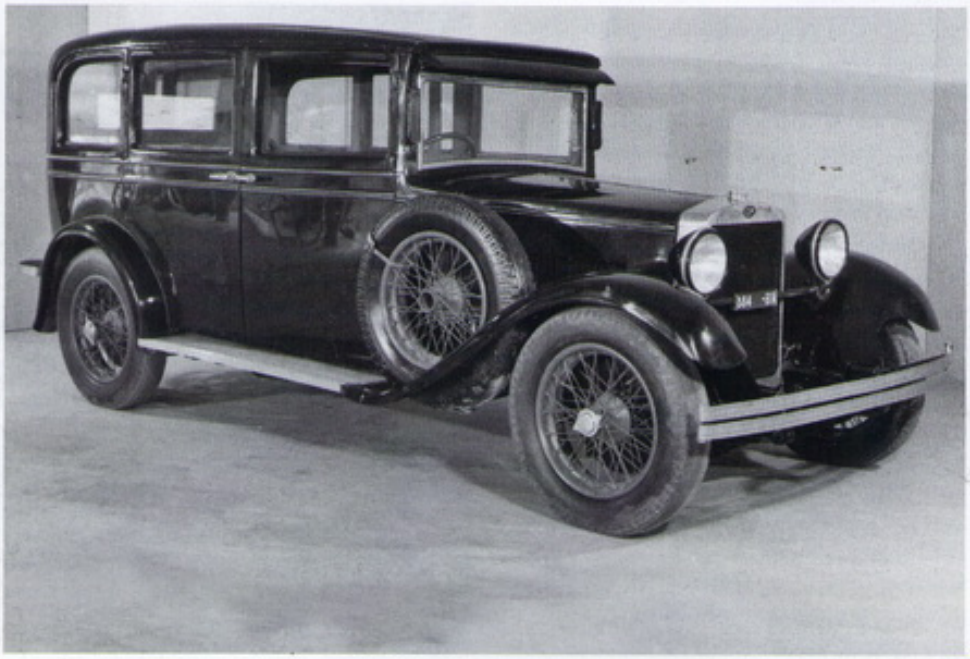
VELOCITÀ MASSIMA ..... 85 km/h

PREZZO ..... nd

469

Produzione 1921 - 1934
Carrozzeria Torpedo - Cabriolet - Berlina

Commercializzata sia in Italia sia all'estero, la 469 è la vettura più diffusa della OM. Prodotta in due serie dal 1921 al 1934, trova il successo grazie alla elevata affidabilità della meccanica e alle brillanti prestazioni. Equipaggiata con un telaio di nuova concezione munito di sospensioni a balestra, impiega freni meccanici su tutte e 4 le ruote. All'esordio adotta un propulsore benzina a 4 cilindri di 1,5 litri da 30 Cv. Questo, collegato a un cambio a 4 marce, nel 1930 è sostituito con una più potente unità, sempre a 4 cilindri, di 1680 cc da 40 Cv. Disponibile con un'ampia scelta di carrozzerie, la 469 è prodotta anche in una versione da competizione denominata 469 N impiegata con successo in importanti gare di durata come la Coppa delle Alpi del 1922, oppure il circuito del Mugello e quello del Garda.


1

FOCUS
La 469 di Mussolini

La produzione della 469 vanta alcune versioni uniche realizzate per clienti "speciali". Una di queste quella donata dalla OM nel 1930 a Benito Mussolini. Si tratta di una 469 Sport Cabriolet che è equipaggiata con il propulsore 1.6 da 40 Cv e nel 1933 è destinata all'autoparco della Polizia di Stato. Oggi è una vettuta molto ambita dai collezionisti.

1. La OM 469 in versione berlina
2. Una 469 in uno speciale allestimento per le competizioni
3. La versione cabriolet

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.5	1921 - 1930
1.7	1930 - 1934

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1496 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 30 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

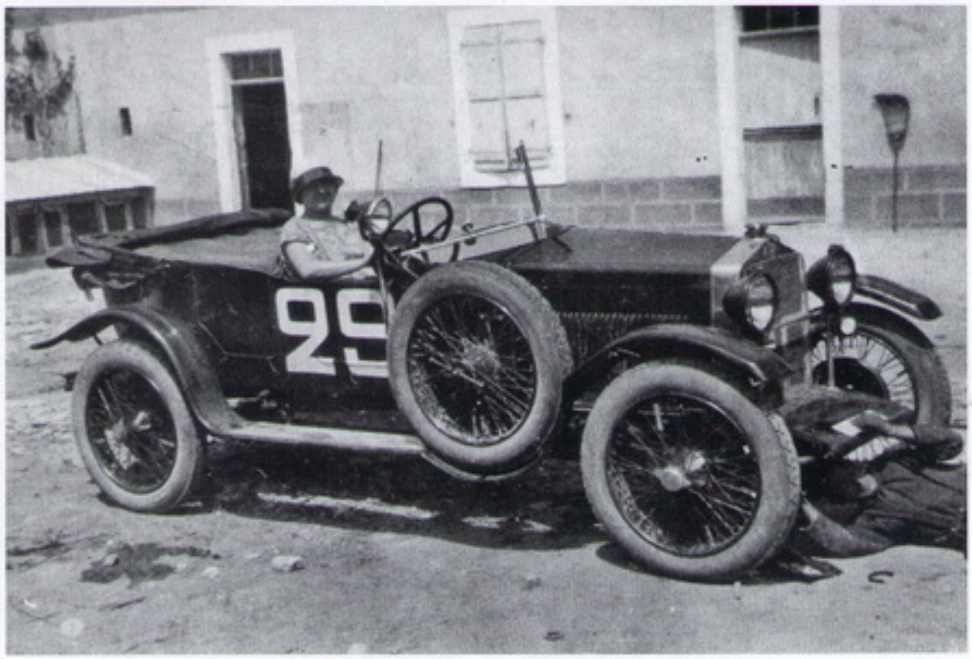
VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... nd

665 Superba

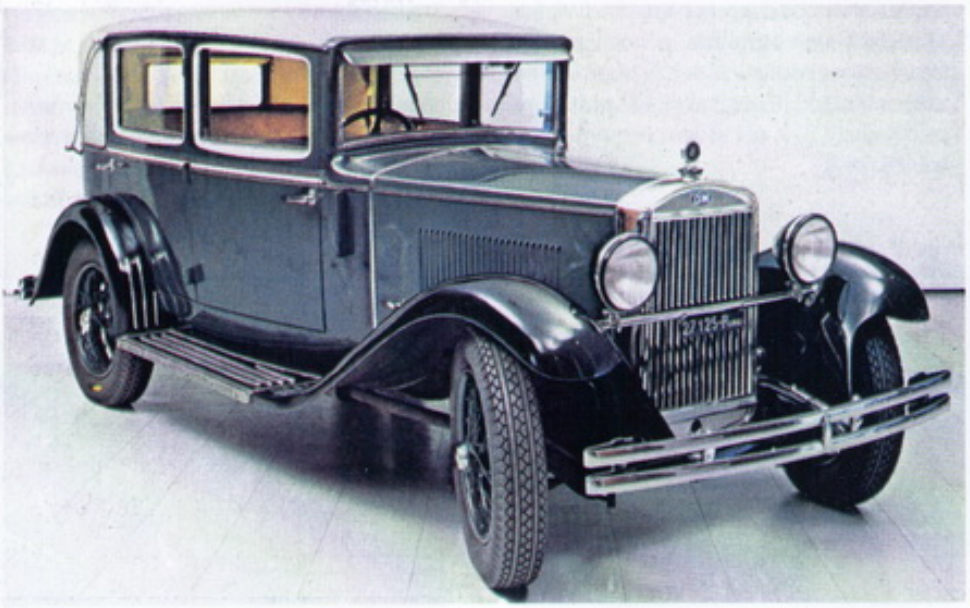
Produzione 1923 - 1934
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Meglio conosciuta come Superba, la 665 è la vettura più prestigiosa costruita dalla OM. Realizzata anche in alcune versioni da corsa, è infatti impiegata con successo nelle più prestigiose competizioni della sua epoca che le fanno guadagnare fama e prestigio. Tra queste la prima edizione della Mille Miglia nel marzo del 1927 dove trionfa guidata dai piloti Ferdinando Minnoia e Giuseppe Morandi. Fornita di un telaio con sospensioni ad assale rigido su ambedue gli assi, adotta inizialmente un motore a 6 cilindri e 12 valvole di 2 litri da 40 Cv portato a 2,2 litri e 65 Cv nelle varianti sportive. Viene venduta anche in diversi mercati esteri come quello inglese per il quale viene prodotta in una particolare versione sovralimentata con un compressore volumetrico Roots e capace di raggiungere una velocità di 150 chilometri orari.



1

1. La OM 665, conosciuta dal grande pubblico come Superba
2. La vettura nell'allestimento berlina a quattro porte


2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 39 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

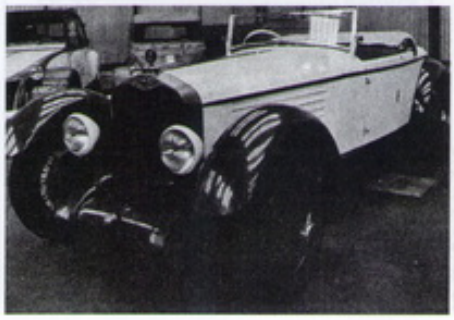
PREZZO ..... nd

Omega Six

Boulogne-sur-Seine Francia 1922 - 1930

Nonostante i suoi otto anni scarsi di produzione, la Omega Six lascia un'impronta piuttosto evidente nel settore, grazie alla qualità delle sue auto rilevabile nelle prestazioni e ancor più visibile nelle finiture. L'azienda nasce nel 1922, a Boulogne-sur-Seine, dall'iniziativa imprenditoriale di un commerciante di legname e sotto la regia di un progettista arrivato dalla Hispano Suiza. Il debutto avviene al salone di Parigi, con il modello Type-A. Un motore a sei cilindri da 2000 cc, una potenza di circa 50 Cv e una velocità di punta da oltre 120 chilometri orari fanno di questa vettura un pieno successo commerciale. Nel 1924 esce una seconda versione leggermente potenziata. Parallelamente, viene avviata anche una moderata attività agonistica che frutta vari trofei. Ai primi segnali di crisi, la Omega avvia una riorganizzazione aziendale e un notevole sforzo commerciale. Al salone di Parigi del 1928 vengono presentati ben quattro nuovi modelli, 2 a 6 e 2 a 8 cilindri, con cui la Casa tenta un ulteriore salto di qualità. Purtroppo l'obiettivo viene mancato. Due anni dopo l'azienda chiude.

Una Omega Six con motore tre litri del 1928



Omt

Torino Italia 1907 - 1913

Di questa Casa restano poche tracce e stando ai dati ufficiali, oggi sopravvive una sola vettura. Eppure la Omt è nata con delle buone premesse. A fondarla, nel 1907, con la dicitura Officine meccaniche torinesi & brevetti Peugeot, c'è un gruppo di imprenditori tra cui spicca il nome di Cesare Goria-Gatti, uno dei padri della Fiat nonché primo presidente di Omt.

Il progetto iniziale è quello di proseguire l'attività costruttiva su licenza della Peugeot, attività già svolta da una precedente società in cui figura lo stesso Goria-Gatti. Dopo un solo anno di attività, le cariche vengono azzerate e la presidenza viene assunta da Carlo Girard. Accanto alla produzione su licenza Peugeot, sia di vetture che di autocarri, si tenta lo sviluppo di un veicolo originale. Il modello viene presentato nel 1910 ed entra in produzione poco dopo, con il nome di Victrix. Si tratta di una vetturetta monocilindrica a trasmissione cardanica, senza alcun sostanziale contenuto di originalità. Resta sul mercato fino al 1913, poi la Omt viene messa in liquidazione.

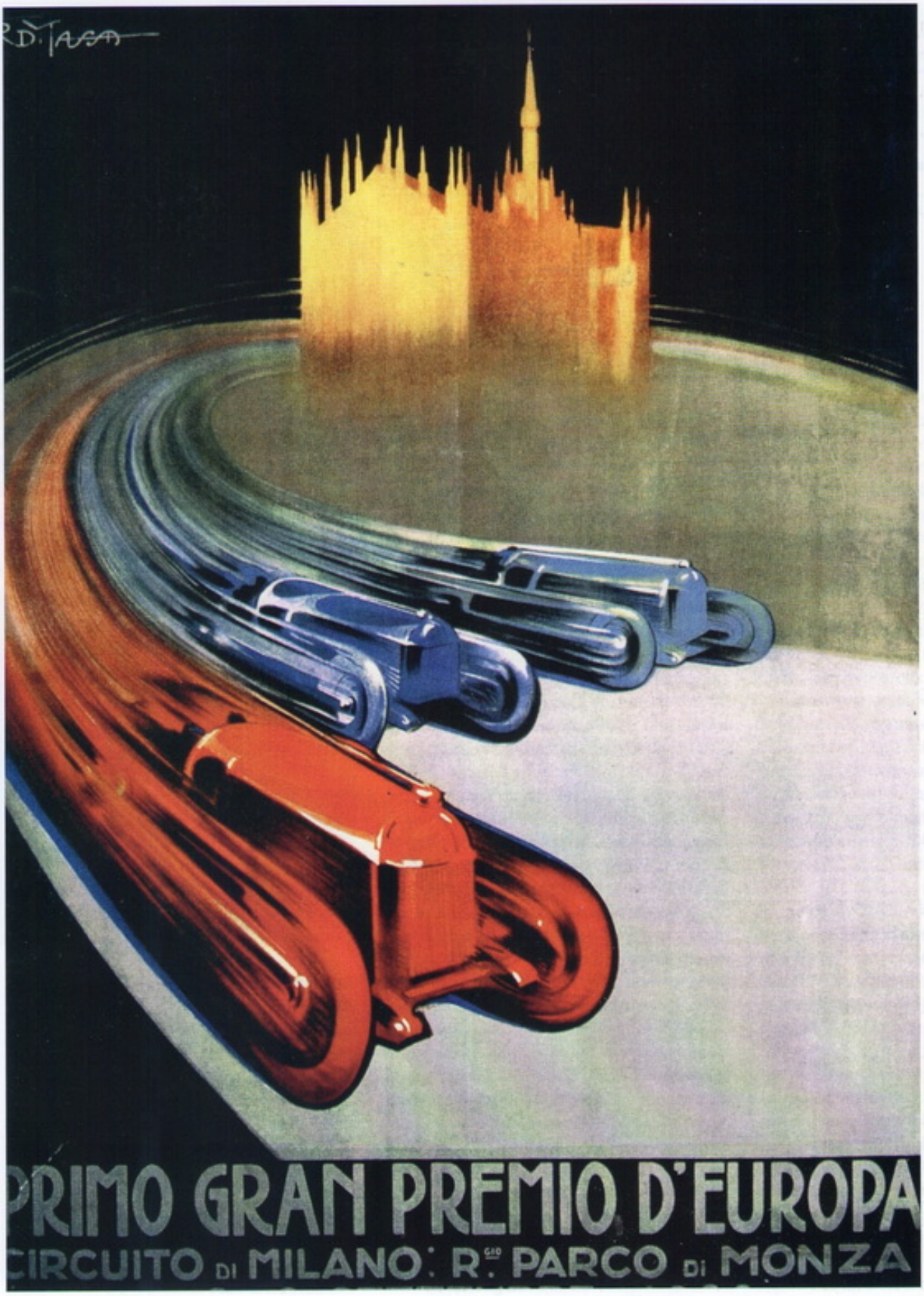
Una Victrix Omt del 1911. Oltre a questo modello, la Omt realizza le Bebé per la Peugeot

Onyx

Littlehampton inghilterra 1979 - 1990

L'attività di questa piccola Casa inglese è circoscritta all'ambito sportivo. I primi passi della Onyx risalgono alla fine degli anni Settanta, quando Mike Earle fonda un proprio team dopo alcuni anni di lavoro nell'ambito della britannica Formula Atlantic. La sede della scuderia viene fissata a Littlehampton, dove poco dopo si inizia a sviluppare una serie di vetture destinate ai circuiti della Formula 2. Nell'83 il socio Greg Field viene sostituito da Jo Chamberlain e in quello stesso anno, in base a un accordo con Robin Herd, nasce la Onyx-March. L'ingresso in Formula 1 risale al 1988, dopo l'esperienza in varie categorie minori. Entrano come soci Paul Shakespeare e il miliardario belga Jean Pierre Van Rossem. La stagione 1989 si rivela la migliore della storia Onyx ma alla fine di quell'anno cambiano gli assetti: Shakespeare esce di scena e Van Rossem assume il controllo. Poco dopo vende al Middlebridge Group (Brabham), che a sua volta cede le quote allo svizzero Peter Monteverdi. In poco tempo la scuderia cambia nome e la sede del team si trasferisce a Basilea. La deludente stagione di corse decreta la fine della scuderia.

Una Bugatti EB37 della scuderia Onyx durante una competizione di auto storiche



IL PRIMO GRAN PREMIO D'EUROPA

Il manifesto del Gran premio d'Italia del 1923, disegnato da Romano Di Massa. Alla competizione viene dato il titolo onorifico di Gran premio d'Europa quale gara di maggior prestigio della stagione. La competizione si tiene all'autodromo di Monza il 9 settembre 1923: se l'aggiudica Carlo Salamano su una Fiat 805/405 che percorre gli 80 giri previsti nel tempo di 5 ore 25 minuti e 3 secondi

Opel

Rüsselsheim, Germania 1862

La Opel Insignia, berlina arrivata sul mercato nel 2009

Come in molte alte storie di Case automobilistiche anche in Opel si deve partire da una officina di fabbro ferraio che successivamente diviene fabbrica di macchine da cucire. L'originalità della Opel sta però nel fatto che colui che dai più viene considerato il capostipite della dinastia Opel, pur essendo un semplice agricoltore, si rende conto di come la diversificazione delle attività in famiglia generi progresso. Thonges Opel spinge uno dei suoi figli ad abbandonare la terra per imparare il mestiere di fabbro. Philipp Wilhelm Opel nato nel 1803 a Grafenhausen, ottiene nel 1835 il diploma di fabbro e si trasferisce a Rüesselsheim dove inizia con successo la sua attività. Sposa l'anno successivo Anna Katharina Diehl dalla quale ha tre figli: Adam nato il 9 maggio 1837, Georg nato nel 1838 e Wilhelm nel 1846. I giovani Opel alternano allo studio il lavoro nell'officina del padre ma per il giovane Adam, Rüsselsheim diviene subito troppo stretta.

LA PRIMA MACCHINA DA CUCIRE

A Parigi nel 1855 si tiene la prima Esposizione Mondiale ed il diciottenne Adam comincia a sognare di poter vivere nella capitale francese, che per lui rappresenta il centro del nuovo mondo tecnologico che sta esplodendo. Con molta fatica dopo due anni, ottiene dal padre il permesso di partire. Deve però lavorare per mantenersi all'estero: inizia una lunga peregrinazione tra la Germania, il Belgio e l'Inghilterra. Accumula conoscenze tecniche ed osserva con occhio attento tutto ciò che funziona ma soprattutto si concentra sui miglioramenti da apportare ai processi produttivi. Solo alla fine del 1858 Adam riesce a coronare il suo sogno: è a Parigi. Come spesso avviene dal sogno alla realtà molte sono le differenze. Per mantenersi è costretto ad accettare un lavoro da semplice panettiere. Non è proprio la vita che sperava e le difficoltà lo portano a guardarsi intorno con maggiore attenzione. Il fenomeno delle macchine da cucire sta esplodendo ed il giovane Adam intuisce che lì potrebbe esserci un futuro. Riesce a farsi assumere dalla più grande industria del settore a livello mondiale: la F.Journaux & Leblond. Dal 1859 al 1862 Adam rimane nella ditta facendosi anche raggiungere dal fratello Georg. In questi tre anni i due fratelli non solo apprendono tutti i segreti di questa attività ma secondo la loro natura si concentrano sui miglioramenti da apportare. Adam non si accontenta e così riesce a passare anche alla concorrenza rappresentata dalla Huguenin&Reimann. Matura un'esperienza totale su materiali e processi produttivi. Torna a Rüsselsheim convinto di poter contare sull'appoggio paterno per diventare produttore di macchine da cucire. Il padre al contrario non appoggia i progetti del figlio e il giovane Adam lavora da fabbro durante il giorno per dedicarsi durante la notte a costruire la sua prima macchina da cucire.

È il 1862: Adam Opel vende la sua prima macchina e convince uno zio ad aiutarlo economicamente. Il fratello Georg dalla Francia manda materiali all'altezza dei desideri di Adam. In una stalla adattata a fabbrica inizia la produzione artigianale e cominciano anche i primi guai sindacali poiché i lavoranti delle sartorie boicottano l'acquisto delle macchine da parte delle più importanti manifatture. Adam non cede: nel 1863 assume il primo apprendista ed inizia anche la pubblicità sulla gazzetta locale *Gross-Gerauer*. La guerra tra Prussia ed Austria crea un improvviso fabbisogno di macchine da cucire necessarie per confezionare uniformi militari. Adam Opel non si fa cogliere impreparato: aumenta la produzione e, dove può, acquista macchine da altri produttori rivendendole con ottimi utili. Con grande attenzione investe in miglioramenti e potenziamenti della sua azienda. Nel 1867 Adam perde il padre che così non vedrà mai il grande sviluppo della attività che osteggia. Nello stesso anno Adam acquista un terreno con scalo ferroviario dove costruisce la sua prima vera fabbrica con abitazione, uffici e locali dove sistemare le caldaie per le macchine

a vapore necessarie a dare impulso alla produzione. Nel frattempo Adam incontra Sophie Marie Scheller che sposa l'anno successivo e dalla quale fra il 1869 ed il 1880 avrà cinque figli: Georg Adolf Carl, Albert Wilhelm, Heinrich Adam, Friedrich Franz e Ludwig. Mentre Adam continua la sua ascesa affiancando alla principale attività di costruttore di macchine da cucire, altre operazioni commerciali ed industriali che ne faranno l'uomo di maggiore successo della piccola Rüsselsheim, la moglie Sophie manda avanti con fermezza e lungimiranza l'amministrazione dell'azienda. Quando nel 1886 Karl Benz e Gottlied Daimler presentano la loro automobile, Adam Opel conta già 300 operai con i quali produce circa 20.000 macchine da cucire l'anno. Nel frattempo l'amore di Adam per i viaggi ed in particolare per Parigi non sopisce. Viaggia accompagnato dalla moglie e si tiene al corrente delle novità del mondo. Scopre così la bicicletta che nel frattempo comincia ad essere considerata oggetto di culto anche se Adam mostra un forte scetticismo. Tutt'altro avviene per i figli ed Adam, memore di quanto il padre non avesse capito le sue amate macchine da cucire, cede e si fa spedire la prima bicicletta. Si dice che lui stesso la provi e che finisca rovinosamente a terra. Chiede subito alla moglie di rivenderla e la solerte Sophie realizza un tale profitto da far riconsiderare ad Adam l'intero prodotto bicicletta. Poiché la sua azienda si afferma per l'alto livello della qualità ed i prezzi competitivi possibili grazie alla accorta amministrazione di Sophie e per la perfetta organizzazione del lavoro, Adam decide di acquistare alcune biciclette per studiarle con molta attenzione assieme ai figli entusiasti e alcuni operai particolarmente capaci. Inizia così l'attività di costruttore di biciclette cui si affianca anche quella di distributore per la Germania dei pneumatici francesi Michelin che stanno

Opel

1. La pubblicità della berlina Olympia del 1951
2. L'attrice tedesca Hildegard Knef accanto a una Opel Olympia

conquistando i mercati internazionali in concorrenza con gli inglesi Dunlop. Con la bicicletta due concetti, che rimangono come base di futuri successi, si affermano nella famiglia Opel: la ricerca del miglior rapporto tra qualità e prezzo e la promozione attraverso le competizioni.
Il più grande dei giovani Opel, Carl, comincia a correre e vincere in bicicletta. Ben presto viene emulato con risultati anche maggiori dai fratelli. In particolare Friedrich (Fritz) diviene uno dei più acclamati campioni ciclistici dell'epoca così come il più giovane Ludwig. Biciclette e macchine da cucire assicurano grande prosperità all'azienda: i due prodotti fanno a gara per superare l'uno il fatturato dell'altro. Nel 1895 Adam muore alla età di soli 58 anni lasciando alla moglie Sophie le redini dell'azienda con l'aiuto dei giovani figli e del cognato Georg rimasto sempre vicino ad Adam ed alla sua famiglia. Biciclette e macchine da cucire sembrano non voler conoscere sosta nello sviluppo fino a che un eccesso di produzione mondiale delle prime non porta ad una concorrenza così forte che i margini di utile si riducono drasticamente.

DALLA BICICLETTA ALL'AUTO

In casa Opel si fa strada l'idea dell'automobile, che allora comincia a compiere i primi passi. Quando nel 1911 un incendio distrugge i capannoni delle macchine da cucire, si prende l'occasione per cominciare nuove attività nei rinnovati impianti. Si dice che mancassero pochi esemplari per arrivare alla milionesima macchina da cucire, tanto che con pezzi di ricambio vengono messe insieme solo alcuni anni dopo alcune unità per raggiungere questo importante traguardo. L'automobile è ormai nel cuore dei fratelli Opel. Ci vuole però una nuova crisi di vendite per convincere la riluttante madre Sophie a concedere ai figli maggiori il permesso di recarsi a visitare la seconda mostra della Carrozza senza Cavalli. In tale occasione incontrano Friedrich Lutzman. Vengono colpiti dalla genialità del costruttore tedesco anche perché la filosofia di lancio di Lutzman corrisponde ai concetti di casa Opel.
Propongono immediatamente a Lutzman di rilevare l'azienda e trasferire i macchinari a Rüsselsheim dove lo spazio non manca davvero. Inizia l'avventura automobilistica Opel con l'ancora attonito Lutzman divenuto direttore tecnico della nuova azienda. In un solo anno dagli stabilimenti di Rüsselsheim esce la prima automobile: la Opel Patent Motor Car, System Lutzman. Non deve peraltro sorprendere che i dinamici fratelli Opel decidono già dallo stesso anno di intraprendere un'attività sportiva internazionale. Attenti però a quanto avviene intorno, pur sereni poiché le due attività originarie riprendono a dare soddisfazioni economiche, i fratelli Opel si accorgono che i loro prodotti automobilistici sotto la guida di Lutzman sono rimasti indietro rispetto alla concorrenza. Nel listino appaiono ben sei modelli tutti competitivi solo per il prezzo. Nel 1901 sia pure a malincuore sciolgono il rapporto con Lutzman e cominciano a guardarsi intorno analizzando con la loro preparazione tecnica i migliori concorrenti soprattutto francesi. Dopo un accordo con Renault durato lo spazio di un mattino, si accordano con Darracq per costruire su licenza le sue vetture.
Il 1901 è importante nella storia Opel poiché in quell'anno viene costruita anche la prima motocicletta Opel. Con l'importazione dei telai Darracq e l'ampliamento della fabbrica ini-

1

2

zia l'attività industriale. Le eleganti carrozzerie in legno sono ancora fatte a mano. Il prezzo competitivo rimane anche in questa fase uno dei pilastri strategici. Ma la qualità resta l'altra caratteristica essenziale. Vengono smontati sin nei minimi particolari motore e telaio di una Darracq 9HP. Le componenti vengono analizzate una ad una dai fratelli Opel e dai loro tecnici. Ogni più piccolo difetto viene annotato: vengono scelte soluzioni e materiali più efficienti mentre una particolare attenzione viene rivolta anche alla guidabilità. L'attività sportiva sta insegnando qualcosa.

Si può dunque dire che la prima vera Opel viene completata nell'autunno del 1902. Una autovettura bassa, dotata di un innovativo motore due cilindri con una potenza di 10/12 Hp. Costa 6.000 marchi: una cifra enorme ma comunque molto competitiva rispetto alla concorrenza. Con diverse motorizzazioni, una originale Opel e l'altra Darracq, viene commercializzata con i due marchi distinti fino al 1906. Intanto alla attività automobilistica si affianca quella motociclistica. Aumenta la gamma dei modelli a listino di ambedue i prodotti. Le moto, o meglio come si diceva allora le biciclette a motore, fanno numeri industriali mentre le autovetture mantengono piccoli numeri a causa del loro costo ancora elevato. Nel 1907 la produzione motociclistica cessa per riprendere brevemente dopo la Prima guerra mondiale.

Già l'anno precedente la millesima autovettura Opel lascia la fabbrica di Rüsselsheim. Il 1907 segna la consacrazione della Opel come costruttore: con una vettura appositamente costruita e dotata di un motore di 60 Hp il pilota ufficiale Carl Jorns si aggiudica la Kaiser's Prize Race nella regione dei monti Taunus. L'immagine Opel cresce notevolmente anche perché il Kaiser sceglie le Opel come vetture ufficiali per i suoi spostamenti. Nel

Il design
Dalla GT alla Calibra

Pur essendo nota al grande pubblico soprattutto per le auto da famiglia, la Opel gode di momenti di grande popolarità grazie alla personalità di alcuni modelli sportivi. La grande abilità dei progettisti è quella di proporre con essi linee sportive ed accattivanti senza tuttavia dimenticare la filosofia di fondo di una Casa che per tradizione tende ad offrire prodotti affidabili a costi accessibili. È il caso della Opel GT del 1968, che associa una linea assolutamente originale, caratterizzata da fari a scomparsa e da fiancate che si restringono prima delle ruote posteriori, ad una meccanica ampiamente collaudata come quella della Rekord e della Kadett. Un discorso analogo vale per la **Calibra del 1989** (nelle foto). Realizzata sulla piattaforma della Vectra, ripropone con successo il tema della coupé 2+2. La linea slanciata ed aerodinamica, con un Cx da record di 0,26 è caratterizzata da un frontale allungato con sottili fari anteriori e da un ampio lunotto posteriore; abitabilità interna e capacità di carico uniti a prestazioni ed affidabilità ne assicurano un indiscusso successo. Il 1994 è l'anno del lancio della Tigra: una piccola coupé, realizzata sulla base della seconda generazione Corsa, che non solo rilancia un segmento di mercato dimenticato ma si pone anche come un'intrigante alternativa alle versioni sportive delle piccole berline del segmento B. Il designer giapponese Hideo Kodama sviluppa una linea caratterizzata da una fiancata che riproduce con una "Z" stilizzata il blitz (lampo) contenuto nel marchio Opel e da un ampio lunotto vetrato avvolgente che costituisce il portellone posteriore.

Opel

1909 vede la luce una delle più famose vetture Opel: la 4/8 Hp due posti Doktorwagen considerata pioniere delle vetture di massa. Mentre all'auto si affianca anche una piccola produzione di veicoli commerciali, si studia un processo produttivo modulare in grado di semplificare e standardizzare molte componenti.
Nel 1911 un incendio furioso distrugge durante la notte la fabbrica delle biciclette e delle macchine da cucire. Per queste ultime che segnano l'inizio della attività industriale degli Opel è la fine. Nel 1912 oltre a festeggiare contemporaneamente il 50° anniversario ed i nuovi impianti, ci si preoccupa anche di cogliere le opportunità che vengono dalla industria aeronautica agli albori: inizia la costruzione di un motore 7 litri che sviluppa 70 Hp. Ma la piccola "automobile del dottore" incontra un grande successo e consente ad Opel di conquistare la *leadership* come costruttore tedesco con 3.335 unità l'anno. Siamo al 1914: una nuova tappa per Opel prima dello scoppio della guerra: viene prodotto il motore con la cilindrata più grande mai costruito dalla Casa tedesca: si tratta di un 4 cilindri da 12300 cc che sfoggia un'avanzatissima camera di scoppio con 4 valvole per cilindro.

LA SCOPERTA DELLE PICCOLE

La guerra produce ovviamente grandi cambiamenti: la forza lavoro diviene progressivamente sempre più femminile in quanto gli uomini sono sotto le armi. Il governo giudica la Opel come la meglio attrezzata per produzioni di serie e la sceglie per le commesse dei veicoli militari, prevalentemente camion, in grado di essere facilmente riparati anche al fronte. Ovviamente è molto modesta l'attività automobilistica civile. Anche la Puppchen (bambinetta), una popolare piccola automobile 4 posti lanciata prima della guerra viene scelta come veicolo leggero da ricognizione ed un nuovo motore 6 cilindri di 4,7 litri viene adottato sul modello 18/50 Hp. Iniziano anche i lavori per un circuito di prova che viene inaugurato nel 1919. Contemporaneamente riprende la produzione di motociclette e di alcuni modelli di autovetture precedenti la guerra fra i quali la diffusissima Puppchen cui ben presto si affiancano altri modelli più grandi che consentono ad Opel di superare la crisi derivata dalla inflazione galoppante. Le macchine piccole infatti non sono più remunerative. Fritz von Opel e il fratello Wilhelm intanto continuano a viaggiare per appagare il loro desiderio di novità ed in particolare il primo viene colpito dalla catena di montaggio della Ford negli Stati Uniti. La produzione, a causa dell'inflazione, langue e un forte dibattito si scatena in famiglia: tradire la qualità maniacale che rende grande la Opel o perseguire la modernità con una produzione di grande serie? Fritz la spunta sugli altri e viene presa la storica decisione di produrre da allora un solo modello di piccole dimensioni tralasciando una gamma complessa.
La lungimiranza dei fratelli Opel li porta ad investire parte degli utili della esportazione anche all'estero: la Opel si trova pertanto pronta e ben capitalizzata ad affrontare la ripresa dopo la Grande depressione potendo acquistare all'estero in valuta locale i macchinari più moderni. Vengono riorganizzati i tempi dei fornitori e la catena può partire. Nasce la prima moderna Opel la Laubfrosch (rana) così soprannominata per i grandi fari sporgenti ed il colore verde. Come la Ford T è nera, così la piccola Opel è disponibile soltanto in verde. E proprio l'essere soltanto verde salva gli Opel da una causa intentata contro di loro da Citroën. Citroën sostiene infatti che la Laubfrosch è in tutto simile alla sua 5CV. Opel dimostra che la sua vettura viene disegnata prima della Citroën. La nuova obiezione della Citroën che la forma pressoché identica avrebbe potuto comunque trarre in inganno la clientela, viene rigettata dal giudice di Berlino con la constatazione che a tutti è noto che le Citroën sono gialle e le Opel verdi. La 4/12, così il nome ufficiale, è un suc-

1

La curiosità
L'importanza delle donne

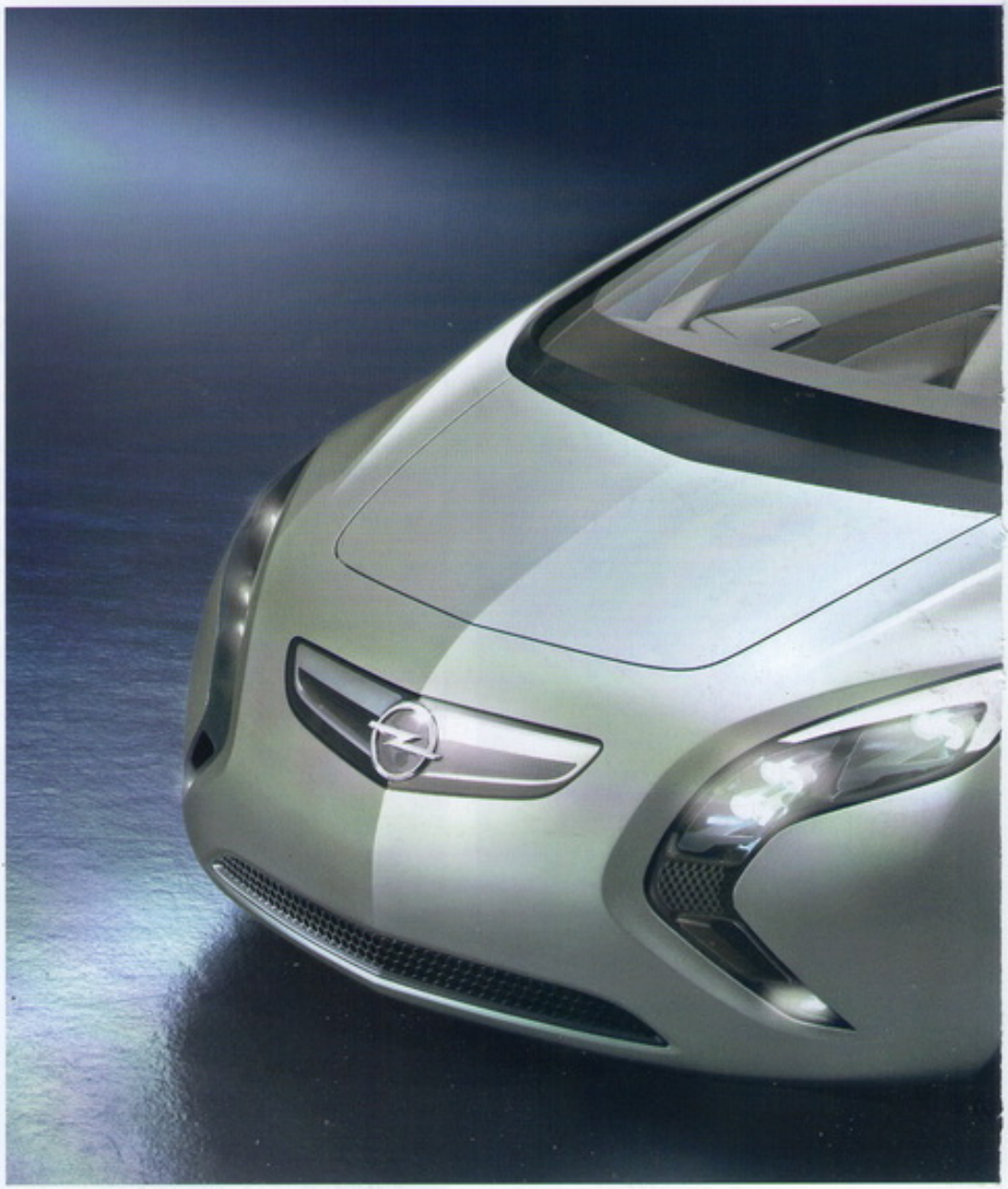
Le donne giocano nella storia della Opel un ruolo del tutto particolare: destino alquanto strano se si considera che in questa famiglia vi sono solo figli maschi. Adam ad esempio ha solo due fratelli ma è lo zio materno a fornirgli i primi locali e un piccolo capitale per iniziare l'attività industriale. Lo stesso Adam avrà infatti ben 5 figli maschi e nessuna femmina. Sua moglie **Sophie Marie Scheller** (nella foto) viene da una famiglia agiata di albergatori e porta una buona dote: il denaro viene investito in macchinari per la fabbrica di macchine da cucire. Sophie inoltre prende in mano saldamente tutta l'amministrazione della attività del marito. Con la sua conoscenza della lingua francese lo aiuta ad imbastire e mantenere quei contatti che si riveleranno fondamentali per l'ampliamento delle attività. Quando Adam muore a soli 58 anni lascia a Sophie la maggioranza delle quote della azienda. L'azienda sotto la sua guida intelligente prospera fino a che nel 1897 un eccesso di produzione mondiale non riduce fortemente gli utili. Sophie viene convinta dai figli ad iniziare l'attività automobilistica. Se nel 1870 Adam Opel in onore di sua moglie chiama Sophia una nuova macchina da cucire, un tale onore non può non essere attribuito alle migliaia di donne che sostituiscono i loro uomini, impegnati al fronte durante l'ultimo conflitto mondiale, sulle linee di montaggio della Adam Opel AG.

2

1. Il logo Opel "disegnato" sull'asfalto dai vari modelli prodotti in cent'anni. Un modo originale per festeggiare il secolo di vita del marchio
2. Un manifesto celebrativo della storia Opel

cesso e diviene una gamma. Grazie ai moderni metodi di produzione, il prezzo della 4/12 scende dagli originali 4.500 marchi fino a 2.000. Questo rende possibile l'acquisto di un'automobile ad una larga fascia di clientela. La qualità viene inoltre confermata dalle oltre 75 vittorie ottenute nelle competizioni dai piloti della Casa. Nel 1928 la Opel, di gran lunga la più grande fabbrica di auto tedesca, detiene il 37,5 per cento del mercato domestico e comincia a parlare con la americana General Motors. In vista di un possibile accordo la Opel diviene Società per azioni. Viene prodotta nello stesso anno la nuova ammiraglia, la Regent Limousine, dotata di un possente motore 8 cilindri capace di 24/110 Hp. Ma il 1928 è anche l'anno di una moderna motocicletta con un innovativo telaio in acciaio stampato e dei record di velocità ottenuti con un veicolo a propulsione a razzo. Con il terzo dei tre prodotti, il Rak 3, si ottiene il record mondiale di velocità su rotaia a 254 chilometri orari.
Nel 1929 la General Motors acquista l'80 per cento della Opel e introduce importanti novità come ad esempio la finanziaria per facilitare le vendite dei suoi stessi prodotti e una società di assicurazioni. Fritz von Opel viene colto dal desiderio di provare a volare con un aereo a propulsione a razzi. Vi riesce partendo da una speciale slitta ed atterrando in maniera rocambolesca dopo un volo di 10 minuti. Così come il padre rischia gravi conseguenze con la rovinosa caduta in bicicletta il figlio va ad un passo dalla morte con un atterraggio senza controllo ad oltre 150 orari.

Opel



La Flextreme, prototipo ibrido presentato dalla Opel al salone di Francoforte 2007

La grande crisi vede la Opel (appoggiata dal colosso americano) superare, sia pure con grandi sacrifici economici ed occupazionali, i momenti peggiori. Anzi, l'imperativo è quello di mostrarsi ancora più aggressivi sul mercato. La 4/20 Hp viene venduta a prezzi incredibilmente competitivi pur di salvare un minimo di produttività e fin dall'anno successivo la Opel entra in forze nel mercato dei veicoli commerciali lanciando la fortunata serie Opel Blitz. Nel 1931, dopo essere passata interamente alla General Motors, la Opel lancia una vettura popolare dotata di un motore da 1,2 litri che dal 1931 al 1935 supera le 100.000 unità prodotte: un record per una vettura tedesca. Nel 1935 la Opel arriva sul mercato con un'altra novità storica.

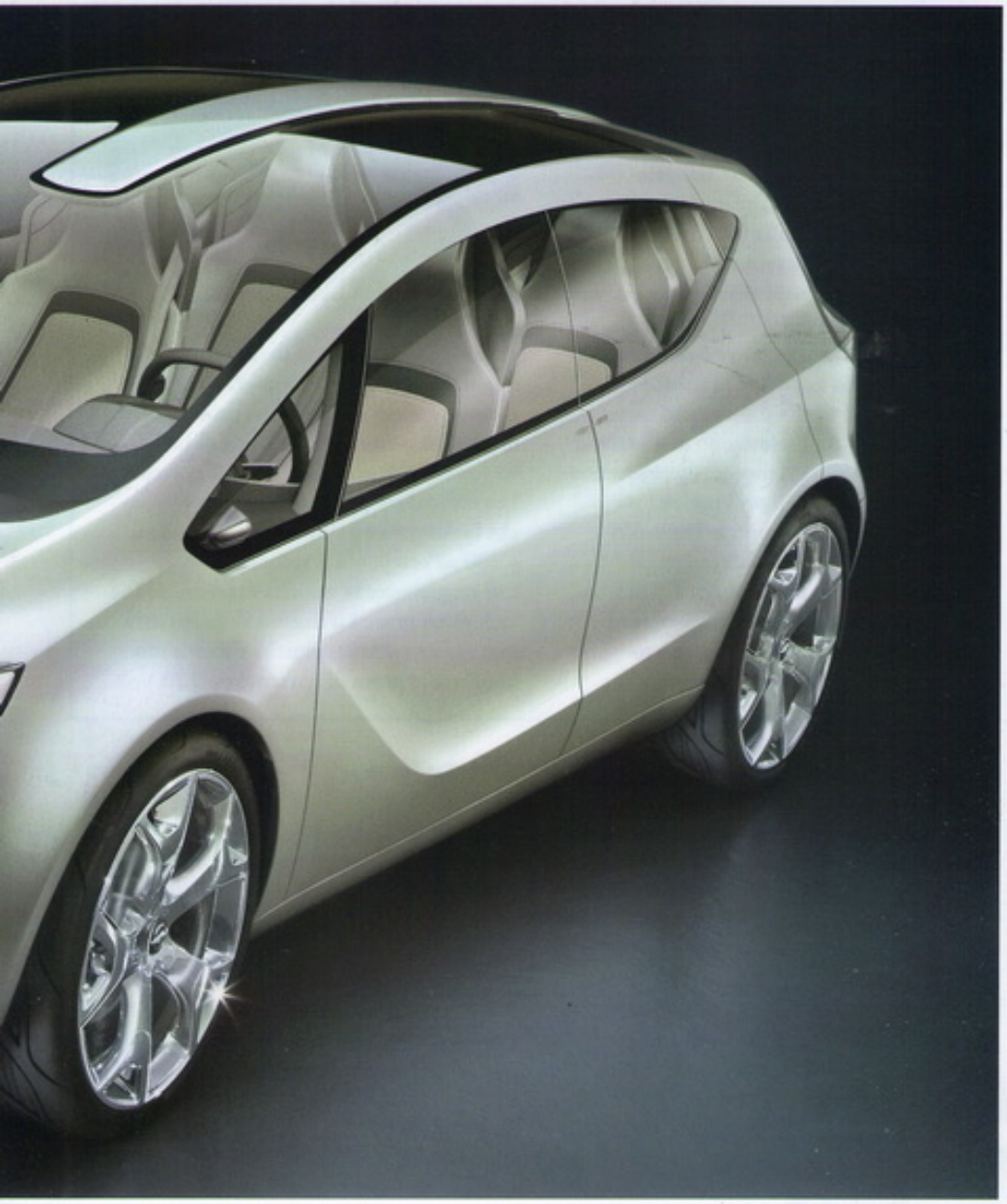
L'ARRIVO DELLA KADETT

La nuova Opel Olympia è la prima vettura di massa prodotta in Germania dotata di telaio e carrozzeria in acciaio stampato. Inoltre i tecnici tedeschi progettano e brevettano un nuovo sistema produttivo chiamato "matrimonio" con il quale la carrozzeria preallestita viene calata sulla linea di montaggio ed accoppiata alla parte meccanica. Negli anni successivi altri importanti risultati si superano l'uno con l'altro. Nel 1934 la Opel arriva a produrre il veicolo commerciale Blitz con una cadenza annuale di 25.000 unità e nello stesso anno raggiunge la storica cifra delle 100.000 unità prodotte.

Un auto dal nome giunto fino ai nostri giorni fa la sua apparizione sul mercato nel 1936: si tratta della Opel Kadett. Una piccola vettura popolare con carrozzeria e telaio integrati: un grande passo avanti verso la sicurezza. Nello stesso anno la Opel diviene la più grande fabbrica europea e leader nell'esportazione. Si festeggiano i 75 anni di vita dell'azienda mentre vengono fatte delle scelte storiche quali quella di vendere gli impianti produttivi delle biciclette alla NSU dopo aver raggiunto i 2.500.000 pezzi. I successi si susseguono ininterrotti con una serie di vetture dai nomi divenuti patrimonio della storia mondiale dell'automobile. Ma tempi nuovi, e difficili, già si affacciano minacciosi.

Nuove generazioni di Olympia, la Admiral e la Kapitan, cui si aggiunge la fabbricazione dei famosi frigoriferi americani Frigidair della GM, ci portano alle soglie del secondo conflitto mondiale. Già dal 1940 il regime nazista chiede alla Opel di convertire le sue produzioni in veicoli ad uso militare. Per far fronte alle esigenze belliche si costruiscono anche pezzi per la flotta aerea da combattimento fino a che le truppe alleate non distruggono più della metà della fabbrica di Rüsselsheim e quasi interamente quella di veicoli commerciali di Brandeburgo. Subito dopo la guerra l'intera catena produttiva della Kadett viene smontata e inviata in Russia come parziale riparazione dei danni causati dai tedeschi durante la guerra. Già nel 1946 comincia di nuovo la produzione prima con i frigoriferi e dall'anno successivo con una nuova versione della mai dimenticata Olympia.

Con il completo rinnovo delle fabbriche, ultimato nel 1950, la Opel nel frattempo diventa l'unico produttore in Germania a poter disporre anche di un circuito di prova interno. Negli anni successivi si sente fortissima l'in-



fluenza del gusto americano dominante in Europa e le Opel somigliano sempre più a delle vetture statunitensi in miniatura. Storici rimangono i parabrezza e i lunotti fortemente curvati (panoramici), di cui è dubbia la efficienza in termini di visibilità ma che certamente costituivano grave intralcio per salire e scendere dalle relativamente piccole vetture europee. Quello citato è uno degli aspetti più curiosi, mentre strategico rimane il fatto che secondo la tradizione americana viene costantemente rinnovato ciascun modello ogni anno. Questo, se da una parte si rivela un elemento di comunicazione importante, dall'altro distoglie risorse da più profondi rinnovamenti della gamma. Intanto nel 1959 la produzione dei Frigidair viene interrotta e nel 1962 si festeggiano i 100 anni dall'inizio della attività industriale della Adam Opel.
Nel 1962 viene inaugurata la nuova fabbrica di Bochum da dove nel 1966 esce la milionesima Kadett. Fervono le iniziative per fare della Opel la grande marca che al momento dell'acquisto l'allora presidente della General Motors, il mitico Alfred P. Sloan, promette, non senza suscitare qualche scetticismo, ai concessionari Opel. Nuovo centro prove a Dudenhofen, una fabbrica di compo-

La strategia
Tenacia e vittorie sportive

L'impegno nelle competizioni segna la storia della Opel fin dall'inizo: troviamo infatti i 5 figli di Adam impegnati con minore o maggiore successo, ma sempre ad alti livelli, nelle competizioni ciclistiche. Ma già a partire dal 1899 i fratelli Opel, alle prese con i primi esemplari di autovetture prodotte su licenza Lutzmann, si tuffano nei record e nelle corse automobilistiche. Ottengono vittorie storiche, che aumentano la popolarità e l'immagine della loro marca. Ciò malgrado si può davvero essere certi che quando nel 1981 i due italiani Tony Fassina, come pilota, e Rudy Dal Pozzo come navigatore, a bordo della Opel Ascona 400 preparata da Virgilio Conrero, vincono il campionato Rally di certo non pensano al passato. Il loro orgoglio è infatti tutto concentrato sul fatto che, da quando tale campionato viene istituito (1968), sono il primo equipaggio ad aggiudicarselo a bordo di una vettura estera. Ci vogliono altri dodici anni perché l'avvenimento si ripeta. Nel 2009, a distanza di 28 anni, ritroviamo i due campioni ancora nel mondo dell'auto: Tony Fassina come concessionario di grande successo e Rudy Dal Pozzo come Team Manager Opel fiero di avere lanciato proprio con questa marca piloti del calibro di Biasion, Cerrato, Travaglia, Navarra, Ormezzano, e Lucky Battistolli. Dai tempi dei fratelli Opel nulla sembra cambiare, perché passione e tenacia sono ancora caratteristiche necessarie per vincere le grandi sfide.
(Nella foto una Opel Ascona 400)

Opel

nentistica a Kaiserslautern. Ancora nomi famosi come Kapitaen, Commodore Admiral e Diplomat si alternano con successo in tutta Europa fino al 1968, quando la Opel Gt irrompe sul mercato. La "piccola Corvette", come subito viene soprannominata, fa sognare i giovani europei. "Solo volare è meglio" lo slogan pubblicitario del lancio di uno dei modelli che fa scuola per tutta la produzione automobilistica e che la stessa Opel riprende con minore fortuna nel 2006 con una produzione americana presso la Saturn ma con marchio Opel.

La quarta generazione della Opel Astra, presentata al salone di Francoforte 2009

DAGLI ANNI OTTANTA ALLA CRISI

Ancora Kadett, Rekord e Senator catturano l'attenzione degli appassionati e nel 1974, come da tradizione Opel, il pilota Walter Rohrl con il navigatore Jochen Berger conquistano il campionato europeo Rally a bordo della Ascona A. Nel 1982 cambia il navigatore ma lo stesso pilota con Christian Geistdorfer a bordo di una Ascona 400, pur a due sole ruote motrici, dopo aver vinto il prestigioso Rally di Monte Carlo si aggiudica il mondiale. Anche in Italia la Opel non manca di stupire nei rally: Tony Fassina e il navigatore Rudy Dal Pozzo a bordo di una Ascona 400 conquistano il campionato nazionale nel 1981. È la prima volta per una vettura estera in Italia. Questo record rimane imbattuto fino al 1993.

Nel 1985 le esigenze dell'inquinamento si fanno sentire e la Opel può vantare di essere il primo produttore europeo ad avere almeno un modello con convertitore catalitico. Ottimi i risultati anche nel campo dell'aerodinamica: al suo debutto alla fine del 1986 la nuova berlina Omega stupisce con un Cx di 0,28, il migliore della categoria. In questi anni dirigenti prevalentemente americani si succedono al comando di Opel e GM Europe. Certo che dopo i successi della piccola Corsa, la cui prima versione inaugura la fabbrica spagnola di Saragozza, il successo ancora superiore della Corsa B, della Vectra prima e seconda serie, delle Astra, della 4x4 Frontera, dei coupé Calibra e Tigra, prima serie, Zafira e Meriva è davvero facile proseguire la strada del rinnovamento che porta la Opel degli anni Ottanta e Novanta a competere, anche a livello di immagine, con i marchi più prestigiosi. Purtroppo proprio in quel periodo prevale una conduzione strettamente votata alla riduzione dei costi. Come conseguenza si susseguono nuovi modelli senza molta personalità, la qualità scade, vengono ridotti i budget destinati a supportare adeguatamente le attività sportive. Inevitabile il deterioramento dell'immagine di marca e anche dei risultati finanziari. La concorrenza sempre più forte non consente al gruppo manageriale attuale un rapido recupero, ma con la Insignia le nuove Astra e Meriva si può pensare con più serenità al futuro. Purtroppo a favore della Opel non gioca la crisi globale del 2008. Nuovi scenari internazionali sembrano aprirsi di fronte alla marca tedesca alla fine del 2009, dopo la decisione della General Motors di non cederla alla canadese Magna e ai russi della Sberbank.

Luca Apollonj Ghetti

www.opel.com
Friedrich-Lutzman-Ring 65423
Rüsselsheim, Germania

LA TECNOLOGIA
Con l'Ampera ad emissioni zero

Presentata al salone internazionale dell'Automobile di Ginevra del 2009, la *Opel Ampera* (nella foto) riprende i concetti della Chevrolet Volt, compie un passo avanti negli allestimenti e sfrutta il nuovo linguaggio stilistico di Opel. La Ampera, definita un veicolo "elettrico ad autonomia estesa", è in grado di percorrere circa 60 chilometri ad emissioni zero sfruttando una batteria agli ioni di litio. Un motore a combustione interna è in grado di prolungare l'autonomia della Ampera fino a 500 chilometri. Il consumo di carburante risulta in questo modo pari a 1,6 litri per 100 chilometri con emissioni medie di Co2 di 49 grammi al chilometro. La originalità del progetto consiste nel fatto che la trazione di questa berlina è assicurata sempre dai motori elettrici. Il motore a scoppio, il primo prototipo dispone di un motore a miscela di E85, ha funzione di solo generatore di corrente. I tecnici della Opel dichiarano che la Ampera è in grado di passare da 0 a 100 all'ora in soli 9 secondi e di raggiungere la velocità massima di 161 chilometri orari. La ricarica della batteria può essere effettuata anche utilizzando la normale presa di corrente da 220 Volt.

10/12 HP

Produzione 1902 - 1906
Carrozzeria Tonneau

La 10/12 HP, presentata nell'autunno del 1902 al salone di Amburgo del 1902, è la prima vera automobile prodotta dalla Opel, che fino a quel momento ha costruisce automobili su licenza della tedesca Lutzmann e della francese Darracq. Mentre gli operai montano le prime Opel-Darracq, i fratelli Fritz e Wilhelm Opel iniziano a sviluppare una propria automobile, attingendo alle conoscenze della tecnologia francese. A tale scopo smontano fino all'ultimo bullone una Darracq 9 HP e ne studiano la tecnica insieme con i loro collaboratori. La prima Opel sta per arrivare. Una volta sostituiti o modificati i pezzi sui quali sembra necessario e possibile intervenire, viene realizzata la prima vera Opel-Motorwagen, la 10/12 HP per l'appunto. Parallelamente viene anche costruito un inedito motore a 2 cilindri di 1885 cc che sviluppa 12 Cv (8,8 kW) a 1.200 giri al minuto e che racchiude la più avanzata tecnologia dell'epoca: asse a camme mosso da ingranaggi, radiatore a nido d'ape con ventilatore, pompa dell'olio automatica, accensione a batteria. Il motore è montato nella parte anteriore della vettura, sotto un ampio cofano che, insieme a un telaio molto basso, contribuisce a distinguere nettamente la Opel 10/12 HP da molti veicoli precedenti, esteticamente ancora simili alle carrozze a cavalli. Nel 1903 viene approntata la prima auto da corsa Opel: una 10/12 HP liberata da gran parte della carrozzeria e dotata di un motore preparato con particolare cura. Al suo debutto in gara, con Fritz Opel al volante e Carl Jorns a bordo come secondo, questa vettura raggiunge la velocità di 72 chilometri orari e ottiene la prima delle sue numerose vittorie. La Opel 10/12 resta in produzione per quattro anni, dal 1903 al 1906, con alcune variazioni di carrozzeria con i nomi Opel Darracq 9/10 e Opel-Motorwagen 10/12 HP.

1

1. La 10/12 HP, la prima vettura prodotta dalla Opel, viene presentata al salone di Amburgo del 1902
2. La Opel 10/12 HP non ha porte ed è interamente scoperta: ricorda le carrozze e dispone di cinque posti

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 1,800
Larghezza ..... m 0,800
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE ..... oassenti

PESO ..... 700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1885 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 12 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... no
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 45 km/h

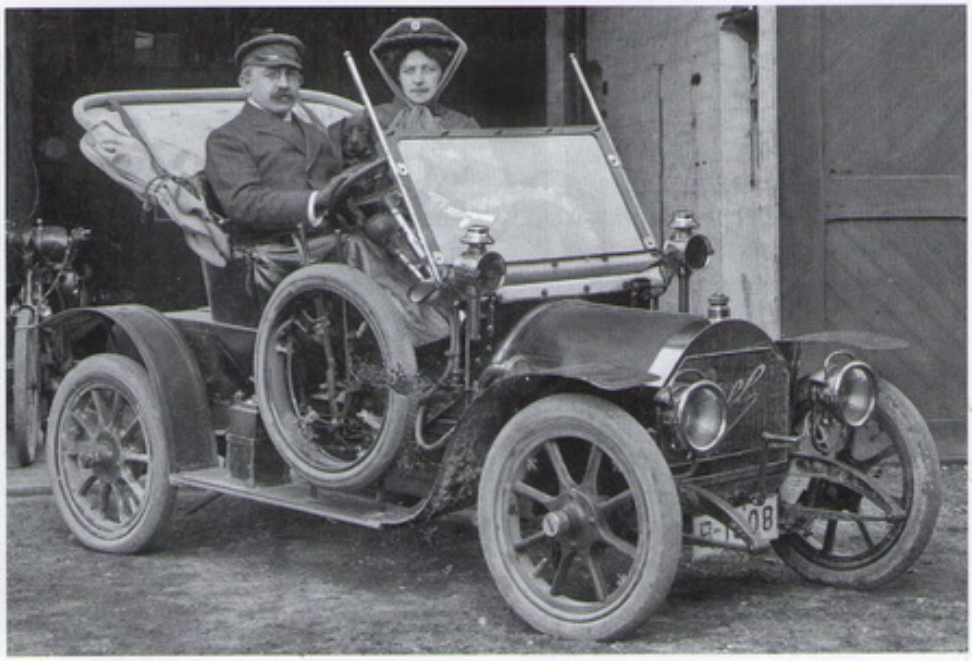
PREZZO ..... Marchi 6.000

4/8 HP

Produzione 1909 - 1914
Carrozzeria Runabout

1. La 4/8 HP a due posti, con capote in tela
2. La vettura, conosciuta con il nome di Doktorwagen, è destinata alla categoria dei medici
3. La 4/8 HP del 1909, il primo successo commerciale della Opel

La 4/8 HP del 1909, meglio nota con il soprannome di Doktorwagen (automobile del dottore), è il primo successo commerciale della Opel. All'inizio del secolo i fratelli Opel si rendono conto che per dare una svolta definitiva all'attività della loro impresa devono costruire un modello accessibile a un maggior numero di persone. Per contenere il prezzo entro i 4.000 marchi, bisogna rivolgersi a un cliente che ha bisogno di una macchina affidabile e non dà troppa importanza alle dimensioni e all'estetica, ma che al tempo stesso possiede i mezzi economici necessari per investire qualche migliaio di marchi in un'automobile con queste caratteristiche. I fratelli Opel individuano questo cliente ideale nella categoria dei medici, professionisti facoltosi che necessitano di un affidabile mezzo di trasporto per i loro spostamenti. Progettano, pertanto, un'automobile a due posti, semplice e robusta, equipaggiata con un motore a quattro cilindri in linea di 1029 cc la cui potenza massima di 8 Cv viene raggiunta al regime di 1.600 giri al minuto. Il movimento è trasmesso tramite un cambio a tre marce posto sotto al pavimento e un albero cardanico collegato al differenziale. Il telaio e la carrozzeria sono costruiti nel modo più robusto possibile. L'assale anteriore rigido consiste in un unico pezzo d'acciaio forgiato e, dal momento che i medici condotti devono potersi muovere anche con il brutto tempo attraverso strade dissestate, motore e cambio sono protetti con un solido scudo di lamiera. Le ruote, invece, sono smontabili per semplificare la sostituzione dei pneumatici. Un altro elemento che concorre al successo della vettura è il consumo di benzina, relativamente contenuto: 8 litri circa ogni 100 chilometri percorsi.



1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 1,800
Larghezza ..... m 0,750
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 525 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1029 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 8 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... no
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 50 km/h

PREZZO ..... Marchi 3.950

4/12 HP

Produzione 1924 - 1926
Carrozzeria Roadster

Nei difficili anni che seguono la Prima guerra mondiale, Opel produce un'automobile robusta ed elegante, dotata di una tecnica semplice ma d'avanguardia, in un moderno stabilimento con la catena di montaggio. Nasce così la Opel 4/12 HP, un'automobile a due posti con capote in tela gommata che, per il suo colore verde, viene presto soprannominata Laubfrosch, cioè rana. Monta un propulsore quattro cilindri in linea di 951 cc con valvole laterali e testata avvitabile da 12 Cv che aziona le ruoti posteriori tramite una frizione a secco, un cambio a tre marce e un albero cardanico. Il successo della 4/12 HP è decretato dalla velocità di 60 chilometri orari, dal prezzo (4.500 marchi) e dal consumo di 5 litri ogni 100 chilometri. Le versioni disponibili aumentano: nel 1924 la Laubfrosch viene dotata di un motore più grande e potente, con cilindrata di 1016 cc per una potenza di 14 Cv che permette di raggiungere i 70 chilometri orari. Questo motore viene adottato su tre versioni diverse: una tre posti scoperta, una berlina chiusa e un furgoncino. La produzione in catena di montaggio consente alla Opel di ridurre il prezzo della 4/12 HP da 4.500 a 4.000 marchi.

1

1. La 4/12 HP viene soprannominata Laubfrosch (rana) per il colore verde e i fari tondi
2. La Laubfrosch raggiunge i 60 chilometri orari di velocità

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,200
Larghezza ..... m 1,350
Altezza ..... m 1,650

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 570 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 951 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 12 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... no
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 60 km/h

PREZZO ..... Marchi 4.600

Olympia

Produzione 1935 - 1953
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

La Opel Olympia, presentata al salone dell'automobile di Berlino del 1935, è la prima automobile tedesca con carrozzeria a scocca portante in acciaio costruita in grande serie e la prima che unisce i vantaggi di questo tipo di costruzione a quelli di un'automobile di classe media. La scelta della scocca portante è dettata, oltre che da una serie di vantaggi produttivi, anche dall'esigenza di proporre una carrozzeria tondeggiante e profilata, in linea cioè con le più recenti tendenze stilistiche del momento. Moderne sono anche le soluzioni tecniche adottate come le sospensioni anteriori a ruote indipendenti. Alla versione cabriolet viene affiancata sei mesi dopo la berlina a due porte. La versione originale con motore di 1,3 litri viene sostituita nel 1938 con un modello dotato di una carrozzeria leggermente più grande, disponibile anche a quattro porte, e di una mascherina più bombata e arrotondata. Questa nuova versione è equipaggiata con un motore di 1498 cc da 37 Cv. La produzione, interrotta per motivi bellici nel 1940 e ripresa dal 1947 al 1953, si rivela fondamentale per la ripresa dell'attività industriale della Opel. In questo periodo la Olympia è oggetto di alcuni piccoli aggiornamenti essenzialmente estetici e nel 1951 riceve un motore potenziato a 39 Cv.

1

1. La versione cabriolet della Opel Olympia, la prima automobile tedesca con carrozzeria a scocca portante.
2. La Olympia la prima automobile tedesca à scocca autoportante in acciaio costruita in grande serie

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1935 - 1937
II Serie	1938 - 1953

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,950
Larghezza ..... m 1,430
Altezza ..... m 1,480

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 835 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1288 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 24 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 95 km/h

PREZZO ..... Marchi 2.500

Admiral

Produzione 1937 - 1977
Carrozzeria Berlina

Verso la metà degli anni Sessanta, la Opel rispolvera il nome Admiral per designare l'ammiraglia della sua gamma. Alla vigilia della Seconda guerra mondiale la Casa tedesca già realizza un'imponente vettura equipaggiata con 6 cilindri a corsa corta a valvole in testa di 3,6 litri che portava lo stesso nome. Presentata al salone di Berlino del 1937, la Admiral d'anteguerra non ha la scocca portante, bensì il tradizionale autotelaio separato dalla carrozzeria. Per questo motivo, oltre alla berlina con carrozzeria metallica e alla decapottabile, proposte dalla stessa Opel, ne sono realizzate molte versioni speciali da parte di carrozzieri specializzati. La Opel Admiral-A del 1964 è ovviamente un'automobile completamente differente (scocca portante, linee squadrate, grandi fari rettangolari) rispetto al modello originale. Della sua lontana progenitrice conserva però il posizionamento sul mercato e il motore a 6 cilindri in linea: un 2600 cc profondamente rinnovato che sviluppa 100 Cv e che l'anno seguente viene maggiorato a 2,8 litri e affiancato da un nuovo propulsore 4600-V8 in grado di erogare 190 Cv. Nel 1967 la potenza del 2800 passa da 125 a 140 Cv. Nel febbraio del 1969 viene presentata la serie B che, oltre ad alcuni aggiornamenti estetici, adotta un 6 cilindri di 2800 cc in versione a carburatore singolo (132 Cv), doppio carburatore (145 Cv) e iniezione (165 Cv). Esternamente le Admiral-B sembrano più piccole delle precedenti, ma all'interno sono più spaziose. Il pubblico ne apprezza anche la linea sobria e le nuove sospensioni posteriori nelle quali l'assale posteriore rigido è sostituito da un ponte De Dion.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1937 - 1939
Serie A	1964 - 1968
Serie B	1969 - 1977

1

1. La prima Opel Admiral del 1937
2. La Admiral-A del 1964 è la berlina con cui la Opel rispolvera il nome della sua ammiraglia
3. La Admiral-B

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,270
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,630

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1605 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3626 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

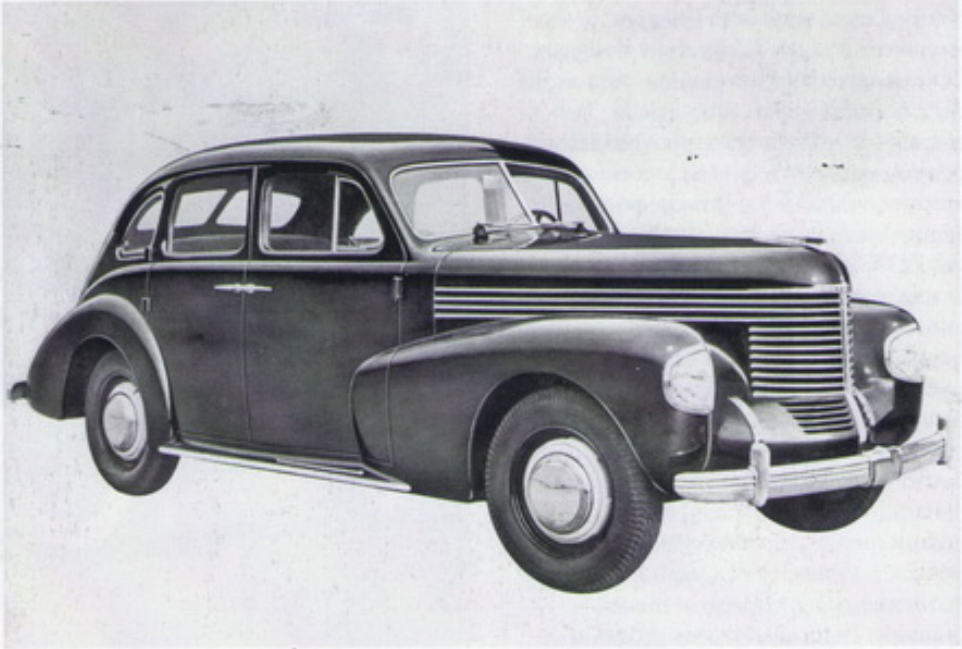
VELOCITÀ MASSIMA ..... 132 km/h

PREZZO ..... Marchi 6.500

Kapitan

Produzione 1938 - 1970
Carrozzeria Berlina

Per oltre trent'anni la Opel sfida con la Kapitan la migliore concorrenza nel segmento delle automobili di classe superiore, compensando il minor fascino del suo marchio con qualità e finiture offerte a prezzi più contenuti. Alla fine degli anni Trenta, la Casa tedesca dispone proprio con la Kapitan di una 6 cilindri all'altezza di tale compito. Oltre alla carrozzeria a scocca portante, ha sospensioni anteriori indipendenti e riscaldamento ad acqua con ventilatore elettrico e bocchette per disappannare il parabrezza: tutte cose che all'epoca fanno sensazione. La Kapitan torna sul mercato nel 1948 con una carrozzeria che ricorda quelle delle automobili americane dell'epoca, nuove sospensioni, paraurti, profili decorativi e coprimozzi cromati. Dopo una serie di successivi aggiornamenti, il principale dei quali (1954) prevede l'adozione di un originale frontale a "bocca di pescecane", nel 1958 compare la versione P1. Sono diversi i temi estetici delle vetture statunitensi riproposti in questa versione caratterizzata da parabrezza e lunotto che avvolgono parte delle fiancate, la calandra disposta orizzontalmente, la verniciatura bicolore, le pinne posteriori. Segue, appena un anno dopo, la P2, una versione equipaggiata con un propulsore a 6 cilindri di 2605 cc in grado di erogare 90 Cv di potenza, che presenta un deciso restyling estetico. Nel 1964 viene sostituita dalla Kapitan-A, una vettura dotata di una carrozzeria completamente nuova e di un passo allungato che permette di omologarla per sei posti. Su questa versione viene montato un motore capace di 100 Cv cui si affiancano in seguito altri propulsori: un 2784 cc in grado di erogare 125-140 Cv di potenza e un 4638 cc V8 da 190. Nel 1969 viene presentata la Kapitan-B ulteriormente rinnovata esteticamente ed equipaggiata con versioni potenziate del sei cilindri di 2,8 litri.



1

1. La prima versione della Opel Kapitan, in produzione a partire dal 1938
2. Kapitan nella versione P2 del 1958

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1938 - 1940
II Serie	1949 - 1951
III Serie	1954 - 1955
P1/P2	1958 - 1964
Serie A	1964 - 1968
Serie B	1969 - 1970

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,575

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.230 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2473 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 126 km/h

PREZZO ..... Marchi 3.575

Olympia Rekord

Produzione 1953 - 1960
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Dopo aver ripreso, aggiornandoli per quanto possibile, alcuni modelli progettati negli anni Trenta, al salone di Francoforte del 1953 la Opel presenta la sua prima vera novità del dopoguerra: la Olympia Rekord. Questa automobile di classe media rappresenta una specie di ponte tra le due epoche: di una riprende la costruzione a scocca portante, della seconda adotta le molte finiture cromate che culminano in un'originale mascherina a forma di bocca di pescecane. Buone prestazioni velocistiche associate a un prezzo molto concorrenziale ne decretano un immediato successo. Alla berlina a quattro porte viene affiancata nel 1953 la versione CarAVan (acronimo di "car and van" ovvero vettura e furgone), un modello che riveste ancora oggi un'importanza storica in quanto considerato l'antesignano di una lunga famiglia di fortunate station wagon (Caravan, nel "vocabolario" Opel).
Nel 1954 la gamma è completata dalla cabriolet. Nello stesso anno la Olympia Rekord è oggetto di un primo aggiornamento: maggior numero di cromature, pneumatici senza camera d'aria e sterzo a circolazione di sfere, mentre il motore di 1500 cc viene potenziato da 40 a 45 Cv. La Olympia Rekord P1 del 1957 è un modello sostanzialmente differente. Non è solo più lunga, larga e bassa, ma presenta anche una linea più moderna con il parabrezza e il lunotto che avvolgono parte delle fiancate. È prodotta con carrozzeria berlina e station wagon a due e quattro porte, anche bicolore. Oltre che con il già noto motore 1500 cc capace di una potenza di 45 Cv, è disponibile pure con un propulsore 1700 da 55 Cv.

1

1. La prima serie della Olympia Rekord: da notare la mascherina a "bocca di squalo"
2. La versione P1 del 1957 con la carrozzeria completamente rinnovata
3. La Olympia Rekord station wagon

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1953 - 1956
P1	1957 - 1960

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,240
Larghezza ..... m 1,625
Altezza ..... m 1,550

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 895 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1488 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Marchi 6.250

Rekord

Produzione 1960 - 1986
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

La Opel Rekord è un'evidente espressione del miracolo economico degli anni Sessanta, un'epoca in cui il pubblico comincia a richiedere automobili più belle, spaziose e moderne. Pur essendo una chiara evoluzione della Olympia Rekord P1, ha un'estetica completamente nuova che si distacca dal design americano: niente più curve eccessive e pinne posteriori, e un uso moderato delle cromature. Presentata nell'agosto del 1960, la Rekord P2 è inizialmente disponibile solo in versione berlina a due porte e station wagon, poi arriva la quattro porte e nel 1961 la Coupé P2 caratterizzata da un tetto corto e basso. Il successo commerciale della P2 è indiscutibile, tuttavia è solo con la successiva serie A del 1963 che la Opel Rekord comincia a trovare una sua precisa collocazione nel segmento dei modelli di classe superiore. La Rekord-A ha una carrozzeria dalla linea molto semplice e pulita e motori di 1500 e 1700 cc, già noti, e un sei cilindri di 2605 cc da 100 Cv. I freni anteriori a disco e il cambio a quattro marce con selettore tra i sedili sono forniti a richiesta. Con la versione Coupé e la berlina L viene introdotto il motore tipo 1.7 S da 67 Cv che consente di raggiungere i 150 chilometri orari. Due anni dopo arriva la Rekord-B, riconoscibile per i fari anteriori rettangolari, su cui debutta un nuovo quattro cilindri di 1897 cc da 90 Cv. La Rekord-C del 1966, sviluppata nel nuovo centro prove di Dudenhofen, conquista subito il pubblico per la bella carrozzeria dalla coda sfuggente e un comportamento su strada completamente nuovo grazie all'abbandono delle sospensioni a balestra a favore di un assale posteriore a molle elicoidali. Analogo successo riscuote la quarta serie, dalla linea ancora più morbida ed elegante, di cui vengono realizzate versioni berlina a due e quattro porte, coupé e station wagon. La versione Diesel del 1972 unisce i pregi di un brillante motore a gasolio di 2068 cc da 60 Cv a una linea moderna e gradevole. La quinta e ultima serie si impone per le sue forme compatte, per le sospensioni anteriori completamente nuove e un'ampia gamma di motorizzazioni che si arricchisce con il passare degli anni. In particolare, nel 1984, la Rekord-E riceve un turbodiesel di 2263 cc da 90 Cv molto apprezzato dal pubblico italiano.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,515
Larghezza ..... m 1,632
Altezza ..... m 1,485

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 930 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1488 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 128 km/h

PREZZO ..... Marchi 6.385

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie A	1963 - 1965
Serie B	1965 - 1966
Serie C	1966 - 1971
Serie D	1972 - 1977
Serie E	1977 - 1986

LA TECNICA

Le sospensioni della Rekord-C sono con l'assale posteriore a molle elicoidali. All'epoca la rivista tedesca *Hobby* sottolinea la validità di questa innovazione: "A tutta velocità su una pavimentazione piena di buche e cunette, la vettura ha un comportamento sportivo in curva, e molto confortevole nel resto del percorso".

1. L'ultima serie della Opel Rekord, molto diversa dalle predecenti
2. La serie A (1963 - 1965) in versione coupé
3. La Rekord-B
4. La versione coupé della serie C
5. La Opel Rekord Serie E

1

2

3

4

5

FOCUS
La prima diesel

Per il lancio della Rekord Diesel, la prima auto a gasolio realizzata dalla Opel, i pubblicitari sfruttano i 2 record mondiali e i 18 internazionali conquistati nel luglio 1972 dal prototipo Diesel GT: "Opel Rekord Diesel è anche veloce perché nasce da 20 record", recita lo slogan dell'epoca.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,567
Larghezza ..... m 1,718
Altezza ..... m 1,358
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 1.210 kg
MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2068 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h
PREZZO ..... Lire 2.513.000

Nuova Kadett

Produzione 1962 - 1991
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Station wagon - Coupé

Quando nell'agosto del 1962 la Opel inizia la produzione della nuova Kadett, il pubblico associa il nome a un modello che prima della guerra riscuote molti consensi (107.608 unità prodotte dal 1936 al 1940). La nuova vettura però è completamente differente. La collaborazione transoceanica dei centri di sviluppo Opel e GM permette di realizzare una vettura molto leggera (670 chilogrammi) che, con un inedito motore di soli 993 cc da 20 Cv, è in grado di fornire prestazioni di buon livello. Progettata tenendo presente fin dall'inizio le esigenze della produzione, la Kadett-A può essere venduta a un prezzo che spiazza la maggior parte delle concorrenti e che è una delle principali ragioni del suo immediato successo: nei primi nove mesi ne sono già prodotte 100.000 unità. La seconda serie viene presentata al salone di Francoforte in pieno boom economico tedesco e la sua estetica, che abbandona i tratti troppo essenziali della prima serie, è in un certo qual senso un sintomo dell'atmosfera che si respira. La Kadett-B nasce con un motore maggiorato a 1078 cc, offerto in due versioni da 45 e da 55 Cv cui si affiancano presto un 1500, un 1700 e un 1900. È solo l'inizio di una sempre maggiore diversificazione delle motorizzazioni, destinata ad accompagnare anche le successive generazioni della Kadett. Con questa seconda serie nasce la fortunata versione Rallye, caratterizzata dal cofano parzialmente verniciato in colore nero opaco anti-riflesso, che schiude alla Casa tedesca le porte di una brillante carriera sportiva. La terza generazione Kadett nasce nell'ambito del programma GM T-Car che ha come obiettivo la realizzazione di un modello di dimensioni compatte da produrre con costi contenuti e poche differenze in varie parti del mondo. La Kadett-D porta al debutto la trazione anteriore: una soluzione che, fra le altre cose, permette di realizzare una vettura più corta, ma più spaziosa della precedente. Con questa serie la Kadett riceve anche i primi monoalbero a benzina e, nel 1982, un primo Diesel. La quinta serie, insignita nel 1985 del premio "Auto dell'Anno", si segnala per la moderna linea arrotondata e aerodinamica. Alle versioni berlina e station wagon si aggiungono la prima delle sportivissime GSi (su cui debutta il motore a 16 valvole) nel 1986 e l'anno seguente un'originale Cabrio realizzata da Bertone.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,923
Larghezza ..... m 1,470
Altezza ..... m 1,372

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 670 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 993 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Marchi 5.075

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie A	1962 - 1965
Serie B	1965 - 1973
Serie C	1973 - 1979
Serie D	1979 - 1984
Serie E	1984 - 1991

1. La Opel Kadett del 1963, in versione coupé due più due posti, molto simile a una berlina
2. La Kadett, serie B, in versione berlina
3. La Opel Kadett station wagon, prodotta tra il 1965 e il 1973
4. La Kadett serie E nelle tipologie di carrozzeria station wagon e berlina

1

2

3

4

FOCUS
L'ultima serie

L'ultima serie della Kadett arriva nell'agosto del 1984. La linea è cuneiforme e aerodinamica, gli spigoli sono arrotondati. Rimane in produzione sette anni, con diverse motorizzazioni benzina e diesel e molteplici allestimenti di carrozzeria: berlina a due e tre volumi, station wagon, cabriolet.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,998
Larghezza ..... m 1,663
Altezza ..... m 1,400
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 890 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1196 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 55 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h
PREZZO ..... Lire 11.580.000

Diplomat

Produzione 1964 - 1977
Carrozzeria Berlina - Coupé

La Diplomat rappresenta il massimo tentativo di conciliare i contenuti della Opel con quelli della capo-gruppo americana GM. Pur conservando molti elementi dei contemporanei modelli Kapitan e Admiral, la nuova berlina di casa Opel ha un design di chiara ispirazione statunitense e soprattutto un poderoso propulsore 8 cilindri a V Chevrolet di 4,7 litri che le permette di raggiungere i 100 chilometri orari con partenza da fermo di 9,5 secondi. Altre caratteristiche tecniche di questa vettura sono il carburatore quadricorpo Holley, la trazione posteriore, il cambio manuale con leva al volante (oppure in alternativa una trasmissione automatica a due rapporti). La Diplomat-A berlina viene venduta in 8.508 esemplari fino al 1968. Alla berlina si affianca nel 1965 la V8 Coupé, la cui linea è caratterizzata dall'assenza del secondo montante del tetto e da un montante posteriore di grandi dimensioni, costruita dalla carrozzeria Karmann di Osnabruck. Equipaggiata con un V8 di 5354 cc da 230 Cv (169 kW) abbinato a una trasmissione automatica Powerglide a due rapporti, viene prodotta per soli tre anni in appena 304 esemplari, ma con i suoi 206 chilometri orari è, al momento della sua presentazione, la più veloce automobile prodotta in serie venduta in Germania. Con la seconda generazione (1969), la Opel si concentra sulla produzione della berlina e affianca alla versione V8, equipaggiata con il già noto motore di 5,4 litri, la nuova versione 2.8E che adotta un 6 cilindri in linea di 2784 cc a iniezione Bosch L-Jetronic da 165 cavalli (121 kW). La Diplomat-B viene accolta favorevolmente, ma poi le sue vendite rallentano progressivamente per gli effetti della crisi petrolifera. Nel luglio del 1977 la sua produzione viene interrotta definitivamente dopo 18.725 unità realizzate.

1

1. La Opel Diplomat prima serie, in produzione dal 1964 al 1968
2. La versione coupé della Diplomat serie A, commercializzata dal 1965 al 1967
3. L'ultima serie della Diplomat

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,948
Larghezza ..... m 1,902
Altezza ..... m 1,494

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.520 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4638 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 190 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Marchi 17.500

Commodore

Produzione 1967 - 1982
Carrozzeria Berlina - Coupé

A partire dalla metà degli anni Sessanta, sulla base di un modello di successo come la Rekord, la Opel realizza la Commodore che si distingue per i motori esclusivamente a 6 cilindri in linea, la linea leggermente modificata e la finitura più curata. Oltre che nella versione berlina a due e quattro porte, è disponibile anche in una versione coupé che incontra un certo favore presso gli appassionati delle "muscle car" americane dell'epoca. La prima serie (Commodore-A) è realizzata sulla base della Rekord-D da cui differisce esteticamente per la mascherina anteriore, per il maggior numero di inserti cromati e per le ruote di diverso disegno. La gamma delle motorizzazioni comprende un propulsore monoalbero alimentato a carburatore di 2239 cc che sviluppa 95 Cv (70 kW) oppure uno di 2390 cc da 115 Cv (85 kW). In alternativa al cambio manuale a quattro marce, si può scegliere una trasmissione automatica Poweglide a due rapporti. Nel settembre del 1967 la gamma si arricchisce della più sportiva versione GS con un motore di 2,5 litri potenziato a 130 Cv (95 kW) oppure con il propulsore di 2786 cc da 145 Cv (107 kW), già adottato sulle ammiraglie Kapitan, Admiral e Diplomat.
La seconda serie viene presenta nel 1972. Realizzata sulla base della Rekord-D, è proposta con due motori di 2,5 litri da 115 e 130 Cv, e nella versione 2.8E da 160 Cv (118 kW) a iniezione meccanica.
La terza e ultima serie, realizzata sulla base della Rekord-E, arriva nel 1977. Realizzata nelle sole versioni berlina quattro porte e station wagon, è equipaggiata con un motore di 2,5 litri alimentato a carburatore da 115 Cv (85 kW) oppure a iniezione da 130.
Complessivamente la Opel costruisce 431.314 esemplari della Commodore nelle differenti serie e versioni.

1

1. La Commodore del 1967, berlina a quattro porte ricca di elementi cromati
2. L'ultima serie dal design più moderno
3. La sportiva coupé GS del settembre 1967

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,574
Larghezza ..... m 1,754
Altezza ..... m 1,445

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.130 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2239 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 163 km/h

PREZZO ..... Marchi 9.650

GT

Produzione 1968 - 1973
Carrozzeria Coupé

1. La Opel GT, soprannominata la Corvette tedesca
2. Il volante e la plancia della vettura
3. Con la GT, per la prima volta una concept car diventa auto di serie

"Solo volare è più bello": la campagna della Opel GT è un classico nella storia della pubblicità. La storia di questo modello inizia nel 1965 quando la Opel presenta al salone di Francoforte la Experimental Concept, un prototipo che esce completamente dai canoni della produzione in serie della Casa tedesca. La vettura riscuote unanimi consensi e tre anni dopo entra in produzione come Opel GT. È la prima volta che una concept car europea diventa un'automobile prodotta in serie. Esattamente come, quindici anni prima, nel 1953, la Corvette è la prima automobile al mondo proposta inizialmente al pubblico in veste di concept car e poi prodotta in serie.
I punti di somiglianza tra le due vetture non finiscono qui. Non per niente la Opel GT viene soprannominata la "Corvette tedesca". Anch'essa è realizzata secondo lo stesso concetto stilistico della bottiglia di Coca Cola utilizzato per la Corvette Stingray e abbina una linea spettacolare a una meccanica convenzionale e collaudata. Il frontale spiovente, i fari a scomparsa, le fiancate sagomate nella zona delle porte, i grandi parafanghi posteriori che si inseriscono nella coda e i gruppi ottici posteriori circolari sono le principali caratteristiche estetiche della Opel GT del 1968. La coupé non viene costruita interamente negli stabilimenti Opel: è la carrozzeria francese Chausson a realizzare le scocche grezze, mentre la Brisonneau & Lotz si occupa della finitura, del montaggio delle componenti elettriche e degli allestimenti interni. Solo l'assemblaggio finale viene effettuato nello stabilimento tedesco di Bochum. Alla originale versione equipaggiata con il motore della Rekord 1.9 viene affiancata una versione che utilizza quello della Kadett 1.1 da 60 Cv. Nel 1973, al momento dell'uscita di produzione della GT si contano 103.463 esemplari prodotti, 70.222 dei quali esportati negli Stati Uniti.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,113
Larghezza ..... m 1,580
Altezza ..... m 1,225

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 940 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata 1897cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Marchi 11.877

Ascona

Produzione 1970 - 1988
Carrozzeria Berlina - Station wagon

All'inizio degli anni Settanta, la Ascona segna il ritorno della Opel nel segmento delle automobili di classe media. La nuova vettura si inserisce tra la Kadett e la Record di cui riprende molte componenti: della prima sono gran parte degli organi meccanici e della seconda il motore ridotto a 1598 cc. Oltre a questo propulsore, disponibile in due versioni di diversa potenza, c'è anche un quattro cilindri di 1897 cc da 90 Cv (66 kW). Nel marzo del 1974 la gamma si arricchisce di un'elegante station wagon denominata Voyage con finiture esterne tipo legno cui fa seguito una versione più convenzionale. Quando, nel settembre del 1975, viene presentata la nuova serie, ne sono prodotti 691.438 esemplari.
La Ascona-B è in pratica un'evoluzione più estetica che tecnica del modello precedente, rispetto al quale mostra un frontale modificato e una carrozzeria allungata di 20 centimetri a vantaggio dell'abitabilità interna. La gamma delle motorizzazioni si arricchisce subito di un propulsore di 1196 cc che sviluppava 60 Cv (44 kW) e nel 1978 di uno di 1998 cc da 100 Cv (73 kW) e di un 2100 diesel da 58 Cv (43 kW). Fino al 1981 ne sono costruiti e venduti 1.512.971 esemplari.
La terza serie (Ascona-C) viene presentata il 18 settembre 1981 al salone di Francoforte. L'adozione della trazione anteriore permette di allungare il passo da 2.518 millimetri a 2.574 millimetri senza modificare le dimensioni esterne. Le sospensioni McPherson, il nuovo assale posteriore e i motori da 1,3 e 1,6 litri contribuiscono a migliorare il comportamento su strada. L'anno seguente la gamma delle motorizzazioni si arricchisce di un 1.6 Diesel da 54 Cv e di un 1.8 a iniezione da 115 Cv. In seguito, la Ascona-C 1.8i è la prima Opel dotata di catalizzatore. Complessivamente la Ascona-C viene prodotta in 1.721.649 esemplari.

1

1. La Ascona segna il ritorno della Opel nel segmento delle auto medie
2. Il frontale della ultima serie della Opel Ascona
3. La station wagon Voyage del 1974 con finiture esterne che simulano il legno

2

3

SCHEDA TECNICA - 1970

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,124
Larghezza ..... m 1,626
Altezza ..... m 1,385

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 910 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1584 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Marchi 7.364

Manta

Produzione 1970 - 1988
Carrozzeria Coupé

1. La Opel Manta, un elegante coupé 2+2
2. La versione GSi del 1984
3. La seconda serie si caratterizza per una linea molto più spigolosa e per i fari rettangolari

Sulla stessa piattaforma della Ascona, all'inizio degli anni Settanta, la Opel realizza la Manta. Si tratta di una coupé a 2+2 posti che, nelle intenzioni del marchio tedesco, vuole rappresentare un'alternativa alla Ford Capri nel settore delle sportive da famiglia, una categoria di vetture lanciata con un buon successo di pubblico proprio dalla rivale americana. Presentata nel settembre 1970, la Opel Manta è un'automobile elegante e ben costruita che però non ha l'immagine sportiva della rivale. Nondimeno può contare su una certa popolarità tra coloro che cercano un'automobile dall'aspetto sportivo in grado di assicurare buone prestazioni senza rinunciare a un comfort adeguato. Proposta inizialmente con gli stessi motori di 1600 e 1900 cc della Ascona-A, dal 1974 è ottenibile anche con un 1900 a iniezione in grado di erogare 105 cavalli di potenza. Questo nuovo propulsore equipaggia la nuova versione GT/E. Al salone di Francoforte dello stesso anno fa la sua apparizione la seconda serie, riconoscibile esternamente per la linea completamente rinnovata, non più arrotondata bensì spigolosa e caratterizzata da nuovi fari anteriori di forma rettangolare. Alle già note motorizzazioni si aggiunge un 1200 capace di 60 Cv e, dal 1977, un due litri a iniezione elettronica da 110 Cv per la GT/E. Sulla base di questo modello viene realizzata nel 1981 la sportivissima versione 400 destinata all'impiego nei rally, equipaggiata con un quattro cilindri bialbero a 16 valvole di 2410 cc da 144 Cv. Tra prima e seconda serie sono oltre un milione le Opel Manta costruite.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie A	1970 - 1975
Serie B	1975 - 1988

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,292
Larghezza ..... m 1,626
Altezza ..... m 1,355

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1584 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 154 km/h

PREZZO ..... Marchi 8.269

Senator/Monza

Produzione 1978 - 1993
Carrozzeria Berlina - Coupé

Nel 1978 la Opel completa il programma di rinnovamento della sua gamma avviato all'inizio degli anni Settanta, presentando la Senator, una berlina a quattro porte che riprende il discorso avviato con le precedenti ammiraglie a sei cilindri, e la Monza, una coupé che dovrebbe attrarre persone che altrimenti si rivolgerebbero alla Mercedes, alla Bmw oppure alla Jaguar. Le due vetture sono realizzate sullo stesso pianale della Rekord con la quale le somiglianze tecniche ed estetiche sono evidenti. Oltre che leggermente più lunga, la Senator è però anche più spaziosa, ha un frontale leggermente più largo e alcuni accorgimenti (come l'ampio uso di cromature, la nuova mascherina, l'arretramento del terzo montante e il terzo finestrino laterale) che le conferiscono una fisionomia propria. Entrambi i modelli sono inizialmente offerti con una gamma di propulsori a sei cilindri che comprende un 2800 da 140 Cv e un tre litri a carburatore capace di 150 Cv oppure un motore a iniezione da 180 Cv. I modelli Senator e Monza si fanno apprezzare per il buon rapporto fra prezzo e prestazioni, le finiture interne e le sospensioni posteriori indipendenti con molle Miniblock. A fine del 1986 la Monza esce di produzione e la Senator viene riproposta in una nuova edizione, realizzata sulla base della Omega, dalla quale si distingue per la diversa mascherina anteriore e per il terzo finestrino laterale. Il sei cilindri in linea di 2969 cc che la equipaggia viene successivamente proposto in versioni di differente potenza, da 156 o 177 Cv, e infine anche a 24 valvole da 240 Cv.

1

1. La Opel Monza, il coupé del marchio tedesco realizzato sullo stesso pianale della Rekord
2. La Senator è una berlina a quattro porte, omologata per cinque posti
3. La plancia della Opel Senator

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie A	1978 - 1986
Serie B	1987 - 1993

SCHEDA TECNICA - SENATOR

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,811
Larghezza ..... m 1,728
Altezza ..... m 1,415

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.370 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2784 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Marchi 23.380

Corsa

Produzione Dal 1982
Carrozzeria Berlina

La Corsa è la prima automobile lunga meno di 4 metri costruita dalla Opel, una Casa che fino ad allora è nota per vetture comode, affidabili, tecnicamente e stilisticamente convenzionali. La Corsa rompe con questi canoni. Non solo per le sue dimensioni o per il motore trasversale e la trazione anteriore, ma anche perché all'inizio degli anni Ottanta dà un deciso colpo di spalla all'immagine conservatrice della Casa tedesca che con essa si apre a nuove fasce di pubblico: persone che cercano una seconda macchina o che non vogliono spendere più di tanto per un'automobile. Con la prima generazione della Corsa la Opel sviluppa una vettura dalla carrozzeria raccolta e proporzionata, caratterizzata da parafanghi molto marcati.
É un'automobile completamente nuova dal primo all'ultimo bullone, costruita in uno stabilimento ubicato in un Paese come la Spagna che all'epoca non ha una grande tradizione in fatto di produzione automobilistica. Nel 1993 arriva la seconda generazione che rappresenta un netto stacco stilistico rispetto al modello precedente. Mentre la Corsa-A ha superfici, angoli ed estremità molto ben delineate, la seconda serie presenta linee più morbide e arrotondate. L'evoluzione estetica sottolinea il balzo in avanti compiuto anche dal punto di vista tecnico. Su questo modello fanno la loro comparsa nuovi equipaggiamenti, in precedenza riservati a modelli di classe superiore, come il climatizzatore, il cambio automatico e l'Abs. La gamma delle potenze disponibili spazia parecchio: le diverse motorizzazioni sono in grado di erogare potenze che variano dai 45 ai 106 Cv. La terza serie ha un aspetto solido e dinamico, ma anche elementi estetici tipici della Corsa opportunamente reinterpretati. L'allargamento della carreggiata e l'allungamento del passo le conferiscono un'aria di solidità e ne aumentano l'abitabilità interna. La dotazione di sicurezza comprende airbag frontali e laterali, cinture di sicurezza con arrotolatore automatico su tutti e cinque i sedili e pedaliera sganciabile. Presentata in anteprima mondiale al salone di Londra del 2006, la quarta generazione è disponibile con due carrozzerie molto diverse fra loro: una tre porte che ricorda una coupé e una cinque porte più familiare.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,622
Larghezza ..... m 1,532
Altezza ..... m 1,365

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 735 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 993 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 6.721.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie A	1982 - 1993
Serie B	1993 - 2000
Serie C	2000 - 2006
Serie D	dal 2006

LA TECNICA

Il controllo elettronico della tenuta di strada (ESP), montato sulla quarta generazione Corsa, agisce sulle quattro ruote separatamente. È regolato per assecondare il controllo della vettura anche quando affronta curve a velocità sostenuta. Entra in funzione progressivamente solo quando chi è al volante rischia di perdere il controllo.

1

2

3

4

1. La Opel Corsa, in produzione dal 2006
2. La prima serie della Opel Corsa
3. Il restyling del 1993 è radicale: le linee sono assai più morbide e arrotondate
4. La terza generazione della Opel Corsa
5. Gli interni della versione 2006

5

FOCUS
La quarta generazione

La quarta generazione della Corsa si distingue per la linea moderna, fatta di linee sportive e forti, per le avanzate caratteristiche dell'autotelaio che garantiscono un comportamento agile e sicuro, per gli interni spaziosi e per una serie di soluzioni di alto contenuto tecnologico, molte inedite su una vettura di questa categoria.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,999
Larghezza ..... m 1,713
Altezza ..... m 1,488
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 1.555 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 998 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 60 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h
PREZZO ..... Euro 11.300

Omega

Produzione 1986 - 2003
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Abbandonando verso la metà degli anni Ottanta la produzione della Rekord in favore di quella della Omega, la Opel allo stesso tempo cambia il nome del suo modello di classe superiore e rinnova la sua immagine in maniera molto più dinamica. La linea della prima serie Omega presenta un frontale spiovente, fiancate lisce, mentre i finestrini avvolgenti creano una forma slanciata che si traduce in un ottimo coefficiente di penetrazione aerodinamica. Grazie anche alla cura dedicata alla tecnica motoristica all'economia, al rispetto dell'ambiente e alla sicurezza, la Casa tedesca si aggiudica il premio Auto dell'Anno nel 1987, due anni dopo averlo vinto con la Kadett. Due tipi di carrozzeria (berlina quattro porte tre volumi e station wagon) e un'ampia varietà di motorizzazioni caratterizzano entrambe le serie della Omega. Mentre la prima si rivolge sia al tradizionale cliente Rekord che a un pubblico più giovane e dinamico, la seconda si propone come una ragionevole alternativa ad alcuni modelli Mercedes. A tale proposito la prima serie, in produzione tra il 1986 e il 1994, viene offerta sia con economiche motorizzazioni a benzina di 1800 e 2000 cc e 2300 diesel e turbodiesel che con poderosi sei cilindri 3000 a 12 e 24 valvole rispettivamente da 177 e 204 Cv. Senza dimenticare la spettacolare versione realizzata nel 1989 in collaborazione con la Lotus. La seconda serie, realizzata tra il 1994 e il 2003, si segnala per le linee più morbide e arrotondate, ma anche per le evolute motorizzazioni benzina e turbodiesel. Tra queste spiccano il sei cilindri in linea di origine Bmw da 130 Cv, un 2000 a iniezione diretta di gasolio e un 3000-V6 a benzina da 210 Cv.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie A	1986 - 1994
Serie B	1994 - 2003

1

1. La Opel Omega nei due allestimenti, berlina e station wagon
2. Il frontale della vettura. La Omega è Auto dell'Anno nel 1987
3. Il motore della Opel Omega. La gamma dei propulsori di questa vettura è piuttosto ampio

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,687
Larghezza ..... m 1,772
Altezza ..... m 1,447

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.161 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1786 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 195 km/h

PREZZO ..... Marchi 26.860

Vectra

Produzione 1988 - 2008
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Nell'estate del 1988 Opel apre con Vectra un nuovo capitolo nella storia dei suoi modelli di classe media. Disponibile inizialmente solo con carrozzeria berlina a due e a tre volumi, motori di cilindrata compresa tra 1400 e 2000 (tra i quali un 1700 Diesel e un 2000 a 16 valvole) e un paio di versioni a trazione integrale, la prima serie Vectra si impone subito all'attenzione del pubblico divenendo rapidamente una delle berline della sua classe più vendute in Europa. La seconda serie conserva ben poco della prima. Riconoscibile per una carrozzeria ancora più arrotondata e arricchita di appendici aerodinamiche, si segnala per la grande cura dedicata alla dotazione di sicurezza che, oltre all'Abs, comprende la pedaliera sganciabile e due airbag full size attivabili con una nuova tecnologia mista che utilizza una piccola carica di innesco. Nell'autunno del 1997 la gamma si arricchisce della versione station wagon e di un 2000 turbodiesel 16 valvole a iniezione diretta che danno ulteriore impulso alle vendite (dal 1996 al 1998 è l'automobile del segmento D più venduta in Europa). La terza generazione, presentata al salone di Ginevra del 2002, ha un linea completamente rinnovata e tecnologie d'avanguardia come il servosterzo elettroidraulico e il sistema elettronico di guida interattiva Opel IDS (Interactive Driving System) che, oltre a comprendere l'Abs e l'ESP, è anche in grado di irrigidire molle e ammortizzatori. Per esaltare la capacità di carico della vettura, la versione station wagon ha un passo più lungo delle berline a quattro e cinque porte e i sedili posteriori scorrevoli longitudinalmente.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie A	1988 - 1995
Serie B	1995 - 2002
Serie C	2002 - 2008

1

1. La Opel Vectra, una delle berline più vendute in Europa nella sua categoria
2. La terza generazione della Vectra
3. Gli interni della serie C

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,430
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.530 kg

MOTORE
Alimentazione ..... berlina
Cilindrata ..... 1389 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4/5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 176 km/h

PREZZO ..... Lire 17.000.000

Astra

Produzione Dal 1991
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé cabriolet

All'inizio degli anni Novanta dal catalogo della Opel sparisce il nome Kadett. La best seller della Casa tedesca prende il nome Astra, già utilizzato da anni per il corrispondente modello venduto in Gran Bretagna con il marchio Vauxhall. Non cambia però la sostanza dei fatti, tanto che la prima generazione è identificata con la sigla F e non A, proseguendo la sequenza avviata con la prima Kadett del dopoguerra. La nuova Opel Astra è lo sviluppo di un concetto di automobile rivelatosi vincente. Al di là del sostanziale rinnovamento estetico, la Astra prima generazione presenta importanti innovazioni tecnologiche, prima fra tutte l'adozione del catalizzatore di serie su tutte le versioni a benzina e a gasolio, la presenza di due airbag full size anteriori, del filtro anti-polline e (sulle versioni sportive) di dispositivi elettronici con l'Abs e il controllo di trazione. La seconda generazione porta avanti la volontà di rinnovamento del costruttore. La carrozzeria perde la sua forma molto arrotondata, ma sotto di essa fanno la loro apparizione soluzioni innovative come il servosterzo elettrico e la pedaliera sganciabile di sicurezza. Con questa generazione la Opel allarga ulteriormente l'offerta Astra comprendendo anche le versioni Eco a basso consumo e impatto ambientale ridotto e le sportive OPC sviluppate in collaborazione con il reparto corse. Con la terza generazione la gamma si arricchisce della coupé-cabriolet TwinTop, di nuovi sistemi elettronici per il controllo attivo del comportamento su strada, dei fari anteriori adattabili e del parabrezza panoramico che si prolunga fino sopra le teste del guidatore e del passeggero anteriore. La quarta ed ultima generazione arriva nel 2009, presentata al salone di Francoforte. L'estetica muta radicalmente, secondo i più recenti canoni del design made in Opel. Crescono anche gli ingombri e la lunghezza (17 centimetri in più rispetto alla terza serie, 4 metri e 42 centimetri in totale), ma ciò che salta subito all'occhio è la sensazione complessiva di qualità: un netto passo avanti rispetto al passato. Imponente, poi, il parco motori: sono ben otto infatti i propulsori a disposizione sulla nuova versione di questa berlina compatta, equamente ripartiti tra gasolio e benzina. Tra questi ultimi, spicca l'inedito 1.4 turbo da 140 Cv, esempio lampante della nuova filosofia del downsizing sposata dalla Opel: motori più piccoli, con minori consumi ed emissioni, ma corpi vettura più grandi.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,051
Larghezza ..... m 1,688
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 930 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1389 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Lire 15.975.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1991 - 1998
II Serie	1998 - 2004
III Serie	2004 - 2009
IV Serie	dal 2009

LA TECNICA

La tecnologia la fa da padrone sulla IV serie dell'Astra, con equipaggiamenti *high-tech* di classe superiore: dalla telecamera per la lettura dei segnali stradali alla regolazione automatica dei fari, fino al sistema Flex Ride (nella foto), in grado di adeguare le risposte di sospensioni, acceleratore e sterzo alle preferenze di ciascuno.

1

2

3

1. L'ultima generazione della Opel Astra, presentata al salone di Francoforte del 2009
2. La prima serie della berlina compatta tedesca arriva nel 1991
3. La variante station wagon
4. Gli interni *high-tech* dell'Astra più recente

4

FOCUS

La quarta serie

Tra i ben otto motori disponibili sull'ultima serie dell'Astra, arrivata a fine 2009 con estetica totalmente rinnovata e dotazioni al top, quello tecnicamente più interessante è il 1.4 turbo da 140 Cv: un'unità molto più parca nei consumi rispetto al 1.8 che va a sostituire.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,420
Larghezza	m 1,814
Altezza	m 1,510
POSTI	5
PORTE	5
PESO	1.373 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	1364 cc
Cilindri	4
Potenza	140 Cv
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	6 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	205 km/h
PREZZO	Euro 18.500

Frontera

Produzione 1991 - 2003
Carrozzeria Fuoristrada

La Opel Frontera è il primo fuoristrada prodotto da una grande industria automobilistica generalista europea e il primo veicolo di questo genere progettato e sviluppato appositamente per il pubblico del Vecchio continente. Esposta in anteprima al salone di Ginevra del 1991 e commercializzata alla fine dello stesso anno, associa una linea moderna e piacevole a tutte quelle soluzioni tecniche che caratterizzano il fuoristrada classico: telaio separato in acciaio, trazione integrale inseribile e riduttore. Viene proposta in due versioni: la Sport a passo corto con carrozzeria a tre porte hard top e la Wagon a passo lungo a cinque porte. Inizialmente adotta tre collaudati motori Opel: un 2000 a benzina da 115 Cv, un 2300 turbodiesel da 101 Cv e un 2400 benzina da 125 Cv. Già nel 1995, in occasione di un primo restyling, questi ultimi sono sostituiti da un 2200 bialbero a 16 valvole da 136 Cv e da un 2800 turbodiesel Isuzu a iniezione diretta da 113 Cv. Nella stessa occasione la Frontera è oggetto di una serie di modifiche alle sospensioni e all'impianto frenante, ora con quattro freni a disco. Nel 1997 il turbodiesel giapponese viene sostituito da un 2500 a iniezione diretta da 115 Cv realizzato dall'italiana VM di Cento (Ferrara). Nell'autunno del 1999 viene presentata la seconda generazione della Frontera che, oltre a una serie di interventi estetici, presenta un nuovo 2200 turbodiesel a iniezione diretta da 115 Cv, un 3200-V6 a benzina da 205 Cv e soprattutto il dispositivo elettronico shift on the fly che permette, premendo un pulsante, di passare dalle due alle quattro ruote motrici o viceversa, anche a vettura in movimento purché a velocità inferiore ai 100 chilometri orari.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1991 - 1999
II Serie	1999 - 2003

1

1. I due allestimenti della Frontera: la Sport a tre porte e la Wagon a cinque porte
2. Gli interni della seconda serie
3. L'allestimento Sport del 1998

2

3

SCHEDA TECNICA - SPORT

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,207
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,698

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 1.561 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Lire 29.945.000

Tigra

Produzione Dal 1994
Carrozzeria Coupé - Spider

All'inizio degli anni Novanta la Opel rilancia con successo l'idea della piccola coupé come concreta alternativa alle molte varianti sportive ed eleganti delle compatte del segmento B. Esposta al salone di Francoforte del 1993 come concept car (insieme ai prototipi Roadster e Scamp, sviluppati anch'essi sulla base della seconda generazione Corsa), la Tigra entra in produzione l'anno seguente quasi senza alcuna modifica, riscuotendo un immediato successo in due fasce di pubblico cui i costruttori guardano con grande interesse: i giovani e le donne. Per sei anni domina il mercato in maniera pressoché incontrastata. Oltre a un'immagine indubbiamente giovanile e dinamica, la linea molto personale, caratterizzata da un motivo laterale a Z e da uno speciale lunotto posteriore, le dimensioni contenute e i costi di gestione accessibili sono i principali motivi di attrazione della Opel Tigra che viene proposta sul mercato con due motori ECOTEC bialbero a 16 valvole di 1400 e 1600 cc. La sua produzione cessa nel 2000 poiché, con l'introduzione della terza generazione Corsa, non è più disponibile il pianale su cui è realizzata. Nel 2004 la Opel riprende il nome Tigra per una compatta spider/coupé a due posti dotata di un tetto d'acciaio che si solleva e si abbassa, e può essere ripiegato all'interno del bagagliaio, tramite un meccanismo elettro-idraulico azionato premendo semplicemente un pulsante. Anche la Tigra TwinTop viene proposta con due bialbero ECOTEC a 16 valvole, ma il 1600 da 90 Cv della prima Tigra viene sostituito da un 1800 da 125 Cv.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé	1994 - 2000
Spider/Coupé	2004

1

1. La Opel Tigra, la piccola coupé del marchio tedesco
2. Gli interni della vettura
3. La Tigra Twin Top nell'allestimento "Illusion": il tetto è rigido, rivestito in tela per simulare una capote tradizionale

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,922
Larghezza ..... m 1,812
Altezza ..... m 1,340

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.055 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1389 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Lire 22.000.000

Zafira

Produzione Dal 1999
Carrozzeria Monovolume

1. La Opel Zafira è la prima monovolume compatta a sette posti
2. La plancia con il computer di bordo
3. Il frontale della versione 2008

Esposta in anteprima al salone di Parigi del 1998 e lanciata l'anno seguente, la Opel Zafira è la prima monovolume compatta a sette posti (2-3-2), ma soprattutto la prima nella quale non è necessario smontare dall'abitacolo alcun sedile per variare la configurazione degli interni e il numero dei sedili utilizzabili. La flessibilità dell'abitacolo, le dimensioni esterne contenute (è realizzata sulla stessa piattaforma dell'Astra) e il prezzo competitivo sono alla base del successo commerciale di questo modello di cui la Casa tedesca costruisce oltre 2 milioni di esemplari in dieci anni. Nel 2005 esce la seconda generazione della Zafira, profondamente rivista nell'estetica, ma soprattutto arricchita di importanti contenuti tecnologici e di soluzioni che ne accrescono ulteriormente la funzionalità. Questo è il caso, ad esempio, dell'autotelaio elettronico IDS Plus, che garantisce un ottimo compromesso tra tenuta di strada e comfort di marcia, del tetto panoramico SkyFlex con quattro grandi pannelli vetrati e cinque scomparti porta-oggetti integrati ove riporre piccoli oggetti, e del sistema Flex Organizer che permette di sfruttare al meglio lo spazio disponibile nel bagagliaio. Con questo sistema, sviluppato degli ingegneri della Casa tedesca, si possono ripiegare in breve tempo uno o entrambi i sedili della terza fila, facendoli sparire del tutto all'interno della parte posteriore del pavimento. Come è caratteristica della più recente produzione Opel, anche la Zafira viene proposta con molte motorizzazioni differenti. I propulsori della monovolume spaziano dai 1600 ai 2200 cc. Nel 2006 la Zafira è addirittura il primo modello Opel disponibile con quattro tipi d'alimentazione: benzina, gasolio, metano e Gpl. Dal 2000 sulla base della Zafira il centro ricerche della Opel inizia a lavorare al veicolo sperimentale HydroGen a fuel-cell alimentate a idrogeno.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,320
Larghezza ..... m 1,742
Altezza ..... m 1,684

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.392 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 101 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 176 km/h

PREZZO ..... Lire 36.192.000

Agila

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Monovolume

La Opel Agila è la prima micro monovolume prodotta da una Casa europea. Sfruttando la collaborazione con la giapponese Sukuzi (che sulla stessa piattaforma realizza la Wagon R+) nel 2000 nasce una compatta a cinque porte che, associando una buona abitabilità interna a una grande maneggevolezza, rappresenta una valida alternativa alle utilitarie (segmento A). La Opel Agila è prodotta con due brillanti motori a quattro valvole per cilindro: un tre cilindri di 973 cc e un quattro cilindri di 1199 cc che sviluppano rispettivamente 58 Cv e 75 Cv. La linea giovanile e la possibilità di trasformarne rapidamente gli interni da quelli di una vettura a quattro posti in quelli di una a due posti con un bagagliaio della capacità di 700 litri ne fanno una beniamina del pubblico femminile. In sette anni dalla fabbrica di Gliwice, in Polonia, escono oltre 440.000 Agila, il 40 per cento delle quali viene acquistata in Italia. Nella seconda parte del 2007 la Casa tedesca annuncia la seconda generazione dell'Agila, sviluppata anch'essa in collaborazione con Suzuki che realizza la Splash. Il nuovo modello ha una linea meno squadrata ed essenziale di quello precedente, un aspetto complessivamente più gradevole e cinque posti anziché quattro. Guidatore e passeggeri siedono ancora in posizione rialzata, ma il tetto, scendendo verso la parte posteriore, dà un nuovo slancio alla linea della vettura. La capacità del vano di carico può variare da un minimo di 225 litri sotto il copri-bagagliaio (quanto basta per trasportare, ad esempio, un passeggino) a un massimo di 1.050 litri, girando semplicemente la manopola che fa ripiegare lo schienale dei sedili posteriori. Ai due motori a benzina, la cui potenza sale rispettivamente a 65 Cv e 86 Cv, si affianca un 1300 turbodiesel common-rail da 75 Cv.

1

1. La Opel Agila è la prima mini monovolume, prodotta da una Casa europea
2. L'ultima versione della Agila (2007) presenta un deciso restyling
3. Il posteriore dell'ultima versione dell'Agila

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,500
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,695

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 940 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 973 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 58 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 142 km/h

PREZZO ..... Euro 17.192

Meriva

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Monovolume

1. La Meriva, la piccola monovolume di casa Opel, è dotata di un abitacolo flessibile
2. La plancia con i comandi della vettura
3. I tettucci apribili sono due

La straordinaria flessibilità degli interni e le contenute dimensioni esterne sono i principali motivi del successo che la Opel Meriva riscuote tra il pubblico europeo. Presentata al salone di Parigi nel 2002 e lanciata l'anno seguente, nei primi tre anni di commercializzazione la piccola monovolume Opel conquista circa mezzo milione di clienti. Il segreto del suo successo è il sistema Flex Space (adottato anche sulla Signum), con il quale la Casa tedesca prosegue sulla strada delle soluzioni innovative atte a migliorare la flessibilità interna dei suoi modelli senza dover estrarre alcun sedile dall'abitacolo, e un passo di 2.630 mm, praticamente identico a una monovolume del segmento immediatamente superiore come la Opel Zafira. La gamma delle motorizzazioni, tutte a 16 valvole, comprende inizialmente due propulsori a benzina di 1600 e di 1800 cc che sviluppano rispettivamente 101 e 125 Cv e due 1700 cc turbodiesel a iniezione diretta, uno da 75 e uno common-rail da 101 Cv. Nell'estate del 2004 tale gamma si arricchisce di un 1400 a benzina in grado di erogare 90 Cv di potenza, seguito nella primavera del 2006 da un motore 1600 turbo benzina da 180 Cv riservato alla sportivissima versione OPC. Nella stessa stagione vengono resi disponibili anche altri propulsori: un 1300 turbodiesel common-rail da 75 Cv e un 1600 a benzina con tecnologia Twinport in grado di erogare 105 Cv di potenza. Sempre nel 2006 la piccola monovolume Opel è oggetto di un leggero rinnovamento estetico che interessa gli interni ma soprattutto il frontale attraversato da un'ampia barra cromata. Meriva è prodotta nello stabilimento Opel di Saragozza, in Spagna.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4.052
Larghezza ..... m 1,684
Altezza ..... m 1,634

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.330 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 ..... 181 km/h

PREZZO ..... Euro 14.900

Signum

Produzione 2003 - 2008
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La Opel Signum, berlina a due volumi
2. Il posto di guida delle Signum
3. La Signum dispone di cambio manuale o automatico

Con la Signum, esposta in anteprima mondiale al salone di Ginevra del 2003, Opel propone un'automobile unica nel suo genere che va al di là degli schemi tradizionali. Questa vettura, caratterizzata da un passo lungo e da una carrozzeria profilata, vuole essere un'automobile a metà strada tra la berlina a due volumi e la station wagon delle quali conserva il comportamento su strada e la flessibilità di carico. L'originale sistema FlexSpace (proposto anche su Meriva) permette di fare arretrare separatamente per un massimo di 130 millimetri i sedili posteriori, aumentando a seconda delle esigenze del momento la capacità del bagaglio oppure lo spazio a disposizione dei passeggeri posteriori, che per loro maggior comfort hanno anche la possibilità di inclinare all'indietro gli schienali di 30 gradi. Il sistema elettronico IDS (già introdotto su Vectra) migliora il comportamento su strada e la sicurezza attiva. Opel Signum è prodotta con quattro differenti motori benzina e con tre turbodiesel, tutti a quattro valvole per cilindro. Fra questi vanno segnalati un 3000-V6 da 177 Cv, che è il primo turbodiesel common-rail realizzato dalla Casa tedesca, e un 2200 da 155 Cv, che è il primo motore Opel a iniezione diretta di benzina. A seconda delle versioni, Signum è disponibile con cambi manuali a cinque e sei marce oppure con una trasmissione automatica a cinque marce di tipo adattativo con funzione Active Select che permette di guidare in modo sportivo sfiorando semplicemente la leva del selettore. In alternativa, può essere utilizzata in modo completamente automatico per affrontare, ad esempio, con maggior comfort il traffico cittadino. La produzione di Opel Signum viene interrotta nel 2008 insieme a quella della terza generazione Vectra che è realizzata sulla stessa piattaforma.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,651
Larghezza ..... m 1,798
Altezza ..... m 1,466

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.495 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 122 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 197 km/h

PREZZO ..... Euro 23.250

Antara

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Suv

1. L'Opel Antara, un Suv che mescola il design elementi estetici del fuoristrada con quello della station wagon sportiva
2. Gli spaziosi interni della vettura
3. La Antara è dotata di trazione integrale e dei sistemi Abs ed ESP

Alla fine del 2006 Opel torna nel mercato dei veicoli fuoristrada con Antara, un veicolo realizzato sulla stessa piattaforma della Chevrolet Captiva. A differenza della Frontera, non ha un telaio separato ma una carrozzeria a scocca portante, mentre rispetto al prototipo Antara GTC esposto l'anno prima al salone di Francoforte ha cinque porte anziché tre. Mescolando fra loro gli elementi estetici della station wagon sportiva e del fuoristrada classico, i progettisti Opel sviluppano con questo progetto un'automobile molto flessibile, in grado di garantire al tempo stesso un comportamento brillante e grande comfort nei lunghi trasferimenti. All'originale versione a trazione integrale si affianca all'inizio del 2009 quella a trazione anteriore. I motori disponibili sono tre, tutti a quattro valvole per cilindro e montati trasversalmente all'interno del vano motore. Il più potente è un V6 a benzina di 3200 cc che sviluppa 227 Cv ed è dotato di un filtro anti-particolato che non richiede alcuna manutenzione. Lo affiancano un quattro cilindri a benzina di 2,4 litri da 140 Cv e soprattutto un 2000 turbodiesel common-rail da 150 Cv che si rivela la motorizzazione preferita dalla clientela italiana. La trazione integrale intelligente di Opel Antara abbina i vantaggi della trazione anteriore a quelli delle quattro ruote motrici. Sebbene il motore azioni solitamente le ruote anteriori, la forza motrice può essere distribuita, quando serve, in modo rapido e fluido tra i due assi. L'elemento fondamentale di questa funzione è un giunto elettroidraulico a gestione elettronica posto sulla trasmissione all'assale posteriore. Inoltre i sistemi Abs ed ESP aiutano efficacemente il guidatore in tutte le situazioni possibili.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,575
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,704

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.805 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 178 km/h

PREZZO ..... Euro 31.800

Nuova GT

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Spider

1. La Opel GT, la Spider presentata al salone di Ginevra nel 2006
2. Gli interni sportivi della vettura
3. La Nuova GT raggiunge i 100 chilometri orari in meno di sei secondi

Tra il 2001 e il 2006 la Opel produce, in collaborazione con l'inglese Lotus, la Speedster una biposto sportiva, realizzata in alluminio e materiali compositi ed equipaggiata con un motore posteriore centrale di 2200 cc da 147 Cv in grado di raggiungere la velocità massima di 217 chilometri orari. Interrotta la produzione di quella vettura, al salone di Ginevra del 2006 la Opel espone in anteprima mondiale la GT, una spider di impostazione classica dotata di un potente motore anteriore, trazione posteriore, differenziale autobloccante, assetto sportivo, posizione di guida bassa e distesa. La carrozzeria larga, la linea slanciata, il lungo cofano motore incernierato nella parte anteriore d i ridotti sbalzi di carrozzeria le conferiscono le tipiche proporzioni di un'automobile di questa categoria. La linea ha una personalità inconfondibile, caratterizzata da una forma molto accattivante, risultato di un contrasto tra spigoli vivi e superfici arrotondate.
Il motore è un turbo a iniezione diretta di benzina a fasatura variabile che sviluppa 264 Cv e permette alla Opel GT di raggiungere i 100 chilometri orari con partenza da fermo in meno di 6 secondi. Il pianale, con elementi laterali idroformati e tunnel centrale con funzione portante, è realizzato in lamiera d'acciaio e rappresenta una solida base per un comportamento su strada preciso e per la sicurezza passiva della vettura.
Lo sviluppo della Opel GT è un ottimo esempio di collaborazione internazionale. Il primo passo verso la realizzazione del suo progetto è il prototipo Solstice del 2002. A esso segue l'anno seguente il prototipo Vauxhall VX Lightning cui la Opel GT si ispira decisamente. La vettura viene prodotta nello stabilimento di Wilmington, negli Stati Uniti, dove sono costruiti anche i modelli gemelli Pontiac Solstice e Saturn Sky.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,813
Altezza ..... m 1,274

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.331 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 264 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 229 km/h

PREZZO ..... Euro 29.900

Insignia

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Opel Insignia, presentata in anteprima mondiale al salone di Londra del 2008, rappresenta uno stacco più netto di quanto si possa pensare rispetto alla precedente Vectra. Con questo nuovo modello la Casa punta a ringiovanire la sua immagine proponendo un nuovo concetto di automobile di classe media e dedicando una particolare attenzione allo sviluppo dell'estetica e ai contenuti tecnologici. Un indirizzo che viene recepito dalla giuria del trofeo Auto dell'Anno che le assegna il premio nel 2009. Alle berline a 2 e 3 volumi presentate alla rassegna inglese, si affianca alla fine del 2008 la station wagon Sports Tourer che ha una capacità massima di carico di 1.530 litri. La gamma delle motorizzazioni comprende dieci propulsori, tutti omologati Euro 5, di cilindrata variabile tra i 1600 e i 2000 cc: cinque a benzina capaci di potenze comprese tra 115 e 260 Cv e altrettanti turbobodiesel con potenze da 110 a 190 Cv. La Opel Insignia si segnala per la grande efficienza aerodinamica che influenza positivamente consumi, comportamento su strada e insonorizzazione. Oltre che nella classica versione a trazione anteriore, alcuni modelli della Insignia sono disponibili con la trazione integrale attiva Adaptive 4x4 che associa caratteristiche delle trazioni integrali meccaniche e idrauliche di tipo convenzionale. Le novità sono diverse: il sistema FlexRide, che permette di personalizzare la taratura dello sterzo, dell'acceleratore e delle sospensioni premendo un pulsante, il sistema Opel Eye che "legge" i cartelli stradali e avverte il guidatore se esce dalla sua normale corsia di marcia, una versione evoluta del sistema AFL che regola e angola dinamicamente il flusso dei fari, i sedili anteriori di forma anatomica approvati da esperti del settore.

1

1. La Opel Insignia, Auto dell'Anno 2009
2. La Insigna ha il sistema Opel Eye, in grado di "leggere" i cartelli stradali
3. Insigna station wagon

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,830
Larghezza ..... m 2,084
Altezza ..... m 1,498

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.503 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Euro 25.000

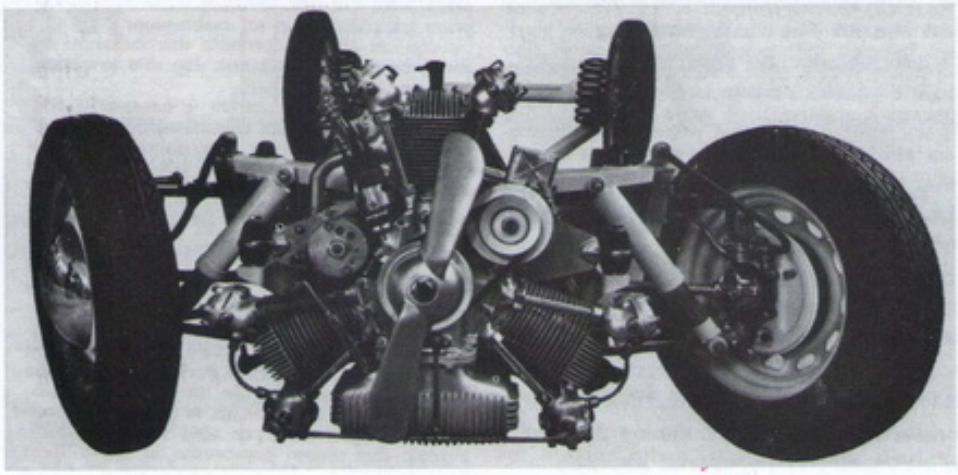
Opes

Torino Italia 1938 - 1949

1

Le realizzazioni della Opes e le visioni progettuali del suo fondatore e titolare Giuseppe Milanaccio, rientrano tra quelle in grado di cambiare il mercato ma che, per una serie di eventi sfortunati, rimangono allo stato di prototipo. Il nome di Milanaccio comincia a risuonare nell'ambiente motoristico nel 1934, quando realizza alcune due ruote che suscitano un certo interesse per le soluzioni meccaniche che adottano. Nel '38, a Torino, Milanaccio fonda la Opes, ossia le Officine di Precisione E Stampaggio, un'impresa che fino all'immediato dopoguerra si occupa di laminati metallici e della distribuzione di alcuni marchi di motociclette. Ma la passione per le auto divampa verso la fine del '45, quando realizza un prototipo di utilitaria. La creazione di Milanaccio stabilisce vari primati. È la prima vettura progettata in Italia dopo la fine della Seconda guerra mondiale, sotto il cofano e dentro l'abitacolo della berlina, si addensa una lunga serie di novità. Il modello viene battezzato Ninfea e ha la trazione anteriore. Il motore è a tre cilindri e previsto in due versioni, una di 702 cc e l'altra di quasi 800. Il raffreddamento ad aria si combina con una insolita struttura a "stella". Il volante è centrale ma può essere posizionato sia a destra che a sinistra. Ai cinque posti, di cui tre sul divanetto anteriore, si accede attraverso due porte. La vettura si distingue non solo per le novità strutturali, ma anche per una notevole stabilità e maneggevolezza. L'esemplare viene presentato nel '46 alla Mostra della meccanica di Torino e nel '48 arriva tra gli stand del salone dell'auto piemontese. Il successo, di critica e di pubblico, si traduce in un centinaio di ordinazioni. Milanaccio tenta di compiere il salto verso la produzione industriale ma, stretto tra le difficoltà organizzative e finanziarie, non riesce ad andare oltre la dimensione di artigiano. Al prototipo non fa seguito neanche un veicolo di serie e nel '49 la Opes esce di scena.

1. La Ninfea, utilitaria mai prodotta in serie
2. Lo schema meccanico a trazione anteriore della Opes Ninfea



2

OSCA

San Lazzaro di Savena (Bologna), Italia 1947 - 1966

Nel 1937, al culmine di una grave crisi finanziaria, i tre fratelli Maserati, Bindo, Ettore ed Ernesto, cedono la loro azienda alla ricca famiglia Orsi di Modena; il contratto di vendita prevede però una clausola secondo la quale possono lavorare nell'ambito della loro ex fabbrica fino al 1947. Scaduto questo termine, i Maserati fondano l'1 dicembre 1947 la OSCA (Officine Specializzate Costruzione Automobili Fratelli Maserati), utilizzando una parte delle loro vecchie officine di Bologna prima del trasferimento in affitto presso un ex-calzaturificio in via Emilia 144 sempre a Bologna, smentendo così la notizia di un loro espatrio in Argentina. Nel 1948 a Bologna prende allora forma il primo modello di loro progettazione: ha la carrozzeria di una sport e un motore di 1100 cc capace di 72 Cv. Questa prima OSCA prende parte a varie gare della Formula 2, e con Gigi Villoresi, al Gran premio di Napoli che è soltanto la terza uscita in corsa di una OSCA, centra tra la sorpresa generale la vittoria assoluta. Ansiosi di rientrare nel giro dei gran premi, i fratelli Maserati progettano un motore da competizione V12 di 4472 cc adatto a essere montato sulla preesistente Maserati 1,5 litri modello 4CLT. Noto come Tipo G dove G sta per Gordini (il noto costruttore di origini bolognesi diventato poi famoso in Francia) che ne commissiona la costruzione per un impiego in F1, questo propulsore è un concentrato di sofisticata tecnologia. Gordini però è in rotta di collisione con la Simca che lo supporta e all'improvviso mancano i fondi necessari per competere al massimo livello. Il bolide, portato in gara dal principe del Siam, Bira, non ottiene quindi le affermazioni sperate ad esclusione del clamoroso debutto vincente al Richmond Trophy di Goodwood il 23 marzo 1951.

La OSCA costruisce altre vetture da gran premio, ma le maggiori soddisfazioni a livello agonistico arrivano nelle gare per vetture sport dove corrono piloti sempre più prestigiosi, attratti dalle potenzialità delle vetture. Fagioli, Serafini, Bonetto, Cabianca, Chiron, la De Filippis, De Portago. Partendo dalla versione originale di 1089 cc, la OSCA deriva la 1342 cc, quindi la 1453 cc, quest'ultima versione, pilotata da Moss e Lloyd, vince la 12 ore di Sebring del 1954, procurando alla OSCA una valanga di ordinazioni dagli Stati Uniti. Grazie a questo forte incremento di vendite, l'OSCA può costruire il nuovo e più grande stabilimento di San Lazzaro di Savena, vicino a Bologna.

I fratelli Maserati non lo ammettono dichiaratamente, ma l'ambizione è sempre più quella di diventare un'azienda che produce vetture di alta qualità anche per la clientela che non corre. L'OSCA fa allora ricorso alla collaborazione della Carrozzeria Vignale dove opera l'estroso stilista Giovanni Michelotti. Le auto stradali si presentano compatte, essenziali e aggressive, costruite secondo due filoni ben precisi: uno molto tradizionale e l'altro audacissimo, caratterizzato da fiancate concave per favorire il raffreddamento dei freni e limitare l'ingombro della carrozzeria, un concetto che anni dopo verrà ripreso sulla Ferrari Testa Rossa.

2

1. Stirling Moss al volante della sua OSCA FS372 sul circuito di Spa durante una commemorazione nel 2008
2. Una OSCA MT4 spider

Verso la fine degli anni Cinquanta, con una forza lavoro di 40 maestranze, la OSCA raggiunge il rispettabile volume di produzione di 20-30 automobili l'anno. In questo periodo, l'OSCA presenta anche un potente 4 cilindri, con doppio albero a camme in testa, di 749 cc, derivato direttamente dal 1100 cc originale.

Secondo gli accordi stipulati nel 1959, la Fiat ottiene l'autorizzazione a costruire il 1500 cc OSCA (con cilindrata maggiorata a 1568 cc): da questo momento, questo propulsore, oltre a rimpiazzare il vecchio 1200 della Fiat car-

1

LA CURIOSITÀ

Trasloco a S. Lazzaro

Nel 1955 la OSCA si trasferisce a San Lazzaro di Savena, piccolo comune alle porte di Bologna. Il fabbricato occupa circa 2.000 metri quadrati, dove l'attività si sviluppa al meglio ed è un continuo viavai di campioni che escono alla guida dei bolidi da competizione per collaudi sulle strade nei dintorni. È una caccia continua a riconoscere gli assi più celebrati, da Chiron a Cabianca, da Scarfiotti a Musso, da De Tomaso a Carrol Shelby, da Castellotti ai fratelli Rodriguez, ma ancora Bussinello, Ginther, Govoni, Lualdi, Maglioli, Munaron, Ada Pace e Villoresi. L'anonimo paese di San Lazzaro vive di gloria riflessa, ma a cavallo del nuovo millennio, invece di fare un museo dentro il vecchio stabilimento abbandonato, ne decide la distruzione per far posto a un centro commerciale. È un'ingiustizia. Nascono comitati per la difesa della memoria della OSCA. Fatica inutile. La demolizione cancella ogni traccia di un'azienda che dà lustro al paesino e denuncia la miopia degli amministratori locali. Oggi, grazie all'ostinazione di una scuderia del posto, è affissa una targa ricordo.

rozzata da Farina, è utilizzato anche sulle sport coupé fuoriserie di progettazione Maserati. I costi crescenti e le evoluzioni continue dei regolamenti sono sempre una spina nel fianco per i Maserati che capiscono che senza un buon successo di vendita con vetture di serie non si può continuare ad andare avanti. Puntano allora su vetture gran turismo anche se il segmento pullula di fabbricanti di successo. L'auto ideale è individuata in una Gt di cilindrata media, potente e affidabile come nella tradizione della marca. Il partner ideale sembra il carrozziere Zagato e l'OSCA 1600 GT viene presentata al salone di Torino del 1960: è bellissima e molto ingentilita rispetto alla brutale S392 da corsa. Viene anche creata una struttura di vendita con sede a Torino che si rivela, però, incapace di imporsi sul mercato, pare anche per via del prezzo troppo elevato della vettura e della scarsa promozione data proprio dalla Zagato contrariamente a quanto il famoso carrozziere è solito fare con gli altri clienti. Nel 1963, l'OSCA entra a far parte del gruppo MV e la nuova amministrazione prosegue ancora per qualche tempo la produzione della 1600 GT, ma la conversione dai metodi costruttivi artigianali a quelli numericamente decuplicati non funziona a dovere perché l'azienda di Cascina Costa, di proprietà del conte Domenico Agusta, ha esperienza specifica solo nel campo degli elicotteri anche se vanta una gloriosa storia in campo motociclistico. I fratelli Maserati continuano comunque a svolgere l'attività di progettazione e sviluppo sino al 1966; tra le loro ultime realizzazioni c'è persino un motore con sistema di comando valvole di tipo desmodromico che lascerebbe pensare ad un impiego in F1. Ma ormai si è al culmine della gloriosa avventura: i modelli stradali non incontrano i favori del pubblico e anche l'ultimo tentativo, la 1700 Zagato in versione aperta e chiusa con il motore della Ford Taunus elaborato, è un disastro perché ormai sono auto troppo stradali che nulla hanno da spartire con la tradizione OSCA. Così il 28 novembre 1966, dopo un'assemblea straordinaria tenuta a Gallarate, viene deciso lo spostamento dell'azienda a Cascina Costa senza nessun piano strategico, ma solo per recidere ogni legame col passato. Per la marca bolognese è la fine dell'avventura.

Carlo Cavicchi

1600 GT

Produzione 1960 - 1966
Carrozzeria Coupé

Modello di punta della produzione OSCA, la 1600 GT viene presentata al salone di Torino del 1960. Si tratta di un'auto da corsa, disponibile anche in versione stradale: quest'ultima incarna senza meno le caratteristiche precipue di una granturismo made in Italy. Il telaio tubolare, i 4 freni a disco e le sospensioni a ruote indipendenti la identificano tuttavia come una vettura nata per le competizioni motoristiche. Il motore è un 1,6 litri da 95, 105, 125 e 140 Cv, alimentato da due carburatori doppio corpo Weber. La versione con 140 Cv, carrozzata soltanto da Zagato (in circa un centinaio di esemplari) mentre le meno potenti sono "vestite" anche da Frua, Michelotti, Vignale e Fissore, ha doppia accensione, pistoni speciali e valvole di maggior diametro. Il cambio è il lato debole della 1600 GT: manuale a 4 marce, di derivazione Fiat, è lento nel passare da un rapporto all'altro se rapportato alle prestazioni sportive dell'auto. Nel 1962 poi, Fissore ne espone a Ginevra una versione allungata che si distingue dalle precedenti per alcuni allestimenti esclusivi.

1

1. La OSCA 1600 GT del 1960
2. Un esemplare carrozzato da Zagato
3. Un modello speciale della OSCA 1600 GT con carrozzeria che prevede l'alloggiamento per i doppi fari anteriori di forma circolare

2

3

FOCUS
Un'auto da collezione

Di 1600 GT vengono costruiti circa un centinaio di esemplari in sei anni ma purtroppo non tutti recuperabili, fatto questo che porta molto in alto valore del modello nelle compravendite di auto d'epoca. Nelle varie aste tenute in tutto il mondo occidentale le 1600 GT crescono di prezzo di anno in anno. Vengono battute da 100 a 170.000 dollari, ma sono introvabili e proprio per questo è difficile stabilirne una giusta quotazione.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,860
Larghezza ..... m 1,470
Altezza ..... m 1,200

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 860 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1568 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 217 km/h

PREZZO ..... nd

Osi

Torino
Italia
1960 - 1968

Ufficialmente la Osi nasce nel 1960, per volontà di Arrigo Olivetti e di Luigi Segre, allora presidente della Ghia. Ma è solo tre anni più tardi, cioè dopo la morte di Segre, che l'azienda torinese inizia a sviluppare un percorso progettuale di una certa autonomia. Fino a quel momento, l'Officina Stampaggi Industriali (Osi, appunto) si limita ad assemblare vetture progettate dalla Ghia. Oppure a produrre stampi, attrezzature, impianti o altri componenti per l'industria meccanica e automobilistica. Il modello del debutto, presentato al salone di Torino del '63, è una spider disegnata da Giovanni Michelotti e sviluppata a partire da una Fiat. L'anno seguente, in collaborazione con Ford, nasce l'Anglia Torino. Ma il progetto più originale è probabilmente quello del '65, una coupé concepita in base a standard di sicurezza allora impensabili. La vettura in questione, progettata insieme alla redazione della nota testata specialistica, viene battezzata Secura Quattroruote Osi. Nel corso del '67 escono anche vari modelli di fuoristrada ma sono gli ultimi fuochi. L'anno dopo Osi interrompe la produzione di auto.

La Silver Fox, avveniristico modello sviluppato dalla Osi

Otav

Milano
Italia
1905 - 1907

Il contributo di questa Casa alla storia dell'automobilismo si esaurisce in un unico modello: una piccola vettura monocilindrica a due posti, leggera, semplice e soprattutto molto economica. Quando esce costa poco, più di duemila lire. Nonostante le buone premesse commerciali, la parabola produttiva della Otav si consuma in poco più di due anni. La sua storia inizia nel 1905 e risponde all'iniziativa di Max Turkheimer, un imprenditore tedesco che alla fine dell'Ottocento avvia un'attività di commercio e costruzione di biciclette nel centro di Milano. L'approccio alle auto tradisce questa esperienza di base. Infatti il modello presentato, denominato 5 HP, ha ancora molti punti di contatto con un motociclo. Le prestazioni della vetturetta sono comunque notevoli, come dimostrano i successi sportivi. Ben peggiori i risultati commerciali, tali da convincere la proprietà ad abbandonare la produzione nel 1907. Successivamente Federico Momo, dopo aver rilevato la Junior dai fratelli Ceirano, assume anche il controllo della Otav, rilanciando la produzione della 5 HP e avviandone l'esportazione in Inghilterra. Il tentativo di rilancio si interrompe nel giro di pochi mesi.

L'officina Otav nel 1905, con le 5 HP pronte per essere messe in commercio

Otosan

Istanbul
Turchia
1967

È la prima azienda automobilistica nata in territorio turco, fondata alla fine degli anni Sessanta dal gruppo industriale Koç e oggi compartecipata dalla Ford, che ormai copre l'intera produzione con il proprio marchio e i propri modelli. La vettura del debutto di Otosan risale al 1967, quando con il marchio Anadol viene presentato un modello sviluppato sulla base dell'inglese Reliant, che firma il progetto. Anche la carrozzeria, che è in fibra di vetro, arriva da oltre Manica. Il motore invece è della Ford. Con molte modifiche e aggiornamenti, questo modello attraversa vari decenni arrivando fino agli anni Ottanta, declinato nelle versioni berlina, station wagon e coupé. Il marchio Anadol resta attivo parallelamente alla produzione delle auto Ford, che avviene prima in base a un contratto di licenza e poi, a partire dal 1983, con l'ingresso dell'azienda americana nel capitale di Otosan, con una quota dell'11 per cento. Nel 1986 escono le ultime auto con marchio Anadol. I veicoli da lavoro tipo pick up arrivano invece fino al '91. Nel frattempo, la quota di Ford sale oltre il 40 per cento. Oggi Ford-Otosan produce sia auto che veicoli industriali pesanti, tutti con marchio Ford.

Una Otosan commercializzata con marchio Anadol

Ours

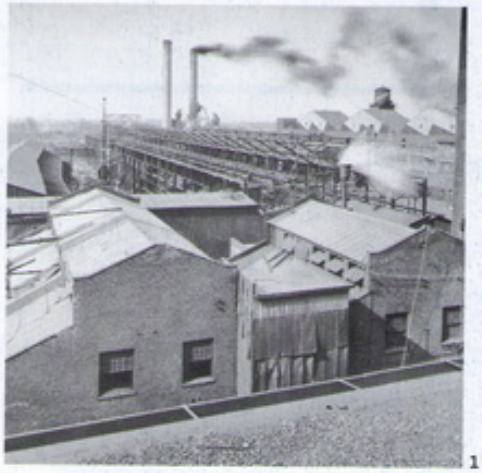
Parigi Francia 1906 - 1909

La sua specializzazione iniziale sono i taxi, tra i più diffusi in assoluto nella Parigi del primo Novecento. Ma ci sono anche numerose vetture da turismo nella breve storia della Ours, una Casa automobilistica fondata nella capitale francese attorno al 1906.
Le sue automobili montano motori a tre o quattro cilindri e hanno meccaniche piuttosto evolute, con due alberi a camme laterale, accensione a magnete, cambio a tre velocità con tanto di retromarcia e frizione a dischi multipli. Eppure, nonostante questi buoni contenuti tecnici che si abbinano a una linea elegante e assolutamente intonata ai tempi, queste vetture non riescono a sfondare sul mercato e ad arrivare a una produzione in serie, fatto che avrebbe consentito un salto di qualità all'azienda.
In un'epoca in cui i costruttori cominciano, infatti, a tentare di raggiungere una dimensione semi industriale, la Casa parigina non va purtroppo oltre le dimensioni classiche e limitate dell'officina. Nel corso del 1909, dunque, è costretta a interrompere la produzione.

Una vettura Ours del 1907 allestita con carrozzeria doppio phaeton 4 posti

Overland

Indianapolis Stati Uniti 1905 - 1953


1

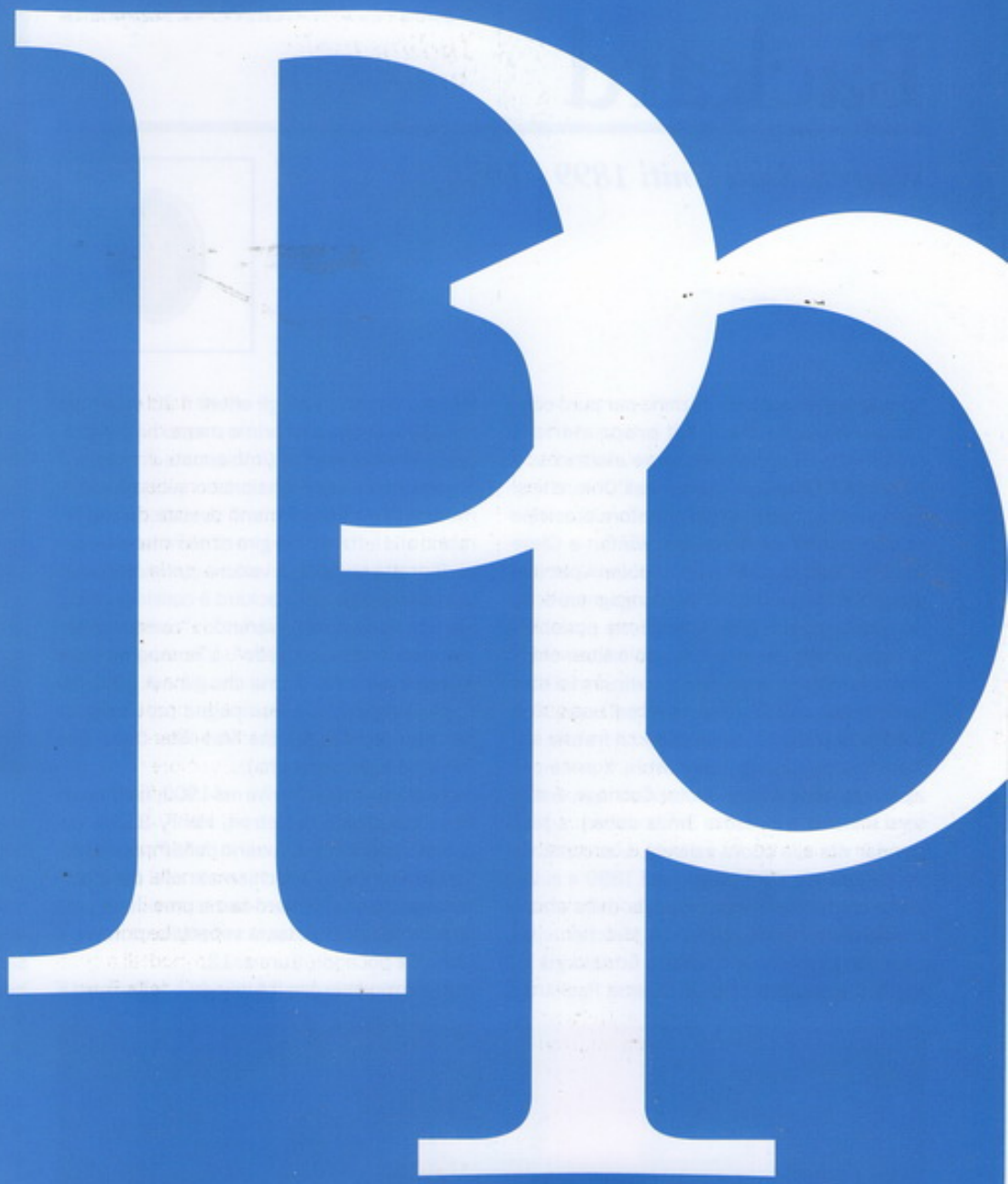
La vicenda dell'americana Overland non è che la tappa di un percorso che arriva direttamente fino ai nostri giorni, attraverso una serie di fuoristrada che si possono considerare eredi diretti – almeno dal punto di vista dell'impostazione – di alcuni modelli che questa azienda sviluppa nel corso della Seconda guerra mondiale.
Dal punto di vista storico, la vicenda della Overland inizia nel 1905, a Indianapolis, quando viene fondata sulla base di una precedente industria specializzata nella produzione di piccole vetture bicilindriche, la Standard Wheel Company di Terre Haute, sempre nell'Indiana. I primi tre anni di lavoro sono difficili. Il salto di qualità arriva solo nel 1908, quando interviene John North Willys, un imprenditore del New Jersey, specializzato nella produzione di biciclette. L'azienda assume il nome di Willys-Overland Motor Company. Le prime vetture della nuova gestione sono modelli a quattro cilindri che ricordano quelli della Ford. E sono proprio queste vetture, concepite come utilitarie a prezzi abbordabili, a lanciare la Casa verso il successo e a trasformarla in uno dei primi produttori del mercato statunitense. Del modello presentato nel 1914, e venduto a un prezzo inferiore a mille dollari, in un solo anno vengono distribuiti più di 80mila esemplari. In quello stesso anno, la Willys-Overland introduce il motore avalve progettato da Knight. È una delle prime Case a farlo, quindi quando questo sistema di distribuzione si afferma sul mercato, l'azienda di Indianapolis è pronta a raccoglierne i frutti. Tra alti e bassi, l'azienda arriva fino alla Seconda guerra mondiale, affiancando motori tradizionali a motori avalve, alternando modelli a sei o otto cilindri a più efficaci vetture a quattro. Durante il conflitto, insieme alla Ford, Willys-Overland sviluppa e produce la celebre Jeep, e su di essa concentra la produzione fino al 1952. L'anno seguente, Kaiser acquista l'azienda americana da cui sparisce il nome Overland. Prosegue invece lo sviluppo di fuoristrada che, attraverso vari passaggi, confluisce alla fine nel gruppo Chrysler.

1. Lo stabilimento della Overland nel 1926
2. Una Willys-Overland Whippet Four del 1929
3. Una Willys Quad Original Pilot del 1940. Durante la guerra la Willys-Overland produce le celebri Jeep insieme alla Ford

2

3

Packard - Puma



Packard Pagani Paige Palladium Palmer-Singer Pan Panhard et Levassor Panoz Panther Paramount Pars Khodro Peerless Pegaso Peugeot Phänomen Phoenix Piaggio Pic Pic Pick Pierce-Arrow Pininfarina Pipe Piper Pivco Playboy Plymouth Pontiac Porsche Praga Presto Priamus Prince Prinetti & Stucchi Proton Protos Prunel Puch Puma

Packard

Warren, Stati Uniti 1899 - 1958

Spesso le grandi storie iniziano per puro caso. James Ward Packard è il proprietario di un'azienda di apparecchiature elettriche, la New York & Ohio Co. a Warren nell'Ohio, che affascinato dai nuovi veicoli a motore si compera una vettura da Alexander Winton a Cleveland, un'auto che ha troppi problemi per dirsi affidabile. Packard è un fresco ingegnere e, dopo aver suggerito tutte le migliorie possibili a Winton, riceve per risposta una lettera che lo invita a mettersi in proprio e costruire lui stesso delle automobili visto che è così bravo. Packard lo fa davvero, convincendo il fratello William Doud e George Lewis Weis, il principale azionista della Winton Motor Carriage, a mettersi insieme e investire 3mila dollari a testa per dar vita alla nuova azienda. L'accordo viene buttato giù il 29 giugno del 1899 e subito viene contattato il responsabile dello stabilimento della Winton, William A. Hatcher a passare con loro con un contratto firmato già il 3 luglio. La nuova società si chiama Packard & Weiss e nasce a tutti gli effetti il 30 dicembre del 1899, anche se il primo mezzo ha già girato per le vie di Warren (imbiancate di neve) il 7 novembre. Le cose funzionano subito bene. Il modello A evolve in varianti successive che arrivano alla lettera F nel giro di nemmeno tre anni. Si tratta sempre di vetture con motori a un solo cilindro perché Packard è convinto che di più non ne servano chiarendo: *"come non servono due code a un gatto"*. L'immagine della marca è talmente buona che già nel 1901 nasce lo slogan che accompagna poi l'azienda per tutta la vita: *Ask the Man Who Owns One* (chiedilo a chi ne ha una).

La svolta sui motori arriva nel 1902, quando un ricco industriale di Detroit, Henry B. Joy, acquista il pacchetto azionario della Packard Motor Car Company (si è chiamata così dal 1900) tenendo James Packard come presidente, ma imponendogli di passare in fretta a motori a 4 cilindri e poi addirittura ai 12.

Il primo modello con il 4 cilindri è la Packard K che va in produzione nel 1903, poco prima che nell'ottobre l'azienda si trasferisce a Detroit per il resto della sua storia. Il momento non è dei più rosei per la marca, con una perdita alla fine del 1904 di 200mila dollari, ma le cose si rimettono a posto in fretta e da qui seguono ben diciotto anni filati con utili costanti e con la produzione che già nel 1909 raggiunge quota 3.106 auto che pongono la marca all'ottavo posto assoluto negli stati Uniti. Nel 1905 inizia anche la produzione di camion, un'attività che si prolunga fino al 1923 dopo aver messo in strada 43.000 mezzi.

Le automobili sono molto ricercate e già nel 1908 viene aperta alle isole Hawaii una rivendita che anticipa le successive in Gran Bretagna, Francia, Spagna, Cuba e, nel 1928, anche in Italia. La politica di vendita delle Packard è comunque piuttosto insolita perché, al contrario degli altri costruttori, non ci si affida a concessionari locali indipendenti, ma a filiali dirette collocate in zone giudicate strategiche: un grosso impegno economico in quanto non si incassa denaro quando le auto

2

1

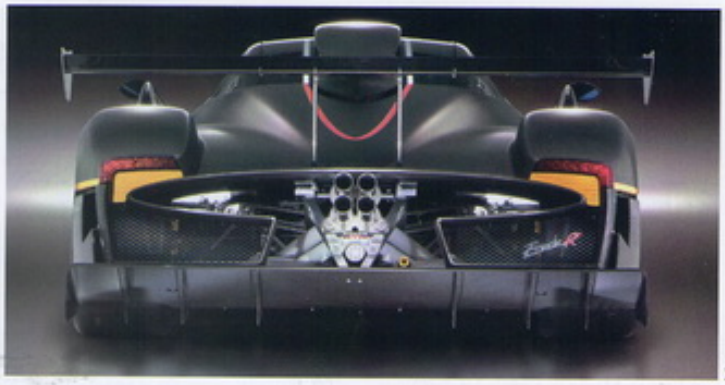
1. Una Packard Hawk del 1958
2. La Packard da corsa modello Twin Six Experimental del 1916

escono dalla fabbrica ma soltanto dopo la vendita al cliente finale.
Nel 1914 come progettista arriva dalla Hudson Jesse Vincent che si legherà alla marca per 33 anni. Vincent è geniale e già nel 1915 mostra il suo primo capolavoro, la sensazionale Twin Six, prima vettura al mondo a montare di serie poderoso motore 12 cilindri di 6950 cc.
La Prima guerra mondiale rallenta la produzione della Packard, ma appena il conflitto finisce escono nuovi modelli con motori prima a 6 poi a 8 cilindri oltre al top di gamma che rimane a 12. Le cose vanno così bene che la produzione balza da 7.684 vetture del 1921 alle 50.054 del 1928, questo autorizza i manager della Packard a festeggiare il sorpasso sulla diretta rivale Cadillac. Purtroppo arriva la Grande depressione e tra i più forti costruttori sul mercato la Packard si rivela quello che paga il dazio più grande, con un crollo pari a 28.177 auto nel 1930 per arrivare ad appena 6.071 auto prodotte nel 1934 nonostante la presenza del meraviglioso 12 cilindri a V di 67° e 7292 cc.
Il rischio di fallimento è dietro l'angolo, a meno che non si riesce ad inventare qualcosa di formidabile. Questo accade con l'avvento in azienda di George T. Christopher, un direttore tecnico soffiato alla General Motors. A lui si deve la 120 che ha un prezzo sensibilmente più basso rispetto alle abitudini di casa. Il nome viene dal passo (in pollici) dell'auto che ha un motore 8 cilindri di 3,7 litri, sospensioni a ruote indipendenti, freni idraulici sulle quattro ruote e un prezzo di vendita di appena 900 dollari (per la versione più accessibile) che fa subito presa su tutti quei clienti che sognano di possedere una Packard, mai potendosela permettere perché troppo costosa.
Nel giro di un solo anno le vendite salgono del 760 per cento e da una perdita di bilancio pari a 7,3 milioni di dollari si passa a un attivo di 776mila dollari in nemmeno nove mesi. Ma non basta, nell'aprile del 1941 arriva la Clipper che, pur costando meno, è una vera sfida alla Cadillac. È l'apoteosi perché l'anno chiude con 72.8855 vetture consegnate che sono il record di sempre perché poi, nel febbraio del 1942, per via della Seconda guerra mondiale che entra nella sua fase più calda, la produzione è interrotta.
Dopo, quando si ricomincia, è cambiato tutto. I modelli che tanto piacevano non tirano più e pur con una nuova linea di auto decisamente ben costruite e pure molto eleganti non c'è più il magico rapporto con i clienti. Ormai a dettare il design delle vetture americane sono gli uomini del centro stile della General Motors. Le Packard non affascinano e nel giugno del 1954 Packard e Studebaker, marchi di prestigio fuori dai grandi gruppi che dominano la scena, si fondono in una sola impresa; ma anche questo serve a poco. Per i fans della marca la notizia più brutta arriva il 19 agosto del 1958 quando l'ultima Packard lascia la catena di montaggio.

Carlo Cavicchi

Pagani

San Cesario sul Panaro (Mo)
Italia
1988


1

Nell'immaginario degli appassionati di tutto il mondo, Pagani è uno dei simboli più convincenti delle auto tutta potenza e velocità. La sua produzione raramente supera le venti unità all'anno.
La storia di questa Casa si identifica largamente con quella del suo fondatore, Horacio Pagani, un talento precocissimo che a soli vent'anni debutta come progettista nel campionato argentino di Formula 3. L'incontro con Juan Manuel Fangio, suo compatriota, il mito dei suoi sogni infantili, si trasforma nel cardine di una svolta. Grazie all'interessamento del leggendario pilota, Pagani approda nelle officine Lamborghini, inizialmente come operaio di terzo livello nel reparto di carrozzeria. Ma il talento è talento. E infatti i vertici aziendali non tardano a riconoscerlo: Pagani diventa il punto di riferimento dei compositi, nel reparto dove si sviluppa una tecnologia al momento quasi sperimentale e che in seguito diventa l'asse portante di progetti come la Countach Evoluzione, la prima auto al mondo con il telaio completamente in carbonio.
Forte di questa esperienza, nel 1988 Horacio fonda la Pagani Composite Research, il primo passo dell'attuale esperienza di costruttore indipendente. Mentre le sue competenze in fatto di materiali e design vengono utilizzate da aziende del calibro di Dallara, Ferrari, Aprilia e Renault, lentamente, nella sua testa di fertile progettista, prende corpo il progetto C8, ovvero quella di una vettura Pagani da cima a fondo. Ancora una volta l'impulso decisivo viene da Fangio, che non solo incoraggia il giovane connazionale ad andare avanti, ma lo mette in contatto con Mercedes. La Casa tedesca, convinta dalla qualità del progetto, gli concede in via ufficiale il potente propulsore V12, realizzato praticamente a mano nelle officine Amg. Quando nel '99 – al salone di Ginevra – viene presentata la prima Zonda C12 (il nome Zonda si richiama a un vento delle Ande) Fangio è ormai morto da quattro anni e non può salutare l'avvio di un fortunato itinerario industriale. Da un punto di vista strettamente formale, la Pagani automobili nasce nel 1998, riassorbendo le esperienze precedenti maturate intorno ai compositi e all'attività di design. A partire da quel momento, vengono prodotte oltre cento vetture, sempre su prenotazione. Il progetto Zonda è modulato sia sul fronte delle motorizzazioni – sempre di grande potenza – sia su quello della carrozzeria, nella versione roadster e in quella a tetto chiuso. Punta di diamante della produzione Pagani è probabilmente la Zonda F Clubsport, con un motore che sprigiona qualcosa come 650 Cv e che compete alla pari con vetture come la contemporanea Ferrari Enzo.
www.paganiautomobili.it

Federico Pagliai

2

1. Il posteriore della Pagani Zonda R
2. Una Zonda R del 2009, una delle poche vetture su ordinazione uscite dalla Pagani
3. Le linee sportive di una Zonda S
4: Una Zonda C12-S Roadster

3

4

Paige

Detroit
Stati Uniti
1908 - 1927

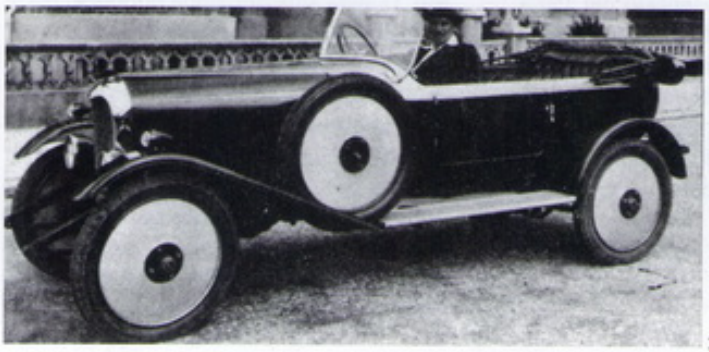
L'impronta più evidente lasciata dalla Paige è nelle auto di lusso, potenti vetture a sei o a otto cilindri che alla fine degli anni Venti popolano le strade e l'immaginario di tanti americani. In particolare, la Paige di Detroit resta famosa per il modello Daytona del 1922, una vettura con un motore a sei cilindri per un totale di 2,5 litri, capace di lanciarsi – lungo le curve dell'omonimo circuito – a una velocità media di oltre 164 chilometri orari. L'inizio dell'azienda, che risale al 1908, avviene invece su un diverso livello di mercato, ovvero su quello di convenzionali veicoli a quattro cilindri che restano in catalogo fino al 1910. L'avventura dell'azienda prosegue, sempre a buoni livelli, fino al 1927, quando viene acquistata dai tre fratelli Graham, facoltosi imprenditori dell'Indiana già attivi nel settore delle auto. Il nome Paige, sebbene abbinato a Graham, resta attivo per numerosi anni, in genere come appellativo ufficioso delle vetture. Nel '47, tuttavia, la linea produttiva delle auto viene rilevata dalla Kaiser, mentre la Graham Paige abbandona il settore per dedicarsi ad attività finanziarie.

Una vettura di lusso della Paige del 1921 con carrozzeria cabriolet

Palladium

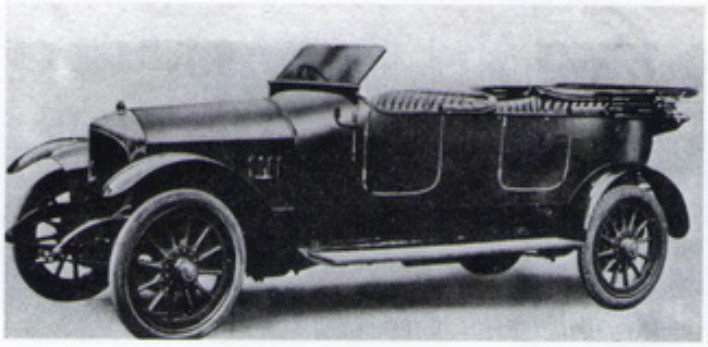
Londra
Inghilterra
1911 - 1926

Il momento di gloria della Palladium arriva a cavallo della Prima guerra mondiale, quando le sue vetture raggiungono una certa diffusione sul mercato inglese. Poi la stella Palladium si eclissa in modo abbastanza rapido. La sua storia inizia attorno al 1911 nel sobborgo londinese di Putney. Il primo nucleo della fabbrica si sviluppa intorno al progetto di una vettura piuttosto solida e dal profilo relativamente popolare: motore Chapuis-Dornier a quattro cilindri con 12 Cv, cambio a tre marce, accensione a magnete. Un discreto successo commerciale consente alla Casa di allargare la produzione e di alzare il livello tecnico dei modelli. Nel 1915 viene presentata una sei cilindri che riesce a rimanere sotto il tetto delle 400 sterline.
Passata la guerra, che impegna gli stabilimenti Palladium nella produzione di aerei, viene annunciata una vettura bicilindrica dalle buone potenzialità commerciali. Progetto che di fatto non viene mai sviluppato, a vantaggio dei modelli più tradizionali. Varie innovazioni tecnologiche, che si abbinato all'adozione di motori prodotti da altre Case, conducono l'azienda fino al 1924. Poi le vendite subiscono un forte calo e la Palladium, nel 1926, è costretta a gettare la spugna.



1

1. Una vettura cabriolet della Palladium del 1924, una delle ultime prodotte prima della chiusura
2. Una torpedo Palladium del 1914 con motore Chapuis-Dornier



2

Palmer-Singer

New York
Stati Uniti
1907 - 1914

Nata come azienda di distribuzione, la Palmer-Singer nel 1907 decide di mettersi a produrre in proprio. I primi modelli proposti sono repliche abbastanza fedeli delle vetture Matheson, commercializzate fino a poco tempo prima. Ma la vera inclinazione di questa Casa newyorkese si manifesta con una grande sei cilindri da ben dieci litri presentata nel 1908. Si tratta di una vettura pesante, quasi mastodontica, costruita completamente nelle proprie officine. Del resto questa è l'impostazione dell'azienda, che fino alla fine continua a farsi carico dell'intero ciclo di produzione. Il modello più riuscito della Casa resta comunque il Brighton presentato nel 1913. L'unico che, del resto, ha una certa diffusione perché nel complesso la produzione Palmer-Singer resta frenata sia dalle caratteristiche dei veicoli, sia dai prezzi piuttosto elevati. Nel 1914 l'azienda è costretta a portare i libri in tribunale.

Una Palmer-Singer del 1911, equipaggiata con un motore da 50 Cv

Pan

St Cloud
Stati Uniti
1918 - 1922

Dal punto di vista della produzione di auto, la Pan di St Cloud, nel Minnesota, non si distingue né per qualità né per quantità. Chiude i battenti nemmeno quattro anni dopo la fondazione, con sole 737 vetture all'attivo, tutte convenzionali nelle linee e piuttosto ordinarie nelle prestazioni. Se la Pan merita di passare alla storia è piuttosto per la vicenda del suo fondatore, finito in carcere dopo una serie di acrobazie finanziarie che ricordano altri celebri scandali del mondo finanziario americano. Samuel Conner Pandolfo fonda la Pan nel 1918, dopo aver raccolto ben nove milioni e mezzo di dollari da oltre 70mila investitori. Questa sottoscrizione pubblica, tra le prime della storia, certamente la prima nel settore, si regge sul progetto di una vettura apparentemente super e, soprattutto, sulla promessa di buoni utili. Stanchi di aspettare, sono proprio gli investitori a trascinare, nel 1919, Pandolfo davanti a una corte e a farlo condannare per truffa. L'attività dell'azienda prosegue, a stenti, fino al 1922 poi si ferma del tutto, mentre il suo fondatore è ancora in prigione.

Alcune delle poche vetture uscite dalla Pan, al centro di una clamorosa truffa

Panhard et Levassor

Parigi
Francia
1867 - 1967

1

2

A René Panhard ed Émile Levassor, pionieri francesi dell'industria automobilistica, spetta il merito di aver realizzato la prima vettura "moderna" con motore a combustione interna. Già il loro primo modello del 1890, la P2D, con propulsore bicilindrico Daimler modificato, è dotato infatti di motore anteriore e trazione posteriore. Successivamente arrivano anche il comando della frizione a pedale e la scatola del cambio separata con una sofisticata trasmissione e la barra Panhard per guidare l'asse posteriore.
Le origini di questo marchio risalgono però al 1867 quando Panhard si associa con Périn per dar vita a una fabbrica di macchine utensili al numero 19 dell'avenue d'Ivry a Parigi. Alla scomparsa di Périn subentra Émile Levassor, compagno di studi di Panhard. Nel 1889 la società acquisisce i diritti da Daimler per la fabbricazione della prima vettura dotata di motore a scoppio alimentato a benzina e avvia con successo una piccola produzione. È del 1895 la prima vera corsa automobilistica di velocità, la Parigi – Bordeaux – Parigi, e a vincerla è Émile Levassor a bordo della 4HP. Il predominio della Panhard nelle corse prosegue poi per altri dieci anni e lo stesso Levassor muore nel 1897 a causa delle ferite riportate in una gara.
La produzione intanto si incrementa di anno in anno e Daimler diventa l'amministratore della società. Nel 1905 si contano circa 1.500 dipendenti e vengono realizzati altri impianti per aumentare la produzione. Un anno dopo la morte di René Panhard, nel 1909 la Casa lancia un nuovo motore senza valvole che a parità di consumi fornisce prestazioni migliori di quello a valvole. L'anno successivo invece la fabbrica produce anche un motore per aerei. Con l'arrivo della guerra del 1914-1918 la fabbrica riconverte la produzione alla realizzazione di munizioni e veicoli per le forze armate. Nel dopoguerra riprende lo studio di nuovi modelli con tecnologie più evolute e al salone di Parigi del 1926 il marchio presenta la prima vettura da turismo con motore 6 cilindri senza valvole nelle versioni CS e DS a cui fanno seguito modelli di successo come Dynamic e Panoramic. Nello stesso periodo subisce un forte incremento anche la produzione di veicoli commerciali e le auto della Casa stabiliscono record di velocità e durata. Ancora una volta l'avvento della guerra ostacola l'espansione della Panhard et Levassor che è costretta nuovamente a sostenere il conflitto bellico. Terminata da Seconda guerra mondiale, nel 1946 il marchio mette in produzione il frutto di un progetto a cui lavorava prima del conflitto, la piccola Dyna, di cui vengono realizzate diverse versioni, con trazione anteriore e motore raffreddato ad aria, seguita dalla Dynavia un interessante prototipo in alluminio esposto al salone di Parigi del 1948 e dalla Dyna-Junior. Nel 1955 a seguito di accordi con Citroën la fabbrica di Ivry si dedica all'assemblaggio della 2 CV. Gli ultimi modelli prodotti dalla Casa sono la PL 17 declinata nelle versioni berlina, cabriolet, station wagon e furgoncino e la Panhard 24. Nel 1965 il marchio viene assorbito completamente dalla Citroën e nel 1967 cessa la produzione civile. Prosegue invece tutt'ora, con successo, la produzione di veicoli militari attraverso la società Panhard General Defense.

(M. R.)

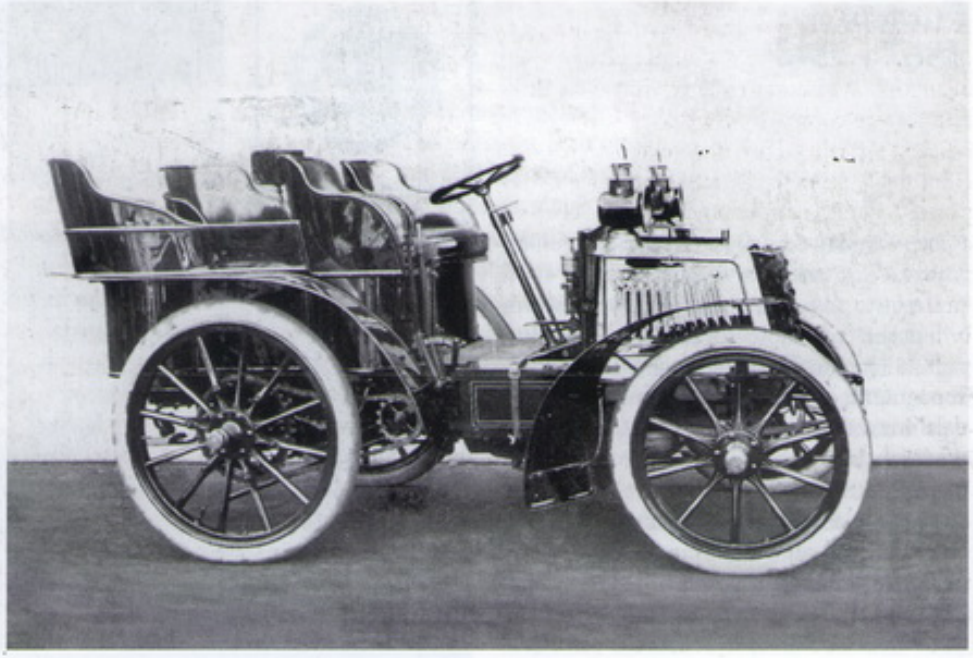
1. Una esposizione di modelli della Panhard et Levassor davanti alla reggia di Versailles
2. Una Panhard et Levassor Type Q del 1905

B1

Produzione 1898 - 1901
Carrozzeria Phaeton

1. La B1 equipaggiata inizialmente con un motore Daimler di 2,4 litri da 12 Cv
2. Il pilota René Knyff alla guida di una B1 nella corsa Parigi-Amsterdam
3. La B1 è realizzata nel 1898 in una edizione speciale per il pilota Ferdinand Charron

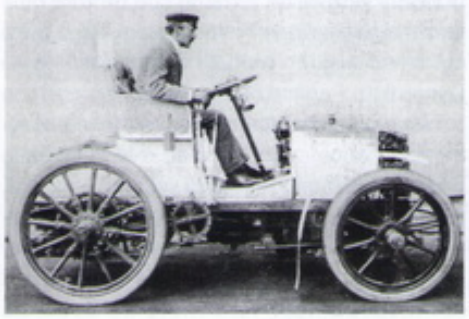
La B1 segna per la Panhard il passaggio dai modelli sperimentali dei primissimi anni alla vera e propria progettazione di auto innovative. È considerata un riferimento nella storia dell'auto per essere la prima vettura a proporre l'architettura con il motore collocato davanti all'abitacolo e il cambio allineato appena dietro separato dalla frizione. Questo schema ha in qualche modo origini sportive in quanto la vettura di produzione è direttamente derivata da quella da competizione diventata famosa nel 1898 per la vittoria alla Parigi-Amsterdam dove la Panhard dimostra una netta superiorità sulle concorrenti facendo registrare una media complessiva di quasi 45 chilometri orari. Il motore è un quattro cilindri di origine Daimler, con valvole di aspirazione automatiche e una cilindrata iniziale di 2413 cc poratata poi a 3562 cc.


1

FOCUS
Una meccanica evoluta

La modernità del progetto B1 si riconosce dalla disposizione degli organi meccanici. La forma squadrata del "muso" racchiude il motore e tutti gli accessori assicurando un'ottima accessibilità rispetto ai motori collocati sotto l'auto. Il sistema di raffreddamento è costituito da un intrico di tubi alettati entro i quali scorre l'acqua davanti al motore.

2


3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 580 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2413 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 12 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 48 km/h

PREZZO ..... nd

Dyna

Produzione 1948 - 1965
Carrozzeria Berlina

Nel dopoguerra la Panhard si ripresenta con un progetto nuovo e assolutamente di avanguardia orientato alla realizzazione di una vettura compatta, confortevole ed efficiente grazie ad un motore di piccola cilindrata e un peso ridotto. La Dyna è il primo modello di questa generazione che, come filosofia costruttiva, si protrae praticamente fino alla fine della storia Panhard; il progetto, nato durante il periodo bellico con la sigla PV (Petite Voiture), viene profondamente modificato nel primo dopoguerra, ed è presentata come prototipo al salone di Parigi del 1946 anche se viene effettivamente commercializzata nel 1948. L'impostazione è assolutamente originale con motore a due cilindri contrapposti raffreddato ad aria, disposto anteriormente, trazione anteriore e scocca in alluminio; la carrozzeria ha un'impostazione tradizionale ad eccezione del frontale elaborato per conciliare le esigenze di ingombro e di raffreddamento del motore, per questo motivo lo stile viene da alcuni definito Luigi XV. Della Dyna vengono realizzati esemplari con svariate carrozzerie, dalla berlina alla cabriolet, dalla furgonetta a una serie di speciali per uso sportivo. La cilindrata viene progressivamente aumentata e nel 1953 compare il modello 54, conosciuto anche come Dyna Z, con una carrozzeria più aerodinamica e tondeggiante; il motore frattanto è cresciuto dagli iniziali 610 cc a 745 e poi a 851 cc. La Dyna 54 è l'anticipazione di quella che viene presentata nel 1959 con la denominazione PL 17 che fa seguito al passaggio della società sotto il diretto controllo di Citroën che si occupa anche della vendita attraverso i propri concessionari.

1

1. Una Dyna 100 berlina del 1948 con motore bicilindrico da 22 Cv
2. La PL 17 lanciata nel 1959 dopo il passaggio della Panhard alla Citroën
3. Una Dyna 54 del 1958

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Dyna 100	1948 - 1954
Dyna 54	1953 - 1959
PL 17	1959 - 1965

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza 3,804
Larghezza 1,441
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 560 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 610 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 22 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... nd

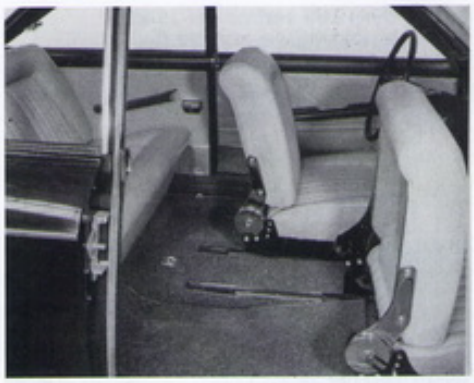
24

Produzione 1963 - 1967
Carrozzeria Berlina - Coupé

1. La 24 deriva dalla berlina PL 17 ma si differenzia da quest'ultimaper la carrozzeria a due porte e gli interni più lussuosi
2. L'abitacolo della 24 nella versione a quattro posti
3. Il posteriore di una 24 coupé

Dalla integrazione di Panhard nella Citroën consegue una reimpostazione della gamma e in particolare l'intenzione di accentuare maggiormente la differenziazione fra i due marchi; alla Panhard spetta quindi il ruolo di vettura compatta ma ancora più sofisticata e caratterizzata nell'estetica. La serie 24 nasce quindi come evoluzione della berlina PL 17 ma è molto più ambiziosa in fatto di design e di prestazioni, per questo motivo viene abbandonata la classica versione berlina a quattro porte in favore di una due porte eccezionalmente slanciata, realizzata in versione a 2+2 posti e 4 posti con carrozzeria allungata di ben 25 centimetri. Le due versioni assumono rispettivamente le denominazioni 24C e 24 CT. Rispetto alla precedente PL 17, lo stile delle 24 è allineato con le tendenze dell'epoca, a partire dalla linea di cintura orizzontale in bella evidenza, il tetto orizzontale e i montanti praticamente simmetrici, ma è straordinariamente moderno nel frontale aerodinamico che, fra l'altro, propone per la prima volta la soluzione dei proiettori multipli integrati sotto un singolo rivestimento trasparente. Anche all'interno vengono sperimentate soluzioni esteticamente innovative, con un livello di finitura decisamente superiore per la categoria. La base meccanica è una evoluzione dei modelli precedenti e la leggerezza della scocca in alluminio favorisce l'ottenimento di prestazioni brillanti tanto che la 24C per la sua superiorità nella categoria viene utilizzata frequentemente nelle competizioni e la stessa piattaforma serve da base alla realizzazione di modelli sportivi. Il motore è una versione rivista del tradizionale bicilindrico raffreddado ad aria che eroga 50 Cv nella versione base e 60 Cv in quella più spinta denominata Tigre.

1


2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,267
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,220

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 840 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 848 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 143 km/h

PREZZO ..... nd

Panoz

Hoschton Stati Uniti 1989

1

Con un modello base da 4,6 litri di cilindrata e 280 Cv di potenza, la Panoz non può che definirsi un costruttore di supercar. Le sue auto, bolidi dalle curve arrotondate e dalle prestazioni fuori misura, sono in parte destinate alla pista e in parte a tutti coloro che ne amano le forti sensazioni.
La fondazione di questa Casa risale al 1989, quando Daniel Panoz – erede di una famiglia con vari interessi nel settore farmaceutico – decide di continuare in proprio una breve esperienza di lavoro vissuta nell'officina della Thompson Motor Company, un piccolo costruttore irlandese. Con un paio di colleghi fonda a Hoschton, a due passi da Atlanta, in Georgia, la Panoz Automotive Development Company. In quello stesso anno, sulla base di uno chassis progettato da Frank Costin, nasce il primo modello della Casa, un roadster che inizialmente viene realizzato solo su ordinazione. La prima produzione di serie risale al 1996. Mentre l'anno seguente nasce il secondo modello: la AIV Esperante, un'altro modello sportivo sviluppato sia in versione stradale, sia in speciali esemplari da competizione.
www.panozauto.com

1. La Panoz roadster del 1989, inizialmente realizzata solo su ordinazione
2. La AIV Esperante, prodotta nel 1997 come vettura sportiva, poi da competizione

2

Panther

Weybridge Inghilterra 1972 - 1979

Secondo il gusto tipicamente inglese, la Panther nasce con l'obiettivo di costruire vetture capaci di far rivivere le linee e il gusto di celebri modelli del passato attraverso la moderna tecnologia. Un progetto che Robert Jankel mette in atto a partire dal '72, dopo varie esperienze nel settore automobilistico e altre nell'azienda di moda di famiglia. La Panther Westwinds (dal nome della dimora paterna) viene fondata a Weybridge e debutta con la realizzazione di una vettura che ripropone – ovviamente con meccanica moderna – il look delle prime Jaguar del 1936. Seguono varie riedizioni di modelli Bugatti, Ferrari e Rolls Royce, fino alla fortunata Panther Lima che consente alla Casa di vendere ben mille veicoli. Si tratta di una replica con linee che ricordano gli anni Trenta.
Nonostante questo successo, nel 1979 Panther dichiara bancarotta. L'avventura automobilistica di Jankel comunque non si ferma: attraverso un'altra società, avvia la realizzazione su scala artigianale di versioni personalizzate o super specialistiche di auto prodotte da altre case, tutte di alto livello. Robert Jankel continua a fare questo lavoro fino al 2005, anno della sua morte.

Una Panther Kallista, prodotta dal 1982 al 1990

Paramount

Swadlincote Inghilterra 1950 - 1956

Per cinque anni, cerca di inserirsi nel mercato delle auto di lusso. Nel '56 l'inglese Paramount chiude i battenti dopo aver prodotto qualche centinaio di vetture appena. Eppure, nel 1949, il *Daily Mail* saluta con un certo interesse l'iniziativa di Hudson e Underwood, che avviano l'impresa a Swandlicote, nel Derbyshire, dopo la firma del contratto con la Ford per la fornitura dei motori. Il modello del debutto è una piccola spider, proposta a due o a quattro posti, con un motore da 1172 cc a valvole laterali e cambio a tre marce. Ne vengono prodotti meno di venti esemplari, cui se ne aggiungono pochi altri quando nel 1951 l'impresa va a confluire nella Meynell Motor Co. Due anni più tardi, a fronte di vendite che non accennano a decollare, Paramount passa alla Leighton Buzzard, che trasferisce la produzione nello stabilimento di Linsdale. Inizia, per la Casa, il periodo di maggior fortuna. Brevissimo, per la verità. Appena due anni dopo, nonostante alcune migliorie e vari potenziamenti della meccanica, le ultime auto – 26, per la precisione – vengono acquistate in stock dalla Wellbeck Motors di Londra e svendute a neppure 800 sterline.

Una Paramount coupé tipico esemplare della Casa inglese

Pars Khodro

Teheran Iran 1956

Le sue prime vetture originali risalgono al 1967 e sono lanciate con i nomi Aria e Shahin. Prima di allora, la Pars Khodro – un'azienda iraniana avviata a Teheran a metà degli anni Cinquanta dal commerciante di auto Jafar Akhavan – si limita ad assemblare vetture, in particolare Jeep e altri fuoristrada su licenza del gruppo americano GM. Un vincolo che nel '72 si traduce in una vera e propria acquisizione. L'azienda si trasforma nella Iran General Motor e inizia a produrre, accanto ai fuoristrada, anche alcuni veicoli Opel che vengono distribuiti sul mercato interno con il marchio Chevrolet. Nel 1981 la rivoluzione islamica scompagina ogni assetto. Si rompe l'accordo con la GM e, progressivamente, Pars Khodro viene acquisita dallo Stato attraverso un'altra azienda precedentemente nazionalizzata, ovvero la Saipa, attiva in Iran sin dal 1980. Oggi, la Casa di Teheran costruisce Renault e Nissan su licenza. La produzione e la relativa offerta commerciale va dalla Maxima alla Roniz, dalla Murano alla Qashqai, fino alla Megane.
www.parskhodro.ir

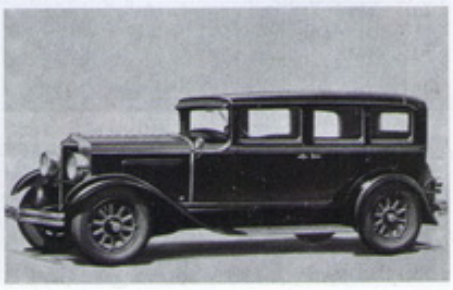
La Nissan Qashqai, che in Iran viene commercializzata dalla Pars Khodro

Peerless

Cleveland Stati Uniti 1900 - 1931

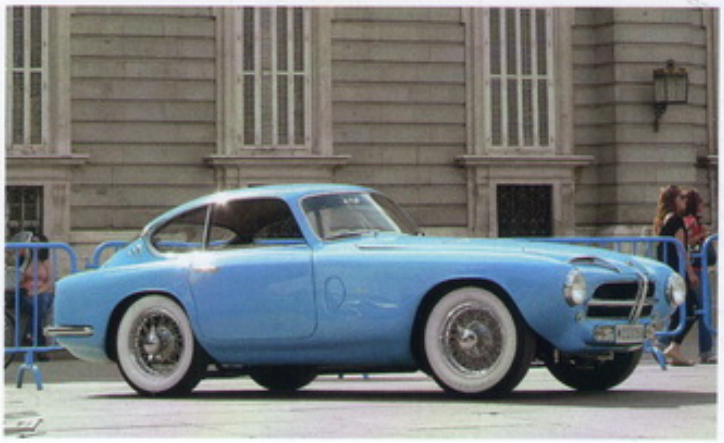
Assieme a Packard e Pierce-Arrow, Peerless è una delle famose tre P, ovvero una delle tre Case che per un buon decennio incarnano, in termini di produzione automobilistica, il massimo del lusso e dell'esclusività. La storia di Peerless inizia con un'azienda nata a Cleveland nel 1870 e specializzata prima nella produzione di macchine da lavanderia, quindi di biciclette. Il primo approccio con le auto risale al 1900, con un primo veicolo dalle forme ancora rudimentali che adotta un motore De Dion. Anche le proposte successive sono poco convincenti, tali da far pensare all'abbandono del settore. La svolta arriva nel 1903, quando la direzione tecnica viene assunta da Louis P. Moore, che indirizza la produzione verso vetture di categoria superiore. Un orientamento che si precisa nel 1907 con la presentazione del primo modello a sei cilindri. Aggiornando continuamente i suoi modelli, Peerless arriva in ottime condizioni di salute fino al '29, primo anno di difficoltà. L'azienda allora tenta il rilancio con una supervettura da 16 cilindri presentata nel '31. La crisi dilagante costringe l'azienda a chiudere i battenti nel giugno dello stesso anno.

Una limousine Peerless del 1929



Pegaso

Barcellona
Spagna
1946 - 1990



Una Pegaso Z-102 BT2 a un concorso d'eleganza di Madrid

La curiosità
La mostra di Barcellona

Visto l'esiguo numero di automobili realizzate nel corso della sua storia (86 unità complete, 125 carrozzerie), non è facile poter ammirare la produzione della Casa spagnola. Nel 2001 presso il Centre de Cultura Contemporània de Barcelona viene quindi allestita una grande mostra dal titolo *Memoria de un espejismo. Los Pegasos deportivos y de competición de los años cincuenta*. Per l'occasione pubblico e appassionati possono apprezzare una straordinaria esposizione che raccoglie undici tra i modelli più significativi della Pegaso: Spider Pedralbes, 0181(1954); Spider Gran Competizione, 0145 (1953); Cabriolet Saoutchik II, 0134 (ottobre 1953); Cabriolet Saoutchik seconda serie (1954); Thrill, 0133 (aprile 1953); Spider Serra, 173 (1956); Spider Rabassada, 0106 (maggio 1953); Z-102 Barcelona, 0106 (1951); BT Z-103, 0171 (1956); Panamericana, 0151 (1954); Berlinetta Touring biposto, 0150 (1953). L'esposizione raccoglie poi documenti, progetti e disegni tecnici della Pegaso, oltre a una sezione dedicata all'ingegner Wifredo Ricart. Da segnalare anche la speciale sezione dedicata alla Pegaso per i 50 anni dalla scomparsa del suo patron al salone Auto Retro di Barcellona del 2007, dove vengono esposti sette auto e il camion assistenza della Parigi-Dakar. *(Nella foto la Spider Pedralbes)*

La Pegaso nasce nel 1946 a Barcellona, in Spagna, nel quartiere industriale de La Sagrera, dalle ceneri della gloriosa Hispano Suiza di cui utilizza gli impianti. Il suo nome originale è Empresa Nacional de Autocamiones S.A, ente statale nato su iniziativa dell'Instituto Nacional de Industria, e principalmente dedita alla fabbricazione di veicoli commerciali, pullman, camion e mezzi militari. Il primo veicolo uscito dai nuovi stabilimenti, il camion Pegaso I, nonostante porta il marchio Enasa altro non è che una copia del 66-G della Hispano Suiza. Soltanto nel 1949, con il modello Z 701, la Casa spagnola realizza un mezzo interamente frutto del proprio lavoro. La vena automobilistica della società, nata in un periodo di grande difficoltà della Spagna franchista a causa dell'embargo politico ed economico del dopoguerra, si deve alla illuminata visione dell'ingegnere Wifredo Ricart a capo del Centro de Estudios Técnicos de Automoción. Prima di assumere questo ruolo, Ricart matura una significativa esperienza lavorativa in Italia, all'Alfa Romeo, dove lavora ai reparti progettazione e sviluppo. L'ingegnere ritiene che lo sviluppo di una vettura dalle grandi potenzialità può rilanciare l'immagine del Paese, dando vita a una novella generazione tecnici e operai specializzati e offrendo al tempo stesso un'immagine diversa della penisola iberica, considerata retrograda e rurale. Ricart e la sua équipe danno così il via a un ambizioso progetto che prevede la realizzazione di un'automobile sportiva di lusso in piccola serie, molto costosa, per compensare gli alti costi di sviluppo e produzione, ma dagli standard qualitativi elevati. Sotto questi auspici esce dalla Ceta il primo progetto chiamato Z-101, per una berlina ad alte prestazioni equipaggiata con un motore 12 cilindri a V di 4500 cc, che però viene accantonato. Aggiornando delle intuizioni di Wifredo Ricart del passato, si sviluppa un'automobile sportiva con le soluzioni tecnologiche più avanzate e l'impiego dei materiali di qualità più elevata dell'epoca: è la nascita della Pegaso Z-102 che viene svelata al pubblico in occasione del salone di Parigi nell'ottobre del 1951. Dietro una linea sobria ma elegante si cela un propulsore otto cilindri a V in lega leggera di 2500 cc, quattro alberi a camme in testa, cambio a cinque rapporti, differenziale autobloccante e assale posteriore De Dion. Definita la "auto più veloce del mondo", stabilisce diversi record sulla pista belga di Jabbeke toccando i 250 chilometri orari Della Z-102 vengono realizzate diverse versioni, berlina, coupé e cabriolet (memorabile quella della milanese Touring Leggera), e anche i motori crescono di cubatura e potenza. Nelle competizioni, pur senza nessun risultato eclatante, la Pegaso partecipa alla 24 Ore di Le Mans e alla Carrera Panamericana. Il sogno delle auto sportive Pegaso dura poco e due anni dopo l'uscita della Z-103 del 1955 la produzione delle automobili cessa definitivamente.

Nel periodo compreso tra il 1951 e il 1957 si stima la realizzazione di circa 86 unità, purtroppo gran parte dei ricambi delle vetture sono dismessi come "ferraglia", mentre disegni e progetti vanno dispersi. La Pegaso prosegue la produzione di veicoli pesanti fino al 1990 anno in cui è acquisita dalla Iveco, divisione veicoli commerciali del gruppo Fiat.

(M. R.)

Indice

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore 8

Mercedes Benz 10
Classe A 78
Classe B 86
Classe C 76
Classe CL 82
Classe E (W124) 73
Classe E (W210) 77
Classe E (W211) 83
Classe E 89
Classe G 70
Classe M 80
Classe R 87
Classe S 75
Classe S (W126) 68
CLK 81
CLS 85
GLK 88
G4 44
Serie S (W116) 66
Serie W06 32
Serie W123 67
SL (R107) 65
SL 74
SL 230-250-280 (W113) 60
SLK 79
SLR 84
Typ 35 PS 19
Typ 130H (W23) 43
Typ 170 (W15) 40
Typ 180 (W120) 50
Typ 190 (W121) 56
Typ 190-200-230 (W110) 58
Typ 200 (W180) 54
Typ 200 (W21) 41
Typ 220 (W111) 57
Typ 230 (W143) 47
Typ 260D (W138) 46
Typ 290 (W18) 42
Typ 300 (W186) 49
Typ 300-320 (W04) 34
Typ 320 (W142) 48
Typ 500K (W29) 45
W114/115 63
6/25/40 PS 30
8/11 PS 21
8/22 PS 28
8/38 PS (W02) 36
10/50 PS (W11) 37
14/30 PS 24
15/20 PS 23
16/40 PS 25
22/50 PS 27
24/100/140 PS - 630 31
28/32 PS 20
28/50 PS 26
28/95 PS 29
35 PS 19
40/45 PS 22
190 SL (R121) 55
190 (W201) 72
300 SEL (W109) 62
300 SL 52
370 Mannheim (W10) 38
770 Grosser (W07) 39

Mercury 90
Comet 92
Cougar 93
Eight 91
Grand Marquis 94
Mariner Hybrid 95

Messerschmitt 96
Métallurgique 96
Meteor 96
Metz 97
Meyra 97
MG 98
Magnette ZA 105
MG A 106
MG B 108
MG F 110
Midget 107
Midget J2 103
RV8 109
TC/TD/TF 104
18/80 Six 102

Miari&Giusti 111
Microcar 111
Midas 111
Miesse 112
Mieusset 112
Milburn 112
Mildé 113
Miles EV 113
Minerva 113
Mini 114
Mini 119
Mini Cabrio 120
Mini Clubman 121

Mirabilis 122
Mitchell 122
Mitsubishi 123
Colt 129
Colt 142
Debonair 130
Eclipse 137
Galant Sigma 131
Grandis 141
GTO 138
Lancer 132
L 200 136
Model A 126
Minica 128
Outlander 140
Pajero 134
Starion 133
Space Runner 139
500 127

Mitsuoka 143
M.M.C. 143
Modiran 143
Mohs 144
Momo 144
Monotrace 144
Monteverdi 145
Moon 145
Moretti 146
Cita 147
Midimaxi 152
128 Coupé 151
500 Coupé 149

750 ... 148
850 Coupé ... 150
Morgan ... 154
Aero 8 ... 160
Family ... 157
Plus 8 ... 159
Runabout ... 156
4/4 ... 158
Morris ... 161
Cowley ... 164
Eight ... 165
Marina ... 171
Minor ... 167
Mini Minor ... 168
Oxford ... 163
Oxford ... 166
1100 ... 170
Mors ... 173
Moskvich ... 173
Mosler ... 174
Motobloc ... 174
Motta&Baudo ... 174
Nag ... 176
Nagant ... 176
Namco ... 177
Napier ... 177
Nash ... 178
Metropolitan ... 181
Six ... 179
600 ... 180
National ... 182
Nazzaro ... 182
Newton ... 182
NF ... 183
NG Cars ... 183
Nissan ... 184
Almera ... 207
Bluebird ... 194
Cedric ... 196
Cherry ... 200
Cube ... 208
Datsun Type 12/14/16/32 ... 192
Fairlady ... 195
GT-R ... 216
Micra ... 202
Murano ... 210
Note ... 213
Patrol ... 193
Pixo ... 217
Primera ... 205
Qashqai ... 214
Serena ... 206
Skyline ... 197
X-Trail ... 209
200 SX ... 201
240Z ... 198
300 ZX ... 204
350Z - 370Z ... 211
NSU ... 218
6/10 ... 221
8/24 ... 223
10/20 ... 222
Prinz ... 224
Prinz 4/1000/1200 ... 225
RO 80 ... 227
Nummi ... 228
Oakland ... 230
Ogle ... 230
Ohta ... 231
Oka ... 231
Oldsmobile ... 232
Alero ... 241
Curved Dash ... 234
Cutlass ... 237
Delta ... 239
F85 ... 238
Limited ... 235
Model 37 ... 236
Toronado ... 240
Ollearo ... 242
OM ... 243
469 ... 246
665 Superba ... 247
S 305 ... 245
Omega Six ... 248
Omt ... 248
Onyx ... 248
Opel ... 250
Admiral ... 263
Agila ... 285
Antara ... 288
Ascona ... 273
Astra ... 280
Commodore ... 271
Corsa ... 276
Diplomat ... 270
Frontera ... 282
GT ... 272
Insignia ... 290
Manta ... 274
Meriva ... 286
Nuova GT ... 289
Nuova Kadett ... 268
Omega ... 278
Olympia ... 262
Olympia Rekord ... 265
Rekord ... 266
Senator/Monza ... 275
Signum ... 287
Tigra ... 283
Vectra ... 279
Zafira ... 284
Kapitan ... 264
4/8 HP ... 260
4/12 HP ... 261
10/12 HP ... 259
Opes ... 291
OSCA ... 292
1600 GT ... 294
Osi ... 295
Otav ... 295
Otosan ... 295
Ours ... 296
Overland ... 296
Packard ... 298
Pagani ... 300
Paige ... 301
Palladium ... 301
Palmer-Singer ... 302
Pan ... 302
Panhard et Levassor ... 303
B1 ... 304
Dyna ... 305
24 ... 306
Panoz ... 307
Panther ... 307
Paramount ... 308
Pars Khodro ... 308
Peerless ... 308
Pegaso ... 309

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