

# L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

**Abadal**  
**Bersey** **1**

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Volume 1

# L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Abadal - Bersey  
Volume 1

A cura di Valerio Berruti e Aurelio Magistà

# L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

## Volume 1

### 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

Federico Rampini

### 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:** Foto di Peter Harholdt, Corbis

Il volume è stato chiuso in redazione il **22 settembre 2009**

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

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

### la Repubblica

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

### L'espresso

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

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

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

### Stampa e legatura

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

# Sommario

Presentazione .....	7
Introduzione .....	9
Guida alla consultazione .....	12
Auto d'autore .....	14

## A

Abadal .....	19
<b>Abarth</b> .....	20
Abbott .....	32
Ac Cars .....	33
Acura .....	36
Adam Farwel .....	40
Adler .....	40
Aeon Sportscars .....	41
Aermacchi .....	41
Aero .....	41
Aga .....	42
A.G. Alfieri .....	42
Aguzzoli .....	42
A.J.S. .....	43
Albion .....	43
Alca .....	43
Alco .....	44
Alcyon .....	44
Alda .....	45
Alessio .....	45
<b>Alfa Romeo</b> .....	46
Allard .....	127
Alpina .....	128
Alpine .....	129
Alta .....	137
Alva .....	137
Alvis .....	137
American Motors .....	138
AMG .....	144
Amilcar .....	155
Amphicar .....	156
Anadol .....	158
Anhui Jianghuai Automobile .....	158
Ansaldo .....	159
Apal .....	160
Apollo .....	160
Aquila Italiana .....	161
Ardita .....	161
Argyll .....	162
Ariel .....	162
Ariès .....	163
Armstrong Siddeley .....	163
Arnolt-Bristol .....	163
Arnott .....	164
Aro .....	164
Arrol-Johnston .....	164
Artega .....	165
Artés .....	165
Asa .....	166
Ascari .....	168
Ascort .....	168
Ashton-Evans .....	169
Aster .....	169
<b>Aston Martin</b> .....	170
Atalanta .....	194
Atl .....	194
ATS .....	195

Auburn .....	197
<b>Audi</b> .....	198
Audibert&Lavirotte .....	235
Aurea .....	235
Ausonia .....	235
<b>Austin</b> .....	236
Austin Healey .....	251
Austro Daimler .....	257
Austro Fiat .....	257
Authi .....	257
<b>Autobianchi</b> .....	258
Autocrat .....	271
Autolatina .....	271
Automirage .....	271
Auto-Mixte .....	272
Auto Union .....	272
Autovaz .....	273
Autozodiaco .....	276
Avanti .....	277
Avro .....	278
Awe .....	278

## B

Bailey .....	280
Bailleau .....	280
Ballot .....	281
Bandini .....	281
Bantam .....	282
Bardon .....	282
Barison .....	282
Barker .....	283
Barley .....	283
Barré .....	284
Barron-Vialle .....	284
Bayliss-Thomas .....	284
Baz .....	285
Beacon .....	285
Bean .....	285
Beardmore .....	286
Beauford Cars .....	286
Beijing .....	287
Bellanger .....	288
Belsize .....	288
Bender&Martiny .....	288
Benelli .....	289
Benjamin .....	289
<b>Bentley</b> .....	290
Benz .....	326
Benz Söhne .....	331
Bergmann Métallurique .....	331
Berkeley .....	332
Berliet .....	332
Berna .....	332
Bernardi .....	333
Berrien Buggy .....	333
Bersey .....	333



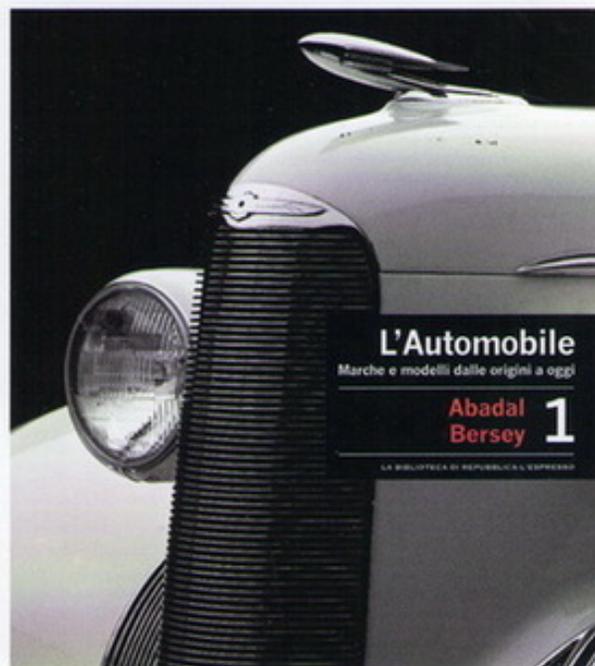
# Presentazione

*Ezio Mauro*

Sono quasi novecento i marchi di automobili presenti nei dieci volumi di quest'opera, ma il numero esatto di quelli effettivamente esistiti resta incerto. Possiamo partire da questo primo dato per sottolineare l'importanza dell'argomento. Oggi l'automobile appare soprattutto un problema, con gli inevitabili corollari: inquinamento e traffico. Eppure questi problemi oggettivi, che rendono l'auto così controversa nell'immediato presente, non smentiscono il fatto che da più di un secolo la storia dell'Occidente è segnata proprio dalla civiltà dell'automobile e che questo mezzo di trasporto, dalla sua nascita a oggi, ha rivoluzionato il nostro stile di vita.

L'auto ha profondamente modificato lo scenario del mondo in cui viviamo, l'organizzazione dello spazio urbano e del paesaggio con i parcheggi, i semafori, i guard-rail, i benzinai, le stazioni e le aree di sosta, e soprattutto con l'asfalto delle sue strade che incarnano il sistema circolatorio del pianeta. Una presenza così determinante, per certi versi ingombrante, che quasi ci impedisce di immaginare una città e una civiltà senza macchine. L'automobile è affermazione di libertà individuale e simbolo di un progresso che oggi deve fare i conti con l'idea della propria sostenibilità. Ed entra da protagonista nella storia sociale, tecnica ed economica dell'Occidente, con implicazioni che coinvolgono l'industria, l'innovazione, il design, lo sport, le relazioni familiari, l'espressione artistica.

Curiosamente, è dagli anni Settanta che l'editoria italiana non offre ai lettori una storia globale di questo simbolo chiave della nostra civiltà. *L'automobile - Marche e modelli dalle origini a oggi*, con i suoi dieci volumi, vuole colmare questo vuoto in effetti clamoroso, considerato che in oltre trent'anni i cambiamenti dell'auto e del mondo che le gravita intorno sono stati enormi. Un'opera nuova, originale, organizzata nel modo più semplice e comprensibile a tutti, ovvero con le storie dei marchi, le schede di tutti i modelli italiani e dei principali esteri. Un'opera interamente realizzata all'interno del gruppo editoriale La Repubblica - L'Espresso coniugando il know-how della redazione con l'esperienza e la competenza dei giornalisti specializzati che fanno parte del patrimonio dei nostri collaboratori. Il contributo speciale di alcuni partner, come musei, biblioteche e collezionisti privati sottolinea il significato collettivo di un lavoro che ha l'ambizione di soddisfare l'esperto, appassionare il lettore comune e di diventare il nuovo punto di riferimento della storia dell'auto.





# Introduzione

Valerio Berruti e Aurelio Magistà

«L'auto deve cambiare o non sopravvivrà al ventunesimo secolo»: le parole di Fujio Cho, presidente della Toyota nei primi anni del Duemila, hanno anticipato l'evoluzione della mobilità su quattro ruote del nuovo secolo. Un cambiamento epocale che sta trasformando l'automobile in un mezzo più compatibile con l'ambiente e meno invasivo nelle nostre città, in sintesi, un mezzo a misura d'uomo. In pochi anni si sta verificando quello che non era accaduto in più di un secolo.

Sarebbe sufficiente questo cambiamento epocale a misurare la complessità e il fascino della storia dell'automobile, dai primi, pionieristici esemplari di fine Ottocento alle elettriche di oggi, dalle mastodontiche berline degli anni Trenta alle supercar. Un viaggio sempre più veloce attraverso la storia di un mezzo di trasporto eletto a metafora del progresso umano. Un viaggio di straordinaria bellezza scandito da pietre miliari fatte di date storiche e di innovazioni tecnologiche, ma anche di quella passione che da sempre rappresenta il motore più profondo del folle e meraviglioso mondo dei motori. Raccontare questo viaggio, oggi, è una grande sfida, cui si aggiunge l'ulteriore responsabilità di trasformare la cronaca in storia, ovvero di scegliere che cosa raccontare e come.

Il nostro progetto di raccogliere e organizzare l'enorme materiale riguardante la storia dell'automobile parte da qui: dalla consapevolezza della sfida e della responsabilità che implica. Senza dimenticare il lettore e le sue esigenze di usare questa storia in almeno due maniere diverse: il piacere della lettura, e l'utile della consultazione. Perché il nostro lettore ideale non è solo l'esperto o l'appassionato, ma anche, soprattutto, chi vede nella storia dell'automobile una parte significativa della storia umana.

Il nostro obiettivo è stato quindi di spiegare in maniera semplice un oggetto complesso come l'auto; di dare risposte alla maggior parte delle domande sull'auto, i suoi personaggi, il suo sviluppo, il suo mondo; ma anche di raccontare un'appassionante avventura di uomini e macchine. Il lavoro si è dimostrato come si poteva immaginare: lungo e difficile, reso più rischioso dai pochi precedenti bibliografici. Le ultime opere analoghe per sforzo di completezza risalgono infatti a quasi quarant'anni fa: *l'Enciclopedia dell'automobile* dei Fratelli Fabbri e *Milleruote* di De Agostini, uscite a fascicoli nell'arco di quasi due anni, chiedendo al lettore uno sforzo non piccolo di pazienza e costanza. Due opere di grande successo che gli appassionati ricordano e, forse, ancora possiedono. Dopo, più nulla. Certo, sono uscite ricchissime monografie sulle marche, libri



Il manifesto del primo salone internazionale dell'auto di Ginevra dal 29 aprile al 7 maggio 1905

# TORINO

21 APRILE - 2 MAGGIO

1954



*sorveglio  
giornaliero  
di una autovettura  
tra i visitatori*



# 36°

# SALONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE

**RIDUZIONI FERROVIARIE 25%**

ANFIAA - ASSOCIAZIONE NAZIONALE FRA INDUSTRIE AUTOMOBILISTICHE E AFFINI

meravigliosamente completi su singoli modelli, centinaia di accurati approfondimenti, ma non è stato pubblicato più niente con paragonabili ambizioni di esaustività.

Adesso *L'automobile - Marche e modelli dalle origini a oggi* giunge a colmare questa clamorosa lacuna. Dieci volumi per un totale di oltre 3.500 pagine, che La Repubblica-L'Espresso ha realizzato investendo un sostanzioso patrimonio di risorse e competenze, ovvero chiamando a partecipare i più autorevoli esperti del settore - storici e tecnici e le prestigiose firme del gruppo editoriale.

Il criterio adottato per organizzare il materiale è il più semplice per il lettore: alfabetico per le marche delle automobili, dalla spagnola Abadal alla tedesca Zwickau, e cronologico per i modelli di ciascuna marca. Le Case cui viene dedicata una voce sono quasi 900 attraverso oltre centoventi anni di storia. La lunghezza delle voci, da una colonna a 20 pagine, tiene conto della rilevanza: dalle piccole aziende nate e scomparse in breve, come succedeva spesso soprattutto agli inizi, ai grandi gruppi che, in particolare oggi, dominano il mondo dei motori. Nelle voci più brevi, qualche volta, si sconta la mancanza o l'incompletezza di fonti e documenti.

In quelle più lunghe, fa premio lo stile più narrativo che li rende piccoli racconti da leggere con piacere. È il caso di sottolineare la ricchezza di informazioni sui modelli, che rappresentano una parte fondamentale dell'opera: oltre 1.500 schede tecniche che descrivono le auto più importanti, scelte secondo criteri storici, tecnici e di mercato. Queste schede hanno richiesto il maggior sforzo, spesso congiunto, da parte di tutti: consulenti, collaboratori e redazione. Risalire alle specifiche tecniche dei modelli più antichi e ormai scomparsi dalla maggior parte degli archivi è stato difficile e in qualche caso, anche dopo tutte le verifiche possibili, il materiale dato alle stampe resta incompleto e a rischio d'errore. Lo abbiamo consegnato comunque, con la consapevolezza che in un lavoro di questo genere l'obiettivo di completezza resta prioritario, anche al prezzo di emendarsi in seguito. Per una maggiore comprensione delle voci sui marchi e delle schede sui modelli rimandiamo il lettore alle Legende che si trovano nelle pagine seguenti.

In questa organizzazione dei materiali, una parte del decimo volume rappresenta ragionata eccezione: in esso, esaurite le voci, come detto, con la Zwickau, si forniscono al lettore altri strumenti di servizio: un glossario dei termini più usati, una cronologia dell'automobile e, a nostra arbitraria scelta, i cinquanta modelli più significativi nella storia dell'automobile illustrati in una fotogalleria di grandi immagini. In conclusione, desideriamo ringraziare le Case costruttrici, i musei, come il Bonfanti-Vimar, la Fondazione Ansaldo, il Nicolis, il museo Storico dell'Alfa Romeo e Ferrari Classiche insieme ai collezionisti privati che ci hanno messo a disposizione preziosa documentazione e immagini, talvolta molto rare: per la loro disponibilità sono da considerarsi partner di questi dieci volumi.



**Francoforte 2009: la locandina dell'ultimo salone europeo dell'anno più difficile per l'industria e il mercato automobilistico mondiale**

# 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

48 L'Automobile Alfa Romeo • La storia

La storia • Alfa Romeo • L'Automobile 47

### 1 Alfa Romeo

Milano, Italia 1910

3

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 Democq) 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 mode di Democq 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 Democq 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.

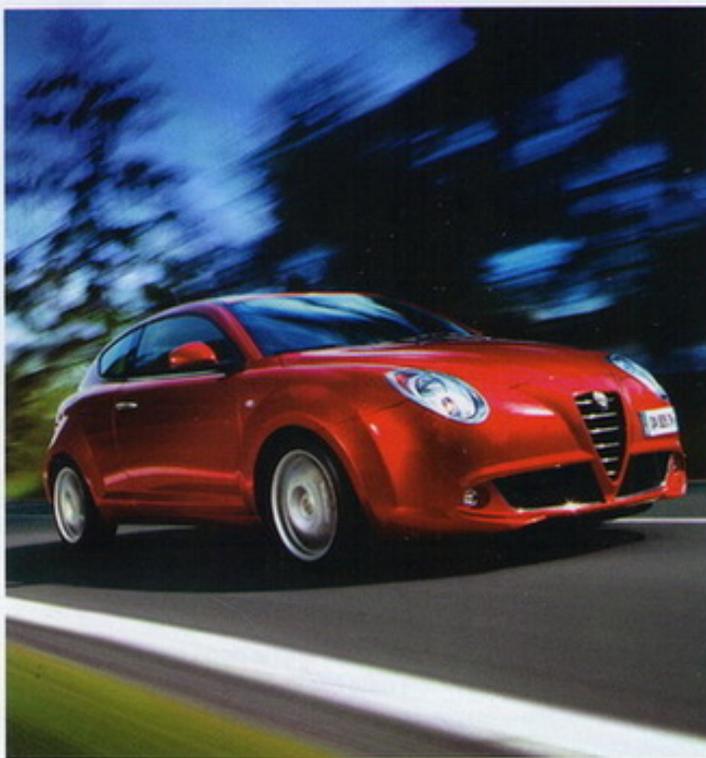
Davide Z. M. Pellegrini

4

www.alfaromeo.com  
Corso Agnelli 206, Torino, Italia

5

1. Una pubblicità dell'Alfa Romeo 9C 2000 B  
2. L'Alfa Romeo MiTo ripropone alla linea tutto il dna sportivo del Braccio



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 le Ing. Bassi e Merosi per la fabbricazione di bicilette con il marchio Endless. La prima automobile di sua progettazione è una Marchand (azienda piacentina per la quale progettò anche motocicletle); dal 1901 alla quale furono seguiti altri modelli fra i quali la 10HP acquistata anche da Giacomo Piacini. 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 motorina 4 cilindri 14.000 di cilindrata, capace di raggiungere i 160 chilometri orari) e della elaborazione della 24 HP in 28-40 HP Targa Florio, ma già nel 1905 torna a Milano per progettare una Lancia e subito dopo entra alla Edoardo Bianchi dove sorge 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. Certamente 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.

6

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.), Maurizio 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).

## A4 7

8

Produzione Dal 1994  
Carrozzeria Berlina • Station wagon

La prima A4 è sostanzialmente la continuazione della classe B0/90. La prima serie del 1994, sigla di progetto B5, è quindi a tutti gli effetti la continuazione della B0, 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, scatenati ai classici turbodiesel a quattro cilindri; su questo modello esordiscono i nuovi motori 1800 a cinque valvole per cilindro, che sono per molto tempo un classico dell'intero gruppo, e dal 1998, i nuovi V6 2800 a benzina a 5 valvole per cilindro con 193 Cv e il 2500 turbodiesel con 150 Cv. Un'altra innovazione riguarda la disponibilità della trasmissione automatica Tiptronic, con comando manuale sequenziale, già utilizzata sulla A6. Nel 2001 viene commercializzata la serie B6 che si caratterizza esteticamente per la carrozzeria che riprende molti elementi stilistici della berlina di classe maggiore, la A6; la gamma comprende la berlina, la station wagon Avant e la cabriolet con carrozzeria a due porte e tetto in tela, con l'opzione delle quattro ruote motrici per tutte le varianti. Novità anche nei motori che, pur restando sostanzialmente gli stessi, subiscono un aumento di potenza: il 1800 turbo a benzina è ora disponibile anche in

## SCHEDE TECNICHE

<b>DIMENSIONI</b>	
Lunghezza	m 4,480
Larghezza	m 1,730
Altezza	m 1,427
<b>POSTI</b>	5
<b>PORTE</b>	4
<b>PESO</b>	1.245 kg
<b>MOTORE</b>	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	2595 cc
Cilindri	4
Potenza	101 Cv
<b>TRAZIONE</b>	anteriore
<b>CAMBIO</b>	5 marce
<b>FRENI</b>	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
<b>VELOCITÀ MASSIMA</b>	191 km/h
<b>PREZZO</b>	Lire 38.560.000

versione da 180 e poi 190 Cv, il 1900 turbodiesel sale a 132 e 180 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



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 rifiniture alla stile della Audi B0



FOCUS  
Audi S4 - Avant

Secondo la strategia Audi le versioni sportive della A4 si sviluppano su due livelli, S e RS; gli elementi in comune sono la sportività, più "tattica" 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 B0. Dal 1997 invece diventa appannaggio della gamma A4 con un V6 2700 sovralimentato da 260 Cv adottato sulla versione Avant.

<b>DIMENSIONI</b>	
Lunghezza	m 4,490
Larghezza	m 1,730
Altezza	m 1,400
<b>POSTI</b>	5
<b>PORTE</b>	5
<b>PESO</b>	1.540 kg
<b>MOTORE</b>	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	2671 cc
Cilindri	6 a V
Potenza	260 Cv
<b>TRAZIONE</b>	Integrale
<b>CAMBIO</b>	6 marce
<b>FRENI</b>	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
<b>VELOCITÀ MASSIMA</b>	250 km/h
<b>PREZZO</b>	Lire 100.970.000

## 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.

come il sistema di sterzata automatica Audi Drive Select. La A4 è di fatto anticipata dalla presentazione della A5 che sancisce la separazione delle versioni sportive coupé e cabriolet (da quel momento contraddistinte dal 5) dalle berline e Avant; con questa serie l'Audi introduce per la prima volta la versione Allroad anche sulla A4 Avant.

## 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

12

13

## 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, berlinea, 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

Federico Rampini

### Alla Parigi-Pechino cent'anni dopo viaggio in Mongolia sulle orme della Itala

Su una Mercedes lanciata nel deserto di Gobi, sulle orme di Luigi Barzini: così ho misurato il progresso cinese, una modernizzazione che non ha risparmiato le zone più remote, i paesaggi più ostili, la natura più selvaggia.

"C'è qualcuno che accetti di andare da Pechino a Parigi in automobile?". L'annuncio appare nel 1907 sul giornale francese *Le Matin* che lancia il rallye attraverso due continenti. Tra le prime adesioni, *Le Matin* pubblica quella di un italiano "concisa e fredda come una ricevuta", scriverà il giornalista Luigi Barzini. "M'inscrivo alla vostra prova Pechino-Parigi con un'automobile Itala. Vorrete farmi sapere al più presto i particolari perché possa regolarli nella preparazione. Principe Scipione Borghese". Già esperto esploratore di terre lontane, a bordo della imponente Itala da due tonnellate Borghese porta con sé il meccanico Ettore Guzzardi e Barzini, il più celebre inviato speciale. I tre condividono una folle corsa di 15.000 chilometri attraverso Cina, Mongolia, Siberia, Russia, Germania, tagliando vittoriosi il traguardo a Parigi dopo sessanta giorni. La parte cinese di quel viaggio è la più esotica e disagiata. Appena usciti da Pechino e superato il primo tratto della Grande Muraglia, scrive Barzini, "la campagna era deserta, dopo ore di solitudine sorpassavamo qualche carovana di cammelli, condotta da mongoli vestiti di pellicce di capra e sormontati da cappelli ottagonali a tetto di pagoda". Gli italiani attraversano "poveri villaggi di fango, piccoli templi in rovina, stamberge isolate, casette miserabili che sembrano sperdute lungo la via: uno straccio rosso le indica come luoghi di sosta ai passeggeri stanchi, minuscole trattorie di mulattieri". La Cina del 1907 pare "una rovina abbandonata da secoli". I ponticelli di pietra sono troppo stretti per il mastodonte meccanico, le strade sono così disastrose che l'Itala affonda nelle buche e nel fango, per lunghi tratti è costretta a farsi trascinare con le funi da squadre di facchini. Quando l'Itala affronta il deserto di Gobi l'unico modo per orientarsi è seguire i pali del telegrafo: prima o poi devono finire in un ufficio postale, avamposto della civiltà. La cronaca integrale di Barzini - "La Metà del Mondo vista da un'automobile" (Touring Club Italiano) - è una lettura fantastica. Nel settembre 2006 la Mercedes ha organizzato un rallye analogo in senso inverso, con traguardo a Pechino. Più del record di velocità un'altra sfida mi ha convinto a partecipare: affiancare le immagini della Cina di oggi a quelle che videro gli uomini dell'Itala. In particolare la zona più sel-

vaggia, quel deserto di Gobi che appena avvistato nel 1907 ipnotizza Barzini, gli dà quasi un senso di vertigine: "Gobi in mongolo significa cavità. Il deserto è una immensa depressione nel centro della Mongolia; è la cavità che conteneva un mare. Noi ci troviamo sulla riva di quel mare scomparso". A Urumqi, la prima tappa del mio rallye in terra cinese, il satellite Gps si rivela utile non per orientarsi nel deserto ma per districarsi nel traffico caotico. Urumqi fino a non molto tempo fa era una remota oasi per carovane di cammelli lungo la Via della Seta. Oggi capitale della provincia dello Xinjiang, è una selva di grattacieli e di fabbriche, una metropoli di cinque milioni di abitanti con aeroporto internazionale, av-

volta in una perenne nebbia di smog nonostante i mille metri di altitudine. Solo l'uscita dalla città attutisce lo choc della prima delusione. Il deserto è lì che aspetta fin dalla periferia, grandioso, con dune alte come montagne che si tingono di rosa al primo sole dell'alba, canyon di rocce coperte di sabbia finissima. Giorno dopo giorno si trasfigura in una varietà infinita di panorami, un riassunto di tutti i deserti della terra: dal Sahara al Rajasthan, dalla steppa siberiana alla Monument Valley e alla Death Valley, passando dal grigio antracite al giallo al rosso, dalle pianure lunari e troppo piatte alla benefica apparizione di catene di monti innevati, sempre sotto il cielo azzurro terso e un sole implacabile. Da questi paesaggi affiorano frammenti di passato. Passano ancora carovane di cammelli, mercanti nomadi con facce da turchi (sono gli uiguri, l'etnia islamica dello Xinjiang), o zigomi e criniere da cavalieri mongoli di Gengis Khan. Un vecchio patriarca con il fez e la barba da califfo alla guida di un carretto trasporta varie mogli, avvolte di variopinti scialli kazaki, e un carico di pelli di mucca da vendere al mercato. I più numerosi però sono i convogli di Tir. I camionisti sono i nuovi nomadi che navigano questo deserto, lo possiedono e lo temono (le tempeste di sabbia han-



L'Itala 35/45 HP taglia vittoriosa il traguardo del raid Parigi - Pechino del 1907. Alla guida Scipione Borghese con Luigi Barzini



no devastato intere città), ne hanno fatto la loro casa e il loro calvario. Ne incroci qualcuno che frena di colpo, distrutto dalla stanchezza inchioda il Tir in mezzo alla strada per una siesta, poi scende a fare la pipì, ti offre sigarette, birra, vuole una foto insieme allo straniero. Hanno facce tartare o cinesi, indiane o levantine. Come ai tempi di Marco Polo parlano un semplice linguaggio universale. È l'esperanto dei mercanti che per millenni hanno costruito su questa rotta i legami fra Oriente e Occidente: oggi qualche parola di inglese e di mandarino si è aggiunta all'arabo e al persiano. Se la Via della Seta è stata l'antenata delle autostrade, la madre di tutte le piste terrestri dell'umanità, oggi la Cina la sta rifacendo in asfalto a quattro corsie. Il deserto è stuprato dalla colata di cemento che avanza. Cavalcavia, svincoli in mezzo al nulla. Dove l'autostrada non è terminata, in mezzo al deserto pullulano scavatrici, gru e schiacciasassi, yurte mongole trasformate in tende per eserciti di muratori. Per migliaia di chilometri sfreccio a velocità stupefacente ed è come se fossi immobile, su quest'autostrada nuova fiammante che taglia l'infinito come una crudele cicatrice nera. Tracciata col righello, dritta fino a perdersi all'orizzonte, come le highway americane nelle monotone

pianure del Mid-West. Troppo larga, si direbbe, rispetto al traffico ancora sporadico. Sembra eccessivo questo gigantismo autostradale dei governanti cinesi, uno spreco da moderni faraoni. Poi incroci colonne di Tir che trasportano automobili, diretti ai concessionari di Urumqi e Hami, e ricordi che questa Cina brucia sempre i tempi: le quattro corsie libere nel Gobi non resteranno vuote a lungo. Il principe Borghese per non perdersi cercava i pali del telegrafo. Oggi i punti di riferimento nel deserto sono gli altissimi ripetitori dei telefonini. Li avvisti a decine di chilometri di distanza, alimentati da pannelli di energia solare o da selve di pale eoliche, e capisci perché il cellulare funziona meglio che nel centro di Roma. Addio telegrafisti, le oasi nel deserto hanno Internet. A tratti l'autostrada della Via della Seta costeggia file di derrick, trivellano il suolo per pompare il petrolio che abbonda a pochi metri di profondità. Capisci la pervicacia di Pechino nel colonizzare lo Xinjiang islamico. È il Texas dei cinesi, sotto il deserto custodisce 21 miliardi di tonnellate di greggio, diecimila miliardi di metri cubi di gas naturale, 138 varietà di metalli e minerali rari. Come nell'America dei pionieri, anche qui in mezzo alla sabbia spuntano d'incanto le new-town, cittadine costruite in un giorno, dormitori di operai, file di palazzine popolari tirate su in fretta proprio lungo l'autostrada o la linea ferroviaria, con i primi negozi e gli immancabili tavoli da biliardo all'aperto. Nonostante questo, per chi vuole sognare, il deserto è ancora generoso di emozioni. Basta lasciare l'autostrada e avventurarsi sulle piste sterrate. L'oasi di Karez è una festa di colori autunnali, arancione e rossa come le foglie dei suoi faggi e dei pioppi; ha vigneti rigogliosi, casupole-alveari dove vengono essiccate le uvette dolci; tutto quel bendiddio esposto sulle bancarelle - datteri mandorle fichi - cresce grazie a uno stupefacente sistema di cunicoli sotterranei per incanalare l'acqua preziosa della falda. Alla fine della traversata dei Gobi rimane impressa negli occhi questa semplice verità: la Cina, la nazione più popolosa del pianeta, è ancora per gran parte del suo territorio un'immensità disabitata. Non è solo la fame di materie prime che accende il desiderio di venire qui. Si sente l'attrazione irresistibile che esercita sui cinesi questo vuoto, come fu il Far West da conquistare per gli americani. Quel che i cinesi faranno di queste regioni sconfinite, è una storia a cui l'Occidente non è del tutto estraneo. Barzini lo aveva intuito cento anni fa. "Ci pare d'interrompere una quiete millenaria, di gettare un segnale di risveglio ad un gran sonno. La grande brama dell'anima occidentale, il segreto vero d'ogni suo progresso, è espressa in due parole: più presto! Nell'immobilità cinese noi portiamo l'essenza delle nostre febbri".

ancora generoso di emozioni. Basta lasciare l'autostrada e avventurarsi sulle piste sterrate. L'oasi di Karez è una festa di colori autunnali, arancione e rossa come le foglie dei suoi faggi e dei pioppi; ha vigneti rigogliosi, casupole-alveari dove vengono essiccate le uvette dolci; tutto quel bendiddio esposto sulle bancarelle - datteri mandorle fichi - cresce grazie a uno stupefacente sistema di cunicoli sotterranei per incanalare l'acqua preziosa della falda. Alla fine della traversata dei Gobi rimane impressa negli occhi questa semplice verità: la Cina, la nazione più popolosa del pianeta, è ancora per gran parte del suo territorio un'immensità disabitata. Non è solo la fame di materie prime che accende il desiderio di venire qui. Si sente l'attrazione irresistibile che esercita sui cinesi questo vuoto, come fu il Far West da conquistare per gli americani. Quel che i cinesi faranno di queste regioni sconfinite, è una storia a cui l'Occidente non è del tutto estraneo. Barzini lo aveva intuito cento anni fa. "Ci pare d'interrompere una quiete millenaria, di gettare un segnale di risveglio ad un gran sonno. La grande brama dell'anima occidentale, il segreto vero d'ogni suo progresso, è espressa in due parole: più presto! Nell'immobilità cinese noi portiamo l'essenza delle nostre febbri".



Abarth - Awe

A

Abadal Abarth Abbott Ac Cars Acura Adam Farwel Adler Aeon Sportscars Aermacchi Aero Aga A.G.  
Alfieri Aguzzoli A.J.S. Albion Alca Alco Alcyon Alda Alessio Alfa Romeo Allard Alpina Alpine  
Alta Alva Alvis American Motors AMG Amilcar Amphicar Anadol Anhui Jianghuai Automobile Ansaldo  
Apal Apollo Aquila Italiana Ardita Argyll Ariel Ariès Armstrong Siddeley Arnolt-Bristol Arnott Aro  
Arrol-Johnston Artega Artés Asa Ascari Ascort Ashton-Evans Aster Aston Martin Atalanta Atl ATS  
Auburn Audi Audibert&Lavirotte Aurea Ausonia Austin Austin Healey Austro Daimler Austro Fiat Authi  
Autobianchi Autocrat Autolatina Automirage Auto-Mixte Auto Union Autovaz Autozodiaco Avanti Avro Awe

### IL PRIMO SALONE DELL'AUTO

È il 1895  
e nella capitale  
francese si celebra  
l'arrivo della Parigi -  
Bordeaux - Parigi,  
vinta da Emile  
Levassor. Ma il 1895  
è anche l'anno  
della prima Exposition  
de Locomotion  
che si svolge dal 6  
al 20 luglio  
(nell'immagine qui  
accanto la locandina  
d'epoca che annuncia  
il doppio avvenimento)

**EXPOSITION  
DE  
LOCOMOTION  
AUTOMOBILE  
PARIS**  
du 6 au 20 Juin 1895

**BORDEAUX**

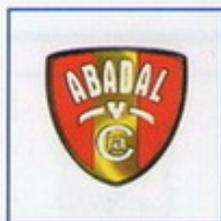
**GALERIE RAPP  
CHAMP de MARS**

**EXPOSITION**  
Organisée par le Comité de la  
**COURSE des VOITURES automobiles**  
du 11 Juin 1895  
**PARIS - BORDEAUX - PARIS**  
1200 KILOMÈTRES

**ENTRÉE TOUS LES JOURS (En Semaine 1 Franc.  
de 10h à 7h. Les Dimanches 50 Centimes.)**

# Abadal

*Barcellona  
Spagna  
1912 - 1930*



La Abadal è la naturale evoluzione delle attività del suo poliedrico fondatore, Francisco Abadal, uno dei primi concessionari di auto in Spagna. Don Francisco inizia commercializzando principalmente vetture della Hispano Suiza, di cui era agente per la città di Madrid.

Prima di aprire la sua attività, Francisco Abadal siede al tavolo del consiglio di amministrazione della Hispano Suiza.

Attiva dal 1912 al 1930, la Casa spagnola con sede in Calle de Dragon a Barcellona, produce la 4 cilindri da 3104 cc e la 6 cilindri da 4521cc, molto simili ai modelli Alfonso della Hispano Suiza.

Dopo pochi anni di attività, la produzione delle Abadal inizia anche in Belgio, in collaborazione con la Imperia.

Le cronache raccontano che la Casa automobilistica è legata a doppio filo con gli interessi dell'uomo d'affari spagnolo. Le auto fabbricate in Belgio adottano comunque la denominazione di Imperia-Abadal e hanno maggior successo rispetto a quelle vendute nel mercato iberico. In patria, infatti, le vendite non sono rilevanti perché i costi sono molto elevati.

Nel 1913, viene presentata al salone di Parigi una torpedo che adotta una carrozzeria tipo

labourdette in legno chiodato e parabordi.

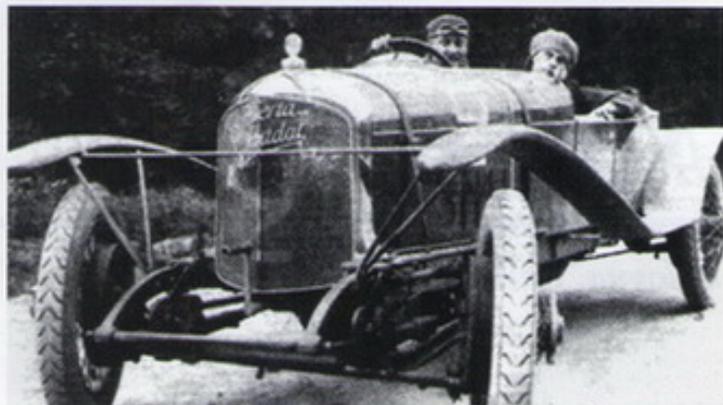
Le cose cambiano notevolmente dopo lo scoppio della Grande guerra che ridimensiona in modo drastico la produzione di Francisco Abadal. L'officina di montaggio che vede uscire alcune tra le più belle auto della produzione iberica dell'epoca, viene convertita in una semplice carrozzeria. Dal capannone di Calle de Dragon iniziano a uscire allora elaborazioni di automobili, autobus e camion.

Tra queste creazioni spicca la Abadal-Buick, prodotta in piccola serie dal 1919 al 1923. Famoso le Abadal su base Hispano Suiza, Mercedes, Berliet, Nash, La Fayette, Durant, Skoda, Triumph e Peugeot.

L'ultima versione delle Imperia-Abadal viene prodotta in circa 170 esemplari, tra le quali due modelli da 2992 centimetri cubici a 16 valvole e tre prototipi con motore da 5.630 centimetri cubici. Purtroppo non vede mai la luce un prototipo realizzato con motore Continental elaborato da 3,5 litri, sei cilindri a valvole laterali con cambio a quattro velocità.



1. Un modello da gara su un circuito sterrato
2. Un manifesto pubblicitario della Imperia-Abadal negli anni Venti
3. Una 24 HP del 1912



# Abarth

*Bologna, Italia 1949*

Tazio Nuvolari, leggenda vivente dell'automobilismo sportivo, lascia ogni impegno per essere presente il 15 aprile del 1949 in via Trecate 10, a Torino, dove viene pubblicamente presentata la società Abarth & C. Con Nuvolari ci sono i migliori piloti italiani: Taruffi, Bonetto, Duberti, Valenzano, Macchieraldo, Romano, Sardi e Scagliarini, tutti accorsi per festeggiare Carlo Abarth, il grande asso d'anteguerra sulle due ruote e poi direttore sportivo e tecnico della formidabile Cisitalia che ha da poco chiuso i battenti. Si radunano per la foto ricordo e permettono alla nuova azienda di partire con il piede giusto: la notizia finisce subito in prima pagina su tutti i giornali.

In realtà l'Abarth è già nata da due settimane, il 31 marzo, presso il notaio bolognese Angelo Aloisi perché la prima sede legale è a Bologna in via Don Minzoni 9 dove è domiciliato Armando Scagliarini, il socio di Abarth.

Il capitale ammonta a 998 azioni da mille lire cadauna, con Scagliarini (nominato amministratore unico) che versa 990.000 lire mentre 8.000 lire le mette Abarth, che ha però un diritto di opzione per rilevare il 50 per cento del capitale azionario.

## CARLO ABARTH

Carlo Abarth ha appena quarant'anni, ma alle spalle una vita intensissima accostata a una popolarità smodata. Fin da giovane mostra un coraggio inarrivabile ma pure conoscenze tecniche sopraffine, abbinata a una genialità non comune. Durante la Seconda guerra mondiale lascia la natia Vienna per stabilirsi in Jugoslavia, a Lubiana, dove si specializza nel trasformare le auto in modo che possono marciare usando al posto della benzina, che sta diventando introvabile, la carbonella. Con le moto,

più precisamente con i sidecar, è stato quasi imbattibile per almeno un quinquennio ma non si è mai considerato il più bravo: «Vincio perché dispongo dei mezzi tecnici migliori, quelli che ho saputo costruirmi io» ama dire.

Dopo la guerra, possedendo anche la cittadinanza italiana, si trasferisce nel Belpaese, che considera la patria dei motori, con in mano la rappresentanza per l'Italia della Porsche Konstruktionen di Stoccarda e il progetto di una formidabile auto da corsa che gli dà Ferry Porsche, figlio di Ferdy Porsche. Si tratta di una avanzatissima vettura da Gran Premio. Grazie all'amico di vecchie battaglie, Tazio Nuvolari, entra in contatto con il ricco industriale torinese Pietro Dusio, ex pilota dilettante: dall'unione dei due nasce in fretta la Cisitalia che produce nel giro di pochi mesi auto che si rivelano eccellenti. Con tutto ciò, dopo nemmeno due anni di vittorie a catena e una popolarità sin quasi sfacciata, la Cisitalia entra in crisi economica e Dusio deve rifugiarsi in Argentina dove Peron gli offre di avviare una fabbrica di automobili, l'Autocar.

Senza lavoro, ma oggetto di tanta ammirazione, Abarth decide allora di mettersi in proprio trovando in Scagliarini un partner finanziatore: il marchio della nuova azienda contiene uno scorpione, il segno zodiacale dello stesso Abarth.

La sede di via Trecate occupa un'area di 1.815 metri quadrati e ci lavorano una decina di operai, che già a fine anno diventano 32. L'og-



**Carlo Abarth (nato a Vienna nel 1908 e morto nella stessa città nel 1979) con le sue due grandi passioni: le mele e le auto. Tra le più significative il modello da competizione Fiat Abarth OT 1300 (il primo a destra)**



getto sociale mette paura per quante cose comprende: "Produzione di automobili e di aggregati complementari per vetture da sport e da corsa, nonché modifiche e migliorie su macchine sportive e da corsa, assistenza, approntamento di attrezzature per la produzione in serie, l'assunzione di rappresentanze e vendita di carburanti per macchine da corsa". Nove giorni dopo la presentazione, la "Squadra Carlo Abarth" iscrive quattro vetture alla 16° Mille Miglia, mentre il 24 luglio Piero Taruffi ottiene la prima vittoria assoluta alla Susa-Moncenisio. Nasce intanto una vettura molto interessante, lo spider 1100 tipo 204 con un motore di deri-



vazione Fiat 1100 trasformato, potenziato e alimentato con una miscela di alcool.

Abarth, anche perché scottato di fresco dall'esperienza travolgente quanto troppo breve della Cisitalia, non vuole però vivere soltanto di competizioni anche se le corse lo accompagnano fino alla cessione dell'azienda alla Fiat, nel 1971. In testa ha un vecchio pallino: le marmitte di scarico.

Già ai tempi delle corse in moto, risulta spesso il più rapido perché i suoi motori, che pignolescamente si mette a punto da solo, hanno degli scarichi speciali. Così, alla fine del 1949 comincia a costruire dei prototipi

intuendo in fretta che la soluzione che ha in testa, apportando piccole varianti costruttive, può diventare universale, cioè essere montata su non importa quale automobile. Quello che propone con la sua marmitta non è soltanto un piccolo aumento della potenza, ma anche un rombo elettrizzante.

Abarth sente che quella è la strada giusta e si affida allo Studio Barale di Torino per un lancio pubblicitario in grande stile. Le sue marmitte si distinguono perché sono nere con i terminali cromati e vengono vendute ad un prezzo fisso di listino. Costano più del doppio di quelle della concorrenza, ciò nonostante incontrano un

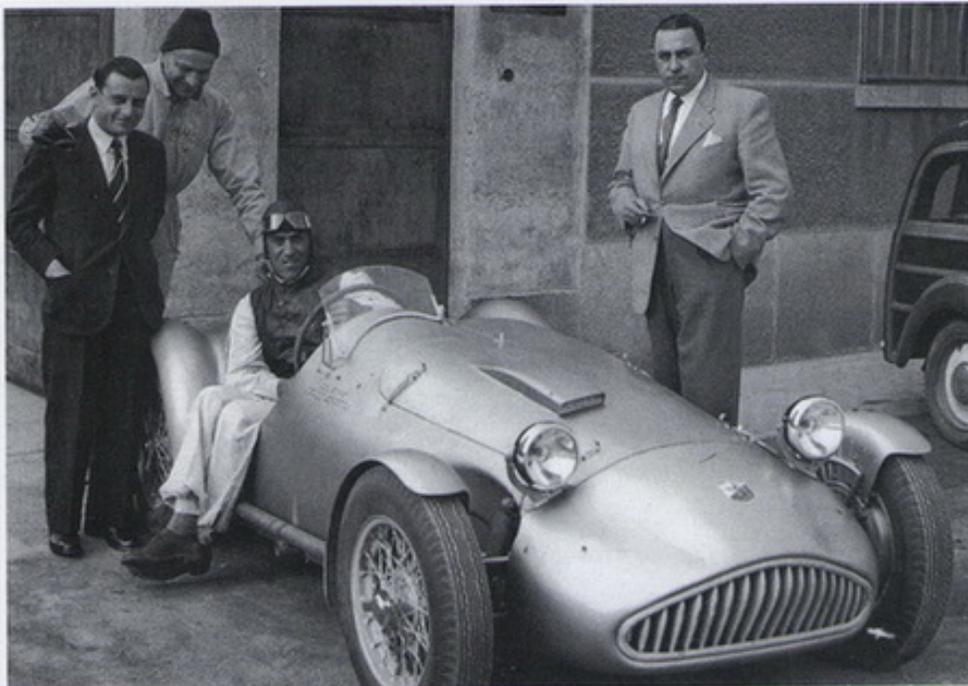
favore esagerato e poco conta chi le acquista: sono sfoggiate sulle piccole Topolino ma persino sulle Ferrari o sulle Maserati. Già nel primo anno di lancio, il 1950, ne vengono prodotte mille e sono tutte vendute. Intanto i dipendenti sono saliti da 32 a 41. Parallelamente alle marmitte vedono la luce i primi kit di preparazione con i collettori di aspirazione a due carburatori, capaci di assicurare un aumento della potenza del dieci per cento, dieci chilometri di velocità massima in più, una miglior ripresa e persino un risparmio di carburante. Il concetto viene sintetizzato in una pubblicità dove il nome Abarth è scomposto così: a per alto rendimen-

# Abarth

to, b per basso consumo, a per aumentata velocità, r per ripresa fulminea, t per tranquillità di marcia e h per Hp.

La prima auto non da corsa è comunque alle porte. Si tratta di un coupé che deriva direttamente dalla 204 A da competizione ma è carrozzato da Vignale e propone degli interni molto raffinati. L'auto viene presentata il 5 aprile 1951, giorno dell'inaugurazione del salone di Torino, ed è un vero colpo di fulmine per tutti i presenti. Il motore 1100 ha la bellezza di 65 Cv e l'auto tocca i 170 orari. Inoltre, l'auto è bellissima, tanto che primeggia in ben cinque concorsi d'eleganza.

Il successo stimola la voglia di stupire ancora. Così, nell'inverno del 1951, Abarth si inventa un telaio scatolato in lamiera per la Fiat 1400 che è appena lanciata sul mercato. Il motore diventa 1500 e per la carrozzeria si rivolge a Bertone che sfodera uno dei suoi tanti capolavori. L'Abarth 1500 è una due posti sportivissima con un frontale quanto mai aggressivo. I tre grossi fari, di cui uno centrale, catalizzano l'attenzione di tutto il pubblico e soprattutto quella del direttore della Packard Motor Company di Detroit, che si fa avanti e chiede di comperarla. La vuole portare negli Stati Uniti allo scopo di usarla come una base a cui i designer americani possano ispirarsi. Abarth intuisce che in quel modo gli si aprono le porte al Nord America, un mercato che fa gola a tutti i costruttori europei, e accetta. Senza rinunciare alle corse, che lo appassionano e lo affascina, stringe intanto i suoi rapporti con costrut-



tori di più grande respiro come Ferrari, Fiat e Alfa Romeo. Così, quando nel 1953 la Fiat presenta la rivoluzionaria 1100-103, l'Abarth propone immediatamente la sua versione sportiva presentando al solito salone di Torino una magnifica berlinetta carrozzata da Ghia e capace di raggiungere i 170 chilometri orari.

L'auto ha tutto per piacere anche agli americani e infatti viene esposta, con travolgente successo, negli Stati Uniti. Quello che più conta, in ogni caso, è che alla fama crescente corrispondono conti molto in ordine. Ormai il 10 per cento della produzione di scarichi e accessori è venduta all'estero, i dipendenti sono saliti a 71 e la vendita delle marmitte tocca quota 45.043. Numeri che soltanto un anno dopo sal-

**1. Tazio Nuvolari (al volante) in visita all'Abarth in uno scatto del 1950. Con lui, da sinistra, i piloti Manlio Duberti, Guido Scagliarini e Carlo Abarth. Sul cofano della spider compare il marchio dello Scorpione, che nel 1950 sostituisce logo e scritta Cisitalia**  
**2. La Fiat Abarth 750 Record**

gono al 20 per cento delle esportazioni, a 90 dipendenti e 57.614 marmitte.

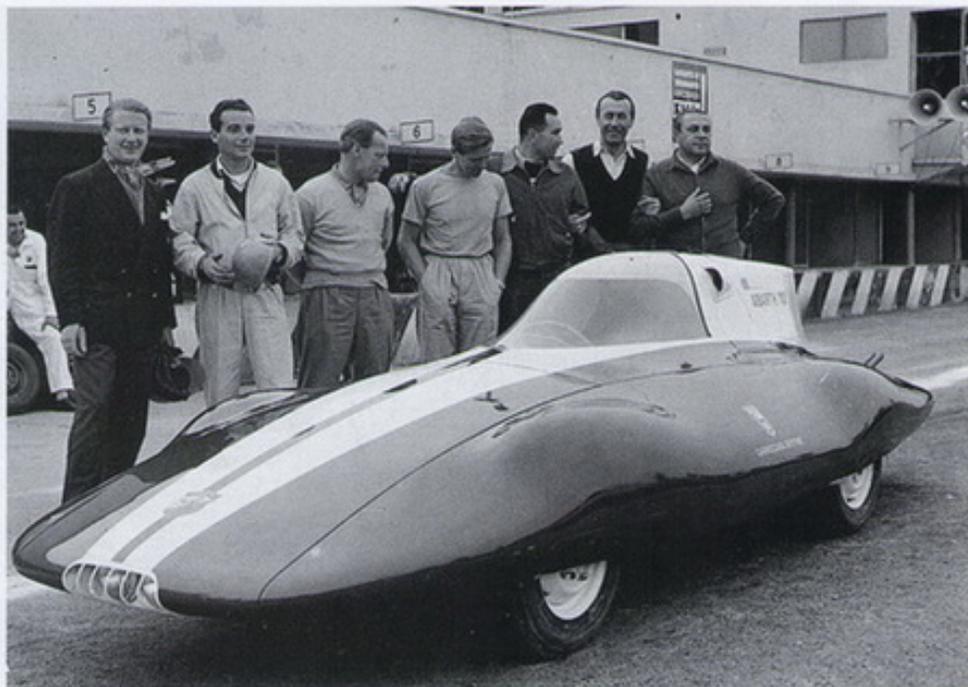
Ormai l'originaria sede di via Trecate non basta più e parte dell'azienda viene trasferita poco distante, in via Pacchiotti. I fabbricati coperti si estendono adesso su un'area di 3.885 metri quadrati e per non ricamarci sopra e immediatamente spunta la versione con lo Scorpione sul cofano, la Fiat-Abarth



## LA CURIOSITÀ Le 21 Porsche

Il 18 settembre del 1959, in un hotel di Francoforte, Abarth è contattato dagli alti vertici della Porsche (Ferry Porsche, Walter Schmidt e Klaus von Rucker) affinché produca delle carrozzerie ultraleggere per la già popolare 356. L'ordine prevede un minimo di venti allestimenti che la Porsche è disposta a pagare un milione di lire ciascuno con la clausola, in caso di ordini

superiori, di scendere a 800 mila. La gestazione della Porsche Carrera GTL (dove L sta per leggera) è molto sofferta e non senza irritazione da parte dei tedeschi, ma alla fine il modello viene presentato il 12 marzo 1960 e messo in vendita a 25.000 marchi tedeschi. Alcuni esemplari sono subito impiegati con successo in corsa, con vittorie di categoria alla Targa Florio, al Nürburgring e a Le Mans dove una di queste auto è cronometrata all'incredibile punta di 222 chilometri orari. Sono vetture quasi imbattibili sul piano delle prestazioni ma la loro qualità generale non è giudicata soddisfacente dai tedeschi che lamentano una scarsa tenuta dell'acqua attraverso le guarnizioni del parabrezza e delle porte, un raggio di sterzata insufficiente e nel complesso finiture troppo approssimative. In totale vengono assemblate 21 vetture dopo le quali il rapporto cessa lasciando Abarth con l'amaro in bocca e la convinzione di aver gettato al vento una grandissima opportunità.



750, che è la prima elaborazione su un'auto di grande serie. Ha un motore più potente perché al suo interno tutto è stato rivisto: albero motore, albero a camme, i pistoni, le valvole. I giovani ne vanno matti e tra i primi clienti c'è anche Umberto Agnelli. In effetti l'auto pare volare: la sua velocità di punta è balzata da 95 chilometri orari della versione di serie a 130. All'interno tutto è rimasto inalterato tranne la vistosa presenza di un contagiri Jaeger tarato fino ai 6800 giri al minuto che fa tanto auto da corsa.

#### LA CASSETTA DI TRASFORMAZIONE

Abarth non riesce a produrre tutte le vetture che gli vengono richieste, allora ne inventa un'altra delle sue: la cassetta di trasformazione, una sorta di "fatevi la vostra Abarth in casa". In realtà le cassette sono due, una per la modifica completa, al prezzo di 250.000 lire (tanto, se si pensa che la Fiat 600 di serie costa 590.000 lire), e una a 52.000 lire per una piccola miglioria che si limita ad aspirazione e scarico. La cassetta contiene parti meccaniche, gli attrezzi speciali necessari al montaggio e un libretto d'istruzioni per eseguire il lavoro da sé. Sono proposte delle varianti che differiscono per il rapporto di compressione finale: le più spinte sono le Mille Miglia, destinate alla competizione e poco affidabili nell'uso quotidiano perché richiedono benzina a elevato numero di ottani difficile da reperire.

A corredo sono distribuiti calandra, borchie, fregi Abarth, e una latta di olio Castrol per motori sportivi. A richiesta si può comprare con 390.000 lire l'intera scatola del cambio 121 Abarth a 5 rapporti ravvicinati, più una coppa dell'olio da 8 chilogrammi di capacità che permette di abbassare l'assetto della vettura e scongiurare il cattivo pescaggio in curva per lo scuotimento dell'olio nella coppa. Sempre a richiesta, si possono acquistare per 64.000 lire i freni a disco. L'incremento di prestazioni è notevole: il rapporto di compressione passa da 7,8:1 a 9:1, la potenza da 21,5 Cv a 4.600 giri a 41,5 Cv a 5.500 giri, la coppia massima da 4 chilogrammetri a 2.800 giri a 5,5 chilogrammetri a 4.000 giri.

Il successo delle cassette Abarth è impetuoso e questo mette in crisi la produzione che non riesce a tenere il passo della domanda, ma tutto serve ad accrescere l'immagine. Ormai anche nel parlare quotidiano circolano barzellette del tipo: «Lo sai che cos'è una lepre?» «Un coniglio Abarth!».

Sulla base della 750 nascono anche molte versioni speciali: il coupé 750 Zagato (straordinario per le competizioni), il coupé 750 carrozzato da Viotti, il prototipo 215 A carrozzato da Bertone, lo spider 210 A e la vettura da record carrozzata sempre da Bertone che dà il via alla campagna Abarth a caccia di primati, venti nel solo anno 1956.

La parentesi dei record di velocità è una storia

#### IL PERSONAGGIO Karl Abarth

Karl Abarth nasce a Vienna il 15 novembre 1908 e fa già parlare di sé a soli undici anni, quando in una sfida in monopattino sbaraglia ragazzi molto più grandi lui. Ci riesce perché ha l'intuizione di fissare sulle ruote di legno la cinghia dei suoi pantaloni tagliata in due. Per tutta la vita si comporta così, studiando soluzioni vincenti per essere sempre il più veloce. Lo fa da pilota con le moto, poi con i sidecar quando è davvero insuperabile, infine preparando vetture da corsa. Nel 1938, famoso per le sue imprese con le due ruote, viene avvicinato dal rappresentante del partito fascista a Vienna che gli propone di prendere la cittadinanza italiana come fa suo padre, che dal 1918 vive a Merano. Vienna è appena stata invasa dalle truppe tedesche di Hitler che hanno annesso l'Austria alla Germania (quella dolorosissima pagina di storia che va sotto il nome di "Anschluss") e il clima è di vero terrore. Se Abarth decide di accettare la nazionalità italiana, il partito fascista è disposto a offrirgli un consistente contributo in denaro purché corra e vinca con i colori bianco-rosso-verdi. Abarth acconsente e si trova improvvisamente ricco. Il suo nome diventa Carlo e non lo cambia più. Come imprenditore la sua fama si lega alle intuizioni geniali e all'impegno nelle corse dove, soprattutto attraverso i suoi clienti, coglie un numero di vittorie inarrivabile. Muore a Vienna, per un male incurabile, il 24 ottobre 1979.

nella storia. Abarth ha la velocità nel sangue e finché l'azienda resta nelle sue mani le corse sono l'asse portante della sua attività. Costruire automobili da corsa, oppure prepararle perché vadano più veloci rispetto alla produzione di serie, è nel dna del marchio. Ma in quegli anni i record di velocità sono molto seguiti e portano fama alla pari delle conquiste sui circuiti, così l'azienda si lancia nell'impresa con il massimo impegno. Tutti i primati vengono ottenuti all'Autodromo di Monza e nell'arco di dieci anni, dal giugno 1956 all'ottobre 1966, si contano 113 record internazionali (ottenuti su una determinata classe e limitatamente alla cilindrata) e ben cinque mondiali (senza li-

## Abarth

mite di cilindrata). L'assalto alla conquista dei record di velocità dà immediati ritorni, ma anche sul piano degli affari le cose vanno sempre meglio.

**Look sportivo e design aggressivo per la versione Abarth della nuova 500, presentata nel 2008**

Nel 1956, per la prima volta la produzione di marmitte supera la soglia dei centomila pezzi (113.178), le esportazioni salgono al 20 per cento mentre i dipendenti sono diventati 134. Non bastano, però, perché nell'estate del '57 la Fiat presenta la Nuova 500 che è destinata ad entrare nella storia della marca, ma i cui inizi sono un po' sofferti perché la gente arriccchia il naso per il prezzo (465.000 lire) giudicato un po' troppo alto rispetto alla 600, ma anche per il cambio non sincronizzato e per il rumore poco eccitante del motore bicilindrico. Ovviamente Abarth prepara subito la sua versione, del tutto identica esteticamente, ma con il propulsore rinvigorito da differenti stadi di preparazione. La cosa piace anche alla Fiat che, per la prima volta, ordina un lotto iniziale di 500 trasformate da mettere in vendita presso le commissionarie della Casa con il nome Fiat Abarth 500. Dopo poco Abarth si spinge più in là e strabilia portando in pista a Monza una piccola 500 con il motore portato a 26 cavalli, capace di correre ininterrottamente per sette giorni arrivando a coprire l'incredibile distanza di 18.186,440 chilometri alla media di 108,252 all'ora. Una pubblicità incredibile per la Casa torinese in quanto testimonia la qualità del prodotto.

È l'inizio di un idillio, se non proprio di un amore. Il record e i tanti successi delle Fiat Abarth nelle varie competizioni costringono Vittorio Valletta, numero uno della Fiat, a incontrarsi con Abarth e stringere con lui un accordo: per ogni affermazione la Fiat riconoscerà all'Abarth un premio in denaro. Significa che da quel momento l'Abarth si industria per diventare una fabbrica di vittorie e l'imperativo è inventare vetture capaci di vincere in tutte le classi possibili, con tutte le cilindrate possibili, perché più primi posti arrivano, più il bilancio gode. Nasce così, all'interno dell'azienda, un reparto dedicato a controllare settimanalmente il panorama



motoristico mondiale e documentare ogni centro ottenuto per poi riscuotere i premi. L'ombra di questo formidabile patto pesa probabilmente sul destino della magnifica Alfa Abarth 1000, che è la stella del salone di Torino del 1958. L'auto carrozzata da Bertone ha il motore della Giulietta ridotto a 1000 cc ed è il primo coupé in circolazione capace di raggiungere i 200 orari. I commenti degli addetti ai lavori fanno presumere un grande successo commerciale se l'auto va in produzione, ma pare che in Fiat gradiscano poco il legame con l'Alfa Romeo e Abarth si guarda bene dal dare seguito a questa vettura pur così interessante.

In compenso gli affari vanno tanto bene che occorre un nuovo spostamento di sede: l'azienda

si trasferisce in Corso Marche 38, su un'area coperta di 7.735 metri quadrati che può ospitare al meglio i 156 dipendenti.

Ormai l'Abarth è un'azienda troppo grande per una società a responsabilità limitata. Così, nel 1959, prima il capitale sociale viene portato dalle originali 998.000 lire a 1.996.000 poi quattro mesi più tardi a 50 milioni, quindi la società si trasforma in società per azioni.

Mentre l'Abarth produce vetture da competizione sempre più riuscite, tra cui spicca la magnifica Fiat Abarth 1000, un filante coupé con il motore bialbero da un litro, la Fiat alla fine del 1960 presenta la 600 D, evoluzione con motore 750 dell'originaria 600. Per Abarth è una manna dal cielo perché può subito pensare a una versione più potente. Nasce quindi, nel vol-



cente vittoria ottenuta sul leggendario circuito tedesco. È ancora più muscolosa e viene proposta a 890.000 lire.

Parallelamente al salone di Francoforte viene presentato un nuovo coupé stradale chiamato Monomille che incontra grandi favori soprattutto in America. Raggiunge i 175 orari e grazie al peso di appena 560 chilogrammi consuma appena 8 litri per cento chilometri. Sempre nel corso dell'anno 1961 iniziano i rapporti tra l'Abarth e la francese Simca che ha appena lanciato la sua interessantissima Mille, nata su un progetto coordinato in Fiat dall'ingegner Giacosa. Partendo da quella base prende vita allora un altro fortunatissimo coupé, l'Abarth Simca 1300 che raggiunge i 230 all'ora e fa subito capire che miete successi a catena nelle competizioni. Seguiranno a ruota le versioni 1600 e 2000.

Le corse, peraltro, continuano a dare grandi compiacimenti oltre a portare in cassa denaro a palate: si contano, nel solo 1963, 222 vittorie. Nello stesso anno la 850 Nürburgring evolve nella esagerata 1000, l'ultimo irrobustimento sulla base della Fiat 600.

Tutta da sfruttare è invece la 500, ma ancora per poco. A fine anno ecco l'ultima sorpresa: la Fiat Abarth 595 destinata a entrare in fretta nella leggenda perché costa pochissimo, 595.000 lire, e va come un missile, mentre segue, pochi mesi dopo, un trattamento simile sulla Simca 1000 stradale. Però è sulla piccola Fiat che si concentrano i tanti sviluppi: nasce prima la 595 SS (Super Sport), poi la più grossa 695 che diventa anch'essa SS e al top dell'elaborazione 695 SS assetto corsa.

I veri appassionati restano in ogni caso sbalorditi dal Mostro che appare nel 1964.

È soprannominata così l'elaborazione più estrema della Fiat 850, la OT 1600 (OT da Omologazione Turismo). Praticamente della vettura originaria non c'è più nulla: ha una potenza di 155 Cv, il cambio a 6 marce, il differenziale autobloccante e supera i 220 all'ora. Ma per produrne 1.000 esemplari ci vuole un buon sostegno finanziario da parte della Fiat che invece non arriva, pare anche per via di quell'accordo voluto da Valletta che ormai comincia a pesare tanto. L'auto rimane così allo stadio di prototipo mentre il bilancio delle vittorie conteggia ben 741 successi. Ormai il capitale sociale è salito a 500 milioni di lire e la produzione delle marmitte passa il traguardo delle 200mila nell'arco dell'anno. Non contento dei successi nelle classi più piccole,

ger di breve tempo, la 850 che nel mese di febbraio del 1961 debutta ufficialmente con il nome 850 TC (Turismo Competizione), perfetta per competere nella sua classe e per la cui omologazione occorre costruire almeno mille pezzi nel giro di 7-8 mesi. L'auto viene messa sul mercato al prezzo di 850.000 lire e per la prima volta una vettura Abarth viene venduta con regolare garanzia. La vettura balza all'occhio perché ha il cofano posteriore tenuto aperto da due compassi per una migliore aerazione. La moda dilaga in fretta e molti proprietari di vetture stradali usano lo stesso accorgimento.

Le vittorie a raffica, subito ottenute dalla 850 TC, suggeriscono presto un'evoluzione che arriva già nell'autunno dello stesso anno '61. Si chiama 850 Nürburgring per celebrare la re-



### La curiosità *L'incredibile sfida all'Orient Express*

Nel 1934 allo scatenato **Abarth**, già idolo delle due ruote, viene in mente un'idea folle: sfidare l'eccezionale Orient Express sulla tratta Vienna-Ostenda, 1.372 chilometri passando per Salisburgo, Monaco, Stoccarda, Colonia, Aachen e Bruxelles, tra posti di frontiera e relative lungaggini burocratiche. «Dimostrerò che batto il treno più veloce del mondo in sella alla mia Sunbeam!» proclama, e tutti lo prendono per matto. La moto è una Sunbeam 600 ed è dotata di un leggero sidecar Felber dove chi non guida può riposare un po' mentre il collega d'avventura tiene il manubrio e dà gas. Abarth sceglie come copilota **Martin Schneeweiss**, (nella foto insieme a Karl Abarth) un viennese che ha già vinto il Tourist Trophy e il Gp d'Austria: l'obiettivo è di stare sotto le 24 ore, cioè il tempo che impiega di solito il treno per compiere lo stesso tragitto. I due si lanciano nella sfida, ma quando arrivano a Ostenda, tra il tripudio di due ali di folla ad attenderli, il treno è già in stazione da pochi minuti. Li attarda un problema alla dinamo e qualche lungaggine di troppo a una frontiera. «Si rifà!» annuncia subito Abarth e il 19 aprile, appena due settimane dopo, i due ripartono per il percorso inverso controllati dai commissari del Royal Automobile Club d'Inghilterra. Sono le 8.30 del mattino. Alle 7.10 del giorno seguente l'arrivo trionfale a Vienna con l'Orient Express battuto per 20 minuti. La stampa di tutta Europa riporta la notizia in prima pagina: il motociclista matto è già entrato nella leggenda.

# Abarth

Abarth punta adesso a stupire il mondo con una sfida diretta e sfrontata contro la Ferrari: mette in terra una vettura Sport-prototipo con motore 1600 che poi evolve in una versione 2000, mentre per i clienti privati c'è il fantastico coupé OT 1300.

Le corse, la gloria e gli utili inebriano Abarth. Più di mille vittorie significano un'entrata economica considerevole, inoltre si contano 686 vetture immatricolate di soli clienti italiani, un numero elevatissimo trattandosi di automobili speciali pensate più che altro per le competizioni. Ma se le corse da un lato significano entrate, quando sono a livello ufficiale (e contro mostri sacri come Porsche e Ferrari) notificano costi esorbitanti, più di 600 milioni di lire. Abarth però è tutto preso dalla sfida e realizza un motore incredibile, un dodici cilindri di 6000 cc da montare su una vettura prototipo, una mezza via tra l'8 cilindri 7000 delle Ford e il 4000 12 cilindri delle Ferrari.

Il grande sogno è comunque vanificato dalla Federazione internazionale che repentinamente cambia i regolamenti ammettendo soltanto motori da 3000 cc. Significa tempo e tante decine di milioni buttati via. Per Abarth è un colpo indigeribile cui segue una stagione che alla fine registra, per la prima volta, una grande flessione nelle vendite con un calo del 50,2 per cento. In pista la concorrenza si è fatta durissima, compaiono nelle varie classi vetture come le 500 Steyr Puch, le Bmw 750, le Nsu Prinz TTs, le Renault R8 Gordini, le Morris Cooper S e le Alfa Romeo GTA. Praticamente in ogni classe diventa difficilissimo primeggiare.

Abarth non smette di impegnarsi e il prototipo 3000, bellissimo e potentissimo, è la perla del 1968, ma c'è qualcosa nell'aria che dice che troppe cose stanno mutando. Un anno prima è scomparso Vittorio Valletta, il suo protettore in Fiat, mentre sul mercato di serie spuntano vetture sempre più competitive che rendono meno appetitose le continue trovate dell'azienda di Corso Marche. Nel giro di pochi mesi Fiat è entrata nel capitale azionario della Ferrari, si è annessa l'Autobianchi e ha rilevato la Lancia. E comunica per lettera che il vecchio accordo sui premi è da considerare scaduto; c'è una proroga di un anno ancora, poi niente più.

## LA TECNOLOGIA Il motore 6000

Nel 1967 l'Abarth accarezza l'idea di sfidare la Ferrari con le sue P3 e P4 e la Ford con la GT40 per il titolo mondiale riservato alle vetture Sport-prototipo. Realizza un'auto apposita e progetta un motore che deve stupire: un 12 cilindri a V di 120 gradi ottenuto dall'unione di due blocchi a 6 cilindri per un totale di 5982 cc. L'angolo tanto aperto è dovuto alla voglia di avere una bassa altezza da terra a tutto vantaggio della stabilità complessiva. Alimentato da quattro carburatori Weber triplo corpo, con doppia accensione per ogni cilindro, ha un rapporto di compressione di 12:1 e la distribuzione monoalbero per ogni

bancata. Studiata da Luciano Fochi, responsabile della divisione motori all'interno dell'azienda, si favoleggia che al banco sia capace di toccare i 600 Cv, ma non esistono prove certe a confermare le voci. Auto e motore debbono debuttare nelle ultime corse del 1967 per poi correre la stagione completa nel 1968, ma dopo la disputa della 24 ore di Le Mans, il 10-11 giugno, la Federazione internazionale comunica come un fulmine a ciel sereno che la cilindrata massima ammessa nelle stagioni a venire è fissata in 3000 cc. Il progetto abortisce con annessi capitali gettati al vento. Lo straordinario motore non è montato su nessun'altra vettura da competizione e nemmeno adattato e ammorbidito per un uso stradale (per quanto improbabile).

A vent'anni dalla sua nascita l'Abarth conta su un patrimonio di vittorie incredibile, ma l'orizzonte si è fatto improvvisamente fosco.

## LA CESSIONE ALLA FIAT

Al salone di Torino del 1970 si vede l'ultima gemma, un'elaborazione dell'Autobianchi A112. È un prototipo vistoso, con gomme larghissime e il motore da 108 Cv. Ma la Fiat mostra totale indifferenza e il segnale ad Abarth appare chiarissimo. Ormai ha passato i sessant'anni ed è diventato presidente e consigliere delegato della sua azienda. Tutto, all'improvviso, gli pesa tanto, così decide di cedere la sua azienda alla Fiat che il 15 ottobre 1971 ufficializza l'operazione con un laconico comunicato, dove tra l'altro c'è scritto che le competizioni si limiteranno ai rally mentre cessa l'allestimento delle vetture prototipo. Abarth non è a conoscenza di questo testo e pare lo scopra leggendo i giornali mentre è a Vienna. Prima mossa del nuovo corso è la progettazione dell'Autobianchi A112 Abarth che non è più una elaborazione bensì una versio-

**La Grande Punto Abarth del 2007. Ha un motore 1,4 benzina turbo T-Jet da 155 Cv con cambio manuale a sei marce e raggiunge i 208 chilometri orari**

ne concepita da Abarth ma costruita negli stabilimenti dell'Autobianchi a Desio. Il successo è superiore a ogni aspettativa, tanto che nel 1974 esce una evoluzione di questo modello con il motore che sale da 58 Cv a 70. Intanto, nella storica sede di Corso Marche si trasferisce il reparto Corse Fiat che è impegnato nel mondiale rally. Con il nome Abarth prendono vita due auto destinate alle competizioni, la 124 Abarth che però non arriva mai al titolo iridato, e la 131 Abarth che invece si copre di gloria assicurandosi ben tre titoli mondiali costruttori (1977-1978-1980) e un titolo piloti (1980).





## La curiosità *Il record di 7.402 vittorie*

Non si può analizzare l'Abarth separandola dalle competizioni che sono per il suo fondatore il sale di tutta una vita. Nei primi vent'anni, prima cioè del passaggio alla Fiat, le vetture dello Scorpione hanno collezionato la bellezza di 7.402 vittorie di cui 6.409 collegate al nome di Fiat e 616 a quello Simca. Sono prevalentemente vittorie di classe perché l'Abarth costruisce ed elabora modelli di solito di piccola cilindrata, ma dal 1963, quando sono apparse le superbe vetture biposto prototipo, prima 1300, poi 1600 quindi 2000 (il motore più riuscito) sono fioccate anche prestigiosissime vittorie assolute. L'avvento della Fiat ha poi spostato l'interesse dalle gare di velocità su pista o in salita verso i rally perché si ritiene, e non a torto, che risultati prestigiosi in quella disciplina portano ritorni di immagine molto più consistenti, con preziose ricadute sulle vendite delle vetture di serie. In effetti i tanti titoli mondiali ottenuti nell'arco di tempo che va dal 1977 al 1992 (tre allori per Fiat e sette per Lancia nel campionato costruttori; uno per Fiat e quattro per Lancia tra i piloti) sono un bottino che testimonia un lungo dominio coinciso per altro con il momento di maggior fulgore del gruppo torinese sui mercati europei. Quando però la strategia cambia, per il ritorno alle gare in pista si punta sul marchio Alfa Romeo e l'Abarth entra nel dimenticatoio. Un angolo triste e buio da cui esce negli anni 2000 con il ritorno dell'interesse per i rally, prima con la Punto S1600 e poi con la Grande Punto Super2000 a trazione integrale.

Sul finire degli anni Settanta si aggiunge anche il reparto corse della Lancia che con gli stessi uomini porta avanti l'attività rally facendo man bassa di corone mondiali, ma la presenza del marchio Abarth sulle vetture è sempre più marginale, se non proprio defilata. Nel 1981, a dieci anni dall'acquisizione, la Fiat mette in strada la Ritmo Abarth 125 TC (dove TC sta per doppio albero a camme) cui segue due anni dopo una versione aggiornata con 5 Cv in più di potenza, la Fiat Abarth 130 TC. Sono automobili interessanti, ma niente a che vedere con le sorelle del passato, segno che il glorioso Scorpione non è più

nel cuore del gruppo torinese. Inizia un grande oblio che dura quasi vent'anni, fino al 2001 quando rispunta lo scudetto con lo Scorpione su una versione molto interessante della Fiat Stilo, la 2.4 Abarth che monta il cambio sequenziale Selespeed e il motore 5 cilindri 20 valvole capace di 170 Cv. Ha tre porte e costa 44 milioni di lire, troppo a giudizio del mercato che la snobba a dispetto delle sue intrinseche qualità. Ci vuole il 2007 per ritrovare lo spirito Abarth, rispolverato e valorizzato. Tornano vetture vere, curate e ottimizzate come ai bei tempi. Parte una seria operazione di marketing e si ritrova improvvisamente una presen-

za dell'Abarth ai grandi saloni dell'auto nel pieno di un progetto di grande rilancio. Si inizia con il rabbioso motore 1.4 Turbo che viene montato sulla Grande Punto in versione da 155 Cv (180 sulla SS) e sulla rinata 500 con 135 Cv (155 sulla SS). Per gli appassionati e i vecchi nostalgici è un segnale che apre il cuore.

*Carlo Cavicchi*

**www.abarth.it**  
**Via Piava 80**  
**10135 Torino, Italia**

## 500/595/695

Produzione 1957 - 1971

Carrozzeria Berlina

La Fiat Abarth 500 viene presentata nel settembre 1957 al salone di Torino. La vettura deriva direttamente dalla 500 Fiat di Dante Giacosa, ma l'interpretazione del tecnico austriaco Carlo Abarth fa diventare la piccola della Casa torinese una sportiva. Le Fiat 500 proposte in versione "derivazione Abarth" vengono costruite in parte da Fiat e in parte nelle officine di Abarth sempre a Torino. Esternamente la 500 Abarth è identica alla versione originale, differisce solo per l'assetto più basso, per i cerchi dal canale più largo e per la presenza della coppa dell'olio sporgente dal profilo posteriore dell'auto, con su scritto Abarth a vista. Questa vettura è utilizzata nel 1958 per stabilire una serie di record di velocità sul circuito di Monza, dove gira senza sosta per sette giorni facendo segnare una media di 108 chilometri orari. Nel 1963 Carlo Abarth presenta l'evoluzione della 500 che porta il suo nome. Nasce la 595 Abarth. Non si tratta più di un'auto elaborata: ormai Abarth assembla l'insieme nelle sue officine, potendo intervenire in fase di montaggio a tutte le variazioni possibili. Oltre all'assemblaggio, le 595 Abarth sono commercializzate da un'apposita rete di vendita, differente da quella della Fiat. Della 595 vengono realizzate due serie, la prima costruita dal 1963 al 1965, la seconda dal 1965 al 1971. Per la realizzazione delle due serie della 595, Carlo Abarth adoperò la Fiat Nuova 500 D e la Fiat 500 F. Per le personalizzazioni, Abarth prevede una cassetta in legno con il kit completo per le "sue" 500. Si tratta di una vera e propria trovata di marketing, le cassette con il logo dello Scorpione vengono ordinate alla "factory" torinese, sia dagli appassionati che dai meccanici preparatori. La scatola dei desideri comprende a seconda dei casi e delle versioni quasi tutto quello che serve per spremere cavalli dalla propria 500. Dai carburatori speciali alla strumentazione

### SCHEDA TECNICA - 595

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 2,970

Larghezza ..... m 1,320

Altezza ..... m 1,320

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 485 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 593,7 cc

Cilindri ..... 2

Potenza ..... 27 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Lire 595.000

completissima, che comprende, oltre al tachimetro anche il contagiri e numerose spie aggiuntive. Non mancano le balestre rinforzate, le testate lavorate, il kit di guarnizioni ribassate, insomma, tutto quello che serve per fare della propria 500 una "fuoriserie". Per gli incontentabili dell'epoca non manca la 500 Abarth più cattiva, si tratta della 695 SS. Questa vettura è destinata a un pubblico sportivo. Non troppo diversa dalla 500 base, se non per il vistoso logo con lo Scorpione sul frontale, la 695 ha nella cilindrata (portata da 499 cc a 690 cc) il suo punto di forza. Con 38 Cv questa pepata vetturetta può ora toccare i 140 chilometri orari. Per gli incontentabili, Abarth ha a disposizione anche un apposito kit con albero a camme più spinto, un nuovo albero motore candele specifiche e una versione libera della gloriosa marmitta Abarth.

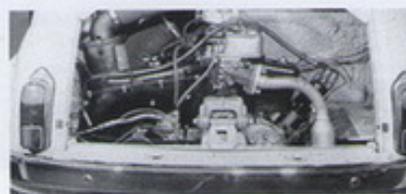
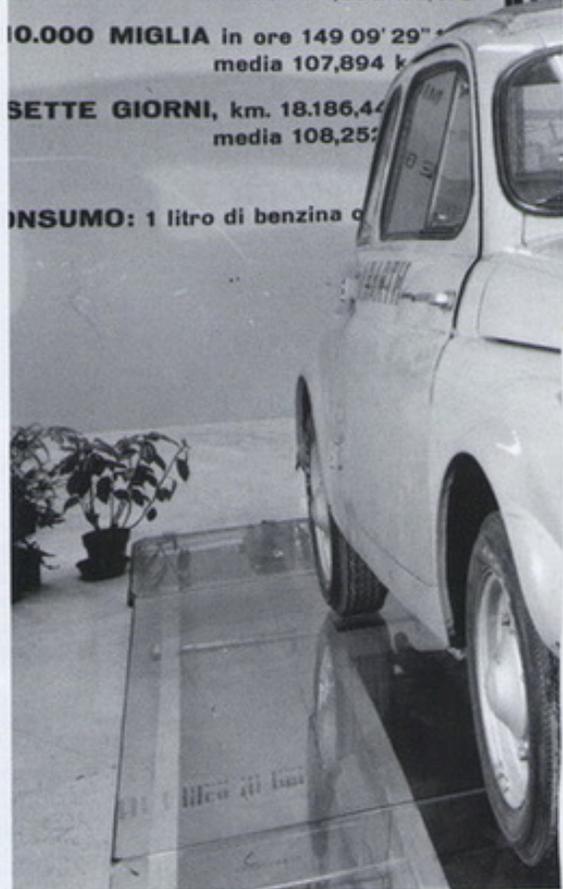
15.000 KM. in ore 139 16' 33"  
media km. 107,699 km/ora

SEI GIORNI, km. 15.530,400  
media 107,850 km/ora

10.000 MIGLIA in ore 149 09' 29"  
media 107,894 km/ora

SETTE GIORNI, km. 18.186,400  
media 108,250 km/ora

CONSUMO: 1 litro di benzina



### LA TECNICA

Il successo delle Fiat 500 di Carlo Abarth sta nell'estrema semplicità di una ricetta originale efficace. Il bicilindrico della piccola auto progettata da Giacosa, necessita di pochi componenti per diventare aggressivo: diversi pistoni, un carburatore maggiorato e camme più spinte la rendono una vera sportiva. Il tutto condito dal sound della marmitta Abarth.

interma delle grandi  
 alità della  
 piccola grande vettura"  
 cillante affermazione  
 th



1. Una 500 Abarth esposta al salone di Torino del 1957

2. La 500 Abarth in pista nel circuito di Monza



### FOCUS La 695 SS

La Fiat 695 SS Abarth forte dei suoi 38 Cv e della velocità massima di 140 chilometri orari è la più ambita di questa serie. La 695 "assetto corsa" è tanto ricercata da essere praticamente sparita dall'Europa. Sono rimasti pochi esemplari, alcuni ricostruiti. Gran parte delle auto è finita in Giappone, dove la 695 Abarth è considerata una vera rarità.

### DIMENSIONI

Lunghezza.....	m 2,970
Larghezza.....	m 1,320
Altezza.....	m 1,320
POSTI.....	4
PORTE.....	2
PESO.....	520 kg

### MOTORE

Alimentazione.....	benzina
Cilindrata.....	693 cc
Cilindri.....	2
Potenza.....	38 Cv

**TRAZIONE**..... posteriore

**CAMBIO**..... 4 marce

### FRENI

Anteriore..... a tamburo

Posteriore..... a tamburo

**VELOCITÀ MASSIMA**..... 140 km/h

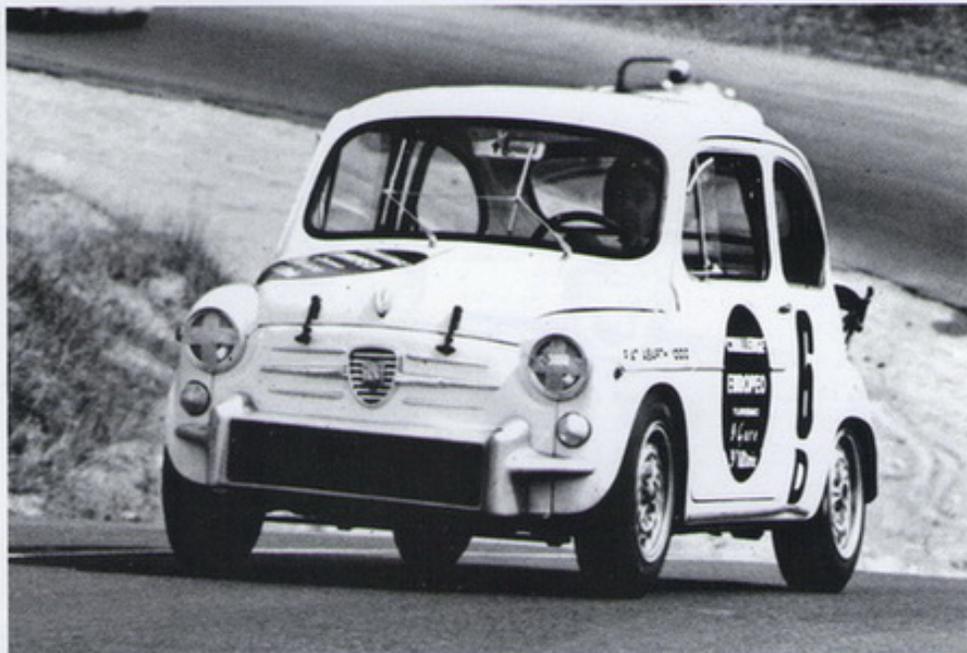
**PREZZO**..... Lire 695.000

## 750/850/1000

Produzione 1955 - 1965

Carrozzeria Berlina

Le 750/850/1000 nascono in Abarth dalla concreta base della Fiat 600 degli anni Cinquanta. Si tratta di auto dall'estetica non troppo lontana dalle vetture originarie, almeno fino alla 850, discorso diverso per le 1000 che sono facilmente riconoscibili dal grande radiatore posticcio davanti al paraurti anteriore. Il motore utilizzato per le 750 è stretto parente di quello della 600 di serie, che con poche e sapienti modifiche passa dai 95 chilometri orari ai 130 della Derivazione Abarth. Con l'arrivo sul mercato, nel 1961 della Fiat 600 D, Abarth prende la palla al balzo e concepisce la trasformazione del motore da 767 cc a 847 cc. L'aumento della cilindrata, che notoriamente dona un diverso carattere ai motori, in questo caso è la chiave di volta di un successo commerciale. Grazie a un maggiore rapporto di compressione aumentato a 9,2:1 e a un incremento del regime di rotazione di 1000 giri al minuto rispetto al motore di serie Fiat, la potenza sale adesso a 52 Cv, mentre la velocità massima tocca i 140 chilometri. La 600 D di Abarth si chiama 850 TC (Turismo Competizione) ed è una delle regine delle corse della sua epoca. La 850 TC è rimasta in produzione fino alla fine del 1966, nel frattempo con questa macchina vengono vinti moltissimi trofei nel turismo. Da segnalare, dopo la vittoria nella sua categoria sul difficile circuito tedesco del Nürburgring, l'introduzione della versione omonima, che monta un motore ancora più esasperato con 55 Cv di potenza. Per facilitare i clienti sportivi viene anche introdotta una versione Nürburgring Corsa che dispone di 57 Cv. Non solo potenza ma anche sicurezza garantita dai freni Girling montati anteriormente sulla serie 850 TC. Sempre nel 1962 la 600 di Abarth vede un'importante evoluzione. Si tratta della Fiat Abarth 1000 Berlina. Il motore deriva



La 1000 Abarth in gara sul mitico circuito tedesco del Nürburgring

direttamente dal 1000 bialbero progettato in casa Abarth e foriero di numerosi record. La berlina adesso è capace di prestazioni ottime, con una potenza di 60 Cv e la velocità massima di 155 chilometri orari. Non mancano le versioni corsa, dotate del grande radiatore anteriore. Queste auto sono in grado di monopolizzare molte competizioni. I motori, nelle versioni più spinte, possono far raggiungere alla vettura, praticamente identica se non per la scritta 1000 Abarth alla 600 di serie, i 170 chilometri orari.

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
750	1955 - 1960
850 TC	1960 - 1961
850 TC Nürburgring	1961 - 1962
850 Nürburgring Corsa	1962 - 1963
1000 Berlina	1962 - 1965

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,215

Larghezza ..... m 1,380

Altezza ..... m 1,405

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 585 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 747 cc

Cilindri ..... 4 in linea

Potenza ..... 41 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Lire 990.000

# 1300/1600

Produzione 1962 - 1963

Carrozzeria Coupé

L'accoppiata Simca-Abarth avviene nel 1963, quando la Casa francese affida alla Abarth di Corso Marche a Torino il compito di fungere da reparto esperienze. Da questo accordo, maturato grazie all'intercessione di Rudy Hruska, ingegnere viennese che divide con Carlo Abarth l'esperienza di lavoro in Cisitalia, nascono le coupé 1300 e 1600. Il motore di queste auto prende come modello il quattro cilindri mille bialbero costruito dalla Abarth in quegli anni. La cilindrata, aumentata fino a 1288 cc, ora sviluppa ben 125 Cv. La Abarth Simca 1300 ha la distribuzione comandata da una doppia catena, lubrificazione a carter secco, con due pompe ad ingranaggi. La linea deriva da quella della Fiat Abarth, affusolata e bassa, con il cofano motore caratterizzato da numerose feritoie. La Abarth Simca 1300 è accreditata di una velocità massima di 230 chilometri orari. Presentata nel febbraio del 1962, la 1300 entra nelle liste del Gran Turismo solo nell'ottobre di quell'anno, iniziando a partecipare e a vincere in numerose competizioni. In questa vettura, che qualcosa in comune alle Simca originali deve avere, rimangono solo parte del telaio in lamiera, le sospensioni, lo sterzo, la scatola del cambio, dalla quale in Abarth derivano anche la versione a 5 e 6 marce. La Abarth Simca 1300, che è espressamente concepita per l'utilizzo sportivo, fa man bassa di trofei negli anni Sessanta. La Abarth Simca 1600 GT nasce nel febbraio del 1963, pochi mesi dalla omologazione della 1300. La linea è molto simile a quella della sorella minore. La parte telaistica è praticamente identica, il frontale pure ricalca le linee della 1300. Al posteriore, la 1600 abbandona il cofano posteriore con le feritoie, ora lo sbalzo posteriore è molto lungo sul retrotreno, con un nuovo cofano motore a "papera" privo di feritoie. Il cambio è a 6 marce derivato dalla Simca 1000 con ingranaggi della sesta aggiunti a



quelli esistenti tramite un sistema esterno. Tutto nuovo il motore da 1600 cc che sviluppa 155 Cv e spinge la berlinetta franco-torinese a 240 chilometri orari. Su questa macchina vengono installati anche quattro freni a disco Girling. Il peso è limitato, grazie all'adozione di parti in vetroresina, a 740 chilogrammi.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1300 GT	1962 - 1963
1600 GT	1963
2000 GT	1963 (prototipo)

1. La Abarth Simca 1300 GT. Il frontale è caratterizzato dalla presa d'aria ovale
2. La Abarth Simca prodotta con motori 1300 e 1600 cc

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,555

Larghezza ..... m 1,480

Altezza ..... m 1,240

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 630 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1288 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 125 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... nd

# Abbott

*Detroit  
Stati Uniti  
1909 - 1918*



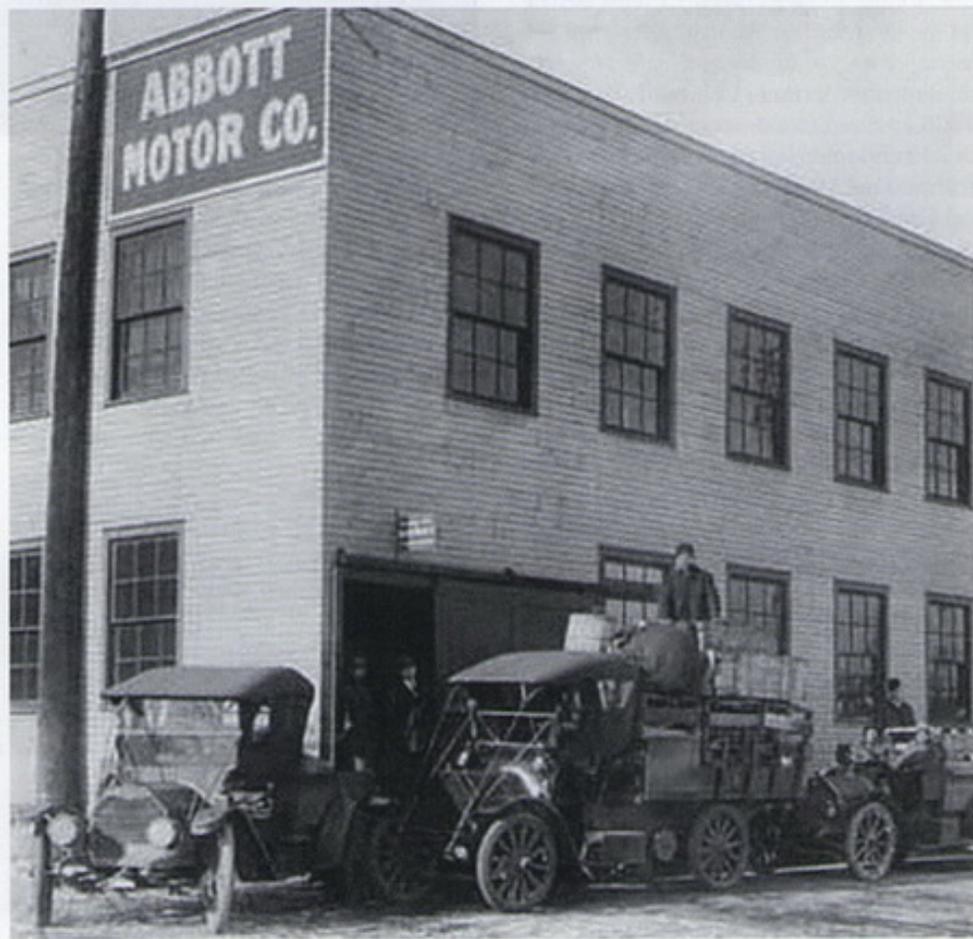
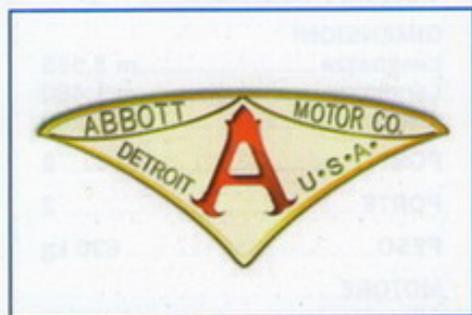
La piccola Casa di Detroit, Abbott, fondata nel 1909, nasce con uno slogan di certo promettente: «Built for Permanence», che tradotto significa «costruita per durare per sempre». Eppure non ha grande fortuna.

L'inizio è buono: si parte con una produzione di tipo tradizionale che arriva a produrre fino a venti auto al giorno, ma nonostante un avviamento promettente, la Casa fallisce dopo soli nove anni. Le auto della Abbott sono equipaggiate con motori Continental da quattro o sei cilindri o unità Hershell-Spilman a otto cilindri e, a partire dal 1912, vengono dotate di avviamento elettrico. La cura della produzione è per la Abbott un valore elevato a tal punto che la Casa offre una garanzia illimitata per ogni auto venduta.

Nel 1916 la Abbott si trasferisce a Cleveland

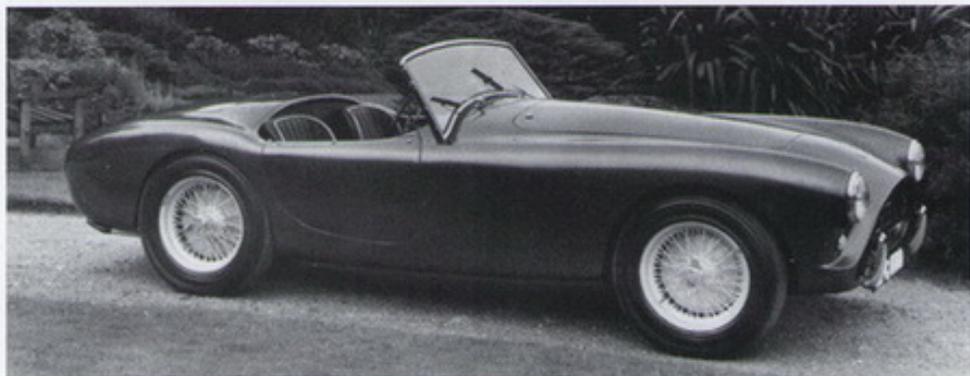
per prendere posto in una struttura industriale più grande, ma a breve gli ordini cominciano a crollare e, nell'aprile del 1918, la Casa deve mettere fine definitivamente alla produzione.

1. Un modello Abbott
2. Pubblicità della versione torpedo
3. Il primo logo Abbott
4. Un'Abbott restaurata
5. La sede di Detroit della Abbott Motor Co



# Ac Cars

Thames Ditton, Inghilterra 1907 - 2008



La marca divenuta famosa in tutto il mondo per la Cobra, è in realtà una delle aziende automobilistiche più antiche della Gran Bretagna che attraversa oltre un secolo di storia con alterne vicende industriali ma resta sempre nell'ambito della produzione semiartigianale. La fondazione della prima azienda con la denominazione AC, avviene nel 1907, ha un prologo datato 1901 che coincide con la formazione del sodalizio fra un tecnico, John Weller, e un ricco commerciante di carni, John Portwine, entrambi affascinati dallo sviluppo del motorismo e intenzionati ad aprire una nuova attività. L'incontro fra l'ingegnere e il mecenate si concretizza con la creazione di un mezzo a motore a tre ruote che fa la sua comparsa al British Motor Show di Londra nel 1903. L'immediato interesse per l'iniziativa porta l'anno successivo alla creazione della Autocar&Accessories Ltd. che intraprende la costruzione in serie del cosiddetto Auto Carrier un triciclo equipaggiato di un piccolo motore monocilindrico raffreddato ad aria da 5,6 Hp che si rivela un ottimo furgone per le consegne locali. Il mezzo raggiunge subito una discreta notorietà anche per il fatto che diverse importanti aziende, fra le

## Il modello Ace in versione roadster

quali la GoodYear, lo adottano per la propria flotta di mezzi aziendali. Poco dopo da questo veicolo viene sviluppata una versione per trasporto passeggeri al quale viene attribuito il nome AC Sociable e che resta in produzione fino al 1915. Intanto nel 1907 la società, pur rimanendo sotto il controllo di Weller e Portwine, cambia la denominazione sociale in Auto Carriers Ltd. e sviluppa alcune versioni militari del popolare furgoncino.

Nel 1911 viene aperto un nuovo impianto a Thames Ditton, nel Surrey, a poca distanza dal circuito di Brooklands, dove avvengono i primi collaudi di una vettura a quattro ruote progettata da John Weller; lo sviluppo di questo modello viene completato nel 1913 ma la sua effettiva produzione in serie parte soltanto nel 1918 quando questa due posti con motore a quattro cilindri viene messa regolarmente in vendita al prezzo di 225 sterline.

A questo punto la Auto Carriers Ltd diventa un'azienda abbastanza importante da aprire una sede a Londra in Regent Street e accogliere un nuovo socio, Selwyn Francis Edge, un ap-



## LA CURIOSITÀ I primati

La prima automobile progettata da Weller, una due posti con motore a quattro cilindri, suscita scalpore per le sue prestazioni, fa subito parlare di sé quando, nel giugno del 1913, durante le prime prove su strada, aveva raggiunto sul circuito di Brooklands la velocità massima di 45 miglia orarie (72 chilometri orari). Da qui inizia una tradizione di vetture piccole leggere e veloci che caratterizza il marchio per buona parte della sua storia. Accanto ai successi sportivi di varie competizioni, la AC vanta anche un notevole palmarès nel campo dei record in circuito. Nel 1921 una piccola quattro cilindri stabilisce sul circuito di alta velocità di Brooklands ben 57 primati di categoria; ancora più clamorosa è la conquista del primato di velocità per "light car" stabilito nel mese di novembre 1922 con una vettura realizzata appositamente per il tentativo. È una monoposto sommariamente aerodinamica, mossa da un motore a quattro cilindri con quattro valvole per cilindro progettato internamente; il pilota collaudatore J. A. Joyce è il primo a percorrere 100 miglia in meno di un'ora, compiendo l'ultimo giro della prova alla fantastica media di 104,85 mph (168,7 chilometri orari). Lo stesso pilota conferma le attitudini sportive delle piccole AC gareggiando sul breve percorso in salita Test Hill all'interno del circuito, vincendo nel 1923 con il tempo di 8 secondi e 28 centesimi e stabilendo il primato nel 1925 con 7,75 secondi.

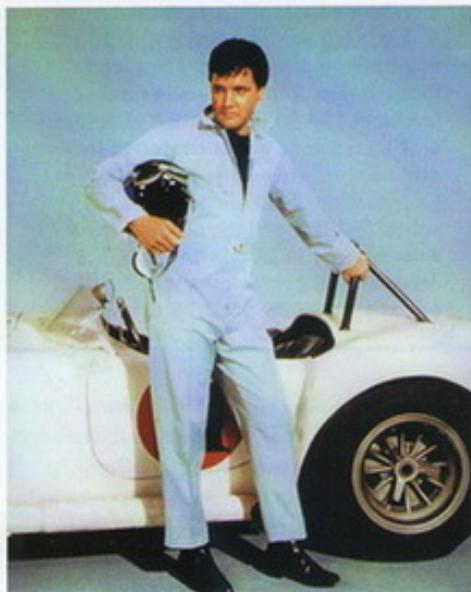
passionato pilota che nel 1922 rileva l'intera azienda per 135.000 sterline e ne diviene presidente, cambiando il nome in AC Cars Ltd. Le AC dell'epoca sono molto apprezzate in Inghilterra dalla clientela sportiva per la sua formula di vettura elegante e leggera ma con ottime prestazioni grazie al motore a 6 cilindri, tan-

to da giustificare lo slogan utilizzato nella pubblicità che recita: "La prima sei cilindri leggera, e sempre la migliore". A conferma delle sue doti viene anche la vittoria al Rally di Montecarlo del 1926, che accresce ulteriormente le notorietà del piccolo costruttore in tutto il mondo. Una nuova fase ha inizio nel 1927, quando la società diviene AC (Acedes) Ltd e sviluppa la sua produzione ampliando la gamma di modelli; nel 1928 la AC commercializza sette differenti vetture, dalla piccola Aceca a due posti fino a una berlina a passo lungo che viene "vestita" da carrozzieri esterni.

Per effetto del notevole sforzo finanziario e della concomitante crisi economica mondiale, nel 1929 l'azienda viene messa in liquidazione e praticamente interrompe ogni attività, fino a quando nel 1930 i fratelli William e Charles Hurlock rilevano la fabbrica e riaprono l'officina di High Street, inizialmente per i soli lavori di manutenzione e di assistenza ai clienti. Sono proprio questi a sollecitare la ripresa dell'attività, seppure a livello artigianale, per la costruzione di qualche esemplare di vetture destinate a un pubblico selezionato di appassionati. Questa nuova filosofia di marca porta nel 1931 alla costruzione di una due posti sportiva realizzata in concorrenza con la SS (quella che poi diventa Jaguar) utilizzando lo stesso telaio sul quale viene però montato il 6 cilindri AC.

Un passo fondamentale nel consolidamento dell'attività della AC avviene nel 1937, quando

#### Elvis Presley e la AC Cobra 427 nel 1966



### LA TECNOLOGIA Un motore per 44 anni

Un po' per necessità e un po' per la sua natura conservatrice, la AC ha fra i suoi primati anche quello di aver progettato e prodotto uno dei motori più longevi della storia dell'automobile. Il classico 6 cilindri AC è infatti utilizzato ininterrottamente dal 1919 al 1963, il tutto con pochissime modifiche di aggiornamento; questo periodo costituisce un primato, secondo (ma di poco) solo al boxer Volkswagen della Maggiolino. Il 6 cilindri

della AC è un due litri (la cilindrata esatta è di 1991 cc) progettato dal fondatore John Weller con caratteristiche tecniche assolutamente all'avanguardia per l'epoca. Lo schema è a sei cilindri in linea con distribuzione ad albero a camme in testa, una soluzione che solo pochi motori sportivi possono vantare. Il blocco motore è fuso in lega leggera e questo gli vale il soprannome di "light six"; infatti il peso complessivo è di soli 158 chilogrammi e questo favorisce sia le prestazioni sia l'agilità delle vetture su cui viene

montato. Inizialmente il motore è adottato nella versione 16/20 (la seconda cifra indica la potenza nominale) sui modelli Tourer e quindi progressivamente potenziato a 40 e a 56 Cv negli anni Trenta. Mantenendo lo stesso schema costruttivo questo sei cilindri viene ripreso nel dopoguerra nei modelli Ace e Aceca e infine sulla coupé Greyhound, fino al 1963. Nelle sue ultime evoluzioni arriva ad erogare prima 85 e poi il limite massimo di 102 Cv, con alimentazione a tre carburatori.

sull'onda delle notorietà conquistata con i successi sportivi, la piccola azienda inglese organizza l'importazione ufficiale nel Nord America, apre così un importante canale per il futuro, dopo il periodo bellico durante il quale le attività vengono convertite alla realizzazione di veicoli speciali e attrezzature militari.

La ripresa dell'attività alla fine del conflitto è quindi abbastanza rapida e nel 1950 il modello di base, la 2 litri, viene prodotta con varie carrozzerie al ritmo di cinque esemplari alla settimana. Per innovare i modelli restando fedeli alla propria tradizione sportiva dal 1953 viene allestito un nuovo telaio, direttamente derivato dalla popolare vettura sport progettata dal tecnico John Tojeiro, che è alla base della Ace del 1954 e degli altri modelli successivi; dallo stesso anno, in alternativa al classico 6 cilindri AC, vengono offerti in alternativa motori Bristol o Ford. La AC si afferma in quegli anni come una vettura adatta alle competizioni sportive senza la complessità e i costi delle vere auto da corsa e quindi abbordabile anche dai gentleman driver; contemporaneamente però l'azienda mantiene diverse attività collaterali nelle quali applica il proprio know how tecnico. Fra queste ci sono la produzione di veicoli speciali per il trasporto delle persone invalide e la realizzazione nel 1958 di 5 vagoni "leggeri" tipo pulman, per conto delle ferrovie inglesi.

La presentazione della Cobra, avvenuta nel

1962, è la svolta che mette la AC in contatto diretto con la Ford tramite il pilota Carroll Shelby che convince il colosso americano a entrare nel mondo delle competizioni utilizzando la struttura della piccola azienda britannica; quest'ultima praticamente fornisce il telaio della propria due posti sportiva sul quale vengono montati i grossi 8 cilindri americani. La collaborazione, protratta per tutti gli anni Sessanta, condiziona l'attività successiva della AC che si sviluppa attorno alla realizzazione di modelli sportivi con propulsore Ford, nascono così la AC 428 con carrozzeria disegnata dal carrozziere italiano Frua e nel 1973 la AC ME 3000, una sportiva a motore centrale realizzata solo in qualche esemplare. La successiva esistenza del marchio AC è sostanzialmente legata allo sfruttamento dei diritti di produzione della celeberrima Cobra (una delle automobili più replicate di tutti i tempi) che sono passati prima alla Ford, nel 1986, poi ufficialmente alla Autokraft che ha gestito il marchio dal 1992 presentando una nuova Ace nel 1995. L'anno successivo l'azienda viene rilevata da Alan Lubinski proprietario del Pride Automotive Group, che trasferisce la produzione prima a Frimley, quindi a Guilford e infine in un nuovo impianto ad Hal Far nell'Isola di Malta, chiuso però nel 2008.

Daniele P. M. Pellegrini

# Cobra

Produzione Dal 1962  
Carrozzeria Barchetta

Sviluppata partendo dal modello inglese Ace, la Cobra è probabilmente uno dei modelli più replicati e rieditati al mondo. Disegnata da John Tojeiro è il risultato della collaborazione tra Carroll Shelby e Ford, con l'obiettivo comune di produrre un'auto da contrapporre alla Corvette. Il primo modello è prodotto da Ford a partire dal 1963 nelle versioni da 4,7 e 7 litri. Le Cobra prendono parte a diverse competizioni di carattere internazionale e nel 1965 la 289 Sport vince il World Sports Car Championship. Il motore Ford 8 cilindri a V in alluminio, e la carrozzeria, leggerissima, arrivano a Shelby nel 1962 direttamente dal Regno Unito. Shelby assembla motore e carrozzeria e il 2 febbraio 1962 nasce la prima Cobra. I primi 75 esemplari Cobra sono dotati di motore da 4,2 litri, 51 ne montano uno 4,7 litri. Nel 1963 la Cobra viene potenziata e infatti la terza serie (1965) monta un motore Ford 427 da 7 litri. Questo potenziamento provoca uno sbalzo di prezzo della terza serie. Per non rimanere fuori dal mercato viene ideata una serie con motore Ford 428 di serie, più economico. Le Cobra nel 1965 non ottengono l'omologazione da gara ma negli anni successivi vincono diverse competizioni. La fabbricazione delle Cobra continua fino al 1968, anno dell'entrata in produzione della Frua 428. La AC Cars cede i diritti del marchio Cobra ad Autocraft che mette sul mercato la quarta serie, interrotta da una disputa legale sui diritti di proprietà del marchio. Rientrato in possesso dei diritti AC Cars ricomincia la produzione nel 2003, con il primo esemplare di alluminio lanciato nel 2004, la serie Continuation Cobra: look anni Sessanta ma tecnologia attuale. La Cobra Serie II (la più famosa è la Shelby Daytona Cobra) è la versione coupé della



1. La Cobra 427 con motore Ford da 7 litri
2. La Cobra 260 durante una gara; è la prima con motore 4,2 litri

seconda serie, più aerodinamica e veloce. L'unica replica delle numerosissime di questa serie a essere riconosciuta come continuazione dell'originale dallo stesso Shelby è la Superformance con motori elaborati da Roush.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 3,850
Larghezza .....	m 1,560
Altezza .....	m 1,245

POSTI .....

PORTE .....

PESO .....

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	4265 cc
Cilindri .....	8 a V
Potenza .....	256 Cv

TRAZIONE .....

CAMBIO .....

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 233 km/h

PREZZO .....

# Acura

Tokyo, Giappone 1984



L'idea di creare un marchio di lusso per destinarlo al mercato statunitense comincia a frullare nella testa degli uomini Honda all'inizio degli anni Ottanta. I giapponesi sono già presenti sul mercato da un decennio in cui hanno capito di essere sbarcati in America con il prodotto giusto al momento giusto. La grande crisi petrolifera del '74 ha messo in ginocchio le economie mondiali e la carenza di carburante suggerisce di non snobbare troppo le risparmiose vetturine orientali. La piccola Civic pare fatta apposta per stupire: fa sorridere per le sue forme, ma consuma pochissimo e va benissimo. In più non si rompe, anzi ha un'affidabilità che le auto a stelle e strisce nemmeno si sognano. Sulla spinta dei successi commerciali, quello che i manager Honda realizzano in fretta è che è venuto il momento di costruire le loro auto direttamente sul posto per aggirare ogni forma di limitazione alle importazioni. E, una volta partito l'impianto di Marysville in Ohio, ca-

piscono anche che se si vogliono fare quattrini veri occorre andare all'assalto del mercato più ricco, quello delle auto di lusso, come già stanno facendo gli europei con Mercedes, Bmw e persino con la semiconosciuta Audi. Honda ha già affascinato molti giovanotti americani che si sono avvicinati grazie al prezzo d'acquisto bassissimo e ai costi di gestione quasi nulli, ma oggi quegli stessi giovanotti hanno fatto strada nel lavoro e vogliono qualche cosa con più appeal, capace di testimoniare lo status sociale raggiunto. Honda ha vetture come l'Accord o la Prelude, perfette sul piano della qualità e delle prestazioni, ma con appiccicata addosso l'etichetta di vetture economiche, e nessuno è disposto a spendere cifre importanti per un'eventuale sorella maggiore. Comunque nasce lo stesso la "grossa" di casa con il nome in codice di HX, quella che poi diventa la Legend. Sotto la guida di Tom Eliot, questa vettura ha un motore V6, 24 valvo-



Un'Acura TSX V-6

le a iniezione, tecnologicamente all'avanguardia. Affinché stia attaccata alla strada si adottano sospensioni indipendenti e per controllarla al meglio quattro freni a disco. Già così sarebbe perfetta per i gusti europei, ma l'upper class americana è abituata a cromature e strizzate d'occhio persino un po' pacchiane e allora è meglio che a bordo non manchi nulla: sedili in pelle, un impianto stereo di altissima resa e mille altre diavolerie. Un'auto così vale almeno un listino di 20.000 dollari, il doppio della più accessoriata Accord. Una berlina premium non è però vendibile presso la rete già esistente negli Stati Uniti e gli stessi concessionari farebbero fatica a farla convivere nei saloni a fianco della piccola Civic. È il momento, allora, di mettere in piedi una marca totalmente nuova, capace di proporre un servizio di prima classe per i clienti che nessun altro al momento è in grado di garantire. Per farlo, non basta un solo modello a listino. Così i giapponesi scovano, tra i prodotti che hanno in casa, la Integra, una vettura davvero sportiva capace di reggere il confronto con la popolare Golf GTI. Nel settembre del 1984 viene annunciato il nome del nuovo brand: Acura, che sta per "accurata", sintesi di vetture fatte

## La strategia

### *I modelli con due marchi*

Nel novembre del 1984 i potenziali dealer del nuovo marchio Acura, scelti tra i migliori della rete Honda già esistente negli Stati Uniti, sono invitati presso l'Hotel Anatole di Dallas (Texas). A riceverli, a cominciare dal presidente Yoshihide Munekuni, c'è tutto lo stato maggiore di Honda Usa che spiega, per la prima volta, le intenzioni di lanciare un nuovo marchio di lusso e detta anche le condizioni irrinunciabili: chi vuole venderlo deve pensare a una sede separata nettamente da quella Honda e con un look completamente differente. In più, deve possedere i capitali necessari per fare tutto da solo in quanto la casa non dà il minimo contributo. Vengono poi mostrate le auto che si devono vendere, la Legend e l'Integra, e la loro vista divide in maniera molto netta i presenti. Molti sono affascinati dall'idea del nuovo marchio, per contro tanti si dicono perplessi e vogliono vendere quei modelli con il nome Honda. Nel febbraio 1985 iniziano le selezioni e vengono scelti i primi 60 dealers che tengono a battesimo il lancio. In novembre partono poi i corsi di istruzione a Los Angeles, Atlanta e in New Jersey (a due passi da New York), cui i meccanici debbono per forza partecipare per essere aggiornati sulle novità con cui hanno a che fare: il motore V6, l'iniezione elettronica, il doppio albero a camme e così via.



con estrema precisione. È organizzata anche una rete di venditori dedicati, una struttura per i ricambi e una per il marketing. Vengono scelte con molta attenzione anche le piazze da cui partire: New York, Los Angeles, Seattle e altre città dove le auto di lusso si vendono di più. Il 27 marzo 1986 aprono ufficialmente i primi 60 centri vendita e il pubblico può toccare con mano i prodotti proposti.

I frutti del lungo lavoro di preparazione si vedono in fretta: già alla fine del primo anno di vita si vendono 52.869 automobili, un dato che raddoppia (109.470) un anno dopo quando la neonata Acura supera già tutti i marchi premium europei, Volvo inclusa. Il traguardo è festeggiato con una campagna pubblicitaria dove una Legend è affiancata dalla Williams-Honda campione del mondo di F1 con lo slogan: "la precisione che viene dalle prestazioni". Se qualcuno pensa a una frase ad effetto e nulla più, non conosce i giapponesi e le loro pianificazioni. Al salone di Chicago del 1989 spunta infatti il terzo modello della gamma, la sportivissima NSX (acronimo di "New Sport eXperimental"), tutta in alluminio con un po' di titanio, capace di sfidare sul piano delle prestazioni le amatissime Ferrari e Porsche. Questa auto è anche la prima a sfoggiare sul cofano il marchio Acura che nel frattempo è stato deli-

berato (un paio di pinze stilizzate). Il mercato, inizialmente tanto in ascesa, incontra però dei contrattempi nei primi anni Novanta. Sono apparsi infatti altri due marchi di lusso anch'essi giapponesi, nati sulla strada aperta da Honda che subito sgomitano per farsi largo: sono Lexus e Infiniti, rispettivamente di Toyota e Nissan. In più, l'economia degli Stati Uniti è in grande flessione e lo yen forte, rende meno competitive le vetture del Sol Levante. Anche Acura decide quindi di produrre le sue auto (come aveva fatto la Honda) sul suolo americano. La prima vettura completamente indigena è il coupé CL 2.2 del 1996, immediatamente seguito dal 3.0 V6. Ma per rivedere le vendite Acura risalire la china, a dispetto dell'introduzione di grosse novità tecnologiche come il VTEC (la variazione della fasatura) oppure l'adozione di serie del navigatore satellitare, occorre aspettare la fine degli anni Novanta. A non convincere è infatti il design dei prodotti, giudicato poco eccitante, e la minore elasticità dei motori a confronto con i generosi V8 americani. Con l'arrivo del nuovo millennio fioriscono allora prodotti tutti nuovi e capaci di far breccia nel cuore degli americani. In particolare è l'MDX a mettere nei guai l'industria locale che sta reggendo l'accerchiamento in cui è finita da tempo soltanto grazie ai Suv e ai pick-up.



#### LA CURIOSITÀ

### *La pecora nera della famiglia*

In Acura si guardano bene dal parlarne troppo, ma tra le cose che non hanno funzionato negli anni Novanta bisogna considerare il loro primo Suv immesso sul mercato, l'SLX (nella foto). Decisamente inadeguato per un marchio di lusso, è infatti una rivisitazione piuttosto sbrigativa dell'Isuzu Trooper già venduto negli States con scarso successo. L'SLX è stato a listino appena tre anni, dal 1996 al 1999, incontrando scetticismo dai clienti e dure accuse dalla stampa dopo che il mensile Consumer Report, edito dall'unione dei Consumatori e con una diffusione di 4 milioni di copie, ha giudicato questo Suv come "non accettabile" per la sua tendenza a finire ruote all'aria durante i test in cui è stato messo alla prova, accuse contro cui ricorre l'Isuzu ottenendo giustizia dal tribunale proprio contro l'unione dei Consumatori per "sconsiderata mancanza di rispetto della verità". Ma ormai la frittata è fatta e per l'SLX, con il suo motore prima 3.2 V6 poi salito a 3.5, la breve esistenza è segnata.

L'MDX è un crossover con tre file di posti basato sul minivan Honda Odyssey. Come fuoristrada puro convince poco, ma è rifinito al meglio, come si addice a una vettura di lusso che circola nei grossi centri urbani e non nelle campagne del Midwest. Anche la berlina TL, ridisegnata nel 2004, incontra i favori grazie ai suoi 270 Cv, e l'anno seguente se ne vendono ben 79.943, ben di più delle pari ruolo di Cadillac, Mercedes, Audi, Infiniti e Lexus.

*Carlo Cavicchi*

[www.acura.com](http://www.acura.com)

1919 Torrance Boulevard, Torrance  
California 90, Stati Uniti

# Legend

**Produzione** 1986 - 1995

**Carrozzeria** Berlina - Coupé

La Acura Legend è una berlina tre volumi, disponibile poi anche in versione coupé, prodotta per nove anni in due generazioni successive. Si può dire che segni un punto di svolta per la produzione di auto giapponesi, nella qualità e nel design, al punto da far cambiare in positivo il giudizio degli utenti americani sulle auto del Sol Levante. Presente anche sul mercato europeo con il nome di Honda Legend, questa vettura ha la particolarità di essere stata la prima interamente disegnata al CAD (computer aided design). Oltre a questo, la sua prima generazione adotta un sofisticato sistema sterzante sulle quattro ruote che migliora la stabilità e la facilità di guida. Il motore al debutto è un 2,5 litri V6 capace di 161 Cv, mentre la seconda generazione adotta un 3,2 litri da 230 Cv con tre tipi di cambi disponibili. Le due serie, inoltre, dispongono di una interessante versione coupé, che mantiene le stesse dimensioni della berlina ma senza le porte posteriori.

1. Vista laterale della Acura Legend 3,2 V6

2. L'anteriore della Acura Legend



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.5 V6	1986 - 1990
2.7 V6	1987 - 1990
2.7 V6 Coupé	1987 - 1990
3.2 V6	1991 - 1995
3.2 V6 Coupé	1991 - 1995



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,811

Larghezza ..... m 1,750

Altezza ..... m 1,369

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.420 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2.500 cc

Cilindri ..... 6 a V

Potenza ..... 161 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... manuale

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 217 km/h

PREZZO ..... nd

# MDX

Produzione Dal 2001  
Carrozzeria Suv

La Acura MDX è un Suv prodotto dal brand di lusso della Honda prevalentemente per il mercato statunitense. Lanciata nel 2001, questa vettura ha subito molti aggiornamenti sia di carattere estetico che tecnologico. Si tratta di una 4x4 dedicata ai clienti esigenti, con finiture di alto livello e abitabilità, negli ultimi modelli, anche per sette persone a bordo. Le linee sono robuste ed imponenti, e il design si distingue da quella dei Suv americani per lo stile slanciato e il design che richiama gli altri modelli della gamma Acura. L'interno è rifinito con legni pregiati, con sedili rivestiti in pelle dal taglio sportivo e anche la strumentazione è particolarmente ricca, includendo anche il navigatore satellitare interattivo presente dal 2008.

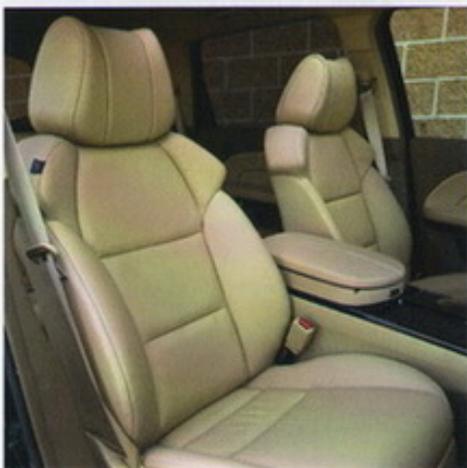


1. Il frontale imponente della MDX
2. Il posteriore con il lunotto avvolgente
3. I sedili anteriori di tipo sportivo



## FOCUS La Zagat nel navigatore

Il cuore pulsante della MDX del 2008 è il navigatore satellitare. Posto al centro della plancia per essere visto da tutti i passeggeri, questo dispositivo integra le immagini della telecamera posteriore e non fa mancare preziose informazioni su traffico e lavori stradali (in tempo reale). Per i più esigenti c'è anche la possibilità di consultare le informazioni turistiche della Guida Zagat, molto famosa e accreditata in Usa.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,844  
Larghezza ..... m 1,994  
Altezza ..... m 1,732

POSTI ..... 7

PORTE ..... 5

PESO ..... 2.062 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 3690 cc  
Cilindri ..... 6 a V  
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ... 225 km/h

PREZZO ..... Dollari 41.000

## Adams Farwell

*Dubuque  
Stati Uniti  
1897 - 1913*

La Adams Farwell nasce dall'incontro tra Fay Oscar Farwell, imprenditore impegnato in lavorazioni meccaniche, ed Eugene Adams, giovane progettista da poco entrato nella sua società. Assieme, realizzano vetture la cui caratteristica principale è l'utilizzo esclusivo di propulsori stellari a 3 e 5 cilindri, montati sull'assale posteriore. I primi quattro esemplari rimangono prototipi mai commercializzati.

La produzione effettiva inizia nel 1906, ma è comunque abbastanza esigua (solo 54 vetture in diciassette anni di vita). Tutte hanno comandi di guida sul sedile posteriore, scelta che rende più semplice la costruzione ma più difficile la guida. I modelli successivi aggiornano la prima versione, finalmente con i comandi di guida spostati all'anteriore. Nel 1913 la Adams Farwell cessa definitivamente la produzione di autovetture e inizia a dedicarsi al settore aeronautico, dove i motori stellari trovano vasto impiego.

Un modello Stanhope  
della Adams Farwell datato 1906



## Adler

*Francoforte  
Germania  
1899 - 1957*



La Adler, fondata da Heinrich Kleyer nel 1886, nasce come fabbrica di biciclette. Alle auto arriva nel 1899, quando inizia la produzione del primo modello caratterizzato da un motore con raffreddamento ad acqua da 3,5 Cv, montato all'anteriore, che utilizza la trasmissione a cardano al posto della catena. Tale componente viene adottato quasi contemporaneamente da Renault, fatto che rende impossibile attribuire la paternità della trasmissione cardanica. Nel 1903 approda alla Adler l'ingegner Edmund Rumpler che introduce le sospensioni indipendenti e il motore in blocco unico con il cambio, una novità assoluta nell'automobilismo tedesco. Nel 1908 arriva una nuova serie di modelli di auto: le 8/15 Cv, le 11/18 Cv, le 13/22 Cv e le 40/50 Cv. La notorietà della casa tedesca cresce ancor più quando il Kaiser Guglielmo II decide di ordinare una versione personalizzata della 40/50 Cv da usare come auto di rappresentanza. Nel 1912 la Adler varca anche i confini della Germania e apre in Austria un'officina di montaggio, mentre in Gran Bretagna la Morris comincia a importare motori e carrozzerie Adler da modificare in base al gusto britannico. Nel



1931 viene affidato il progetto della Standard 8 a Walter Gropius, architetto, designer e urbanista tedesco fondatore della scuola Bauhaus. L'auto, tuttavia, non ha un grande successo commerciale.

Al contrario delle Adler Trumpf, che negli anni dal 1932 al 1939 adottano, nella versione 995 cc, il telaio saldato alla carrozzeria e sospensioni indipendenti. Le Trumpf, prodotte con cilindrata da 995 a 2,5 litri a sei cilindri, sono utilizzate anche in gara e riescono a conquistare ventidue record internazionali e un ottimo risultato alla 24 Ore di Le Mans.

La produzione della Adler si interrompe con lo scoppio della Seconda guerra mondiale e cessa definitivamente nel 1957, dopo aver sperimentato - per un breve periodo - anche la costruzione di motocicli.

1. Lo stemma Adler: l'aquila è il simbolo di Francoforte, sede della Casa
2. Una delle biciclette prodotte inizialmente dall'azienda
3. Due modelli della fine degli anni Venti



## Aeon Sportscars

Marden  
Inghilterra  
2000



Fondata nel 2000 da John Hewat e Keith Wood, la Aeon produce essenzialmente kit per costruire auto sportive fino a tre posti, omologabili o per uso esclusivo in pista. I fondatori portano con loro in questa avventura le esperienze maturate precedentemente: Hewat, ingegnere appassionato di corse su pista e in fuoristrada, inizia come preparatore di auto da corsa, mentre Keith Wood è per 18 anni a capo di una fabbrica di quad per diversi utilizzi, dall'agricoltura al fuoristrada puro. La prima auto, chiamata Aero, viene presentata nel 2003 all'Exter Kit Car Show, in Inghilterra. Successivamente nasce la Blaze. Le due auto sono prodotte essenzialmente in kit e il motore, un Ford V6 da 2000 cc, è fornito a parte già assemblato. Disponibili in optional anche le versioni già assemblate.

Le vetture Aeon sono utilizzate come "test car" nel centro prove ingegneristico Mira. [www.aeonportscars.co.uk](http://www.aeonportscars.co.uk)

Le caratteristiche portiere della Aeon Aero: si aprono ad ala di gabbiano



## Aermacchi

Varese  
Italia  
1963 - 1967



La Aermacchi è una azienda varesina (fondata nel 1913 da Giulio Macchi) specializzata nella costruzione di aerei e motocicli che si avvicina al mondo automobilistico per un breve periodo di tempo, dal 1963 al 1967. Al marchio Aermacchi viene attribuito in realtà un solo progetto, firmato dall'ingegnere Giorgio Stievelli; si tratta di un prototipo, mai entrato in produzione, al quale viene dato il nome di Gabry. Sulla vettura, realizzata in vetroresina, vengono montati diversi tipi di motore. Tra le versioni più interessanti, l'auto a 2 cilindri da 250 cc, che raggiunge la velocità massima di 90 chilometri orari e quello monocilindrico da 150 centimetri cubici, derivato dallo scooter Brezza da 6 cavalli.

Il 1960 è una data importante che segna la separazione del reparto motociclistico dalla casa madre con la successiva formazione di una joint venture con l'Harley Davidson. La collaborazione dura fino al 1972.

Prototipo Gabry nella versione con motore bicilindrico da 250 cc



## Aero

Praga  
Cecoslovacchia  
1928 - 1949



Nel 1919 Vladimir Kabes fonda a Praga (Cecoslovacchia) l'Aero, fabbrica specializzata nella produzione di aerei. Dieci anni più tardi, l'azienda comincia a costruire le prime piccole vetture. Il primo modello è una 500 alimentata da un monocilindrico di origine monociclistica a due tempi da 10 Cv e cambio a tre velocità. I modelli seguenti montano motori bicilindrici più grandi e potenti. La leggerezza delle realizzazioni garantisce comunque prestazioni brillanti.

Poco prima della Seconda guerra mondiale vengono realizzati poi due modelli da 1000 e 2000 cc, quest'ultimo con motore a quattro cilindri. Dopo il conflitto la produzione si trasferisce in alcune fabbriche di Praga, dove continua fino alla fine degli anni Quaranta per poi interrompersi di colpo per difficoltà economiche.

L'Aero Tipo 30 del 1932 è dotata di un motore di 995 cc



## Aga

*Lichtenberg  
Germania  
1919 - 1929*



Nata nel 1919 a Lichtenberg, vicino Berlino, l'Aga - Autogen Gasaccumulator AG - si afferma per la produzione di automobili sportive su larga scala e a prezzi accessibili, tra le prime del dopoguerra.

Acquistata nel 1922 dal gruppo finanziario di Hugo Stinnes, industriale tedesco nel settore minerario e metallurgico, l'Aga produce mille auto in un solo mese. Il successo commerciale arriva già con il modello 6/20 HP, del 1921, che monta un motore da 1.420 cc. Dal 1920 al 1924 (anno in cui muore Stinnes) le automobili Aga vengono prodotte anche su licenza dalla svedese Thulin. Tre vetture modello AGA «6/30 HP Targa Florio» si segnalano per i buoni risultati conseguiti durante l'edizione Targa Florio del 1924. Due anni più tardi la Casa tedesca prova a sviluppare un progetto per un nuovo modello a sei cilindri che però non riesce mai ad entrare in produzione. Il crollo del gruppo Stinnes mette fine alla storia dell'azienda di Lichtenberg, che chiude definitivamente nel 1929, con un saldo di oltre 8.000 autovetture prodotte.

**Augusto Tarabusi alla guida di una Aga durante la Targa Florio 1924**



## A.G. Alfieri

*Milano  
Italia  
1925 - 1927*

La piccola Casa italiana viene fondata nel 1925 a Milano da Giuseppe Alfieri. La notorietà del marchio non è tanto legata alle automobili effettivamente prodotte (realizza solo due modelli, datati 1925 e 1927), quanto a un'innovazione d'avanguardia per gli anni Venti: le sospensioni a quattro ruote indipendenti. La Tipo 1, realizzata nel laboratorio dell'Istituto Feltrinelli di Milano nel 1925, monta un motore Chapuis Dornier a quattro cilindri in linea da 1.094 cc e raggiunge la potenza di 14 cavalli a 3.000 giri al minuto.

La Tipo 2 Super Sport, nata due anni dopo, differisce dalla Tipo 1 nel motore (quattro cilindri Scap di 1.074 cc con compressore Cozette e potenza massima di 20 Cv) e nella sospensione anteriore (molle elicoidali al posto della balestra trasversale).

La storia della A.G. Alfieri termina nel 1927.

**La Tipo 1 della A.G. Alfieri**



## Aguzzoli

*Parma  
Italia  
1962 - 1964*

Sergio Aguzzoli e Luigi Bertocco fondano nel 1962 a Parma una piccola Casa automobilistica che inizia a produrre alcuni modelli di vetture sportive equipaggiate con motori Alfa Romeo. Le auto vengono chiamate Condor, dal soprannome che Aguzzoli si porta dietro fin da ragazzo. La prima Condor monta il motore della Giulietta da 1.300 cc, mentre la seconda, che vanta una carrozzeria in vetroresina concepita e realizzata a Sant'Ilario d'Enza dallo scultore Franco Reggiani, equipaggia un motore Giulia da 1.600 cc, due carburatori doppio corno Weber e freni a disco sulle quattro ruote. Le due auto debuttano in corsa insieme nella gara in salita Trento-Bondone il 12 luglio 1964 e, negli anni successivi, partecipano a numerose competizioni. Un terzo modello della Condor viene realizzato dalla Aguzzoli con motore Alfa Romeo da 1.750 cc dalla potenza di 175 Cv a 9.500 giri al minuto. Una Condor partecipa anche alla celebre Mille chilometri di Monza guidata in gara dal mitico Umberto Masetti, indimenticato campione parmigiano nel mondo delle due ruote.

**Una Aguzzoli Condor in pista**



## A.J.S.

*Wolverhampton  
Inghilterra  
1909 - 1938*



L'A.J.S. nasce nel 1909 a Wolverhampton, in Inghilterra, prendendo nome dalle iniziali del fondatore, Albert John Stevens.

Inizia dedicandosi alla produzione di motociclette con le quali riesce a vincere numerosi titoli sportivi ma verso la fine degli anni Venti debutta anche nel settore della produzione automobilistica, con vetture leggere che alcuni volevano derivate dalla Clyno, Casa da cui acquista alcuni brevetti tempo prima. Il modello A.J.S. è equipaggiato con motore Coventry-Climax a quattro cilindri da 1.018 cc da 24 Cv e tre marce, nelle versioni berlina e cabriolet. Un'evoluzione a quattro marce dell'auto viene realizzata nel 1931, quando già la Casa automobilistica, in seguito alla bancarotta di A. J. Stevens è passata nelle mani della Willys-Overland-Crossley Ltd. La Casa cessa completamente la produzione di auto nel 1933. Nel 1938 A.J.S. entra nel gruppo Associated Motorcycles.

Un manifesto del 1932 presenta l'AJS Twelve, elaborata dalla Willys Overland Crossley ma mai entrata in produzione



## Albion

*Glasgow  
Scozia  
1899 - 1980*



La Albion Motor Car Company Ltd nasce nel 1899 a Glasgow, in Scozia, per iniziativa di Thomas Blackwood Murray e Norman Osborne Fulton del gruppo British Leyland.

L'azienda scozzese produce principalmente veicoli industriali ma per un breve periodo, dal 1900 al 1914, anche autovetture. La prima, una Albion 8, monta un motore orizzontale a 2 cilindri contrapposti da 2080 cc. Ha un cambio a due velocità più retromarcia. L'innovazione arriva nel 1903, quando la Albion adotta il motore verticale da 12 cavalli, che solo tre anni più tardi viene portato fino a 16 per i modelli più grandi. L'ultima autovettura destinata al settore privato, la Albion 24/30, ha motore monoblocco a 4 cilindri, 3164 cc da 15 cavalli e cambio a quattro velocità.

Nel 1903 l'Albion trasforma il proprio nome in Albion Motor e, dal 1914, torna a dedicarsi ai veicoli industriali ma continua soprattutto la sua attività nel campo dei motori per autobus e veicoli industriali passando attraverso diverse proprietà.

Il marchio Albion sul frontale di una vettura



## Alca

*Milano  
Italia  
1947 - 1948*



Nel clima entusiastico del dopoguerra, la Alca (Anonima lombarda cabotaggio aereo) disegna e realizza la sua prima e unica auto, una spider chiamata Volpe, pensata per rispondere a un desiderio sempre più diffuso tra gli italiani: acquistare a prezzi accessibili un mezzo per muoversi in libertà. La microvettura, presentata nel 1947, ha carrozzeria tondeggiante, è lunga 2 metri e mezzo, larga 102 centimetri e pesa 135 chilogrammi. Dotata di motore motore bicilindrico a due tempi di 124 cc, la Volpe ha potenza massima di 6 Cv. Il piccolo due tempi è alimentato a miscela e raffreddato ad aria, mentre il cambio è a quattro velocità più retromarcia e senza frizione, con preselettore al volante. Si sono costruiti solo pochi esemplari di preserie della Volpe, molti dei quali probabilmente privi di un motore funzionante. Nonostante una vasta azione commerciale per pubblicizzarla e i numerosi ordini di acquisto ricevuti, la Volpe scompare dopo soli pochi esemplari come anche l'Alca, che nel 1948 chiude definitivamente i battenti.

La microcar Volpe presentata nel 1947



## Alco

Stati Uniti  
1905 - 1913



Nata come società sussidiaria dell'American Locomotive Company, prima produttrice al mondo di locomotive, la Alco inizia a produrre autovetture di qualità e di prestigio dal 1905, su licenza della Casa francese Berliet. Le prime vetture sono dotate di motore a 4 cilindri e trasmissione a catena, con potenza di 24 e 40 cavalli, ma già pochi anni dopo, nel 1907, la Alco introduce la trasmissione ad albero cardanico su una 4 cilindri di 16 cavalli, destinata prevalentemente a vettura taxi, e su una 6 cilindri di 60 cavalli. Le auto partecipano a numerose gare; in particolare, la vettura più famosa della Casa, una 6 cilindri da 54 cavalli, si aggiudica per due anni consecutivi (1909 e 1910) la coppa Vanderbilt.

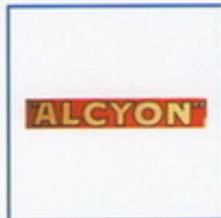
Gli ultimi modelli Alco, a 4 e 6 cilindri, escono sul mercato nel 1912. Un anno dopo, la Casa americana mette fine alla produzione e alla sua breve storia.

Uno dei primi modelli Alco



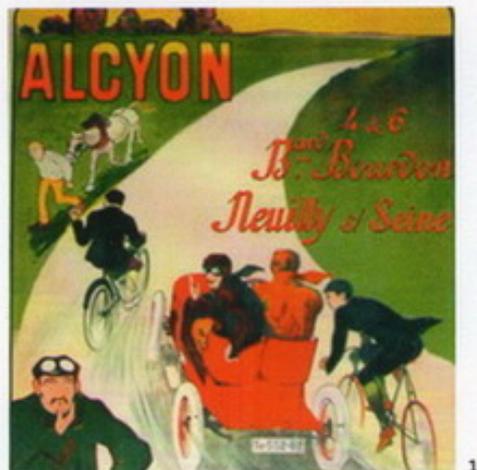
## Alcyon

Neuilly-sur-Seine  
Francia  
1902 - 1928



Il piccolo marchio francese viene fondato da Edmond Gentil a Neuilly-sur-Seine nel 1902, ma comincia a produrre automobili solo dal 1906, dopo una fase iniziale incentrata sulla produzione di cicli e motocicli. Le prime vetture sono a piccola cilindrata ma hanno ambizioni sportive: sui circuiti di gara si presentano le monocilindriche da 750 cc, 950 cc e 1000 cc e le quattro cilindri di 1,5 litri e da 2700 cc.

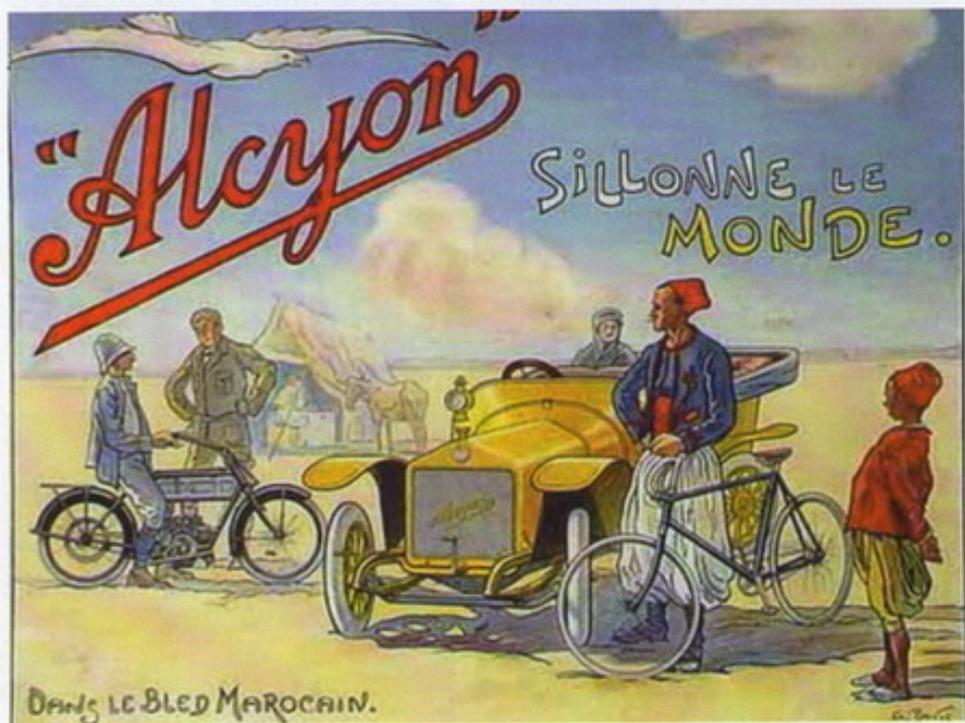
Nel 1911 sperimenta la realizzazione di una grossa cilindrata, un 3000 cc con motore a valvole in testa. Dal 1914, quando la casa automobilistica si trasferisce a Courbevoie e cambia nome in Automobiles



Alcyon, inizia un lento declino che la porterà a concentrarsi nuovamente sulla produzione di motocicli.

La casa sopravvive fino al 1928 tra alterne fortune e qualche vittoria in gare regionali ottenuta con una nuova versione del modello 2 cilindri, chiamata Alcyon-G. L. dal nome di Giroux, un agente della zona di Lione autore della sua messa a punto.

1. Un manifesto dei primi del Novecento pubblicizza la produzione della Casa a Neuilly-sur-Seine
2. Cicli, motocicli e automobili Alcyon in un manifesto dell'epoca



## Alda

*Courbevoie*  
*Francia*  
1912 - 1922

«Ah! La Délicieuse Automobile». L'acronimo che dà nome all'Alda deriva da una frase scelta dai lettori del giornale "L'auto". Il fondatore è Fernand Charron. Forte dell'esperienza alla C.G.V., azienda automobilistica fondata assieme a Girardot e Voigt (il nome è tratto dalle loro iniziali) chiusa nel 1906, Charron decide di dedicarsi alla produzione di autovetture a marchio proprio dopo una breve parentesi come direttore della Clément Bayard. La Alda si dedica a vetture turistiche e da competizione; le prime sono equipaggiate con motori a valvole laterali mentre le sportive montano motori Henriod a valvole rotanti. Questo modello ha una caratteristica piuttosto bizzarra costituita dal radiatore attaccato al cruscotto. Alcune vetture partecipano, senza ottenere nessun successo, a importanti competizioni, come la Coupé de France e il Gran Premio di Francia del 1914. Nello stesso anno viene messa in listino anche una versione a 6 cilindri. Nel 1920 la costruzione di vetture Alda passa alle officine Farman di Bellancourt dove prosegue fino alla chiusura nel 1922.

**Un modello da competizione Alda durante il Gran premio 1914 dell'Acf (Automobile club de France)**

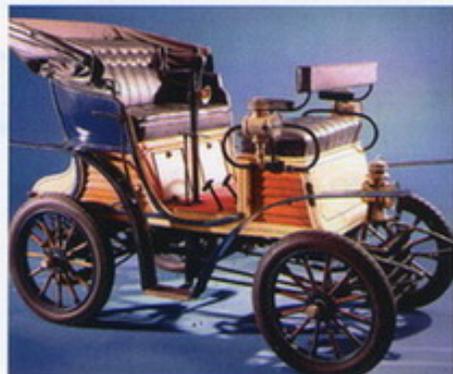


## Alessio

*Torino*  
*Italia*  
1890 - 1929

Marcello Alessio è il fondatore dell'omonima carrozzeria torinese che nei primi anni di vita si occupa di carrozze a cavalli. La maggiore diffusione di automobili permette ad Alessio di specializzarsi nelle carrozzerie tanto da diventare a Torino il più importante punto di riferimento in questo settore: Fiat, Bianchi, Storero, Ceirano, Prinetti & Stucchi, sono alcuni esempi di auto costruite. Tra l'altro acquisisce anche la rappresentanza del marchio Roche Schneider.

Il successo permette a Marcello Alessio di aprire altre due succursali, oltre a quella di via Orto Botanico: una a Napoli e l'altra a Roma. A causa delle difficoltà economiche in cui versa la società durante la crisi economica del 1907, la carrozzeria decide di dirottare la produzione su ambulan-



ze e veicoli per l'esercito.

Nel 1912 è il figlio di Marcello, Giovanni, a prendere le redini dell'azienda di famiglia e a farle conquistare, nel 1923, l'autorizzazione di adottare il metodo francese Weymann, che consente di ridurre rumori dovuti a scricchiolii di varia natura tramite una particolare lavorazione dell'intelaiatura. Tra le auto storiche Fiat carrozzate dalla Alessio si ricordano la 10 HP del 1901 e la 501 del 1924. Nonostante il nome ormai famoso la Alessio chiude nel 1929, travolta dalla crisi finanziaria mondiale.

1. Il modello Type 3 prodotto dall'Alessio tra il 1899 e il 1900
2. Una Fiat 501 Saloon, carrozzata dalla Casa di Marcello Alessio dal 1919 al 1926



# Alfa Romeo

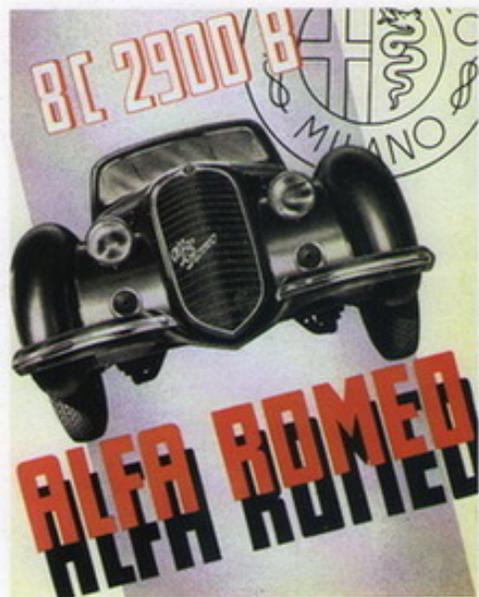
Milano, Italia 1910



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:

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



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. A capo di questo gruppo vi è l'intraprendente amministratore delegato cavalier Ugo Stella che decide di andare avanti in proprio sostituendo all'idea Darracq un progetto completamente nuovo e del tutto autonomo. Nel giro di pochi mesi, fra l'autunno del 1909 e il gennaio del 1910 si consumano con sorprendente rapidità la chiusura della Darracq Italiana e il contestuale inizio di una nuova attività, sancita dalla decisione di assumere un nuovo tecnico e mettere in cantiere una nuova automobile, prima ancora che la nuova società abbia preso una sua fisionomia giuridica. Solo nel giugno del 1910 infatti viene ufficializzata la nascita della azienda con la





# Alfa Romeo

denominazione A.L.F.A., acronimo della molto burocratica Anonima Lombarda Fabbrica Automobili, forse ispirandosi un po' ambiziosamente alla FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino). Come simbolo pare inevitabile scegliere i simboli araldici dei Visconti, la croce in campo bianco e il caratteristico "biscione", così da accentuare la "milanesità" dell'iniziativa. Il tecnico incaricato di tenere a battesimo il nuovo marchio è un nome illustre dell'epoca: Giuseppe Merosi, noto per la sua attività precedente in importanti aziende come la Orio&Marchand, la Fiat, la Edoardo Bianchi e apprezzato progettista di motori sportivi. Si capisce subito, quindi, che la strategia commerciale e la filosofia di prodotto non hanno nulla a che vedere con la gestione precedente.

## LA PRIMA VETTURA

Nasce così la 24 HP, la prima vettura della storia dell'Alfa Romeo, presentata ufficialmente nel 1911 e immediatamente messa alla prova con la partecipazione alla celebre Targa Florio dove sorprende per le straordinarie prestazioni, trattandosi di una normale auto da turismo fra l'altro appena nata; prende quindi immediatamente corpo l'identificazione fra il marchio milanese e sportività.

Il rapido successo, anche commerciale, dell'A.L.F.A. è sorprendente, tanto che la produzione di vetture supera i 200 esemplari l'anno (un volume molto alto per gli inizi del secolo) e, come conseguenza crescono anche il prestigio e l'importanza industriale dello stabi-



mento del Portello che, alla vigilia della Prima guerra mondiale, viene progressivamente coinvolto nella produzione di veicoli, motori e altri materiali per uso bellico.

Come conseguenza, nel 1915 il Portello è una fabbrica molto diversa dall'originale, dove lavorano 2500 operai, quasi tutti dedicati alle commesse militari, e soprattutto gravata dai debiti contratti per ampliare e adeguare gli impianti alle nuove produzioni. La prospettiva di approfittare dell'occasione per espandere le attività si trasforma infatti in un boomerang e le gravi difficoltà del dopoguerra portano inevitabilmente alla messa in liquidazione dell'azienda. Il salvataggio avviene grazie all'intervento di un finanziere di origini campane ma trasferito a Milano, che è affascinato dalle automobili Alfa e interessato alle competenze maturate in azienda; si tratta di Nicola Romeo, ingegnere e

1. Nicola Romeo, Alberto Ascari e Giulio Ramponi nel 1924
2. Nuvolari a Budapest dopo la vittoria del 1936
3. Nicola Romeo



proprietario di un potente gruppo industriale, con interessi anche nei settori meccanico e ferroviario, nel cui impero figurano, fra l'altro, le Officine Meccaniche Meridionali di Pomigliano d'Arco in provincia di Napoli. L'idea di Romeo è quella di trasferire in Campania le attività relative ai motori aeronautici, recuperando la produzione automobilistica e la vocazione originaria a Milano; il tutto comporta uno sforzo

## Design La nascita del frontale

Durante le fasi più acute della Seconda guerra mondiale, quando il Centro tecnico Alfa Romeo, è sfollato fuori Milano, il lavoro di progettazione non si ferma, ma si dedica ai nuovi progetti, concepiti per essere sviluppati ed entrare in produzione alla fine del conflitto. In questo clima sono stati elaborati diversi disegni molto



1910 - 1915

ambiziosi, ispirati allo stile americano e fra questi uno schizzo, poco più che un'ipotesi, di un frontale completamente avvolgente con addirittura i fari a scomparsa. Nello sviluppo di questo design è nata la proposta



1915 - 1925

di suddividere le prese d'aria anteriori in tre elementi: una griglia principale verticale, che assomiglia alla stilizzazione di un radiatore classico, affiancata da due ulteriori prese d'aria allineate sopra il paraurti. All'origine di



1925 - 1946

questa impostazione non c'è una specifica ricerca estetica ma la volontà di innovare il design precedente e di anticipare i tempi sull'onda delle nuove tendenze nell'architettura e nella grafica. La soluzione dello "scudetto"



anche finanziario notevole e praticamente, la rifondazione dell'azienda che infatti cambia il nome e, nel 1919, diventa ufficialmente Alfa Romeo assumendo il marchio che rimane successivamente, con la scritta in corsivo che circonda il simbolo tradizionale.

La nuova strategia di prodotto prende le mosse dai fortunati esordi del marchio e quindi spinge molto sulla sportività e sulle prestazio-

ni, come dimostra la gamma dei nuovi modelli RL che si fanno costantemente valere sui campi di gara; da questo momento le competizioni diventano non solo un convincente terreno di prova delle qualità meccaniche delle Alfa Romeo, ma anche un fondamentale veicolo di promozione del marchio. Si passa quindi dalle gare su strada con vetture più o meno derivate dalla produzione di serie alle competizioni

ai massimi livelli come i Grand Prix, ossia gli antesignani della Formula 1 di oggi. All'epoca la macchina vincente in quella categoria di eccellenza è la Fiat e la sfida al colosso torinese da parte della piccola azienda milanese pare un autentico azzardo, tenendo conto delle differenze di dimensioni e di potenza industriale; sia-

mo negli anni Venti e la sproporzione fra Fiat e Alfa Romeo è chiaramente espressa dai numeri di produzione: 35-40.000 vetture l'anno per Fiat e circa 1000 vetture l'anno per l'Alfa.

La convinzione con la quale gli uomini dell'Alfa Romeo hanno affrontato questa iniziativa è dimostrata dal fatto che Nicola Romeo e il suo management non solo mettono in campo un team di piloti affermati e vincenti come Antonio Ascari, Giuseppe Campari, Ugo Sivocci e il giovane e promettente Enzo Ferrari, ma proprio attraverso i contatti e la forza di persuasione di quest'ultimo riescono ad assumere, sottraendoli alla Fiat, il tecnico Vittorio Jano e il motorista Luigi Bazzi.

L'iniziativa ha un grande successo in campo sportivo e proprio negli anni Venti nascono le straordinarie Alfa Romeo da competizione che danno una spinta formidabile alla notorietà e all'immagine del marchio.

### LA CRISI

Non si può invece dire lo stesso per le vicende industriali che, dal momento della ristrutturazione alla fine della guerra, procedono sotto il peso di una situazione finanziaria molto pesante che vede da un lato continue necessità di investimenti per sviluppare modelli nuovi e sempre più sofisticati, ma dall'altro si scontra con volumi di produzione molto bassi e comunque insufficienti a raggiungere una soddisfacente redditività. Tutto ciò, in un sistema creditizio italiano ancora fragile nel quale si susseguono i fallimenti delle banche, porta inevitabilmente a una nuova crisi simi-



1946 - 1972

con in cima il marchio Alfa Romeo è stata applicata per la prima volta al progetto di una berlina sportiva, siglata 6C 2000 e poi identificata con il soprannome "Gazzella"; di questa vettura viene però



dal 1972

costruito un solo prototipo senza seguito; bisogna infatti attendere fino al 1949 quando nel rinnovamento delle carrozzerie dei modelli esistenti viene definitivamente adottato il tipico frontale Alfa.

## Alfa Romeo

le a quella che porta all'intervento di Nicola Romeo. Questa volta però l'Alfa Romeo può uscirne solo grazie all'intervento statale attraverso la Banca Nazionale di Credito.

Inevitabilmente questo ulteriore "salvataggio" comporta una ristrutturazione aziendale nella quale Nicola Romeo mantiene la carica di amministratore delegato in modo poco più che simbolico, mentre l'assetto produttivo cambia radicalmente; infatti nella visione "politica" della nuova Alfa Romeo la produzione automobilistica rimane in una posizione marginale (anche se sempre di prestigio) e dichiaratamente in perdita, mentre si punta sulle produzioni che il Governo dell'epoca ritiene più convenienti e strategiche, come quella di camion, autobus, mezzi militari e soprattutto di motori d'aviazione su licenza Bristol destinati alla nascente forza aerea italiana.

In quest'epoca, mentre le Alfa da competizione scrivono pagine gloriose in tutto il mondo, le automobili Alfa Romeo di serie sono sostanzialmente auto di rappresentanza, utilizzate dal potere industriale e politico, a partire da Benito Mussolini che ne è un entusiasta sostenitore; si tratta quindi di una posizione prestigiosa ma assolutamente di nicchia; tanto che nel 1933, quando viene ufficializzato il definitivo passaggio dell'Alfa Romeo sotto il controllo dell'Istituto per la Ricostruzione Industriale (I.R.I.), la produzione di autovetture si aggira attorno alle 500 unità all'anno.

Come accade in occasione del primo conflitto, la Seconda guerra mondiale diventa per l'Alfa un'ulteriore opportunità di crescita, ma anche un'altra occasione per rivoluzionare la struttura e le produzioni a danno dell'automobile. Il controllo statale impone di spingere sulle necessità belliche, ossia sulla fornitura massiccia di mezzi e armamenti, e a seguito di queste decisioni gli impianti del Portello vengono stravolti oltre che notevolmente potenziati: all'inizio degli anni Quaranta si arriva a impiegare oltre 10.000 operai, dedicati però a tutto fuorché alla produzione di automobili che in quel periodo viaggia attorno alle 100-300 unità all'anno.

Le disastrose vicende della guerra, che vedono l'Alfa Romeo in prima linea dal punto di vista dell'interesse strategico, lasciano ovviamente tracce particolarmente pesanti



**1. Nino Farina**  
campione F1  
con l'Alfa nel 1950  
**2. Manuel Fangio**  
durante un test  
nel circuito di Monza

sull'azienda che alla fine del conflitto è praticamente azzerata. Lo stabilimento del Portello, prima danneggiato dai bombardamenti alleati di Milano del 14 febbraio e del 13 agosto 1943, viene totalmente distrutto il 20 ottobre del 1944. A complicare le cose dal punto di vista organizzativo c'è poi un altro episodio drammatico quando, nei turbolenti giorni dell'immediato dopoguerra, il direttore generale Piero Gobbaio rimane vittima di un assassinio mai chiarito. Sembra impossibile ma, a dispetto delle circostanze, il cuore automobilistico dell'Alfa Romeo sopravvive al disastro, soprattutto grazie all'accortezza di allontanare preventivamente da Milano la direzione progettazione che, trasferita nel novarese sul lago d'Orta, continua a lavorare allo sviluppo e alla creazione di nuovi modelli. Fra l'altro viene fatta risalire a questo periodo la nascita

del celebre "scudetto" che diviene il volto caratteristico di tutte le Alfa Romeo nelle epoche successive.

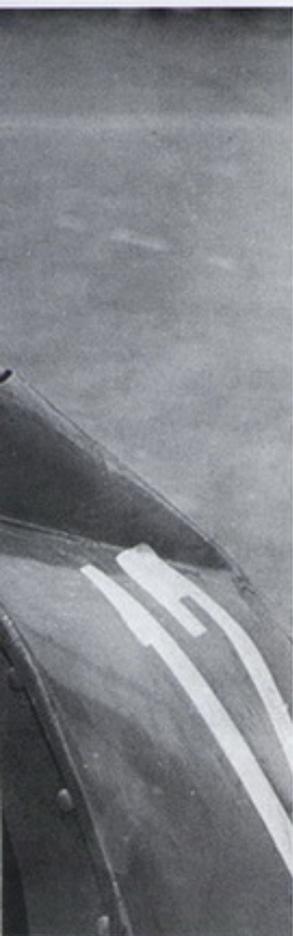
### LA RIPRESA NEL DOPOGUERRA

Lo stabilimento del Portello, seppur a ritmo ridotto e con modalità avventurose, riprende quindi immediatamente a costruire automobili che rappresentano orgogliosamente il meglio del know how italiano dell'epoca: sono soprattutto raffinate 2500 a 6 cilindri (162 esemplari nel 1946, fino ad un massimo di 467 nel 1949) che, proprio per le loro caratteristiche tecniche e la loro vocazione, sono la base ideale per le prestigiose realizzazioni dei nostri carrozzieri: piccole serie e pezzi unici che sul momento contribuiscono ad alimentare il fascino dell'Alfa Romeo e che successivamente sono diventati preziosi oggetti da collezione.

Ancora una volta le competizioni si dimostrano uno strumento potentissimo per la rivitalizzazione del marchio e la dimostrazione di

## La curiosità Mussolini e il suo autista

Fra i cimeli conservati nell'archivio storico Alfa Romeo vi è una curiosa lettera, scritta su carta intestata della presidenza del Consiglio dei ministri, che l'autista personale di Benito Mussolini scrive al direttore generale e consigliere delegato Prospero Gianferrari per lamentare un inconveniente riscontrato durante un viaggio da Roma a Forlì con una nuova 2500 appena consegnata. Nella missiva Ercole Boratto, che è anche pilota e partecipa regolarmente alla Mille Miglia, dopo essersi complimentato per le prestazioni della vettura sottolineando "la piena soddisfazione del capo, che anzi mi incarica di fare i suoi elogi all'ing. Jano", cambia tono: "però con gli elogi, gli faccio un piccolo discorsetto, perché non avrebbe dovuto farmi partire, sapendo che la macchina presentava quel difetto". La richiesta dell'immediato intervento dei tecnici, a partire dalla vettura del Duce, si conclude con il preavviso del successivo invio della fattura relativa alle riparazioni necessarie. Nel periodo fra le due guerre viene più volte messa in dubbio l'opportunità di proseguire con la dispendiosa produzione automobilistica invece di concentrare l'attività dell'azienda in altre attività (camion e forniture militari), ma il prestigio e l'immagine di "eccellenza italiana" che le Alfa Romeo portano sulle strade ha sempre avuto il sopravvento sui calcoli economici (nella foto Benito Mussolini nella sua Alfa 2500).



una superiorità tecnica indiscutibile; basta pensare che, alla ripresa delle gare ufficiali, l'Alfa riporta in pista le 158 da Gran Prix di prima della guerra, che sono anch'esse sfollate in località più sicure, e nella stagione 1950 domina nettamente la concorrenza inglese, tedesca e francese conquistando 11 vittorie su 11 gare e laureando Nino Farina campione del mondo. Vittoria ripetuta l'anno successivo con la evoluzione 159, affidata a Juan Manuel Fangio.

La rinascita industriale è affidata a un nuovo direttore generale, Orazio Satta Puliga; ingegnere, con una lunga esperienza all'interno dell'azienda, e portatore di tutti i valori tipici del marchio. A lui si deve l'impulso verso la modernizzazione dell'Alfa Romeo e l'organizzazione di una squadra di tecnici di grande valore alla quale spetta il compito di gestire in parallelo sia la produzione di serie sia l'attività sportiva. Questo modus operandi, estremamente valido sul piano dell'evoluzione tecnica e della rapidità di trasferimento delle innovazioni,

ha invece un punto debole nel controllo dei costi e nella ridotta considerazione per le esigenze commerciali; in pratica l'Alfa Romeo perde un po' il contatto con il mercato; situazione aggravata dal fatto che, storicamente, la produzione automobilistica del Portello è impennata su automobili di nicchia, costose



e poco diffuse, quindi praticamente senza possibilità di produrre utili.

Il tentativo di cambiare le cose con la 1900, la prima Alfa Romeo "moderna" con carrozzeria a scocca portante (presentata nel 1950), seppur valido dal punto di vista tecnico, non cambia la sostanza delle cose; la raffinata berlina sportiva nelle sue varie versioni si afferma nell'attività sportiva e per il pubblico e sulle strade rappresenta la concorrente diretta della Lancia Aurelia. Proprio per la sua superiorità sul piano delle prestazioni stradali la 1900 diviene l'auto di punta della polizia di Stato che la utilizza per le celebri Pantere (così chiamate perché rigorosamente nere, anche se successivamente assumono la colorazione convenzionale); un ulteriore successo sul piano dell'immagine che si accompagna a qualche vendita in più, ma i volumi di produzione rimangono bassi (in totale fino al 1958 vengono prodotti circa 20.000 esemplari, con il picco massimo di 5.411 nel 1953) e comunque insufficienti a far quadrare i conti in un'azienda di quelle dimensioni.

Anche la condizione di azienda di Stato non aiuta più di tanto perché le commesse militari comportano spesso costi di progettazione e di sviluppo difficilmente ammortizzabili con i volumi; è il caso della A.R. 51, meglio conosciuta come "Matta", destinata a sostituire le vecchie Jeep americane rimaste dopo la guerra, che era una 4x4 con il motore della 1900, molto sofisticata e quindi costosa, prodotta in circa 2.000 esemplari.

Occorre quindi una svolta decisa che si deve all'intervento del direttore generale di Finmeccanica (organismo attraverso il quale l'I.R.I. controlla l'Alfa Romeo) il quale decide di trasformare una Casa automobilistica con i conti perennemente in rosso in un'azienda produttiva. Il manager di stato si chiama Giuseppe Luraghi e lo si può considerare a tutti gli effetti l'artefice dell'Alfa Romeo moderna, ossia di un'azienda che non vive solo di immagine e di continui finanziamenti ma vuole diventare a tutti gli effetti un grande costruttore in grado di competere con la concorrenza, in Italia e in tutti gli altri mercati. L'iniziativa ha anche l'ambizione di segnare in qualche modo una nuova era nella funzione dell'I.R.I. che abitualmente (e culturalmente) si limita alla gestione corrente delle attività a lei affidate, con il solo scrupolo di portarle avanti con il minimo danno. La sfida è ambiziosa e Luraghi sa bene di

## Alfa Romeo

dover combattere su più fronti: da una parte la necessità di sviluppare un piano industriale e di prodotto completamente nuovi, dall'altra modificare una mentalità oramai consolidata all'interno dell'azienda che guarda più alla tranquilla sopravvivenza che al confronto con il mercato. I timori sono forti e da molte parti si solleva qualche dubbio sull'opportunità di entrare in competizione con aziende molto più potenti, Fiat in testa.

La linea del rinnovamento comunque passa e vengono raccolti i finanziamenti necessari per portare avanti l'iniziativa; l'incarico di sviluppare il nuovo progetto viene affidato al collaudato team di tecnici con il compito di coniugare le caratteristiche tradizionali di sportività e di raffinatezza meccanica dell'Alfa Romeo con una vettura di dimensioni compatte, cilindrata contenuta e caratteristiche costruttive che ne consentano la produzione in grande serie a un costo accettabile.

Nasce così la Giulietta berlina che viene presentata nel 1955, in ritardo rispetto ai programmi a causa di una serie di problemi di messa a punto dovuti alla novità del progetto ed emersi in fase di sviluppo. Proprio questa circostanza provoca una imprevista inversione nel calendario stabilito; infatti per finanziare l'iniziativa Finmeccanica ha emesso un



1. Giulietta Masina festeggia la Giulietta numero 100.001 allo stabilimento del Portello nel 1960

2. Una concorrente di Miss Italia 1955 accanto alla Giulietta

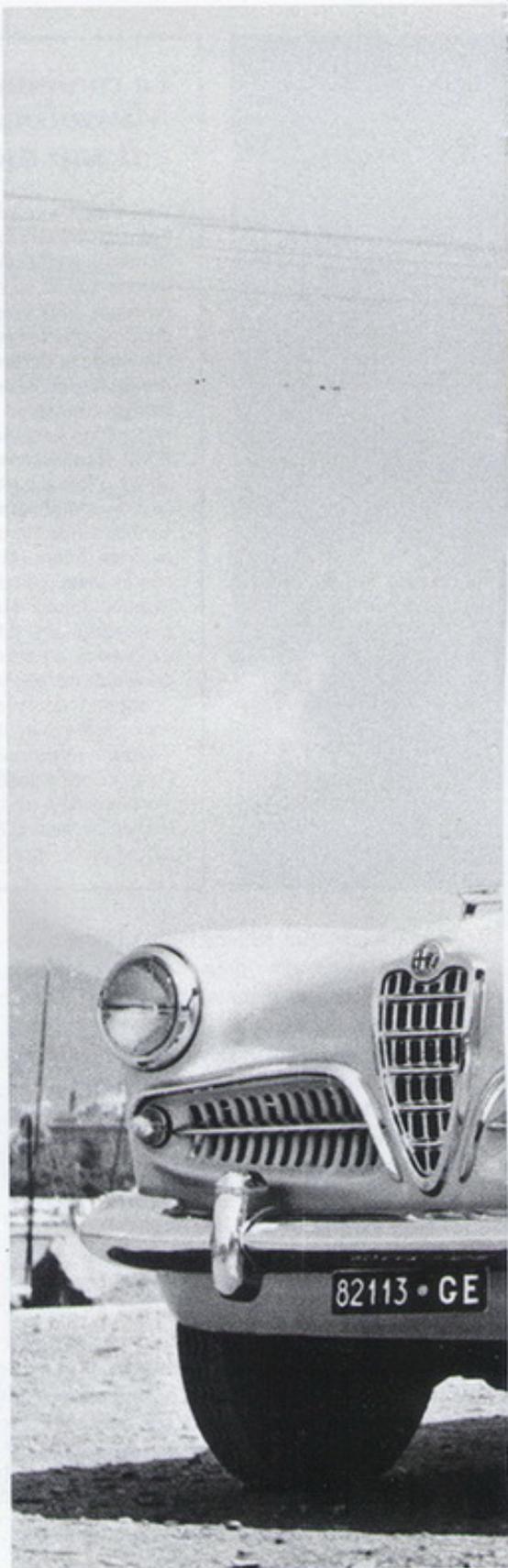
particolare prestito obbligazionario e a scopo promozionale ha messo in palio fra i sottoscrittori proprio la nuova automobile, così un po' per salvare la faccia e un po' per onorare gli impegni, nel 1954 viene presentata in anticipo, la bellissima versione Sprint, la coupé disegnata da Bertone, che avrebbe dovuto invece seguire la berlina.

Il successo della Giulietta è immediato e clamoroso, per l'estetica, le prestazioni e le soluzioni tecniche, a partire dal raffinatissimo motore bialbero in lega leggera, assolutamente all'avanguardia rispetto ai tempi.

### LA CURIOSITÀ

#### *Dalle auto agli aeroplani, per il giro del mondo*

Anche se meno celebre dell'attività automobilistica, la produzione di motori d'aviazione in Alfa Romeo è stata tutt'altro che collaterale e non priva di episodi interessanti. Il più celebre è il raid compiuto per beneficenza dai piloti Maner Lualdi e Leonardo Bonzi nel 1949 con un monomotore Ambrosini S.1001 Grifo, dotato di un propulsore a quattro cilindri Alfa Romeo 110-ter da 130 Hp. Questo piccolo aereo, progettato per le scuole di pilotaggio, ha volato per la prima volta nel 1947 e già nel 1948 ha stabilito il primato di distanza senza scalo volando da Campoformido a Massaua, in Eritrea, per 4.650 chilometri. L'anno successivo lo stesso apparecchio, soprannominato per l'occasione Angelo dei Bimbi, riesce a percorrere un parziale giro del mondo: dall'Italia al Senegal, al Brasile e quindi in Uruguay e Argentina. Un'impresa assolutamente storica perché nessun monomotore ha mai effettuato la traversata atlantica dall'Africa al Sudamerica. Per caricare gli 800 litri di carburante necessari a effettuare la traversata atlantica (17 ore di volo, da Dakar a Parnaíba) i due piloti rinunciano a qualsiasi carico non indispensabile, compresi i paracadute e la radio. La risonanza dell'impresa è enorme e una sottoscrizione promossa dalla Gazzetta dello Sport per sostenere gli scopi dell'iniziativa a favore dei piccoli mutilati, porta alla raccolta in Italia di ben 7 milioni di lire che si aggiungono ai contributi offerti dagli italiani dei Paesi attraversati. Rientrato in Italia l'apparecchio è conservato al museo storico Alfa Romeo di Arese.





## Alfa Romeo

L'Alfa Romeo è quindi per la prima volta lanciata verso un ruolo da protagonista, non più solo per l'immagine ma anche per la presenza sui mercati e ciò sostiene la prospettiva di Luraghi di un'azienda sempre più forte e produttiva.

Alla fine degli anni Cinquanta tutto funziona: le automobili con il biscione "tirano", la produzione della Giulietta è in costante aumento (dai 2.846 esemplari del 1955 si arriverà a 35.711 nel 1961) e la prospettiva di veder crescere ulteriormente numeri e profitti spinge verso iniziative che sembrano inizialmente inimmaginabili, come la costruzione di un nuovo stabilimento moderno e con una collocazione più adeguata del vecchio Portello che, frattanto, a seguito dell'espansione della città si è trovato praticamente "in Milano", esattamente nella zona della Fiera Campionaria.

### IL BOOM

Il miracolo di rendere economicamente produttiva quella che è ancora a tutti gli effetti un'azienda statale ha molti risvolti e fra questi la decisione del management di spingere sui volumi e sulle vendite; per ottenere questo risultato in modo rapido si ricorre a uno specifico accordo con i francesi della Renault (incidentalmente anch'essa statale) in virtù del quale l'Alfa Romeo assembla e commercializza in Italia alcuni modelli economici, particolarmente adatti al mercato nazionale, come la Dauphine e la R4. In questo clima di prosperità e di ottimismo sembra naturale realizzare la nuova sede di Arese e addirittura un circuito privato (lusso che all'epoca nemmeno i grandi costruttori si permettono) nel vercellese, a Balocco, dove realizzare percorsi di ogni genere per sviluppare sia le vetture da competizione sia quelle di serie.

Contemporaneamente viene potenziata la presenza Alfa Romeo all'estero e in particolare in Sudamerica dove l'accordo di collaborazione con la brasiliana Fabrica Nacional de Motores per la produzione di autocarri pesanti e autobus viene estesa nel 1961 alla produzione automobilistica con il modello 2000; nel 1974, quando l'Alfa assume il completo controllo della FNM, viene poi realizzata una specifica versione della Alfetta chiamata 2300 e venduta ufficialmente con il marchio Alfa Romeo.



Se l'attività in Brasile rappresenta la forma più significativa di produzione Alfa Romeo fuori dall'Italia, vi sono altri esempi di presenza del marchio italiano in varie parti del mondo, attività che, anche se limitate nei numeri, sono un'ulteriore dimostrazione della notorietà e della attrattiva delle vetture milanesi a qual-

siasi latitudine. I casi più significativi sono la produzione della Giulietta e della Giulia in Sudafrica e, più recentemente, l'assemblaggio della Alfa 156 (con la formula CKD, ossia con componenti finiti importati dall'Italia) in Thailandia. Il trasferimento delle attività produttive dal Portello ad Arese avviene nel 1963 e



1. Fausto Coppi infila la sua bicicletta da corsa nel bagagliaio della Giulietta  
2. Anna Proclamer e Giorgio Albertazzi accanto a due Alfa Romeo negli anni Cinquanta ai Fori Imperiali di Roma

coincide con l'inizio della carriera della Giulia che nel frattempo sostituisce la Giulietta e il cui successo fa ulteriormente aumentare la produzione; tutto ciò non cambia però la vocazione e la mentalità del Marchio che continua a coltivare con successo l'attività sportiva (con la serie delle Sport 33), affascina nel mondo con la spider Duetto e si lancia nella produzione di una supercar come la Montreal equipaggiata con un 8 cilindri che viene direttamente dalle competizioni.

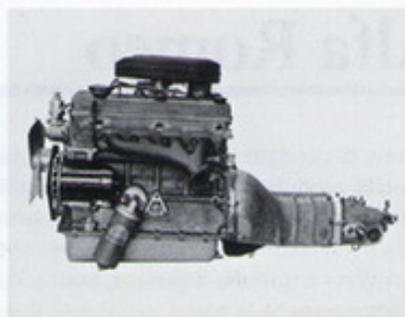
Si crea quindi una situazione economicamente positiva (con i bilanci che sono in positivo fino al 1973) e quindi favorevole alla impostazione di nuovi progetti che viene ufficializzata nel 1969 con l'annuncio della realizzazione di una piccola vettura popolare da produrre nel mezzogiorno a Pomigliano d'Arco, l'Alfasud.

L'iniziativa, apertamente avversata dalla Fiat che vede crescere la concorrenza in casa propria, nasce con un profondo spirito innovativo nel quale rientrano un nuovo stabilimento e lo sviluppo di un progetto del tutto originale che è anche il primo caso di Alfa Romeo a trazione anteriore. La conduzione dell'iniziativa viene affidata al tecnico Rudolph Rushka, già collaboratore di Ferdinand Porsche, e all'ingegner Domenico Chirico, che sono responsabili sia del progetto vero e proprio sia dell'organizzazione della produzione; il compito non è semplice per più ragioni: l'iniziativa parte da zero, il prodotto deve essere all'altezza delle aspettative Alfa Romeo e anche perché su tutte le questioni industriali pesano i condizionamenti politici e sociali. L'Alfasud viene presentata nel 1972 e, pur soffrendo di una serie di problemi di qualità, fa schizzare verso l'alto la produzione Alfa Romeo che nel giro dei dieci anni successivi risulta più che raddoppiata, da poco più 100.000 nel 1970 a circa 220.000 nel 1980. Con questo modello prende l'avvio tutta una genealogia di Alfa Romeo a trazione anteriore, sviluppate sullo stesso progetto, che arriva fino agli anni novanta con la serie 145/146.

Negli anni Settanta l'attività sportiva, grazie a successi convincenti, gode di un crescente interesse e la vittoria nel campionato mondiale Costruttori nel 1975 (con la 33 TT 12 sport, ripetuta nel 1977 con la 33 SC 12) spinge l'interesse verso la Formula1 con la fornitura dei motori 12 cilindri 3000 alla scuderia inglese Brabham nel 1976; l'attività prosegue successivamente con la costruzione in proprio di una vettura completa (dal 1979), ma senza risultati di rilievo e il coinvolgimento nella massima formula si trascina fino al 1987 semplicemente sotto forma di costruzione di motori 1500 turbo a 8 cilindri forniti a scuderie private.

Nello stesso periodo l'evoluzione dei modelli di serie ha due eventi significativi nella realizzazione della Alfetta (dal 1975) e dell'ammiraglia Alfa 6 (nel 1979) con la quale prende avvio la carriera del motore V6 che rimane un "classico" Alfa per oltre 25 anni. Nel 1979 il marchio entra anche nel settore diesel (dopo un fugace esperimento negli anni Settanta con la Giulia), adottando sulla Alfetta un motore 2000 turbo sviluppato in collaborazione con un'altra azienda della galassia Finmeccanica, la VM di Cento (Bo).

A questo punto l'Alfa Romeo è diventata un'azienda automobilistica forte, con una



## La curiosità *Bialbero che passione*

Quella che oggi appare come una soluzione costruttiva abituale, per molti anni è stata una prerogativa esclusiva dei più raffinati motori da competizione che l'Alfa Romeo per prima ha trasferito con successo nella produzione di serie di normali vetture. Tecnicamente il termine "bialbero" identifica la struttura dei motori nei quali la testata ospita due alberi a camme che azionano direttamente le valvole disposte a V; in questo modo è possibile migliorare l'efficienza del motore, raggiungere più elevati regimi di rotazione e quindi ottenere maggiore potenza. Compare per la prima volta su una Peugeot da Gran Premio nel 1912 il sistema di distribuzione bialbero è per lungo tempo considerato troppo complesso, delicato e costoso per le automobili da turismo. L'Alfa Romeo, realizza il primo motore bialbero per la Grand Prix del 1914 (quattro cilindri 4500, con quattro valvole per cilindro e potenza di 102 CV), e adotta questa soluzione nelle auto di produzione per la prima volta nel 1928 sulla 6C 1500 Sport che, grazie ai suoi 54 Cv, raggiunge la velocità massima di 130 chilometri orari. Da quel momento questo schema costruttivo diventa una caratteristica costante dei motori Alfa Romeo, che è per moltissimi anni il solo costruttore ad offrire una gamma diversificata di modelli, tutti con motori bialbero. Proprio per questo motivo si crea nel tempo una vera e propria identificazione fra il marchio e quella caratteristica che è un simbolo di avanguardia tecnologica.

## Alfa Romeo

gamma di prodotti interessante, una elevata capacità produttiva e con una presenza importante sul mercato, tuttavia la sua permanenza sotto il controllo statale le rende ancora soggetta a qualche ingerenza politica che condiziona anche le scelte industriali. È questo il caso della ARNA (Alfa Romeo Nissan Automobili), un'iniziativa nata per aumentare ulteriormente capacità produttive e occupazione ma che comporta la creazione di un nuovo stabilimento a Pratola Serra, in provincia di Avellino, e che viene gestito con criteri poco razionali; fra questi l'idea di semplificare l'operazione attraverso una joint venture con i giapponesi e la scelta di utilizzare come base un modello non particolarmente aggiornato da "alfizzare" con i motori e i cambi dell'Alfasud e interni disegnati in Italia.

Il frutto dell'operazione si concretizza nel 1983 quando viene avviata la produzione della gamma Arna che non ottiene i risultati sperati mentre gli ingenti investimenti pesano sul bilancio aziendale a danno degli altri progetti. In quegli anni l'Alfa Romeo è ancora forte e la famiglia Alfetta ha prodotto una serie di modelli apprezzati per l'impostazione tecnica (in particolare lo schema della trasmissione con il gruppo cambio posteriore in blocco con il differenziale) e per il comportamento su strada; può anche contare su una consolidata presenza negli Usa che, anche se numericamente limitata, è il modo per lo zampino in quel mercato e conservare notorietà al Marchio. Tuttavia il rapido progresso tecnico e la crescente aggressività dei concorrenti (soprattutto tedeschi) richiede una costante evoluzione dei modelli che l'azienda milanese fatica a sviluppare.

In questa situazione, quando arriva il momento di pensare a sostituire la "gamma alta", il management Alfa Romeo decide di rompere il proprio isolamento e di accettare di riunire gli sforzi con i concorrenti per progettare assieme una piattaforma di base sulla quale ciascuno possa realizzare un proprio modello. Tutto ciò comporta dei compromessi e in primo luogo l'accettazione di uno schema costruttivo mai praticato in Alfa Romeo, con il motore anteriore trasversale e trazione anteriore.

La decisione non è facile, soprattutto perché, mentre nelle piccole vetture l'adozione della



trazione anteriore è stata accettata come inevitabile, molti tecnici e una folta schiera di appassionati considera ancora la trazione posteriore come un "must" per le vetture veloci e di prestigio e il perno sul quale fondare la competitività con i grandi concorrenti di sempre, Mercedes, Bmw e Jaguar. Tuttavia prende il via quello che sarebbe stato il progetto 164 che vede riuniti il Gruppo Fiat, l'Alfa Romeo e la Saab e dal quale nascono, oltre all'Alfa 164, la Lancia Thema, la Fiat Croma e la Saab 9000.

### LA FUSIONE CON FIAT

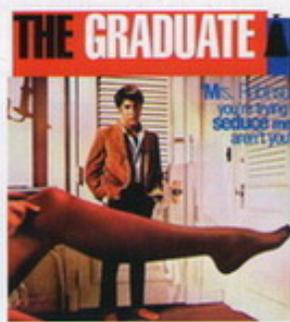
È un momento importante nella storia dell'Alfa Romeo, che può determinare l'assetto produttivo e la collocazione futura nel mercato, anche perché contestualmente diventa di attualità l'ipotesi di privatizzazione attraverso la cessione della società da parte dell'I.R.I. a un altro grande gruppo automobilistico. Siamo ai primi anni Ottanta e l'asta, virtualmente aperta, vede immediatamente l'Alfa Romeo oggetto di uno scontro fra visioni strategiche e politiche dello sviluppo industriale dell'auto italiana: da una parte il gruppo Fiat che, forte della sua presenza sul mercato e del suo ruolo "sociale" di

principale azienda nazionale, considera opportuno e quasi inevitabile che anche l'Alfa Romeo ricada sotto il suo controllo; dall'altra il Gruppo Ford che è da parte sua interessato a entrare autorevolmente nel mercato italiano ma soprattutto a impossessarsi di un marchio di prestigio da utilizzare sia nei mercati di esportazione sia in quello interno americano.

Il confronto è serrato a tutti i livelli e la decisione viene affidata a un juri di esperti di Finmeccanica con a capo Romano Prodi (presidente I.R.I.); alla fine, sulla base di considerazioni economiche e occupazionali, prevale l'opzione Fiat che nel 1986 prende ufficialmente possesso del Marchio e degli impianti Alfa Romeo. L'accordo con lo Stato italiano prevede il versamento di 1.050 miliardi di lire in cinque rate a partire dal 1993 e l'impegno da parte di Fiat a mantenere i livelli occupazionali (contando però sul ricorso alla Cassa integrazione Guadagni) e investire 3.750 miliardi in 9 anni per l'innovazione e i nuovi prodotti. La confluenza delle strutture e dell'organizzazione Alfa Romeo in Fiat avviene sotto la gestione dell'amministratore delegato di Fiat Auto ingegner Vittorio Ghidella e del direttore tecnico



© 1967 STUDIOCANAL

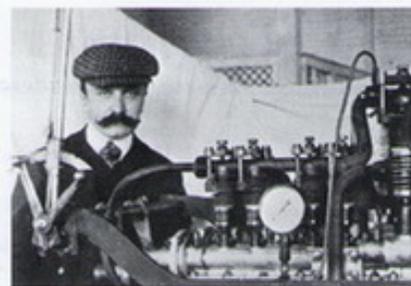


1. Il prototipo Alfa Disco Volante del 1952
2. Dustin Hoffman sul Duetto nel film *Il laureato*, di Mike Nichols
3. La locandina del film *Il laureato*

per la decisione svedese di confluire invece nel gruppo General Motors.

Con l'ingresso nel gruppo Fiat cambiano radicalmente sia il piano di prodotto sia le strategie industriali e la nuova situazione porta al progressivo ridimensionamento dello stabilimento di Arese che si trascina dal 1989 (anno nel quale le autorità locali, su sollecitazione dei residenti, impongono una riduzione delle attività per il timore di inquinamento prodotto dagli impianti di verniciatura), attraverso ricorrenti tentativi di utilizzare gli impianti per la produzione di veicoli elettrici ed altro, fino alla totale cessazione della produzione nel 2000 e la definitiva vendita del complesso ad una società immobiliare nel 2002. Per molto tempo gli impianti di Arese rimangono, sia dal punto di vista sindacale sia da quello sentimentale, un po' la roccaforte dell'Alfa Romeo "originale" legata a Milano, anche perché dopo la chiusura delle linee di produzione sono rimasti in loco un presidio del centro tecnico e il centro stile. Dopo il totale abbandono delle attività industriali è però rimasto il museo Alfa Romeo con l'annesso archivio storico, sottoposti nel corso del 2009 a una radicale opera di ristrutturazione per creare una nuova struttura più moderna e funzionale, pronta per celebrare il centenario dell'azienda nel 2010.

La nuova proprietà Fiat non comporta invece alcuna conseguenza per l'impianto di Pomigliano d'Arco, da dove continuano a usci-



## 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 motociclette) del 1901 alla quale fecero seguito altri modelli fra le quali la 10HP acquistata anche da Giacomo Puccini. Nel 1904 si trasferisce a Torino, alla Fiat, dove rimane meno di due anni durante i quali si occupa della progettazione della 100 HP da competizione (una mostruosa 4 cilindri 16.000 di cilindrata, capace di raggiungere i 160 chilometri orari) e della elaborazione della 24 HP in 28-40 HP Targa Florio, ma già nel 1905 torna a Milano per progettare una Lenz e subito dopo entra alla Edoardo Bianchi dove sorprende per la rapidità con la quale crea motori e vetture da competizione immediatamente vincenti. Il suo ingresso nella nascente Alfa Romeo avviene alla fine del 1909 e il primo gennaio 1910 viene nominato ufficialmente direttore tecnico con l'incarico di organizzare la nuova fabbrica praticamente dal nulla. Curiosamente il primo progetto al Portello non è un'auto ma un aereo biplano, equipaggiato con quello che sarebbe diventato il motore della prima 24 HP.

Stefano Jacoponi, in qualità di responsabile della Alfa-Lancia Industriale, la società inizialmente creata per incorporare l'Alfa Romeo nel Gruppo. Comincia così un lungo processo di difficile integrazione alla ricerca di modelli che mantengano la specificità Alfa Romeo pur rispondendo a logiche economiche e industriali differenti dal passato: inizialmente vengono evoluti i modelli esistenti, mentre la 164 (presentata nel 1987) con la sua apprezzata linea Pininfarina diventa un po' il simbolo della nuova Alfa Romeo. Fra l'altro, quel modello era piaciuto moltissimo alla Ford all'inizio delle trattative con l'I.R.I., perché considerato adatto anche al mercato americano tanto che, nella fase di sviluppo del progetto, l'ipotesi di realizzare una versione rispondente alle normative Federal (quelle che regolano l'omologazione negli Stati Uniti) è stata tenuta ben presente, con l'obiettivo di continuare e incrementare la presenza Alfa Romeo in America che all'epoca è affidata a modelli assolutamente di nicchia come la Spider e la 75 Milano. Iniziano anche delle trattative con Saab, nell'intenzione di creare un polo Alfa Romeo-Saab dedicato alle vetture di categoria "premium", poi interrotte

# Alfa Romeo

re i modelli a trazione anteriore e che in tempi successivi diventa l'unico centro produttivo completamente dedicato all'Alfa Romeo.

Negli anni Novanta si sviluppa la riconver-

sione dei modelli, con il progressivo abbandono di quelli della gestione precedente e il definitivo passaggio alla trazione anteriore per l'intera gamma, il tutto nel rispetto dei principi di sinergia per cui tutte le nuove Alfa Romeo devono essere sviluppate su un piano esistente, ossia a quell'epoca alle Fiat e alle Lancia di classe media. L'Alfa 155 è il primo prodotto nato con questo criterio e per questo motivo viene strategicamente impiegato in una intensa attività sportiva nella quale figurano le prestigiose vittorie nel DTM (Deutsche Tourenwagen Meisterschaft) nel 1993 e 1994, ottenute proprio in territorio tedesco contro Bmw e Mercedes.

È del 1992 la creazione della scuderia del Portello, attraverso la quale si promuove e si coordina l'attività sportiva delle Alfa Romeo d'epoca, in un settore che diventa un ottimo veicolo di promozione del marchio oltre che occasione di ulteriori successi per i modelli da competizione di tutti i tempi.

## L'ARRIVO DELLA MITO

La svolta, sia dal punto di vista stilistico sia da quello tecnico, è datata 1997 e corrisponde allo sviluppo e alla presentazione della 156, che può essere considerata a tutti gli effetti la prima Alfa Romeo del nuovo corso perché integrata nel sistema Fiat ma con meccanica, motori e design, del tutto specifici che sono poi alla base della più compatta 147. Dalla fine degli anni Novanta, come è ovvio, i destini dell'Alfa Romeo si intersecano e si confondono con le vicende della Fiat, ma con un peso maggiore rispetto al ruolo degli altri marchi appartenenti al Gruppo Torinese, infatti l'evoluzione del mercato automobilistico ha portato a una forte rivalutazione dei "marchi" storici, soprattutto di quelli che hanno una forte carica di immagine e di notorietà a livello globale. Questo appare in

1. Un'Alfa Romeo sul circuito Superbike con Troy Bayliss; la Casa ha sponsorizzato il mondiale
2. Il prototipo Nuvola del 1996 al Museo delle Scienze di Londra



## La curiosità La passione di Henry Ford

"Quando vedo passare un'Alfa Romeo io mi tolgo il cappello". Questa frase attribuita, e mai smentita, al padre della grande azienda americana è entrata nella storia ed è considerata la migliore sintesi del fascino che il marchio italiano raccoglie in tutto il mondo fin da tempi lontani. Potrebbe sembrare strano che un grande costruttore si esprimesse in

termini apertamente elogiativi nei confronti di un "concorrente", ma il senso va interpretato valutando le enormi distanze esistenti all'epoca fra le due marche: da una parte il gigante americano impegnato nella realizzazione di vetture di grande serie (a Henry Ford è riconosciuto il merito di aver "inventato" la catena di montaggio) soprattutto economiche, dall'altra un marchio specializzato in pregiate auto sportive, con alle spalle un'azienda di dimensioni proporzionalmente molto piccole. L'omaggio di Ford vuole quindi rimarcare, con una buona dose di modestia, il fascino delle sportive italiane e l'apprezzamento per la sofisticazione tecnica di queste macchine prodotte oltreoceano con tecnologie che nessuno in America pensa di adottare e che hanno tanto rapidamente conquistato popolarità per le loro prestazioni e le vittorie sportive in tutti i continenti. (nella foto Henry Ford)

tutta evidenza in occasione della crisi Fiat degli anni 2000 e di tutte le vicende legate alla ricerca di un partner internazionale forte, culminata con l'accordo Fiat-General Motors nel quale si parla espressamente dell'intenzione di favorire lo sviluppo e la diffusione delle auto italiane nei mercati Stati Uniti proprio a partire dall'Alfa Romeo. Con la suddivisione della Fiat in business unit nel 2002 l'Alfa viene a costituire un'entità a sé ma con un significato sostanzialmente finanziario, senza che questo comporti una effettiva autonomia di gestione e questa situazione rimane anche nel corso delle successive evoluzioni nella struttura del gruppo intervenute dopo la rinuncia della General Motors ad esercitare l'"opzione Put" e il ritorno alla totale indipendenza.

In queste fasi rimane d'attualità la questione della presenza in America, al momento lasciata in sospeso per la mancanza dei prodotti adatti, sia da punto di vista commerciale, sia da quello delle omologazioni necessarie, e la comparsa della coupé Brera, nel 2005, e del-



la corrispondente Spider, l'anno successivo, sono viste come l'occasione buona per lo sbarco oltre atlantico, approfittando anche del fatto che le nuove Alfa, in conseguenza del precedente accordo, utilizzano propulsori di origine GM adatti allo scopo. Invece il progetto, prima annunciato per il 2005, viene rinviato al 2008 e quindi a date successive, nell'attesa di condizioni di mercato migliori e della disponibilità di altri modelli adatti e soprattutto del reperimento e dell'organizzazione della necessaria rete di distribuzione.

Sempre il 2005 segna l'esordio della 159, come sostituta della 156 ma anche con maggiori



ambizioni di classe, e in conseguenza della sua missione da "ammiraglia" del marchio si procede a una sostanziale ristrutturazione dello stabilimento di Pomigliano allo scopo di migliorarne l'efficienza, la produttività e la qualità. La Mito, presentata nel 2008, costituisce invece una tappa fondamentale nella storia dell'Alfa Romeo in quanto segna l'ingresso del marchio in un settore mai praticato prima; l'obiettivo è quello di sfruttare l'immagine in modo più ampio di quanto fatto prima e di assecondare il mercato che negli stessi anni vede un progresso dei prodotti "premium" anche nelle categorie nelle quali precedentemente

c'è spazio solo per le vetture di impostazione economica. Il progetto, sviluppato sulla base della Fiat Grande Punto, è un ulteriore passo avanti nella integrazione tecnica fra modelli diversi del gruppo Fiat che strategicamente punta alla realizzazione di vetture molto caratterizzate dal punto di vista del design, degli interni, degli equipaggiamenti e delle prestazioni. In questa strategia all'Alfa Romeo viene attribuito il compito di rappresentare il lato sportivo ed emozionale, sviluppando i suoi valori tradizionali in funzione dell'evoluzione dei mercati mondiali dove continua a godere di un grande prestigio e dove costituisce, assieme a Ferrari,



### LA CURIOSITÀ *Quelli dell'Autodelta*

Il marchio nasce all'inizio degli anni Sessanta per iniziativa di Ludovico Chizzola, un concessionario Alfa Romeo appassionato alle competizioni, e dell'ingegner Carlo Chiti, già tecnico alla Ferrari e all'ATS e poi responsabile dell'attività sportiva Alfa Romeo. L'attività inizia nel 1961 nei pressi di Udine, sotto forma di officina di elaborazione per le vetture turismo (a cominciare dalla Giulia T.I. Super) che partecipano privatamente alle competizioni, ma già due anni dopo la struttura si trasferisce a Settimo Milanese, a poca distanza dalla sede Alfa Romeo di Arese. L'anno successivo (1964) la ragione sociale diventa Autodelta S.p.A. diventando di fatto il reparto corse ufficiale che si occupa direttamente dello sviluppo e della gestione delle vetture da competizione, come le Giulia TZ e TZ2, le celeberrime GTA (nella foto) e quindi la serie delle Sport 33 che partecipano al Campionato Mondiale Marche conquistando la vittoria assoluta nel 1975 e nel 1977.

L'Autodelta, sempre sotto la direzione di Carlo Chiti, è anche l'artefice del ritorno dell'Alfa Romeo in Formula 1 negli anni Settanta e Ottanta, ma il nome Autodelta non viene più utilizzato ufficialmente e nel 1985 la denominazione della società viene modificata in Alfa Corse. Da quel momento il marchio originario resta di proprietà del gruppo Fiat ma non viene più utilizzato se non saltuariamente, come nel caso del prototipo Alfa 156 GTA Autodelta presentato al Motor Show di Bologna nel 2004; con la prospettiva di utilizzarlo per designare versioni particolarmente sportive.

# Alfa Romeo

l'avanguardia delle eccellenze automobilistiche italiane. Nel caso dell'Alfa Romeo i

vantaggi derivano però anche dalla possibilità di sfruttare le proprie tradizioni e la propria immagine su scala globale, declinandole in modelli di varie tipologie, non necessariamente appartenenti ai segmenti esclusivi.

**Una Gp 159 del 1951 durante l'allestimento di un'esposizione**

Daniele P. M. Pellegrini



www.alfaromeo.com

Corso Agnelli 200, Torino, Italia

## Tutti i modelli Alfa Romeo

MODELLO	ANNO	CILINDRATA (cc)	POTENZA (Cv)	VELOCITÀ (Km/h)	PRODUZIONE
24 HP	1910-1913	4084	42	100	300
20-30 HP	1914-1922	4084	49	115	380
12-15 HP	1910-1915	2413	90	90	150
G1	1921-1922	6330	70	120	52
RL	1921-1927	1082	10	45	2.631
RM	1923-1926	1944	40	95	500
6C 1500	1927-1929	1487	44	105	1.064
6C 1750	1929-1933	1752	46	105	2.579
8C 2300	1933-1934	2336	142	170	188
6C 1900/2300	1933-1939	1917	68	130	1.803
8C 2900	1937-1939	2905	180	175	30
6C 2500	1939-1952	2443	87	130	2.591
1900	1950-1958	1884	80	150	17.390
AR 51 "Matta"	1952-1954	1884	65	105	2.075
Giulietta Sprint	1954-1965	1290	65	160	36.901
Giulietta	1955-1965	1290	53	136	131.806
GiuliettaS/SS/SZ	1955-1965	1290	65	155	26.654
2000/2600	1957-1969	1975	108	160	4.944
Tipo 103	1959-1961	896	52		3
Giulia	1962-1978	1570	90	169	572.646
Giulia Sprint GT	1954-1965	1570	103	179	36.901
Giulia TZ	1963-1967	1570	113	215	117
GT Junior Z	1969-1975	1290	88	176	1.510
Spider "Duetto"	1966-1993	1600	110	182	124.105
33 Coupé	1967-1969	1995	230	260	18
1750/2000	1968-1977	1750	114	180	191.723

MODELLO	ANNO	CILINDRATA (cc)	POTENZA (Cv)	VELOCITÀ (Km/h)	PRODUZIONE
Montreal	1971-1977	2593	197	219	3.925
Alfasud	1972-1985	1186	63	152	906.824
Alfetta	1972-1984	1779	122	180	475.722
Alfetta GT/GTV	1974-1986	1570	109	179	136.275
2300 (BR)	1974-1980	2310	140	170	nd
Alfasud Sprint	1976-1989	1286	76	165	121.434
Giulietta	1977-1985	1357	95	166	379.691
Alfa 6	1979-1987	1996	135	185	12.288
33	1983-1994	1186	68	162	989.324
Arna	1983-1987	1186	63	156	58.894
Alfa 90	1984-1987	1779	120	185	56.428
75	1985-1992	1560	110	180	386.773
164	1987-1997	1962	114	195	268.757
SZ/RZ	1990-1992	2959	207	245	998
155	1992-1997	1773	126	200	192.418
145/146	1994-2000	1351	90	178	450.575
GTV/Spider	1995-2000	1747	144	210	67.089
156	1997-2000	1598	120	200	365.486
166	1998-2007	1970	155	211	59.167
147	dal 2000	1598	105	185	635.519
159	dal 2005	1796	140	191	198.321
Brera	dal 2005	2197	185	224	11.053
Spider	dal 2006	2197	185	222	448
8C Competizione	dal 2008	4700	450	292	999
Mito	dal 2008	1368	78	165	24.757

I dati di produzione dei modelli in vendita sono aggiornati ad agosto 2009

## 24 HP

Produzione 1910 - 1913

Carrozzeria Torpedo - Limousine

La 24 HP è la prima auto progettata tutta in casa Alfa Romeo. Per questa vettura Giuseppe Merosi fa un gran lavoro, oltre a progettare l'auto si mette anche al volante dei prototipi per mettere a punto il modello da mandare in produzione. La 24 HP nasce negli stabilimenti milanesi del Portello. Si tratta di un'auto robusta, dotata di un motore a 4 cilindri da 4 litri con una potenza di circa 42 Cv. Questa prima Alfa prodotta in serie dal 1910 ha delle prestazioni di tutto rispetto: la velocità massima è di 100 chilometri orari per la prima versione e 105 chilometri per le successive. La 24 HP è disponibile in numerose varianti di carrozzeria che vengono montate direttamente sull'autotelaio: dalla Torpedo alla Limousine, senza dimenticare la Tipo Corsa.



1. Una 24 HP del 1910  
2. Il progettista della 24 HP, Giuseppe Merosi, in una foto d'epoca al volante della vettura



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,100

Larghezza ..... nd

Altezza ..... nd

POSTI ..... 4/7

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.000 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 4084 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 42 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... assenti

Posteriore ..... a tamburo

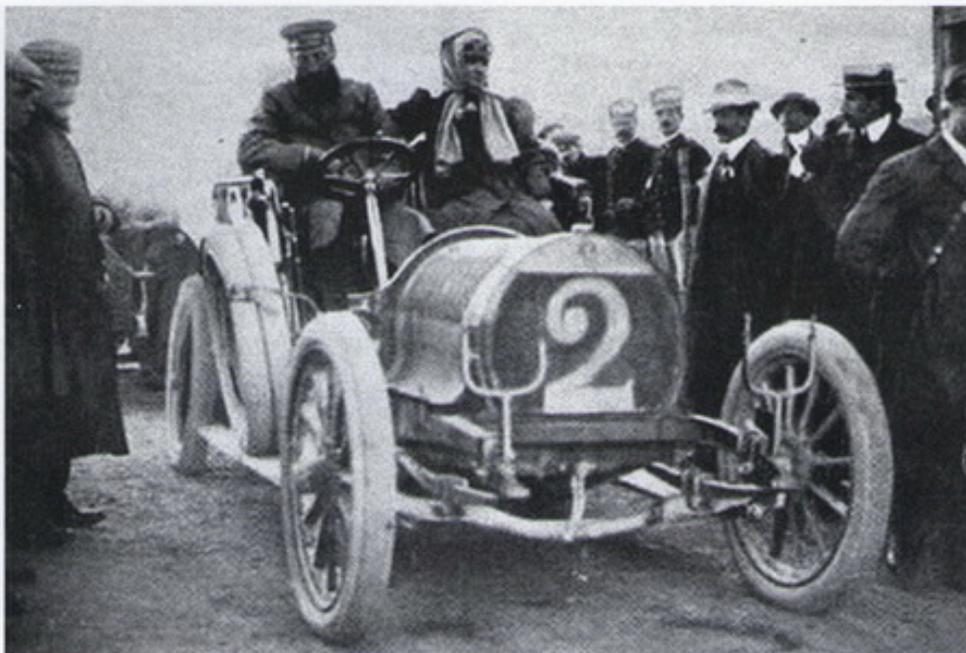
VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Lire 12.000

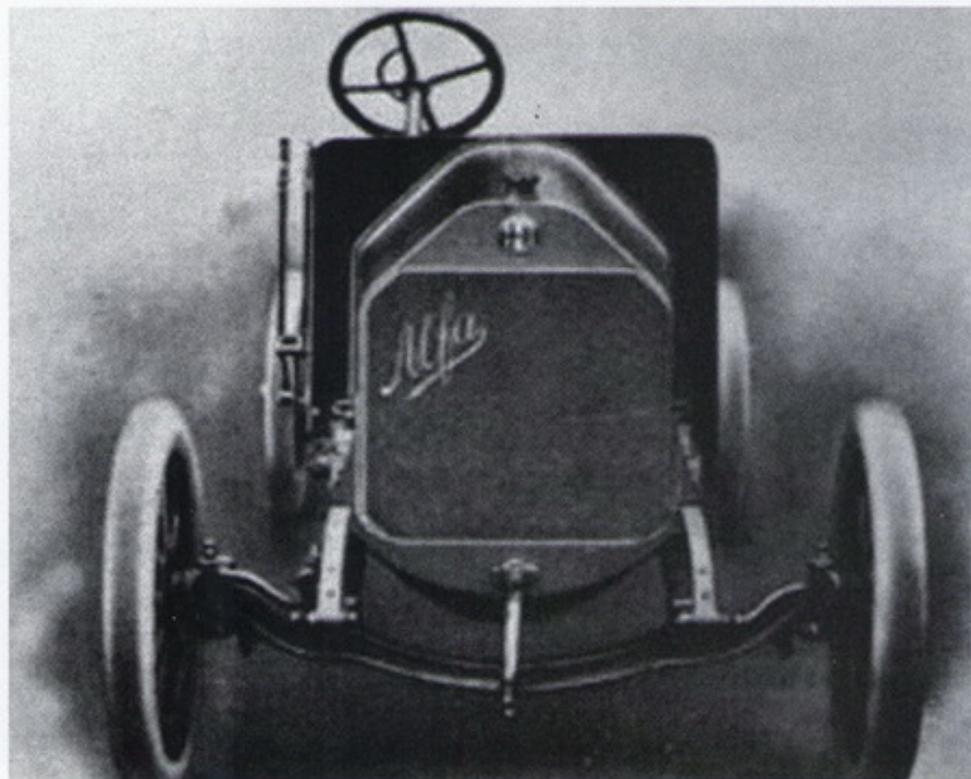
## 12 - 15 HP

Produzione 1910 - 1915  
Carrozzeria Torpedo

Le 12-15 HP rappresentano le versioni più economiche della 24 HP e dispongono di un motore più piccolo di cilindrata, ma permettono prestazioni quasi simili. Queste auto partecipano con successo anche a delle gare di regolarità, in particolare, si segnalano i 1500 chilometri senza alcuna penalità in una competizione organizzata a Modena negli anni Dieci. Per le 12-15 HP vale la regola produttiva di tutte le Alfa Romeo del periodo; un solo autotelaio per diversi allestimenti, oltre a quelli per il trasporto persone, infatti, è disponibile anche una versione trasporto commerciale, con particolari allestimenti. La 12 HP nasce nel 1910, poi, nel 1911 arriva una versione potenziata chiamata 15 HP. Dal 1914 beneficia di un motore ancora più performante (28 Cv a 2.400 giri al minuto). Sono solo 230 gli esemplari prodotti per questa serie.



1. Un'Alfa Romeo 12 HP, versione economica della 24 HP
2. La 15 HP, modello con lo stesso telaio della 12 ma con diverso allestimento degli anni Dieci



### SCHEDA TECNICA - 15 HP

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,783  
Larghezza ..... nd  
Altezza ..... nd

POSTI ..... 4/7

PORTE ..... nd

PESO ..... 920 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2413 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 28 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

#### FRENI

Anteriore ..... assenti  
Posteriore ... meccanici a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... Lire 9.500 (autotelaio)

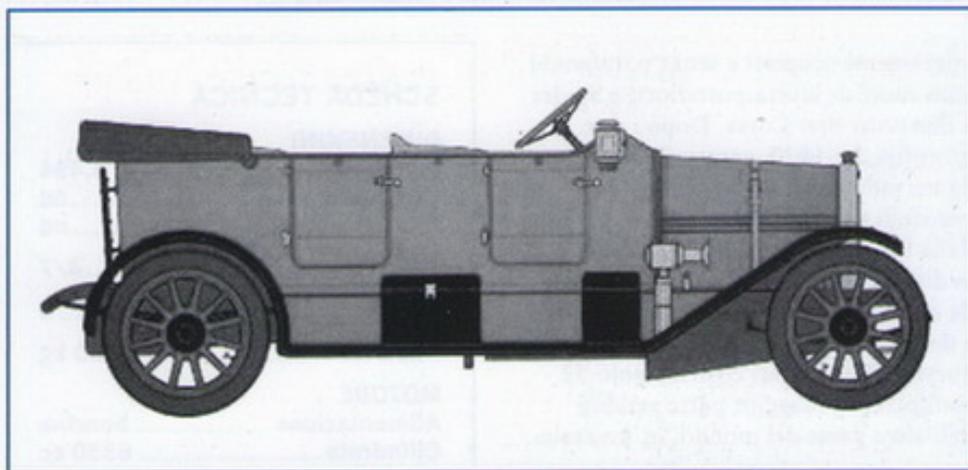
## 20 - 30 HP

Produzione 1914 - 1922  
Carrozzeria Torpedo

Molto simile, se non identica, alla 24 HP, della quale, di fatto, rappresenta la serie E, la 20-30 HP viene costruita dall'Alfa Romeo nei primi anni della Grande guerra. Il motore è il quattro cilindri monoblocco di quattro litri a valvole laterali e di diametro identico (45mm) sia per l'aspirazione sia per lo scarico con la distribuzione di tipo a "catena silenziosa". La potenza sale a 45 Cv, mentre la velocità massima raggiunge i 115 chilometri orari. Con la versione Sport la cilindrata arriva a 4250 cc e 67 Cv di potenza. Nelle 20-30 HP la potenza è superiore al modello precedente. Ora il 4 cilindri, cresciuto anche in cilindrata, esprime 49 o 67 cavalli a seconda delle versioni. Delle 20-30 HP sono stati prodotti 124 autotelai.



1



2



3



4

### SCHEDA TECNICA - 30 HP

#### DIMENSIONI

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

POSTI .....4

PORTE .....2

PESO .....1.200 Kg

#### MOTORE

Alimentazione .....benzina  
Cilindrata .....4084 cc  
Cilindri .....4  
Potenza .....49 Cv

TRAZIONE .....posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore .....assenti  
Posteriore .....meccanici a tamburo

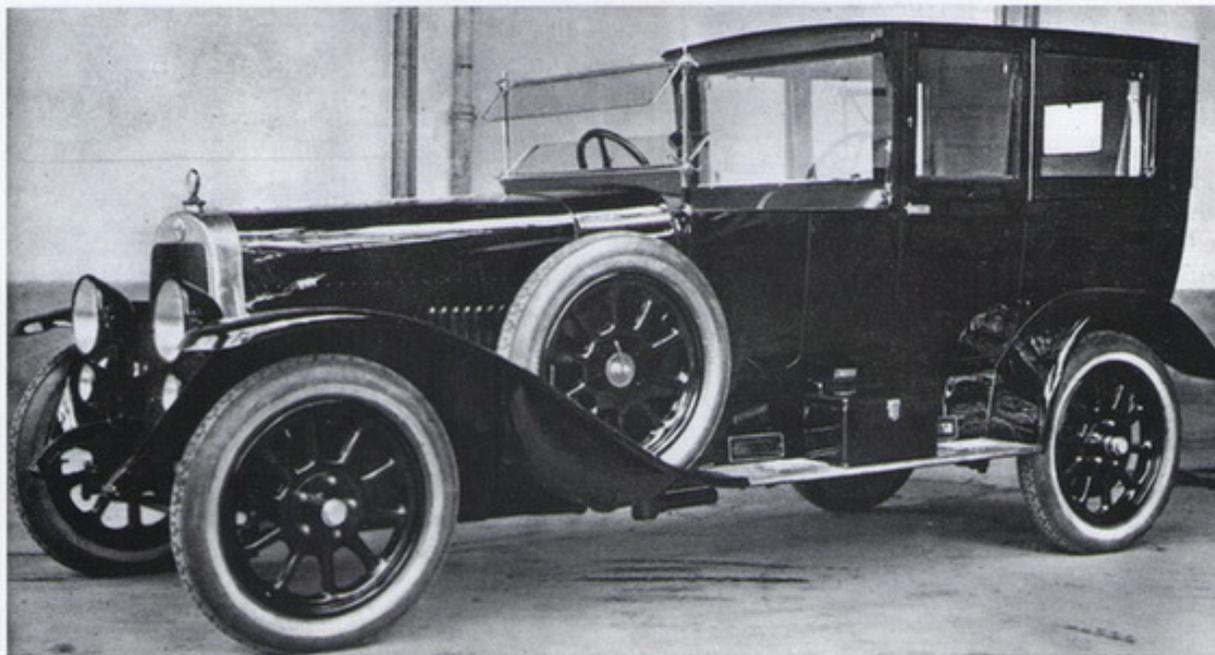
VELOCITÀ MASSIMA .....115 km/h

PREZZO .....Lire 30.000

# G1

Produzione 1921 - 1922

Carrozzeria Torpedo - Berlina - Limousine



1. La G1 in versione limousine con carrozzeria Bollani
2. La spider impegnata in una rievocazione storica
3. La spider esposta in una rassegna di auto

La G1 è la prima Alfa del dopoguerra e la prima ad adottare un motore con 6 cilindri in linea. Di tutto rispetto la cilindrata, 6,3 litri e una potenza ragguardevole per i suoi tempi, 70 Cv. La G1 è decisamente un modello di pregio, il costo del solo autotelaio è di 55.000 lire dell'epoca, un'enormità per gli italiani che escono dalla Prima guerra mondiale. La versione limousine ha il posto guida scoperto. Questa vettura è comunque anche disponibile nelle versioni Torpedo Sport a quattro posti

interamente scoperti e senza parafanghi (con ruote di scorta posteriori) e Spider a due posti tipo Corsa. Dopo i due prototipi del 1920, caratterizzati da un radiatore di forma spigolosa, i modelli successivi ne montano uno dalla linea più aggraziata. In Italia la diffusione della G1 è ostacolata da una costosissima taxa di circolazione e dall'alto costo del carburante, per questo ne sono stati costruiti solo 52 esemplari, la maggior parte venduti dall'altra parte del mondo, in Australia.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,494

Larghezza ..... nd

Altezza ..... nd

POSTI ..... 4/7

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.500 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 6330 cc

Cilindri ..... 6 in linea

Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... assenti

Posteriore ..... tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Lire 55.000

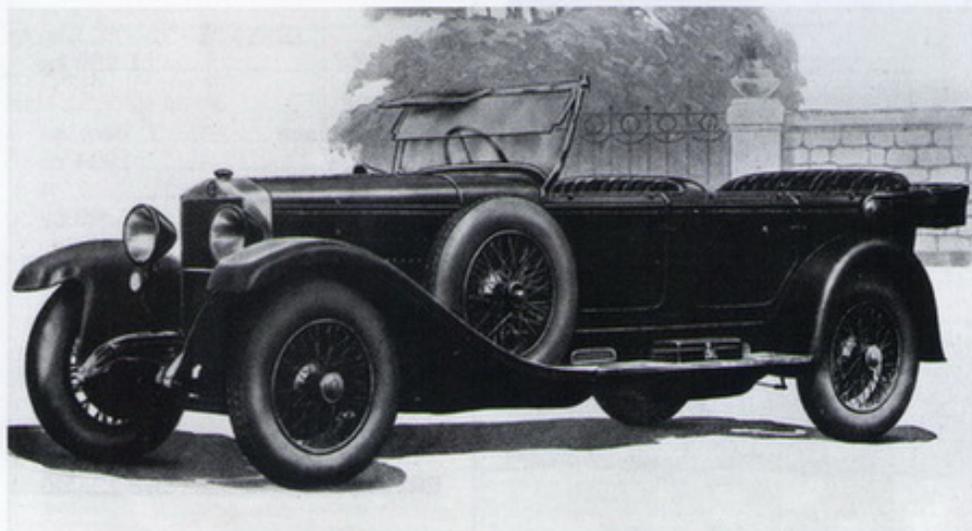
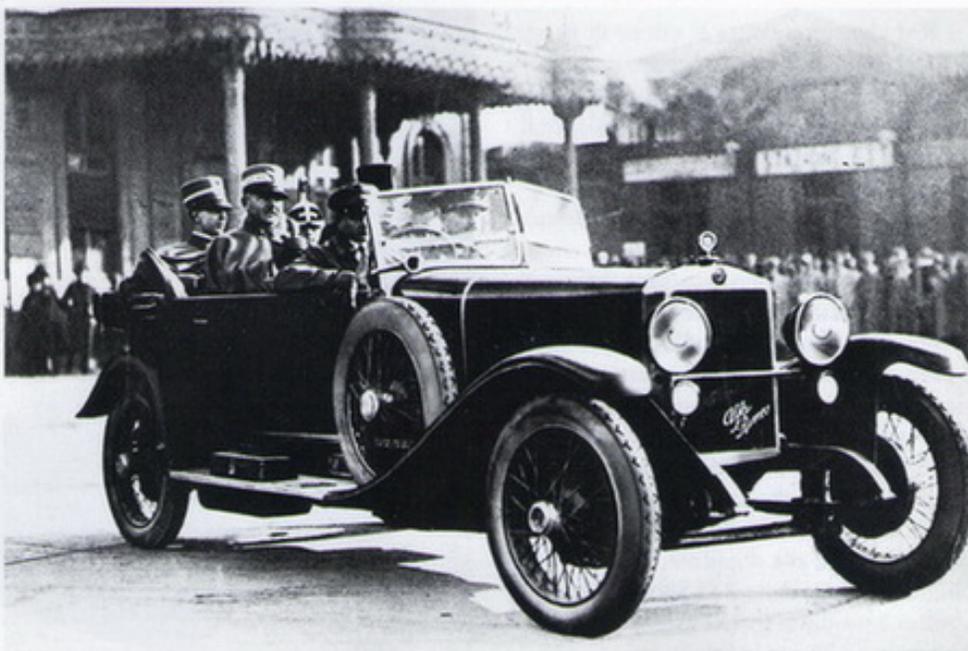
# RL

Produzione 1922 - 1925

Carrozzeria Torpedo - Berlina - Limousine

La RL è caratterizzata fondamentalmente dal motore a 6 cilindri con monoblocco in ghisa e dalla distribuzione a valvole in testa comandate da aste e bilancieri. Questo propulsore è stato studiato dagli ingegneri Alfa nel 1920 in previsione di una nuova formula nelle competizioni che avrebbe dovuto avere una cilindrata di 3 litri. La nuova classe, però, non vede mai la luce e nel 1922 il progetto viene convertito in vettura stradale. Presentato a Milano nel 1921, l'autotelaio della RL viene costruito per i successivi tre anni in diverse versioni di carrozzeria: berlina, limousine e torpedo, con una piccola serie di dieci pezzi destinati all'impiego in Africa denominata RL "Coloniale". La RL è prodotta in 613 autotelai usciti dalla fabbrica milanese del Portello.

1. Una RL durante una parata militare
2. Il posto guida della RL
3. Il modello in versione torpedo



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,115  
Larghezza ..... nd  
Altezza ..... nd

POSTI ..... 4/7

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.800 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2916 cc  
Cilindri ..... 6 in linea  
Potenza ..... 56 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... assenti  
Posteriore ..... meccanici a nastro

VELOCITÀ MASSIMA .... 110 km/h

PREZZO ..... Lire 34.000

# RM

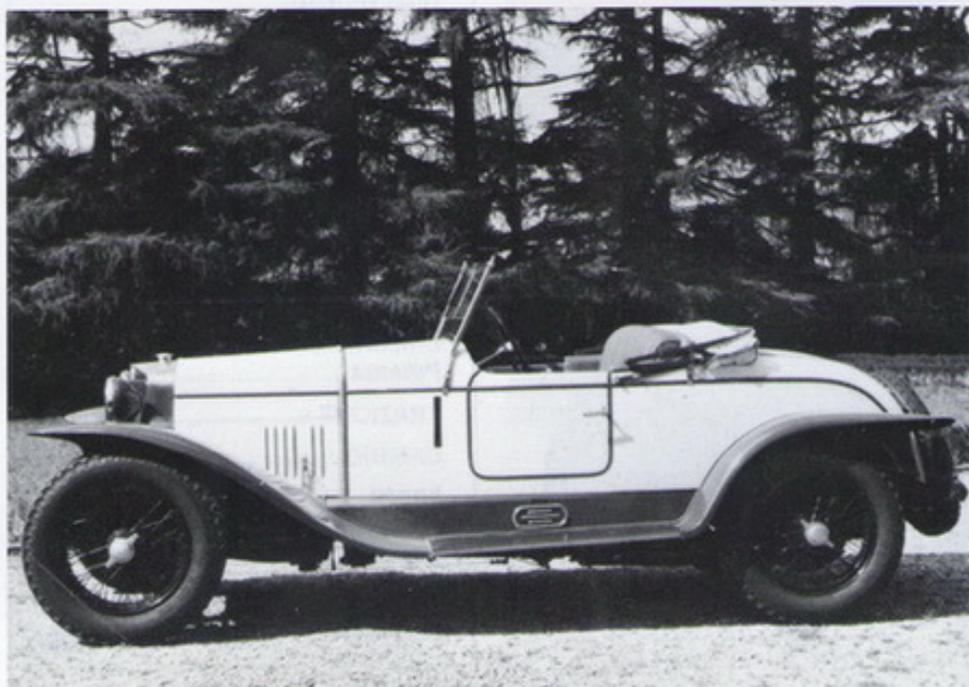
Produzione 1923 - 1925

Carrozzeria Torpedo - Berlina - Spider

La RM viene presentata al salone di Parigi del 1923 con diverse carrozzerie montate sull'autotelaio. Tra i carrozzieri, attivi nell'allestimento delle RM, si segnalano: il milanese Castagna, che presenta una Torpedo Sport (ancora visibile un esemplare del 1924 presso il museo storico dell'Alfa Romeo ad Arese) e Zagato che propone una sua interpretazione della vettura del biscione. La versione Sport, invece, è destinata anche alle competizioni e partecipa a molte gare. Tra tutte si ricorda l'impegnativa Coppa delle Alpi dove la vettura milanese figura sempre in ottime posizioni. La RM è un'auto di medio segmento degli anni Venti, meno dispendiosa della sei cilindri RL, ma con prestazioni più che dignitose, con i 100 chilometri orari della RM Sport. Questa vettura è prodotta in 131 esemplari per la Normale e 129 per la Sport.



1. L'Alfa Romeo RM nella versione allestita dalla carrozzeria Castagna  
2. Un'Alfa RM Sport del 1924



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,010

Larghezza ..... nd

Altezza ..... nd

POSTI ..... 4/7

PORTE ..... 2/4

PESO ..... 1.550 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1994 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 95 km/h

PREZZO ..... Lire 29.000

## 6C 1500

Produzione 1927 - 1929

Carrozzeria Torpedo - Spider

Vittorio Jano firma personalmente la sei cilindri 1500 cc del 1927 che segna il debutto nelle cilindrata medio basse per l'Alfa Romeo. Sei cilindri per un motore al di sotto del litro e mezzo di cubatura e la distribuzione che prevede un albero a camme in testa comandato meccanicamente, questo il biglietto da visita di una vettura rivoluzionaria per i suoi tempi. Leggera, maneggevole e veloce, la 6C Torpedo raggiunge agevolmente i 110 chilometri orari, velocità da sportiva dell'epoca. Molte le carrozzerie disponibili, grazie alla doppia versione degli autotelai disponibili sia a passo lungo che a passo corto. Su quest'ultimo autotelaio viene allestita a richiesta la versione spider a due posti. La 6C è presentata al salone di Milano del 1925 ed è esposta al salone di Parigi e di Londra nell'anno 1926, ma entra in listino solo nel 1927. Da quel momento alla cessazione della produzione escono dalla fabbrica 862 6C, di cui solo 56 a quattro posti.



1. Una 6C 1500 Torpedo. L'auto raggiunge i 110 chilometri orari

2. La 6C 1500 in versione SS roadster



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,020

Larghezza ..... m 1,615

Altezza ..... nd

POSTI ..... 4/6

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.100 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1487 cc

Cilindri ..... 6 in linea

Potenza ..... 44 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... meccanici a tamburo

Posteriore ... meccanici a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Lire 45.000

## 6C 1750

Produzione 1929 - 1933

Carrozzeria Torpedo - Berlina - Spider

Evoluzione naturale della 6C 1500 la 1750 è caratterizzata da un motore più performante grazie alla cilindrata aumentata. Questo propulsore rappresenta un vero e proprio punto di riferimento nella produzione di Alfa Romeo. Grazie alla 1750, la grande richiesta, costringe la marca a costruire in proprio le carrozzerie, abbandonando la precedente politica di costruzione esclusiva di autotelai. Ciò non impedisce alla Casa milanese di avvalersi lo stesso di valenti carrozzieri in modo continuo: il milanese Castagna, il torinese Garavini, l'inglese James Young e la carrozzeria meneghina Touring. Il successo della 1750 è decretato, oltre che per la varietà di carrozzerie disponibili (berlina, torpedo e spider), anche e soprattutto per le doti di robustezza ed elasticità del propulsore. Le versioni Grand Sport Spider sono di gran lunga le più ammirate. Per questo genere di auto, l'ispirazione stilistica rimanda alle grandi Mercedes Benz sportive e dominatrici delle gare dell'epoca, ma anche l'Alfa inizia a far circolare la sua fama nell'ambiente delle corse dove inizia ad avere successi in varie categorie, mettendosi in luce anche all'estero. Della Gran Sport Cabriolet un grande interprete è Zagato. La sua 6C ha le due ruote di scorta in vista e la capote

### LA TECNICA

**Il motore della 6C 1750, rappresenta una pietra miliare nella storia di Alfa Romeo. Costruito in blocco con il cambio a 4 marce, questa unità aveva la distribuzione bialbero in testa comandata da una serie di ingranaggi e veniva proposto anche con sovralimentazione compressore volumetrico capace di rendere la vettura appetibile ai clienti sportivi per diverse gare.**

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,052

Larghezza ..... m 1,615

Altezza ..... nd

POSTI ..... 2/4

PORTE ..... 2/4

PESO ..... 1.250 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1752 cc

Cilindri ..... 6 in linea

Potenza ..... 46 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... Lire 39.000

che in alcuni esemplari è incassata a scomparsa in un vano situato dietro ai sedili. La quinta serie di questa fondamentale automobile per la storia di Alfa Romeo adotta anche il compressore volumetrico tipo Roots, capace di spingere il 6 in linea della 1750 a 135 chilometri orari. L'adozione della sovralimentazione permette al motore della 6C 1750 di vedere aumentata la sua potenza da 46 Cv a 80 Cv a 4400 giri al minuto. Una 6C con compressore vince addirittura una edizione della Mille Miglia nella categoria "auto con guida interna". Successivamente a questa affermazione, Alfa Romeo decise di produrre la versione Mille Miglia. Si tratta di una due posti due porte, utilizzata non solo per il diporto ma anche nelle competizioni dai clienti sportivi della Casa. Non manca una interpretazione super lusso per la 6C 1750. Ci pensa la



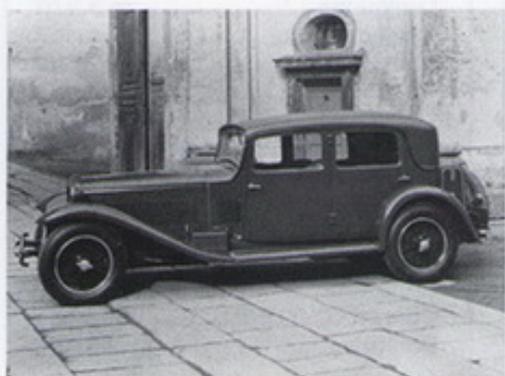
1. Una Sport Cabriolet: la versione a tre fari sul frontale, utilizzata nelle gare dell'epoca
2. Una 1750 in una rassegna di auto storiche
3. La berlina prodotta dall'Alfa Romeo
4. Nuovolari alla guida di una 1750 nel 1930

carrozzeria Weymann a presentare una Berlina elegantissima con padiglione in legno rivestito di finta pelle ed altre curatissime finiture per sedili e interni. Al termine della produzione sono stati conteggiati 1.131 esemplari della 6C 1750.

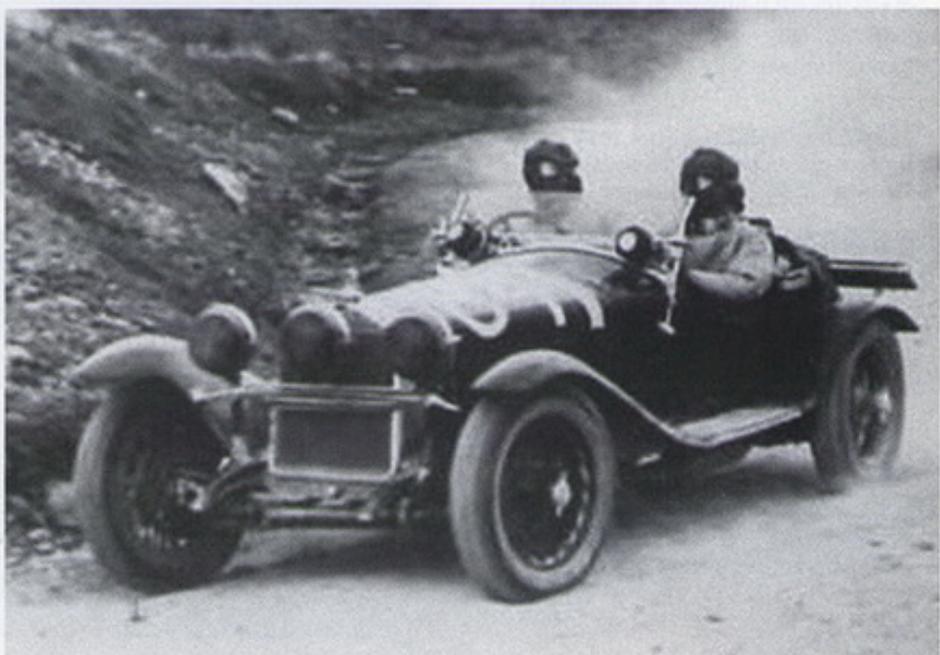




1



3



4

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
Gran Turismo	1930 - 1932
Gran Sport Spider	1930 - 1932
Gran Sport Testa Fissa	1930 - 1932
Gran Turismo Compressore	1931 - 1932
Gran Sport Cabriolet	1933

## 8C 2300

Produzione 1931 - 1934

Carrozzeria Spider - Coupé - Cabriolet

La 8C 2300 è caratterizzata da un lungo cofano anteriore realizzato per ospitare il lungo propulsore derivato dalla 6C 1750, con le stesse misure di alesaggio e corsa ma con 8 cilindri in linea, divisi metà, come se fossero due propulsori a quattro cilindri uniti al centro dalla distribuzione meccanica. Le prime versioni hanno il motore in ghisa, successivamente viene utilizzato l'alluminio per l'intera meccanica; il risultato si riflette sulle prestazioni da vera auto da corsa. La Spider Corsa, che adotta il compressore volumetrico a lobi, è in grado di raggiungere i 215 chilometri orari. La disponibilità della 8C in due lunghezze di autotelaio è una manna per i carrozzieri dell'epoca. Tra le realizzazioni migliori le Spider di Zagato e la Flying Star di Touring, oltre alle versioni cabriolet e coupé. Una di queste cabrio viene richiesta da Alessandro di Savoia come vettura personale. Questa auto è protagonista nella storia di Alfa Romeo. La 8C rappresenta l'inventiva e il savoir faire della Casa negli anni Trenta, che anticipa molti concetti (tra cui il motore in alluminio) ripresi negli anni avvenire anche da grandi costruttori stranieri.

1. La 8C 2300 spider corsa del 1932
2. Il posteriore della versione spider 8C
3. Un modello 8C



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,970  
Larghezza ..... nd  
Altezza ..... nd

POSTI ..... 2/4/6

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.000 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2336 cc  
Cilindri ..... 8 in linea  
Potenza ..... 142 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ...Lire 91.000 (vers. corta)

## 6C 1900 - 2300

Produzione 1933 - 1939

Carrozzeria Coupé

La versione con 1900 cc rappresenta l'ultima evoluzione del 6C 1750. In questo caso vengono ancora una volta aumentate le quote di alesaggio da 65 mm a 68 mm. Diversamente da quanto fatto sulla 8C, la 6C 1900/2300 è un modello destinato all'utilizzo esclusivo su strada pubblica. Non è prevista la versione Corsa, dunque non viene utilizzato un compressore volumetrico. Si preferisce limitare le prestazioni utilizzando un carburatore doppio corpo verticale, ma non mancano componenti di pregio, come la testata in lega leggera. Per la 2300 da segnalare l'adozione di un cambio migliorato con la terza e la quarta marcia sincronizzate. Dal punto di vista del telaio, la versione di maggior cilindrata adotta anche gli ammortizzatori posteriori regolabili dall'abitacolo. Preponderante per queste vetture, la mano del carrozziere Castagna, che firma la Cabriolet 1900 e le Turismo 2300. Della 6C 1900/2300 sono stati prodotti un totale di 422 esemplari, la maggior parte in versione 2300.



1. Un'Alfa 6C, restaurata ed esposta a Villa d'Este

2. Particolare del frontale: in evidenza i grandi fari e la calandra anteriore



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,970

Larghezza ..... m 1,615

Altezza ..... nd

POSTI ..... da 4 a 7

PORTE ..... 4

PESO ..... 980 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1917 cc

Cilindri ..... 6 in linea

Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

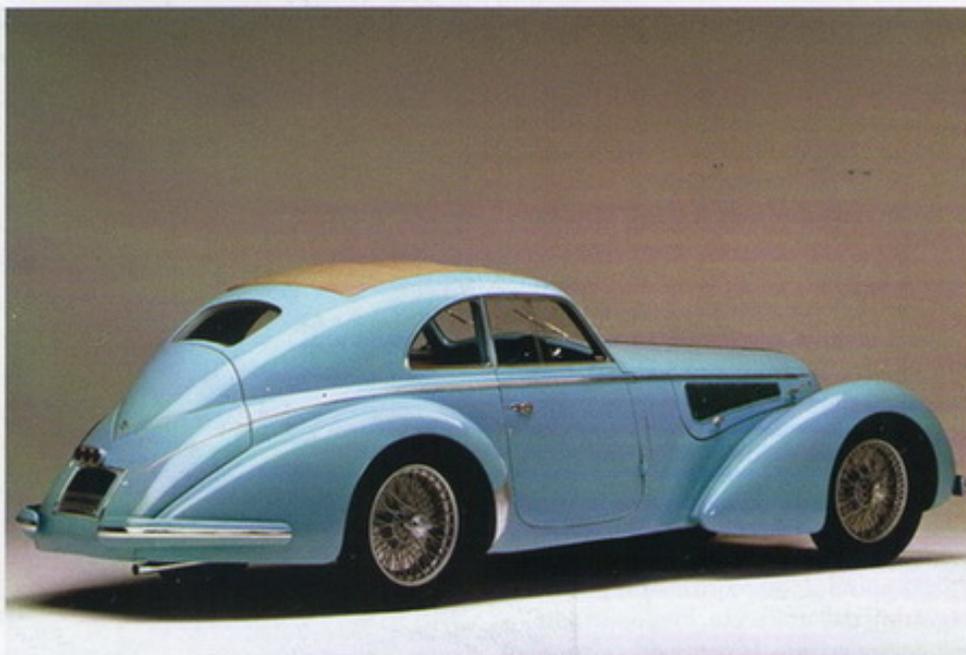
PREZZO ..... Lire 41.500

## 8C 2900

Produzione 1937 - 1939

Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La 8C 2900 è un vero e proprio gioiello della tecnologia di Alfa Romeo degli anni 30. Elegante, nelle carrozzerie opulente disegnate da Revelli de Beaumont e realizzate dalle officine Viotti, la 8C sfoggia una meccanica impeccabile con il suo otto in linea capace di 180 cavalli. Di questo motore si innamora anche l'ancora non notissimo "Pinin" Farina che realizza, sull'autotelaio corto, una spider e una cabriolet a 4 posti sulla 8C 2900 passo lungo. La potenza di ben 180 cavalli di questa vettura è frutto della cilindrata generosa e dall'utilizzo di due compressori volumetrici tipo Roots, che danno fluidità di spinta, mentre per quanto riguarda la sezione freni, i componenti sono di derivazione "corse" con un impianto idraulico sulle quattro ruote. La limitata produzione di queste Alfa rende la 8C molto ricercata tra i collezionisti.



1. La splendida linea della 8C in versione coupé
2. Coupé realizzata dalla carrozzeria Touring con i caratteristici parafanghi avvolgenti
3. Una cabrio in versione due posti. Di questa serie esiste anche una versione a quattro posti realizzata da un giovanissimo Pinin Farina



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,390

Larghezza ..... nd

Altezza ..... nd

POSTI ..... 2/4

PORTE ..... 2

PESO ..... 1150 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2905 cc

Cilindri ..... 8 in linea

Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO Lire 109.000 (vers. corta)

## 6C 2500

Produzione 1939 - 1952

Carrozzeria Coupé

Il motore di questa sei cilindri è il massimo dello sviluppo possibile per il bialbero inizialmente nato di 1750 cc, il quale anche per raggiunti limiti di età non può più essere evoluto. Forte di quasi 90 Cv, la 6C 2500, è proposta dalla Alfa Romeo per molti anni sul mercato. Dalle prime versioni del 1939, si va avanti a forza di migliorie fino al 1952. La produzione di questa vettura ha visto la commercializzazione di numerose carrozzerie dalla limousine alla berlina. A partire dalla 6C 2900 si iniziano a riconoscere gli stilemi classici delle calandre Alfa Romeo, caratterizzate dalla griglia centrale stretta e lunga. Il marchio della Casa al centro e i due fari rotondi all'estremità laterali del cofano sopra ai fari di profondità o a quelli di posizione a seconda del carrozziere. La 6C è uno dei modelli che hanno fatto il successo di Alfa Romeo, è prodotta in moltissime versioni in oltre 4.000 esemplari, 150 dei quali in versione coloniale (progettati per l'esercito e utilizzati per la prima volta in Africa orientale).



1. La 6C coupé realizzata da Touring per Alfa  
2. Particolare del posto guida e della plancia  
3. Una 6C 2500 con carrozzeria SS del 1939

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,100  
Larghezza ..... m 1,780  
Altezza ..... m 1,592

POSTI ..... da 5 a 7

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.620 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2443 cc  
Cilindri ..... 6 in linea  
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 143 km/h

PREZZO ..... Lire 59.500

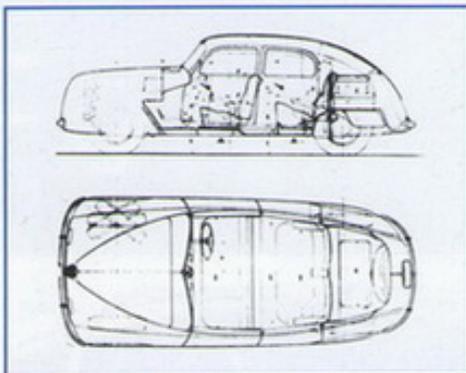
## 6C 2000

Produzione 1943 - 1945

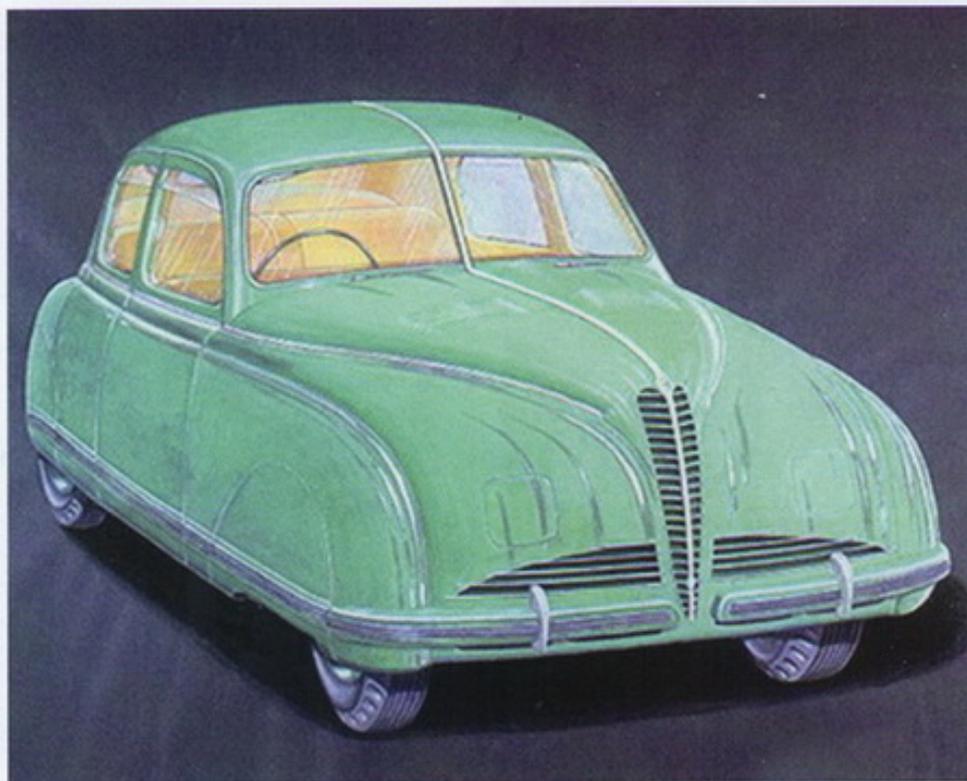
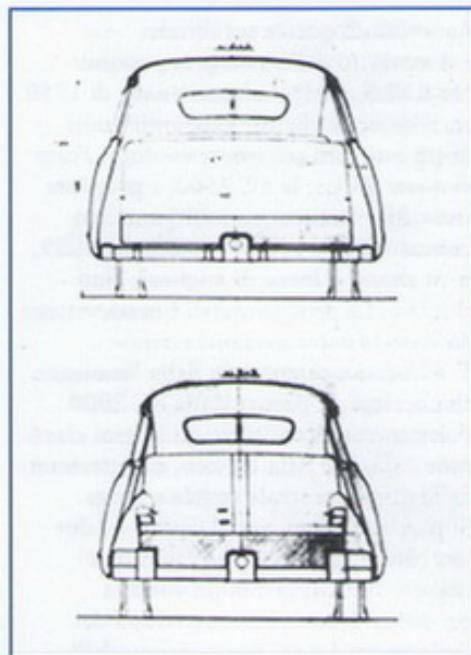
Carrozzeria Berlina

La 6C 2000 è destinata alla produzione di serie, ma i bombardamenti aerei dello stabilimento del Portello non consentono altro che l'assemblaggio di un solo esemplare. Caratterizzata da una linea affusolata e avveniristica, la 6C 2000 è lo studio per una nuova vettura che avrebbe dovuto debuttare dopo la guerra. La 6C è concepita nel 1943 negli uffici tecnici Alfa spostati sul lago d'Orta per salvarli dai bombardamenti. L'idea è quella di creare un'auto di nuova generazione, con i fari a scomparsa e con una linea affusolata e il più possibile aerodinamica grazie anche alla carenatura integrale delle ruote e della coda. Dal punto di vista motoristico, il propulsore avrebbe dovuto essere un sei cilindri da due litri con il cambio in blocco con il differenziale e le sospensioni anteriori

e posteriori indipendenti con molle a barra di torsione. Rimangono in evidenza, seppur mancando i fari anteriori (a scomparsa nella carrozzeria), gli elementi stilistici prerogativi della marca lombarda con particolare riguardo all'interpretazione moderna del classico scudetto Alfa Romeo.



1. Il progetto della 6C 2000 effettuato dagli ingegneri Alfa
2. Disegno del posteriore della 6C 2000
3. Un bozzetto della 6C 2000 realizzato dagli stilisti



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,237

Larghezza ..... nd

Altezza ..... nd

POSTI ..... 5/6

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.120 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1954 cc

Cilindri ..... 6 in linea

Potenza ..... 85 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 158 km/h

PREZZO ..... nd

# 1900

Produzione 1950 - 1958

Carrozzeria Berlina - Coupé

La 1900 rappresenta la prima vera e propria Alfa Romeo del dopoguerra. Dopo il bombardamento dello stabilimento del Portello, la Casa milanese ha prodotto quasi esclusivamente le 6C 2500, ma la 1900 inaugura il nuovo periodo storico con una serie importante di novità tecniche. La più significativa riguarda il telaio. La 1900, infatti, è la prima Alfa con scocca autoportante. Il telaio, non è più separato come in passato, ma integrato nella struttura della carrozzeria come nelle auto moderne. Dal punto di vista meccanico la 1900 ha numerose evoluzioni. Si parte da un motore, monoblocco in ghisa con testata in lega leggera con distribuzione bialbero in testa, da 80 Cv, fino al raffinato 1995 cc della Super Sprint (una coupé aggressiva e affascinante) capace di 115 Cv e 180 chilometri orari di velocità massima. Notevole il successo della versione berlina che viene costruita in oltre 7.400 esemplari.

## FOCUS 1900 "Primavera"

A quattro anni di distanza dalla 1900, Alfa Romeo lancia la Berlina Super, che si presenta sul mercato ad un prezzo inferiore ai 2 milioni di lire dell'epoca. Interessante di questa serie, la versione "Primavera", una due porte sportiva che riscuote un discreto successo sin dalla sua presentazione al salone di Londra del 1955. Questa coupé, caratterizzata da un lunotto posteriore avvolgente e dal tetto chiaro su carrozzeria scura, viene venduta in soli 281 esemplari.



1



2

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina Ti	1952 - 1954
Berlina Super	1954 - 1958
Berlina Super Ti	1954 - 1957
Sprint	1951 - 1955
Super Sprint	1955

1. La 1900 berlina

2. L'interno della 1900 dove compaiono le maniglie sul divano anteriore

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,400
Larghezza .....	m 1,600
Altezza .....	m 1,490

POSTI..... 2/6

PORTE..... 2/4

PESO..... 1.100 kg

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1884 cc
Cilindri.....	4
Potenza.....	80 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA..... 150 km/h

PREZZO..... Lire 2.310.000

# 1900 M

Produzione 1952 - 1954

Carrozzeria Fuoristrada

Nel periodo della ricostruzione industriale, le vecchie Jeep, lasciate dagli alleati nel nostro paese sono utilizzate in ogni modo. Negli anni Cinquanta le Willis lasciano il posto alla 1900 M detta anche "Matta". Questa versatile fuoristrada è costruita dall'Alfa Romeo appositamente su una commessa del ministero della Difesa. Nel bando di gara, si spiega la necessità per il nostro Stato di "disporre di un'auto di ricognizione nazionale per la dotazione alle forze dell'ordine". Ecco perché la linea della 1900 M riprende lo schema delle Jeep statunitensi, ma per questa vettura viene impegnato il raffinato ma robusto 1884 cc (successivamente si utilizza anche un 1975 cc) con distribuzione bialbero a camme in testa che permette alla "Matta" di essere adatta per ogni tipo di terreno. Spartana come tutte le fuoristrada dell'epoca, concepite più per essere veicoli di servizio piuttosto che status symbol, la "Matta" non tradisce la sua indole. Le porte, il parabrezza in due pezzi, la capote, sono tutti elementi che possono essere mantenuti o smontati a seconda delle esigenze. La 1900 M può accogliere nel suo abitacolo due persone nei sedili anteriori e altre quattro sui due divanetti posti longitudinalmente sopra alle ruote posteriori. Due le ruote di scorta per il fuoristrada Alfa Romeo, una dietro i sedili anteriori e una sul cofano motore. La "Matta" è capace letteralmente di tutto. Le quote di pendenza superabili sono praticamente illimitate, la Casa dichiara addirittura il 120 per cento (50°). La 1900 M, in breve tempo diventa il veicolo di servizio per eccellenza. In dotazione all'esercito per il traino di rimorchi e di pezzi leggeri d'artiglieria, viene utilizzata anche come spazzaneve, in servizi antincendio e nei lavori agricoli. Il nomignolo della 1900 M, "Matta", deriva da una ingegnosa

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,520

Larghezza ..... m 1,575

Altezza ..... m 1,820

POSTI ..... 6

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.250 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1884 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... Lire 1.935.000

quanto spettacolare campagna di comunicazione fatta in occasione del lancio. Un'immagine in particolare resta nella mente di chi la ricorda: la 1900 M che sale e scende le scalinate della Basilica di Assisi tra lo stupore della gente. Le 1900 M nelle varianti A.R. 51 e A.R. 52 viene prodotta in oltre 2.000 unità.



1. La 1900 M inizialmente progettata per una specifica commessa del ministero della Difesa

2. Una fuoristrada Alfa Romeo in dotazione alla polizia stradale

3. L'interno della Matta è spartano: nessuna concessione alle comodità per un veicolo essenzialmente di servizio

4. Il telo che copre l'abitacolo può essere facilmente smontato e ripiegato





### FOCUS Tutto in dieci mesi

La 1900 M è una grande sfida per il reparto tecnico e di sviluppo di Alfa Romeo. La Casa vuole dimostrare cosa è realmente in grado di fare, non solo vincere la commessa governativa, ma intende lasciare un segno. Per progettare e sviluppare la prima fuoristrada italiana del dopoguerra, viene chiamato un giovane tecnico proveniente dalla Ferrari, Giuseppe Busso (nella foto in alto con la moglie) al quale viene chiesto di seguire i dettami della commessa, ma soprattutto di battere la Fiat. Per fare questo, Busso ottiene libertà completa di progettazione e praticamente fondi illimitati, unico vincolo, realizzare il tutto in un anno. Si tratta di un limite di tempo impossibile per l'epoca e anche per i giorni nostri. Per mettere a punto la Matta, Busso fa acquistare alla Alfa Romeo (tramite la sua filiale Svizzera) una Land Rover 80. Del tutto simile al fuoristrada inglese, il prototipo della Matta ha il differenziale autobloccante al 100 per cento ma le sospensioni anteriori indipendenti. Il primo collaudo dell'esercito, effettuato insieme alla Campagnola della Fiat e a un esemplare della Jeep Willis viene effettuato nel 1951 e la Matta non riesce a fare una gran figura a causa delle marce troppo lunghe e per il motore ancora troppo simile a quello della berlina. Dopo le modifiche del caso, anche gli ultimi collaudi effettuati dall'esercito danno "luce verde". Tutto in dieci mesi, un record anche per i giorni nostri.



## Giulietta Sprint

Produzione 1954 - 1965

Carrozzeria Coupé

La Giulietta Sprint viene presentata un anno prima della berlina. Questa sportiva di Alfa Romeo rappresenta il primo approccio della Casa alle auto con cilindrata inferiore ai 1300 cc. La scelta di provare a commercializzare questo tipo di motorizzazione ha come intento primario quello di allargare la clientela. Diminuendo la cilindrata si ottennero costi minori e consumi più contenuti. Presentata nel 1954, la Giulietta Sprint fa il percorso contrario rispetto a quello che accade nell'era moderna dove una berlina è seguita da una coupé. La Sprint vanta, oltre ad un motore brillante, in pieno spirito Alfa, anche una firma prestigiosa per quanto riguarda la carrozzeria. Le linee tonde e pulite sono pensate da Nuccio Bertone. Nell'abitacolo spicca il quadro strumenti caratterizzato da tre elementi circolari, uno per i livelli di olio e carburante, uno per il contagiri al centro e il tachimetro a destra. Il volante ha la ghiera circolare per il clacson e il cambio è al volante. Successivamente, nel 1958, viene spostato centralmente sul pianale tra i sedili anteriori. La Giulietta Sprint è stata costruita in oltre 24.000 esemplari.



La Giulietta Sprint seconda serie, spiccano gli indicatori laterali di direzione assenti sulla prima

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
Giulietta Sprint Veloce	1956 - 1962

### FOCUS

#### Giulietta Sprint Veloce

Questa prima evoluzione della coupé lombarda è più spinta della Giulietta Sprint normale. Destinata inizialmente ai clienti sportivi, la "Veloce" ha una potenza di 79 Cv e di una velocità massima di 170 chilometri orari. Di questa versione si segnala il gran successo della colorazione rossa Alfa. Nel 1958 anche questo modello adotta le modifiche della versione normale, la potenza sale a 96 Cv e la velocità tocca 176 chilometri orari; viene reso disponibile, a richiesta, il cambio a 5 marce.



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 3,980
Larghezza .....	m 1,540
Altezza .....	m 1,320

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.040 kg

#### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1290 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 1.735.000

# Giulietta

Produzione 1955 - 1963  
Carrozzeria Berlina



La Giulietta viene presentata al pubblico al salone di Torino del 1955 e diviene subito una pietra miliare per l'Alfa Romeo. Come la 6C 1750 degli anni Trenta, questa vettura esprime tutti i valori della marca milanese. La sportività è garantita da un motore bialbero brioso, che consente alla Giulietta di essere comunque la più veloce della sua categoria. Ma questa vettura è anche una berlina comoda. Con cinque posti, la Giulietta è una berlina per famiglie, in grado di soddisfare, con il grande baule posteriore, le esigenze della famiglia media dell'epoca. Nella carrozzeria ci sono tutti gli elementi che hanno reso familiare il design Alfa sino ai giorni nostri. La calandra divisa in tre parti con la parte centrale triangolare che punta l'asfalto e i fari rotondi che sovrastano gli indicatori di direzione. Al posteriore, le "codine" terminano con i fanalini, che vengono progressivamente modificate nelle versioni successive. L'abitacolo è spazioso e riserva al posto di guida una strumentazione con tachimetro lineare e spie di servizio (con contagiri per

Una Giulietta impegnata in pista, le versioni t.i. sono le più apprezzate per le competizioni

la versione t.i.) inglobate in due elementi circolari alle estremità destra e sinistra. Continui aggiornamenti si sono succeduti durante la vita di questo modello, di questi, una versione che rimane nei cuori degli alfisti dell'epoca è certamente la t.i. (turismo internazionale), presentata sul circuito di Monza nel settembre del 1957. Questa versione si distingue dalla berlina per un motore più potente e per la presenza del carburatore doppio corpo. Il cambio della t.i. ha i sincronizzatori tipo Porsche al posto degli elementi tipo Borgwarner. La potenza della Giulietta t.i. è di 65 Cv a 6.150 giri che permettono una velocità massima di 155 chilometri orari. Esteticamente questa versione è riconoscibile per la fitta griglia nella calandra. Notevole il successo per questa icona dell'Alfa Romeo, prodotta fino al 1963. La grande richiesta per la Giulietta la rende una vettura venduta in oltre 39.000 unità.

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

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

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 870 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1290 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 53 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 136 km/h

PREZZO ..... Lire 1.375.000

**LA TECNICA**

Delle Giulietta berlina, la più sportiva è la t.i. del 1961. Questa vettura, oltre ad adottare il cambio a cloche e non al volante, ha un motore 1,3 litri capace di 74 Cv. La sportività è data grazie all'adozione di un carburatore doppio corpo Solex verticale. Questa t.i. costa poco più della berlina, 1.525.000 contro 1.200.000 di lire per la normale.

**FOCUS Giulietta Colli**

Alfa Romeo ha in listino una moltitudine di versioni e varianti della Giulietta, ma non c'è la familiare. A sopperire a questa mancanza ci pensa la carrozzeria dei Fratelli Colli, di Milano, che fornisce la Polizia stradale. Quasi tutte le 91 Promiscua vengono adottate dalla polizia.

**DIMENSIONI**

Lunghezza ..... m 4,033  
Larghezza ..... m 1,555  
Altezza ..... m 1,405

POSTI ..... 6

PORTE ..... 5

PESO ..... 884 Kg

**MOTORE**

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1290 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 53 cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

**FRENI**

Anteriore ..... a tamuro

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... nd

**LE VERSIONI**

Modello	Produzione
Colli Promiscua	1957 - 1959
Berlina t.i.	1957 - 1961
Berlina t.i. II s	1957 - 1961

La Giulietta berlina



## Giulietta Spider

**Produzione 1955 - 1961**  
**Carrozzeria Spider**

La Giulietta Spider, commercializzata nel 1955, è una vera e propria fissazione per i giovani dell'epoca. Le linee sportive e accattivanti di questa auto derivano da una gara industriale tra Bertone e Pinin Farina che inviano i loro progetti alla Alfa per la costruzione della Spider. Il disegno di Bertone viene scartato, così la Giulietta Spider è firmata da Pininfarina e presentata a Milano nella primavera del 1955. La versione definitiva della due posti milanese, però deve attendere fino all'autunno dello stesso anno, per la presentazione, fatta al successivo salone dell'auto di Parigi. Il successo della Giulietta berlina, però, non permette agli stabilimenti milanesi di poter sopportare anche il carico di lavoro della Spider, così l'assemblaggio di questa versione viene interamente affidato alla Pininfarina che fa uscire le vetture complete dai suoi stabilimenti torinesi. Caratterizzata da linee morbide, la Spider è una delle Alfa Romeo che ottiene maggior successo negli Stati Uniti. La produzione di una decappottabile è inoltre caldamente richiesta e appoggiata dall'allora importatore americano che nota



Il prototipo della Giulietta Spider la cui linea affascinante è opera di Pininfarina che si impone con il suo progetto sul rivale Bertone, anche lui coinvolto da Alfa nella definizione della carrozzeria di questa auto

l'apprezzamento dei suoi clienti per questo tipo di auto. Nonostante il grande successo di immagine, i numeri di vendita non sono esaltanti quanto i dati della berlina. Sono solo 2.796, infatti, le Giulietta Spider prodotte durante i sei anni di vita del modello dalle officine Pininfarina.

### FOCUS

#### Giulietta Sprint Speciale

La linea della Sprint Speciale, affusolata e arrotondata, deriva da un attento studio aerodinamico effettuato da Alfa insieme a Bertone. Presentata nel 1957, la SS ha lo scopo essere una vettura sportiva capace di elevate prestazioni in rapporto al motore scelto, il quattro cilindri da 1290 cc da 97 cavalli. Con queste caratteristiche la Sprint Speciale è in grado di assicurare una velocità di punta di 180 chilometri orari e di avere dei consumi non esagerati, con il valore di 11,6 litri ogni 100 chilometri.



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,860

Larghezza ..... m 1,580

Altezza ..... m 1,335

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 860 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1290 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Lire 1.908.000

## 2000/2600

Produzione 1957 - 1969

Carrozzeria Berlina - Spider

Nel 1957 la 2000 Berlina sostituisce la vetusta 1900 Super, proponendo linee più spigolose e dimensioni generali del corpo vettura più ampie.

Dalla 1900 la nuova arrivata eredita il motore, un 1.975 cc quattro cilindri reso più performante grazie ad un carburatore verticale a doppio corpo e all'aumento del rapporto di compressione. Il risultato è una potenza di 108 Cv ed una velocità massima di 160 chilometri orari. Nello stesso anno debutta anche la versione Spider, vettura di successo prodotta in 3.459 esemplari (contro i 2.893 della berlina), la cui carrozzeria è realizzata dall'azienda milanese Touring. La parola d'ordine di questo modello è senza dubbio la ricerca delle prestazioni, seppur mantenendo un elevato comfort di guida. Il motore, lo stesso della berlina, può vantare due carburatori orizzontali, con un rapporto di compressione leggermente ritoccato verso l'alto: il risultato è un aumento della potenza fino a 112 Cv, per una velocità di punta che sale a circa 170 chilometri orari. Dal punto di vista estetico poi, la carrozzeria viene resa più gradevole in virtù di inserti cromati nella parte bassa delle fiancate. Innovativi anche gli interni con le marce al volante.

Nel 1960 arriva la 2000 Sprint, firmata da Bertone: linee completamente riviste, che anticipano quelle delle coupé Alfa Romeo. E una grossa novità: la calandra che racchiude i doppi fari di diverso diametro. Nel 1962 fa il suo debutto la 2600, destinata a prendere il posto della 2000: viene presentata al salone di Ginevra nelle versioni Berlina, Spider e Sprint. Il motore della berlina è ora un sei cilindri in linea di 2.584 cc da 132 Cv, che diventano 145 nel caso della Spider e della Sprint per effetto dei tre carburatori orizzontali a doppio corpo

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,715

Larghezza ..... m 1,700

Altezza ..... m 1,505

POSTI ..... 6

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.400 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1975 cc

Cilindri ..... 4 in linea

Potenza ..... 108 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA .... 160 km/h

PREZZO ..... Lire 2.400.000

1. Una 2600 Spider. Tra il 1962 ed il 1965 ne vengono costruite 2.257 unità
2. Uno dei primi esemplari di 2000 versione Berlina

ed il rapporto di compressione portato a 9:1. Di conseguenza anche la velocità massima arriva a sfiorare i 200 chilometri orari, il che fa di queste auto delle sportive a tutti gli effetti.

La Sprint coupé è in grado di ospitare comodamente fino a quattro persone, è opera della matita di Bertone, mentre la Spider si deve ancora una volta alla carrozzeria Touring: oltre alla tradizionale capote in tela, questo modello può anche contare su un tetto rigido da montare all'occorrenza.

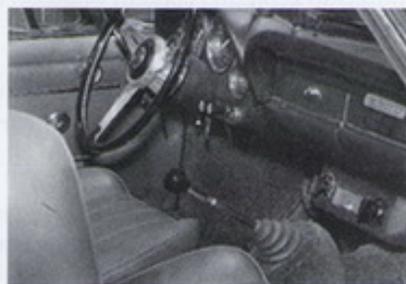
Nel 1965 arriva anche un'altra variante della 2600: si tratta della SZ, acronimo di Sprint Zagato.





## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Spider	1957 - 1961
Berlina	1957 - 1962
Sprint	1960 - 1962
2600 Berlina	1962 - 1969
2600 Sprint	1962 - 1966
2600 Spider	1962 - 1965
2600 SZ	1965 - 1967



## LA TECNICA

Uno dei punti di forza della 2600, anche e soprattutto nei confronti della concorrenza, è il cambio. Si tratta di una trasmissione a cinque rapporti tutti sincronizzati, azionati tramite una frizione monodisco a secco con comando idraulico. La retromarcia, come d'abitudine sulle auto dell'epoca, è azionata tramite una leva centrale.

FOCUS  
2600 SZ

La 2600 SZ fa il suo debutto, dopo una lunga gestazione, al salone dell'auto di Francoforte del 1965. Dal punto di vista meccanico, la vettura deriva interamente dai modelli 2600 Sprint e 2600 Spider: da questi eredita tra l'altro anche il motore 2.584 cc da 145 v. La differenza sostanziale sta nel design totalmente rivisto, risultato del lavoro sull'aerodinamica fatto da Zagato. Questa vettura è più corta e compatta, ed ha un frontale inconfondibile dove campeggia un logo Alfa di dimensioni mai viste prima, nonché gruppi ottici di forma ellittica. La 2600 SZ costa 4.163.000 lire, ed è prodotta in soli 105 esemplari.



# Giulia

Produzione 1962 - 1978  
Carrozzeria Berlina

Dopo lo studio Tipo 103 che anticipa la volontà di Alfa Romeo di produrre un'utilitaria, i tecnici della Casa non accantonano del tutto i concetti ispiratori di quel prototipo, applicando le forme abbozzate in quel caso ad un nuovo progetto, la Giulia. Presentata sul circuito di Monza nell'estate del 1962 come sostituta della Giulietta, la Giulia diviene subito interessante per la modernità della linea e per gli abbondanti spazi interni, resi ancora più ampi dal cambio al volante che permette l'adozione di un unico divano anteriore per tre persone. La Giulia, infatti in questa prima versione è omologata per sei, solo successivamente, nel 1964, il cambio a cloche viene offerto come optional, limitando l'abitabilità a cinque posti. La linea della Giulia, come detto in precedenza, riprende i temi stilistici del prototipo 103. Il cofano anteriore presenta delle nervature, riprese sulle fiancate fino alla coda, che partono dai fari anteriori. I quattro gruppi ottici fanno da estremità ad una calandra che ingloba il marchio. Il parabrezza presenta tergilicristalli incrociati al centro come sul prototipo 103, mentre la parte dell'abitacolo della Giulia, appare come un corpo proporzionato tra cofano e coda. Quattro ampie porte permettono l'accesso agevole ai divani anteriore e posteriore. La strumentazione è di tipo lineare per il tachimetro, mentre il contagiri rimane circolare, ma sempre inglobato nel quadro. La leva del cambio al volante, che permette

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,140

Larghezza ..... m 1,560

Altezza ..... m 1,430

POSTI ..... 6

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.060 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1570 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 169 km/h

PREZZO ..... Lire 1.622.635

nella prima serie l'omologazione della Giulia a sei posti, è scomoda a causa della sua lunghezza, soprattutto se sul divano anteriore prende posto il passeggero centrale. La coda della Giulia è decisamente innovativa. Le nervature, che caratterizzano muso e fiancate, terminano nel posteriore disegnando anche il cofano. Il bagagliaio è ampio, con la ruota di scorta a filo del piano

## LA TECNICA

Con il lancio della Giulia Nuova Super, si aggiunge una motorizzazione a quelle già presenti in listino. Si tratta del diesel. Non producendo in proprio questi motori, Alfa adotta una unità Perkins derivata dal suo pulmino F12. Il motore, rumoroso e fastidioso nelle vibrazioni è decisamente parco nei consumi. A 90 chilometri orari la media dichiarata dalla Casa è di 18 chilometri per ogni litro.



2



3



4

1. La Giulia prodotta dal 1962 al 1978
2. Il design della Giulia riprende i temi stilistici del prototipo 103
3. Il modello Giulia 1300 TI
4. L'Alfa Giulia adottata dalla polizia italiana
5. Il posto guida della Giulia Super

di carico, ma non è foderato, lasciando anche il serbatoio della benzina a vista. Non manca la versione sportiva di questa accattivante berlina. La Giulia TI Super monta un motore potenziato a 113 Cv, grazie all'adozione di due carburatori doppio corpo. Il cambio è a cinque rapporti ma disponibile solo nella versione a cloche e i freni sono a disco sulle quattro ruote invece che a tamburo. Più leggera di un quintale della Giulia normale, la TI Super presenta due soli fari all'anteriore, mentre sul cofano posteriore ricompare il quadrifoglio verde, simbolo delle Alfa da corsa del passato. La Giulia TI viene prodotta da Alfa Romeo in oltre 71.000 pezzi (500 TI Super) fino al 1964. Le versioni successive presentano anche motori da 1.290 cc da 88 cavalli, mentre dal 1976 al 1978 viene introdotta una versione diesel da 50 cavalli che ottiene poco successo.



#### LE VERSIONI

Modello	Produzione
TI Super	1963 - 1964
Berlina 1300	1964 - 1967
Berlina 1600 S	1965 - 1967
Berlina 1300 TI	1967 - 1968
Berlina 1600 S	1969 - 1970
Berlina Super	1970 - 1974
Berlina Nuova Super 1.3-1.6	1974 - 1978



#### FOCUS Giulia 1600 Nuova Super

Prodotta dal 1974 al 1978, la "Nuova Super" è l'ultima evoluzione del modello Giulia. La 1600 adotta un motore brioso, da 104 Cv capace di spingere la berlina milanese a 175 chilometri orari. La linea è modificata nel frontale, con 4 fari di uguale diametro e lo scudetto Alfa è più grande, mentre al posteriore spariscono le nervature sul cofano.

#### DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,185  
Larghezza..... m 1,560  
Altezza..... m 1,430

POSTI..... 5

PORTE..... 4

PESO..... 1030 kg

#### MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata..... 1570 cc

Cilindri..... 4

Potenza..... 104 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO..... 5 marce

#### FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA.....175 km/h

PREZZO..... Lire 2.693.000

## Giulia Sprint GT

Produzione 1963 - 1976

Carrozzeria Coupé

Con il passaggio generazionale dalla Giulietta alla Giulia si pone naturalmente il problema di realizzare la classica e immancabile versione coupé; nasce così il progetto denominato ufficialmente Giulia Sprint GT ma che la gente sintetizza subito in Giulia GT. La nuova coupé, presentata nel 1963, è una delle sportive Alfa di maggior successo, con una carriera sportiva di assoluto rilievo, e anche una delle più longeve con una serie di versioni che rimangono in produzione fino al 1976. Per questo modello, come per la precedente Sprint, l'incarico per il progetto della carrozzeria viene affidato a Bertone che disegna una coupé decisamente moderna per l'epoca, con un abitacolo a 2 posti + 2 e una linea completamente diversa da quella della Giulia berlina. La parte meccanica è fondamentalmente quella Giulia ma il pianale viene modificato per ottenere un passo più corto e questo, assieme al baricentro più basso, esalta le caratteristiche sportive del comportamento stradale, già ottimo, della berlina rendendo la Sprint GT una delle coupé di grande serie più performanti ed apprezzate dell'epoca. Le versioni iniziali adottano il classico bialbero 1600 Alfa nella versione con due carburatori doppio corpo da 103 Cv che sono più che sufficienti a fornire prestazioni brillanti grazie al peso che supera di poco i 1000 chilogrammi. Proprio queste ottime caratteristiche di base, unite al fatto che i regolamenti sportivi dell'epoca consentono a questa "4 posti" di competere nella categoria Turismo, spingono i responsabili dell'Alfa Romeo alla creazione di una versione da corsa che viene sviluppata dalla Autodelta, emanazione sportiva del marchio di Arese. Nasce così nel 1965 la Giulia Sprint GTA (Gran Turismo Alleggerita) che differisce per il propulsore dotato di doppia accensione

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,080

Larghezza ..... m 1,580

Altezza ..... m 1,315

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.040 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1570 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 103 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 179 km/h

PREZZO ..... Lire 2.195.000

(che eroga di serie 115 Cv ma che negli esemplari elaborati arriva fino a 150) e per una serie di accorgimenti per ridurre il peso: porte e cofani sono realizzati in lamiera di alluminio e gli interni hanno un allestimento essenziale, con il risultato di ridurre il peso a circa 900 chilogrammi. Contemporaneamente, per assecondare una richiesta proveniente da alcuni mercati, viene messa in produzione anche la versione GTC, cabriolet con tetto in tela, che tuttavia ha un successo molto limitato e vita breve, dal 1964 al 1966. Molta più fortuna hanno invece le versioni GT Veloce, con il motore 1600 potenziato a 110 Cv, e soprattutto la Junior, con lo stesso corpo vettura ma con il motore 1300, che apre nuovi spazi di mercato presso la clientela più giovane. Nel 1967, in occasione di un primo significativo ritocco al frontale della



1. Una Giulia Sprint GT del 1963  
2. La versione GTA preparata per le competizioni

carrozzeria e agli interni, si ha la sostituzione del motore 1600 con il nuovo 1750 da 114 Cv che affianca la versione 1300, a sua volta evoluta nella carrozzeria dal 1969. Sull'onda dei successi della imbattibile GTA, dal 1968 viene prodotta la GTA Junior, con il motore a doppia accensione derivato dalla GTA ma con cilindrata ridotta per competere nella categoria 1300. L'ultimo capitolo della fortunata serie Giulia Sprint GT arriva nel 1971 quando con la presentazione della 2000 GT Veloce effettua un secondo restyling della carrozzeria, in particolare nel frontale a quattro fari e nei gruppi ottici posteriori; questa carrozzeria viene poi estesa ai motori 1300 e 1600 nel 1974.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Sprint GTA	1965 - 1969
Sprint Cabriolet	1964 - 1966
Sprint GT Veloce	1965 - 1968
GT Junior 1.3	1966 - 1976
1750 GT Veloce	1967 - 1969
GTA Junior	1968 - 1975



## FOCUS GT Junior Z

La GT Junior Z non ha le velleità agonistiche della TZ, ma ha in comune lo stesso padre Zagato. Questa coupé equipaggiata La linea è caratterizzata dalla coda tronca e dalla ricerca di un'ottima penetrazione aerodinamica. La calandra, a differenza del solito schema Alfa, è caratterizzata da quattro proiettori tutti di uguale diametro. Internamente trovano posto (solo) guidatore e passeggero ospitati su comodi sedili avvolgenti dotati di poggiatesta. Unico neo della seduta è il fatto di risultare troppo distesa, posizione che comunque non penalizza la visibilità. Discreto il successo di questa coupé, che viene presentata al salone di Torino del 1969. Nei tre anni successivi 1.108 sono le unità vendute.



## Giulia Coupé TZ

Produzione 1963 - 1967

Carrozzeria Coupé

Il progetto da cui deriva la Giulia Coupé TZ risale addirittura agli inizi degli anni Sessanta. L'intento è quello di realizzare una vettura sportiva con un telaio tubolare, una vera e propria auto da corsa che utilizza un motore direttamente derivato da quello della Giulia. Le prestazioni sono da riferimento con 113 Cv e una velocità massima di 215 chilometri orari. Come tutti i prodotti esclusivi la Coupé TZ ha faticato, e non poco, per arrivare nelle mani di chi ordinata.

Il primo telaio, costruito dalla Ambrosini di Passignano sul Trasimeno (Pg) viene ultimato nel 1961, un'auto completa viene esposta la salone di Torino nel 1962 e i clienti attesero le consegne fino al 1963. Tanto tempo, però vale il sacrificio, la TZ si presenta come una coupé senza compromessi, un'auto da corsa con la targa, insomma.

La carrozzeria è di Zagato (TZ è l'acronimo di Tubolare Zagato), filante e aggressiva con la coda tronca, il lunotto posteriore in tre parti con due delle luci allungate sui lati per migliorare la visibilità e il muso che fa il verso alle auto di F1. Fari carenati e una piccola feritoia ovale sul frontale rastremato, rendono la TZ un vero e proprio oggetto del desiderio.

La Giulia Coupé inaugura tutto un nuovo filone di auto dell'Alfa. La TZ, infatti viene interamente assemblata alla Delta di Udine di Carlo Chiti, che presto muterà la ragione sociale della sua azienda in Autodelta, il marchio che insieme al quadrifoglio identificherà per molto tempo le sportive milanesi. Della TZ viene allestita anche una seconda versione, denominata TZ2, destinata alle sole competizioni, impreziosita dalla carrozzeria in vetroresina e da un motore da 170 Cv. Di Giulia TZ sono stati prodotti solo 117 esemplari, di cui solo 9 TZ2.



1



2



3

1. La TZ2 del 1966 è la prima Alfa Romeo con carrozzeria in vetroresina
2. Il pilota Rizzo con la sua TZ in gara
3. Le prestazioni consentono un utilizzo sportivo nelle competizioni Turismo

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 3,950
Larghezza .....	m 1,510
Altezza .....	m 1,200

POSTI .....

2

PORTE .....

2

PESO .....

660 kg

#### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1570 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	113 Cv

TRAZIONE .....

posteriore

CAMBIO .....

5 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA.....

215 km/h

PREZZO .....

Lire 3.344.000

## Duetto

Produzione 1966 - 1994

Carrozzeria Spider



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,250

Larghezza ..... m 1,630

Altezza ..... m 1,290

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 990 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1570 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 182 km/h

PREZZO ..... Lire 2.312.000

La Spider presentata nel 1966 è diventata famosa con il nome "Duetto", adottato successivamente, grazie a un concorso tra appassionati. È stata la macchina di Dustin Hoffman nel celebre film di Mike Nichols "Il Laureato", ma anche l'ultimo studio stilistico del grande Battista Pininfarina, che ha voluto la sostituita della gloriosa Giulietta Spider, con un design unico, con muso e coda bassi, arrotondati e filanti (da cui il soprannome "osso di seppia"), per favorire la penetrazione aerodinamica e gruppi ottici posteriori integrati nella linea rastremata del posteriore. Questo modello ha fatto storia e scuola per molte Case automobilistiche, che hanno cercato di replicare il fascino di questa vettura senza successo. Presentata al salone di Ginevra del 1966 con il motore da 1,6 litri, quasi contemporaneamente alla fine dell'esposizione, la "Duetto" viene spedita negli Stati Uniti, mercato quanto mai adatto ad una spider di questo tipo.

Il Duetto è un'icona degli anni Sessanta, in questa immagine un esemplare della seconda serie

Breve, di contro, la vita produttiva di questa prima versione che viene costruito nella maggior parte degli esemplari nel 1967, in tutto solo 6325 le unità prodotte nei tre anni di vendita. Successivamente viene proposta anche una versione 1750 cc con a disposizione ben 114 Cv. Questa "Duetto" è quella che in seguito viene commercializzata anche negli USA in ben 4027 unità. Molti giovani chiedono una Duetto più accessibile, ecco dunque la versione con motore 1300cc con 88 Cv e un prezzo decisamente più alla portata, 1.796.000 lire ossia circa 500.000 lire di meno rispetto alle 1600 e 1750. Tecnicamente la Spider è caratterizzata dalla trazione posteriore con ponte rigido. Le sospensioni anteriori sono indipendenti, mentre al reparto frenante troviamo 4 dischi a domare l'esuberanza dei 4 cilindri milanesi. Le nuove Duetto,

denominate "coda tronca" degli anni Settanta, poi, adottano anche un 2 litri da 131 Cv, nella versione del 1971 (prodotta fino al 1982), servito dalla iniezione elettronica. Queste Spider sono rimaste nei listini di Alfa Romeo per molto tempo, fino al 1994, con l'ultimissima versione che riprende in parte il design del posteriore arrotondato della prima versione, ma dominata da un gruppo ottico allungato in un solo pezzo, molto più attuale dei due fanalini adottati al debutto. Tra questa serie e la penultima, le differenze sono sempre nella parte posteriore, con la versione degli anni '86 e '89 che utilizza una coda caratterizzata da una copertura in gomma che fa anche da spoiler e grandi gruppi ottici a quadretti incassati al suo interno.

## FOCUS Debutta il catalizzatore

La Spider 2.0i Cat è l'ultimo modello della famiglia "Duetto" prima della sua totale rivisitazione. Il restyling è di Pininfarina che adegua la linea agli anni Novanta, ma le sorprese più succose sono tutte sotto al cofano. Il due litri a iniezione da 122Cv, perde qualcosa con l'adozione del catalizzatore e passa a 117 Cv, ma le prestazioni rimangono quasi invariate con 190 chilometri orari di velocità massima al posto di 192 della versione "no cat". La gestione del motore è elettronica, si tratta di un'iniezione Bosch Motronic ML4-1 con catalizzatore a tre vie, per



soddisfare le norme anti inquinamento Usa, in quanto, in Italia e in Europa, all'inizio degli anni '90 le limitazioni ambientali legate alle emissioni delle auto non sono ancora così pressanti. Per la 2.0i Cat il prezzo di listino è di 32.621.000 lire.

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1966 - 1968
II Serie	1971 - 1982
III Serie	1986 - 1989
IV Serie	1989 - 1994



1. La Duetto prima serie è disegnata da Pininfarina
2. L'abitacolo della Duetto è molto rifinito ed elegante. Presente, come in tutte le Alfa sportive dell'epoca, il volante in legno

## 33 Coupé Stradale

Produzione 1967 - 1969  
Carrozzeria Coupé

Solo 18 esemplari per questa belva prodotta dalla Autodelta, la 33 Stradale rimane nell'immaginario degli alfisti come una vera e propria auto da corsa con la targa. Spinta da un V8 con inclinazione delle bancate a 90 gradi capace di 230 cavalli, questa sportiva di Arese non ha compromessi. Gli sportelli si aprono verso l'alto, mentre il lunotto posteriore in plexiglass serve a far vedere gli otto cornetti di aspirazione dell'iniezione meccanica multipoint. Direttamente dalle corse arriva la presa d'aria sul tetto, tipo Naca, che permette all'otto cilindri di Arese di respirare. Alta meno di un metro e lunga meno di quattro metri, questa Alfa Romeo è stata assemblata inizialmente in due prototipi, lievemente differenti uno dall'altro. A cambiare è il frontale e la posizione dei tergicristallo, che nella prima versione è singolo al centro del tetto, scende sul parabrezza, in stile vetture della 24 ore di Le Mans. Il telaio è composito, con elementi in lamiera mentre il design è di Franco Scaglione. Con un prezzo di acquisto di quasi 10.000.000 di lire dell'epoca, la 33 è una vera e propria super car.



1. Vista frontale della 33 Competizione
2. Una 33 Competizione su strada
3. La vista laterale evidenzia le numerose prese d'aria di raffreddamento

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,970  
Larghezza ..... m 1,350  
Altezza ..... m 0,990

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 700 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1995 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 230 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA .... 260 km/h

PREZZO ..... Lire 9.750.000

## 1750 - 2000

Produzione 1968 - 1976

Carrozzeria Berlina

La 1750 si pone come la berlina di classe superiore rispetto alla Giulia della quale adotta la filosofia, ma non le linee e tanto meno le dimensioni. Il nome riprende quello della gloriosa Alfa degli anni Trenta, una citazione che, nello specifico, identifica un'auto destinata a segnare la storia del suo tempo. Meno lavorata nella carrozzeria rispetto alla Giulia, la 1750 è più lineare, anche se mantiene come la sorellina, le proporzioni tra i volumi cofano motore-abitacolo-cofano posteriore. Questa vettura si presenta in listino anche con la disponibilità (come optional) di un cambio automatico ZF, a sottolineare la sua indole da berlina comoda, piuttosto che sportiva. Il motore della 1750, comunque non è avaro di prestazioni. I valori di potenza e velocità dichiarati dalla casa sono rispettivamente 114 Cv e 180 chilometri orari. Dal 1971 al 1976, viene inoltre proposta la versione 2000 con motore 2 litri da 131 cavalli e 190 chilometri orari di velocità massima. Questa evoluzione della 1750 presenta anche alcune piccole modifiche alla calandra e alla fanaleria, dei nuovi cerchi ruota, nuovi rivestimenti per la tappezzeria interna e un quadro strumenti aggiornato. Di questa fortunata serie, Alfa Romeo produce poco meno di 200.000 esemplari, esportati anche negli USA e nel mercato del nord Europa.



1. La 1750 prima serie
2. La 2000 ha piccole differenze con la 1750
3. Foto di una pubblicità della 1750
4. Particolare del posto guida



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,390  
Larghezza ..... m 1,570  
Altezza ..... m 1,420

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.110 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1779 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 114 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 1.969.600

# Montreal

Produzione 1970 - 1977  
Carrozzeria Coupé

La Montreal è una coupé 2+2 posti dalle linee aggressive e personali. Quest'auto deve il nome al salone di Montreal, dove, nel 1967 viene esposta per la prima volta in forma di prototipo. Dopo tre anni di gestazione e di aggiustamenti, la Montreal debutta nel mercato nel 1970, con una linea molto vicina alla vettura presentata alla fiera canadese. Questa Alfa presenta un frontale caratterizzato dai fari coperti per metà da una griglia aerodinamica che si integra con il cofano motore. Lo scudetto della marca, in questa interpretazione, è più compatto e sottolinea la volontà di Bertone, autore del design della Montreal, di voler caratterizzare con gli elementi propri di Alfa, anche un modello così sportivo, non rinunciando nemmeno ai quattro fari rotondi, seppur parzialmente celati. Il lungo frontale ospita un possente V8 da quasi 200 Cv aiutato nella "respirazione" da una bella presa dinamica di tipo "Naca" al centro cofano. Il propulsore adotta una iniezione meccanica multipoint realizzata in Italia dalla Spica che regala brio alla Montreal e la rende capace di spingersi alle soglie dei 220 chilometri orari. I fianchi presentano sei feritoie tra abitacolo e coda, come nota stilistica. Il lungo lunotto posteriore arriva a lambire la



1

1. La Montreal è ancora oggi attuale nel design
2. Particolare delle caratteristiche sei feritoie tra abitacolo e coda
3. L'anteriore è caratterizzato dalla presa d'aria sul cofano e dai fari semi carenati

coda tronca caratterizzata da grandi gruppi ottici plastici. Forte nelle prestazioni, la Montreal è comunque una sportiva di classe alta, costosa con consumi al di sopra delle sue concorrenti (13,7 litri per 100 chilometri). La Montreal, viene prodotta in quasi 4.000 unità nei suoi sette anni di vita.



2



3

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,220
Larghezza .....	m 1,672
Altezza .....	m 1,205

POSTI..... 2+2

PORTE..... 2

PESO..... 1.330 kg

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata.....	2593 cc
Cilindri.....	8 a V
Potenza .....	197 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA..... 219 km/h

PREZZO..... Lire 5.200.000

## Alfasud

Produzione 1971 - 1984

Carrozzeria Berlina

L'Alfasud, commercializzata dal 1971 fino al 1984, è uno dei prodotti di maggior successo della Casa milanese. Il suo nome deriva dal fatto di essere prodotta nei nuovi stabilimenti di Pomigliano d'Arco nel napoletano. Questa vettura che si stacca decisamente dalla tradizione della marca, riprende alcuni concetti del prototipo 103 degli anni Sessanta, nonostante ne sia molto distante nelle linee. Lo studio per un'auto accessibile, di piccola cilindrata, ma performante e abitabile, porta gli stilisti della casa a preferire una carrozzeria a due volumi, al posto di una tradizionale a tre. La linea è decisamente nuova. Non ci sono i classici quattro fari all'anteriore, ma due elementi sagomati che inglobano gli indicatori di direzione e delimitano una calandra che ospita un grande scudetto Alfa. Il disegno dell'Alfasud deriva nasce dall'Italdesign di Giugiaro e il motore ultra piatto è progettato dall'ingegner Hrusk, tecnico ex Porsche. La parte meccanica è, infatti, decisamente rivoluzionaria per i canoni della Casa milanese. Si abbandona il quattro cilindri che da oltre 25 anni sostiene il listino di Alfa Romeo in varie cilindrate e applicazioni e si preferisce applicare all'Alfasud un 4 cilindri boxer, soluzione scelta per avere un propulsore con ingombri modesti e vibrazioni

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,890

Larghezza ..... m 1,590

Altezza ..... m 1,370

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.230 Kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1186 cc

Cilindri ..... 4 boxer

Potenza ..... 63 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a tamburo

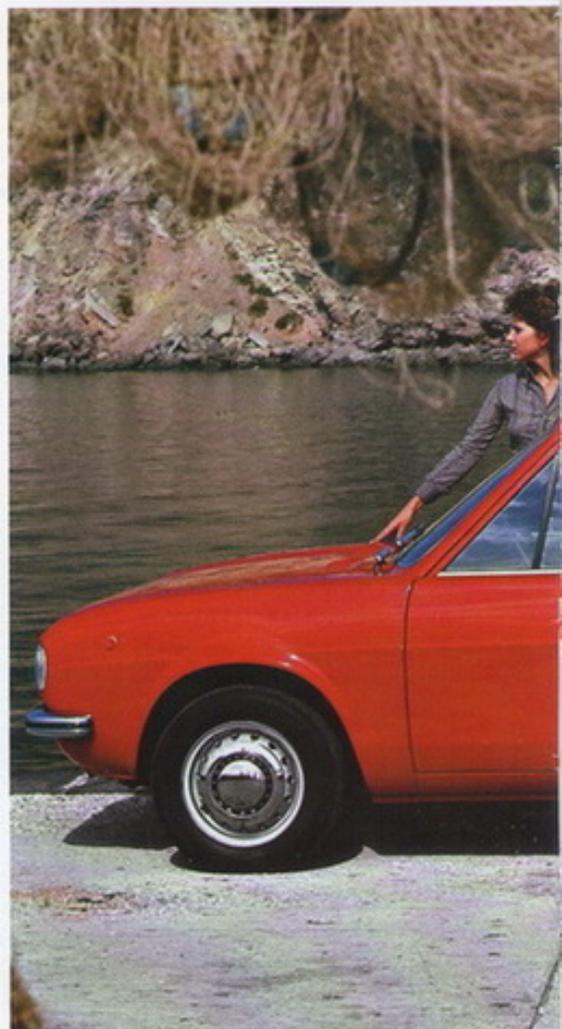
VELOCITÀ MASSIMA ..... 152 Km/h

PREZZO ..... Lire 1.420.000

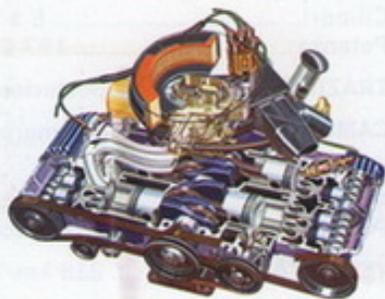
contenute. Rispetto a molte concorrenti della sua categoria, l'Alfasud adotta diversi accessori peculiari, come il volante regolabile in altezza, i freni a disco su tutte le ruote e le sospensioni sofisticate. Presentata al lancio nelle varianti a 4 e due porte, questa versione

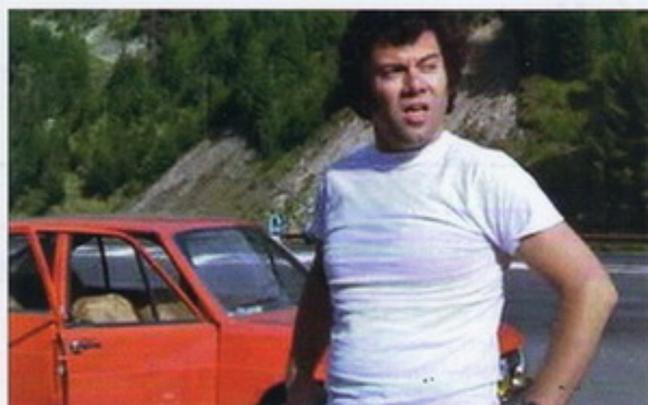
### LA TECNICA

Il boxer della Alfasud è l'innovazione tecnica da segnalare insieme alla trazione che in questo modello è anteriore a differenza delle Alfa Romeo prodotte prima. La forma del propulsore boxer permette di progettare un'auto dal baricentro molto basso e quindi dalla grande tenuta di strada. Il comfort è assicurato dalla quasi assenza di vibrazioni del motore.



entra effettivamente in produzione con la versione sportiva TI. Della prima serie Alfasud nel periodo 1971-1975 vengono prodotte 179.444 esemplari. Nel 1975 viene presentata anche una versione Giardinetta, praticamente una station wagon derivata dalla carrozzeria due porte, ma con un grande portellone posteriore. Successivamente la cilindrata viene aumentata. Arrivano, negli anni a cavallo tra il 1977 e il 1980, le versioni 1.3 e 1.5. Il motore è sempre boxer a quattro cilindri, la carrozzeria viene leggermente aggiornata. Le versioni sportive, sempre denominate TI guadagnano uno spoiler in gomma che incorpora il logo della casa e le potenze salgono fino a 84 cavalli. Il successo dell'Alfasud richiede una serie di restyling continui e se l'esterno evolve, lo fa anche l'interno che, versione dopo





### FOCUS Il film

L'Alfasud è protagonista del celebre film al fianco di Carlo Verdone. Nella pellicola *Bianco Rosso e Verdone* l'attore romano racconta le storie incrociate di tre personaggi che devono recarsi a votare nei propri luoghi d'origine. L'Alfasud è la compagna di viaggio di Pasquale Amitrano, emigrato in Germania che deve tornare in Basilicata per i suoi doveri civici. Il personaggio utilizza nel film una Alfasud rossa, completa di tutti gli accessori classici dell'epoca, come le foderine in finto pelo e la lunghissima antenna che va dal cofano anteriore al posteriore. Naturalmente al povero Amitrano succede di tutto, compresi numerosi furti ai danni della sua Alfasud, che non manca però di portarlo a destinazione, da Monaco di Baviera a Matera e ritorno.

1. Una Alfasud prima serie, da notare i paracolpi in lamiera e le borchie cromate
2. Particolare della coda della Alfasud Giardinetta, si noti l'assenza delle porte posteriori e la presenza dei grandi finestrini

versione, viene migliorato e arricchito. In tutta la sua vita produttiva questa auto vede passare molte denominazioni e numerosissime versioni. La Alfasud, prodotta fino al 1984 si può considerare la base sulla quale Alfa Romeo sviluppa un altro best seller, la 33 degli anni Ottanta.

#### LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1971 - 1980
II Serie	1981 - 1984



# Alfetta

Produzione 1972 - 1984

Carrozzeria Berlina

Interamente disegnata dal centro stile Alfa, questa nuova berlina sportiva segna l'inizio di una nuova epoca per Alfa. Della 1750 da cui deriva, l'Alfetta conserva il motore, che differisce per la forma della coppa dell'olio e per la ventola, mentre debuttano con questo modello tutta una serie di novità meccaniche che sono il biglietto da visita della marca per molti anni. In primo luogo il cambio non è in blocco con il motore, ma è posizionato all'estremità dell'albero di trasmissione prima in blocco con il differenziale posteriore. In questo modo, il cambio contribuisce a bilanciare le masse, inoltre adottando il ponte a schema De Dion con i dischi dei freni posteriori posti ai lati del differenziale, si diminuiscono anche le masse non sospese. L'Alfetta, oltre ad essere una berlina comoda per 5 persone, è anche un'auto sportiva, che vanta ottime qualità dinamiche e prestazioni molto buone per l'epoca. La casa dichiara 122 Cv per la prima versione del 1972, un valore non consueto per questa classe. Internamente l'Alfetta riprende lo stile della Giulia, ma introduce numerose migliorie. A partire dalla regolazione dell'altezza del piantone di sterzo. In questa nuova auto, Alfa Romeo pone più attenzione alla posizione dei comandi e sposta la posizione dell'autoradio, che passa dal centro della plancia in posizione alta, al basso, vicino alla leva del cambio. Si tratta di una novità che tiene conto della sempre maggiore diffusione degli stereo estraibili, dunque questo elemento non viene più proposto integrato nel cruscotto come in precedenza. Esteriormente, la figlia della 1750 non eredita completamente lo stile dell'antenata. La linea è più compatta, con il cofano anteriore e il baule meno sporgenti. Esternamente rimangono i quattro fari sul davanti, mentre gruppi ottici a tre elementi distinti caratterizzano il posteriore. Le cose cambiano con la presentazione della seconda serie di

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,280

Larghezza ..... m 1,620

Altezza ..... m 1,430

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.060 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1779 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 122 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 2.245.000

1. Una Alfetta prima serie in cui si notano i quattro fari anteriori, la seconda serie adotta due fari rettangolari, mentre la terza serie ritorna ai quattro elementi
2. Particolare del faro della seconda serie

Alfetta, nel 1977. I fari anteriori diventano rettangolari, grandi quanto i due rotondi della precedente versione, mentre dietro i fanalini a tre elementi diventano più grandi in un solo pezzo. Nel 1978, l'introduzione di due nuove motorizzazioni. Si tratta di due 2 litri a iniezione. Il primo è un quattro cilindri a benzina da 130 Cv, mentre il secondo è un turbodiesel da 82 Cv. Nel 1984 ritornano i quattro fari nel muso, mentre viene introdotto, nella versione Quadrifoglio Oro, il motore con fasatura variabile elettronica. L'enorme successo della Alfetta fa rimanere il modello in listino fin oltre al 1984, anno in cui cessa la produzione.



## LA TECNICA

Il turbodiesel dell'Alfetta è di tipo modulare, con le teste singole per ogni cilindro, questa soluzione è stata adottata per permettere l'utilizzo degli stessi componenti per motori a 3,4,5 e 6 cilindri. Rispetto alla versione a benzina l'Alfetta Turbo Diesel differisce solo per delle feritoie aggiuntive nella carrozzeria sotto al fascione paracolpi. Anche questo diesel è fornito dalla VM.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6	1975 - 1984
1.8	1975 - 1984
2.0	1977 - 1983
2.0 Turbodiesel	1978 - 1984
2.0i	1978 - 1984
Quadrifoglio Oro	1978 - 1984



### FOCUS

#### Quadrifoglio Oro

La Quadrifoglio Oro del 1984 ha il motore con fasatura variabile elettronica e attuata da un sistema meccanico - idraulico. I vantaggi di questa soluzione non sono nell'espressione della potenza massima (che rimane a 130 Cv) ma nel valore di coppia, nell'elasticità di marcia e nei consumi che si abbassano.

## DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,410
Larghezza .....	m 1,640
Altezza .....	m 1,430
POSTI .....	5
PORTE .....	4
PESO .....	1.140 kg

## MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1962 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	130 Cv

TRAZIONE .....

CAMBIO .....

## FRENI

Anteriore .....

Posteriore .....

VELOCITÀ MASSIMA .....

PREZZO .....

## Alfetta GT - GTV

Produzione 1974 - 1985

Carrozzeria Coupé

Cofano spiovente, coda tronca e abitacolo molto spazioso: debutta così, nel 1974, l'Alfetta GT. Al suo esordio compare con un 1800 cc da 122 Cv ma già nel 1976 arriva il 1,6 litri. Il motore 1,8 litri viene definitivamente pensionato nello stesso anno con l'arrivo del 2 litri. Questa nuova versione guadagna la sigla GTV, ha uguale potenza rispetto al 1800, ma sviluppa più coppia. La forma a cuneo di questa coupé due porte è sottolineata dal frontale che culmina nel muso rastremato e caratterizzato dallo scudetto della Casa molto piccolo e leggermente avanzato rispetto ai quattro fari, anche loro sfalsati. Nonostante la serie GT sia coupé, l'abitabilità è comunque molto buona. I sedili anteriori sono abbastanza contenitivi, mentre posteriormente trovano spazio due persone in un divano sagomato. Tra GT e GTV nell'abitacolo ci sono poche differenze. La 2 litri adotta una modanatura in finto legno sul cruscotto mentre la GT utilizza solo plastica nera. Altra differenza estetica è nella carrozzeria. Se frontalmente queste due vetture risultano totalmente identiche, lo stesso non si può dire per la parte laterale. Al culmine della finestratura posteriore trova posto un pannello, che nella versione GT ha la struttura di una griglia per lo sfogo dell'aria dell'abitacolo. Non manca per questa coupé un prototipo Autodelta, che reinterpreta nel 1977 prima, e nel 1979 una seconda volta la GTV. La prima GTV Autodelta adotta sperimentalmente il V8 della Montreal con 200 Cv, mentre la seconda è una Turbo che viene prodotta in piccola serie. La potenza in questo caso passa a 250 Cv e la velocità arriva ai 205 chilometri orari. Con una GTV Autodelta, la coppia Pregliasco-Reisoli, vince il Rally del Danubio e conclude quinta il campionato europeo. Nel 1980 arriva una nuova GTV, si tratta



Il frontale della GT prima serie evidenzia la ricerca della massima penetrazione aerodinamica senza tralasciare l'identità della Marca sottolineata dalla calandra e dai fari

della versione equipaggiata con il motore V6 da 2,5 litri con una nuova iniezione elettronica Bosch. La GTV 6 è capace di 158 Cv e di una velocità massima inferiore alla versione della Autodelta di un solo chilometro orario. La sei cilindri ha una buona vita agonistica con ben quattro titoli europei Turismo (dal 1982 al 1985), due campionati francesi per vetture di produzione su pista, mentre nei rally in Italia vince i gruppi A e N. Dal 1984, la seconda serie delle GTV 6 viene prodotta in Sud Africa. Si tratta della versione equipaggiata con il nuovo 3 litri V6 capace di 186 Cv, che si differenzia dalle altre GTV, oltre che per la velocità massima di 225 chilometri orari, anche per la grande presa d'aria tipo "Naca" sul cofano motore. La serie GTV cessa definitivamente la produzione nel 1985.

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,190
Larghezza .....	m 1,660
Altezza .....	m 1,330

POSTI .....

PORTE .....

PESO .....

#### MOTORE

Alimentazione .....

Cilindrata .....

Cilindri .....

Potenza .....

TRAZIONE .....

CAMBIO .....

#### FRENI

Anteriore .....

Posteriore .....

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO .....

## 2300

Produzione 1974 - 1986  
Carrozzeria Berlina

La 2300 nasce espressamente per il mercato brasiliano e non viene importata in Italia. Questa vettura, infatti, esce dallo stabilimento FNM di Belo Horizonte, da dove già provengono le 2.150, auto derivate dalla Alfa 2000 degli anni Cinquanta. Simile nell'aspetto generale alla Alfetta, la 2300 è diversa nelle dimensioni e nella meccanica. Rispetto all'Alfetta, questa vettura è più lunga di 41 centimetri, più larga di 7 e più alta di 3,3 centimetri, anche il passo è maggiorato di 22 centimetri.

I 140 cavalli del 4 in linea che equipaggia la 2300, ma l'imponenza del modello e il peso elevato le permettono di raggiungere solo i 170 chilometri orari.

Una versione leggermente migliorata, dotata anche di radio di serie e adatta ad essere utilizzata anche con benzina additivata con alcool viene presentata nel 1978 con il nome di 2300 B.

La produzione che va dal 1976 al 1986 ha sempre in listino le versioni Ti, Ti4, SL e Ti alcol. Dopo il 1986, la fabbrica di Belo Horizonte produce solo auto con il marchio Fiat.

Da quel momento non ci sono più Alfa prodotte in Brasile.



1. Il frontale della 2300 richiama chiaramente lo stile dell'Alfetta
2. La 2300 è di dimensioni più grandi rispetto all'Alfetta



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,692  
Larghezza ..... m 1,692  
Altezza ..... m 1,397

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.210 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2310 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA .... 170 km/h

PREZZO ..... nd

## Alfasud Sprint

Produzione 1976 - 1989

Carrozzeria Coupé

La Alfasud Sprint arriva sul mercato cinque anni dopo l'Alfasud, nonostante i due progetti vengono sviluppati in parallelo. Le linee di questa coupé sono molto vicine a quelle della GTV dalla quale riprende le proporzioni tra cofano e abitacolo, il design della coda e del frontale. Il pianale è quello della Alfasud e il motore con cui la Sprint debutta sul mercato è il 1300 cc che equipaggia la versione Ti della berlina. Nel 1978 attiva il primo aumento di cubatura per il motore della Alfasud Sprint. Sotto al cofano della piccola coupé lombarda arriva il 1500 derivato sempre dalle versioni Ti della berlina, con potenza stavolta a quota 84 cavalli che diventano 95 Cv nell'anno successivo, il 1979, con il lancio della versione denominata "Veloce". Nel 1981 arrivano in listino le versioni "Veloce Plus" e "Trofeo", quest'ultima disponibile solo nella colorazione grigio chiaro metallizzato con una fascia scura sulla fiancata che va dal muso alla coda. L'anno successivo Autodelta realizza il prototipo Alfasud "Sprint 6C" che adotta il sei cilindri a V della GTV da 158 Cv collocato non nel cofano anteriore ma in posizione centrale posteriore, soluzione questa che elimina i posti posteriori avendo il propulsore praticamente nell'abitacolo. Anche i passaruota sono esagerati, allargati per accogliere pneumatici di grande sezione. Stilisticamente questa "Sprint" prefigura nel frontale il modello del 1983 che adotta una mascherina più pronunciata ma arrotondata sempre con i quattro fari separati, ma tutta di colore nero in plastica. La 6C rimane però un esemplare unico. Nel 1989 la Alfasud Sprint arriva alla sua ultima generazione evolvendo il 4 cilindri boxer da 1.5 litri a 1700 cc. Si tratta di un motore raffinato, che adotta le punterie idrauliche e in grado nella versione più spinta di esprimere 114 Cv e raggiungere 202



1. Una Alfasud Sprint Quadrifoglio Verde del 1987
2. Il posto guida della Sprint riprende lo schema delle Alfasud berlina

chilometri orari. In quell'anno Alfa introduce sul mercato anche la versione 1,7 Quadrifoglio Verde dotata di catalizzatore destinata per lo più ai mercati esteri.



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,020  
Larghezza ..... m 1,620  
Altezza ..... m 1,305

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 890 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1286 cc  
Cilindri ..... 4 boxer  
Potenza ..... 76 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 5.280.000

# Nuova Giulietta

Produzione 1977 - 1985

Carrozzeria Berlina

La Nuova Giulietta è un'auto media dalla forte connotazione sportiva sottolineata da un profilo a cuneo e dalla coda alta che ingloba un piccolo spoiler nel cofano del bagagliaio. Con quattro porte e cinque posti, la Nuova Giulietta riprende lo schema meccanico dell'Alfetta: motore anteriore e cambio posteriore in blocco con il differenziale. Una soluzione questa che diminuisce lo spazio interno a causa del largo tunnel, che limita l'abitabilità del posto centrale posteriore. La scelta di avere il motore avanti e il cambio al retrotreno aiuta a distribuire le masse della vettura in modo più omogeneo. Grande novità all'interno con uno stile decisamente più curato dello standard dell'epoca. Rivestimenti sulle porte e moquette al pavimento, regalano a questa media un aspetto da ammiraglia. Sulla Giulietta 1.6 (109 Cv), inoltre, è disponibile, a richiesta, il condizionatore d'aria, accessorio un tempo destinato solamente alle vetture di classe superiore. Caratteristica innovativa della plancia della Giulietta è quella di avere un pannello strumenti compatto, con le lancette di contagiri e tachimetro contrapposte. Oltre alle motorizzazioni 1300, 1600, 1800 cc e 2 litri benzina sono da segnalare per la Giulietta due versioni particolari, la 2.0 Turbodelta da 170 Cv e la più "pacifica" 2.0 Turbodiesel da 82 Cv.



La prima è una sportiva senza compromessi. Pur essendo una berlina, il carattere "racing" spicca per la presenza del grande scappamento sul lato sinistro, per gli interni caratterizzati dalla presenza del volante Momo e dal manometro del turbo al posto di una bocchetta dell'aria sulla plancia. La Turbodiesel adotta, invece un 4 cilindri costruito dalla VM di Cento, montato precedentemente sull'Alfetta TD. Della Giulietta nuova versione vengono costruiti circa 280.000 esemplari.

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.3 - 1.6	1977 - 1981
1.8 - 2.0	1979 - 1981
1.3/2.0 Super	1981 - 1983
2.0 TI	1982 - 1984
2.0 Turbodiesel	1982 - 1984
Turbodelta	1983 - 1984
1.6/2.0/2.0 td L	1983 - 1985

1. La Giulietta con il caratteristico profilo a cuneo e la coda tronca, accentuata dal piccolo spoiler integrato nella coda
2. La versione Turbodelta

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,210

Larghezza ..... m 1,650

Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.100 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1357 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 166 km/h

PREZZO ..... Lire 6.337.000

## Alfa 6

Produzione 1979 - 1987

Carrozzeria Berlina

Linea squadrata, taglio netto fra abitacolo coda e muso: l'Alfa 6 al suo debutto appare già vecchia. Ma non si tratta solo di un'impressione perché la macchina in realtà è stata progettata addirittura nel 1973, sei anni prima della sua nascita. La scelta dell'Alfa di mandare in produzione un vecchio progetto, discutibile quanto si vuole, ha però una sua logica perché la 6 nasce dal genio di Orazio Satta, uno dei più grandi ingegneri della storia dell'automobile, papà dell'imbattibile Alfetta da gara e di numerose altre macchine da corsa. Design a parte, la 6 è infatti una macchina molto raffinata che per equilibrare meglio i pesi prevede un cambio posteriore in blocco con il differenziale: una finezza estrema che regala a quest'Alfa una tenuta di strada e un stabilità da primato. Peso e dimensioni però mortificano tanta meraviglia e il servosterzo, novità assoluta per una vettura Alfa Romeo, della ZF (un dispositivo idraulico ad azione progressiva) non migliora certo la situazione. In compenso il comfort è di altissimo livello, anche se le finiture non sono certo a livello delle Bmw e Mercedes di quegli anni. Ecco perché

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,680

Larghezza ..... m 1,680

Altezza ..... m 1,425

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.470 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1996 cc

Cilindri ..... 6 V

Potenza ..... 135 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITA' MASSIMA .... 185 km/h

PREZZO ..... Lire 28.172.000

la 6 alla fine non ha il successo sperato: non è solo una questione di design perché gli alfisti sono stati capaci di "digerire" una linea tutto sommato anonima, ma non sono affatto disposti

### LA TECNICA

L'Alfa 6 è la prima berlina italiana ad essere equipaggiata, nella sua seconda serie, con il motore a 5 cilindri turbodiesel fornito dalla VM di Cento che sviluppa questa unità per permettere alla Alfa 6 di avere prestazioni briose. Forte di 105 Cv, il motore VM è anche relativamente parco nei consumi garantendo 7 l/100 chilometri a 90 all'ora costanti. Questa motorizzazione non ha comunque ottenuto il successo sperato e le Alfa 6 Turbodiesel vendute sono state al di sotto delle previsioni.



1



2



3



4



a scendere a compromessi in fatto di prestazioni e piacere di guida. D'altro canto chi invece punta tutto sul comfort trova invece inammissibili alcune pecche di finitura su una macchina da 30 milioni di lire. A poco servono quindi le migliorie che l'Alfa cerca di introdurre disperatamente negli anni successivi: nel 1983 compare un frontale molto più moderno grazie all'adozione di due fari rettangolari al posto dei quattro tondi. Stesso discorso per la coda, arricchita da giganteschi gruppi ottici allora tanto di moda e per gli interni molto più rifiniti. Non mancano però interessanti aggiornamenti tecnici come il debutto del nuovo sei cilindri a V da 2 litri capace di 135 cavalli e della tanto attesa versione turbodiesel, che adotta, anche in questo modello



1. Particolare del curato e completo cruscotto
2. Interni della versione base
3. Fanali posteriori della seconda serie
4. Vista anteriore dell'Alfa 6 del 1979
5. La vista di tre quarti evidenzia la linea da ammiraglia della Alfa 6

come su altri di questo periodo, un propulsore fornito dalla VM di Cento. Un moderno 5 cilindri capace di 105 Cv e 170 chilometri orari, pochi per una vera Alfa, soprattutto di questo peso e di queste dimensioni.

#### LE VERSIONI

Modello	Produzione
Alfa 6 2.5	1979 - 1987
Alfa 6 2.0	1983 - 1986
Alfa 6 2.5i Q.O.	1983 - 1986
Alfa 6 2.5 Turbodiesel 5	1983 - 1987



#### FOCUS La Quadrifoglio Oro

Nel 1983 viene introdotta la Quadrifoglio Oro, più completa nelle dotazioni. Essa adotta anche l'iniezione elettronica in luogo della batteria da 6 carburatori singoli posti tra le bancate. Questa versione è capace di 185 Cv e di raggiungere in quinta marcia i 188 orari.

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,680  
Larghezza ..... m 1,680  
Altezza ..... m 1,425

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... nd

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2492 cc

Cilindri ..... 6 a V

Potenza ..... 158 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a xdisco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 195 km/h

PREZZO ..... Lire 32.800.000

## 33

Produzione 1983 - 1994

Carrozzeria Berlina

L'Alfa Romeo 33 nasce sulle ceneri della Alfasud e condivide con la sua progenitrice lo schema generale, sebbene, si distacchi nettamente dalla sua antenata per l'impostazione stilistica. Con la Alfasud, la 33 ha infatti in comune anche lo stabilimento di produzione che è quello di Pomigliano d'Arco. Lo schema meccanico non differisce molto dall'Alfasud. Anche la 33 ha il motore boxer e la trazione anteriore, diversa è la disposizione dei freni a disco anteriori, non più ai lati del differenziale, ma nella posizione convenzionale nelle ruote. Al posteriore l'unica novità riguarda il ponte che ora è in struttura tubolare, mentre i freni rimangono a tamburo. Sempre davanti, lo schema utilizzato per le sospensioni è il classico MacPherson che in questo caso adotta degli ammortizzatori con taratura abbastanza rigida da far risparmiare alla 33 la barra stabilizzatrice adottata invece nella Alfasud. Questo elemento è ovviato anche dalla congiunzione dei duomi degli ammortizzatori con un fazzoletto di lamiera che attraversa il cofano motore. All'interno l'ambiente è molto più moderno e accogliente rispetto alla Alfasud. I pannelli porta sono ricoperti con tessuto e le maniglie di apertura nel bracciolo. Il volante è il tre razze classico dell'Alfa Romeo degli anni Ottanta, di grande diametro e con un grande pulsante del clacson al centro che integra il logo della Casa. Comodi gli interni per le versioni base, ma non mancano anche allestimenti sportivi sia per le finiture che per i motori. I clienti possono contare, dalla serie 1986, della Quadrifoglio Verde, che adotta un boxer 1.7 litri capace di 114 Cv (111 Cv in versione catalizzata). Non manca la versione familiare, che per la 33 si chiama Sport Wagon nelle ultime versioni. Il disegno della giardinetta è di Pininfarina. Con il restyling della carrozzeria, avvenuto nel

## SCHEDA TECNICA

## DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,015

Larghezza ..... m 1,612

Altezza ..... m 1,340

POSTI ..... 5

PORTE ..... 5

PESO ..... 1315 kg

## MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1351 cc

Cilindri ..... 4 boxer

Potenza ..... 89 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

## FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA .... 181 Km/h

PREZZO ..... Lire 11.964.000

1990, il look si avvicina a quello della Giulietta e delle 75. La coda ha ora i gruppi ottici posteriori di colore rosso in stile Alfa 164, mentre il frontale beneficia di un aggiornamento che riguarda calandra e fari. Sulla serie 90, debutta anche il motore 1,7 litri boxer a 16 valvole, capace di 133 Cv. Le 33 equipaggiate con questo motore si chiamano sempre Quadrifoglio, ma non Oro come le precedenti, bensì Verde in onore alle gloriose Alfa da corsa degli anni passati. Queste versioni hanno vistose minigonne e un alettone in tinta sulla coda. La 33 adotta anche un turbodiesel ma non boxer. Per questo tipo di motori si preferisce un 3 in linea. Il fornitore è sempre la VM che sviluppa un propulsore da 84 Cv dotato di intercooler a tre cilindri da 1800 cc. Su queste versioni non è presente il check panel sul cruscotto che è dotazione normale su tutte le altre 33.





1. L'Alfa 33 1.7 a 16 valvole
2. Un'Alfa 33 prima serie, uscita sul mercato nel 1983. L'estetica è lontana anni luce da quella dell'Alfasud, il modello che la precede, e ispira anche modelli successivi dell'Alfa Romeo

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.2/1.5	1983 - 1985
Giardinetta	1983 - 1984
1.7 Q.V.	1986 - 1988
1.8 Turbodiesel	1986 - 1988
SportWagon	1990 - 1994
1.3 IE cat L	1991 - 1994

### LA TECNICA

La 33 4X4 nasce prima della 33 stessa. È Pininfarina nel 1982 a proporre una versione a trazione integrale della Alfasud. Questo schema viene utilizzato poi nel 1983 per la 33. Si tratta di una Q.O. con ponte posteriore collegato al cambio tramite un albero di trasmissione in due parti che viene attivato tramite un innesto manuale nell'abitacolo.



### FOCUS Un bolide da 210 all'ora

Negli anni Novanta è una delle auto medie più cattive sul mercato. I 133 Cv ottenuti dal boxer 16 V sono notevoli. Il motore ha tra le sue chicche quattro condotti di aspirazione ognuno associato ad una valvola a farfalla e a un singolo iniettore. La compattezza della 33 permette a questo motore di raggiungere i 210 chilometri orari.

### DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,075  
Larghezza..... m 1,140  
Altezza..... m 1,350

POSTI..... 5

PORTE..... 5

PESO..... 1.425 kg

### MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata..... 1712 cc

Cilindri..... 4

Potenza..... 133 Cv

TRAZIONE..... anteriore

CAMBIO..... 5 marce

### FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA..... 207 km/h

PREZZO..... Lire 24.936.000

# Arna

Produzione 1983 - 1987  
Carrozzeria Berlina

L'Arna è una delle prime auto moderne realizzate in joint venture: la macchina nasce da un accordo tra Alfa Romeo e Nissan. Il nome è un acronimo che sta per Alfa Romeo Nissan Autoveicoli. Presentata al salone di Francoforte del 1983, questa vettura è prodotta negli stabilimenti di Pratola Serra (Avellino), dove arrivano i lamierati dalla Nissan, che fornisce anche gli elementi portanti della carrozzeria, la plancia, i sedili e le sospensioni posteriori (gli stessi del modello Cherry). L'Alfa mette il motore, il cambio e l'avantreno dell'Alfasud. Al debutto l'Arna ha un solo motore da 1.2 litri e 63 Cv, successivamente viene dotata anche del 1.3 da 86 Cv del 1.5 da 95 Cv solo per la Ti che adotta anche un vistoso spoiler in gomma sulla coda. Poco apprezzata in Italia l'Arna ha più successo in Europa.



1. Una serie speciale dell'Arna, l'auto prodotta dall'Alfa in joint venture con la Nissan  
2. Il posto guida della vettura italojapponese



## FOCUS

### Solo quattro anni in listino

Nonostante sia stata concepita dal punto di vista dell'alleanza con Nissan, in maniera impeccabile, le forme dell'Arna non si accostano ai gusti degli italiani. Vengono prodotte 58.894 unità ma l'Arna non riesce a imporsi, soffocata anche dalla concorrenza in casa fatta dalla 33, che ne cannibalizza, nonostante il prezzo più alto, quote di vendita, facendola rimanere in listino solo 4 anni.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.2 3p L	1983 - 1984
1.2 5p L	1983 - 1984
1.3 3p Ti	1984 - 1986
1.2 3/5p SL	1984 - 1987
1.3 3/5p SL	1984 - 1987
1.5 3p Ti	1984 - 1987

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,000  
Larghezza ..... m 1,620  
Altezza ..... m 1,340

POSTI ..... 5

PORTE ..... 3

PESO ..... 1.275 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1186 cc  
Cilindri ..... 4 boxer  
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 156 km/h

PREZZO ..... Lire 11.448.000

## 90

Produzione 1984 - 1987

Carrozzeria Berlina

La 90 è l'evoluzione dell'Alfetta, rivisitata da Nuccio Bertone. Il carrozziere/designer torinese non stravolge i concetti classici della berlina ma cerca di renderla più moderna. Interessante la soluzione dello spoiler anteriore mobile a seconda della velocità. I motori sono quelli dell'Alfetta, i collaudati 1.8 e 2 litri e vengono introdotti un 2.5 V6, un 2.0 V6 e 2.4 Td. Stesso discorso per il reparto trasmissione e cambio che rimangono invariati. All'interno la 90 è un'auto molto dotata e rifinita. Fa da subito la sua comparsa l'imperiale che percorre il cielo dell'abitacolo, inglobando le luci di lettura posteriori e i comandi dei vetri elettrici all'altezza dello specchietto centrale, soluzione scomoda poi abbandonata.

## LE VERSIONI

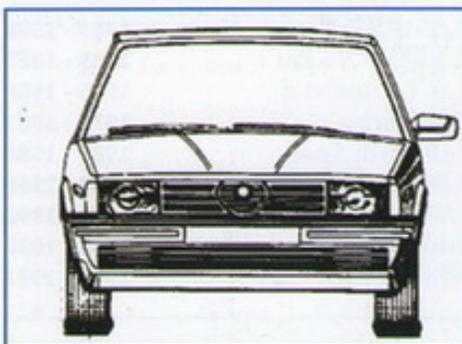
Modello	Produzione
2.4 td - 2.5 i Q.O.	1984 - 1986
1.8 - 2.0 - 2.0 i	1984 - 1987
2.0 V6 i	1985 - 1986
Super 2.5 i cat	1986 - 1987

## FOCUS

## I motori V6 della 90

L'Alfa 90 ha in listino due motori V6, un 2.5 e un 2 litri, una raffinatezza esclusiva per una berlina dell'epoca. Per motivi fiscali, però, la versione preferita è subito la più piccola. Capace di 132 Cv questo 2000 deriva da quello montato sull'Alfa 6 ma in versione evoluta, con sistema di alimentazione a iniezione elettronica a vantaggio della progressività e della possibilità di essere omologata anche negli Stati Uniti d'America.

1. La linea della 90 deriva direttamente dalla Alfetta, ma risulta più moderno
2. Disegno del frontale
3. Particolare della Q.O. 2500 cc



## SCHEDA TECNICA

## DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,392
Larghezza .....	m 1,638
Altezza .....	m 1,420

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.505 kg

## MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1779 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	120 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

## FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Lire 19.414.000

## 75

Produzione 1985 - 1992

Carrozzeria Berlina

La nuova Alfa media nasce proprio nel settantacinquesimo compleanno della Casa che festeggia l'evento chiamando 75 la neo arrivata. Si tratta di una berlina dalle spiccate doti dinamiche che riprende i concetti tecnici già espressi sulla 90. Motore anteriore con cambio e differenziale al posteriore. I propulsori al lancio sono tre; un 1,6 litri da 110 Cv, un 1,8 litri da 120 Cv e un 2 litri da 128 Cv. Successivamente vengono i 2.0 Td e il 2.5 V6 (poi portato a 3.0 nel 1986) che equipaggia la Quadrifoglio Verde. L'interno è moderno con una grande plancia che incorpora i comandi per la climatizzazione al centro e il cruscotto ampio e completo di display di autodiagnosi e orologio digitale. Il volante a tre razze è regolabile in altezza. Il freno a mano non è a cloche ma a maniglia come per la 90. La coda tronca dona un aspetto da coupé alla 75. La banda laterale in plastica sottolinea la linea che tende verso l'alto al posteriore. Questo elemento viene sfruttato per lo spoiler che nasce proprio dalla fiancata e si sviluppa sul bagagliaio. Sulla 75 debuttano, nel 1987, i primi motori a doppia candela per cilindro, denominati Twin Spark.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6 - 1.8 2.0	1985 - 1988
2.5 QV - V6 cat	1985 - 1988
2.0 Turbodiesel	1986 - 1988
1.8i Turbo	1978 - 1981
2.0i Twin Spark	1987 - 1988
3.0i V6 America	1987 - 1988
2.4 Turbodiesel	1988 - 1992
1.6/1.8 ie cat	1989 - 1992
3.0i V6 cat	1990 - 1992

La 75 è una delle berline sportive dell'Alfa. Il profilo a cuneo è evidenziato dal muso spiovente e dalla coda tronca

## SCHEDA TECNICA

## DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,330
Larghezza .....	m 1,630
Altezza .....	m 1,400

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.060 kg

## MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1.560 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

## FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 19.002.000

FOCUS  
1.8 Turbo Evoluzione

Nel marzo del 1986 viene presentata una delle 75 più sportive della serie, si tratta della 1.8 Turbo Evoluzione prodotta in soli 500 esemplari, quantità necessaria per l'omologazione

alle gare Turismo. Il look è corsaiolo, con minigonne, passaruota allargati, vistosi spoiler anteriori e posteriori. Sotto il cofano borbotta un 4 cilindri sovralimentato da 155 Cv in grado di spingere la 75 fino ai 210 chilometri orari. L'interno adotta, per i posti anteriori, dei profilati sedili avvolgenti, mentre una banda adesiva sulla fiancata la identifica in maniera inconfondibile.

## 164

Produzione 1987 - 1997

Carrozzeria Berlina



Sportiva, spaziosa e personalissima: la 164 fa subito innamorare gli alfisti, ma anche tutti coloro che per anni si sono rivolti alle marche tedesche per avere una berlina di classe superiore potente e veloce. Nonostante la trazione anteriore infatti la 164 riesce a fare breccia e ancora oggi è considerata una delle migliori interpretazioni in assoluto di un progetto comune con altre marche: la macchina condivide con la Lancia Thema, la Saab 9000 e la Fiat Croma non solo lo stesso pianale, ma anche il 'giro porte' e tutti gli elementi strutturali. Presentata al salone di Francoforte nel 1987, la 164 deve comunque la sua linea alla matita dell'ingegner Fumia della Pininfarina, autore anche del design della Lancia Y, che riesce a donare alla macchina un'incredibile grinta prolungando il classico scudo Alfa sul cofano e caratterizzando così tutta la macchina. Altro trucco stilistico, usato per alleggerire la fiancata, è poi la profonda scalfatura che inglobava le maniglie e il gruppo

## La versione Super della 164

ottico (continuo) posteriore. Ma la 164, come tutte le vere Alfa, non è solo design: la gamma motori propone subito alcune perle, come la doppia accensione sul 4 cilindri, il 2000 Twin Spark da 145 Cv, e un possente 6 cilindri a V da 188 Cv, uno dei più potenti al mondo. Non manca un diesel, il 2.5 litri turbo da 114 Cv, fornito dalla VM di Cento. Basterebbe questo per rovinare i sogni di Bmw e Mercedes ma nel 1988 la 164 diventa un vero incubo per le marche tedesche: l'Alfa la fa debuttare anche con uno stratosferico 2.0 turbo plurivalvole che grazie agli oltre 170 Cv consente prestazioni da sportiva di razza. Ma, soprattutto, anche con un 6 cilindri a V turbocompresso di soli 2000 cc da 207 Cv: la velocità massima dichiarata (un periodo in cui questi dati hanno ancora una certa importanza) è di 240 chilometri orari e poche berline possono garantire prestazioni simili. Nel 1993 arriva il primo restyling che lascia inalterata la linea di

## SCHEDA TECNICA

## DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,555

Larghezza ..... m 1,760

Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.200 kg

## MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1962 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 145 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

## FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h

PREZZO ..... Lire 29.500.000

base ma la appesantisce un po' con i gruppi ottici più piccoli e interni meno personali (prima tutti i pulsanti sono nascosti in un'unica griglia). Non manca però qualcosa di più importante. Su questa versione, infatti, debutta il 3.0 V6 con testata a 4 valvole per cilindro abbinato a una sofisticata trazione integrale con giunto viscoso a controllo elettronico e cambio a 6 marce. Tecnologia che permette il lancio sul mercato della celebre 164 Q4 che, per ironia della sorte è costretta a pagare un'assurda sovrattassa, prevista in quegli anni per i veicoli fuoristrada. Un listino maggiore rispetto alle concorrenti, i consumi non proprio da berlina e la forte tassazione rallentano sul nascere le ambizioni della Q4, espressione più alta mai raggiunta dal progetto 164. In ogni caso, a questo modello va il merito di aver riportato la Casa di Arese ai vecchi fasti tecnologici e prestazionali di un tempo.

#### LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0i TS cat	1987 - 1997
2.5 Turbodiesel	1987 - 1997
3.0i V6 cat	1987 - 1997
2.0i Turbo	1988 - 1997
2.0i V6 Turbo	1991 - 1992
3.0i V6 24V Q4	1993



#### LA TECNICA

La 164 nasce già con tutto quello che serve per essere commercializzata negli Stati Uniti. Di questa vettura sono da subito disponibili i motori catalizzati e la carrozzeria è già rispondente alle norme "federal" sugli impatti a bassa velocità. Questa berlina è la prima ad adottare un motore V6 a trazione anteriore. Il propulsore, che in Italia è penalizzato dalle norme fiscali, negli Usa è considerato "small".



#### FOCUS Q4 con trazione integrale

L'Alfa Romeo presenta sulla nuova Q4 un sofisticato sistema di trazione integrale gestito da un terzo differenziale centrale e quindi in grado di adattarsi alle esigenze di aderenza e motricità. Questo modello è anche una risposta all'Audi che in quegli anni inizia a fare zfortuna con le sue Quattro e alla moda del momento che vuole ogni supercar anche con la trazione integrale.

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,555  
Larghezza ..... m 1,538  
Altezza ..... m 1,390

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.700 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2959 cc

Cilindri ..... 6 V

Potenza ..... 231 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 237 km/h

PREZZO ..... Lire 88.037.000



1. Il caratteristico fanale squadrato dell'Alfa 164 prima serie

2. I sedili sportivi della 164. La versione 3.0 V6 supera infatti i 230 orari di velocità massima ed è in grado di passare da 0 a 100 in 7,7 secondi; prestazioni quindi da vera sportiva



## SZ - RZ

Produzione 1989 - 1994  
Carrozzeria Coupé - Spider

La coupé SZ viene presentata al salone dell'auto di Ginevra nel 1989 e riscuote subito un grande interesse. Dopo molti anni, infatti, Zagato torna ad interpretare in maniera corsaiola una Alfa Romeo. Caratterizzata da un Cx estremamente favorevole (valore dichiarato 0,30), la SZ deriva nel telaio dalla 75 da corsa e adotta una carrozzeria in fibra di vetro e materiali compositi. Come per la berlina da cui deriva, anche la SZ ha il motore all'anteriore e il cambio posteriore in blocco con il differenziale. Grazie al suo 3 litri V6 modificato l'auto disegnata e assemblata da Zagato è capace di raggiungere i 245 chilometri orari, esprime i 207 Cv a 6.200 giri al minuto e raggiunge i 100 chilometri orari da fermo in soli 7 secondi. Di queste auto sono state prodotte solo 998 unità.

1. La RZ ha il telaio rinforzato per avere la stessa rigidità della SZ con il tetto normale
2. Il frontale dell'Alfa caratterizzato dai sei fari quadrati
3. La coupé ha un CX di 0,30, grazie anche allo spoiler posteriore

### FOCUS La spider

La RZ è la versione spider della SZ. L'adozione del tetto in tela comporta modifiche consistenti nella struttura della macchina che è rinforzata per garantire la rigidità della versione chiusa. La RZ ha praticamente le stesse prestazioni della SZ, varia solo la velocità massima che in questo caso è di 230 chilometri orari. La capote, con comando a mano, una volta ripiegata va a porsi in un vano dietro ai sedili che riprende le forme dei poggiatesta allungati fino alla coda.



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,060  
Larghezza ..... m 1,730  
Altezza ..... m 1,310

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.280 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2959 cc  
Cilindri ..... 6 a V  
Potenza ..... 207 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 245 km/h

PREZZO ..... Lire 93.044.000

# 155

Produzione 1992 - 1997

Carrozzeria Berlina

La 155 nasce come sostituta della 75, della quale riprende la filosofia sportiveggiante e la forma a cuneo. Ma quest'auto, seconda dell'era Fiat, proprio per la necessità di razionalizzare gli investimenti è profondamente diversa rispetto alla 75: perde la trazione posteriore a vantaggio di motori e trazioni anteriori e sospensioni a ruote indipendenti. Per aiutare le economie di scala del gruppo, la 155 usa il pianale della Fiat Tipo e della Lancia Dedra e adotta al lancio un 1.8 litri Fiat da 126 Cv e il 2.0 Twin Spark da 141 Cv. Nel 1993 arrivano anche le versioni turbodiesel, la 1.9 (motore derivato dalla Fiat Tempra) e il 2.5 litri da 165 Cv prodotto dalla VM. Questa Alfa riscuote molto successo e viene usata nelle forze dell'ordine come auto di servizio. Nel 1995, al Salone di Ginevra, la versione 2.0i Twin Spark 16V con un nuovo motore e alcuni "ritocchi" esterni.



1. L'Alfa 155 sostituisce la 75 ed è il secondo modello dell'era Fiat
2. Gli interni della 155. Questa Alfa viene prodotta dal 1992 al 1997



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8/2.0 TS cat	1992 - 1993
2.5i V6 cat	1992 - 1997
2.0i Turbo Q4	1992 - 1997
1.7i TS cat	1993 - 1995
1.9/2.5 Turbodiesel	1993 - 1995
1.6/1.8/2.0 TS	1995 - 1997

## FOCUS

### 2.0i Turbo 16V cat Q4

Accanto alla versione 6 cilindri a V 2,5 litri, Alfa Romeo propone ai clienti sportivi anche la 2.0 Turbo a trazione integrale. Il motore e la trasmissione 4x4 sono gli stessi delle

Lancia Delta Integrale. Sono presenti anche le sospensioni elettroniche programmabili e un sofisticato ABS a 4 canali e 6 sensori. La Q4 è riconoscibile dalla mascherina anteriore modificata e dal paraurti anteriore che adotta prese d'aria più grandi.

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,443
Larghezza .....	m 1,700
Altezza .....	m 1,440

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.770 kg

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1773 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	126 Cv

TRAZIONE..... anteriore

CAMBIO..... 5 marce

### FRENI

Anteriore .....

Posteriore .....

VELOCITÀ MASSIMA..... 200 km/h

PREZZO ..... Lire 26.341.000

# 145/146

Produzione 1994 - 2000  
Carrozzeria Berlina

La 145 può considerarsi l'erede della gloriosa Alfasud. Questa berlina tre porte a due volumi dal taglio sportivo, adotta nella prima serie i motori boxer montati longitudinalmente. Presentata al salone di Torino nel 1994, la 145 viene proposta al pubblico con tre motori; un 1.3 litri, un 1.6 litri e un 1.7 16 V. La linea è originale. Il muso è appuntito e ospita due gruppi ottici piccoli e potenti, mentre di lato spicca la linea di cintura spezzata e al posteriore, il lunotto di forma pentagonale. Completo l'interno, comodi e spaziosi i sedili anteriori e posteriori. La plancia è moderna e racchiude tutti i comandi che servono a bordo. Non manca la td che adotta un 1.9 litri di derivazione Fiat. La versione sportiva adotta un 2.000 da 130 Cv e 210 chilometri orari.



1. La 145 insieme alla 146 nella versione del 1999  
2. Particolare della plancia e del posto guida della 145



## FOCUS 146: la due e mezzo

Per venire incontro alle esigenze del pubblico, nel 1995 viene presentata la 146, versione a 5 porte della 145. Si tratta di una due volumi e mezzo, leggermente più lunga (25 centimetri) della 145 ma con le stesse caratteristiche tecniche. Rispetto alla due volumi, il bagagliaio della 146 è molto più spazioso.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.3/1.6/1.7 L TS	1994 - 1996
1.9 TD	1994 - 1999
2.0i TS Q	1995 - 2000
1.4/1.6/1.8 TS	1996 - 1999
1.9 JTD	1999 - 2000

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,093  
Larghezza ..... m 1,712  
Altezza ..... m 1,427

POSTI ..... 5

PORTE ..... 5

PESO ..... 1.670 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1351 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 178 km/h

PREZZO ..... Lire 20.900.000

# GTV

Produzione 1995 - 2000  
Carrozzeria Coupé

Derivata stilisticamente dal prototipo Proteo del 1991, la nuova Gtv si presenta ufficialmente al pubblico internazionale al salone di Ginevra del 1995. Disegnata a quattro mani dal Centro Stile Alfa e da Pininfarina, la Gtv riprende la linea a cuneo con la cintura laterale spezzata. Il frontale è caratterizzato dai quattro fari tondi che sbucano dall'ampio cofano in resina. La coda, anch'essa appuntita, viene arricchita da una lunga fascia rossa che ingloba i fanali posteriori. L'interno è decisamente sportivo, con i sedili avvolgenti e la strumentazione a elementi separati (tre indicatori sul tunnel centrale della plancia). La gamma motori è ricca: 4 cilindri o 6 a V con potenze che vanno oltre i 200 cavalli. La più performante è la 3.0 V6, che esprime 218 Cv e arriva a 233 chilometri orari.



1. La Gtv, presentata nel 1995, riprende le linee del prototipo Proteo del 1991
2. La coda della Gtv spider è arrotondata per renderla compatibile alla presenza della capote
3. La Gtv ha uno spoiler integrato



## FOCUS Spider più potente

Sorella della Gtv, la Spider debutta anche lei al salone di Ginevra del 1995. Quest'auto ha differenze rilevanti rispetto alla Gtv. La coda è spiovente e arrotondata, la linea di cintura a U che avvolge l'abitacolo quando la capote è ripiegata e la presenza di due soli posti sono i segni distintivi della Spider. Su quest'auto viene montato anche il 2 litri V6 Turbo leggermente depotenziato a 218 Cv in grado di rispettare le normative anti inquinamento Euro 3.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0i TS 16 V cat	1995 - 2000
3.0 V6 24 V cat	1996 - 2000
2.0i V6 Turbo	1998 - 2000
1.8i TS 16V cat	1998 - 2000

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,285  
Larghezza ..... m 1,780  
Altezza ..... m 1,318

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.420 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1996 cc  
Cilindri ..... 6 a V  
Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Lire 52.300.000

## 156

Produzione 1997 - 2007  
Carrozzeria Berlina

1. L'Alfa 156 disegnata da Walter de Silva al Centro Stile Alfa Romeo
2. La coda culmina nei fari posteriori che fanno il verso a quelli della Giulia



## SCHEDA TECNICA

## DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,430

Larghezza ..... m 1,745

Altezza ..... m 1,415

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.230 kg

## MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1598 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

## FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 188 km/h

PREZZO ..... Lire 35.200.000

La 156 presentata nel 1997, è una delle auto disegnate da Walter de Silva al Centro Stile Alfa Romeo. Questa berlina, rimasta per dieci anni nel listino della Casa lombarda, riscuote un buon successo di critica sin dal debutto. Il merito è del design che fa somigliare la 156 ad una coupé più che a una berlina, grazie soprattutto alla soluzione di mimetizzare le maniglie di apertura delle porte posteriori alla fine del finestrino. L'auto in questo modo diventa quasi una due porte, con le maniglie anteriori in vista in stile "vecchie Alfa". Di richiami alle storiche vetture della Casa nella 156 ce ne sono molti, a partire dallo scudetto anteriore, prima incastonato, poi (seconda serie del 2003) prominente rispetto al paraurti. C'è il frontale appuntito, il cofano con nervature che partono dallo scudetto e la coda che fa il verso alla Giulia. All'interno si è scelto di utilizzare la corona del volante in legno, senza rinunciare però a tutte le dotazioni di sicurezza che si addice ad una vettura



moderna; sei Airbag, Abs e barre anti intrusione. Nell'abitacolo della 156 domina la plancia con i due strumenti circolari principali di fronte al guidatore. Tachimetro e contagiri sono elementi fondamentali, mentre decentrate sulla parte centrale della plancia ci sono gli indicatori del livello del carburante, l'orologio e la temperatura del motore. La 156 ha anche un buon successo nelle gare internazionali del WTCC (World Touring Car Championship) dove, al pari della 155 che sostituisce in strada e in pista, si afferma in diverse occasioni.

La 156 fa notizia anche per il fatto di aver introdotto (in contemporanea con Mercedes Benz) i motori turbo diesel common rail, denominati per la vettura italiana JTD. Questa soluzione, che debutta nel 1997 sulla 156, si basa sugli studi di un ingegnere italiano, ma viene sviluppata da Bosch e Mercedes Benz.

Le 156 equipaggiate con queste motorizzazioni a gasolio, più performanti delle versioni a benzina, sono poche nei consumi, anche se i costi di acquisto sono abbastanza elevati. Altra innovazione riguarda i motori benzina che usufruiscono dei sistemi MultiJet e JTS (Jet Thrust Stoichiometric) che sfruttano al meglio i motori multivalvole Alfa.

1. Il posto guida è classico e sportivo al tempo stesso con parte degli strumenti sulla consolle
2. Il frontale della seconda serie con i nuovi fari

#### LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.9 JTD 8V	1997 - 2000
1.6 16v TS	1997 - 2007
1.8 16v TS	2000 - 2005
3.2 V6 24V	2002 - 2004
2.0 16v JTS	2002 - 2005
2.4 JTD 20V	2002 - 2007



#### FOCUS 156 Sportwagon

La 156 ha una versione familiare che viene denominata al pari delle 33, Sportwagon. Questa carrozzeria ha la particolarità principale nel disegno dello spoiler posteriore integrato. La scelta di fondere il deflettore superiore con il tetto aiuta attivamente l'auto a rimanere in strada. Lo spoiler sfrutta una curvatura apposta del padiglione che favorisce il flusso sotto un alettone perfettamente integrato nella carrozzeria.



#### LA TECNICA

I motori diesel vedono, con la 156, una nuova giovinezza grazie all'introduzione del sistema common rail. Sviluppato in Italia dall'ingegner Mario Ricco all'epoca a capo del Centro Ricerche Alimentazione Motori Elasis, il sistema è stato brevettato dal centro ricerche Fiat e da Magneti Marelli, in seguito sviluppato da Bosch e Mercedes Benz. Il vantaggio del common rail è quello di comprimere fino a 1.600 bar il gasolio all'interno di un condotto comune, che distribuisce il gasolio agli iniettori a loro volta in grado di polverizzare il carburante in modo ottimale per la combustione. Questa innovazione porta il motore diesel ad essere preferito a quello benzina.



# 166

Produzione 1998 - 2007

Carrozzeria Berlina

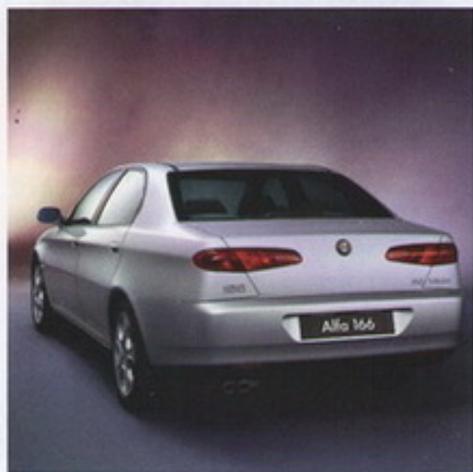
Erede della 164, la 166 ne è la naturale evoluzione. Spaziosa, lussuosa e sportiva, la grande berlina di Alfa Romeo è prodotta in due generazioni: la prima del 1998, la seconda del 2003, differente solo per un nuovo disegno del frontale. Apprezzata per le sue doti dinamiche e per la sua comodità, questa berlina di quasi cinque metri di lunghezza viene scelta anche dai politici che la fanno l'auto di rappresentanza italiana (insieme alla Lancia K). Completa la scelta delle motorizzazioni, con quattro versioni a benzina e un diesel. Le potenze disponibili vanno da 155 a 226 Cv per i motori a benzina e da 136 ai 185 Cv per il diesel che viene utilizzato in diverse configurazioni nella seconda serie. La 166 è l'ultima ammiraglia della Casa.

1. Il frontale della 166, caratterizzato dai piccoli fari e dal disegno della calandra
2. La coda della 166. L'auto viene prodotta dal 1998 al 2007



## FOCUS Coupé e Sportwagon

Non hanno mai visto la luce, ma la 166 è sul punto di avere due carrozzerie in più in listino. Si tratta della Coupé e della Sportwagon. La prima avrebbe dovuto avere tre porte con la linea a cuneo della berlina, mentre la seconda è una grande station wagon concepita per fare da concorrente alle grandi familiari alto di gamma tedesche. I progetti per queste due carrozzerie, però, sono arrivati troppo tardi, quando la vita del modello giunge alla fine.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0i TS 16V cat	1998 - 2007
2.0i V6 T cat S	1998 - 2007
2.5 V6 24V cat	1998 - 2007
2.5 V6 24V cat S	1998 - 2007
2.4 JTD cat	1998 - 2007

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,720  
Larghezza ..... m 1,800  
Altezza ..... m 1,416

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.420 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1970 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 155 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA .... 213 km/h

PREZZO ..... Lire 60.042.000

## 147

Produzione Dal 2000  
Carrozzeria Berlina

La 147 viene considerata il secondo capolavoro del designer Walter de Silva che dopo la 156 propone una compatta due volumi dalla linea molto aggressiva. La macchina introduce tante innovazioni: la coda tondeggiante, il muso con il grande stemma Alfa e il lunotto posteriore a forma di V che viene poi copiato da moltissime altre marche. La prima serie, lanciata nel 2000, diventa immediatamente un punto di riferimento per le compatte di classe superiore. Dal punto di vista industriale la 147 viene costruita nello stabilimento di Pomigliano d'Arco (Na). L'assemblaggio, molto preciso, sottolinea un livello di cura da classe superiore. Queste qualità, unite alla brillantezza dei motori (dal 1.6 al 1.9 Jtd), le fanno conquistare il riconoscimento Auto dell'Anno nel 2001. La 147 figura anche tra le auto con le conque stelle Euroncap che certificano l'alto livello di sicurezza della piccola Alfa. Disponibile con due carrozzerie, 3 e 5 porte, la 147 ha un abitacolo curato e sportivo. La plancia pur ricordando quella della 156 ripropone la forma asimmetrica, scavata dalla parte del passeggero per aumentare abitabilità: un'idea oggi ripresa da molti modelli. Di conseguenza sulla 147 il cruscotto è tutto racchiuso dietro al volante a tre razze che ospita anche i comandi della radio. Nella parte centrale della plancia radio e climatizzazione sono racchiusi in una zona comune e compare per la prima volta un grande spazio per lo schermo del navigatore satellitare, previsto come optional. Nelle versioni più accessoriate è presente anche sistema di comunicazione Connect che permette di essere informati in tempo reale delle condizioni del traffico. Al lancio le motorizzazioni subito disponibili sono tre, due delle quali benzina: i famosi 1.6 e 2.0 Twin Spark, in tre potenze; due versioni del 1.6, una da 105 Cv e una da 120 Cv, mentre il 2.0

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,223  
Larghezza ..... m 1,729  
Altezza ..... m 1,442

POSTI ..... 5

PORTE ..... 3

PESO ..... 1.190 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 ..... 186 km/h

PREZZO ..... Lire 33.700.000

arriva a 150. Il motore diesel è il 1.9 Jtd declinato in cinque potenze, da 100 a 170 Cv. Dalla 147 nasce anche una special che viene chiamata GTA. Questa vettura adotta il possente motore 3.200 V6 da 250 Cv, lo stesso della 166. Nel 2005 viene proposta la seconda serie modificata essenzialmente nel frontale, con i fari più grandi a goccia che ricordano quelli della nuova berlina 159. La sportività in questa nuova generazione è sottolineata dalla presenza in più versioni dei cerchi da 17 pollici. Questa serie, viene però superata dalla terza edizione del 2006 che vede il ritorno dei baffi cromati sul frontale, insieme a una calandra e a una nuova cornice anch'essa cromata. Dalla 156 la piccolina riprende il sistema delle sospensioni per le versioni più sportive è utilizzato il differenziale autobloccante Q2.



### LA TECNICA

La 147 è una delle prime vetture dell'Alfa Romeo ad adottare il cambio Selespeed. Si tratta di un elemento direttamente derivato dalle corse e utilizzato in alternativa alle classiche trasmissioni automatiche. Il sistema sfrutta un cambio tradizionale robotizzato con comando a cloche al volante con il pulsanti "+" per inserire la marcia e il "-" per scalare.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6 TS	dal 2000
1.6 TS 120Cv	dal 2000
2.0 TS	dal 2000
1.9 JTD	dal 2000
1.9 JTDm 16V	dal 2000
3.2 GTA	2002 - 2005



1. L'Alfa 147, il modello arriva sul mercato alla fine del 2000 in versione 3 e 5 porte
2. La consolle centrale della 147 con i comandi della radio-cd e dell'aria condizionata
3. Il volante dell'Alfa con i comandi integrati



### FOCUS GTA 3.2 V6

Della 147 GTA, sul mercato nel 2002, stupiscono i numeri. Il 3.2 litri a benzina, sei cilindri a V, sviluppa 250 Cv e una velocità massima di 250 chilometri orari. La GTA sottolinea la sua sportività attraverso un fascione anteriore con ampie prese d'aria e lo spoiler sul portellone. Numerose le dotazioni di sicurezza: dal controllo della trazione a quello della stabilità.

## DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,223

Larghezza..... m 1,729

Altezza..... m 1,442

POSTI..... 5

PORTE..... 3

PESO..... nd

## MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata..... 3200 cc

Cilindri..... 6 a V

Potenza..... 250 Cv

TRAZIONE..... anteriore

CAMBIO..... a 6 marce

## FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA..... 250 km/h

PREZZO..... Euro 33.150

# Brera

Produzione Dal 2005  
Carrozzeria Coupé

La Brera è una coupé che deriva direttamente dalla 159. Come la berlina, anche questo modello è disegnato da Giugiaro. Dalla 159, la Brera adotta il pianale, debitamente accorciato per adattarsi alle esigenze dinamiche della coupé. Stilisticamente questa sportiva è molto simile nel frontale alla berlina, della quale adotta i gruppi ottici anteriori, lo scudetto avanzato e il disegno del fascione anteriore. Differente per esigenze aerodinamiche, il parabrezza, è più inclinato rispetto alla berlina. La parte laterale, dopo lo sportello (che rispetto a quello del prototipo ad apertura verso l'alto, si apre in modo tradizionale), trova posto un piccolo finestrino che dà luce ai sedili posteriori. La coda della Brera è una novità. Il lunotto posteriore è a pentagono rovesciato con lo stemma della Casa al centro del portellone che integra anche uno spoiler nero a filo del tetto. I gruppi ottici posteriori riprendono il design della 159, ma sulla Brera sono ingranditi e accompagnano la linea di cintura fin quasi al logo Alfa posto al centro della coda. Quattro scarichi, due per parte, mettono bene in chiaro che siamo in presenza di una sportiva. Gli interni prendono in prestito dalla 159 tutta la plancia, mentre sono diversi i sedili, decisamente più sportivi di quelli della berlina. Si tratta di poltrone in pelle (rossa o nera a seconda degli allestimenti) che integrano il poggiatesta e il logo

## SCHEDA TECNICA - 2.2 JTS

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,410  
Larghezza ..... m 1,830  
Altezza ..... m 1,341

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.395 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2.197 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 224 km/h

PREZZO ..... Euro 33.951

Brera serigrafata in una placchetta. I sedili posteriori sono per due persone ma non prevedono la permanenza degli ospiti per molti chilometri a causa dell'esiguo spazio a disposizione. Sotto al cofano anteriore possono trovare spazio diverse motorizzazioni. Il modello d'attacco dispone di un 2,2 litri a benzina da 185 cavalli ma c'è anche un 3,2 litri V6. Questi due motori derivano dall'accordo



tra Fiat e GM. Si tratta nello specifico di motori che trovano applicazione anche nella 159 e nella Spider. Il propulsore diesel, 2,4 litri ha una potenza di 210 Cv, abbinato alla versione Q4 a trazione integrale, mentre la versione meno potente da 200 Cv, adotta il cambio automatico-sequenziale QTronic a sei marce. Sicurezza al top con le cinque stelle Euroncap conquistate dalla Brera.

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.2 JTS	dal 2005
3.2 V6 JTS	dal 2005
2.4 JTDm	dal 2005
2.4 JTD	dal 2005



## LA TECNICA

Da sogno a realtà in poco tempo, la Brera brucia le tappe per arrivare sul mercato. La presentazione del prototipo avviene nel 2002 ed è una proposta di Giugiaro (nella foto) per sostituire la GTV. Il debutto è al salone di Ginevra, dove la vettura viene presentata statica. Da quel momento alla produzione di serie passano tre anni, il tempo di commercializzare la 159.



1. La Brera non nasconde la sua aggressività, la vista di tre quarti amplifica la muscolarità della vettura

2. Il logo Alfa al centro della coda

3. Particolare del gruppo ottico posteriore

4. Il posto guida del tutto simile alla 159

5. La portiera è rifinita con parti satinata

6. Il posteriore è caratterizzato dal lunotto a pentagono rovesciato



#### FOCUS Brera 2.4 JTDm

Le versioni della Brera che montano il 2.4 JTD sono le uniche ad essere tutte italiane. Se i motori a benzina sono a stelle e strisce per l'accordo di fornitura con GM, i diesel sono 100 per cento Fiat. Si tratta dei cinque cilindri a venti valvole proposti inizialmente con 200 Cv, potenza aumentata di dieci cavalli successivamente con l'adozione della trazione integrale Q4 e del sofisticato cambio Qtronic a sei marce.

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,410

Larghezza ..... m 1,830

Altezza ..... m 1,341

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.500 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... gasolio

Cilindrata ..... 2387 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Euro 40.700

# 159

Produzione Dal 2005

Carrozzeria Berlina - Station wagon

La 159 è la sostituta della 156 che esce dal listino della Casa nel 2005. La linea della nuova berlina, disegnata da Giugiaro, è caratterizzata dal frontale che esprime tutta l'aggressività della Casa. Lo scudetto Alfa è il culmine della parte anteriore, da questo elemento partono due bacchette cromate che arrivano ai tre fari separati per lato che diversamente dalla 156, non sono in elemento unico. Per questa berlina si abbandona la soluzione della maniglia posteriore nascosta nel montante della portiera a vantaggio di aperture dal disegno classico. Molti i richiami alle Alfa del passato, dalle maniglie al cruscotto in più elementi. La coda risulta molto più fluida della 156 mantenendo però i fanali appuntiti. I motori variano da 1.8 a 3.2 a benzina e diesel da 1,9 a 2,4 litri, dal 2006 in listino anche la Sportwagon.



1. Molto aggressivo il frontale della 159 grazie alla conformazione del cofano
2. La versione Sportwagon della 159 in vendita dal 2006

## FOCUS Un pianale esclusivo

Il pianale della 159 è denominato Premium e nasce dalla joint venture del gruppo Fiat con GM.

Nelle intenzioni, questo pianale, sviluppato su quello della 156, deve essere la base anche per Cadillac e Saab. A causa degli eccessivi costi, GM si ritira dal progetto e Alfa Romeo si trova da sola a portare avanti lo sviluppo. La 159 dunque sfrutta un pianale in esclusiva, cosa che nella moderna produzione automobilistica, è una vera e propria rarità.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.9 JTS	dal 2005
2.2 JTS	dal 2005
3.2 V6	dal 2005
1.9 JTD	dal 2005
2.4 JTDm	dal 2006
1.8 TS	dal 2006

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,660

Larghezza ..... m 1,828

Altezza ..... m 1,417

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.385 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1796 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA .... 191 km/h

PREZZO ..... Euro 23.400

# Spider

Produzione Dal 2006  
Carrozzeria Spider

La Spider deriva dalla coupé Brera e rappresenta la continuità della tradizione prendendo idealmente il posto della gloriosa Duetto. Questa vettura al pari della spider dalla quale discende mantiene un'immagine sportiva e dinamica amplificata dai due posti secchi e dalla capote in tela. La Spider è una vettura di alto livello, che coniuga il comfort delle auto di lusso con le doti dinamiche di una sportiva. Solo due i posti a bordo, ma non manca nulla per assicurare la massima comodità. I sedili sono ampi e profilati, mentre l'estetica viene ripresa dalla 159, soprattutto nella zona anteriore, mentre nella coda richiama le cromature dei rollbar speedster. Numerose le motorizzazioni disponibili, dal quattro cilindri 2200 cc al 6 cilindri a V da 3200 cc.

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.2 JTS	2006 - 2009
3.2 V6	dal 2006
3.2 V6 Q4	dal 2006
2.4 JTD Q tronic	dal 2006
2.4 JTDm	2007 - 2009
2.0 JTDm	dal 2009
1750 TBi	dal 2009



## FOCUS Due big per il design

Sono Giorgetto Giugiaro e Pininfarina a firmare la linea della nuova Spider. Una collaborazione tra rivali unica. Pininfarina disegna la versione spider, che costruisce presso i suoi stabilimenti di San Giorgio Canavese, mentre Giugiaro è l'autore della Brera, la versione coupé dalla quale questa nuova scoperta del Biscione deriva. I due grandi designer per la realizzazione Spider collaborano con il Centro Stile Alfa e insieme definiscono la linea di questa vettura.

1. La Spider riprende il frontale dell'Alfa 159
2. La capote della Spider scompare completamente nel bagagliaio

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,390  
Larghezza ..... m 1,830  
Altezza ..... m 1,320

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.505 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2198 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 222 km/h

PREZZO ..... Euro 36.400

# Mito

Produzione Dal 2008  
Carrozzeria Berlina

Piccola, aggressiva e chic, alla sua comparsa la Mito ha fatto subito innamorare e non solo gli alfisti. In appena 4 metri, infatti, i tecnici Alfa sono riusciti a concentrare tutto il fascino e le tradizioni del Biscione, grazie anche agli astuti richiami stilistici alla 8C Competizione: la supercar della Casa di Arese prodotta con il contagocce che tanto successo ha riscosso fra il pubblico di appassionati. Sviluppata facendo tesoro delle sinergie all'interno del Gruppo Fiat, sullo stesso pianale della Grande Punto, la Mito ha una meccanica in grado di offrire delle prestazioni di tutto rispetto. Grintosa nell'aspetto ha abitacolo raffinato e offre delle dotazioni hi-tech, alcune viste per la prima volta nella categoria come il dispositivo Blue&Me che consente di gestire diversi apparati di bordo tramite comandi vocali. Inoltre è offerta con un ampio programma di personalizzazione grazie al quale è teoricamente possibile rendere unico ogni esemplare che esce di fabbrica lasciando agli utenti anche la possibilità di intervenire sul design andando a modificare perfino le cornici dei fari e le finiture di carrozzeria. Riguardo la meccanica, le versioni top di gamma offrono la possibilità di variare l'assetto tramite un selettore montato sulla consolle centrale, vicino al cambio. Con un semplice "clic" la Mito si trasforma da tranquilla berlina cittadina in una piccola belva. La gamma motori, poi, è particolarmente ampia. All'esordio prevede due turbodiesel, da 90 e 120 Cv, e tre le unità a benzina da

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,063

Larghezza ..... m 1,721

Altezza ..... m 1,446

POSTI ..... 4

PORTE ..... 3

PESO ..... 1.080 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1368 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 198 km/h

PREZZO ..... Euro 16.500

78, 120 e 155 Cv. Ma siamo solo agli inizi perché nel tempo la Mito è destinata ad arricchirsi nella gamma di altre interessanti versioni, alcune destinate persino anche all'asfalto delle piste come la già annunciata GTA. Quest'ultima, presentata per ora solo sotto forma di prototipo, ha un motore a benzina sovralimentato di 1750 cc capace di una potenza di 230 cavalli. Nel 2009, inoltre, proprio la Mito è la prima vettura



1. Il design della Mito riprende lo stile della 8C Competizione
2. Moderna e sportiva la plancia, ha la strumentazione raggruppata dietro il volante
3. Particolare del faro posteriore a led

del Gruppo Fiat ad essere equipaggiata con un propulsore MultiAir. Si tratta di un 1,4 litri turbo-benzina munito di una nuova tecnologia brevettata da Fiat Powertrain Technologies destinata ad aprire un nuovo corso nella storia dell'auto. Proposto in diverse varianti e per una potenza che va da 105 a 170 Cv, adotta un particolare sistema elettro-idraulico di gestione delle valvole che permette di ridurre i consumi e le emissioni grazie a un controllo diretto dell'aria mediante le valvole di aspirazione, senza l'utilizzo della farfalla. Rispetto ad un motore "tradizionale" di pari cilindrata è in grado di sviluppare una potenza superiore del 10%.

## LA TECNICA

L'acronimo DNA per la Mito non identifica il codice genetico, serve piuttosto a definire uno dei sistemi dinamici più interessanti. Si tratta del sistema di controllo delle sospensioni elettronico che tramite un manettino posto sul tunnel centrale cambia l'assetto della vettura. Il guidatore può selezionare tre impostazioni la Dynamic (sportivo), Normal (neutro), e All Weather per tutte le stagioni che permette in condizioni di aderenza precaria, una massima sicurezza di guida.



### FOCUS Mito e il web

La Mito è pensata per un pubblico giovane e Alfa Romeo non si fa scappare l'occasione di comunicare con i potenziali acquirenti di quest'auto attraverso internet dove vengono pubblicati i siti [www.alfamitoclip.com](http://www.alfamitoclip.com), [www.alfamito.com](http://www.alfamito.com) e [www.alfamitoblog.it](http://www.alfamitoblog.it), tradotto in cinque lingue. Quello di portare tra i blogger un prodotto come l'automobile è un esperimento. Ma l'Alfa crede nelle sue potenzialità e sviluppa una piattaforma web innovativa. Mettendo a disposizione i contenuti inerenti la Mito, si rendono al tempo stesso protagonisti i bloggers. Oltre 7.000 utenti aderiscono al progetto, e centinaia di migliaia sono i visitatori che ogni mese affollano questa piazza virtuale.

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4	dal 2008
1.4 Turbo	dal 2008
1.3 JTDM	dal 2008
1.6 JTDM	dal 2008
1.4 MultiAir	dal 2009



## 8C Competizione

Produzione 2008

Carrozzeria Coupé - Spider

Nel 2003, alla sessantesima edizione del salone dell'auto di Francoforte, viene presentato il concept della 8C Competizione. Il successo di consensi attorno a questa grintosa coupé, induce i vertici della Fiat a metterla in produzione. Solo 500 esemplari il cui inizio delle prevendite inizia quattro anni dopo, nel settembre del 2007, praticamente in contemporanea al salone di Francoforte. Il nome si rifà alle mitiche 8C degli anni 30, ma la meccanica utilizzata è di derivazione Maserati. La 8C adotta un motore da 450 Cv a 8 cilindri a V e riprende lo schema dell'Alfetta, con il propulsore anteriore e il gruppo cambio-trasmissione al posteriore per bilanciare le masse e per rendere più divertente la guida. Il design della 8C viene ripreso per la Mito.



1. La 8C in azione
2. Le finiture interne sono caratterizzate da elementi in alluminio e pelle
3. Particolare del bagagliaio



### FOCUS 8C Spider

La 8C Spider è sviluppata dal Centro Stile Alfa, ma realizzata dalla Carrozzeria Marazzi, che l'ha presentata al concorso di eleganza di Pebble Beach nel 2005.

Questa due posti, come per la versione chiusa, riscuote un notevole successo tale da far decidere la produzione di altri 500 esemplari. La versione definitiva, che ha il tetto ripiegabile rigorosamente in tela, viene presentata al salone dell'auto di Ginevra in marzo del 2008.



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,278  
Larghezza ..... m 1,900  
Altezza ..... m 1,250

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.500 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 4700 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 450 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 292 km/h

PREZZO ..... Euro 162.550

# Allard

*Clapham  
Inghilterra  
1946 - 1957*



La grande passione per i motori porta Sydney Herbert Allard a costruire per hobby, nel 1937, la Allard Special, vettura prodotta presso la Casa Adlards che riscuote subito successo e si aggiudica diverse competizioni. La carrozzeria è di una Bugatti GP, ma il motore montato è un Ford V8.

Nel 1946 Allard fonda una Casa tutta sua, cui dà il proprio nome, e lancia tre modelli con carrozzeria leggera ma motore potente: due da turismo, K1 e L, e una sportiva, la J1. La produzione si specializza in macchine sportive e da competizione sempre disegnate e pilotate dall'industriale inglese, personalizzabili fin nei minimi dettagli dai clienti che, in America, crescono sempre più. Tutte montano motori Ford, anche se nel tempo vengono adottati anche propulsori progettati per altre Case, come la Zephir o la Consul. Tra le vetture destinate alle

competizioni spicca la J2, realizzata con motore Steyr V8 raffreddato ad aria destinato a uso militare.

Ad aggiudicarsi il Rally di Montecarlo nel 1952, il più importante premio vinto dalla Allard, è però il coupé P, che torna a dare visibilità agli equipaggi inglesi dopo ben 21 anni di insuccessi.

Cinque anni più tardi l'attività della fabbrica di Clapham chiude, ma Sidney continua a costruire prototipi fino alla sua morte, avvenuta nel 1966, tra cui il primo dragster inglese (1961). La produzione Allard, al contrario, riprende nel 2005 in Canada.

1. Un'Allard Competition in gara
2. Un particolare della coda della Allard J2
3. L'Allard J2 utilizza motori 8V americani



1



2



3

# Alpina

*Buchloe  
Germania  
1965*



Nel 1965 Burkard Bovensiepen e suo figlio Rudolf fondano la Alpina. Fin dai primi anni di vita la Casa si distingue per competenza e qualità, doti che le valgono l'inizio di una lunga e solida collaborazione con la Bmw, intensificata a partire dal 1983.

L'azienda tedesca è specializzata nella costruzione in piccola serie di auto derivate dalla produzione della Casa di Monaco, elaborate apportando alcuni cambiamenti che identificano le vetture Alpina. A differenza delle auto Bmw, la carrozzeria presenta una speciale etichetta con il numero della vettura poiché la loro commercializzazione è a tiratura limitata; i motori non sono limitati a 250 chilometri orari ma, soprattutto negli ultimi modelli, riescono a superare i 300 chilometri orari. Le vetture sono inoltre dotate di specifici cerchi a venti razze e gli interni hanno particolari rifiniture in pelle.

Oltre al tuning applicato sulle Bmw, la Alpina è famosa anche per la produzione di vetture da competizioni sportive. Gli anni

Sessanta e Settanta sono i più importanti, perché le vetture Alpina partecipano ad alcune importanti corse conquistando successi come i titoli vinti nel campionato Turismo del 1970 e del 1973. Dalla scuderia della Casa tedesca passano piloti del calibro di Niki Lauda, James Hunt, Jacky Ickx, Derek Bell, e Hans Stuck. Abbandonato il mondo delle corse, la Alpina decide di dedicarsi esclusivamente alla costruzione di vetture da strada.

Per intraprendere a pieno titolo questa attività la società deve però aspettare il 1983, quando riceve l'autorizzazione per l'iscrizione al registro federale tedesco dei costruttori d'auto. A questo punto la Alpina inizia un processo di crescita che coinvolge l'azienda (aumento del personale) e il settore ricerca e sviluppo, che applica alle Bmw diverse soluzioni tecnologiche.

Dal 1993 si assiste a una serie di importan-

ti novità: prima l'introduzione del cambio sequenziale con comandi al volante e, due anni più tardi, del sistema di controllo sui gas di scarico. Nel 1999 viene invece presentato il diesel all'epoca più potente al mondo: il D10 Biturbo, con 6 cilindri in linea di 2,9 litri, 24 valvole, 245 cavalli e 500 Nm di coppia a 1800 giri. Nel 2003 la Alpina B7 monta un nuovo motore dotato di un compressore meccanico capace di mantenere i consumi relativamente contenuti nonostante l'auto riesce a esprimere ben 500 Cv di potenza. Due anni dopo viene realizzato il V8 4,4 litri sovralimentato che equipaggia la Alpina B5.

[www.alpina-automobiles.com](http://www.alpina-automobiles.com)



1. Bmw Alpina Biturbo coupé da 360 cavalli
2. Dettaglio del volante
3. La B3 Biturbo Cabrio, una delle più veloci auto scoperte sul mercato



# Alpine

Dieppe, Francia 1954



**1. Alpine A110**  
**2. Da sinistra,**  
**Jean Rédelé**  
**e Amédée Gordini**

ria in alluminio; monta il cambio a 5 marce ed è pronta nel dicembre del 1952. Questa è la prima

auto di Rédelé e va davvero forte, arrivando in fretta a vincere gare famosissime come la Liegi-Roma-Liegi, la Mille Miglia e la Coupe des Alpes. Ma non è l'auto in plastica che lui sogna. Per arrivare a questa soluzione ci vuole la collaborazione dei fratelli Chappe, carrozzieri di Saint-Maur che dopo aver realizzato un modello in lamiera lo usano come base per la versione in vetroresina.

Nel luglio del 1955 Rédelé, che nel frattempo mette in piedi una ditta chiamata Société Anonyme des Automobiles Alpine, presenta tre vetture finite a Pierre Dreyfus, presidente e direttore generale della Renault che lo ascolta con molta attenzione anche se non gli dà il minimo aiuto pratico se non un caloroso incitamento. A Rédelé basta comunque questo e a settembre, al salone dell'auto di Parigi, presenta le auto che chiama Alpine spiegando: «Ho scelto il nome Alpine perché mi ricorda il piacere di guidare sulle strade di montagna. È stato proprio sulle Alpi che ho provato un gusto incredibile alla guida della mia 4 Cv col cambio a 5 marce. Così, ho voluto che anche altri potessero ritrovare lo stesso piacere guidando le vetture che voglio costruire. Alpine è un nome che suona bene, ed è allo stesso modo un simbolo». In realtà il nome non è proprio azzeccato perché da un paio di anni, in Gran Bretagna, la Sunbeam costruisce una coupé derivandola dalla Sunbeam Talbot cui ha messo nome di Sunbeam Alpine. Un'omonimia che, negli anni a venire, è causa di continue controversie per la marca francese. Il primo modello è contrassegnato da un numero identificativo, A106 ed è proposto in due versioni: con il motore da 21 Cv oppure con quello da 38, e con due cambi a disposizione, uno tradizionale a 3 marce oppure uno più sportivo a 5. L'auto piace su-

La passione per le corse in automobile è costata a certuni intere fortune, mentre intere fortune altri le hanno guadagnate. Jean Rédelé non sa ancora di appartenere alla seconda specie quando, appena finita la Seconda guerra mondiale, inizia a correre. Lo fa più che altro per passatempo perché deve mandare avanti anche l'attività del padre, una concessionaria Renault a Dieppe, piccola cittadina dell'Alta Normandia conosciuta più che altro per aver dato i natali allo scrittore Guy de Maupassant.

Rédelé prova a gareggiare con una piccola Renault 4 Cv, più nota nel giro come "la pulce", e il suo obiettivo è far bella figura alla Mille Miglia dove partecipa nel 1952 vincendo brillantemente la sua categoria, exploit che gli consente di entrare a far parte del servizio competizioni della Regie Renault. Parallelamente, però, ambisce a una carriera commerciale, a dar

vita a un'attività tutta sua, e comincia a produrre un cambio speciale a cinque rapporti, nel cui studio investe tutto il denaro a disposizione. Ma progettazione di un cambio, per quanto ben realizzato, non gli basta: è convinto che per vincere ci vogliono automobili adatte alle corse e se le immagina con una forma molto aerodinamica e con un peso ridottissimo, meglio se in plastica o materiali simili. Studia, allora, la sua auto ideale e la propone a vari carrozzieri francesi, che però non hanno nessuna pratica con materiali tanto nuovi come la vetroresina. Tenta quindi in Italia, rivolgendosi al torinese Michelotti che, tracciati i disegni di come dovrebbero essere la vettura che Rédelé ha in mente, lo affida alla carrozzeria Allemano per la realizzazione. Questo è l'approdo buono: Rédelé e Allemano studiano una vettura che parte dal telaio della Renault 4 Cv, ha la carrozze-

# Alpine

bito e gli ordini non tardano a venire, tanto che entro la fine degli anni Cinquanta la produzione si attesta già attorno ai duecento pezzi all'anno. Ad aiutare le vendite ci pensa l'intuizione di Rédelé che sa che per imporre le sue auto serve una buona pubblicità e che per le vetture sportive non c'è niente di meglio che farle gareggiare, possibilmente vincendo.

Dalla A106 alla sua erede passano appena quattro anni. Nel 1959 si vede prima la A108 cabriolet seguita a ruota dalla coupé A108. I motori sono quelli della Renault Dauphine e della Dauphine-Gordini rivisti da un geniale preparatore, Marc Mignotet, che si lega per tutta la vita ai grandi successi sportivi della marca.

Sin dall'apparizione dell'A108, alla Willys Overland Brasile viene l'idea di produrla anche fuori dalla Francia; l'accordo viene formalizzato in pochi mesi e prende corpo la costruzione in Sud America della A108 ribattezzata Interlagos. L'A108 viene intanto definita, anzich e coupé, berlinetta e da questo momento il soprannome resta appiccicato addosso a tutti i modelli che saranno costruiti a Dieppe fino all'ingresso della Renault. L'etichetta, peraltro, porta bene perché le Alpine si impongono con rapidità nelle gare cui partecipano tanto da suggerire una versione più potente, chiamata Tour de France che appare al salone di Parigi del 1960 e che, in versione stradale, raggiunge addirittura i 180 orari. Ma non basta nemmeno questa per le ambizioni sempre crescenti e le aspettative ormai generali. La nuova vettura, ancora più potente, si materializza nel 1962 con una sigla destinata a diventare leggendaria: A110. Come linea non si discosta troppo dalla A108: si tratta sempre di un'auto in vetroresina con il padiglione e la coda resi più cattivi nell'aspetto, mentre nel frontale appaiono i doppi fari. Sotto la pelle, invece, è tutto nuovo: si parte dal telaio per arrivare alla meccanica con un motore più potente (50 Cv) destinato nel tempo a crescere sempre di cilindrata dai 956 cc iniziali fino ai 1800 di fine serie. Il debutto in competizione è entusiasmante, perché le corse costano, e lo capiscono anche in Renault dove,

## La curiosità Un nome di successo che suscita contese

Quando Jean Rédelé fonda dapprima la Société Anonyme des Automobiles Alpine nel 1954, che nel 1955 diventa Alpine e basta, il nome Alpine è già stato registrato in Gran Bretagna nel 1953 dalla Sunbeam per una vettura derivata dalla Talbot-90 berlina. Si tratta di una due posti roadster inizialmente sviluppata dal concessionario Sunbeam-Talbot George Hartwell. Il nome è stato ideato da Norman Garrad del reparto competizioni, già coinvolto nei successi delle Talbot nell'Alpine Rally (due volte, tra l'altro, con l'asso della F1, Stirling Moss). La questione sul nome dura fino al 1994, quando la Renault decide di abbandonarlo per sempre (le R5 Alpine, per esempio, vengono vendute in Gran Bretagna con la dicitura R5 Gordini). Nel frattempo è nata in Germania anche l'Alpina, una società fondata nel 1965 da Burkard Bovensiepen che all'inizio è un semplice preparatore di vetture, ma in seguito, a partire dal 1983, decide di dedicarsi alla produzione di vetture basandosi sulle sole Bmw, in collaborazione stretta con la Casa di Monaco. Non basta: sulla scia dei successi leggendari nelle corse delle Alpine (Renault), nel 1978 la Alps-Motorola, una joint venture tra i giapponesi l'Alps Electric e gli americani della Motorola, viene ridenominata Alpine Electronics e diventa famosa nel mondo come Alpine Car Stereo, che nel 1981 è anche in assoluto il primo produttore di navigatori satellitari.

indirettamente, si trae vantaggio dai risultati sportivi ottenuti con i loro motori.

### IL PATTO CON RENAULT

Ecco allora che nel 1963 viene sottoscritto un accordo grazie al quale la Renault si impegna a fornire i nuovi motori della R8, studiati dal mago di casa, Amédée Gordini, unitamente a un sostegno finanziario adeguato. In compenso l'Alpine deve correre (e possibilmente vincere) su tutti i fronti un po' come fa in Italia l'Abarth con la Fiat. Il piano più che ambizioso pare sproporzionato, comunque Rédelé accetta: rally e gare di durata in pista, ma anche la realizzazione di monoposto per la Formula 3 e la Formula



2. I vantaggi sono immediati perché i successi e la pubblicità vanno a braccetto, per contro i quattrini non sono mai abbastanza per reggere un impegno tanto gravoso e soprattutto tanto differenziato, anche se da Parigi sono forniti motori sempre più grossi, prima il 1100 che debutta nel 1964 poi quelli 1300 (si parte col 1255 cc da 95 Cv destinato di serie sulla R12, seguito dal 1289 da 110). Nel 1968 la Renault si decide e promuove l'Alpine a suo reparto sportivo ufficiale e le destina tutto il budget conferito alle competizioni. I motori continuano ad essere sviluppati da Gordini, ma la preparazione per le corse passa a Mignotet.



Jean Rédelé (il primo a destra), fondatore dell'Alpine, festeggia la vittoria di Jean Claude Andruet al Rally di Montecarlo del 1973

Ormai la domanda di vetture per le corse e stradali è accresciuta a dismisura e la vecchia fabbrica di Rue Pasteur non basta più per garantire una produzione adeguata alle richieste. È il momento di pensare a una nuova sede, sempre a Dieppe ma sull'Avenue de Bréauté che si trova nella nuova zona industriale della città. I lavori sono finiti nel 1970 e comprendono la fabbrica vera e propria e il reparto corse, adesso adeguato alle attese anche perché i piani prevedono addirittura

l'assalto al mondiale rally dove già competono i migliori costruttori. Un programma che impone delle scelte precise, la prima delle quali è dire addio alle monoposto di F2 e F3. La berlinetta si è intanto ingrossata ancora: il motore è adesso il 1565 cc (già montato sulla R16) capace di raggiungere la potenza di 150 Cv. Con questo motore Jean Claude Andruet si assicura il campionato europeo Rally del 1970 mentre nel 1971 la marca fa suo il campionato internazionale costruttori, che è una sorta di campionato mondiale non ancora ufficialmente istituito. La titolazione ufficiale arriva nel 1973 ed è ancora l'Alpine a vincere sfruttando l'ultima evo-



### IL PERSONAGGIO Jean Rédelé

Il 17 maggio del 1922 la signora Madeleine, moglie d'Emile Rédelé, mette al mondo un bambino cui viene dato il nome di Jean. Il ragazzo cresce con la testa a posto, apparentemente più interessato agli studi che al garage Renault di famiglia che il padre governa con molta abilità. Diplomato alla rinomatissima HEC (Scuola degli Alti Studi Commerciali), si ritrova alla fine della Seconda Guerra mondiale alle prese con la concessionaria di famiglia rasa al suolo in seguito agli attacchi degli Alleati nello sbarco in Normandia. Il suo primo impegno è quello di ricostruire tutto e dare nuova vita all'attività e, per cominciare, si occupa di riconvertire a uso civile i mezzi militari, GMC e Dodge, che gli americani abbandonano. Nel contempo inizia a vendere le piccole Renault 4 Cv facendo in fretta buoni affari perché le "pulci" incontrano il favore degli automobilisti locali. Lui stesso se ne innamora, al punto da usarle per correre, ma soprattutto ne apprezza in pieno il potenziale. L'auto lo diverte e Jean (nella foto) la porta in corsa nelle principali classiche del tempo, il rally di Montecarlo, la Coupe des Alpes, il Tour de France e persino la Mille Miglia dove vince la classe nel 1952 diventando pilota ufficiale della Renault. Crede a fondo nella vettura, ma la vuole più sportiva rispetto al modello di serie. Da qui il desiderio di costruirsi un'auto su misura: nasce l'Alpine. Rédelé muore il 10 agosto 2007, a 85 anni, nella sua casa di Parigi. Lascia l'azienda, diventata di proprietà della Renault, già nel 1978.

# Alpine

luzione del suo motore, ormai salito a 1800 cc con 175 Cv. La concorrenza battuta sul campo ha nomi altisonanti e l'eco dell'impresa dà ritorni addirittura inaspettati che implicherebbero grossi investimenti su nuovi modelli per non tradire le attese ormai esagerate. Ma la Renault sorprende il mondo sportivo prima inglobando l'Alpine al suo interno, trasformandola in una sorta di filiale, e poi decidendo di chiudere, almeno temporaneamente, con i rally, fatta eccezione per apparizioni più sporadiche e possibilmente con modelli derivati da quelli di serie.

Il 1973 si può, allora, considerare il punto di massimo successo della marca di Dieppe e l'inizio del declino che va di pari passo con l'uscita di scena della berlina A110. Gli anni passati sono segnati da un crescendo di risultati sia sportivi che commerciali, questi ultimi sintetizzati dai 250 modelli venduti nel 1960 saliti a 300 nel 1965, 350 nel 1968, 1.000 nel 1970 fino ad arrivare ai 1.200 del 1972. Vetture Alpine sono costruite su licenza in Brasile, Messico, Spagna e Bulgaria.

Al salone di Ginevra del 1971 viene intanto presentata l'erede della A110, una vettura decisamente più accogliente e dallo stile molto differente, la A310 con un motore 4 cilindri 1600 cc che ha una linea molto spigolosa ed è caratterizzata da una linea di sei fari all'anteriore. Più comoda e più spaziosa della vettura che va a sostituire, si rivolge a un pubblico che ama le vetture sportive ma non certo a chi vuole correre. In sintesi, è un modello imborghesito e l'accoglienza è molto inferiore alle attese. Nemmeno l'uscita di una versione più economica equipaggiata con un motore da appena 95 Cv riesce a invertire la rotta. L'ultimo tentativo viene da un restyling nel 1976 ad opera di Robert Opron, appena arrivato dalla Citroën dove disegna vetture di grande fascino o successo come la SM, la GS e la CX. La nuova versione ha il motore 6 cilindri 2600 da 150 Cv derivato da quello della R30 e raggiunge i 220 all'ora che la pongono in diretta concorrenza con la Porsche 911. A dispetto delle dicerie riguardo la tenuta di strada, l'auto se la cava egregiamente e prova anche a correre (nel 1977 Guy

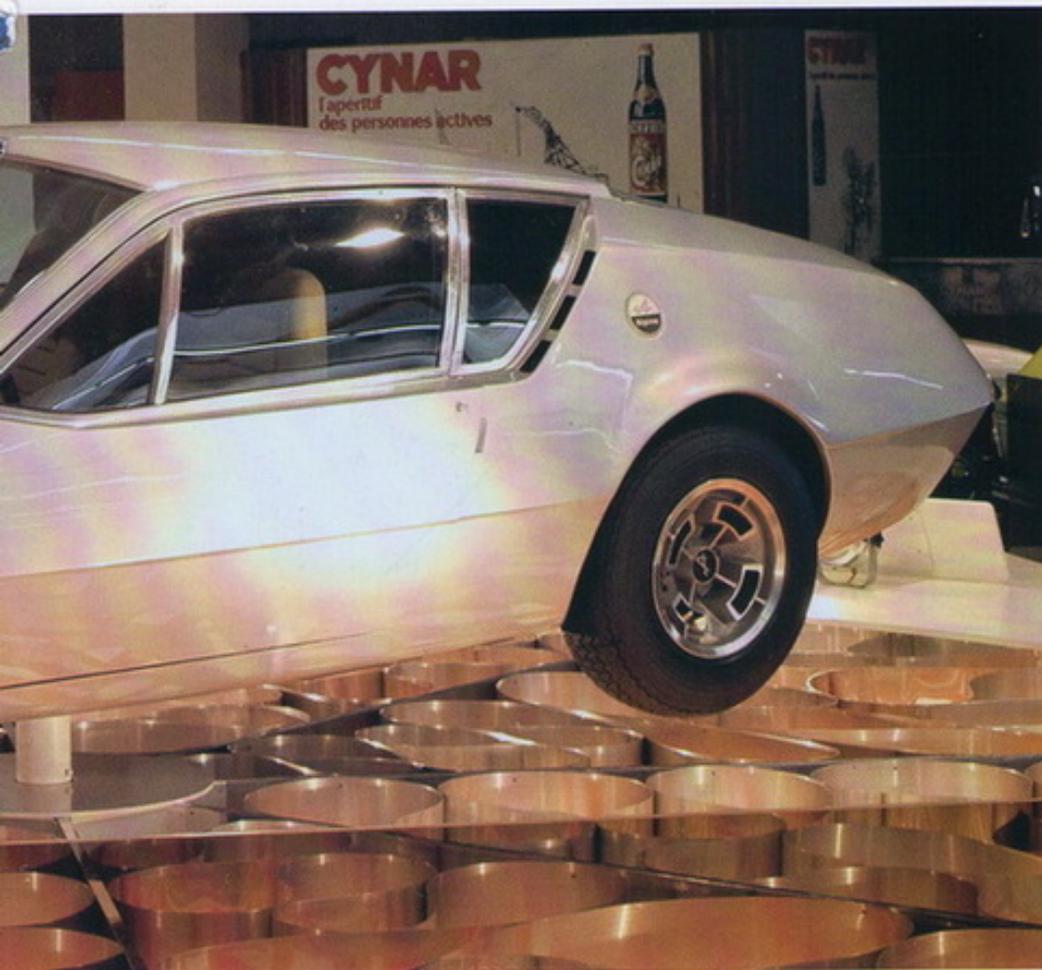


## La strategia Il progetto Le Mans

Dopo l'acquisto dell'Alpine e aver chiuso con l'attività rally al più alto livello, la Renault si ficca in testa di dominare la scena sportiva anche sui circuiti e vara un doppio piano, vetture sport e Formula 1,

che ai più pare a dir poco eccessivo. La vettura per le gare di durata si chiama A442 ed è progettata da due dei migliori cervelli transalpini che le corse ricordano, François Castaing e Bernard Dudot. Il telaio è in alluminio con rinforzi in acciaio e vi è montato un motore due litri V6 sovralimentato con un grosso turbo Garrett, che inizialmente sviluppa 490 Cv destinati a salire nelle successive evoluzioni fino a 520. Si tratta di una vettura lunghissima, per via di una carrozzeria in fibra di vetro molto esasperata sotto l'aspetto aerodinamico, che nella versione più evoluta, la A443, tocca in qualifica alla 24 Ore di Le Mans del 1978 i 380 orari, la velocità più alta mai raggiunta da una vettura da competizione della Renault, F1 comprese. Il debutto avviene al Mugello nel 1975 ed è subito vittoria, ma il piano è di arrivare al successo nella 24 Ore di Le Mans e qui è tutto decisamente più complesso. Niente da fare nell'edizione del 1976, per rottura del motore dell'unica vettura iscritta, stessa amara sorte per le quattro auto che corrono nel 1977 ma arriva l'attesa vittoria nel 1978 con la coppia Didier Pironi e Jean Pierre Jaussaud (nella foto a bordo di una A20) anche se sul podio festeggia soltanto Jaussaud in quanto Pironi è così spassato al traguardo da non riuscire a salire i gradini.





La presentazione della Alpine A310 al salone di Parigi del 1971

Fréguelin è campione di Francia dei rally) ma senza convincere.

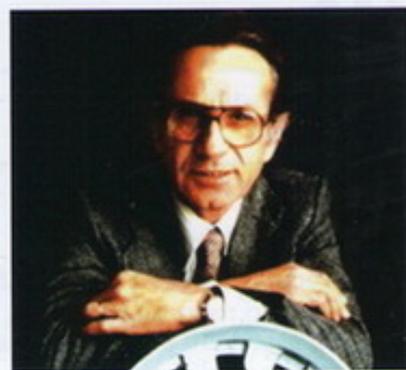
Una nuova vettura appare solamente nel 1985, l'Alpine GTA: ha la carrozzeria ancora in poliestere e adotta il motore turbo che nel giro di pochi anni vede diverse versioni succedersi, ma il poco amore della Renault verso il marchio Alpine si percepisce chiaramente. Al punto che, nel 1990, i grandi capi a Parigi si rendono conto degli errori commessi e decidono di reinvestire sull'Alpine nell'intento di ridargli l'identità del passato.

Va allora in cantiere un'auto capace di contenere in sé lo stato dell'arte delle vetture sportive al più alto livello, la A610. Presentata nel 1991, offre ottime prestazioni, una fantastica tenuta di strada e finiture d'alta qualità ma viene pensionata già nel 1994, con un bilancio di appena 818 auto vendute, varianti di stile comprese. Un peccato perché l'auto non ha

nulla da invidiare alle Porsche che spopolano, però il punto debole è la mancanza d'immagine dopo quasi vent'anni di prodotti non più all'altezza. Il pretesto è comunque ottimo in Renault per abbandonare il nome Alpine, anche se questo non significa abbandonare la fabbrica Alpine che invece ha sempre lavoro e dà lavoro a molti operai prima costruendo versioni speciali della R5 Turbo, le Spider Renault Sport, le Clio Williams, le Clio V6, le Mégane II Renault Sport e le Clio III Renault Sport. Ben poco, insomma, e rimane il grande mistero del perché la marca francese sceglie di appannare un nome che in pochi anni si è cucito addosso una popolarità incredibile pur godendo di minimi investimenti.

Carlo Cavicchi

Avenue de Bréauté  
Bp 37-Dieppe, Francia



## Il design E dietro le quinte, il segno di Michelotti

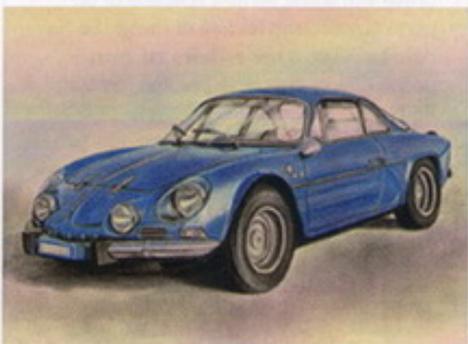
Giovanni Michelotti (Torino 1921 - 1980) è uno dei grandissimi designer dello scorso secolo, uno dei primi al mondo ad avere un ufficio apposito per il disegno della carrozzeria delle automobili. Nel dicembre del 1978 a Roma, invitato a testimoniare il suo lavoro e i suoi successi al convegno Carrozzeria Italiana, cultura e progetto indetto dall'Ordine degli Architetti, racconta così il suo rapporto con l'Alpine: «L'Alpine com'è nata? Allora lavoravo per Allemano, non avevo un'officina di carrozzeria. La Renault Alpine è nata da un mio precedente disegno della 4 Cv Renault, dal quale qualcuno poi ha tratto la Floride, una vettura della Ghia ricavata da questa idea. Questa 4 Cv Renault spider è stata esposta a Parigi, poi è stata presa dalla Renault e portata ad un altro carrozziere. Niente di straordinario, per me andava bene lo stesso. Succede, specialmente quando qualcuno crea qualcosa di nuovo, c'è sempre qualcun altro che lo fa suo. L'Alpine Renault è nata quindi da questo "esercizio" fatto da me. In seguito questa 4 Cv con telaio più lungo e motore sempre posteriore ha preso vita come vettura speciale di un certo signor Jean Rédélé di Parigi. Se ha dato dei frutti è per abilità loro. Non posso dire di aver fatto l'Alpine Renault; ho buttato giù la linea, poi c'è tutto il resto. Io non ho mai detto a nessuno di avere inventato l'Alpine e loro si sono ben guardati dal dirlo. Se ora lo si viene a sapere, vuol dire che tutti i nodi vengono al pettine. E nessuno me lo può contestare». (Nella foto Giovanni Michelotti)

# A110

Produzione 1962 - 1977

Carrozzeria Coupé

La A110 è la più celebre vettura sportiva prodotta da Alpine. Si tratta di una delle migliori realizzazioni della Casa francese: la A110 porta al marchio di Dieppe molte soddisfazioni sia in campo commerciale sia in campo sportivo. Ma è nelle gare che la A110 fa veramente la differenza. Nel 1973 arriva addirittura l'iride nel Campionato del Mondo Rallie, mentre una versione modificata di questa macchina, denominata A210, vinse addirittura la prestigiosa 24 Ore di Le Mans. Il modello di serie subisce, negli anni in cui è stato prodotto, numerosi aggiornamenti, soprattutto di carattere tecnico. Presentata nel 1962 come sostituta della A108, la nuova Alpine nasce filante e aggressiva, con i quattro fari anteriori carenati e la coda profilata che ospita il motore di derivazione Renault 8. Si tratta di un quattro cilindri di modesta cilindrata, da 956 cc, in grado però di erogare 50 cavalli e di spingere la A110 ai 160 chilometri orari. Questa Alpine è certamente figlia dei tempi in cui nasce. Si tratta, infatti, di una coupé degli anni Sessanta che racchiude tutti i tratti caratteristici delle concezioni sportive dell'epoca che precedevano quasi sempre il muso piatto e largo con il padiglione spiovente nella parte posteriore su una coda lunga abbastanza da contenere il motore a sbalzo. Come quasi tutte le auto di



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,840

Larghezza ..... m 1,520

Altezza ..... m 1,140

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 685 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 956 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

questo tipo degli anni Sessanta, anche per la A110 si riscontrano delle difficoltà tecniche oggettive dovute alla scarsa areazione del motore. Per provvedere ad un migliore rendimento termico, soprattutto nei mesi estivi e prevalentemente nelle competizioni, si sceglie di far rimanere lievemente aperto il cofano posteriore con degli appositi sostegni. Questa soluzione, indubbiamente, pregiudica in parte la linea della vettura, ma diviene una scelta obbligata per salvare il propulsore dai danni imputabili al surriscaldamento. Nel corso della sua storia, la A110 ha adottato numerose motorizzazioni. Dalla 950 del primo modello che ha debuttato nel 1962 si è passati nel 1964 al 1108 cc da 60 Cv sempre di derivazione Renault 8. Questo motore viene aggiornato nello stesso anno e la



1. La A110 è una vera coupé sportiva
2. La coupé Alpine in un disegno dell'epoca
3. Nel '73 vince il campionato mondiale Rally

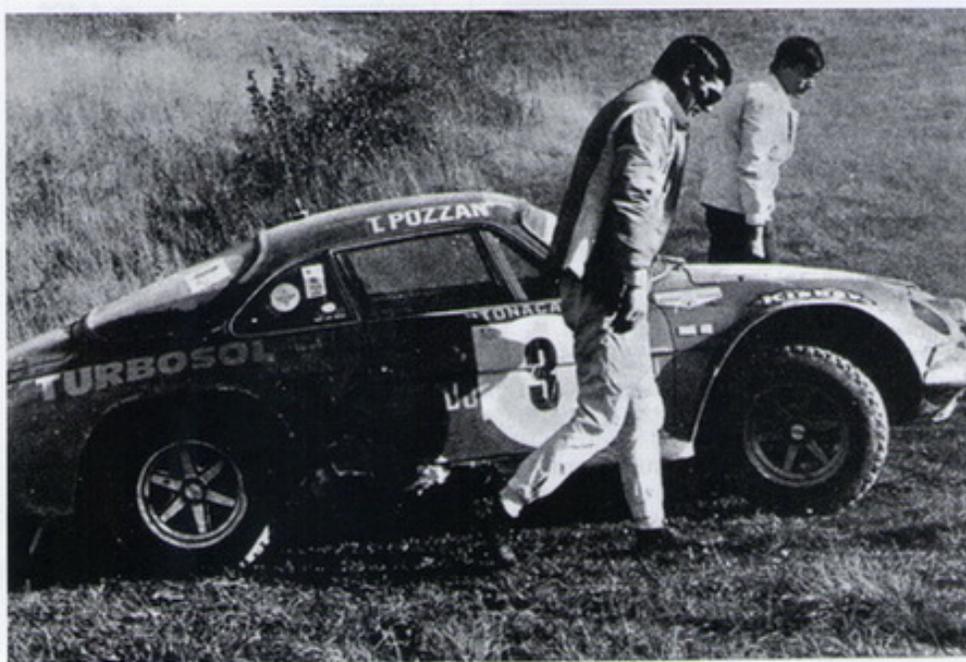
potenza sale a 86 Cv. Nel 1967 la A110 adotta per prima il motore Renault da 1255 cc che solo successivamente viene montato sulla R12. Le potenze salgono con la cilindrata e la Alpine 1255 sviluppa ora 95 Cv. La svolta per il modello francese arriva nel 1968, quando i tecnici di Dieppe intervengono ulteriormente sul 4 cilindri di fabbricazione Renault facendolo arrivare a 1289 cc e 1296 cc e a 72 Cv per il primo e 110 Cv per la seconda cilindrata, successivamente vengono adottati nuovi motori: 1400, 1600, fino a 1800. Con queste versioni la A110 inizia a conquistare numerosi successi nei rallies, in pista e nelle gare per la categoria GT in tutto il mondo.



### FOCUS

## A210, una regina con le pinne in coda

Deriva dalla A110 una delle dominatrici della mitica 24 Ore di Le Mans. Si tratta della A210 (nella foto), vero gioiello della Alpine, che prende dalla A110 il telaio e alcune parti tecniche. La A210 è differente per la carrozzeria, molto più profilata della coupé da cui deriva. La coda, in particolare, è molto più lavorata e caratterizzata da due grandi pinne laterali che si alzano dai fanali posteriori e vanno a integrarsi alla base del lunotto. Il motore è sempre dietro, e per quest'auto da corsa non mancano le varianti per i propulsori, che cambiano a seconda delle gare da effettuare. A Dieppe, nella factory Alpine, i tecnici della Casa possono contare su tre varianti; la prima consiste in un 1300 cc, usato nel 1967 al Nürburgring dove arriva sul podio; la seconda prevede un 1470 cc (Gordini) doppio albero e poi anche un motore piccolo da appena un litro. Questa versatilità nell'accogliere diverse motorizzazioni sotto il cofano posteriore, non mette in crisi le doti di stabilità e precisione di guida della A210 che, a detta di tutti i piloti che vi hanno corso, è adatta a potenze ben maggiori rispetto a quelle sviluppate dai generosi Renault. La A210 può, inoltre, essere dotata di due tipi di cambio, un Hewland (solo per le corse brevi, poiché è molto delicato) e uno di derivazione Porsche.



# A610

Produzione 1991 - 1995  
Carrozzeria Coupé

La A610 è da molti considerata come la ultima delle Alpine prodotte prima della conversione della fabbrica di Dieppe a factory per i prodotti sportivi a marchio Renault. La A610 è comunque l'ultima vettura a portare sul cofano il marchio Alpine. Dotata del motore da 3 litri V6, la coupé francese, non fa mancare il turbo compressore sotto al generoso cofano. Il risultato si riflette sulle prestazioni; 250 Cv e una velocità massima vicina ai 265 chilometri orari. La A610 può essere considerata una coupé moderna, con cerchi da 16 pollici, freni a disco sulle quattro ruote e ABS. La A610 prende il posto della GTA, che non ha successo commerciale rilevante, dalla quale non eredita molto sia dal punto di vista estetico che tecnico.

## LE VERSIONI

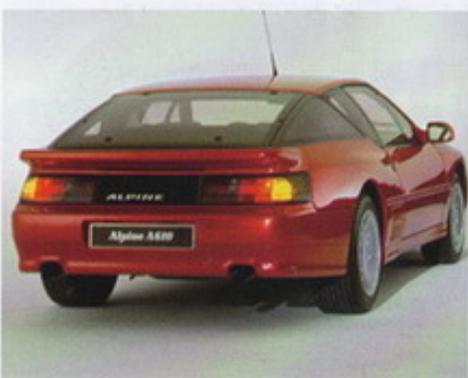
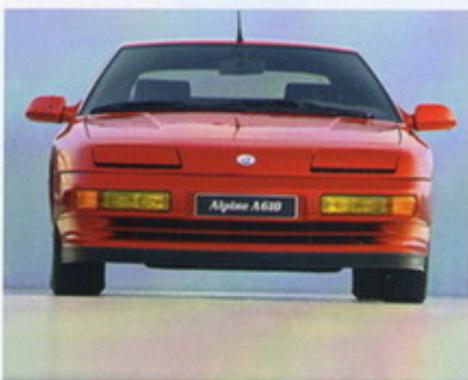
Modello	Produzione
Magny-Cours	1995

### FOCUS

#### Successo incompiuto

La coupé A610 ha il compito di risollevere le sorti della gloriosa ma sfortunata Alpine. Nel 1991 la Casa francese è infatti reduce dal disastro GTA e A310, con le quali non ha collezionato soddisfazioni commerciali. Nonostante la A610 sia giudicata da tutta la stampa specializzata dell'epoca una delle migliori (se non la migliore) Alpine mai costruite, la produzione di questo modello si ferma solo a 762 esemplari, decretando la fine delle vetture a marchio francese.

1. La A610 è prodotta in 762 pezzi
2. I fanali sul frontale sono a scomparsa
3. Il posteriore è connotato dallo spoiler



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,409  
Larghezza ..... m 1,760  
Altezza ..... m 1,181

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.420 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 3000 cc  
Cilindri ..... 6 a V  
Potenza ..... 250 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 265 km/h

PREZZO ..... nd

## Alta

*Kingston upon Thames*  
*Inghilterra*  
1931 - 1954



La Alta Car and Engineering Company, conosciuta come Alta, nasce nel 1931 a Kingston upon Thames. L'intenzione del fondatore, Geoffrey Taylor, è quella di dar vita a un'azienda di produzione per vetture da competizione e da Gran Premio. Il primo modello, dotato di un motore a 4 cilindri e albero camme in testa di 1047 cc, ottiene un discreto successo nella versione da competizione, specialmente nelle gare in salita disputate in Inghilterra. Nel 1937 la Alta tenta la strada dei Gran Premi con un modello con compressore, realizzato in due diverse versioni: la 1486 cc da 200 Cv e la 1900 cc da 210 Cv. Lo scoppio della Seconda guerra mondiale interrompe la produzione, rimessa in moto nel 1948 con un prototipo. Si tratta della 2 litri Formula 2, ulteriormente migliorata durante una fase di riprogettazione, nel 1954, che la porta a raggiungere i 2,5 litri di cilindrata. Sebbene l'automobile non ha mai avuto modo di poggiare le gomme sull'asfalto, il motore, ben disegnato, viene montato su diverse vetture. Una di queste, una Connaught condotta dal pilota Tony Brooks, si aggiudica nel 1955 il Gran Premio d'Inghilterra. L'Alta termina l'attività nel 1954.

La sport stradale del 1932



## Alva

*Courbevoie*  
*Francia*  
1913 - 1923



Nella sede di Courbevoie, dal 1913 la Casa francese Alva produce vetture su cui vengono montati motori di diversa provenienza, una consuetudine abbastanza diffusa nella Francia di quegli anni, tra cui i francesi Scap a quattro cilindri.

Durante la sua breve vita (chiude infatti definitivamente nel 1923), l'Alva produce una serie di modelli tutti distinti da lettere dell'alfabeto, tra cui il tipo A (1458 cc) o il tipo YD (1496 cc con asse a camme in testa). Da segnalare il montaggio di freni sulle quattro ruote, sul tipo AS di 2297 cc, già nel 1921.

Una Type C con la carrozzeria chiusa



## Alvis

*Coventry*  
*Inghilterra*  
1920 - 1967



Nell'Inghilterra degli anni Venti, Thomas Gorge John rileva una vecchia fabbrica di carburatori e parti meccaniche, la Holley Brothers Co. Ltd. di Coventry, e vi avvia una produzione di autovetture e motociclette. Nasce così la Alvis, che nel 1921 assume il nome Alvis Car and Engineering Co. Ltd, nuovamente abbreviato, nel 1936, in Alvis Ltd. Dopo il successo iniziale, a causa di difficoltà finanziarie la Casa si dedica alla produzione di vetturette per la Buckingham, ma nel 1923 ritrova lo slancio iniziale e produce il modello più significativo della sua storia, il 12/50, che adotta parti meccaniche del primo modello 10/30. La 10/30 è una due posti con motore a 4 cilindri da 1460 cc con soluzioni tecniche originali. Da essa derivano la 11/40 e la 12/50 con motore a valvole in testa, che da subito si segnala per una carrozzeria caratteristica (denominata duck's back, coda d'anatra, per la parte terminale rialzata) e per la vittoria alla 200 Miglia di Brooklands del 1923. Nel 1932 il modello esce di produzione, sostituito dalla Firefly e poi dalla Firebird. Superata una nuova crisi economica, nel 1928, viene realizzata anche una vettura sportiva. Durante la guerra la Alvis si dedica alla costruzione di motori per aviazione. La produzione di autovetture continua fino al 1967.

Una TA del 1938 con motore di 3500 cc



# American Motors

*Detroit, Stati Uniti 1954 - 1987*



Gli interessi degli americani si dividono in parti uguali il 14 gennaio del 1954. C'è chi si appassiona per il matrimonio dell'anno, quello tra l'asso del baseball Joe Di Maggio e la diva Marilyn Monroe, e chi palpita per il matrimonio del secolo, quello tra la Nash-Kelvinator Corporation e la Hudson Motor Car Company che si combinano per dare vita alla American Motors. Un complicato accordo, con scambi di azioni per un valore complessivo di 198 milioni di dollari, che è il più grande della storia degli Stati Uniti e dà vita al quarto gruppo automobilistico del paese. L'idea è partita da George W. Mason, storico numero uno della Nash, che è convinto che per i pochi costruttori americani, al di fuori delle marche che fanno parte delle "Big Three" di Detroit (GM, Ford e Chrysler), ci sia solo la possibilità di riunirsi per ridurre i costi di produzione e ottimizzare la rete di vendita.

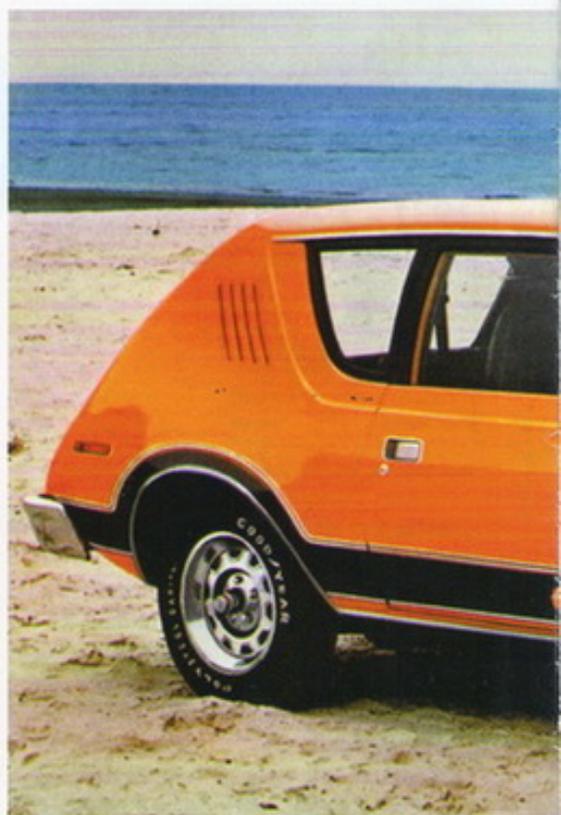
Il momento è tutt'altro che buono per l'economia, ma in casa Nash c'è un modello che tira tantissimo, la Rambler, prima vettura compatta della storia yankee. L'auto è decisamente imbarazzante per le sue linee, ma consuma poco ed è disponibile in una dozzina di versioni, alcune delle quali supereconomiche. Anche se i colossi dell'auto arricciano il naso, la strada è furba e la Nash insiste, anzi raddoppia presentando la prima sub compatta, la piccola Metropolitan con il motore della britannica Austin A 40. Parlare di design è un po' arduo, anche per via della colorazione bicolore che ha abbinamenti brillanti e vivaci come "i gelati napoletani" (così inquadra la scelta il progettista che li ha voluti), ma la Metropolitan ha un suo mercato e quando nel 1958 si parla addirittura di depressione e anche i costruttori più blasonati provano a sfornare vetture di dimensioni più contenute, i clienti sanno che le auto compatte esistono e si trovano nelle concessionarie Ame-

rican Motors. Nel 1958 Nash e Hudson decidono di sospendere la presenza con i marchi distinti e di produrre veicoli solo sotto il nome di AMC. Ma non rinunciano, precorrendo i tempi di almeno vent'anni, a quella strategia che chiamano "dinosaur-fighter" contro le auto di dimensioni eccessive. Due sono gli obiettivi primari della marca: usare componenti comuni per tutti i modelli e rifiutarsi di seguire i concetti stilistici della concorrenza. Le cose funzionano e nel 1959 vengono stanziati 10 milioni di dollari per ampliare la fabbrica di Kenosha, nel Wisconsin, la cui capacità di produzione è già salita da 300mila a 440mila vetture. Contemporaneamente, in una lettera agli azionisti viene annunciato un nuovo modello compatto, anche perché la previsione dell'azienda è che nel giro di quattro anni il mercato delle small-car raggiunge 3 milioni di unità.

## VEICOLI ELETTRICI

Dire che l'American Motors vede lontano non è per nulla sbagliato, anche se quello che viene presentato l'1 aprile 1959 sembra più un "pesce" che un progetto serio. L'AMC e la Sonotone Corporation annunciano un accordo per portare avanti lo studio di un veicolo a propulsione elettrica con batterie a bordo che possono ricaricarsi strada facendo. In effetti la Sonotone ha la tecnologia per fabbricare batterie al nickel-cadmio che si caricano molto più rapidamente e sono molto più leggere delle batterie convenzionali.

Nei primi anni Sessanta le cose vanno bene e la Rambler si colloca al terzo posto assoluto nelle vendite, ma il capo delle operazioni, George W. Romney, lascia l'incarico per diventare governatore del Michigan. Gli succede Roy Abernethy che guida con grande successo il settore vendite ma che ha idee un po' differen-



**La Gremlin esce nel 1970, viene prodotta fino al 1968 e vende 670.000 esemplari**

ti sul futuro del gruppo: crede, infatti, che sia ora di pensare anche a modelli un po' più lussuosi e sicuramente più costosi. La nuova linea di modelli appare nell'autunno del 1966 e vuole stupire per lo stile più fluido, però le varie Rebel e Ambassador non centrano le vendite: hanno problemi di controllo qualità e in più costano molto di più all'origine per la folle idea di abbandonare l'uso di tanti pezzi in comune. Non cessa però il progetto dell'auto elettrica e, dopo un accordo con la Gulton Industries per sviluppare nuove batterie al litio, finalmente va in strada una Rambler station wagon che il mondo scientifico definisce "un'auto meravigliosa". Inizia così una sperimentazione di vetture ricaricabili direttamente da una comune presa elettrica su due altri modelli, Amitron e Electron.

Non è comunque un momento facile: girano voci che l'American Motors ha problemi di flussi di cassa e sulla scena americana si sta facendo largo il Maggiolino Volkswagen che trova tanto consenso. Serve una mossa che faccia colpo e questa è individuata nell'offrire di serie l'aria condizionata, un colpo dav-



vero spettacolare su vetture economiche quando non capita nemmeno su auto di lusso quali Lincoln, Imperial e Cadillac.

Contemporaneamente viene scelto di entrare anche nel nascente e popolare segmento delle "muscle-car", le vetture sportive che hanno nella Ford Mustang e nella Chevrolet Camaro i loro esempi più sfavillanti. Nascono allora due modelli che nella linea ricordano le vetture della concorrenza: l'Amx e la più piccola Javelin che, oltre a piacere al pubblico, se la cava benissimo nelle gare della popolarissima serie Trans-Am arrivando a vincere in cinque stagioni quattro titoli.

Oramai tutta la produzione dovrebbe avere un unico marchio, ma nell'uso comune Amc e American Motors vengono regolarmente usati in contemporanea con il risultato che il brand non è mai imposto in maniera troppo chiara. Non bastasse, a confondere ulteriormente le cose ci pensano le auto a trazione integrale del gruppo che sono vendute come American Eagle.

Nella famiglia, nel frattempo, entra anche il marchio Jeep. Succede nel 1970, quando viene acquistata la Kaiser Jeep Corporation (che prima è la Willys-Overland). Per l'American Motors l'aggiunta di un nome tanto po-

polare significa debuttare nel crescente mercato dei trucks leggeri e dei fuoristrada, ma anche incamerare il lucroso contratto con il governo degli Stati Uniti per la fornitura delle camionette militari e quelle per il servizio postale.

### IL SUCCESSO DELLA GREMLIN

Ormai il ventaglio delle proposte è vastissimo, e nasce la Gremlin, un'auto che fa molto discutere per la sua estetica. Anche il suo nome va subito sotto processo: durante la Seconda guerra mondiale sono chiamati così i folletti (di fantasia) colpevoli di sabotare gli aerei alleati, e il richiamo è un buon pretesto per scrivere acidamente che l'auto si chiama Gremlin per via "del piccolo gnomo ritenuto responsabile dei malfunzionamenti che caratterizzano la vettura". Per contro l'AMC spiega il nome così: «Gremlin è un fedele compagno per i suoi amici e un orco per i suoi nemici».

Il dibattito dura fino al 1978, anno in cui la Gremlin esce di scena, eppure questa automobile, nata per contrastare le utilitarie giapponesi che stanno iniziando ad invadere il Nord America, ottiene ottimi successi di vendita con oltre 670.000 unità consegnate in sette anni di vita. Gli stessi sette anni in cui è sul mercato anche

### La strategia *Essere in anticipo per vocazione*

Quel che rimane ben chiaro, studiando la storia dell'American Motors, è la capacità di questa azienda di capire con grande anticipo come si evolve il mondo dell'auto. I suoi manager, per esempio, predicano i bassi consumi quando ancora l'argomento pare non interessare nessuno. L'AMC cerca, e trova, un partner straniero quando l'idea pare a dir poco astrusa, salvo poi decenni dopo entrare nelle logiche di globalizzazione che vedono accordi internazionali di ogni tipo. Poche automobili, quanto la piccola Pacer, condensano in sé tante innovazioni poi copiate dalla concorrenza. Le intuizioni sui fuoristrada Jeep aprono la via a una moda che ancora tiene benissimo il campo, quella dei Suv. Sempre l'AMC è il primo costruttore che basa quasi tutte le sue vendite su basse rate da pagare garantite da un finanziamento bancario. È anche la prima in America a dare molto lavoro esterno, a contare su tanti fornitori specializzati, quando i tre colossi di Detroit continuano a farsi tutto in casa con costi molto superiori. Infine poche industrie sanno lavorare tanto a braccetto con gli istituti di credito per avere finanziamenti di ogni tipo resistendo per oltre un decennio a un collasso economico sempre dietro la porta.

la più grossa Matador, soprannominata con ben poca pietà Flying brick (mattone volante) a causa della sua povera aerodinamica. Ma in questo caso il successo è davvero limitato (100.000 auto in oltre cinque anni di vita) e i conti ne risentono.

Nel 1975 appare anche una vera icona per i giovani degli anni Settanta, la Pacer, che lancia con lo slogan "la prima grande piccola" e che rivista *Car and Driver* inquadra così: "i quattro passeggeri sono sistemati con ragionevole spazio mentre il resto dell'alto è costruito attorno a loro nella maniera più compatta possibile". L'auto è davvero intelligente, ha la portiera del passeggero che è dieci centimetri più lunga di quella del guidatore, per agevolare la salita degli occupanti che siedono dietro, e ha una vetratura esagerata per l'epoca, di conseguenza a bordo sembra che lo spazio sia ancora maggiore. Quando la progettano, tengono conto della cri-

## American Motors

si petrolifera che nel 1973-74 sconvolge tutto il Globo ma pure delle nuove norme sulla sicurezza studiate dal governo che vorrebbe imporre a più severi crash-test. La Pacer è in grado di superare ogni collaudo, forte anche del vetro laminato del suo parabrezza, ma tutto l'impegno si rivela inutile perché sotto la pressione di GM, Ford e Chrysler (che non sono in grado di costruire vetture così ben fatte), il governo recede dai suoi propositi. Resta, è vero, la qualità intrinseca della Pacer, ma lo sforzo compiuto non viene nemmeno pubblicizzato perché non sono ancora gli anni in cui il pubblico è sensibile alla sicurezza. In aggiunta, il progetto Pacer è nato attorno a un motore molto compatto e particolarmente furbo, il rotativo Wankel, la cui fornitura deve arrivare dalla GM. Ma nel 1974 la GM decide di non costruire più questo motore perché troppo costoso e l'American Motors si trova a dover ripiegare sui propulsori che ha in casa e che sono più grandi e meno efficienti, con un'enorme perdita di denaro per gli studi andati in fumo.

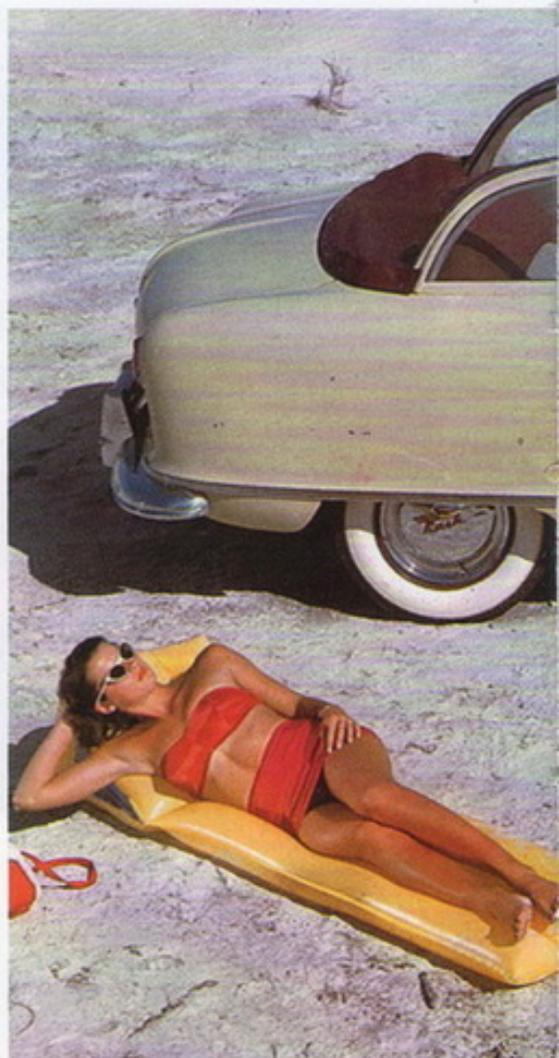
Le conseguenze sulla cassa si materializzano allora in fretta: nel biennio '75-'76 l'AMC perde 73,8 milioni di dollari mentre gli azionisti non vedono un dividendo dal 1974. Di fatto, a dare profitti è solo il marchio Jeep, ma è troppo poco: la quota di mercato di American Motors si riduce ad appena l'1,83 per cento e si profila il rischio di bancarotta se non si presenta qualcuno con del denaro fresco per sistemare i bilanci. Questo qualcuno arriva ed ha un nome sconosciuto da quella parte dell'oceano: la Renault. Il costruttore francese interviene con un'iniezione di 150 milioni di dollari, 50 milioni di credito e i diritti per produrre in loco dal 1982 la Renault 5. Lo scopo è quello di portare le vetture transalpine sul mercato Usa passando per la rete di vendita della Jeep. I soldi, però, non sono tutto. Ormai la concorrenza sul mercato americano è sempre più agguerrita con i giapponesi che iniziano ad assemblare le loro vetture direttamente negli Stati Uniti sfruttando fabbriche molto moderne, al contrario di quanto avviene negli stabilimenti ormai obsoleti dell'American Motors. Stante la situazione, le banche nel 1980 rifiutano ulteriori crediti all'AMC e deve intervenire ancora una volta la

### La curiosità *Operazione richiami: costi quasi letali*

Nel maggio del 1978 sulla testa dell'American Motors arriva una tegola che rischia di mandare l'azienda al tappeto. L'agenzia per la protezione ambientale ordina, infatti, il richiamo di ben 270mila vetture del 1976, cioè tutte quelle vendute con la sola esclusione di quelle commercializzate in California perché con finiture differenti, più 40mila del 1975 e tutte le Jeep del 1976. Su ogni auto occorre un intervento del costo di 20 dollari per sostituire un particolare realizzato dalla Eaton di Cleveland (uno dei più conosciuti fornitori del Nord America) peraltro giudicato in regola al tempo dell'omologazione. Dopo diversi mesi di uso, infatti, il pezzo sotto accusa inizia a mal funzionare così che i motori emettono il 50 per cento di ossido d'azoto oltre quanto ammesso dalla legge. I costi dell'operazione sono altissimi, e vengono aggravati da una nuova ordinanza governativa che obbliga l'American Motors a comunicare a tutti i clienti il richiamo delle vetture non attraverso la posta comune, come si è sempre fatto in passato, bensì con raccomandata. Il che significa un aggravio di altri 40mila dollari. In totale si calcola che il costo totale del richiamo vale 3 milioni di dollari a fronte di un'entrata nell'anno di 2,7 milioni.

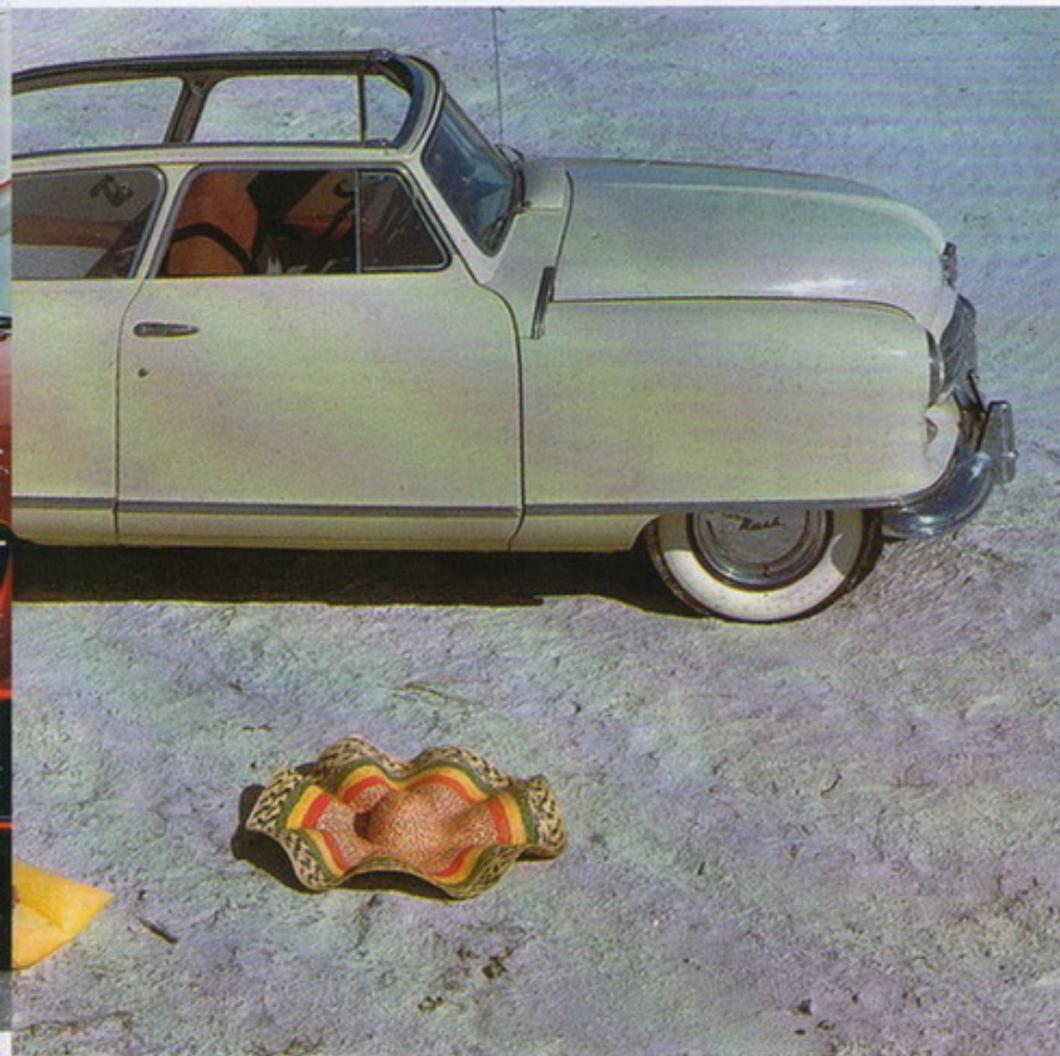
Renault con un prestito di 90 milioni di dollari per evitare che i libri finiscano in tribunale. Ormai i francesi sono i padroni della marca e nel 1982 mettono anche un loro uomo, Jose De-deurwaerder, alla presidenza perché possiedono ormai il 49 per cento delle azioni.

La prima auto "mista", la Renault Alliance, appare nel 1983 ed è una Renault 9 rivista con i canoni stilistici americani. Appena presentata piace tantissimo agli addetti ai lavori, tanto che la rivista *Motor Trend* la elegge sua auto dell'anno come "miglior vettura assemblata negli Usa". Ma la gloria dura poco perché, nel 1986, un rapporto dell'Associazione dei Consumatori bocchia la Renault Alliance con la peggior valutazione per quello che attiene al motore, la frizione, la guidabilità, lo scarico, il raffreddamento del motore, le sospensioni il cambio manuale e quello automatico. Insomma un tracollo, che vede l'auto uscire di scena già nel



1987. La solita Jeep regge bene e dal 1983 i modelli Cherokee e Wagoneer inaugurano il filone degli Sport Utility Vehicle, quei Suv che si prendono in fretta la scena internazionale. Ma serve a poco, perché in Francia anche la Renault sta entrando in una preoccupante crisi economica con la chiusura di impianti e una grandine di licenziamenti. L'assassinio del gran capo Renault, Georges Besse, ad opera dei militanti anarchici e maoisti di Action Directe, il 17 novembre 1986, complica le cose perché il suo successore decide in fretta di disinvestire negli Stati Uniti. Nel marzo del 1987 la Chrysler subentra alla Renault nell'azionariato dell'Amc assicurandosi anche le rimanenti azioni in mano all'American Motors che adesso diventa di fatto la divisione Jeep di Chrysler, il marchio che il suo presidente, Lee Iacocca, vuole possedere.

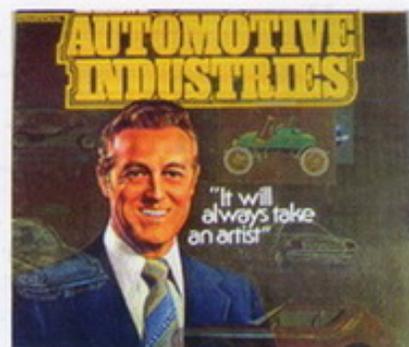
Carlo Cavicchi



Una Nash Rambler convertibile del 1950 equipaggiata con un propulsore benzina 6 cilindri di 2,8 litri da 82 Cv

## Design *Brutte ma di successo*

Discussa per il nome, la forma e le soluzioni costruttive, la piccola Gremlin è la prima vera Suv compatta costruita in America. È messa in vendita a 1.879 dollari con la possibilità di avere due o quattro posti a bordo e due motorizzazioni da 128 o 145 Cv incontrando il favore del pubblico (ne vengono vendute ben 670.000) e lo scetticismo della stampa, piuttosto irritata per la forma a coda tronca tanto inusuale («che ne è successo del resto dell'auto?» è il modo comune di irridarla). Questo modello è stato anche la base di molti esperimenti nel tentativo di farla funzionare con carburanti alternativi come il metano, il gas liquido, l'idrogeno o elettrica, e questo nei primi anni Settanta, non nel 2000. Proprio l'estetica un po' sconcertante rende la Gremlin molto popolare e, anche se appare praticamente in tutte le classifiche Usa riservate alle auto più brutte o persino peggiori del mondo, è stata riprodotta in almeno tre modellini tra i più venduti come giocattoli oltre ad essere protagonista in molti film di cassetta.



## IL PERSONAGGIO Richard Teague

Tutta la storia dell'American Motors è legata a un designer di grandissimo spessore, Richard "Dick" Teague, (nella foto) nato nel 1923 e morto nel 1991. Segnato da un grave incidente in auto quando ha appena sei anni e già famoso per apparizioni continue in vari film come attore (sua madre resta invalida e lui, oltre ad aver patito varie fratture, perse la vista dall'occhio destro), prima di entrare in American Motors lavora già come disegnatore alla General Motors, alla Packard, alla Kaiser e Chrysler. In AMC, Teague arriva nel 1950 come componente del team di Edmund Anderson e quando quest'ultimo lascia l'azienda, nel 1961, ne eredita il ponte di comando dove resta fino al 1983, quando va in pensione lasciando il lavoro con lo solo scherzoso rammarico di «aver lavorato per tutti i costruttori americani tranne che per la Ford». Di Teague si celebra sempre la capacità di fare i miracoli con i pochi mezzi a disposizione. Per esempio è suo il progetto della piccola Rambler American che usa le grandi portiere dei modelli top dell'AMC, oppure è capace di disegnare molte auto differenti con un numero limitatissimo di stampi. Una delle sue ultime creazioni è stata la Jeep Cherokee, una vera opera d'arte che ispira un po' tutti i più moderni ed aggressivi fuoristrada, restando in produzione negli Stati Uniti dal 1983 al 2001 e continuando a essere prodotta anche in Cina fino al 2005.

# Javelin

Produzione 1968 - 1974

Carrozzeria Coupé

La AMC Javelin è un'auto di categoria media per gli standard americani. Si tratta di una berlina sportiva a due porte costruita dal 1968 al 1974 sulla piattaforma AMC denominata "junior cars". In effetti la Javelin non è certo una vettura compatta, con quasi cinque metri di lunghezza e motori da 3,8 a 6,4 litri a benzina, ha anche un passato sportivo nel campionato Trans Am, per auto derivate dalla serie. Caratterizzata da un lungo cofano motore e da generose dimensioni per l'abitacolo, la Javelin è la diretta concorrente della Ford Mustang e della Chevrolet Camaro degli anni Settanta. Si segnalano per quest'auto le serie SST, caratterizzate anche per la presenza del tetto rivestito in vinile e per la colorazione Big Bad Orange.



1. La Javelin: le versioni più potenti, come questa, si distinguono per la presa d'aria supplementare sul cofano
2. Una Javelin assemblata in Germania con i pezzi provenienti dagli Usa
3. Il logo Javelin sulla carrozzeria



## FOCUS La Javelin Karmann

La AMC dà in licenza la costruzione delle Javelin alla Karmann, azienda tedesca che negli anni Settanta costruisce autobus. Dalla fabbrica di Osnabrück escono circa 600 vetture in due anni, tutte con il motore da 5,6 litri. Il 90 per cento delle parti da assemblare arriva direttamente dagli Stati Uniti. Una volta costruita e verniciata, la Javelin tedesca, prima di arrivare al concessionario, viene scrupolosamente testata su strada.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.8 L	1968 - 1974
5.6 L	1968 - 1974
6.4 L	1968 - 1974

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza	m 4,872
Larghezza	m 1,910
Altezza	nd
POSTI	5
PORTE	2
PESO	nd

### MOTORE

Alimentazione	benzina
Cilindrata	3800 cc
Cilindri	6
Potenza	147 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

Anteriore	a tamburo
Posteriore	a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

# Gremlin

Produzione 1970 - 1978

Carrozzeria Station wagon

La Gremlin è un'auto compatta presente nei listini della Casa americana per nove anni. Di questa vettura a due volumi sono stati prodotti 671.475 esemplari, parte in Usa e parte in Canada. Disegnata da Richard A. Teague, la Gremlin propone un design di rottura per gli standard dell'epoca. L'insolita station wagon ha anche un altro primato: è la prima compatta introdotta negli Stati Uniti. Per quanto riguarda il motore, la prima versione può contare su un 3.3, sei cilindri, da 128 Cv. La missione della Gremlin è quella di competere con le compatte di importazione, come il Maggiolino, prodotto nello stesso periodo in Messico. La Amc inizia a vendere la Gremlin a un prezzo inferiore ai 2.000 dollari, costringendo gli altri costruttori a scendere in campo con modelli simili.



## FOCUS

### La chiamavano "hugly and lucky"

Il nome a volte può fare la sfortuna di una vettura. Questo è successo alla Gremlin, che attraversa nella sua vita produttiva ogni genere di inconveniente: da quelli meccanici congeniti fino alle evidenti problematiche derivanti da un'estetica discutibile. Nonostante questo, però, questa vettura ha ottimi riscontri commerciali, grazie ad un prezzo molto concorrenziale, guadagnandosi il soprannome di "hugly and lucky", ovvero brutta e fortunata.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
3.8 L	1972 - 1978
4.2 L	1972 - 1978
5.0 L	1972 - 1978



1. Il profilo della Gremlin
2. Una pubblicità degli anni Settanta
3. Il lunotto posteriore apribile

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,097  
Larghezza ..... m 1,793  
Altezza ..... m 1,316

POSTI ..... 5

PORTE ..... 3

PESO ..... 1.195 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 3258 cc  
Cilindri ..... 6  
Potenza ..... 128 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 1.879

# AMG

*Burgstall, Germania 1971*

Quella che è conosciuta oggi come la sigla caratteristica delle Mercedes sportive è il risultato dello sviluppo sorprendente dell'attività di una piccolissima officina meccanica, nella quale due tecnici appassionati alle competizioni iniziano negli anni Sessanta ad elaborare vetture stradali e in particolare Mercedes.

Il sodalizio fra Hans Werner Aufrecht e Erhard Melcher ha la sua prima manifestazione pubblica nel 1965 quando nella loro officina viene realizzata la Mercedes 300 SE con la quale il gentleman-driver Manfred Schieck partecipa alle gare del campionato turismo tedesco con buoni risultati; questo attira l'attenzione e promuove l'attività della piccola azienda che due anni dopo si trasferisce a Burgstall (nella zona di Magdeburgo) in una sede che, per le sue origini, diventa famosa come "il vecchio mulino". Proprio qui, nel 1971, nasce ufficialmente l'AMG S.p.A., semplice acronimo di Aufrecht, Melcher e Gesellschaft, e nello stesso anno viene realizzata la celebre 300 SEL 6.8 per le gare internazionali della categoria Turismo. La vettura sorprende per più ragioni: è una grande berlina di lusso equipaggiata con un enorme motore 8 cilindri, derivato da quello dell'ammiraglia 6.3 con un normale cambio automatico, e rappresenta una stranezza rispetto alle piccole e agili vetture da turismo (per esempio le Alfa GTA) con le quali intende misurarsi, inoltre all'epoca la Mercedes non ha alcun interesse ad abbinare il proprio marchio a questo genere di immagine sportiva e l'iniziativa viene vista come una bizzarria. Questa potentissima Mercedes comunque si fa valere nei circuiti più veloci e vince la

propria classe alla 24 Ore di Spa.

I risultati spingono

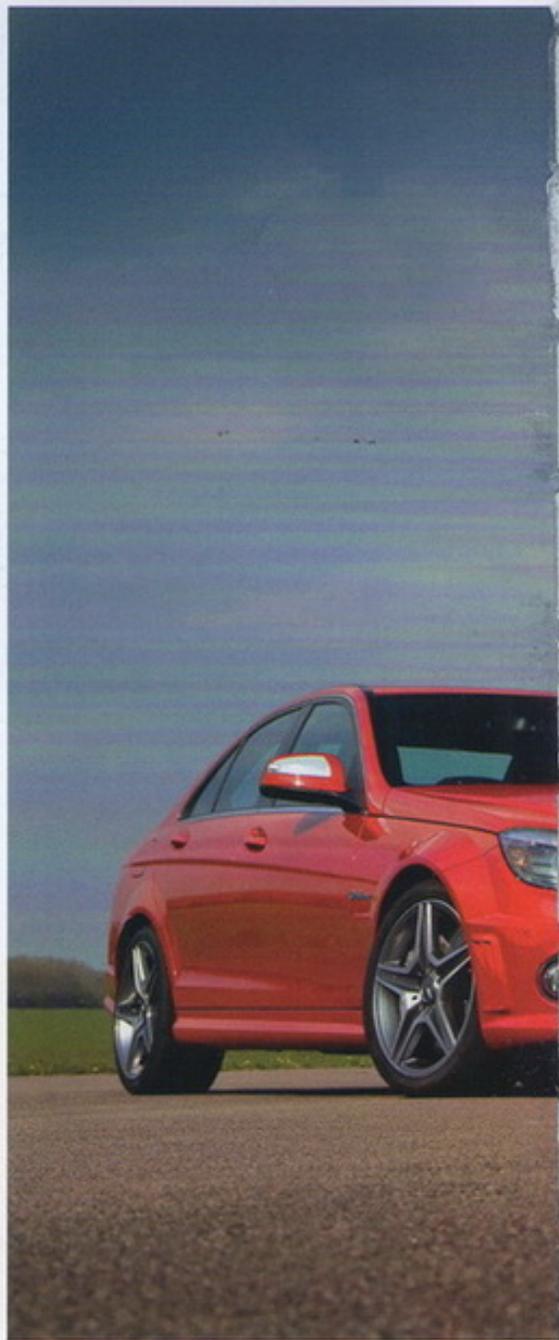
Aufrecht e Melcher verso obiettivi più ambiziosi e iniziano lo sviluppo in proprio di motori da competizione su base Mercedes, fra questi un propulsore da corsa da 600 Cv, realizzato modificando l'8 cilindri 6800 con due turbocompressori, sperimentato nel campionato Interserie (il corrispettivo europeo del campionato americano Can-Am) su una sport McLaren M8F nel 1972.

Inizia così una nuova fase nella quale l'AMG si specializza nella realizzazione di modifiche sostanziali ai modelli Mercedes per conto di clienti privati, attività che culmina con la realizzazione nel 1977 della 300SL 450 SE, un esemplare unico consistente in una classica "ali di gabbiano" nella quale è trapiantato un motore a 8 cilindri 4500 sviluppato dalla AMG. Il crescente successo di queste trasformazioni porta nel 1978 all'apertura di una nuova grande struttura ad Affalterbach, nel Baden Württemberg vicino a Stoccarda, dove lavorano 40 persone. Inizia così una radicale trasformazione dell'azienda che accanto all'officina di sviluppo e di preparazione per le auto da competizione, accentua la costruzione di modelli stradali di alte prestazioni, sempre ed esclusivamente su base Mercedes, che nel frattempo conquistano una notevole notorietà presso i facoltosi clienti dei Paesi arabi e in Asia-Pacifico.

Il primo modello rappresentativo di questa attività è la 280E AMG che con i suoi 205 Cv fa diventare la classicissima berlina Mercedes competitiva con le sportive concorrenti, a cominciare dalle nuove Bmw; da qui parte



**Le C63 berlina e station wagon del 2008**



una completa famiglia di elaborazioni "chiavi in mano" che comportano aumenti di potenza da 25 Cv (nel caso dei modelli 250) fino a 60 Cv (per i modelli 450). La rapida fortuna della AMG si deve principalmente al fatto che, lavorando per clienti ricchi ma estremamente esigenti, sviluppa parallelamente alla tecnologia motoristica l'arte di elaborare anche esteticamente le vetture, con uno scrupolo per la qualità all'altezza delle tradizioni della Mercedes. Ciò, nel tem-



po, porta ad un atteggiamento particolarmente tollerante da parte della marca tedesca che guarda a queste iniziative con meno diffidenza rispetto ad altri elaboratori più disinvolti. Un altro punto a favore della AMG nei rapporti con Mercedes è la filosofia tendente a ottenere prestazioni elevate con motori di grossa cilindrata, senza indulgere troppo alla grinta sportiva e senza snaturare il carattere lussuoso dei modelli di serie. Nel campo delle competizioni il primo suc-

cesso importante viene nel 1980 con la vittoria al Nürburgring della 450 SLC, evento quasi storico perché rappresenta la prima vittoria assoluta di una Mercedes in una gara internazionale dal lontano 1964. Al di fuori dell'attività sportiva la AMG raccoglie nuovi consensi con la realizzazione della coupé 500 SEC AMG, prima con potenza di 276 Cv (nel 1982) e successivamente con potenza di 340 Cv grazie al motore 8V al quale vengono applicate testate originali a quattro

valvole per cilindro. Nello stesso periodo Aufrecht e Melcher individuano nella nuova Mercedes 190 un interessante soggetto di elaborazioni e iniziano nel 1983 la produzione della versione 190 E 2.3, equipaggiata con il quattro cilindri delle berline superiori, potenziato a 160 Cv. Questa versione viene fornita direttamente ai clienti dalla AMG con vari stadi di elaborazione, che partono dal solo motore, oppure motore e assetto delle sospensioni, oppure meccanica e interni, fino

# AMG

a un'ulteriore scelta di personalizzazioni; in questo modo

**La AMG SL 65 in versione Safety Car per la Formula 1**

l'azienda allarga notevolmente il proprio mercato, tanto che nel 1985 la sede di Affalterbach viene praticamente raddoppiata con l'allestimento di una seconda linea di produzione e il numero di dipendenti sale a 100.

## LE VITTORIE IN DTM

Prosegue frattanto l'attività sportiva, sempre come scuderia privata e nel 1986, la AMG partecipa al campionato turismo tedesco (DTM) con la versione da corsa della 190E 2.3 16 che si aggiudica due vittorie; sul versante della produzione invece viene sviluppata la prima supercar su base Mercedes Classe E, è la 300E AMG 5.6 V8 che con il suo motore da 360 Cv è la prima Mercedes stradale a superare i 300 chilometri orari e questo le vale il The Hammer, il martello.

Il rapporto con Mercedes intanto si fa sempre più stretto e questo mette la AMG al riparo da eventuali "scomuniche", come per esempio il divieto di utilizzare il marchio con la stella, imposto ad altri elaboratori privati. Tale atteggiamento dipende anche dal fatto che la AMG, pur non potendo contare su nessun riconoscimento da parte della Casa madre, sottopone regolarmente tutti i propri modelli e tutti i suoi com-



ponenti all'omologazione da parte dell'ente tedesco per le omologazioni (TUV) e quindi realizza automobili in tutto e per tutto legali. Nascono così le versioni AMG della 300E e della 190E, equipaggiate con il sei cilindri 3200 ela-

borato autonomamente, che raggiungono una buona popolarità non solo nei classici mercati orientali ma anche in Europa.

Il primo concreto avvicinamento fra la Mercedes e la AMG coincide con la decisione

## LA TECNOLOGIA Il primo mostro

La 300 SEL 6.8 AMG (nella foto) è la vettura che per prima dà la notorietà alla piccola officina di elaborazione di Aufrecht e Melcher per il sorprendente secondo posto assoluto (e vittoria di classe) alla 24 Ore di Spa nel 1971 con i piloti Hans Heyer e Clemens Schickentanz. Questa mastodontica berlina, dall'aspetto grintoso ma con una insolita accuratezza nelle finiture (per esempio mantenuta quasi inalterata la plancia di serie) è il frutto di un'iniziativa del tutto autonoma dato che la Mercedes, dopo qualche tentativo negli anni

precedenti, cancella il programma di corse della categoria Turismo. L'unico appoggio della Casa madre è l'assistenza, assolutamente non ufficiale, da parte di Erich Waxenberger, un tecnico collaudatore che cura lo sviluppo delle versioni sportive ufficiali. L'esemplare portato in gara da AMG è costruito con il motore e i pezzi recuperati da una 6.3 smantellata e montati su una scocca nuova della 300 SEL, rinforzata opportunamente. Il propulsore 8V è elaborato dalla stessa AMG con tutte le modifiche concesse da regolamento, compreso l'aumento della cilindrata a 6,8 litri, ed eroga la potenza massima di 420 Cv con una coppia elevatissima; ciò



consente a questo mastodonte pesante 1.635 chilogrammi di raggiungere la velocità massima di 265 chilometri orari. Il fortunato esordio in gara rischia di fallire a causa di un incidente durante i collaudi al Nürburgring che richiede una rapidissima ricostruzione della vettura.



della Casa di Stoccarda di affiancare ufficialmente la squadra impegnata nella partecipazione al DTM per la stagione 1988 che si conclude con la conquista di 6 vittorie; l'accordo prosegue l'anno successivo, quando la squadra Mercedes-AMG conquista il maggior numero di vittorie nel campionato con la 190E 2.5 EVO.

Tali successi cementano la stima e i rapporti fra la Casa madre e la AMG, che nel 1990 siglano un accordo ufficiale di cooperazione attraverso il quale la AMG diviene a tutti gli effetti la sezione sportiva della Mercedes e partecipa direttamente allo sviluppo della 190E 2.5 EVO2, con la quale Klaus Ludwig vince il campionato DTM nel 1992, aprendo una lunghissima serie di successi Mercedes in quella categoria. I prodotti AMG cominciano ad essere distribuiti anche attraverso la rete ufficiale Mercedes e questo fa compiere un ulteriore balzo alle dimensioni dell'azienda che oramai occupa 400 dipendenti e dispone di tre linee produttive.

La prima Mercedes AMG ufficiale, ossia prodotta, omologata e commercializzata con tut-

ti i crismi della stella a tre punte è la C36 AMG del 1993, derivata dalla nuova Classe C e dotata di un 6 cilindri 3600 da 280 Cv; ne viene naturalmente ricavata una versione da competizione con la quale l'anno successivo Klaus Ludwig vince ancora il campionato DTM. Segue la produzione della E 50 AMG, velocissima elaborazione della berlina intermedia nella quale è stato trapiantato un motore 8 cilindri 5000 con 347 Cv e quindi la commessa da parte della Mercedes di sviluppare una nuova vettura da competizione per il nuovo campionato mondiale riservato alla categoria FIA-GT. Nasce così il progetto CLK-GTR una autentica sport a due posti con motore centrale a 12 cilindri e telaio in fibra di carbonio che, secondo il regolamento, deve essere prodotta in un numero minimo di esemplari; la AMG ne produce infatti 25 unità regolarmente omologate per l'utilizzo stradale. Questa vettura si dimostra praticamente imbattibile e vince il Campionato FIA-GT con Bernd Schneider nel 1997 e con Klaus Ludwig nel 1998, con un record di 10 vittorie su 10 gare.



## IL PERSONAGGIO Il sultano del Brunei

Fra gli appassionati collezionisti affezionati alle Mercedes speciali AMG un posto di riguardo spetta ad *Hassanal Bolkiah* (nella foto), sultano del Brunei, un piccolissimo ex protettorato inglese, fra la Malaysia e il Borneo, con poco più di 350.000 abitanti, totalmente indipendente dal 1971 e ricchissimo a causa dei giacimenti di petrolio e di gas naturale. Il sultano e i suoi familiari hanno coltivato per anni una smodata passione per le automobili con una spiccata predilezione per le supercar e i pezzi unici, che vengono commissionati appositamente ai costruttori e ai carrozzieri più famosi. La loro collezione arriva ad avere circa 5.000 vetture fra le quali le AMG hanno sempre una posizione di rilievo, con un parco costantemente costituito da diverse centinaia di vetture. Il rapporto fra il costruttore e il sultano è talmente consolidato che i manager commerciali di AMG si recano in Brunei almeno due volte l'anno per ricevere gli ordini e concordare la produzione delle vetture speciali. Fra queste figurano non soltanto modelli di serie modificati negli allestimenti o nella carrozzeria ma anche delle repliche esatte dei modelli da competizione, con la meccanica originale e adattate alla marcia su strada e con tanto di impianto di condizionamento. Per la manutenzione e la messa in funzione di queste vetture particolarmente complesse, un team di tecnici viene inviato a richiesta nel sultanato per tutte le operazioni necessarie.

# AMG

Nel 1999 viene creata la Mercedes-AMG GmbH, nella quale la Daimler AG detiene il 51 per cento delle azioni e il resto rimane nelle mani del fondatore Hans Werner Aufrecht; la gamma si arricchisce della potentissima SL 73 AMG, la coupé-cabriolet con motore 12 cilindri da 525 Cv e la produzione totale della AMG passa, dal 1999 al 2000, da 5.000 a 11.500 esemplari all'anno.

Il nuovo status di azienda controllata direttamente dal management di Stoccarda, modifica sostanzialmente la politica di prodotto e promuove la creazione di nuovi modelli a ritmo serrato e un rapido allargamento della gamma: nel 2001 è la volta della SL 55 AMG con la quale esordisce un nuovo motore 8 cilindri 5500 con compressore da 500 Cv, che l'anno successivo viene montato anche sulle CLK 55 AMG, CLK 55 AMG, E 55 AMG, S 55 AMG e CL 55 AMG. Per la prima volta poi il marchio AMG viene utilizzato per un modello diesel, la C30 CDI AMG, elaborazione della normale 270 CDI che rimane tuttavia un episodio isolato.

Continua intanto la fortunata partecipazione al campionato DTM e nel 2003 arriva la terza vittoria personale per Bernd Schneider che è anche la sesta per la scuderia AMG-Mercedes. A seguito di questo successo nel 2004 vengono prodotti 100 esemplari numerati di una speciale coupé CLK, con un look simile a quelle DTM da competizione con motore 8 cilindri da 582 Cv, alla quale fa seguito una ulteriore versione della SL ancora più potente; questa volta è il motore 12 cilindri biturbo concepito per la Maybach ad essere elaborato da AMG con risultati notevoli: 612 Cv di potenza massima e una coppia di ben 1000 Nm.

Nel 2005 la proprietà della Mercedes-AMG GmbH è acquisita al 100 per cento dal gruppo DaimlerChrysler e Hans Werner Aufrecht rimane nel management con la carica di presidente onorario; nel frattempo la produzione di vetture supera le 20.000 unità all'anno e il numero di dipendenti è salito a 680. La novità più importante per l'azienda di Affalterbach è comunque la produzione di un motore che non è più frutto di elaborazioni di unità preesistenti ma che, per la prima volta, è progettato e sviluppato completamente

## LA CURIOSITÀ

### *Da corsa o da strada due mondi paralleli*

Le origini corse del marchio AMG e l'intensa attività nelle competizioni in pista non condizionano troppo l'approccio tecnico ai prodotti commerciali; infatti nell'attività dell'azienda c'è sempre una netta separazione fra la tecnologia esercitata nelle auto da corsa e quella dedicata ai modelli da strada destinati ai clienti sportivi. Questa particolare cultura d'azienda è frutto in parte della mentalità perfezionista dei fondatori ma soprattutto dell'ottica dei clienti, appassionati facoltosi di tutto il mondo che cercano le alte prestazioni ma non rinuncerebbero mai alle caratteristiche di base di una Mercedes, si intendono in particolare i mercati arabi, dell'estremo oriente e americani. Dal punto di vista tecnico quindi si sono sviluppate delle scelte precise, sotto certi aspetti non allineate con le tradizioni delle supercar degli altri costruttori di prestigio. Le AMG privilegiano sempre motori di grossa cilindrata, con potenze specifiche non esasperate e senza ricercare regimi di rotazione molto elevati; per gli stessi motivi tutti i modelli stradali sono sempre stati fedeli al cambio automatico, anche se per un po' di tempo tale scelta fa arricciare il naso agli sportivi di scuola europea. Tutto ciò contribuisce a creare una sintonia sempre più stretta fra la AMG e la Mercedes che porta negli anni da un rapporto di reciproca consulenza alla effettiva collaborazione e quindi, non a caso, è sfociata nella totale acquisizione del marchio da parte della Casa madre.

all'interno e viene presentato alla fine del 2005 al salone dell'automobile di Francoforte. Questo 8 cilindri 6300 diventa da questo momento l'elemento fondamentale delle AMG e viene adottato per quasi tutta la produzione che, dal 2006, copre l'intera gamma Mercedes, compresi i Suv Classe M, i fuoristrada Classe G e i monovolume Classe R, per un totale di 17 modelli. Un'ulteriore evoluzione viene nel 2008 con la creazione dell'AMG Performance Studio, una struttura dedicata alla realizzazione di modelli ancora più specializzati ed esclusivi, impostati su tre livelli: Editions, dedicato alle personalizzazioni spinte, Black Series per serie limitate



1. 300 SEL 6.8 litri del 1971 preparata per le gare-turismo
2. Vista frontale E 55, vettura caratterizzata, tra l'altro, da una particolare estetica dei fari

evolute nella meccanica e nella carrozzeria e Signature Series per esemplari di altissime prestazioni profondamente modificati prodotti in piccolissimi numeri.

Daniele P. M. Pellegrini

www.daimler.com  
Daimlerstraße 1  
71563 Affalterbach, Germania



### LA TECNOLOGIA La CLK GTR frettolosa e vincente

La più esclusiva delle AMG "di produzione" è senza dubbio la CLK GTR (nella foto). Non si tratta di un'auto stradale, ma di una derivazione dal modello da competizione che la Mercedes sviluppa per il campionato FIA GT. La cronaca della gestazione di questa vettura parla di un tempo di progettazione e sviluppo di soli 128 giorni, un autentico record che non impedisce però di essere vincente già nell'anno del suo debutto, il 1997, e di ripetersi il successivo. Il regolamento stilato dalla Federazione internazionale dell'automobile per questa categoria impone alcune caratteristiche costruttive e dimensionali analoghe a quelle delle auto da strada e questo suggerisce l'idea di realizzare effettivamente una versione da omologare per l'uso normale. Anche su pressione di qualche collezionista, la decisione ufficiale è quella di produrre una piccolissima serie di 25 esemplari di questa supercar fuori dall'ordinario, costruiti su specifica ordinazione dal 1998 al 2005, prima integralmente presso lo stabilimento AMG, poi presso una sezione staccata denominata HWA. Il prezzo di listino, mai ufficializzato in quanto legato alle specifiche individuali, è di circa un milione di euro. La CLK GTR stradale ha lo stesso telaio e una carrozzeria analoga a quelle da competizione ma con un abitacolo completamente equipaggiato e rifinito nello stile Mercedes; il cambio è un 5 marce sequenziale e il motore (12 cilindri a V di 6,9 litri, potenza di 631 Cv) è opportunamente tarato per rientrare nelle vigenti normative sulle emissioni e sulla rumorosità.



## C36

Produzione 1994 - 2008  
Carrozzeria Berlina

La C36 è una berlina prodotta da AMG su base Mercedes Classe C. Si tratta di una vettura esteticamente vicina al modello originale, ma profondamente rivista a livello meccanico e nelle finiture. Questa AMG, nonostante le minigonne laterali, i passaruota lievemente più pronunciati e i cerchi dal generoso diametro, riesce a nascondere la sua vera potenza. Il motore della C36 ha infatti una potenza di 280 Cv che utilizza pistoni derivati da quelli che in uso nel campionato DTM. Su questa AMG anche le finiture sono migliorate rispetto al già altissimo standard della Mercedes. Le sellerie sono specifiche con pelle di qualità superiore, mentre i sedili anteriori adottano profili sportivi ad alto contenimento laterale. Il cambio automatico a 4 marce è rivisto da AMG.

1. La AMG C36, prodotta dal 1994 al 2008
2. La berlina da 268 Cv vista di coda
3. Gli interni del modello



1



### FOCUS

#### Usata, che occasione

La C36 AMG è una vera e propria supercar che al momento del lancio supera i 100 milioni di lire sul listino. Si tratta di una cifra elevata, interamente giustificata dall'altissimo livello della tecnologia e della sportività che la Casa tedesca aggiunge a tutti i suoi modelli. La C36 è però anche un ottimo affare: è infatti una di quelle berline sportive che si trova sul mercato dell'usato ancora a prezzi interessanti.



2



3

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,490  
Larghezza ..... m 1,750  
Altezza ..... m 1,560

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.670 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 3606 cc  
Cilindri ..... 6  
Potenza ..... 280 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Lire 115.550.000

# E 50

Produzione 1995 - 1997

Carrozzeria Berlina

La E 50 è una berlina dalle caratteristiche sportive prodotta da AMG su base Mercedes Classe E. Questa vettura, presentata nel 1995 al salone di Ginevra, viene prodotta per soli due anni e complessivamente in 2.870 esemplari. Esteticamente, come tradizione del preparatore tedesco, anche la E 50 non si stacca dalla linea della berlina da cui deriva e le modifiche più evidenti riguardano le ruote e gli scudi dei paraurti e prese d'aria più grandi sullo spoiler anteriore. Sono, invece, gli interni di questo modello ad essere maggiormente modificati, nelle finiture e nell'utilizzo di materiali diversi per i pannelli decorativi. Le soddisfazioni per i proprietari di queste berline supercar derivano soprattutto dal generoso propulsore. Si tratta di un potente V8 da 5 litri, collegato a un cambio automatico a cinque rapporti e alla tradizionale trazione posteriore. Il motore, a quattro valvole per cilindro è gestito da una sofisticata centralina elettronica Bosch LH Jetronic; questo 8V è sviluppato dalla AMG sulla base della versione 4200 originale Mercedes che equipaggia i modelli 420. La potenza generata è di 347 Cv che rendono questa Classe E una delle più veloci berline di lusso dell'epoca. Nell'ottica della sicurezza attiva, le prestazioni sono state comunque limitate a 250 chilometri orari di velocità massima. Diverso il discorso per l'accelerazione, la E 50 passa da 0 a 100 chilometri orari in soli 6,2 secondi (dato dichiarato dalla Casa). In effetti per il motore, i tecnici AMG mettono in campo molte conoscenze che hanno sviluppato negli anni di corsa nel DTM, il campionato per le vetture Turismo tedesco, che il preparatore specializzato in Mercedes vince diverse volte. La E 50 AMG, prodotta nello stabilimento industriale di Affalterbach viene sostituita dalla E 55 (con motore V8 da 5,5 litri) che viene commercializzata a partire dal 1998.



1. La AMG E 50 è basata sulla Mercedes Classe E berlina
2. Il doppio scarico in evidenza sul posteriore della E 50
3. Il profilo della E 50 AMG

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,810

Larghezza ..... m 1,799

Altezza ..... m 1,445

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.680 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 4973 cc

Cilindri ..... 8 a V

Potenza ..... 347 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Lire 181.200.000

## SLK 55

Produzione Dal 2004  
Carrozzeria Roadster

La SLK 55 è una roadster prodotta da AMG su base Mercedes Benz SLK. Come tutti i prodotti di AMG, divisione sportiva della Mercedes, anche questo non tradisce le aspettative dei clienti sportivi. La SLK 55 adotta un motore 8 cilindri a V capace di 360 Cv e 510 Nm di coppia massima che permettono un'accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in 4,9 secondi. Oltre alla cilindrata, al V8 è accoppiato un compressore volumetrico che aumenta ancora di più le prestazioni e di conseguenza il piacere di guida. Si tratta di una vettura non per tutti, come testimonia il prezzo vicino ai 70.000 euro. Da segnalare la presenza del tetto in metallo retrattile per questa SLK. Scelta obbligata dei tecnici AMG per garantire la massima sicurezza agli occupanti della supercar tedesca.



1



### FOCUS La safety car

La SLK 55 AMG è utilizzata come safety car nelle gare del campionato di turismo tedesco (DTM). Opportunamente e ulteriormente modificata è in grado di tenere a bada, quando la direzione di gara la fa intervenire (ad esempio in caso di grave incidente), auto con oltre 400 Cv. La SLK 55 non è la sola AMG utilizzata come pace car; in F1, viene impiegata la SL 65, capace di domare l'irruenza delle auto più sofisticate del mondo.



2



3

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,090  
Larghezza ..... m 1,790  
Altezza ..... m 1,270

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.465 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 5439 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 360 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... Euro 67.410

# ML 63

Produzione Dal 2005  
Carrozzeria Suv

La ML 63 è una Sport Utility ad alte prestazioni prodotta sulla base della Mercedes ML. Rispetto a quest'ultima non differisce molto nel design. Ma è comunque segnata da alcune modifiche nella carrozzeria e nell'abitacolo che la caratterizzano come le prese d'aria maggiorate nella parte frontale, oppure i sedili che sono avvolgenti e profilati. Le vere modifiche operate dalla Casa di Affalterbach sono infatti nella meccanica. Questa vettura oltre ad essere equipaggiata di serie con delle sospensioni controllate elettronicamente, adotta uno dei più potenti V8 a benzina del mondo. Si tratta dello stesso 6,3 litri da 510 Cv che la AMG impiega sulla SL 63. Un motore in grado di lanciarla fino a 250 chilometri orari (autolimitati) con una accelerazione da zero a cento in appena 5 secondi.



1. Come la vettura da cui deriva la ML 63 ha una linea muscolosa e sportiva
2. Il frontale ha le prese d'aria maggiorate
3. Nella coda la ML 63 è caratterizzata da quattro scarichi cromati



## FOCUS 7G Tronic

La ML 63 adotta una trasmissione d'ultima generazione. Si tratta del 7G Tronic: un cambio automatico a sette rapporti con funzione sequenziale che è gestito elettronicamente. Questo lavora in sincronia con il sistema di controllo e di ripartizione della trazione sulle quattro ruote e prevede, per adattarlo ai diversi stili di guida, tre programmi: Sport, Comfort e Manual.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,780  
Larghezza ..... m 1,910  
Altezza ..... m 1,820

POSTI ..... 5

PORTE ..... 5

PESO ..... 2.235 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 6208 cc  
Cilindri ..... 8  
Potenza ..... 510 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 107.951

## SL 65

Produzione Dal 2006  
Carrozzeria Roadster

La SL 65 è la roadster prodotta in serie più potente del mondo. Realizzata dalla Casa di Affalterbach sullo stesso pianale della Mercedes SL, fin dal design della carrozzeria esprime tutta la sua grinta e sportività. Nella parte frontale è caratterizzata da un muso a freccia ispirato per certi aspetti a quello delle Formula 1 McLaren. Mentre nelle fiancate è riconoscibile per le vistose prese d'aria e le lunghe nervature che provvedono ad esaltarne l'aerodinamica come anche l'estrattore posteriore. Rifinita nell'abitacolo con fibra di carbonio e alluminio, è equipaggiata con motore da 612 Cv. Ed ha una meccanica tarata per le alte prestazioni curata fin dalla distribuzione dei pesi sul telaio e fornita di equipaggiamenti da corsa tipo delle sospensioni elettroniche in grado di variare l'assetto, oppure un impianto frenante con dischi in materiale composito.



1



### FOCUS 610 Cv per il V12

L'eccezionale potenza della SL 65 nasce dal suo motore V12 biturbo di 6 litri in grado di sviluppare 612 Cv con una coppia di 1.000 Nm. Questo, accoppiato a un cambio a 7 marce Speedshift automatico-sequenziale, consente alla tedesca di accelerare da 0 a 100 in soli 4,2 secondi. E le permette di toccare i 250 chilometri orari autolimitati elettronicamente altrimenti andrebbe ben oltre.



2



3

1. La SL 65 AMG nella edizione limitata Black Series
2. Gli interni sono in alcantara e carbonio
3. La SL 65 AMG del 2006

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,540  
Larghezza ..... m 1,830  
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 2.045 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 5980 cc  
Cilindri ..... 12 a V  
Potenza ..... 612 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 232.000

# Amilcar

*Saint Denis*  
Francia  
1921 - 1939



La Société Nouvelle pour l'Automobile Amilcar nasce nel 1921 a Saint Denis in Francia.

Il nome di questa azienda, anche se con qualche forzatura, riprende i cognomi dei suoi fondatori Joseph Lamy ed Emile Akar. Le auto Amilcar vengono ricordate principalmente per un importante motivo: buona qualità unita a un prezzo accessibile. Le vetture ottengono, quindi, un buon successo non solo commerciale ma anche nelle competizioni, risultando più all'avanguardia nell'ambito delle sportive di piccola cilindrata nonostante la accanita concorrenza delle Salmson.

Nel 1922 viene costruita la prima vetturessina Amilcar. Progettata da Edmond Boyet, la CC è equipaggiata con un motore a quattro cilindri in linea e valvole laterali da 93 cc. Lo stesso anno la CC si aggiudica diverse vittorie tra cui quella al Bol d'Or, successi che contribuiscono a far conoscere maggiormente il marchio francese.

Rimanendo nell'ambito delle vetture da competizione, due anni dopo viene prodotta la CGS (Gran Sport) una delle auto più importanti della Amilcar: 1094 cc con valvole in testa comandate da aste e bilancieri.

Nel 1926 la gamma di vetture Amilcar si arricchisce con la G6, una vettura sportiva che monta un motore a sei cilindri bialbero sovralimentato; pur con una cilindrata di appena 1100 cc la G6 raggiunge i 200 chilometri orari di velocità massima.

Oltre alle vetture da competizione la Casa di Saint Denis intorno alla fine degli anni Venti inizia a produrre anche vetture da turismo e familiari. Tra queste la Type L, che monta un motore quattro cilindri e valvole laterali di 1187 cc, e la Type E 1580 cc con propulsore quattro cilindri e valvole in testa; entrambe hanno carrozzerie chiuse ma leggere. Il mondo delle corse non viene abbandonato e così la Amilcar nel 1928 sviluppa la serie M, che



rimane in produzione per quasi dieci anni, con cilindrata da 1,25 a 1,7 litri. Tra gli altri modelli prodotti figurano la 5 Cv, la 12 Cv, la N7, la 14 Cv e la G36. Nel 1928 entra in produzione anche una Amilcar a otto cilindri in linea con cilindrata inferiore ai due litri. A partire da questo anno la Casa francese apre alcune succursali anche in Europa, operazione che riscuote però poco successo; tra que-

## Il modello CGS3 del 1926

ste c'è lo stabilimento italiano a Lecco, altre sedi si trovano in Germania e in Austria.

Nel 1937 la Casa viene rilevata dalla Hotchkiss che trasferisce la costruzione negli impianti di Boulogne-sur-Seine. Due anni più tardi cessa la produzione delle vetture con il marchio Amilcar.

# Amphicar

Berlino  
Germania  
1961 - 1968



Il solo marchio effettivamente noto per la produzione di auto anfibe per uso civile ha un'esistenza breve, legata alla produzione di un unico modello, sviluppatasi nel corso degli anni Sessanta con grandi aspettative che non hanno però il riscontro programmato. L'iniziativa, che può essere considerata fallimentare, ha tuttavia il merito di segnare una tappa nella storia dell'automobile, come l'unico tentativo riuscito di conciliare la mobilità terrestre con quella acquatica.

Il "padre" dell'Amphicar è l'ingegnere tedesco Hans Trippel, appassionato corridore automobilistico che diviene nella sua carriera lavorativa specialista nel settore dei veicoli anfibi. Alcune fonti lo danno fra i progettisti della Schwimmwagen (l'anfibio militare della Volkswagen utilizzato durante la Seconda guerra mondiale), ma è certo che durante l'occupazione tedesca della Francia Trippel lavora a Molsheim come responsabile dello stabilimento Bugatti e lì si occupa di veicoli speciali. Alla fine del conflitto resta internato come prigioniero di guerra fino al 1949 dopo di che rientra a Berlino e riprende la sua attività di progettista.

L'idea di produrre una automobile in grado non solo di galleggiare ma di navigare con una soddisfacente praticità e sicurezza affascina Trippel che perfeziona un progetto assolutamente originale attorno al quale si riunisce un gruppo di investitori, fra i quali la famiglia Quandt (che nella stessa epoca ha preso il controllo della Bmw), che scommette sull'esistenza di un mercato per veicoli del genere.

Alla fine degli anni Cinquanta l'investimento complessivo per lo sviluppo del progetto è valutato attorno ai 5 milioni di dollari e quando si dà il via alla produzione, nel 1961, gli obiettivi sono molto ambiziosi; i responsabili prospettano addirittura una produzione di 20.000 esemplari l'anno, da costruire nello stabi-

mento appositamente allestito a Berlino.

Il progetto di Trippel è tecnicamente e industrialmente ineccepibile: l'auto è una cabriolet a quattro posti, interamente metallica, con la parte inferiore della scocca completamente stagna e sommariamente profilata a forma di scafo; su strada si muove come una normale vettura con motore posteriore, in acqua la spinta è garantita da due eliche posteriori collegate direttamente al cambio e la direzione è affidata alle ruote anteriori che fungono da timoni. Per contenere i costi vengono utilizzati componenti prodotti in grande serie: il motore è un 4 cilindri Triumph 1200 con potenza di 45 Cv e il cambio è di origine Volkswagen; anche diverse parti delle sospensioni, l'impianto frenante e il sistema elettrico sono di normale produzione.

L'Amphicar entra effettivamente in commercio nel 1962 e dimostra di possedere tutte le qualità necessarie per marciare in modo soddisfacente in terra e sull'acqua effettuando fra l'altro ben tre traversate della Manica; è in grado di marciare a circa 115 chilometri orari su strada e a oltre 10 chilometri orari in ac-



1. L'auto anfibia, Amphicar
2. Un'Amphicar in navigazione
3. La vettura viene prodotta dal 1961 al 1968

qua e il suo prezzo di vendita iniziale è di circa 3.000 dollari. La produzione viene sospesa nel 1968, con soltanto 3.878 esemplari venduti, dei quali oltre 3.000 negli Stati Uniti; proprio il distributore negli USA, Hugh Gordon di Santa Fè in California, rileva tutto il materiale disponibile e resta il solo riferimento per i possessori di quello che diviene una curiosa ed ambita auto da collezione.



# Amphicar

Produzione 1961 - 1968  
Carrozzeria Spider

1. La vettura su strada evidenzia l'assetto alto
2. L'Amphicar usata come vettura di soccorso della Croce Rossa



L'apparenza inganna: a guardarla pochi possono immaginare che l'Amphicar oltre a viaggiare su strada è in grado di muoversi come un pesce nell'acqua. La piccola spider desta così stupore perché solo un'insolita altezza da terra tradisce l'anima di anfibio della vettura. Per il resto tutto lascia supporre che la macchina sia solo una spider: la carrozzeria è proporzionata, i fari sporgono dal muso come nelle supercar, mentre sulla coda non mancano vezzose pinne che negli anni Sessanta vanno tanto di moda. Il motore poi è un brillante 4 cilindri 1200 (ovviamente raffreddato ad acqua) da 43 Cv che consente una certa agilità nella marcia su strada, grazie soprattutto ai rapporti corti: per una questione di pesi, dimensioni delle gomme (quelle anteriori fanno da timoni una volta nell'acqua) e aerodinamica ha una velocità massima limitata a 120 orari. In compenso nell'acqua si può spingere fino alla velocità di 12 miglia, ma a patto che il mare sia completamente piatto. Anzi, a dire il vero

l'Amphicar è più adatta alla navigazione nei laghi visto che la mancanza di un vero timone e la linea di galleggiamento pericolosamente alta rende temibile qualsiasi tipo di onda. Il vero motivo per cui però la macchina non riscuote successo è il prezzo: con i 3800 dollari necessari per comprare una Amphicar nel 1961 ci si può portare a casa una Corvette equipaggiata di tutto punto.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,310  
Larghezza ..... m 1,520  
Altezza ..... m 1,490

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... nd

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1147 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 43 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Dollari 3.800

## Anadol

*Istanbul  
Turchia  
1966 - 1991*



Nel 1966 iniziano ad andare in commercio le prime auto con il marchio Anadol, costruite dalla Otomobil Sanayi, più comunemente chiamata Otosan, di Istanbul. Questa azienda automobilistica è la prima che in Turchia produce vetture in serie.

Questa fabbrica fa parte del gruppo industriale Koç Group-Koç Holding e della Ford. La collaborazione tra queste due società risale al 1928 quando Vehbi Koç diventa il concessionario turco della Casa americana. Nell'allestimento delle Anadol, la Otosan si avvale della collaborazione di due Case inglesi: la progettazione delle auto viene affidata alla Reliant Motor Company, mentre la Ogle si occupa delle carrozzerie in fibra di vetro. Sono sette i modelli prodotti: A1, A2, STC 16, SV 1600, Böcek, A8-16 e l'Otosan 500 pick up.

La produzione delle automobili Anadol cessa intorno al 1986, mentre il modello pick up viene costruito fino al 1991. Abbandonato il mondo delle vetture con marchio Anadol, la Otosan si dedica alla realizzazione di veicoli commerciali per la Ford e ne diventa uno dei maggiori produttori in Europa.

La prima auto Anadol, chiamata A1, nasce nel dicembre del 1966, ed è progettata da Tom Karen. Si tratta di una berlina a cinque posti equipaggiata con un motore quattro cilindri di 1198 cc della Ford Anglia Super che sviluppa 52 Cv di potenza; l'avantreno è a ruote indipendenti, il retrotreno è a ponte rigido, mentre i freni anteriori sono a disco. Disponibile a due oppure a quattro porte, negli anni successivi questa vettura non subisce particolari modifiche a parte l'ammodernamento nella carrozzeria e l'aumento della cilindrata portata a 1297 cc.

1. Un modello Anadol degli anni Settanta  
La Casa automobilistica turca nasce nel 1966
2. L'Anadol A1

A partire dal 1973 la Otosan amplia la gamma e mette sul mercato altre due vetture: la prima auto sportiva, chiamata STC 16, e la prima station wagon, la Anadol SV 1600, entrambe una novità per la Turchia.

La STC 16 (acronimo di Sport Turkish Car 1600), disegnata da Eralp Noyan, è una coupé a due posti che monta un motore Ford Mexico da 1600 cc che sviluppa 78 Cv di potenza. La Anadol SV 1600 si distingue per lo spoiler applicato al bagagliaio. Nel 1975 Jan Nahum progetta la Böcek (1600 cc, 63 Cv), che ricorda il Buggy della Volkswagen, adatto anche a terreni sabbiosi. Inizialmente destinato per le forze armate, viene messo in commercio tra il 1975 e il 1977. Sono interessanti anche alcuni prototipi come la A9, disegnata da Bertone e la FW11.



## Anhui Jianghuai Automobile

*Hefei  
Cina  
1964*

L'Anhui Jianghuai Automobile nasce nel 1964. Inizialmente questa società viene chiamata Hefei Jianghuai Automobile Factory prendendo parte del nome dal quartier generale della società che si trova ad Hefei, città del sud della Cina.

L'Anhui Jianghuai Automobile viene fondata il 30 settembre del 1999 ed è più semplicemente conosciuta come Jac. Questa azienda può considerarsi il maggiore costruttore di autobus in Cina ed è famosa anche per la produzione di veicoli commerciali leggeri e di furgoni per trasporto merci.

La Jac produce anche berline. Nel 2007 esce sul mercato la Bin Yue disponibile con due tipi di motori, entrambi della Shenyang Mitsubishi: un 2 litri che sviluppa 129 Cv e un 2.4 litri da 137 cavalli. L'Anhui Jianghuai Automobile apre un centro di ricerca nel campus del Politecnico di Torino specializzato in dinamica, motori e trasmissioni.

[www.jac.com.cn](http://www.jac.com.cn)

Un modello di Anhui Jianghuai Automobile, conosciuta anche come Jac



# Ansaldo

Torino  
Italia  
1919 - 1929



1. La fabbrica nel 1920 (Archivio Ansaldo)
2. La Torpedo 4 posti del 1920 (Archivio Ansaldo)
3. Il saluto a Benito Mussolini, in visita alla Casa Ansaldo nel 1938 (Archivio Ansaldo)

Nel 1853 l'ingegnere Giovanni Ansaldo fonda a Genova la Gio. Ansaldo & C., che inizialmente si specializza in locomotive e costruzioni navali. Durante la Prima guerra mondiale la fabbrica converte la produzione in attrezzature di tipo bellico. Nel 1916 la Ansaldo rileva gli stabilimenti aeronautici della Società Italiana Transaerea di Torino.

Guido Soria, direttore degli impianti torinesi, è convinto che una volta concluso il conflitto si sente la necessità di tornare a una produzione civile. Per sfruttare la manodopera eccedente (aumentata durante la Grande guerra) propone quindi al presidente del gruppo, Pio Perrone, di investire anche nella costruzione di vetture. Nel 1919 viene creato il primo prototipo di auto Ansaldo, messa poi in commercio l'anno successivo; si chiama 4 A ed è una vettura che presenta interessanti caratteristiche tecniche, come l'asse a camme in testa e le valvole inclinate.

Nel 1923 viene costituita la Società Anonima Automobili Ansaldo che sceglie come stemma l'immagine di un arciere posto sul tappo del radiatore (secondo una tendenza diffusa negli anni Venti) e di due cannoni incrociati, chiaro riferimento alla produzione di artiglieria che vede impegnata l'Ansaldo durante la Prima guerra mondiale. Le vetture, progettate per una clientela prestigiosa sono eleganti, potenti e costose.

L'innovazione più importate adottata dall'azienda riguarda lo schema di verniciatura bicolore che permette di dare slancio all'estetica dell'auto.

Tra i modelli di auto più riusciti si segnala la tipo 4 C (1923), che dopo poco viene ripresentato con un motore a 6 cilindri di 2 litri. Di questi modelli e della 4 A esistono anche alcune versioni più potenti e più lussuose (fra l'altro equipaggiate con le moderne ruote a raggi tangenti), chiamate 4 CS e 6 AS. Nel 1928 la

Ansaldo introduce il cambio a quattro rapporti che le permette di avere prestazioni migliori, tanto che lo slogan pubblicitario del marchio diventa: "imbattibile in salita".

Tra il 1925 e il 1930 viene prodotta la Tipo 10, nata per fare concorrenza alle Fiat 509 e 503, che però non ottiene il successo sperato nonostante il prezzo contenuto. Altri modelli presentati sono la Tipo 14, riedizione della vecchia 4 A ma con accensione a spinterogeno, e la Tipo 15, un'evoluzione della versione 14 con potenza di 40 Cv. Dopo un esordio in salita, l'Ansaldo comincia ad affermarsi sul mercato proprio quando sopraggiunge la crisi economica del 1929. Con il fallimento della Banca Italiana di Sconto, la più importante azionista dell'Ansaldo, inizia una serie di fusioni e cambi di proprietà che non migliora la situazione; nel 1936 si costituisce una nuova società, la C.E.V.A. Ansaldo, per assemblare e vendere gli autotelai. L'ultimo modello costruito dall'Ansaldo è una Tipo 22, elegante berlina da 8 cilindri con cilindrata 3534 cc. Nelle competizioni sportive poca gloria per la fabbrica torinese, fatta eccezione per il record del mondo dei sei giorni con la media di 72.461 chilometri orari.

## Apal

*Blegny Trembleur*  
Belgio  
1961



A Blegny-Trembleur, vicino Liegi, nel 1961 Edmond Perry fonda l'Apal, acronimo di Application Polyester Arme Liegeois. Nei primi anni la carrozzeria belga si specializza in vetture sportive da competizione e piccoli fuoristrada. Dal 1963 al 1966 costruisce coupé utilizzando la base meccanica della Volkswagen; dal 1969, invece, sceglie di utilizzare motori Renault. Nel 1974, l'Apal studia per la Daf un prototipo di auto adatta ad ogni tipo di terreno, ma quando la Volvo rileva la Casa olandese ne arresta la produzione. Nel 1984 dà vita al prototipo Apal Francorchamps (solo due gli esemplari) che riprende la Mercedes 190; nel 1992 Edmond Perry studia un nuovo prototipo per la Volkswagen. Cinque anni dopo l'azienda cessa l'attività, ma viene assimilata dalla tedesca Apal GmbH che riprende la produzione della Apal Speedster.

1. La replica della Porsche Speedster
2. Il buggy Auki quattro posti



1



2

## Apollo

*Torino*  
Italia  
1962 - 1966



Ha inizio nel 1963 il commercio di autovetture con marchio Apollo. La loro produzione avviene in due diversi momenti: la prima fase nelle officine della Intermeccanica di Torino e la seconda a Oakland, in California, dove il lavoro viene portato a termine negli impianti della International Motor Cars Inc.

La collaborazione tra le due Case comincia a partire dai primi anni Sessanta, dopo un incontro fortuito, avvenuto durante il Gran premio di Monaco del 1960, tra Milt Brown, ingegnere californiano di talento, e l'ingegnere canadese Franck Reisner, che assieme alla moglie fonda a Torino l'azienda per la progettazione e costruzione di vetture speciali. L'auto più importante prodotta è l'Apollo GT (il nome è suggerito dalla signora Reisner in omaggio alla divinità greca) che Brown progetta insieme a due suoi vecchi conoscenti, Ron Plescia, laureato all'Art Center School of Design di Los

Angeles, e Newton Davis, che accetta di finanziare l'impresa dell'amico. Quando il progetto viene fatto visionare a Reisner, l'ingegnere canadese decide di affidare il compito di rivedere il design dell'auto a Franco Scaglione.

Il designer apporta importanti miglioramenti al prototipo iniziale, ad esempio l'introduzione di un ulteriore finestrino sul retro e l'allargamento del lunotto posteriore per migliorare la visibilità. L'Apollo è di grossa cilindrata ed è equipaggiata con elementi meccanici della Buick Special Skylark con motore di 3524 cc e potenza di 190 Cv; gli interni sono spaziosi e confortevoli, lussuosi i sedili in pelle rifiniti a mano. Evidente l'ispirazione ad alcuni modelli di Ferrari dell'epoca, soprattutto per quanto riguarda la parte frontale dell'auto e alcune soluzioni costruttive degli interni.

Ma i dirigenti dell'azienda non hanno fatto bene i conti riguardo i costi della produzione e della commercializzazione delle vetture Apollo, situazione aggravata dal fatto che la giovane società è rimasta senza rete di distribuzione a causa di un contenzioso con la General Motors sulle licenze di vendita. I primi seri problemi finanziari, iniziati nell'estate del '64, dopo due anni costringono Apollo a terminare la produzione. In totale sono 88 le auto prodotte, di cui 76 coupé, 11 i convertibili e un prototipo coupé 2+2.

La coupé e la decapottabile del 1964



## Aquila Italiana

Torino  
Italia  
1905 - 1917



Nel 1905 il marchese Giulio Pallavicino di Priola e l'ingegnere Giulio Cesare Cappa aprono a Torino una piccola officina. L'anno successivo presentano la loro prima auto Aquila al salone di Torino. La vettura è un vero successo anche grazie alle diverse innovazioni che la caratterizzano: pistoni in alluminio, valvole in testa e soprattutto il motore monoblocco. Incoraggiati dai buoni risultati, i due trasformano l'azienda in Società Anonima Aquila Italiana. La decisione di aggiungere al nome anche l'aggettivo "italiana" è dovuta all'esplicita richiesta da parte dell'azienda tedesca Adler (che tradotto significa Aquila) per evitare possibili confusioni tra i due marchi in ambito internazionale.

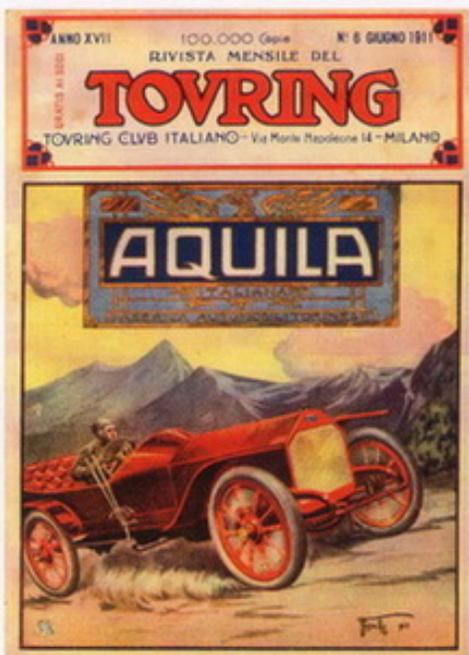
Nel 1907 entrano in commercio altri due modelli: la 12/16 HP e la 28/40 HP a 4 cilindri e la 18/24 HP a 6 cilindri. L'anno successivo la Casa torinese attraversa i primi problemi economici a causa della crisi finanziaria che colpisce soprattutto il mondo automobilistico, e la situazione si aggrava dopo poco per l'improvvisa morte di Pallavicino. A risanare le casse ci pensa la Banca Marsaglia che rileva la società e salda i creditori. Nel 1909 la ragione sociale della Casa torinese muta in Aquila Italiana di L. Marsaglia. Gli affari iniziano ad andare molto meglio anche perché, nel frattempo, la costruzione delle vetture si sposta in uno stabilimento più moderno. Le auto progettate da Cappa sono apprezzate perché si distinguono per la qualità nelle finiture, per la cura nei particolari e per le prestazioni brillanti, tanto da avere successo anche in ambito sportivo. A partire dal 1910 sono diverse le competizioni che l'Aquila Italiana si aggiudica. La più nota è quella del 1911 in occasione di una gara disputata nel Circuito Umbro, dove i giudici impiegano ben una settimana per de-



cretare il vincitore tra Fiat e Aquila. Nello stesso anno, è da segnalare anche il secondo posto conquistato nella corsa in salita del Mont Ventoux; la vettura, una 12-15 HP, è pilotata da Giovanni Marsaglia, figlio del banchiere titolare della Casa torinese.

Lo scoppio della Prima guerra mondiale trunca la carriera dell'Aquila Italiana proprio nel momento di maggiore espansione. Nel 1917 la SPA, nota Casa torinese, compra il marchio che muore nello stesso anno.

1. Una 25/30 HP da competizione dotata di motore con distribuzione mista: valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali. È conservata al Museo dell'Automobile di Torino
2. Aquila Italiana raffigurata sulla copertina della rivista *Touring* del 1911

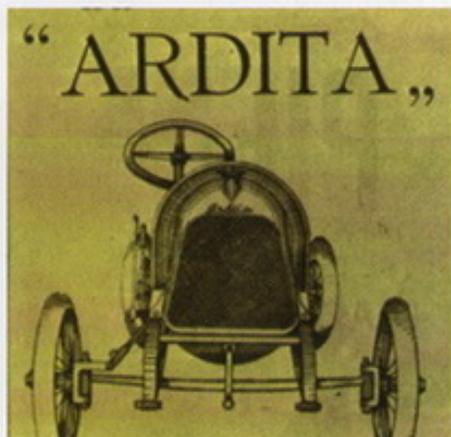


## Ardita

Milano  
Italia  
1918 - 1918

Durante la Prima guerra mondiale molte fabbriche automobilistiche vengono convertite ad altre attività e questo crea uno squilibrio fra la richiesta e la produzione di auto. L'idea di Alfredo Gallanzi, dopo il conflitto, è aprire a Milano un salone dedicato alla vendita di auto usate. Il successo dell'impresa lo porta alla decisione di acquistare la licenza per la produzione di alcune parti di una cyclecar chiamata Ardita, nome che negli anni Trenta viene ripreso dalla Fiat. La vettura, chiamata 10 HP, monta un motore a 4 cilindri di 1325 cc con albero motore supportato su cuscinetti a sfera e valvole laterali; sono previsti il modello 8 HP di 1108 cc e l'interessante versione, con cambio separato dal motore e solidale con l'albero di trasmissione. Il consenso del pubblico, però, è scarso e Gallanzi è costretto a breve a chiudere la propria attività.

Particolare di un'immagine pubblicitaria della Ardita dei primi anni Venti



## Argyll

*Glasgow  
Scozia  
1899 - 1990*



Durante gli anni Trenta la Argyll è una tra le Case automobilistiche più importanti di Scozia. L'azienda ha alle spalle una lunga storia che si divide in due periodi: dal 1899 al 1932 e dal 1976 al 1990.

Tutto ha inizio nel 1899 a Glasgow, dove Alex Govan costruisce un prototipo che s'ispira alla Renault. Recuperati i finanziamenti, Govan fonda la Hozier Engineering Company e inizia a produrre una vetturella che chiama Argyll caratterizzata dalla cura delle parti meccaniche e delle finiture. Dotata di cambio a tre velocità, da un motore motocilindrico De Dion di 2,75 Cv successivamente passa a 5 e 8 Cv. e a 2 e 4 cilindri. Nel 1905 Govan decide di cambiare nome alla società assegnandole quello della sua prima vettura: Argyll Motors Ltd. In pochi anni, grazie al successo riscosso, la Casa lascia la piccola officina di Glasgow per trasferirsi nella vicina Alexandria, dove gli impianti sono più grandi e moderni. Tra le inno-

vazioni più importati, quella del 1911 sulla vettura 12 HP che presenta i freni su tutte le ruote. La produzione della Argyll comprende ben sette modelli di serie e alcune vetture speciali come auto sportive e taxi. Un numero di versioni elevato in quel periodo, tanto che a un certo punto l'azienda si trova in difficoltà, mai sfociata in una crisi vera e propria grazie all'aiuto finanziario di alcuni azionisti. La situazione precipita nel 1914 quando i dirigenti sono costretti a cedere l'azienda per le ingenti spese sostenute durante la causa giudiziaria contro la Knight. La controversia, vinta dagli scozzesi, è nata per i diritti sul motore con distribuzione a foderi brevettato sia da Peter Burt che dalla Casa americana. La produzione delle vetture Argyll continua fino al 1932 realizzando il modello 2600 cc e 15,9 Cv e a partire dal 1922 il Twelve di 1500 cc. Nel 1976 il nome Argyll viene ripreso da una nuova società, con a capo un esperto in turbocompressori Bob Henderson, in omaggio al nonno che lavora nella fabbrica di Alexandria. Il modello prodotto si chiama Argyll GT (o Turbo GT) e monta motori Rover V8, Saab e altri. I deludenti risultati fanno sì che nel 1990 l'azienda chiuda di nuovo, questa volta definitivamente.

Una delle prime Argyll con i suoi costruttori



## Ariel

*Birmingham  
Inghilterra  
1847*



L'Ariel è un antico marchio inglese noto anche per la sua attività motociclistica. Nasce verso la metà dell'ottocento per la realizzazione di carri e ruote. All'inizio del secolo scorso si dedica alla produzione di vetture di impostazione convenzionale, con motori a 2, 4 e 6 cilindri. Il primo modello, la 10 HP, è del 1902 ma già nel 1907 la Ariel realizza una 50/60 HP Six con motore di ben 15,9 litri e nel 1910 propone vetture con freni anche alle ruote anteriori che restano in produzione fino alla Prima guerra mondiale. Dopo la fine del conflitto vengono commercializzate la Nine e la Ten, la prima con motore bicilindrico orizzontale di 996 cc e la seconda con un 4 cilindri di 1097 cc; nel 1925 l'attività automobilistica si interrompe, mentre prosegue solo quella relativa alle motociclette che si protrae fino agli anni Settanta.

Forte della sua immagine, ancora viva, il marchio Ariel viene ripreso nel 2001 dalla Solocrest Ltd che cambia il nome in Ariel Ltd. inizia la costruzione di una serie di kit-car biposto con un leggerissimo telaio in vista e motori derivati da auto di normale produzione.  
[www.arielmotor.co.uk](http://www.arielmotor.co.uk)

Atom, originale vettura artigianale che riprende il marchio Ariel



## Ariès

*Courbevoie*  
*Francia*  
1903 - 1938



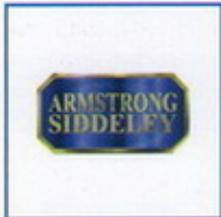
L'Ariès è una Casa francese che rimane in attività per 35 anni; come gran parte delle altre Case durante la Prima guerra mondiale accantona il mondo automobilistico e si specializza in motori aeronautici destinati alla Hispano-Suiza. Il barone Charles Petiet fonda l'Ariès nel 1903 a Courbevoie, vicino a Parigi. Nello stesso anno produce un camioncino e propone due vetture al salone di Parigi: una con motore a 2 cilindri con trasmissione a cardano, e l'altra a 4 cilindri con trasmissione a catena. Entrambe utilizzano motori Aster e hanno una sola marcia in presa diretta. Dopo la Grande guerra la società riprende a produrre auto ma in quantità ridotta. Tra quelle più importanti il modello proposto nel 1929: la CC4S che propone un doppio impianto di accensione a magnete e a spinterogeno. Nel 1927 una Ariès 3000 conquista la Coppa Florio ma poi dieci anni dopo l'azienda è costretta a chiudere.

Modello del 1937



## Armstrong Siddeley

*Coventry*  
*Inghilterra*  
1919 - 1960



Questo marchio prende il nome dai suoi fondatori sir. W.G. Armstrong e John Davenport Siddeley, all'epoca tra i personaggi più influenti nel mondo dell'industria automobilistica e aeronautica inglese. Nel 1919 i due fondono le proprie società e iniziano la produzione negli stabilimenti di Coventry. Le vetture Armstrong Siddeley riscuotono grande successo perché hanno un prezzo accessibile nonostante la qualità e un aspetto lussuoso. Tra il 1928 e il 1939 vengono prodotti 67 modelli tutti equipaggiati con motori a 6 cilindri più alcune versioni con motori più piccoli. Nel 1933 entra in produzione la Siddeley Special, vettura sportiva con motore 5 litri in lega di alluminio in grado di raggiungere i 145 orari. Nel 1953 viene apprezzata l'elegante Sapphire, un'auto a 6 cilindri con motore a 3,5 litri. L'ultima vettura prodotta è del 1958: Star Sapphire, una 4 litri con cambio automatico.

Star Sapphire Limousine del 1960



## Arnolt-Bristol

*Chicago*  
*Stati Uniti*  
1953 - 1964



Arnolt-Bristol è il nome di una piccola serie di vetture americane che iniziano ad andare in commercio a partire dal 1953.

Queste auto vengono costruite fino al 1964 dalla Arnolt di Chicago con meccanica della inglese Bristol. Le auto mettono insieme carrozzerie e motori della MG e le scocche dell'italiano Bertone per vetture a quattro posti convertibili o coupé. Si tratta, comunque, di una produzione incentrata principalmente su vetture di impostazione sportiva che ottengono risultati positivi nelle competizioni disputate sui circuiti americani. Le vetture sono equipaggiate con motore Bristol a 6 cilindri di 1971 cc che sviluppa 132 Cv a 5.500 giri al minuto.

Sono diverse le Arnolt-Bristol realizzate: oltre alle normali spider biposto da competizione, è celebre la coupé con carrozzeria disegnata da Bertone.

Arnolt blue back



## Arnott

*Londra  
Inghilterra  
1951 - 1957*



Prende nome dalla sua fondatrice, la signora Daphne Arnott, la Casa automobilistica londinese nata nel 1951.

L'azienda inglese opera per appena sette anni in maniera molto specializzata nella costruzione di vetture sportive e da competizione. La produzione, con base nelle vicinanze di Londra, è affidata a George Thornton, che dopo un'esperienza presso la De Havilland Aircraft Co. diventa general manager della Casa di miss Daphne.

I risultati ottenuti dalla Arnott durante le gare sono molto positivi, basti pensare che nel 1953 a Montlhéry una speciale monoposto di Formula 500 (la Formula 3 dell'epoca) con al volante John Brise riesce a conquistare diversi record internazionali di velocità. Nel 1954 la Arnott produce anche un'auto da turismo equipaggiata con un motore Austin A 30, realizzata anche in versione da competizione dotata di motore Coventry Climax da 1000 cc.

La Mg Tc Roadster



## Aro

*Campulung Muscel  
Romania  
1957 - 2006*



La Aro è una fabbrica rumena dedita principalmente alla costruzione di fuoristrada. Nata nel 1957 a Campulung Muscel, è il produttore di automobili più antico della Romania. La produzione delle vetture, destinata principalmente all'esportazione, si sviluppa principalmente nella riedizione di modelli realizzati nell'Unione sovietica dalla Gaz. Nel 2003 la società americana Cross Lander rileva il 68,7 per cento della Aro, ma la situazione finanziaria dell'azienda invece di migliorare precipita fino al punto che tutti i dipendenti sono licenziati e le sedi chiuse; nel giugno 2006 la Aro dichiara bancarotta.

Tra le automobili più vendute la Aro 10 4x4, così soprannominata perché l'allora presidente Ceaucescu la promette in regalo a tutte le donne madri che sostengono la sua politica di incremento demografico partorendo almeno dieci figli.

[www.aro.ro](http://www.aro.ro)

Una Aro 10 prodotta dal 1980 al 1995



## Arrol-Johnston

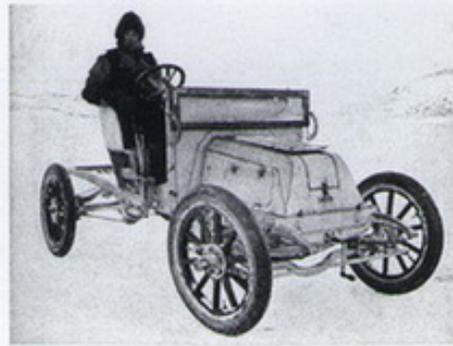
*Glasgow  
Scozia  
1897 - 1930*



La Arrol-Johnston nasce in Scozia nel 1897 da un accordo di collaborazione tra sir William Arrol e George Johnston. La società viene chiamata Mo-car Syndicate Ltd., per poi mutare il nome nel 1905 in New Arrol-Johnston Car Co. Ltd. Le prime vetture sono dei calessi con motore posteriore a cilindro di 5,5 Cv in seguito sostituito da un bicilindrico da 10 Cv. L'arrivo dell'ingegnere Napier permette all'azienda di iniziare a costruire auto di qualità per il settore commerciale ma anche sportivo; tra le vittorie più importanti quella del 1909 nella prima edizione del Tourist Trophy. Già due anni prima la Arrol-Johnston si guadagna la notorietà per aver realizzato l'auto destinata a accompagnare la spedizione di Ernest Shackleton al Polo Sud, tra il 1907 e il 1909.

Nel 1927 la Casa scozzese si fonde con la inglese Aster; le auto prodotte portano il marchio Arrol-Aster ma non riscuotono successo, e nel 1930 si mette fine alla produzione.

La Arrol-Johnston durante la spedizione in Antartide dal 1907 al 1909



## Artega

Delbrück  
Germania  
2007



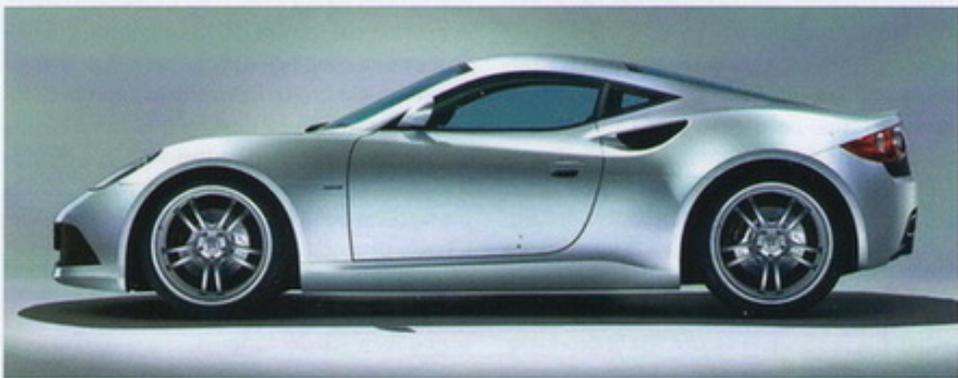
La tedesca Artega viene fondata nel 2007 a Delbrück, in Westfalia, dall'uomo d'affari Klaus Dieter Frers. L'auto più importante prodotta è la Artega GT, presentata al salone di Ginevra nello stesso 2007.

Concepita per fare concorrenza principalmente al Porsche Cayman S e alla coupé Bmw Z4, l'Artega Gran Turismo è una biposto disegnata dal designer Henrik Fisker,

1. L'Artega GT richiama nelle sue forme alcune famose coupé tedesche
2. La vista posteriore sottolinea la sportività della GT evidenziata anche dal doppio scarico di grandi dimensioni

che collabora anche alla realizzazione della Bmw Z8 e di alcune auto Aston Martin. La coupé è lunga poco più di quattro metri, il motore posteriore 3.6V6 FSI deriva dal Volkswagen con potenza portata a 300 Cv e riesce a raggiungere i 270 chilometri orari; il cambio è un sequenziale a doppia frizione (DSG) a 6 rapporti.

[www.artega.de](http://www.artega.de)



## Artés

Barcellona  
Spagna  
1920 - N.D.



Artés è un antico marchio spagnolo fondato a Barcellona nel 1920.

L'azienda nel tempo si interessa a diversi settori del mondo automobilistico. Artés inizia ad occuparsi di accessori e solo per pochi anni di vetture monoposto; quelli più importanti hanno come marchio il Guepardo utilizzato per la prima volta nel 1966 nella Formula 4 e successivamente nella Formula 3 del 1969. La fabbrica spagnola si dedica alla produzione anche di veicoli speciali; tra questi ci sono fuoristrada anfibi, vetture adatte a campi da golf oppure dotati di pattini e cingoli per le strade da neve. Fra i modelli più famosi c'è la curiosa vettura anfibia Gato Montés (1971) adatta a terreni fangosi, con sabbia e neve. La Artés Campeador è un prototipo d'auto da strada presentato nel 1967 al salone di Barcellona.

La Campeador si ispira alla Ford GT 40 ma utilizza un motore da 1255 cc con carburatore doppio corpo della Renault Gordini; la carrozzeria è monoscocca in resina di poliestere.

La Campeador con carrozzeria in resina di poliestere si ispira alla Ford GT 40



# Asa

Milano  
Italia  
1962 - 1967



Sul finire del 1958 escono da Maranello le prime soffiare: la Ferrari sta pensando a un piccolo motore 4 cilindri. La notizia è ghiotta ma è smentita con forza. Invece è vera. Se ne sta occupando il progettista Franco Rocchi che nel giro di pochi mesi realizza il primo esemplare funzionante. È un motore assolutamente all'avanguardia, con testate emisferiche e valvole inclinate comandate da un albero a camme in testa mediante bilancieri: praticamente un "pezzo" del celebre 12 cilindri Ferrari. All'esterno dell'azienda si pensa subito a un utilizzo per le corse nella Formula 2, poi ad una piccola Ferrari, subito chiamata Ferrarina. Il motore ha un nome in codice, 854, a indicare la cilindrata di 850 cc e i 4 cilindri. Viene montato su una Fiat 1200 coupé acquistata presso la filiale Fiat di Bologna e iniziano i collaudi sotto la supervisione dell'ingegner Giotto Bizzarrini che è il responsabile del reparto Esperienze.

Il 19 dicembre 1959 il motore viene mostrato pubblicamente e Ferrari commenta: «La 850 potrebbe essere una piccola vettura per i giovani che amano una Gran Turismo, ma sfortunatamente non abbiamo i mezzi per realizzarla». Partono subito le illusioni su chi può montare questo strepitoso motore, capace di arrivare a una potenza di 100 Cv litro - come le migliori F1 - e i nomi si sprecano: la Fiat che già ha rapporti stretti con l'Abarth, l'Alfa Romeo, la Innocenti, persino le Officine Reggiane. Poi comincia la paura che il motore finisce da un costruttore straniero, si paventa la Glas tedesca che produce la Goggomobil oppure l'inglese BMC. Intanto, il motore evolve e sale di cilindrata, prima 973,07 poi 1032,04 con ben 97 Cv che diventa la versione definitiva e viene montato su una vettura carrozzata da Bertone (RIM) con telaio studiato da Bizzarrini (RIM).

L'auto si vede al salone di Torino il 29 ottobre 1961 con il nome di "mille" scritto in piccolo. È bellissima anche se firmata da uno stilista

giovane e del tutto sconosciuto nel giro, il poco più che ventunenne Giorgio Giugiaro. Ci vuole ancora tempo perché salti fuori un costruttore disposto a fabbricare la Ferrarina o la VolkFerrari (Ferrari del popolo) come la chiama il mensile americano *Sport Car Illustrated*. È infatti alla fine di febbraio 1962 che gli industriali Oronzio e Niccolò De Nora, rispettivamente padre e figlio, firmano un accordo con Ferrari per l'acquisto dei disegni costruttivi e dei prototipi realizzati da Bertone. Il 5 aprile nasce l'Asa (Autocostruzioni Società per Azioni) con capitale sociale di 4 milioni e stabilimento a Lambrate, nella periferia di Milano vicino alle fabbriche dell'Innocenti. Le prime assunzioni cominciano nel settembre 1962. A ottobre si assiste al debutto al salone di Torino della vettura con il nome ufficiale di Asa 1000 GT e viene comunicato il prezzo di listino di 2.520.000 lire. I guai, però, sono alle porte, perché la Ferrari non vuole dare aiuto concreto alla nuova azienda e la produzione tarda a partire, nonostante i molti ordini già sul tavolo. Il 14 marzo 1963 al salone di Ginevra appare anche la versione spider ma la produzione non va avanti, tanto che a giugno vengono annullati tutti i contratti di vendita e restituiti gli



L'Asa 1000 GT

anticipi già incassati dai clienti. Nel frattempo, Bertone rinuncia alla commessa e viene incaricata la carrozzeria Ellena di Torino di continuare il lavoro che, nel giro di due anni, si concretizza in una settantina di esemplari, i primi dei quali vengono finalmente consegnati dopo l'estate 1964. A fine anno sono prodotte 40 vetture, di cui 32 regolarmente vendute. A dispetto di un avvio particolarmente sofferto, nella primavera del 1965 iniziano anche gli studi di una vettura evoluzione, la 411 con carrozzeria in alluminio e motore 1092, mentre nel 1966 appare una coupé-spider con carrozzeria in vetroresina chiamata RB (rollbar, per via della centina posteriore) e destinata al mercato Usa con motori 1300 a 6 cilindri o 1800 a 4 cilindri. A luglio De Nora fanno i conti e sospendono la produzione della formidabile 1000 GT perché il costo di produzione è superiore al prezzo di vendita. Per la liquidazione dell'azienda bisogna invece aspettare la fine del 1967, quando il sogno svanisce del tutto.

(C.C.)

## LA CURIOSITÀ

### In coda per un test

Quando l'Asa 1000 GT è ufficialmente presentata al pubblico, il 31 ottobre 1962 in occasione del salone di Torino, sono tre i modelli esistenti. Uno è esposto nello stand della nascente Casa automobilistica, uno in quello del carrozziere Bertone e un terzo è a disposizione per le prove della stampa e del pubblico su un tracciato sulla collina alle spalle del parco del Valentino.

Quell'anno la fila è tutta per la nuova arrivata perché a fare da autisti di lusso ci sono i due piloti italiani della Ferrari, Giancarlo Baghetti (unico pilota di sempre a vincere un Gp di F1 al debutto) e Lorenzo Bandini (nella foto). E stare a fianco a due così eccita la fantasia dei presenti. In effetti, nelle loro mani l'Asa 1000 GT pare volare, ma c'è un perché dietro l'assetto così attaccato a terra: lo sviluppo fatto proprio dai due piloti della Ferrari.



## 1000 GT

Produzione 1962 - 1967

Carrozzeria Coupé

A dispetto del piccolo motore che ha sotto il cofano, l'Asa 1000 GT ha una linea che fa invidia alle più prestigiose Gran Turismo in circolazione agli inizi degli anni Sessanta. Giorgetto Giugiaro, che l'ha disegnata, ricorda che non è soltanto bella: «era piccola, ma con prestazioni così esasperate da paragonarle a quelle di una F». In effetti il motore è un mille con quasi 100 Cv, roba inarrivabile per l'epoca quando il miglior rapporto cavalli per litro non passa mai gli 80/85 anche sulle Ferrari più potenti. Sul coupé con due posti secchi tutto è molto raffinato, a cominciare dalla selleria in pelle per finire con il volante Nardi in legno. Sono montati anche quattro freni a disco Dunlop e il cambio (4+2) ha quattro marce con un overdrive, realizzato dalla Bianchi, che lavora sulla terza e sulla quarta. In totale ne vengono realizzati una settantina di esemplari in rapporto ai quali la gamma di colori è esagerata: dal bianco al grigio passando per il verde chiaro, il nero, l'argento e le sfumature metallizzate. Sulla strada sfodera una velocità di punta sorprendente, più di centottanta orari, ma quello che affascina, oltre all'accelerazione 0-100 in appena 13 secondi, è che a partire da 2.000 giri il



La 1000 GT disegnata da Giorgetto Giugiaro

motore tira senza la minima esitazione fino a 6000. Sorprende anche lo spazio del vano bagagli sotto il cofano posteriore: l'auto non raggiunge nemmeno i quattro metri di lunghezza ma ci stanno ben cinque valigie di dimensioni medie.

### FOCUS

#### Quindici esemplari per la spider

La 1000 GT racchiude in sé praticamente tutta la storia dell'Asa, che ne costruisce 85, anche se dallo stabilimento di Lambrate sono uscite pure 15 spider, una 411 e 3 RB per il mercato americano. Quello che però va ricordato è che la versione spider, praticamente identica nello stile alla coupé, ha la carrozzeria in vetroresina, che significa un risparmio di peso di 120 chili (da 830 a 710). Al lancio, per sancirne l'importanza, nello stand dell'Asa appare uno slogan che sottolinea la scelta molto originale della plastica. C'è scritto: "valeva la pena di aspettarla", ed in effetti le Asa sono davvero auto che anticipano i tempi, seppure va ricordato che la prima vettura con carrozzeria in plastica è apparsa un anno prima, l'Autobianchi Stellina. La spider ha lo stesso prezzo di listino della coupé, 2.520.000 lire cui si devono aggiungere, così come per la GT, 98.000 lire per la vernice metallizzata alla nitro e 67.000 lire per gli interni in pelle.

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,900

Larghezza ..... m 1,550

Altezza ..... m 1,200

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 780 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1032 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 97 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Lire 2.520.000

## Ascari

*Dorset  
Inghilterra  
1995*



La Ascari nasce nel 1995 a Dorset, una contea dell'Inghilterra. Il nome dell'azienda ha un chiaro riferimento all'italiano Alberto Ascari (1918 - 1955), primo pilota al mondo ad aver vinto per due volte il campionato di Formula 1 con la Ferrari, ma in realtà il vero motivo della scelta di questo nome è dato dalle iniziali di Anglo Scottish Car Racing Industries. La Casa automobilistica inglese è specializzata in vetture prettamente sportive, tanto che il nome Ascari è strettamente legato alla produzione artigianale di vetture adatte all'uso stradale come in pista. La prima auto a marchio Ascari si chiama Ecosse ed è disegnata da Lee Noble, autore anche del disegno della McLaren F1 e della prima Lotus Elise. Lanciata in edizione limitata nel 1998, l'Ecosse monta un motore da sei litri Chevrolet poi sostituito con un V8 da 4,7 litri della Bmw. Il telaio è a traliccio in tubi d'acciaio ricoperto da una carrozzeria leggera in vetroresina.

Per la produzione di ogni auto si impiegano 450 ore di lavoro, per cui la produzione annuale si limita a circa 25 - 30 macchine immesse sul mercato.

Nel 2000 la produzione si trasferisce a Banbury, vicino Oxford, dove viene costruita la se-



1

conda auto Ascari. Si tratta del modello KZ1, una berlina equipaggiata con un motore V8 derivato Bmw che sviluppa una potenza di 500 Cv e raggiunge i 320 chilometri orari. Della stessa auto è disponibile, comunque, anche una versione meno potente da 400 Cv. In virtù dei consensi ottenuti dalla KZ1, nel 2006 si è deciso di costruire un'auto che ancor più metta in evidenza la linea di pensiero Ascari: una autentica macchina da corsa per uso quotidiano. L'ultima arrivata si chiama A10 e ne vengono prodotti solo cinquanta esemplari, costruiti a mano, equipaggiati con un motore da 8 cilindri che riesce a sviluppare 600 Cv; il cambio è a 6 marce manuali e la carrozzeria è in fibra di carbonio. Il proprietario della Ascari, il multimilionario olandese Klaas Zwart, ha anche dato vita a Ronda, in Spagna, il Race Resort Ascari. Si tratta di un circuito per macchine da corsa pensato come un club privato molto esclusivo riservato a un massimo di cinquecento soci.

[www.ascari.net](http://www.ascari.net)

1. La catena di montaggio delle vetture Ascari
2. Una Tvr durante una prova su strada
3. La KZ1



2



3

## Ascort

*Sydney  
Australia  
1959 - 1971*

Dal 1959 per circa dodici anni l'australiana Ascort si dedica alla produzione artigianale di vetture speciali. Si tratta di una piccola azienda creata nell'ambito della Continental Coachwork di Sydney, specializzata in elaborazione e costruzione di carrozzerie per autoveicoli, presso i cui impianti nascono le automobili con marchio Ascort. Queste vetture sono concepite per essere realizzate facilmente e con bassi costi di produzione, senza la necessità di attrezzature complesse, le Ascort sono vetture sportive a quattro posti assemblate sulla base meccanica della Volkswagen Maggiolino, sia con il normale motore di serie sia con motori elaborati o con altri propulsori di origine Porsche o Chevrolet, ma sempre collocati posteriormente e con raffreddamento ad aria. La carrozzeria, in vetroresina, è formata da un doppio guscio che costituisce l'intera struttura dell'abitacolo; questa soluzione consente di ridurre il peso di circa un terzo rispetto a un Maggiolino e quindi di ottenere prestazioni proporzionalmente brillanti. Nella sua breve vita la Ascort mette in commercio poche decine di automobili e tutte realizzate su commissione.

Una Ascort Tsv 1300 del 1959

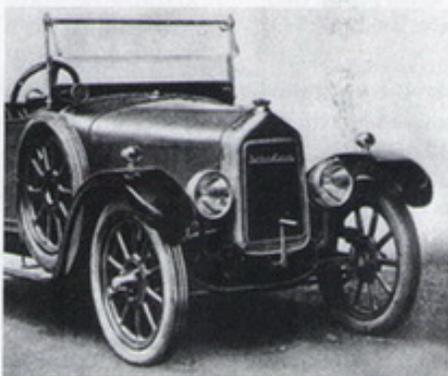


## Ashton-Evans

*Birmingham  
Inghilterra  
1919 - 1928*

L'Ashton-Evans nasce a Birmingham nel 1919 per dedicarsi principalmente alla produzione di cyclecar. La più importante vettura costruita dall'Ashton-Evans risale ai primi anni dopo la Grande guerra ed è prodotta in numero limitato fino al 1928, quando la società cessa l'attività. Tra le innovazioni di questa leggera vettura della Casa inglese, disegnata da E. Bailey, sono da annotare la drastica riduzione della carreggiata posteriore che permette di eliminare il differenziale, scelta che viene ripresa in maniera simile anche dalla Isetta negli anni Cinquanta. Il telaio è di tipo tubolare e utilizza balestre trasversali sia anteriori che posteriori. Il motore è un Coventry-Simplex quattro cilindri di 1498 cc raffreddato ad acqua, mentre il cambio è a tre velocità con leva centrale del tipo a ingranaggi sempre in presa. Nel corso dei nove anni di produzione non sono state apportate particolari modifiche alla vettura.

Una torpedo due posti del 1923

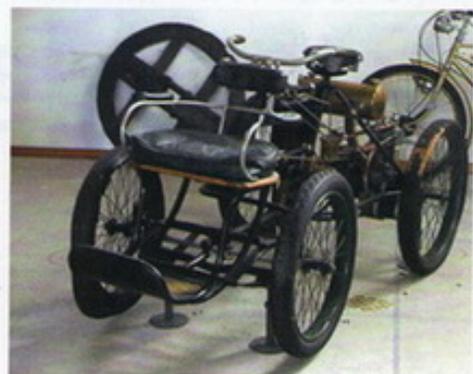


## Aster

*Saint Denis  
Francia  
1900 - 1910*



La Aster (Société des Ateliers de Construction Mécanique), nasce a Saint Denis - in Francia - nel 1900 e costruisce la propria fama soprattutto come produttore di motori. La società si concentra infatti esclusivamente sulla creazione di propulsori di diverso tipo, riuscendo ad avviare una buona rete commerciale, non solo in Francia ma anche all'estero, in modo particolare in Inghilterra. Tra i clienti più importanti si ricordano Gladiator, Ariès e De Dion & Bouton (Francia), Argyll, Singer, Swift e Dennis (Gran Bretagna). In Italia è l'Isotta Fraschini a rappresentare i motori Aster e, dal biennio 1906-1907 la S.I.M.A. (Società italiana motori Aster), guidata dall'ingegner Silvio Schiff, che inizia a promuovere il marchio francese. Il segreto dell'azienda di Saint Denis sta tutto nel realizzare motori pensati per essere non solo efficienti e affidabili, ma anche adatti alla produzione in serie, fatto che la distingue dalla maggior parte delle fabbriche automobilistiche. Breve l'esperienza nel campo delle costruzioni di vetture complete; nel primo anno di attività Aster propone al salone di Parigi un quadriciclo con motore da 3,5 Cv; nello stesso anno una vettura da 5 Cv prende parte alla Parigi-Tolosa-Parigi classificandosi al secondo posto. Nel 1903 presenta al Crystal Palace una vettura da 12 Cv su un telaio presumibilmente inglese. Chiusa questa parentesi da costruttrice, continuano tuttavia a circolare auto a marchio Aster, in quanto le agenzie che lavorano per la Casa francese vendono vetture complete, prodotte da altre aziende ma equipaggiate con il motore che dà il nome all'intera vettura. Quando, nel 1904, i maggiori clienti della Aster decidono di non comprare più motori all'esterno ma di produrli in proprio, la fabbrica francese si dedica a propulsori



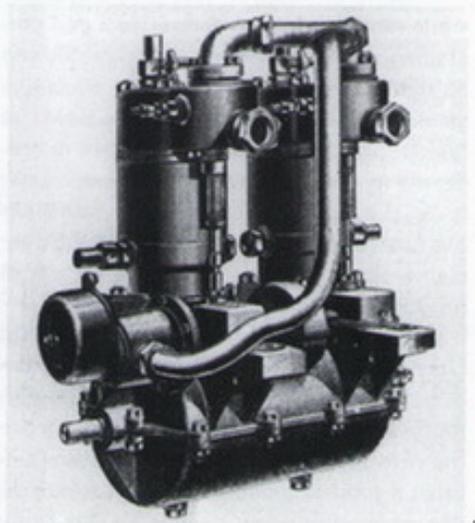
destinati a imbarcazioni e a veicoli industriali, ma anche a motori per impianti fissi come i gruppi elettrogeni. Tre anni dopo, nel 1907, viene realizzato un propulsore a 6 cilindri di scarso successo.

Nel 1910 la Société des Ateliers de Construction Mécanique chiude l'attività, anche se per pochi anni un'ausiliaria della Ariès continua a lavorare utilizzando il marchio Aster.

Dal 1922 e il 1927 nasce a Middlesex in Gran Bretagna una Casa che opera con il nome Aster, dopo averne acquistato il diritto d'uso dalla concessionaria inglese dei motori Aster prodotti in Francia.

Nei primi anni d'attività l'azienda inglese vende a piccole Case i motori Aster, diventati però decisamente obsoleti rispetto ad altri propulsori dell'epoca.

1. Type 1899
2. Un motore bicilindrico 12 Hp raffreddato ad acqua



# Aston Martin

Londra, Inghilterra 1913



Uno dei più celebri marchi di auto sportive di lusso, affonda le sue radici nella più classica tradizione britannica della piccola produzione artigianale di intonazione sportiva. In questo senso l'Aston Martin è un classico esempio di come un'iniziativa basata soprattutto sull'entusiasmo e con poco riguardo per la finanza riesca non solo a sopravvivere alle alterne vicende aziendali, ma anche, nel corso degli anni, a costruirsi un'immagine solidissima e prestigiosa. Il promotore di questa iniziativa è Lionel Martin, un tecnico appassionato che, in società con un amico, Robert Bamford, apre nel 1908 un'officina nel centro di Londra, nell'elegante quartiere di Kensington. Il garage diventa anche una popolare concessionaria di vendita delle vetture Singer, ma i due titolari non si limitano a curarne la manutenzione e iniziano una fiorente attività di elaborazioni sportive.

Il prodotto di maggior successo è una versione modificata della Singer Ten, con prestazioni superiori, che i due soci realizzano su richiesta dei clienti sportivi e che viene venduta addirittura con il marchio B&M. Da questa prima iniziativa parte l'idea di realizzare in proprio quelle che all'epoca sono conosciute come "special", ossia auto sportive costruite artigianalmente mettendo assieme elementi ricavati da altre vetture di produzione.

Il pilota ufficiale è lo stesso Lionel Martin che nel 1913, proprio con uno di questi ibridi ricavato da un telaio Isotta Fraschini e un motore Coventry Simplex, ottiene la sua prima vittoria nella gara in salita di Aston Clinton. La soddisfazione e il significato storico di questa vittoria fanno sì che Martin, rima-

sto solo dopo la separazione del socio Bamford nel 1920, decide di creare una nuova ragione sociale accoppiando il proprio nome a quello della celebre gara.

La nascente Aston Martin può contare anche sul consistente appoggio finanziario di Louis Vorov Zborowski, un nobile polacco con la passione delle corse che sostiene l'iniziativa con l'obiettivo di unire la sua attività di pilota dilettante al business. Per questo motivo coinvolge nell'azienda anche un progettista molto stimato all'epoca come John Benson. I risultati non sono però quelli sperati, né dal punto di vista sportivo (con solo qualche vittoria in competizioni locali) e tanto meno da quello finanziario; la situazione poi precipita quando Zborowski rimane vittima di un incidente di gara, questa volta al volante di una Mercedes, nel 1924.

## IL SALVATAGGIO DI BENSON

Priva del principale finanziatore, la società viene salvata dall'intervento diretto della famiglia di Benson che a questo punto prende il controllo effettivo delle attività, mentre a Martin rimane solo da ricoprire il ruolo di responsabile tecnico. L'operazione però ha respiro breve e già nel 1925 la società, a rischio fallimento, viene posta in liquidazione.

Dal probabile disastro l'Aston Martin si salva grazie alla creazione di un nuovo gruppo di soci dei quali fa ancora parte John Benson, affiancato dall'italiano Augusto Cesare Bertelli il quale, a sua volta, assieme a W. S. Renwick inizia una piccola attività di produzione di auto, la Renwick&Bertelli, che per il momento si concretizza solo con la produzione di un unico esemplare sperimentale.



La Aston Martin DBS, uscita nel 2008

Il gruppo formato da Benson, Bertelli e Renwick ha obietti-

vi ambiziosi, tanto da aprire nel 1926 un nuovo impianto di produzione a Feltham, nel Middlesex, e ha l'accortezza di mantenere il marchio preesistente, malgrado la definitiva estromissione di Lionel Martin, in modo da sfruttarne la relativa notorietà e il prestigio conquistato nell'ambito sportivo. La prima realizzazione della nuova società è ancora una volta una vettura pensata per le competizioni, una due posti aperta con



## Il design *Il lunotto rastremato*

Gli elementi cardine che caratterizzano il design delle Aston Martin di ogni epoca sono l'eleganza abbinata a una forte carica di sportività, che sono riconoscibili in qualsiasi modello. Nel dopoguerra lo stile di queste tradizionalissime vetture inglesi è tuttavia pesantemente influenzato dagli italiani e particolarmente da due nomi importanti come Touring e Zagato. Al primo si devono le silhouette aerodinamiche e slanciate delle prime DB, mentre il secondo ha il merito di aver creato la stilizzazione della mascherina da cui è poi nato il family feeling riconoscibile ancora oggi nel frontale delle Aston. Un'altra particolarità del design alla quale anche i modelli recenti sono rimasti fedeli è il profilo del lunotto posteriore che ha un andamento romboidale rastremato verso il basso, soluzione controcorrente dato che nella maggioranza delle vetture il vetro posteriore tende ad essere più stretto nella zona vicino al tetto per poi allargarsi. Queste caratteristiche storiche sono accuratamente analizzate dagli stilisti incaricati di disegnare le Aston Martin moderne (a partire da Ian Callum, padre della DB7) in modo da poter riproporre in forma aggiornata, anche nelle carrozzerie di impostazione e di gusto sostanzialmente differenti, tutti quegli elementi che riconducono l'estetica di qualsiasi modello alle tradizioni profonde del marchio.

motore 1500 per rientrare nella categoria "un litro e mezzo" dell'epoca. Presentata al salone di Londra del 1927, rimane in produzione, in tre serie successive, fino al 1936. Questa nuova Aston Martin dimostra di possedere ottime caratteristiche e ottiene numerose affermazioni anche all'estero, fra le quali la più significativa e prestigiosa è il terzo posto assoluto (e primo di categoria) alla 24 Ore di Le Mans del 1935.

Questi successi fanno bene all'immagine del marchio, ma non altrettanto alla situazione finanziaria che continua ad essere

precaria in quanto legata ai ricavi di ogni singola realizzazione e gravata dai continui costi di sviluppo dei modelli.

Tuttavia l'interesse per l'azienda cresce e nel 1936 la proprietà passa nelle mani di Arthur Sutherland, facoltoso lord che affida la direzione tecnica al figlio Gordon. Costui proviene da un'esperienza come progettista alla Alvis e si impegna nella profonda ristrutturazione nell'azienda, dal punto di vista dell'organizzazione e dei prodotti, nel tentativo di trasformarla in una vera e propria fabbrica di automobili. Lo sforzo ha

successo, tanto che nel 1937 viene raggiunto il record produttivo di 140 vetture fabbricate in un anno, che sono un risultato notevole per l'epoca e il tipo di modelli.

Negli anni che precedono la seconda guerra mondiale dalla Aston Martin continuano a uscire vetture sportive con motori a quattro cilindri 1500 e 2000, ma su sollecitazione del nuovo staff tecnico viene sviluppato, nel 1939, anche l'originale disegno di una berlina sportiva a quattro porte, con carrozzeria completamente metallica, denominata Atom. Il progetto non ha seguito pratico,

# Aston Martin

ma ha il merito di proporre alcune innovazioni tecniche, particolarmente nelle sospensioni, che sono poi applicate nei modelli del dopoguerra. Terminato il conflitto, la ripresa effettiva dell'attività dell'Aston

Martin coincide con un ulteriore passaggio di proprietà; infatti nel 1947 il marchio passa sotto il controllo di un ricco imprenditore, già appassionato gentleman driver, David Brown, che riunisce in un singolo gruppo sia l'Aston Martin sia la Lagonda che acquista nello stesso periodo.

Da questo momento in poi tutte le vetture portano la denominazione DB, dalle iniziali del proprietario che ne ispira anche i concetti tecnici. La prima DB vince la 24 ore di Spa nel 1948 e gli incoraggianti risultati sportivi spingono verso ulteriori innovazioni tecniche; fra queste quella fondamentale e l'inizio della produzione di un nuovo motore 6 cilindri in linea progettato per la Lagonda dal celebre W. O. Bentley (il fondato-

1. Il pilota Stirling Moss impegnato in gara al volante di una Aston Martin DBR1
2. L'Aston Martin DBR4 del 1959 in gara
3. Bert & Derrick corrono in Aston Martin Le Mans nel 1933



re dell'omonima marca) negli anni appena precedenti la guerra. Con questo motore nasce la DB2, una prestigiosa coupé che ottiene una clamorosa affermazione (primo, secondo e terzo posto assoluti) alla 24 Ore di Le Mans del 1951 e l'anno successivo viene prodotta in serie per uso stradale con la

caratteristica linea disegnata dalla carrozzeria italiana Touring.

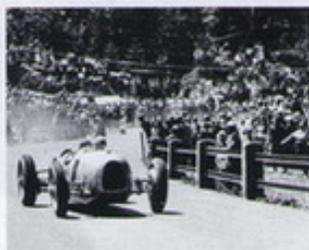
A questo punto il marchio Aston Martin conquista un prestigio tale che le consente di confrontarsi con i maggiori costruttori di granturismo di lusso. Di conseguenza David Brown trasferisce la produzione a Newport Pagnell in quello che fino ad allora uno stabilimento della carrozzeria Tickford (anch'essa di proprietà di Brown). Nel 1955 viene presentata la DB2/4, la prima berlina a 2 posti + 2, con la stessa meccanica della versione da competizione, e l'anno successivo viene realizzata la barchetta da corsa DBR1, per competere nella categoria Sport con Jaguar, Maserati e Ferrari.

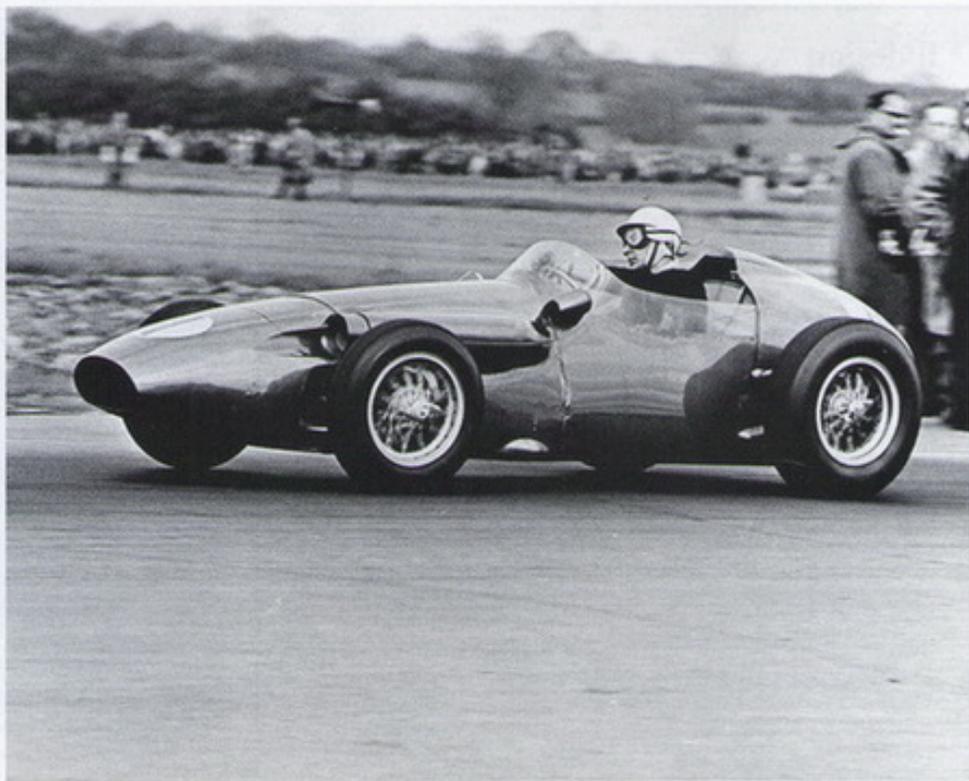
Nello stesso periodo, dal 1955 al 1960, viene anche avviato un ambizioso programma di partecipazione alle gare di Formula 1 con una vettura appositamente progettata; l'iniziativa parte con le migliori credenziali, con il coinvolgimento di piloti famosi come Roy Salvadori e Carroll Shelby e il massimo impegno tecnico, ma il lavoro di sperimentazione e sviluppo si protrae fino al 1959, quando la DBR4/250 esordisce in gara in occasione del Tourist Trophy e Salvadori conquista il secondo posto. Questo rimane il solo risultato utile per la vettura che non

## LA CURIOSITÀ

### La gloria sulla salita di Aston

La gara in salita di Aston (Aston Hillclimb) è una delle più antiche manifestazioni del genere e, a inizio secolo una delle più celebri e prestigiose. La formula è quella tipica britannica che prevedeva la chiusura di un breve tratto di strada pubblica, solo leggermente in salita, che le vetture percorrono una per volta con classifica in base al tempo totale di percorrenza. La gara si svolge in quella che è chiamata la collina di Aston, un piccolo innalzamento del terreno nei pressi di Shelsley Walsh, nella regione del Worcestershire, e ha luogo dal 1904 al 1925, quando è sospesa perché in Gran Bretagna viene emanata una legge che limita le competizioni di velocità ai percorsi chiusi predisposti allo scopo. Il percorso di Aston è inizialmente lungo 3/4 di miglio (poco più di 1.200 metri) e viene poi ulteriormente accorciato a 1000 yard (circa 920 metri); comprende un breve rettilineo di partenza e una sequenza di tre curve che portano al traguardo, appena più alto rispetto allo start. Nella prima edizione, quella del 1904 la vittoria va a una Papier pilotata da S. F. Edge, che poi diventa famoso come costruttore del circuito di alta velocità di Brooklands, con un tempo di 1 minuto, 27 secondi e 6 decimi. Oggi un cippo ricorda la vittoria ottenuta da Lionel Martin il 4 aprile 1914 al volante di una Singer da lui stesso modificata (nella foto un momento della gara del 1934).





riesce a diventare competitiva, tanto che l'anno successivo il programma viene sospeso. Con la DB4 del 1958 il marchio Aston Martin si afferma definitivamente come produttore di Gran Turismo di lusso, con tutte le caratteristiche tipiche della sportività britannica e della produzione artigianale, quindi con grande sofisticazione tecnica, estrema cura degli interni e gravi carenze dal punto di vista della qualità e della affidabilità. Il fascino di queste sportive di lusso riesce comunque a superare tutti i loro limiti, anche per merito delle elegantissime carrozzerie disegnate da Zagato e da Touring Superleggera.

### IL BOOM CON L'AGENTE 007

Un evento fondamentale per la notorietà dell'Aston Martin è l'abbinamento con il personaggio di James Bond, l'agente 007 creato da Ian Fleming, iniziato nel 1964 con il film *Goldfinger* nel quale compare una specialissima DB5 equipaggiata con accorgimenti di ogni genere. La fornitura da parte della Casa di questo esemplare realizzato appositamente si trasforma in una formidabile campagna pubblicitaria globale e crea un collegamento fra Bond e Aston che sopravviverà ai numerosi altri abbinamenti personaggio-



macchina succedutisi nei diversi film, tanto da essere poi ripreso nel 1987 (*007 Zona Pericolo*) e ancora negli anni 2000.

La DB5 del 1963 viene successivamente (1965) sostituita dalla DB6, che ne è sostanzialmente un restyling con leggeri aggiornamenti della parte meccanica. In questa fase si consolida l'immagine di sportività lussuosa del marchio Aston Martin, ma le sue vetture vengono apprezzate soprattutto per la raffinatezza del design e degli interni, mentre viene a mancare una reale competitività nei confronti della concorrenza qualificata, un po' per la struttura produttiva e un po' per la mancanza di una evoluzione tecnica all'altezza dei tempi. Si apre invece un nuovo canale tipicamente ar-

### LA CURIOSITÀ *Meglio l'artigianato che gli utili*

Il motivo fondamentale per cui l'Aston Martin per molto tempo non riesce a ottenere soddisfacenti risultati economici sta nella sua filosofia costruttiva che per troppo tempo è legata a concetti artigianali; questo non riguarda solo le sue origini ma anche epoche sufficientemente recenti quando l'industria dell'automobile adotta sistemi di produzione più razionali. L'abitudine a produrre le vetture interamente a mano, dal motore a ogni singolo elemento della carrozzeria, crea il particolare fascino delle Aston Martin, coltivato il principio della "individualità" di ogni esemplare (per esempio il motore firmato dal tecnico che lo assembla e collauda) ma con costi commercialmente insostenibili. Ai tempi della generazione V8 la parte frontale con la tipica mascherina viene costruita con un singolo pannello di alluminio battuto a mano e il tempo di realizzazione è superiore alla 40 ore di lavoro. Per assemblare e completare una Aston Martin classica occorrono complessivamente circa 200 ore di lavoro; tempo praticamente dimezzato nei modelli moderni ma ugualmente sproporzionato se si considera che nella produzione industriale di grande serie questo valore è più che dimezzato e nelle utilitarie più semplici ed economiche arriva ad essere inferiore alle 20 ore di lavoro.

tigianale che consiste nella creazione per conto di clienti privati di versioni modificate, con carrozzeria aperta, a quattro porte o semi-station wagon (le cosiddette "shooting brake") che spesso restano autentici pezzi unici.

Solo alla fine degli anni Sessanta si concretizza una svolta stilistica che porta alla realizzazione di una carrozzeria più grande e spigolosa che conserva l'impostazione 2+2 e mantiene l'architettura tecnica dei modelli precedenti. Nasce così la nuova serie DBS che nel 1969 riceve il nuovo motore a 8 cilindri a V in sostituzione del 6 cilindri in linea. Questo propulsore non ha inizialmente vita facile perché è complesso e non può godere dei vantaggi delle moderne procedure indu-

## Aston Martin

striali, infatti ogni unità viene assemblata interamente a mano con attrezzature assolutamente artigianali da un singolo meccanico che quindi appone la propria firma sul motore stesso; si tratta di una procedura affascinante ma nella pratica con dubbi effetti sulla costanza della qualità.

L'era David Brown termina nel 1972, quando la società viene rilevata, si dice per sole 100 sterline, dalla Company Development dell'uomo d'affari William Willson il quale, dopo una rapida e parziale ristrutturazione, la rivende a due imprenditori: un americano di origini inglesi, Peter Sprague e un canadese, George Minden. I due soci entrano in possesso dell'azienda nel 1975 pagando una cifra consistente e impegnano energie e investimenti al rinnovamento dei modelli in produzione.

L'operazione è assolutamente indispensabile, dato che nel 1974 dalla fabbrica di Newport Pagnell escono solo 19 vetture e l'attività più importante diventa la manutenzione delle auto dei clienti.

Così nel 1977 viene presentata la V8 Vantage evoluta esteticamente e nella meccanica e, contestualmente la Aston Martin decide di sfruttare la proprietà del marchio Lagonda con la creazione di una lussuosa berlina a quattro porte con la stessa base meccanica e lo stesso motore della coupé. Tale progetto porta alla realizzazione della avveniristica Lagonda, che viene presentata nel 1980 e colpisce per la sua linea assolutamente spigolosa e squadrata in perfetto stile anni Settanta. La vettura è concepita per essere la più veloce quattro posti in commercio e per proporre il massimo di tecnologia disponibile in un'auto stradale; per questo motivo viene equipaggiata fra l'altro con una strumentazione di tipo digitale totalmente elettronica, assolutamente innovativa per l'aspetto quanto problematica nel funzionamento, infatti all'epoca la tecnologia del settore non è ancora sufficientemente sviluppata.

La Lagonda è vista comunque come un'ottima idea commerciale e infatti ottiene un immediato e notevole successo nei Paesi del Golfo Persico, dove un prodotto del genere è particolarmente apprezzato. In tale opera-

### Il design *Un pezzo unico*

Alla fine degli anni Settanta anche all'Aston Martin qualcuno pensa alla produzione di una supercar progettata e realizzata con i moderni criteri di una



vettura da competizione, vale a dire con motore disposto in posizione centrale-posteriore. Prende vita il progetto la cui sigla interna è inizialmente K9 e, successivamente, una serie di altri soprannomi fra i quali quello definitivo di Bulldog (si dice per la scelta dell'A. D. dell'epoca Alan Curtis, che pilota un aereo con lo stesso nome). Lo stile marcatamente squadrato della carrozzeria, che presenta portiere con sistema di apertura ad ali di gabbiano, è opera di William Towns lo stesso designer che realizza la carrozzeria, altrettanto spigolosa, della berlina Lagonda. Il prototipo viene completato nel 1980 e adotta una speciale versione del motore V8 5300 sovralimentato con due turbocompressori per una potenza massima ipotizzata di 700 Cv e una velocità massima abbondantemente superiore ai 300 chilometri orari. Inizialmente è prevista una piccolissima produzione di 15 o 25 vetture, ma il prototipo, dopo una serie di prove di sviluppo, rimane il solo esemplare effettivamente realizzato. La sola Bulldog esistente è inizialmente venduta a un principe arabo per una cifra prossima alle 130.000 sterline e negli anni Novanta ricompare, completamente restaurata e con nuovi interni, in occasione di alcune aste.

zione un contributo importante viene, ancora una volta, da un facoltoso appassionato con un passato da pilota: si tratta di Malcom Victor Gauntlett, titolare della Pace Petroleum che attraverso la sua società acquista nel 1980 il 10 per cento della Aston Martin per poi diventarne proprietario nel 1981 in joint venture con Tim Hearley della CH Industrials, successivamente (nel 1983), con l'appoggio finanziario di Peter Livanos erede della celebre famiglia di armatori greci. È un periodo particolarmente intricato nella storia dell'Aston Martin perché l'avvicinarsi di azionisti e finanziatori e il fiorire di iniziative e progetti, dettati più dall'entusiasmo e dalla passione piuttosto che da uno spirito imprenditoriale, non si rispecchiano nell'andamento aziendale e nel 1982 la produzione a Newport Pagnell tocca un altro minimo storico con 30 vetture prodotte in totale. La crisi profonda viene superata grazie alla proverbiale flessibilità dei piccoli costruttori britannici e soprattutto, nel caso della Aston Martin, dal particolare rapporto con alcuni ricchissimi clienti che continuano a tenere viva l'attività della fabbrica anche se la produzione languisce. Fra questi va

citato il sultano del Brunei che nel corso degli anni non solo compra regolarmente un buon numero di Aston nuove ma ha anche costantemente contribuito ad alimentare l'attività dell'azienda con continui e intensi lavori di trasformazione e manutenzione delle proprie vetture.

Per agevolare la ripresa e snellire i tempi di sviluppo dei nuovi modelli, mentre a Newport Pagnell la produzione marcia a regime ridotto e occorre tagliare decine di dipendenti, Gauntlett decide di creare una società dedicata allo sviluppo tecnico delle vetture proprie e altrui (la Aston Martin-Tickford, che si occuperà di elaborazioni e di progettazione per numerosi costruttori) e acquista una partecipazione nella Zagato attraverso la quale vengono prodotti, dal 1986 al 1990, 89 esemplari di Aston Martin V8 Zagato in versione coupé e cabriolet. Con il ricavato di queste serie speciali diventa possibile impostare e sviluppare il nuovo progetto Virage che vede la luce proprio nel 1990.

Nel frattempo Gauntlett si rende conto che l'azienda per tornare a essere effettivamente competitiva e adeguatamente redditizia ha necessità di una situazione stabile e di un





1. L'Aston Martin M45 Tourer del 1934
2. L'Aston Martin Morgan Aero Vanquish
3. La Aston Martin di James Bond
4. Plaquette Aston Martin DBS 007

gruppo forte alle spalle, apre quindi delle trattative con il presidente di Ford Europa Walter Hayes che convince il colosso di Detroit ad acquistare l'Aston Martin, a partire da una prima quota del 75 per cento che passa di mano nel 1987. La decisione non è tanto sorprendente perché è nota non solo la buona salute del gruppo americano ma anche la sua intenzione di allargare il suo portafoglio di marchi con particolare riguar-

come prima tappa la nomina a presidente di Walter Hayes nel 1991 e il successivo acquisto del 100 per cento delle azioni nel 1994. Nel frattempo viene messa in produzione la V8 Vantage e avvia il progetto per una "piccola" Aston Martin che dovrebbe aumentare considerevolmente i volumi di produzione e di vendita che nel 1992 crollano ancora a 46 unità. La nuova vettura, denominata DB7, debutta come prototipo al salone di Ginevra

del 1993 e (con oltre 7.000 esemplari prodotti dal 1994 al 2003) diventa il primo modello commercialmente di successo nella storia della marca. La DB7 rappresenta il tentativo di trasformare la mentalità originaria dell'azienda, passando dalla produzione esclusivamente artigianale a metodologie industriali più razionali e moderne; per questo motivo il progetto viene sviluppato attraverso un accordo con la TWR dell'imprenditore Tom Walkinshaw, che già ha rapporti con Jaguar per le auto da competizione, e l'allestimento di un nuovo impianto produttivo a Bloxham, nell'Oxfordshire. Nell'intento di abbreviare i tempi e limitare gli investimenti la DB7 è impostata in modo da utilizzare alcuni componenti, opportunamente modificati, derivati dalla Jaguar XJS; si tratta di parte del pianale e del blocco del motore a sei cilindri che viene ulteriormente potenziato con l'applicazione di un compressore volumetrico. Sul piano commerciale la piccola Aston è immediatamente un successo, soprattutto perché la sua linea e l'impostazione generale la rendono molto più moderna delle classiche V8 che continuano ad essere prodotte a Newport Pagnell in quan-

# Aston Martin



tità ridottissima, praticamente solo su ordinazione. Il successore di Hayes, Bob Dover, favorisce ulteriormente l'integrazione del marchio nel gruppo Ford e getta le basi di quello che dovrebbe essere l'ingresso ef-

feffettivo dell'Aston Martin nel Premier Automotive Group nel quale il colosso americano vuole raggruppare tutti i marchi nobili della sua scuderia. L'ambizioso progetto è del presidente della Ford, Jacques Nasser che sogna un "polo del lusso" nel quale far convergere i marchi di prestigio come Aston Martin, Jaguar, Volvo, Lincoln, e successivamente Land Rover, per integrare i know how specifici e realizzare sinergie. In questo clima viene sviluppato un nuovo motore 6000 a 12 cilindri che dal 1999 equipaggia la evoluzione della DB7 denominata V12 Vantage; nel frattempo viene impostato il progetto della vettura completamente nuova e tecnologicamente avanzata che deve rappresentare lo stato dell'arte dell'azienda. Si tratta della Vanquish ed è solo un primo passo, infatti questa supercar realizzata in lega leggera e carbonio deve essere costruita a Newport Pagnell, al posto delle vecchie V8, e pertanto pensata per una produzione sostanzialmente artigianale. Quando nel 2000 Bob Dover passa alla Jaguar, alla guida del-

1. L'Aston Martin DBR9 in un pit stop a Le Mans
2. L'Aston Martin AMV8 Vantage Concept del 2003
3. L'Aston Martin Vanquish e la Jaguar XKR usate nel film di James Bond *La morte può attendere*, del 2002



l'Aston Martin arriva Ulrich Betz, apprezzato tecnico con alle spalle una prestigiosa carriera in Porsche, in Bmw e quindi per alcuni anni responsabile della progettazione e sviluppo in Daewoo.

## IL NUOVO CORSO

Con la presentazione ufficiale della Vanquish nel 2001 inizia un periodo cruciale nella storia dell'azienda perché coincide con il generale processo di ammodernamento delle strutture e della politica industriale: nel 2002 in collaborazione con Zagato viene realizzata una sorta di serie finale numerata (100 esemplari) della DB7 Vantage Zagato, mentre nel 2003 viene inaugurata la nuova casa dell'Aston Martin nel centro produttivo di Gaydon di cui la Ford assume la proprietà con l'acquisto della Land Rover. Proprio da questi nuovi impianti esce l'anno

successivo la DB9, una 2+2 che sostituisce definitivamente la DB7.

Per promuovere il marchio in generale e la sportività del nuovo modello in particolare nel 2005 viene affidato alla Prodrive, scuderia di proprietà di David Richards specializzata nello sviluppo e nella gestione delle vetture da competizione, la realizzazione della DB9 GT che partecipa al Campionato FIA Granturismo in forma ufficiale.

L'evento più significativo dell'anno è però la presentazione della piccola Aston Martin, una due posti con motore V8 che dà il via a una seconda linea di prodotto, anche in questo caso costituita da una coupé e da una cabriolet con caratteristiche e prezzi inferiori rispetto alle 12 cilindri.

Il buon momento della marca favorisce ulteriori progetti, tanto che al salone di Detroit, all'inizio del 2006, viene esposto il prototi-



## La curiosità L'auto del principe

Per tradizione, oltre che per sensibilità patriottica, la famiglia reale inglese ha sempre preferito, per tutti gli usi ufficiali e privati, vetture nazionali. Nel caso del principe Carlo la consuetudine nasconde una autentica passione per le Aston Martin che sono da sempre le sue auto personali preferite e alle quali dedica molta cura; le cronache riportano in proposito di una severa reprimenda di Carlo nei confronti della allora moglie principessa Diana, colpevole di essersi seduta sul cofano della vettura del marito. Fra le prestigiose sportive inglesi possedute dal principe di Galles figurano diverse V8 e modelli recenti ma la sua preferita è una DB6 Volante cabriolet (ultima serie del 1969) che gli era stata regalata dalla regina per il suo 21° compleanno. In omaggio al suo spirito ambientalista il principe Carlo ha fatto modificare il motore e il sistema di alimentazione per permettere al motore di funzionare con bioetanolo. Secondo le fonti ufficiali l'alcool utilizzato per alimentare la vettura è ricavato dalla distillazione del vino prodotto in eccesso da una cantina dello Wiltshire, nei pressi di Swindon, che invece di essere gettato viene riciclato nella produzione di carburante.



po di una berlina a quattro porte denominata Rapide e immediatamente individuata come la concorrente della già annunciata analoga Porsche Panamera. Nello stesso anno il prototipo della nuova versione sportiva DBS viene utilizzato in anteprima per la lavorazione del film di James Bond *Casino Royale* e la produzione totale di Aston Martin supera il traguardo delle 30.000 vetture dalla nascita del marchio.

Questa situazione florida e molto promettente dell'azienda si dimostra però un boomerang in un periodo finanziariamente difficile per il gruppo Ford. Infatti il colosso americano, in crisi nel mercato interno, per salvaguardare la sua integrità economica globale e sostenere la necessità di nuovi investimenti decide di procurarsi danaro fresco anche cedendo gli asset ritenuti non strategici e anche i "gioielli di famiglia" co-

me i marchi di prestigio europei. In questa circostanza l'Aston Martin diventa un bene facilmente commerciabile anche a causa della sua struttura industriale e produttiva autosufficiente, del tutto indipendente e separata dal resto del gruppo e alla redditività raggiunta con un volume di vendite oramai oltre i 6.000 esemplari l'anno.

La cessione avviene attraverso una vera e propria asta promossa da Ford, che porta alla aggiudicazione della Aston Martin a un consorzio formato da John Sindors, finanziere americano appassionato collezionista del marchio, e due fondi di investimento del Kuwait: la Investment Dar e la Adeem Investment. L'accordo, siglato il 12 marzo 2007, prevede la cessione del marchio, della sede produttiva di Gaydon e delle linee di produzione dei motori di Colonia in Germania, mentre la gestione operativa resta nel-

le mani di Ulrich Betz con la qualifica di Chief Executive Officer. Il controllo dell'azienda viene affidato a David Richards in qualità di rappresentante degli investitori. La transazione viene concordata per un valore complessivo corrispondente a 925 milioni di dollari con una clausola secondo la quale Ford mantiene temporaneamente una partecipazione di 77 milioni di dollari come garanzia di buon fine dell'operazione. Si apre così una nuova fase nella quale la Aston Martin, completamente indipendente, si dà un assetto più razionale e organizza una struttura aziendale adeguata a garantirsi lo sviluppo autonomo dei propri prodotti, con l'obiettivo di arrivare a una produzione complessiva di 10.000 vetture l'anno entro il 2010. Il primo atto, scontato, è la definitiva chiusura della storica fabbrica di Newport Pagnell, nel mese di luglio

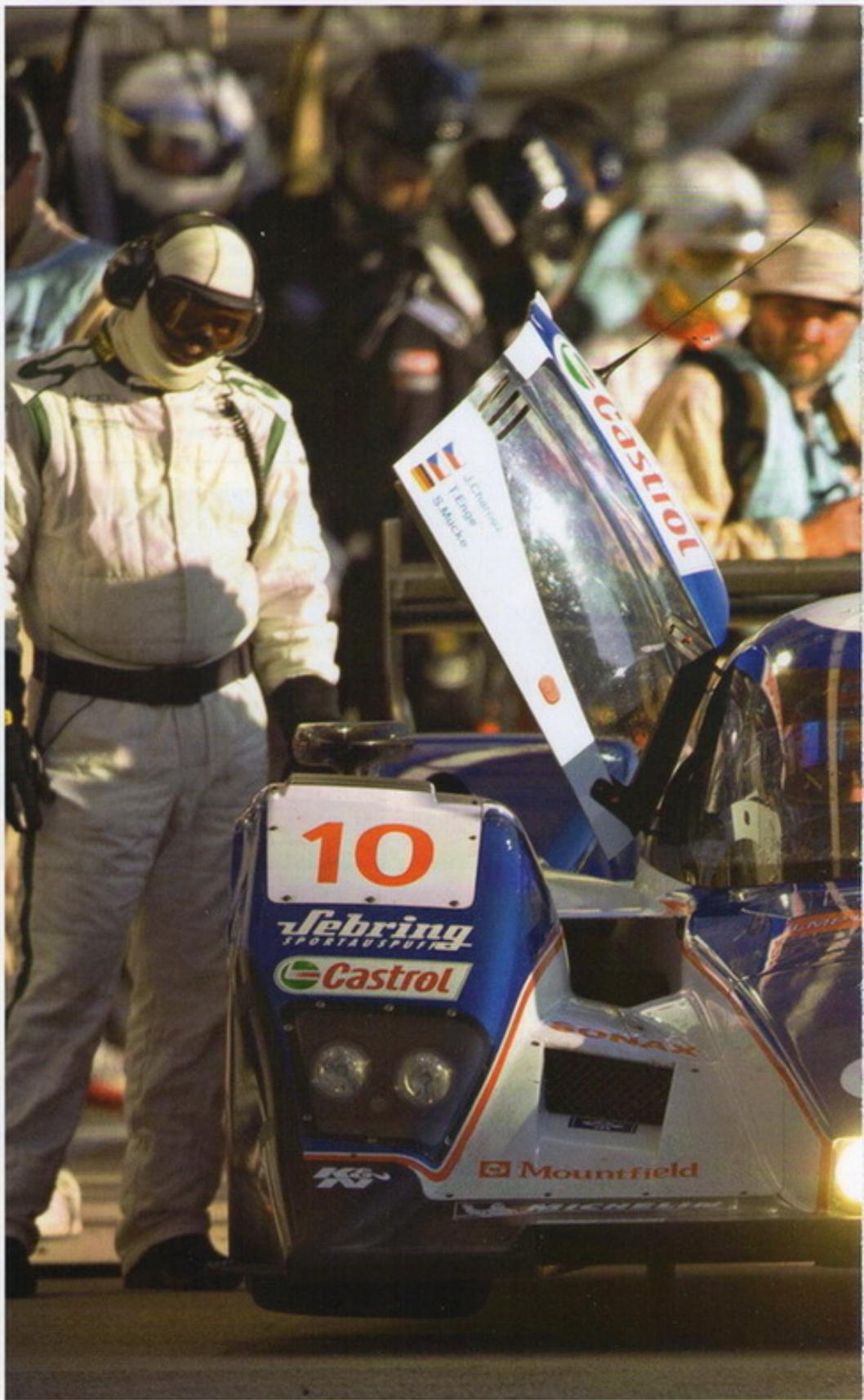
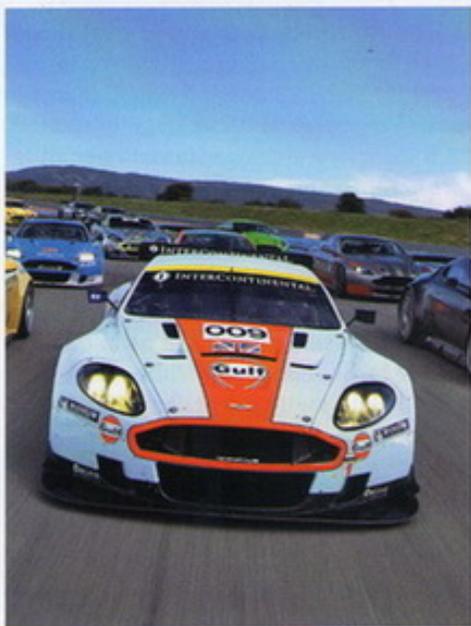
# Aston Martin

2007, in coincidenza con la fine della produzione della Vanquish, e la concentrazione di tutte le attività a Gaydon dove proprio alla fine dello stesso anno

viene inaugurato un attrezzato Centro Stile. A Newport Pagnell rimane attiva solo l'officina che si occupa delle personalizzazioni e del restauro delle auto d'epoca. Un altro segno di attenzione nei confronti dei collezionisti è la realizzazione di una particolarissima serie speciale denominata Project One-77, presentata al salone di Parigi del 2008, ed entrata in produzione in 77 esemplari numerati alla fine del 2009. Nel frattempo viene annunciata la volontà di riutilizzare il marchio Lagonda con un modello specifico da proporre al mercato mondiale nel 2012.

*Daniele P. M. Pellegrini*

www.astonmartin.com  
Banbury Road, Gaydon, Warwick  
CV35 0DB Gran Bretagna





# Ulster

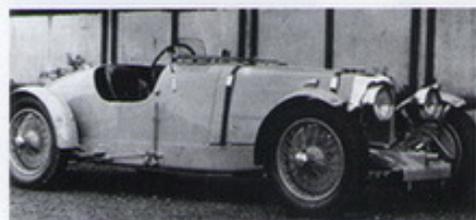
Produzione 1934 - 1936

Carrozzeria Roadster - Torpedo

La Ulster è una roadster prodotta da Aston Martin dal 1934 al 1936. Si tratta della prima vettura ufficialmente costruita dalla marca britannica. La Ulster, realizzata anche con carrozzeria torpedo, è comunque famosa soprattutto per le sue imprese sportive. Negli anni del pionierismo dell'automobile, quando le differenze tra le auto da strada e da competizione sono ancora labili, Aston Martin debutta nelle competizioni motoristiche proprio con questo modello. Il motore da 1,5 litri sviluppa 80 Cv, il telaio deriva da quello della Mark II, sul quale è installata una carrozzeria interamente di alluminio, materiale scelto per donare alla vettura la necessaria leggerezza per essere impiegata in pista. La Ulster è prodotta in 21 esemplari.



1



2



3



4

## FOCUS

### Un motore generoso

Il motore da 1495 cc della Ulster è di tipo super compresso. Grazie ad un elevato rapporto di compressione da 9,5:1, il 4 cilindri inglese è il riferimento dell'epoca. Per aumentare le prestazioni rispetto alla Mark II i tecnici della Aston Martin non utilizzano la sovralimentazione, molto diffusa in quegli anni ma hanno lavorato nel disegno della testa, sull'efficienza delle camere di combustione e nell'uso di due carburatori SU di grande diametro.

1. La Ulster è la prima Aston Martin prodotta
2. Una foto d'epoca della Ulster
3. Un dettaglio dei fari della Aston Martin
4. La Ulster durante una competizione

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,216

Larghezza ..... m 1,651

Altezza ..... nd

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 907 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1495 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 164 km/h

PREZZO ..... nd

# DB2

**Produzione 1950 - 1953**  
**Carrozzeria Coupé**

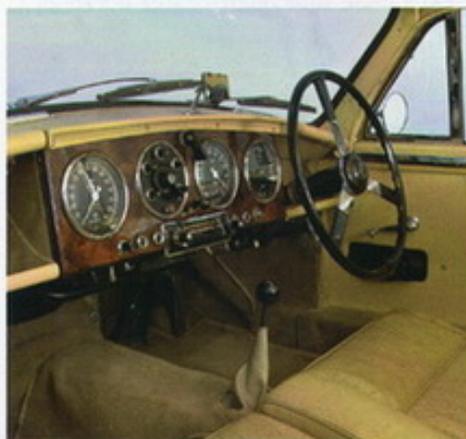
La Aston Martin DB2 è una delle prime coupé adatte anche per il Gran Turismo della Casa inglese. La sua produzione inizia nel 1950 in sostituzione della 2 litri Sport DB1. Questa vettura utilizza un nuovo motore da 2,6 litri a 6 cilindri. La linea è caratterizzata dal lungo cofano anteriore dominato dalla grande calandra asimmetrica e dai due fari rotondi. I cerchi sono a raggi, il padiglione è spiovente su un lunotto posteriore che termina su un cofano bagagli incorniciato da due piccole code, su cui sono collocati i fanalini. La DB2 è capace di performance da riferimento per i suoi tempi. La velocità rilevata è di circa 180 chilometri orari, generata dalla modesta potenza del motore che arriva a malapena a 105 Cv. Della DB2 vengono prodotti solo 411 esemplari.

1. Una DB2 in vendita dal 1950
2. Il posteriore spiovente della DB2
3. Pur essendo una coupé sportiva la DB2 si rivela comoda e spaziosa



## FOCUS DB2, debutto da corsa

La DB2 debutta in occasione della 24 Ore di Le Mans, insieme ad altre due vetture schierate da Aston Martin alla massacrante gara di durata e resistenza dei piloti sul circuito della Loira francese. Identica alla vettura di serie, la DB2 ha il telaio simile alla DB1. Il debutto ufficiale in forma statica avviene nel 1950 al New York Auto Show. L'anno seguente, nel 1951 due DB2 arrivano rispettivamente prima e seconda alla 24 Ore di Le Mans.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....m 4,299  
 Larghezza ..... m 1,651  
 Altezza .....m 1,360

POSTI .....4

PORTE ..... 2

PESO .....1.134 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
 Cilindrata ..... 2600 cc  
 Cilindri ..... 6  
 Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.920

# DB4

Produzione 1958 - 1963

Carrozzeria Coupé

La DB4 è una coupé costruita da Aston Martin dal 1958 al 1963. Si tratta di una vettura particolarmente interessante dal punto di vista tecnico e stilistico, considerata la più veloce della sua epoca. Scelta anche dai Beatles, la DB4 concilia il lusso della Rolls Royce con le prestazioni di una Ferrari. Rispetto alle auto costruite da Aston Martin prima della metà degli anni Cinquanta, questa coupé Aston Martin presenta una concezione totalmente diversa, ma non rimane priva di alcuni problemi tipici delle auto inglesi che non hanno mai brillato per affidabilità meccanica. La DB4, come altri modelli potenti di quel periodo, ha un problema di surriscaldamento del motore e dell'abitacolo. La DB4 comunque è considerata una pietra miliare nella produzione Aston Martin soprattutto per aver saputo rimpiazzare con successo la DB Mark III, e per la riuscita del suo nuovo motore che la trasforma subito in una vera sportiva di razza. La Mark III, infatti monta un 2,9 litri, prestante ma non sportivo come il 3,7 litri della DB4. Questo nuovo propulsore, disegnato dall'ingegnere polacco Tadek Marek adotta la distribuzione a doppio albero a camme in testa e la disposizione dei 6 cilindri in linea montato longitudinalmente nel cofano e servito da una batteria di tre carburatori a doppio corpo della SU. La

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,540

Larghezza ..... m 1,700

Altezza ..... m 1,341

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.308 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 3670 cc

Cilindri ..... 6

Potenza ..... 240 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Sterline 3.976

linea della DB4 non rinuncia alla caratteristica calandra asimmetrica sul frontale, ai due fari circolari e a una generosa presa d'aria al centro del cofano che serve per aiutare il motore a smaltire il calore. Le 1.210 DB4 prodotte adottano freni a disco sulle quattro ruote dotate di



servo assistenza, un lusso per l'epoca. Le sospensioni indipendenti hanno cuscinetti a sfera e uniball per il comfort nell'abitacolo e per aumentare la precisione nella guida. La DB4 è declinata in cinque serie distinte, tutte con lievi modifiche estetiche fino al 1962, anno in

1. La DB4 unisce il lusso di una Rolls Royce alle prestazioni di una Ferrari
2. La DB4 ha freni a disco su quattro ruote con servo assistenza
3. La tipica calandra asimmetrica sul cofano





cui entra in produzione l'ultima versione, che guadagna anche qualche centimetro in lunghezza, a vantaggio dell'abitabilità interna. Il frontale della quinta serie, infine, viene aggiornato anche nella parte aerodinamica, migliorata nel frontale. Sempre nel 1962 Aston Martin introduce anche la DB4 Convertibile, la cabrio che riprende lo stile della coupé senza snaturarlo. Oltre al classico tetto in tela, questa versione ha nel listino degli accessori della casa anche un hard top. La Convertibile è un'auto piuttosto rara, ne vengono costruite, infatti, solo 70 esemplari. Da segnalare la versione più sportiva, la GT, nata nel 1959. La differenza sostanziale è una carrozzeria interamente in alluminio e il motore di 3,8 litri. Nel 1958 Aston Martin lancia una versione superleggera della DB4, che riscuote un grande successo.



#### FOCUS GT Zagato

Al salone dell'auto di Londra del 1960 viene presentata la DB4 GT Zagato. La carrozzeria, firmata da Ercole Spada, viene realizzata alla Touring di Milano ma rifinita negli stabilimenti di Newport Pagnell. Questo spiega le piccole differenze tra i 19 esemplari prodotti. La DB4 GT Zagato compete anche in diverse competizioni europee.

#### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,380
Larghezza .....	m 1,700
Altezza .....	m 1,340
POSTI .....	2
PORTE .....	2
PESO .....	1.225 kg

#### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	3670 cc
Cilindri .....	6
Potenza .....	314 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 246 km/h

PREZZO ..... Sterline 4.534

## DB5/DB6

Produzione 1963 - 1970

Carrozzeria Coupé

Le coupé DB5 e DB6 sono due sportive di lusso costruite tra il 1963 e il 1970 dalla Aston Martin. La DB5 è l'erede della DB4 e ne riprende l'ultima serie migliorandola nel frontale e nelle caratteristiche meccaniche. Rispetto al modello precedente, la DB5 adotta un motore da 4 litri di cilindrata al posto del 3700 cc, un nuovo cambio a 5 marce e una batteria di tre nuovi carburatori SU che portano la coupé inglese a sviluppare 282 Cv e la velocità massima di quasi 230 chilometri orari. Ma la DB5 è famosa per altre peculiarità. Si tratta infatti della più ammirata delle auto in dotazione all'Agente 007 Sean Connery nei film *Goldfinger*, *Thunderball*, *Golden Eye* e nei moderni *Tomorrow Never Dies* e *Casino Royale*. Per riuscire a fornire la produzione che sta effettuando le riprese del film *Goldfinger*, Aston Martin commissiona l'allestimento della DB5 alla carrozzeria Touring di Milano che appronta la vettura su una DB4 poiché la versione 5 non è ancora pronta al momento del film. Famosa per la presenza a bordo di ogni tipo di diavoleria (dal

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,572

Larghezza ..... m 1,676

Altezza ..... nd

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.465 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 3996 cc

Cilindri ..... 6

Potenza ..... 282 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

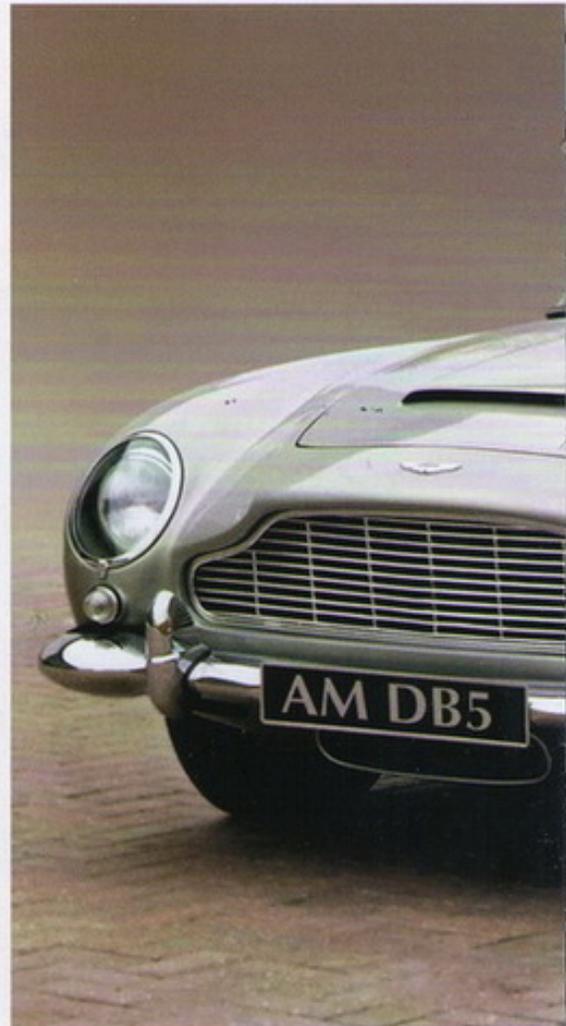
#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... nd



congegno per cambiare la targa allo spargi olio per far sbandare gli inseguitori, fino al telefono a bordo che per l'epoca è una vera e propria utopia), la DB5 è una coupé concreta, sportiva e comoda. Quattro persone trovano posto in un abitacolo con molto più spazio per le gambe in confronto alla DB4. L'estetica beneficia di un nuovo frontale con fari più piccoli e inclinati rispetto alla versione precedente, mentre diventa caratteristico il paraurti cromato in pezzo unico con i paracolpi sporgenti integrati. La DB5 viene prodotta dal 1963 al 1965, poi arriva la DB6, che della sorella riprende la carrozzeria ma introduce un nuovo motore sempre da 4000 cc. Evidenti le differenze con il modello precedente, specialmente per la coda Kamm in su, che, alla massima velocità, pare riduca a metà l'alzata aerodinamica. Quattro sedili, trasmissione automatica e servosterzo

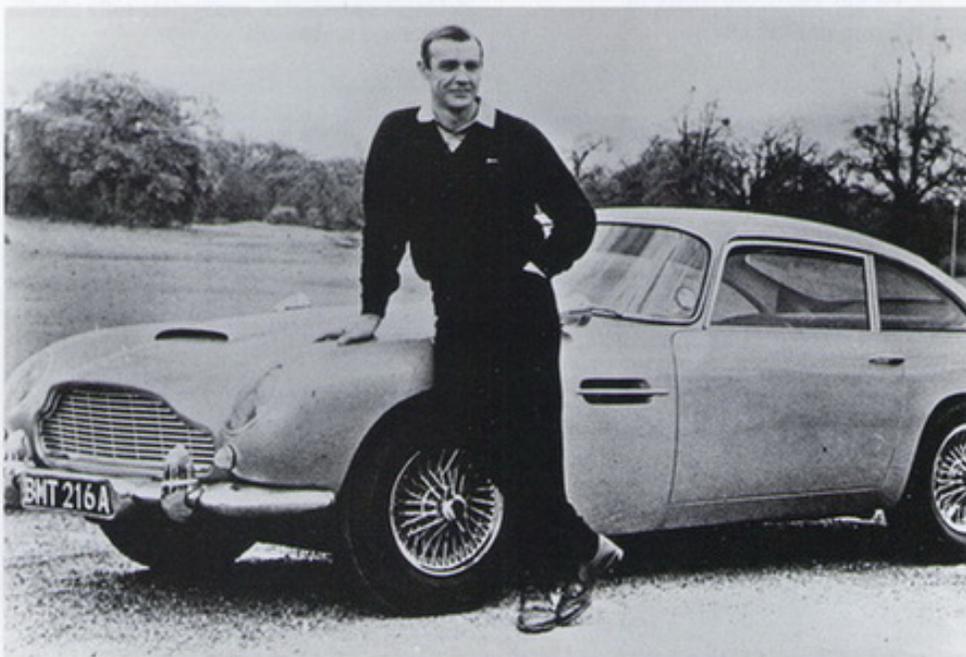


### FOCUS DB6 Volante

Dalla DB6, le Aston Martin cabriolet si chiamano Volante. Della prima serie, presentata al salone dell'auto di Londra nel 1966, ne sono costruite solo 140 esemplari. La DB6 Volante rappresenta il vero status symbol della ricchezza: ancora oggi esiste un centro di restauro esclusivo in Nuova Zelanda in grado di rendere attuali, senza stravolgerle, questi gioielli su ruote.

1. La DB5 riprende l'estetica e la meccanica della DB4 ma con un motore più potente che sviluppa 282 Cv
2. La parte posteriore della DB6 è completamente diversa dalla DB5
3. L'interno della DB5 di James Bond
4. La leggendaria DB5 di James Bond. La prima "Bond car" è in verità una DB4 allestita come una DB5, non ancora in produzione

opzionali la rendono più tranquilla rispetto alla DB6. È forse meno apprezzata da chi pensa che un'auto sportiva e performante debba essere necessariamente scomoda ed essenziale. Perciò, nonostante la DB6 risulti, tra le DB Aston Martin, la più elaborata, rimane quella meno costosa. La versione Volante convertibile, con i suoi 325 Cv, è considerata la "speciale" della gamma.



# DBS

Produzione 1967 - 1972

Carrozzeria Coupé

La DBS è una berlina coupé prodotta da Aston Martin tra il 1967 e il 1972. Si tratta di una vettura dallo stile diverso rispetto a quanto fatto prima dalla Casa inglese. Al posto delle linee morbide proposte dalle precedenti serie, la DBS è più vicina ad altre vetture dell'epoca come la Fiat Dino e la Maserati Ghibli. Prodotta in 787 esemplari, questa Aston Martin conserva le dimensioni generose, con la lunghezza a 4,6 metri.

A causa del peso elevato, quasi 1.600 chilogrammi, è penalizzata nelle prestazioni. La DBS debutta sul mercato equipaggiata con il 6 cilindri in linea della DB6. Solo successivamente viene installato sotto il cofano il nuovo motore V8, interamente realizzato in lega di alluminio, anch'esso progettato dal tecnico Tadek Morek. Poco dopo la commercializzazione, Aston Martin lancia la DBS Vantage, che, adottando tre carburatori a doppio corpo, vede la potenza aumentare fino a 325 Cv. La Vantage esce dal listino con l'arrivo della V8 nel 1970, che resta in produzione fino al 1972.



1. Con la DBS, Aston Martin stravolge le linee morbide a cui abitua il pubblico
2. L'abitacolo è sportivo ma lussuoso al tempo stesso, da notare la posizione del terzo specchietto, appoggiato sulla plancia anziché sul parabrezza



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,585  
Larghezza ..... m 1,829  
Altezza ..... m 1,330

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.588 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 3995 cc  
Cilindri ..... 6  
Potenza ..... 282 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Sterline 4.473

# V8

Produzione 1973 - 1989

Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La V8 è una coupé sportiva prodotta dall'Aston Martin dal 1973 al 1989 e primo modello a non avere le lettere DB nel nome (quando viene presentata David Brown non era più il patron della Casa). Dal punto di vista del design si tratta di un restyling della DBS V8 rispetto alla quale cambiano frontale e interni. Viene rivista, invece, la meccanica soprattutto per aumentare l'affidabilità e compiacere i gusti degli americani. Il motore V8 è lo stesso della DBS con 4 carburatori al posto dell'impianto di iniezione. Di serie il cambio automatico a tre marce. Nel '74 esce la versione più sportiva Vantage con lo spoiler anteriore e fari supplementari e parafranghi allargati. La cilindrata rimane inalterata (5340 cc) ma sale la potenza (da 320 a 390 Cv). Nel '76 arriva la versione scoperta Volante.



1



## FOCUS Emissioni al minimo

L'esigenza sempre più sentita anche in Europa di ridurre le emissioni idelle automobili convince l'Aston Martin ad adottare nel 1980 un impianto di iniezione elettronica Weber-Marelli su tutte le versioni. Così scendono anche le potenze delle vetture (306 Cv la coupé e fino a 400 la Volante). Nel 1987 viene prodotta una piccola serie in alluminio (la Zagato nella foto) più leggera di 200 chilogrammi.

1. L'Aston Martin V8 debutta nel 1973 ed è il primo modello a non avere le lettere DB nel nome
2. La V8 Volante, in vendita dal 1976
3. La versione Vantage della V8



2



3

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,670  
Larghezza ..... m 1,830  
Altezza ..... m 1,330

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.814 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 5340 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 320 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 261 km/h

PREZZO ..... nd

## DB7

Produzione 1994 - 2003

Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La DB7 è una coupé prodotta da Aston Martin dal 1994 al 2003. Disegnata da Ian Callum, questa auto è da molti considerata una delle vetture più affascinanti del pianeta. Si amplifica il design tipico della Casa britannica "a bocca di squalo". Il cofano allungato è caratterizzato da un'ampia presa d'aria sagomata, mentre i fari carenati ben si integrano in questo disegno. Con l'arrivo della DB7 va in pensione la gloriosa V8. La coupé Aston Martin vede la luce, nel 1994, grazie agli investimenti della Ford Motor Company, che dal 1988 detiene il capitale di maggioranza della factory britannica insieme a Jaguar. Capace di ottime prestazioni, con i suoi 340 Cv, la DB7 è prodotta in oltre settemila esemplari. Un numero altissimo che ne fa la prima GT prodotta in grande serie.



1. Con la DB7 Aston Martin enfatizza il tipico design a bocca di squalo
2. I fari carenati si integrano nella linea
3. Gli interni della DB7, in materiali pregiati, sono curati nei minimi dettagli



### FOCUS DB7 Volante

La DB7 ha anche una versione cabriolet. Si tratta della Volante che viene presentata al grande pubblico nel 1996 al salone di Detroit. Questa Aston Martin fa subito breccia tra gli appassionati statunitensi, che ne apprezzano la linea semplice e caratteristica da quasi 400 Cv, con capote a comando elettrico e finiture da regina dell'auto. Volante e coupé escono di produzione nel 1999 con l'arrivo della Vantage.



### LE VERSIONI

Modello	Produzione
DB7 Dunhill Edition	1998
DB7 Beverly Hills	1998
DB7 V12 Jubilee	2002
DB7 V12 Anniversary	2003

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,646  
Larghezza ..... m 1,830  
Altezza ..... m 1,320

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.775 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 3239 cc  
Cilindri ..... 6  
Potenza ..... 340 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

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

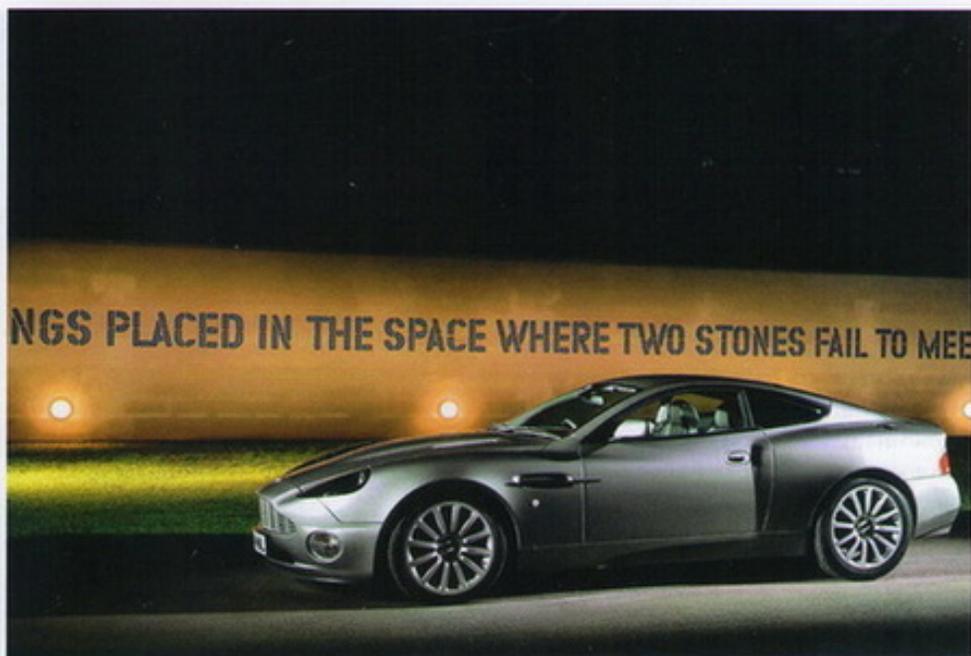
VELOCITÀ MASSIMA ..... 274 km/h

PREZZO ..... Lire 216.500.000

# Vanquish

Produzione 2001 - 2007  
Carrozzeria Coupé

La Aston Martin Vanquish è una delle auto più significative della storia del marchio inglese. Prodotta per sei anni, questa auto è la prima ad adottare il nuovo V12 da 560 Cv, capace di spingere la Vanquish fino ai 321 chilometri orari dichiarati dalla Casa. La Vanquish è da riferimento anche nell'accelerazione, facendo registrare i 100 chilometri orari da ferma in soli 4,8 secondi. La linea è affusolata, caratteristica delle moderne coupé Aston Martin. Il cofano anteriore, dominato dalla calandra simbolo della Casa inglese, ospita il generoso motore, mentre il cambio è centrale e la trasmissione posteriore. Questa Aston Martin, costruita praticamente a mano è anche una delle vetture inglesi più costose degli ultimi anni. Verso la fine del 2006, Aston Martin presenta la Vanquish S, più sportiva e più costosa della "normale", che sfiora i 270mila euro di listino.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Vanquish S	2006 - 2007

## FOCUS 007 e Vanquish

La Vanquish non manca all'appuntamento con il cinema. Da sempre legata nell'immaginario collettivo alle avventure dell'agente 007, Aston Martin non rinuncia a far comparire questa meraviglia di lusso e tecnica in *007 - La morte può attendere*. La Vanquish nel film è dotata come sempre di dispositivi impossibili sulle auto normali: non mancano i missili né la possibilità di diventare invisibile al momento opportuno.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,665
Larghezza .....	m 1,923
Altezza .....	m 1,318

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.820 kg

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	5935 cc
Cilindri .....	12 a V
Potenza .....	457 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

### FRENI

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

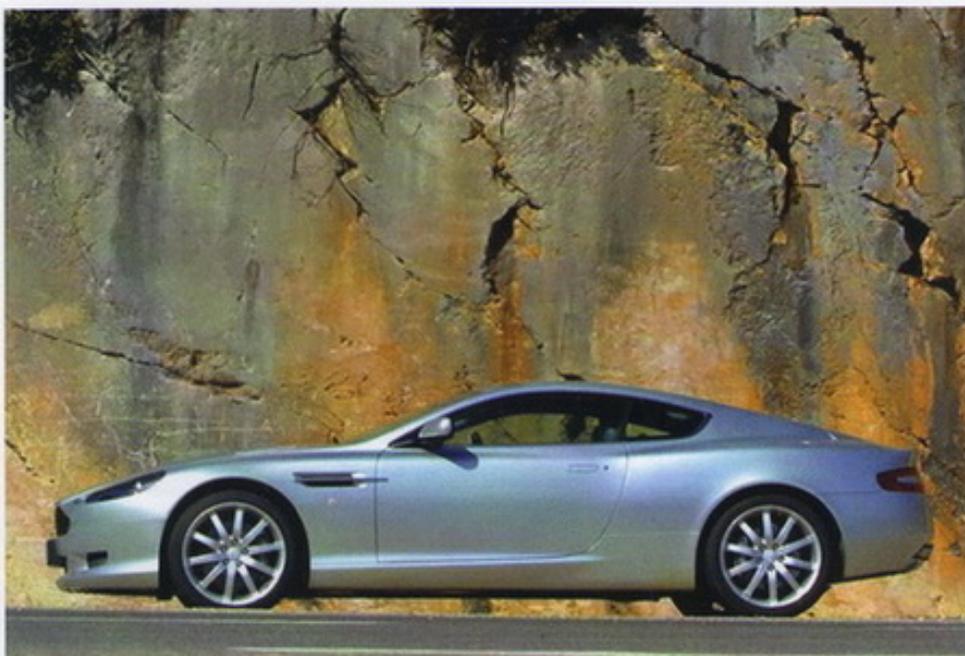
VELOCITÀ MASSIMA..... 306 km/h

PREZZO ..... Euro 238.750

# DB9

Produzione Dal 2003  
Carrozzeria Coupé

La DB9 è una coupé ad alte prestazioni di lusso prodotta dalla Aston Martin in Inghilterra. Questa vettura, che prende idealmente il posto della DB7 uscita di produzione proprio nel 2003, viene presentata per la prima volta al pubblico internazionale al salone dell'auto di Francoforte di quell'anno. La DB9, seppur non performante quanto la Vanquish, è una delle auto più equilibrate della Casa inglese che riesce a rendere gestibili i 455 Cv sprigionati dal V12 che è sotto all'elegante cofano dominato dalla caratteristica grigliatura. La DB9 accelera da 0 a 100 chilometri orari in 5,1 secondi e arriva alla velocità massima di 301 chilometri orari. Molto divertente nell'utilizzo il cambio automatico e sequenziale, mentre rimane proverbiale il comportamento dinamico, sempre bilanciato, anche se per gestire tanta generosità serve esperienza.



1. La DB9 è l'erede della DB7
2. Il motore V12 sprigiona 455 Cv
3. Un particolare della DB9



## FOCUS DB9 con 007

Anche la DB9 ha fatto parte della storia cinematografica della saga 007. Questa vettura è comparsa al fianco di Daniel Craig nella sua prima volta da James Bond in *007 - Casino Royale*. Si tratta in effetti di un remake, dove non può mancare insieme ad un giovane Bond ancora inesperto, una vettura ultra completa di ogni tipo di gadget come la DB9 versione cinematografica.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,697  
Larghezza ..... m 1,875  
Altezza ..... m 1,318

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.760 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 5935 cc  
Cilindri ..... 12 a V  
Potenza ..... 455 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 301 km/h

PREZZO ..... Euro 151.000

## V8 Vantage

Produzione Dal 2004

Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Aston Martin V8 Vantage è una vettura sportiva capace di alte prestazioni. Presentata come prototipo al salone di Detroit negli Stati Uniti nel 2003, la Vantage entra effettivamente in produzione l'anno successivo. Si tratta della prima piccola della Aston Martin.

La forma della carrozzeria è sportiva, aerodinamica e ricorda la silhouette dello squalo, soprattutto per la forma della calandra anteriore e per le feritoie laterali. Forte di una lunga serie di test effettuati prima della messa in linea di montaggio, la V8 Vantage adotta un motore da 8 cilindri a V da 4,3 litri con 380 Cv costruito a mano, mentre alcune parti della carrozzeria, come la scocca e le portiere, sono di alluminio per garantire alti livelli di sicurezza ma al tempo stesso un peso contenuto. Il vano bagagli, nonostante sia quello di una sportiva, è insolitamente spazioso.



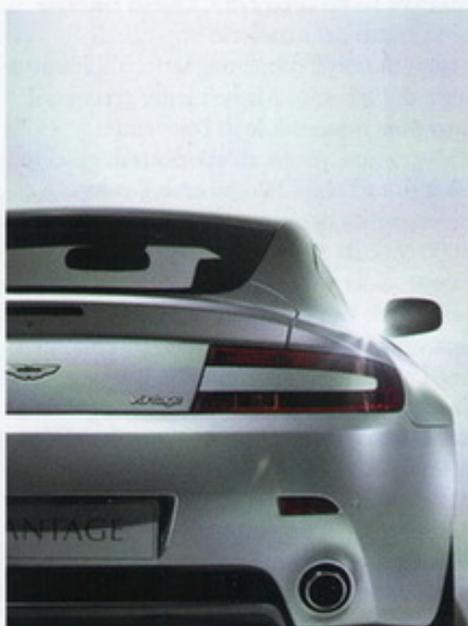
1



### FOCUS Vantage Roadster

Anche la V8 Vantage è proposta nella versione cabriolet. La scoperta di Aston Martin in questa declinazione è ben riuscita. Caratterizzata da una capote elettrica in tinta abbinata alla carrozzeria, con le cuciture principali sottolineate da finiture chiare, la V8 Vantage Roadster è strabiliante soprattutto per il prezzo che la pone come una delle più ambite e meno costose cabrio.

1. La forma aerodinamica della V8 Vantage ricorda la silhouette di uno squalo
2. Il vano portabagagli risulta spazioso per una vettura sportiva come la V8 Vantage



2

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,382

Larghezza ..... m 1,866

Altezza ..... m 1,255

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.570 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 4300 cc

Cilindri ..... 8 a V

Potenza ..... 380 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... Euro 105.000

## Nuova DBS

Produzione Dal 2008

Carrozzeria Coupé

La DBS, che sostituisce la Vanquish, riprende la linea dell'omonima Aston Martin degli anni Sessanta ma è realizzata sulla DB9 con la quale condivide lo stesso motore V12 di quasi sei litri di cilindrata. Rispetto alla DB9, questa vettura è una sportiva senza compromessi, che porta le firme di Ian Callum (autore della DB9) ed Henrik Fisker, che disegna la V8 e dell'attuale responsabile del design della Casa inglese, Marek Reichman, autore della DBS in versione definitiva. Trattandosi di una vettura derivata, la DBS risulta modificata esteriormente rispetto alla DB9 soprattutto nel frontale, ora più lavorato e meno lineare. Il cofano mantiene la griglia caratteristica di tutti i modelli Aston Martin così come i fari carenati, che sono però solo lievemente rivisti. Il fascione paracolpi anteriore, praticamente integrato nel design del frontale, presenta delle feritoie funzionali al raffreddamento dei freni e del motore nella parte centrale. Il cofano ha quattro estrattori d'aria asimmetrici disposti in coppie, mentre sotto le porte ci sono due lunghi convogliatori d'aria che arrivano a servire i freni posteriori. Alla base del lunotto posteriore la DBS adotta un nuovo spoiler e sempre in materia aerodinamica c'è un altro estrattore dell'aria integrato nel fascione. Non mancano i sensori di parcheggio e i quattro grandi scarichi disposti a coppie sui lati. All'interno, però, la DBS è completamente diversa rispetto alla DB9: i posti sono solo due, e non quattro, mentre tutta la strumentazione e le finiture sono specifiche per questo modello. Molte parti sono realizzate in fibra di carbonio che spicca sulle portiere e sul cruscotto, mentre la chiave d'accensione è un vero e proprio gioiello da incastonare in un apposito alloggiamento. Rispetto alla DB9, la struttura della DBS è ulteriormente alleggerita. Nonostante le dimensioni importanti, la DBS è lunga quasi 5 metri, la vettura pesa solo 1.695 chilogrammi,

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,721

Larghezza ..... m 1,950

Altezza ..... m 1,280

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.695 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 5935 cc

Cilindri ..... 12 a V

Potenza ..... 517 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

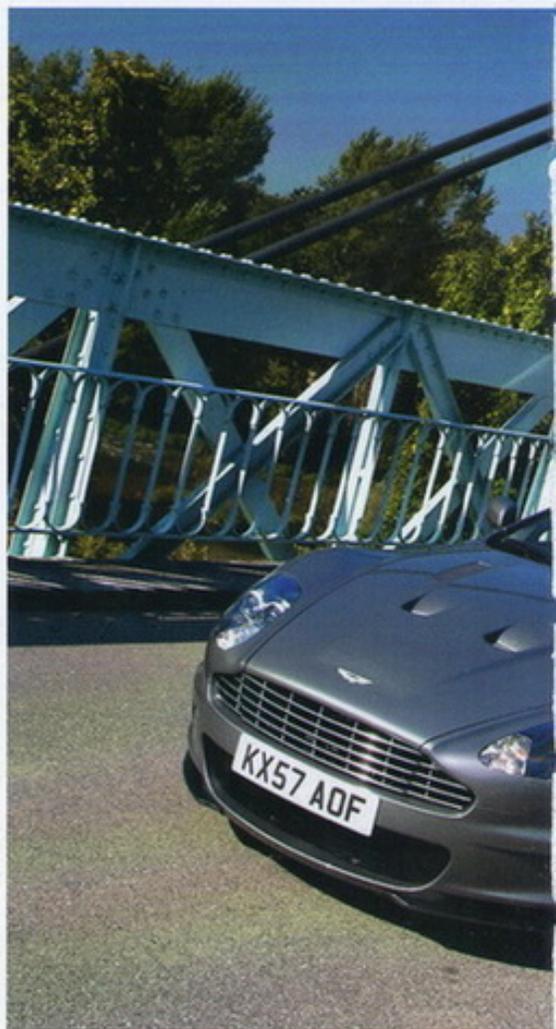
Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 307 km/h

PREZZO ..... Euro 243.000

contro i 1.760 della DB9. Questi risultati sono frutto del massiccio impiego di materiali nobili come magnesio, alluminio e fibra di carbonio. Anche i sedili perdono il loro peso riducendolo di ben venti chilogrammi, grazie all'adozione di gusci in fibra di carbonio. In ogni caso il vero protagonista di questa supercar è il motore 6000 V12 da 517 Cv, contro i 455 Cv erogati dalla versione originale montato sulla DB9. Le prestazioni dichiarate sono una velocità massima di oltre 300 chilometri orari e un'accelerazione da 0 a 100 chilometri orari di 4,3 secondi. Ma quello che colpisce della DBS è la particolarità del suono, messo a punto con grande cura per assomigliare a quello di una macchina da corsa. Il prezzo di 243.000 euro non scoraggia gli appassionati che si sono messi in fila per averla: la lista d'attesa è di due anni e mezzo.





### FOCUS DBS in fondo al lago

Anche la DBS è finita nel garage dell'agente segreto più conosciuto del pianeta. Questa supercar senza compromessi, in versione "Bond car", ovvero equipaggiata di mille diavolerie, è utilizzata in *007 - Quantum of Solace*, protagonista l'attore Daniel Craig. Da segnalare la spettacolare uscita di strada degli stunt man durante le riprese del film in Italia. Coinvolta in un inseguimento, la DBS finisce in fondo al lago di Garda. La scena viene tagliata. La vettura è distrutta e ripescata in fondo al lago, non senza difficoltà (nella foto il momento del ripescaggio).



1. La DBS riprende la linea della DB9 con cui condivide il motore V12
2. La consolle centrale con il cambio
3. La coda spiovente della DB9 col doppio scarico. Ci sono anche i sensori di parcheggio
4. Il cruscotto della nuova DBS



## Atalanta

Staines  
Inghilterra  
1937 - 1939

**ATALANTA**

Atalanta nasce nel 1937 a Staines, nel Middlesex, in Inghilterra. Resta in vita per appena due anni e produce soltanto una piccola serie di automobili.

Sono tre i modelli di vetture messi in commercio: la Atalanta 2 litri, la Atalanta 1,5 litri (entrambe del 1937) e la Atalanta V12 del 1938. Quest'ultima è sicuramente l'auto più importante prodotta dalla Casa inglese. Ambizioso il progetto che riguarda il motore: tre valvole per cilindro e sovralimentazione attivabile dal conducente. Tuttavia, a causa della complessità, il motore rimane un progetto su carta e l'automobile viene equipaggiata con un V12 della Lincoln Zephyr da 4379 cc; su richiesta questa vettura può essere dotata di un cambio Cotal a comando elettromagnetico. L'Atalanta firma anche il prototipo di un 1500 cc rimasto però senza seguito.

La Atalanta del 1937



## Atl

Mandello del Lario  
Italia  
1961 - N.D.

Ercole Zuccoli fonda nel 1969 a Mandello del Lario, vicino Lecco, la Atl Autotecnica del Lario. Questo imprenditore si ricorda anche per essere il primo in Italia ad aver omologato una trasformazione del pianale Volkswagen sul progetto dell'americana Empi.

Riprendendo una pratica molto popolare negli Stati Uniti durante gli anni Sessanta, l'azienda italiana s'impegna nella riproduzione di vetture speciali con meccanica di normale produzione trasformando carrozzerie di auto di serie. La ATL si ricorda soprattutto per la costruzione di dune buggy, tutte prodotte con un telaio ed elementi meccanici di derivazione Volkswagen.

Il modello più noto è l'Explorer II, evoluzione dell'Explorer I presentato nel 1969. La carrozzeria riprende lo stile dei classici modelli americani, in modo particolare quello della Meyer Manx. I fanalini posteriori sono



quelli della Nsu Prinz. Tra le vetture prodotte c'è anche la Empi Sportster, messa in commercio solo in piccola serie e un esemplare unico di coupé su base OSCA costruito nel 1968.

Il celebre buggy ha una linea essenziale con carrozzeria aperta a quattro posti, passo di 2,10 metri e 595 chilogrammi di peso. Un altro modello che riscuote successo è il Mach 1, omologato in funzione delle norme antinquinamento. L'Autotecnica del Lario cessa progressivamente la produzione negli anni Settanta, per dedicarsi soltanto all'attività di auto officina.

1. Un modello dell'Explorer II dotato di pianale particolarmente robusto
2. Explorer II di Mandello Lario



# ATS

*Bologna  
Italia  
1962*

ATS, l'acronimo di Automobili Turismo e Sport, è un piccolo costruttore di auto con sede vicino a Bologna. Nasce nel 1962 per volontà del conte Giovanni Volpi di Misurata, finanziatore e già proprietario della Scuderia Serenissima Repubblica di Venezia, insieme a Giorgio Billi e Jaime Patino Ortiz. L'intento è quello di produrre prototipi e auto da corsa nonché vetture stradali ad alte prestazioni, anche grazie al supporto di uno staff tecnico di prim'ordine composto da ingegneri quali Giotto Bizzarrini e Carlo Chiti, rispettivamente ex responsabile dei prototipi e dei collaudi ed ex direttore della progettazione nella Scuderia Ferrari, dalla quale si sono allontanati non senza qualche polemica. Anche se, ad onore del vero, Bizzarrini lascia molto presto la ATS per andare a collaborare con la Iso-Rivolta, dove progetta una versione sportiva dell'Iso Grifo, la A3C (C sta per competizione), che partecipa alle 24 ore di Le Mans del 1964 e 1965. Per quanto riguarda i modelli, l'ATS realizza una coupé Gran Turismo in due varianti con carrozzeria in alluminio e acciaio, rispettivamente la 2.5 GTS V8 da 245 Cv (solo 750 chilogrammi il suo peso) e la 2.5 GT V8 da 210 Cv. Ma la Gran Turismo, nonostante un design accattivante e dinamico, accusa problemi di affidabilità e messa a punto, tali da indurre a sospenderne la produzione nel 1965 dopo so-



1. La monoposto ATS di F1, realizzata nel 1962, dotata di un motore a 8 cilindri a V da 190 Cv
2. Il dettaglio del posteriore della ATS GT del 1963 con carrozzeria disegnata dalla torinese Allemano

lo 12 esemplari realizzati. Non va meglio l'esperienza in Formula Uno, dove l'ATS si presenta con la Tipo 100, un'auto molto somigliante alla Ferrari 156 che nell'auspicio dei costruttori deve contendere alla vettura del Cavallino Rampante lo scettro di regina della F1, anche in virtù della presenza di piloti validi ed esperti come Phil Hill (campione del mondo nel 1961) e Giancarlo Baghetti, anch'essi transfughi dalla Ferrari. Ma ben presto il conte Volpi si ritira dal progetto e con lui vengono meno anche i finanziamenti, fatto che ritarda tra l'altro il sospirato esordio in Formula Uno che avviene dopo varie peripezie nel Gran Premio del Belgio del 1963, dove sfortunatamente entrambe le ATS sono costrette al ritiro per guasti al cambio. Anche nelle gare successive, i risultati non sono particolarmente lusinghieri: al Gran Premio d'Italia Hill chiude all'undicesimo posto e Baghetti al quindicesimo, cioè l'ultimo, rispettivamente con 7 e 23 giri di distacco dall'allora vincitore Jim Clark. L'anno successivo Alf Francis (ex meccanico di Stirling Moss) e Vic Derrington riprovano autonomamente a far correre una

## LA CURIOSITÀ *Fondatori: i dirigenti licenziati da Ferrari*

L'antefatto che porta alla costituzione della ATS è una curiosità che vale la pena di raccontare. Nel novembre del 1961 ci sono forti tensioni in seno alla Ferrari tra il patron Enzo e i direttori dei vari reparti dell'azienda. Il *casus belli* che porta al licenziamento dell'intera classe dirigente del Cavallino è un presunto sciaffo dato dalla moglie di Enzo, Laura, ad uno di loro su un campo di gara. La reazione è affidata alla lettera di un avvocato, che intima al Drake di tenere la consorte lontana dalle manifestazioni sportive. Enzo Ferrari, per tutta risposta, allontana Ermanno della Casa (direttore amministrativo), Girolamo Gardini (direttore commerciale), Federico Giberti (direzione approvvigionamenti), Enzo Selmi (direttore del personale), Carlo Chiti (responsabile progettazione), Giotto Bizzarrini (responsabile prototipi e collaudi), Fausto Galassi (responsabile della fonderia) e Romolo Tavoni (direttore sportivo). Ma i motivi del contendere sono diversi, e vanno oltre l'onore familiare. Da un lato, c'è la volontà di Enzo Ferrari di rinnovare parte della dirigenza (alcuni infatti vengono richiamati dopo il licenziamento, tra cui Bizzarrini che rifiuta) e la sua impossibilità di mettersi contro la moglie, a cui pare è intestata parte dell'azienda. Dall'altra, la scarsa autonomia lamentata dai "ribelli" in seguito alla costituzione dell'azienda in Spa con la denominazione SEFAC nel 1960. Proprio questo spinge Chiti, Bizzarrini e Tavoni a fondare l'ATS, nel tentativo di competere con la loro ex società.

ATS al Gran Premio d'Italia, ma il pilota portoghese Mario Araujo de Cabral non riesce nemmeno a terminare la gara. A quel punto appare chiaro che spazio per un altro team italiano competitivo in Formula Uno non c'è, e che, anche complice la manovra dei finanziatori, la ATS si avvia alla chiusura. Dal 1965, sospesa la produzione della GT stradale, la ATS si dedica esclusivamente alla produzione di componenti per l'industria dell'auto.

(M.S.)

## GT

Produzione 1963 - 1965

Carrozzeria Coupé



Questa Gran Turismo fa il suo debutto ufficiale al salone di Ginevra del 1963, destando l'interesse generale di tutti gli addetti ai lavori, se non altro per la storia singolare che porta alla sua nascita. Il marchio a cui appartiene, la ATS, è infatti creato da un gruppo di tecnici transfughi dalla Ferrari perché in polemica col Drake. Questi uomini, con la GT non vogliono solo proporre una sportiva pura, ma anche creare una valida alternativa italiana alle Rosse di Maranello. Le linee della GT, filanti e dinamiche, sono disegnate da Franco Scaglione e realizzate dal carrozziere torinese Allemano. Il motore 2.5 con otto cilindri a V è sistemato centralmente ed ha 210 Cv: può spingere l'auto fino ad una velocità massima di 240 chilometri orari. La carrozzeria è molto robusta, costruita interamente in acciaio, mentre il telaio è in tubi e travi saldate con sospensioni indipendenti su ciascuna delle quattro ruote e freni a disco sia all'anteriore che al posteriore. Ne viene

Le linee filanti della GT portano la firma di Franco Scaglione

proposta anche una versione più prestazionale, la GTS, con lo stesso motore ma più cavalli, ben 245, e un peso maggiormente contenuto (750 chilogrammi) in virtù dell'uso massiccio dell'alluminio nella realizzazione della carrozzeria. Ben presto, tuttavia, appare chiaro che il suo punto debole è l'affidabilità, minata soprattutto dalle continue perdite d'olio dal motore. La ATS incontra ben presto difficoltà economiche dovute agli alti costi per la partecipazione al campionato mondiale di Formula 1 (dove disputa solo sei gran premi), ma soprattutto all'assenza di finanziatori, che nel frattempo abbandonano la neonata Casa costruttrice italiana. A quel punto, alla ATS sono costretti a interrompere la produzione della GT dopo soli dodici esemplari costruiti, di cui pare solo cinque completati per intero.

## SCHEMA TECNICA

## DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,331
Larghezza .....	m 1,613
Altezza .....	m 1,181

POSTI .....

2

PORTE .....

2

PESO .....

816 kg

## MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	2468 cc
Cilindri .....	8 a V
Potenza .....	210 Cv

TRAZIONE .....

posteriore

CAMBIO .....

5 marce

## FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA .....

240 km/h

PREZZO .....

nd

# Auburn

*Auburn  
Stati Uniti  
1900 - 1937*



La Auburn è una delle aziende più importanti di inizio secolo che riesce a superare due pesanti crisi per poi chiudere i battenti nel 1937 lasciandosi alle spalle una storia ricca di importanti successi soprattutto sul finire degli anni Venti. La società Auburn prende il nome dal paese in cui è nata, una località dell'Indiana, negli Stati Uniti d'America. Nel 1874 Charles Eckhart inizia a lavorare come costruttore di carri e fonda la Eckhart Carriage Company; a ognuno dei figli insegna un mestiere utile per la costruzione di un veicolo: Morris è fabbro, Frank veriniatore e William tappeziere.

Nel 1893 Charles lascia in eredità la fabbrica a Frank e Morris che nel 1900 mutano la ragione sociale in Auburn Automobile Company. Nel 1903 viene presentata una due posti da turismo con motore monocilindrico che due anni dopo viene sostituito da un bicilindrico. Nel 1909 la prima vera auto Auburn: una quattro cilindri con motore Rutenber e sospensioni a balestre ellittiche che permettono all'auto di essere più alta da terra e più adatta alle strade agricole tipiche di Auburn. Nei primi anni dopo la Grande guerra l'azienda attraversa un periodo di crisi che viene superato grazie all'ingresso in società di un gruppo finanziario di Chicago. A questo punto l'azienda, capeggiata ancora da Moris Eckhart, pre-



senta la Beauty Six, una vettura elegante che riscuote un buon consenso per il prezzo contenuto e la notorietà derivante dai grandi investimenti pubblicitari. Ben presto le vendite della Beauty Six iniziano a calare a causa della offerta limitata a una sola versione di questa vettura. A scongiurare la chiusura dell'azienda è Errett Lobban Cord, che non solo riesce a salvare la Auburn, ma la rilancia in grande stile e nel giro di due anni ne diventa il presidente. Un'importante novità è l'introduzione di un'inedita carrozzeria speedster, molto moderna e slanciata. Conquistato il mercato interno, la Auburn inizia con altrettanto successo a esportare le proprie auto piazzandosi all'undicesimo posto tra gli esportatori statunitensi. Nel 1929 la Auburn produce la Cord, una vettura a trazione anteriore sviluppata con

1. Particolare del fregio
2. Il tipico stemma della Casa Auburn
3. Una Auburn Supercharged del 1935
4. Una Auburn Speeder del 1933



Henry Miller, pioniere della trazione anteriore. Nello stesso anno viene costruita la Auburn Cabin Speedster, un'areodinamica integrale con coda appuntita, parabrezza inclinato all'indietro e parafanghi di tipo motociclistico; anche se apprezzata, vengono venduti pochi esemplari dell'originale auto. La crisi economica, che mette in serie difficoltà parecchie altre aziende, non ha particolari effetti negativi sulla Auburn che punta l'attenzione sul modello 8-98, venduta ad appena 945 dollari, ma tecnicamente raffinato, con il dispositivo di ruota libera usato nelle auto di lusso. Questo è l'ultimo successo della Casa statunitense; le altre vetture prodotte non decollano e nel 1937 Cord esce dalla società, che passa a produrre componenti.

# Audi

Zwickau, Germania 1909

Pare la fine di tutto, invece è solo l'inizio. Il 16 giugno del 1909 l'ex apprendista fabbro, poi diventato ingegnere, August Horch, dopo le contestazioni dei componenti del consiglio di amministrazione, sbatte la porta e lascia l'azienda che fonda vent'anni prima e che porta il suo nome. Appena sei mesi prima la Horch tocca l'incredibile traguardo delle 100 vetture prodotte e il suo creatore gode della massima stima; adesso invece è in mezzo a una strada con un benservito di 20mila marchi che di fatto sono una ben misera cosa.

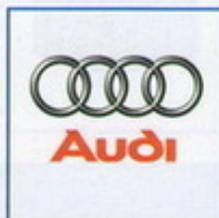
Perché diventino 200mila debbono però trascorrere soltanto tre giorni. Il tempo di ricevere l'importante finanziamento da chi crede nel suo ingegno e il 16 luglio, a un mese esatto dall'addio, nasce una nuova società sempre a nome Horch, la August Horch Automobilwerke GmbH con sede (e futuri stabilimenti) sempre a Zwickau, una città della Sassonia quasi al confine con l'attuale Repubblica Ceca, conosciuta per aver dato i natali al grande musicista Robert Schumann. Ovviamente un nome così assonante non può andare bene ai proprietari della vecchia Horch che ricorrono per vie legali ottenendo che l'appellativo sia cambiato. Questo avviene ufficialmente il 25 aprile 1910 quando viene fondata la Audi Automobilwerke GmbH. Il nuovo nome nasce dal suggerimento di un ragazzino: visto che in tedesco horch significa ascolta, tanto vale ricorrere a un termine analogo, ma in lingua latina. Audi, appunto.

Con August Horch lavora Hermann Lange, l'ingegnere capo della vecchia ditta che lo segue nella nuova avventura, e i due hanno ritmi forsennati di lavoro, al punto che già nel luglio del 1910 vede la luce la prima Audi, la Tipo A, una vettura ben costruita, in vendita a

8.500 marchi, che riceve immediatamente molta attenzione perché il nome di August Horch è popolarissimo. Per capire la lunga storia dell'Audi bisogna allora afferrare bene quali sono i convincimenti del fondatore fin dai suoi inizi nel settore automobilistico, quando guida la Horch. Lui è un convinto assertore che la chiave del successo di un costruttore di automobili poggia su tre fondamentali pilastri: l'innovazione tecnologica (e infatti da sempre il motto della Casa è "innovazione attraverso la tecnologia"), la riduzione del peso delle vetture e i ritorni di immagine che possono venire dalla partecipazione alle corse. Sono un'idea di Horch il primo basamento del motore in lega leggera e pure l'uso dell'acciaio al cromo e del nichel usati per le scatole del cambio e del differenziale. Sua è anche l'iniziativa di portare le auto al via delle gare più prestigiose, con la clamorosa vittoria alla Herkomer Fahrt del 1906 che mette la sua marca sulle prime pagine dei più importanti quotidiani.

Innovazione tecnologica, riduzione del peso e competizioni automobilistiche sono quindi i chiodi fissi di questa marca e restano tali nel tempo, inossidabili agli attacchi delle mode e delle convinzioni degli altri costruttori, sia nel vecchio che nel nuovo millennio.

Horch è a dir poco instancabile: dalla Tipo A del 1910 al modello E, che è già il quinto prodotto, passano appena quattro anni. Tutte le macchine hanno il motore 4 cilindri, una soluzione che diventa in fretta popolare per i successi in sequenza all'Alpenfahrt, corsa conosciuta anche come Alpine Trial, una gara pazza di 2.600 chilometri con partenza e arri-



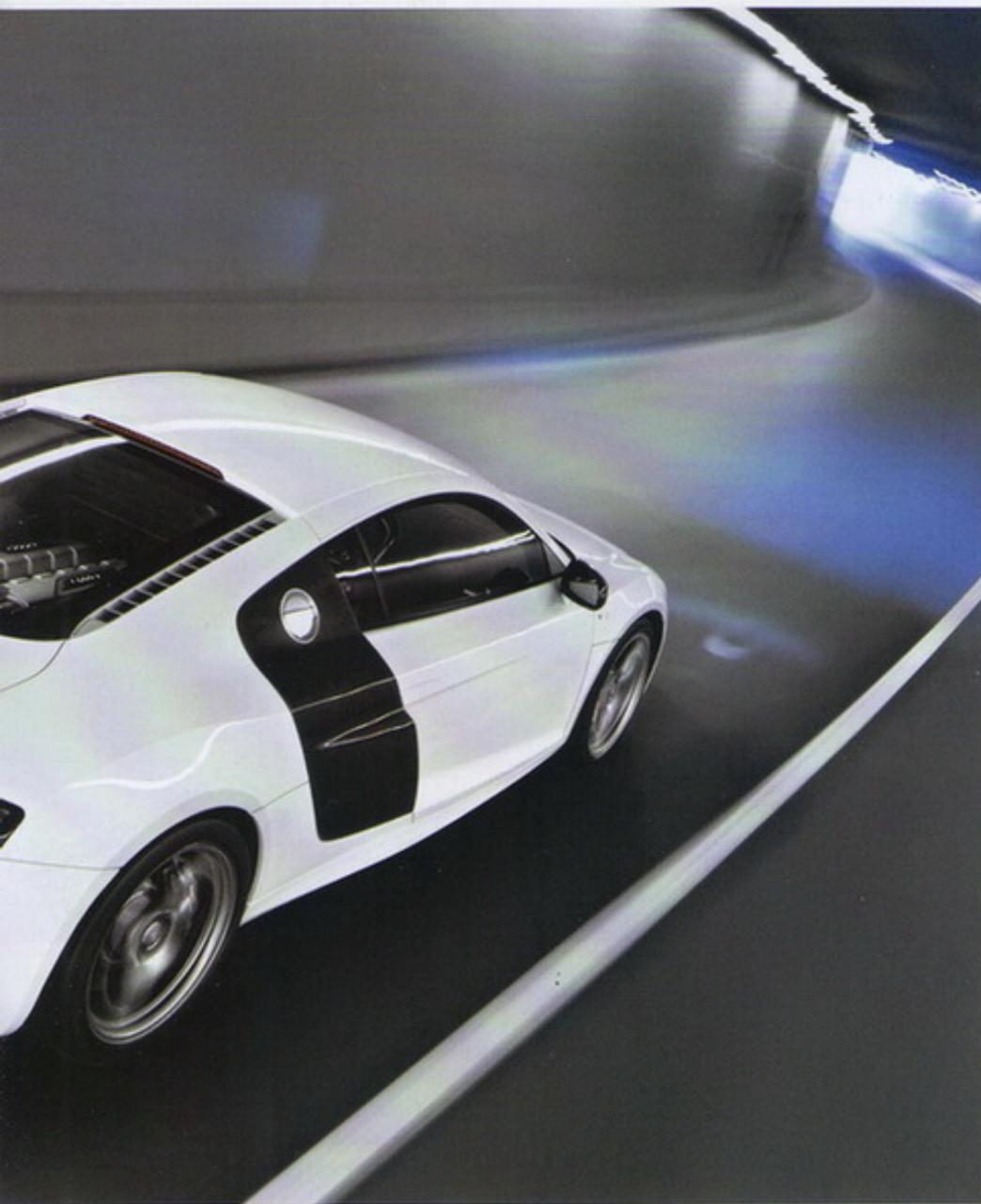
L'Audi R8, la sportiva della Casa di Ingolstadt prodotta dal 2006



vo a Vienna passando per Salisburgo, Linz, Innsbruck, Bolzano, Trento, Riva del Garda, Cortina d'Ampezzo, Hermagor, Trieste e Klagenfurt non facendosi mancare nessun passo alpino degno di questo nome.

## LA GRANDE GUERRA

Battere la concorrenza dai nomi più altisonanti deve servire per convincere la clientela che se le Audi non temono le sfide impossibili, figuriamoci come se la possono cavare sulle strade di tutti i giorni. Il messaggio è forte e la gente lo recepisce chiaro: nel giro di due anni



### La curiosità *Ascolta, l'origine del nome Audi*

Riguardo alla nascita del nome Audi il fondatore dell'azienda, August Horch, spiega: «Non mi fu più permesso di utilizzare il nome August Horch sebbene fosse il mio nome. Convocai subito una riunione che ebbe luogo nell'appartamento di Franz Fikentscher e cercammo per ore un nuovo nome. Era chiaro che non avremmo potuto lasciare l'appartamento senza prima avere trovato un nuovo nome per la nostra azienda. Impossibile ricordare tutti i nomi probabili e improbabili che furono proposti in quell'occasione. In un angolo della stanza stava seduto uno dei figli di Franz intento a fare i suoi compiti o, per meglio dire, faceva finta, poiché in realtà seguiva con il fervore tipico di un giovane cuore le nostre interessantissime per quanto infiammate discussioni. Probabilmente avrebbe voluto parlare già da tempo, ma poi finiva per ingoiare le sue proposte. Ad un tratto, però, scoppiò e, come un vulcano in eruzione, urlò pieno di slancio: "Papà, audiatur et altera pars!... perché non chiamarla Audi (Horch in tedesco significa ascolta, come audi in latino)?" Detto fatto! E noi rimanemmo a bocca aperta dall'entusiasmo» (nella foto i quattro marchi che Audi ha avuto nel tempo).

la produzione raddoppia fino a 200 automobili, ma potrebbe essere maggiore se ci fossero in cassa capitali per investire in macchinari e stabilimenti. Per questo serve la trasformazione in società per azioni che si materializza l'1 gennaio 1915 con la creazione dell'Audi Werke Ag con capitale sociale di 1,5 milioni di marchi.

A prima vista si direbbe una data infelice per via dell'avvento della Grande guerra, al contrario tutta l'industria automobilistica lavora tantissimo per produrre mezzi di trasporto, dai camion alle camionette per uso militare,

e il risultato finale alla fine delle ostilità è un bilancio che per l'Audi si può sintetizzare in questi numeri: 543 operai, dai 33 ad inizio attività nel 1909, e 2.130 autovetture costruite in fabbrica (le carrozzerie le monta a parte una ditta specializzata).

Hermann Lange, il responsabile tecnico, crede però che sia il momento di cambiare politica e si convince a produrre meno modelli ma molto più raffinati, una scelta in parte giustificata dall'inflazione galoppante che fa costare pochissimo la manodopera: si passa così dalle 1.300 ore necessarie per la Tipo C alle

4.000 del modello K, la prima vettura tedesca con guida a sinistra.

Al momento l'Audi è un'impresa di media grandezza e ancora con capitali troppo limitati per avere ambizioni di produrre auto di lusso. Lo slogan "nelle botti piccole sta il vino buono" piace ma non basta, e la produzione non decolla, assestandosi nel 1927 a sole 190 vetture con un fatturato che raggiunge a fatica i cinque milioni di marchi.

In compenso l'Audi, che sin dalla sua nascita non ha mai avuto un vero logo, trova il suo stemma. Per sceglierlo viene lanciato nel

# Audi

1922 un concorso al quale partecipano 150 contendenti. A vincere è il professor Arnold Drescher che propone un numero 1 sovrapposto ad un globo. Regi-

strato nel giugno del 1923, fa da quel momento la sua bella mostra sui radiatori dei modelli a quattro, sei ed otto cilindri che stanno entrando in produzione.

Ma se il marchio conta, molto di più contano le soluzioni tecniche che la Casa negli anni Venti sforna a raffica. L'elenco è lungo e anche molto sofisticato specie per i motori, ma ci sono anche altre intuizioni che fanno sensazione, a partire dalla presenza del contagiri nella dotazione di serie o al serbatoio con la possibilità di contare su 15 litri di carburante di riserva. Il sistema è intelligente per quanto un po' scomodo: la leva è posizionata sul tappo della benzina e il guidatore deve azionarla manualmente lasciando il posto guida. In compenso, per fare poi rifornimento, è indispensabile rimettere la leva al suo posto così che non si rischia mai di restare a secco. Molto apprezzata è anche la presenza di una pompa per gonfiare le gomme azionata dal motore.

In Audi si guarda sempre avanti, e se i motori prima a sei poi a otto cilindri sono all'avanguardia, al pari dello studio sullo sviluppo degli ammortizzatori oppure la soluzione idraulica per i freni o anche i primi studi su carrozzerie aerodinamiche, questo non sistema i conti che sono tutt'altro che floridi. Per questo, nel 1928, il pacchetto di maggioranza dell'azienda viene ceduto al danese Jørgen Skafte Rasmussen, proprietario dell'impero DKW che nel frattempo compra i macchinari per la produzione di motori a sei e otto cilindri da un'industria americana.

All'opinione pubblica sembra un matrimonio molto azzeccato, ma la crisi degli anni Trenta non è ideale per chi fabbrica auto di lusso, pertanto Rasmussen impone una clamorosa virata: un'Audi di piccola cilindrata. Il motore è un mille quattro cilindri Peugeot e le auto diventano Audi P.

In senso orario dal basso a sinistra: NSU Ro 80, NSU Prinz TT 100, NSU Prinz 4, Audi 75 Variante, NSU 1200, Audi 60 L, Audi LS 100, Audi 100 Coupe S (centro)



La voglia del "piccolo è bello" non si placa, e nell'autunno del 1930 Rasmussen pensa ad un'auto che deve adottare un motore da motocicletta DKW, avere la trazione anteriore e la carrozzeria in legno. Tempo a disposizione per darle vita: appena sei settimane. Un'assurdità, che l'ufficio progetti dell'Audi rispetta mettendo in strada una delle vetture più amate in Germania e di cui se ne vendono oltre 250.000 esemplari.

## NASCE L'AUTO UNION

Sono comunque anni duri e, come spesso accade in tempi di crisi, i piccoli gruppi tendono ad associarsi per cercare di ottimizzare costi e investimenti. Così, il 29 giugno 1932 l'Audi, la Horch e la DKW fondano l'Auto Union, un gruppo che dopo poco ingloba anche la Wanderer. Una società unica dentro la quale ogni singola marca mantiene il nome. Nasce anche il marchio Auto Union, quattro anelli concatenati che celebrano l'accordo tra le quattro ca-

se fondatrici. Le sinergie sono comunque chiare: tre distinti telai rispettivamente per le vetture a quattro, sei oppure otto cilindri, e tanti pezzi comuni da cui attingere.

La nascita dell'Auto Union dà vita alla seconda Casa automobilistica tedesca, e gli affari promettono bene: nei primi sei anni la produzione totale quadruplica così come il fatturato, che sale da 65 a 276 milioni di marchi, mentre gli operai passano dagli originali 8.000 a 23.000.

La prima Audi del nuovo corso si chiama Front, ed è ancora una vettura a trazione anteriore con motore a sei cilindri Wanderer capace di 40 Cv. Non è più una utilitaria e segna l'ingresso della trazione anteriore anche tra le berline medie. Il pubblico apprezza, ma riuole lo spirito dei primi anni: più sportività e innovazione tecnologica e meno comodità e spazio interno che vanno a scapito delle prestazioni.

Per l'Audi è un ritorno alle origini, anche se questo significa una nuova rivoluzione perché i mo-



## IL PERSONAGGIO Augusto Horch

*Augusto Horch*, (nella foto) è nato il 12 ottobre 1868 a Winnigen (Germania). Inizia da ragazzino a lavorare presso un fabbro, poi frequenta la scuola tecnica e infine studia ingegneria e inizia a occuparsi di motori di navi in Serbia e Bulgaria prima di approdare ai motori automobilistici nel 1896 da Benz, a Mannheim, dove resta fino al 1899 come direttore del settore motori. Impara l'arte e con l'aiuto di un pugno d'investitori fonda nel 1899 la sua officina a Colonia quindi, nel 1904, dà vita alla Horch Motorwagenwerke a Zwickau che nel 1907 stupisce il mondo con il modello a 6 cilindri costruito con leghe leggere, il cambio montato posteriormente e il motore all'anteriore. Le automobili Horch sono subito messe sullo stesso piano di quelle costruite da Benz e il moto della Casa diventa "Horch costruisce solo automobili robuste e ben realizzate". Nel 1909 lascia la Horch, per via di discussioni interne, e crea nel giro di pochi giorni l'Audi. Pochi anni dopo rivela: «Uno dei sogni della mia vita è diventato realtà». Succede quando l'Audi Tipo D del 1914 diventa la vettura preferita del re di Sassonia, la regione dove nascono le Audi. Nel 1922, Horch riceve la laurea ad honorem in ingegneria e nel '32 entra nel consiglio di amministrazione dell'Auto Union. Muore a Munchberg il 3 febbraio 1951, ma la sua leggenda continua al punto che nella sede dell'Audi il leit motiv è: "le parole di Horch suonano chiare e l'azienda le ascolta sempre".



tori con più potenza non vanno a braccetto con la trasmissione alle ruote anteriori. D'obbligo è allora il ritorno alla trazione dietro e ai vecchi studi sull'aerodinamica esasperata, anche se poi la carenza di materie prime e i pochi denari a disposizione per progetti avveniristici non permettono di andare oltre ad una berlina molto standard, la 920, che ha un motore da 75 Cv capace di farla arrivare ai 130 orari.

Nel dna dell'Auto Union c'è peraltro tanto sport. L'Audi segna indelebilmente gli anni prima della Grande guerra su gare paragonabili ai rally di oggi, la DKW domina la scena nel primo dopo guerra con le motociclette, la Horch vince tanto, anche se soprattutto nei concorsi di bellezza, la stessa Wanderer riesce a brillare a cavallo degli anni Trenta nelle corse su strada. Ovvio che l'Auto Union non può sottrarsi a questa tradizione, soprattutto perché a progettare un'auto imbattibile è chiamato il geniale Ferdinand Porsche. Le imprese delle Auto Union fanno in fretta il gi-

ro del mondo: i bolidi hanno una forma strana e montano per la prima volta un motore sedici cilindri non all'anteriore bensì dietro il pilota. Il motore sputa quasi 300 Cv e non c'è corsa che non viene vinta in un crescendo di allori e di potenze fino ai 500 Cv del motore tre litri 12 cilindri del 1939. Emozioni destinate a una crudele fine per via della Seconda guerra mondiale che interrompe tutto e restituisce una Germania distrutta al collasso economico.

Il primo dopoguerra ha contorni spettrali, ma dalle macerie le fabbriche situate nella parte occidentale del paese riescono pur con grandi sofferenze a risorgere abbastanza in fretta, mentre quelle situate nella parte orientale non esistono più. L'occupazione sovietica porta via tutto: progetti, macchinari, ma anche porte, finestre, interruttori della luce. L'Auto Union è di fatto cancellata, gli stabilimenti di Horch, Audi, DKW ma anche Vomag, Phanomen e Framo sono smantellati, svuotati, confiscati. A salvarsi sono soltanto i cervel-

li degli uomini a capo delle aziende, naturalmente quelli sopravvissuti a una decimazione che conta un solo tedesco vivo su quattro in età tra i 25 e i 30 anni.

Scappati dalla Sassonia in mano ai russi, gli ex dirigenti dell'Auto Union trovano aiuto dalle banche per una nuova vita nella Germania ovest, a Ingolstadt, in Baviera. E non sono soli: a fuggire, spesso a rischio della vita, sono anche molti ex-operai che alzano i tacchi in massa per rimettersi al lavoro mentre si calcolano non meno di 5.000 imprese minori che risorgono fuori dai territori in mano all'Armata Rossa. Per veder risuscitare il marchio dei Quattro Anelli occorre la creazione della nuova Auto Union, il 3 settembre del 1949, con capitale sociale di 3 milioni di marchi, anche se è un po' improprio rifarsi al vecchio gruppo perché l'impresa per molti anni costruisce soltanto vetture di derivazione DKW. La liquidità tormenta comunque l'azienda, e nel 1957 vengono intavolate trattative di cessione alla Ford

# Audi

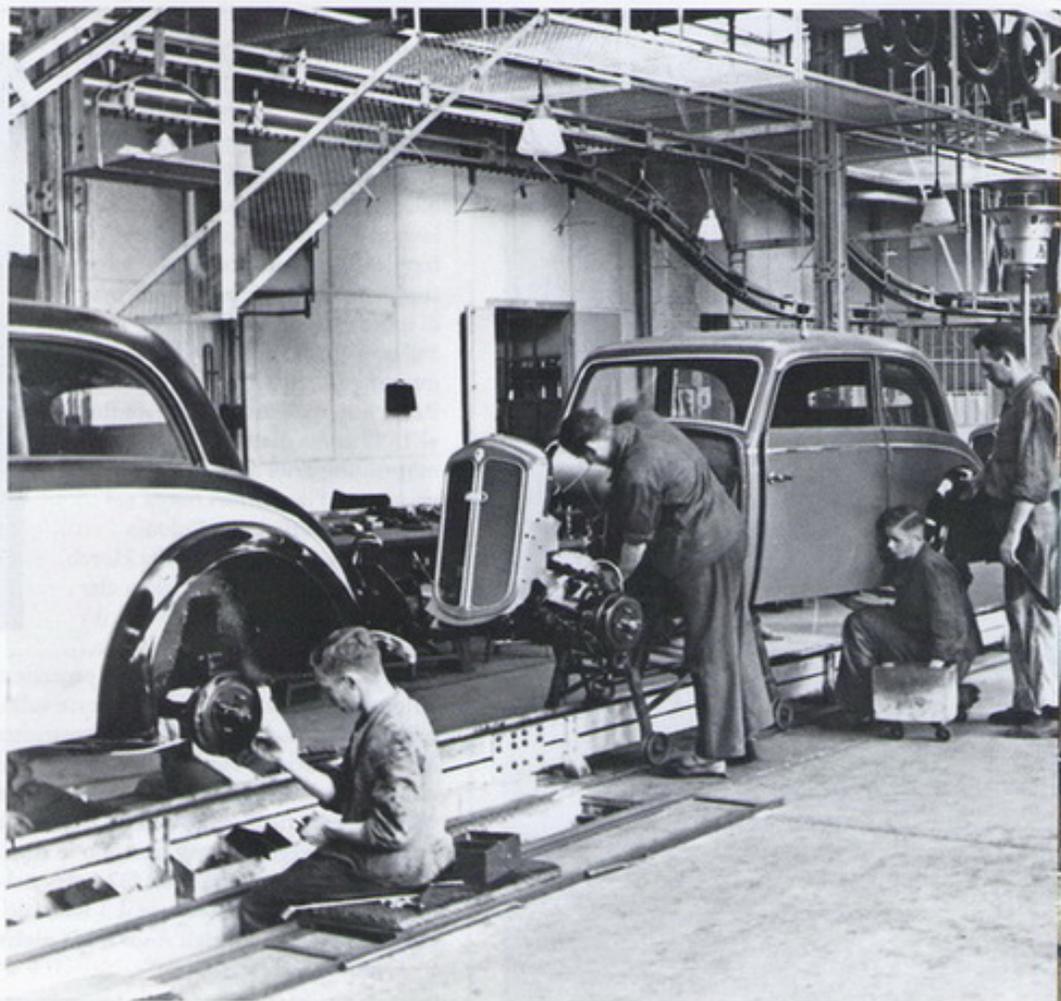
che viene però sopravanzata dalla Daimler-Benz, nuova padrona dal 6 marzo 1958. La Casa della Stella, comunque, non mostra molto amore per l'Auto Union, votata troppo alle piccole vetture DKW, e nel 1962 la stessa Daimler-Benz pensa bene di cedere l'Auto Union alla Volkswagen tenendosi per sé il solo marchio Horch. La trattativa ha tempi molto lunghi, con acquisti crescenti di quote, e soltanto sul finire del 1966 l'Auto Union diventa completamente di proprietà della Volkswagen. Nel 1965, comunque, lo stabilimento di Ingolstadt sforna un originale motore quattro cilindri quattro tempi studiato dalla Daimler-Benz che è marchiato Audi.

La prima Audi del dopoguerra si chiama allora 72, sigla che fa riferimento al numero dei cavalli, e nel 1966 segue la 80 (80 Cv) e tre mesi dopo, la Super 90. Non basta, ancora poco ed ecco apparire la piccola 60 che è peraltro il modello più di successo.

L'ordine aziendale è che tutti i progetti devono necessariamente essere realizzati a Wolfsburg, quartier generale della Volkswagen, ma il direttore dello sviluppo a Ingolstadt, Ludwig Kraus, ha in mente una vettura che immagina rivoluzionaria: l'Audi 100. Si tratta di un'automobile che deve avere un motore potente, ma allo stesso tempo economico, in più deve essere più leggera delle concorrenti e avere una linea molto aerodinamica. La progetta e poi la sviluppa in segreto, mostrandola soltanto una volta finita per l'approvazione da parte degli alti vertici Volkswagen che restano sbalorditi: nell'autunno del 1968 la 100 viene presentata al pubblico come un prodotto destinato ad una clientela medio-alta. Inizialmente la si può avere in versione berlina a due e quattro porte e due anni dopo anche coupé (la versione Avant arriva solo nel 1977). Sostenere che l'auto piace è dir poco. Sul mercato fino al 1976, è prodotta in più di 800 mila esemplari che sono davvero tanti per una macchina piuttosto costosa.

Intanto i nuovi proprietari della Volkswagen mettono un po' d'ordine tra i marchi di fresco acquisto e fondono prima l'Auto Union con la Nsu, questo il 10 marzo 1969, e poi il 21 ago-

**Catena di montaggio DKW**



sto dello stesso anno danno vita a una nuova società complessa "Audi - Nsu - Auto Union Ag" con sede a Neckarsulm, vicino a Stoccarda, sede storica della Nsu.

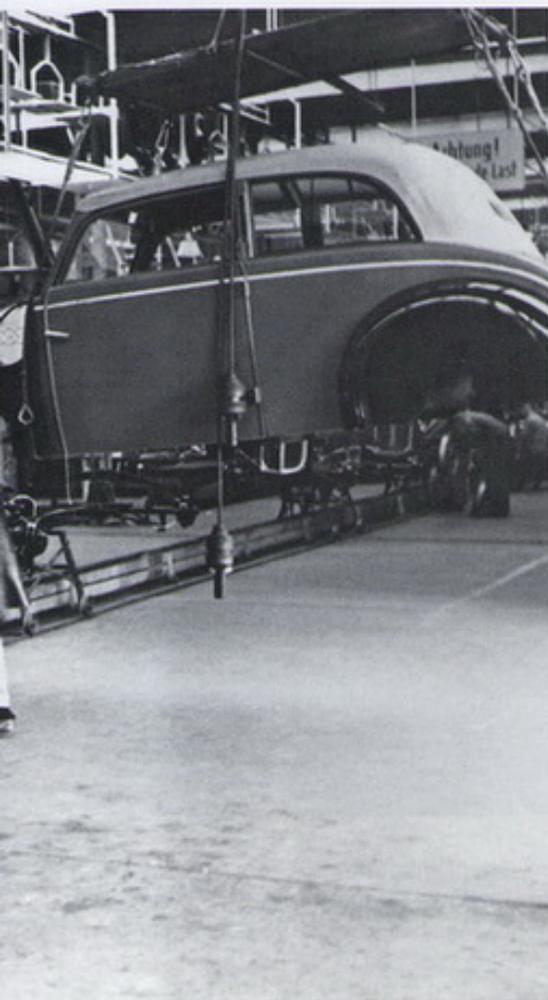
Nel 1972 nasce la nuova 80 che è ricca di novità a cominciare dal motore 4 cilindri ad albero a camme in testa, poi montato anche sulla Vw Passat, e destinato a diventare uno dei motori più prodotti all'interno del gruppo. Inoltre l'80 è protetta in punti particolari della carrozzeria con una speciale vernice a polveri di zinco che previene la corrosione mentre un rivestimento in pvc ne protegge il sottoscocca. Troppe idee per deludere le aspettative, e nel giro di pochi anni anche qui si vendono oltre un milione di esemplari.

Azzeccata l'auto al top di gamma, centrata la versione media, manca soltanto una piccola per poter offrire una scelta completa. L'auto arriva sul mercato al momento giusto, quando la crisi energetica si fa sentire con forza. Si chiama 50 ed è lunga appena 3,5 metri, ma

assicura uno sfruttamento eccezionale dello spazio interno. È prodotta a Wolfsburg e piace talmente ai manager Volkswagen che la clonano in versione più spartana dando vita alla Polo. Per l'Audi 50 non è un affare, ed infatti, nel 1978 esce di produzione con molti rimpianti tra i dirigenti di Ingolstadt.

## I NUOVI PROGETTI

Alla metà degli anni Settanta, in ogni caso, la gamma dell'Audi è già molto completa e il management punta adesso su due progetti capaci di fare sensazione e di imporre definitivamente il segno in campo internazionale. Quello più a breve parte nel 1976 e riguarda la seconda generazione della 100. La nuova nata, che va in produzione nell'aprile del 1977, ha la trazione anteriore e un motore cinque cilindri montato davanti al cambio e al differenziale per assicurare una distribuzione di pesi molto equilibrata. L'auto è una berlina a tre volumi, ma dopo po-



## LA TECNOLOGIA L'evoluzione dell'Audi ibrida

Al Salone dell'Automobile di Ginevra, nel 1990, appare un'Audi molto diversa dal solito, si chiama Duo ed è il frutto di un lungo studio. Si tratta di un'Audi 100 Avant Quattro su cui è montato, oltre al tradizionale motore a benzina che agisce sulle ruote anteriori, un motore elettrico supplementare piazzato sull'asse posteriore. L'idea è di farne un mezzo per l'uso nel traffico cittadino, sviluppando concetti di motorizzazione alternativi al solo motore a scoppio. È l'inizio di un processo che continua con l'Audi Duo II e nel 1997 con l'Audi Duo III, basata sulla A4 Avant. Qui il motore 1.9 TDI si



accoppia con un motore elettrico da 29 Cv e dall'interno un interruttore permette di passare da una motorizzazione all'altra. Il peso esagerato delle batterie non rende comunque i consumi vantaggiosi e l'alto prezzo di vendita non rendono l'automobile appetibile. Gli sviluppi comunque continuano e al salone di Francoforte del 2005 l'Audi mostra la Q7 ibrida destinata ad entrare a breve in produzione.

Due anni più tardi, escono le prime anticipazioni riguardo la metropject quattro, una vettura compatta destinata a competere contro la Mini della Bmw. Qui il motore a benzina è un millequattro da 150 Cv abbinato a un motore elettrico da 41 Cv supportato da batterie al litio che permettono una percorrenza di 100 chilometri alla velocità massima di 100 orari (in foto il concept Audi Metro project quattro).

chi mesi si affianca anche la versione Avant. L'idea più avveniristica, e di portata storica per come segna tutta la storia della marca, viene invece ad un tecnico poco noto ai più, Jorg Bensinger, che è impegnato nell'inverno del 1976 in Scandinavia con dei test con un fuoristrada Iltis (nome che in tedesco significa "puzzola"); si tratta di un mezzo leggero 4x4 ideato negli anni Settanta dalla Volkswagen per sostituire la popolare Munga.

Esaltato dal comportamento della macchina sui tratti ghiacciati e innevati, Bensinger si chiede come si potrebbe comportare quel sistema di trazione integrale anche su strade pulite e magari montato su una vettura tradizionale. Ne parla con il suo capo, il diabolico Piech destinato poi a una fulgida carriera, che lo ascolta con molta attenzione e decide di mettere in piedi un prototipo, tanto per vedere l'effetto che fa. Nasce così un'auto un po' strana, messa assieme con roba già in casa: il motore turbo 5 cilindri destinato alla

nuova 200, il telaio della 80 e la carrozzeria della 80 Coupé. Gli esperimenti si avviano, con la trazione integrale della Volkswagen Iltis, all'epoca senza nemmeno il differenziale centrale, che si rivela talmente azzeccata che a nessuno viene in mente di montare un marchingegno che esclude l'opzione 4x4.

La prima prova su strada avviene nel novembre del 1977 e il consiglio di amministrazione dà il benestare affinché un modello così concepito entri in produzione. Un secondo test, ancora più convincente, viene effettuato nel gennaio 1978 sul passo alpino più ripido d'Europa, il Turracher Hohe che ha una pendenza media del 23 per cento. Con gomme non da neve, e senza catene, il prototipo Quattro sale che è un piacere. Ma non basta: l'auto deve comportarsi bene anche sull'asfalto e nei tratti più veloci. Arriva allora un collaudo sulla pista di Hockenheim, in aprile, e lì, pur disponendo di soli 160 Cv, l'auto fissa un tempo che è migliore di quello delle

Porsche. Non ci sono più dubbi, l'auto è davvero speciale. Per la passerella mondiale ci vuole il salone di Ginevra del 1980 e la gente assiste incredula poiché fino ad allora la trazione integrale è prerogativa esclusiva dei veicoli fuoristrada. La svolta, insomma, è davvero epocale. Due anni dopo diventano 4x4 pure la 100 e la 200 e poi le sorelle che seguono perché la via aperta, oltre che innovativa, è pure affidabile. I risultati sportivi nei rally, tantissime vittorie più allori mondiali in catena, fanno peraltro da chiassoso volano e tutta la concorrenza mondiale è costretta ad adeguarsi. Innovazione tecnologica, attenzione quasi maniacale alla riduzione del peso e partecipazione alle competizioni automobilistiche, cioè i vecchi comandamenti del fondatore Horch, sono sempre d'attualità all'Audi che il primo gennaio 1985 fonda marca e impresa in un unico soggetto dando vita alla Audi Ag con sede trasferita a Ingolstadt, mentre vengono costituite due società distinte, la Au-

# Audi

to Union GmbH e la Nsu GmbH al solo scopo di conservare i marchi e la loro tradizione. Per quello che attiene l'innovazione tecnologica, nella società Audi appena rinata vengono investiti 945 milioni di marchi, la

cifra più alta mai stanziata prima per ricerca e sviluppo comprendendo in questo non soltanto le automobili ma anche la stessa tecnica di produzione. A guadagnarci è la nuova Audi 80 che è svelata nell'autunno del 1986. Al di là delle qualità estetiche e meccaniche, quello che la contraddistingue è la carrozzeria zincata che assicura al cliente una garanzia di dieci anni contro la ruggine. Per la concorrenza è un vero colpo basso: chi si è mai spinto tanto avanti?

Anche la logistica cambia completamente prendendo spunto dal concetto giapponese del just in time. I fornitori devono alimentare direttamente le catene di montaggio, di conseguenza sempre più imprese si stabiliscono nei dintorni della fabbrica di Ingolstadt.

Nello stesso filone di rinnovamento occorre anche inserire la possibilità per i clienti della neonata Audi V8 (1988) di ritirarla direttamente dalla fabbrica di Neckarsulm dove vie-

**1. Will Smith scende da un'Audi creata per il film *Io Robot***  
**2. Parata di tre Auto Union Wanderer Streamline Special, auto rivoluzionarie nella storia di Audi, che hanno ispirato il caratteristico frontale delle auto attuali**



ne prodotta, opportunità che si allarga nel 1992 anche ai modelli Audi che nascono a Ingolstadt: un bel modo di fidelizzare alcuni compratori (in media attorno ai 300 al giorno sin da subito) permettendo loro di visitare anche gli stabilimenti e di ammirare la collezione storica. Tra i fiori all'occhiello l'Audi aggiunge intanto anche il circuito di prova vicino a Neustadt/Donau, nella Bassa Baviera attraversata dal Danubio, ma a leggere la sto-

ria ben più importante è l'accordo dell'ottobre 1988 per produrre l'Audi 100 a Changchun, nella Repubblica Socialista Cinese in cooperazione con l'azienda locale Faw (First Automobile Works) con cui si arriva ad una joint venture nel novembre del 1995. L'apertura a oriente, in quello destinato a diventare il mercato a più alta crescita del terzo millennio, dà il polso della visione a largo raggio dell'azienda. D'altronde, mosse così all'avanguardia hanno gioco forza dietro una mente decisamente fervida che tira le fila. Si tratta di Ferdinand Piech che dal 1988 è il presidente del Consiglio di Amministrazione con il mandato di spingere il più possibile la marca anche nel top di gamma e migliorare i risultati economici, impegni che mantiene al meglio fino alla promozione, nel 1993, alla presidenza dell'intero gruppo Volkswagen. Il gioiello di Piech è l'Audi V8 che nell'ottobre del 1988 vede entrare la marca nel giro delle auto di lusso. Il suo motore in lega leggera (un 3.6 da 250 Cv) è sorprendente e si sposa con la trazione integrale permanente, le quattro valvole per cilindro e il cambio elettronico a quattro rapporti. Quattro è quindi il numero fortunato della ditta, quello che gira e rigira torna di continuo. L'Audi A4 che

## LA CURIOSITÀ

### Il disastro americano

Nella storia gloriosa dell'Audi c'è anche una parentesi un po' imbarazzante. Nel 1986 la Audi 5000 (si chiama così negli Stati Uniti la lussuosa Audi 100) finisce al centro di una grossa polemica dopo che in una trasmissione televisiva molto seguita viene detto che si sono riscontrati incidenti a causa dell'involontario inserimento della marcia con il cambio automatico. In sintesi alcuni guidatori si sono trovati a dover controllare l'auto che si muoveva contro la loro volontà. Le conseguenze sono immediate e le vendite ne risentono fino al punto che si deve parlare di vero tracollo (da 74.000 vetture vendute nel 1985 si arriva ad appena 12 mila nel 1991). Il contraccolpo è tremendo e nonostante sforzi economici esagerati per dimostrare in tutte le sedi possibili (tribunali, associazioni consumatori, riviste specializzate) che è colpa dei guidatori e non di questioni tecniche, la casa tedesca ne esce con le ossa rotte fino al ritiro dal mercato, dove fa ritorno nel 1994, questa volta però con un successo ininterrotto fino a tutto il 2008 (nella foto un'Audi 5000).





## LA TECNOLOGIA Il motore TDI

Il motore a 5 cilindri è un pilastro della storia Audi, ma la versione 2.5 apparsa al salone di Francoforte del 1989 dopo tredici anni di studi ininterrotti può considerarsi il vero capolavoro. Il nome TDI condensa tutto: turbodiesel con l'iniezione diretta. Per la prima volta i tecnici tedeschi riescono ad applicare sulle vetture la tecnologia a iniezione

diretta che è di solito applicata sui soli veicoli commerciali. Nel nuovo motore Audi il gasolio viene iniettato direttamente (e con pressioni elevatissime) nella camera di combustione tramite una regolazione elettronica del dosaggio. L'aria compressa dal turbo, raffreddata nello scambiatore di calore, entra nella camera di combustione attraverso uno speciale condotto e

con un angolo ideale prima di cominciare a ruotare nel cilindro. Questo effetto, che i tedeschi chiamano tornado, porta a una intensa nebulizzazione della miscela che consente una combustione ottimale. Il successo sul mercato è esaltante, favorito anche dal fatto che la rumorosità è davvero contenuta e che i consumi sono nettamente inferiori alla media (nelle foto un motore Audi TDI e il suo logo).



## La strategia Le imprese sportive

Da sempre legata alle corse, gli sforzi massimi nelle competizioni si sono concentrati nell'ultimo trentennio, in coincidenza del lancio della rivoluzionaria Quattro stradale. Vengono scelti i rally per imporre una tecnologia, quella delle quattro ruote motrici, che è poi copiata da tutti i concorrenti. Dal 1981 al 1986, gli anni in cui la Quattro gareggia, arrivano vittorie in serie, un titolo mondiale costruttori e due titoli iridati piloti. Poi è la volta delle gare turismo e anche qui l'elenco ininterrotto di vittorie ha timbrato tutti i campionati in cui l'Audi prende parte (nazionali, europei, mondiali) compreso il DTM tedesco che esprime la massima tecnologia per le vetture di serie elaborate. A cavallo del nuovo secolo è poi venuta la voglia di vincere la corsa di durata più famosa del mondo, la 24 Ore di Le Mans, gara difficilissima per antonomasia, e qui il trionfo non ha uguali nella storia della celebre maratona. L'Audi vi partecipa dal 2000 al 2008 cogliendo ben otto vittorie e un terzo posto, quest'ultimo nell'anno in cui il gruppo Vw concentra gli sforzi sulle Bentley, che sono di fatte progettate dall'Audi. Un dominio disarmante, inizialmente ottenuto con i motori V8 a benzina a iniezione diretta FSI (contemporaneamente lanciati nella produzione di serie) e poi con i motori 12 cilindri TDI a gasolio. Nessuna pubblicità vale quanto le vittorie nelle corse che contano, sostiene il fondatore Horch, e in azienda nessuno lo dimentica (in foto una delle auto con il motore V12 TDI vincitrice alla 24 ore di Le Mans).



arriva a fine 1994 è il modello più fortunato, in termini di numeri, di tutta la storia, ma la stessa Quattro, che è nata quasi per scommessa alla fine degli anni Settanta aprendo la via alla trazione integrale sulle auto tradizionali, può considerarsi leggendaria non soltanto dal punto di vista tecnologico, ma per il successo che incontra anno dopo anno. È nata per essere prodotta

solamente in 400 esemplari, ma il successo incontrato la tiene in listino per ben undici anni con un totale di 11.452 esemplari prodotti e l'invidiabile primato di essere il modello Audi più a lungo in produzione. Sempre a merito di Piech bisogna poi aggiungere l'accordo con l'Alcoa (Alluminium Company of America) per il progetto di una vettura di serie in lega leggera. Il risultato di

# Audi

anni di studio si materializza al salone dell'auto di Franco-

**Tre modelli Audi degli inizi del secolo scorso**

forte del 1993 con il prototipo in alluminio Asf (Audi Space Frame) mosso da un motore V8 turbodiesel a iniezione diretta che dà poi vita all'AS. Insieme all'Alcoa, l'Audi realizza un telaio nel quale ogni singolo pezzo è integrato con funzione portante con la presenza di ampie lamiere di alluminio, un'intuizione coperta da ben 40 brevetti. Appena qualche mese, e al salone di Ginevra del marzo 1994 appare l'A8, l'erede della V8, che è la versione di serie del prototipo Asf in alluminio. Un'auto che fa storia anche perché inaugura la nuova terminologia dei modelli di Casa, tutti identificati con una lettera seguita da un numero indicativo della classe di appartenenza. Le auto tradizionali hanno d'ora in poi la A, la S di sport (esaltata anche dalla R nelle versioni più performanti), la Q i veicoli fuoristrada e così via, mentre il numero che segue indica in maniera crescente il posizionamento nella gamma.

Nel 2008 la Casa di Monaco, dopo quindici consecutivi anni in crescita, supera per la prima volta il milione di auto vendute, un traguardo che premia la completezza di una gamma che è andata ad occupare anche molte nicchie (vetture sportive a due posti come la TT o la R8, i fuoristrada grandi e compatti, le vetture premium anche di dimensioni contenute) e che è esaltata da una presenza ormai radicata su tutto il pianeta grazie alla presenza di fabbriche che già esistono o stanno per essere costruite per realizzare in loco i modelli più adatti ai singoli mercati.

*Carlo Cavicchi*



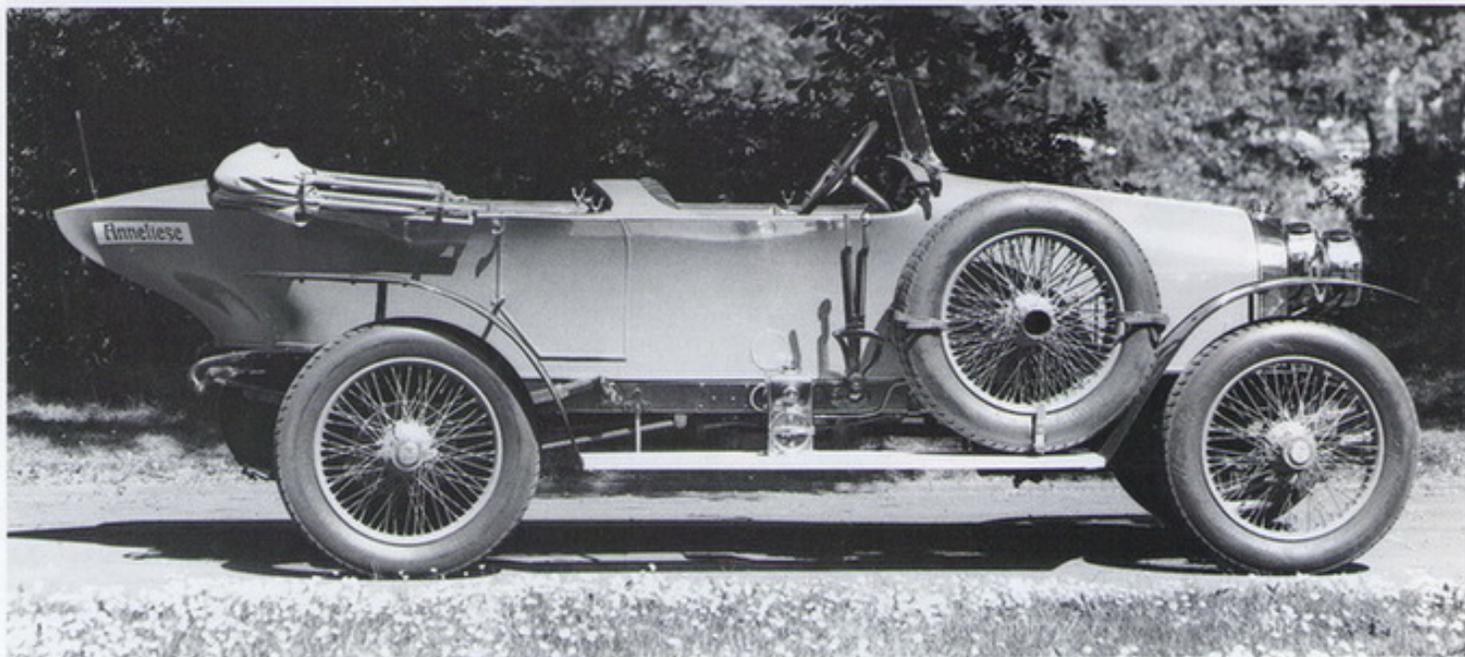


## Tipo C 14/35

Produzione 1911 - 1925

Carrozzeria Torpedo

Con la 14/35 Cv si afferma per la prima volta il nome Audi. Per le sue caratteristiche di affidabilità viene impegnata anche in gara



Il modello 14/35 Cv è quello che per la prima volta afferma il nome Audi nel panorama automobilistico, puntando sulla tecnologia e i risultati sportivi. Proprio l'intenzione di utilizzare la vettura nelle competizioni su strada dell'epoca spinge August Horch a impostare il progetto sulle prestazioni e sulla robustezza, caratteristiche che le prime Audi hanno dimostrato con una serie di trionfi nella classica Corsa Alpina

Internazionale d'Austria. La fama legata a tali risultati, vale a questa vettura il soprannome di Alpensieger. Questo progetto dà origine a una serie di vetture contraddistinte dalla denominazione Tipo A, Tipo B Tipo C fino al Tipo G, con cilindrata da 2600 a 5700 cc e potenze fino a 50 Cv. In questo modo la casa mette sul mercato modelli basati su concetti simili a tutto vantaggio della riduzione dei costi industriali.

### FOCUS

#### Un motore innovativo

Il motore della Tipo C è un quattro cilindri da 3560 cc, progettato da August Horch (nella foto). Il monoblocco è fuso in due parti, ciascuna delle quali ospita una coppia di cilindri e le teste che sono fisse; il gruppo motore poggia su un "bati" in alluminio che lo collega al telaio. Tra le particolarità di questo motore, l'albero a gomiti, realizzato in una lega di rame e zinco chiamata tombacco, disassato rispetto ai cilindri, per ridurre le forze laterali sui pistoni.



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza..... nd

Larghezza..... nd

Altezza..... nd

POSTI..... 5

PORTE..... 4

PESO..... nd

#### MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata..... 3.560 cc

Cilindri..... 4

Potenza..... 35 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO..... nd

#### FRENI

Anteriore..... assente

Posteriore..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA..... nd

PREZZO..... nd

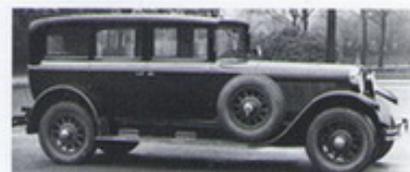
## Tipo R 19/100

Produzione 1929  
Carrozzeria Torpedo



La Tipo R è una delle Audi più importanti della sua epoca perché segna l'esordio fra le marche di prestigio. Nasce con la sigla di progetto 19/100 e successivamente Tipo 819, denominazioni che racchiudono l'indicazione del modello (19) della potenza (100 Cv) e del numero di cilindri (8). Il motore, a 8 cilindri in linea di 5130 cc, deriva dall'americano Rickenbacker e pesa 340 chilogrammi, ma ha un funzionamento molto elastico e permette alla vettura di raggiungere i 110 chilometri orari; proprio grazie alle caratteristiche del grosso motore questa è la prima Audi ad adottare prima un cambio a tre marce e successivamente a quattro. Prodotta in varie versioni con carrozzerie di tutti i tipi la R è venduta anche con il nome Imperator per le sue ambizioni da ammiraglia.

1. La Tipo R adotta un motore di derivazione americana Rickenbacker da 5130 cc
2. Il tetto in tela può essere ripiegato dietro i passeggeri



### FOCUS La Zwickau

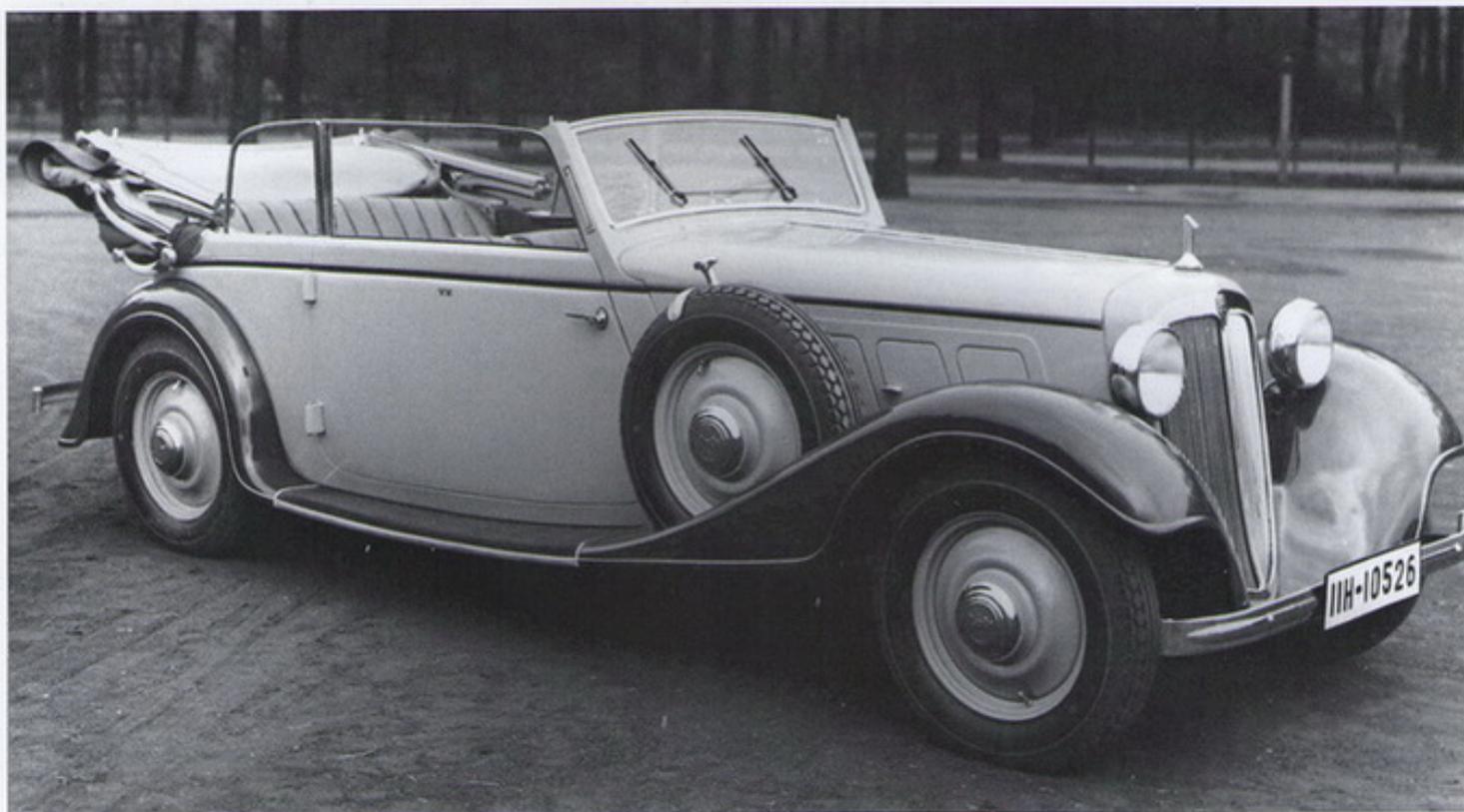
Con la denominazione Zwickau, l'Audi ribattezza nel 1929 la Tipo R 19/100 Cv in omaggio alla sede di produzione. Il riferimento è legato anche al fatto che le procedure di assemblaggio semplificate permettono di ridurre a meno della metà i costi. Sulla base della Zwickau viene poi sviluppata la Dresden, vettura analoga ma con motore a 6 cilindri.

## Front

Produzione 1933 - 1938

Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo

La Front adotta la trazione anteriore una rarità per le auto degli anni Trenta



Il modello Front segna l'esordio della trazione anteriore in casa Audi e un altro capitolo nella ricerca dell'innovazione da parte della marca tedesca. Il progetto è completamente nuovo nell'impostazione e nei componenti: la Front è un'auto slanciata e con una spiccata intonazione sportiva; il motore è un sei cilindri Wanderer, progettato dal giovane ingegnere Ferdinand Porsche, completamente in alluminio (pesa appena 130 chilogrammi), ha una cilindrata di 1949 cc ed eroga 40 Cv. L'anno successivo la cilindrata passa a 2255 cc e la potenza a 50 Cv che salgono a 55 nelle versioni più sportive con carrozzeria coupé e roadster che raggiungono i 120 chilometri orari. Su questa vettura viene anche sperimentato un cambio automatico fino al 1938, quando il modello viene sostituito dalla potente ma convenzionale 920.

### FOCUS La sportiva da 160 all'ora

Le ambizioni prestazionali della Front e le possibilità offerte dal suo telaio scatolato stimolano i progettisti a realizzare una versione estrema con carrozzeria affusolata, sviluppata secondo le teorie aerodinamiche di Jaray.

Il risultato è una due posti sportiva con abitacolo stretto e coda a goccia capace di toccare i 160 chilometri orari. (Nella foto da sinistra a destra: Horch 830 BL, DKW3=6F91, NSU Prinz 30, Wanderer W25K, Audi Front 225).



## 72

Produzione 1965 - 1972  
Carrozzeria Berlina

L'Audi 72 è generalmente conosciuta come la prima delle Audi moderne, ossia la vettura che segna il rilancio del marchio e gli conferisce una propria identità che poi mantiene in futuro. Questo modello rappresenta anche il suggello definitivo del passaggio dalla tecnologia DKW, con i tipici motori a due tempi, ai propulsori a quattro tempi di nuova concezione. Questa berlina appartiene alla Serie F103, un progetto completamente nuovo sviluppato in parte quando la DKW è di proprietà di Mercedes. La Audi 72 è una berlina a due e quattro porte con scocca portante e trazione anteriore; il motore inizialmente è un quattro cilindri di 1695 cc da 72 Cv (dando così il nome al modello), che viene successivamente sviluppato in versioni differenti denominate 80 (nel 1966), 60, 75 e 100 (nel 1968).



1. La 72 fa parte della serie F103 dalla quale derivano molti modelli Audi negli anni Sessanta e Settanta  
2. La linea della 72 non ha riscosso molto successo in Italia, dove le vendite sono state basse



### FOCUS

#### Audi 75 Variant

L'Audi è fra le prime marche di prestigio a mettere in produzione versioni station wagon di categoria medio-alta. Nel caso della 75 si tratta di una derivazione dalla berlina con una carrozzeria invariata nella parte anteriore ma con la configurazione giardinetta dell'abitacolo. Con questo modello esordisce ufficialmente la denominazione Variant.



### SCHEDA TECNICA - 1700

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,380  
Larghezza ..... m 1,626  
Altezza ..... m 1,456

POSTI ..... 5

PORTE ..... 2/4

PESO ..... 960 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1695 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 72 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 148 km/h

PREZZO ..... nd

## 100 C1 - C2

**Produzione** 1968 - 1982

**Carrozzeria** Berlina - Coupé - Station wagon

L'Audi 100 prima serie (C1) viene prodotta tra il 1968 e il 1976 in circa 800mila unità. Presentata il 26 novembre del 1968, la berlina Audi prende il nome dalla potenza espressa dal propulsore, un 1,9 litri da 100 Cv. Questa è una berlina, tre volumi, di classe superiore, con finiture di alto livello, anche se la linea è ancora molto vicina alle DKW alle quali tutte le Auto Union si sono ispirate. La nuova serie delle Audi 100 C2 con una linea più squadrata e moderna, presentata nella seconda parte del '76, apre la strada alle ammiraglie della marca di Ingolstadt dopo l'ingresso nel gruppo Volkswagen e dà la misura dello spirito innovatore dei tecnici di Ingolstadt. Con questo modello appare la versione a 5 marce (dal 1977) e il motore a 5 cilindri monoalbero a iniezione. Lo stesso anno viene presentata la versione Avant.



### FOCUS 100 Coupé S

La 100 Coupé S viene presentata insieme alla berlina, nel novembre 1968, ma arriva sul mercato solo nel 1970. Si tratta di una grande coupé quattro posti, diretta concorrente anche della Alfa Romeo Montreal, che rimane per prestazioni e velocità espresse il riferimento della categoria. Il motore 1,9 litri della 100 Coupé non può infatti competere con i V6 della Casa italiana.

1. L'Audi 100 seconda serie (C2) deriva anch'essa dai progetti Auto Union. Le linee sono più squadrate
2. L'Audi 100 prima serie (C1) è la prima auto europea ad avere la scocca progettata in base a modelli matematici



#### LE VERSIONI

Modello	Produzione
C1 Coupé S	1970 - 1975
C2 Berlina - Avant	1977 - 1982

#### SCHEDA TECNICA - LS 2 P

##### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,590

Larghezza ..... m 1,720

Altezza ..... nd

POSTI ..... 5

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.050 kg

##### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1760 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

##### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Lire 1.950.000

## 50

**Produzione 1974 - 1978**  
**Carrozzeria Berlina**

L'Audi 50 è la prima piccola della Casa di Ingolstadt e risponde all'esigenza di allargare la gamma Audi ai segmenti inferiori approfittando delle sempre più efficaci sinergie con la Volkswagen. Nasce così il progetto di un'utilitaria un po' fuori dagli schemi, economica ma curata nel design e negli allestimenti, quanto basta a darle una vocazione chic nel solco dell'immagine che l'Audi si è creata con i modelli di classe superiore. Con questo modello compie un ulteriore passo l'integrazione del marchio con la Volkswagen, infatti questo modello, per motivi legati ai volumi di produzione, viene assemblato a Wolfsburg negli stabilimenti VW. La 50 viene presentata nel 1974 con due motorizzazioni a benzina: 4 cilindri in linea da 895 cc e 1093 cc che erogano rispettivamente 40 e 50 Cv, ai quali seguirà un 1272 cc con 60 Cv; la trazione è anteriore con motore trasversale e il cambio è a quattro marce. Il gruppo motopropulsore è ovviamente di origine Volkswagen e appartiene alla nuova generazione di motori e cambi realizzati per la Golf. Tecnicamente l'Audi 50 è una compatta estremamente semplice e leggerissima (meno di 700 chilogrammi) e questo le conferisce buone prestazioni. La carrozzeria a due volumi è a tre porte con diversi livelli di allestimento e ha un look analogo alle altre vetture del periodo a causa dello stretto rapporto di collaborazione instaurato fra il gruppo Volkswagen e l'Italdesign di Giorgetto Giugiaro. Nel corso della sua carriera l'Audi 50 viene prodotta in 180.000 esemplari, ma la sua esistenza non si chiude con il 1978, infatti da quel momento a seguito di una modifica della strategia di gruppo la Volkswagen decide di continuare a produrre la vettura ma di commercializzarla con il proprio marchio e con la denominazione Polo.



1. Anche l'Audi 50 è disegnata da Giorgetto Giugiaro per il gruppo Volkswagen. Da questa vettura deriva la Vw Polo  
 2. Il frontale della 50 ricorda quello della Golf prima serie



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
900 L	1974 - 1970
LS 1100	1974 -1978
GLS 1100	1974 - 1977
GLS 1300	1977 - 1978

## SCHEDA TECNICA - LS 1100

## DIMENSIONI

Lunghezza .....m 3,490

Larghezza .....m 1,560

Altezza ..... nd

POSTI ..... 4/5

PORTE ..... 3

PESO ..... 685 kg

## MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1093 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

## FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 142 km/h

PREZZO ..... Lire 2.279.000

## 80

Produzione 1972 - 1996

Carrozzeria Berlina

La 80 del 1972 recupera una denominazione precedente ma è un modello radicalmente nuovo con il quale l'Audi intende affrontare il mercato emergente delle berline di classe media, di impostazione tradizionale ma tecnicamente evoluta, il tutto nell'ambito di sinergie sempre più strette con i prodotti Volkswagen che la strategia del gruppo impone. Il progetto nasce infatti proprio con l'intenzione di affiancare alla Golf una vettura classica, con carrozzeria a tre volumi e con trazione anteriore. Questo non condiziona però troppo il lavoro e soprattutto la mentalità dei tecnici di Ingolstadt che continuano a perseguire una propria filosofia tecnica e una particolare attenzione per le prestazioni e la guidabilità; di conseguenza il pianale della 80 è del tutto autonomo, sviluppato dall'Audi secondo i propri orientamenti che la portano a disegnare sospensioni del tutto differenti da quelle della Golf



## LA TECNICA

La soluzione tecnica più originale e innovativa dell'Audi 80 riguarda le sospensioni posteriori che sono completamente diverse rispetto a quelle normalmente utilizzate dalla Volkswagen. L'Audi infatti sceglie per l'avantreno la soluzione McPherson, mentre per il retrotreno utilizza un'originale schema ad assale rigido.

## SCHEDE TECNICA

## DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,175

Larghezza ..... m 1,600

Altezza ..... m 1,362

POSTI ..... 5

PORTE ..... 2

PESO ..... 835 kg

## MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1272 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

## FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 148 km/h

PREZZO ..... Lire 1.764.000

e un avantreno con la particolare geometria a "braccio a terra negativo" che riduce le reazioni allo sterzo quando le ruote anteriori sono anche motrici.

Il motore è longitudinale e nelle Audi viene collocato a sbalzo delle ruote anteriori leggermente inclinato (20 gradi sulla destra) per abbassare il baricentro e ridurre l'ingombro. Fra l'altro questa Audi compatta è molto leggera e per effetto della maggiore lunghezza ha una migliore aerodinamica rispetto alla Golf, con il risultato di essere leggermente più veloce. Proprio grazie a queste caratteristiche la nuova berlina Audi si dimostra particolarmente adatta anche all'uso agonistico e promuove la presenza del marchio nel mondo delle competizioni per la categoria Turismo, riprendendo in questo modo



1. L'Audi 80 nasce con l'intenzione di affiancare alla Golf, una classica tre volumi
2. Un'Audi 80 a trazione integrale in gara durante un rally internazionale

una tradizione che aveva sostanzialmente contribuito alla creazione dell'immagine di marca. Secondo le tradizioni tedesche la prima serie è disponibile sia nella tradizionale versione a quattro porte sia in quella più sportiveggiante a due; si comincia con i motori Volkswagen 1300 da 60 Cv e 1500 da 75 per poi salire a 85 nella GT del 1973; infine nel 1975 anche l'Audi dispone del nuovo 1600 a iniezione (quello della Golf GTI) con 110 Cv, che viene utilizzato per la versione 80 GTE. Questa Audi è stata anche commercializzata negli Usa in versioni sviluppate per le esigenze del mercato locale: motori in regola



con le norme federali sulle emissioni ed equipaggiamenti specifici; per questi modelli, come per le altre Audi destinate agli Usa, viene adottata una denominazione differente che in questo caso è prima Audi Fox e poi Audi 4000.



### FOCUS La volpe americana

Per il lancio della nuova linea di berline negli Usa l'Audi adotta una strategia di comunicazione molto aggressiva che fa leva sulla denominazione Fox e sulla evidente modernità del proprio modello rispetto alla produzione locale. Alla fine degli anni Settanta negli Stati Uniti si sviluppa una certa sensibilità nei confronti dei consumi di carburante e l'offerta di una berlina piccola ma raffinata è in linea con i tempi. Le modifiche apportate per adattare la 80 al mercato locale riguardano gli equipaggiamenti, alcune finiture esterne e i paraurti molto sporgenti per esigenze di legge.

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,900  
Larghezza ..... m 1,550  
Altezza ..... m 1,280

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.200 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1290 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 88 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 176 km/h

PREZZO ..... Lire 2.355.000

# 100 - 200

Produzione 1982 - 1994

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Con la presentazione della nuova 100, identificata con la sigla C3, nel 1982 l'Audi mette in primo piano l'aerodinamica della carrozzeria proponendo sul mercato quella che è all'epoca la berlina di serie con il Cx più basso in assoluto. L'obiettivo di raggiungere un valore di 0,30 viene annunciato due anni prima con un prototipo esposto al salone di Francoforte. Da quello studio nasce la successiva serie 100 - 200 che rompe decisamente con le tradizioni estetiche precedenti, anche per quanto riguarda la Avant che è ora quasi una wagon tradizionale. La prima serie esordisce con il 4 cilindri 1781 cc e il 5 cilindri 2144 a benzina; completano la gamma i 5 cilindri diesel, in versione aspirata e con turbocompressore, che erogano rispettivamente 70 e 97 Cv.



1. La linea arrotondata della Audi 100 C3 permette al modello di raggiungere valori aerodinamici da record per la categoria (Cx 0,30)

2. La versione Avant della Audi 100



## FOCUS La 200

La serie 200 è quasi la gemella della 100 con le motorizzazioni più potenti. Presentata nel 1982 adotta inizialmente il 5 cilindri turbo 2200 derivato da quello della sportiva Quattro, con potenza di 182 Cv che sale a 2226 cc e 220 Cv e, dal 1985 disponibile anche con la trazione integrale. La differenziazione fra i due modelli termina con il cambiamento di nome in A6.



### LE VERSIONI

Modello	Produzione
100 C3	1982 - 1990
100 C3 Avant	1983 - 1990
100 C4	1990 - 1994
200 C3	1982 - 1990
200 C3 Quattro	1985 - 1990

### SCHEDA TECNICA - 2200 CD

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,790

Larghezza ..... m 1,814

Altezza ..... m 1,420

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.210 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2144 cc

Cilindri ..... 5

Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Lire 21.031.000

# Coupé Quattro

Produzione 1980 - 1986

Carrozzeria Coupé



L'arrivo sul mercato della Coupé Quattro, nel 1980, segna una tappa fondamentale nello sviluppo della trazione integrale. Con questa vettura Audi, non solo propone qualcosa di totalmente originale ma mette anche la prima pietra nella costruzione della propria immagine basata sulla trazione Quattro. Per questa sportiva l'Audi sviluppa, assieme alla trazione integrale, il motore 2200 a cinque cilindri in versione sovralimentata che conferisce alla vettura prestazioni elevatissime; a enfatizzarne la superiorità tecnica contribuiscono anche i successi nei Rally. La Quattro Turbo è progettata partendo dalla piattaforma della 80/90, modificata per accogliere la trasmissione 4x4 e dotata di nuove sospensioni posteriori a ruote indipendenti. Questa prima Audi integrale apre la strada ad altri modelli 4x4, come la 90 Coupé Quattro (con motore aspirato) la 90 berlina e la Passat Syncro che all'epoca utilizza lo stesso pianale dell'Audi.

1. La Coupé Quattro è capace di affrontare senza particolari problemi anche lo sterrato
2. Le linee tese e spigolose sono tipiche dei modelli Audi degli anni Ottanta
3. La caratteristica calandra Audi dominata dal logo e dai quattro fari



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,404

Larghezza ..... m 1,723

Altezza ..... m 1,344

POSTI ..... 4

PORTE ..... 3

PESO ..... 1.355 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2144 cc

Cilindri ..... 5

Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Lire 41.520.000

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Sport Quattro	1980 - 1986

### FOCUS La Sport da 560 Cv



Per migliorare la competitività l'Audi realizza nel 1984 la versione Quattro Sport, modificata per migliorare prestazioni e agilità. Il motore ha testa a quattro valvole per cilindro e cilindrata leggermente ridotta a 2133 cc, per rientrare nella classe 3 litri secondo i parametri dell'epoca, e il telaio è accorciato di ben 32 centimetri. La potenza, di 306 Cv nella versione di serie, arriva in quelle da gara fino a 560.

1. L'interno è sportivo, ma non esagerato
2. La Coupé Quattro prima serie. Il modello viene presentato nel '78



## 80/90

Produzione 1977 - 1994

Carrozzeria Berlina - Station wagon

La seconda serie della 80 è una evoluzione esteticamente poco vistosa ma sostanziale della berlina compatta che, raggiunta una certa maturità, compie un primo salto di classe. La carrozzeria subisce un restyling che non tradisce l'impostazione originale ma conferisce alla vettura una personalità più importante; cambia anche la meccanica, con un aumento delle dimensioni e, nel tempo, la disponibilità di motorizzazioni più potenti e della trazione integrale, condivisa con la Volkswagen Passat che ha una struttura analoga. La 90 nasce come versione più ricca, con i motori a 5 cilindri utilizzati sulla 100 - 200, e con la trazione Quattro che condivide questa denominazione viene mantenuta anche per la nuova serie (la B3) presentata nel 1986 con una carrozzeria totalmente nuova e scocca zincata, protetta contro la corrosione.

1. Le linee morbide della 80 Avant ultima serie riscuotono molto successo nel mercato italiano
2. Il frontale grintoso ma rassicurante della wagon di Audi diventa quasi uno status symbol

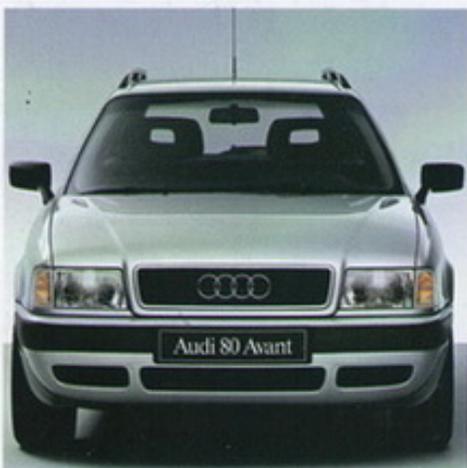


1



### FOCUS Audi Coupé GT

La Coupé GT apre nel 1988 la serie dei modelli derivati delle berline medie della gamma Audi. La prima serie ha una carrozzeria analoga a quella della Quattro Turbo, ma senza parafranghi allargati, con il normale motore aspirato a 5 cilindri e trazione anteriore, seguono poi le versioni quattro e con motore a 4 cilindri. Con le serie successive sulla base delle 80/90 vengono sviluppate, oltre alle coupé, le Avant e le cabriolet.



2

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
80 1.3L, 1.6L	1978 - 1986
80 D	1978 - 1986
90 1.8L, 90 2.2L	1978 - 1986
90 TD	1978 - 1986
II serie	1986 - 1991
III serie	1991 - 1994

### SCHEDA TECNICA - 1300

#### DIMENSIONI

Lunghezza.....	4,380
Larghezza.....	1,680
Altezza.....	nd

POSTI..... 5

PORTE..... 4

PESO..... 910 kg

#### MOTORE

Alimentazione.....	benzina
Cilindrata.....	1272 cc
Cilindri.....	4
Potenza.....	60 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO..... 4 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO..... Lire 32.100.000

## V8

Produzione 1988 - 1994

Carrozzeria Berlina

Con la V8 parte definitivamente l'offensiva Audi nei confronti delle ammiraglie Mercedes e Bmw e lo strumento è una berlina di lusso, convenzionale nello stile e nella carrozzeria ma con il "plus" della trazione integrale. La scocca in acciaio è una evoluzione di quelle delle altre berline della classe 100 - 200 e anche la trasmissione deriva dal classico schema "quattro" con differenziale-ripartitore centrale autobloccante a lamelle e differenziale posteriore tipo Torsen; il motore invece è un nuovo 8 cilindri a V. Al lancio, nel 1988, il V8 ha una cilindrata di 3,6 litri e una potenza di 250 Cv; nel 1992 la seconda serie utilizza un 4,2 litri con 280 Cv e con un cambio manuale a 6 rapporti. Una versione da corsa della V8 vince il Campionato Turismo Tedesco (DTM) nel '90 e '91.



1. La V8 è una delle prime ammiraglie Audi dell'era moderna. Viene sostituita dalla A8
2. Il design del frontale riflette il family feeling degli altri modelli Audi degli anni Ottanta
3. La coda è dominata dai grandi gruppi ottici



### FOCUS Un V8 modulare

Anche il progetto del motore della V8 per l'ammiraglia Audi tiene conto delle tecnologie e dei componenti degli altri propulsori di grande produzione; per questo motivo nella prima serie del 3,6 litri ci sono molti elementi comuni fra il V8 e il 4 cilindri 1.8 utilizzato da altri modelli Audi e Volkswagen. In questo modo si abbattano i costi e il processo di progettazione è molto semplificato.



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,860  
Larghezza ..... m 1,810  
Altezza ..... m 1,420

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.710 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 3562 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 250 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... nd

# A6

Produzione Dal 1994

Carrozzeria Berlina - Station wagon

La prima serie della A6 è in realtà il risultato del cambiamento di nome ai modelli che fino ad allora si chiamavano 100 - 200 a seguito della nuova denominazione scelta da Audi che consiste nella lettera A seguita dal numero che identifica la classe del modello. La prima generazione delle A6 è quella del 1994, identificata dalla sigla di progetto C4, nelle versioni berlina e Avant, con una gamma che comprende sia i motori precedenti sia quelli più recenti come il quattro cilindri 1800 e il V6 2800 con cinque valvole per cilindro. Come tradizione sono ovviamente disponibili versioni a trazione integrale permanente Quattro. Nel 1997 viene presentata la seconda serie, frutto del progetto C5 che rinnova profondamente sia la meccanica sia l'estetica e conferisce alla carrozzeria una forma più profilata. Sul versante dei motori si segnala l'ampliamento della gamma dei 6 cilindri fra i quali si trova una versione 2700 turbo a benzina e, al vertice le versioni a 8 cilindri S6 e RS6; quest'ultima è equipaggiata a con una speciale versione del 4200 con due turbocompressori che eroga 450 Cv. Nel 2000 la serie A6 Avant quattro viene presentata in una versione adattata alla marcia in fuoristrada con trazione integrale, altezza da terra aumentata e carrozzeria leggermente modificata; a questa vettura corrisponde la nascita del nome Allroad che da allora caratterizza le versioni delle Avant. La serie successiva, siglata C6, arriva sul mercato nel 2004 (prima la berlina, poi la Avant) e ha un ruolo importante nell'evoluzione stilistica della marca perché segna l'esordio della griglia anteriore "single frame" che da allora caratterizza il frontale di tutte le Audi. Una ulteriore evoluzione nel 2008 propone nuove motorizzazioni a benzina a iniezione diretta, aspirate, turbo e con compressore volumetrico e nuovi diesel.



1. L'Audi A6 2.5 TDI del 1994  
2. L'ultima serie della A6 adotta i fari con led luminosi.  
Caratteristica del modello è la grande calandra anteriore



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8 20V	1994 - 1997
2.5 TDI	1994 - 1997
3.0	1997 - 2004
RS6 (450 Cv)	1997 - 2004
3.0 TDI	2004 - 2008
Nuova Serie	dal 2008

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,799  
Larghezza ..... m 1,777  
Altezza ..... m 1,451

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.362 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1781 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 125 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Lire 56.385.000

# A4

**Produzione Dal 1994**

**Carrozzeria Berlina - Station wagon**

La prima A4 è essenzialmente la continuazione della classe 80/90. La prima serie del 1994, sigla di progetto B5, è quindi a tutti gli effetti la continuazione della 80, aggiornata secondo l'evoluzione dei motori. Inizialmente la gamma parte dal classico 1600 a due valvole per cilindro e arriva fino ai 6 cilindri a V derivati da quelli della A6, accanto ai classici turbodiesel a quattro cilindri; su questo modello esordiscono i nuovi motori 1800 a cinque valvole per cilindro, che sono per molto tempo un classico dell'intero gruppo, e dal 1998, i nuovi V6 2800 a benzina a 5 valvole per cilindro con 193 Cv e il 2500 turbodiesel con 150 Cv. Un'altra innovazione riguarda la disponibilità della trasmissione automatica Tiptronic, con comando manuale-sequenziale, già utilizzata sulla A6. Nel 2001 viene commercializzata la serie B6 che si caratterizza esteticamente per la carrozzeria che riprende molti elementi stilistici della berlina di classe maggiore, la A6; la gamma comprende la berlina, la station wagon Avant e la cabriolet con carrozzeria a due porte e tetto in tela, con l'opzione delle quattro ruote motrici per tutte le varianti. Novità anche nei motori che, pur restando sostanzialmente gli stessi, subiscono un aumento di potenza: il 1800 turbo a benzina è reso disponibile anche in

## 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



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

come il sistema di sterzata automatica Audi Drive Select. La A4 è di fatto anticipata dalla presentazione della A5 che sancisce la separazione delle versioni sportive coupé e cabriolet (da quel momento contraddistinte dal 5) dalle berline e Avant; con questa serie l'Audi introduce per la prima volta la versione Allroad anche sulla A4 Avant.

## 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.

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



### FOCUS

#### Audi S4 - Avant

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

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,490  
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 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

# A8

Produzione Dal 1994

Carrozzeria Berlina

La A8 rappresenta il punto più alto della tecnologia Audi applicata alla produzione di serie. Si tratta di una autentica ammiraglia nella quale sono racchiuse soluzioni tecniche estremamente raffinate a partire dalla struttura integralmente in lega leggera. Il telaio, detto ASF (Audio Space Frame), è composto da un insieme di elementi fusi o profilati in alluminio sui quali poggia la carrozzeria anch'essa in alluminio; con questa tecnologia i tecnici Audi risparmiano circa 200 chilogrammi rispetto a una vettura analoga con struttura convenzionale in acciaio. La A8 è prodotta in differenti versioni con trazione anteriore e integrale, con motori a 6 e 8 cilindri diesel e a 6, 8 e 12 cilindri a benzina; il modello sportivo S8 adotta invece un 10 cilindri a benzina.



1. Jet Executive e Audi A8, l'ammiraglia tedesca è in produzione dal 1994

2. La versione blindata della A8 fa parte della dotazione di molti capi di Stato e di governo europei



## FOCUS A8 Limousine

La A8 è spesso utilizzata come vettura di rappresentanza. Per venire incontro alle esigenze specifiche di questa clientela Audi ha approntato una

versione lunga, con il passo aumentato di circa 10 centimetri a beneficio dello spazio nella parte posteriore dell'abitacolo che ha portiere più lunghe. Per soddisfare una ancora più particolare fascia di clientela le A8, normale e lunga, sono realizzate a richiesta con diversi livelli di blindatura.

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
A8	1994 - 2003
A8 4.2 TDI Quattro	dal 2003
A8 3.0 TDI	dal 2005
A8 W 12 6.0	dal 2005
A8 S8	dal 2005
A8 3.2 FSI	dal 2005



## SCHEDA TECNICA (1996)

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,030

Larghezza ..... m 1,380

Altezza ..... m 1,444

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.590 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2771 cc

Cilindri ..... 6 a V

Potenza ..... 193 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h

PREZZO ..... Lire 106.446.000

# A3

Produzione Dal 1996

Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet

La A3 è la vettura con cui l'Audi esordisce nel mercato delle compatte premium. Dal punto di vista tecnico e industriale nasce sulla base della Golf: utilizza la medesima meccanica accoppiata a una carrozzeria stilizzata secondo il family feeling Audi. Equipaggiata anche con gli stessi motori della Golf accoppiati a delle trasmissioni manuali o automatiche - sequenziali, debutta nella prima serie nel 1996. Questa comprende le varianti a 3 e 5 porte disponibili con una trazione anteriore o integrale. Nella seconda serie, presentata nel 2003, la A3 è arricchita nella gamma con diverse versioni: una tre porte sportiva Sportback, una 5 porte più ampia nelle dimensioni Avant e l'edizione cabriolet con una capotte in tela. Equipaggiata nel 2004 anche con i motori a benzina Volkswagen TFSI, nel 2008 è aggiornata nella linea con un restyling.



## FOCUS Audi S3

La versione ad alte prestazioni della A3 come da tradizione Audi è contraddistinta dalla sigla S3. Inizialmente è realizzata nella sola variante di carrozzeria a 3 porte (a partire dal 2008 anche in quella a 5) e nella meccanica adotta un motore turbo-benzina derivato da quello della Golf GTI di 1.8 litri da 225 Cv. Successivamente è dotata di un 2 litri sempre sovralimentato con iniezione diretta e in grado di erogare fino a 265 Cv.

1. La A3 Sportback in primo piano è leggermente più lunga della versione normale sullo sfondo
2. La A3 nell'ultima serie è disponibile anche in versione cabrio



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1996 - 2003
1.6	1996 - 2003
1.8	1996 - 2003
1.8 T	1996 - 2003
TDI	1996 - 2003
II Serie	2003 - 2008
2.0	dal 2003
2.0 TDI 16V	dal 2003
III Serie	dal 2008

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,152  
Larghezza ..... m 1,735  
Altezza ..... m 1,406

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.090 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1600 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 102 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 188 km/h

PREZZO ..... Lire 35.000.000

# TT

Produzione Dal 1998

Carrozzeria Coupé - Roadster

La TT è una coupé compatta presentata al salone di Francoforte nel 1995 come prototipo ed entrata in produzione a partire dal 1998. Questa sportiva è originariamente disegnata dal Centro stile Audi californiano che vuole realizzare una carrozzeria che in qualche modo ricordasse le celebri Auto Union da competizione di anteguerra. Nella prima serie la base meccanica è la stessa della A3 (quindi molto vicina a quella della Golf) con trazione anteriore o integrale e due versioni di carrozzeria: coupé e roadster; i motori sono inizialmente 1800 turbo (185 e 225 Cv) poi il 3200 V6 con 250 Cv. La seconda serie arriva nel 2006, con una versione profondamente evoluta nello stile e nella meccanica, con la scocca realizzata in acciaio e in alluminio. Nel 2009 arriva la TT RS, coupé con un 5 cilindri turbo da 335 Cv.



## FOCUS TT 2.0 TDI

Con l'arrivo della seconda generazione delle TT l'Audi ha il motore diesel, utilizzando la versione più performante 4 cilindri 2000 TDI. Il propulsore è un turbo common rail 170 Cv e viene abbinato a un cambio manuale a 6 rapporti o a un automatico sequenziale a doppia frizione. Le TT 2.0 TDI sono prodotte in versione coupé e roadster, entrambi a trazione integrale.

1. La TT, prodotta dal 1998 è considerata una delle più belle auto del mondo.

Un esemplare è esposto al museo MoMa di New York

2. Nella coda dell'ultima serie è nascosto uno spoiler che si alza automaticamente



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8 T	1998 - 2006
1.8 T quattro	1998 - 2006
3.2	dal 2003
1.8 TFSI	dal 2006
2.0 TDI	dal 2006
RS TURBO	dal 2009

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,041

Larghezza ..... m 1,764

Altezza ..... m 1,345

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.205 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1800 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 228 km/h

PREZZO ..... Lire 80.000.000

## A2

Produzione 2000 - 2005  
Carrozzeria Berlina



Questo coraggiosissimo modello è una dimostrazione spettacolare della filosofia Audi tesa all'innovazione spinta e, allo stesso tempo, la testimonianza di un salto tecnologico in avanti che il pubblico non apprezza come previsto. L'idea di base del progetto A2 è la realizzazione di una vettura di piccole dimensioni e di peso ridotto, ma con i contenuti tecnici e la sostanza di una ammiraglia; il tutto nella visione molto avanzata di un'automobile senza compromessi e con consumi ridottissimi. Per raggiungere tale obiettivo all'Audi si sono impegnati su tutti i fronti: dall'architettura del veicolo alla sua

estetica, dalle tecnologie produttive ai motori. L'aspetto più clamoroso riguarda proprio l'estetica. La A2 è una due volumi alta e stretta, allo scopo di ottenere un abitacolo sufficientemente ampio e confortevole con il minimo ingombro frontale (quello che gli aerodinamici chiamano sezione frontale), per ridurre ulteriormente la resistenza all'aria il profilo è decisamente aerodinamico con un andamento affusolato sia del frontale sia del tetto che scende verso il lunotto posteriore curvo. Il tetto è percorso da nervature in rilievo della lamiera che vogliono essere un ulteriore richiamo ai

**La A2 è tra le prime Audi ad adottare il telaio in alluminio ASF**

temi aeronautici classici. Il risultato finale è un valore di Cx pari a 0,28. Un'altra particolarità estetica-aerodinamica riguarda il cofano motore che risulta completamente chiuso con le prese d'aria per i radiatori collocate nella parte inferiore del frontale; non esiste quindi un tradizionale cofano apribile per accedere alla meccanica, esiste solo uno sportello, rappresentato dalla falsa mascherina che è in realtà chiusa, attraverso il quale è possibile provvedere alla verifica dei livelli

dell'acqua di raffreddamento, dell'olio lubrificante e del liquido lavavetri; qualsiasi altro intervento è affidato ai tecnici d'officina. Per risparmiare peso la A2 è realizzata integralmente in lega leggera con una forma evoluta di Audi Space Frame (ASF) che prevede una struttura portante a traliccio sulla quale poggiano le lamiere della carrozzeria. Il vantaggio della costruzione in alluminio si traduce in un peso complessivo inferiore ai 900 chilogrammi per la versione 1400. Dopo la prima serie, che adotta i motori 1400 benzina e diesel della Polo, la A2 riceve anche il piccolo diesel 1200 della Volkswagen Lupo e il 1600 a iniezione diretta con 110 Cv. La A2 nasce quindi come compatta di avanguardia, sofisticata quanto costosa, antesignana delle vetture ecocompatibili come vengono immaginate anni dopo. All'epoca, infatti, l'estetica troppo innovativa e il prezzo decisamente elevato la mettono fuori mercato con una produzione di 176.000 esemplari.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 TDI	2000 - 2005
1.4	2000 - 2005
1.2 TDI	2000 - 2005



## LA TECNICA

La versione ultraeconomica della A2 percorre oltre 30 chilometri con un litro di gasolio grazie al gruppo propulsore sviluppato appositamente per ridurre i consumi: un diesel 1.2 TDI con 61 Cv, cambio automatico servoassistito e sistema stop&start. Anche l'aerodinamica è ottimizzata (Cx 0,25) ed eliminati tutti gli accessori non indispensabili.



1. Caratteristico il lunotto posteriore della A2
2. Particolare del copriuota della 1.2 TDI
3. La vista laterale della A2 sottolinea il grande sforzo fatto dalla Casa per avere forme aerodinamiche

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,830  
Larghezza ..... m 1,670  
Altezza ..... m 1,550

POSTI ..... 4

PORTE ..... 5

PESO ..... 895 kg

### MOTORE

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

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 173 km/h

PREZZO ..... Lire 37.270.000

# Q7

Produzione Dal 2006  
Carrozzeria Suv

La decisione dell'Audi di entrare nel settore dei Suv, solo parzialmente occupato dalle versioni Allroad delle station wagon Avant, è la risposta a una precisa tendenza di mercato emersa a partire dagli anni Novanta; anche in questa circostanza però la strategia della marca si integra nella più ampia politica industriale del gruppo Volkswagen in modo da mantenere la possibilità di realizzare anche in questo settore importanti economie di scala. Infatti il progetto Q7 nasce assieme agli altri analoghi modelli come la Volkswagen Touareg e la Porsche Cayenne che hanno in comune numerosi componenti della trasmissione e della scocca. Questo Suv lussuoso ha un aspetto imponente: è alto quasi un metro e ottanta, lungo oltre cinque e largo circa due; impostazione giustificata anche dall'intenzione di entrare in forze nel mercato americano in concorrenza con i grossi modelli delle Big Three. La carrozzeria, interamente in acciaio, ha la classica architettura dei Suv-fuoristrada con abitacolo modulare, da 5 a 7 posti e la possibilità di ricavare ben 28 configurazioni di carico possibili. Ovviamente gli equipaggiamenti sono nettamente orientati al lusso, soprattutto per il livello delle finiture. Fra le innovazioni proposte dalla Q7 c'è il sistema di riproduzione del suono ad alta fedeltà Bang&Olufsen e il gancio di traino dotato di servocomando elettrico per metterlo in posizione o ripiegarlo quando non in uso. Dal punto di vista tecnico la Q7 è rigorosamente Audi nella scelta della trazione integrale permanente con differenziale autobloccante centrale che ripartisce la coppia con una leggera prevalenza alle ruote posteriori (60 per cento conto il 40 per cento alle ruote anteriori). Per la marcia in fuoristrada e in condizioni difficili questa Audi conta su un complesso sistema elettronico di



La Q7 è lunga oltre cinque metri ma ha una linea filante

controllo dell'assetto, della trazione, della frenata e della stabilità che si adatta ai differenti percorsi, variando opportunamente l'altezza da terra, la distribuzione della coppia e attivando la frenata selettiva su ciascuna ruota a seconda delle esigenze. Per tutte le motorizzazioni il cambio è un tradizionale automatico a 6 rapporti con convertitore di coppia, dotato di selezione manuale-sequenziale delle marce. In coerenza con la personalità sportivo-stradale di questo modello una particolare attenzione è dedicata all'impianto frenante che, a richiesta nei modelli con motore V8 e di serie con il V12 TDI, può utilizzare un impianto potenziato, con dischi freno carboceramici. La gamma propone una ampia varietà di motorizzazioni. La prima serie viene presentata con il 4200 V8 (lo stesso della A8) con 350 Cv e con il 3000 TDI V6 turbodiesel con 233 Cv;

## SCHEDA TECNICA - 3.0 TDI

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,085  
Larghezza ..... m 1,984  
Altezza ..... m 1,740

POSTI ..... 5/7

PORTE ..... 5

PESO ..... 2.205 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... gasolio  
Cilindrata ..... 3000 cc  
Cilindri ..... 6 a V  
Potenza ..... 233 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h

PREZZO ..... Euro 53.051

successivamente è adottato anche il V8 turbodiesel (4200 con 326 Cv), il 3600 V6 FSI a benzina con 280 Cv e la versione evoluta del 3000 TDI con 240 Cv. Al top la versione V12 TDI con la quale fa il suo esordio il primo 12 cilindri diesel per uso automobilistico, un potentissimo 6000 con 500 Cv.



1. La Q7 ultima serie ritratta frontalmente  
2. La Q7 sulle strade americane



### FOCUS Q7 6.0 V12 TDI

La competenza nel settore diesel unita alla voglia di stupire porta l'Audi a sviluppare il primo 12 cilindri TDI da competizione che raccoglie numerosi successi nella categoria Le Mans. Sull'onda di questa operazione arriva un 12 cilindri di normale produzione che equipaggia il modello più esclusivo della serie Q7. Questo V12 ha una cilindrata di 6000 cc, è sovralimentato con due turbocompressori e raggiunge la potenza massima di 500 Cv, sufficienti a conferire al grosso Suv prestazioni da supercar.

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,085

Larghezza ..... m 1,984

Altezza ..... m 1,740

POSTI ..... 5/7

PORTE ..... 5

PESO ..... 2.345 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... diesel

Cilindrata ..... 5934 cc

Cilindri ..... 12 a V

Potenza ..... 500 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 100.000



# R8

Produzione Dal 2006  
Carrozzeria Coupé



Con la R8 l'Audi compie un passo molto coraggioso nel settore delle supercar. Una sfida non solo al mercato ma anche alle logiche interne, dato che una sportiva di questo genere entra in diretta concorrenza con tutti i più celebrati marchi con GT di alte prestazioni e fra questi c'è anche la Porsche che ha stretti legami con il gruppo Volkswagen. Per questo motivo la scelta Audi è inizialmente molto discussa da chi non vede la necessità per il marchio tedesco di impegnarsi in un settore molto selettivo e dove i volumi di produzione sono molto limitati. Prevale tuttavia la posizione degli uomini di marketing che ritengono opportuno sfruttare più direttamente il prestigio conquistato con la partecipazione vittoriosa alle competizioni di velocità. La sfida R8 viene affrontata dai tecnici Audi mettendo assieme tutte le migliori competenze nel settore e, come al solito, sfruttando al massimo tutte le possibili

Aggressivo il frontale della R8, mentre la fiancata è dominata dalla grande presa d'aria

sinergie di gruppo per le parti meccaniche fondamentali. Nel caso specifico il progetto prende le mosse da quello della Lamborghini Gallardo e in particolare dal suo telaio a traliccio in lega leggera, che viene adattato alla diversa motorizzazione e rivestito con una carrozzeria molto leggera (in alluminio e carbonio) dallo stile inconfondibilmente Audi. La denominazione R8 deriva direttamente da quella della prima Audi moderna da competizione, la sport trionfatrice per 5 volte alla 24 di Le Mans e in molte altre gare della categoria, ma indica anche la presenza del motore a 8 cilindri. Quest'ultimo è collocato in posizione posteriore-centrale ed è sostanzialmente un'evoluzione del V8 adottato sulla berlina RS4: 4200 cc a iniezione diretta

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,431  
Larghezza ..... m 1,904  
Altezza ..... m 1,252

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.485 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 4200 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 420 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 301 km/h

PREZZO ..... Euro 113.750

per una potenza massima di 420 Cv a 7800 giri al minuto. Il sistema di lubrificazione è modificato adottando il carter secco (con serbatoio dell'olio separato) per adattarlo meglio alla guida veloce e per poterlo collocare in posizione più bassa, a beneficio dell'altezza del baricentro e di conseguenza sul comportamento dinamico della vettura. La trasmissione

sulle quattro ruote è di tipo permanente, senza differenziale centrale e con una ripartizione asimmetrica della motricità che prevede in condizioni normali una prevalenza della coppia alle ruote posteriori rispetto a quelle anteriori (con il rapporto 65 per cento - 35 per cento). Anche la trasmissione prende origine da quella della Lamborghini Gallardo, con cambio a 6 marce disponibile sia

manuale che in versione automatica-sequenziale a comando robotizzato che in Audi assume la denominazione R-Tronic. Alla fine del 2008 viene presentata la versione R8 5.2 FSI quattro (poi effettivamente commercializzata l'anno successivo), che sposta ulteriormente in alto il livello prestazionale della supercar Audi; questa evoluzione, che affianca la versione standard, è equipaggiata con un 10 cilindri anch'esso derivato da quello della Gallardo e imparentato con i V10 utilizzati per la RS6 e la S8. Questo V10 a iniezione diretta ha la cilindrata di 5204 cc, una potenza di 525 Cv e permette di raggiungere la velocità massima di 316 chilometri orari con accelerazione da 0 a 100 chilometri orari di 3,9 secondi. Tutte le versioni della R8 sono prodotte nello stabilimento della quattro GmbH di Neckarsulm, lo stesso dove vengono prodotte le Audi RS e l'allestimento delle versioni speciali.



1. R8 in versione corsa per la categoria GT  
2. La vista posteriore evidenzia gli scarichi per il raffreddamento



### LA TECNICA

Il pianale della R8 ha una struttura che deriva da quella della Lamborghini Gallardo e adotta la tecnologia Audi Space Frame (ASF). Il telaio è formato da una serie di elementi profilati in leghe leggere sui quali vengono applicati dei pannelli in alluminio saldati direttamente alla struttura a traliccio e che contribuiscono a rendere più robusto e rigido l'insieme. Il vantaggio principale è infatti costituito dal rapporto fra la rigidità torsionale e il peso che nel caso della R8 è di soli 210 chilogrammi.



# A5

**Produzione Dal 2007**  
**Carrozzeria Coupé**

La A5 è una sportiva che si colloca nel settore delle coupé di classe intermedia (quindi fra la A4 e la A6), una categoria che vede protagonisti tutti i costruttori tedeschi di prestigio. È una due porte a quattro posti, elegante e spaziosa, sviluppata come emanazione del progetto A4 (che ha dato origine, oltre che alla A5, alla A4 Avant, alla Q7 e alla successiva cabriolet del 2009) di cui è il primo modello a entrare in produzione. Diversamente dalle analoghe versioni precedenti, la A5 vanta una carrozzeria sostanzialmente autonoma rispetto alla berlina, sviluppata con maggiore libertà dal responsabile del design Audi Walter de Silva (poi capo dello stile per l'intero gruppo Volkswagen), con il preciso obiettivo di accrescere la competitività di questo modello nei confronti delle analoghe sportive Mercedes e Bmw.



1. La A5 ha linee bilanciate ma sportive
2. La strumentazione e il posto guida
3. Due i posti dietro per la A5



## FOCUS Audi S5

Come tutte le Audi, anche la A5 ha la sua versione supermotorizzata, denominata secondo la consuetudine S5, sulla quale è inizialmente adottato il propulsore 4.2 litri a benzina da 360 Cv e 440 Nm di coppia. Questo 8 cilindri a V è lo stesso già utilizzato nella gamma A6 e A8 ed è abbinato a un cambio automatico tradizionale a 6 rapporti. Tutte le S5 hanno la trazione integrale Quattro.



### SCHEDA TECNICA - 3.0 TDI

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,625  
Larghezza ..... m 1,854  
Altezza ..... m 1,372

POSTI ..... 4

PORTE ..... 3

PESO ..... 1.495 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... gasolio  
Cilindrata ..... 3000 cc  
Cilindri ..... V6  
Potenza ..... 239 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... Euro 46.750

# Q5

Produzione Dal 2008  
Carrozzeria Suv

La seconda tappa del cammino Audi nel settore dei Suv si chiama Q5 e segue scrupolosamente la filosofia di gruppo, questo progetto infatti nasce sulla base della piattaforma A4 e dello schema di trazione integrale comune alle versioni "quattro", con i necessari adattamenti alle sospensioni. Anche i motori appartengono alla gamma A4 con la scelta fra 4 e 6 cilindri, sia a benzina che diesel; i primi sono il 2000 TFSI e il 3200 V6 FSI con 211 e 270 Cv, i diesel sono il 2000 TDI con 170 Cv e il 3000 V6 TDI con 240 Cv. Con la Q5 la Audi fa esordire anche il cambio automatico S-Tronic (automatico-sequenziale a 7 marce) a doppia frizione. Un'ulteriore innovazione è l'evoluto sistema Esp di controllo elettronico della stabilità che modifica la sua azione a seconda delle condizioni di carico e dell'eventuale presenza di pesi sul tetto.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0 TFSI	dal 2008
2.0 TDI	dal 2008
3.0 TDI V6	dal 2008

1. La Audi Q5 deriva la sua linea dalla più grande Q7
2. L'interno del primo Suv compatto della Casa di Ingolstadt



## SCHEDA TECNICA - 2.0 TDI

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,630  
Larghezza ..... m 1,880  
Altezza ..... m 1,650

POSTI ..... 5

PORTE ..... 5

PESO ..... 1.730 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... gasolio  
Cilindrata ..... 1968 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 170 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 204 km/h

PREZZO ..... Euro 38.300

## Audibert &Lavirotte

*Lione*  
*Francia*  
1894 - 1901

Piccola Casa automobilistica francese nata a Lione nel 1894, prende il nome dai fondatori: Maurice Audibert e Emile Lavirotte.

La prima vettura creata è un triciclo con un motore a benzina che, come la maggior parte dei motori dell'epoca, si ispira a quello di Benz. Quattro anni più tardi la fabbrica produce una quattro cavalli monocilindrica che ben figura nella corsa di Périgueux; guidata da Pinaud, la vettura conquista il terzo posto. L'avventura nelle competizioni sportive della Audibert&Lavirotte continua ma senza risultati di rilievo. Nel 1901 proprio Maurice e Emile si mettono al volante di due auto 30 Cv con motore a quattro cilindri, alla Nizza-Salon-Nizza, e questa è la loro ultima partecipazione alla gara.

Nello stesso anno i due dirigenti, pressati dalla necessità di avere finanziamenti indicano un'assemblea con gli azionisti per chiedere un aumento di capitale che non viene concesso, decretando così la chiusura dell'azienda.

Una Audibert&Lavirotte 16 Cv del 1898



## Aurea

*Torino*  
*Italia*  
1920 - 1945



Aurea è il nome di una vettuere costruita per la prima volta nel 1920 dalla Ferrotaie di Torino. Distribuita dagli ingegneri Effrem Magrini e da Alberto Orasi, la media-utilitaria si ispira chiaramente alla Fiat Tipo 501. Rispetto a quest'ultima, la Aurea si differenzia per l'eleganza delle finiture e la completezza degli equipaggiamenti; il nome datole dai progettisti vuole richiamare alla mente proprio queste qualità. Come è facile immaginare, l'auto è molto gradita soprattutto da una fascia di clientela facoltosa che può permettersi di pagare un prezzo di acquisto abbastanza alto, non solo in Italia ma anche all'estero. Nel 1922 la produzione passa alla Fabbrica Anonima Torinese Automobili; da questo momento inizia un lento declino dell'azienda che culmina durante la Seconda guerra mondiale. Lo stabilimento chiude definitivamente quando viene colpito dai bombardamenti; il 20 aprile del 1945 la società viene messa in liquidazione.

L'Aurea 400 Torpedo del 1923



## Ausonia

*Milano*  
*Italia*  
1902 - 1910

È il 1902 quando a Milano la Società Vetture Elettriche Camona inizia a produrre una serie di vetture elettriche con il marchio Ausonia. Non solo automobili, ma anche furgoni e minibus d'albergo, tutti a propulsione elettrica. Rispetto alle altre aziende, Ausonia si caratterizza per la produzione completa di carrozzeria e di due motori elettrici da 5 Cv, posti in corrispondenza delle ruote posteriori; 44 elementi costituiscono le batterie di accumulatori per una capacità totale di 125 ampère all'ora; quattro le condizioni di marcia che consentono le velocità di 6, 12, 20 e 25 chilometri orari. Questi modelli ottengono un buon successo, tanto che nel 1907 gran parte dei furgoni postali che girano per le strade del capoluogo lombardo sono degli Ausonia. Nel 1908 la società cambia ragione sociale in Società Anonima di Costruzioni Elettriche e Meccaniche e, due anni dopo, mette sul mercato la Silencieuses, vetture che come suggerisce il nome si distinguono per l'estrema silenziosità. I cronici problemi delle auto elettriche ostacolano però la loro diffusione e l'azienda chiude nel 1910.

Un'Ausonia a propulsione elettrica del 1906



# Austin

*Longbridge, Inghilterra 1905 - 1989*



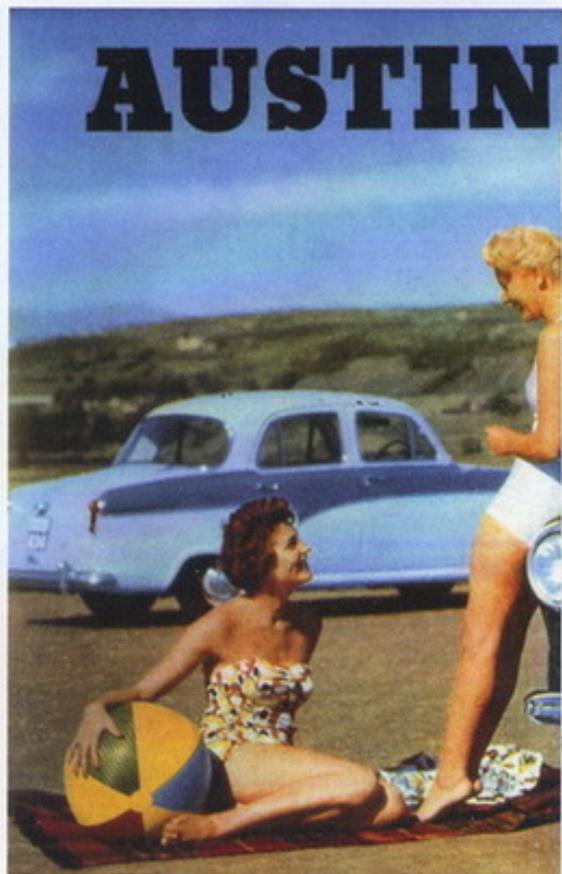
Herbert Austin, già direttore generale della Wolseley, fonda nel 1905 la società che porta il suo nome e acquista una ex fabbrica di scatolami a Longbridge per trasformarla in un complesso produttivo che diventa mitico per il mondo dell'auto. Il nuovo marchio viene presentato sul finire dello stesso anno al salone di Londra e, nel 1906, debutta la prima vettura, equipaggiata con un 4 cilindri da 25-32 Cv a valvole laterali e 5 supporti di banco accoppiato a una trasmissione a catena.

Nonostante l'impostazione tecnica non esaltante, il modello ha successo e l'azienda decolla, ad un ritmo di un centinaio di unità all'anno destinate anche al promettente mercato coloniale britannico. L'Austin, inoltre, acquista subito fama di serietà, affidabilità e accuratezza costruttiva dei suoi prodotti, prerogative che restano nel tempo simbolo della Casa. Fino alla Grande guerra, la gamma si arricchisce via

via in modo consistente, facendo perno soprattutto sulle auto con motori a 4 cilindri, ma non rinunciando ai 6 cilindri per unità che arrivano ai 9,7 litri e a potenze di 60 Cv. Fa eccezione, un piccolo monocilindrico di 1100 cc, mentre la vettura di punta, la Ten del 1910, monta un 4 cilindri 1600. Nel 1914, forte ormai di oltre un migliaio di dipendenti e con l'esigenza di continui investimenti, l'Austin si trasforma in società per azioni e l'evoluzione tecnica porta a realizzazioni sempre più sofisticate (c'è una 6 litri da 30 Cv con avviamento elettrico), ma lo scoppio del conflitto mondiale le impone una rapida conversione all'industria bellica, dalle munizioni ai veicoli blindati.

Alla conclusione delle ostilità, il nuovo passaggio alla produzione civile vede gli sforzi concentrati su un unico modello, la Twenty, che adot-

**L'Austin A55 Cambridge in un manifesto d'epoca**



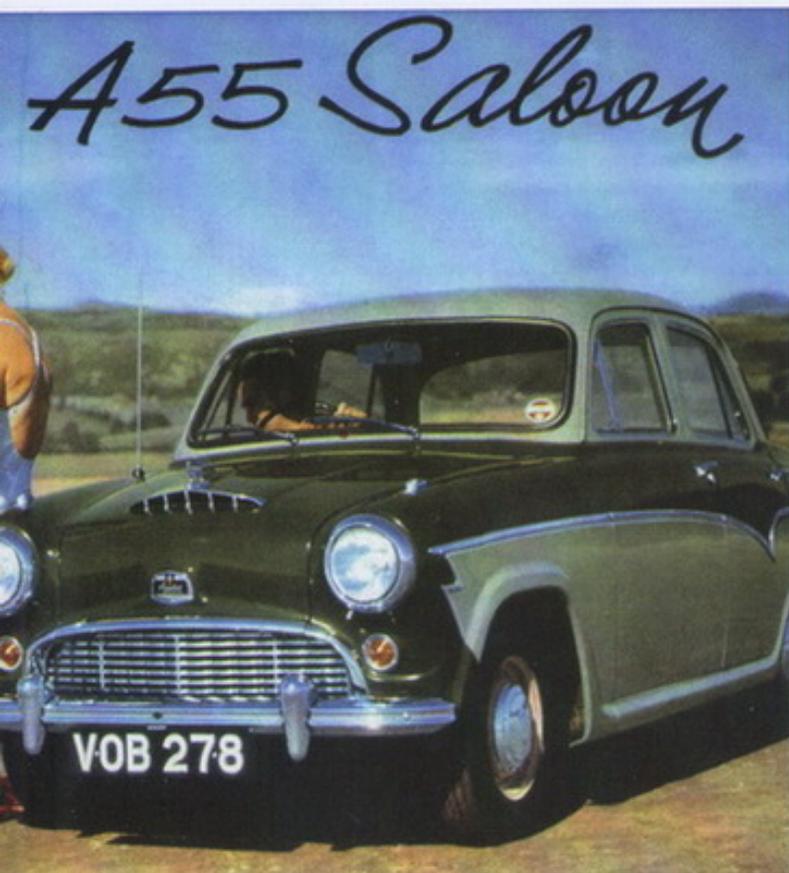
ta un 4 cilindri, sempre a valvole laterali, di 3600 cc da 45 Cv. Venduta a un prezzo iniziale inferiore alle 500 sterline, con un buon rapporto tra dimensioni esterne e abitabilità, la neonata Austin viene accolta con favore dal pubblico, ma i conti dell'azienda vanno comunque in rosso e si decide di estendere la gamma verso il basso per conquistare clientela più numerosa. A dare un po' di ossigeno ci pensa così la Twelve del 1921, una 1600 che non ha molto da invidiare alla sorella maggiore quanto a caratteristiche e si distingue per la proverbiale robustezza, tanto da restare in campo, con aggiornamenti e cilindrata portata a 1900, fino al 1936 e, come taxi, addirittura ancora negli anni Quaranta.

Intanto, si sta preparando una svolta fondamentale nella storia della Casa britannica, che decide di lanciare la sfida alle minuscole cyclecar e alle moto con sidecar (unici mezzi allora alla portata dei ceti più popolari) realizzando la Seven: una delle prime utilitarie a livello internazionale e destinata alla motorizzazione di massa, per svolgere in Gran Bretagna un po' il ruolo della Ford T negli Stati Uniti. Il parto della vetturessa è difficile e assai

## La strategia

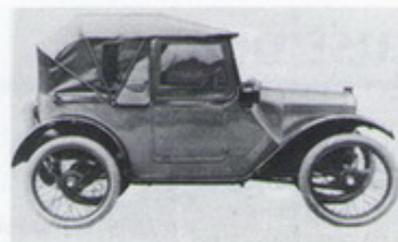
### *Lo sdoppiamento dei marchi*

La storia dei marchi britannici, soprattutto dopo la fine della Seconda guerra mondiale, è segnata da un impressionante susseguirsi di fusioni che nel 1968, anno di nascita della British Leyland Motor Company (BLMC), toccano la punta massima quanto a presenza di simboli diversi in uno stesso gruppo per vetture, comunque, pressoché identiche sia sotto il profilo estetico che tecnico. Oltre alla capofila Austin, che identifica normalmente le versioni basic dei vari modelli, fanno parte del gruppo: Austin Healey, Daimler, Jaguar, Rover, Land Rover, MG, Morris, Riley, Triumph, Vanden Plas e Wolseley. Già nella prima metà degli anni Sessanta, d'altra parte, è caratteristica della produzione britannica la presenza di auto sostanzialmente identiche e differenziate soltanto in particolari secondari di carrozzeria, negli allestimenti e, assai marginalmente, in qualche componente meccanica. Così, ad esempio, la Austin 1100, disegnata dalla Pininfarina, ha come sorelle quasi gemelle le varianti MG, Morris, Riley e Vanden Plas; la Austin A 60 Cambridge (sempre stilizzata dalla carrozzeria italiana) è strettamente imparentata con MG Magnette, Morris Oxford, Riley Seventy Two e Wolseley Sixteen Sixty. Perfino la Mini, oltre alle originarie versioni Austin e Morris, è offerta anche come Riley Elf e Wolseley più Hornet, in questo caso però con curiosa carrozzeria allungata a 3 volumi e allestimenti molto ricchi.



## La curiosità Seven low cost

Nata fra mille difficoltà, vincendo opposizioni interne che costringono Herbert Austin prima a progettare quasi in clandestinità e poi a imporla minacciando di lasciare l'azienda, la Seven è anche testimone diretta dello sviluppo tecnologico dei sistemi produttivi della Casa britannica. Grazie ai processi sempre più razionali adottati, la piccola vetturessa è infatti la protagonista della motorizzazione di massa inglese. Così, il prezzo iniziale previsto per la Seven, di 225 sterline, viene subito ribassato di 60 sterline al momento del lancio effettivo, dopo un viaggio di lavoro compiuto da Austin negli Stati Uniti. La visita agli stabilimenti Ford e l'approfondimento dei contenuti tecnico costruttivi della rivoluzionaria T (prima auto ad utilizzare la catena di montaggio), fanno riflettere il patron britannico che, tornato a casa, tempestivamente rimette in discussione alcuni elementi del progetto Seven, come il maggiore impiego dell'acciaio per la carrozzeria che consente di ridurre la quantità di manodopera. Il ridimensionamento del listino, rende dunque l'utilitaria Austin competitiva perfino con le moto dotate di sidecar e sbaraglia qualsiasi potenziale concorrente. Nel corso della vita produttiva, la Chummy, come viene battezzata popolarmente dagli inglesi, vede poi abbassarsi costantemente i prezzi di vendita, fino a toccare nel 1932 la soglia minima di 118 sterline per la versione base (in foto una Chummy del 1922).



contrastato dagli alti ranghi della società e costringe Herbert Austin a lavorare al progetto quasi in clandestinità, a casa sua e con la collaborazione del giovanissimo disegnatore diciottenne Stanley Edge. Il patron riesce a spuntarla e la Seven appare in carne ed ossa nell'estate del 1922, per andare in pensione nel 1939 dopo circa 300mila esemplari costruiti. La piccola, anzi piccolissima (è lunga meno di 3 metri) riesce a ospitare 4 persone, monta un 4 cilindri raffreddato ad acqua di 700 cc (poi 750) con cambio a 3 marce e offre un importante plus tecnico per l'epoca: 4 freni, quando anche modelli di classe nettamente superiore ne hanno appena 2. Non proprio avanzatissimo, d'altra parte, il comando (a pedale per gli anteriori e a mano per i posteriori) che viene unificato soltanto nel 1930. Il prezzo base della Seven, di poco superiore alle 200 sterline, viene ulteriormente ribassato nel corso degli anni mettendo a profitto più moderne tecniche di assemblaggio a somiglianza di quelle americane, mentre contribuiranno allo sviluppo della vettura varianti sportive, con compressore e 32 Cv rispetto ai circa 10 delle normali.

Per esaltare le capacità realizzative in materia di cilindrata contenute, nel 1936 l'Austin finanzia inoltre l'allestimento di alcuni prototipi da corsa con un motore bialbero sovralimentato di 750 cc capace di ben 116 Cv a 9.000 giri al minuto. La qualità e la versatilità del progetto è tale che la Seven viene anche costruita su licenza all'estero: in Germania dalla Dixi-Bmw, in Francia dalla Rosengart, in Giappone dalla Datsun e perfino in USA dalla American Austin, in verità senza fare sfracelli dal punto di vista commerciale. La piccola inglese tiene comunque banco a lungo sul mercato interno e coloniale, ma la concorrenza si fa sempre più insidiosa e la Casa torna alle cilindrata superiori nel 1927 con la riedizione della Twenty, una 6 cilindri di 3400 cc alla quale si affianca la più sobria 2200 Light Six.

### LA MORTE DI AUSTIN

Poco dopo l'inizio del secondo conflitto mondiale, nel 1941, muore Herbert Austin lasciando il comando dell'azienda a Leonard P. Lord che affronta poi il difficile dopoguerra. Modello di punta è la Sixteen del 1945, equipaggiata con un 4 cilindri 2200 ad albero a camme in te-

sta, cui si affiancano le lussuose 6 cilindri 4 litri Sheerline e Princess (una profusione di pelli e legni che strizza l'occhio alle Rolls Royce), mentre al salone di Ginevra del 1947 appare la A 40 Devon che ha grande successo d'esportazione. Favorevoli gli esiti anche nella fascia superiore, con la A 70 Hampshire e la A 90. Il consolidamento della società porta così, nel 1952, al matrimonio con il gruppo Nuffield che raccoglie Morris, MG, Riley e Wolseley creando la British Motor Corporation (BMC). Il marchio Austin d'ora in poi va dunque di pari passo con gli altri, identificando modelli con base meccanica e carrozzeria spesso praticamente identiche. Nel 1951, però, nasce la A 30, altra vettura di rilevanza storica per l'industria britannica di settore e ulteriore passo avanti rispetto alla Seven nello sviluppo della mobilità nel Paese. Per lo stile della carrozzeria, Leonard Lord si rivolge allo studio diretto dal celebre designer statunitense Raymond Loewy (suoi la conchiglia simbolo dei carburanti Shell, il pacchetto delle sigarette Lucky Strike e i tratti futuristici della Studebaker Avanti) che affida al collaboratore Bob Koto il compito di dare forma alla nuova utilitaria. Le proposte non vengono

# Austin

seguite alla lettera nella serie, ma la A 30 svolge molto bene il ruolo, grazie soprattutto a una buona abitabilità per un'auto lunga meno di 3 metri e mezzo, ad un bagagliaio dalla capienza discreta e al motore 4 cilindri di 800 cc da 28 Cv molto economica nei consumi.

Nel 1956 debutta poi, al salone di Parigi, l'evoluzione A 35, con qualche ritocco estetico e cilindrata portata a 950 cc, che resta in produzione fino alla soglia degli anni Sessanta, dopo 250mila unità vendute comprese le derivate wagon Countryman, pick up e tante altre. E fra le derivate si può inserire perfino la piccola spider Austin Healey Sprite del 1958, che della utilitaria riprende motore e parte della meccanica fondamentale, secondo modello frutto della collaborazione con Donald Healey, iniziata nel 1952 con la più grossa e prestante 100.

A partire dal 1954, invece, l'incontro con la Nash, per la realizzazione della Metropolitan, una sportiva 1500 sia in versione chiusa che scoperta. Nel 1959 il testimone della A 35 passa, nell'ambito del gruppo BMC, ad un autentico mito come la Mini. In quell'anno, infatti, dal genio del progettista di origini greco-levantine Alec Issigonis (1906-1988), nasce la rivoluzionaria vettura a trazione anteriore e motore trasversale di 850 cc capostipite di uno schema tecnico dominante ancora oggi.

Capolavoro di razionalità e intelligenza, in 3 metri di lunghezza la Mini riesce a ospitare comodamente 4 persone e, su strada, si rivela una campionessa di agilità e stabilità, caratteristiche che la portano a dominare per anni nel campionato del Mondo Rally. Battezzata Mini Minor per il marchio Morris, adotta inizialmente il nome Seven nella variante Austin, per poi abbandonarlo successivamente seguendo l'evoluzione anche tecnica del prodotto, non dimenticando (dal 1962) le sportive Cooper e Cooper S di 1000 e 1300 cc che fanno strage di vittorie nelle competizioni.

Intanto, nel 1958, in collaborazione con la Pininfarina, viene presentata la nuova A 40, una

## IL PERSONAGGIO Herbert Austin

Imprenditore sempre attento alle tendenze del mercato, *Herbert Austin* (nella foto) è anche uomo di intuizioni che spesso non tengono conto neppure dei rischi commerciali. Infatti, come è determinato, e con ragione, nella definizione del progetto della utilitaria Seven, così ha assai meno fortuna quando decide di costruire trattori per l'agricoltura. L'idea nasce alla fine della Prima guerra mondiale, in una fase che richiede il massimo impegno destinato alla ricostruzione e al rilancio economico e, in particolare dell'agricoltura. Ma, mentre negli Stati Uniti si afferma l'innovativo trattore Fordson, in Gran Bretagna Austin, che crede nel futuro del settore, cerca di imitarlo pensando di ripeterne il successo a livello internazionale. Il mezzo britannico, lanciato nel 1919, è però inferiore tecnicamente a quello americano, utilizza il motore di 3,6 litri della Twenty depotenziato a 29 Cv, ha solo 2 marce e pesa di più del rivale, rendendo meno complessivamente nell'uso pratico; notevole, inoltre, la differenza di prezzo, superiore quasi del doppio. E non riesce a sollevare le sorti del trattore inglese neppure il tentativo di proporlo all'estero, impiantando nel 1921 una fabbrica in Francia a Liancourt, nei pressi di Parigi. L'esperienza ha vita difficile, fino al 1934, con circa 5mila esemplari costruiti, dei quali qualcuno esportato anche in Italia dopo la presentazione alla fiera di Milano del 1929.



berlinetta dall'inedita carrozzeria due volumi e con abitacolo trasformabile dotata di un 4 cilindri di 950 cc, poi portato a 1100, che vede anche l'inizio del rapporto in Italia con la Innocenti, che avvia la produzione su licenza negli stabilimenti di Lambrate. Nel corso degli anni Sessanta, la collaborazione con la carrozzeria piemontese si estende a vari modelli, sia più tradizionali come la A 60 Cambridge dai tratti americaneggianti, sia quelle che ripropongono l'impostazione fondamentale della Mini in categorie superiori: fra queste, le 1100-1300, che tengono a battesimo le sofisticate sospensioni idropneumatiche hydroelastic, e la più grande 1800 vincitrice della seconda edizione del premio Auto dell'Anno nel 1965, surclassando l'Autobianchi Primula e la Ford Mustang.

Lo sviluppo dei progetti di Issigonis caratterizza una fase particolarmente complessa dell'industria britannica dell'auto che vive un succedersi di crisi e fusioni di tante aziende storiche e dai blasoni prestigiosi, dalla Jaguar alla Daimler, dalla Rover alla Triumph.

La BMC diventa così il riferimento di questo mondo in ebollizione e, prima con la creazione della British Motor Holding (BMH), poi nel 1968 della British Leyland Motor Company (BLMC), mette insieme un gigante che raccoglie la bellezza di una dozzina di marchi diversi e la stessa Mini, forte della grande immagine acquisita, diventa a sua volta marchio autonomo. La difficile gestione di un simile patrimonio costringe a sinergie che unificano i mo-

delli nella sostanza limitando le distinzioni praticamente ai soli badge e, nel corso degli anni Settanta, la British Leyland, che nel 1972 ha anche acquistato l'italiana Innocenti, rischia il crollo e costringe all'intervento di sostegno pubblico. In questo contesto sempre più difficile, tra scioperi e chiusure di stabilimenti, nel 1980 si puntano le carte sulla nuova Austin Metro, con l'ambizione di proporre l'erede della Mini. Più ingombrante nelle dimensioni esterne, non altrettanto simpatica esteticamente e dotata di una meccanica comunque simile (i motori sono sempre i soliti 1000 e 1300 di lunga carriera), la neonata vettura è però più versatile grazie al portellone posteriore e, nell'evoluzione, prende il nome Rover 100 e arrivano anche le versioni a 4 porte laterali e una cabrio con capote a comando elettrico. La Metro esce di scena addirittura prima dell'auto che deve sostituire.

Sorte altrettanto poco brillante accompagna gli ultimi modelli che si fregiano del marchio Austin: l'ultima Princess (neppure l'ombra di quei raffinati salotti del passato), la Maxi e le medie Maestro e Montego, proposte con carrozzeria a 2, 3 volumi e wagon, con motori da 1300 a 2 litri.

Unico picco d'interesse sotto il profilo tecnico, l'apparizione in gamma di uno dei primi diesel del mondo ad iniezione diretta: un vero e proprio canto del cigno.



## La strategia *Progetto Mini*

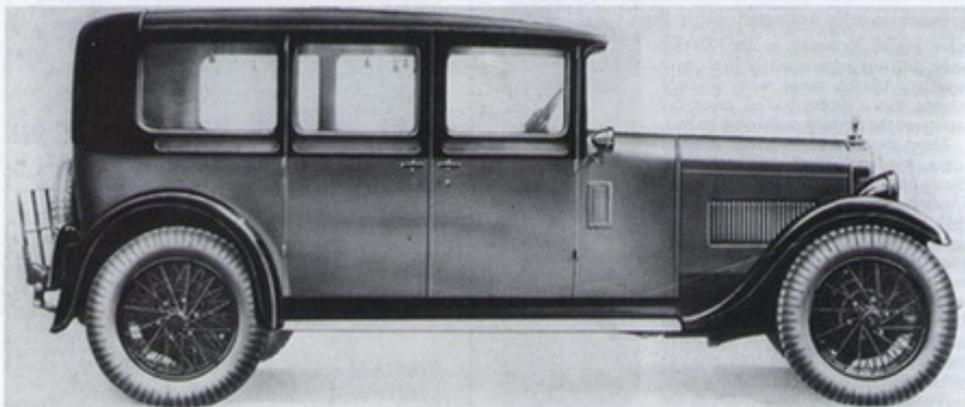
In gara le Mini Cooper adottano indifferentemente i marchi Austin e Morris: nell'infinita serie di varianti utilizzate per le competizioni, sia su strada che in circuito, molti sono i prototipi sperimentali che testimoniano della straordinaria versatilità del progetto originale di Alec Issigonis. Fra le sportive Mini più estreme, c'è perfino una quattro ruote motrici dotata di 2 motori, uno normalmente sull'asse anteriore e l'altro posteriore ad occupare anche lo spazio dei sedili, per la quale si pensa ad una possibile produzione in serie che non ha seguito.

Di Twin Mini se ne costruiscono dunque soltanto 3 esemplari e la più nota è quella che prende parte senza successo (costretta al ritiro) alla Targa Florio del 1963. L'elaborazione curata da John Cooper prevede un motore anteriore di 1100 cc da 85 Cv e uno posteriore di 1200 cc da un centinaio, mentre i 2 cambi sono manovrabili da due leve collegate tra loro da un semplice braccetto. Notevoli le prestazioni, con velocità massima intorno ai 220 chilometri orari. Messa da parte anche l'eventualità di sviluppare un progetto di Mini in chiave fuoristrada, nel 1964 viene invece presentata la Moke, con carrozzeria ridotta all'osso in stile piccola Jeep, ruote tassellate ma con la sola trazione anteriore. L'esercito inglese, cui è inizialmente destinata, non la accetta, ma il successo commerciale è discreto, tanto che viene costruita, in giro per il mondo, addirittura fino al 1992.

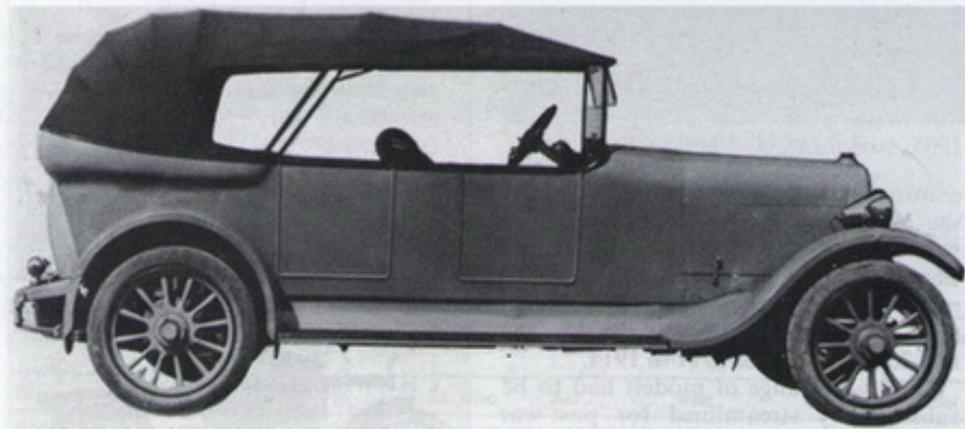
# Twenty

Produzione 1919 - 1921

Carrozzeria Berlina - Tourer - Torpedo



1



2

Progettata quando ancora è in corso la Prima guerra mondiale e presentata poco prima della fine del conflitto, la Twenty svolge un ruolo importante per il rilancio dell'Austin nel periodo della riconversione postbellica. La strategia della Casa britannica si concentra infatti praticamente su un monoprodotto, di categoria superiore quanto a cilindrata (3600 cc) ma con allestimenti e dotazioni di classe media, un po' a imitazione di modelli americani dello stesso periodo. La Twenty, comunque, si afferma per le grandi doti di abitabilità, grazie ad un passo molto generoso di oltre tre metri e alla sua vocazione di vettura confortevole ed affidabile. La meccanica,

tradizionale e semplice (motore a 4 cilindri e valvole laterali), si rivela robusta e contribuisce al successo della Twenty che raggiunge livelli produttivi interessanti per un'auto degli anni Venti, superiore alle 100 unità alla settimana. Il tentativo di contenere al massimo il prezzo non è però raggiunto pienamente e, dalle 495 sterline del lancio, si arriva rapidamente a 695 con margini di guadagno sempre più ridotti, mentre la strategia del monoprodotto comincia a dare segni negativi costringendo l'Austin a rivederne i contenuti e a mettere in cantiere nuovi modelli anche di carattere decisamente utilitario.

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,500

Larghezza ..... m 1,600

Altezza ..... nd

POSTI ..... 6

PORTE ..... 4

PESO ..... nd

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 3600 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

### FRENI

Anteriore ..... tamburo

Posteriore ..... tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Sterline 495

1. Una Twenty versione berlina del 1919
2. Uno dei primi esemplari con carrozzeria torpedo
3. La Twenty torpedo



3

# Seven

Produzione 1922 - 1939

Carrozzeria Berlina - Torpedo

La Seven il modello che apre la fase di motorizzazione di massa in Gran Bretagna, conquistando consensi anche in Francia, in Germania e in Giappone, oltre a rappresentare un punto di riferimento tecnico-costruttivo per molte Case concorrenti convinte della necessità di proporre vetture popolari ed economiche. Presentata nel 1922, dopo non poche difficoltà all'interno dell'azienda per approvarne il progetto, la Seven resta in vita fino agli anni Trenta per una produzione complessiva di 300mila esemplari. La formula di successo è quella di un'auto compattissima, dalla lunghezza inferiore ai tre metri, ma capace comunque di ospitare con discreto comfort 4 persone e dalla manutenzione semplice e poco costosa. Il motore a 4 cilindri, inizialmente di 700 cc viene successivamente portato a 750, per prestazioni più che dignitose, e anche gli allestimenti diventano meno spartani, mentre il prezzo del telaio scende fino a 120 sterline. Notevole, inoltre, per una vettura utilitaria dell'epoca, l'adozione di 4 freni, mentre il propulsore è sorretto da due soli supporti di banco. Numerose le varianti e le elaborazioni, sia della meccanica che della carrozzeria, fra le quali una sportiva con potenza di 32 Cv.

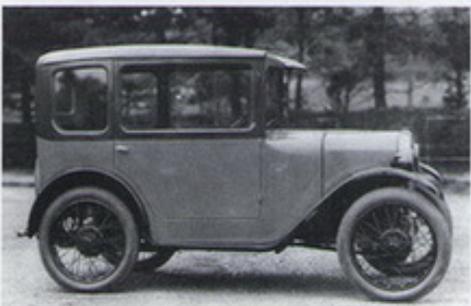
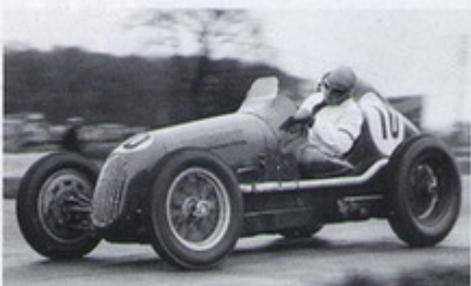
## FOCUS

### I freni su quattro ruote

Prerogativa tecnica dell'Austin Seven è il montaggio di freni sulle quattro ruote, una soluzione che all'epoca non possono vantare neppure molte auto di categoria superiore. Il comando, però, è sdoppiato: a pedale per i freni posteriori e a mano, con leva, per quelli anteriori. Viene modificato soltanto per i modelli costruiti dopo il 1930.



1. Una Seven primo modello con tetto in tela
2. Una vettura da corsa su base Seven
3. La versione berlina. La Seven inaugura la motorizzazione di massa in Inghilterra



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 2,800

Larghezza ..... m 1,160

Altezza ..... m 1,500

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... nd

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 700 cc

Cilindri ..... 4 in linea

Potenza ..... 10,5 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... Sterline 200

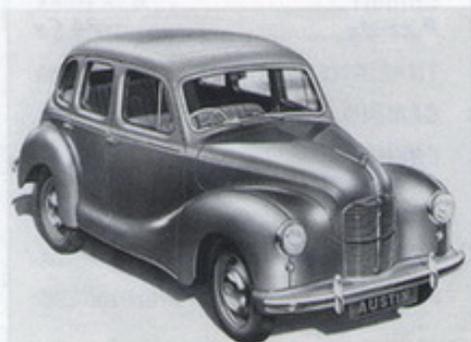
## A 40 Devon

Produzione 1947 - 1952

Carrozzeria Berlina

Presentata al salone di Ginevra del 1947, la A 40 Devon è il modello che consente alla Austin di estendere la sua influenza sui mercati esteri al di là di quelli del Commonwealth britannico e uno dei pilastri della strategia postbellica di L.P. Lord, patron della Casa e di fatto vero erede del fondatore. La nuova vettura, prodotta dalla Austin, è una compatta equipaggiata con un 4 cilindri di 1200 cc da 40 Cv e sbarca anche negli Stati Uniti, dove ottiene buoni consensi portando in attivo il bilancio esportazioni del marchio che, a fine carriera, raggiunge 90 milioni di sterline. Buoni risultati di diffusione si hanno perfino a Ceylon, in Cina e in Iran, a conferma della bontà e della versatilità di un progetto dall'impostazione tradizionale ma votato alla massima affidabilità. La produzione della A 40 Devon termina nel 1952 dopo essere stata venduta in oltre 450 mila esemplari, al lancio della A 40 Somerset, ma le derivate commerciali (van e pick up) restano in listino fino al 1957.

1. In fabbrica si festeggia la costruzione della vettura Austin numero due milioni: è una A 40 Devon
2. Un particolare degli interni della A 40 Devon: sedili e volante in pelle, legno sul cruscotto
3. La Devon in un disegno dell'epoca
4. Uno degli ultimi esemplari della A 40 Devon



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,850

Larghezza ..... m 1,520

Altezza ..... nd

POSTI ..... 4

PORTE ..... 4

PESO ..... 980 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1200 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... nd

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... nd

# A 35

Produzione 1956 - 1959

Carrozzeria Berlina - Station wagon - Van

Erede della A 30, utilitaria di grande successo (250mila unità prodotte) nel cui progetto è coinvolto anche il celebre designer americano Raymond Loewy, la A 35 nasce nel 1956 proponendo un nuovo motore quattro cilindri di 950 cc da 34 Cv. La linea tondeggiate del corpo vettura, invece, resta praticamente invariata e la "baby Austin" si distingue sempre per la buona abitabilità interna, rispetto ad una lunghezza esterna inferiore ai 3 metri e mezzo, e la capacità del bagagliaio è sufficiente anche per affrontare lunghi viaggi. Grazie al motore dal temperamento vivace, le prestazioni sono degne di nota, con velocità massima intorno ai 120 chilometri orari.

Numerose le versioni proposte: oltre alle berline a due e quattro porte, la wagon Countryman, la Van e la pick up per il piccolo trasporto. La produzione si prolunga fino agli anni Sessanta, accreditando la fama di affidabilità ed economia d'esercizio. Varie componenti tecniche della A 35 vengono inoltre utilizzate per la sportiva spider Austin Healey Sprite.

1. Le linee bombate della baby Austin
2. Una versione Van
3. Al posteriore, anch'esso dalle linee piuttosto tondeggianti, spiccano i gruppi ottici separati di forma circolare



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1956 - 1959
Berlina	1956 - 1959
Van e Wagon Countryman	1956 - 1957
Pick up	1956 - 1962



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza	m 3,460
Larghezza	m 1,400
Altezza	m 1,500

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2/4

PESO ..... 684 kg

### MOTORE

Alimentazione	benzina
Cilindrata	948 cc
Cilindri	4 in linea
Potenza	34 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore	a tamburo
Posteriore	a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... nd

# A 40

Produzione 1958 - 1967

Carrozzeria Berlina

Nata nel 1958 per sostituire la A 35, la nuova A 40 è frutto della collaborazione tra la BMC e la Pininfarina. La linea della carrozzeria rompe dunque decisamente con gli schemi tradizionali e la debuttante berlina inaugura la formula della due volumi con netto taglio della parte posteriore quasi da piccola wagon. In conseguenza, l'abitacolo è particolarmente spazioso e al vano bagagli si accede da un portello a ribaltina. Le porte laterali sono soltanto due, ma l'ampia vetratura dona grande luminosità; finiture e allestimenti sono di livello superiore per la categoria. Il motore è il collaudato quattro cilindri Austin di 950 cc con potenza di 34 Cv e l'impostazione meccanica è classica, con trazione posteriore e sospensioni posteriori ad assale rigido, freni a tamburo e cambio a 4 marce con prima non sincronizzata. Nell'evoluzione del modello, il motore passa a 1100 cc per migliorare le comunque non disprezzabili prestazioni. Di successo, la A 40 viene costruita su licenza anche in Italia dalla Innocenti, a partire dalla fine del 1960.



1. Le linee anticonformiste scelte da Pininfarina per la A 40
2. L'ampio portellone della A 40
3. La grande calandra anteriore, con il logo Austin posizionato al centro

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,690  
 Larghezza ..... m 1,510  
 Altezza ..... m 1,440

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 737 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
 Cilindrata ..... 948 cc  
 Cilindri ..... 4  
 Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Lire 1.350.000

# 1100

Produzione 1964 - 1967

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Lanciata nel 1964, l'Austin 1.100 (come le varie gemelle vendute con altri marchi del gruppo) riprende lo schema tecnico rivoluzionario voluto da Alec Issigonis per la Mini del 1959. Motore anteriore disposto trasversalmente e trazione anteriore sono le caratteristiche di base che distinguono anche le medio-compatte della BMC dalle rivali contemporanee e influenzano le scelte future della concorrenza. A sottolineare ulteriormente la modernità della nuova vettura, sono inoltre le sospensioni idropneumatiche hydrolastic, che offrono un comportamento eccellente in materia di comfort e tenuta di strada. Nell'impianto frenante vengono adottati i dischi anteriori. La linea della carrozzeria berlina a quattro porte, a due volumi originale ed elegante, è disegnata dalla Pininfarina, mentre l'abitacolo è molto spazioso in rapporto alle dimensioni esterne contenute sotto i 4 metri di lunghezza. Alle soluzioni d'avanguardia è però unito un motore tradizionale, il non più giovanissimo 4 cilindri 1100 ad aste e bilancieri da 50 Cv, con cambio a 4 marce dalla prima non sincronizzata. La berlina inglese è venduta in Italia come Innocenti I4.



1. L'Austin 1100. La berlina viene prodotta dal 1964 al 1967

2. La versione giardinetta della 1100

3. Uno degli esemplari più recenti del modello Austin

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,730

Larghezza ..... m 1,530

Altezza ..... m 1,350

POSTI ..... 4/5

PORTE ..... 4

PESO ..... 800 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1098 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 125 km/h

PREZZO ..... Sterline 505

# 1800

Produzione 1964 - 1974

Carrozzeria Berlina

Berlina quattro porte di classe medio-superiore, la 1800 ricalca lo schema tecnico innovativo della Mini e della 1100, a trazione anteriore con motore disposto trasversalmente. Lo stile della carrozzeria, frutto della consolidata collaborazione con la Pininfarina, propone un design decisamente anticonformista per un'auto della categoria: due volumi e mezzo e tre luci laterali per offrire grande luminosità all'abitacolo. Lo spazio interno, come per tutte le BMC di nuova generazione, è inoltre particolarmente ampio e le finiture sono sobrie, semplici, ma di qualità. Nella meccanica ritroviamo le sospensioni idropneumatiche hydroelastic e l'impianto frenante misto è dotato di servofreno. Il motore a 4 cilindri di 1800 cc non è certo sportivo, con potenza di 86 Cv che consente di sfiorare i 150 chilometri orari. In compenso, l'elasticità di marcia è notevole e il cambio a quattro marce è interamente sincronizzato. Originale e tecnicamente all'avanguardia, la 1800 conquista il consenso anche dei giornalisti dell'Auto dell'Anno, premio che conquista nel 1965.



1. Il frontale della 1800 con cromature sulla calandra e presa d'aria sul cofano
2. Un particolare degli interni
3. Il profilo della Austin 1800 mette in risalto la particolare carrozzeria
4. La 1800 viene prodotta dal 1964 al 1974



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,170  
Larghezza ..... m 1,700  
Altezza ..... m 1,430

POSTI ..... 4/5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.150 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1798 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 86 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

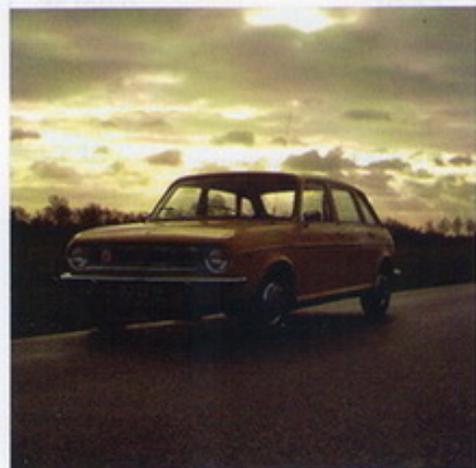
PREZZO ..... Lire 1.780.000

# Maxi

Produzione 1970 - 1982

Carrozzeria Berlina

Nata nel 1970, come evoluzione delle medie del gruppo britannico a trazione anteriore, la Maxi ne mantiene l'impostazione tecnica e l'architettura fondamentale della carrozzeria a due volumi e mezzo. La British Leyland, che la produce e la commercializza col marchio Austin, aggiunge il portellone posteriore, che, abbinato al sedile ribaltabile, rende lo spazio interno ampio e funzionale, prerogativa ereditata dai modelli precedenti, mentre gli ingombri esterni restano contenuti intorno ai 4 metri di lunghezza. Meno convincenti, rispetto al passato, le finiture e la cura negli allestimenti, ma nella meccanica abbondano le conferme, comprese le sospensioni idropneumatiche hydroelastic. I motori sono a 4 cilindri di 1500 e 1750 cc, con potenze di 74 e 84 Cv, accoppiati a un nuovo cambio a 5 marce con quinta di "riposo", per contenere consumi e rumorosità nei percorsi veloci. Non eccezionali le prestazioni, con punte inferiori ai 150 chilometri orari. Nel 1980 esce di produzione la 1500, sostituita dalla 1750 L e dalla 1750 HLS. A un livello intermedio si colloca la HL. La Maxi esce di listino nel 1982, dopo 486.276 unità prodotte.



1. Vista laterale della Maxi, prodotta dalla Austin dal 1970
2. Il posteriore, con l'ampio portellone
3. Una delle ultime versioni della Maxi
4. Il posto guida della Maxi

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,050  
Larghezza ..... m 1,630  
Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 4/5

PORTE ..... 5

PESO ..... 900 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1485 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 74 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 1.450.000

# Princess 1800 HL

Produzione 1974 - 1980

Carrozzeria Berlina

Il marchio Princess, forte di una tradizione legata a vetture di prestigio dalle finiture lussuose e dai ricchi allestimenti, viene ripreso dalla Austin nel 1974 per una berlina a quattro porte di categoria media che, però, non può certo vantare caratteristiche di pregio paragonabili ai nobili modelli che l'hanno preceduta. La Princess 1800 HL ha una linea a due volumi molto originale non priva di tocchi ricercati (come il tetto ricoperto in vinile), e lo spazio riservato all'abitacolo è notevole, ma la qualità costruttiva e le finiture sono forse un po' modeste per la classe d'appartenenza di quest'auto, che si pretende medio alta. Lo schema meccanico del "tutto avanti", poi, ripropone un'architettura già nota, mentre le sospensioni hydragas sono un'evoluzione delle già note hydrolastic, abbondantemente collaudate sui modelli del gruppo britannico. Il motore è un 4 cilindri 1800 dalla potenza modesta (82 Cv), con cambio a sole 4 marce, e la velocità massima non raggiunge i 160 chilometri orari. Viene comunque offerta anche una variante dotata di un 6 cilindri 2200 da 110 Cv. La produzione della 1800 HL termina nel 1980.

1. La Princess prima serie con la caratteristica coda spiovente
2. I doppi fari della 1800
3. La lussuosa versione Princess con il tetto in vinile. L'abitacolo è rifinito con pelli e legni pregiati



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,450

Larghezza ..... m 1,730

Altezza ..... m 1,410

POSTI ..... 4/5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.100 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1798 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 82 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 157 km/h

PREZZO ..... Sterline 2.237

# Metro

Produzione 1980 - 1995

Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Presentata nel 1980 con il compito, difficilissimo, di sostituire la Mini, la Metro non ha in realtà vita facile e non riesce a mettere definitivamente a riposo la berlinezza rivoluzionaria progettata da Alec Issigonis. Lunga 3,40 metri (ben 40 centimetri in più della Mini) e dotata di portellone posteriore, la vettura offre un abitacolo spazioso e una buona funzionalità anche per il trasporto dei bagagli, argomento sconosciuto alla illustre progenitrice. Nella meccanica, però, molto resta come prima: in particolare i motori, che sono sempre i noti 4 cilindri aste e bilancieri di 1000 e 1300 cc, con potenze di 44 e 65 Cv. Sofisticata per la categoria le sospensioni hydragas, riprese dai modelli di classe superiore del gruppo. Numerose le varianti, fra le quali le quattro porte, le sportive MG, la versione cabrio e la lussuosa Vanden Plas, nonché una poderosa variante rally con motore centrale. A fine carriera, la Metro adotta il marchio Rover e la sigla 100.



1

1. La Metro nasce nel 1980 per sostituire la Mini
2. Il profilo della piccola Austin
3. La Metro è lunga 3 metri e 40
4. Uno dei primi esemplari del 1980



2



3



4

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 3,400
Larghezza .....	m 1,550
Altezza .....	m 1,360

POSTI .....

5

PORTE .....

3/5

PESO .....

743 kg

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	998 cc
Cilindri .....	4 in linea
Potenza .....	44 Cv

TRAZIONE .....

anteriore

CAMBIO .....

4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA .....

135 km/h

PREZZO .....

Sterline 3.095

## Maestro/Montego

Produzione 1983 - 1990

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Erede delle 1100 e delle Maxi, la Maestro viene presentata nel 1983 con carrozzeria due volumi a cinque porte e mantiene l'impostazione tecnica, ormai classica, dei modelli medi precedenti del gruppo britannico. Scompaiono, però, le sofisticate sospensioni pneumatiche, sostituite da un più semplice e tradizionale schema con avantreno tipo McPherson e retrotreno ad assale semi indipendente. Nessuna novità di rilievo, al lancio, neppure nei motori, a 4 cilindri di 1300 o 1600 cc da 68 e 85 Cv. Nel 1984, alla Maestro si affianca la berlina tre volumi quattro porte Montego, poi proposta anche nelle varianti wagon Estate e sportiva MG. Nella gamma dei propulsori si aggiunge anche un due litri da 102 Cv e, successivamente, un interessante e innovativo diesel ad iniezione diretta.



1. Panoramica della gamma Montego  
2. Vista laterale della due volumi Maestro  
3. La Montego station wagon



### FOCUS Diesel a iniezione diretta

Modello non certo d'avanguardia, la Montego può vantare però una prerogativa tecnica degna di nota. Nel 1988, praticamente in contemporanea con la Fiat Croma, la vettura britannica monta infatti un quattro cilindri diesel due litri a iniezione diretta, sistema fino ad allora riservato ai veicoli industriali. Progettata in collaborazione con la specialista Perkins, questa moderna unità offre la buona potenza di 81 Cv per prestazioni di rilievo.



### SCHEDA TECNICA MAESTRO 1.3

#### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,000
Larghezza .....	m 1,690
Altezza .....	m 1,420

POSTI .....

5

PORTE .....

5

PESO .....

875 kg

#### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1275 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	68 Cv

TRAZIONE .....

anteriore

CAMBIO .....

4 marce

#### FRENI

Anteriore .....

a disco

Posteriore .....

a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA .....

156 km/h

PREZZO .....

Lire 12.230.000

# Austin Healey

Warwick, Inghilterra 1946 - 1970



Pilota di aerei e di auto (nel 1931 vince anche il Rally di Montecarlo), Donald Mitchel Healey lavora, negli anni Trenta, come progettista alla Riley e successivamente viene nominato direttore tecnico della Triumph. Nel periodo bellico è in forza alla Humber e, alla fine del conflitto, nel 1946 il già maturo tecnico britannico crea il suo marchio, fondando la Donald Healey Motor Company a Warwick nei pressi di Coventry. Le prime realizzazioni utilizzano meccaniche di derivazione, fra le quali una berlina con motore Riley e una cabriolet, carrozzata da Pinin Farina, in collaborazione con l'americana Nash. Nel 1952 la svolta, con la nascita della 100, spider studiata assieme al fratello ed equipaggiata con il 4 cilindri di 2,7 litri della Austin A 90 Atlantic. La sigla che identifica la vettura fa riferimento alla velocità massima in miglia e l'impostazione fondamentale è un po' contraddittoria, mettendo insieme, ad esempio, sportive sospensioni anteriori a quadrilateri ma cambio a sole 3 marce.

L'auto incontra comunque l'interesse dei vertici dell'appena formato grande gruppo British Motor Corporation (BMC) che, nella pur vasta gamma, difetta di modelli più spinti nella fascia media. Leonard Lord e George Harriman, presidente e amministratore delegato del colosso inglese, concludono così un accordo con il piccolo costruttore.

## LE SPIDER

È l'atto iniziale che porta all'affermazione di uno dei marchi nobili e storici delle scoperte made in England. La debuttante Austin Healey viene prodotta negli stabilimenti di Warwick e, già nel 1955, viene presentata una variante S, con cambio a 4 marce e overdrive.

Il successo è rapido, soprattutto sul mercato



1. Tommy Wisdom e Cecil Winby all'arrivo della Mille Miglia
2. Il pilota Art Habersin nella pit lane di Nassau, alle Bahamas
3. Una scena del film *Speed Crazy* con una spider Austin Healey

statunitense, da sempre particolarmente attratto dalle spider d'oltreoceano, che sono protagoniste spesso anche delle competizioni locali. La 100, del resto, si comporta assai bene nelle stesse gare del Vecchio continente, Mille

Miglia compresa. Nel 1956, dopo il trasferimento delle linee negli impianti BMC di Longbridge, viene lanciata la 100/6, che aggiunge alla sigla il numero dei cilindri del nuovo motore adottato, il 2600 di provenienza Austin A 90 Westminster. Non proprio aggressivo nelle prestazioni, questo propulsore non brilla neppure nel confronto con il 4 cilindri della 100/4 e si interviene per ricavarne almeno un centinaio di cavalli, portati nel 1957 a 117 con la discreta coppia di 20,6 chilogrammetri a 3.000

# Austin Healey

giri al minuto. Per quanto riguarda la carrozzeria, il passo allungato a 2,34 metri consente 2 minuscoli posti posteriori (eliminati poi sulla versione più potente) e, fra gli optional, non mancano l'hard-top e le classiche ruote a raggi. Nel 1959 l'evoluzione della Six vive un altro importante salto di qualità, con il montaggio di un 3 litri da 124 Cv e 22,4 chilogrammetri di coppia a 2.700 giri al minuto. Le prestazioni, in conseguenza, migliorano nettamente, mettendo fine alle lamentele dei clienti più sportivi che rimpiangono la vivacità delle Healey a 4 cilindri: ora la velocità massima supera i 180 chilometri orari e l'impianto frenante adotta i dischi anteriori della Girling. Si torna, inoltre, alla possibilità di avere gli strapuntini posteriori e, nel corso degli anni Sessanta, migliorano qualità e finiture, con la capote a soffietto più semplice da utilizzare e i vetri laterali discendenti, un vero lusso per l'epoca; l'ultima serie, la Mk III del 1963, propone allestimenti lussuosi, con radica e pelle, mentre il motore raggiunge i 150 Cv per garantire velocità prossime ai 200 chilometri orari.

## TUTTO TERMINA NEL 1968

La produzione cessa nel 1968, dopo quasi 60mila unità costruite e in buona parte destinate agli Stati Uniti. Intanto, facendo un passo indietro agli anni Cinquanta, è iniziata anche la vita dell'unico altro modello nella storia della Austin Healey, la piccola spider Sprite. Nel 1958 si affianca dunque alla 100 una sportiva scoperta destinata in particolare ai giovani, compatta, maneggevolissima, sufficientemente vivace e, soprattutto, economica da acquistare e da gestire. La Sprite prende in prestito componenti provenienti dalla produzione di massa BMC, a partire dal motore che è l'affidabile 4 cilindri di 950 cc della Austin A 35, per l'occasione potenziato a 43 Cv grazie all'adozione di 2 carburatori SU. Ma a sorprendere il pubblico è il disegno della carrozzeria, curato da Gerry Coker, tondeggianti e con i caratteristici fari anteriori prominenti che donano alla vettura il nomignolo frog eye (occhi di rana). In realtà devono essere a scomparsa, ma l'imperativo categorico è di risparmiare sui costi; tanto, che anche l'allesti-

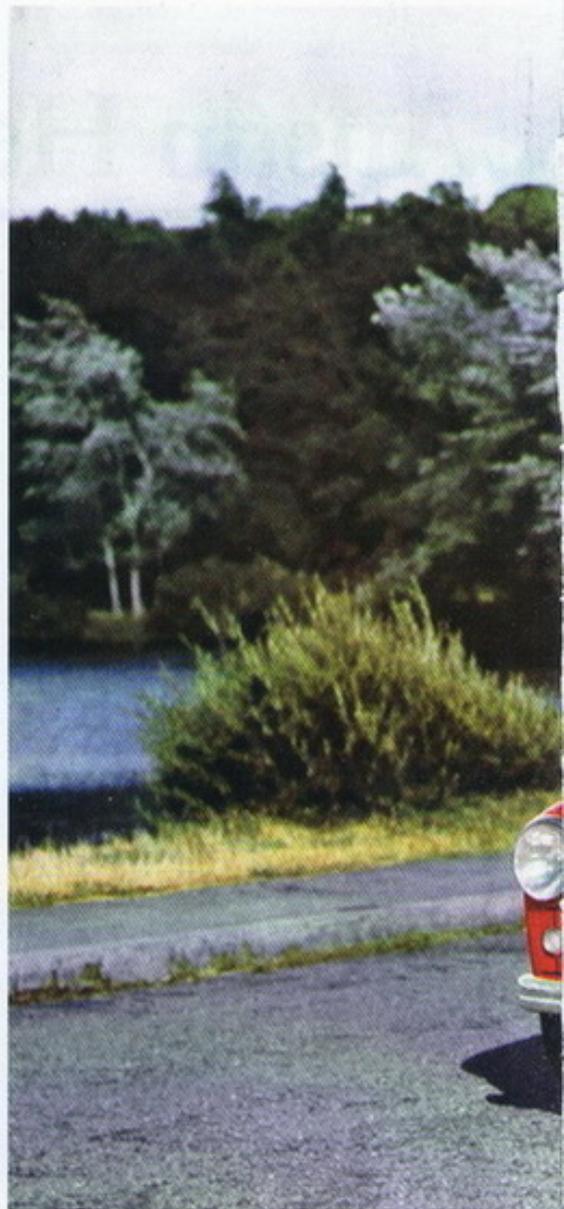


## IL PERSONAGGIO Donald Mitchel Healey

Prima di fondare la sua azienda, nel 1946, *Donald Mitchel Healey* (nella foto a destra con Leonard Lord) acquisisce un importante patrimonio di conoscenze nel campo dei motori e della meccanica avanzata. Pilota di aerei della Royal Flying Corps, inizia negli anni Venti anche la carriera agonistica nei rally, che lo porta alla importante vittoria nel 1930 del Montecarlo alla guida di una Invicta 4500. Diventa quindi, qualche anno più tardi, progettista alla Riley e, successivamente, passa alla Triumph della quale assume l'incarico di direttore tecnico. Nel 1939 è alla Hillman, dove si dedica in particolare allo sviluppo di veicoli militari. Nel dopoguerra, il salto in avanti e l'avvio della sua impresa, con alterne vicende, compreso l'accordo con la statunitense Nash che non ha esiti positivi. All'inizio degli anni Cinquanta, l'incontro decisivo con Leonard Lord, patron della British Motor Corporation, che porta alla nascita del marchio Austin Healey e al lancio del modello d'esordio, la spider 100 equipaggiata con il 4 cilindri della Austin A 90.

mento è ridotto all'osso e fa la fortuna dei commercianti di accessori.

Il successo è notevole e, ancora una volta, è il mercato statunitense a dare una buona mano. Alla fine del 1961 sono già più di 50mila le spiderine britanniche vendute e, in quell'anno, arriva la seconda serie. Lo stile cambia completamente e diventa più moderno, ma decisamente più convenzionale, mentre il motore acquista 3 Cv e, nel 1962, viene sostituito da un 1100 da 55 Cv, capace di spingere la Sprite oltre i 140 chilometri orari. Nel frattempo, le sinergie nell'ambito del gruppo portano alla nascita della gemella MG Midget, un po' più ricca negli allesti-



menti con un design leggermente diverso, che segue una vita parallela. Nel 1964 è la volta della terza serie Mk III, con modifiche alle sospensioni e soluzioni più pratiche: vetri con comando a manovella, deflettori e maniglie sulle portiere; insomma, si cerca di offrire maggiore comfort, magari perdendo un po' dello spirito sportivo "duro e puro" del modello d'origine.

E la nuova filosofia prende maggiormente corpo con la Mk IV del 1966. Si passa alla capote ripiegabile a soffietto invece di quella smontabile con telaietto separato e il motore è ora un 1300 da 65 Cv (in pratica quello delle Mini Cooper S leggermente depotenziato).



La produzione cessa all'inizio degli anni Settanta, dopo quasi 130mila esemplari

venduti, soprattutto naturalmente in America. Ormai, nell'ambito del gruppo diventato nel frattempo British Leyland Motor Company (BLMC), per le sportive si privilegiano i marchi MG e Triumph. La Sprite ha anche una parente italiana realizzata dalla Innocenti con motori 950 e 1100, curata nelle finiture, dalla bella linea squadrata, completamente diversa da quella inglese, disegnata da Tom Tjaarda per la Ghia.

1. La spider Austin Healey
2. La Austin Healey Ton 792

Massimo Tiberi



## La strategia *Regine in gara*

Progettate con ispirazione chiaramente sportiva, le Austin Healey sono a lungo protagoniste sulla scena delle competizioni internazionali negli anni Cinquanta e Sessanta, distinguendosi nei rally, ma anche nelle gare di velocità e in circuito. Notevoli le affermazioni in particolare nelle corse più massacranti, dove la 100 e successivamente le 100/6 e 3000 possono far valere la grande robustezza e l'affidabilità della meccanica.

Il funambolico pilota finlandese Rauno Aaltonen (nella foto) si aggiudica, tra l'altro, l'ultima edizione del 1964 di una delle gare rallistiche più lunghe e difficili, la Spa-Sofia-Liegi.

Il connazionale Timo Makinen si mette invece in evidenza alla Targa Florio del 1965, mentre la grande Pat Moss miete successi nelle varie Coppe delle Dame e si aggiudica nel 1960 la Coppa delle Alpi. Numerose le presenze anche negli Stati Uniti, dove si mette in evidenza anche la piccola Sprite che può contare su una maneggevolezza da record.

Quest'ultima fa inoltre man bassa di vittorie di classe sulle piste europee, con partecipazioni significative in tutte le competizioni classiche e più impegnative, dalla 24 Ore di Le Mans alla Targa Florio. Molte le varianti speciali realizzate da artigiani e carrozzieri per rendere le Sprite sempre più competitive. Da ricordare la bella coupé Sebring costruita dalla Williams e Pritchard, non a caso dedicata alla celebre corsa statunitense dove la piccola sportiva britannica s'impone, nella sua categoria, in sequenza ininterrotta dal 1963 al 1967.

# 100

Produzione 1953 - 1959

Carrozzeria Spider

Presentata a Londra nel 1952, la Healey 100 (iniziata a produrre solo l'anno successivo) è una spider equipaggiata con il motore 4 cilindri 2700 della Austin A 90. Esteticamente piacevole, tecnicamente non esasperata ma dalle buone prestazioni e dal comportamento sportivo, viene subito apprezzata dai dirigenti Austin, che si accordano con Donald Healey per produrla negli stabilimenti della Casa. Nasce così la prima Austin Healey che, già nel 1955, viene potenziata nella versione S e adotta componenti meccaniche più efficienti, come i freni a disco, due carburatori e cambio a 4 rapporti con overdrive. La 100 ha notevole successo anche in Usa e si distingue in molte competizioni, mentre nel 1956 viene lanciata la nuova 100/6, con motore 6 cilindri 2600 che non brilla però per grinta, nonostante si arrivi a 117 Cv valore di tutto rispetto per l'epoca.

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
BN1	1953 - 1955
BN2	1955 - 1956
100M BN2	1955 - 1956
100S	1955
100/6 BN4	1956 - 1959
BN6	1959



1. La 100 è una spider molto sportiva che si presta alle personalizzazioni
2. La 100 in una immagine ufficiale
3. Nonostante il carattere aggressivo, la 100 mantiene la tipica eleganza inglese

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,00
Larghezza .....	m 1,52
Altezza .....	m 1,24

POSTI .....

PORTE .....

PESO .....

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	2660 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	90 Cv

TRAZIONE .....

CAMBIO .....

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA .....

PREZZO .....

# Sprite

Produzione 1958 - 1971  
Carrozzeria Spider

Una spider compatta, divertente da guidare, ma anche economica da acquistare: questa la filosofia costruttiva alla base della Austin Healey Sprite, destinata in particolare al pubblico più giovane. La vettura nasce nel 1958, sfruttando componenti di gran serie del gruppo BMC, come il motore 950 cc proveniente dalla Austin A 35 potenziato a 43 Cv grazie ai due carburatori. Il successo della scoperta britannica si deve in gran parte alla linea originale, disegnata da Gerry Coker, con i caratteristici fari anteriori ad occhio di ranocchia. Nel 1961 la frog eye viene però sostituita da una seconda generazione della Sprite dai tratti molto più convenzionali, che si ripetono nelle due serie successive, imparentate strettamente con la MG Midget. Più positiva l'evoluzione dei motori, di 1100 e poi di 1300 cc, per potenze fino a 65 Cv.



1. Una Sprite perfettamente restaurata  
2. L'originale linea della Sprite, disegnata da Gerry Coker  
4. Un manifesto pubblicitario dell'epoca

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Sprite	1958 - 1961
Sprite Mk II 950	1961 - 1962
Sprite Mk II 1.100	1962 - 1964
Sprite Mk III	1964 - 1966
Sprite Mk IV	1966 - 1971



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,470  
Larghezza ..... m 1,330  
Altezza ..... m 1,260

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 650 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 948 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 43 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... nd

# 3000

Produzione 1959 - 1968

Carrozzeria Spider

L'esperienza della 100/6, da molti criticata per le prestazioni meno vivaci delle stesse versioni a 4 cilindri, porta la Austin Healey ad un netto salto di qualità nell'evoluzione della sua spider più grande. Presentata nel 1959, la nuova big Healey monta un 6 cilindri tre litri da 124 Cv capace di spingerla a 180 chilometri orari. Migliorano, con la Mk II, anche allestimenti e dotazioni, con capote a soffietto più pratica, vetri laterali discendenti e accessori di pregio come le ruote a raggi. L'ultima generazione del 1963, siglata Mk III, è ulteriormente potenziata fino a 150 Cv e diventa un modello di lusso con ricche finiture in radica e pelle, simbolo della sportività made in England. La 3000 non manca comunque di distinguersi in campo agonistico, soprattutto nei rally e nelle gare di durata più impegnative.



1. Il modello base della 3000
2. La tipica griglia cromata
3. Le ruote a raggi tra gli optional della 3000
4. Una rara 3000 con hard top
5. Una versione da gara
6. Una Austin Healey 3000 nella tipica livrea bicolore, molto amata dal pubblico Usa



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
3000 BT7	1959 - 1961
3000 BN7	1959 - 1961
3000 Mk II BT7	1961 - 1962
5095 BN7	1961 - 1962
355 BJT	1962 - 1964
3000 Mk III Bj8	1964
1390 Bj8(2)	1964 - 1967

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,000  
Larghezza ..... m 1,520  
Altezza ..... m 1,290

POSTI ..... 2+2

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.105 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2912 cc  
Cilindri ..... 6  
Potenza ..... 150 cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

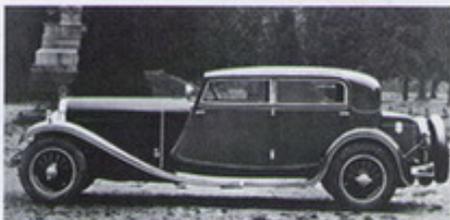
Anteriore ..... a disco  
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 194 km/h

PREZZO ..... Lire 2.675.000

## Austro Daimler

Wiener Neustadt  
Austria  
1906 - 1933



Negli anni dell'Impero austro-ungarico, la Casa tedesca Daimler decide di aprire in Austria una filiale, che dal 1906 conquista l'indipendenza e comincia a produrre autonomamente vetture prevalentemente sportive e con lussuosi allestimenti. Per l'Austro Daimler lavora anche Ferdinand Porsche, che nel 1911 progetta la Prinz Heinrich, con motore da 5714 cc a quattro cilindri e, undici anni dopo, la Sascha (dal nome del conte mecenate dell'iniziativa), costruita per le gare della formula Voiturettes. L'ultima grande auto è datata 1931: la 6 cilindri Bergmeister ha propulsore da 3614 cc a camme in testa ed è capace di raggiungere le 90 miglia orarie. Quando viene prodotta, l'Austro Daimler si è già fusa con la Puch e la Steyr. Chiude definitivamente nel 1933.

1. L'Austro Daimler del 1918
2. L'Austro Daimler ADR 8 del 1930



## Austro Fiat

Vienna  
Austria  
1907 - 1936



Nata con l'ambizione di produrre su licenza modelli della nota Casa torinese, l'Austro Fiat vede ben presto ridimensionato il proprio ruolo al semplice assemblaggio e alla vendita di vetture a marchio Fiat. Alcune sono munite di radiatore a spigolo, su ispirazione di alcuni modelli di successo prodotti dalla Austro Daimler. Ed è proprio al consorzio formato dall'unione della Casa austriaca con Puch e Steyr che la Austro Fiat aderisce, nel momento in cui interrompe definitivamente i rapporti con la Fiat italiana. È il 1925. Tre anni dopo nasce il modello 1001, una piccola quattro cilindri a ruote posteriori indipendenti ispirata al modello C1 realizzato dalla Austro Fiat prima della fusione. Dal 1936 la Casa si trasforma nella Österreichische Automobil-Fabriks (OAF) e produce autocarri.

1. L'Austro Fiat AF1 del 1925
2. Una Austro Fiat in gara Ries-Rennen, 1925



## Authi

Pamplona  
Spagna  
1966



La società che dà vita all'Authi nasce nel 1966 e conta tra i principali azionisti il gruppo British Leyland Motor Company, che nel 1969 assorbe la Casa spagnola dando vita al marchio Leyland Authi. La Casa di Pamplona produce diversi modelli per Austin, Morris, Mini Morris e Mg, mentre al modello Apache - realizzato dalla BLMC - si ispirano due autovetture di media cilindrata realizzate in esclusiva per il mercato spagnolo: la Austin Victoria e la Victoria De Luxe. La prima è dotata di motore 62 cavalli per 5.750 giri al minuto, la De Luxe ha invece motore 68 cavalli a 5.750 giri al minuto.

La Casa automobilistica sopravvive fino al 1976, anno in cui la proprietà della fabbrica passa alla Seat.

[www.authi.net](http://www.authi.net)

1. La catena di montaggio Authi in Spagna
2. La Mini Authi



# Autobianchi

Milano, Italia 1955 - 1996

C'era una volta la Bianchi, un'industria particolarmente attiva che sino alla Seconda guerra mondiale produceva biciclette, motociclette e persino automobili ben fatte e di lusso. Agli inizi degli anni Cinquanta le macchine non nascono più perché non ci sono i capitali sufficienti per produrle. Il vecchio fondatore, Edoardo Bianchi, è morto nel 1946 e suo figlio Giuseppe fa quello che può per tirare avanti mettendo da parte i vecchi successi e affrontando quotidianamente le difficoltà della ricostruzione in un Paese uscito con le ossa rotte dal conflitto bellico.

Non sono tempi facili, eppure c'è tanta voglia di fare. L'industria automobilistica sta scoprendo l'importanza delle vetture piccole, delle utilitarie e questo stimola la voglia del direttore generale della Bianchi, Ferruccio Quintavalle, di ritornare del giro delle quattro ruote. Manca soltanto l'idea giusta per trovare i capitali, e poi si potrebbe ripartire. La Bianchi possiede ancora il grande stabilimento di Desio, vicino a Milano, e ha dirigenti pieni di vitalità. C'è anche pronto un progetto, di una vettura di contenute dimensioni mossa da un motore quattro cilindri. Quello che passa per la testa di Quintavalle è osare con qualche cosa un po' sopra le righe, una utilitaria con molte più pretese per proporsi ad un pubblico che vuole distinguersi; addirittura pensa a quelle famiglie benestanti che si possono permettere una seconda macchina, piccola ma non spartana.

Ne parla con tutti quelli che giudica in grado di dargli una mano e alla fine riesce a farsi ascoltare da due famiglie che dominano la scena industriale italiana, Agnelli e Pirelli. Mettiamoci insieme, propone loro, e suggeri-

sce anche perché. Tutte le auto sono calzate con coperture milanesi mentre la Fiat può usare questa azienda collaterale per fare studi, osare soluzioni che, se si rivelano centrate possono essere trasferite sui modelli torinesi, mentre se non hanno successo l'immagine Fiat non ne risente. Sempre Quintavalle stuzzica la Fiat sulla possibilità di entrare in una importante nicchia di mercato, quella delle utilitarie premium, che è occupata con successo da carrozzieri come Moretti e Vignale, abili a fare cassa partendo dai modelli di serie usciti dal Lingotto o da Mirafiori.

## DALLA BIANCHI ALL'AUTOBIANCHI

Quintavalle è appassionato e convincente tanto che l'11 gennaio 1955, davanti al notaio Guasti, nasce una nuova società chiamata Autobianchi con capitale sociale di tre milioni di lire e sede a Milano in Viale Abruzzi 16 in attesa di essere spostata, a maggio, in Piazza Duca d'Aosta 4. Dopo poco il capitale viene aumentato a un miliardo e ottocento milioni: è il segno che si vogliono davvero fare le cose sul serio.

Il nome Autobianchi non è inventato sul momento; già nel 1952 l'autocarro Visconteo prodotto dalla Bianchi, che ha rilevato il brevetto dall'azienda meccanica milanese Cabi Cattaneo, è marcato Autobianchi pur essendo l'ultimo mezzo automobilistico prodotto dalla gloriosa azienda Bianchi.

Il nome sembra quindi adatto per la nuova società e viene anche studiato un logo che unisce in uno scudetto le lettere a (auto) e b (Bianchi). Gli stabilimenti di Desio occupano una superficie di 140 mila metri quadrati e sono ben di-



Un'Autobianchi A112 prodotta dal 1970 all'86



sposti: con opportuni interventi di aggiornamento si può arrivare comodamente a realizzare 200 automobili al giorno; la Fiat da parte sua può mettere a disposizione la meccanica della neonata Fiat 500 e tutta la conoscenza tecnica del geniale ingegner Dante Giacosa. La scommessa è chiara: produrre la prima fuoriserie di serie.

Il piano tecnico punta a una catena capace di sfornare una nuova vettura ogni otto minuti: sospensioni, gruppi meccanici e motori arrivano direttamente da Torino mentre l'Autobianchi deve realizzare la carrozzeria e occuparsi di tutto l'assemblaggio. Per il nome della prima auto prodotta si ricorre a quello della prima automobile dalla Bianchi, la Bianchina.



Il lancio pubblico avviene il 16 settembre 1957 presso il Museo della Scienza e della Tecnica di Milano, probabilmente perché lì è conservato uno dei primi esemplari di vetture Bianchi. Per tenerla a battesimo sono convenuti Giuseppe Bianchi, Alberto Pirelli e Vittorio Valletta per la Fiat accompagnato da Gianni Agnelli che si racconta sia uno dei grandi sostenitori dell'iniziativa.

La nuova nata è sfacciatamente ben rifinita, con una linea che la fa sembrare molto più grande di quello che in realtà è: una berlina convertibile lunga appena 15 centimetri in più della cugina Fiat 500 (ma è 20 centimetri più larga). Ha la verniciatura bicolore e cromature sparse in qua e in là. I due posti anteriori si combinano con una

panchetta dietro ricoperta di moquette, troppo scomoda per sedersi, ma comunque efficace per sistemarci robe. Il popolare Giovanni Canestrini scrive sulla *Gazzetta dello Sport*: "la Bianchina è l'auto della festa, la 500 Fiat l'auto del giorno di lavoro".

Una sorta di lusso diffuso peraltro trasuda. Le due portiere sono massicce, il comfort a bordo è accentuato dalle due mani di vernice antirombo e dalle imbottiture tra vano motore e abitacolo; sono previste otto combinazioni di tinte tutte bicolori e tre sellerie a scelta in panno o in vinilpelle, le gomme hanno il fianco bianco, c'è persino un'elettroventola a comando manuale per sbrinare il parabrezza. Troppo bella la Bianchina per non essere una minaccia per le altre utilitarie Fiat, e allora si fis-



## La curiosità

### LA RUNABOUT CHE DIVENTA FIAT

Il termine runabout sta a intendere vagabondo, ma agli inizi del secolo scorso negli Stati Uniti chiamavano così le vetture spider con due posti secchi. Al salone di Torino del 1969 il carrozziere Bertone presenta per conto dell'Autobianchi una originalissima spider chiamata appunto Runabout. È un'auto particolarmente ardita nelle linee, quasi una imbarcazione da corsa piuttosto che una macchina, con il muso tutto proteso in avanti e praticamente senza sbalzo al posteriore. L'auto ha il motore piazzato a centro vettura subito dietro ai due sedili, copiando di fatto lo schema della Miura. Lunga 3,45 metri, non ha il freno a mano, la targa, il tachimetro e nemmeno gli specchietti retrovisori; in compenso ha la bussola ed è molto funzionale anche se per nulla confortevole perché mancano le portiere e per salire a bordo bisogna letteralmente scavalcare la fiancata; in più occorre il casco perché il piccolissimo parabrezza non serve a nulla. La leggenda vuole che l'auto esposta sia la seconda versione, realizzata in soli due giorni dopo che la Fiat ha bocciato la prima versione. Ma a che serve un'auto così? All'esigenza di sostituire la Fiat 850 spider che è un grande successo commerciale. Due le soluzioni prese in esame: una vettura derivata dalla Fiat 128, tradizionale ma non una vera sport car, oppure un'auto molto originale e prestazionale. Vince la seconda soluzione e per non rischiare si sceglie il marchio Autobianchi: le reazioni del pubblico sono subito entusiastiche, si decide allora di dare il via al prototipo definitivo e il design è affidato alla Bertone (nella foto, il primo prototipo).

## Autobianchi

sa subito un prezzo di listino decisamente alto: 565mila lire, cioè 75mila più della Fiat 500. Sia perché con il tetto di tela abbassato sembra davvero una vettura speciale, sia perché nel-

l'Italia che rinasce c'è voglia di ostentare qualcosa che non sia soltanto la diffusa miseria, la Bianchina si rivela immediatamente un successo al punto che nel solo primo anno, il 1958, ne vengono prodotte 11 mila; troppe per non suggerire una diversificazione dell'offerta che negli anni successivi si declina nella Trasformabile Special (col motore che sale dai 15 ai 21 Cv) e poi via via nella Cabriolet, la Panoramica, la Berlina quattro posti Normale e Special e infine la versione furgoncino. Di fatto l'Autobianchi anticipa di mezzo secolo quello che poi faranno un po' tutti i costruttori automobilistici con le varie versioni station wagon, sportive, coupé-cabriolet, mezzi da lavoro e oggi anche monovolume.

Il favore del pubblico nell'anno di lancio impone in fretta un aumento di capitale, che sale a sei miliardi di lire, ma per le finanze di Giuseppe Bianchi è troppo e deve cedere le sue quote a Fiat e Pirelli lasciando anche la carica di presidente. Adesso l'Autobianchi è proprio un marchio a sé, staccato del tutto dal nome Bianchi.

Nell'arco dei suoi 13 anni di vita la Bianchina è prodotta in quasi 310 mila esemplari con le punte record legate alla versione Panoramica (95.000 per la F e 80.000 per la D), cioè il modello familiare sviluppato nella meccanica della 500 Giardiniera, con il portellone incernierato in alto e il tetto raccordato al lunotto per ottenere il migliore sfruttamento dello spazio interno.

Nel 1963 al salone di Torino viene esposta, e subito dopo introdotta sul mercato, una originalissima spider, la Stellina, che ha la carrozzeria in resina poliestere e fibra di vetro. Mai, in Italia, nessuno si è spinto tanto in avanti: la resistenza all'urto è eccellente e la leggerezza straordinaria. In più questa car-

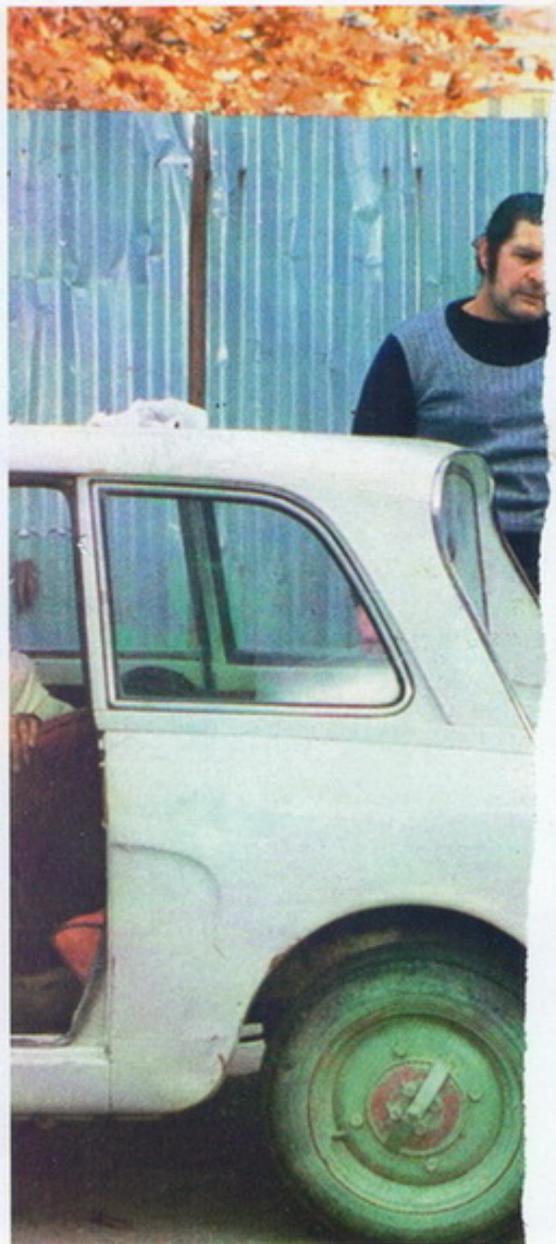
**Il film *Fantozzi*, del 1975, con Paolo Villaggio, rende celebre l'auto del protagonista, un impiegato frustrato: la Bianchina della fotografia**

### Design *E tutto finisce con il successo Y10*

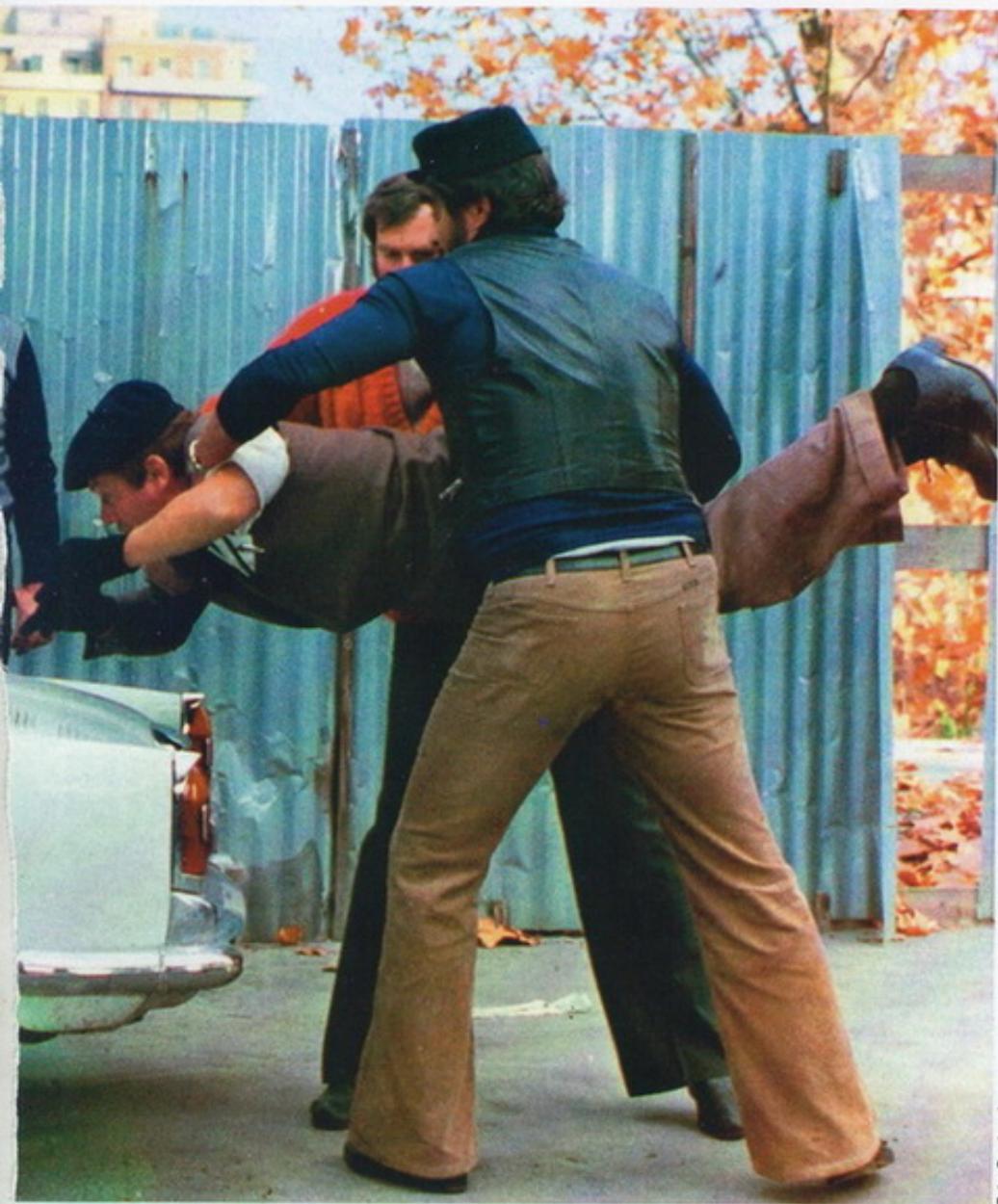
Prodotta in oltre 800mila esemplari, la Y10 è l'ultima vera Autobianchi, ma anche il modello che traghetta definitivamente il marchio sotto il nome Lancia. Si presenta al pubblico in occasione del salone di Torino del 1985 e resta sulla scena fino al 1995. Deve sostituire la fortunata A 112 e lo fa con una linea dalla personalità molto spiccata: coda tronca con verniciatura in nero satinato, andamento a cuneo, finestrini laterali a filo della carrozzeria, niente gocciolatoi, tergicristallo monospazzola e maniglie porta incassate. Il design è del Centro Stile Fiat diretto da Vittorio Ghidella, frutto di tre anni di studi dopo proposte sia di Pininfarina che di Giugiaro che non sono però scelte. L'obiettivo è quello di una vettura rivolta a un pubblico molto d'élite, quindi con finiture da grande berlina: moquette sul pavimento su tutte le versioni, interni in Alcantara in quelle top di gamma, sedili in vera pelle sulla versione Ego. Inoltre ci sono tanti optional che fanno scalpore: vetri elettrici, chiusura centralizzata, divanetto posteriore sdoppiato, vetri posteriori apribili a compasso e comandi elettricamente, tetto apribile in cristallo. Sempre in quest'ottica si pensa ad uno spot e ad uno slogan che lascino il segno. Nasce quindi "Piace alla gente che piace", un ritornello che diventa in fretta un vero e proprio tormentone che fa presa sulla clientela. A pronunciarlo si prestano molti personaggi del jet set, da Ruud Gullit a Gino Paoli, da Michele Placido a Ottavio Missoni. La Y10 segna la morte del marchio Autobianchi: una morte di successo.

rozzeria resiste benissimo agli agenti chimici e alla corrosione. Peccato che appoggi su un pianale in lamiera che invece alla ruggine è molto sensibile e che questo vanifichi molti dei pregi dell'auto.

Non è un successo, però, al di là dei soli 502 esemplari prodotti. Al pubblico l'idea della plastica dà poca fiducia e la rete dei riparatori non è attrezzata adeguatamente per intervenire al meglio in caso di incidenti. Il prezzo, oltretutto, non invita: 993.000 lire sono tante e la diretta concorrente, la Fiat 850 spider carrozzata da Bertone costa meno ed ha più appeal, oltre a 49 Cv sotto il cofano. Della



Stellina vengono comunque prodotte due serie, la prima con il fiacco motore della 600 D e soli 29 Cv, e la seconda con il motore con cilindrata che sale da 767 cc a 792 e 31 Cv. Ben più importante è allora la Biancona, come è subito chiamata la sorella maggiore della Bianchina, l'originalissima Primula. Tra i suoi tanti pregi questa nuova nata ha la trazione anteriore ormai diventata di moda grazie all'intuizione di Alec Issigonis con la Mini Minor. Non è comunque un parto facile, perché in Fiat verso la trazione avanti c'è da sempre un ostracismo preconcepito, conseguenza di un incidente di cui fu vittima Giovanni



### LA CURIOSITÀ

## La A112 Abarth

Piccola e cattiva, la A112 Abarth (nella foto) è una versione di grande successo del fortunato modello A 112, figlia di un prototipo presentato nel 1970 da Carlo Abarth. Nata prima in versione 58 Cv e poi in quella da 70, la piccola bomba entusiasma i giovani e segna pagine sportive importantissime, entrando di diritto tra le vetture icona degli anni Settanta, peraltro un decennio tra i meno felici dell'ultracentenaria storia dell'automobile. Il Trofeo A 112, partito nel 1977, si considera la miglior palestra per giovani piloti di rally tra i tanti campionati monomarca che si susseguono sulla scena italiana. In vita fino al 1984 ha adesioni incredibili, si sono contati più di sessanta piloti al via delle gare, con rilevamenti cronometrici eccezionali rispetto alla scarsa potenza delle vetture. La lotta esasperata, sul filo del secondo, porta i piloti a trarre il meglio dalle vetture con una selezione spietata. Di conseguenza tutta una leva di grandi campioni mette in luce arrivando poi a dominare la scena nazionale e internazionale come mai più accade negli anni a venire: Attilio Bettega, Vanni Fusaro, Fabrizio Tabaton, Carlo Capone, Pietro Mirri, Franco Cunico, Michele Cinotto, Paolo Vittadini e Vittorio Caneva.

Foto Contrasto

Agnelli, il fondatore, mentre testa negli anni Trenta un prototipo con trazione anteriore. L'auto si rovescia e si incendia. Sia il guidatore che il passeggero se la cavano senza danni ma dal quel giorno le ruote che tirano sono cancellate dai programmi torinesi.

Ci vuole tutta la forza di convincimento di Dante Giacosa per ritornare a parlarne, e la soluzione indolore viene trovata nell'Autobianchi. La Primula nasce allora su un nuovo telaio su cui viene montato il motore 4 cilindri della 1100 D sistemato trasversalmente. Il risultato è eccellente, l'auto ha buone prestazioni e una tenuta di strada con i fiocchi

grazie anche alle sospensioni evolute: avantreno a quadrilateri e assale rigido posteriore. Lanciata nel 1964, la Primula tiene la scena fino al 1970 e viene prodotta in 74.858 esemplari in versioni via via evolute. Si parte con la berlina e il motore 1221 cc da 49 Cv, cui un anno dopo si affianca la Coupé (non troppo differente, però) con il motore da 65 Cv, lo stesso che è poi montato nel '68 sulla berlina mentre sulla coupé arriva un nuovo propulsore 1400 da 75 Cv.

Il 1968 è comunque un anno fondamentale per la storia dell'Autobianchi perché il marchio entra definitivamente nella Fiat Spa e

passa in fretta sotto il controllo del marchio di lusso Lancia, anch'esso di fresco acquisto così come la Ferrari. Sotto il grande ombrello torinese prendono allora corpo due progetti ambiziosi per arrivare a quote di mercato più importanti, la A 111 e la A 112.

La A 111 nasce sempre per dar sfogo alle idee di Giacosa che in Fiat non si sentono di seguire a occhi chiusi. Il contendere resta sempre la trazione anteriore, così la sua ultima creatura, con nome di progetto 123, viene cassata a favore della più tradizionale Fiat 124 a trazione dietro. Però non viene buttato tutto il lavoro di studio e l'auto può rinascere in Auto-

# Autobianchi

bianchi come evoluzione della Primula che si sta peraltro comportando molto bene in quanto a vendite. La A 111 ha le forme molto classiche della berlina tre volumi, è mossa da un motore da 1438 cc da 75 Cv (lo stesso della Fiat 124 Special) ed è rifinita al solito con molta cura: interni in pelle con il bracciolo centrale nei sedili posteriori, vero legno nella plancia, moquette sul pavimento, contagiri e persino il portasigarette. Anche sul piano della sicurezza si lavora molto, con quattro freni a disco servoassistiti, generose imbottiture antiurto, tergicristallo con la funzione a intermittenza e attacchi per le cinture su tutti i cinque posti.

L'A 111 ha però vita breve perché già nel 1972 chiude la sua carriera con 56.984 esemplari prodotti, né troppi né pochi, ma non quanti se ne aspettava il management di Torino che decide di chiudere con le vetture medie per ritornare alle sole utilitarie, purché sempre un po' più lussuose di quelle che nascono con il marchio Fiat.

Molto successo lo incontra invece la piccola A 112, che prende il meglio della Mini condensandolo in salsa italiana. Presentata al salone di Torino del 1969 resta in produzione fino al 1976 diventando una vera pietra miliare sia per le varie evoluzioni più incattivite e marcate Abarth, sia perché in totale viene prodotta in oltre 1 milione e 300mila esemplari diventando come la Mini un modello che fa brand a sé. Dal 1970 è venduta su tutti i mercati, Italia e Francia esclusi, con il marchio Lancia anziché Autobianchi. Questo da solo dovrebbe insospettire, e infatti la sua erede, la Y10 che nasce nel 1986 è venduta dappertutto (Francia esclusa per i primi tre anni) sotto l'etichetta Lancia. La storia dell'Autobianchi può quindi considerarsi conclusa anche se la vera fine avviene nel 1992 con la chiusura dello stabilimento di Desio e poi, quattro anni dopo, con la sparizione definitiva del marchio.

Carlo Cavicchi

Un operatore televisivo a bordo di una Bianchina

## La strategia La A 112 mancata che diventa Panda

A metà anni Sessanta il mondo dell'auto è travolto dal successo che incontra la piccola Mini Minor su tutti i mercati. L'obiettivo dei costruttori concorrenti è allora quello di crearsi a loro volta un modello con caratteristiche simili.

In Fiat sopportano a fatica la versione italiana della Mini che è costruita su licenza dalla Innocenti, in particolare patiscono il consenso che questa macchinetta incontra tra i giovani e le donne. In casa, a Torino, c'è soltanto la vetusta Fiat 850, quindi Giacosa decide di progettare qualche cosa davvero al passo con i tempi, elegante e con la trazione anteriore. Deve essere un'automobile chiave per la penetrazione nel mercato e quindi non si può sbagliare nulla. Quindi a fare da cavia tocca al solito all'Autobianchi che deve spianare la strada per quella che poi è la Fiat 127. L'incarico viene affidato in un primo tempo a Giorgetto Giugiaro, ma il prototipo non piace perché giudicato poco adatto al pubblico femminile, il compito passa quindi al Centro Stile Fiat che realizza quella che diventa la A 112 (nella foto). E il progetto di Giugiaro? Viene riesumato tredici anni dopo per dar vita alla Fiat Panda.



# Bianchina

Produzione 1957 - 1969

Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Station wagon



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 2,985

Larghezza ..... m 1,340

Altezza ..... m 1,280

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 510 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 479 cc

Cilindri ..... 2

Potenza ..... 15 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... Lire 565.000

Nata come alternativa alla Fiat 500, la Bianchina, prodotta da Autobianchi, fa registrare da subito un record di vendite. La prima versione, la Trasformabile, viene presentata nel 1957 al Museo della Scienza e della Tecnica di Milano. Leggermente più cara della 500 (565 mila lire rispetto a 495 mila lire della 500), è destinata a un pubblico più esigente e viene considerata una utilitaria di lusso. La Trasformabile ha l'intera parte superiore del tetto, fino al lunotto posteriore, completamente ripiegabile e, anche se risulta troppo stretta per ospitare 4 persone adulte, ha un soddisfacente spazio sui sedili posteriori dove trovano spazio i bagagli o bambini. Rispetto alla 500 offre una serie di finiture in più come una scelta di otto tinte per la verniciatura bicolore

### La Bianchina viene presentata nel 1957

e cruscotto rifiniti. La Pirelli fornisce i pneumatici a fascia bianca Rolle che danno un tocco di classe in più alla vetturetta. In successione sono proposte diverse motorizzazioni: oltre alla 479 cc da 13 Cv: la 479 cc da 15 e 16,5 Cv (con velocità massima oltre gli 85 chilometri orari) e la 499 cc da 17,5 Cv con meccanica 500D (con velocità massima di 95 chilometri orari). Nel 1960 vengono lanciate la Cabriolet e la Panoramica. La prima ha un motore potenziato di 21 Cv (SAE) e arriva a una velocità di oltre 100 chilometri orari e si distingue, oltre che per il prezzo (635.000 lire), anche per l'aggiunta di fregi cromati e per la capote completamente ripiegabile. Venduta in 9.500 esemplari e realizzata in tre

serie, rimane il modello più ricercato dai collezionisti. La Panoramica è una autentica mini station wagon per la famiglia, con tettuccio apribile e sedili posteriori ribaltabili per essere caricata anche con 250 chili, oltre al peso del guidatore. Il motore di questa versione (come quello della omologa versione della 500) è detto "a sogliola" perché ha i cilindri in orizzontale, per far abbassare il più possibile il vano di carico posteriore. Sulla struttura della Panoramica viene realizzato anche il Furgoncino senza vetri posteriori e con diversi allestimenti, con tetto basso e alto, con portellone posteriore più ampio e un volume di carico fino a due metri cubi. Tra il 1962 e il 1969 viene prodotta la Berlina 4 posti, soprannominata Televisore o Pagodina, per effetto del lunotto posteriore in

verticale e delle linee molto squadrate. Lanciata al prezzo di 560.000 lire per la versione base (nel '67 è disponibile anche una versione lusso e special) viene venduta in 109.000 unità ma rimane una versione di poco successo perché si colloca, senza trovare una sua dimensione, a metà tra un'utilitaria (costosa) e un'auto spaziosa (non come la Panoramica).

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
Trasformabile	1957 - 1962
Cabriolet	1960 - 1969
Panoramica	1960 - 1969
Berlina	1962 - 1969



### FOCUS Bianchina Panoramica

La Panoramica, con il suo portellone posteriore e la buona capacità di carico (pressoché nulla nella Trasformabile), fa registrare nei 9 anni di produzione circa 177.000 unità vendute. Nel 1969 viene soppiantata dalla Fiat 500 Giardiniera che però viene venduta fino al 1977 col nome di Autobianchi 500 Giardiniera.

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,180  
Larghezza ..... m 1,340  
Altezza ..... m 1,350

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 560 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 499 cc

Cilindri ..... 2

Potenza ..... 22 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 95 km/h

PREZZO ..... Lire 660.000



1. La versione furgoncino della Bianchina
2. Dallo stabilimento di Desio escono la Bianchina Trasformabile, la cabriolet e la versione Giardiniera della 500



### LA TECNICA

La filiera produttiva della Bianchina rappresenta il primo caso italiano in cui si utilizza una catena di lavoro per realizzare due modelli diversi: la Fiat fornisce la meccanica della 500, i tecnici dell'Autobianchi realizzano e assemblano la carrozzeria ed effettuano il collaudo su strada della Bianchina.

# Stellina

Produzione 1963 - 1965

Carrozzeria Spider

La Stellina è passata alla storia per essere la prima vettura italiana costruita in vetroresina, un materiale ultraleggero, resistente e inattaccabile dalla ruggine. Di difficile manutenzione - anche se viene venduta con un kit per la riparazione - si rivela un insuccesso, anche per il suo costo esoso (quasi un milione di lire). Costo non compensato neanche dalle prestazioni, visto che la meccanica e il motore derivano da quello della Fiat 600D Normale. Un motore decisamente poco potente e non adatto a un'auto sportiva come la Stellina. Anche l'allestimento troppo semplice (in particolare la cappottina ad arco smontabile e riponibile in apposita sacca) la fa essere non competitiva con il risultato di essere venduta in soli 502 esemplari, complice anche lo scetticismo verso un'auto, tutto sommato, di plastica.



## FOCUS Il tentativo della 800 cc

Dei 502 esemplari venduti della Stellina una piccola parte montano un motore più potente di 792 cc per 31,5 Cv ma è già sul mercato la rivale, la Fiat 850 spider prodotta da Bertone, decisamente più moderna nello stile e molto più performante, che offusca la nuova Stellina. Un altro problema, mai risolto, riguarda la qualità della verniciatura che tende a sbiadirsi.

1. La Stellina, prima macchina italiana in vetroresina, con la cappottina chiusa
2. La Stellina con la cappottina aperta che viene smontata e riposta nella sacca di dotazione



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,670  
Larghezza ..... m 1,430  
Altezza ..... m 1,240

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 660 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 767 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 29 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Lire 993.000

## Primula

Produzione 1964 - 1970

Carrozzeria Berlina - Coupé

Presentata al salone dell'automobile di Torino del 1964, la Primula è la prima auto moderna a trazione anteriore fabbricata in Italia. Il nuovo modello, che monta un motore Fiat 1100 D posto trasversalmente e cambio di velocità in linea, è la prima vera Autobianchi, poiché utilizza una meccanica mai usata per un'altra vettura. La versione berlina è prodotta a 3 e 5 porte. Oltre che per la trazione anteriore, la Primula, rappresenta una novità anche per il design: il portellone posteriore inclinato introduce la linea detta fast back che si ritrova poi nella Fiat 127. L'altra novità è lo sterzo a cremagliera, il primo utilizzato da Fiat. La Primula viene ben accolta dal pubblico e, dopo una versione potenziata da 65 Cv, vengono lanciate anche la coupé e la Coupé S, entrambe dotate di un motore di 1438 cc e una potenza di 75 Cv.

1. La Primula è servita anche per consentire alla Fiat di sperimentare la trazione anteriore
2. L'ampio bagagliaio della versione coupé
3. La Primula versione coupé

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
1200 Coupé	1964 - 1968
1200 65 C	1968 - 1970
1400 S Coupé	1968 - 1970

### LA TECNICA

La Primula nasce dall'idea di Dante Giacosa di realizzare una berlina compatta con trazione anteriore e motore trasversale, come già attuato con successo dalla Mini inglese. La Primula diventa quindi la sperimentazione di quella tecnologia che Fiat avrebbe poi applicato nella 128. I primi progetti risalgono al 1961. Nome in codice dei disegni dell'auto: 109.

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,785

Larghezza ..... m 1,578

Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 4

PORTE ..... 3/5

PESO ..... 835 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1221 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 49 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

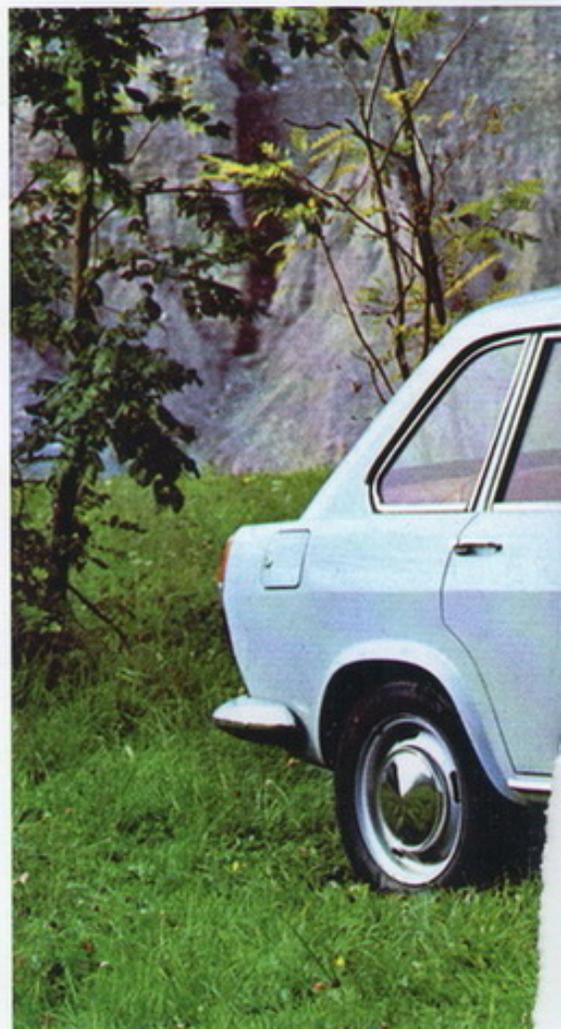
#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Lire 1.050.000





# A 111

Produzione 1968 - 1972  
Carrozzeria Berlina

Nata da una costola della Primula, l'Autobianchi A 111 prosegue la sperimentazione della trazione anteriore voluta da Dante Giacosa. Le linee sono tradizionali, molto simili a quelle della Fiat 124 e 128. Curatissima nelle finiture, con sedili in panno imbottiti e anatomici, plancia in legno e pavimento in moquette, la A111 non ha però un grande successo commerciale perché più cara delle concorrenti Fiat, sia della 124 che della 128. Nel 1970 viene ritoccata l'estetica, dalla modifica dei gruppi ottici all'adozione del volante della Fiat 125. Anche gli interni vengono migliorati ma, sebbene l'A 111, offre alti standard di sicurezza, non sopravvive oltre il 1972, anno in cui l'Autobianchi decide di toglierla dal listino, senza rimpiazzarla con un modello simile. In tre anni ne sono state prodotte 56.984 unità.



1. Due A 111: il design è simile a quello delle Fiat 124 e 128
2. I gruppi ottici della A 111 dopo il restyling del 1970
3. L'A 111 nella nuova versione adotta il volante della Fiat 125



## FOCUS Il motore compatto

L'A 111 monta il motore della Fiat 124 Special (1438 cc, 75 Cv), in posizione ribassata per migliorare tenuta di strada e stabilità. Tutto l'avantreno è stato infatti progettato per ospitare il compatto quattro cilindri più in basso possibile, con il risultato di mettere in vendita una macchina molto facile da portare al limite, anche per piloti tutt'altro che esperti.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,020  
Larghezza ..... m 1,610  
Altezza ..... m 1,345

POSTI ..... 4

PORTE ..... 4

PESO ..... 930 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 1438 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Lire 1.440.000

# A 112

Produzione 1970 - 1986

Carrozzeria Berlina



La A 112 è una vettura compatta a due volumi, prodotta da Autobianchi per 16 anni in sette generazioni. La A 112 nasce specificatamente per contrastare l'arrivo in Italia e il susseguente successo commerciale della Mini, la piccola auto inglese, prodotta per un certo periodo anche in Italia su licenza dalla Innocenti, per evitare i dazi doganali imposti a protezione dei marchi italiani. Il gruppo Fiat alla fine degli anni Sessanta può opporsi alla Mini solo con la 850, una vettura ormai non più attuale. Viene così presentata nel 1969 al salone di Torino, quella che deve essere l'anti Mini: si tratta della A 112 che riceve subito ottimi consensi proprio dai giovani e dalle donne, principali acquirenti della Mini. Caratterizzata da una linea semplice, la A 112 non rinuncia alla sua personalità, anche se, la zona del tetto richiama la diretta concorrente specialmente se colorato in tinta diversa dalla carrozzeria. Il cofano è generoso e lineare, con i due fari tondi che donano la linea alla fiancata.

La A 112 prodotta dalla Autobianchi per 16 anni e sette generazioni

Molto ampia la calandra, che serve a raffreddare il vivace 903 cc da 44 Cv, in grado di spingere la A 112 a 132 chilometri orari. Gli interni della piccola italiana non si rifanno sfacciatamente alla concorrente inglese. La strumentazione è completa di tachimetro e indicatori della temperatura del liquido refrigerante e del livello del carburante. Il volante è ampio a due razze, il cruscotto è rivestito con un sottile foglio di legno, mentre i sedili della prima serie sono in finta pelle, privi del poggiatesta, che arrivano più avanti. Lo schema tecnico della A 112 prevede il motore all'anteriore trasversale con le ruote indipendenti sia davanti che al posteriore. I freni sono a disco per l'asse anteriore e a tamburo al posteriore. Questo schema viene conservato su tutte le A 112 prodotte dal 1970 al 1986. Con il passare degli anni la A 112 viene sempre di più aggiornata sia dai punti di vista

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 3,231  
Larghezza ..... m 1,480  
Altezza ..... m 1,280

POSTI ..... 5

PORTE ..... 3

PESO ..... nd

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 903 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 44 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 132 km/h

PREZZO ..... Lire 880.000

estetico che da quello tecnico. I motori che vengono installati sotto al cofano della piccola Autobianchi sono il 903 cc da 44 e 47 Cv, il 982 cc da 58 Cv e il 1049 cc da 70 Cv utilizzato per la Abarth. Proprio questa versione, presente nei listini della Casa dalla prima serie (in versione 58 Cv, poi da 70 Cv) è una vera palestra per i giovani piloti che trovano competitività a basso costo grazie alla sapiente messa a punto proverbiale dei prodotti a marchio Abarth. La A 112 viene impiegata con successo in diversi campionati monomarca, ma sono soprattutto i trofei italiani di Rally che la vedono protagonista in mano a quelli che saranno gli specialisti mondiali più affermati come Fabrizio Tabaton e Franco Cunico. L'ultima serie della A 112 è aggiornata con i paracolpi in plastica e interni più moderni. Non ci sono differenze di allestimento per l'ultima serie prodotta dal 1985 al 1986.



1



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1970 - 1973
II Serie	1973 - 1974
III Serie	1974 - 1977
IV Serie	1977 - 1979
V Serie	1979 - 1982
VI Serie	1982 - 1984
VII Serie	1984 - 1986

1. Una A 112 nell'allestimento junior del 1983
2. Un'esibizione durante il Motor Show di Bologna di una A 112
3. Particolare del faro di una A 112 Abarth I serie



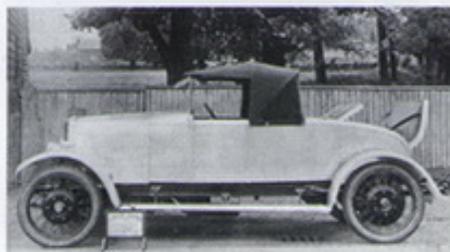
3

## Autocrat

*Birmingham  
Inghilterra  
1913 - 1926*

L'Autocrat Light Car Company nasce a Birmingham nel 1913 e si specializza nella produzione di vetture leggere ed economiche, equipaggiate con motori di fabbricazione esterna. Il primo modello è siglato 12 HP e ha un 4 cilindri da 1500 cc a valvole laterali di Dorman, azienda produttrice di motori aeronautici. Della vettura viene realizzata anche una versione con valvole in testa, chiamata 10/12 HP, su cui viene montato invece un motore Meadows. Nel 1919 l'Autocrat produce un modello coupé dotato di un accorgimento non molto diffuso tra le vetture con carrozzeria phaeton di quegli anni: un hard-top, tetto rigido smontabile. Cinque anni dopo nasce una nuova 10/12 HP tecnicamente evoluta, con sistema di sospensioni a bracci longitudinali e motore ad albero a camme in testa. L'Autocrat chiude gli stabilimenti nel 1926.

Una Autocrat del 1924



## Autolatina

*Argentina e Brasile  
1987 - 1995*

Nasce con quattro diverse divisioni la joint venture Autolatina, formata nel 1987 tra Volkswagen e Ford in Sudamerica nella quale vengono integrate Ford Argentina, Ford Brazil, Volkswagen Argentina e Volkswagen Brazil. Alla Volkswagen spetta il 51 per cento della società e alla Ford il restante 49 per cento. Le due Case utilizzano piattaforme comuni per produrre alcuni modelli dedicati allo specifico mercato sudamericano: la Ford Verona viene sviluppata con la Volkswagen Apollo; così come la Ford Orion con la Volkswagen Logus; la Volkswagen Santana con la Ford Versailles; la Volkswagen Quantum con la Ford Royale. Tutti gli accordi e la joint venture si concludono nel 1995 e la società rimane solo come struttura commerciale per la distribuzione in Sudamerica di vari marchi e modelli di vetture estere, come la Suzuki XL7.

La Suzuki XL7, una delle auto distribuite da Autolatina in Sudamerica



## Automirage

*Bologna  
Italia  
1971 - 1987*



Raffaella Giordani fonda a Bologna l'Automirage una delle più prolifiche aziende produttrici di dune buggy dei primi anni Settanta, grazie a un modello di grande successo, il Mirage. Dotato di meccanica Volkswagen, motore posteriore tipo boxer a 4 cilindri di 1192 cc e carrozzeria in vetroresina, viene venduto anche in kit di montaggio e a prezzi concorrenziali. Nel 1974 nascono il Pirana e il Moon. Il primo è un modello meglio rifinito ma anche più caro del Mirage, vagamente ispirato alla Porsche 911 con il suo frontale carenato. Il Moon, invece, così chiamato per i fari rettangolari che ricordano il veicolo spaziale, è equipaggiato di un motore diverso rispetto agli altri modelli della Casa, il 6 cilindri 2200 cc Porsche. Per le sue prestazioni viene adottato anche come mezzo antincendio negli autodromi. Nello stesso anno Automirage inizia anche a commercializzare una piccola serie di veicoli chiamati Pick Wick, elaborazioni della Fiat 126. Due anni dopo, nel 1976, arriva invece la prima microcar, Mirage 3, piccola vettura a tre ruote sostituita, nel 1981, da altri due modelli: l'SR3, sempre a tre ruote, e l'SR4, a quattro ruote. Automirage sopravvive fino al 1987.

## Auto-Mixte

Liegi  
Belgio  
1906 - 1910

Nasce a Liegi la società anonima destinata alla produzione di vetture a propulsione ibrida, benzo-elettrica, costruite con sistema Pieper. Presentata nel 1906 all'Esposizione Universale di Milano, l'Auto-Mixte vanta nei confronti delle classiche vetture elettriche caratteristiche come il peso ridotto e la grande autonomia, infatti l'elettricità non è accumulata nelle batterie ma viene prodotta dal normale motore a combustione interna. Il principio è analogo a quello sviluppato solo un secolo più tardi, delle vetture elettriche rouge extended e già allora suggerisce la possibilità di accumulare l'energia in eccesso prodotta dal motore durante le soste.

La vettura è troppo ambiziosa e complessa e non riscuote lo stesso successo di modelli simili realizzati da Columbia e da Krieger, in Usa e in Francia.

Uno dei primi modelli di Auto-Mixte



## Auto Union

Ingolstadt  
Germania  
1932 - 1969



Dalla fusione di Audi, DKW, Horch e Wanderer nasce nel 1932 Auto Union, contraddistinto da un logo che, con l'incrocio di quattro anelli, rappresenta appunto l'unione delle Case. Queste, tuttavia, mantengono separati i settori di competenza: a DKW e Wanderer le utilitarie, ad Audi e Horch le auto di lusso. Una strategia che porta però il pubblico a non identificare con il marchio Auto Union le vetture prodotte, fatta eccezione per le auto da corsa e da record che trionfano negli anni precedenti la Seconda guerra mondiale.



1. Il pilota Tazio Nuvolari con una Union, di cui si riconosce il marchio sul cofano  
2. Hans Stück nel 1936 su una Union alla gara in salita di Shelsley Walsh



# Autovaz

Togliattigrad, Russia 1966



L'Autovaz Lada 2101, versione russa della Fiat 124, anche detta Zigulì, destinata a subire numerose evoluzioni fino ai giorni nostri

L'Autovaz è la più grande Casa automobilistica russa, proprietaria del marchio Lada. La sua fondazione si fa coincidere tradizionalmente con il 20 luglio 1966, giorno della decisione del Consiglio dei ministri dell'Unione Sovietica di far nascere a Togliattigrad, sulle rive del fiume Volga, una nuova grandissima fabbrica di automobili. Il 20 luglio 1966 nasce in pratica una nuova era dell'automobile in Russia.

Al momento della fondazione dell'Autovaz, infatti, l'industria russa produce nel suo complesso meno di 150.000 auto l'anno, largamente insufficienti a soddisfare la crescente richiesta di motorizzazione dell'intera Unione Sovietica. Secondo il primo storico direttore dell'Autovaz, Victor Nikolayevich Polyakov, la proposta di costruire la nuova fabbrica "risulta gradita

sia ai potenziali possessori di auto, sia ai potenziali lavoratori che vedono nella nuova fabbrica l'opportunità di acquisire un'esperienza veramente globale". La Russia ha infatti tutti i presupposti necessari per sviluppare una forte e solida industria dell'auto: infrastrutture, risorse naturali, sistema industriale, larga area distributiva interna all'Urss, scienziati, ingegneri. Ci sono tutte le premesse per poter costruire auto capaci di rispondere ai migliori standard internazionali del momento.

## L'ACCORDO CON FIAT

Il 15 agosto 1966, il ministero del Commercio Estero dell'Urss firma uno storico accordo con la Fiat, detentrica delle conoscenze di progettazione, sviluppo e produzione di automobili

(e delle relative linee di produzione) capaci di soddisfare i migliori standard dell'epoca. L'accordo generale di cooperazione tra il Governo dell'Unione Sovietica e la Fiat riguarda la progettazione di auto, il progetto della nuova enorme fabbrica di Togliattigrad e la sua costruzione in territorio russo.

Victor Nikolayevich Polyakov, primo direttore della fabbrica, ricorda: «Alexander Mikhailovich Tarasov, ministro dell'industria automobilistica dell'Urss, ha un ruolo fondamentale. Riesce a organizzare il lavoro di tutti gli organismi di governo sovietici coinvolti in maniera da sviluppare l'accordo con la Fiat, i relativi flussi creditizi e gli obblighi delle due parti per la realizzazione del lavoro progettuale». L'attività viene svolta in maniera efficiente e con estrema rapidità: la progettazione dell'impianto di produzione di Togliattigrad è completata rispettando una tabella di marcia strettissima. L'intero lavoro di ingegneria relativo agli edifici di produzione è sviluppato ed approvato in soli sei mesi. Questo grazie ad un'attività che procede in modo parallelo in Urss ed in Italia, negli uffici di Mosca e Togliattigrad come nei reparti tecnici della Fiat a Torino. Centinaia di specialisti di progetto acquisiscono grazie a quell'esperienza conoscenze di livello assoluto nel panorama internazionale. La cooperazione tra il governo Russo e la Fiat per la nascita dell'Autovaz e del suo nuovo impianto di Togliattigrad segna un passaggio storico nei rapporti tra Unione Sovietica ed Occidente. Insieme alla Fiat, infatti, lavorarono molti fornitori e partner appartenenti ai sistemi industriali di Germania Federale, Francia, Svizzera, Inghilterra, America, Giappone ed altri paesi del blocco capitalista. La nascita dell'Autovaz, e del suo enorme impianto produttivo

## LA CURIOSITÀ

### Una città-fabbrica

La gigantesca fabbrica Autovaz si fonde, e per molti versi si confonde, con la stessa città di Togliattigrad, posizionata nella splendida valle del Volga.

L'azienda ha oltre 105.000 dipendenti, dei quali 77.000 direttamente occupati nella produzione di autovetture, gli altri nella produzione di componenti e materie prime, ma anche in attività e servizi che si incrociano con quelli della municipalità di Togliattigrad e che vanno da scuole ed asili, a musei, aree ricreative, complessi turistici, servizi sociali e moltissimo altro. L'Autovaz di Togliattigrad è un'azienda totalmente verticale, come la specializzazione regionale del modello sovietico, con la produzione dell'acciaio, delle plastiche, dei composti chimici e di tutta la componentistica all'interno delle proprie attività industriali. Ed è anche un'azienda-città, che sempre al suo interno ha anche la proprietà, la manutenzione e la gestione dei servizi per la comunità dei propri dipendenti e per la città che ne ospita gli impianti. La ristrutturazione del gruppo, presentata nel 2008 da Boris Aleshin, presidente dell'Autovaz, prevede la ricollocazione di almeno 25.000 impiegati in cinque nuove aziende "non auto" e il passaggio di 8.000 persone a infrastrutture direttamente gestite dal Comune di Togliattigrad (Nella foto, Autovaz, la fabbrica dell'auto, costruita dalla Fiat nella regione russa di Samara).



# Autovaz

vo, rappresenta un'occasione di sviluppo per molte sfere industriali dell'intera Unione Sovietica, e anche per molte aziende occidentali, che mai si erano ci-

mentate in un'impresa simile. La tanto attesa auto nazionale, che rappresenta la gran parte della motorizzazione sovietica nei decenni successivi, è nata così da uno slancio incredibile, e mai più ripetuto in seguito, di collaborazione internazionale Est-Ovest aperta e definita nel giro di pochissimi mesi del 1966. Il 14 gennaio 1967, infatti, iniziano i lavori di costruzione dell'impianto dell'Autovaz di Togliattigrad. In tre anni l'incredibile impianto capace di far uscire dalle sue linee di produzione 600.000 automobili l'anno viene completato.

La prima auto modello Vaz 2101 esce dalla fabbrica di Togliattigrad il 19 aprile 1970, segnando un evento importantissimo per l'Autovaz e per l'intera industria sovietica.

Nel gennaio del 2001 l'impianto produce il suo 20.000.000mo veicolo. Dopo la caduta dell'Unione Sovietica e le grandi difficoltà eco-

1. Una versione della Autovaz Lada 2101
2. Una Lada 1600 partecipa al venticinquesimo Acropolis Rally
3. L'Autovaz Ziguli

nomiche degli anni Novanta, all'inizio degli anni Duemila la Casa – sempre rimasta saldamente il primo costruttore russo di automobili – inizia una nuova fase di accordi internazionali per rilanciare il suo ruolo sul mercato dell'auto e per raggiungere una maggiore snellezza organizzativa, richiesta dalle nuove condizioni di competizione internazionale. Il 27 giugno

2001 la Autovaz firma un accordo di collaborazione industriale con la General Motors, che prevede la nascita di una nuova fabbrica a Togliattigrad per la produzione della Chevrolet Niva, 4x4 derivato dal fuoristrada Autovaz commercializzato con il marchio Lada.

Nel 2007 inizia il processo di selezione per la scelta un grande partner strategico e nell'anno partono i negoziati con il gruppo americano General Motors, l'italiano Fiat, il tedesco Magna, il francese Renault. Il 29 febbraio 2008 il gruppo francese Renault entra nella proprietà dell'Autovaz, acquisendo il 25 per cento delle azioni, e diventa il partner strategico della Autovaz e del suo marchio automobilistico Lada, per un piano di sviluppo indu-



1

striale finalizzato alla riorganizzazione dell'intero gruppo, al lancio di nuovi modelli sul mercato russo e, in prospettiva, su altri mercati internazionali. La proprietà dell'Autovaz risulta così composta da quattro compagini paritarie, ciascuna al 25 per cento: la società statale Rostentekhnologii, il gruppo Troika Dialog e la Renault come aziende, mentre il resto è distribuito nel mercato azionario.

Fabio Orecchini

www.vaz.ru

33Yuzhnoye Shosse, 445633 Togliatti  
Samara, Russia

## La strategia La alleanze

Dopo un passato caratterizzato da collaborazioni ripetute nel tempo con la Fiat, a partire da quella fondamentale grazie alla quale dal 1966 è progettato e realizzato l'impianto stesso di Togliattigrad, e dopo gli accordi del 2001 con la General Motors, l'Autovaz entra nel 2008 in una partnership strategica con la Renault. Il gruppo francese acquisisce il 27 febbraio 2008 il 25 per cento delle azioni del più importante costruttore russo di automobili. L'ingresso nel capitale costa alla Renault l'esborso di un miliardo di dollari, in parte rientrati già nel corso dello stesso 2008 grazie a un accordo di cessione di due licenze: una per la produzione di modelli Lada basati sulla Dacia Logan familiare e sul suo pianale, l'altra per l'utilizzo di motori e cambi. La cessione alla Autovaz delle due licenze riporta nelle casse di Parigi 220 milioni di dollari. Ma la sfida vera della partnership è riuscire a rendere l'Autovaz più snella, profittevole e coerente nell'organizzazione con le sue concorrenti attuali. La produzione delle quattro linee dell'impianto di Togliattigrad, secondo i piani Renault, dovrebbe arrivare ad 1.200.000 unità l'anno, anche grazie al lancio di nuovi prodotti, derivati a breve dalle licenze acquisite e successivamente da un rilancio dello sviluppo interno (nella foto, il Presidente di Autovaz Boris Aleshin insieme a Carlos Ghosn di Renault e Sergei Chemezov).



2



3

# Lada Vaz 2101

Produzione 1970 - 1984

Carrozzeria Berlina

Paragonare la Lada Vaz 2101 alla Fiat 500, alla Citroen 2CV o al Maggiolino può sembrare eccessivo ma è più che legittimo per una macchina che contribuisce in modo decisivo alla motorizzazione di massa sovietica. Nata nel 1970 in seguito a uno storico accordo con la Fiat la 2101 è in realtà una Fiat 124 costruita su licenza, identica in tutto e per tutto al modello originale. Il motore quindi è il classico 1,2 litri da 60 Cv, così come la carrozzeria squadrata ma per adattare meglio la macchina alle condizioni disperate delle strade russe furono rinforzate le sospensioni e protetto il fondoscocca contro la ruggine. Non solo: per rendere più semplice la manutenzione i freni posteriori, originariamente a disco, diventano a tamburo, mentre il motore originale viene sostituito con un più vecchio ma robusto propulsore derivato dal monoblocco della Fiat 1300. La cilindrata è praticamente la stessa (1198 cc contro gli originali 1197 cc) ma la potenza è perfino leggermente superiore di 2 Cv (la 2101 arriva a 62 Cv). Tuttavia anche se le catene di montaggio sono quelle della Fiat i materiali impiegati per costruire la macchina sono diversi, soprattutto l'acciaio, di scarsa qualità,



Così le Ziguli, questo il loro soprannome, vengono presto divorate dalla ruggine, ma questo non impedisce alla macchina di avere un travolgente successo: già a tre anni dal debutto si raggiunge il milione di pezzi prodotti.

1. La Lada Vaz 2101 ha un motore 1200 da 62 Cv
2. La Lada è prodotta fino al 1984



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 4,030
Larghezza .....	m 1,620
Altezza .....	m 1,420

POSTI .....

PORTE .....

PESO .....

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	1198 cc
Cilindri .....	4
Potenza .....	62 Cv

TRAZIONE .....

CAMBIO .....

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA .....

PREZZO .....

# Autozodiaco

**Bologna  
Italia  
1969 - 1974**

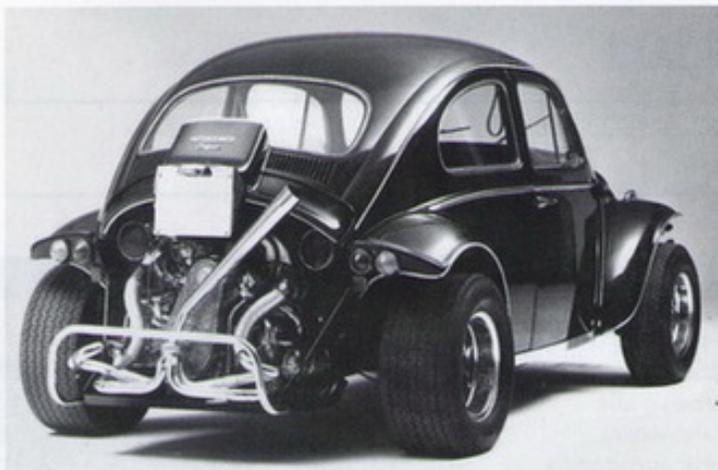


Affascinato da Steve McQueen alla guida di una dune buggy nel film *Il caso Thomas Crown*, il titolare dell'autosalone All Cars di Bologna, Mario Zodiaco, importa dalla California il kit di montaggio della buggy più classica della Casa americana Dynamic, chiamata *Deserter*. Assemblata in casa, girando per le vie della città emiliana riscuote da subito un inaspettato successo, tanto da far pensare a Zodiaco di poter realizzare una buggy italiana. Nel 1969 viene fondata la società Autozodiaco e, nello stesso anno, prende vita un prototipo realizzato modificando la *Deserter* con il pianale del Maggiolino Volkswagen, opportunamente accorciato. Da qui parte una lunga e difficoltosa la procedura di omologazione, perché il ministero dei Trasporti vincola il rilascio della documentazione al benplacito della Volkswagen, che naturalmente non ha intenzione di patrocinare ufficialmente la produzione delle buggies Autozodiaco.

Una volta ottenuta l'omologazione per il telaio, invece, nasce il problema di dove produrre le vetture. L'accordo con l'officina meccanica bolognese *Mirage* e con il suo titolare, che diventa socio di Mario Zodiaco, dopo poco tempo va in fumo; i soci si dividono e l'azienda che avrebbe dovuto produrre i primi esemplari del *Deserter* italiano, l'*Automirage*, mette invece sul mercato una dune buggy chiamata *Mirage* molto simile al prototipo originale.

Non molto tempo dopo, Zodiaco trova comunque un accordo di produzione con i proprietari della *Giannini* di Roma, che produce versioni elaborate di autovetture a marchio Fiat.

La *Deserter* vede finalmente la luce negli stabilimenti di Roma, abbandonati però dalla



1. L'Autozodiaco California, ottenuta modificando un maggiolino Volkswagen
2. Buggy pronte per la consegna nella fabbrica dell'Autozodiaco di Pianoro, vicino a Bologna
3. Il modello Damaca
4. Mario Zodiaco, fondatore della omonima Casa automobilistica con Carmen Russo

1



Squalo e, su richiesta della Skoda, la Kirby. La prima è una sportiva a due posti ispirata, nella parte posteriore alla Pantera della De Tomaso. La Squalo ha invece un frontale aerodinamico e sportivo. Infine, l'ultima proposta a marchio Autozodiaco è un'auto sviluppata su un pianale derivato dai modelli Skoda

2

Autozodiaco solo dopo pochi mesi, quando la Casa apre uno stabilimento a Pianoro, in provincia di Bologna, inaugurando la produzione in proprio delle vetture.

La *Deserter*, come le classiche dune buggies americane, ha frontale arrotondato, ruote parzialmente coperte, fari esterni, parte posteriore non carenata con motore scoperto e un peso totale di 541 chili. In più, è dotata di tantissimi optional, dalla capote all'impianto di riscaldamento, dai cerchi ruota larghi ai freni posteriori sdoppiati. Dal 1972 al 1974 alla *Deserter* seguono diversi modelli: la *Damaca*, la

1000 e 1100. Si tratta della Kirby. Nel 1974 la fabbrica viene venduta e l'Autozodiaco mette definitivamente fine alla produzione.



3



4

# Avanti

*South Bend  
Stati Uniti  
1961*



Piccola, potentissima e con un design mozzafiato: questa è l'Avanti, una singolare coupé sportiva lanciata nel 1961 dalla Studebaker e poi diventata con il passare degli anni un marchio a sé stante. La macchina è nata infatti per fare diretta concorrenza all'allora mito assoluto delle sportive Usa, la Ford Mustang. Così se le dimensioni e la tipologia dell'auto sono più o meno simili a quelle della rivale di Detroit, alla Casa di South Bend nell'Indiana pensano di affidare la realizzazione della linea a un artista famosissimo, una specie di guru del design industriale: quel Raymond Loewy diventato universalmente famoso per aver creato anche la bottiglia della Coca Cola e – soprattutto – per aver disegnato le rivoluzionarie Studebaker degli anni Cinquanta. Con Raymond Loewy insomma la Studebaker vuole andare sul sicuro perché, come per i tanti oggetti realizzati dallo stilista franco-americano, punta a veder trasformato il disegno industriale in arte. E, in un certo senso, la cosa avviene davvero perché poi la macchina, commercialmente una specie di fiasco, esce di produzione già nel 1964, torna però a nascere sotto altri proprietari sopravvivendo quindi alla stessa Studebaker. Loewy infatti – sfruttando il fatto che la carrozzeria della Avanti è in poliesteri rinforzato con fibra di vetro – disegna una carrozzeria tondeggianti e piena di curve impossibili da realizzare con i classici stampaggi in lamiera (per la tecnologia degli anni Sessanta). I fari anteriori sono addirittura incassati in un muso monolitico. Sotto questa "pelle" però la macchina delude un po': per risparmiare la Studebaker usa un vecchio telaio – quello della Lark Daytona che risale addirittura al 1953 – e il motore disponibile è uno solo, il già noto Studebaker small-block V8 di 4737 cc alimentato con un carburatore quadricorpo Stromberg. Così l'Avanti arriva a 235 Cv, un po' pochi per contrastare

la temibile concorrenza di Corvette e Mustang. Così viene subito messa in cantiere una versione sovralimentata con compressore Mc Culloch elevando i cavalli fino a quota 260: le prestazioni diventano fenomenali perché all'epoca poche macchine sono in grado di accelerare da 0 a 100 chilometri orari in meno di 8 secondi e di raggiungere una velocità massima di oltre 240 chilometri orari. La situazione finanziaria della Studebaker precipita e dopo appena 4.643 unità la Avanti viene mandata in pensione. A questo punto due grandi concessionari di South Bend, Nate Altman e Leo Newman, acquistano dalla Studebaker il marchio Avanti e tutto ciò che serve per continuare la produzione della supercar, dagli stampi ai pezzi di ricambio. Molti operai della ex marca Usa, compreso il famoso ingegnere Eugene Harding, passano a lavorare per Nate Altman e Leo Newman. La produzione però avviene completamente a mano e i prezzi della Avanti si allineano a quelli delle supercar più esclusive al mondo – dalla Ferrari all'Aston Martin – rendendo così poco competitiva la piccola Avanti che riesce ad essere prodotta in soli 909 pezzi dal 1966 al 1975. Per questa seconda vita la ex Studebaker, diventata marchio a sé, sfoggia poi un più moderno 8 cilindri a V di 5400 cc, quello della Chevrolet Corvette, ma non basta per evitare un'altra bancarotta. Il mito della macchina disegnata da Raymond Loewy però è più forte di qualsiasi crisi e all'inizio degli anni Ottanta la società Avanti viene rilevata da Stephen Blake che la rilancia con un telaio a sospensioni indipendenti e un po' di elettronica moderna, anche se il design originale ovviamente non viene assolutamente modificato (va detto però che Blake, con orrore dei puristi, realizza anche una discutibile versione della Avanti cabriolet). In ogni caso anche Blake getta la spugna e nel 1986 vende la sua società a Michael Kel-



La Avanti equipaggiata con motore Chevrolet 8 cilindri a V di 5736 cc con potenza di 270 Cv

ly che riesce a produrre in piccola serie la macchina fino agli inizi degli anni Novanta, per poi vendere scocche complete a piccoli assemblatori e costruttori di auto in kit che riescono così a far arrivare fino ai giorni nostri il mito della Avanti.

(V.B.O.)

## Design

### *Il mistero della presa d'aria scomparsa*

In mezzo a una Rolls Royce, Silver Cloud del 1955, a una Lancia, Flaminia del 1963 e a una Maserati, Quattroporte del 1963 alla mostra *Mitomacchina, storia, futuro e tecnologia del design dell'automobile* che si è tenuta al museo d'arte contemporanea di Trento e Rovereto a metà del 2007 campeggia anche una spettacolare Studebaker Avanti del 1962: l'obiettivo degli organizzatori è quello di raccontare al grande pubblico l'evoluzione del concetto di berlina. E nessuna macchina meglio della Avanti può esemplificare l'evoluzione del design: fra le particolarità di quest'auto va infatti segnalato il muso completamente privo di prese d'aria, una soluzione stilistica ottenuta convogliando i flussi aerodinamici e le prese d'aria nella parte inferiore del frontale, dove sono comunque presenti i necessari radiatori per il raffreddamento del motore. L'idea dell'Avanti viene poi ripresa da molte altre auto e oggi costituisce quasi la norma. È solo un esempio, ma giustifica ampiamente l'ennesima consacrazione, l'esposizione alla mostra *Mitomacchina* per il capolavoro del designer Raymond Loewy che vede la sua opera esposta a pochi passi dalla prima auto a motore a scoppio, quella realizzata dal Karl Benz nel lontano 1886.

## Avro

*Manchester  
Inghilterra  
1920 - 1963*



La A.V. Roe and Company di Manchester è una delle più importanti aziende dell'industria aeronautica tra la Prima e la Seconda guerra mondiale. Nel 1920 l'esperienza maturata dai suoi progettisti viene applicata al settore automobilistico per realizzare carrozzerie brevettate, chiamate Avrolite, con scocca in alluminio montata su un telaio di legno in base al sistema, tipicamente aeronautico che porta alla realizzazione di strutture rigide e leggere. Vendute a diversi costruttori, tra cui Ford, le speciali carrozzerie vengono riadattate per essere utilizzate nella produzione di vetture a marchio Avro, caratterizzate anche da altri dettagli di origine aeronautica, come i sedili avvolgenti sospesi elasticamente e motori monocilindrici a due tempi o stellari a cinque quasi sempre collegati con cambio epicicloidale a tre velocità. L'esperienza dell'azienda nel settore auto si conclude in breve tempo. L'attività in campo aeronautico prosegue invece fino al 1963.

Avro 10 HP Tourer del 1919



## Awe

*Eisenach  
Germania  
1896 - 1991*



La prima autovettura nata dagli stabilimenti di Eisenach è la Wartburg, realizzata su licenza della Decauville, con posti a sedere disposti su due file, sospensioni poste sull'avantreno e un motore bicilindrico da 479 cc raffreddato ad acqua o ad aria. L'auto, che tocca appena i 45 chilometri orari, si aggiudica numerose competizioni sportive tra cui la Dresda-Berlino e la Aachen-Bonn. Nel 1904 l'azienda cambia ragione sociale e dopo tre anni produce, con il marchio Dixi e su licenza Austin, una piccola vettura chiamata Type U35 capace di grandi performance con i suoi 65 Cv, fino a toccare la velocità massima di 85 chilometri orari. Con lo scoppio della Prima guerra mondiale la fabbrica viene convertita per dedicarsi alla produzione di autocarri militari e armi. Alla fine del conflitto, nel 1919, la Dixi torna al settore automobilistico e si fonde con la Gothaer Waggonfabrik, azienda tedesca specializzata in trasporti su rotaia. Intanto, acquistata dall'Austin la licenza per la produzione della Seven, nel 1927 vede la luce la versione tedesca dell'auto, chiamata Dixi DA-1 3/15. L'anno successivo è segnato da un importante cambiamento: l'acquisto di Dixi da parte di Bmw che nella fabbrica ri-

1. Una Awe da gara di derivazione Bmw  
2. L'Awe Wartburg 311 del 1963



battezzata Bmw-Factory Eisenach avvia la produzione di modelli come la 328 o la 303, prima auto con motore a 6 cilindri in linea del marchio. Un periodo di intensa e vivace produzione interrotto dal ritorno di tempi bui a causa dello scoppio della Seconda guerra mondiale, che mette fine all'ottimismo della Casa e dà inizio a una fase di decadenza che coincide con l'occupazione militare della Turingia per mano del governo sovietico. In questi anni la ragione sociale cambia ancora in Sowjetische AG Maschinenbau Awtowelo Werk Bmw Eisenach, che si dedica a produrre alcuni modelli della Bmw della fine degli anni Trenta.

Nel 1952 il controllo della fabbrica passa al governo tedesco dell'Est e cambia nuovamente nome in Emw, trasformato ancora nel 1956 in Awe, Automobil Werke Eisenach. La Awe produce vetture con motore 6 cilindri di 1711 cc della Bmw 327 e una sportiva di 1500 cc derivata dal modello 328 della stessa Casa con motore 6 cilindri, doppio albero a camme in testa, doppia accensione e tre carburatori Weber a doppio corpo. Nel 1991 la Awe chiude e la fabbrica viene trasformata in un museo dell'automobile.



Bailey - Byd

**BIB**

Bailey Bailleau Ballot Bandini Bantam Bardon Barison Barker Barley Barré Barron-Vialle Bayliss-Thomas Baz Beacon Bean Beardmore Beauford Cars Beijing Bellanger Belsize Bender&Martiny Benelli Benjamin Bentley Benz Benz Söhne Bergmann Métallurgique Berkeley Berliet Berna Bernardi Berrien Buggy Bersey Bertone Bianchi Bignan Binz Birkin Bitter Bizzarrini Blackjack Bmc Bmw BN B.n.c. Bollée Bolster Bond Bond Cars Borgward Bozier Brabus Bremer Brennabor Brilliance Bristol Cars British Leyland Brixia-Züst Brocklebank Brooke Brotherhood Brough Superior Brouhot Brown Brush B.S.A. Buccioli Buchet Bufori Bugatti Buick Bullet Cars Burton Byd

## Bailey

*Amesbury  
Stati Uniti  
1907 - 1915*

La fabbrica americana, che cessa la sua attività nel 1915, è specializzata nella produzione di auto elettriche che hanno la particolarità di essere le uniche a utilizzare le batterie Edison originali, all'epoca molto costose. Il modello più famoso dell'azienda di Amesbury è un *runabout* biposto costruito nel 1913, con 2 motori, trasmissione a catena e cambio a 4 marce con 2 retromarce.

Da notare il suo design innovativo per l'epoca, con una linea più abbassata della carrozzeria rispetto alle altre vetture. L'alto costo delle batterie e i cronici problemi di durata e di autonomia, comuni a tutte le auto elettriche dell'epoca, determinano la fine della produzione e la chiusura della fabbrica.

**1. Vettura due posti elettrica runabout del 1913**

**2. Bailey electric**



1



2

## Bailleau

*Longjumeau  
Francia  
1901 - 1914*

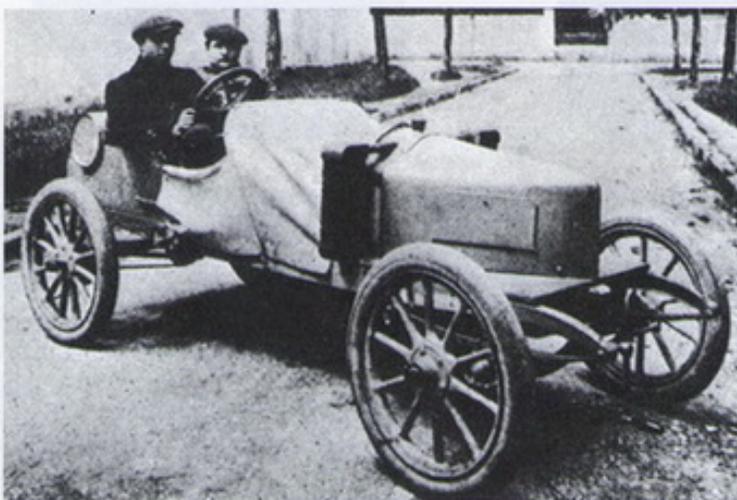
Anche se la prima vera vettura degna di questo nome viene realizzata da A. Bailleau nel 1906, i primi tricicli con questo marchio compaiono nel 1901, nello stesso anno che viene fondata la società. Al debutto i veicoli sono essenzialmente a tre ruote e mossi da un motore monocilindrico De Dion&Bouton raffreddati ad aria o a acqua e posto nella parte posteriore della vettura.

Successivamente si passa a un più robusto telaio tubolare adatto a ospitare motori bicilindrici potenti e montati anche nella parte anteriore del mezzo. Il triciclo si trasforma in quadriciclo nel 1902, ma il motore rimane ancora nella parte posteriore.

Due anni più tardi la Casa di Longjumeau presenta il primo modello dotato di un propulsore posto nella zona anteriore con trasmissione ad albero cardanico. L'attività si intensifica a partire dal 1906, quando viene progettata e realizzata la prima vera automobile Bailleau.

La vettura è equipaggiata con un motore a quattro cilindri che sviluppa una potenza pari a 16 cavalli. L'auto piace e a questo punto la società francese matura anche ambizioni sportive. L'anno dopo la Bailleau si iscrive alla Coupe de la Commission Sportive e vi partecipa anche nel 1908. L'esperienza, però, è poco felice poiché la vettura a un cilindro che prende parte alla competizione non ottiene alcun risultato in quanto non riesce a portare a termine il percorso della gara.

L'azienda non si lascia scoraggiare e prosegue ugualmente l'attività che però è costretta ad arrestare, come gran parte delle altre Case automobilistiche francesi e non, con lo scoppio della Prima guerra mondiale. Una volta concluso il conflitto, Bailleau non è tra quelle aziende che riprende la produzione.



Una  
Bailleau 8  
HP da corsa  
del 1908

## Ballot

Parigi  
Francia  
1905 - 1933



Quando i fondatori della Ballot, Edouard e Maurice Ballot, aprono la loro attività a Parigi, producono motori marini e industriali e forniscono i componenti ai grandi marchi dell'epoca come Delage e Barré. Lo scoppio della Prima guerra mondiale segna l'ingresso nella produzione delle auto. Le prime vetture sono sportive, preparate per l'edizione della 500 Miglia di Indianapolis del 1919. Si partecipa con auto da competizione con motore da 8 cilindri in linea a doppio albero a camme in testa, in grado di raggiungere i 200 chilometri orari di media. Alla 500 miglia del 1920 gareggia la nuova 8 cilindri di 2970 cc; e al Gran premio di Francia del 1921 una 4 cilindri di 1988 cc conquista il 3° posto. In quel periodo inizia la commercializzazione delle auto stradali, con la 2 LS bialbero a 4 cilindri di 1988 cc e della 2 LT, con distribuzione a un albero a camme in testa. Nel 1927 viene lanciata la RH, una 8 cilindri da turismo. L'azienda entra in crisi nel 1931, viene rilevata dalla Hispano Suiza e esce dal mercato nel 1933.

La Berlina RH3 del 1930



## Bandini

Forlì  
Italia  
1938 - 1992



Ilario Bandini apre la sua prima officina nel 1938, dopo un periodo di apprendistato presso un meccanico di Forlì, sua città natale e, accanto all'attività di preparazione delle auto sportive, affianca quella di pilota, prima di moto e poi di auto. La prima vettura con marchio Bandini è del 1942 e monta motore Fiat 1100 elaborato dallo stesso Bandini. L'auto fa la sua prima apparizione in gara solo dopo la Seconda guerra mondiale e riscuote grande successo oltreoceano. Bandini ottiene dapprima delle ordinazioni per le vetture da competizione per la categoria 750 che vincono dal 1955 per tre anni consecutivi il campionato di categoria degli Stati Uniti, ma poi si concentra su auto più importanti per la formula Junior, Sport e GT, sempre per il mercato americano. Quest'ultima è in effetti una coupé sviluppata partendo dalla



1. Ilario Bandini al lavoro sulla 1100 sport C  
2. La versione 1000 cc da competizione, costruita alla fine degli anni Sessanta

meccanica Fiat di serie, nonostante sia un'auto da competizione, è una coupé con motore 850. L'attività però si interrompe nel 1964 a causa delle difficoltà di sviluppare continuamente le vetture e degli scarsi finanziamenti. Bandini comincia da allora a dedicarsi al mercato italiano e alla sua precedente attività di elaborazione. Non abbandona tuttavia l'attività di costruzione di prototipi sportivi. Nel 1960 inizia a produrre motori così da realizzare auto completamente Bandini, senza ricorrere a motori Crosley, Fiat e Offenhauser come fa fino a quel momento. Nel 1972 nasce la scuderia Gruppo Piloti Bandini. Ilario Bandini è morto nel 1992 ma le sue auto sono ancora considerate, in particolare negli Usa, oggetti di culto per gli appassionati e per i collezionisti.



## Bantam

*Butler*  
*Stati Uniti*  
1935 - 1941



Bantam è la denominazione utilizzata dalle auto prodotte nell'impianto americano di Butler, in Pennsylvania, dopo il fallimento dell'American Austin Car Company che aveva cercato di introdurre senza molto successo sul mercato statunitense automobili compatte e di piccola cilindrata sul modello della Austin Seven. L'azienda viene rilevata da Roy S. Evans, che tenta il rilancio sviluppando i modelli esistenti; si comincia con la Bantam 60, che è sostanzialmente una revisione della Austin originaria con un motore più potente: si passa infatti dai 13 ai 20 Cv al minuto e il progetto viene progressivamente evoluto nella meccanica e nella carrozzeria. Complessivamente vengono prodotte 6.700 Bantam. American Bantam realizza il progetto originale sul quale poi viene costruita la jeep destinata all'esercito americano. La fornitura passa infatti alla Willys per le dimensioni industriali della Bantam e il suo peso politico; Evans si consola comunque con la fornitura dei rimorchi delle Jeep MB che lui stesso progetta. Una piccola curiosità: il modello Bantam del 1938 è la vettura che ispira Walt Disney quando disegna l'auto di Topolino.

La Hollywood American Bantam del 1940



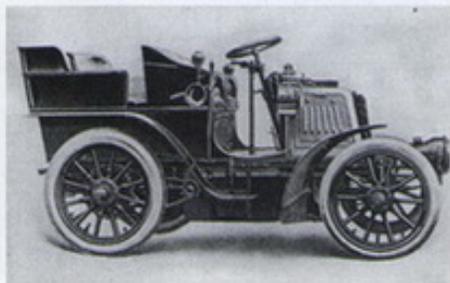
## Bardon

*Puteax*  
*Francia*  
1898 - 1906



Le auto di questa piccola Casa francese vivono un breve periodo di notorietà a causa dell'utilizzo di motori di progettazione Gobron-Brillé, caratterizzati dai pistoni contrapposti e concorrenti nel cilindro, con uno schema simile a quello dei motori diesel del tipo Junkers. La prima vettura Bardon è la 4,5 HP, mossa da un monocilindrico e commercializzata a partire dal 1898. La produzione di vetture con meccanica così complessa non ottiene risultati apprezzabili tanto che, alla fine del 1902 l'azienda viene riconvertita alla produzione delle vetture create da Georges Richard che inizia la sua attività nel settore della meccanica alla fine dell'800, dando origine a un'industria per la produzione di biciclette. Dopo i primi successi in campo ciclistico Richard passa ai mezzi a motore e fonda la Unic (marchio destinato a diventare celebre nel settore dei veicoli industriali). Inizialmente la produzione di auto, avviata negli impianti della Bardon, giustifica il mantenimento della denominazione originale, fino al salone di Parigi del 1906, quando Richard decide di presentare le nuove vetture con il marchio Unic decretando la fine della Bardon.

La Bardon 7HP Tonneau realizzata nel 1902, un anno prima della chiusura definitiva della Casa automobilistica francese



## Barison

*Livorno*  
*Italia*  
1922 - 1923



L'ingegnere Silvio Barison fonda nel 1922 la Fabbrica Automobili Barison & C. con l'intento di realizzare automobili di qualità, mettendo in secondo piano i volumi di produzione. Con questa intenzione, Barison tenta di introdurre nel mercato un nuovo modo di intendere le costruzioni automobilistiche: l'iniziativa è destinata a rimanere irrealizzabile perché non supportata da risorse economiche adeguate. Forte della sua esperienza maturata lavorando nell'ambito dell'industria automobilistica tedesca, l'ingegner Barison, realizza un modello di auto, esposto al salone dell'automobile di Milano del 1922, caratterizzato dal motore che ha un particolare sistema di distribuzione a cono rotante. La società, nata grazie all'impiego di capitali lombardi e toscani, concentra le sue energie su un modello a 4 cilindri monoblocco di 1995 centimetri cubi, arrivati poi a 2474. Il motore è in alluminio con camicie in acciaio riportate, il volante e i pedali sono regolabili. Le prospettive non rosee di espansione e la scarsità dei finanziamenti a disposizione scoraggiano però gli azionisti che nel 1923 decretano la fine della società.

Una stampa d'epoca della Barison dove spicca in basso la foto dell'autotelaio del Tipo Unico 4C, il solo modello prodotto dall'azienda livornese



## Barker

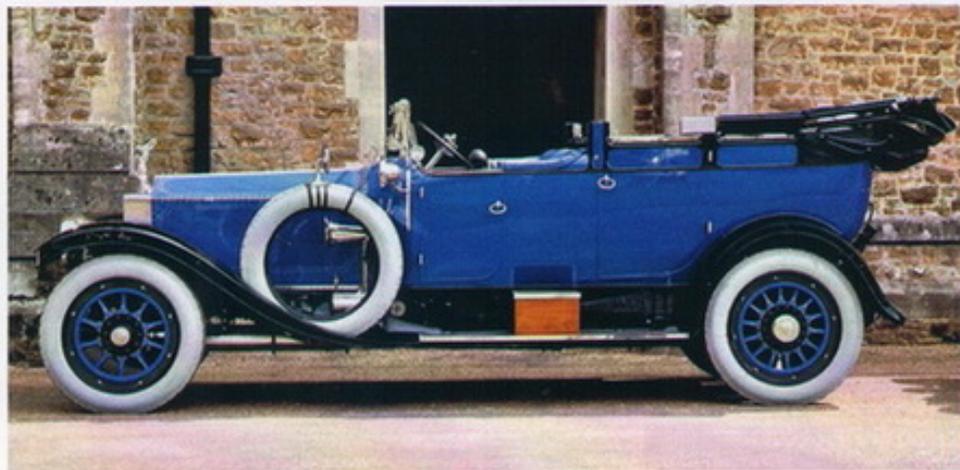
*Londra  
Inghilterra  
1905 - 1938*



Fondata da un ufficiale della guardia della Regina, la Barker diventa fornitrice ufficiale della casa reale, da Giorgio III a Guglielmo IV. È nel 1905 che viene fondata la Barker & Co, a seguito di una ristrutturazione societaria con un investimento di 45mila sterline. La sede rimane quella iniziale di Chandos Street. Inizia in questi anni la collaborazione con il marchio Rolls Royce, che si consolida nel tempo, a tal punto che Barker si accaparra l'esclusiva dell'equipaggiamento di alcuni modelli della prestigiosa Casa britannica. L'azienda si amplia e cambia sede nel 1909, trasferendosi in Olaf Street, dove vengono riuniti uffici e officina. Un salone di vendita viene poi aperto nel cuore di Londra. Presto la Barker diventa sinonimo di vetture speciali e di lusso, realizzate per sovrani e personaggi illustri. Diventa protagonista anche nel settore degli accessori e delle applicazioni speciali. È

tra l'altro la prima Casa a utilizzare il meccanismo dei fari anabaglianti -brevettato da Barker - regolabile con una leva collocata vicino al posto di guida. Nonostante l'indiscussa qualità delle sue carrozzerie, Barker entra in crisi durante la seconda metà degli anni Trenta, a causa dell'evoluzione tecnica e qualitativa dei concorrenti. Nel 1938 l'azienda viene liquidata e l'attività residua, con gli impianti produttivi e gli uffici, viene rilevata da un'altra carrozzeria, la Hopper & Co., che prosegue nell'attività di fornitore Rolls Royce.

1. Rolls Royce Phantom II del 1932
2. Rolls Royce Silver Ghost Limousine The Corgi by Barker del 1912
3. Rolls Royce Silver Ghost Double Cabriolet by Barker del 1914



## Barley

*New York  
Stati Uniti  
1916 - 1929*



Nel 1913 Albert C. Barley compra gli asset della Streater Motor Car Company dell'Illinois, che a sua volta proviene dalla Erie Motor Carriage Company e produce la Halladay dal 1905. La nuova società, la Barley Manufacturing Co. produce la Halladay per qualche anno; poi Barley, con Cloyd Y. Kenworthy (un rivenditore di New York) e Karl Martin - che più tardi sviluppa la Wasp - con un capitale di 50mila dollari fondano la Barley Motor Car Co. nel 1916. Dopo una ricapitalizzazione la fabbrica viene spostata nel Michigan. Il modello iniziale è la Roamer Six, un'auto a quattro porte, con un motore Continental 6 cilindri a 24 Cv. Seguono altri modelli che si aggiudicano diversi primati di velocità, dopo aver battuto tutti i record di velocità sulla spiaggia di Daytona nel 1921. Nel 1922 viene lanciata una Barley economica, che si colloca in una bassa fascia di prezzo (sotto i 2.300 dollari). Dopo diverse riorganizzazioni societarie e produzione di altri modelli (la Pennant dal 1924 al 1925), le vendite iniziano a calare fino alla chiusura, nel 1929.

1. La Six, il primo modello della Roamer
2. La Roamer Roadster



## Barré

Niort  
Francia  
1900 - 1930

Nonostante la costituzione della società avvenga nel 1900, Gaston Barré avvia la sua attività a Niort già nel 1890. I primi modelli sono dotati di motori De Dion-Bouton, Aster e Buchet di diverse potenze a 1, 2 e 4 cilindri. Nel giro di un paio di anni Barré mette in produzione cinque modelli. Le auto hanno tutte trasmissione ad albero cardanico e, dopo l'inizio della Prima guerra mondiale, la gamma di sette modelli si estende, aggiungendo i modelli a 8 e 10 Cv e a 24 e 30 Cv, tutti provvisti di motore monoblocco a 4 cilindri. L'azienda costruisce da sola anche la carrozzeria. L'elemento distintivo del marchio è la praticità. Durante gli anni Venti Barré inizia a utilizzare i motori Ballot a 4 cilindri e con il modello Château Thierry, inaugura nel 1908 la stagione delle gare per la Casa francese. Tra il 1912 e il 1914 le auto Barré partecipano anche al Tour de France piazzandosi in buona posizione. Subito dopo la Grande guerra, la Barré cambia nome due volte fino a quando, nel 1930, chiude definitivamente i battenti.

Vista interiore dello stand di Barret al salone dell'automobile del 1905



## Barron-Vialle

Lione  
Francia  
1912 - 1937

Il nome dell'azienda deriva dall'accorpamento dei cognomi dei due fondatori, Antoine Vialle e l'ingegner Barron. La Casa nasce nel 1912 a Lione, nel quartiere di Monplaisir, per iniziativa di Vialle che realizza il sogno di costruire vetture intere e non solo carrozzerie, come fa, con successo, fino a quel momento. Vialle conosce l'ingegnere Gadoux, che realizza una sei cilindri col marchio Six, una Casa di Strasburgo. Gadoux decide di entrare nella società francese e nel 1924 progetta una sei cilindri da 2 litri. Il motore è in lega leggera, distribuzione ad albero a camme in testa, due carburatori e freni su ruote anteriori e posteriori; viene seguita dalla Super Six (poi Super-Huit) a 8 cilindri di 2750 cc, e dalla Super Six Sport, un modello intermedio con motore della 8 cilindri e chassis della sei cilindri. Si tratta di vetture gran turismo, con rifiniture di classe che fanno salire i prezzi e rendono le vetture accessibili a pochi. Nel '24 la marca Six viene sostituita dalla Barron-Vialle. Purtroppo la crisi del '29 determina il declino della società, i cui prodotti, tutti di lusso, scontano il declino economico mondiale. Vialle è costretto a chiudere le officine di Lione e a metterle in vendita cercando di mantenere in vita gli stabilimenti di Arandon dove, fino al 1937, continuano a uscire autobus e veicoli industriali.

## Bayliss-Thomas

Birmingham  
Inghilterra  
1921 - 1929



Il primo modello Bayliss-Thomas appare nel 1921. In realtà le vetture sono realizzate dalla Excelsior di Birmingham, una fabbrica motociclistica già nota per aver realizzato motori sportivi con albero a camme in testa e motori a due tempi. La Bayliss-Thomas è però una vettura a tutti gli effetti, con quattro ruote, motore Coventry-Simplex a quattro cilindri, cambio a tre velocità, trasmissione ad albero cardanico con differenziale sull'asse posteriore. Si tratta di una vettura assemblata, che si distingue dalle altre per avere il comando con una leva centrale del cambio. Viene realizzato anche un modello minore, le versioni sportive dei modelli e, nel 1924, un modello familiare. La più veloce, la 10 HP raggiunge i 105 chilometri orari. Nel 1927 le auto Bayliss-Thomas hanno tutte di serie freni sulle quattro ruote e impianto elettrico a 12 Volt. Il declino inizia nel 1928 e, nel 1929, l'attività cessa completamente.

La Bayliss-Thomas 9 HP del 1925



## Baz

*Bratislava  
Slovacchia  
1972*



Baz, sigla che sta per Bratislavské automobilové Zavody, nasce nel 1972, per la produzione di veicoli e componenti distribuiti con il marchio Baz.

L'impianto inizia l'attività nel 1975 con l'obiettivo, mai raggiunto di produrre 150.000 veicoli l'anno. Inizialmente escono dalla Baz la Skoda Rapid e modelli speciali fino a quando la Volkswagen decide di aprire un impianto di produzione a Bratislava, offrendo un ottimo esempio di investimento straniero nella Repubblica slovacca. All'inizio Volkswagen produce in Slovacchia le Skoda; dopo un accordo del 1991 il numero di veicoli prodotti conta dai 15 ai 20 Volkswagen Golf al giorno; in poco tempo si arriva a produrre 500 autovetture, 1.300 cambi e circa 3.000 componenti per trasmissioni.

La Skoda Rapid prodotta negli stabilimenti Baz alla metà degli anni Ottanta



## Beacon

*Hindhead  
Inghilterra  
1911 - 1915*

Augus Maitland fonda la Beacon Motor Work Ltd come sviluppo dalla Beacon Hill Motor Work, la sua attività di Hindhead, nel Surrey. All'inizio la produzione si concentra sulle cyclecars. Nel 1907 Maitland produce motociclette Trump J.A.P. per poi abbandonare il marchio nel 1911. L'esperienza si dichiara conclusa soltanto con la Trump, non con i motori J.A.P., ai quali Maitland resta fedele, soprattutto ai modelli a due cilindri raffreddati ad aria. Le auto Beacon subiscono nel corso degli anni diversi cambiamenti, influenzati anche dal mercato che ha esigenza di veicoli sempre meno rumorosi e più confortevoli. Così si arriva al motore Griffon raffreddato ad acqua nel 1914. La produzione termina a causa del conflitto mentre Augus Maitland rimane al servizio del ministero della Guerra come esperto automobilistico.

La Beacon 10 HP due posti



## Bean

*Dudley  
Inghilterra  
1919 - 1929*

Le prime automobili di questa Casa inglese vengono prodotte a partire dal 1919 negli stabilimenti di Dudley e Tipton. Inizialmente la Bean ha un proprio progetto e fa riferimento alla Perry per realizzare la vettura originaria: ne acquisisce i diritti di riproduzione e la ripropone denominandola 11,9 HP, riscontrando immediatamente un discreto successo, tanto che si arrivano a fabbricare un centinaio di pezzi a settimana. Nel 1924 esce il secondo modello: è il 14 HP, più moderno, che riesce a raggiungere gli 85 chilometri orari. Nello stesso anno si lavora al perfezionamento della 11,9 HP che viene rilanciata con il nome di 12 HP. Le auto Bean riscuotono successo sia per il prestigio di essere fornitori della Casa Reale, sia per i lunghi raid (dall'Inghilterra all'Australia) intrapresi a scopo promozionale. Poi per una serie di scelte tecniche errate inizia il declino: dal 1929 in poi la produzione si limita agli autocarri leggeri fino alla chiusura, che arriva definitivamente nel 1931.

Una 14 Cv prodotta dalla Casa inglese nel 1926. Raggiunge gli 85 chilometri orari



## Beardmore

*Glasgow  
Scozia  
1920 - 1928*



La produzione di automobili Beardmore inizia nel 1920 a Glasgow, dove operano aziende meccaniche che vantano competenze aeronautiche e navali. All'inizio si distinguono tre modelli principali che vedono la luce in tre diversi stabilimenti: a Glasgow, a Paisley e a Coatbridge. I modelli maggiori sono la 15 HP e la 30 HP ai quali si affianca la piccola 11 HP. Quest'ultima vettura è inizialmente dotata di un piccolo motore 1656 poi potenziato a 1860 Cv nel 1923. Nello stesso anno si migliora anche il cambio che viene dotato di un quarto rapporto. Anche la 11 HP è destinata a subire modifiche: Alec Francis, progettista della Casa automobilistica, ne realizza una versione sportiva, modificando la carrozzeria, le ruote e il motore. Tutti i modelli Beardmore sono caratterizzati da una tipica posizione del tappo del radiatore, che ha l'imboccatura non verticale ma spo-

stata in avanti. L'intera produzione della Casa è destinata a non avere grossa diffusione se non entro i confini della Scozia. La maggior parte dei veicoli realizzati inoltre sono destinati a uso pubblico e non privato. L'utilizzo a cui sono destinate le vetture spiega l'assenza di scrupoli per le prestazioni e l'estetica, che resta fedele ai canoni delle automobili di rappresentanza, con il posto del guidatore separato dall'abitacolo. Nonostante la produzione termini nel 1928, negli stabilimenti inglesi si continuano a realizzare auto pubbliche fino al 1967.

1. Uno dei veicoli realizzati da Beardmore
2. Il pilota Cyril Paul al volante di una Beardmore 2 litri durante la gara del 1923 sul tracciato di Shelsley Walsh



## Beauford Cars

*Staffordshire  
Inghilterra  
1938*



Il marchio caratterizza una piccola azienda dedita alla produzione artigianale di vetture stile retro, sia in forma completa sia come kit di montaggio. La specializzazione della Beauford è rivolta ai veicoli da cerimonia, realizzati sullo stile delle vetture degli anni Trenta e Cinquanta; i componenti meccanici sono sempre derivati da un modello di grande produzione, generalmente la Ford Sierra, mentre la carrozzeria in plastica è montata su un telaio in acciaio di misure e passo differenti a seconda del modello.

L'attività della Beauford ha preso avvio all'inizio degli anni Settanta, prima con la realizzazione di qualche esemplare su ordinazione, poi con la creazione di veri e propri kit di montaggio.

Da allora la produzione e l'immagine dell'azienda si sono sviluppate progressivamente fino a rappresentare in Inghilterra un riferimento nel particolare mercato del noleggio della auto da matrimonio.

La gamma comprende modelli di varie dimensioni, da quattro a sette posti, con carrozzerie torpedo a due e quattro porte, limousine, con capote ripiegabile o rigida.

[www.beaufordcars.co.uk](http://www.beaufordcars.co.uk)

# Beijing

Pechino  
Cina  
1958



Nel 1953 nasce a Pechino una fabbrica a capitale statale che produce parti meccaniche e carburatori: nel 1958 tale stabilimento assume la denominazione di Beijing Automobile Works per volontà di Zhu De, uno dei fondatori della Repubblica Popolare Cinese, nonché comandante dell'esercito di liberazione. Nei primi anni Ottanta si concludono le trattative che portano alla joint venture con l'americana AMC (American Motors Corporation), seguita dalla costituzione della Beijing-Jeep, per la produzione di veicoli fuoristrada di medie e grandi dimensioni. Nel 1987, dalla fusione con la Beijing Motorcycle, si forma una nuova società, la Beijing Automobile and Motorcycle United company (BAM), che costruisce veicoli di piccola taglia. Nel 1994, c'è poi la nascita di un'altra società collegata: la Beijing Automobile Assembly (BAA), che produce fuoristrada leggeri. Nel 1997, insieme con altre 99 aziende cinesi, viene fondata la Beijing Foton, che dà vita a sua volta nel 1998 alla IPO, per lo sviluppo e la realizzazione di veicoli commerciali. Nel 2001 poi, la Beijing Automobile Works Co. Ltd. viene riorganizzata e diventa un punto di riferimento dell'industria automobilistica cinese. La Beijing Automotive Industry Import and Export Corporation (BAIC), società madre della BAW, viene invece fondata nel 1985. Diventa ben presto un attore importante nel

1. La Tucson, in joint venture con Hyundai  
2. Qishi20 - 22 MT

panorama motoristico cinese, sia per quanto riguarda la fabbricazione di veicoli, che di accessori e pezzi di ricambio. Per ritrovare le radici produttive dell'azienda bisogna risalire ancora una volta al 1958, anno in cui la BAW introduce la berlina Jingganshan, presto seguita dalla CB 4, una limousine spinta da un motore V8. Proprio la Baw viene scelta per fabbricare fuoristrada a quattro ruote motrici capace di sostituire le ormai antiquate off road di fabbricazione statunitense e russa che fino a quel momento sono le più utilizzate in Cina: il Beijing BJ210, e il più grande Beijing BJ212, divengono così i veicoli militari d'ordinanza dell'esercito cinese per i decenni a venire. Negli anni, la Beijing dà vita a diverse joint venture con altre aziende di livello mondiale: quella già citata con la Jeep, poi rientrata nel più ampio accordo con il gruppo DaimlerChrysler, e quella con la Hyundai. Negli anni 2000 l'azienda comincia a uscire dai confini nazionali per diventare un player globale: il valore delle sue esportazioni verso il continente americano, l'Europa, il Medio Oriente, il Sud-est asiatico e l'Africa raggiunge nel 2008 80 milioni di dollari. [www.chinabaw.cn](http://www.chinabaw.cn)

(M.S.)



## La strategia Tedeschi e coreani per una joint venture

La prima joint venture del costruttore cinese, denominata Beijing-Jeep, è datata 1983, e in virtù di questa vengono fabbricati modelli come Jeep Cherokee, Grand Cherokee, diversi fuoristrada Mitsubishi (Pajero Sport e Outlander) nonché una versione aggiornata del BJ212 denominata City Cruiser (BJ2020). C'è poi un'altra importante joint venture in essere: quella con la coreana Hyundai, che può contare su 10 fabbriche nel Paese con una capacità produttiva di 300.000 vetture all'anno. L'intesa che porta alla costituzione della Beijing Hyundai Motor Co. viene siglata nel 2002, e a novembre dello stesso anno comincia la produzione della berlina Sonata. Alla fine del 2003 viene introdotta anche la Elantra, mentre nel 2005 è la volta dello Sport Utility Tucson e successivamente della Accent. Una ulteriore joint venture del costruttore cinese è stata avviata con il gruppo DaimlerChrysler ed è di tipo paritetico, in quanto dà vita ad una società a capitale misto (50 per cento per parte). La Beijing-Benz Daimler Chrysler Automotive Co Ltd (BBDC) nel 2005 costruisce una fabbrica a Pechino, in grado di sfornare oltre 25.000 vetture Classe C ed E all'anno, che inizia a funzionare nei primi mesi del 2006. Una seconda fabbrica, adiacente a questa, produce invece i veicoli precedentemente assemblati dalla Beijing-Jeep, la vecchia società a capitale misto: i Suv a marchio Jeep e Mitsubishi (Nella foto una BJ 2020 Warrior esposta al museo militare di Pechino).

## Bellanger

*Neuilly-sur-Seine*

*Francia*

1912 - 1927

La produzione di autovetture per questa Casa inizia nel 1912 nella piccola fabbrica francese di Neuilly-sur-Seine. Da subito emerge la caratteristica che rende famosi i modelli Bellanger, ossia il radiatore "bullnose", a naso di toro. Le prime vetture montano motori Daimler a 4 cilindri con cilindrata che vanno dai 2000 ai 6300 cc. Dopo la Prima guerra mondiale vengono lanciati nuovi modelli, equipaggiati con motori americani (Briscoe) a valvole laterali. Compaiono due vetture 4 cilindri di 3181 e 4253 cc e una potente 8 cilindri a V con doppia balestra anteriore semielittica e cantilever posteriore, di 6362 cc. La produzione di vetture termina nel 1923 e continua nel settore dell'industria aeronautica. Nel 1927 la Peugeot acquisisce gli stabilimenti contemporaneamente a quelli della De Dion Bouton. Bellanger continua ad apparire per pochi anni su alcune vetture De Dion.

**Un modello Bellanger con il caratteristico radiatore "bullnose" (a naso di toro)**



## Belsize

*Clayton*

*Inghilterra*

1901 - 1925

All'inizio la Casa si chiama Belsize Motors e dal 1901, anno di nascita, fino al periodo che precede la Prima guerra mondiale, si afferma come una delle maggiori produttrici anglosassoni di autoveicoli. I dipendenti sono 1200 e si fabbricano fino a 20 vetture a settimana. Il nome deriva dalla Belsize Work, Casa specializzata in biciclette. Il primo modello a debuttare è il Marshall Belsize, auto a quattro posti con motore a due cilindri. La denominazione ha origine dalla precedente attività automobilistica dell'azienda che, fino dal 1987, produce su licenza modelli Hurler con marchio Marshall. Nel 1903 viene realizzato un modello con motore a 3 cilindri e nel 1907 esce la Belsize Junior, entrambe sono caratterizzate da una trasmissione a catena centrale. Nel 1908 invece tocca al modello 14/16 HP: il motore ha valvole laterali, 4 cilindri e una capacità di 2,5 litri. Si susseguono fino allo scoppio della guerra diversi tipi di vettura. La gamma Belsize, infatti, si distingue per la sua varietà: dai veicoli privati ai mezzi commerciali, passando per i taxi e i mezzi destinati ai vigili del fuoco. Nel periodo successivo al conflitto si torna a produrre una 15 cavalli con motore da 2798 cc a 4 cilindri. Nel 1921 viene realizzata la Belsize Bradshaw, con motore bicilindrico a V 1294 cc da 9 Cv, che deve il suo nome al progettista Grandville Bradshaw. I modelli ulteriori sono un 10/20 hp e un più potente 14/30 hp, con motore da 1696 cc, cambio a 4 marce e freni su tutte le ruote. Nel 1925 la Casa tenta un salto di qualità verso auto di classe superiore ma nello stesso anno è costretta a dichiarare fallimento.

## Bender & Martiny

*Torino*

*Italia*

1899 - 1903

La piccola Casa piemontese ha sede amministrativa a Torino e produzione a Nole Canavese. L'attività inizia nel 1899 con il montaggio in licenza e la rappresentanza anche di marche francesi e tedesche. La produzione di tricicli e vetture a marchio proprio comincia nel 1900 utilizzando motori Gaillardete e De Dion Bouton, da 3 e 6 Cv. Questi veicoli sono proposti con il marchio Perfecta ma la produzione si interrompe tre anni dopo, quando gli stabilimenti nel torinese vengono utilizzati per la fabbricazione di auto a marchio Invicta.

**La Invicta della Bender&Martiny**



## Benelli

*Pesaro  
Italia  
1911*



Benelli, azienda nota soprattutto per la produzione di motociclette nata a Pesaro nel 1911, si ricorda anche per aver realizzato tre prototipi di una utilitaria chiamata BBC. Questa automobile prende il nome dai promotori del progetto: Giuseppe Benelli, a capo della fabbrica insieme ai suoi fratelli, Giuseppe Beretta, della nota fabbrica produttrice di armi, e Luigi Castelbarco Albani, finanziere ed ex pilota di auto da corsa.

L'idea nasce dal periodo di incertezza che si respira con la fine della Seconda guerra mondiale. Subito dopo la conclusione del conflitto si verificano molti casi di aziende che decidono di abbandonare la consueta attività e di avventurarsi in altri settori tra cui quello dell'automobile. La BBC nasce con lo scopo di porsi come antagonista della celebre Topolino della Fiat; le sue più apprezzate potenzialità sono il prezzo contenuto e le caratteristiche tecniche innovative. I compiti per la costruzione della BBC sono così divisi: Benelli si occupa del motore, Beretta del telaio e Castelbarco è il finanziatore del progetto.

Nella primavera del 1948 il propulsore è pronto. Queste le principali caratteristiche: due cilindri a V in ghisa con testata in alluminio, corsa di 77 millimetri, alesaggio di 71, cilindrata di 530 centimetri cubi che sviluppano 21 Cv di potenza. Il telaio portante è in longheroni e traverse sul quale è montata una scocca in lamiera lunga all'incirca quattro metri. Le sospensioni anteriori sono del tipo a quadrilatero con molle elicoidali. Un'importante caratteristica è rappresentata dalla trazione anteriore il che permette, non essendoci il tunnel della trasmissione, di lasciare ampio spazio all'abi-

**Il prototipo dell'utilitaria BBC, ideato per fare concorrenza alla Fiat Topolino. Gli esemplari costruiti sono tre in tutto, tra cui una versione furgoncino. Restaurato nel 1979, il prototipo si trova al museo Beretta**

taolo per cinque persone. Rimane aperto il problema della carrozzeria: l'ipotesi di un design americaneggiante viene affidata alla definizione dei fratelli Rosso di Torino, specializzati nel costruire carrozzerie su commissione. L'azienda piemontese disegna una carrozzeria elegante e moderna che in qualche modo anticipa lo stile della Fiat 1400 presentata nel 1950.

Quando il più sembra ormai fatto, la produzione in serie della vettura, nonostante la buona riuscita del progetto, non viene avviata. Due le spiegazioni: quella ufficiale fa riferimento a una marcia indietro da parte dei tre promotori dell'impresa a causa dei costi elevati; in modo particolare è Beretta a ripensarci per primo in quanto la situazione internazionale fa pensare a un nuovo conflitto e quindi a una ripresa della produzione di armi belliche di cui è specializzato. Un'altra versione è quella che racconta di un incontro tra Beretta e l'allora amministratore delegato della Fiat Vittorio Valletta; il dirigente della Casa torinese consiglia a Beretta di lasciar perdere il progetto sottolineando che: «Non è compito della Beretta costruire auto».



## Benjamin

*Asnières  
Francia  
1921 - 1929*

Per questa Casa automobilistica, la prima vettura ad essere prodotta è una cyclecar con motore Lemaitre&Gerard a quattro cilindri. La cyclecar viene successivamente rielaborata in un modello a tre posti, in versione sportiva e con albero a camme in testa: è la Bagatelle.

Nel 1924 vengono fabbricate due versioni di una stessa auto con motore anteriore a due tempi: la Duplex e la Triplex, rispettivamente a due e tre cilindri. Spesso vengono assemblati pezzi di diverse aziende e usati motori Ruby e Chapuis Dornier da 1100 cc: è il caso della 7/22 Cv, del 1927.

L'ultimo motore ad essere prodotto è uno da 1500 cc per una piccola vettura otto cilindri. Al salone di Parigi del 1926 si sono visti i modelli con i freni sulle quattro ruote.

Nel 1929 l'azienda termina la sua attività, dopo aver cambiato la sua ragione sociale in Benova.

**Nei primi anni Venti la Casa francese partecipa a diverse competizioni sportive ottenendo buoni risultati.**

**Nel 1922 le vetture della foto gareggiano nella Bol d'Or**



# Bentley

Londra, Inghilterra 1919



Insieme alla Rolls Royce, la Bentley rappresenta il vertice del lusso automobilistico in chiave britannica. Una storia fatta di imponenti vetture, ricche di pelli e legni pregiati, che sono diventate nel tempo il riferimento per chiunque ambisce ad entrare nell'Olimpo dell'automobilismo, dove sostanza e immagine contano molto più del prezzo.

Non a caso i destini dei due prestigiosi marchi inglesi si sono incrociati e addirittura convivono per ben 67 anni prima di separarsi ancora; la comune vocazione al lusso non impedisce a Bentley di coltivare e perseguire nel tempo una propria immagine sportiva, che strizza l'occhio agli appassionati della guida più che ai passeggeri con autista.

Come spesso accade, all'origine di questo marchio c'è un fondatore-progettista-pilota: Walter Owen Bentley, universalmente conosciuto con il nomignolo W.O. che lo accompagna lungo tutta la sua attività di imprenditore e di uomo dell'automobile.

Bentley nasce nel 1888, ultimo di nove figli, e sviluppa da subito la passione per l'ingegneria che lo porta nel 1905, a soli 16 anni, a trasferirsi a Doncaster, nel nord dell'Inghilterra per lavorare alla Great Northern Railway Locomotive Works, una delle più importanti aziende di produzione di materiale ferroviario. Appena possibile, aiutato dai proventi della sua attività, dà sfogo alla propria passione e acquista una motocicletta con la quale, assieme al fratello maggiore Horace Milner, partecipa a competizioni di vario genere. La prima esperienza è il raid Londra-Edimburgo nel quale i fratelli Bentley conquistano una medaglia d'oro, poi seguono le partecipazioni a importanti eventi come le corse all'Isola di Man e nel

nuovo circuito di alta velocità di Brooklands vicino a Londra.

## DALLE LOCOMOTIVE ALLE AUTO

Il naturale sviluppo di questa passione familiare porta W. O. ad abbandonare le locomotive per aprire nel 1912, sempre con il fratello Horace Milner, una piccola attività motoristica a Londra nel quartiere di Mayfair: la Bentley & Bentley che si occupa della importazione e commercializzazione delle vetture sportive prodotte in Francia da alcuni tecnici transfughi dalla Peugeot, Doriot, Flandrin e Palant, e vendute con il marchio DFP. Il rapporto con la piccola azienda gestita con una mentalità tecnica raffinata eccita il giovane Bentley che, proprio frequentando l'officina francese, apprende l'uso delle leghe leggere (si racconta osservando un portacenere realizzato con tale materiale) e nel 1913 concepisce l'idea di realizzare pistoni in alluminio, al posto della tradizionale (all'epoca) ghisa. L'avvento della Prima guerra mondiale in qualche modo accelera l'attuazione del suo progetto e infatti i primissimi pistoni Bentley in alluminio trovano applicazione nei motori dei celebri aerei da caccia Sopwith Camel.

Alla fine della guerra W. O. può realizzare il sogno di costruire egli stesso un'automobile e progetta la Experimental Bentley No 1 nella quale esprime le sue convinzioni: «costruire una macchina veloce, una macchina eccellente, in assoluto la migliore nella sua categoria».

Il 18 gennaio 1919 viene fondata la Bentley Motors Ltd. con un capitale sociale di

**La Bentley Train Race, sportiva ed elegante, insieme alla moderna Continental T**



20.000 sterline, ma già in giugno si procede a una rifondazione in un'altra società, che mantiene lo stesso nome ma ha un capitale molto superiore, pari a 100.000 sterline. Il lavoro inizia con la collaborazione di Harry Varley, F. T. Burgess e, successivamente, Clive Gallop e Nobby Clarke, e la prima realizzazione vede la luce nell'ottobre dello stesso anno, sotto forma di una tre litri di impo-



stazione chiaramente sportiva con un motore quattro cilindri a quattro valvole per cilindro. È una autentica sportiva che grazie ai suoi 85 Cv raggiunge la notevole velocità massima di 130 chilometri orari.

La Bentley Motors inizia quindi, in un'officina nei pressi di Baker Street, la produzione della 3Litre, la prima automobile a fregiarsi del tipico radiatore tondeggiante sormontato

dalla celebre flying B, il marchio con la B alta. Questa vettura si impone rapidamente all'attenzione degli appassionati e degli sportivi e inizia una straordinaria attività in gara: la prima vittoria ufficiale risale al maggio del 1921, quando il pilota Frank Clement si impone a Brooklands, poi, l'anno successivo la partecipazione alla 500 Miglia di Indianapolis (13esimo posto) e, con lo stesso

W.O. Bentley come pilota, arriva la conquista del Trofeo di squadra al Tourist Trophy dell'isola di Man. Si apre così una lunga storia di successi che culmineranno con le ben cinque vittorie alla 24 Ore di Le Mans nel 1924, 1927, 1928, 1929 (con quattro Bentley ai primi quattro posti) e 1930.

Intanto la produzione delle Bentley per i clienti, avviata nell'estate del 1921, procede in un

# Bentley

nuovo stabilimento a Cricklewood dove però ci si occupa praticamente solo della

**Glenn Kidston  
e Woolf Barnato  
a Le Mans  
nel 1930**

realizzazione dei motori e dell'assemblaggio, dato che i vari componenti, telai compresi, vengono acquistati da fornitori esterni.

Questo modo di operare si incrocia con la mentalità del fondatore, che non si accontenta di utilizzare prodotti già in commercio ma progetta ex novo tutto quanto viene utilizzato per le sue automobili, anche se realizzato da altri. Il risultato è una notevole complicazione nelle procedure, un allungamento dei tempi di sviluppo e soprattutto incide moltissimo sui costi di produzione, che sono totalmente esposti alle fluttuazioni del mercato; oltretutto il fondatore non accetta compromessi sulla qualità e addirittura vende le sue auto con una garanzia di ben 5 anni.

Il primo cliente ufficiale è tale Noel van Raalte al quale nel mese di settembre del 1921 viene consegnata una 3Litre, realizzata secondo le sue specifiche, al prezzo di 1.050 sterline.

I successi e le sollecitazioni dei clienti spingono quindi la Bentley Motors a pensare ad un secondo modello e nel 1925 viene annunciata una nuova 6,5-Litre con motore a sei cilindri che viene venduta a partire dal marzo successivo a un prezzo di listino di 1.450 sterline.

## UN NUOVO FINANZIATORE

Il nuovo progetto allarga l'attività dell'azienda, ma allo stesso tempo mette in risalto i problemi economici legati agli investimenti per lo sviluppo dei modelli, alla dipendenza dagli acquisti esterni e a una serie di iniziative intraprese da Bentley che vuole a tutti i costi creare una struttura completamente autonoma. L'acquisto dei terreni e la costruzione della sede di Cricklewood, e addirittura la prospettiva di diventare proprietari dell'aeroporto di Tangmere, sono ambizioni troppo grandi per una struttura di nemmeno venti persone; si arriva quindi alla naturale conclusione di ricorrere a un nuovo finanziatore, trovato in Woolf Barnato, anch'esso pilota, che nel maggio del 1926 assume la carica di presidente della società, lasciando a W.O. Bentley la carica di direttore generale. Quest'ultimo infatti mantiene la titol-

## Design *La B che vola e scompare nel cofano*

Quando Waler Owen Bentley e il fratello Horace Milner decidono orgogliosamente di utilizzare l'iniziale del proprio cognome come marchio dell'azienda, può sembrare una scelta banale, tanto che gli stessi proprietari la vogliono nobilitare incastonandola fra due ali aperte. Il riferimento al volo non è fra l'altro solo estetico, in quanto lo stesso W. O. Bentley si interessa attivamente alla progettazione di motori d'aviazione. Per scrupolo, e per la mentalità perfezionista del fondatore, la definizione del disegno è affidata a un artista, Freddy Gordon Crosby, noto pittore specializzato nella rappresentazione di soggetti automobilistici. Nasce così il caratteristico badge subito denominato winged B, ovvero B alata, che orna la parte superiore del radiatore. Fra le sue particolarità c'è da notare che nel disegno originale le ali sono asimmetriche, con un numero diverso di piume nei due lati e che il colore di sfondo varia a seconda del modello: blu, rosso, verde o nero. In tempi successivi il badge è leggermente rivisto e il fondo verde viene utilizzato nel 1993 per festeggiare il giubileo della marca quello rosso per la serie Red Label nel 2000. In alternativa, anche per seguire la moda delle statuette sul tappo del radiatore, le Bentley si sono fregiate della flying B tridimensionale che corrisponde in qualche modo alla celebre Flying lady delle Rolls Royce. Nelle Bentley moderne entrambe le soluzioni sono disponibili a richiesta e, nel caso della flying B, per motivi di sicurezza il marchio, se urtato, scompare nel cofano.

lità soltanto del 2 per cento delle azioni ordinarie e del 4 per cento delle azioni privilegiate. Inizia così una nuova fase per l'azienda che, dopo anni difficili sul filo dei bilanci, dispone dei fondi necessari per svolgere la propria attività senza eccessive economie, ma senza toccare di una virgola le proprie tradizioni e la propria filosofia; fra queste l'istituzione della procedura di costruzione dei motori "a squadre", ossia con ogni singola unità affidata a un meccanico specializzato e al suo as-



sistente che ne sono personalmente responsabili. Questo modo di operare (poi divenuto patrimonio di altri costruttori di prestigio) crea un forte spirito di emulazione fra i tecnici a vantaggio della qualità. La cura Barnato comporta immediati vantaggi sul piano industriale e, all'ombra dei successi sportivi, la produzione di vetture ha nuovo impulso e conosce un consistente incremento: nel settembre del 1928 viene presentata in occasione del salone di Londra la



Speed Six che, con il suo motore 6,5 litri, rappresenta l'icona dell'ammiraglia sportiva del momento. Questo stesso modello è protagonista l'anno successivo dello storica "quadrupletta" a Le Mans con vincitori lo stesso Barnato e Tim Birkin.

Il 1929 è anche l'anno migliore nella prima fase della storia della Bentley, infatti la produzione tocca il vertice di 414 vetture prodotte nei dodici mesi e, dato ancora più significativo, il bilancio si chiude con un profitto di

28.467 sterline che negli anni precedenti nessuno dei titolari si sarebbe mai immaginato. Tale patrimonio viene prontamente e sostanziosamente reinvestito in nuovi impianti produttivi, con la costruzione di un altro stabilimento e l'acquisto di moderne attrezzature per le lavorazioni meccaniche, in prospettiva di un ulteriore aumento della produzione e di un progressivo ampliamento della gamma di prodotti. Nel settembre arriva infatti la poderosa 8 Litre realizzata mon-



### LA CURIOSITÀ

## Ritorno a Le Mans

Dopo la storica sequenza di vittorie alla 24 Ore di Le Mans alla fine degli anni Venti la Bentley non ha -- praticamente più coltivato un'attività sportiva ufficiale, ma quando il gruppo Volkswagen acquisisce il marchio sembra quasi naturale compiere un'operazione di "rivitalizzazione" del marchio pianificando un clamoroso ritorno alla celebre corsa di durata francese. L'iniziativa appare poi ancora più produttiva, dato che all'epoca l'Audi (anch'essa parte del gruppo Volkswagen) è la dominatrice della categoria con la propria R8 prototipo e un eventuale avvicendamento con un altro marchio di famiglia al vertice della gara più famosa al mondo rappresenta una clamorosa dimostrazione di forza. Il progetto si annuncia nel novembre del 2000 assieme alla creazione di una vettura denominata *EXP Speed 8* (nella foto), che utilizza molta dell'esperienza accumulata dall'Audi, a parte la scelta di utilizzare una carrozzeria chiusa anziché la tradizionale barchetta aperta. Già alla prima partecipazione alla 24 Ore di Le Mans, nel giugno 2001 la Bentley conquista il terzo posto, e l'anno successivo la sola *EXP Speed 8* arriva quarta; il progetto ha poi il suo definitivo coronamento nel 2003 quando la squadra, dopo aver partecipato a una gara di prova negli Usa, domina la 24 Ore con i primi due posti conquistando così, a 73 anni di distanza una sesta vittoria.

tando su un nuovo telaio una evoluzione del motore a sei cilindri, con cilindrata aumentata e potenze dell'ordine dei 200 e fino a 240 Cv, per una velocità massima che supera la barriera fatidica delle 100 mph (oltre 160 chilometri orari).

Purtroppo il momento è quello sbagliato (in particolare a seguito del drammatico crollo delle borse del 1929) e le risorse faticosamente conquistate si esauriscono con grande rapidità. La 8Litre è un prodotto affasci-

# Bentley

nante e rispetta appieno l'immagine che Bentley conquista e che vuole dare di sé, ma ne vengono prodotti in tutto solo un

centinaio di esemplari; infatti la crisi influenza pesantemente il mercato e colpisce principalmente questo settore del lusso automobilistico. Nell'ipotesi di assecondare questa tendenza all'economico, la Bentley, come la concorrente Rolls Royce tenta la carta di un modello meno estremo, adottando sul telaio dell'ammiraglia un motore più piccolo da 4 litri con 120 Cv. La cosa non piace molto al fondatore, non coinvolto nel progetto e ostile alla rinuncia alle prestazioni che ritiene un must per qualsiasi Bentley, ma soprattutto l'iniziativa non ha il successo sperato e non cambia la situazione economica che frattanto è rapidamente precipitata in rosso.

La produzione nel nuovo stabilimento di Cricklewood viene sospesa nel giugno del 1931 e un mese dopo l'azienda viene posta in liquidazione, con un passivo di 84.174 sterline. Malgrado tutto, il prestigio e la notorietà del marchio hanno tuttavia mantenuto un valore che resta ambito nel settore e infatti, appena inizia la procedura di liquidazione, si fa avanti la Napier (importante azienda impegnata anche nella produzione di motori aeronautici) fortemente interessata al marchio e alla tecnologia Bentley. Fra l'altro questa ipotesi è molto gradita a W. O. Bentley che vede di buon occhio un acquirente di alto profilo, con uno spiccato orientamento tecnico, ma non diretto concorrente.

## L'INTERVENTO DELLA ROLLS ROYCE

Invece la situazione si risolve, molto più rapidamente del previsto, con la decisione della Rolls Royce (proprio il concorrente principale e più accanito) di rilevare la società e il marchio per incorporarne le attività nella propria struttura. L'operazione si chiude nello stesso novembre del 1931 con il versamento da parte dell'acquirente di 125.275 sterline e a W. O. Bentley viene chiesto di restare sotto contratto come consulente di prestigio, come garante della cultura d'azienda

**1. Circuito di alta velocità di Brooklands, vicino Londra**

**2. Il pilota Tim Birkin**





### La strategia *Garanzia* *“condizionata”*

Fra le esclusive delle Bentley un fatto particolarmente interessante riguarda la garanzia di cinque anni concessa ai proprietari fin dagli anni Venti. In realtà l'iniziativa scaturisce non tanto dalla fiducia nella qualità del prodotto quanto dalla volontà di aggirare la diffidenza dei clienti nei riguardi della laboriosa manutenzione delle Bentley. Il fatto che le vetture nascono assemblando telai e carrozzerie provenienti da fonti diverse causa infatti complessità costruttive quasi insormontabili, tanto che per esempio la semplice sostituzione dell'olio del cambio richiede una giornata completa di lavoro. La garanzia è quindi apprezzata e, ben gestita, è anche diventata un importante fattore di fidelizzazione dei clienti che ricorrono volentieri alle verifiche periodiche in fabbrica. Bentley ha poi escogitato il modo di trasformare questa iniziativa in un business redditizio; infatti la garanzia è trasferibile anche ai proprietari successivi ma solo a condizione che la vettura è preventivamente certificata dal Bentley Motors' Service Department di Cricklewood, al quale il proprietario deve rivolgersi per tutte le eventuali riparazioni che i tecnici ritengono necessarie, prima di rivenderla, impeccabile, al nuovo proprietario. Questo accorgimento produce quindi un notevole giro d'affari per l'officina (a spese dei clienti) e mantiene alto il valore delle Bentley usate.

# Bentley

nei confronti dei clienti e, soprattutto, come uomo di immagine.

Da questo momento inizia la lunga fase della storia dei due marchi che li vede uniti in un efficace abbinamento nel quale sopravvivono le due anime originarie: da una parte il lusso sportivo di Bentley e dall'altra il prestigio regale di Rolls Royce. A rendere possibile questa convivenza, che si protrae fino al 1998, è sostanzialmente il fatto che entrambe sono sempre in grado di competere ai vertici dell'automobilismo allo stesso livello, hanno sempre una filosofia tecnica affine e la stessa specializzazione nella produzione in piccoli numeri.

Sul piano industriale, però, non c'è possibilità di mantenere le due entità separate e la sola soluzione possibile è quella di azzerare la inefficiente struttura di Cricklewood e di trasferire tutte le attività e la produzione negli esistenti impianti Rolls Royce a Derby.

## LA NUOVA IDENTITÀ DI BENTLEY

La prima Bentley del nuovo corso viene presentata al pubblico nella prestigiosa cornice delle corse dei cavalli di Ascot nell'agosto del 1933, con l'annuncio della disponibilità entro la fine dello stesso anno. Si tratta ovviamente dell'adattamento di un preesistente modello Rolls Royce, modificato nella carrozzeria e nella messa a punto ma senza toccare la meccanica di base e quindi senza alcun contributo da parte di W. O. o di altri suoi collaboratori; infatti sotto la denominazione 3,5 Litre si celano il telaio, modificato, e il motore della Rolls Royce 20/25.

Per motivi di opportuna differenziazione, si dovrebbe dire di marketing, per questo nuovo modello viene coniato lo slogan *The silent sports car*, che è ovviamente un modo per esprimere la personalità di un marchio che guarda alle prestazioni ma in un'ottica diversa dalle classiche sportive. Se la cosa funziona sul piano commerciale, non soddisfa però l'orgoglio di W. O. Bentley, che infatti nel 1935 decide di rinunciare al contratto con Rolls Royce e si trasferisce alla Lagonda, dove assume la carica di progettista capo e riprende in pieno la sua attività di progettista.

La fase Rolls Royce della storia Bentley porta naturalmente a un adeguamento dei prodotti

## La curiosità Prototipo Java

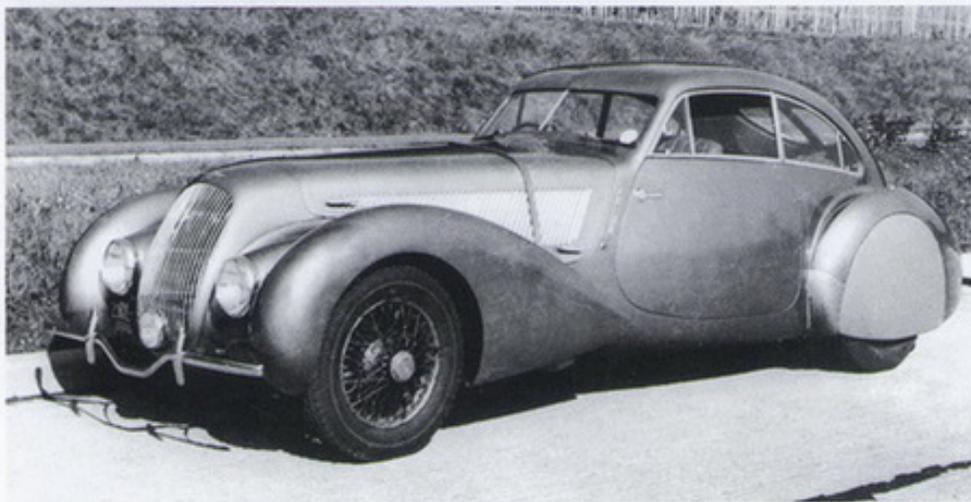
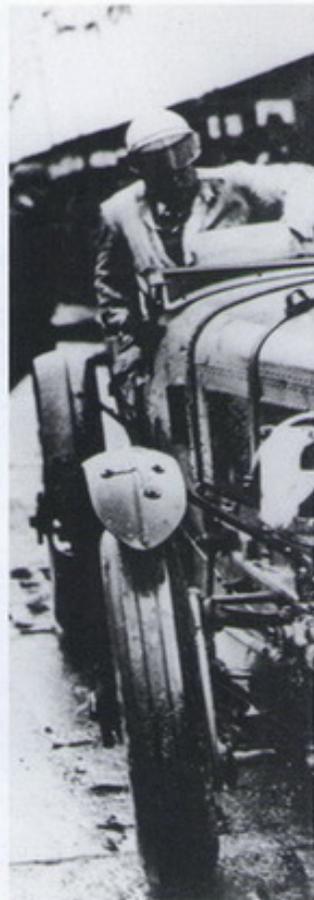


Presentato al salone di Ginevra nel 1994 il prototipo **Bentley**

**Java** (nella foto) fa

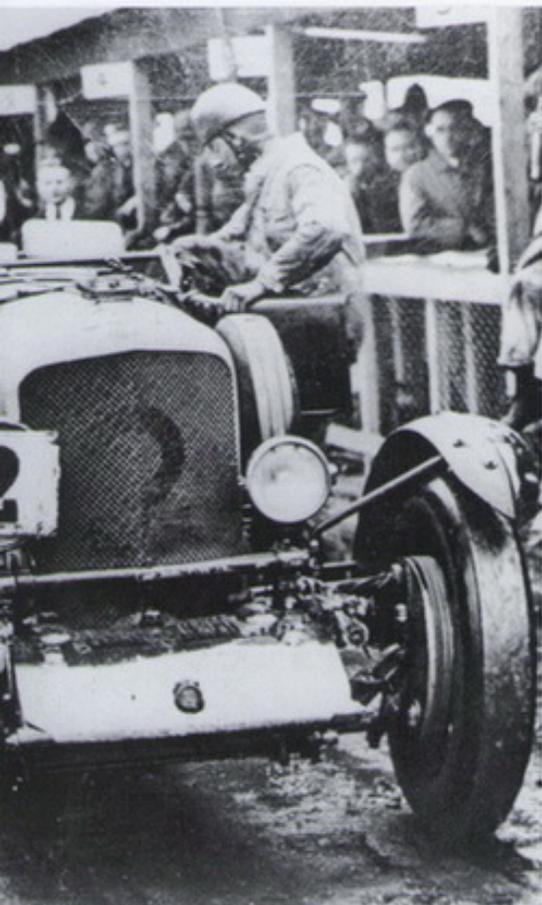
parte di un progetto riguardante una famiglia di coupé-cabriolet più compatte da affiancare ai classici modelli ed è realizzato con funzione essenzialmente sperimentale. Il gruppo Vickers, all'epoca proprietario della Rolls Royce, sceglie il marchio Bentley per testare l'accettazione da parte del pubblico e dei dealer di un modello fuori dagli schemi tradizionali: ugualmente raffinata e lussuosa ma un po' meno esclusiva e più giovanile, allo scopo di allargare la gamma e far crescere in modo sostanziale i numeri di produzione.

L'impegnativo compito di innovare lo stile tradizionale è affidato al responsabile del design Graham Hull che elabora una linea slanciata e indubbiamente elegante, con molti elementi che sono successivamente sviluppati nei modelli di produzione. Il progetto prevede l'utilizzo di un inedito motore V8 con differenti opzioni: c'è l'ipotesi di farlo realizzare specificamente dalla Cosworth (anch'essa all'epoca di proprietà della Vickers) oppure l'utilizzo di una unità di provenienza Bmw sovralimentato con due turbocompressori, come accade successivamente per i modelli di produzione. Il prototipo, reso marciante con numerosi componenti Bmw, è poi venduto a un facoltoso collezionista.



in base alla filosofia tecnica e alla mentalità dei nuovi proprietari, ma senza un totale azzeramento della personalità. Infatti anche nei periodi nei quali la convivenza dei due marchi porta a una sostanziale identità di modelli, riconoscibili solo per la forma del radiatore e poco altro, l'identità di Bentley rimane distinta, soprattutto per l'atteggiamento dei clienti

che, magari anche solo attraverso il badge, intendevano comunque rimarcare la loro diversità dai proprietari della Rolls Royce. Nel periodo precedente la Seconda guerra mondiale le Bentley continuano a mantenere la propria individualità grazie alle carrozzerie specifiche, offerte come opzione dal costruttore o realizzate su espressa richiesta dei clienti.



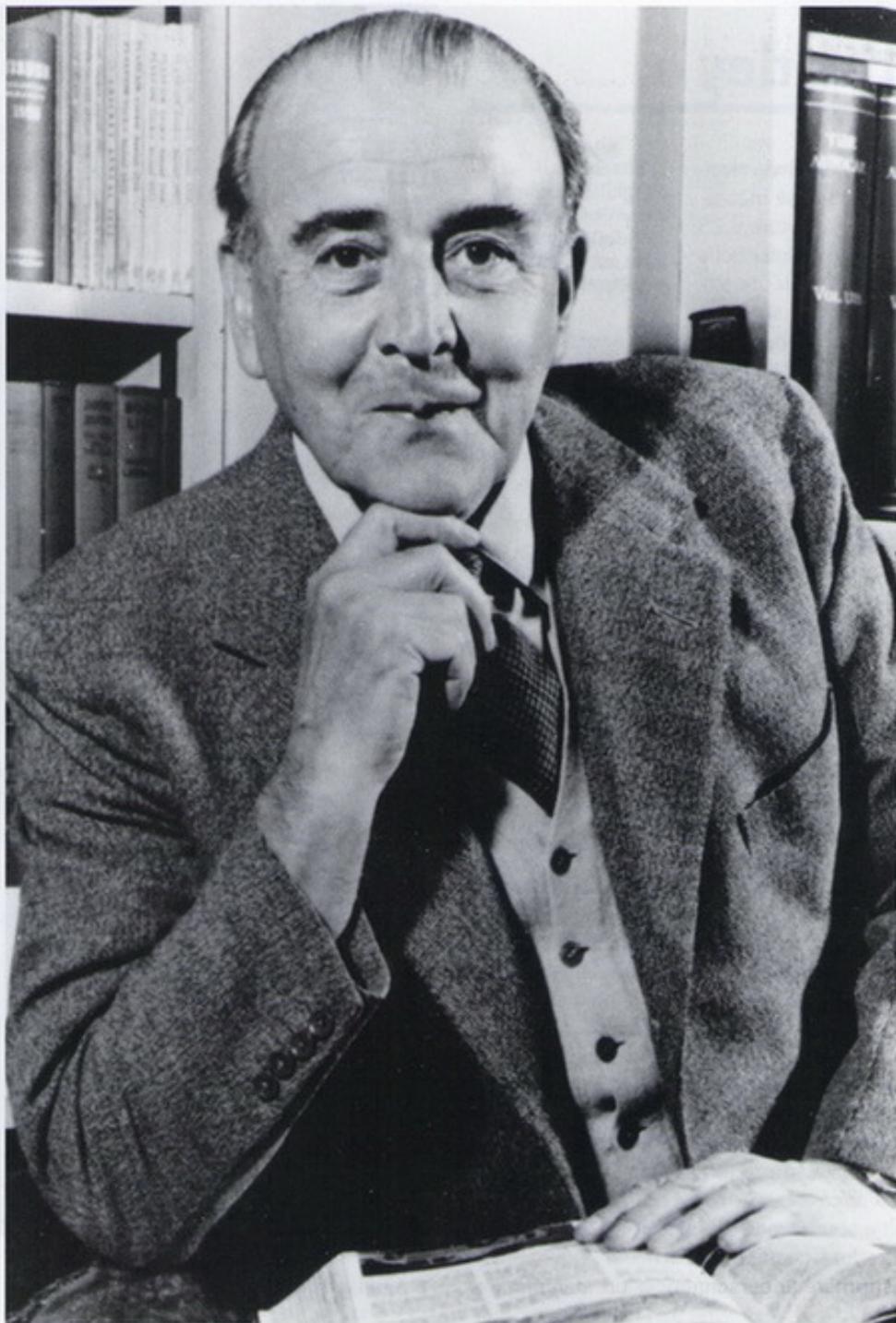
1. Una Bentley Embirico del 1937  
 2. Brooklands Clement e Woolf Barnato nel 1930  
 3. Walter Owen Bentley

Una delle più celebri vetture di questi anni è la speciale 4,25 Litre del 1939 con carrozzeria aerodinamica disegnata da George Paulin, costruita su ordinazione di un appassionato greco e nota come Bentley Embiricos, dal nome del proprietario, che costituisce una sostanziale innovazione rispetto al design di marca.

Nello stesso anno viene inaugurata la nuova fabbrica di Crew, appena prima che tutti i prototipi e il materiale allo studio vengono sfollati in Canada per il periodo della guerra.

La ripresa postbellica dell'attività si concretizza, nel 1946, con la presentazione della MkVI, che non è altro che una Rolls Royce adattata e che diventa, due anni più tardi, la prima Bentley ad essere prodotta, per l'esportazione, anche con guida a sinistra.

In questo periodo si consuma anche la disputa legale con il fondatore per l'utilizzo del marchio, in quanto W.O. Bentley intende utilizzare il proprio nome per le vetture da lui



realizzate alla Lagonda; la causa viene comunque vinta dalla Rolls Royce che viene dichiarata a tutti gli effetti unica proprietaria dei diritti di utilizzo commerciale del nome Bentley in campo automobilistico.

La Bentley R-Type/Continental del 1952, la due porte sportiva più veloce della gamma, è l'ultimo modello esclusivo della marca che per

i successivi 30 anni deve accontentarsi del ruolo di semplice versione di modelli originariamente Rolls Royce, più o meno modificati. Bisogna addirittura attendere fino al 1991 per ritrovare una nuova Bentley con una propria carrozzeria, quando viene presentata la Continental R che riprende la tradizione delle due porte di lusso dedicate alla clientela sportiva;

# Bentley

questo modello mantiene la base meccanica e il motore 6,25 litri turbo della Rolls Royce, ma ha una impostazione stilistica

e una tipologia di finiture specifiche. Nel 1993, per celebrare i 50 anni del marchio sotto le insegne della Rolls Royce, la produzione assume la forma di una "serie speciale" e su tutte le Bentley viene applicato un particolare badge con la winged B a fondo verde.

1. Elisabetta II d'Inghilterra con la limousine Bentley
2. Il dettaglio della B alata sul cofano di una Bentley

## TRATTATIVE E SOCI

Intanto, a seguito delle varie traversie e riorganizzazioni dell'industria automobilistica britannica, la proprietà passa al gruppo industriale Vickers, impegnato nell'industria bellica e aeronautica, dove Rolls Royce ha una consistente presenza per la produzione dei motori a reazione, e questa situazione rende il piccolo "polo del lusso" poco più che un fiore all'occhiello, un'entità marginale con poche possibilità di diventare una attività effettivamente redditizia.

La prima conseguenza è che, a seguito della crisi petrolifera e delle crescenti difficoltà di cui è vittima l'industria dell'automobile, anche il gruppo Rolls Royce, nella sua condizione di piccolo costruttore, risente della carenza di risorse da dedicare allo sviluppo dei nuovi modelli, investimenti enormi difficili da ammortizzare con i ridotti volumi di produzione. Occorre poi tenere conto anche di problemi più tecnici, come la difficoltà di reperire i sempre più sofisticati e complessi componenti elettronici dai grandi fornitori che sono invece concentrati sui volumi della produzione di grande serie.

Il gruppo Vickers comincia quindi a pensare a soluzioni alternative per il futuro della gamma di modelli e il marchio Bentley, per la sua connotazione sportiva, appare come il più adatto a compiere sperimentazioni in questo senso. Se ne ha un'avvisaglia al salone di Ginevra del 1994 quando viene esposto il prototipo Bentley Java, che ipotizza una sportiva più compatta e moderna, equipaggiata con un moderno motore 8V sovralimentato e prevista per poter utilizzare elementi deri-



vanti da altri costruttori. L'iniziativa è seria, anche se non si va molto oltre i bagni di folla in Svizzera e successivamente nello Show domestico di Birmingham, e ha il pregio di riportare l'attenzione sul marchio Bentley e, di conseguenza, testarne l'appeal e la possibilità di venire utilizzato per qualcosa di diverso dai modelli tradizionali.

Il progetto Java, con dispetto da parte di molti aspiranti clienti e della maggioranza dei dealers che sono favorevolissimi a vedere sul

mercato una vettura del genere, rimane comunque nel cassetto e il gruppo si limita a programmare lo sviluppo della gamma esistente. L'unica conseguenza pratica della apertura alla possibilità di ricorrere a fornitori esterni è l'accordo siglato alla fine dell'anno con la Bmw per la fornitura di motori da destinare alle Bentley e alle Rolls Royce; decisione presa anche nella prospettiva di dover adeguare le vetture in produzione alle future normative sulle emissioni.



## La curiosità *Bentley Drivers Club*



È universalmente riconosciuto come il più antico "club di marca" al mondo e citato come esempio di particolare attaccamento dei clienti nei confronti delle proprie Bentley e di un altrettanto particolare senso di appartenenza. Le origini di questo circolo esclusivo risalgono addirittura al 1936 per iniziativa di Keston Pelmore, un giovane appassionato, fresco proprietario di una "3Litre" usata che, nelle sue stesse parole, gli procura "un'esperienza motoristica mai provata prima". Sull'onda di tale entusiasmo Pelmore intraprende un'opera di vero e proprio volantaggio distribuendo su tutte le Bentley che incontra un cartoncino che ha fatto stampare appositamente con l'intestazione "Bentley Drivers Club" e l'invito a mettersi in contatto con lui. Nacque così il primo nucleo di 26 persone che tengono la prima riunione nel marzo del 1936 in una sala del Boltons Hotel a Londra e solo un mese dopo viene organizzato il primo raduno che vede la partecipazione di 31 vetture a una gita nel Berkshire, al pub Old Bell di Hurley. I soci alla fine dell'anno sono diventati 54 e ben 110 nel 1939 quando il proprietario della Bentley Woolf Barnato è diventato anche presidente del Drivers Club. Dopo la guerra il circolo è divenuto di fatto internazionale e il primo socio americano è stato il pilota e costruttore Briggs Cunningham nel 1946; l'anno successivo la presidenza è affidata allo stesso W. O. Bentley. Dal 2007 il Club, che raccoglie circa 3.500 iscritti, ha una nuova sede a Wroton inaugurata personalmente dal socio Principe Michael di Kent.



Inizia così una più stretta forma di collaborazione fra il gruppo Vickers e quello tedesco che si concretizza con il lavoro in comune per adattare i nuovi propulsori senza dover sviluppare progetti completamente nuovi. Nel frattempo con il marchio Bentley escono la cabriolet Azure, disegnata da Pininfarina e altre evoluzioni in chiave prestazionale, come la Berlina Turbo R Sport e la Continental T che, con i suoi 426 Cv è nel 1996 la Bentley di serie più potente di tutti i tempi. All'epoca,

pur in assenza di dichiarazioni ufficiali e di ammissioni esplicite, sembra abbastanza scontato che, in caso di cessione del ramo automobilistico da parte della Vickers, questa semplicemente compie un ulteriore passo nei rapporti con la Bmw che, fra l'altro, ha già assorbito le attività della Rolls Royce motori di aviazione, cedendo i due marchi di prestigio. La cosa appare ancora più ovvia se si considera che oramai viene compiuto il lavoro di sviluppo tecnico sui motori e i cambi,

tanto è vero che nell'aprile del 1998 viene annunciata la produzione della Bentley Arnage con sotto il cofano un 8 cilindri 4,4 litri sovralimentato di origine Bmw.

Quella che però sembra una storia già scritta, viene improvvisamente sconvolta dall'irruzione del gruppo Volkswagen che si inserisce nella trattativa e, nello stesso mese di luglio, si aggiudica la Rolls Royce, e la relativa proprietà del marchio Bentley, con un'offerta complessiva di circa 480 milioni di sterline.

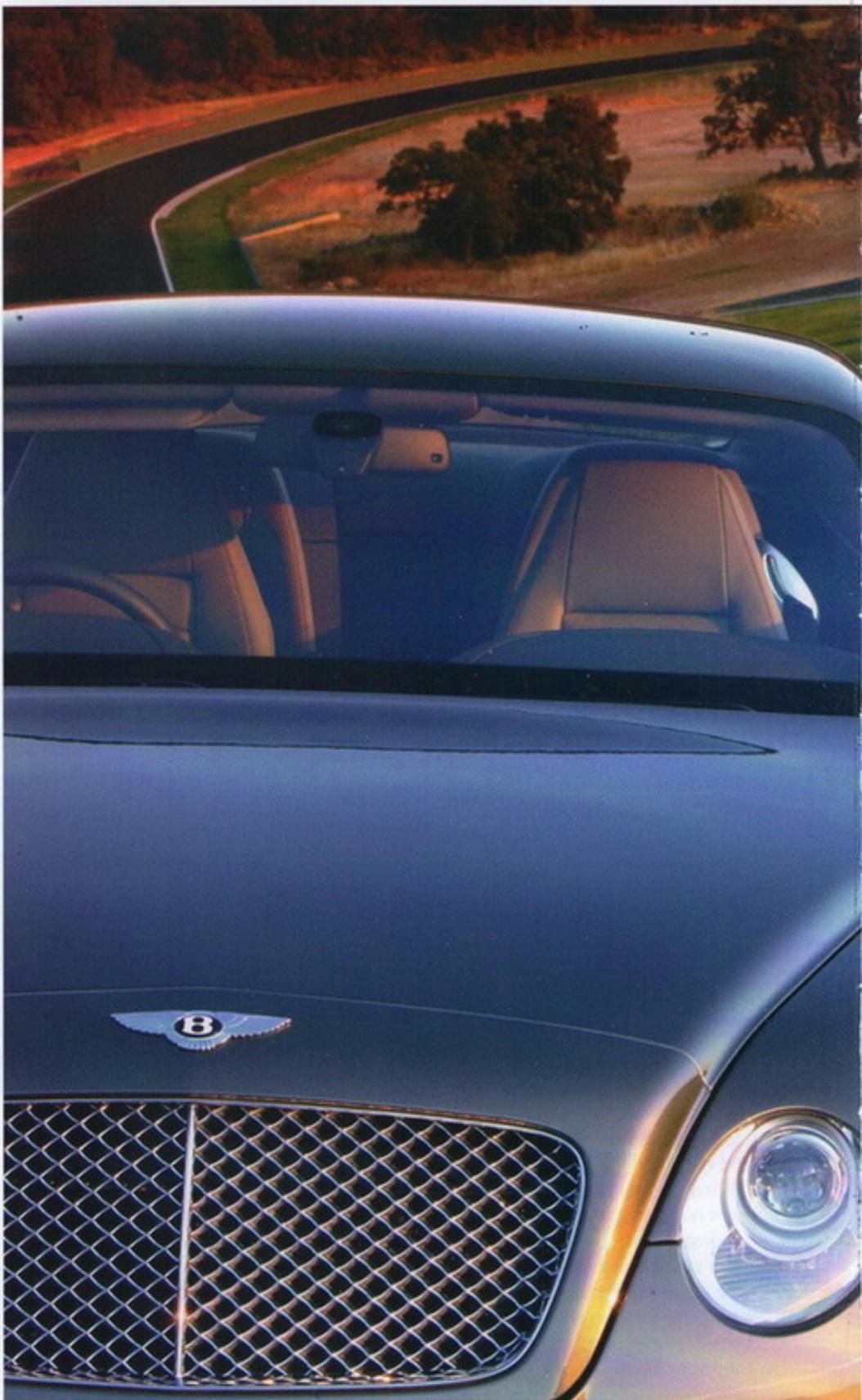
# Bentley

L'imprevisto passaggio di proprietà non sposta molto dal

**La Continental GT del 2003**

punto di vista industriale, dato che tutte le attività sono concentrate nello stabilimento di Crew, ma apre un ulteriore imprevisto contenzioso sulla proprietà del marchio Rolls Royce, che il gruppo Bmw già detiene per quanto attiene all'attività aeronautica. La disputa viene risolta per vie legali con un accordo che prevede la gestione della società e dei suoi marchi da parte di Volkswagen fino al 31 dicembre del 2002, mentre dal 1 gennaio 2003 la Bmw diviene ufficialmente e definitivamente titolare del marchio Rolls Royce. A dispetto della decisione apparentemente improvvisa, la Volkswagen espone rapidamente (nell'ottobre 1998) un piano preciso sul futuro della Bentley che comporta investimenti per ulteriori 500 milioni di sterline, con la ristrutturazione e l'ampliamento dello stabilimento di Crew e il progetto di un modello completamente nuovo. Inoltre, per dare immediatamente un forte segnale di rinnovamento, al salone di Ginevra del 1999, viene presentato un prototipo avveniristico di supercar con struttura in carbonio e motore centrale a 16 cilindri denominato Hunaudieres come il celebre rettilineo di Le Mans. Si tratta di una evidente provocazione, per attirare l'attenzione e verificare la percezione del marchio da parte del pubblico, e infatti molti hanno la sensazione che quel pezzo unico sia realizzato tanto rapidamente utilizzando elementi già allo studio per un'altra simile supercar, che sarebbe la Bugatti.

Intanto, l'iniziativa più importante sul piano del prodotto è il recupero del tradizionale 8 cilindri turbo di 6,75 litri che, dal settembre 1999, viene utilizzato per la Arnage in edizione Red Label (fondo rosso nel marchio con la B). Può sembrare (e in parte è) un'iniziativa dei nuovi proprietari che non vedono di buon occhio la presenza di un motore Bmw sotto il cofano delle loro vetture, ma è anche una risposta alle particolarissime esigenze dei clienti; infatti, mentre quelli tedeschi apprezzano la presenza di un motore made in Germany, gli appassionati più conservatori preferiscono la personalità del classico vecchio





# Bentley

motore che ha tutti i vantaggi di una cilindrata molto più elevata. Sul piano del

**Le Bentley vincitrici a Le Mans percorrono in parata gli Champs Elysées**

prodotto il passaggio di proprietà provoca da un certo punto di vista un ribaltamento degli equilibri fra i marchi rispetto alla situazione precedente, dato che il gruppo Volkswagen, sapendo di dover cedere alla fine del 2002 il marchio Rolls Royce, si concentra ovviamente su Bentley che, per il restante periodo di convivenza, diventa il riferimento nella strategia di mercato e di comunicazione e, infatti, nel novembre del 2000 viene annunciato ufficialmente il programma per riportare Bentley alla 24 Ore di Le Mans. Un'altra iniziativa spettacolare riguarda la costruzione di una State Limousine Bentley che la Regina Elisabetta utilizza nelle occasioni ufficiali, a partire dal Giubileo del 2002; privilegio prima rigorosamente riservato alle Rolls Royce. Il 2002 è anche l'anno della presentazione della Continental GT con motore W12 e quattro ruote motrici, la prima Bentley a essere stata completamente progettata e sviluppata dopo l'acquisizione da parte del Gruppo Volkswagen e il primo di una nuova generazione di modelli che comprenderà anche la berlina a quattro porte e la cabriolet. L'arrivo dei nuovi modelli fa crescere rapidamente la produzione che, dalle 1.017 vetture del 2003 sale l'anno successivo a 6.576, per superare le 10.000 unità nel 2007. Intanto si è provveduto a una profonda riorganizzazione della fabbrica di Crewe, con l'aggiunta di una linea di produzione completamente nuova, la ristrutturazione della parte dedicata alla lavorazione delle finiture interne (pannelli in radica e rivestimenti) e la realizzazione ex novo di una linea di produzione per l'assemblaggio dei motori 12 cilindri da utilizzare sui nuovi modelli.

*Daniele P. M. Pellegrini*

[www.bentleymotors.com](http://www.bentleymotors.com)  
Pym's Lane, Crewe, Cheshire, CW1 3PL,  
Inghilterra



## LA TECNOLOGIA Motori per aerei

La passione e la preparazione tecnica di W. O. Bentley si esprimono in molti settori motoristici anche fuori dall'ambiente automobilistico; dalle prime esperienze con le locomotive a vapore allo sviluppo dei motori da aviazione, ai quali il tecnico lavora già prima di diventare costruttore in proprio, perfezionando fra l'altro, la realizzazione di pistoni leggeri in alluminio largamente utilizzati in molti aerei dell'epoca. Durante la Prima guerra mondiale questa attività trova ampi spazi di sviluppo e Bentley

collabora intensamente con il Royal Naval Air Service, che gli commissiona la risoluzione di un problema urgente: rendere affidabile un nuovo tipo di motore rotativo Clerget che ha parecchi problemi. Il principio è quello di un motore stellare nel quale però ruotano i cilindri mentre è l'albero motore a essere fisso; la conseguenza è una notevole differenza nel raffreddamento dei cilindri (che è più intenso nella direzione della rotazione e molto meno efficace dall'altro lato) e procura usure anomale e gravi rotture. Il lavoro di Bentley si conclude con la sostanziale riprogettazione del motore originario,

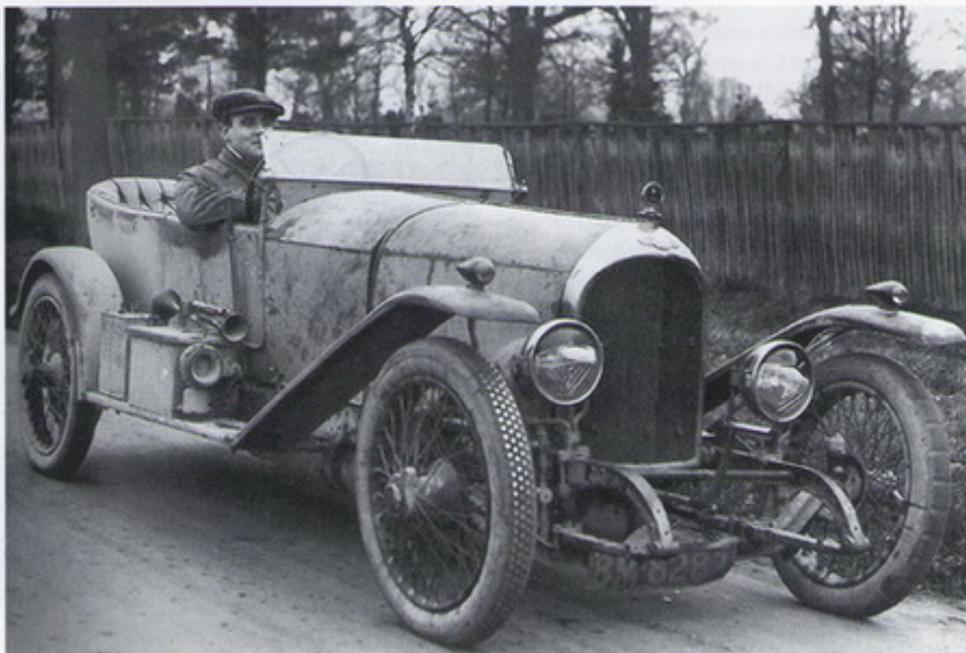


tanto da portare alla produzione di due nuovi propulsori denominati Bentley Rotary, BR1 (nella foto) e BR2, con potenze fino a 200 Cv. Questi sono fra i motori più diffusi all'epoca, prodotti dalla Humber e da altre quattro aziende inglesi.

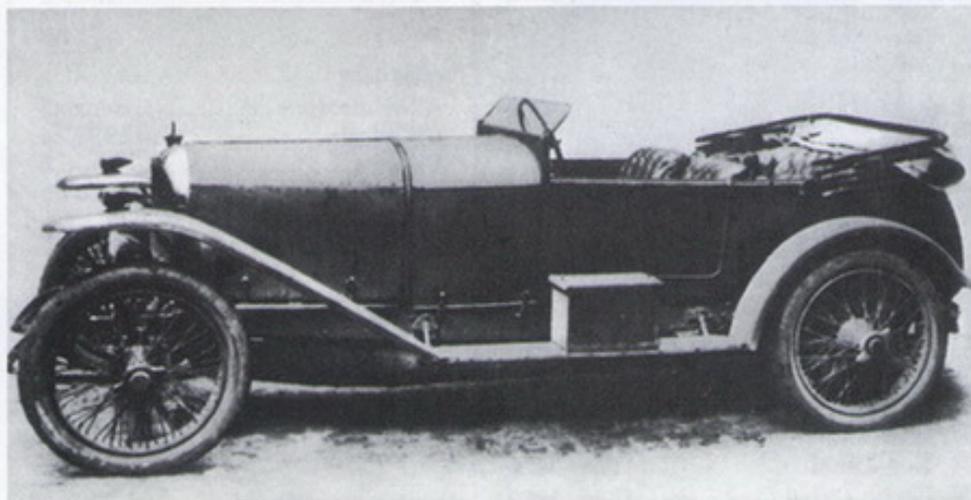
# EXP1

Produzione 1920  
Carrozzeria Torpedo

La prima Bentley in assoluto, creata in meno di un anno dai primi schizzi di Walter Owen Bentley, entra nella storia come EXP1, ossia Experimental Bentley No 1. Costruita nella piccola officina di New Street News, è a tutti gli effetti il prototipo fedele del modello che va poi in produzione con la denominazione 3 Litre. Questa vettura nasce come il manifesto tecnico di Bentley, che si concentra particolarmente sul motore nella prospettiva di creare una vettura non particolarmente lussuosa ma velocissima e contemporaneamente facile da guidare e docile a basse velocità. Il tutto è frutto di una progettazione rigorosa a livelli maniacali: il telaio, seppure di struttura assolutamente convenzionale, è disegnato apposta e realizzato in acciaio ad alta resistenza. Il motore è concepito per assomigliare ai motori da Gran Prix dell'epoca, con due alberi a camme in testa, ma lo stesso W. O. Bentley ripiega presto sulla soluzione monoalbero a favore della minore rumorosità. Lo scrupolo per la esclusività e la produzione su misura crea non pochi problemi di fornitura, tanto che all'esordio della EXP1 all'Olympia Motor Show alcune parti del motore, che avrebbero dovuto essere



realizzate in fusione di alluminio, sono sostituite da elementi provvisori in legno. Al primo prototipo fanno seguito altri due esemplari sperimentali, la EXP2 e la EXP3; la EXP2 è quella che, con Frank Clement, dà il via all'attività sportiva della Bentley ed è tuttora di proprietà del museo della marca.



1. Una delle prime EXP1, ovvero la Experimental One su strada
2. Presentata all'Olympia Motor Show la EXP1 è la pietra miliare della produzione Bentley

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,500

Larghezza ..... m 1,600

Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 2/4

PORTE ..... 2

PESO ..... nd

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 2996 cc

Cilindri ..... 4

Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

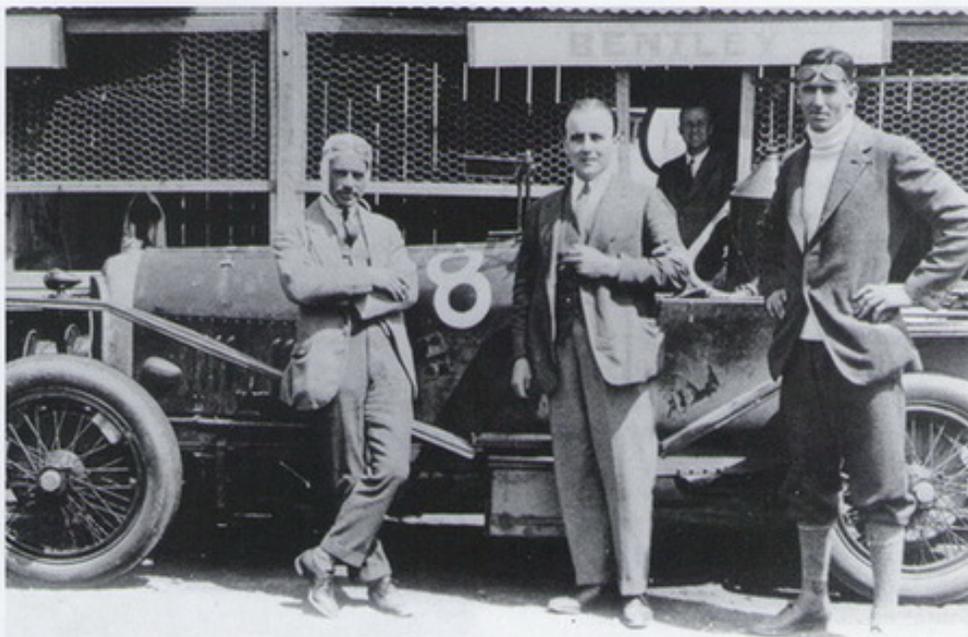
## 3 Litre

Produzione 1921 - 1929

Carrozzeria Torpedo

La 3 Litre è la prima vettura prodotta in serie da Walter Owen Bentley. Come molti costruttori dell'epoca Bentley si limita a fabbricare l'autotelaio con il motore, la carrozzeria è realizzata all'esterno, principalmente dalla Vanden Plas. Il motore della 3 Litre è un quattro cilindri con distribuzione monoalbero in testa a 4 valvole per cilindro, diventa celebre per le sue prestazioni brillanti, vincendo addirittura la 24 ore di Le Mans nel 1924. Bugatti, forse stizzito dai risultati dei concorrenti, le definisce "i camion più veloci del mondo", ma W. O. Bentley è sicuro della bontà del suo prodotto. Il motore in ghisa, esprime 70 Cv e spinge la 3L a 129 chilometri orari.

1. Una 3 Litre a Le Mans
2. La Bentley che partecipa alla 500 miglia di Indianapolis del 30 maggio 1922



### FOCUS

#### Le versioni in tre colori

Le 3 Litre di Bentley sono in tre diverse versioni, contraddistinte dal colore presente nel marchio della Casa. La Blue Label è la standard, la Red Label utilizza un motore più compresso, mentre la versione sportiva è la Green Label. Da sempre il verde è il colore delle corse per gli inglesi e Bentley onora la tradizione con la 3L dedicata, più corta della normale e capace di arrivare a 160 chilometri orari.



### LE VERSIONI

Modello	Produzione
3L Blue Label	1921 - 1929
3L Red Label	1924 - 1929
3L Green Label	1924 - 1929

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,500  
Larghezza ..... m 1,600  
Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 2/4

PORTE ..... 2

PESO ..... nd

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2996 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 129 Km/h

PREZZO ..... nd

# Six

Produzione 1926 - 1930

Carrozzeria Torpedo

La Bentley Six, conosciuta anche come 6,5 Litre, e la Bentley Speed Six sono disegnate e prodotte da Walter Owen Bentley tra il 1926 e il 1930. La 6,5 Litre ricorda le linee della Rolls Royce Phantom I e deriva dalla Bentley 3 Litre, pur presentando numerosi miglioramenti, tutte novità tecnologiche, come la presenza del dispositivo per velocizzare il cambio di marcia, ganasce per ogni tamburo dei freni anteriori e la possibilità di regolare i tamburi dei freni direttamente dall'abitacolo, anche durante la marcia. Elemento particolarmente utile durante le competizioni. Negli anni vengono messe in produzione diverse misure di telaio edizioni limitate. Complessivamente vengono prodotti 545 esemplari.



## FOCUS Speed Six Tourer

Nel 1928 viene introdotta la Speed Six Tourer, versione da corsa della Six. Nei due anni successivi la scuderia Bentley Boys - Woolf Barnato, Tim Birkin e Glen Kidston - si aggiudica la 24 Ore di Le Mans. Della Speed Six - prodotta in 182 esemplari - Bentley allestisce anche una versione stradale nel 1928 (nella foto una Speed Six restaurata in chiave corsa da Jay Leno).

1. Un modello restaurato della Six
2. Per le sue caratteristiche tecniche, la Six viene impiegata con successo in molte gare
3. Il dettaglio del tappo del radiatore
4. Grazie alla sua eleganza, la Six è utilizzata anche come vettura di rappresentanza
5. Il cofano aperto mette in evidenza il grande sei cilindri Bentley



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,420  
Larghezza ..... m 1,740  
Altezza ..... m 1,280

POSTI ..... 2

PORTE ..... 2

PESO ..... 2.134 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 6596 cc  
Cilindri ..... 6  
Potenza ..... 180 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 129 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.450

## 4,5 Litre

Produzione 1926 - 1930

Carrozzeria Torpedo

La 4,5 Litre è una delle vetture da corsa più famose del mondo perché domina per anni la 24 Ore di Le Mans ed è considerata per lungo tempo praticamente imbattibile. La 4,5 Litre prende il posto della più semplice 3L, con la quale condivide il telaio e l'impostazione di base del motore. Il propulsore è totalmente rivisto con un aumento di cilindrata fino a 4398 cc. Della 3L seconda serie sono anche i freni a tamburo sulle ruote anteriori, presenti dal 1924 sulle vetture Bentley. Pochi sanno che la 4,5L è la vera auto di James Bond, citata nei romanzi di Ian Fleming, Casino Royale, Live and Let Die and Moonraker e non l'Aston Martin. La 4,5 Litre, dispone di 110 Cv ed è prodotta anche in serie Racing, alleggerita e capace di 130 Cv.

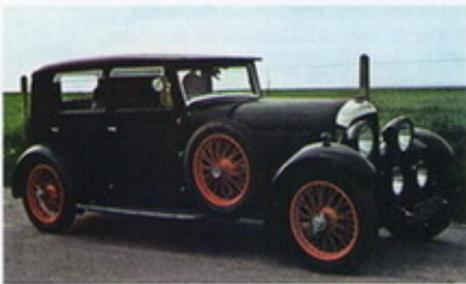


1. Una 4,5L Blower, con il caratteristico compressore volumetrico davanti al radiatore
2. La berlina sportiva derivata dal modello da corsa
3. La 4,5L a Le Mans, dove domina per anni



### FOCUS 4,5L Blower Bentley

La 4,5L viene prodotta anche in versione Supercharged dal 1929. Si tratta di una versione dotata di sovralimentazione che è fortemente voluta da Woolf Barnato, ex pilota della Casa inglese, subentrato a Mr. Bentley dopo la sua bancarotta. Con 130 Cv e i 222 chilometri orari di velocità massima, questa macchina è per anni una delle auto più veloci del mondo.



### LE VERSIONI

Modello	Produzione
4,5L	1926 - 1930
4,5L Racing	1926 - 1930
4,5L Supercharged	1929 - 1930

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Interasse ..... m 3,302  
Larghezza ..... nd  
Altezza ..... nd

POSTI ..... 2/4

PORTE ..... 2/4

PESO ..... nd

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 4398 cc  
Cilindri ..... 4  
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

## 8 Litre

Produzione 1930 - 1931

Carrozzeria Torpedo

La 8 Litre è la Bentley più grande e lussuosa prima della acquisizione del marchio da parte della Rolls Royce. Questa vettura utilizza un imponente propulsore 8 cilindri in linea da 7983 cc da 220 Cv derivato da quello dei modelli da corsa. La presenza di questo propulsore caratterizza la linea della 8 Litre che risulta monumentale, anche grazie al caratteristico disegno della griglia del radiatore. La 8L ancora oggi viene considerata una delle Bentley più belle mai prodotte e non a caso ha qualche somiglianza con la Bugatti Royale, con la quale condivide il fatto di non essere venduta in numero sufficiente per ottenere il ritorno degli investimenti fatti. Il prezzo della vettura è elevato se si pensa che per il solo autotelaio sono necessarie 1.850 sterline.



1. La 8 Litre è la più lussuosa delle Bentley
2. Nel lungo cofano si trova il motore a 8 cilindri da 7983 cc

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,900

Larghezza ..... nd

Altezza ..... nd

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 2.500 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 7983 cc

Cilindri ..... 8

Potenza ..... 220 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.850

### FOCUS

#### Un pezzo da collezione (e da un milione di dollari)

La 8 Litre è una delle vetture d'epoca più costose del mondo e richieste dai collezionisti. Nei due anni di produzione sono stati costruiti solo

100 esemplari e oggi sono sopravvissuti solo pochissimi pezzi tutti allestiti dai migliori carrozzieri del mondo. La valutazione per un esemplare di 8 Litre in ottime condizioni oscilla tra 1 e 1,3 milioni di dollari, a patto che sia in perfette condizioni.

## Mk VI

Produzione 1946 - 1952

Carrozzeria Berlina - Torpedo - Cabriolet

Dopo la Seconda guerra mondiale la Bentley torna sul mercato con la Mk VI, una macchina che, come lascia chiaramente intendere il nome, è un'evoluzione della Mk V, rimasta fino allora allo stadio di prototipo, proprio a causa del conflitto mondiale.

La macchina però nasce in modo molto complicato: è assemblata un po' negli stabilimenti Rolls Royce di Crewe e un po' alla Pressed Steel Ltd di Coventry. Non mancano, come convenzione dell'epoca, carrozzieri indipendenti che personalizzano su richiesta del cliente la vettura. La Mk VI, dunque, oltre ad essere proposta nella "comune" versione torpedo, è anche venduta con una carrozzeria decappottabile a due porte.

Dal punto di vista tecnico, la Mk VI ha un motore sei cilindri in linea di 4257 cc con diverse parti in alluminio e, ulteriore finezza, è accoppiato a un cambio a quattro marce sincronizzate, all'epoca una vera rarità che regala una guida molto più fluida. Il pilota di una Mk VI però ha a disposizione altre meraviglie: dal posto guida, tramite un piccolo manettino può regolare la rigidità delle molle degli ammortizzatori posteriori.

E, per mantenere la lubrificazione della trasmissione posteriore, sempre dal posto guida, può anche agire su un'apposita pompetta per lubrificare le sospensioni posteriori, una noiosa operazione che richiede continue soste in officina, soprattutto per le auto più pesanti. A proposito di peso: la Mk VI ferma la lancetta della bilancia un soffio sotto i 2.000 chilogrammi in ordine di marcia e per arrestarla con sicurezza vengono montati quattro freni a tamburo comandati meccanicamente (ripresi pari pari dalla Rolls Royce). Nonostante la mole e l'apparenza regale questa Bentley è infatti velocissima e può raggiungere senza problemi una velocità massima di

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,877

Larghezza ..... m 1,778

Altezza ..... m 1,638

POSTI ..... 4

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.816 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 4257 cc

Cilindri ..... 6

Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Sterline 4.473

160 chilometri orari. E se il pilota è abbastanza abile nel regolare le sospensioni la vettura arriccia anche una notevole tenuta di strada. In ogni caso, sportività o no, molti carrozzieri continuano a proporre la macchina con la doppia colorazione, un trucco estetico riservato alle berline più comode che serve ad alleggerire l'immagine e a far apparire la macchina più piccola di quanto sia in realtà. In ogni caso la Mk VI proprio per assecondare la guida più sportiva è disponibile in due versioni, per i mercati con guida a destra e con guida a sinistra. Le prime adottano carburatori a doppio corpo, quelle con il volante a sinistra, non avendo lo stesso spazio, rubato dal piantone di sterzo, utilizzano dei carburatori Stromberg invertiti. Altra particolarità riguarda il servofreno, presente solo per i tamburi anteriori.





1. La Mk VI è la prima Bentley prodotta dopo la Seconda guerra mondiale
2. Una particolare versione della Mk VI appositamente allestita per Giovanni Agnelli
3. Il dettaglio del frontale
4. Un modello bicolore della Mk VI



### FOCUS Il nuovo motore

La prima evoluzione della Mk VI avviene un anno prima della sua scomparsa dai listini delle Bentley. Identica alla prima serie, questa nuova Mk VI che arriva nel 1951, adotta un nuovo motore da 4,6 litri. Nonostante i consumi elevati, con il nuovo motore la Mk VI accelera da 0 a 100 chilometri orari in 15 secondi.

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,877

Larghezza ..... m 1,778

Altezza ..... m 1,638

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.816 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 4566 cc

Cilindri ..... 6

Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

## R Type/Continental

Produzione 1952 - 1955

Carrozzeria Berlina - Coupé

La berlina Serie R compare nel 1952 come normale evoluzione della precedente MkVI della quale mantiene praticamente immutata tutta la parte anteriore, lievi modifiche riguardano la parte finale dell'abitacolo e la coda che propone la caratteristica gobba che è di grandi dimensioni per aumentare la capacità del baule. Questa, che è una tipica soluzione estetica delle grandi berline dell'epoca, resta per molto tempo una prerogativa delle Bentley e delle Rolls Royce. La meccanica è quella classica Bentley, a partire dal motore a 6 cilindri in linea che è una eredità molto apprezzata dell'epoca precedente l'acquisizione da parte di Rolls Royce che con questa serie fa la sua ultima comparsa, e questo conferisce al modello la prerogativa di ultima vera Bentley presso gli appassionati della marca e ne decreta il successo, tanto che ne vengono prodotte complessivamente 2.320 esemplari dei quali circa 2.000 prodotti direttamente e oltre 300 affidati a carrozzieri esterni. Anche per questo motivo sorge in azienda l'idea di sviluppare il progetto in chiave ancora più elegante e soprattutto sportiva, in modo da recuperare e coltivare l'immagine originaria delle vetture del marchio. Nasce così la versione Continental che all'epoca viene presentata come la quattro posti più veloce del mondo, accreditata di una



### SCHEDA TECNICA R CONTINENTAL 4.6

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,000

Larghezza ..... m 1,700

Altezza ..... m 1,500

POSTI ..... 5

PORTE ..... 2

PESO ..... 1.700 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 4566 cc

Cilindri ..... 6 in linea

Potenza ..... 145 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

#### FRENI

Anteriore ..... a tamburo

Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Sterline 7.608

velocità massima di oltre 120 miglia all'ora (praticamente i fatidici 200 chilometri orari). La linea straordinariamente elegante e slanciata della Continental è sviluppata in collaborazione con la carrozzeria H.J. Mulliner che infatti realizza la maggioranza delle vetture, ma è anche frutto di un'prima ricerca aerodinamica che viene sviluppata grazie alla disponibilità della galleria del vento (per usi aeronautici) alla Rolls Royce. Per migliorare le prestazioni la Continental riceve anche una versione evoluta del 6 cilindri con cilindrata aumentata da 4566 a 4887 cc; vengono applicate anche ulteriori modifiche allo scarico che hanno come conseguenza una sonorità meno attutita e dal timbro più sportivo. Su questa base si cimentano anche altri carrozzieri come lo svizzero Graber, il



francese Franay e un esemplare unico viene realizzato da Pininfarina. Park Ward realizza invece alcuni esemplari di cabriolet sul telaio della berlina. Sebbene prodotta in un numero limitato (poco più di 200 esemplari) la R Continental apre di fatto una nuova tradizione di Bentley sportive che da quel momento diventa un classico del marchio, sia sotto il controllo Rolls Royce, sia sotto quello Volkswagen.

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
R Type	1952 - 1955
R-Type Continental (4.6)	1952 - 1955
R-Type Continental (4.8)	1954 - 1955

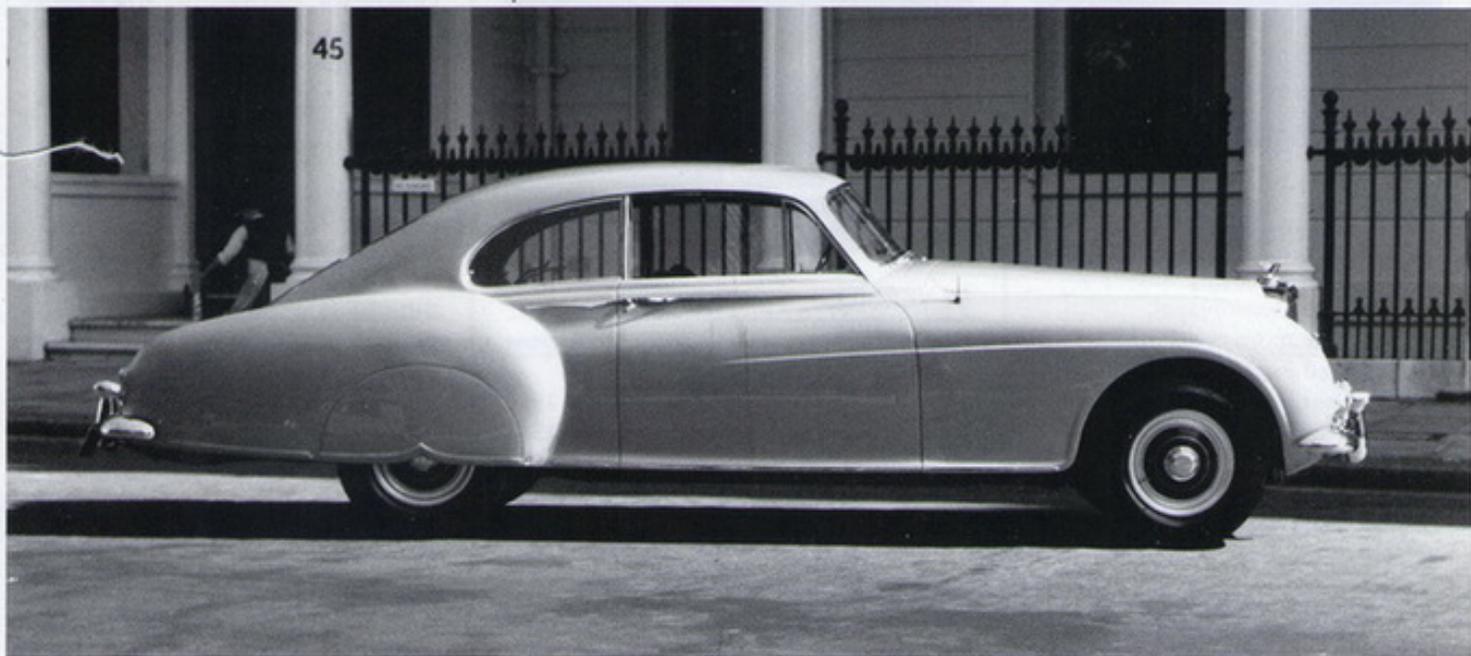


1. Una classica versione bicolore della R Type
2. La Bentley Continental
3. Lo stand Bentley al salone di Londra
4. Il modello coupé della Continental agli inizi degli anni Cinquanta è la quattro posti più veloce del mondo

#### FOCUS

### Il primo cambio automatico

Con la Serie R la Bentley per la prima volta propone una trasmissione automatica in alternativa al classico cambio manuale. Il nuovo cambio è quello sviluppato dalla Rolls Royce, soprattutto per andare incontro alle esigenze del mercato americano, sulla base del sistema Hydra-Matic della GM: ha tre rapporti e il tradizionale convertitore di coppia idraulico.



# S1 - S2 - S3

**Produzione 1955 - 1965**

**Carrozzeria Berlina - Coupé**

A partire dalla serie S1 la Bentley unifica in modo sempre più marcato le caratteristiche delle proprie vetture con quelle della Rolls Royce. In effetti le differenze fra una S1 e una Silver Cloud sono minime, sia per il motore (4887 cc) che per il cambio automatico. Della S1 viene realizzata nel 1959 un'edizione limitata a passo lungo (solo 35 esemplari su 3.044) e la versione sportiveggiante Continental. La S2, pur essendo identica alla S1, introduce una grande novità: il nuovo motore 8 cilindri a V di 6230 cc. Un motore che richiede quasi 10 anni di studi per assicurare la proverbiale affidabilità dei prodotti della marca. Estremamente potenti, queste vetture possono raggiungere i 180 chilometri orari pur portandosi dietro 2.100 chilogrammi (a vuoto). Sulla S3 si interviene infine sul muso con l'adozione dei doppi fari.



1. La S1 a passo lungo, auto di rappresentanza quasi sempre bicolore
2. Una rarissima Continental coupé



## FOCUS S3 Continental

La Bentley S3 Continental, è la versione sportiva del modello standard, ed è carrozzata come le altre Continental da H. J. Mulliner. Si distingue per la linea fast back con un accenno di pinne posteriori e il motore in alluminio di prestazioni più elevate. Viene prodotta in soli 311 esemplari, contro i 1.286 della versione Saloon, più economica.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
S1	1955 - 1959
S1 Continental	1955 - 1959
S1 a passo lungo	1959 - 1959
S2	1959 - 1962
S2 Continental	1959 - 1962
S2 a passo lungo	1959 - 1962
S3 a passo lungo	1959 - 1965
S3	1962 - 1965
S3 Continental	1962 - 1965

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 5,385
Larghezza .....	m 1,899
Altezza .....	m 1,750

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 1.880 kg

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	4887 cc
Cilindri .....	6
Potenza .....	nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 166 km/h

PREZZO ..... nd

## Series T

Produzione 1967 - 1980

Carrozzeria Berlina - Cabriolet



La Bentley Series T è identica alla Rolls Royce Silver Shadow, da cui si differenzia sostanzialmente solo per il logo e per la forma del radiatore meno squadrato. Il motore della T1 è un 8 cilindri a V da 6,2 litri, poi portato a 6,7 litri nel modello T2 del 1977. La Serie T è la prima Bentley ad avere la scocca portante che sostituisce il telaio tradizionale e limita di fatto enormemente il lavoro dei carrozzieri. Il design è completamente nuovo per Bentley, con un tetto più basso e forme squadrate. Disponibile anche nelle versioni coupé e convertibile, la Serie T subisce un restyling nel 1974 ma senza particolari modifiche alla carrozzeria. La trasmissione automatica deriva da quella Hydramatic della General Motors, che ne concede la licenza. Le vetture sono equipaggiate con sospensioni a ruote indipendenti, controllo automatico dei livelli e freni a disco sulle 4 ruote. La T2, oltre a essere più potente, è dotata di aria condizionata e presenta interni più rifiniti.

1. Il frontale della Bentley T differisce da quello della Rolls Royce Silver Shadow solo per il radiatore

2. La versione cabriolet

3. La T monta un motore 8 cilindri a V da 193 Cv



### LE VERSIONI

Modello	Produzione
T2	1977 - 1980

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,200  
Larghezza ..... m 1,800  
Altezza ..... m 1,500

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... nd

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 6230 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 193 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Sterline 6.496

# Continental R

Produzione 1991 - 2003

Carrozzeria Coupé

La Bentley Continental R è la prima coupé di lusso che Bentley, dopo La S3 del 1965, produce senza condividere la carrozzeria con la Rolls Royce. Si tratta del primo modello che utilizza la trasmissione automatica GM 4L80 ed è anche la vettura più veloce, costosa e potente della Casa inglese in questo periodo. La lettera R richiama la Type R del periodo post bellico degli anni Cinquanta e la versione Turbo R degli anni Ottanta. Il design, firmato da John Hefferman e Ken Greenley, è insolitamente sportivo, soprattutto rispetto agli altri modelli Rolls Royce e Bentley. In ogni caso di questa supercar viene prodotta anche una serie limitata, la Continental S, in soli 18 esemplari, e la Continental R Mulliner, una versione speciale caratterizzata da finiture ancora più curate.



1. La Continental R è la prima coupé di lusso prodotta senza condividere la carrozzeria con la Rolls Royce
2. Il volante e la plancia

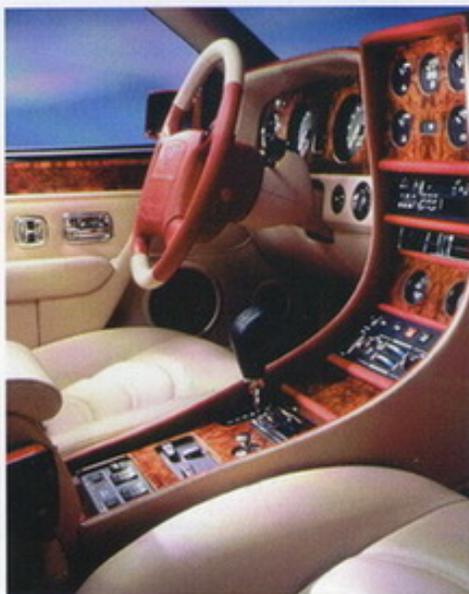


## FOCUS Continental R Mulliner

Lanciata al salone di Ginevra nel 1999, la versione Continental R Mulliner è dotata del motore più potente della Bentley, dopo la Continental T: 420 Cv di potenza e valore di coppia a 881 Nm la spingono a 274 chilometri orari di velocità massima, rendendola una tra le auto di lusso più performanti. La Mulliner è la versione più rifinita e costosa del marchio Bentley.

## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Continental S	1994 - 1995
Continental R Mulliner	1999 - 2003



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza .....	m 5,342
Larghezza .....	m 2,045
Altezza .....	m 1,463

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 2.450 kg

### MOTORE

Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	6750 cc
Cilindri .....	8 a V
Potenza .....	325 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

Anteriore .....

Posteriore .....

VELOCITÀ MASSIMA ..... 233 km/h

PREZZO ..... Sterline 175.000

# Brooklands

Produzione 1992 - 1999  
Carrozzeria Berlina

Riportando alla luce un nome storico, Brooklands quello di un circuito su cui la Casa inglese vince innumerevoli gare, la Bentley nel 1992 sostituisce la Mulsanne S. La carrozzeria differisce solo per alcuni dettagli dagli altri modelli Bentley di quel periodo, a loro volta fotocopie della Rolls Royce Silver Spirit. Il motore è più potente della versione: inizialmente è di 6753 cc da 224 Cv a 4200 giri al minuto e 440 Nm di coppia e poi di 6761 cc da 245 Cv a 3900 giri al minuto e 535 Nm di coppia. Ben si adatta all'immagine sportiveggiante della macchina che nonostante la mole (pesa 2 tonnellate e mezzo) e le dimensioni (super abbondantemente i 5 metri di lunghezza) riesce comunque a garantire una velocità massima superiore ai 200 chilometri orari e un'accelerazione da 0-100 chilometri orari in 10 secondi. Il carattere sportiveggiante della Brooklands è poi sottolineato da cerchi speciali, stemmi specifici e poco più. Perfino la griglia del radiatore non è a nido d'ape, come sulle versioni da corsa, ma sempre con le classiche piccole colonne verticali come su tutte le altre Bentley. Gli interni invece conservano lo stesso lusso sfrenato delle Rolls Royce e di tutti gli altri modelli della Casa inglese, con pelle Connolly che riveste le gigantesche poltrone, tappetini di morbidissima lana ricavata da



1. Passato e presente della Bentley si incontrano in questa immagine  
2. Evoluzione stilistica delle Brooklands

agnelli abortiti e particolarissime finiture eseguite a mano da maestri di ebanisteria. Elementi indispensabili per una macchina che agli inizi degli anni Novanta costa come trenta Y10, allora una delle piccole più raffinate in circolazione.



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,300  
Larghezza ..... m 1,900  
Altezza ..... m 1,400

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... nd

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 6753 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 224 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 204 km/h

PREZZO ..... Lire 326.000.000

# Azure

Produzione Dal 1995  
Carrozzeria Cabriolet

La Azure è una cabriolet prodotta da Bentley dal 1995. Questa esclusiva vettura deriva direttamente dalla Continental R e con questa ne condivide parte della meccanica. La Azure prende il nome dalla Costa Azzurra, luogo esclusivo per eccellenza, dove veder circolare auto come questa Bentley non è così raro. La linea classica di questa vettura non deve trarre in inganno. Per realizzare un disegno così pulito ed elegante, al progetto Azure, partecipa anche l'atelier italiano Pininfarina. Costosa, regale, elegante, esclusiva, sono tutti aggettivi che calzano a pennello nella descrizione della Azure. Non è da tutti poter parcheggiare nel garage una vettura che costa come un immobile, ma per i pochi che possono permetterselo, Bentley offre un modo di intendere l'auto all'inglese, con quell'opulenza regale classica che si fa notare senza necessariamente dare nell'occhio. Sotto al lungo cofano motore borbotta, nella prima generazione, un 8 cilindri a V da 6,7 litri accoppiato a due turbocompressori Garret con scambiatore di calore che eroga 360 Cv e una coppia di 750 Nm. La seconda serie della Azure monta un motore simile, rivisto in alcune parti che eroga 407 Cv con un valore di coppia di 800 Nm. Con tali numeri, non è difficile pensare che la Azure, seppur non sia propriamente una vettura sportiva e non faccia dell'aerodinamica un suo punto di forza, può accelerare da 0 a 100 in meno di sette secondi per arrivare poi a 240 chilometri orari. Importante la capienza del serbatoio del carburante, da 108 litri. L'interno della Azure è un trionfo di legni pregiati, lavorati, lucidati e sagomati rigorosamente a mano. Gli strumenti circolari sono di tipo analogico classico. Contagiri, tachimetro, livello della temperatura del motore, livello del carburante e altri indicatori sono posizionati parte davanti al guidatore e parte sulla plancia in zona centrale,

SCHEDA TECNICA	
<b>DIMENSIONI</b>	
Lunghezza .....	m 5,350
Larghezza .....	m 2,060
Altezza .....	m 1,480
POSTI .....	4
PORTE .....	2
PESO .....	2.450 kg
<b>MOTORE</b>	
Alimentazione .....	benzina
Cilindrata .....	6761 cc
Cilindri .....	8 a V
Potenza .....	360 Cv
TRAZIONE .....	posteriore
CAMBIO .....	automatico
<b>FRENI</b>	
Anteriore .....	a disco
Posteriore .....	a disco
VELOCITÀ MASSIMA .....	240 km/h
PREZZO .....	Lire 560.000.000

sempre incastonati nel legno. La palpebra che copre il cruscotto è in pelle in tinta con la selleria. Tutti i sedili sono rifiniti a mano, mentre la capote, rigorosamente a comando elettrico è molto veloce e precisa nella discesa di chiusura. Anche per la Azure, come per la Arnage, è disponibile la versione extra lusso denominata Mulliner. Sono disponibili in questa versione innumerevoli varianti di personalizzazione. Tra queste, 5 tipi di cerchi in lega da 19 pollici, sei tinte differenti rispetto alla standard e la possibilità di creare il proprio colore, il tappo del serbatoio denominato Jewel (gioiello), la pedaliera tipo corsa in alluminio spazzolato e forato. La Azure nella sua seconda serie dal 2003 adotta un 6761 cc da 456 Cv. Con 270 chilometri orari è una delle più veloci cabrio del mondo.



1. La Azure in fase di apertura della capote
2. Il volante e la plancia
3. Allestimento speciale della Azure con cerchi in lega a cinque razze



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie 1	1995 - 2003
S1 Mulliner	1998 - 2003
Serie 2	Dal 2003
S2 Mulliner	Dal 2003



1



### LA TECNICA

La Azure è una cabriolet classica nelle linee ma moderna nei contenuti. Un gran lavoro è fatto in questo senso per la sicurezza attiva. Oltre ai classici sistemi di aiuto alla guida c'è anche un roll bar ben nascosto dietro ai sedili posteriori. Totalmente invisibile nella marcia normale, questo elemento scatta a protezione degli occupanti in caso di cappottamento o incidente.



3

# Continental T

Produzione 1996 - 2002

Carrozzeria Coupé

La Continental T è la coupé 2+2 che Bentley progetta partendo dalla Continental R con l'intenzione di sviluppare un modello più sportivo. L'obiettivo viene raggiunto dagli ingegneri della Casa inglese accorciando il passo di 10 centimetri e allargando la carrozzeria di oltre 18 centimetri. Come ogni sportiva che si rispetti anche le prestazioni, non solo l'estetica, devono riflettere il carattere aggressivo, con un motore potenziato in grado di sprigionare una potenza di 426 Cv e 875 Nm di potenza di coppia, per una velocità massima di 250 chilometri orari, che dal 1997 in poi arriva fino a 270. Della Bentley Continental T vengono prodotte 322 unità, di cui 23 della versione Mulliner e 5 della potentissima versione Le Mans.



1. La Continental T ha un motore 8 cilindri a V da 426 Cv
2. Un dettaglio del tunnel centrale in metallo satinato con la leva del cambio automatico



## FOCUS Continental T.P.C.

La Personal Commission della Continental T by Mulliner (T.P.C.) inaugura il dipartimento di personalizzazione Bentley. Si distingue per i parafranghi allargati, le ampie prese d'aria, l'assetto ribassato, i paraurti ristilizzati e il motore a 440 Cv. I sedili sono in pelle nera Connolly, lo spazio posteriore è occupato da un piano in pelle per i bagagli. Chopard firma l'orologio di bordo.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Mulliner	1999 - 2002
Le Mans	2001 - 2002

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,222  
Larghezza ..... m 1,954  
Altezza ..... m 1,280

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 2.450 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 6750 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 426 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Lire 230.550.000

# Arnage

Produzione 1998 - 2009

Carrozzeria Berlina

La Arnage è l'ultima berlina prodotta dalla Bentley quando è ancora di proprietà Rolls. La peculiarità di questo modello, oltre ad essere, come di consueto una delle vetture più lussuose e curate del mondo, è l'abbandono dell'utilizzo del classico 8 cilindri Rolls Royce di 6500 a favore di un 4,4 litri sempre con disposizione 8 a V a 32 valvole, con 348 Cv e 570 Nm di coppia. Come le prime Bentley, anche la Arnage mantiene la denominazione con i colori, per questo modello ci sono la Red Label e la Green Label. Sono successivi tutti gli altri allestimenti che segnano poi il ritorno al motore Rolls Royce. I più significativi sono denominati T (457 Cv), Mulliner (extra lusso) e Final Series che è l'ultima versione della Arnage, prodotta in soli 150 esemplari. Dal 2010 il nuovo modello.



## FOCUS Artigiani del lusso

La Arnage è il frutto della maestria degli artigiani che fanno la differenza nella costruzione di auto di super lusso. Nonostante le prestazioni da riferimento, la Arnage è un concentrato di legni pregiati sagomati e lucidati, come per le controporte impreziosite anche da panneggi in pelle cucita a mano e di sellerie lussuose e accoglienti. Un'attenzione maniacale che fa la differenza.



## LE VERSIONI

Modello	Produzione
Red Label	1998 - 2002
Green Label	1998 - 2002
R	2001 - 2009
Mulliner (serie speciale)	2002
Final Series	2002
T	2002 - 2009

1. La potenza dei motori della Arnage arriva fino a 457 Cv
2. La Final Series, prodotta in 150 esemplari

## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,390  
Larghezza ..... m 2,150  
Altezza ..... m 1,520

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 2.300 kg

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 4398 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 348 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h

PREZZO ..... Lire 420.142.000

## Continental GT

Produzione Dal 2003

Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Continental GT è la prima auto a nascere sotto la stella della tedesca Volkswagen che detiene il controllo del marchio britannico. La Continental GT è una coupé quattro posti tra le più veloci al mondo. Spinta da un poderoso motore a 12 cilindri biturbo con disposizione a doppio V fornito dalla stessa Volkswagen, la Continental GT arriva a superare i 300 chilometri orari. Si tratta di un valore in assoluto da supersportiva, ma questa GT è una coupé generosa, opulenta e comoda. La grinta del 6 litri biturbo è integralmente trasmessa all'asfalto grazie alle quattro ruote motrici che agiscono da pacemaker nelle accelerazioni più azzardate e nelle curve affrontate ad alta velocità. Naturalmente, insieme alla trazione integrale, c'è anche l'ausilio dei più moderni sistemi di aiuto attivo alla guida, come il controllo della stabilità, il controllo di trazione e la ripartizione elettronica della coppia. La Continental GT prende forma negli storici stabilimenti Bentley di Crewe, che sono stati rimodernati proprio per accogliere una linea di montaggio altamente automatizzata. Da sottolineare come la volontà di costruire una coupé sia sempre stata accennata ma mai compiuta nella precedente gestione della Bentley. Sembra che, la fiducia espressa dai capi della Volkswagen al management inglese, permette la costruzione di questa vettura esclusiva. Naturalmente il gruppo Vw fa molto di più per permettere la costruzione della Continental GT. Dopo un'iniezione di euro cospicua, si passa al rimodernamento della fabbrica di Crewe, che prima di questa operazione adotta metodi e strumenti al limite dall'essere obsoleti. Al volante, l'inconsueto W12 permette una guida rotonda e non brusca, tipica delle Bentley. La linea è particolare. Massiccia, ma mai pesante, la Continental GT è una due porte che

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 4,800

Larghezza ..... m 1,920

Altezza ..... m 1,380

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 2.350 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 5998 cc

Cilindri ..... 12 a W

Potenza ..... 559 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 6 marce

#### FRENI

Anteriore ..... a disco

Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 318 km/h

PREZZO ..... Euro 168.500

presenta la particolarità di non avere il montante centrale. Questo accorgimento la rende ancora più snella e permette di dissimulare la mole di questa Bentley. Anche lo sbalzo anteriore è ridotto all'osso, mentre le fiancate hanno un andamento molto pronunciato. Il frontale della Continental GT è tipicamente Bentley, caratterizzato dai quattro fari circolari e dalla grande calandra grigliata, retaggio delle auto storiche del marchio inglese. Nella coda è affogato uno spoiler dinamico, che si alza a seconda della velocità di crociera. Pur mantenendo una cura maniacale dei dettagli e delle finiture, la Continental GT è una vettura moderna sotto ogni punto di vista, dalla linea di montaggio alle soluzioni tecnologiche che accompagnano i viaggi dei fortunati possessori di questa auto.





## LA TECNICA

La GT Speed è l'allestimento sportivo della Continental. La potenza del motore W12 sale a 600 Cv e le prestazioni sono quelle di un'auto da gara (da 0 a 100 in 4,5 secondi con una velocità massima di 326 chilometri orari). All'esterno la Speed è riconoscibile per le prese d'aria anteriori brunate, gli scarichi di maggiori dimensioni e il baffo posteriore sopra il cofano. All'interno, nuovo il battitacco in lega con il logo Speed e il volante a tre razze.

1. La Continental GT è la prima Bentley dell'era Volkswagen
2. Il volante e la plancia
3. Il posteriore della Continental GT



## FOCUS

### La cabrio dei sogni

Si chiama GTC ed è una delle cabrio più belle della storia Bentley. Deriva dalla GT (stesso motore W12 da 559 Cv) e debutta nell'autunno 2006. La capote in tela può essere aperta anche in movimento in appena 25 secondi. Lusso sfrenato a bordo con inserti in legno e pellami di alta fattura. Nel 2009 arriva la versione Speed da 600 Cv.

## DIMENSIONI

Lunghezza.....	m 4,800
Larghezza.....	m 2,100
Altezza.....	m 1,400
POSTI.....	4
PORTE.....	2
PESO.....	2.495 kg

## MOTORE

Alimentazione.....	benzina
Cilindrata.....	5998 cc
Cilindri.....	12 a W
Potenza.....	559 Cv

TRAZIONE..... integrale

CAMBIO..... 6 marce

## FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA..... 316 km/h

PREZZO..... Euro 206.000

## Continental Flying Spur

Produzione Dal 2005  
Carrozzeria Berlina

Considerata la berlina 4 porte più veloce mai prodotta da Bentley, la Continental Flying Spur deriva dalla Continental GT coupé e dalla Continental GTC convertibile, i cui designer firmano tutti e tre i modelli. La nuova Bentley è sviluppata seguendo i medesimi criteri di comfort ed eleganza della R-Type Continental del 1952. Il motore, un 6 litri con 12 cilindri a W da 552 Cv, è assemblato nello stabilimento di Crewe in Inghilterra, ma la piattaforma su cui è stata realizzata la vettura è la Volkswagen Group D, la stessa utilizzata per la GT e la GTC. E in effetti alcune componenti tecniche della Continental Flying Spur sono identiche a quelle del Phaeton Volkswagen. Si differenziano per lo stile, la linea, per il motore (quello della Bentley è più potente) e per la trazione integrale permanente. Soggetta ad attenti test drive su strada, la Continental Flying Spur è dotata delle più moderne tecnologie, che, da una parte assicurano alte performance (da 0 a 100 chilometri orari in circa 5 secondi) con distribuzione della potenza e tenuta di strada, dall'altra garantiscono, all'interno dell'abitacolo, ogni comodità, con una console multimediale per il controllo del sistema audio, del climatizzatore indipendente e dei circuiti elettrici e meccanici della vettura. Le finiture degli interni sono in legno e pelle di qualità. L'abitacolo risulta ancora più insonorizzato, grazie ai vetri acustici, agli strati di fondo tripli sotto la carrozzeria e ai parafranghi più spessi. Fino al 2006 la Bentley, per far fronte alla domanda dei clienti al di fuori di Stati Uniti e Gran Bretagna, produce la Continental Flying Spur anche presso lo stabilimento Transparent Volkswagen di Dresden, in Germania. Dal 2006 l'assemblaggio viene eseguito solo a Crewe. Nel 2008 viene lanciata la versione 2009, con una nuova griglia frontale e cromature intorno ai

### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,307  
Larghezza ..... m 2,118  
Altezza ..... m 1,479

POSTI ..... 5

PORTE ..... 4

PESO ..... 2.475 kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 6000 cc  
Cilindri ..... 12 a W  
Potenza ..... 552 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 312 km/h

PREZZO ..... Euro 180.000

fari. Silenziosa e sicura con l'adaptive cruise control di serie, viene offerta in numerosi allestimenti, finiture per gli interni e colori. Viene migliorato l'impianto stereo (un Naim), mentre gli schienali dei sedili anteriori integrano due monitor a cristalli liquidi da 7 pollici. Insieme alla Continental Flying Spur 2009, Bentley presenta la versione Speed, capace di toccare i 322 chilometri orari. Nel 2009 viene presentata anche una limited edition della Speed, firmata Elizabeth Arden.

### LE VERSIONI

Modello	Produzione
Speed	2009





1. La Flying Spur è la berlina 4 porte più veloce della Bentley: raggiunge i 312 chilometri orari
2. I 12 cilindri a W sviluppato da Volkswagen
3. La Flying Spur durante la presentazione a Venezia del 2005



### FOCUS Nel 2009 la Speed

Nel 2009, a fianco della nuova Continental Flying Spur, viene presentata la Speed, con motore biturbo W12 potenziato. I 610 cavalli sotto al cofano e i 750 Nm di coppia massima la fanno viaggiare anche a 320 chilometri orari e schizzare da 0 a 100 chilometri orari in 4,5 secondi. L'assetto ribassato di 10 millimetri assicura tenuta di strada e sicurezza, senza pregiudicare il comfort, in perfetto stile Bentley.

#### DIMENSIONI

Lunghezza..... m 5,290  
Larghezza..... m 2,118  
Altezza..... m 1,465

POSTI..... 5

PORTE..... 4

PESO..... 2.475 kg

#### MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata..... 5998 cc

Cilindri..... 12 a W

Potenza..... 600 Cv

TRAZIONE..... integrale

CAMBIO..... automatico

#### FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA..... 322 km/h

PREZZO..... Dollari 176.285

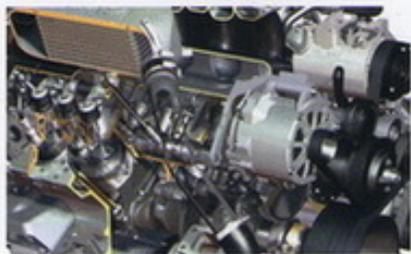
## Nuova Brooklands

**Produzione Dal 2008**  
**Carrozzeria Coupé**

La nuova Brooklands si ispira ai ruggenti anni dell'era dei Bentley's Boys e delle gloriose corse dei Twenty's. La linea è un richiamo alle coupé degli anni d'oro, come la Park Ward Continental S1. Lusso estremo, con tanto di minifrigo e sedile-poltrona massaggiante, e prestazioni di alto livello (da 0 a 100 chilometri orari in 5,3 secondi) rendono la Brooklands 2008 un'auto sportiva esclusiva, realizzata in soli 550 esemplari nella fabbrica di Crewe, nel Regno Unito. La Bentley Brooklands viene messa in vendita nella prima parte del 2008 a un prezzo alto: 365.000 euro, cifra che non spaventa i collezionisti di mezzo mondo che in meno di sei mesi fanno registrare il tutto esaurito, mettendo a dura prova gli uffici commerciali della Bentley, subissati di richieste.



1. La Nuova Brooklands, in produzione dal 2008
2. La coda della Brooklands
3. La plancia e i sedili con finiture di pelle in due tonalità della Bentley



### FOCUS La firma Pirelli

La Brooklands ha uno dei motori più potenti al mondo e questo ha comportato la progettazione *ex novo* di sospensioni, assetto e trasmissione. Perfino i pneumatici sono realizzati (dalla Pirelli) apposta per questa macchina, mentre grande cura è dedicata alla sonorità dello scarico che deve essere sportiva ma senza eccessi: una Bentley, per quanto veloce, è sempre una Bentley.



### SCHEDA TECNICA

#### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 5,411  
Larghezza ..... m 2,078  
Altezza ..... m 1,473

POSTI ..... 4

PORTE ..... 2

PESO ..... 2.665 Kg

#### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 6761 cc  
Cilindri ..... 8 a V  
Potenza ..... 537 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

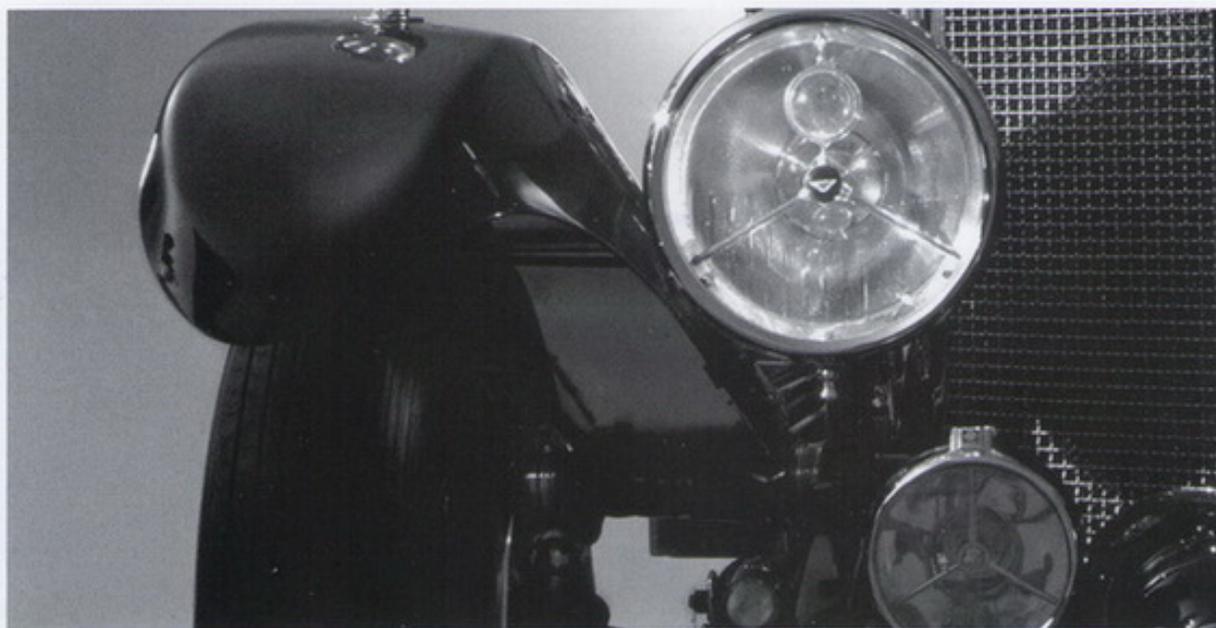
CAMBIO ..... automatico

#### FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 296 km/h

PREZZO ..... Euro 365.000



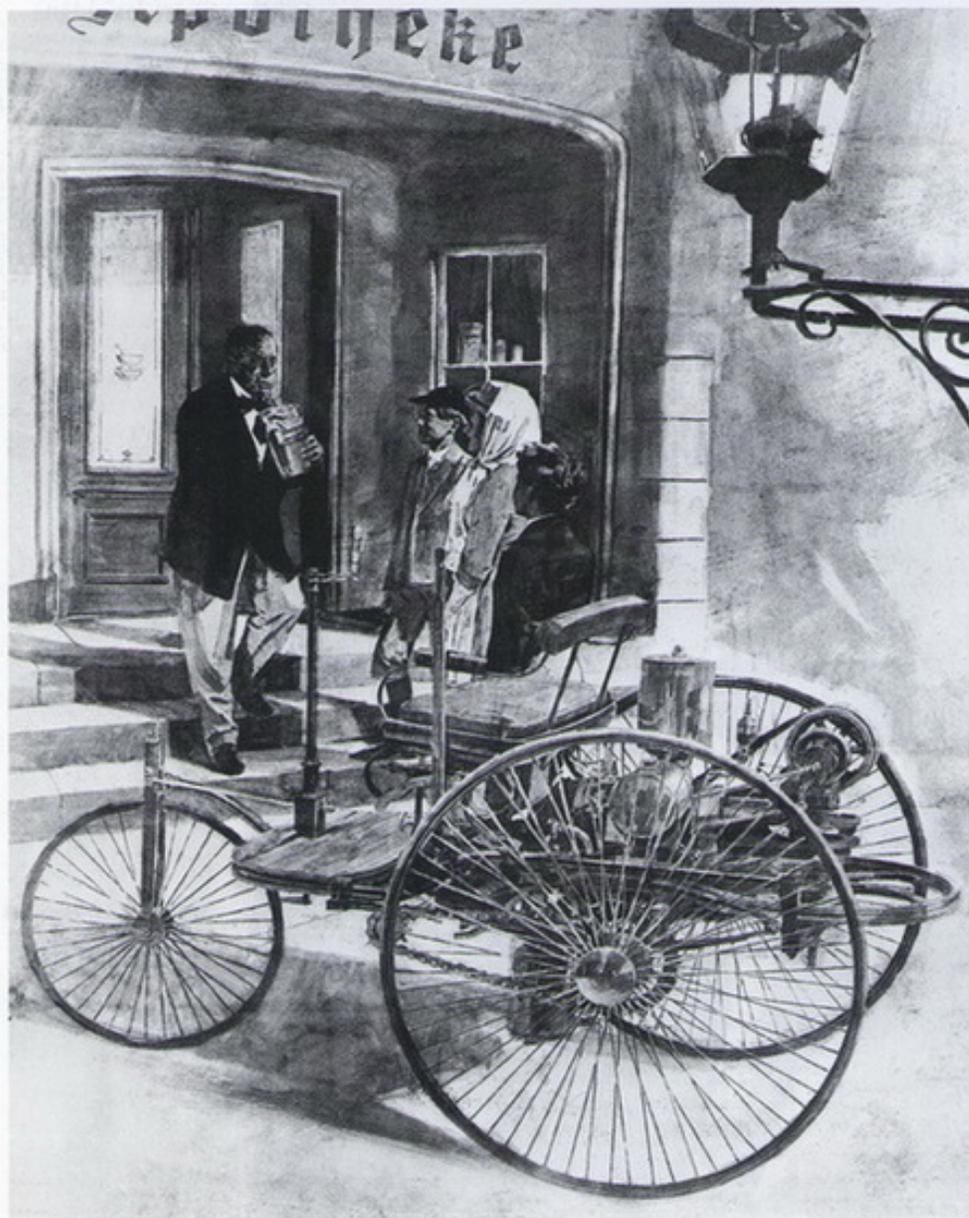
## L'EVOLUZIONE DEI DOPPI FARI DELLE BENTLEY

Dalla Speed Six del 1928 (in alto) alla moderna Bentley Gt coupé del 2003 (in basso) passando dalla tradizionale R-Type Continental del 1952 (al centro): in queste tre immagini è raccontata l'evoluzione stilistica dei fari. Sempre doppi, fin dalle origini, ma sempre in sequenza verticale fino agli anni Sessanta per poi passare nella classica configurazione orizzontale come si vede dall'ultima GT della Casa inglese



# Benz

Mannheim, Germania 1883 - 1926



È uno dei protagonisti assoluti dell'Automotive Hall of Fame: un riconoscimento "minimo" però per Karl Benz, l'uomo che di fatto inventa l'automobile moderna. Tutto comincia con una enorme passione per la meccanica perché il giovanissimo ingegnere Benz (si diploma il 9 luglio 1864) nato a Karlsruhe il 25 novembre 1844, trova subito lavoro presso alcune aziende meccaniche di Mannheim e di Pforzheim. Lavori che però non riescono a soddisfare la sua enorme sete di invenzioni perché sono un po' ripetitivi e perché – soprattutto – non lasciano spazio ai suoi studi. Così poco dopo Benz si mette in proprio e già il 31 dicembre 1879 realizza un innovativo motore a due tempi. Il passo successivo è poi quello di fondare, nel 1882 con alcuni soci, la A.G. Gasmotorenfabrik a Mannheim. Le cose non vanno subito bene, ma non dal punto di vista economico: i soldi ci sono, ma Benz, che ha anche la direzione tecnica dell'azienda, pensa solo a inventare nuovi motori mentre i soci sono più attenti al fatturato e a far fruttare la società.

Una diversità di vedute troppo marcata, così nel gennaio del 1883 Karl abbandona i vecchi soci e fonda con Max-Gaspar Rose e Friederich



## IL PERSONAGGIO Cäecilie Bertha Ringer

Nel 1870, *Cäecilie Bertha Ringer* (nella foto) si fida con Karl Friedrich Benz senza immaginare il suo ruolo fondamentale nella vita di quest'uomo e nella storia dell'invenzione dell'automobile. Bertha è appena ventenne ma ha una tenacia da manager: quando il marito nel 1871 deve abbandonare dopo pochi mesi la "sua" officina meccanica "Karl Benz und August Ritter, Mechanische Werkstätte" a Mannheim a causa dell'inaffidabilità del socio Ritter, Bertha Ringer sacrifica la dote concessa anticipatamente dal facoltoso padre per consentire a Karl Benz di pagare Ritter. Nel luglio del 1872, Karl Benz e Bertha Ringer si sposano per poi trasferirsi a Mannheim. Nel 1873 viene alla luce il figlio Eugen, nel 1874 Richard. Nel 1877 la figlia Clara arricchisce la prole, seguita nel 1882 da un'altra bambina, Tilde. Che Karl Benz non ha propriamente una mano felice con i propri affari, appare di nuovo evidente quando la sua "Mechanische Werkstätte" nel 1877 arriva sull'orlo della vendita all'asta giudiziaria. È nuovamente Bertha ad evitare il peggio, a rafforzare nel marito la fiducia in se stesso e ad indurlo a concentrarsi sulla produzione dei richiestissimi motori a gas stazionari, seguendo la tendenza dell'epoca. Con questi motori, Benz ha finalmente successo e quindi può dedicarsi a realizzare il sogno della sua vita: la progettazione di una vettura semovente completa di propulsore.

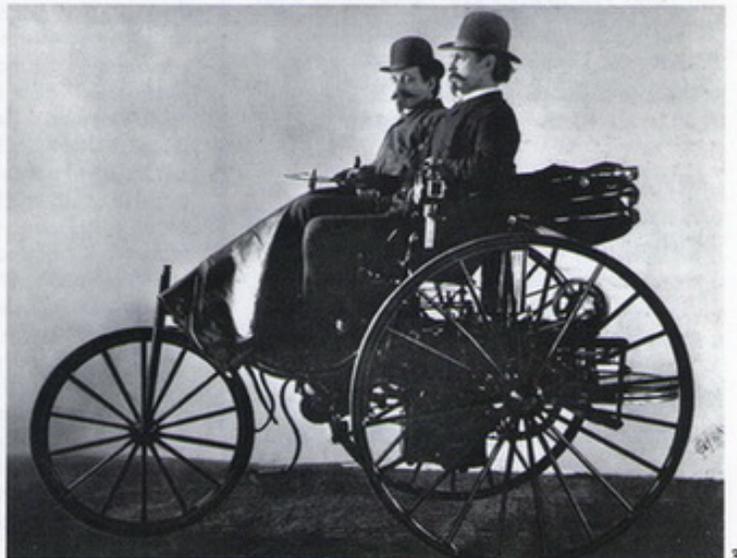


1. Karl Benz con la moglie Bertha e i figli
2. Benz al velodromo in una foto del 1895
3. Benz al volante della sua automobile insieme a Friedrich von Fischer, membro del consiglio di amministrazione della Benz & Cie.

Wilhelm Esslinger, la Benz & Cie. Rheinische Gasmotorenfabrik, sempre a Mannheim. L'intento e il fine di questa nuova azienda è chiarissimo: specializzarsi nella produzione di motori, proprio quello che vuole Benz. Nasce così un interessante propulsore a gas a due tempi, ma Karl non è ancora soddisfatto: il suo sogno è quello di realizzare una carrozza che si muova senza cavalli. Benz, però, ha subito una geniale intuizione – che lo fa spiccare rispetto ai suoi colleghi che cercavano come lui di motorizzare le vecchie carrozze: i propulsori disponibili sono tutti molto poco potenti e quindi si dedica subito alla progettazione di un triciclo, leggerissimo e facile da muovere. I primi prototipi vedono la luce nel 1885 e un anno dopo, il 29 gennaio, Benz brevetta il Patent-Motorwagen, detto anche Velociped: è una data storica. Il primo modello ha un motore monocilindrico posteriore di 577 cc e riesce a sviluppare una potenza massima di tre quarti di cavallo, troppo pochi anche per un veicolo che

pesa appena 263 chilogrammi.

Così con la Patent Motorwagen Benz riesce a fare solo pochi metri e quindi la modifica profondamente con una versione dotata di un rudimentale cambio a due rapporti, necessario per assicurare lo spunto in partenza. Siamo nel 1887 e il triciclo viene ulteriormente migliorato, fino ad avere una cilindrata maggiore e una trasmissione dotata di una nuova frizione. Arrivano le prime commesse ed è lo stesso concessionario francese di motori a gas Benz, Emile Roger, a ordinare motori e parti meccaniche separate per assemblarli in proprio: nascono i tricicli Roger-Benz che in Francia riscuotono grande successo. La Francia è la culla dei motori in quel periodo, e non solo per le tante piccole aziende che cercano



di produrre vetturine, ma anche per il fatto che il pubblico sembra letteralmente impazzito per queste carrozze senza cavalli. Ma anche l'eccezionale qualità delle strade francesi gioca a favore dello sviluppo delle prime auto. Lo stesso Karl Benz collauda tutti i suoi veicoli, prima di brevettarli, proprio sulle strade francesi ritenendole in migliore stato rispetto a

## Benz

quelle del proprio paese. E se lo dice un ingegnere di quel calibro. In Germania intanto nel settembre del 1888 Karl Benz viene premiato con la medaglia d'oro alla Esposizione di Munich per il suo triciclo e riesce a liberarsi dei soci per entrare in società con Friedrich Von Fischer e Julius Ganss che credono ciecamente in Benz e gli lasciano carta bianca per la progettazione di nuove auto. Grazie a questo nuovo impulso nasce la prima Benz a 4 ruote, la Viktoria. Il motore è sempre quello dei tricicli, ossia il classico monocilindrico orizzontale a quattro tempi, ma le migliori sono tante: la cilindrata è arrivata a 2000 cc e la potenza a 3 Cv. L'affidabilità sembra buona e la Viktoria viene subito commercializzata al prezzo di 4.000 marchi. La domanda cresce, ma subito Benz intuisce che per allargare il mercato occorre abbassare i prezzi: nasce così una seconda serie della Velociped che costa la metà di una Viktoria (2000 marchi) e grazie al massimo contenimento dei pesi (la macchina pesa solo 280 chilogrammi) anche il motore semplificato di 1000 cc da 1,5 Cv riesce a garantire buone prestazioni. Ossia una velocità massima di 20 chilometri orari, all'epoca già tanti.

### I MOTORI A SCOPPIO E I RAID

In questo periodo c'è un'altra intuizione che fa la fortuna di Benz: quella di ritenere i motori a scoppio (di sua invenzione) nettamente superiori a quelli elettrici che all'epoca iniziano a fiorire su molte piccole auto. L'idea dell'ingegnere tedesco alla fine si rivela vincente, soprattutto per un problema di pesi e affidabilità e le sue auto a motore a scoppio attirano sempre più tifosi. Nonostante tutto Benz però cerca ancora maggiore notorietà, fondamentale per trovare spazio nel nascente mondo dei motori. E anche qui c'è un'altra geniale intuizione: credere nel mondo delle corse e dei raid estremi. Così si affida al suo agente francese, Emile Roger che si lancia nella Paris-Rouen al volante di una Viktoria ottenendo ottimi risultati, mentre con la stessa macchina il Barone Theodor Von Liebig compie un raid attraversando quattro nazioni e percorrendo 2.500 chilometri. Due record che regalano alla Benz un'enorme notorietà e la mettono fra le mire



### La curiosità *Quel viaggio con la prima auto del mondo*

Con il brevetto imperiale tedesco numero 37435 nasce la Patent-Motorwagen, come da quel momento viene chiamato il veicolo a tre ruote, la prima automobile del mondo. L'ha inventata Karl Benz e siamo al 29 gennaio del 1886. La macchina c'è, occorre provarla a fondo. E qui entra in gioco di nuovo Bertha Benz che decide di effettuare una lunga prova su strada per fare coraggio a suo marito e dimostrarli la validità e le future possibilità di applicazione della sua invenzione, senza tuttavia informarlo preventivamente. Anche la destinazione del viaggio era già programmata: fino a Pforzheim, da sua madre. Ai primi di agosto, con l'inizio delle vacanze scolastiche, arriva il momento fatidico. Dato che Bertha non ha alcuna idea di come si guida la carrozza a motore, informa dei suoi progetti i suoi figli Eugen e Richard, rispettivamente di 15 e 14 anni, in quanto i ragazzi sanno come usare il veicolo. Quindi, madre e figli si recano con passo furtivo alla fabbrica. L'automezzo viene spinto silenziosamente fuori dall'officina e messo in moto soltanto ad una sufficiente distanza dalla casa, girando il volano a disco disposto orizzontalmente. Sul tavolo della cucina di casa è stato lasciato un biglietto per Karl, che ancora dorme, con sopra scritte solo poche parole: «Siamo andati dalla nonna a Pforzheim». Con il primo lungo viaggio della storia automobilistica, Bertha Benz dimostra non soltanto a suo marito, com'era nelle sue intenzioni, ma anche ai numerosi scettici, che l'automobile ha davanti un grande futuro. Percorrendo complessivamente 180 chilometri, questa donna dimostra la validità della "carrozza a motore". Senza il suo coraggio, e quello dei suoi figli, come pure i decisivi impulsi economici che ne derivano, l'ascesa della futura ditta Benz & Cie. di Mannheim fino a diventare la più grande Casa automobilistica mondiale dell'epoca non sarebbe stata neanche immaginabile.

della Daimler AG, una grande azienda tedesca specializzata in auto e motori aeronautici o ferroviari. Così nel 1926 Karl decide di porre fine alla sua fabbrica di automobili e fonde la Benz con la Daimler e dà vita alla Daimler-Benz. Non si trattò però di una resa, ma dell'ultima intuizione di un grande progettista di auto e di motori: Benz capisce prima degli al-

tri che già negli anni Venti lo sviluppo e la produzione di auto richiede sempre maggiori risorse, sia economiche che umane, e che quindi nessuna piccola azienda può continuare a produrre auto in proprio, senza allearsi con i colossi dell'industria mondiale.

Vincenzo Borgomeo

# Patent-Motorwagen

Produzione 1887  
Carrozzeria Torpedo



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 2,700

Larghezza ..... m 1,400

Altezza ..... m 1,450

POSTI ..... 2

PORTE ..... nessuna

PESO ..... nd

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina

Cilindrata ..... 1660 cc

Cilindri ..... 1

Potenza ..... 2,5 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce avanti

### FRENI

Anteriore ..... nessuno

Posteriore ..... a ceppi di legno

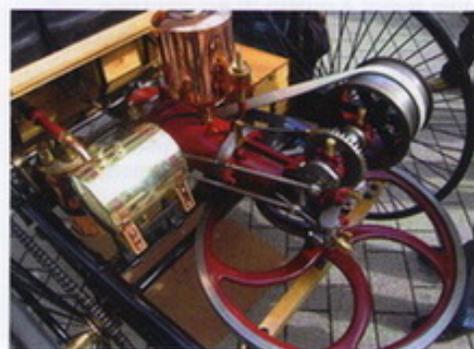
VELOCITÀ MASSIMA ..... 20 km/h

PREZZO ..... nd

Numero 37435: questo il brevetto imperiale tedesco che contraddistingue la Patent-Motorwagen, la prima automobile del mondo inventata da Karl Benz nel 29 gennaio del 1886. Un primato assoluto che va oltre il fatto che la macchina ha solo tre ruote e non quattro: diversamente da altri inventori, Benz infatti non ha semplicemente impiantato un motore a combustione interna nel telaio di una carrozza già esistente, in modo da renderla semovente (dal greco antico/latino: auto/mobile). Ma ha fatto di più: ha inventato un veicolo ex novo, conscio del fatto che un autoveicolo con motore a combustione interna avrebbe dovuto seguire altre leggi tecniche rispetto ad una carrozza a cavalli. Da qui il primato. Tuttavia la Motorwagen non è esente da difetti: la potenza del motore monocilindrico da circa 2,5 Cv erogata a 500 giri e la

1. Il prototipo Velociped, la prima automobile Benz, creata nel 1886
2. La Velociped con motore monocilindrico orizzontale di 1660 cc
3. Il motore della Patent-Motorwagen

mancanza di un rapporto di trasmissione meglio graduato (il cambio a cinghia ha soltanto due marce) non riesce a far superare le salite alla macchina. E in discesa la soluzione non migliora perché l'unico freno a ceppi, che viene comandato per mezzo di una leva dal manubrio dello sterzo ed agisce su una ruota posteriore, è in grado di rallentare soltanto con estrema fatica la vettura, che pur sempre pesa circa 360 chilogrammi. Il rivestimento in pelle del ceppo del freno fra l'altro si consuma velocemente e quindi deve essere sostituito spesso. Dove? In officina? No da un calzolaio.



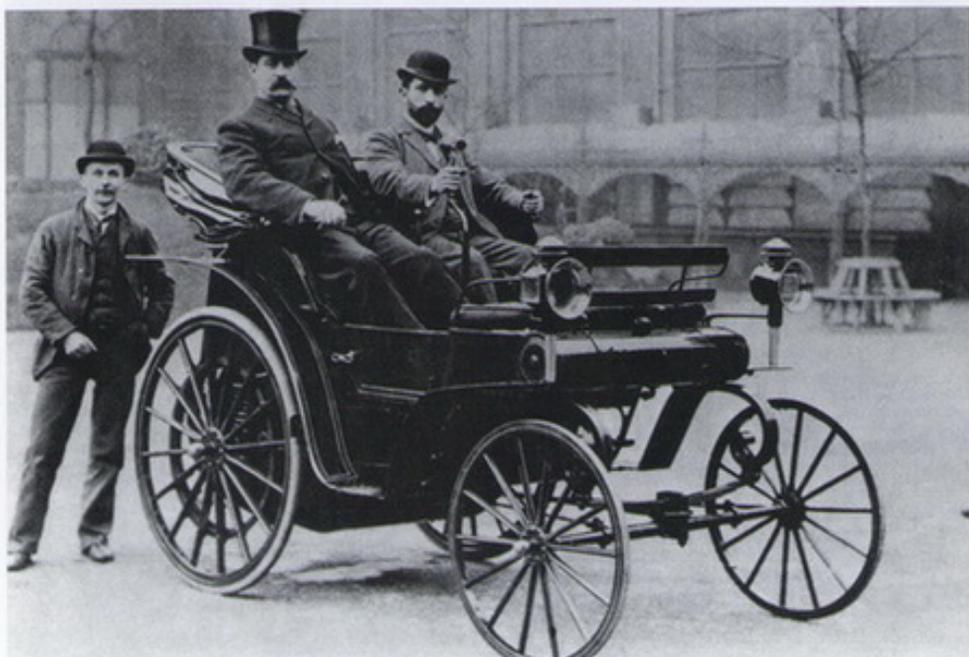
# Viktoria

Produzione 1888  
Carrozzeria Torpedo

Dopo la Patent-Motorwagen, la Viktoria è la Benz della svolta. E non solo perché a differenza del primo modello ha quattro ruote e non tre. La macchina nasce infatti a seguito di una profonda riorganizzazione aziendale visto che Karl Benz lascia i suoi storici soci e con Friedrich Von Fischer e Julius Ganss si lancia nella progettazione di nuove auto finalmente libero da problemi finanziari. La Viktoria effettivamente sembra subito qualcosa di diverso, di più "automobile" rispetto alla piccola Patent-Motorwagen: pur essendo lunga solo 2,7 metri (come una moderna Smart) ha un motore di 2000 cc e la rispettabile potenza di 4 Cv. Oggi a questi livelli ci si arriva con un motorino di 50 centimetri cubi ma all'epoca era un primato che consentiva di tenere per lunghi tratti una velocità massima di 25 chilometri orari.

Abbastanza per sfiancare qualsiasi inseguitore a piedi. Dal punto di vista tecnico, anche in questo caso la macchina propone la soluzione della trazione posteriore, con un cambio realizzato grazie a un disco mobile e fisso a due stadi che garantisce la possibilità di avere due marce avanti. I freni quasi non esistono visto che l'unico elemento frenante – un sistema a ceppi di legno è montato solo sull'asse posteriore e riesce quindi solo a rallentare la marcia della macchina. Una soluzione però comune a tutte le auto dell'epoca: il problema a quei tempi è quello di accelerare e correre, non certo quello di fermarsi in poco spazio.

1. Una Viktoria 2 Cv due posti vis-à-vis equipaggiata con i due sedili d'emergenza disponibili su richiesta.
2. La vis-à-vis del 1893, disposta posteriormente secondo lo schema delle precedenti vetture
3. Modello vis-à-vis del 1893, il cui motore è un monocilindrico orizzontale di 2920 cc che eroga 5 Cv a 700 giri al minuto



## SCHEDA TECNICA

### DIMENSIONI

Lunghezza ..... m 2,700  
Larghezza ..... m 1,400  
Altezza ..... m 1,500

POSTI ..... 4

PORTE ..... nessuna

PESO ..... nd

### MOTORE

Alimentazione ..... benzina  
Cilindrata ..... 2000 cc  
Cilindri ..... 1  
Potenza ..... 4 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce avanti

### FRENI

Anteriore ..... nessuno  
Posteriore ..... a ceppi di legno

VELOCITÀ MASSIMA ..... 25 km/h

PREZZO ..... Marchi 4.000

## Benz Söhne

Ladenburg  
Germania  
1906 - 1926



La Benz Söhne nasce nel 1905 a Ladenburg in Germania. Il fondatore è Karl Benz e, come suggerisce il nome dell'azienda (Söhne significa figli), si avvale del valido aiuto dei figli Eugen e Richard che a partire dal 1912 prendono in mano le redini della società. Nei primi anni di attività la fabbrica si dedica alla produzione di vetture da competizione. I buoni risultati ottenuti in alcune gare permettono alla Casa tedesca di acquisire una certa notorietà. Nel 1909 la 10/22 PS, pilotata dallo stesso Richard Benz durante la Prinz Heinrich Fahrt, raggiunge i novanta chilometri orari, che in quel periodo rappre-

sentano una prestazione importante. Quattro anni dopo la fabbrica di Ladenburg rileva la licenza dei motori Hanriod con distribuzione a fodero che vengono montati sui modelli 8/20 PS, 10/24 PS e 12/30 PS. Lo scoppio della guerra ha conseguenze pesanti sull'azienda cui produzione passa dai 300 ai pochi esemplari l'anno. Nel 1924 sono prodotte soltanto due vetture e questo porta alla chiusura dell'attività avvenuta definitivamente nel 1926.

**Il fondatore Karl Benz, al centro con i figli. Da sinistra: Richard, Thilde, Ellen, Clara, Eugen**



## Bergmann Métallurgique

Berlino  
Germania  
1910 - 1922

Nel 1910 la Deutsche Métallurgique Gesellschaft e il settore automobilistico della Bergmann Elektrizitätsgesellschaft si fondono dando vita alla Bergmann Métallurgique con sede a Berlino.

Prima della Grande guerra la società tedesca produce una vasta gamma di automobili: grosse vetture sia sportive che da turismo e piccole utilitarie. Tra quelle sportive c'è la Prinz Heinrich, equipaggiata con motore a quattro cilindri di 110 Cv, che riesce a superare i 140 chilometri orari.

Durante la Prima guerra mondiale la produzione di auto viene accantonata e sostituita con quella di autocarri.

Concluso il conflitto la fabbrica riprende di nuovo a costruire vetture ma in numero limitato e fino al 1922 quando la produzione si arresta del tutto.

La Prinz Heinrich del 1910



## Berkeley

*Biggleswade  
Inghilterra  
1956 - 1960*



La Berkeley viene fondata da Charles Panter ed è celebre per le sue sportive piccole e leggerissime. Nei primi anni si occupa della riparazione di aeroplani; terminata la Seconda guerra mondiale, la società di Biggleswade si dedica alla costruzione di caravan diventando il più importante costruttore inglese. Il successo spinge Panter ad affrontare un nuovo progetto: affiancare alla sua consueta produzione anche quella di automobili. Panter si avvale della collaborazione di Laurence Bond, noto alla fine del 1940 per le omonime vetture a tre ruote. L'avventura inizia nel 1956. Agli esordi i modelli sono equipaggiati con motori a 2 cilindri British Anzani di 322 cc ed Excelsior di 328 cc, oppure a 3 cilindri Excelsior. Nel 1959 viene messo in commercio un esemplare a tre ruote che non guadagna consensi per via della scarsa stabilità e delle modeste prestazioni. Nel 1960 la Casa presenta la Bandit, progettata da Giovanni Tojeiro, dotata di un propulsore 4 cilindri di 997 cc di derivazione Ford, ma sono appena due le vetture vendute. Nonostante gli sforzi la società interrompe la produzione a dicembre dello stesso anno.

**1. Jim Fox e Art Snyder al volante di due Berkeley durante una competizione a Palm Springs**



## Berliet

*Lione  
Francia  
1895 - 1981*



Berliet è una Casa francese che prende il nome dal fondatore Marius Berliet che già nel 1895 costruisce una vettura; nonostante la semplicità del progetto riscuote successo. Nello stesso anno costruisce la sua prima auto vera e propria che presenta delle caratteristiche innovative come il blocco motore-cambio-trasmissione smontabile senza separazione dei componenti. Il biennio 1906-1907 rappresenta il momento più importante per la Casa che nella gamma presenta cinque modelli. La 22 Cv è la più venduta: il cliente può scegliere tra quattro diverse misure di telaio, trasmissione a catene oppure con albero cardanico. Durante la Prima guerra mondiale la fabbrica di Lione produce un'enorme quantità di autocarri e munizioni a scapito delle auto. L'ultima Berliet (1938) è la Dauphine, una 2 litri con carrozzeria aerodinamica. In questi anni inizia un lento declino della società. Nel 1964 il gruppo Citroën-Michelin acquista la Casa. Cinque anni dopo la Michelin vende la Berliet alla Renault che nel '78 muta la ragione sociale in Renault Vehicules Industrielles. L'attività della Berliet termina nel 1981 quando il marchio muore.

**La prima vettura con marchio Berliet è del 1895**



## Berna

*Berna  
Svizzera  
1902 - 1907*



Berna è una delle più antiche Case automobilistiche svizzere che prende il nome dalla capitale della confederazione dove nel 1902 Joseph Wyss fonda la società. Dopo appena cinque anni l'azienda abbandona il settore automobilistico per dedicarsi a veicoli industriali grazie alla stretta collaborazione con la Saurer. Con il nome Berna Wyss battezza un prototipo con telaio in tubolare e motore monocilindrico posteriore che riprende il modello De Dion Bouton. Quando gli stabilimenti si trasferiscono a Olten, la fabbrica presenta il primo autocarro che chiama K. Il cambio al vertice della società comporta seri guai economici tanto che nel 1907 si sfiora il fallimento. Un gruppo anglo-svizzero salva la Berna ma decide di dedicare la produzione esclusivamente agli autocarri. Nel '29 inizia la collaborazione con la Saurer che utilizza il marchio Berna per i propri prodotti.

**Prototipo presentato nel 1902 quando l'attività della Berna è rivolta alle automobili per poi dedicarsi dal 1907 ai veicoli industriali. Si tratta di una vettura vis-à-vis con telaio tubolare e con un piccolo motore monocilindrico posteriore**



## Bernardi

*Padova*  
*Italia*  
1894 - 1901

Con il marchio Bernardi vengono prodotte una serie di auto dal 1894 al 1901. Inizialmente sono costruite in due stabilimenti, quelli della Società Motori Bernardi e poi della Società in accomandita semplice G. Miari, F. Giusti & Co.; nell'ultimo biennio la produzione si sposta a Padova negli impianti della Società Italiana Bernardi. Queste vetture, considerate le prime automobili interamente italiane, prendono il nome dal suo inventore Enrico Bernardi, una figura importante nel mondo dell'automobilismo in Italia in quanto viene considerato l'inventore del motore a scoppio funzionante a benzina. Infatti, l'ingegnere anticipa di due mesi Karl Benz (25 ottobre 1882) e di oltre un anno Gottfried Daimler (16 dicembre 1883). Il motore si chiama Motrice Pia (dal nome di sua figlia), ed è usato per la prima volta su una macchina da cucire presentata. Sono circa cento le auto messe in commercio di cui pochi gli esemplari a quattro ruote. Il resto delle vetture sono a tre ruote e all'epoca danno prova di grande efficienza e affidabilità.

La versione con carrozzeria a copertura parziale con telone ripiegabile



## Berrien Buggy

*Berrien Springs*  
*Stati Uniti*  
1968

**BerrienBuggy**

Fondata da Dave&Sue Merkel, Berrien Buggy è un'azienda che nasce nel 1968.

Questa fabbrica prende il nome dalla città in cui viene fondata Berrien Springs, un piccolo centro nel Michigan, e dal settore in cui si specializza ovvero in telai per du-ne buggy.

Berrien Buggy costruisce una linea completa di telai e carrozzerie in fibra di vetro che il cliente può personalizzare a proprio piacimento.

I modelli prodotti dalla Casa del Michigan utilizzano prevalentemente la meccanica della Volkswagen Maggiolino in diverse versioni per l'uso stradale o fuoristrada: Warrior, Classic 290, Classic 295, Classic 2100, Venture, Sandfox e Stalker; quattro posti, Cruiser, Classic 4105, Sandfox 4X, Encore e Stalker 2+2; telaio a tubi quadri, Nostalgia e Roadster-T.

[www.berrienbuggy.com](http://www.berrienbuggy.com)

## Bersey

*Londra*  
*Inghilterra*  
1888 - 1899

Bersey è una piccola fabbrica londinese che nasce nel 1888 quando W.O. Bersey avvia la propria attività dedicandosi alla produzione di autobus a trazione elettrica. La prima vettura Bersey viene costruita sette anni più tardi. Nel 1895 esce una vettura con cambio a due velocità, trasmissione a catene e dotata di due motori elettrici. Il marchio Bersey è famoso anche perché mette in commercio il primo taxi senza cavalli. Nel 1897 a Londra inizia a circolare un taxi motorizzato e alimentato a energia elettrica; questo viene chiamato Hummingbird, ovvero colibrì. La scelta del nome si ispira al rumore che produce. È scarso il successo ottenuto a causa della poca autonomia del veicolo.

Dopo quattro anni l'azienda inglese decide di chiudere l'attività di costruttore di auto per dedicarsi esclusivamente a quella di rappresentante a Londra di vetture tradizionali importate da altri Paesi.

Il primo taxi prodotto da Bersey



# Indice

Presentazione .....	7	8 C 2009.....	72
Introduzione.....	9	12 - 15 HP .....	62
Guida alla consultazione.....	12	20 - 30 HP .....	63
Auto d'autore.....	14	24 HP .....	61
<b>A</b>		33.....	104
Abadal .....	19	33 Coupé Stradale.....	91
Abarth .....	20	75.....	108
500/595/695 .....	28	90.....	107
750/850/1000.....	30	145/146.....	113
1300/1600.....	31	147.....	118
Abbott.....	32	155.....	112
Ac Cars .....	33	156.....	115
Cobra.....	35	159.....	122
Acura.....	36	164.....	109
Legend.....	38	166.....	117
MDX.....	39	1900.....	75
Adam Farwel .....	40	1900 M.....	76
Adler .....	40	1750 - 2000.....	92
Aeon Sportscars .....	41	2000/2600.....	82
Aermacchi .....	41	2300.....	99
Aero.....	41	Allard .....	127
Aga.....	42	Alpina .....	128
A.G. Alfieri.....	42	Alpine .....	129
Aguzzoli.....	42	A110 .....	134
A.J.S.....	43	A610 .....	136
Albion .....	43	Alta.....	137
Alca .....	43	Alva .....	137
Alco .....	44	Alvis .....	137
Alcyon.....	44	American Motors .....	138
Alda.....	45	Gremlin .....	143
Alessio .....	45	Javelin .....	142
Alfa Romeo .....	46	AMG .....	144
Alfa 6 .....	102	C36 .....	150
Alfa 90 .....	107	E 50.....	151
Alfasud .....	94	ML 63.....	153
Alfasud Sprint.....	100	SL 65.....	154
Alfetta.....	96	SLK 55.....	152
Alfetta GT - GTV .....	98	Amilcar .....	155
Arna .....	106	Amphicar.....	156
Brera .....	120	Amphicar.....	157
Duetto .....	89	Anadol.....	158
G1 .....	64	Anhui Jianghuai Automobile.....	158
Giulia.....	84	Ansaldo .....	159
Giulia Coupé TZ .....	88	Apal.....	160
Giulia Sprint GT .....	86	Apollo.....	160
Giulietta.....	79	Aquila Italiana .....	161
Giulietta Spider.....	81	Ardita .....	161
Giulietta Sprint.....	78	Argyll .....	162
Giulietta.....	79	Ariel .....	162
Nuova Giulietta .....	101	Ariès .....	163
GTV .....	114	Armstrong Siddeley .....	163
Mito.....	124	Arnolt-Bristol.....	163
Montreal .....	93	Arnott.....	164
RL.....	65	Aro .....	164
RM.....	66	Arrol-Johnston .....	164
Spider.....	123	Artega .....	165
SZ - RZ.....	111	Artés .....	165
6C 1500 .....	67	Asa.....	166
6C 1750 .....	68	1000 GT .....	167
6C 1900/2300 .....	71	Ascari.....	168
6C 2000 .....	74	Ascort.....	168
6C 2500 .....	73	Ashton-Evans .....	169
8 C Competizione .....	126	Aster .....	169
8 C 2300.....	70	Aston Martin .....	170

DB2.....	181	Automirage.....	271
DB4.....	182	Auto-Mixte.....	272
DB5/DB6.....	184	Auto Union.....	272
DB7.....	188	Autovaz.....	273
DB9.....	190	Lada Vaz 2101.....	275
DBS.....	186	Autozodiaco.....	276
Nuova DBS.....	192	Avanti.....	277
Ulster.....	180	Avro.....	278
Vanquish.....	189	Awe.....	278
V8.....	187	<b>B</b>	
V8 Vantage.....	191	Bailey.....	280
Atalanta.....	194	Bailleau.....	280
Atl.....	194	Ballot.....	281
ATS.....	195	Bandini.....	281
GT.....	196	Bantam.....	282
Auburn.....	197	Bardon.....	282
Audi.....	198	Barison.....	282
A2.....	227	Barker.....	283
A3.....	225	Barley.....	283
A4.....	222	Barré.....	284
A5.....	233	Barron-Vialle.....	284
A6.....	221	Bayliss-Thomas.....	284
A8.....	224	Baz.....	285
Coupé Quattro.....	217	Beacon.....	285
Front.....	210	Bean.....	285
Q5.....	234	Beardmore.....	286
Q7.....	229	Beauford Cars.....	286
R8.....	231	Beijing.....	287
Tipo C 14/35.....	208	Bellanger.....	288
Tipo R 19/100.....	209	Belsize.....	288
TT.....	226	Bender&Martiny.....	288
V8.....	220	Benelli.....	289
50.....	213	Benjamin.....	289
72.....	211	Bentley.....	290
80.....	214	Arnage.....	319
80/90.....	219	Azure.....	316
100 C1 - C2.....	212	Brooklands.....	315
100 - 200.....	216	Continental Flyng Spur.....	322
Audibert&Lavirotte.....	235	Continental GT.....	320
Aurea.....	235	Continental R.....	314
Ausonia.....	235	Continental T.....	318
Austin.....	236	EXP1.....	303
A 35.....	243	Mk VI.....	308
A 40.....	244	Nuova Brooklands.....	324
A 40 Devon.....	242	R Type/Continental.....	310
Maestro/Montego.....	250	Series T.....	313
Maxi.....	247	Six.....	305
Metro.....	269	S1 - S2 - S3.....	312
Princess 1800 HL.....	248	3 Litre.....	304
Seven.....	241	4,5 Litre.....	306
Twenty.....	240	8 Litre.....	307
1100.....	245	Benz.....	326
1800.....	246	Patent-Motorwagen.....	329
Austin Healey.....	251	Viktoria.....	330
Sprite.....	255	Benz Söhne.....	331
100.....	254	Bergmann Métallurgique.....	331
3000.....	256	Berkeley.....	332
Austro Daimler.....	257	Berliet.....	332
Austro Fiat.....	257	Berna.....	332
Authi.....	257	Bernardi.....	333
Autobianchi.....	258	Berrien Buggy.....	333
A 111.....	268	Bersey.....	333
A 112.....	269		
Bianchina.....	263		
Primula.....	266		
Stellina.....	265		
Autocrat.....	271		
Autolatina.....	271		

Publicazione 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

