L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Lancia Menon 6

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO



L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Lancia - Menon
Volume 6

A cura di Valerio Berruti e Aurelio Magistà

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Volume 6

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
Michele Serra

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: Chrysler Airstream Convertible, 1936 - Foto di Peter Harholdt, Corbis

Il volume è stato chiuso in redazione l'**11 novembre 2009**

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

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

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

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

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

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

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

Sommario

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore 8

L

Lancia **10**
Land Rover **86**
Lanza 107
La Perle 108
La Ponette 108
La Salle 109
La Torpille 109
Laurin & Klement **110**
Lawil 120
Leach 120
Lea-Francis 121
Lenoir 121
Lentz-Oria 122
Léon Laisné 122
Lexington 122
Lexus **124**
Ley 144
Leyat 144
Leyland 145
Le Zèbre 148
Liaoning Shuguang 148
Ligier 149
Lincoln **150**
Lister 163
Lloyd 163
Lloyd Cars 163
LMX 164
Locomobile 164
Locost 165
Lola 165
Lombard 166
London Taxis International 166
Lorraine-Dietrich 168
Lotus **170**
Lozier 190
Luaz 190
Luc Court 191
Lucra 191
Lux 192
Lynx 192

M

M.A.F. 194
M.A.G. 194
Mahindra 195
Majola 199
Mamba 199
Marchand 200
Marcos 201
Marendaz 206
Marguerite 206
Marino 207
Marks-Moir 208
Marlborough 208
Marlin Cars 209
Marmon 209
Marseal 210
Martini 210
Maruti 211
Maserati **214**
Mass 254
Matheson 254
Mathis 254
Matra 255
Maudslay 261
Maurer-Union 261
Maximag 262
Maxwell 262
Maybach **263**
Mazda **274**
McFarlan 306
McLaren 306
McLaughlin 307
Méan 307
Meldi 307
Melkus 308
Memo 308
Mendip 308
Menon 309

Guida alla consultazione

Le storie dei marchi

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



46 L'Automobile | Alfa Romeo • La storia

1 Alfa Romeo

Milano, Italia 1910 3

2

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

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

4 *Daniele P. M. Pellegrini*

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

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

La storia • Alfa Romeo | L'Automobile 47

6

IL PERSONAGGIO
Giuseppe Merosi

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

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



222 L'Automobile | Audi - I modelli

A4 7

8 **Produzione** Dal 1994

9 **Carrozzeria** Berlina - Station wagon

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

10 **SCHEDA TECNICA**

DIMENSIONI

Lunghezza	m 4,480
Larghezza	m 1,730
Altezza	m 1,427
POSTI	5
PORTE	4
PESO	1.245 kg

MOTORE

Alimentazione	benzina
Cilindrata	1595 cc
Cilindri	4
Potenza	101 Cv
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	5 marce

FRENI

Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	191 km/h
PREZZO	Lire 38.560.000

LA TECNICA

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

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

LE VERSIONI

12

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

FOCUS

Audi S4 - Avant 13

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

DIMENSIONI

Lunghezza	m 4,490
Larghezza	m 1,730
Altezza	m 1,400
POSTI	5
PORTE	5
PESO	1.540 kg

MOTORE

Alimentazione	benzina
Cilindrata	2671 cc
Cilindri	6 a V
Potenza	260 Cv
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	6 marce

FRENI

Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	250 km/h
PREZZO	Lire 100.970.000

I modelli - Audi | L'Automobile 223

Le schede dei modelli

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

7. Nome del modello in esame.

8. Anno di **produzione**. La dicitura "Dal 2005" indica che l'auto è ancora in produzione al momento della messa in stampa dell'opera. Se appare "1935 -1936" si intende il periodo di produzione del modello in esame (dal - al).

9. Tipo di **carrozzeria**: berlina, berlinetta, cabriolet, coupé, coupé-cabrio, crossover, fuoristrada, giardiniera, landaulet, limousine, monovolume, multispazio, phaeton, roadster, runabout, spider, station wagon, Suv, targa, torpedo, van.

10. Scheda Tecnica della prima versione del modello. Accanto alla dicitura Scheda Tecnica, quando i dati non si riferiscono al primo modello viene indicata la data (tra parentesi) oppure la versione. In assenza di altre diciture si intende il primo modello prodotto. **Le dimensioni:** lunghezza, larghezza e altezza sono indicate in metri (m) e sono calcolate "fuori tutto" ovvero dal punto d'inizio al punto di fine. Non sono indicati interasse e passo. **Posti:** indica il numero di posti per il quale la vettura è stata omologata. **Porte:** identifica il numero di porte; 2 per coupé, cabriolet e spider; 4 per le berline a 3 volumi e 5 porte per le berline a 2 volumi, per le station wagon e per i Suv. **Peso:** viene indicata la massa del veicolo in chilogrammi (kg). Nella sezione **Motore**, la voce **Alimentazione** indica il tipo di carburante utilizzato: benzina, gasolio, Gpl, metano, bifuel. **Cilindrata:** la potenza del motore espressa in centimetri cubi (cc). Nelle auto ibride la potenza del motore elettrico viene espressa in kW. La voce **Cilindri** segnala il numero di cilindri. Con il solo numero si intende cilindri in linea; nel caso della disposizione a V viene indicato 6 o 8 a V). **Potenza:** viene espressa in cavalli. La voce **Trazione** indica il tipo di trasmissione: anteriore, posteriore, integrale 4x4. **Cambio** indica il numero delle marce se il cambio è manuale (a 6 marce) o automatico nel quale sono compresi vari tipi di cambi). Nella sezione **Freni**, viene specificato il sistema frenante se a disco o a tamburo diviso per asse anteriore o posteriore. Nella **Velocità massima** viene indicata quella dichiarata dalla Casa espressa in chilometri orari (km/h). La voce **Prezzo** si riferisce al prezzo di lancio del modello. **Nd**: non disponibile.

11. Nel box **La tecnica** viene illustrata la particolare innovazione tecnologica inserita con il modello in una delle sue versioni o un approfondimento di un aspetto tecnico della vettura.

12. Nel box **Le versioni** vengono segnalate le principali serie o generazioni del modello con il relativo periodo di produzione.

13. Nel box **Focus** si approfondisce una particolare versione del modello corredata da una scheda tecnica analoga a quella principale. Il box Focus può essere utilizzato anche per approfondire una situazione storica nella quale il modello si è trovato (avvenimenti particolari e/o cinematografici) o per presentare personaggi significativi che hanno partecipato alla produzione e progettazione della vettura oppure a rendere significativo il modello in esame.

Auto d'autore

Michele Serra

Se la rivoluzione arriva a bordo di una DS storie, sogni e piccoli snobismi

Non bisognava essere Roland Barthes per accorgersi, quando nacque la Citroën DS, che era uno di quegli oggetti destinati a segnare l'epoca. Bastava essere un bambino che amava le automobili (si collezionavano, nei primi Sessanta, i modellini della *Dinky Toys*, e si sfogliava sdraiati sul divano *Quattroruote* ancora caldo delle mani del padre), bastava ascoltare i discorsi sbalorditi degli adulti, che non si capacitavano di quella forma mai vista, quel posteriore brevilineo e raccolto, quello smisurato cofano.

Dai conciliaboli tra i drivers adulti, parlando della DS, usciva sempre la parola "rivoluzionaria", che in quegli anni era ancora pronunciabile per la confidenza assoluta nel progresso industriale: anche la radio Brionvega era "rivoluzionaria", anche la lavastoviglie in quanto tale, e anche la settimana corta, ve lo assicuro, cadde tra noi come un prodigio dei tempi.

Fece scalpore quella forma così autonoma, e indifferente alle abitudini estetiche dell'epoca, da sembrare ancora oggi, cinquant'anni dopo, verosimilmente "moderna" e persino vagamente futuristica, quando si sorpassa in autostrada una di quelle vecchie DS ottimamente conservate che ancora circolano e ancora attirano lo sguardo. Crebbi nel mito di quella macchina: specie del modello cabriolet, che sembra un motoscafo.

Quasi vent'anni dopo, giovane adulto squattrinato ma molto confidente, se non nel progresso dell'umanità, almeno in quello mio, non mi parve vero potermi comperare una DS usata, beige con gli interni di velluto amaranto, un'autentica meraviglia. Quasi duecentomila chilometri, discreto stato di salute, un milione e mezzo di lire che all'epoca erano tre dei miei stipendi. Insieme ai miei colleghi dell'*Unità* di Milano, dove lavoravo nei tardi anni Settanta, avevamo individuato un vero e proprio giacimento di Citroën usate, un'officina di Vimercate che per ragioni inspiegabili disponeva di una pattuglia sempre rinnovata di "squali" (soprannome corrente della DS insieme a "ferro da stiro" e "rospo"), a poco prezzo e per giunta rateizzabile. Così, in segno di spregio per il nostro scalcagnato reddito, in cinque o sei decidemmo di poterci permettere una Ds molto usata, verde scura quella di Carlo, beige come la mia quella di Gianni, bianca (mi pare) quella di Edoardo, e ci pareva di essere dei gran signori, come il tipografo Banfi che ne aveva una pure lui (i tipografi, all'*Unità*, guadagnavano più dei giornalisti).

Fu una simulazione riuscita solo in parte. Il bombolone di Gpl che si mangiava metà del bagagliaio avrebbe dovuto consentirci, sulla carta, un forte risparmio, non fosse che la DS beveva come un peschereccio, quattro-cinque chilometri con un litro, e i distributori di Gpl erano così rarefatti che spesso si viaggiava apposta per andare a fare il pieno da qualche parte.

E poi le famose bocce, le quattro palle che sovrastano le sospensioni a gas e garantiscono quel sublime comfort di marcia che rende inconfondibili le Citroën, sovente si inchiodavano e dovevano essere sostituite, erano quasi centomila lire a boccia, il lusso è lusso anche quando è consunto, e insomma ci si rese conto abbastanza velocemente che per quanto decrepite, o meglio proprio perché decrepite, le nostre DS costavano molto di più delle oneste 127 e delle Golf che andavano per la maggiore. Vecchie signore esigenti che per ogni tocco e ritocco pretendevano cure preziose.

E nonostante questo, specie tra i giornalisti di sinistra (dovevano essere i primi segni del famigerato snobismo di cui tanto si parla oggi), la mania delle vecchie DS dilagava, più erano vecchie e più chilometri avevano in pancia, più soddisfacevano i loro proprietari. Un po' come le Clarks, se volete, che a portarle nuove si faceva cattiva figura, almeno qualche cicatrice, qualche macchia, qualche abrasione doveva segnarle, per renderle portabili.

Il mio amico Mario, per esempio, aveva una DS nera con quattrocentomila, dicasi quattrocentomila chilometri sulla fedina penale. La teneva parcheggiata sotto casa alle Colonne di San Lorenzo (non ancora funestate dall'orrida movida), aperta, a disposizione degli amici, e una leggenda vuole che ci dormisse sovente un clochard. Un'altra leggenda, da me personalmente verificata, era che appena si accendeva il motore un notevole ragno, tondo e grassoccio,



La Citroën DS, una delle auto più famose e autentica icona della produzione della Casa francese, presentata nel 1955 e ideata da Flaminio Bertoni



destato dalle vibrazioni, si calava dal parasole del passeggero appeso al suo filo, per le urla delle signore e per la gioia leggermente sadica dei loro accompagnatori. Il ragno aveva un nome ma non lo ricordo. Sono convinto che sia ancora vivo, e che dopo la demolizione di quella DS si sia trasferito in una vettura altrettanto prestigiosa.

Nelle vecchie DS il sedile posteriore, comodissimo e già di suo parecchio basso, tendeva a essere sfondato. Questo consentiva ai passeggeri di viaggiare quasi immersi in quelle soffici bassure, con la testa appena emergente dalla linea alta delle portiere, e una sensazione di privacy decisamente insolita per dei semi-poveri quali eravamo.

Un'altra spesa decisamente fuori ordinanza era la colonna sonora. Quelle DS, per motivi che non saprei dire, montavano quasi tutte un apparecchio stereo 8, sistema antelucano, credo coevo del torchio di Gutenberg, che però in quegli anni ancora usava. Solo che le cassette, enormi, a quattro piste, erano in via di progressiva estinzione, a chiederle in un negozio di dischi ti guardavano come un patetico maniaco, e così si dovevano girare i mercatini dove qualcuno ancora spacciava vecchie cassette stereo 8 usatissime, spesso con nastro attorcigliato, e un repertorio sonoro che arrivava a lambire i primi cantautori ma si arenava miseramente alle *hit-parade* di metà anni Settanta.

Tutte queste amorose cure per la mia vecchia DS, e per il piacere di guidatore e passeggeri, finirono bruscamente una mattina d'inverno dei primi Ottanta, in via Giacosa a Milano. La mia DS non c'era più, era stata inspiegabilmente rubata. L'appuntato dei carabinieri che raccolse la mia denuncia mi spiegò che era un furto oramai molto raro. Gli unici che rubavano le DS, spiegò, erano gli zingari, per farne un uso personale. Da allora la mia stima per gli zingari è decisamente aumentata. Mi spiace solo per le cassette stereo 8, se le avessi ancora sono sicuro che potrei rivenderle al Museo della Triennale per un sacco di soldi. Mi ci ricomprerei una DS usata, possibilmente ancora la mia.

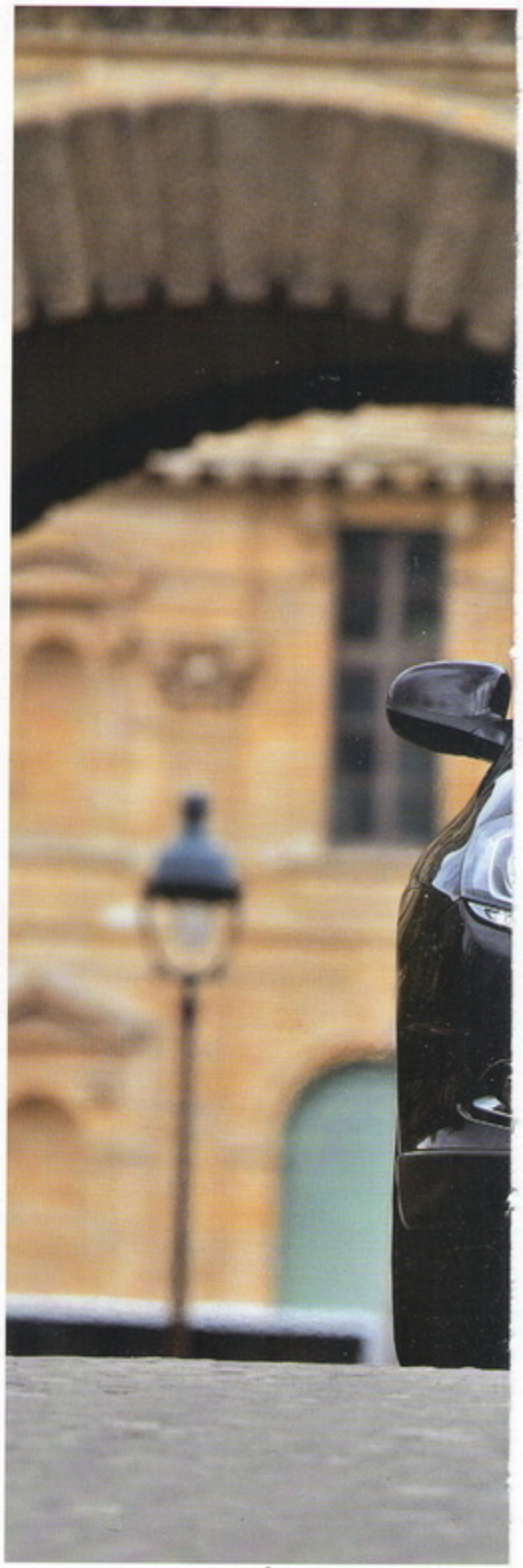
Lancia

Torino, Italia 1906

Vincenzo Lancia, uno dei più famosi costruttori di auto al mondo non ha origini "tecniche", non è figlio d'arte e non ha parentele con chi costruisce carrozze o ha officine meccaniche: il geniale Censin (questo il suo soprannome) nasce sì da ricca famiglia ma il padre, il cavalier Giuseppe Lancia, si occupa di cibi conservati. Non solo, il giorno della nascita, il 24 agosto 1881 a Fobello, in Val Sesia, il padre, così come per gli altri figli, decide subito cosa deve fare Vincenzo da grande: l'avvocato.
Tuttavia, agli occhi del ricco genitore, le cose non vanno per il verso giusto: Censin va male a scuola ed è chiaro a tutti che il ragazzo da grande tutto può fare tranne che l'avvocato. Giuseppe Lancia tuttavia non si dà per vinto e a soli dodici anni lo manda in collegio per fargli raggiungere almeno il traguardo di diploma di ragioniere, con l'evidente intento di trovargli poi un posto di lavoro nella sua grande azienda. Ma anche stavolta (per fortuna viene da dire visto quello che realizza poi il geniale inventore delle Lancia) Censin fa in modo di deludere suo padre: invece di studiare passa il tempo nell'officina dei fratelli Ceirano che montano biciclette e che poi vendono con il marchio Welleyes. Motivo? Puro marketing d'anteguerra: anche all'epoca i nomi inglesi sono i più affascinanti. Il bello è che i fratelli Ceirano aprono la loro officina proprio nel cortile della grande casa del cavalier Giuseppe e il giovane Censin non riesce proprio a staccarsi da quella fucina di oggetti meccanici e, a forza di passare le ore in officina, in tempo record diventa un bravissimo meccanico.
E qui succede l'irreparabile per il futuro di Vincenzo: i fratelli Ceirano abbandonano le biciclette e iniziano a riparare le prime automobili, migliorandole ed elaborandole. Così il giovane Censin scappa addirittura dal collegio per poter passare più tempo in officina. Il padre, per quanto testardo, capisce che la passione di Vincenzo è troppo forte e, in qualche modo, dopo mille insistenze, cerca di assecondarla: dà finalmente al figlio il permesso di lavorare dai Ceirano. A una condizione, però: «Deve fare il contabile e non il meccanico», perché all'epoca chi si sporca le mani di grasso con le prime auto è visto come un operaio di bassa lega, come un povero contadino, un mozzo. «Certo» rispondono in coro i fratelli Ceirano e Censin: i primi accarezzano già l'idea di aggiungere un valente meccanico per la loro officina, il secondo non sta più nella pelle perché non ha la minima intenzione di maneggiare libri contabili.

LA PRIMA AUTO PROGETTATA

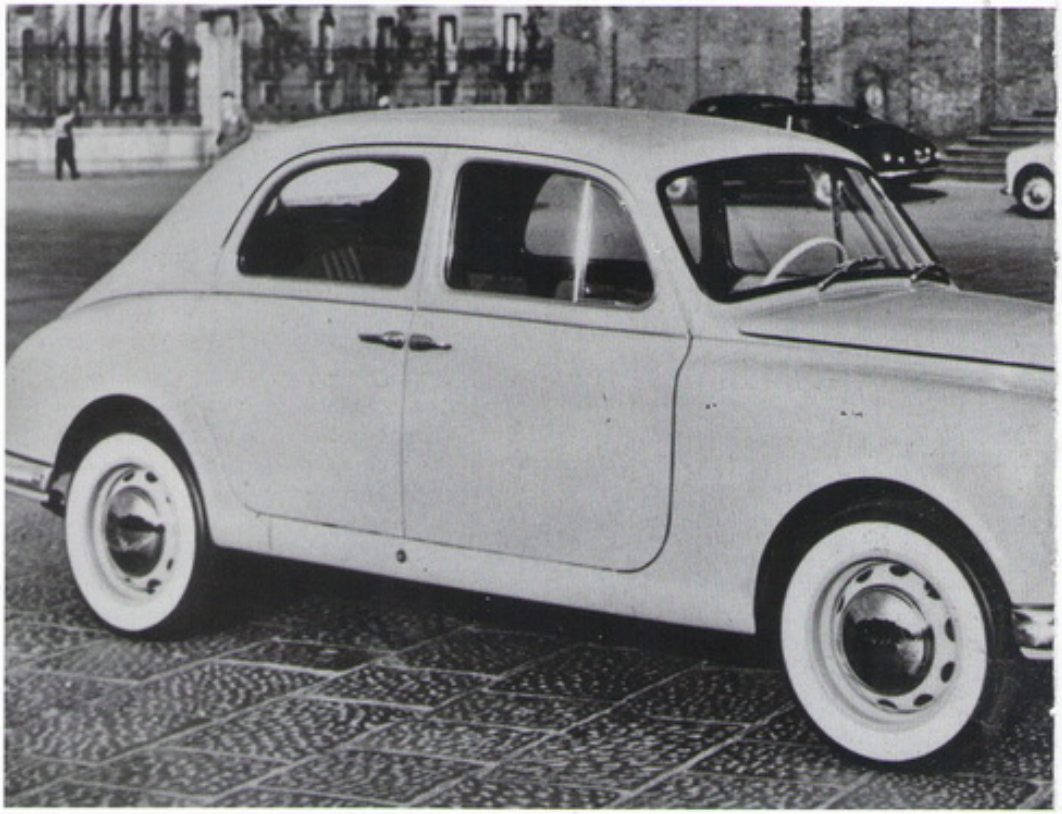
In ogni caso questa strana combriccola composta da assemblatori di biciclette e il "figlio del padrone" nel 1899 riesce a trovare alcuni finanziatori e inizia a produrre una piccola auto, progettata dall'ingegner Aristide Faccioli, e battezzata Welleyes. La macchina ha subito un successo travolgente, al punto che i fratelli Ceirano non possono far fronte in nessun modo agli ordini che piovono da mezza Europa. Tutti sono attratti dalle prestazioni di questa piccola macchina, perfino Giovanni Agnelli che a luglio compra per 30mila lire (all'epoca una cifra da capogiro) gli impianti e i brevetti per produrre la Welleyes: nasce così la famosa Fiat 3,5 HP e Vincenzo Lancia, che nel frattempo compie 18 anni, non è più un bambino: fisicamente



La nuova Delta arriva nel 2008 e diventa subito l'emblema del marchio Lancia


DM 328 NX

Lancia



1. La presentazione della Appia, nel 1954
2. L'evoluzione nel tempo del logo Lancia

è già un colosso, ama la musica di Wagner e la buona tavola. Insieme al suo amico Felice Nazzaro, Vincenzo viene assunto alla Fiat come collaudatore per iniziare subito a prendere parte a diverse competizioni. Nella sua carriera agonistica non manca qualche importante successo, ma è la meccanica il pallino fisso di Censin. Così nel 1906 getta la spugna e con Claudio Fogolin il 29 novembre fonda la Lancia. E subito le sue creazioni si dimostrano signorili, eleganti, mai eccessive. Verrebbe da dire "nobili", ma tale definizione rischia di offuscare lo spirito innovativo dei suoi prodotti perché non si può ignorare il fatto che poche marche al mondo contribuiscono come Lancia al progresso dell'automobile.

L'ABBANDONO DELLE CORSE

Basta guardare l'Alfa, il primo modello realizzato nel 1907 subito dopo la fondazione: ha alcune finezze uniche come l'assale anteriore realizzato in acciaio scatolato anziché pieno, per alleggerire enormemente l'auto senza pregiudicarne la resistenza, e una grande potenza specifica con regimi di rotazione del motore molto elevati, come sulle macchine da corsa.

Visto il successo dell'Alfa Vincenzo Lancia, dopo le stagioni 1908-1909, decide di abbandonare le corse per concentrarsi sulla produzione di serie. Non solo: per cancellare l'immagine di auto corsaiole alle sue creature ne vieta addirittura la partecipazione ufficiale a qualsiasi manifestazione sportiva.

Il carattere innovativo delle sue macchine insomma deve avere la meglio su tutto. Ed è su questo che Vincenzo Lancia si concentra, dimostrandosi un vero vulcano di idee riguardo alla visione strategica del business nel mondo dei motori secondo Vincenzo: tanta innovazione, prodotti raffinati ma anche camion, che aprono all'azienda enormi prospettive in tema di fatturato e di forniture militare.

Pochi sanno infatti che la storia della Lancia nel settore degli autocarri è altrettanto importante come quella nel mondo dell'auto. Il debutto di Censin nel pianeta dei veicoli pesanti infatti avviene presto, poco dopo la fondazione della marca: nel 1911 sul telaio della vettura Eta arriva una specie di furgoncino, anche se ufficialmente il primo vero veicolo industriale è l'1Z che vede la luce nel 1912 con un possente motore 5000 quattro cilindri da 70 Cv. Questo camion frutta anche una prima importante commessa militare, visto che viene impiegato con successo in Africa nella guerra di Libia e, addirittura, costituisce l'ossatura di base per la Theta, una vettura di gran lusso e considerata all'epoca una delle migliori del mondo, dalla linea molto innovativa e piena di contenutl tecnici esclusivi, come ad esempio il primo impianto elettrico integrato nella vettura. La Z diventa così una specie di mito e viene usata a lungo durante la Prima guerra mondiale per poi essere affiancata dai modelli Jota e Djota.

Alla fine del conflitto molti costruttori di veicoli pesanti vanno in crisi per la mancanza delle commesse militari, ma non Vincenzo Lancia che è abilissimo a riconvertire la sua produzione in mezzi ideali per la ricostru-



1907 1911 1929 1957 2000 2009

2



1

IL PERSONAGGIO
Vincenzo Lancia



Vincenzo Lancia (nella foto) non è solo un geniale inventore di soluzioni tecniche per le sue auto, ma anche un grande pilota: il suo debutto nel mondo delle competizioni avviene nel 1900, a Padova, in una massacrante gara di 220 chilometri, all'epoca una vera enormità. Lancia è al volante di una Fiat 6 HP e riesce a battere piloti con auto molto più potenti: arriva terzo, ma è primo della sua categoria. La consacrazione assoluta nel mondo dei big del volante per Lancia arriva quando, insieme a Nazzaro e Cagno, corre la Gordon Bennett del 1905, a Clermont Ferrand. Una corsa famosissima che i tre piloti italiani dominano e che solo per un banale guasto tecnico (un sasso nel radiatore) devono abbandonare pur avendo accumulato un vantaggio di sedici minuti sulla macchina del francese Théry. Lancia così corre anche in America dove – sempre per sfortuna (viene investito mentre fa rifornimentro ai box) – perde la gara quando ha un vantaggio di quindici minuti, ma poi ottiene tanti successi, dalla Targa Florio sul circuito delle Madonie alla Susa - Moncenisio. Lancia corre a lungo: disputa l'ultima gara l'8 maggio 1910 e ottiene il record del miglio a Modena.

zione. E da quest'ultima intuizione nascono già nel 1921 dalle officine di via Monginevro i modelli Trjota e Tetrajota. Mezzi robustissimi, trasformati poi in autocarri, torpedoni per il turismo, autobus e corriere, mossi dal quattro cilindri che equipaggia anche le Kappa e Dikappa.

Ma torniamo alle auto: nel 1918 Lancia realizza due veri capolavori, che si affretta a brevettare: un motore a otto cilindri a V di 45 gradi e un altro 12 cilindri, sempre a V stretto, di soli 22 gradi. Propulsori compatti e potentissimi che caratterizzano per molti anni la produzione Lancia al punto di diventare una sorta di marchio di fabbrica visto che l'ultimo motore con questa architettura viene addirittura montato sulla Fulvia Coupé fino al 1976. In realtà il più raffinato di questi propulsori, il V12, rimane solo un prototipo, non prima però di aver impressionato mezzo mondo alla sua apparizione ai saloni di Londra e di Parigi del 1919: non si è mai visto infatti fino ad allora un propulsore con basamento fuso in un solo blocco e albero a gomiti con 12 manovelle, sei delle quali (il gruppo destro) angolate di 40 gradi rispetto alle altre. In ogni caso le idee del 12 cilindri trovano poi subito applicazione sulla Trikappa del 1921 che, prima al mondo, monta un motore 8 cilindri a V stretto.

Siamo quindi al 1922, quando Vincenzo Lancia, ormai un'autorità nel mondo dei motori, sposa Adele Miglietti, la sua amata segretaria, con la quale ha tre figli: Anna Maria, Gianni ed Eleonora. Nello stesso anno arriva poi una delle Lancia più famose: la Lambda, una vera rivoluzione a quattro ruote. Su questa macchina debuttano infatti per la prima volta al mondo la scocca portante, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti, il tunnel della trasmissione realizzato internamente al pianale, il bagagliaio ricavato all'interno della struttura stessa della scocca portante, oltre al primo motore a 4 cilindri a V stretto.

IL DEBUTTO DELLA LAMBDA

Tutte intuizioni che, a eccezione del troppo raffinato motore 4 cilindri a V, oggi ritroviamo in tutte le auto di grande serie. La Lambda non è solo un mostro di tecnologia, è anche un capolavoro di stile, di design diremmo oggi. La linea infatti è elegantissima, squadrata e slanciata e non mancano vere e proprie finezze come la forma dei fanali a scudo tridimensionale, proprio come il marchio Lancia che sulla Lambda fa la sua prima apparizione.

In realtà la Lambda ha anche altre straordinarie caratteristiche dinamiche e gli appassionati di mezzo mondo non tardano a scoprirle, iscrivendo così la macchina a innumerevoli gare. Ma per capire "quanto" può essere straordinaria la Lancia, basti dire che in quegli anni, dove tutti si fanno allestire le macchine da famosi carrozzieri esterni, la Casa di Vincenzo realizza "vestiti" talmente belli per i suoi autotelai che tutti i clienti finiscono per scegliere proprio quelli di serie. Nasce in sostanza lo stile italiano, apprezzato in tutto il mondo, prima sulle scocche della Lambda e della Dilambda e poi dell'Augusta, dell'Artena, dell'Astura e dell'Aprilia. Uno stile fatto di classe e spirito innovativo che sfugge alla moda corrente.

In questa complicata strategia di marchio Vincenzo Lancia però non perde di vista elementi pragmatici che consentono alla sua giovane azienda di prosperare dal punto di vista economico. Così in un'Italia che vede via via migliorare la situazione delle sue strade, Censin capisce per primo l'importanza dei trasporti pesanti, magari realizzati con camion più veloci e maneggevoli, nonché di maggiore portata. Nel 1924 arriva il Pentajota, uno dei camion più famosi del do-

Lancia



poguerra. Ha il passo allungato a 4,31 metri, una superficie utile di 7,77 metri quadri, una portata di 53 quintali: può essere considerato uno dei primi veri giganti della strada.
Accanto alla necessità del trasporto di merci, ci sono quella del trasporto di persone. Su sollecitazione del Comune di Milano, intenzionato a realizzare autobus urbani con un gran numero di posti a disposizione, Lancia mette a punto il telaio Esajota. Con geniale intuizione che precorre tempi e necessità, i tecnici Lancia lo costruiscono provvisto di longheroni sagomati che consentono di abbassare l'altezza del pavimento. Il veicolo, purtroppo, viene penalizzato dalla potenza decisamente insufficiente del propulsore, rimasto immutato dai tempi della guerra. Lo stesso motore, d'altra parte, è adottato dall'autocarro Eptajota del 1927.
Si sente insomma l'esigenza di un autotelaio completamente nuovo, che vede puntualmente la luce nel 1927: si tratta dell'Omicron, che monta un moderno sei cilindri in linea di 7060 cc da 91,5 Cv con valvole in testa comandate direttamente da due alberi di distribuzione, il ponte posteriore ad assale portante e il pianale ribassato.

L'INNOVAZIONE DELL'ASTURA

Inutile dire che l'Omicron, disponibile in versione corta e lunga diventa un grande successo e ben presto conquista incredibili record, come quelli stabiliti dall'Azienda Tranviaria di Roma che con alcuni Omicron percorre più di due milioni di chilometri. O come quello dell'Omicron allestito come vagone-letto che presta servizio di linea anche attraverso il deserto del Sahara tra l'Algeria e il Sudan francese.
In seguito, per questo modello Lancia mette a punto anche un motore diesel, 5 cilindri, 7 litri, da 93 Cv. È un'alternativa al grosso propulsore a benzina che nonostante la durata e la robustezza dell'Omicron ne penalizza l'economicità di esercizio.
In ogni caso la Casa torinese pur mostrando un'enorme attenzione al fatturato e quindi ai veicoli pesanti non dimentica certo lo sviluppo delle automobili. Soprattutto perché la Lancia ha un pallino fisso: quello di essere all'avanguardia dal punto di vista dell'attenzione al comfort. Così è con questo spirito che dopo lunghi studi i tecnici Lancia brevettano nel 1931, per l'Astura, un sistema di montaggio elastico del motore che può oscillare liberamente e quindi non trasmette vibrazioni al telaio e alla carrozzeria. E nello stesso solco tecnologico si infila anche l'Augusta del 1933, prima berlina al mondo (quindi prima vettura a guida interna) con carrozzeria monoscocca portante.
Siamo però negli anni Trenta e, oltre alle formidabili e comodissime vetture, la Lancia svolta con l'acquisizione dalla tedesca Junkers della licenza per la fabbricazione di un altro propulsore diesel. È un bicilindrico a due tempi, con due pistoni contrapposti per cilindro, che viene montato sul nuovo autocarro Ro. Il modello, costruito in quattro versioni (due civili e due militari), viene affiancato nel 1935 dal Ro-Ro e nel 1938 dal 3Ro con propulsore diesel a 5 cilindri.
È l'ennesima intuizione di Censin perché proprio grazie a questo inedito propulsore a gasolio che arriva il vero successo dei veicoli militari Lancia. Veicoli prodotti per l'esercito in versioni differenziate dal passo e dalla portata. Una di queste può trasportare 54 quintali di carico, esattamente come il Ro MB, versione esclusivamente militare, studiata per la campagna d'Etiopia ed equipaggiata con un motore 4 cilindri tipo Otto.
Costruito in circa 600 unità, il Ro rimane un fedele compagno delle nostre truppe fino al 1936, quando esce di produzione.
Lo sviluppo tecnico e il rendimento dei motori a gasolio, intanto, è decisamente migliorato. Pompe e iniettori vengono perfezionati, le camere di combustione hanno una forma più razionale e si cominciano a sperimentare le precamere d'accensione.
Lancia, perciò, abbandona il motore a due tempi in favore del più semplice 4 tempi. Nasce così il 3 Ro, un nuovo veicolo azionato da un originale motore a 5 cilindri in linea di





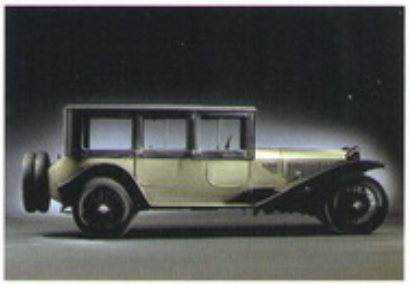
1. Marcello Mastroianni al volante della Flaminia Convertibile Touring
2. Brigitte Bardot in posa su una Flaminia

6875 cc e 93 Cv. Per l'esercito, questo camion viene costruito in due versioni, l'MNSP e l'MNP, entrambe con cambio a otto marce e ponte posteriore a semiassi portanti.
Ma, ancora una volta, torniamo alle auto. E a quel capolavoro della berlina Augusta, una macchina che porta tante altre innovazioni importanti nella storia della tecnica automobilistica. Dalle sospensioni anteriori indipendenti con molloni elicoidali racchiusi in foderi verticali (altro brevetto Lancia) alla sospensione posteriore con balestre fulcrate su silentbloc davanti e su "biscottini" con perni a rulli dietro. Dalla ruota libera comandabile dal posto di guida all'albero di trasmissione con giunti a dischi flessibili anziché a cardano, ai freni a comando idraulico che Lancia è tra le prime fabbriche europee ad adottare in una vettura non alto di gamma.

Negli anni Trenta, con la produzione dell'Artena, dell'Astura e dell'Augusta, viene anche inaugurato il sistema di apertura delle porte "ad armadio" (senza montante centrale), che permette ai passeggeri di salire e scendere con grande comodità. Una finezza fra le finezze.

LA MORTE DEL FONDATORE

In tutta questa perfezione e in tutti questi trionfi tecnologici e industriali però un grave lutto si abbatte sulla giovane marca torinese: il 15 febbraio del 1937 muore il suo fondatore. Non ha neppure 56 anni. Durante la notte Vincenzo Lancia è infatti vittima di un attacco di cuore: si alza, si aggira dolorante per casa e spera si tratti di un malessere passeggero, al punto che non sveglia neanche la moglie. Solo alle sette del mattino il dolore si fa insopportabile e fa chiamare il medico di famiglia che dalla descrizione dei sintomi capisce la gravità della situazione: si precipita a villa Lancia ma ormai non c'è più nulla da



Il design *Il capolavoro Lambda*

La **Lancia Lambda** (nella foto) stupisce il mondo per il suo design squadrato, le linee tese e slanciate: nel 1922, quando debutta, per Lancia è una vera consacrazione. Il pubblico rimane stupito per lo stile, ma anche per le eccellenti prestazioni, frutto di un incredibile mix fra una leggerezza da record (solo 1.200 chilogrammi, per l'epoca un primato) e un motore piccolissimo, compatto, ma molto potente: il 4 cilindri a V di 13 gradi ha una cilindrata di 2100 cc e sviluppa ben 50 Cv a 3.250 giri. Il design della Lambda colpisce, sembra una vettura come tante altre ma nasconde una perla: la scocca portante. A lei va infatti il merito di essere la prima automobile della storia a proporre la scocca portante al posto del vecchio telaio a longheroni, una finezza che Vincenzo brevetta il 7 dicembre del 1918 come "un tipo di automobile in cui il telaio è soppresso e il collegamento fra il ponte posteriore e l'assale anteriore è costituito da un guscio rigido il quale compie la stessa funzione della carrozzeria nelle solite automobili". Un concetto che di fatto segna in futuro la fine dei carrozzieri (le macchine senza telaio non possono avere una carrozzeria "personalizzata") e dunque una svolta epocale anche dal punto di vista del design. Ma questo è un concetto poi ripreso dalla Lancia nel 1932 con l'Augusta e poi nel 1934 con la Traction Avant. Per capire l'importanza di questa innovazione, basti dire che oggi tutte le auto sono proprio così, con la scocca portante, come immagina Vincenzo Lancia 90 anni fa.

Lancia



fare. Scompare così, inaspettatamente, uno degli uomini ai quali si devono alcune delle pagine più importanti della storia dell'automobile. Intuizione, originalità e coraggio sono i tratti distintivi che contraddistinguono il suo lavoro di costruttore. Non a caso il suo testamento spirituale è ancora un'automobile: l'Aprilia. L'ennesimo capolavoro. Abbiamo parlato di "testamento spirituale" non a caso: la macchina è un tale concentrato di idee che sembra un campionario di quello che dovrebbero essere le auto del futuro secondo il suo geniale progettista. Una vettura talmente "avanti" che inizialmente viene accolta con scetticismo e stupore. La linea appare troppo audace e la tecnica troppo innovativa. Ma dopo qualche tempo tutti si devono ricredere perché l'Aprilia diventa una regina indiscussa della strada: scattante, stabilissima, dallo stile incredibilmente moderno e apprezzata da tutti. Ma cosa ha, davvero, di tanto straordinario l'Aprilia del 1937? Intanto l'aver introdotto un'attenta ricerca aerodinamica con un coefficiente di penetrazione impensabile per quei tempi (0,47 misurato nel 1970 presso la galleria del vento della Pininfarina). Un novità evidente anche al primo sguardo perché l'aerodinamica dell'Aprilia, proposta quando il panorama automobilistico contemporaneo prevede solo vetture squadrate, impone la realizzazione di una macchina molto arrotondata, piena di personalità. Un doppio salto mortale perché anche la Lancia fino ad allora realizza solo auto squadrate. Ecco un esempio di come rinnovare e rielaborare il proprio stile senza farsi tentare da operazioni di collage: è questo uno dei caratteri fondamentali del Dna Lancia. L'esempio più evidente di questo modo di operare si ritrova nell'evoluzione della calandra, che partendo da una forma a scudo verticale, via via si evolve in senso orizzontale e in modo più moderno, ma sempre mantenendo la propria riconoscibilità per poi tornare, di recente, ad una soluzione che occhieggia alla verticalità iniziale.



3

Aerodinamica e design però non sono solo le uniche caratteristiche vincenti dell'Aprilia: a costituire un grande balzo avanti rispetto alla tecnica dell'epoca ci sono anche le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e i freni posteriori con tamburi montati all'attacco dei semiassi all'uscita del differenziale (cambio e differenziale sono in un unico blocco) e non sistemati sulle ruote. Così la macchina contribuisce a formare un'intera generazione di piloti: l'Aprilia viene schierata - sempre, comunque, senza alcun appoggio ufficiale - in un gran numero di gare e proprio il suo carattere da gran turismo la rende facile da guidare per molti corridori, anche dopo tante ore passate al volante.

DALL'ARDEA ALLE COMPETIZIONI

Dopo l'Aprilia è la volta dell'Ardea, che nel 1939 propone di fatto un'edizione ridotta della maggiore Aprilia e che dalla terza serie in poi dispone di alcune esclusive come il cambio a cinque rapporti, con la quinta marcia surmoltiplicata, l'impianto elettrico a 12 Volt e gli ammortizzatori Houdaille. Il colpo successivo è costituito dall'Aurelia del 1950, con motore 6 cilindri a V di 60 gradi e con frizione, cambio e differenziale in un unico blocco sull'asse posteriore e con i freni posteriori al centro che riprendono la struttura dell'Aprilia. Ma c'è un'altra grossa novità: gli anni Cinquanta vedono, per volontà di Gianni Lancia, un impegno della Marca nei vari settori dello sport automobilistico: dalle vetture di serie preparate per l'impiego nelle competizioni (Aurelia berlina e Granturismo), alle



La curiosità
Fiabe e storia per il centenario



1906-2006: C'era una volta...: è il titolo del calendario con cui Lancia apre le celebrazioni nell'anno del suo centenario, un calendario che ripercorre un secolo di creazioni automobilistiche Lancia abbinandole a "invenzioni fiabesche". Nasce così una straordinaria galleria di immagini dove l'affascinante Beta torpedo sfida la bellezza di Biancaneve, l'Aurelia GT racconta il sogno di Cenerentola, l'Aurelia Spider affronta il lupo di Cappuccetto Rosso e la Fulvia vola tra uncini e Peter Pan. E ancora: la **Delta Rally** (nella foto) trova il bacio della vittoria con il principe Ranocchio e le Ypsilon entrano nel regno di Alice e le sue meraviglie. A ogni pagina le magiche linee delle automobili Lancia sposano i personaggi e le atmosfere della fantasia, dove il racconto poetico ricco di paesaggi incantati s'intreccia con una storia leggendaria fatta di vetture e progettisti, corse e motori che segnano il progresso tecnologico e le vicende sportive del Novecento. È il 1906 quando Vincenzo Lancia scrive la prima pagina di questa straordinaria avventura che vede migliaia di persone – tecnici, operai, dirigenti – avvicendarsi nel tempo, nelle fabbriche, negli uffici e sui campi di gara. E con loro i numerosi clienti Lancia: appassionati, esigenti, amanti della bellezza e, al tempo stesso, profondi conoscitori della tecnologia più sofisticata. Qui si trovano le radici di quell'inimitabile personalità che sulle strade di ogni giorno ci fa immediatamente riconoscere un'automobile Lancia da tutte le altre che incrociamo.

1

1. Una Lancia D50 da Formula Uno
2. L'intera serie delle Lancia Rally da competizione campioni del mondo
3. Alain Delon pilota di una Lancia Stratos con Mireille Darc



2

vetture specifiche per l'impiego nelle competizioni della categoria Sport e Formula 1: in ogni caso con eccellenti risultati. Per vedere una partecipazione diretta della Casa torinese alle corse, bisogna attendere il 1951. Il giovane Gianni Lancia è appassionato di automobilismo sportivo. Quattro Aurelia B21 private, ma con l'assistenza della Lancia, prendono parte al Giro di Sicilia e si aggiudicano i primi quattro posti di classe ai danni delle Alfa Romeo 1900, le sportive per eccellenza. Il dado è tratto.

Alla Mille Miglia vengono iscritte quattro Aurelia Granturismo B20 coupé praticamente di serie. Bracco arriva secondo, dietro alla Ferrari di Villoresi, che ha una cilindrata doppia. Ancora Bracco, insieme con Lurani, conquista la vittoria di classe alla 24 Ore di Le Mans. L'entusiasmo è alle stelle. Nel '52 Bonetto vince la Targa Florio. Viene ufficialmente costituita la Scuderia Lancia, che ha per emblema l'elefantino al galoppo, solo inizialmente blu. Ormai l'obiettivo non è più battere l'Alfa nella categoria turismo. Nasce la D20 Sport e si punta più in alto: gli avversari adesso sono Ferrari e Maserati. Il palmares degli anni '53 e '54 è colmo di successi: la Targa Florio, la Carrera Panamericana con le nuove D24 ai primi tre posti, la Mille Miglia vinta da Alberto Ascari. Con l'Aurelia GT B20 2500, Louis Chiron vince il Rally di Montecarlo. Gli allori sportivi fanno dimenticare o sottovalutare le difficoltà economiche dell'azienda. L'ambizione di Gianni Lancia punta direttamente alla Formula 1, in questo spalleggiato da piloti quali Alberto Ascari. Ma il colpo di teatro arriva quando alle Sport D20, D23, D24 e D25 si affianca, alla fine del 1953, la D50 per la Formula 1: è una monoposto con soluzioni inedite per i tempi. Ha il motore 8 cilindri a V disposto non in linea ma

Lancia



1. La Lancia Stratos
2. La Lancia Thesis a New York

leggermente inclinato verso sinistra, per consentire all'albero di trasmissione di passare a fianco del sedile del pilota e non sotto lo stesso, al fine di abbassare il baricentro della vettura nei confronti della concorrenza. Il gruppo cambio-differenziale è sistemato trasversalmente dietro l'asse posteriore.
Il carburante è distribuito in tre serbatoi: i due i principali, esterni, si trovano, uno sul lato destro e l'altro sul lato sinistro del corpo vettura, mentre il terzo è nella parte posteriore, alle spalle del pilota. Non solo: la macchina monta una frizione a doppio disco preceduta da un ingranaggio a più rapporti, facile da sostituire, il cambio di velocità a 5 rapporti a innesti frontali, per facilitare il passaggio delle marce. Anche il rinvio finale con ingranaggi cilindrici può essere facilmente sostituito.

L'ABBANDONO DELLE CORSE

Il piano di sviluppo e miglioramento competitivo della vettura prevede anche una versione a quattro ruote motrici permanenti che avrebbe fatto della D50 un unicum. L'innovazione ipotizzata rimane solo a livello progettuale anche perché, nel luglio del 1955, l'intera squadra corse della Lancia, uomini, vetture, attrezzature e progetti, vengono ceduti gratuitamente alla Ferrari che, con la D50, pilotata da Fangio, vince a mani basse il Campionato del Mondo di Formula 1 l'anno successivo.
Ma cosa spinge la Lancia ad abbandonare le corse? Un lutto insopportabile: il pilota di punta della squadra, Alberto Ascari. A Montecarlo è in testa quando esce di strada e finisce in mare. Un tuffo pauroso, dal quale esce miracolosamente illeso. Quattro giorni dopo è a Monza, dove Castellotti prova la Ferrari Sport: Ascari chiede all'amico di fare qualche giro. Parte in camicia e cravatta. Al terzo passaggio, l'incidente mortale. È il 26 maggio 1954. La scomparsa di Ascari e il contemporaneo collasso finanziario legato, almeno in parte, alle spese eccessive per le competizioni portano ad una decisione drastica: basta con le corse.
Dopo l'esperienza della Formula 1 e la vendita dell'azienda a Pesenti nel 1955, sono di nuovo i privati a correre e a vincere. Uscita di scena l'Aurelia B20, è la volta della piccola Appia, che, nella versione Gt Zagato, è imbattibile nella classe fino a 1150 cc. Nel 1959 appare anche la Flaminia Sport Zagato, che ripete nella classe 2500 cc i successi dell'Appia. Alle vittorie nelle gare di velocità, si aggiungono quelle nei rally. Piero Frescobaldi è primo nel Rally dei Fiori 1962 al volante di una Flavia. È proprio con la Flavia che la Lancia torna ad essere all'avanguardia con la trazione anteriore, il motore 4 cilindri boxer a sbalzo anteriore, i freni a disco e, successivamente, l'iniezione della benzina. Poi è la volta della Fulvia, il cui motore superquadro, 4 cilindri a V di soli 13 gradi e 72x67 millimetri, adotta un'inedita e personale distribuzione con due alberi a camme in testa ed è montato inclinato di 45 gradi. Nel frattempo la Lancia non dimentica il business dei veicoli pesanti e la produzione di autocarri prosegue con l'Esatau, per concludersi nel 1969 con l'Esagamma.
Ma proprio nel 1969 i debiti accumulati dalla Lancia nel corso degli anni si fanno insostenibili, raggiungendo la cifra record di 70 miliardi di lire. La responsabilità è di tutti: proprietà, management e tecnici non sono infatti in grado di trovare una visione di lungo periodo ed un posizionamento ottimali. Di conseguenza, per il salvataggio della Casa fondata da Vincenzo Lancia si fa avanti la Fiat, che la rileva per la cifra simbolica di una lira.

TORNA LA SIGLA HF

I responsabili della Lancia cominciano dunque a muoversi a tutto campo e iniziano a guardare con attenzione al mondo dei rally. Non vogliono tornare a un impegno oneroso come la Formula 1, ma mettere in luce le doti di brillantezza e di tenuta di strada delle auto di normale produzione. Rinasce così la Squadra Corse, con il vecchio emblema dell'elefantino e la sigla HF, cioè High Fidelity. Dapprima con la Flavia Coupé, poi con le Fulvia 2C, Coupé e Coupé HF, le vittorie si susseguono: Tour de Corse, Rally di Sanremo (ex Rally dei Fiori), Rac.



1

LA TECNOLOGIA

Nea, l'auto che parla



Nel 2001 la Lancia stupisce il mondo con la *Nea* (nella foto), uno dei prototipi più innovativi nella storia dell'automobile, nata con l'obiettivo di concretizzare una nuova filosofia automobilistica che abbraccia i concetti di sicurezza assoluta, di possibilità di dialogo tra uomo e macchina, di completo benessere a bordo. Su questa macchina vengono infatti sperimentate una serie di soluzioni tecniche poi diventate realtà. Non solo: Nea reagisce agli ostacoli, li previene o interviene automaticamente per evitarli perché ha la funzione che si chiama "amico on": in pratica, una cintura di sicurezza virtuale. Si va dalla frenata di emergenza (all'apparire di un ostacolo improvviso Nea segnala il pericolo e all'occorrenza frena automaticamente. Se manca lo spazio, evita da sola la collisione dopo un controllo dell'area circostante) al mantenimento della corsia, al radar anticollisione (un sensore ricava ed elabora una mappa della strada e degli ostacoli presenti nel percorso). Fra le idee della Nea anche un sofisticato riconoscitore vocale in grado di comprendere un vocabolario molto esteso. L'effetto? Di conversare con un amico. Per non parlare poi della Egocard, grazie alla quale la macchina "interroga" continuamente, con un segnale radio di bassa potenza, l'ambiente circostante. Quando la card entra nel suo raggio d'azione, la macchina si ravviva illuminandosi, aprendo la portiera e approntando l'ambiente come preferisce il passeggero.



2

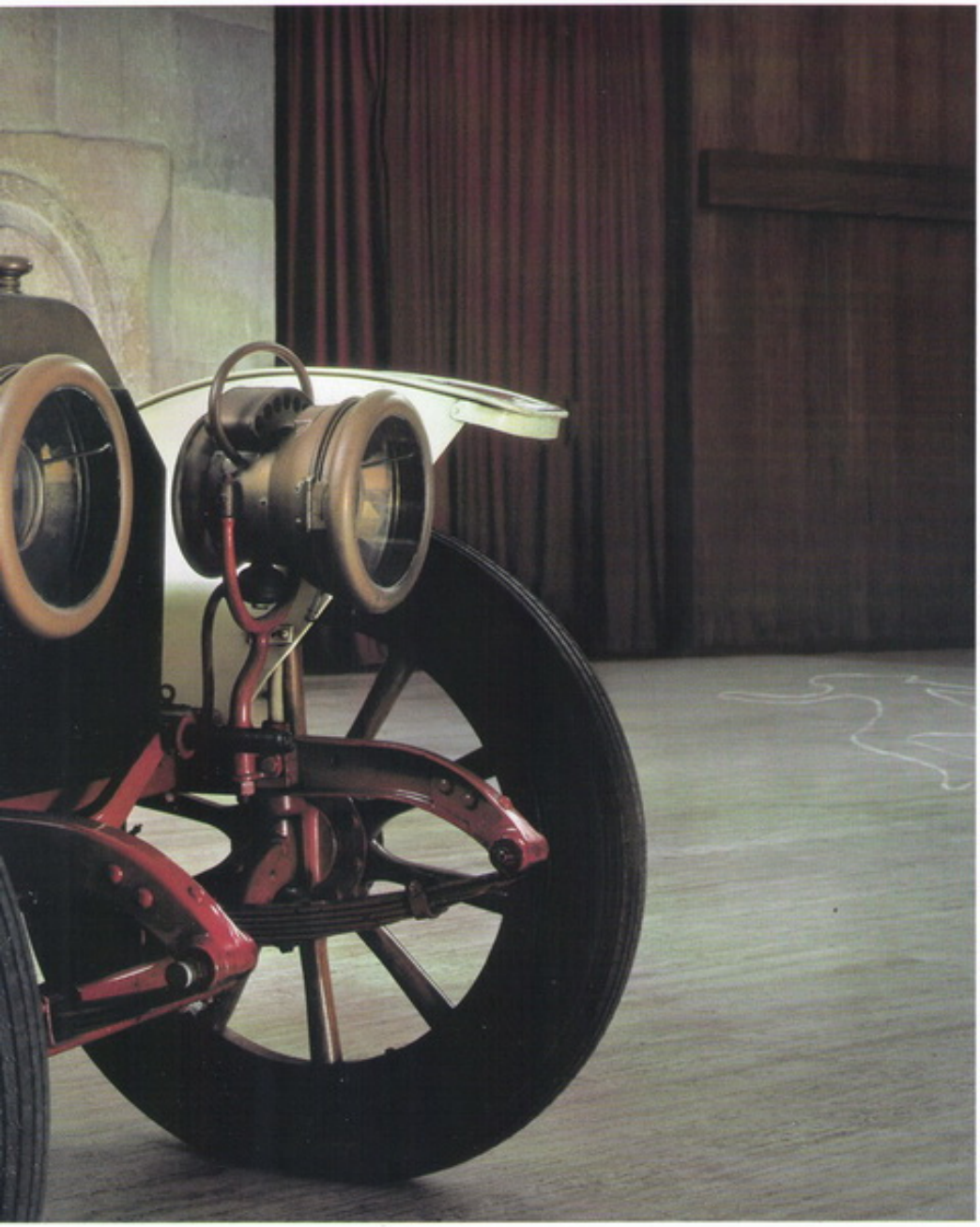
Lancia



Nel 1972, la Fulvia Coupé 1600 HF, detta Fanalone, è ormai alla fine della carriera, ma consente a Sandro Munari importanti successi (come al Rally di Montecarlo), e porta alla Lancia la vittoria della Coppa FIA, il futuro Campionato Mondiale Rally.
Nasce la Stratos, la cui carrozzeria è realizzata in vetroresina. Viene realizzata la Beta berlina, che propone un inedito e fortunatissimo sistema di sospensione a 4 ruote indipendenti utilizzato, con alcune modifiche e aggiornamenti, ancora sulla famiglia di vetture Lancia k. Con la Stratos, Lancia ha l'asso pigliatutto che permette la vittoria consecutiva di tre mondiali nel 1974, '75 e '76. Concepita appositamente per i rally e costruita inizialmente soltanto nei 500 esemplari richiesti per l'omologazione, la Stratos è una berlinetta a motore centrale, disegnata da Bertone ed equipaggiata con il 6 cilindri a V della Dino Ferrari.

IL DEBUTTO DELLA THEMA

Nel 1979 la Lancia torna sulle piste con la Lancia Beta Montecarlo Turbo, dotata di motore centrale, iniezione elettronica e turbocompressore che, con strepitose vittorie, domina incontrastata per un biennio: per due anni, 1980 e 1981, conquista il Campionato mondiale Marche nella categoria endurance.
Nel 1983, è nuovamente vittoria nel Campionato Mondiale Rally con la Rally 037, realizzata quasi per scommessa al fine di contrastare il dominio delle vetture tedesche a quattro ruote motrici. La Rally 037 con i suoi 4 cilindri, 16 valvole, sovralimentati con compressore volumetrico e la carrozzeria in vetroresina firmata Pininfarina, è l'ultima vettura a due sole ruote motrici a vincere un Campionato Mondiale Rally.
Nel 1982 la Trevi propone l'iniezione elettronica Jetronic e, per la prima volta su un'auto di serie, il compressore volumetrico, chiamato Volumex. Questo sistema, nel 1983, viene esteso alla Beta coupé e alla H.P. Executive, con la motorizzazione da 2000 cc.
Ma quando le berline tedesche sembrano aver preso il definitivo sopravvento sulla Lancia la Casa torinese è capace di un nuovo clamoroso scatto di orgoglio. Nell'ottobre del 1984 lancia la Thema: design Giugiaro e mille finezze. Come l'Abs, il turbocompressore con intercooler e over-boost (quest'ultimo utilizzato per la prima volta su una normale vettura di serie), gli alberi controrotanti di equilibratura e le sospensioni a smorzamento controllato. La Thema è la prima vettura Lancia ad avere un motore turbo diesel di nuova generazione che supera le maggiori criticità dei propulsori alimentati a gasolio: silenziosità e brillantezza delle prestazioni. La macchina si rivela un successo clamoroso, declinato perfino nel 1986 in una esclusiva versione 8.32, ossia con motore 8 cilindri a V Ferrari (ed è la seconda volta in casa Lancia), idroguida a controllo elettronico Servotronic e un inedito spoiler posteriore a scomparsa.
Nel 1985 esordisce la Delta S4, per la quale Lancia fa largo uso di materiali compositi e che dispone di trazione integrale permanente e doppia sovralimentazione: volumex e turbo. Una macchina che viene segnata però dal



Un'immagine dal calendario Lancia 2006, che celebra i 100 anni dell'azienda torinese. Il calendario è ispirato alle fiabe celebri. In questo caso La Beta torpedo viene abbinata alla favola di Biancaneve

destino: dopo l'esperienza con le ultrapotenti vetture del Gruppo B e la decisione di bandire dai rally le auto con più di 300 Cv, la Lancia accantona lo sviluppo della S4 e punta le sue carte sulla Delta HF 4WD a trazione integrale permanente. È il 1987. Per sei anni, la Delta HF 4WD e le successive Delta HF Integrale, Integrale 16v e Integrale 16v Evo, dominano la scena dei rally. Il bilancio è pazzesco: sei titoli mondiali Marche consecutivi, cinque mondiali piloti, 46 vittorie assolute su 66 partecipazioni a gare mondiali, più altre innumerevoli affermazioni in gare nazionali. Un palmarès difficilmente eguagliabile.

I tempi cambiano però, e la Casa torinese capisce che per continuare ad essere competitivi nel mondo dell'automobile bisogna avere in gamma almeno un prodotto di grandi numeri. Nasce così la Y10, ancorché marchiata Autobianchi sui principali mercati, la prima vettura che adotta il piccolo e innovativo motore Fire. La macchina ha anche un design personalissimo, tutto giocato su una singolare coda tronca.



LA CURIOSITÀ

I 4 tergicristalli della Flaminia

Pochi sanno che la *Flaminia* (nella foto), una delle automobili Lancia più belle, in realtà è una vera miniera di stranezze, di raffinatezze tecnologiche talmente esclusive da sconfinare quasi nella follia. La macchina infatti deriva da diversi prototipi (a partire dalla Florida del 1955) che Pininfarina realizza come vettura laboratorio per sperimentare nuove idee, sia stilistiche che tecniche. Così quando la Flaminia debutta, prima come prototipo al salone di Torino del 1956 e poi sotto forma di vettura definitiva al salone di Ginevra del 1957, la macchina è un vero e proprio concentrato di innovazioni. Le forme sono ispirate chiaramente alla scuola americana (parabrezza panoramico e pinne posteriori), ma ci sono anche le porte che si aprono senza montante centrale (soluzione poi abbandonata per esigenze costruttive), il rilievo laterale che percorre tutta la fiancata e un abitacolo a sei posti, tre davanti e tre dietro. Ma non è tutto: la Flaminia sfoggia anche 4 tergicristalli posteriori, due interni e due esterni, per eliminare il problema dell'appannamento dei vetri. Sui primi modelli ci sono anche i deflettori posteriori apribili dal posto guida con un sofisticato sistema elettropneumatico.
Di Flaminia, alla fine, ne vengono costruite 3.932 unità. Un primato per una macchina tanto costosa e raffinata.

Lancia



Un'immagine dal calendario del centenario Lancia. Un'Aurelia Spider viene accostata a Cappuccetto Rosso

Nel 1986 debutta la Delta HF 4WD, un concentrato di tecnica avanzata: trazione integrale permanente e tre differenziali dei quali il centrale autobloccante. Nello stesso anno compare anche la Y10 4WD dotata di una innovativa trazione integrale inseribile con servocomando e ruote libere per consentire un miglior sfruttamento del motore, migliori prestazioni e consumi inferiori, quando utilizzata con la motricità sul solo assale anteriore. L'evoluzione tecnica continua anche negli anni più recenti. Basti pensare alla Delta HF integrale 16V che nel 1989 presenta l'Abs a 6 sensori e un sistema di trazione a tre differenziali: uno anteriore libero, uno centrale con ripartitore di coppia epicicloidale e giunto viscoso Ferguson, uno Torsen posteriore. Oppure alla Y10 Selectronic (1989) con cambio a variazione continua e frizione elettromagnetica.

COMINCIA L'ERA Y

A questo punto è la volta della Lancia Dedra HF Turbo (1990), equipaggiata con viscodrive e turbocompressore. Nel 1994 invece la Lancia K adotta una nuova famiglia di motori modulari a 5 cilindri in linea (due a benzina e uno turbodiesel) che si segnalano per particolari doti di elasticità e silenziosità. I tempi cambiano, innovare è più difficile, ma la Lancia insiste e con la Y, presentata nel 1995, propone la prima vettura di grande serie al mondo che alla normale cartella colori (12) aggiunge, come optional, il Kaleidos: cento tinte diverse di carrozzeria per soddisfare tutti i gusti della propria variegata clientela. Stesso discorso per la Lancia K SW del 1996, che offre di serie il sistema idropneumatico autolivellante Nivomat, per la prima volta abbinato a sospensioni di tipo Mc Pherson.
Negli anni successivi è Thesis (2002) la vettura su cui vengono maggiormente declinate soluzioni innovative, come il Key-Less System, il tetto apribile a celle fotovoltaiche, il freno di stazionamento elettrico, i sedili elettrici comfort con ventilazione e massag-


965807 TO

Lancia



1

1. Carla Bruni nello spot televisivo ideato per la Musa
2. Il concept 2005 della versione Sport della Lancia Ypsilon
3. Le versioni Ecochic di Musa e Ypsilon

gio, il cruise-control adattativo e le sospensioni a controllo elettronico dello smorzamento. È poi del 2004 il cambio manuale sequenziale robotizzato D.F.N., acronimo di Dolce Far Niente, disponibile sia su Ypsilon sia su Musa. L'elenco continua, ma i primati tecnologici citati bastano a dimostrare la capacità di innovare di cui Lancia è capace. Risultati scaturiti dalla volontà di offrire ai clienti un sempre maggiore comfort, miglioramenti della tenuta di strada e della sicurezza, prestazioni sempre più soddisfacenti. Ma ciò non significa che i progettisti della Lancia abbiano mai trascurato l'aspetto estetico. Ripercorrendo la storia del marchio, infatti, si scoprono tratti esclusivi anche nello stile: nelle forme complessive delle auto, in nei particolari, nei materiali impiegati.

Nel tempo alcuni tessuti utilizzati per gli arredi interni e alcuni colori di carrozzeria si legano così strettamente alla Casa da diventare, nel linguaggio comune, una cosa sola: il panno Lancia, il blu Lancia. Più di recente, altri materiali diventano patrimonio esclusivo di Lancia. Sono il tessuto Alcantara, i rivestimenti in pelle Poltrona Frau, gli inserti in legno. Una ricerca, insomma, che combinandosi con il patrimonio genetico della creatività italiana, definisce gli stilemi della Casa. Con questo spirito nascono le ultime esclusive versioni della Ypsilon, ma anche la Phedra e la Musa.



2

LA SCOMMESSA SUL WEB

Senza dimenticare la nuova Delta che fa tesoro del credo delle marca, con un'attenzione in più per le esigenze di massima personalizzazione della vettura, che stanno trasformando il consumo di massa in consumo personalizzato di massa. La Delta infatti non si fa notare solo per lo stile fuori dagli schemi, ma anche per la tecnica, tipica Lancia: motori solo Turbo e una piccola perla nella gamma, la versione 1.9 Twin Turbo MultiJet da 190 Cv. Ovvero il diesel più potente della sua categoria: prestazioni da primato e un'accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in 7,9 secondi. Performance dovute ai due turbocompressori: uno compatto ed a bassa inerzia per garantire una risposta pronta sin dai regimi più bassi, ed uno di maggiori dimensioni per fornire potenze molto elevate. Su tutte le Lancia oggi fra l'altro è disponibile il sistema Blue & Me, sviluppato in collaborazione con Microsoft. Il congegno fa funzionare l'apparato multimediale dell'auto con comandi vocali, leggere ad alta voce sms e scaricare musica da lettori Mp3. E oggi Lancia ha una forte presenza sul web, dalle isole virtuali su Second life alle diverse community on line. Chi si registra riceve tutte le informazioni sulla propria vettura, ma può anche chattare come si fa in una normale chat line. Il futuro dell'auto, insomma, è il servizio. Dal 2000 la Lancia si è messa al servizio del servizio. Un gioco di parole che spiega bene quello che offre la marca torinese: Lancia Più (rata bassa e flessibile), Identica Lancia (auto sostitutiva), Parure Lancia (garanzia di 5 anni), Welcome pack (si viene informati per 24 mesi su tutta l'attività Lancia) e V.Y.P. Service - Very Ypsilon People Service - (assistenza tecnica 24 ore al giorno a ritiro a domicilio dell'auto per fare i tagliandi). Lo spirito Lancia si rinnova anche così.

Vincenzo Borgomeo

www.lancia.it
Corso G. Agnelli 200, Torino, Italia

Tutti i modelli Lancia

MODELLO	ANNO	CILINDRATA (cc)	POTENZA (Cv)	VELOCITÀ (KM/H)	PRODUZIONE
Alfa	1907-1909	2543	28	90	113
Dialfa	1908	3817	40	110	23
Beta	1909	3117	34	95	150
Gamma	1910	3454	40	110	258
Delta	1911	4084	60	115	303
Epsilon	1911-1913	4084	60	115	351
Eta	1911-1914	4084	60	115	491
Zeta	1912-1916	2612	30	100	34
Theta	1913-1919	4940	70	120	1.696
Kappa	1919-1922	4940	70	125	1.810
Dikappa	1921-1922	4940	87	130	160
Trikappa	1922-1925	4592	98	130	847
Lambda	1922-1931	2120	49	110	13.003
Dilambda	1928-1938	3956	100	120	1.696
Artena	1931-1943	1927	55	115	5.567
Astura	1931-1939	2606	72	125	2.911
Augusta	1933-1937	1196	35	102	20.218
Aprilia	1936-1949	1352	48	125	29.608
Ardea	1939-1953	903	28	108	31.262
Aurelia	1950-1958	1754	56	135	17.466
Appia	1953-1963	1089	38	120	107.048
Flaminia	1957-1970	2458	100	160	16.000
Flavia	1960-1971	1500	78	148	91.669
Fulvia	1963-1972	1091	59	138	199.200
Fulvia Coupé	1965-1976	1216	79	160	139.797
A112	1969-1986	903	44	140	1.254.178
2000	1971-1974	1991	115	175	14.319
Beta	1972-1984	1438	90	165	195.462
Stratos	1973-1975	2418	192	230	498
Beta Montecarlo	1974-1981	1995	118	190	7.576
Gamma	1976-1984	1999	120	183	2.2061
Delta	1979-2000	1301	75	155	617.625
Beta Trevi	1980-1984	1585	102	166	44.472
Rally 037	1982-1987	1995	205	220	200
Prisma	1982-1989	1301	78	160	386.697
Thema	1984-1994	1995	120	195	357.761
Y10	1985-1996	999	45	146	1.610.170
Delta 4WD Int.	1986-1994	1995	166	210	42.069
Dedra	1988-1999	1581	88	180	462.638
K	1994-2001	1995	205	235	117.216
Z	1994-2002	1998	147	195	22.014
Y	1995-2004	1242	60	160	681.629
Lybra	1999-2006	1581	103	185	165.247
Thesis	2002-2009	1998	185	224	16.645
Phedra	dal 2002	1998	136	185	41.913
Ypsilon	dal 2003	1242	80	165	406.767
Musa	dal 2004	1368	95	175	152.256
Nuova Delta	dal 2008	1368	120	195	20.638

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



Alfa/Dialfa

Produzione 1907 - 1909
Carrozzeria Torpedo - Berlina - Coupé - Limousine - Landaulet

La prima auto della storia Lancia arriva sotto forma di prototipo nell'autunno del 1907, con il nome di 12 HP. Solo parecchi anni dopo, nel 1919, in seguito alla decisione dell'azienda torinese di dare alle proprie auto il nome dell'alfabeto greco, la 12HP viene ribattezzata Alfa. Come tutte le vetture dell'epoca, l'azienda che le produce realizza l'autotelaio senza la carrozzeria, che viene prodotta e montata a parte in diverse varianti: coupè lusso, doppio phaeton, landaulet, limousine. Per quanto riguarda invece la parte meccanica, è da segnalare il motore biblocco in ghisa con valvole laterali di 2.543 cc che sviluppa una potenza di 24 Cv a 1.450 giri al minuto, in grado di far raggiungere all'auto una velocità di punta di circa 90 chilometri orari. Il gruppo propulsore è abbinato ad una trasmissione ad albero cardanico (in luogo delle usuali catene), dotata di quattro rapporti più retromarcia con comando a leva laterale. La versione definitiva viene presentata al salone di Torino del 1908, con motore portato ad una potenza complessiva di 28 Cv.
La produzione totale nel biennio di commercializzazione si attesta a quota 108 esemplari, di cui meno di dieci nella variante sportiva Corsa, con passo più corto. Oltre che sul mercato italiano, la Alfa trova estimatori anche su quello britannico e statunitense, prima di essere affiancata da quella che può essere considerata la sua evoluzione diretta: la 18 HP, anche nota come Dialfa. Anch'essa viene prodotta solo come autotelaio, dalle misure di passo e lunghezza totale più grandi (di circa 40 centimetri) rispetto a quelle della Alfa, ed in un secondo momento carrozzata a piacimento dai grandi maestri dell'epoca. La principale differenza tra il precedente motore quattro cilindri ed il nuovo a sei, è l'incremento di potenza di 12 Cv (in totale sono adesso 40) che nonostante il maggiore peso dell'autotelaio permette alla Dialfa di raggiungere una velocità di punta che si attesta intorno ai 110 chilometri orari. Non stupisce, dunque, che delle poche vetture costruite in un anno ce ne siano diverse destinate ad un utilizzo esclusivamente sportivo, vista la prestazionalità del modello in rapporto al livello medio delle auto di quel periodo. Ma proprio questa esclusività di contenuti, dal momento che si riflette su un prezzo particolarmente elevato (14mila lire), fa sì che la produzione totale di Dialfa non decolla, e anzi si limita a soli 23 esemplari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,800
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd
POSTI 4/5
PORTE 2
PESO ..... 710 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2543 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 28 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h
PREZZO ..... Lire 10.000

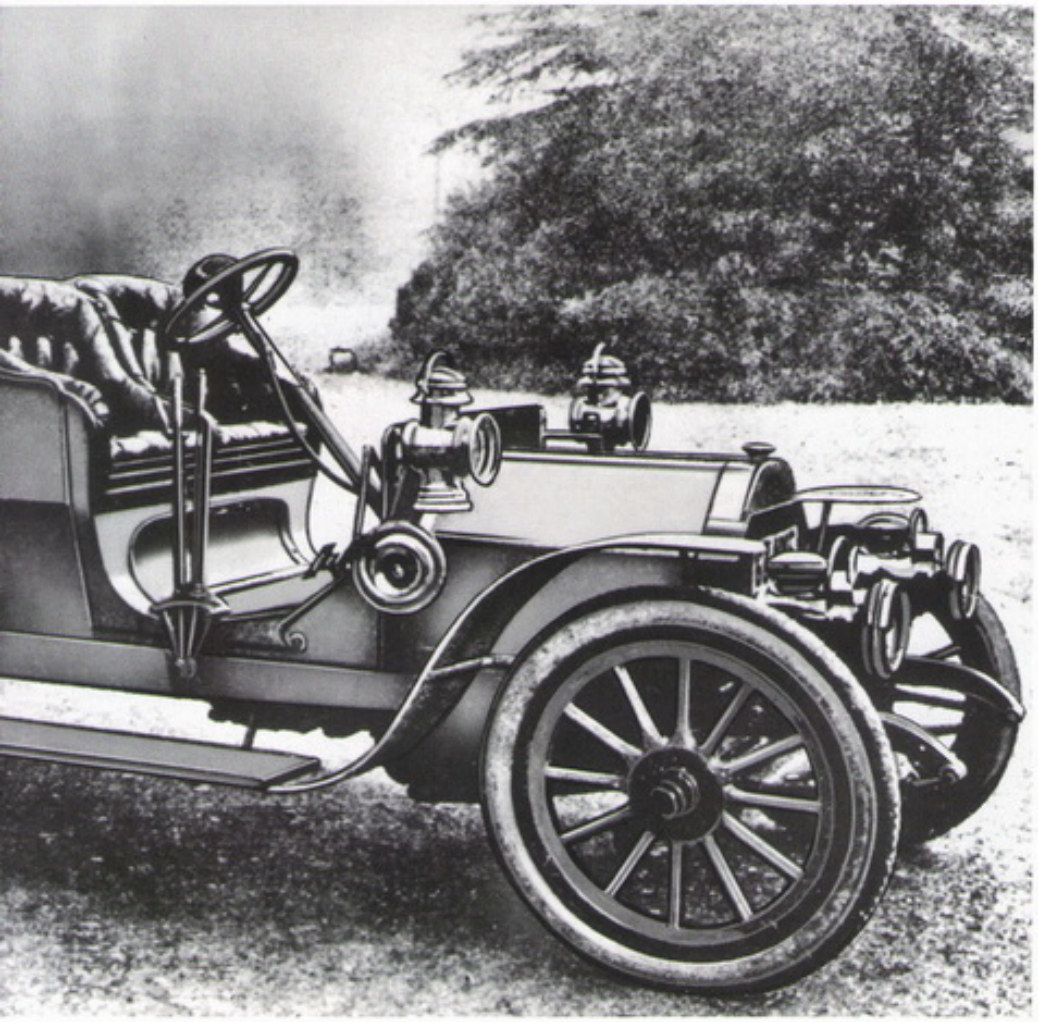
LE VERSIONI

Modello	Produzione
Alfa	1907 - 1909
Dialfa	1908





2



1



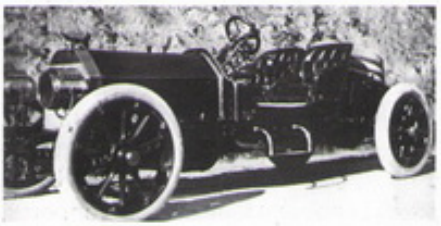
LA TECNICA

Il motore della Alfa è il tipo 51. Montato anteriormente in senso longitudinale, è bi-blocco con 4 cilindri in linea. Ha un alesaggio di 90 ed una corsa di 100 mm, con basamento in lega di alluminio e distribuzione a valvole laterali parallele comandate da un albero a camme laterale azionato da ingranaggi. La cilindrata è di 2543 cc, la potenza di 28 Cv.

1. L'Alfa è la prima auto prodotta dalla Lancia nel 1907
2. L'elegante frontale della versione con carrozzeria landaulet
3. Al posteriore, in basso, si può notare il serbatoio del carburante sistemato esternamente



3



FOCUS
La Dialfa

La Dialfa arriva nel 1908, mentre il primo modello Lancia, la 12 HP, è ancora in commercio. Viene utilizzato per la prima volta, cosa che in futuro accade con bastante frequenza, il prefisso "di" o "tri" per indicare un modello che subisce diverse evoluzioni successive.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,215
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd
POSTI 4/5
PORTE 2
PESO ..... 750 kg

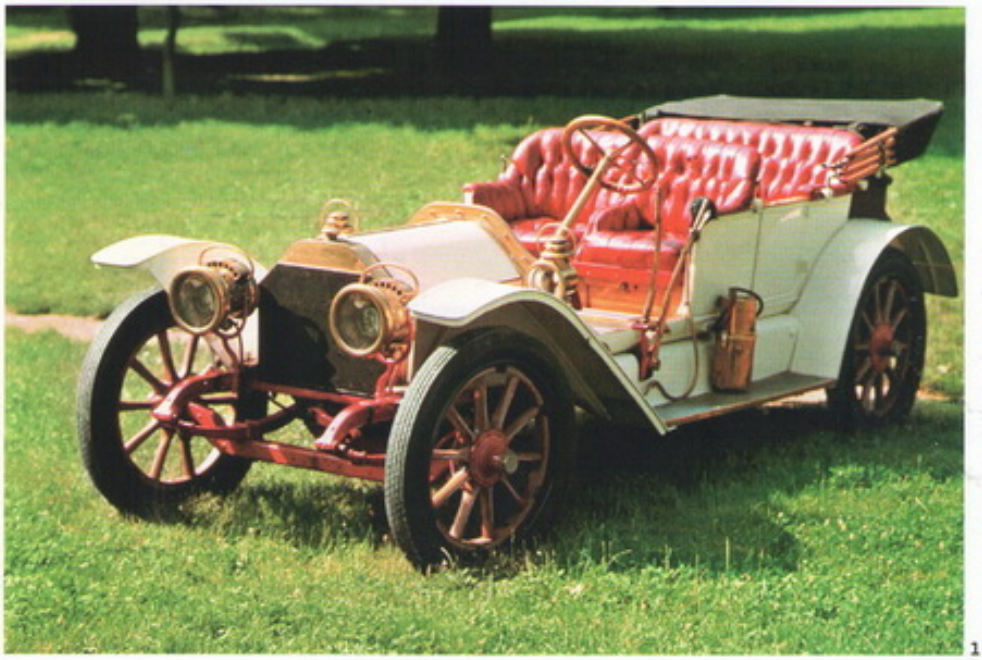
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3817 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 40 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h
PREZZO ..... Lire 14.000

Beta

Produzione 1909
Carrozzeria Torpedo

Dopo aver battuto con qualche incertezza la via del sei cilindri, con la Beta la Lancia torna a quella più sicura del quattro cilindri, solo che stavolta si tratta di un'unità monoblocco (mentre Alfa e Dialfa hanno motori a doppio blocco) la cui cubatura sale a 3117 cc, per una potenza complessiva di 34 Cv a 1.850 giri al minuto. Il risultato più tangibile è una velocità massima che si attesta intorno ai 95 chilometri orari. Quanto basta per accendere la fantasia degli amanti delle competizioni motoristiche, a cui è dedicata la versione da corsa migliorata ulteriormente nelle prestazioni e realizzata in diversi esemplari che si fanno onore nelle gare nazionali ed internazionali. Una curiosità: l'auto è anche conosciuta come 15/20 HP, ma il nome Beta (come i successivi Gamma e Delta) viene ripreso anche negli anni Settanta.



1

1. La Lancia Beta, con motore a quattro cilindri
2. La Lancia Beta torpedo del 1909



FOCUS
Il ritorno al successo

Dopo il ridimensionamento nei numeri della Dialfa, con la Beta si torna ai livelli di vendita della Alfa. Anzi, vengono superati in virtù dei 150 esemplari costruiti. Questi possono sembrare numeri trascurabili in confronto ad esempio a quelli odierni, ma tenendo conto delle capacità costruttive della neonata azienda torinese, sono il sintomo di un discreto successo.



2

NO BOX VERSIONI

Modello	Produzione
Beta	1909

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,996
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 780 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3117 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

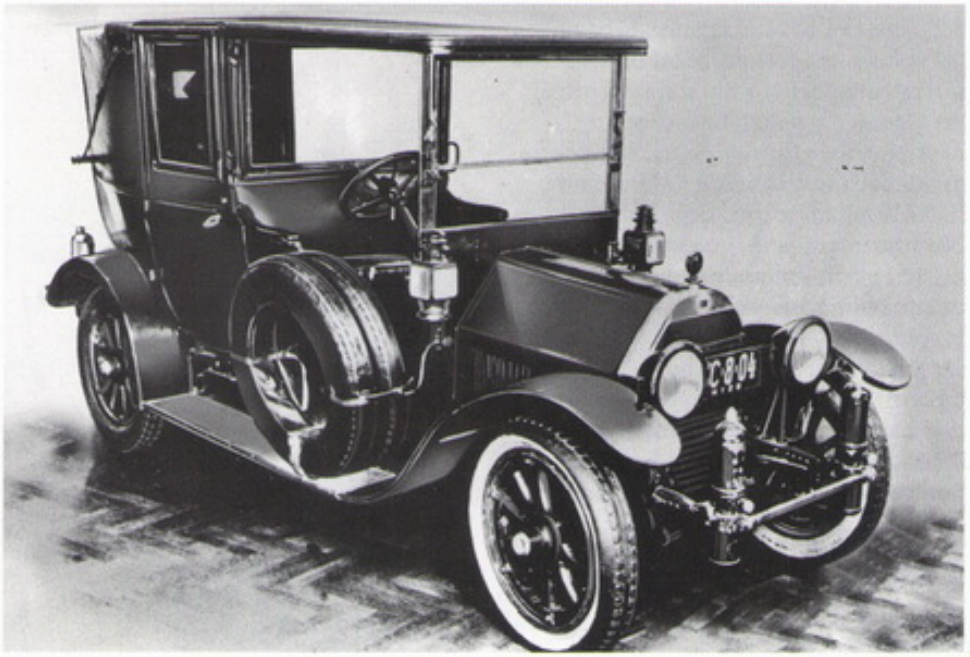
VELOCITÀ MASSIMA ..... 95 km/h

PREZZO ..... Lire 10.500

Gamma

Produzione 1910
Carrozzeria Berlina - Phaeton - Landaulet

Prende ormai piede la consuetudine in casa Lancia di proporre ogni anno un modello tecnicamente migliore rispetto a quello che lo precede. Così, nel 1910, arriva la Gamma: il suo motore Tipo 55 di 3.454 cc ha 40 Cv, e nonostante un peso complessivo della vettura superiore agli 800 chilogrammi le consente di toccare i 110 chilometri orari di velocità massima. Non manca poi l'abituale variante Corsa, accanto alle versioni cosiddette d'ordinanza con carrozzeria Berlina (molto pittoresca quella da viaggio), Phaeton e Landaulet. Una curiosità stilistica risale al 1911, quando su una Gamma costruita l'anno prima campeggia il nuovo logo dell'azienda torinese, con l'asta a lancia sovrapposta ad un volante. Complessivamente la produzione di Gamma raggiunge 258 esemplari, stabilendo un record di vendite.



1

1. La berlina Gamma del 1910
2. Un esemplare della variante Corsa



FOCUS
Le cinque varianti

Visto il gradimento da parte del pubblico, la Gamma viene proposta in cinque allestimenti che prendono il nome di tipo A, B, C, D ed E. Differiscono tra loro nelle misure del passo, che sono rispettivamente: per la A e la D 2,932 metri, per la B e la E 3,227, ed infine per la C 2,740 metri. In più, a seconda dell'allestimento cambia l'angolazione del piantone dello sterzo: 38 o 47 gradi.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Tipo A	1910
Tipo B	1910
Tipo C	1910
Tipo D	1910
Tipo E	1910

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,996
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 2/4

PESO ..... 820 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3454 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

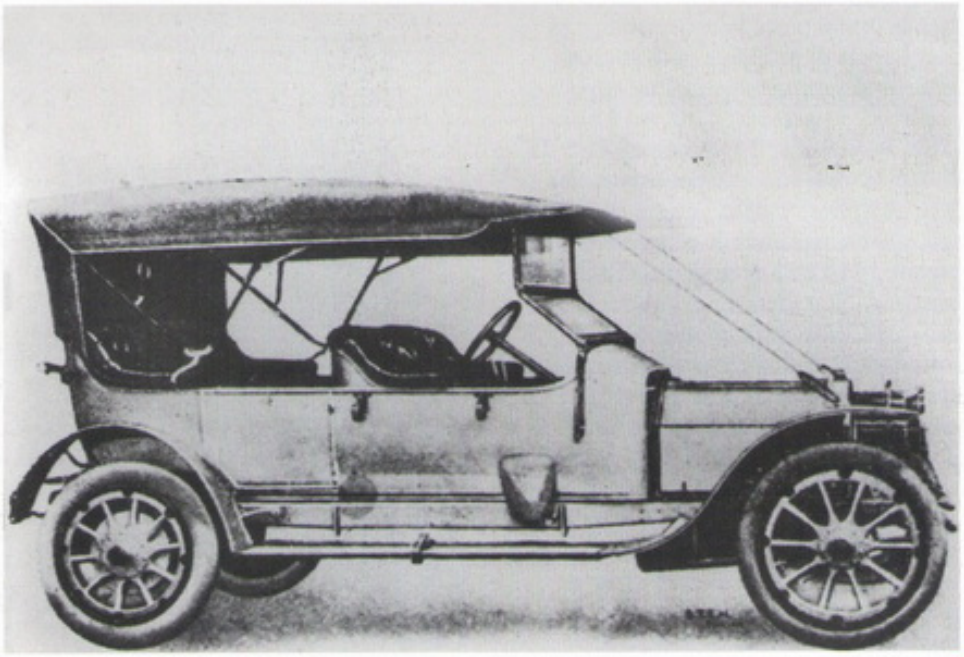
PREZZO ..... Lire 12.000

Delta

Produzione 1911
Carrozzeria Berlina - Torpedo

1. Una Delta nella versione Torpedo con copertura
2. La Didelta è la variante sportiva del modello base

All'inizio del 1911, a seguito dell'aumento del volume produttivo, la fabbrica Lancia si trasferisce dal vecchio stabilimento di via Ormea a quello nuovo di via Monginevro, a Torino. Il primo modello uscito dalla nuova sede è la Delta, un nome divenuto storico negli anni Settanta. Nel frattempo, però, l'omonima vettura del 1911 può contare su un motore quattro cilindri di 4084 cc da 60 Cv, che la spinge fino a 115 chilometri orari. Da segnalare un'importante novità riguardante l'alimentazione: non avviene più, come per i precedenti modelli, per forza di gravità, ma tramite apposita pompa azionata dall'albero a camme.



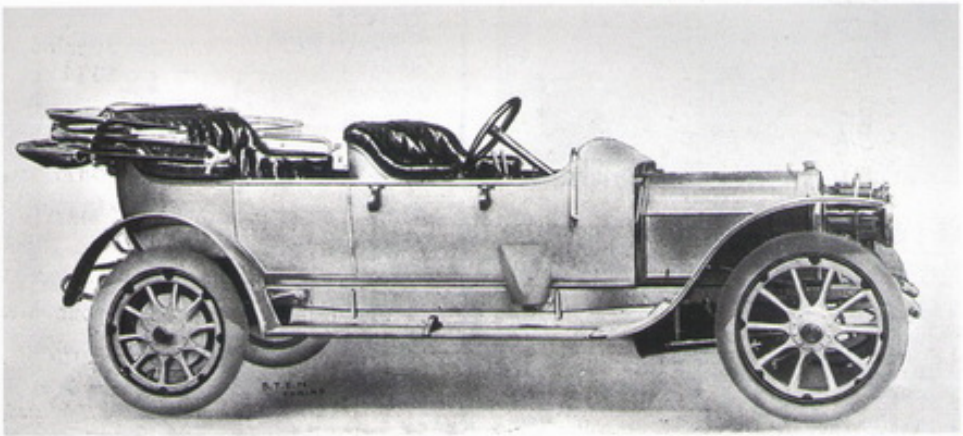
1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Delta	1911
Didelta	1911

FOCUS
La Didelta

L'esistenza della famigerata Didelta, ovvero la variante prestazionale del modello base destinata alle competizioni, è avvolta nel mistero. Le informazioni che la riguardano sono molto incerte, ma pare che questa vettura viene prodotta in pochi esemplari, e che grazie a migliorie meccaniche e motoristiche può raggiungere la velocità di 120 chilometri orari.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,000
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 2/3

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4084 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

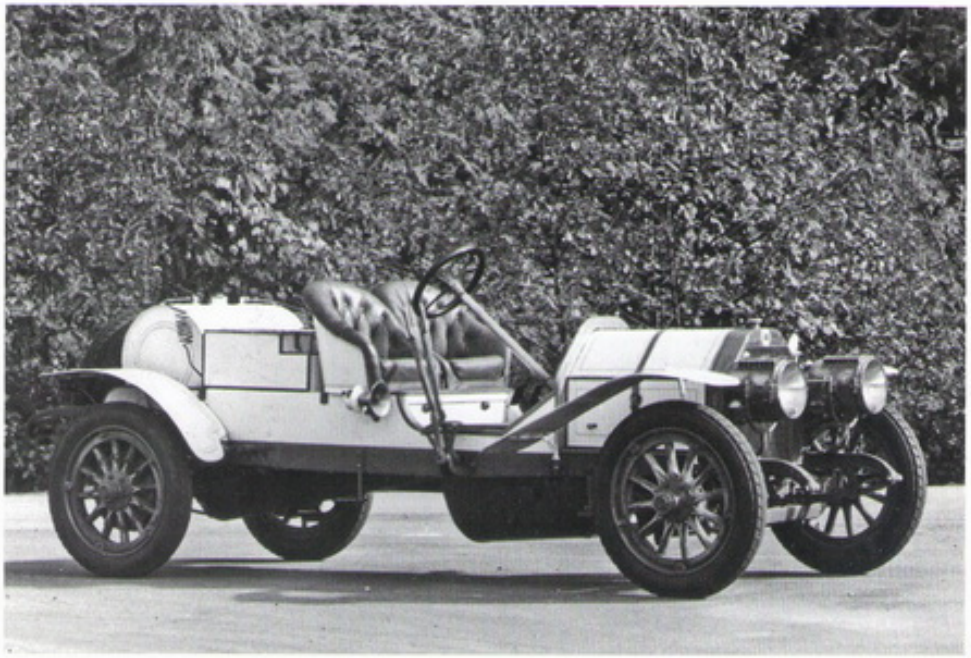
VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Lire 8.500

Epsilon

Produzione 1911 - 1913
Carrozzeria Berlina - Torpedo

Nello stesso anno in cui viene avviata la produzione della Delta, il 1911, i vertici Lancia decidono di affiancarle un altro modello da questa derivato: la Epsilon. Più lunga di una ventina di centimetri rispetto alla Delta, ne condivide tuttavia il motore: il quattro cilindri in linea monoblocco in ghisa di 4084 cc da 60 Cv a 1.800 giri al minuto. Tecnicamente, è anche da segnalare la presenza della frizione multidisco a secco, la stessa della Eta, sui modelli a partire dal 1912. Nonostante la concomitante presenza sul mercato con la Delta, la Epsilon riesce a ritagliarsi una buona fetta di estimatori, che le consentono di superare il record di vendite della collega di scuderia: gli esemplari costruiti sono infatti oltre 350, anche se in verità questo modello rimane in produzione per un periodo di tempo più lungo.



1



FOCUS
Tante carrozzerie

La Epsilon si differenzia dalla Delta soprattutto per la maggiore lunghezza, e quindi necessariamente per la misura del passo (3,227 metri contro i 2,932 metri). Sull'autotelaio della nuova arrivata, che come d'abitudine per le auto dell'epoca esce "scarno" dalla catena di montaggio, è dunque possibile montare varianti di carrozzeria decisamente più grandi e prestigiose.

1. La Epsilon è più lunga di circa 20 centimetri rispetto alla Delta
2. Il frontale è piuttosto classico, e non si discosta dai canoni estetici dell'epoca



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Epsilon	1911 - 1913

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd

POSTI 2/4

PORTE 2

PESO ..... 920 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4084 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

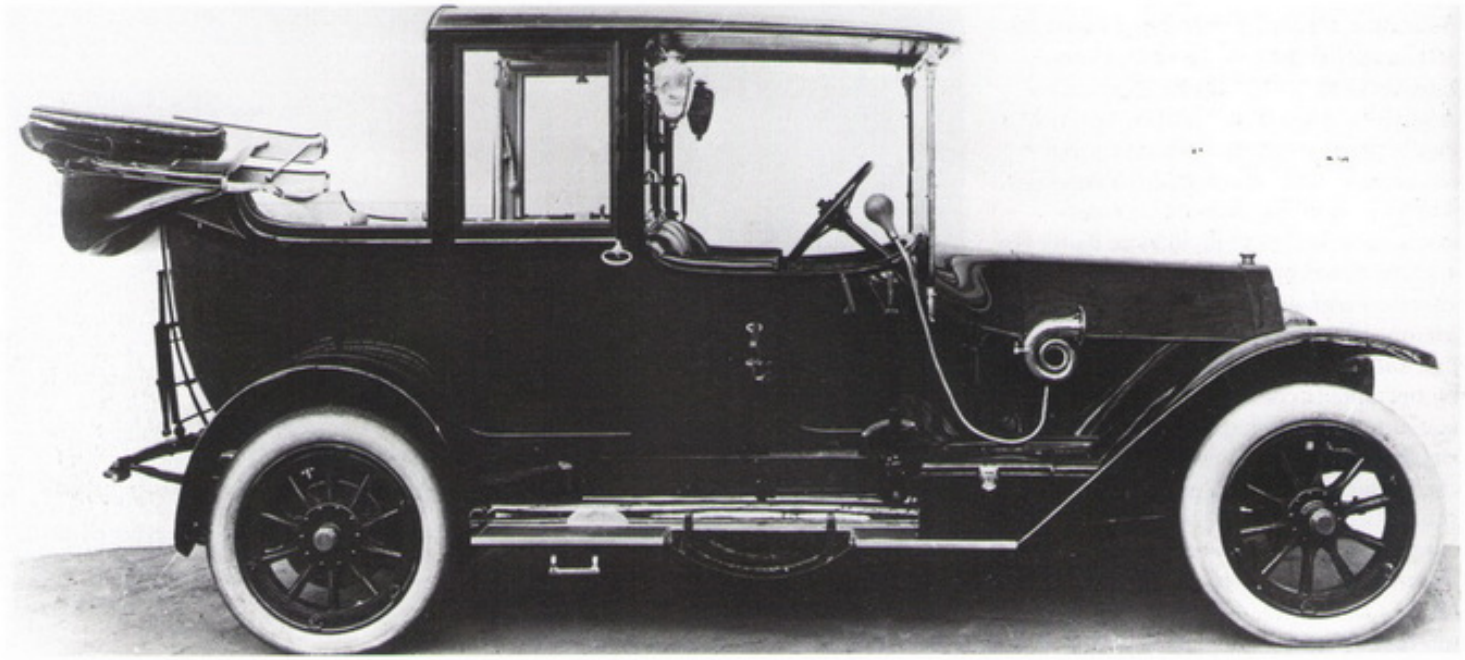
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Lire 12.000

Eta

Produzione 1911 - 1914
Carrozzeria Berlina - Torpedo



Il profilo elegante della Eta, vettura dalle dimensioni medie e dagli ingombri tutto sommato contenuti

Coetanea di Delta e Epsilon, la Eta non è solo la lettera successiva dell'alfabeto greco, ma soprattutto un modello che pur essendo basato su una base tecnica e meccanica sostanzialmente in linea con quella delle vetture che la precedono e la affiancano, presenta diverse migliorie e innovazioni tecniche. Come ad esempio quelle che riguardano la trasmissione, e in particolare la nuova frizione multidisco. O anche il sistema di raffreddamento, con l'ingrandimento delle canalizzazioni dell'acqua nella parte inferiore dei cilindri e lo spostamento del radiatore, ora equipaggiato con un serbatoio d'espansione. Il motore, invece, è sempre il 4084 cc da 60 Cv, ma ne esiste anche una versione con motore di 5030 cc da 120 all'ora. La Eta viene prodotta e commercializzata in circa 490 esemplari, nuovo record per una vettura Lancia.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,055
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd

POSTI 4-5

PORTE 2-4

PESO ..... 880 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4084 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Lire 10.000

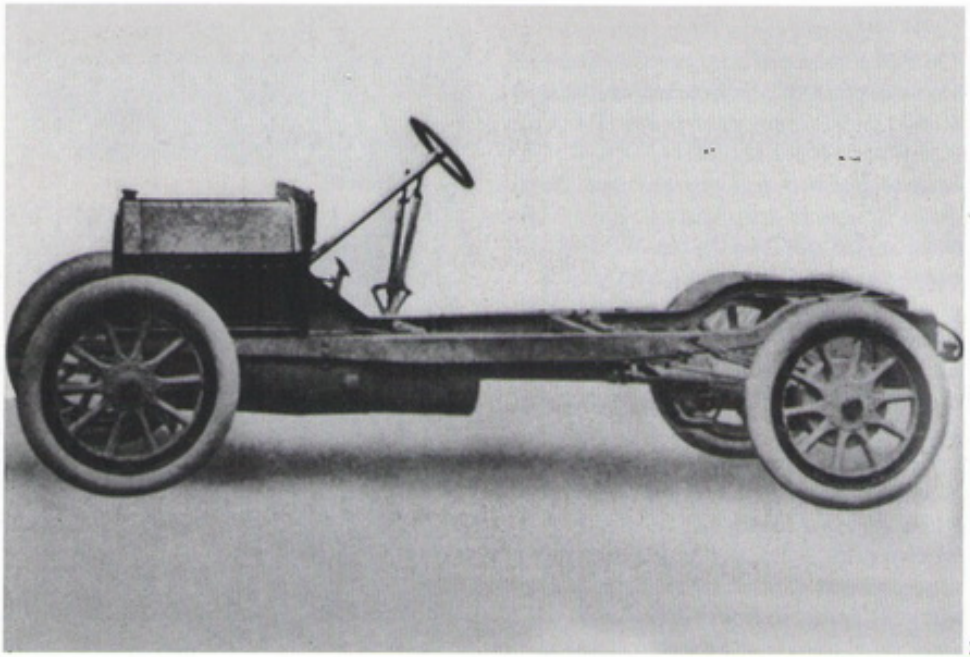
FOCUS
La frizione

Quella montata nel gruppo trasmissione della Eta non è più a bagno d'olio, bensì di tipo multidisco a secco. Almeno per gli esemplari riservati al mercato nazionale, perchè su quelli destinati all'esportazione in Gran Bretagna viene mantenuta l'impostazione classica con bagno d'olio, anche se solo temporaneamente. Di tale miglioria beneficia anche la Epsilon a partire dal 1912.

Zeta

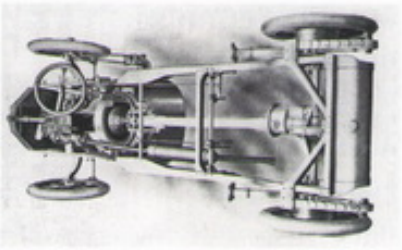
Produzione 1912 - 1916
Carrozzeria Berlina - Landaulet

Anche detta 12-15 HP, la Zeta arriva nel 1912 ma le origini del suo nome non sono ben chiare. C'è chi lo collega a quello di un mezzo militare (l'1Z), e chi a quello di un veicolo commerciale. Forse è anche per questo che al monovolume Lancia del 1994 viene dato lo stesso, storico, nome. In realtà, la Zeta è un'auto a sè stante ideata e costruita da Vincenzo Lancia in soli 34 esemplari (tra autotelai e vetture carrozzate), di cui tuttavia si è persa memoria. Dal punto di vista tecnico da segnalare la presenza dell'inedito propulsore di 2612 cc da 30 Cv, che introduce diversi elementi di novità tra cui l'albero motore, il sistema di raffreddamento ad acqua con circolazione forzata tramite ventola meccanica, la trasmissione in blocco al differenziale con 4 marce, di cui terza e quarta in presa diretta.



1

1. L'autotelaio della Zeta, equipaggiato con un inedito 2.6 con quattro cilindri in linea da 30 Cv
2. La versione della Lancia Zeta con carrozzeria Landaulet



FOCUS
L'autotelaio

Quello della Zeta è un autotelaio importante per la storia dell'azienda torinese, soprattutto per la presenza del cambio e del differenziale al retrotreno. Come per altri modelli Lancia dell'epoca, erano disponibili due varianti nelle misure del passo: una da 3,780 metri (la Tipo A), e l'altra da 3,625 metri (la Tipo B). Sulla base dell'autotelaio vengono poi montati diversi tipi di carrozzerie.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Tipo A	1912-1916
Tipo B	1912-1916

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,780
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd

POSTI 4-5

PORTE 2-4

PESO ..... 740 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2612 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 30 cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... Lire 8.500

Theta

Produzione 1913 - 1919
Carrozzeria Berlina - Torpedo

1. Lancia Theta carrozzata torpedo
2. La 35 HP berlina a quattro porte

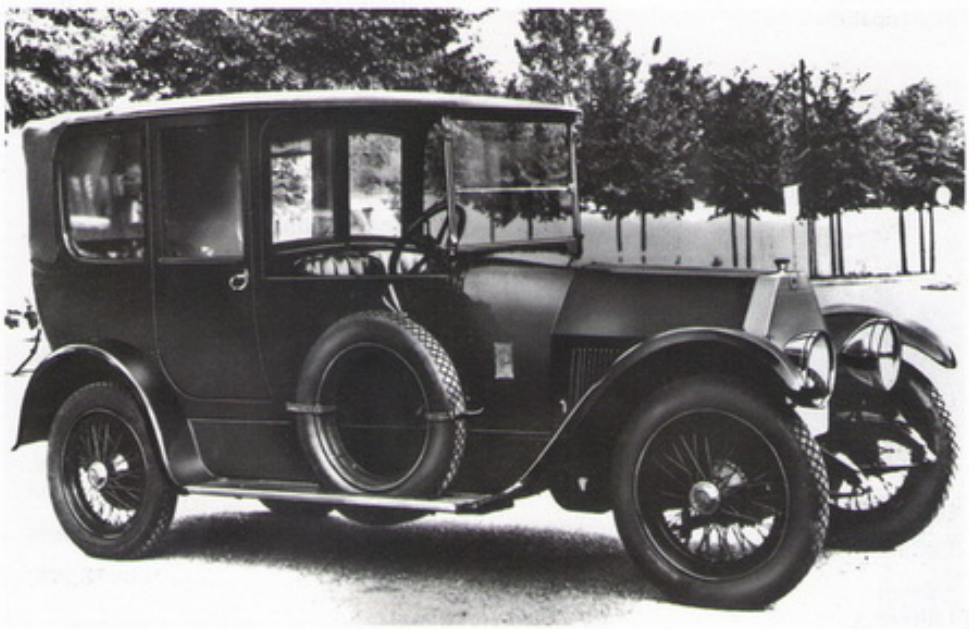
La 35 HP, anche detta Theta, arriva nel 1913 ed è figlia dell'automezzo militare 1Z. Come di consueto, l'autotelaio (dal peso di 1.060 chilogrammi) viene proposto in due varianti di passo e lunghezza, Tipo A e Tipo B, di cui quella maggiore raggiunge i cinque metri. Questo fa della Theta un'auto d'alta classe molto ambita all'epoca, al punto di essere esportata anche negli Stati Uniti e prodotta complessivamente in circa 1.700 esemplari fino alla fine della Prima guerra mondiale. La vettura è spinta da un motore di 4940 cc a 4 cilindri con monoblocco in ghisa e basamento in lega d'alluminio, che sviluppa una potenza di 70 Cv per una velocità massima di tutto rispetto, che tocca i 120 chilometri orari. La Lancia, con l'arrivo della Theta, fa tuttavia registrare un altro primato: si tratta infatti della prima auto dell'epoca ad avere un impianto elettrico di serie. Tale impianto funziona con tensione di 6 volt e comprende l'avviamento con comando a pedale, due fari anteriori più due luci supplementari, un gruppo ottico posteriore, l'illuminazione del cruscotto e il pulsante del clacson.



1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Tipo A	1913 - 1919
Tipo B	1913 - 1919



2

SCHEDA TECNICA - TIPO B

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,000
Larghezza ..... m 1,619
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.060 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4940 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

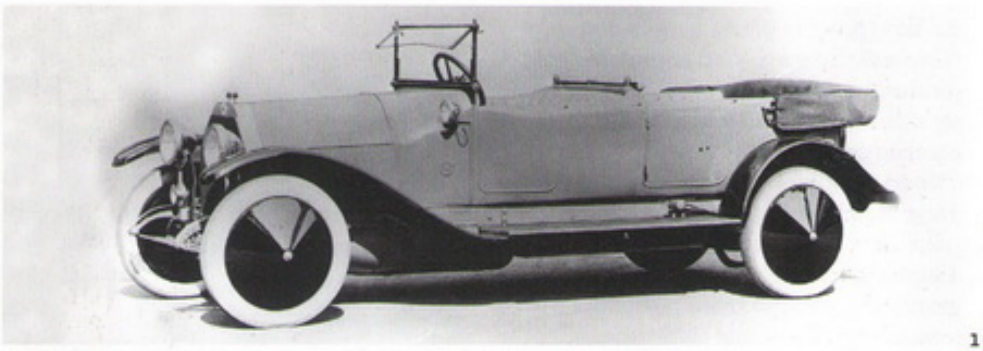
VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Lire 17.000

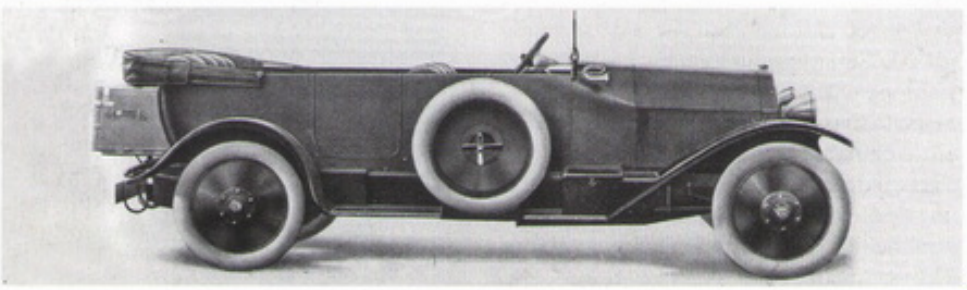
Kappa/Dikappa

Produzione 1919 - 1922
Carrozzeria Berlina - Torpedo

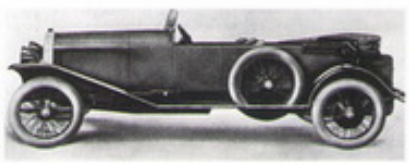
La Kappa è la prima vettura ad uso civile realizzata dalla Lancia al termine della Prima guerra mondiale, dal momento che durante il periodo bellico la produzione viene orientata verso veicoli militari. Ma a ben guardare, altro non è che una Theta in versione aggiornata: dell'auto che la precede conserva infatti lo stesso motore, il 5 litri da 70 Cv, che nonostante il maggiore peso (1.300 chilogrammi) le consente una velocità leggermente superiore, di 125 chilometri orari. Dal punto di vista tecnico, sono diverse le novità da segnalare: l'avviamento elettrico con comando a pedale, il piantone dello sterzo disponibile con tre diverse inclinazioni, la leva del cambio posizionata al centro, le ruote a disco d'acciaio anziché in legno. La Kappa viene prodotta per quattro anni ed in oltre 1.800 esemplari.



1



2



FOCUS
Legno e alluminio

La Dikappa è la variante sportiva carrozzata torpedo e presenta alcune importanti innovazioni. A cominciare dal motore, che per la prima volta adotta valvole in testa anzichè laterali: la potenza sale da 70 ad 87 Cv, per una velocità di punta di 130 orari. Questa torpedo è più lunga di 20 centimetri della Kappa, e ha la carrozzeria in legno rivestita in alluminio. Ne vengono costruiti circa 160 esemplari nell'arco del biennio in cui prodotta.

1. La Kappa può essere considerata una versione aggiornata della Theta
2. Una veduta laterale, dove spicca la sistemazione della ruota di scorta proprio sullo sportello anteriore
3. Una Dikappa in allestimento da competizione



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Kappa	1919 - 1922
Dikappa	1921 - 1922

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,660
Larghezza ..... m 1,615
Altezza ..... nd

POSTI 4/5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4940 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

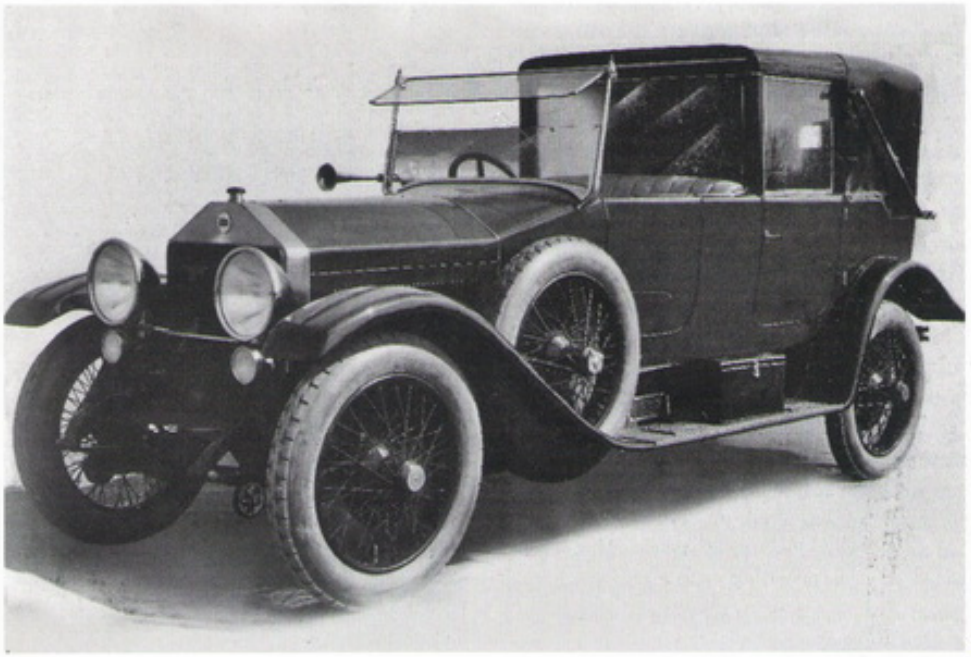
VELOCITÀ MASSIMA ..... 125 km/h

PREZZO ..... Lire 78.000

Trikappa

Produzione 1922 - 1925
Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo

La Trikappa è la prima berlina con motore 8 cilindri a V ad entrare in produzione col marchio Lancia. La prima serie che arriva nel 1922 è infatti equipaggiata da un 4592 cc con otto cilindri disposti a V stretta con angolo di 14 gradi, che sviluppa la considerevole potenza di 98 Cv e spinge l'auto fino ai 130 orari. Una velocità difficilmente gestibile con il solo freno posteriore a tamburo e quello sulla trasmissione, anche perché l'auto è lunga ed il solo autotelaio pesa 1.300 chilogrammi. Così, la seconda serie dell'ammiraglia Lancia che arriva nel 1923 viene equipaggiata con un nuovo asse anteriore e con freni a tamburo su tutt'e quattro le ruote, riuscendo così a ottenere buoni riscontri commerciali. Alla fine dei quattro anni in cui rimane in produzione, la Trikappa viene costruita in 847 esemplari.



1



FOCUS
L'auto di D'Annunzio

Quest'auto sembra avere un feeling con il mondo dell'arte. Il poeta Gabriele D'annunzio ne è talmente affascinato da inviare una sua foto mentre è al volante a Vincenzo Lancia, con la dedica: "Parva igni scintilla meo" (una piccola scintilla per il mio fuoco). Anche il compositore Giacomo Puccini ne possiede una, con la quale nell'agosto del 1922 compie un viaggio attraverso l'Europa.

1. La Trikappa è una berlina di rappresentanza, lunga quasi 5 metri
2. Un allestimento torpedo
3. La veduta laterale di un esemplare con capote in tela



2



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1922
II Serie	1923 - 1925

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,970
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... nd

POSTI 4/7

PORTE 2/4

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4592 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 98 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Lire 15.000

Lambda

Produzione 1922 - 1931
Carrozzeria Berlina - Torpedo

Vincenzo Lancia rimane talmente impressionato dalla resistenza degli scafi delle navi, che senza alcun telaio interno sopportano e muovono carichi fuori dal comune, da voler riproporre lo stesso schema sulle quattro ruote. Nasce così quello che tutti considerano il capolavoro del fondatore dell'azienda torinese: la Lambda, la prima automobile al mondo con carrozzeria a struttura portante. E non solo, tra le soluzioni innovative sono anche da annoverare le sospensioni anteriori a ruote indipendenti, la trasmissione inscatolata nel pianale ed il portabagagli integrato nella carrozzeria. Un coacervo dunque di tecnologia, a cui non sfugge certo il motore: un quattro cilindri a V stretta di 2120 cc in grado di erogare 49 Cv, garantire prestazioni brillanti e raggiungere una velocità massima di 110 chilometri orari. La presentazione dell'auto avviene nel 1922 al salone di Parigi, e da quel momento fioccano entusiasmo e giudizi lusinghieri da parte del pubblico e della critica. Al punto che la Lambda viene prodotta in nove serie e 13.000 esemplari nel corso di un decennio. E se le prime cinque differiscono tra loro per leggere variazioni meccaniche ed estetiche, le successive serie mettono in mostra novità importanti. A cominciare dalla sesta (1925-1926), che monta un cambio a quattro rapporti in luogo dei tre utilizzati fino a quel momento, e che in virtù di un passo più lungo di una trentina di centimetri permette una maggiore abitabilità anche per sei passeggeri. Sulla settima serie (1926-1928) il passo viene accorciato, ma la novità più succosa dal punto di vista tecnico sta nel motore: il quattro cilindri a V, grazie ad un aumento dell'alesaggio, arriva ad una cilindrata di 2.370 cc. In virtù di altri interventi sulla meccanica poi, tra cui il posizionamento delle valvole in testa e le nuove camere di scoppio, la potenza sale da 49 a 59 Cv e le prestazioni ne traggono beneficio. L'ottava e nona serie (1928-1931) prevedono anch'esse un incremento di cilindrata fino a 2568 cc, grazie alla modifica delle bielle, al carburatore più grande e al nuovo collettore di scarico. La produzione della Lambda termina nel 1931.



La Lancia Lambda, prima vettura al mondo con carrozzeria autoportante

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1922 - 1925
II Serie	1922 - 1925
III Serie	1922 - 1925
IV Serie	1922 - 1925
V Serie	1922 - 1925
VI Serie	1925 - 1926
VII Serie	1926 - 1928
VIII Serie	1928 - 1931
IX Serie	1928 - 1931

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,640
Altezza ..... m 1,700

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 1.225 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2120 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 49 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

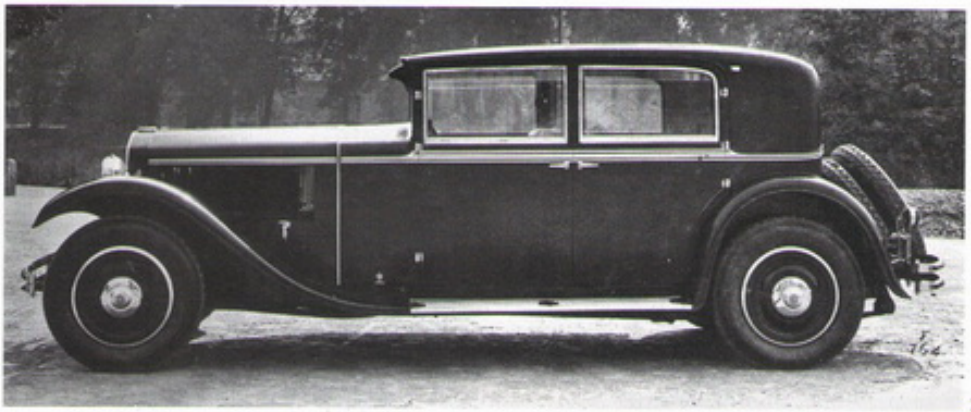
VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Lire 43.000

Dilambda

Produzione 1928 - 1938
Carrozzeria Berlina - Coupé - Spider - Torpedo

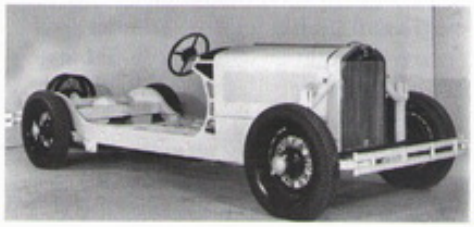
In casa Lancia sono maturi i tempi per l'avvicendamento delle ammiraglie. Ecco dunque che l'azienda torinese presenta al salone di New York del 1927 la nuova top class di famiglia, destinata l'anno successivo a prendere il posto della Trikappa: la Dilambda, il cui progetto viene portato avanti nei due anni precedenti al debutto. La novità di questa vettura è in un certo senso il ritorno al passato: non più telaio autoportante, come nella Lambda, ma comunque rigido, robusto, e soprattutto in grado di ospitare le creazioni dei carrozzieri più in voga dell'epoca: varianti coupé, spider cabriolet, limousine e torpedo. Dal punto di vista tecnico, per spostare una mole lunga (oltre 5 metri) e imponente (due tonnellate di peso) la scelta cade su un poderoso otto cilindri a V di quattro litri di cilindrata e 100 Cv di potenza.



1



2



3

1. La Dilambda, ammiraglia Lancia del 1928
2. Nella veduta posteriore, si nota il portabagagli sistemato esternamente
3. L'imponente corpo vettura della Dilambda
4. Una Lancia Dilambda reastuarata



FOCUS
Il passo corto

A partire dal 1931, la Dilambda viene anche offerta nella versione con passo accorciato di circa 20 centimetri rispetto al modello di debutto, ed anche con qualche ritocco estetico. Ma le novità più importanti, sulla seconda serie a passo corto, sono di tipo tecnico: il cambio ha la quarta marcia in presa diretta, il servofreno è a depressione ed i tamburi dei freni sono di diverse dimensioni.



4

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I e II Serie	1928 - 1933
I e II Serie a passo corto	1931 - 1938

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,050
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,710

POSTI 4/7

PORTE 2/4

PESO ..... 2010 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3956 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 100 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Lire 60.000

Artena

Produzione 1931 - 1943
Carrozzeria Berlina

Del trittico Dilambda-Astura-Artena, quest'ultima è senza dubbio la meno pretenziosa, almeno per quanto riguarda l'esborso economico: il solo autotelaio costa infatti 24.500 lire, molto meno di quello delle colleghe. La carrozzeria, come per la Dilambda, non è a struttura portante, mentre il motore, un quattro cilindri a V di 1927 cc e 55 Cv di potenza, oltre a spingere la vettura fino a 115 chilometri orari sembra essere molto affidabile: è in grado, infatti, di percorrere fino a 100mila chilometri senza revisioni e, salvo imprevisti, riparazioni. La Artena viene costruita in quattro serie, che tuttavia non differiscono l'una dall'altra quanto a contenuti: le prime due restano in produzione dal 1931 al 1934, anno in cui viene introdotta la terza, il cui telaio è disponibile sia con passo corto (2,950 metri) che con passo lungo (3,140 metri).



1



FOCUS
La quarta serie

L'ultimo modello di Artena arriva nel 1940 e parecchi dei suoi esemplari vengono consegnati in allestimento unico, detto "ministeriale". Si tratta di una fornitura per lo Stato italiano, che la usa per fini civili e militari. Non mancano però anche furgoni, ambulanze, camioncini e veicoli speciali, tra cui spicca quello allestito dal carrozziere Vietti per l'*Eiar*, l'allora radio italiana.

1. La Artena berlina a quattro porte
2. Un esemplare di Artena a un concorso d'eleganza



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I e II Serie	1931 - 1934
III Serie	1934 - 1936
IV Serie	1940 - 1943

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,360
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... nd

POSTI 4/7

PORTE 2/4

PESO ..... 860 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1927 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 55 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... Lire 24.500

Astura

Produzione 1931 - 1939
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Torpedo

Dopo la Dilambda, in casa Lancia finisce la consuetudine di nominare i nuovi modelli con le lettere progressive dell'alfabeto greco. E comincia quella di ricercare epiteti legati alla storica tradizione italica. In questo va ricercata l'etimologia di nomi come Artena (antica città dei Volsci), ed ora Astura, che richiama quello di un castello a Nettuno, sul litorale laziale. Nome a parte, la Astura si inserisce con grande naturalezza nell'offerta Lancia dell'epoca, andandola a completare verso l'alto con una vettura esclusiva che deriva concettualmente dalla Dilambda ma che esteticamente e tecnicamente assomiglia molto alla Artena, di cui può essere considerata la sorella maggiore. Come accade per la Dilambda, la carrozzeria non è a struttura portante, il che rende la vettura più facilmente "trasformabile" a piacimento con varianti berlina, cabriolet e torpedo. Le prime due serie, praticamente identiche, si susseguono dal 1931 al 1933 e possono contare su un propulsore otto cilindri a V stretta con angolo di 19 gradi, con cilindrata di 2606 cc (inferiore a quella della Dilambda, di 3960 cc), e che sviluppa la potenza di 72 Cv per una velocità massima che arriva a toccare i 125 chilometri orari. La terza serie della Astura rimane in produzione dal 1933 al 1937, ed è disponibile con un telaio sia a passo corto (3,1 metri) che a passo lungo (3,3 metri). Questa modularità fa si che i carrozzieri dell'epoca riescono a tagliare abiti su misura per questa vettura, che diventa così una delle più belle nel panorama automobilistico: degna di nota, ad esempio, è la versione con carrozzeria aperta realizzata da Pinin Farina nel 1936. Quasi un preludio a quanto succede con la quarta ed ultima serie, prodotta dal 1937 al 1939: il passo allungato a 3,475 metri, infatti, ne facilita ulteriormente la varietà di allestimenti, a cui si dedicano specialisti come detto del calibro di Pinin Farina e Boneschi. Il risultato sono veri e propri pezzi di design, a cui va aggiunta tutta una serie di tipologie unificate di carrozzeria, cosiddette "ministeriali", destinate all'utilizzo governativo e militare tipico anche di altri modelli di quel periodo come la Artena. La produzione totale della Astura, rimasta nelle catene di montaggio dal 1931 al 1939, ammonta a poco meno di tremila esemplari, che comprendono tutti i diversi allestimenti in cui la vettura è offerta.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,517
Larghezza ..... m 1,642
Altezza ..... nd

POSTI 4/7

PORTE 2/4

PESO ..... 960 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2606 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 72 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 125 km/h

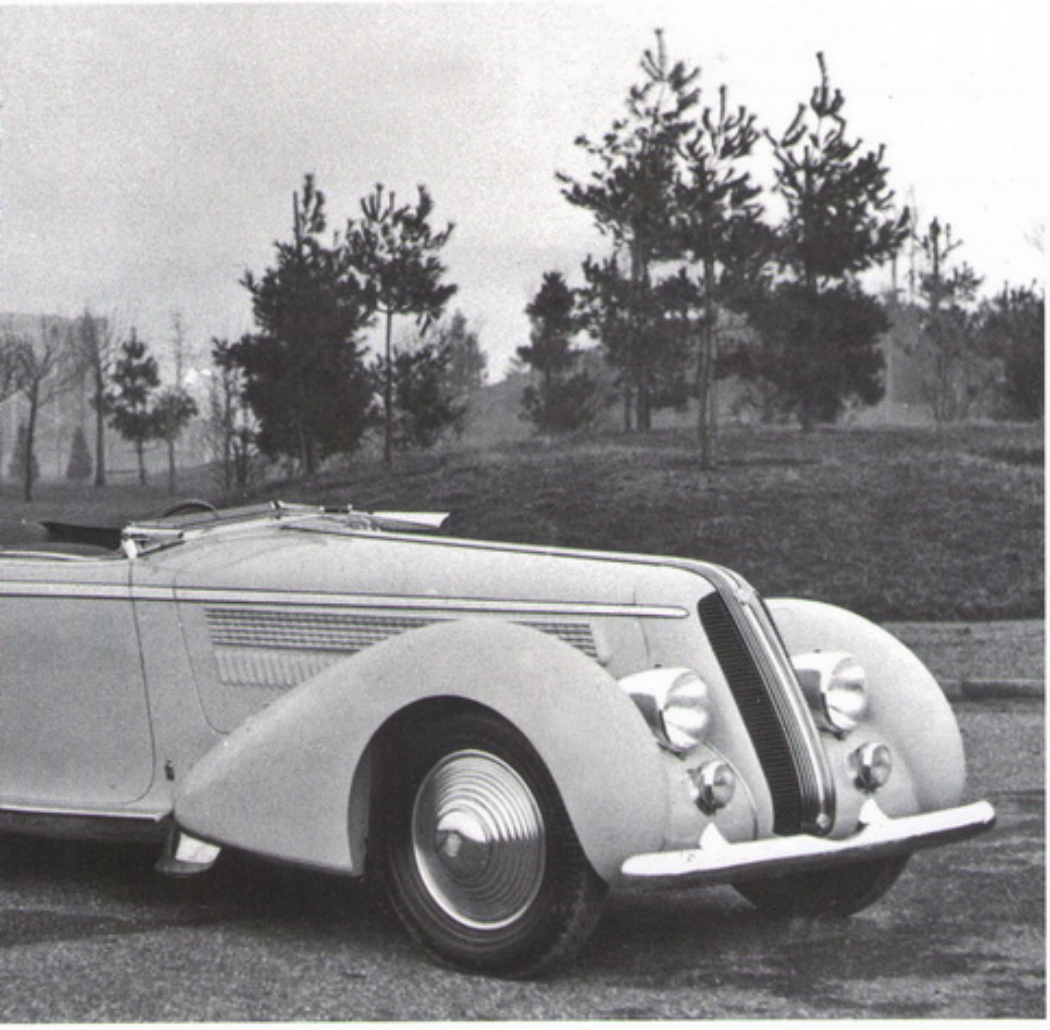
PREZZO ..... Lire 45.000

LE VERSIONI

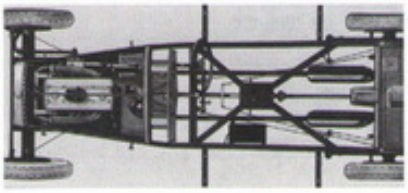
Modello	Produzione
I e II Serie	1931 - 1933
III Serie	1933 - 1937
V Serie	1937 - 1939







1



LA TECNICA

La carrozzeria è formata da un telaio di lamiera scatolata fatto a crociera. Il gruppo propulsore è fissato mediante due molle a balestra al telaio, di modo che l'effetto elastico elimina quasi del tutto le vibrazioni durante la marcia. Si tratta di un brevetto esclusivo Lancia di cui beneficiano altri modelli, tra cui la Artena.

1. Una Astura cabriolet Pininfarina
2. La versione berlina a quattro porte dell'Astura. L'auto viene prodotta dal 1931 al 1939



2



FOCUS
L'auto di Mussolini

La quarta serie della Astura, con passo allungato, diventa una base particolarmente adeguata per grandi torpedo di rappresentanza. Famosa è quella commissionata da Mussolini e disegnata da Pinin Farina. Ne esistono anche altri modelli, come ad esempio la berlina con carrozzeria detta "ministeriale".

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,840
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... nd
POSTI 4
PORTE 2/4
PESO ..... 1.050 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2973 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 82 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h
PREZZO ..... Lire 38.000

Augusta

Produzione 1933 - 1937
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Nel 1933 arriva la semi-utilitaria Augusta, con design spartano e linee squadrate. Ma dietro un'apparenza forse dimessa, è nascosta una serie di innovazioni tecniche degne di nota. A cominciare dalla scocca portante, per la prima volta su una berlina, passando per l'albero di trasmissione con giunti flessibili, le sospensioni anteriori indipendenti ed i freni con comando idraulico. A questi va aggiunto un motore decisamente più piccolo rispetto alla media per quel periodo, ma che tuttavia assicura un ottimo rendimento: si tratta del 4 cilindri a V di 1196 cc da 35 Cv, che garantisce nondimeno una velocità massima superiore ai 100 chilometri orari. Presentata originariamente col nome di Belna, e costruita anche in Francia, viene poi ribattezzata Augusta e prodotta in oltre 14mila esemplari.


1


2

1. Il profilo della Augusta
2. La Augusta ha contenuti tecnici importanti. È per questo che ne vengono prodotti più di 14mila esemplari
3. La ruota di scorta sistemata sul posteriore, sopra il bagagliaio
4. Un particolare dell'abitacolo, in questo caso con posto guida a destra



FOCUS
La scocca portante

La Augusta è la prima berlina con una vera struttura a scocca portante: mentre la Lambda ha una struttura autoportante stampata e saldata, su cui è applicato esternamente un rivestimento di lamiera, nella Augusta le lamiere sono stampate e saldate in un'unica struttura, comprendente anche l'abitacolo.


3


4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,814
Larghezza ..... m 1,450
Altezza ..... m 1,550

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 830 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1194 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 35 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

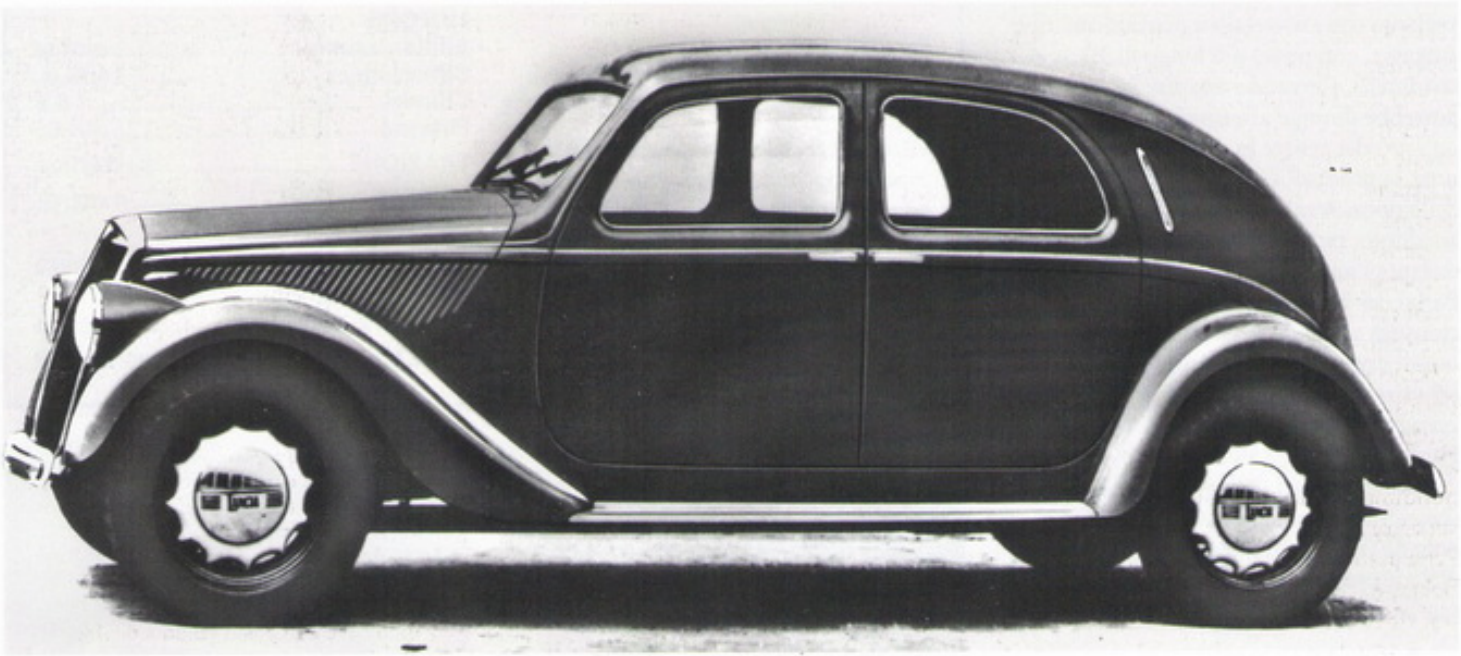
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 102 km/h

PREZZO ..... Lire 16.250

Aprilia

Produzione 1937 - 1949
Carrozzeria Berlina - Coupé - Spider - Cabriolet



Un'Aprilia seconda serie, in versione berlina a quattro porte

Dal 1934 Vincenzo Lancia comincia a pensare ad un modello rivoluzionario che assommi in sè tutte le caratteristiche peculiari del marchio, e completi la gamma partendo dai concetti ispiratori della Augusta. Il risultato è quello che può essere considerato il suo testamento spirituale, ma anche e soprattutto tangibile: la Aprilia. Questo perché la vettura entra in produzione nei primi mesi del 1937, ma nel febbraio dello stesso anno il patron della Lancia scompare a soli 56 anni, dopo aver effettuato i collaudi della sua "creatura" senza tuttavia averne salutato l'arrivo sul mercato. Le caratteristiche di questa vettura la pongono su un altro livello rispetto alla concorrenza, a partire dalle linee originali frutto di una cura particolare per l'aerodinamica. E poi ci sono i marchi di fabbrica Lancia come la scocca portante, le sospensioni anteriori e posteriori a ruote indipendenti con ammortizzatori idraulici incorporati su due canocchiali verticali, i freni solidali al differenziale. Per non parlare del motore, un quattro cilindri a V stretto con camere di scoppio emisferiche, di 1352 cc e 48 Cv di potenza, che anche in virtù di un peso contenuto spinge la Aprilia ad oltre 125 chilometri orari assicurando uno spunto fuori dal comune. Prestazioni che, unitamente a convincenti doti meccaniche tra cui non ultima la grande tenuta di strada, fanno della Aprilia in versione sportiva un'auto vincente nelle competizioni della categoria Turismo riservate a cilindrate entro i 1500 cc. Senza contare che, per le caratteristiche costruttive sopra citate, questa vettura si presta a diverse interpretazioni stilistiche firmate dai più grandi carrozzieri dell'epoca, tra cui spiccano una spider ed una "trasformabile" realizzate da Touring, una cabriolet ed una coupé firmate rispettivamente da Ghia e Pinin Farina. La seconda serie della Aprilia arriva un paio d'anni dopo la prima, nel 1939, con alcune

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,955
Larghezza ..... m 1,470
Altezza ..... m 1,455

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 850 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1352 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 48 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 125 km/h

PREZZO ..... Lire 23.900

modifiche non sostanziali, la più importante delle quali riguarda il motore. Questo presenta un angolo fra le bancate ridotto di circa un grado e un incremento di corsa e alesaggio: la potenza non varia, ma l'elasticità del propulsore ne trae beneficio. Alle particolarità della seconda serie va aggiunta anche la presenza di una variante con autotelaio a piattaforma tipo Augusta, con passo più lungo di 10 centimetri. Cercando una sintesi, si potrebbe dunque affermare che l'arrivo di un'auto del genere fa di colpo invecchiare tutta la produzione automobilistica dell'epoca. A tale proposito si racconta un aneddoto, pittoresco ma molto calzante: durante l'anteprima al salone dell'auto di Parigi del 1936, pare che all'ora di chiusura alcuni inservienti sorprendano un uomo disteso sotto la Lancia Aprilia da esposizione con tanto di torcia, intento a carpirne i segreti. Quell'uomo è Henry Ford in persona, e alla luce degli oltre 29.600 esemplari della prestigiosa vettura costruiti e messi in commercio in tredici anni di vita, probabilmente il fondatore della prestigiosa azienda americana ha ragione a volerne sapere di più.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1937 - 1939
II Serie	1939 - 1949



FOCUS
La seconda serie S

La sigla speciale S contraddistingue modelli della seconda serie realizzati con varianti costruttive (in alto una cabrio Pinin Farina), quali diverse misure di passo, assale rigido al retrotreno e diverso rapporto di riduzione finale. I diversi autotelai sono nominati: 639 S, 539 S e 539 2S.

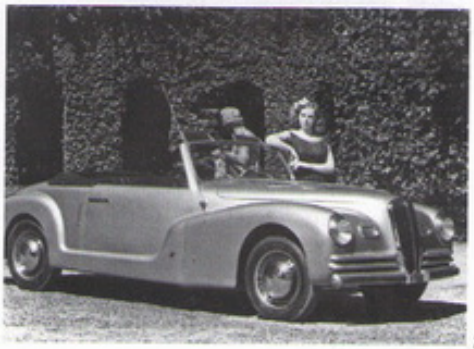
DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,530
Altezza ..... m 1,455
POSTI 4/5
PORTE 2/4
PESO ..... 670 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1486 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 48 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 113 km/h
PREZZO ..... Lire 30.000



1


2


3

1. Il posteriore a cuneo della Aprilia
2. Una cabriolet dell'Aprilia seconda serie, carrozzata da Pinin Farina
3. Il profilo della Aprilia. L'auto è prodotta in 29.600 esemplari

LA TECNICA

Il rumore secco e pulito delle portiere della Aprilia quando si chiudono, in realtà è solo la conseguenza di una scelta puramente tecnica. Questi sportelli si aprono infatti ad armadio, senza montante intermedio. La singolare forma degli scrocchi impedisce poi vibrazioni e scuotimenti in marcia, contribuendo ad una maggiore rigidità della struttura.

Ardea

Produzione 1939 - 1953
Carrozzeria Berlina

1. L'Ardea è la piccola di Casa Lancia
2. Un'Ardea in allestimento ambulanza
3. La griglia del radiatore

Nel 1939 fa il suo debutto la piccola di casa Lancia: la Ardea. Può essere considerata una miniatura, una riduzione in scala di modelli come la Aprilia, rispetto alla quale è accessibile economicamente da un maggior numero di utenti, ma mantiene comunque le caratteristiche distintive delle auto dell'azienda torinese. A cominciare da una carrozzeria con linee dinamiche ed eleganti, da vera Lancia. Alla prima serie (di cui famosa è la versione Tassì Roma) succede nel 1941 la seconda, molto simile e che viene prodotta fino al 1948, con interruzione durante il periodo bellico. La terza serie arriva dopo la guerra, con il cambio a 5 marce e l'impianto elettrico a 12 volt. La quarta dura fino al 1953, ed ha un motore da 30 Cv. In totale, gli esemplari di Ardea ammontano ad oltre 31.200.


1


2



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I e II Serie	1939 - 1946
III e IV Serie	1945 - 1953

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,615
Larghezza ..... m 1,380
Altezza ..... m 1,510

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 780 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 903 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 28 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 108 km/h

PREZZO ..... Lire 26.500

FOCUS
Il motore più piccolo

Il 4 cilindri a V stretta di 903 cc è il più piccolo costruito fino a quel momento dalla Lancia. I cilindri sono fusi in un monoblocco di ghisa insieme al basamento mentre la testa è in lega leggera. Nonostante una potenza contenuta a soli 28 Cv, questo propulsore è in grado di spingere la vettura alla velocità di 108 chilometri orari.

Aurelia

Produzione 1950 - 1958
Carrozzeria Berlina - Coupé - Spider - Cabriolet



Durante la Seconda guerra mondiale, i tecnici Lancia cominciano a lavorare su un'auto in grado di rinverdire i fasti di Lambda e Aprilia, e dopo il conflitto viene messa a punto la risposta alla Fiat 1400 e all'Alfa Romeo 1900: la Aurelia, che completa nel 1950 il rinnovamento della produzione automobilistica italiana di quel periodo. La nuova nata è inconfondibilmente una Lancia: sia nelle scelte stilistiche, con linee eleganti e slanciate, che in quelle tecniche. Queste ultime, in particolare, sono di livello raffinato: oltre alla carrozzeria con scocca autoportante e alle quattro ruote indipendenti a bracci triangolari e molloni, sono da segnalare i pneumatici a carcassa radiale e soprattutto il gruppo frizione-cambio-differenziale. Quest'ultimo, per garantire una distribuzione ottimale dei pesi e di conseguenza una migliore tenuta di strada, viene infatti montato in blocco al retrotreno. Anche il motore merita una menzione particolare: si tratta di un sei cilindri a V montato anteriormente in senso longitudinale, di cilindrata abbastanza contenuta, 1754 cc, ma comunque in grado di spingere l'auto ad oltre 135 chilometri orari. Nel 1951 debutta un'altra versione, la B21, che adotta lo stesso motore della GT20: un due litri da 70 Cv che ne fa ulteriormente lievitare le prestazioni. Nel 1952 è disponibile anche la B15 con passo allungato, meglio conosciuta come "berlina sei luci": si tratta di una limousine a 8 posti realizzata da Bertone. Il 1954 segna l'arrivo della B12, l'ultima versione berlina che presenta numerose novità: motore con cilindrata di 2266 cc e potenza di 87 Cv, retrotreno con ponte tipo De Dion, ritocchi stilistici moderati ma significativi. Il quadro si completa con l'ultima arrivata della famiglia, la variante cabriolet-spider denominata B24, disponibile anche nella versione con hard top, spinta da un V6 di 2451 cc e 118 Cv di potenza. Ma la Aurelia più famosa è senza dubbio la GT, costruita in sei evoluzioni successive dal 1951 al 1958. Il disegno originale è di Boano, su cui Viotti realizza l'auto poi modificata da Pinin Farina: si tratta di una coupé gran turismo dalle linee inconfondibili che subisce negli anni migliorie tecniche (ad esempio il motore prima da 75 e poi da 118 Cv) ed estetiche, pur mantenendo inalterato il proprio fascino.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,418
Larghezza ..... m 1,556
Altezza ..... m 1,500

POSTI 6

PORTE 2/4

PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1754 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 56 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Lire 1.830.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina B10	1950 - 1953
Berlina B21	1951 - 1953
GT Coupé (6 serie)	1951 - 1958
Berlina B12	1954 - 1955
Spider B24	1954 - 1958





1

LA TECNICA

Il motore con 6 cilindri a V di 1754 cc è il primo di questo tipo prodotto in serie, e può contare su soluzioni tecniche di prim'ordine, coperte non a caso da brevetti. Basta citare il monoblocco di alluminio fuso in conchiglia con canne di ghisa bagnate dal liquido di raffreddamento, e l'albero a camme centrale azionato da doppia catena a rulli.



2

1. L'Aurelia B10 del 1950
2. La parte posteriore dell'Aurelia
3. Una B24 convertibile ultima serie, dotata di hard-top



3



FOCUS
La B24

La variante scoperta della Aurelia arriva nel 1954 ed è una delle creazioni più affascinanti di Pinin Farina. Viene costruita sulla base della B20 e destinata principalmente al mercato statunitense, da cui l'altro nome di Tipo America. La produzione nelle tre serie non raggiunge i 700 esemplari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,555
Altezza ..... m 1,305
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.115 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2451 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 118 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h
PREZZO ..... Lire 2.822.000

Appia

Produzione 1953 - 1963
Carrozzeria Berlina - Convertibile - Coupé

L'Appia nasce nel 1953, tre anni dopo l'Aurelia, di cui può essere considerata una copia in piccolo. Almeno inizialmente, ignorando per certi versi le consuetudini dell'epoca, la Lancia non ne prevede alcun telaio da destinare all'estro dei carrozzieri e la pone invece in diretta concorrenza con l'altra novità del momento, la Fiat 1100/103. Il fatto che le due vetture abbiano il motore della stessa cilindrata (1089 cc) è tuttavia solo una coincidenza, anche perché quello da 38 Cv (due in più rispetto alla 1100/103) che spinge l'Appia ad una velocità di punta di 120 chilometri orari è tecnicamente molto più complesso. Gli interni dell'auto, come da tradizione dell'azienda torinese, sono curati e ben assemblati ed i materiali ricercati e di qualità. Nel 1956 c'è l'avvicendamento tra la prima e la seconda serie, quest'ultima caratterizzata da diverse migliorie sia sopra che sotto il cofano. Innanzitutto il passo viene allungato di una manciata di centimetri, conseguenza della rivisitazione della vettura che viene anche resa più elegante ed esteticamente gradevole. Anche lo spazio a disposizione aumenta: i passeggeri ospitati passano da 4 a 5, ed il bagagliaio diventa più capiente. Il direttore tecnico della Lancia, professor Antonio Fessia, mette le mani pure sul motore, rinnovandone testata, carburatore, pistoni ed altri organi meccanici, con il risultato di spremere qualche cavallo in più: la potenza passa infatti da 38 a 43,5 Cv, mentre la velocità massima sale a circa 130 chilometri orari. Da segnalare anche diversi allestimenti speciali e commerciali, come quelli furgoncino, autolettiga e camioncino. Dal 1957 in poi arrivano anche diversi autotelai, destinati ai grandi carrozzieri dell'epoca per la realizzazione di vetture fuoriserie su base Appia. Tra queste, spiccano la convertibile di Vignale, la coupé di Pinin Farina, la giardinetta di Viotti e la GTE di Zagato. L'ultima serie arriva nel 1959 e presenta un look molto rinnovato all'anteriore, dove il classico scudo Lancia si sviluppa in senso orizzontale e non più verticale. Storcono il naso i puristi ma questa conformazione, con l'abbassamento del cofano, ha indubbi vantaggi aerodinamici che insieme alla potenza del motore portata a 48 Cv, migliorano le prestazioni dell'auto. Nel 1963 va in pensione dopo circa 107.000 esemplari prodotti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,865
Larghezza ..... m 1,420
Altezza ..... m 1,422

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 860 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1089 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 38 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... Lire 1.330.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1953 - 1955
II Serie	1956 - 1959
Coupé, Convertibile	1957 - 1962
Giardinetta, GTE	1957 - 1962
III Serie	1959 - 1963





2

LA TECNICA

Il motore delle prime Appia è sofisticato per l'epoca. Si tratta infatti del 4 cilindri a V con una delle angolazioni più strette della storia dell'auto: 14 gradi. Ci sono poi due alberi a camme nel basamento, con aste sui due lati e bilancieri. Le valvole sono in testa inclinate, la testata è in alluminio e le camere di scoppio sono emisferiche.



1

1. La Lancia Appia. Viene prodotta dal 1953 al 1963
2. La famosa Appia GTE di Zagato
3. Una Appia terza serie berlina, con la nuova griglia anteriore



3



FOCUS
La convertibile

La versione scoperta della Appia arriva nel 1957 insieme ad altri allestimenti speciali e porta la firma di uno dei carrozzieri più noti dell'epoca: Vignale. Può contare sull'ultimo aggiornamento del motore 1.1 quattro cilindri, quello da 53 Cv di potenza, per una velocità di punta di 145 orari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,150
Larghezza ..... m 1,510
Altezza ..... m 1,300
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 950 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1089 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 53 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h
PREZZO ..... Lire 15.000

Flaminia

Produzione 1957 - 1970
Carrozzeria Berlina - Coupé - Convertibile

Al salone di Torino del 1956 viene presentato il prototipo della futura ammiraglia di casa Lancia, la Flaminia, che arriva nella versione definitiva l'anno successivo a Ginevra. Come si addice ad ogni top di gamma, questa vettura si distingue soprattutto per il design innovativo, lussuoso ed elegante, al punto tale da convincere Pinin Farina a realizzarne una variante (in quattro esemplari, su telaio e passo allungati) destinata al presidente della Repubblica italiana, detta, appunto, Presidenziale. L'auto è spinta fino ad una velocità massima di 160 chilometri orari da un sei cilindri a V di 2,5 litri da 100 Cv di potenza, derivato da quello della Aurelia. Esiste poi una variante con frizione semiautomatica denominata Saxomat, prodotta con alcune modifiche per essere esportata verso il mercato statunitense. La seconda serie della Flaminia è datata 1961 e presenta piccoli ritocchi estetici all'esterno, come i diversi gruppi ottici posteriori, e lievi modifiche all'interno, in particolare sulla plancia. Il motore viene portato fino a 110 Cv, e la velocità di punta ora sfiora i 170 orari. Che diventano 180 se si prendono in considerazione i soli 12 esemplari della versione Speciale del 1962 da 140 Cv. Se la produzione d'ordinanza incontra il favore della classe agiata, altrettanto può dirsi delle varianti sul tema Flaminia, che nello specifico si chiamano Coupé, Coupé GT, Sport e Convertibile: senza dubbio un pezzo di storia dell'Italia su quattro ruote. La Coupé viene disegnata da Pinin Farina e prodotta in serie dal 1959 su uno chassis più corto rispetto a quello della berlina. È una due porte e quattro posti dal design filante e raffinato, spinta da un 2.5 con carburatore normale prima e a triplo corpo poi (128 Cv), e successivamente dal nuovo 2.8 da 140 Cv. Lo stesso pacchetto che equipaggia anche la GT, gran turismo realizzata dalla Touring con carrozzeria superleggera e dunque prestazioni sensibilmente migliorate. Nel novero delle versioni speciali, non può mancare la Sport: una coupé dalla vocazione prestazionale realizzata da Zagato che ripropone qualche elemento della Appia GT, anch'essa realizzata dal famoso carrozziere. Velocità massima di 190 chilometri orari, che diventano addirittura 210 nella variante Super Sport, una delle più veloci auto di serie della storia Lancia.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,855
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,480
POSTI 6-7
PORTE 4
PESO ..... 1.410 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2458 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 100 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h
PREZZO ..... Lire 2.940.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1957 - 1961
Coupé GT	1958 - 1965
Sport, Super Sport, Coupé	1958 - 1967
Convertibile	1960 - 1964
II Serie Berlina	1961 - 1963
III Serie Berlina	1963 - 1970







1

LA TECNICA

Le sospensioni anteriori della Flaminia sono di nuova concezione rispetto a quanto visto finora sulla produzione Lancia. I tecnici rinunciano agli ammortizzatori con elementi telescopici in favore di bracci trapezoidali con molle elicoidali e barra stabilizzatrice. Il risultato è una guida senza dubbio più confortevole anche su fondi sconnessi.

1. La Flaminia Coupé Pininfarina prima serie
2. La versione stradale della Flaminia Sport del 1960, firmata da Zagato
3. La Flaminia berlina a quattro porte seconda serie



2



3



FOCUS
La cabrio più bella

Viene realizzata dalla Touring come derivazione della Coupé GT, e debutta nel 1960. La prima serie ha un motore 2.5 da 119 Cv, mentre la seconda ne adotta la variante con carburatore triplo corpo da 140 Cv o il nuovo 2.8 da 150 Cv e 193 orari. È una delle più belle cabriolet degli anni Sessanta.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,300
POSTI ..... 2+2
PORTE 2
PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2458 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 119 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 178 km/h
PREZZO ..... Lire 3.314.000

Flavia

Produzione 1960 - 1971
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Il progetto della nuova e per certi versi rivoluzionaria vettura di casa Lancia che arriva nel 1960, si deve all'opera dell'ingegner Antonio Fessia. La Flavia, infatti, per molti versi segna la storia dell'azienda torinese: è la prima ad adottare la trazione anteriore, d'ora in poi marchio di fabbrica della Lancia, per di più in abbinamento ad un motore boxer. E non solo, visto che si tratta della prima berlina italiana a montare i freni a disco sia sulle ruote anteriori che su quelle posteriori. Anche il design è molto innovativo, e forse per questo non immediatamente recepito con favore dal grande pubblico, che tuttavia si ricrede nell'arco di vita della Flavia, dal momento che nella popolare versione berlina viene costruita in oltre 85mila esemplari e la sua cilindrata cresce prima a 1.8 e successivamente a 2.0. Ma andiamo con ordine. La prima serie monta un motore a quattro cilindri contrapposti, che nonostante l'onesta potenza di 78 Cv non convince quanto a spunto e brillantezza. Nel 1963 ne viene proposto un aggiornamento, sempre con cilindrata di 1488 cc, nuovo carburatore, batteria e candele, che in parte mette un argine al problema, ma la vera soluzione è rappresentata dall'affiancamento a questo propulsore di un 1.8 dalle prestazioni finalmente all'altezza, in virtù dei 92 Cv che successivamente diventano 102 grazie all'adozione dell'iniezione. La seconda serie della Flavia, datata 1967, si segnala per le novità estetiche e le modifiche agli interni, soprattutto alla plancia e agli strumenti: degni di nota, in questo caso, sono gli allestimenti di lusso LX della 1.8 da 97 Cv e della 2.0 da 124 Cv, con quest'ultimo che beneficia di successivi aggiornamenti tra cui l'iniezione elettronica nel 1972. Ma in quell'anno la Flavia non si chiama più così, pur essendo sostanzialmente la stessa macchina: i vertici Lancia le preferiscono il nome 2000 LX. Parallelamente alle versioni berlina poi, arrivano anche gli allestimenti Coupé, Sport e Convertibile. La prima è disegnata e realizzata da Pininfarina e nel tempo usufruisce di evoluzioni stilistiche e meccaniche. Più o meno quanto succede alla Flavia Sport, coupé sportivo a tre posti realizzato da Zagato con linee innovative ed aerodinamiche. Considerando tutte le sue varianti, si costruiscono oltre 100mila esemplari di Flavia.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,580
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,510

POSTI 6

PORTE 4

PESO ..... 1.190 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1488 cc
Cilindri ..... 4 contrapposti
Potenza ..... 78 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 148 km/h

PREZZO ..... Lire 1.798.600

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie Berlina	1960 - 1969
Coupé	1961 - 1968
Sport, Convertibile	1962 - 1967
II Serie Berlina	1967 - 1970
Coupé 2.0	1969 - 1971
Berlina 2.0	1970 - 1971







1



LA TECNICA

La Flavia è la prima auto Lancia con trazione anteriore e motore boxer, il primo della Casa torinese. Si tratta di un'unità compatta a quattro cilindri orizzontali contrapposti, con due alberi a camme nel basamento. Questo è ancorato a un telaio ausiliario, per ridurre le vibrazioni. Inizialmente viene proposta nella cilindrata di 1500 cc, poi di 1800 cc.

1. La prima serie della Flavia berlina con motore 1.5
2. La Flavia Sport 1500, realizzata da Zagato nel biennio 1962-1964



2



FOCUS
Cabriolet firmata Vignale

La Convertibile arriva nel 1962 e porta la firma di Vignale, che la realizza su disegno di Giovanni Michelotti. Frontale e fiancata sono simili a quelli della berlina, ma la coda è tronca: nel complesso le linee sono sobrie ed eleganti. Due i motori disponibili: il 1.5 da 90 Cv ed il 1.8 da 102 Cv.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,340
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,370
POSTI ..... 2+2
PORTE 2
PESO ..... 1.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1800 cc
Cilindri ..... 4 contrapposti
Potenza ..... 102 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h
PREZZO ..... Lire 2.656.800

Fulvia

Produzione 1963 - 1972
Carrozzeria Berlina

1. Fulvia, la berlina compatta della Lancia
2. La versione berlina quattro porte della Fulvia
3. Il posteriore delle Fulvia. Con i suoi 1.030 chilogrammi, è una vettura pesante per la sua categoria

La Fulvia arriva nel 1963, e va a coprire il segmento delle berline compatte di piccola cilindrata. Tecnicamente si segnala per la trazione anteriore, i quattro freni a disco, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e il motore 1.1 con 4 cilindri a V. Quest'ultimo si segnala per l'inedita distribuzione con due alberi a camme in testa ed è in grado di sviluppare 59 Cv. Nonostante una velocità massima di quasi 140 orari, lo spunto lascia a desiderare causa un peso troppo elevato (1.030 chilogrammi). L'inconveniente viene superato con l'arrivo della 2C, versione dotata di due carburatori a doppio corpo ed una serie di migliorie meccaniche che fanno lievitare coppia, potenza e velocità di punta (145 orari). Nel '67 arriva una variante destinata al mercato greco, mentre nel '69 debutta la seconda serie, che monta un motore 1.3 da 86 Cv.



1



FOCUS
Le GT e GTE

Nel 1967 alla 2C viene affiancata la GT, spinta da un motore più potente e prestazionale: un 1216 cc da 79 Cv, che le consente una velocità massima di 152 chilometri orari. All'esterno poche variazioni, tra cui la sigla GT sul radiatore; all'interno è disponibile il cambio al volante. Nel '68 arriva anche la GTE, equipaggiata dal 1.3 della Coupé Rally, che porta la velocità a 162 chilometri orari.



2



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie Berlina	1963 - 1964
Berlina 2C	1964 - 1969
GT, "Grecia", GTE	1967 - 1969
II Serie Berlina, "Grecia"	1969 - 1972

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,160
Larghezza ..... m 1,555
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.030 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1091 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 59 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 138 km/h

PREZZO ..... Lire 1.412.000

Fulvia Coupé

Produzione 1965 - 1976
Carrozzeria Coupé



Le inconfondibili linee della Fulvia prima serie 1965, disegnata da Piero Castagnero

La versione coupé della Fulvia, di certo più famosa e di successo rispetto alla berlina da cui deriva, viene presentata al salone dell'auto di Ginevra del 1965. L'estetica, dalle linee dinamiche e raffinate, è frutto del lavoro di Piero Castagnero, già papà della Fulvia berlina e della Flavia, che dona a questa 2+2 singolarità inconfondibili. Come ad esempio l'abitacolo a torretta, per una visibilità al top della categoria, o i celebri gruppi ottici della versione 1600 HF, che per via delle loro dimensioni fuori dalla norma la fanno affettuosamente ribatezzare Fanalone dagli appassionati. La vettura è di indubbia vocazione sportiva, con assetto ribassato ed una tenuta di strada fuori dal comune per quel periodo, al punto da farne derivare versioni da corsa che ben si comportano nelle competizioni rallistiche. Memorabile, a tale proposito, rimane la vittoria di Sandro Munari al Rally di Montecarlo del 1972 al volante di una Fulvia Coupé HF. Tornando alla storia, va detto che al debutto la Fulvia coupé è spinta da un 1.2 da 79 Cv, che diventano 87 nella variante HF del 1966 grazie a nuovi alberi a camme, collettori di aspirazione e scarico nonchè due carburatori. Qualcosa di simile accade con la Coupé Rallye, equipaggiata con un 1.3 da 86 Cv che nell'allestimento sportivo HF vengono portati a 100, per una velocità di punta che raggiunge i 175 chilometri orari. Queste prestazioni vengono ulteriormente migliorate nel 1967, con le nuove versioni della Coupé Rallye: la 1.3 S, ma soprattutto la corsaiola ed esclusiva 1.6 HF da 130 Cv e 180 orari di velocità massima. Nel 1970 viene presentata la seconda serie della Fulvia Coupé, con modifiche estetiche soprattutto all'anteriore: cambiano infatti paraurti e griglia frontale. All'interno poi, vengono rinnovati la strumentazione, il volante e la leva del cambio. Per quanto

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,975
Larghezza ..... m 1,555
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1216 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 79 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Lire 1.545.000

riguarda la meccanica, da segnalare il piantone dello sterzo ad assorbimento d'energia, l'impianto frenante a doppio circuito ed il cambio con 5 marce. Stesso discorso per la seconda serie della sportiva 1.6 HF, aggiornata nei contenuti e proposta anche nel ricco ed esclusivo allestimento 1.6 HF Lusso.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.2,1.2 HF	1965 - 1969
Sport, Sport 1.3, 1.3 S	1965 - 1970
Rallye 1.3, Rallye 1.3 HF	1967 - 1969
Rallye 1.3 S, Rallye 1.6 HF	1968 -1970
Sport 1.3 S, Sport 1.6	1970 - 1973
1.6 HF, 1.6 HF Lusso	1970 - 1973
1.3 S, 1.3 S Montecarlo	1970 - 1974
Coupé III Serie	1973 - 1976



FOCUS
La Fulvia Sport

È una coupé dal design originale ed inedito, curato da Zagato. La prima serie è del 1965 e arriva nelle versioni 1.2, 1.3 e 1.3 S con motori dai 79 ai 91 Cv. La seconda serie risale invece al 1970: estetica rimasta in sostanza invariata e motori 1.3 e 1.6, rispettivamente da 91 e 115 Cv.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,090
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... m 1,200
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.075 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1298 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 86 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 176 km/h
PREZZO ..... Lire 1.930.000

Una Fulvia Coupé Safari



2000

Produzione 1971 - 1974
Carrozzeria Berlina - Coupé

Si tratta sostanzialmente della Flavia in versione aggiornata, cui tuttavia non viene conferito questo nome. Si preferisce identificarla con un numero, che indica la cilindrata: la 2000 è infatti spinta da un due litri che inizialmente sviluppa 115 Cv, diventati poi 125 nel 1972 con il ricorso all'iniezione elettronica. Rispetto alla Flavia, dal punto di vista stilistico quast'auto si presenta con diverse note di novità, soprattutto al frontale: questo viene infatti completamente ridisegnato, ed al centro della calandra campeggia lo scudo Lancia. Modifiche anche al posteriore, di forma ancora più squadrata e con gruppi ottici di maggiori dimensioni. Di pregio gli interni, grazie all'utilizzo di materiali ricercati e abbondanti dotazioni sia a livello di strumentazione che di accessori. Sono oltre 8.800 le 2000 costruite.



1

1. La Lancia 2000 arriva nel 1971
2. Gli interni della Lancia 2000, con sedili di velluto e plancia con inserti in legno



2



FOCUS
La versione coupé

La 2000 coupé è praticamente uguale alla Flavia coupé, tranne che per il cofano e il disegno della griglia frontale. Il motore è il 2.0 da 115 Cv, che diventano 125 nella successiva versione HF, disegnata da Pininfarina in modo da accentuarne la vocazione sportiva e presentata al salone dell'auto di Torino del 1971. Vengono prodotti 2.630 esemplari.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina, LX, I.E.	1971 - 1974
Coupé, Coupé HF	1971 - 1973

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,460

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.235 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

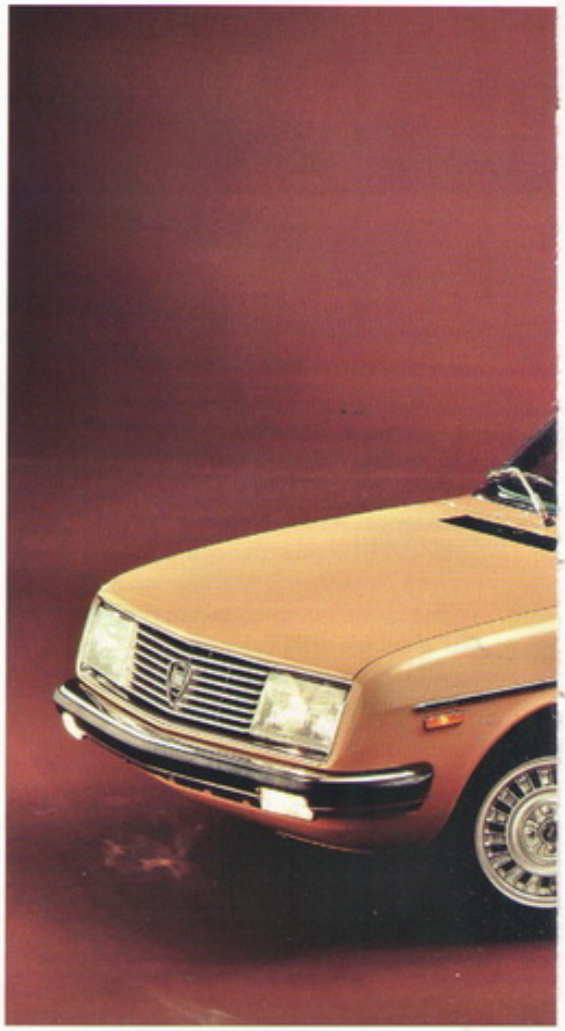
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Lire 2.795.000

Beta/Trevi

Produzione 1972 - 1984
Carrozzeria Berlina - Coupé - Spider



Nel 1969 la Fiat rileva le azioni della Lancia, in difficoltà finanziarie, e assume la conduzione dell'azienda che più di sessant'anni prima aveva contribuito a fondare col proprio appoggio economico. Al salone dell'auto di Torino del 1972 viene dunque presentata la prima vettura Lancia interamente progettata sotto l'egida della Casa torinese: la Beta. Inizialmente questa vettura suscita qualche perplessità, soprattutto perché monta un motore di derivazione Fiat, seppur inclinato e sistemato trasversalmente. Perplessità che vengono ben presto superate, anche perché alcune delle caratteristiche tecniche tipiche della produzione Lancia vengono mantenute anche sul nuovo modello: le sospensioni indipendenti sulle 4 ruote, i freni a disco sia anteriori che posteriori, il cambio in blocco a 5 marce. Ed anche una certa innovazione nell'estetica, come successo in passato per modelli quali la Lambda, la Aprilia, la Aurelia e la Flaminia. Al debutto, la nuova nata si presenta con tre motorizzazioni a benzina: 1.4 da 90 Cv, 1.6 da 100 Cv e 1.8 da 110 Cv. A questi si aggiunge nel 1974 un meno potente (82 Cv) e più economico 1.3, che rimpiazza il 1.4 sulla la seconda serie del 1975, arricchitasi anche di un 2.0 da 120 Cv esportato anche negli Stati Uniti, in sostituzione del 1.8. La terza ed ultima serie del 1979 beneficia invece di una ristilizzazione piuttosto decisa del frontale, completamente rivisto: i gruppi ottici diventano rettangolari oltre che circolari, e la calandra riprende la forma dell'altra novità di quella stagione, quella destinata ad entrare negli annali: la Delta. L'anno successivo, il 1980, viene presentata la Trevi, versione a tre volumi della Beta. Ovviamente i cambiamenti sono concentrati sulla parte posteriore, dove i tecnici ridisegnano padiglione e lunotto, nonché i gruppi ottici. A parte la disponibilità del cambio automatico a tre rapporti, meccanicamente rimane tutto più o meno come sulla berlina, compreso il motore 2.0 che ora può contare sull'iniezione elettronica. In realtà, la Trevi può anche essere equipaggiata da un 2.0 con compressore volumetrico nella versione Volumex, mantenuta anche sulla seconda generazione datata 1983-1984, con lievi modifiche alla carrozzeria e ad alcune parti meccaniche. Ma sono soprattutto le serie speciali ad accendere la fantasia dei lancisti: la coupé, la spider, la variante sportiva HPE e quella esclusiva Montecarlo. La prima, in particolare, arriva un anno dopo il debutto della berlina, di cui mantiene l'impostazione meccanica ma con prestazioni più brillanti: il 1.6 ed il 1.8 garantiscono infatti velocità massime di 178 e 188 chilometri orari rispettivamente. Per la seconda e terza serie, oltre agli immancabili ritocchi estetici, a livello di propulsori si segue lo stesso avvicendamento proposto sulla versione sedan. Molto fascinosa anche la Spider, disegnata da Pininfarina ma prodotta da Zagato: è dotata di roll bar e tetto rigido che all'occorrenza può essere riposto nel bagagliaio. Anche in questo caso le motorizzazioni seguono quelle della berlina, e delle quattro serie di spider che si susseguono tra il 1974 ed il 1982. L'ultima, in particolare, dispone anche di una versione Special destinata all'esportazione sul mercato degli Stati Uniti e realizzata per ricordare i 60 anni della Carrozzeria Zagato.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,290
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1438 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 2.295.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1972 - 1975
II Serie	1975 - 1978
III e IV Serie	1978 - 1982
I Serie Beta Trevi	1980 - 1983
II Serie Trevi	1983 - 1984



1



LA TECNICA

La Beta Trevi Volumex del 1982 monta un bialbero da 2 litri di produzione Fiat, al cui carburatore viene aggiunto un compressore volumetrico a lobi che ne fa lievitare la potenza del 10 per cento, fino a 135 Cv. Tale compressore è sistemato subito a valle del carburatore, per la compressione della miscela aria-benzina.

1. La Beta berlina con carrozzeria due volumi
2. Una Beta Spider del 1978
3. La Beta Trevi



2



3



FOCUS
La Beta HPE

La sigla HPE sta per High Performance Executive e viene usata dalla Lancia per distinguere una versione della Beta con passo allungato e modifiche alla carrozzeria. Disponibile in tre serie e nelle versioni 1.6, 1.8, 2.0, 2.0 i.e e 2.0 VX, di cui la gran parte degli esemplari viene destinata al mercato americano.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,285
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,310
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 1.060 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1592 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 103 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 173 km/h
PREZZO ..... Lire 4.445.000

Stratos

Produzione 1973 - 1975
Carrozzeria Coupé

Al salone di Torino del 1970 è uno dei prototipi accolti con maggior favore e curiosità, sia dal pubblico che dagli addetti ai lavori. Battezzata poi Stratos, questa coupé sportiva dalle linee senza inedite e fuori dai canoni dell'epoca è disegnata da Marcello Gandini e realizzata dalle carrozzerie Bertone sul pianale dell'altra coupé di casa, la Fulvia HF 1.6. La versione che arriva in commercio nel 1973 è senza dubbio più consona ad un utilizzo stradale, ma senza perdere la vocazione alla performance. È equipaggiata infatti con lo stesso motore della Ferrari Dino: un sei cilindri a V montato trasversalmente, che in virtù dei suoi 192 Cv le consente una velocità di punta considerevole, di oltre 230 chilometri orari. Il numero di esemplari di Stratos costruiti in due anni non raggiunge i 500.



1

1. Lancia Stratos disegnata da Marcello Gandini
2. La veduta laterale sottolinea le doti di aerodinamicità della vettura
3. La versione da competizione, che raccoglie l'eredità della Fulvia Coupé nei rally



2



3



FOCUS
L'esordio nei rally

La tradizione nei rally iniziata con la Fulvia viene portata avanti dalla Stratos, erede della prestigiosa coupé di casa Lancia. La versione da competizione, dopo un lunga preparazione, esordisce nelle gare nel 1972. Già l'anno successivo comincia a cogliere le prime affermazioni, pur essendo solo un prototipo. L'omologazione nelle gran turismo (il Gruppo 4), arriva in un secondo momento.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,710
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,114

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 980 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2418 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 192 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

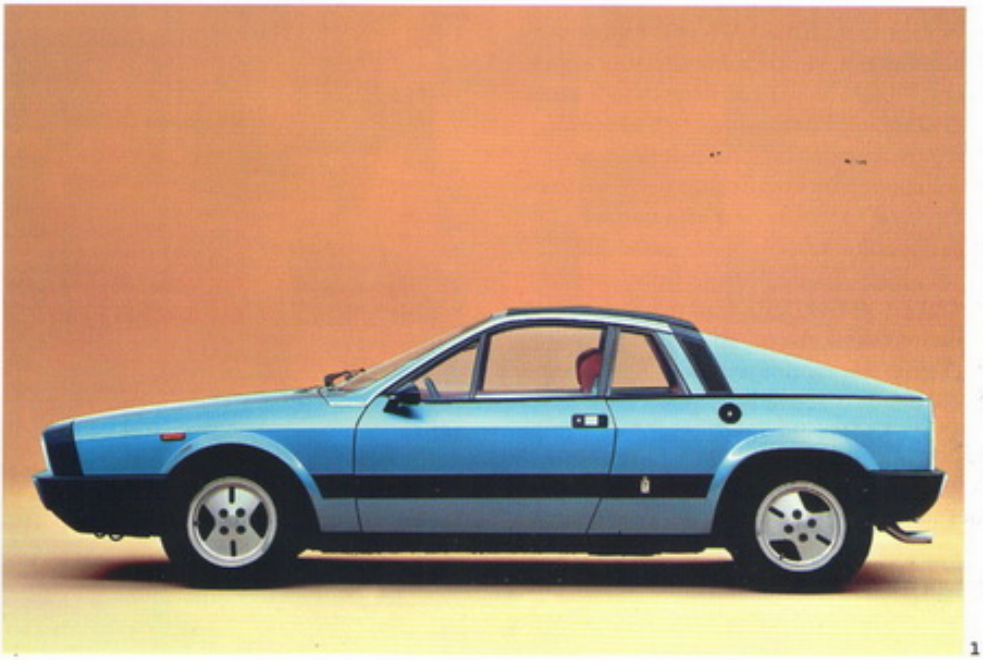
VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... Lire 8.495.000

Beta Montecarlo

Produzione 1974 - 1981
Carrozzeria Coupé - Spider

La variante più esclusiva e fascinosa della Beta, la Montecarlo, in realtà corre il rischio di debuttare col marchio Fiat. Questo perché il progetto, denominato prima X1/8 e poi X1/20, viene sviluppato in parallelo alla Spider X1/9 del Lingotto. Il design è curato da Pininfarina, mentre dal punto di vista tecnico sono da segnalare le sospensioni a quattro ruote indipendenti, la scocca portante, i freni a disco anteriori e posteriori. Questa è un'auto dalla natura prettamente sportiva, come testimonia anche il posizionamento centrale del motore, un 2.0 da 118 Cv derivato dal precedente 1.8. Sulla variante da competizione, che al debutto al Giro d'Italia del 1974 coglie il secondo posto dietro ad una Stratos, viene invece montato un 3.0 V6 di derivazione Fiat da 285 Cv. Negli Usa la Montecarlo è venduta con il nome di Scorpion.



1

1. Beta Montecarlo
2. Il posteriore delle Montecarlo, venduta negli Usa con il nome di Scorpion



FOCUS
La seconda serie

Nel biennio 1980-1981, in cui viene commercializzata la seconda serie, scompare la denominazione Beta: l'esclusiva coupé Lancia si chiama solo Montecarlo. Pochi i ritocchi estetici, con nuova griglia e paraurti, mentre dal punto di vista tecnico si segnala l'accensione elettronica, la pompa meccanica della benzina, freni a disco più grandi e pneumatici ribassati con cerchi da 14".



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1974 - 1978
II Serie	1980 - 1981

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,813
Larghezza ..... m 1,696
Altezza ..... m 1,190

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.040 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 118 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Lire 5.490.000

Gamma

Produzione 1976 - 1984
Carrozzeria Berlina - Coupé

In casa Lancia nel 1976 nasce una nuova ammiraglia, realizzata in collaborazione con Pininfarina, a cui viene dato il nome di Gamma. L'impostazione è originale, a partire dalla trazione anteriore, una soluzione non così diffusa tra le berline di classe superiore. Per non parlare dell'inedito motore boxer, nelle due cilindrate 2.0 e 2.5, rispettivamente da 120 e 140 Cv. Della Gamma arriva anche una versione coupé, con passo più corto e carrozzeria modificata. A quattro anni dal debutto arriva la seconda serie sia per la berlina che per la coupé: la novità più importante, ritocchi estetici a parte, è l'avvento dell'iniezione elettronica Bosch sul motore 2.5. La coupé, in particolare, può anche contare su un cambio automatico a quattro rapporti in opzione, rispetto al manuale d'ordinanza a cinque marce.



1

1. La Lancia Gamma del 1976
2. La carrozzeria della Gamma viene studiata in collaborazione con la Pininfarina
3. Una Lancia Gamma coupé



FOCUS
I prototipi

Nel periodo che va dal 1978 al 1984, Pininfarina realizza una serie di varianti sul tema Gamma. La prima è la T-Roof, con tetto apribile e rimovibile nonché roll bar centrale. Nel 1980 è la volta della Scala, versione a tre volumi derivata dall coupé. La terza ed ultima si chiama Olgiata, ed è una station wagon che mantiene inalterata la struttura base della berlina.



2



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1976 - 1980
II Serie	1980 - 1984

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,580
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.320 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1999 cc
Cilindri ..... 4 contrapposti
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 183 km/h

PREZZO ..... Lire 8.496.000



UN'ICONA AMERICANA

Una pubblicità della Goodyear di metà anni Sessanta. In quel decennio la Casa americana, tra i leader mondiali nelle produzione di pneumatici, sperimenta i vari utilizzi delle resine sintetiche. Oltre alle gomme per auto, l'azienda statunitense realizza anche vestiti e altri prodotti

Delta

Produzione 1979 - 2000
Carrozzeria Berlina



Esordisce al salone di Francoforte del 1979 l'auto destinata a segnare con forza la storia degli anni Ottana e Novanta della Casa italiana: la Delta. La fortunata berlina, dalle forme inconfondibili e dalle dimensioni compatte, esce dalla sapiente matita di Giorgetto Giugiaro conosce una straordinaria fotuna. Non solo per le centinaia di migliaia di esemplari venduti, ma anche per la messe di serie speciali e iper prestazionali che regala a tutti gli appassionati delle quattro ruote: turbo, integrali e HF dall'impostazione rallistica, che alimentano il mito di un'auto ormai divenuta leggenda. Eppure al debutto la Delta sembra una vettura "normale", onesta nel design, un po' squadrato ma dalle proporzioni senza dubbio equilibrate, e nei motori, il 1.3 ed il 1.5 disponibili sulla Fiat Ritmo uscita un anno prima. Nel 1982 arrivano le prime migliorie estetiche e tecniche (come il cambio automatico, ad esempio), con gli allestimenti LX, nonché una GT con motore 1.6 ed accensione elettronica. La prima Delta con turbocompressore, la HF, arriva nel 1983 ed è spinta dai 130 Cv del motore 1.6 sovralimentato. È la capostipite di quei modelli che contribuiscono a creare il mito della Delta. Un mito alimentato successivamente da icone come la S4 o la HF 4WD, seguite a stretto giro di posta da un monumento alla sportività motoristica come la HF Integrale. E se da un lato queste versioni esclusive e prestazionali "spingono" anche la normale produzione di serie, dall'altro certamente monopolizzano l'attenzione del grande pubblico. Che tuttavia dimostra di non disdegnare le Delta preposte all'uso comune: si susseguono infatti allestimenti e versioni diverse, tra cui quelle catalizzate e con iniezione elettronica. Motori benzina 1.1, 1.3, 1.5, 1.6 e 1.8, ma anche un 1.9 turbodiesel di derivazione Fiat da 80 Cv, che seppur potenziato di 10 Cv rimane anche sulla seconda generazione del 1993, che concettualmente è molto diversa dalla prima. E che, anzi, può essere considerata un modello completamente nuovo che eredita solamente il nome Delta, ma condivide il pianale con altri prodotti del gruppo Fiat come la Dedra, le Fiat Tipo e Tempra, l'Alfa Romeo 155. Sono infine degni di nota il 1.8, con alberi di equilibratura per ridurre le vibrazioni, e il 2.0 benzina che nella variante sovralimentata equipaggia la HPE Turbo 16V HF, ultima erede di una tradizione sportiva dai contorni quasi "mitologici", e che vede la Delta primeggiare più volte nel campionato mondiale Rally.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,885
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 955 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1301 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4/5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Lire 7.534.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1979 - 1986
Restyling	1986 - 1991
Restyling	1991 - 1993
II Serie	1993 - 2000



LA TECNICA

La gamma Delta rappresenta per il gruppo Fiat il primo esempio di sinergie costruttive fra modelli diversi e marchi diversi; la piattaforma infatti è progettata per adattarsi con poche modifiche alla realizzazione della Fiat Ritmo, Fiat Marea e Lancia Delta e Prisma. Anche i rispettivi gruppi motore-cambio sono sostanzialmente identici.



1

1. La Lancia Delta viene prodotta dal 1979 al 2000
2. La Delta seconda serie in produzione dal 1993 al 2000



2



FOCUS
La HF 4WD

È la Delta dalle grandi prestazioni, quella che arriva nel 1986 col nome di HF 4WD: motore 2.0 turbo da 166 Cv, trazione integrale permanente e un assetto sportivo che la tiene incollata alla strada. La sua erede è la HF Integrale, seguita poi dalla versione a 16 valvole.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,895
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,380
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.190 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 166 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 207 km/h
PREZZO ..... Lire 28.678.000

Rally 037

Produzione 1982 - 1985
Carrozzeria Coupé

Al salone dell'auto di Torino del 1982 viene presentato il frutto di un progetto portato avanti congiuntamente da Lancia e Pininfarina. Si tratta di una coupé gran turismo dalle grandi prestazioni destinata alle competizioni rallistiche, che proprio per questo viene denominata Rally. La vettura è meglio conosciuta col numero che contraddistingue la sigla del progetto: 037. L'impostazione studiata dall'Abarth prevede la struttura centrale della Montecarlo, unita a due sezioni smontabili in tubi, anteriore e posteriore, che sostengono le sospensioni e la meccanica. Il propulsore, montato in senso longitudinale, ha prestazioni fuori dal comune (220 chilometri orari di velocità massima): si tratta infatti di un quattro cilindri bialbero da due litri che sviluppa una potenza di 205 Cv, anche grazie alla sovralimentazione per mezzo di un compressore volumetrico.



1



FOCUS
La versione stradale

La versione stradale della 037 non ha molto successo, ma questo rientra nelle previsioni. I 200 esemplari messi in commercio servono infatti solo ad ottenere l'omologazione di Gruppo B, per poter partecipare al Campionato del mondo Rally nella versione da competizione. Una scelta dunque, quella dei numeri bassi, in linea con la stategia di una vettura nata per le competizioni.

1. Una Rally 037 in gara
2. La 037 è l'alfiere Lancia nei rally
3. Un particolare del posto guida


2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,915
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,245

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.330 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 205 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Lire 40.350.000

Prisma

Produzione 1982 - 1989
Carrozzeria Berlina

Il successo della Delta spinge i vertici Lancia a inserire un nuovo modello a tre volumi da questa derivato e la Trevi, che poco dopo esce di produzione. Nel 1982 arriva dunque la Prisma, disegnata da Giugiaro, che della Delta mantiene il pianale ed i motori. Anche le portiere sono le stesse, e globalmente l'allungamento del corpo vettura non incide sulle proporzioni, che rimangono equilibrate. Al debutto la Prisma può contare su tre motori benzina: 1.3 da 78 Cv, 1.5 da 85 Cv e 1.6 da 105 Cv. A questi viene poi affiancato il noto 1.9 a gasolio da 65 Cv, che nella versione sovralimentata diventano 80. La seconda serie del 1986 aggiunge due motori ad iniezione elettronica, il 1.6 da 108 Cv ed il 2.0 da 116 Cv, quest'ultimo abbinato ad una trazione integrale permanente con tre differenziali.



1

1. La Prisma è una classica berlina a tre volumi, derivata dalla Delta
2. Un particolare del cruscotto e del posto di guida della Prisma



2



FOCUS
L'auto dell'Avvocato

Giovanni Agnelli, per spostarsi a Torino senza dare troppo dell'occhio, usa una Prisma di colore blu. Non è ovviamente come le altre: viene elaborata dalla Abarth, ed il suo motore è un 2.0 Turbo da 200 Cv. Ha la trazione integrale, il condizionatore ed i vetri elettrici, nonché finiture in pelle pregiata, ma esteticamente è identica alle 1.3 di serie che si circolano in città.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1982 - 1986
II Serie	1986 - 1989

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,180
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,385

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.390 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1498 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 85 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 13.368.000

Thema

Produzione 1984 - 1994
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Limousine

La nuova ammiraglia di casa Lancia, quella destinata a incarnare l'essenza stessa del top di gamma all'italiana degli anni Ottanta, viene presentata al salone di Torino del 1984. Il suo nome è Thema, e come altre colleghe che la precedono deve il suo design alla matita di Giorgetto Giugiaro, che le regala linee tradizionali ed eleganti, destinate a rimanere impresse anche perché legate ad una delle berline (poi anche station wagon) italiane di maggior successo degli ultimi trent'anni. Tecnicamente, il progetto (il cosiddetto TIPO 4) è sviluppato in comune con quelli delle Alfa Romeo 164, Fiat Croma e Saab 9000 e prevede uno schema divenuto ormai consueto sulle vetture Lancia: motore anteriore montato in senso trasversale, trazione anteriore e sospensioni indipendenti. E, a richiesta, di ammortizzatori posteriori autolivellanti. Al debutto l'ammiraglia Lancia è equipaggiata con un quattro cilindri 2.0 benzina dotato di due controalberi decisamente elastico e potente, disponibile sia in versione aspirata (120 Cv) che turbocompressa (166 Cv). Arriva poi un 2.4 turbodiesel da 101 Cv, insieme ad un 2.8 V6 a benzina da 150 Cv che equipaggia la versione limousine al top di gamma con passo più lungo. Almeno fino a quando, nel maggio 1986, la Lancia presenta la Thema più veloce e prestazionale di sempre, la 8.32: otto come i cilindri a V e 32 come le valvole del suo motore da 215 Cv di fabbricazione Ferrari, che le consente una velocità di punta di oltre 240 chilometri orari. Sulla seconda (e più fortunata in assoluto) serie del 1988, debuttano i motori a 16 valvole 2.0 e 2.8, mentre la cilindrata del turbodiesel viene portata a 2500 cc ed i cavalli da 101 a 116. Al salone di Parigi del settembre 1992 debutta infine l'ultima versione della Thema, destinata a rimanere in produzione per due anni. Oltre ai ritocchi estetici al frontale, reso più moderno e aggressivo rispetto a quello del modello precedente, ci sono anche delle novità tecniche che riguardano soprattutto i motori, aggiornati secondo le normative europee antinquinamento dell'epoca. A quelli già esistenti, si aggiunge tuttavia un propulsore ancora più prestazionale: il 3.0 sei cilindri a V da 171 Cv di derivazione Alfa Romeo. Rispetto a quello che equipaggia l'Alfa 164, tuttavia, la versione destinata alla Thema subisce alcune modifiche importanti nell'aspirazione, nello scarico, nell'iniezione e nell'accensione.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,590
Larghezza ..... m 1,758
Altezza ..... m 1,385

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.120 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 195 km/h

PREZZO ..... Lire 25.438.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1984 - 1988
II Serie	1988 - 1992
III Serie	1992 - 1994







1



LA TECNICA

La Thema turbodiesel monta un 4 cilindri Sofim, già visto su altri modelli del gruppo Fiat in versione turbocompressa e aspirata. È un monoalbero a iniezione indiretta con pompa rotativa Bosch e, in questo caso, con turbocompressore. La versione utilizzata sulla Thema ha uno scambiatore di calore ed eroga una potenza di 101 Cv.

1. La Thema, l'ammiraglia di Casa Lancia fino al 1994
2. La Thema in versione station wagon



2



FOCUS
La Thema Ferrari

Arriva nel 1986 col nome di 8.32, ma il pubblico la ribattezza presto come Thema Ferrari. Soprattutto perchè è spinta da un V8 32 valvole prodotto a maranello, con 215 Cv e capace di una velocità massima di 240 chilometri orari. Ritocchi personalizzati sulla carrozzeria ed allestimenti al top.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,590
Larghezza ..... m 1,758
Altezza ..... m 1,385
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.410 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2927 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 215 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h
PREZZO ..... Lire 59.925.000

Y10

Produzione 1985 - 1996
Carrozzeria Berlina

Questa utilitaria anni Ottanta - Novanta viene commercializzata sia con marchio Autobianchi (e ne è l'ultimo modello) che Lancia, dopo aver debuttato al salone dell'auto di Ginevra nel marzo del 1985. A questo modello viene chiesto di rimpiazzarne un altro, piuttosto fortunato: la A112, che comunque continua ad affiancarla nel listino per circa un anno. La prima cosa che colpisce della Y10 è senza meno il design: e in particolare l'andamento a cuneo del corpo vettura che culmina nel taglio netto della coda, soluzione in grado di regalare un portellone posteriore ampio e di facile accesso. Le ampie superfici vetrate, poi, contribuiscono ad accentuare la sensazione di spaziosità interna, uno dei punti forti dell'auto, che la fa sembrare una vettura di categoria superiore. Dal punto di vista tecnico sono da segnalare le sospensioni anteriori indipendenti McPherson, e soprattutto l'assale rigido "a omega" con molle elicoidali scelto per il retrotreno in alternativa al più semplice assale sospeso con molle a balestra della Panda, con la quale condivide buona parte della struttura. Il motore è un quattro cilindri di 999 cc da 45 Cv, ed è abbinato ad un cambio manuale a 5 rapporti. Le versioni Touring e Turbo possono invece contare su un 1049 cc, rispettivamente da 56 ed 84 Cv. Nel 1986 arrivano diversi allestimenti e varianti, come ad esempio la LX e la Y10 4WD con trazione integrale, mentre nel 1987 debutta un nuovo motore: si tratta del 1.3 ad iniezione elettronica da 72 Cv, in grado di spingere la vettura fino a 170 chilometri orari di velocità massima. Nel febbraio del 1989 l'intera gamma viene sottoposta ad un rinnovamento stilistico, non troppo marcato in verità, mentre su tutti i motori arriva l'iniezione elettronica. Anche sul nuovo 1.1 da 56 Cv che equipaggia le versioni LX, dotata anche di trasmissione a variazione continua CVT, e 4WD, tra le più eleganti dell'intera offerta Y10. Da segnalare poi la GT del 1989, spinta da un 1.3 da 76 Cv. Dopo alcune serie speciali, è poi la volta della seconda ed ultima generazione della Y10, datata 1992. La carrozzeria viene resa più moderna, così come gli interni, mentre l'impostazione meccanica rimane la stessa, a parte una diversa taratura di molle e ammortizzatori. Il motore 1.1 Fire poi, oltre che al cambio a 5 marce, può essere abbinato ad un automatico a variazione continua Selectronic. In totale, vengono prodotti 667.429 esemplari della Y10.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,392
Larghezza ..... m 1,507
Altezza ..... m 1,435

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 720 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 999 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 146 km/h

PREZZO ..... Lire 10.894.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1985 - 1989
Restyling	1989 - 1992
II Serie	1992 - 1996







1



LA TECNICA

Il motore Fire 1.0 da 45 Cv è una delle novità tecniche più interessanti della Y10. Ha un monoblocco in ghisa ed una testata in lega leggera. La distribuzione è ad asse a camme in testa comandato da cinghia dentata con valvole verticali. Ma la particolarità di questo propulsore è il numero limitato di elementi che lo compongono: sono solo 273.

1. L'Y10, con l'originale coda tronca
2. La versione turbo della Y10



2



FOCUS
La versione integrale

La Y10 4WD si arricchisce di notevoli contenuti meccanici. Oltre al motore più potente (50 Cv) è da segnalare la trasmissione: si può inserire anche quella posteriore tramite un dispositivo elettropneumatico. C'è poi lo sblocco automatico dei semiassi posteriori quando la trazione è solo anteriore.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,392
Larghezza ..... m 1,537
Altezza ..... m 1,460
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 850 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 999 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h
PREZZO ..... Lire 14.534.000

Dedra

Produzione 1989 - 1999
Carrozzeria Berlina - Station wagon



La Prisma comincia a diventare vecchia, così i vertici Lancia decidono di sostituirla con un nuovo modello, la Dedra, sempre a tre volumi ma di dimensioni contenute, che disponga tuttavia delle stesse dotazioni di un'auto di segmento superiore. Come abitudine consolidata tra le vetture del gruppo torinese, la Dedra divide il pianale con altre colleghe, che nella fattispecie sono le Fiat Tipo e Tempra, nonché la successiva Alfa Romeo 155. E proprio dalla Tipo la Dedra eredita le sospensioni posteriori a bracci longitudinali, mentre all'asse anteriore sono di tipo McPherson. I motori al debutto, disponibili nella versione catalizzata anche sul mercato italiano, sono tre benzina con iniezione elettronica: 1.6 (monoalbero), 1.8 e 2.0 (bialbero), rispettivamente da 88, 109 e 117 Cv. A questi si aggiunge un 1.9 a gasolio ereditato dalla Prisma (anche in versione ecologica), che grazie alla sovralimentazione mediante turbocompressore con intercooler raggiunge una potenza di 90 Cv, e spinge l'auto ad una velocità di 180 chilometri orari. Da segnalare poi la disponibilità, a richiesta, dell'Abs su tutti i modelli. Di rilievo poi, sono le dotazioni di bordo della Dedra: da quelle più frivole, come il rivestimento il legno della console centrale, a quelle più tecnologiche, come le informazioni di crociera visualizzate sul computer di bordo. Molto interessanti sono poi le versioni Turbo ed Integrale del 1990 (sulla station wagon dal 1994), con motore 2.0 sovralimentato e trazione anteriore o integrale permanente, che sfrutta la tecnologia già sperimentata con successo sulla Delta. Dopo una variante col cambio automatico a quattro rapporti del 1991, nel corso degli anni la Dedra beneficia di una serie di aggiornamenti estetici più o meno profondi, cui dal 1994 fanno seguito sia l'arrivo della station wagon che un potenziamento dei motori, alcuni di questi (ad esempio il 2.0) ora con 16 valvole. Nel 1996 sul 1.8 a iniezione da 131 Cv (derivato dalla Fiat Barchetta) è disponibile la fasatura elettronica: si tratta del primo motore Lancia a beneficiare di questa tecnologia, che garantisce prestazioni ottimali sia agli alti che ai bassi regimi. Sono, infine, oltre 460mila gli esemplari di Dedra costruiti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,340
Larghezza ..... m 1,695
Altezza ..... m 1,417
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.680 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1756 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 109 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 192 km/h
PREZZO ..... Lire 23.804.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1989 - 1992
Gamma '93	1992 - 1994
Restyling	1994 - 1996
Gamma '96	1996 - 1998
Gamma '98	1998 - 1999





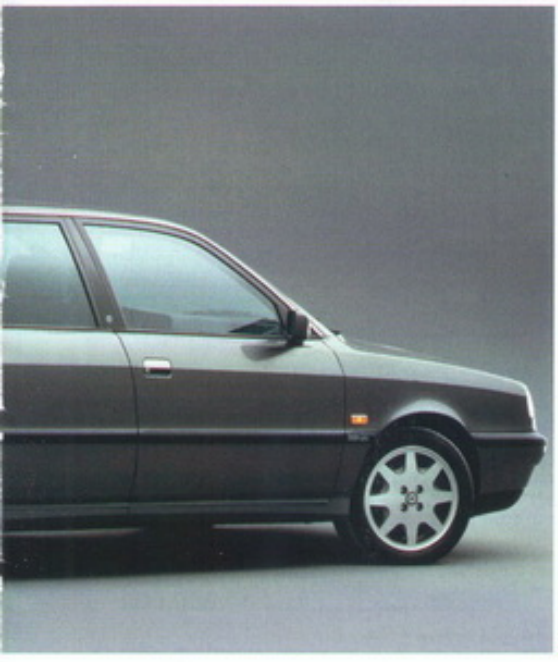
1



LA TECNICA

La Lancia Dedra a trazione integrale permanente ha il 56 per cento della coppia sull'assale anteriore e il 46 per cento su quello posteriore. Può inoltre contare su tre differenziali: l'anteriore è libero, quello centrale è di tipo epicicloidale accoppiato a un giunto viscoso.

1. La Dedra sostituisce la Prisma nel 1989
2. La versione 2.0 sovralimentata ha trazione anteriore o integrale permanente



2



FOCUS
Familiare a gran richiesta

Debutta nel 1994 conseguentemente alla richiesta di auto familiari di quel periodo. Passo e lunghezza sono uguali a quelli della berlina, così come lo schema meccanico. Lo stile è frutto della collaborazione tra la Lancia e la Idea di Torino. Tre gli allestimenti e cinque i motori, in totale 9 modelli.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,343
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,446
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1581 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 78 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h
PREZZO ..... Lire 29.650.000

K

Produzione 1994 - 2001
Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

La K è l'ammiraglia Lancia dal 1994 al 2001 e arriva sul mercato con il non facile compito di sostituire un'icona come la Thema. Rispetto alla quale è più lunga di 8 centimetri, dunque più spaziosa, e monta un motore inedito: si tratta del 5 cilindri benzina da 2 litri da 145 Cv, che diventano 155 nella versione del 1996. Questo propulsore viene offerto sia in abbinamento ad un cambio con rapporti corti, il Power Drive, che ad uno con rapporti lunghi, il Comfort Drive. Arrivano anche un 4 cilindri 2.0 turbo benzina da 205 Cv ed un 2.4 5 cilindri a gasolio da 124 Cv, sostituito nel 1998 da un pari cilindrata con iniezione diretta common rail da 136 Cv. Al top di gamma c'è il 3.0 V6 a iniezione, motore sportivo derivato da quelli delle Alfa Romeo che sviluppa una potenza di 204 Cv ed è abbinato anche a un cambio automatico.



1



FOCUS
La sorpresa coupè

Accanto alle tradizionali berlina e station wagon, della K viene proposta nel 1997 anche una versione coupé disegnata dal centro stile Lancia, che monta gli stessi motori del resto della gamma. È una scelta importante e coraggiosa da parte dei vertici dell'azienda torinese, perché nel segmento delle ammiraglie di lusso sportive a farla da padroni sono i marchi tedeschi.

1. La Lancia K raccoglie l'eredità della Thema
2. La variante station wagon dell'ammiraglia di Casa Lancia


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1994 - 1998
II Serie	1998 - 2001

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,687
Larghezza ..... m 1,826
Altezza ..... m 1,462

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.440 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 5
Potenza ..... 145 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Lire 44.800.000

Z

Produzione 1994 - 2002
Carrozzeria Monovolume

Il progetto della Z nasce nei primi anni Novanta, quando il segmento delle monovolume sembra poter garantire margini di profitto che il resto del mercato non assicura più. È frutto dell'opera congiunta dei gruppi Fiat e PSA, che danno luogo ad una piattaforma comune da cui nascono altri tre modelli oltre alla Z: Fiat Ulysse, Citroën Evasion e Peugeot 806. Le linee sono quelle classiche di una monovolume, con tanto spazio e modularità all'interno.
Al debutto la Z può contare su un 2.0 turbo da 147 Cv (anche con catalizzatore), successivamente affiancato da un 2.1 turbodiesel da 109 Cv, meno prestante ma di certo più adatto ai grandi viaggi. Nel 1999 arrivano anche un 2.0 16V da 132 Cv ed 2.0 un common rail, destinati a sostituire rispettivamente il 2.0 turbo ed il 2.1 turbodiesel.



1

1. La Lancia Z è una monovolume classica
2. La Z viene costruita sulla stessa piattaforma deii monovolume Fiat, Citroën e Peugeot



FOCUS
La 2.0 turbodiesel JTD

Arriva nel 1999, ed è equipaggiata dal primo motore a gasolio Peugeot con tecnologia common rail ad iniezione diretta, scelto per sostituire il vecchio 2.1 turbodiesel. Il nuovo propulsore ha 109 Cv, una coppia molto più corposa in basso, e livelli di rumorosità senza dubbio più contenuti. Anche le emissioni inquinanti risultano notevolmente più basse, al punto da rispettare la normativa Euro 3.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0i Turbo	1994 - 2000
2.1 Turbodiesel	1996 - 2000
2.0i 16V	1999 - 2002
2.0 Turbodiesel JTD	1999 - 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,470
Larghezza ..... m 1,832
Altezza ..... m 1,714

POSTI 5/6

PORTE 5

PESO ..... 1.575 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 147 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 195 km/h

PREZZO ..... Lire 50.300.000

Y

Produzione 1995 - 2004
Carrozzeria Berlina

La nuova utilitaria della Lancia arriva nel 1995 ed è l'erede di un modello storico come la A112. La nuova arrivata, tuttavia, non viene proposta col doppio marchio Autobianchi-Lancia a seconda dei mercati di riferimento, bensì solo con l'ultimo. A volerla inquadrare storicamente, la Y fa parte senza dubbio della grande tradizione di utilitarie italiane che fanno di originalità e soluzioni intelligenti il loro marchio di fabbrica. In più, la Y propone una buona dose di qualità e raffinatezza nei vari allestimenti, che non guasta. Forse è anche per questo che, come già successo nel caso della Y10, la nuova arrivata viene apprezzata soprattutto da un'utenza femminile. A voler trovare una pecca, la si può individuare nella (reiterata) mancanza di un motore a gasolio nella gamma, fatta invece di soli benzina. A partire dal monoalbero Fire 1.2 da 60 Cv del debutto, lo stesso della Fiat Punto da cui la Y discende anche strutturalmente per quanto riguarda la base meccanica. E solo due anni più tardi questo propulsore viene riprogettato (testa dei cilindri, collettori di aspirazione e scarico, doppio albero etc.) nonché dotato di 16 valvole, e la Y è la prima Lancia a beneficiarne: i suoi 86 Cv le fanno sfiorare la considerevole velocità di 180 chilometri orari, e anche grazie all'iniezione elettronica le regalano una brillantezza decisamente fuori dal comune. Appannata solo un poco due anni più tardi, quando per ottemperare alle norme anti inquinamento Euro 3 le vengono sottratti sei cavalli. Nel 2000 viene proposta quella che potrebbe essere definita una soluzione a metà strada tra il restyling e la nuova generazione, con modifiche estetiche sia alla carrozzeria che agli interni. Agli allestimenti tradizionali Elefantino Blu ed Elefantino Rosso si aggiungono versioni glamour e speciali per tutti i gusti: Elefantino Blues, così chiamata per il particolare pregio del suo impianto audio, DoDo, Unica e, più tardi, Vanity. Denominatore comune, una grande attenzione per le finiture ed i materiali di qualità. Il successo della Y è, infine, inequivocabilmente testimoniato dai numeri: nei nove anni in cui rimane in produzione, ne vengono prodotti e commercializzati oltre 802mila esemplari. La sua erede arriva nel 2003 e porta il suo stesso nome, solo scritto per esteso: Ypsilon.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,723
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,435
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 860 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1242 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h
PREZZO ..... Lire 18.350.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1995 - 2000
II Serie	2000 - 2004





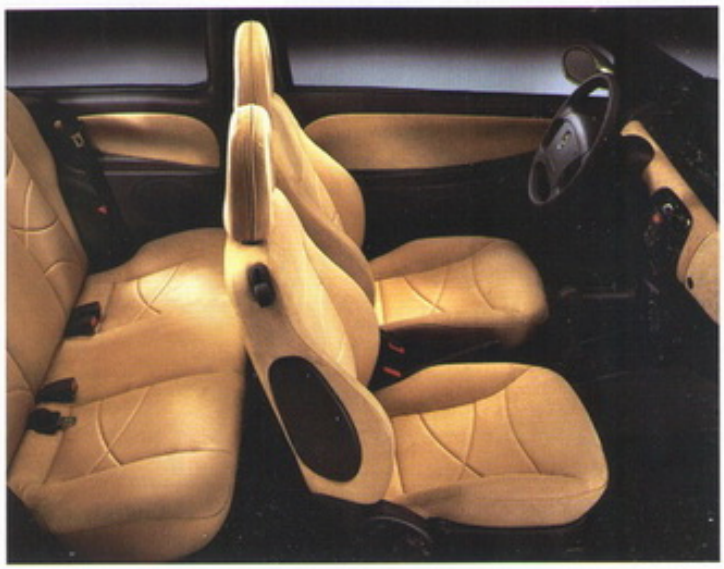
LA TECNICA

La Y 1.2 ECVT monta una trasmissione a variazione continua, come successo anche sulla Y10. Oltre alle posizioni di folle, retromarcia e parcheggio, questa prevede due opzioni per la marcia avanti: normale e con freno motore più forte per affrontare le discese.



1


2


3

1. Una Lancia Y seconda Serie. La prima Y debutta nel 1995 e succede alla A112, un modello storico per il gruppo torinese nel 1995, e succede alla A112
2. Il profilo della Lancia Y
3. Gli interni della city car Lancia: ottimi materiali e sempre grande attenzioni per le finiture
4. La coda della Y seconda Serie. Il modello viene prodotto fino al 2004


4



FOCUS
La 1.4i 12 valvole

È la più potente delle Y, almeno al lancio perché poi lo diventa la 1.2 16V, grazie agli 80 Cv del suo 1.4 12V monoalbero ad iniezione elettronica, prodotto negli stabilimenti Fiat di Pratola Serra, in provincia di Avellino. Questo propulsore spinge la Y alla velocità massima di 170 orari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,723
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,435
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 920 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1370 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 80 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h
PREZZO ..... Lire 21.150.000

Lybra

Produzione 1999 - 2006
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Quest'auto debutta nel 1999 e può essere considerata l'erede della Dedra, rispetto alla quale tuttavia ha dimensioni maggiori. Tecnicamente divide il pianale con la Fiat Tempra, anche se le sospensioni posteriori vengono riprogettate. Dal punto di vista stilistico non ci sono rivoluzioni, bensì una continuità estetica abbastanza tradizionale, che richiama altri modelli Lancia. Disponibile sia nella versione berlina che station wagon, la Lybra ha tre motori a benzina ad iniezione elettronica e due a gasolio. Il 1.6 da 103 Cv ed il 1.8 da 131 Cv a fasatura variabile hanno entrambi 4 cilindri e 16 valvole, mentre il 2.0 è il 5 cilindri 20 valvole da 154 Cv già montato su K e Dedra. Sul versante diesel sono da annoverare il 4 cilindri 1.9 turbodiesel JTD da 105 (poi 116) Cv, ed il 2.4 5 cilindri da 134 (poi 140 e 150) Cv.



1

1. La Lybra nella variante station wagon
2. La versione berlina del modello Lancia



FOCUS
La fasatura variabile

La Lybra con motore 1.8 bialbero da 131 Cv a fasatura variabile è un'auto dalle prestazioni brillanti, quasi al livello di una sportiva: la velocità massima, ad esempio, è di oltre 200 orari. Non mancano soluzioni tecniche di rilievo, come il pianale più rigido e lo specifico retrotreno a ruote indipendenti con bracci trasversali e longitudinali, la barra antirollio e le molle separate dagli ammortizzatori.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6i 16V, 1.8i 16V	1999 - 2006
2.0i 20V	1999 - 2006
1.9 Turbodiesel JTD	1999 - 2006
2.4 Turbodiesel JTD	1999 - 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,466
Larghezza ..... m 1,743
Altezza ..... m 1,462

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1581 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 103 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Lire 40.790.000

Thesis

Produzione 2002 - 2009
Carrozzeria Berlina

La Thesis è la grande ammiraglia Lancia del nuovo millennio e viene commercializzata dal 2002 al 2009 nei due allestimenti Emblema ed Executive. Il design è senza dubbio originale ed unico, senza mezze misure, e riprende quello della concept car presentata tre anni prima dalla Lancia, la Dialogos. Il motore è un 2.0 con 5 cilindri in linea, che grazie al turbocompressore raggiunge una potenza di 185 Cv. C'è poi un 2.4 con variatori di fase e collettori d'aspirazione a geometria variabile, che eroga i suoi 170 Cv con più fluidità. Al top di gamma si collocano invece i due V6 3.0 e 3.2 di derivazione Alfa Romeo (gli stessi della K), rispettivamente da 215 e 230 Cv, abbinati ad un cambio automatico a 5 rapporti. Non manca poi l'opzione gasolio, coi 2.4 turbodiesel JTD da 150 e 175 Cv.



1

1. La Lancia Thesis
2. Gli interni della Thesis offrono un'ampia possibilità di scelta tra i vari allestimenti



2



FOCUS
Auto di rappresentanza

In virtù della sua discendenza dalle grandi berline presidenziali Lancia, anche la Thesis limousine è utilizzata come vettura di rappresentanza ai più alti livelli sia dalle autorità laiche, come il presidente della Repubblica italiana, che da quelle cattoliche, come il Papa. La Papamobile, ad esempio, presenta soluzioni ad hoc come il cambio con rapporti ridotti per andature lente.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0 Turbo, 2.4	2002 - 2009
2.4 JTD, 2.4 JTD 20V	2002 - 2006
3.0 V6, 3.2 V6	2002 - 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,888
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,465

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.695 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 5
Potenza ..... 185 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 224 km/h

PREZZO ..... Euro 39.550

Phedra

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Monovolume

1. La Phedra, la monovolume della Lancia in produzione dal 2002
2. La Phedra succede alla Z, primo monovolume della casa torinese
3. Il poggiatesta anteriore della Phedra con lo schermo Lcd incorporato

Prosegue la collaborazione tra i gruppi Fiat e PSA nell'ambito dei veicoli commerciali e delle monovolume. In quest'ultimo campo, dopo la Zeta, ecco l'auto che ne raccoglie l'eredità nel 2002: la Phedra. Più lunga di 30 cm, le sue linee sono senza dubbio filanti e l'estetica è dominata dal grande scudo Lancia sul frontale. L'entry level è equipaggiata con un 2.0 4 cilindri 16 valvole da 136 Cv, lo stesso montato due anni prima sulla Zeta. La versione al top di gamma monta invece un poderoso 3.0 V6 di derivazione PSA abbinato ad un cambio automatico con quattro rapporti: 204 Cv, per una velocità massima di oltre 200 chilometri orari. Per quanto riguarda il fronte gasolio, nel quadriennio 2002-2006 sono disponibili due turbodiesel common rail ad iniezione diretta: il 2.0 JTD 16V da 107 Cv e il 2.2 JTD 16V da 128 Cv.



1



FOCUS
I nuovi Multijet

Dal 2006 sulla Phedra arrivano i nuovi motori Multijet, molto prestazionali in confronto ai consumi contenuti. Accanto ai due litri da 120 e 136 Cv, nel gennaio 2008 (in concomitanza con l'arrivo della seconda serie) viene proposto anche un 2.2 da 170 Cv e 370 Newtonmetri di coppia massima, in abbinamento ad un cambio manuale a sei marce o a un automatico.


2


3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2002 - 2005
2.0 e 2.2 Multijet	dal 2006
II Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,750
Larghezza ..... m 1,863
Altezza ..... m 1,752

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.645 kg

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

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Euro 30.550

Ypsilon

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Berlina

Arriva nel 2003 la citycar che prende il posto della Y ma ne mantiene il nome, anche se ora è scritto per esteso. La Ypsilon divide il pianale, ed anche alcune parti meccaniche, con la seconda serie della Punto. Rispetto alla Y poi, crescono sia le dimensioni esterne che il livello di dotazioni, nonché i contenuti stilistici. Quanto alle motorizzazioni, al debutto sono disponibili due 1.2 benzina da 8 e 16 valvole, con potenze rispettivamente di 60 ed 80 Cv. C'è anche un più potente 1.4 16V da 95 Cv, ultimo nato della famiglia Fire. A differenza della Y, in questo caso ci sono anche modelli spinti da motori a gasolio. È il caso della Ypsilon 1.3 Multijet 16V, con iniezione diretta common rail di seconda generazione: 69 Cv e consumi decisamente contenuti. Non mancano poi, in questa prima serie, versioni speciali, come quella bicolore.



1



FOCUS
La seconda serie

Nel 2006, a tre anni dal lancio, la Ypsilon si rinnova nell'estetica. Gli stilisti le regalano un aspetto meno borghese e più grintoso soprattutto al frontale, completamente ridisegnato. I motori sono gli stessi della prima serie, con in più un 1.4 8V a benzina ed i multijet da 75 e 90 Cv, più il 105 Cv della Sport Momo Design: la prima di alcune serie speciali tra cui la Blue&Me, con Bluetooth.

1. La Lancia Ypsilon
2. Sulla gamma Ypsilon la Lancia prevede anche la verniciatura bicolore



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2003 - 2006
II Serie	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,778
Larghezza ..... m 1,704
Altezza ..... m 1,530

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 975 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1242 cc
Cilindri ..... 4 in linea
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Euro 15.080

Musa

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Monovolume



La Musa viene commercializzata a partire dal 2004, ed il suo progetto deriva da quello di un'altra monovolume compatta del gruppo Fiat, la Idea. Rispetto a questa, tuttavia, l'interpretazione Lancia è senza dubbio orientata verso un livello più alto di quello di semplice utilitaria di famiglia. Il centro stile Lancia le conferisce linee slanciate ed eleganti, indubbiamente molto chic, alle quali corrisponde la medesima cura negli interni, con materiali e dotazioni di pregio. Tra cui vale la pena di ricordare, in alternativa al cambio manuale a cinque marce, il robottizzato DFN (acronimo di Dolce Far Niente) con due modalità di funzionamento: automatica e semi-automatica, quest'ultima ad azionamento sequenziale. Al debutto la Musa può contare su un parco motori di tre unità, due a gasolio ed una a benzina. Quest'ultima è il 1.4 16V Fire già montato sulla Y, che sviluppa 95 Cv per una velocità massima di 175 orari. Di questo nel 2006 arriva anche una versione meno spinta ad 8 valvole, con prestazioni ridimensionate ma consumi altrettanto parchi. Sul versante gasolio i tecnici Lancia si affidano ai silenziosi ed elastici Multijet: il 1.3 16 valvole, nelle due varianti di potenza da 70 e 90 Cv, ed il più potente e prestazionale 1.9 da 101 Cv, che equipaggia la variante al vertice della gamma Musa. Una gamma che non lesina nulla in quanto ad allestimenti e versioni speciali: dagli Oro e Platino (anche Plus), alla Zero6 (con carrozzeria azzurra ed ESP), fino alla 100, variante inedita realizzata per festeggiare il centenario della Lancia. La seconda serie della Musa arriva nel 2007, ed è più lunga di 5 centimetri rispetto alla precedente. Questo implica una sensazione, e non solo, di maggior capienza e spaziosità. Ma le novità sono anche all'esterno, con la calandra completamente ridisegnata su cui campeggia il logo della Casa torinese, ma anche con gli inediti paraurti, cerchi in lega e portellone posteriore, nonché coi gruppi ottici posteriori, per la prima volta dotati di tecnologia a led. Dal punto di vista dei motori viene confermato quanto offerto dal parco propulsori dlla prima serie, a cui dal 2008 si aggiunge un 1.6 multijet 16 valvole destinato a sostituire il precedente 1.9, rispetto al quale garantisce consumi più contenuti, minori emissioni nocive ed un'erogazione più fluida della potenza a qualsiasi regime di funzionamento.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,985
Larghezza ..... m 1,698
Altezza ..... m 1,660

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1368 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Euro 16.100

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2004 - 2007
II Serie	dal 2007



LA TECNICA

Nel 2008 la seconda serie della Musa beneficia dell'arrivo di un moderno common rail 1.6 16V Multijet da 120 Cv. Rispetto al 1.9, il propulsore ha un turbocompressore a geometria variabile e quattro valvole per cilindro. È omologato Euro 5 con filtro antiparticolato, sistema EGR di ricircolo dei gas di scarico controllato elettronicamente.



1

1. La Lancia Musa
2. Gli interni in pelle della monovolume Lancia



2



FOCUS
Il 1.9 Multijet

Questo motore equipaggia la versione al top di gamma della prima serie, che in virtù dei suoi 101 Cv spinge la Musa ad una velocità massima di quasi 180 orari. Si tratta poi di un propulsore silenzioso e rispettoso dell'ambiente, grazie anche alla presenza del filtro antiparticolato.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,985
Larghezza ..... m 1,698
Altezza ..... m 1,660
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1910 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 101 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 179 km/h
PREZZO ..... Euro 18.700

Delta

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Berlina

Nel 2006 la Lancia presenta il prototipo Delta HPE, che si ispira alla Beta HPE degli anni Settanta ma ovviamente la reinterpreta in chiave moderna. È l'anticamera della nuova, attesissima Delta, che debutta ufficialmente al salone dell'auto di Ginevra del 2008 con un nome importante, che evoca un passato illustre ma tuttavia non riflette la filosofia né tantomeno la tipologia di questo prodotto. La nuova Delta è infatti un'auto soprattutto elegante ed unica, che per certi versi sfugge alle catalogazioni. Le forme ricordano quelle di una berlina, ma non di certo compatta come suggerirebbero i due volumi, segnati dall'originalità del tetto a sbalzo di tipo flying bridge. La lunghezza di oltre 4 metri e mezzo tradisce poi, oltre ad una grande abitabilità, l'ambizione ad essere una sorta di ponte verso l'alto di gamma. Una crossover insomma, che racchiude in sè molte anime. Questo sembra essere la Delta, il cui design è caratterizzato da alcuni elementi fortemente distintivi: il già citato tetto, molto luminoso nella versione Granluce, la linea di cintura alta, l'ampio cofano ed il posteriore bombato dove spiccano gli originali gruppi ottici a led che si sviluppano verticalmente. Anche gli interni non sono da meno quanto ad originalità: più che a bordo di un'auto sembra di essere seduti in un salotto di pelle o di Alcantara, molto silenzioso grazie al rivestimento con materiali fonoassorbenti. O anche, in alternativa, più "rumoroso", in virtù del pacchetto iper tecnologico offerto in optional, che comprende: impianto hi-fi Bose con comandi al volante, sistema Blue&Me di vivavoce con interfaccia Bluetooth e riconoscimento vocale, porta Usb e lettore Mp3, nonché navigatore satellitare di ultima generazione. Venendo all'aspetto tecnico, c'è da sottolineare che al debutto la nuova Delta può contare sullo stato dell'arte dei motori turbo realizzati dal gruppo Fiat: il 1.6 Multijet a gasolio da 120 Cv in linea con la normativa Euro 5 ed il 1.4 benzina Turbo Jet, nelle due varianti di potenza da 120 e 150 Cv. Tutti abbinabili a cambi con sei rapporti manuali, automatici o robottizzati.
È disponibile anche il 1.9 Twin Turbo Multijet da 190 Cv, propulsore molto prestazionale in grado di spingere la Delta ad oltre 220 orari. Mai quanto, tuttavia, il 1.8 benzina Turbo Jet, che dal 2009 equipaggia la versione top di gamma.

SCHEDA TECNICA - 1.4

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,520
Larghezza ..... m 1,797
Altezza ..... m 1,499
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.320 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1368 cc
Cilindri ..... 4 in linea
Potenza ..... 120 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 195 km/h
PREZZO ..... Euro 21.651

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.4 Turbo Jet	dal 2008
1.6 Multijet	dal 2008
1.9 Twin Turbo Multijet	dal 2008
2.0 16V Multijet	dal 2008
1.8 Turbo Jet	dal 2009





LA TECNICA

L'ESC (Electronic Stability Control) della Delta è di nuova generazione e assomma diverse funzioni, tra cui: l'LTF per una maggiore aderenza in curva ed il TTC per migliorare trazione e dinamismo. L'ESC è poi abbinato al DST (Drive Steering Control), uno sterzo attivo a controllo elettronico che effettua automaticamente le correzioni necessarie.



1

1. La Lancia Delta debutta nel 2008 al salone di Ginevra
2. Il tetto a sbalzo di tipo flying bridge che nella versione Granluce rende luminoso l'abitacolo



2



FOCUS
La 1.8 Turbo Jet

È la Delta più potente e veloce della nuova generazione. Questa sportiva al top di gamma è spinta dal 1.8 Turbo Jet da ben 200 Cv, con coppia massima di 320 Newtonmetri, che le consente di scattare da 0 a 100 in 7,4 secondi e raggiungere la considerevole velocità massima di 230 chilometri orari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,520
Larghezza ..... m 1,797
Altezza ..... m 1,499
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.430 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1742 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 200 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h
PREZZO ..... Euro 29.100

Land Rover

Solihull, Inghilterra 1948

Qualche segno sulla sabbia della spiaggia di Red Wharf Bay nell'isola di Anglesey e comincia a prendere forma il progetto della Land Rover. È durante un'estate della fine degli anni Quaranta che Maurice Wilks, direttore tecnico della marca britannica fino ad allora interessata soltanto ad auto di categoria medio-superiore, pensa a qualcosa di simile alla Jeep. La guerra è finita da poco e un mezzo versatile come quello americano può consentire alla Rover di differenziare la produzione, facendo riferimento alla domanda crescente di veicoli per l'agricoltura e comunque all'impiego polivalente nel periodo della ricostruzione e del rilancio economico postbellico. L'idea convince anche il fratello di Maurice, Spencer, amministratore delegato della Casa, che porta all'approvazione il progetto: rapidamente viene allestito nel 1947 un primo prototipo che, non a caso, prende in prestito proprio il telaio di una Jeep. Il motore è un quattro cilindri 1400 da 49 Cv già utilizzato da una berlina, dalla quale vengono riprese anche altre componenti tra cui il ponte posteriore. La trasmissione è dotata di cambio con riduttore e il sistema a quattro ruote motrici prevede l'inserimento manuale della trazione anteriore. A differenza del fuoristrada statunitense, la carrozzeria è in alluminio (scelta obbligata dalla penuria di acciaio nell'Inghilterra di quegli anni) e gli allestimenti sono ridotti all'essenziale: niente portiere e un unico sedile sistemato al centro dell'abitacolo, a sottolinearne la vocazione agricola e pensando alle conseguenti agevolazioni fiscali.

Il passaggio alla produzione in serie, nella fabbrica di Solihull, porta però a modifiche importanti che rivedono l'impronta originale proponendo connotati un po' più automobilistici. Il passo di 80 pollici è sempre quello della Jeep, le sospensioni conservano gli assali rigidi e il corpo vettura resta molto compatto, ma il telaio è ora Rover, il motore è un più potente 1.6 da 50 Cv di derivazione P3 60, la trazione è integrale permanente con ruota libera all'avantreno e ci sono tre prese di forza per collegare mezzi agricoli.



Il Land Rover Freelander 2 del 2006, seconda generazione del fortunato fuoristrada

IL DEBUTTO AD AMSTERDAM

Il 30 aprile 1948 la Land debutta al salone di Amsterdam, con il nuovo marchio ovale, che, secondo la leggenda, è ispirato dalla traccia che la scatola di sardine del pranzo di un progettista lascia sul tavolo da disegno. Nasce così un modello mitico, che viene prodotto ancora oggi, dopo oltre due milioni di unità, diffuso praticamente in tutto il mondo, adottato dai privati come dalle imprese, dagli eserciti e dalle polizie, oltre che da corpi speciali, vigili del fuoco e protezioni civili.

Al debutto, è disponibile soltanto la versione scoperta pick up, offerta a 450 sterline, prezzo che invoglia immediatamente agricoltori ed imprenditori vari, tanto che le vendite superano quota 12mila già nel 1949 e sfiorano le 17mila nel 1950. Un successo commerciale che va oltre le aspettative, limitate ad una affermazione di nicchia, e che nel tempo supera in volumi le stesse normali autovetture della Casa.

L'impostazione tecnica e la versatilità del mezzo stimolano subito a mettere in cantiere una gamma più vasta e, mentre le forze armate inglesi adottano la Land sostituendo progressivamente la vecchia e meno agile Austin Champ, la carrozzeria Tickford allestisce una versione wagon a sette posti e cominciano le trasformazioni per impieghi specifici.

Nel 1950 viene abbandonata la trazione integrale permanente, per un più semplice sistema ad inserimento manuale, nel 1951 c'è un lieve restyling della carrozzeria e l'anno successivo il motore diventa due litri. Si succedono gli aggiornamenti, con l'arrivo anche





La strategia
L'avventura al Camel Trophy

Fin dalla sua nascita il marchio Land Rover è legato ad imprese anche clamorose nelle situazioni più avverse, compagna inseparabile di guidatori avventurosi che affrontano i deserti africani come la jungla dell'Amazzonia. E, a partire dall'inizio degli anni Ottanta, la Casa britannica diventa esclusiva protagonista di una delle gare più difficili in assoluto per quanto riguarda l'off-road, il Camel Trophy. Dopo la prima edizione del 1980, infatti, che vede l'impegno delle Jeep, sono le Land, le Range, le Discovery e anche le meno sofisticate *Freelander* (nella foto) a darsi battaglia negli scenari più impervi con equipaggi internazionali selezionati dopo test durissimi. Sumatra, Papua Nuova Guinea, Brasile, Borneo, Madagascar, ma anche Siberia, Mongolia, Tanzania e fino alla Terra del Fuoco, praticamente nessun percorso "impossibile" è trascurato dalle 4x4 inglesi. Non mancano alle varie edizioni della massacrante gara gli equipaggi italiani, che si aggiudicano le edizioni del 1982, del 1984 e del 1987. Il Camel Trophy viene abbandonato dalla Land Rover nel 1999, per approdare nel 2003 al G4 Challenge, altra competizione estrema articolata su percorsi in diversi continenti, che si ripete nel 2006.

di varianti con tetto metallico e a passo allungato, per ospitare fino a dieci passeggeri. Nel 1953, si aggiunge un quattro cilindri due litri diesel da 52 Cv, dal 1956 sono disponibili due passi portati a 88 e 109 pollici e cresce intanto la diffusione all'estero, che assorbe ormai il 75 per cento della produzione, in particolare nel Commonwealth e nella sfera d'influenza commerciale britannica.
Al compimento dei dieci anni, ben 250mila Land sono uscite dalla fabbrica e il 1958 vede anche l'arrivo delle seconda generazione di modelli, con il corpo vettura che assume forme più tondeggianti e, all'inizio degli anni Sessanta, i motori a benzina e a gasolio vengono unificati a 2300 cc con potenze di 77 e 62 Cv. Continue migliorie portano ad allestimenti ed equipaggiamenti sempre meno spartani, ma senza alterare per nulla l'estrema funzionalità della vettura.

Nel 1966 viene tagliato il traguardo del mezzo milione di esemplari costruiti e, quando la Rover entra nel gruppo Leyland nel 1967 per poi passare al colosso British Leyland Motor Company, la Land riesce a conservare un'autonomia maggiore rispetto alle sorelle alto di gamma, che devono fare i conti con le strategie e i ruoli all'interno della mastodontica holding, proprietaria addirittura di una dozzina di marchi diversi.Le complesse vicissi-

Land Rover



1. Winston Churchill nel 1954 con una Series I
2. Marilyn Monroe a bordo di una Land Rover
3. Un pattugliamento nella savana con una Series I

tudini aziendali non interrompono però l'attività progettuale della Casa, soprattutto proprio per quanto riguarda il settore delle 4x4. Anzi, nel 1970, scende in campo un'auto assolutamente rivoluzionaria, autentica pietra miliare che dà vita ad una inedita categoria di mercato destinata a crescere costantemente di peso a livello internazionale.

LA NASCITA DELLA RANGE

Nel giugno nasce infatti la Range Rover, un "oggetto sconosciuto" per il mercato, una vettura diversa da qualsiasi altra e dalle caratteristiche polivalenti. Di fatto, si tratta della prima sport utility nel senso moderno del termine, che consente alla marca di rafforzare ulteriormente il suo primato nel settore off road offrendo un veicolo a cui altri costruttori devono inevitabilmente fare riferimento.
La gestazione della Range prende avvio già dalla metà degli anni Sessanta, dall'intuizione dei concessionari americani della Land che, rilevando una potenziale domanda di prodotti capaci di conciliare qualità da fuoristrada e comfort da berlina (negli Usa ha successo la Jeep Wagoneer), sollecitano l'iniziativa della Casa madre. Un team di venti ingegneri, coordinati da Charles Spencer King nipote dei fratelli Wilks, lavora ai prototipi che circolano con il marchio Velar (Vee Eight Land Rover) per nascondersi alla concorrenza. Il risultato è una vettura dalle dimensioni abbondanti, con una originale carrozzeria che accomuna eleganza e funzionalità, inizialmente soltanto a tre porte ma che cela un abitacolo spazioso e un vano di carico capiente. Le finiture sono comunque ancora votate alla praticità, mentre la meccanica è un concentrato di soluzioni sofisticate: dal potente motore V8 3.5 di origine Buick, proveniente dalle ammiraglie Rover, al sistema di trazione integrale permanente con tre differenziali e il centrale bloccabile. La Range è un mix tecnologico che consente grandi prestazioni su terreni difficili e una marcia su strade normali quasi da limousine. Nel tempo, la vettura assume caratteri sempre più lussuosi, con l'arrivo delle cinque porte, gli allestimenti con legno e pelle, le sospensioni pneumatiche, l'elettronica più sofisticata. La gamma motori vede poi l'affermazione dei diesel (per primo il 2.4 italiano della VM) e la crescita di cilindrate e potenze, fino ai 5 litri di derivazione Jagua nel 2009. È del 1999 una edizione ultra esclusiva della Range, la Linley, lanciata al salone di Londra e costruita in dieci esemplari da 100mila sterline ciascuno, per sottolineare ulteriormente la sua vocazione a sod-



2



1

disfare le esigenze del pubblico più facoltoso. Intanto, nel 1971 viene presentata la terza generazione della Land che, negli anni Ottanta vede un ulteriore aumento dei passi a 90 e 110 pollici e nel 1990 viene battezzata Defender, mentre nella meccanica torna, dal 1983, la trazione integrale permanente.
Ma già dal 1978 il marchio britannico opera in autonomia rispetto al gruppo British Leyland e rafforza una immagine consolidata dalla presenza su mercati di ogni latitudine e dal susseguirsi di imprese avventurose che contribuiscono a creare un mito che diventa sinonimo di fuoristrada al pari della Jeep.

L'ARRIVO DELLA DISCOVERY

Il successo delle gamme parallele di un modello che resta legato alla tradizione delle 4x4 pure e di un altro che assume, invece, sempre più un ruolo di prestigio, spinge la Casa a colmare il vuoto con una nuova vettura di fascia intermedia e viene lanciata così, al salone di Francoforte del 1989, la Discovery. Design moderno, interni curati dall'affermato Studio Conran e abitabilità per 7 persone, ampia scelta di motori con in evidenza un turbodiesel 2.5 ad iniezione diretta common-rail, trazione integrale permanente, sono le caratte-

LA TECNOLOGIA
Sul Discovery la trazione intelligente



Lo sviluppo delle tecnologie legate all'impiego dell'elettronica porta la Land Rover a realizzare un apparato molto sofisticato, ed esclusivo nell'ambito della concorrenza, per gestire nel modo più semplice, ma anche con straordinaria efficacia, la mobilità sui terreni a scarsa aderenza. Il Terrain Response, apparso per la prima volta sulla *Discovery* (nella foto), ma successivamente adottato dagli altri modelli del marchio, consente di adeguare sistema di trazione integrale permanente, assetto delle sospensioni, sterzo ed erogazione della potenza del motore, agendo su una manopola a più posizioni sistemata sul tunnel centrale. Asfalto, sabbia, fango, neve, terreni rocciosi e quant'altro possono essere così affrontati utilizzando l'intelligenza artificiale del dispositivo, che accompagna il guidatore nelle sue manovre rendendo tutto più facile e garantendo livelli di sicurezza molto elevati anche in condizioni d'impiego estreme. La doppia personalità, in particolare dei modelli di categoria superiore della Casa britannica, viene dunque sottolineata, ma anche la più compatta e meno sofisticata Freelander adotta una variante semplificata del Terrain Response, che la distingue dalle sport utility rivali e la pone in evidenza nell'uso in fuoristrada.



3

Land Rover

ristiche fondamentali di un'auto che ripropone, a prezzi inferiori, molte prerogative della Range. La terza e la quarta generazione degli anni Duemila spingono la Discovery più verso l'alto di gamma e, su questa vettura, debutta anche il Terrain Response, sistema elettronico che adatta il comportamento del mezzo alle varie situazioni agendo semplicemente su un selettore. Le componenti essenziali della Discovery fanno inoltre da base alla nuova Range Sport del 2005, variante ad alte prestazioni schierata per contrastare l'élite più dei Suv dalle Porsche Cayenne alle Bmw X5.

DALLA FORD ALLA TATA

Nel frattempo la Land vive però una fase agitata sul terreno aziendale, con l'acquisizione nel 1994 (assieme all'intero Rover Group, dal 1988 di proprietà della British Aerospace) da parte della Bmw e le conseguenti sinergie che portano all'uso di componenti di provenienza tedesca, in particolare per quanto riguarda i motori. In questo periodo, oltre agli aggiornamenti di Range, Defender e Discovery, nasce un altro modello destinato ad una categoria di mercato prima evitata dalla marca britannica, quella delle sport utility compatte. È il momento dunque della Freelander, apparsa nel 1997 e che è leader europea nel suo segmento per ben 5 anni consecutivi. L'interpretazione Land Rover di questo tipo di vettura, dai connotati tecnici non estremi, conferma comunque la vocazione della casa britannica a non rinunciare a valide doti d'impiego sui fondi più difficili. Debutta su questo modello l'HDC (Hill Descent Control) per favorire le discese più ripide e, con la seconda generazione, dal 2006, la vettura adotta inoltre apparati di alto profilo tecnico come una versione, meno complessa ma sempre sofisticata, del sistema Terrain Response o lo start & stop per limitare consumi ed emissioni.

D'altra parte, il matrimonio con Bmw, nonostante la crescita dei volumi produttivi (dal 1995 si superano le 100mila unità all'anno), diventa via via più problematico per le difficoltà del marchio Rover. Nel 2000, mentre il settore delle auto passa per la cifra simbolica di una sterlina sotto il controllo del gruppo britannico Phoenix, la Land viene ceduta per 3 miliardi di euro alla Ford, che costituisce nel suo ambito un settore riservato ai modelli alto di gamma. Le prestigiose 4x4 si apparentano così alle Lincoln, alle Aston Martin, alle Jaguar e alle Volvo nell'ambito del Premier Automotive Group.

Nascono così nuove sinergie, che però, ancora una volta, non snaturano il Dna delle vetture britanniche. Arrivano i diesel progettati assieme a PSA e l'ultima generazione della Freelander, costruita negli stabilimenti di Halewood, utilizza una piattaforma di derivazione Volvo, ma la originale personalità resta immutata.

Nel 2007 viene raggiunto il record di vendite annuali (226mila), ma anche la permanenza nella famiglia americana è giunta al termine. A fronte delle difficoltà della Casa madre che è costretta a disfarsi di blasoni nobili, la Land Rover passa nel 2008, in compagnia della Jaguar, alla indiana Tata Motors che, per 2,3 miliardi di dollari, conquista due icone del lusso e dell'alta tecnologia occidentali.

Canto del cigno della gestione Ford è la concept LRX che anticipa i caratteri delle future realizzazioni del marchio: dall'uso di materiali leggeri, ecocompatibili e riciclabili, alla alimentazione ibrida, al sistema di trazione elettrica sull'asse posteriore, ad una variante "verde" e ulteriormente sofisticata del Terrain Response.

Massimo Tiberi

«Il veicolo che va dappertutto», afferma la pubblicità della Land Rover in evidenza la qualità dei veicoli Land Rover



La curiosità
Gli interni "tropicalizzati"



Veicoli polifunzionali per eccellenza, destinati ad un uso praticamente universale, tutte le Land e Range Rover sono personalizzabili quasi all'infinito, sia con accessori tecnici che di allestimento, dai verricelli, agli abitacoli tropicalizzati, fino ai legni e ai rivestimenti pregiati da ammiraglie di lusso. Ma non basta, a partire dal 2009 la marca britannica offre anche un telefono cellulare che per caratteristiche può essere definito una Defender del genere.

Realizzato in collaborazione con la Sonim Technologies, il **portatile S1** (nella foto) è in grado di resistere a pressioni di 400 chilogrammi, di restare immerso in un metro d'acqua per mezz'ora, di funzionare a venti gradi sottozero come a più cinquantacinque. Tutto ciò garantendo diciotto ore consecutive di conversazione e mettendo a disposizione fotocamera, luce torcia, navigatore e bluetooth. La tastiera, che può essere utilizzata anche con guanti polari, è testata per oltre 500mila invii e la batteria può lasciare il telefono acceso due mesi. Per concedere, inoltre, al nuovo cellulare il marchio Land Rover e una garanzia di tre anni, quattro esemplari dell'S1 sono legati ai cerchi di una Defender che affronta un percorso fuoristrada impegnativo, compresi guadi e terreni fangosi.

www.landrover.com
Lode Lane, Solihull, West Midlands
Regno Unito

80/86/88/107/109

Produzione 1948 - 1983
Carrozzeria Fuoristrada



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,264
Larghezza ..... m 1,587
Altezza ..... m 1,828

POSTI 3

PORTE 2

PESO ..... 1.260 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1595 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Sterline 450

La Land Rover 80. I modelli di questa serie sono sinonimi di fuoristrada: indistruttibili, ideali per gli impieghi più duri

La prima Land Rover viene esposta il 30 aprile 1948 al salone di Amsterdam, solo diciotto mesi dopo che il costruttore pone mano al progetto. Il passo corto, le linee squadrate, la spartana "capottina" di tela le conferiscono un aspetto piuttosto rozzo, sgraziato, tutto sommato poco attraente. Ciò nonostante, vista da vicino, la Land Rover 80 rivela un robusto telaio d'acciaio, quattro ruote motrici, un indistruttibile 4 cilindri Rover di 1,6 litri che la qualificano come un mezzo ideale per gli impieghi più duri. Il pubblico (soprattutto estero) recepisce subito questo messaggio e le richieste cominciano ad arrivare fino dai Paesi più lontani. Nei primi due anni vengono costruite 24.000 Land Rover. La nuova 4x4 è già un successo. Nel frattempo, nel 1949, viene realizzata una prima versione station wagon con carrozzeria completamente chiusa in metallo e, nel 1950, la trazione integrale sempre in presa con un sistema di ruote libere all'avantreno è sostituita con quella inseribile manualmente che diviene un elemento classico di questo modello. Nel 1952 la cilindrata del 4 cilindri a benzina viene portata a 1997 cc e la potenza sale a 52 Cv. A partire dal 1954 la Casa inglese comincia a realizzare le Land Rover in due versioni differenti (Regular a passo corto e Long a passo lungo). Per distinguerle indica proprio la misura in pollici dell'interasse che in quegli anni viene progressivamente allungato. L'originale Land Rover 80 a passo corto diventa 86 nel 1954 e 88 nel 1957.

Queste ultime vengono affiancate rispettivamente dalla 107 e dalla 109 a passo lungo. Dal 1957 è inoltre disponibile anche un 4 cilindri diesel di 2052 cc da 51 Cv. La Serie II, introdotta nel 1958, si impernia ancora sui modelli 88 e 109, ma la cilindrata del 4 cilindri a benzina è portata a 2286 cc e la potenza è salita a 70 Cv. Tre anni dopo viene presentata la Serie IIA che, oltre ad alcune modifiche di dettaglio, vede l'adozione di un 4 cilindri diesel di 2286 cc da 62 Cv. Nel 1966 la Casa inglese festeggia la produzione della 500millesima Land Rover. Nel 1968, per venire incontro alle norme dei Codici della Strada vigenti in alcuni Paesi europei, i fari, che fino a quel momento sono sistemati ai lati della mascherina, vengono spostati sui parafanghi.
Nel 1971 debutta la Serie III. Oltre che

con i già noti 4 cilindri di 2,2 litri a benzina e a gasolio, è disponibile con 4 cilindri a benzina di 2625 cc da 83 Cv. Tutte le Serie III sono inoltre dotate di cambio manuale con tutte le marce sincronizzate. Nel 1971 su queste vetture viene montata una versione depotenziata a 91 Cv dell'8 cilindri a V di 3528 cc a benzina già utilizzato sulla Range Rover e sulla berlina Rover 3500. Nell'estate del 1976 dallo stabilimento di Solihull esce la milionesima Land Rover. La produzione della Serie III viene interrotta nel 1983. Per tutta la sua esistenza la Land Rover rimane fedele alla sua impostazione originale: robusto telaio d'acciaio a longheroni longitudinali e centine trasversali, carrozzeria in alluminio inattaccabile dalla ruggine, trazione integrale inseribile, cambio in blocco con il gruppo ripartitore-riduttore, sospensioni a balestre e possibilità di applicare una presa di forza anteriori cui collegare argani, verricelli e altri strumenti di lavoro. Questa scelta, insieme ad una capillare rete di assistenza e ricambi, si traduce fra le altre cose in una grande facilità di manutenzione e riparazione che contribuisce a decretarne il successo in quelle parti del mondo dove la motorizzazione è ancora agli albori. Da notare che le prime tre generazioni di Land Rover sono tra i primi esempi di "automobile mondiale". Prodotte e assemblate in oltre 20 Paesi, vendute in quasi ogni angolo del pianeta e adottate dalle forze armate di circa 150 nazioni, trovano ampio spazio non solo nel mondo del lavoro (ad esempio, i grandi cantieri), ma anche presso vigili del fuoco, protezione civile, guardie forestali. Innumerevoli sono gli allestimenti speciali: ambulanza, autoblindo, centro radio mobile, autogru, antincendio.



1



FOCUS
La milionesima Land

La Serie III coincide con la realizzazione della milionesima Land Rover (1976) e con l'uscita di produzione di questo modello leggendario (1983). La versione 88 passo corto rappresenta, insieme alla 109 passo lungo, l'espressione finale di questo fortunato progetto.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,620
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,970
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 1407 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2286 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 67 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h
PREZZO ..... Lire 16.690

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1948 - 1958
II Serie	1958 - 1971
III Serie	1971 - 1983

1. La seconda serie della Land Rover: i fari sono all'interno della mascherina, protetti tra i due parafanghi
2. La Serie III mantiene inalterata la solida struttura, con telaio d'acciaio e carrozzeria in alluminio



2

Range Rover

Produzione Dal 1970
Carrozzeria Fuoristrada



Una Range Rover prima serie

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,470
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,780

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 1.724 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3528 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 126 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 154 km/h

PREZZO ..... Lire 4.100.000

La prima versione di Range Rover viene presentata il 17 giugno 1970 in Cornovaglia. Il costruttore inglese pensa di avere realizzato un veicolo che, pur conservando le doti fuoristradistiche della Land Rover, può essere utilizzato quotidianamente sulle strade ordinarie. Solo in seguito si rende conto che i progettisti guidati da Spen King hanno inventato un nuovo modo di intendere il veicolo fuoristrada. Range Rover diviene rapidamente uno status symbol internazionale: nelle eleganti vie cittadine o nelle località turistiche alla moda rivaleggia con le più lussuose gran turismo nel catturare la pubblica ammirazione.
Il successo della prima serie (nota anche come Classic) è tale che, pur se è oggetto di continui aggiornamenti, Range Rover rimane pressoché immutata per ben 26 anni. La struttura generale è quella tipica della produzione della Casa inglese: una leggera carrozzeria in alluminio inattaccabile dalla ruggine montata su un robusto telaio a longheroni longitudinali e trasversali in acciaio scatolato. Con questo modello il costruttore inglese adotta per la prima volta la trazione integrale permanente con differenziale centrale e le sospensioni con molle elicoidali. Altrettanto inedito è il 3500-V8 da 126 Cv (92 kW) con distribuzione ad asse a camme centrale alimentato da due carburatori che per molti anni resta il motore di riferimento di Range Rover. Le principali modifiche introdotte sulla prima serie sono: l'adozione di servosterzo (1973), overdrive (1978), carrozzeria a 5 porte (1981), trasmissione automatica (1982), cambio a 5 marce (1983) e alimentazione a iniezione (1985) con la quale la potenza del V8 sale a 165 Cv (121 kW). Un cenno a parte meritano la presentazione della raffinata versione Vogue (1981), che introduce definitivamente Range Rover nel mercato delle automobili di lusso, e l'adozione del motore turbodiesel (1986), un 4 cilindri in linea di 2393 cc da 112 Cv (82 kW) con testate singole progettato e prodotto dalla VM Motori di Cento (Ferrara). Nel 1990 il costruttore aumenta la cilindrata di entrambi i propulsori: quella del V8 a benzina sale a 3950 cc e quella del turbodiesel VM a 2498 cc. Le potenze crescono rispettivamente a 182 Cv (134 kW) e a 121 Cv (89 kW). Nello stesso anno debutta un Abs sviluppato in collaborazione con Wabco. Nel 1994 fa ingresso sul mercato la seconda serie

Range Rover riconoscibile esternamente per i grandi gruppi ottici rettangolari, per le linee più morbide, per le maggiori dimensioni (lunghezza x larghezza x altezza: 4,713 x 1,889 x 1,817 metri) e per l'equipaggiamento ancora più completo. Sotto al cofano, ci sono un 6 cilindri in linea turbodiesel Bmw di 2497 cc da 136 Cv oppure due V8 a benzina (un 3950 cc da 190 Cv e un 4554 da 225 Cv). La terza serie, presentata al salone di Detroit del 2002, si segnala per la mascherina completamente ridisegnata, i nuovi paraurti e i gruppi ottici posteriori a sviluppo verticale. La vettura è più lunga (4,950 metri) e più larga (2,191 metri) della precedente e monta il turbodiesel 6 cilindri a 24 valvole di 2926 cc tipo Td6 da 177 Cv di origine Bmw che nel 2005 viene affiancato da un 4400-V8 benzina a 32 valvole da 286 Cv. Nel 2007 queste motorizzazioni sono sostituite da quelle di origine Ford: i turbodiesel tipo TdV8 di 3630 cc da 272 Cv e quindi il V6 prodotto con PSA. I V8 a benzina sono quelli di origine Jaguar.

1. Il posto guida della Range Rover
2. La Range Rover in produzione dal 1970
3. Una delle più celebri Range Rover: la Papamobile realizzata su misura per il pontefice

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1970 - 1996
II Serie	1994 - 2002
III Serie	2002 - 2009
IV Serie	dal 2009



FOCUS
Il primo turbodiesel

C'è anche un po' di Italia sulla Range Rover che nel 1986 riceve un turbodiesel modulare con testate simgole di 2,4 litri progettato e prodotto dalla VM Motori di Cento (Ferrara). L'adozione della motorizzazione a gasolio, a lungo attesa e richiesta dai fans della Range, rende questo modello accessibile a una più ampia fascia di pubblico.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,449
Larghezza ..... m 1,818
Altezza ..... m 1,770
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 2.050 kg
MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2393 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 112 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 152 km/h
PREZZO ..... Lire 35.880.000



1



2


3

110/90

Produzione 1983 - 1990
Carrozzeria Fuoristrada

La Land Rover 110, lanciata nel 1983, rappresenta la maggiore evoluzione del 4x4 della Casa inglese. In ogni caso il costruttore non vuole stravolgere completamente un veicolo diventato il simbolo stesso del fuoristrada. Il nuovo modello 110 a passo lungo (2.794 millimetri) conserva un aspetto che ricorda quello della 109 Serie III, ma introduce importanti novità meccaniche come la trazione integrale permanente, il cambio a 5 marce, le sospensioni a molle elicodali, il servofreno e il servosterzo. Il risultato è un fuoristrada meno essenziale dei precedenti e più adatto alla mutate esigenze della clientela europea. L'anno dopo queste innovazioni sono trasferite anche sulla nuova 90 a passo corto (2.362 millimetri) ed entrambi i modelli ricevono il 4 cilindri diesel aspirato tipo 12J con una cilindrata maggiorata a 2495 cc e 67 Cv. Pur modificate, le Land Rover 90 e 110 restano fedeli al tema tecnico unificante del costruttore: un robusto telaio d'acciaio in grado di resistere alle più violente sollecitazioni e una leggera carrozzeria in alluminio inattaccabile dalla ruggine e dagli agenti atmosferici.



1

1. La Land Rover 90, lanciata sul mercato nel 1984
2. Il faro anteriore del modello Land Rover. Sia la versione 90 che la 110 montano un motore diesel di 2495 cc e 67 Cv


2

FOCUS
Un segno di continuità

Per un non appassionato del marchio Land Rover non è molto semplice distinguere le nuove 90-110 dalle precedenti 88-109. Il motivo è dovuto al fatto che il costruttore inglese sviluppa i nuovi modelli in modo da dare un senso di continuità alla sua produzione: nonostante le significative differenze tecniche esistenti, le 90-110 vengono progettate per avere molti componenti intercambiabili con i modelli precedenti.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
110	1983 - 1990
90	1984 - 1990
127	1985 - 1990
90 V8	1985 - 1990

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,444
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,960

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.945 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2286 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 102 km/h

PREZZO ..... Lire 25.253.000

Discovery

Produzione Dal 1989
Carrozzeria Fuoristrada



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,440
Larghezza ..... m 1,793
Altezza ..... m 1,919

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 2.070 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2495 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 113 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 148 km/h

PREZZO ..... Lire 33.695.000

Quando viene presentata al salone di Francoforte del 1989, la Land Rover Discovery è il primo modello completamente nuovo lanciato dalla Casa inglese dopo la Range Rover del 1970 e la Land Rover classica del 1948. Destinata a un pubblico interessato a 4x4 utilizzabili anche in città e nel tempo libero, la Discovery è il risultato di una ricerca compiuta a livello europeo sul mercato dei veicoli a quattro ruote motrici. Il nuovo fuoristrada Land Rover viene proposto inizialmente soltanto nella versione a 3 porte (la 5 porte arriva l'anno seguente) con due diversi propulsori: l'allora inedito turbodiesel tipo 200 Tdi con intercooler di 2,5 litri, capace di 113 Cv, e un 3500-V8 a benzina da 144 Cv, stretto parente del motore che nello stesso periodo equipaggia la Range Rover. Di quest'ultima la Discovery riprende anche la trazione integrale permanente e le sospensioni a molle elicoidali. Come i modelli precedenti della Casa inglese, anche la Discovery ha una leggera carrozzeria in alluminio montata su un robusto telaio d'acciaio. Il cambio è manuale a cinque rapporti, mentre la carrozzeria mostra una linea moderna e originale caratterizzata da ampie superfici vetrate e da finestrini supplementari sul tetto. A richiesta il fuoristrada è disponibile anche in versione a sette posti. Nel 1994 la gamma delle motorizzazioni si arricchisce di un 4 cilindri a benzina di 1994 cc che sviluppa 136 Cv, mentre il V8 originale viene aggiornato con cilindrata portata a 3900 e potenza di 182 Cv. La seconda serie Discovery viene presentata nell'autunno del 1998 e, secondo il costruttore, presenta almeno 720 modifiche rispetto alla prima. Il 2500 turbodiesel viene sostituito dal 5 cilindri in linea tipo Td5 a iniezione diretta da 122 Cv di pari cilindrata. La successiva generazione arriva nel 2004. Con le due serie precedenti, Discovery 3 ha in comune poco più del nome. La struttura del nuovo modello è completamente diversa: la tradizionale soluzione Land Rover del telaio portante viene abbandonata per l'originale struttura a scocca-telaio integrato IBF (Integrated Body Frame) che sostiene la carrozzeria e le sospensioni. A differenza delle prime due serie, Discovery 3 è inoltre disponibile solo con carrozzeria a cinque porte con interni a 5+2 posti. Nuovi sono anche i cambi a sei marce (uno manuale e uno automatico per la sola versione a benzina) e i propulsori a 4 valvole per cilindro: il V6 turbodiesel tipo TdV6 di 2,7 litri da 190 Cv di origine PSA e un 4600-V8 da 300 Cv. Come i modelli precedenti, anche Discovery 3 ha la trazione integrale permanente, ma con un sistema di controllo elettronico della trazione. Nel mese di settembre 2009 viene presentata la quarta serie. Discovery 4 presenta alcuni aggiornamenti estetici, come la nuova calandra e gruppi ottici a led, e viene offerta in due motorizzazioni: 2.7 TdV6 e 3.0 TdV6. Anche questa serie, come la precedente, è equipaggiata con il sistema Terrain Response che ottimizza tutte le regolazioni del veicolo in ogni situazione di guida, sia su asfalto sia in fuoristrada, con cinque diverse impostazioni da selezionare in base ai vari tipi di terreno.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1989 - 1997
II Serie	1998 - 2004
III Serie	2004 - 2009
IV Serie	dal 2009



1


2



3



4

1. La quarta generazione della Land Rover Discovery presentata alla fine del 2009
2. La prima Discovery
3. La seconda serie, in produzione dal 1998 al 2004
4. La terza serie si caratterizza per un rinnovamento radicale nell'estetica e nella struttura
5. La versione a cinque porte della prima serie


5



FOCUS
Il nuovo diesel 3.0 TdV6

La Discovery 4 del 2009 è rinnovata non soltanto nell'estetica, ma anche nei motori. Oltre al tradizionale propulsore 2.7 TdV6, è disponibile anche un nuovo diesel 3.0 TdV6 con doppio turbocompressore, in grado di erogare 245 Cv di potenza con una coppia di 600 Nm.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,829
Larghezza ..... m 1,915
Altezza ..... m 1,887
POSTI ..... 5+2
PORTE 5
PESO ..... 2.583 kg
MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2993 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 245 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 6 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h
PREZZO ..... Euro 50.990

Defender

Produzione Dal 1990
Carrozzeria Fuoristrada

I fuoristrada Land Rover Defender, introdotti nell'autunno del 1990, sono tuttora l'ultimo anello in ordine di tempo dell'evoluzione della classica Land Rover lanciata nell'immediato dopoguerra. All'inizio degli anni Novanta, la principale novità è costituita dall'adozione del 4 cilindri turbodiesel con intercooler tipo 200 Tdi di 2500 cc, già utilizzato sul modello Discovery. Questo motore è dotato di un sistema di iniezione diretta. Pur essendo qui proposto in una versione leggermente depotenziata (109 Cv) per favorire l'impiego di Defender nel mondo del lavoro, rappresenta un importante passo avanti dal punto di vista della modernità, della potenza e delle prestazioni rispetto al precedente turbodiesel di pari cilindrata. La prima serie di Defender presenta anche alcuni interventi estetici destinati ad attualizzare l'immagine del modello d'entrata della gamma della Casa inglese, pur conservando gran parte delle caratteristiche delle precedenti Land Rover 90 e 110: carrozzeria in alluminio montata su un telaio a longheroni longitudinali e trasversali in acciaio scatolato, ruote molto vicine alle estremità della carrozzeria per superare angoli di entrata e di uscita di 51-52 gradi, cambio manuale a 5 marce sincronizzate con riduttore, trazione integrale permanente, sospensioni con ponti rigidi e molle elicoidali. In Italia, Land Rover Defender viene inizialmente proposta in versione passo corto (90) e passo lungo (110) con quattro differenti allestimenti (Soft Top, Hard Top, County e High Capacity Pick Up). Nel 1994 il motore viene sostituito con il 2.500 turbodiesel ad iniezione diretta tipo 300 Tdi da 113 Cv (83 kW) di produzione Land Rover, dalle dimensioni esterne più contenute. Non rientrando nei limiti della normativa Euro 3 sulle emissioni, quattro anni dopo Land Rover Defender è costretta ad adottare un nuovo turbodiesel. Nel 1998 il fuoristrada inglese viene pertanto riproposto con il 5 cilindri in linea tipo Td5 a iniezione diretta da 122 Cv (90 kW), un propulsore di 2500 cc che adotta per la prima volta il controllo elettronico. Il Td5 è l'ultimo motore prodotto per Land Rover nello stabilimento di Solihull, in Inghilterra. Nel 2007 viene sostituito da un 4 cilindri di 2400 cc di pari potenza, proveniente dalla fabbrica Ford inglese di Dagenham. A questo turbodiesel, già utilizzato con successo sui furgoni Transit, viene abbinato un nuovo cambio a 6 marce. Nello stesso anno Defender è oggetto di una serie modifiche agli interni come una profonda rivisitazione della plancia e del sistema di riscaldamento e ventilazione e l'adozione di sedili conformi alla nuova normativa europea. La forma del cofano motore viene inoltre modificata per accogliere il nuovo turbodiesel. Una curiosità, infine: il nome Defender deriva dall'ampio utilizzo dei fuoristrada Land Rover in campo militare e della protezione civile e dalla Defender Cup, una manifestazione per appassionati di 4x4, di cui la Casa inglese è sin dall'inizio un'importante protagonista.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,860
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,963

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 1.675 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2495 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 109 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 132 km/h

PREZZO ..... Lire 33.000.000



1. Il fuoristrada Defender rappresenta l'evoluzione della classica Land Rover
2. La Defender su un percorso impegnativo
3. Il 4x4 Land Rover viene utilizzato anche in campo militare e dalla protezione civile
4. La moderna mascherina con il logo Defender



1



2



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
200 Tdi	1990 - 1994
300 Tdi	1994 - 1998
Td5	1998 - 2006
New Defender	Dal 2008



4



FOCUS

Speciale per i 60 anni

Nel 2008 la Land Rover celebra i 60 anni del suo primo fuoristrada, presentando la serie speciale SVX (200 esemplari) realizzata sulla base delle versioni 90 e 110 con mascherina color argento, equipaggiamenti di lusso e cerchi in lega.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,894
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,980
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 1.638 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2401 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 122 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 132 km/h
PREZZO ..... Euro 25.470

Freelander

Produzione Dal 1997
Carrozzeria Suv



Land Rover Freelander viene presentata al salone di Francoforte del 1997 come il modello più "popolare" della gamma della Casa inglese. Meno "ruvido" della Defender, più compatto della Discovery, molto meno sofisticato della Range, Freelander è quel genere di veicolo polivalente "tutti terreni" che va al di là del tradizionale concetto di fuoristrada e che piace a un crescente numero di persone: il Suv o Sport Utility Vehicle che dir si voglia. In quest'ottica il costruttore inglese lo propone subito in tre versioni differenti pensate specificamente per questi suoi potenziali acquirenti: la classica station wagon 5 porte e una 3 porte caratterizzata da un originale terzo montante del tetto inclinato in avanti con tetto in metallo (Hatchback) oppure in tela (Softback). Le novità più significative sono però sotto la pelle di Freelander. La particolare destinazione del nuovo veicolo impone infatti al costruttore di rinunciare per la prima volta a temi particolarmente cari alla marca inglese come il telaio d'acciaio, le sospensioni a ponte rigido e le marce ridotte a favore di soluzioni più automobilistiche come la scocca portante, la trazione integrale ad inserimento automatico con giunto viscoso e le sospensioni completamente indipendenti. Anche le motorizzazioni scelte evidenziano la destinazione più "popolare" di questa nuova Land Rover, inizialmente disponibile con due differenti propulsori a 4 cilindri in linea: il turbodiesel ad iniezione diretta di 1998 cc da 97 Cv (71 kW) della berlina Rover 620 ed il 1786 cc da 120 Cv (88 kW) ad iniezione elettronica multi-point della spider MG F. Tre anni dopo queste motorizzazioni vengono sostituite da un 4 cilindri turbodiesel common-rail di 1951 cc di origine Bmw che sviluppa 112 Cv (81 kW) e con un 6 cilindri a V a benzina Rover di 2497 cc con collettori a lunghezza variabile da 177 Cv (130 kW). Con quest'ultima motorizzazione è possibile avere anche una trasmissione automatica a 5 marce Jatco ad azionamento sequenziale Steptronic. Il 2003 vede un primo restyling di Freelander con l'adozione di un nuovo frontale caratterizzato da doppi fari circolari e un paraurti più massiccio. Nello stesso periodo fa la sua apparizione la versione Sport, abbassata di 30 millimetri in funzione di un impiego prevalentemente stradale, cui fa seguito, nel 2005, la serie limitata High Power, equipaggiata con una versione potenziata a 120 Cv (88 kW) del 2000 turbodiesel. La seconda serie (Freelander 2), presentata al salone di Birmingham del 2006, si segnala per dimensioni leggermente superiori (lunghezza 4,500 metri, larghezza 1,910 metri). Il nuovo modello, realizzato su una piattaforma Volvo e prodotto solo con carrozzeria a 5 porte, è disponibile con un 6 cilindri in linea di 3192 cc da 232 Cv (171 kW) sviluppato da Ford e Volvo e con un turbodiesel common-rail di 2179 cc da 160 Cv (118 kW) di origine Ford e PSA.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,382
Larghezza ..... m 1,805
Altezza ..... m 1,708

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 97 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Lire 51.838.000



2



1

1. Freelander, il Suv della Land Rover
2. Un Freelander in strada
3. Gli interni della Land Rover Freelander



3



FOCUS
Freelander 2

Realizzata sulla base di una piattaforma Volvo modificata, Freelander 2 ha dimensioni esterne leggermente superiori a quelle del modello precedente ed è disponibile solo con carrozzeria a cinque porte.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,550
Larghezza ..... m 1,910
Altezza ..... m 1,740
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.450 kg
MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2179 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 160 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 6 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 181 km/h
PREZZO ..... Euro 29.950

Range Rover Sport

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Suv

La Range Rover Sport può essere considerata una sorta di elemento di continuità tra la fuoristrada e la station wagon sportiva. Basta guardare il portellone posteriore inclinato tipo coupé, le bandelle laterali sottoporta oppure i pneumatici ribassati serie 40 montati su grandi ruote da 20 pollici per intuire che, come sottolinea peraltro anche il nome, Range Rover Sport si rivolge a un pubblico probabilmente meno interessato alla guida in fuoristrada e forse un po' di più alle prestazioni. Poi ci sono i motori. Al momento del lancio il costruttore propone un 2700-V6 turbodiesel common-rail tipo TDV6 da 190 Cv (140 kW) e un 4200-V8 in alluminio tipo AJ-V8 sovralimentato da un compressore volumetrico di derivazione Jaguar che sviluppa 390 Cv (287 kW) sufficienti cioè per spingere la Sport a una velocità di 225 chilometri orari. Ad essi viene affiancato nel 2007 il turbodiesel 3600-V8 con doppio turbocompressore da 272 Cv (200 kW). Tutti i motori sono abbinati a una trasmissione automatica adattativa ZF a 6 marce. Caratteristiche comuni delle diverse versioni sono invece l'innovativa struttura a scocca-telaio integrato IBF (Integrated Body Frame) nella quale gli elementi strutturali sono integrati nella scocca portante come nella Discovery 3, le sospensioni indipendenti con molle pneumatiche e una serie di sofisticati sistemi elettronici come il controllo attivo della sterzata, il controllo della trazione, il controllo della marcia in discesa. Per non parlare del sistema Dynamic Response che permette di contrastare il rollio in curva. Al salone di Ginevra del 2008 la Casa inglese annuncia che la produzione raggiunge quota 226.000 unità e apporta alcune modifiche all'estetica della Range Rover Sport tra le quale spiccano i gruppi ottici posteriori di nuovo disegno e le ruote in lega da 20 pollici. La versione 2010 viene presentata al salone dell'auto di New York nell'aprile 2009 e presenta alcune novità estetiche. Monta un nuovo motore 5 litri V8 che sviluppa 385 Cv (283 kW), 507 Cv (373 kW) nella versione supercharged e il V6 turbodiesel 3 litri da 245 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,745
Larghezza ..... m 1,928
Altezza ..... m 1,812
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 2.527 kg
MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2720 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 190 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 193 km/h
PREZZO ..... Euro 52.051





1. La Range Rover Sport
2. Gli interni e la plancia con il cambio automatico a 6 marce e il navigatore satellitare incorporato

LE VERSIONI

Modello	Produzione
4.2 V8	dal 2005
2.7 TDV6	dal 2005
3.6 TDV8	dal 2007
3.0 TDV6	dal 2009
5.0 TDV8	dal 2009



1



2



FOCUS

Un 8 cilindri Jaguar

Nel 2007 sulla Range Sport un 8 cilindri a V con due turbocompressori già in uso sulle Jaguar. Questo motore viene realizzato n modo modulare, ossia aggiungendo una coppia di cilindri al V6 2700 di cui mantiene anche numerosi componenti.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,745
Larghezza ..... m 1,928
Altezza ..... m 1,812
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 2.696 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 3628 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 272 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 209 km/h
PREZZO ..... Euro 73.351

LRX

Produzione Dal 2010
Carrozzeria Suv



Con il prototipo LRX, esposto in anteprima mondiale al salone di Detroit 2008 (e riproposto leggermente aggiornato al successivo salone di Ginevra), Land Rover vuole anticipare la propria visione del futuro con un'audace evoluzione del suo design di marca che resta tuttavia fedele a quei valori fondamentali che da 60 anni accompagnano i prodotti della Casa inglese. Questo "cross-coupé" (come il costruttore inglese definisce questo concept vehicle) è un compatto e leggero veicolo a 3 porte dotato di avanzate tecnologie mirate alla sostenibilità e alla protezione ambientale. A tale proposito il prototipo LRX impiega, oltre a una motorizzazione benzina da 240 Cv, un sistema di propulsione ibrida-diesel basato su un 2,2 litri turbodiesel common-rail, in grado di utilizzare combustibili di origine vegetale, abbinato a un motore elettrico. Secondo i tecnici Land Rover, sarebbe in grado di consumare fino al 30 per cento in meno rispetto agli altri 4x4 di dimensioni comparabili e di contenere entro 120 grammi al chilometro le emissioni di Co2. Land Rover LRX è inoltre equipaggiata con il sistema ERAD (Electric Rear Axle Drive) di trazione elettrica integrata che abbina il turbodiesel collegato alla trazione integrale e un motore elettrico in grado di funzionare in totale autonomia fino a una velocità di 32 chilometri orari, ma anche in grado di intervenire nella guida in fuoristrada o in fase di accelerazione, aumentando la coppia motrice. Interessante ai fini del contenimento dell'impatto ambientale è il dispositivo ISG (Integrated Starter Generator) che, a ogni fermata del veicolo, provvede automaticamente a spegnere e a riavviare rapidamente e progressivamente il propulsore a combustione interna. Il prototipo Land Rover LRX ha inoltre i sistemi HDC di controllo automatico della velocità in discesa e Terrain Response (un'esclusiva Land Rover per ottimizzare comfort e guidabilità, massimizzando al contempo la trazione). In questo caso Terrain Response ha cinque modalità d'uso: Sport, Guida Generica, Sabbia, Erba/Ghiaia/Neve ed ECO che, progettata principalmente per l'impiego su asfalto, configura tutti i sistemi integrati del veicolo per ottenere il massimo risparmio di carburante. Profilo dinamico, tetto rastremato e linea di cintura inclinata per sottolineare l'originale disegno della spalla caratterizzano il concept LRX, un progetto interamente firmato dal gruppo di lavoro di Gerry McGovern, dando vita a un motivo grafico di grande impatto. Nelle castellature del cofano, nella griglia traforata a doppia barra, nei fari e nei caratteristici gruppi ottici anteriori e posteriori sono invece presenti nuove interpretazioni degli stilemi Land

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,351
Larghezza ..... m 1,895
Altezza ..... m 1,580
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... nd
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2000 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 240 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... nd



2



1

1. Il prototipo della Land Rover LRX, equipaggiata con una motorizzazione benzina, oppure una propulsione ibrida a gasolio
2. Il gruppo ottico posteriore della LRX incastonato in una zona protetta entro il paraurti
3. Gli interni della Land Rover LRX

Rover. I passaruota larghi, ma ben integrati, alloggiano imponenti ruote in lega da 20 pollici. Le ruote posizionate alle estremità dei 4 angoli contribuiscono a conferire un assetto deciso, mentre il design del frontale suggerisce l'evoluzione dell'identità Land Rover. Questo modello, la cui produzione è annunciata per il 2010, rientra nella evoluzione della strategia Land Rover verso l'allargamento della gamma e risponde alla diffusione di modelli Suv-crossover compatti di marchi anche meno blasonati.



3

IL SALONE DEL 1901 AGLI CHAMPS ELISÉES

Una pubblicità del terzo Salon de l'automobile, du cycle et des sports del 1901, kermesse motoristica parigina



Lanza

Torino
Italia
1895 - 1903

È del veronese Enrico Bernardi il primo esemplare italiano di tricliclo dotato di motore a scoppio; l'anno dopo per le strade di Torino si vede la prima vettura a quattro ruote, un progetto che porta la firma del torinese Michele Lanza. Il giovane ingegnere piemontese è a capo di un'azienda di candele stearíche, che più avanti si trasforma nella più nota Mira Lanza specializzata in saponi.

La passione per le automobili lo porta a un lungo e laborioso studio, anche grazie alla collaborazione di Giuseppe Stefanini (poi passato alla Isotta Fraschini), fino al 1895 quando dalle Officine Martina di Largo Vanchiglia esce quella che viene considerata la prima automobile italiana. Si tratta di una wagonette a sei posti, due anteriori e quattro posteriori longitudinali. L'esemplare è alquanto rudimentale e privo di raffinatezze meccaniche: non è nient'altro che una carrozza dotata di un motore, tanto che in quegli anni viene ribattezzata "carrozza senza cavalli". È mossa da un motore posteriore a due cilindri orizzontali e paralleli con accensione a tubetti di platino. La trasmissione è a catene, il cambio è a due marce (senza retromarcia); le ruote di legno hanno freni a pattino.Il successo è scarso. Il pubblico non sembra apprezzare il veicolo e l'accoglie freddamente. Nonostante ciò Michele Lanza progetta una nuova vettura, la Duc 2/3 posti 8 Cv. Sulla base di queste vetture due anni più tardi Lanza decide di fondare una vera e propria Casa automobilistica. Nasce così la Fabbrica di Automobili Michele Lanza, ma l'esperienza dura appena cinque anni.

Nel 1903 la società chiude dopo aver prodotto un numero molto limitato di vetture tutte diverse una dall'altra, ma equipaggiate con lo stesso propulsore a due cilindri con trasmissione a catena; escono la Phaeton quattro posti 5 HP, la vis-à-vis quattro posti, la vetturella monoposto, la vetturella da viaggio. Solo nel


Anno I (Conto corrente con la Posta) TORINO - 15 Dicembre 1898 Num. 1

Un numero - Centesimi 20

L'Automobile

Un numero Centesimi 20

Rivista della Locomozione Meccanica ed Industrie affini

Italia: Anno L. 6 — Si pubblica il 15 ed il 30 d'ogni mese — Unione Postale: Anno Fr. 8

DIRETTORI: Ing. A. Faccioli - Avv. C. Coria Gatti — Direzione: Via Corte d'Appello, num. 2, Torino. Amministrazione: Roux Frassati e C.ie - Piazza Solferino, Torino.

VETTURE AUTOMOBILI - M. Lanza, Torino

M. Lanza

Torino

Phaëton - 4 posti - Mod. 1898.

Vetture Automobili

a 2, 3, 6 ed 8 posti

Motore speciale brevettato

Carburatore a diaframma
Raffreddamento ad acqua
Trasmissione ad ingranaggi

VELOCITÀ
da 7 a 35 Kilometri all'ora

Sicurezza assoluta

Carrozzeria di lusso

TELAI IN ACCIAIO MANESMANN

Due - 3 posti - Mod. 1897.

Rappresentante Generale per l'Italia: G. CEIRANO - Corso Vittorio Emanuele, 9 - Torino

VETTURE AUTOMOBILI - M. Lanza, Torino

Un numero della rivista *L'Automobile* con alcune vetture Lanza in copertina

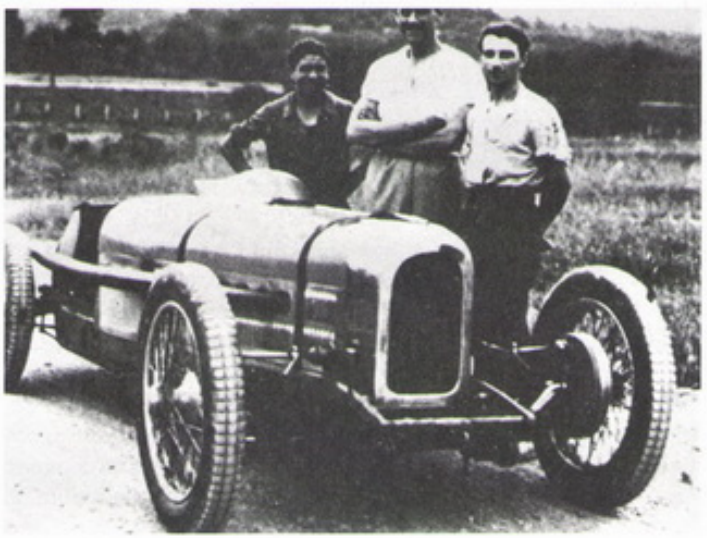
1902 viene presentato un prototipo con un motore anteriore a quattro cilindri biblocco (la 2 baquets). La scelta di non avviare una massiccia produzione in serie è dettata dal fatto che l'ingegnere torinese è intenzionato soprattutto a sviluppare nuove soluzioni meccaniche. Quando la Casa chiude l'ingegnere distrugge tutti i modelli prodotti.

Diciannove anni più tardi Michele Lanza si riaffaccia nel mondo automobilistico, ma lo fa soltanto per un breve periodo. Nel 1921 progetta una spider a due posti con carrozzeria in alluminio equipaggiata con un motore Temperino. La seconda e ultima auto esce nel 1925. È una coupé 2+2 (chiamata La Bizzarra) con carrozzeria aerodinamica, realizzata con componenti meccanici della Fiat, che monta un propulsore Cime di 1500 cc.

La Perle

Boulogne-sur-Seine
Francia
1913 - 1931

La Perle entra nel mondo automobilistico nel 1913, ma inizia a farsi conoscere soltanto intorno ai primi anni Venti grazie alla positiva partecipazione ad alcune gare.
La Casa nasce in Francia a Boulogne-sur-Seine (oggi Boulogne-Billancourt) e viene fondata da Louis Lefèvre. La società esordisce proprio nell'anno della fondazione con una cyclecar mossa da un propulsore a due cilindri a V di un litro. L'attività sembra fermarsi qui, infatti dagli stabilimenti di Boulogne-sur-Seine esce esclusivamente questo unico esemplare. Nei primi anni di vita l'attività della Casa è limitata anche a causa dello scoppio della Prima guerra mondiale. Durante il conflitto l'azienda francese non produce vetture, ma si limita alla progettazione di tre auto da competizione che esordiscono nel 1921 a Le Mans. Il debutto in ambito sportivo non è quello sperato, ma i primi successi non tardano ad arrivare. I tre esemplari sono dotati di un quattro cilindri Bignan a valvole laterali di 1400 cc che sviluppa 27 Cv di potenza. Proprio in questi anni la Casa decide di avviare una produzione di vetture in serie e di lanciarle con il marchio La Perle. Sono questi gli anni più importanti per la società francese sia in ambito sportivo che commerciale. Infatti, sono circa trecento i possessori della prima La Perle. Questa è equipaggiata con un propulsore di 1,5 litri caratterizzata da cambio a quattro rapporti in blocco con il motore. Al salone di Parigi del 1924 Louis Lefèvre presenta una vettura (disponibile in numerose carrozzerie) che progetta insieme al fratello Frantz. è di una sei cilindri dotata di motore Causan con albero a camme in testa e due carburatori che sviluppa 62 Cv. Iniziano le prime difficoltà finanziarie per la Casa soprattutto a causa di un crollo nelle vendite che la costringono nel 1927 ad arrestare la costruzione di auto. La Perle ci riprova tre anni più tardi con una 85 Cv, seguita l'anno dopo da una roadster sport ma le vendite non sono incoraggiati e tali da consentire al gruppo francese di proseguire l'attività.



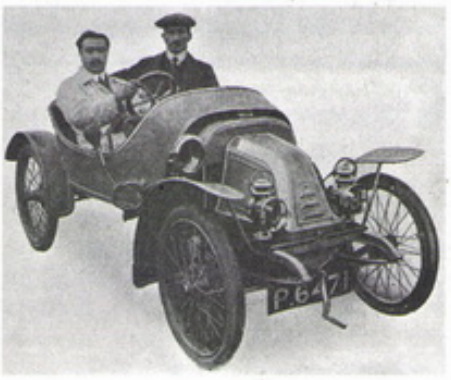
Una La Perle del 1926 equipaggiata con un motore a 6 cilindri

La Ponette

Chevreuse
Francia
1909 - 1925

La S.té des Automobiles La Ponette è un'azienda francese che nasce nel 1909. Si tratta di una piccola Casa automobilistica, nota semplicemente come La Ponette, con sede a Chevreuse che resta in attività per sedici anni.
In questo lasso di tempo il fondatore Georges Granvaud progetta soltanto una vettura. Si tratta di un'automobile leggera a due posti che non riscuote un particolare successo. Inizialmente l'auto è mossa da un propulsore monocilindrico di 827 cc che sviluppa una potenza pari a 7 Cv. La Ponette rimane fedela a questo motore di propria produzione per tre anni, dopodiché viene sostituito con un quattro cilindri Ballot di 1460 cc.
Conclusa la Prima guerra mondiale vengono aumentate le motorizzazioni. Dalla fabbrica francese escono vetture equiaggiate con propulsori di cilindrate che variano dai 1,7 ai 2,8 litri. Oltre a motori propri e a quelli Ballot, la Casa di Chevreuse si affida anche a quelli di fabbricazione S.C.A.P.
L'attività de La Ponette si ferma nel 1925.

Una La Ponette del 1911



La Salle

Detroit
Stati Uniti
1927 - 1940



1

Nel 1927 la General Motors decide di lanciare un nuovo marchio. Per la scelta del nome anche la Casa di Detroit s'ispira di nuovo a un esploratore. Dopo Cadillac (Antoine de La Mothe Cadillac), la nuova linea di vetture eleganti, ma piccole ed economiche si lega a una figura francese, René Robert Cavalieur, Sieur La Salle. L'ultima arrivata in casa General Motors si fa rispettare, anzi soprattutto nei primi anni riesce a competere con i ben più noti marchi Cadillac e Buick. Il successo si deve anche al giovane disegner Harley J. Earl che disegna un'interessante carrozzeria che conquista gli automobilisti americani. Basta pensare che nell'anno del debutto sono 27.000 i possessori di una La Salle. Earl trae ispirazione dalle linee delle vetture europee, in modo particolare delle Hispano Suiza e delle Isotta Fraschini. Sono addirittura undici le carrozzerie disponibili, ma è soprattutto la versione torpedo quella che piace maggiormente. Il primo esemplare è mosso da un otto cilindri a V di quasi cinque litri. Le positive vendite incoraggiano la Casa a non apportare particolari modifiche al modello. I primi cambiamenti avvengono agli inizi degli anni Trenta. È il 1934 l'anno più importante: Earl disegna un nuovo radiatore (più stretto rispetto a quelli convenzionali) che distingue la nuova collezione La Salle. Viene sostituito anche il motore. La GM si affida a un 8 cilindri in linea Oldsmobile, con cilindrata minore (3920 cc). Anche questo esemplare non delude le aspettative: le vendite corrono soprattutto grazie al costo non elevato. Il marchio muore nel 1940 quando le La Salle iniziano ad assomigliare troppo alle Cadillac. Infatti nelle iniziali intenzioni della GM la nascita del nuovo marchio è utile per catturare gli automobilisti inseriti nella fascia di mercato tra Cadillac e Buick fino a quel momento scoperta.

1. Una concept di vettura cabriolet della La Salle
2. Una La Salle del 1927 con carrozzeria roadster



2

La Torpille

Saumur
Francia
1906 - 1923

La Torpille è un marchio nato in un piccolo garage a Saumur, in Francia. A fondarlo sono i fratelli Léonce e Camille Bobrie che nel 1906 si specilizzano nel ramo dei motoclicli. Il passo per entrare nel mondo automobilistico è breve. Gli affari vanno bene e così dopo appena un anno i fratelli Bobrie decidono di affacciarsi anche in questo nuovo settore. I fratelli Bobrie iniziano l'attività diventano rappresentati della nota Casa francese Berliet. Questa positiva esperienza spinge Léonce e Camille a diventare costruttori.
Nasce così il marchio La Torpille che resta in produzione fino al 1923, anno in cui la società chiude i battenti poiché i Bobrie decidono di cambiare attività lavorativa.
La prima La Torpille è una vettura leggera mossa da un motore Ballot disponibile in due versioni, sia a 6 Cv che a 8 Cv. Negli ultimi anni di produzione la Casa di Saumur decide di non cambiare la potenza delle vetture ma di affidarsi ai propulsori Fivet. La carrozzeria è disponibile sia a due posti in tandem che affiancati. La razionalizzazione della gamma e l'utilizzo di componenti più economici mira a migliorare la redditività dell'impresa nei difficili tempi del dopoguerra, ma il cambio di strategia non si rivela sufficiente a controbattere la concorrenza con sufficienti ritorni economici e di conseguenza i proprietari decidono per la riconversione dell'attività e la produzione di auto nel 1923 si arresta.

Laurin & Klement

Mladá Boleslav, Boemia 1895 - 1925



È il 30 settembre del 1895 quando due tipi dalle idee un po' strane, il meccanico Václav Laurin (27 settembre 1865 - 4 dicembre 1930) e il libraio Václav Klement (16 ottobre 1868 - 13 agosto 1938) si presentano al Concilio Cittadino di Mladá Boleslav, piccolo centro della Boemia, per ottenere il permesso di mettere in piedi un'officina per la fabbricazione di biciclette e derivati. La sede viene individuata in Benatska Street ai margini della città, nel malfamato rione noto come "i sette ladri" e l'attività può iniziare con l'aiuto di due operai e un apprendista cui si aggiungono, all'inizio del 1896, altri sei operai quando vede la luce la prima bicicletta, marcata Slavia in onore dell'orgoglio ceco (all'epoca la Boemia fa parte dell'Impero austro-ungarico).

Dalle bici alle motociclette e quindi alle auto non passano che cinque anni, perché all'Esposizione di Vienna del 1901 appare il veicolo a quattro ruote L&K, un prototipo con un motore monocilindrico da 3 Cv dall'aspetto molto precario: quasi due biciclette affiancate tenute assieme da una panchetta e con tutti gli organi meccanici all'aperto. Non è una vera automobile. Per questo occorre aspettare il salone di Praga del 1906 quando, issata su un piedistallo proprio di fronte all'entrata, fa bella mostra la Laurin & Klement Tipo A voiturette, una realizzazione molto ben rifinita con un bicilindrico di 1005 cc. raffreddato ad acqua con 7 Cv di potenza. Il suo prezzo è molto accattivante, 3600 corone che sono un vero affare comparate ai prezzi delle altre vetture esposte: Mercedes, Clement-Bayard, Benz e Spitz. Alla fine del 1906 ne sono già vendute 45.

L'auto piace e questo suggerisce di insistere, così già nello stesso anno nasce un'auto con motore 4 cilindri da 16 Cv e l'anno seguente una 8 cilindri da 40 Cv. Ormai l'azienda non è più artigianale e il 19 luglio 1907 diventa una Società per Azioni che liquida i fondatori rimunerandoli al meglio e li mantiene al lavoro: Klement come general manager e Laurin con direttore tecnico. Dai 102 metri quadri dell'edificio originale si è passati a 13.400 mentre gli operai sono già 600. La fama della L&K varca subito i confini e succursali spuntano come funghi nell'Europa centrale ed orientale.



2

L'ultima automobile con il motore due cilindri esce di produzione nel 1908 e da questo momento ci sarà spazio per i soli 4 cilindri, alcuni davvero esagerati come il 5703 cc da 50 Cv per la Tipo EN del 1909 che evolve un anno dopo nella ENS il cui motore arriva addirittura a 7500 cc.

L'idea della L&K sarebbe quella di produrre pochi modelli in larga scala come accade per esempio negli Stati Uniti, ma il mercato dell'Europa Centrale ha esigenze differenti preferendo auto su misura e questo complica molto le cose perché serve piuttosto una larga offerta di veicoli differenti. Ciò nonostante Klement ha il chiodo fisso di copiare quello che sta facendo con successo in America la Ford e nel 1911 mette così in produzione una piccola, intelligente automobile, la Tipo S, con motore di 1771 cc e 14 Cv di potenza per andare all'assalto del mercato di massa. Lo fa bussando alle porte della Russia, terri-



1

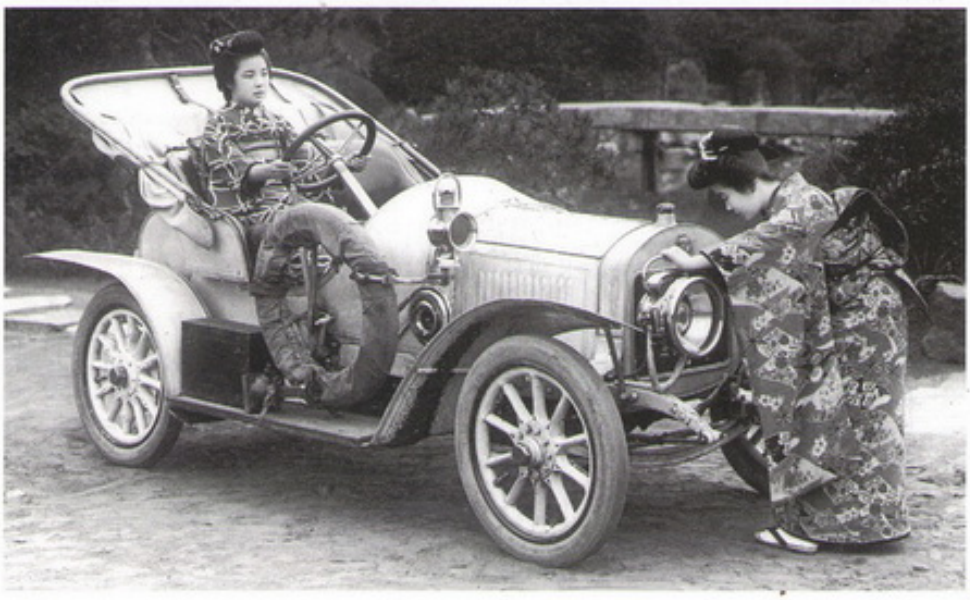
La strategia
Macchine agricole, un grande successo

Nel 1919, a riprova della crisi in cui versa il mercato automobilistico in Cecoslovacchia, il mezzo meccanico più venduto in casa Laurin & Klement è l'aratrice Excelsior, una grossa macchina agricola il cui successo va oltre la Boemia. Popolarissima prima della guerra in Russia, molto diffusa durante la guerra in Galizia è improvvisamente popolarissima in Francia dove la popolazione è impegnata a far ripartire le coltivazioni devastate dal conflitto bellico. L'Excelsior è una macchina eccezionale, capace di primeggiare contro 75 modelli concorrenti nella competizione di settore a Senlis, alle porte di Parigi. Monta un motore 14500 cc che eroga 80 Cv a 800 giri al minuto con un fronte largo 9 metri per ospitare 6 mastodontici aratri. Il cambio ha tre marce avanti più la retromarcia e una frizione a dischi multipli. A dispetto delle 6 tonnellate di peso è in grado di arare fino a dieci ettari di terreno al giorno. Eppure, anche se è venduta persino in Sudamerica, la vita dell'Excelsior è breve perché nel giro di pochi anni irrompono sul mercato i trattori che costano di meno, sono più facili da guidare e si prestano a molti più usi.

1. Il conte Alexander Kolowrat al volante di una Laurin & Klement
2. Un autobus Laurin & Klement, modello 500, degli anni Venti
3. All'inizio del Novecento la L&K viene venduta anche in Giappone

torio sterminato, e non gli va male. Nel giro di tre anni, cioè fino allo scoppio della Prima guerra mondiale, di S ne vengono prodotte oltre 600 giustificando ampiamente gli sforzi aziendali.

Non sono comunque le auto di serie le più richieste, ed occorre sempre più allargare la gamma. Nel 1912 si presenta allora l'occasione di annettere la Raf (Reichenberger Automobil Fabrik) di Liberec, una città a nord di Mladá Boleslav nei cui dintorni è nato nel 1875 Ferdinand Porsche. L'azienda produce auto di lusso molto rinomate e questo aiuta



3

Laurin &Klement



la L&K a soddisfare le molte richieste che sta continuamente ricevendo. Gli affari sono proporzionali al successo e alla fama crescente, così nel 1914 lo stabilimento arriva ad occupare una superficie di 28mila metri quadrati, quasi trecento volte più grande dell'officina nata nemmeno vent'anni prima. A rovinare la festa è però un drammatico attentato: il 28 giugno l'Arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono d'Austria-Ungheria, e sua moglie Sofia, vengono colpiti a morte a Sarajevo, capitale della Bosnia-Erzegovina, da colpi di pistola sparati da Gavrilo Princip, membro della Mlada Bosna (Giovane Bosnia), un gruppo che mira all'unificazione di tutti gli jugoslavi (Slavi del sud). È la scintilla che dà l'avvio, un mese dopo, alla Grande guerra. Immediatamente la Laurin & Klement si converte alla costruzione di munizioni. Il lavoro procede a tutto spiano e pur di riuscire a produrre bombe e granate in quantità, vengono allestiti all'interno 160 grossi torni e centinaia di fresatrici. Anche gli operai aumentano considerevolmente e nel 1916 se ne contano 1715, gente che lavora dodici ore al giorno tutti i giorni della settimana, comprese due domeniche al mese.

Con la fine della guerra, però, l'Impero austriaco si dissolve e Mladá Boleslav diventa una città della neonata Cecoslovacchia, una repubblica socialista. Accade il 14 ottobre 1918 e già il 16 novembre la direzione della Laurin & Klement riunisce i soci azionisti per reagire al nuovo corso degli eventi. Ma quello che si presenta adesso è un mercato in pieno disfacimento, in più i commerci internazionali non sono possibili, la rete distributiva si è perduta e i due principali territori in quanto a vendite, l'Austria e la Russia, vivono momenti difficilissimi.

Per un lungo periodo sono ancora i militari a dettare le regole, e di costruire automobili non se ne parla almeno fino al gennaio del 1921, quando il governo toglie le severe restrizioni alla guida di veicoli di proprietà privata. Il panorama a quella data è desolante. In Cecoslovacchia circolano in tutto 4.332 automobili, una ogni 3.138 abitanti conto l'una ogni 11 degli Stati Uniti, una ogni 201 dell'Inghilterra o l'una ogni 205 della Francia. È una ripartenza difficile, ma quando sembra che il peggio è passato, la notte di venerdì 27 giugno 1924, scoppia un gigantesco incendio che rade al suolo tutti gli stabilimenti della Laurin & Klement e distrugge oltre 300 macchinari. Le cronache raccontano che le fiamme si vedono nel raggio di una dozzina di chilometri e a nulla servono i pompieri arrivati dalle grandi città vicine: Praga, Liberec e Kolin.

Non c'è più futuro, e il 27 giugno 1925 la Laurin & Klement viene assorbita dalla Skoda, uno dei gruppi industriali più grossi dell'Europa centrale che da qualche anno si è messo anche a costruire automobili.

Carlo Cavicchi



1

LA TECNOLOGIA

Stesso telaio per tanti modelli

La storia della Laurin & Klement è in assoluto molto corta, vent'anni attraversati dalla Prima guerra mondiale, eppure un arco così breve è stato caratterizzato dalla nascita di ben 60 modelli differenti e uno sterminato numero di carrozzerie realizzate su misura dei clienti. Questo è stato possibile perché la fabbrica di *Mladá Boleslav* (nella foto) usa a lungo uno schema molto semplice di telaio che integra il motore e gli organi meccanici così da risultare del tutto autosufficiente. Sopra vengono poi sistemate le varie carrozzerie spesso rifinite in vari atelier esterni. Questa soluzione permette di accontentare una grande varietà di acquirenti e di esigenze al punto che quasi ogni auto è differente dalle altre. Di norma le carrozzerie sono costruite in legno con l'eccezione dei parafanghi e del cofano motore che sono in metallo. Il passaggio



di molti strati di lacca rendevano poi l'insieme raffinatissimo con grande soddisfazione di una clientela blasonata i cui nomi appaiono in bella vista su tutte le brochure promozionali tradotte in tante lingue diverse perché si conta che prima dello scoppio della guerra il 40 per cento della produzione era esportato; in particolare in Russia, Giappone, Australia, Nuova Zelanda, Messico e naturalmente in molti Paesi dell'Europa occidentale.



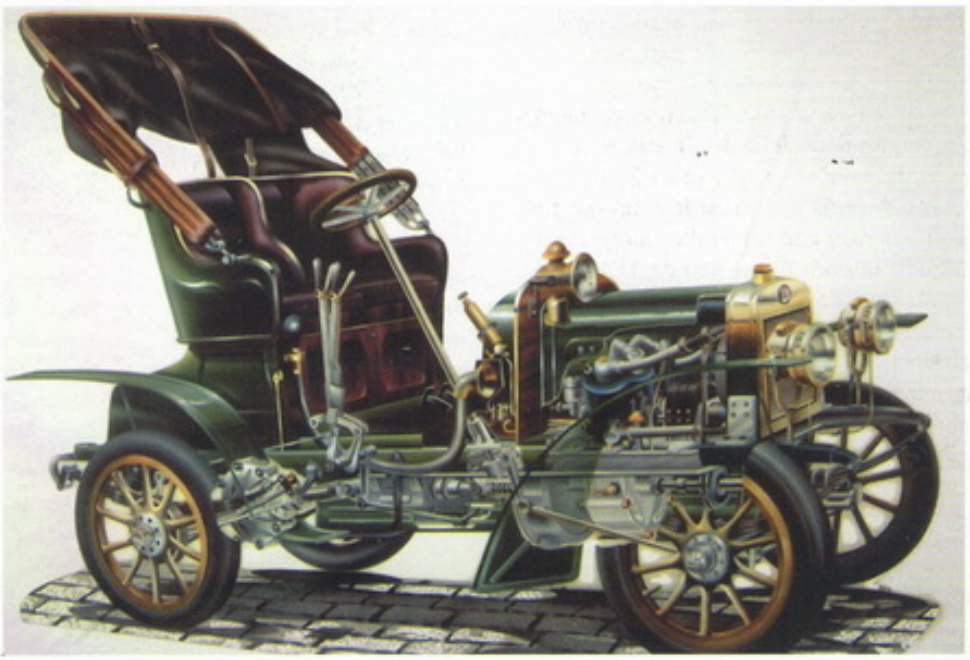
2

1. Un manifesto della Laurin & Klement
2. Una Laurin & Klement sulla Piazza Rossa a Mosca nel 1908 al termine della gara San Pietroburgo - Mosca

Tipo A/B/C

Produzione 1905 - 1909
Carrozzeria Runabout - Torpedo

Nel 1905 la Laurin & Klement abbandona la produzione delle biciclette e avvia lo studio di una piccola ma curata automobile con carrozzeria aperta a 2 posti, con trasmissione cardanica e sospensioni a balestre semiellittiche. La vettura è equipaggiata con un inedito motore a 2 cilindri a V raffreddato ad acqua di 1005 cc che sviluppa 7 Cv (5 kW). Al salone di Praga dell'anno seguente viene presentata la Tipo A che con un prezzo di 3.600 corone si rivela una proposta molto concorrenziale rispetto alle altre vetture esposte. Entro la fine del 1906 il costruttore ne vende 45 esemplari. Incoraggiato da questo successo di pubblico, il costruttore ceco sviluppa attorno a questo modello una piccola gamma di vetture. Già nel 1906 presenta la Tipo B a 4 posti e la Tipo C a 5 posti, equipaggiate con un bicilindrico di 2281 cc. Nel 1907 arriva la versione B2 di 1595 e nel 1908 la BS a 2 posti di 1399 cc, entrambe con motori a 2 cilindri a V. Queste sono però anche le ultime Laurin & Klement con motore bicilindrico. Nel 1908 cessa infatti la produzione di questi propulsori a favore di quelli a 4 cilindri di cilindrata compresa tra 2,6 e 3,8 litri.



1

1. La Laurin & Klement Tipo A, una vetturetta a due posti con carrozzeria aperta e capote
2. La Tipo A è equipaggiata con un motore a due cilindri di 1005 cc in grado di erogare 7 Cv di potenza



2

SCHEDA TECNICA - TIPO A

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

POSTI 2/4

PORTE ..... assenti

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1005 cc
Cilindri ..... 2 a V
Potenza ..... 7 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... nd

FRENI
Anteriore ..... no
Posteriore ..... a tamburo

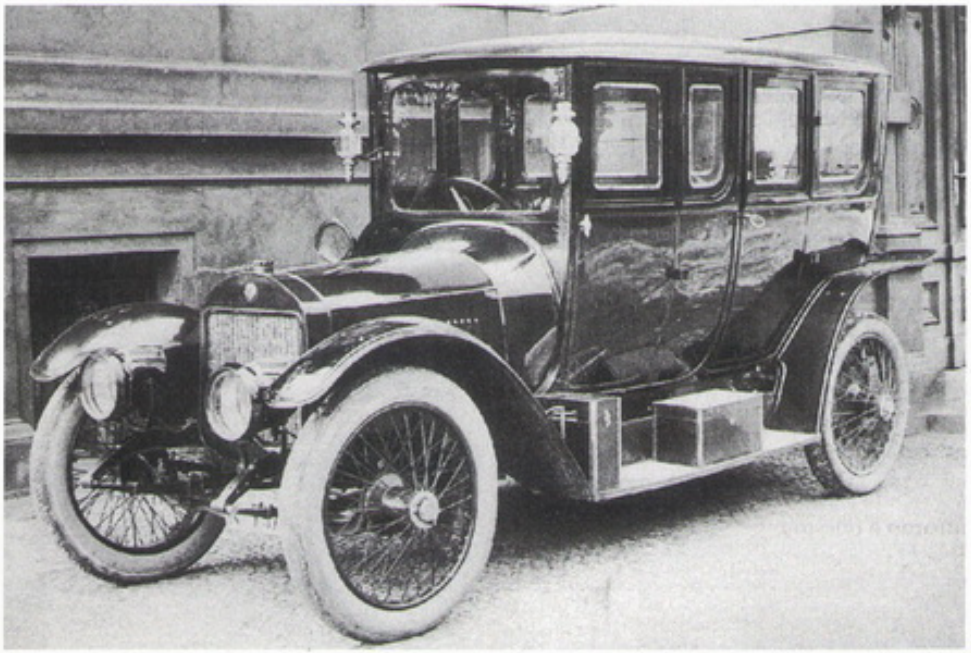
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Corone 3.600

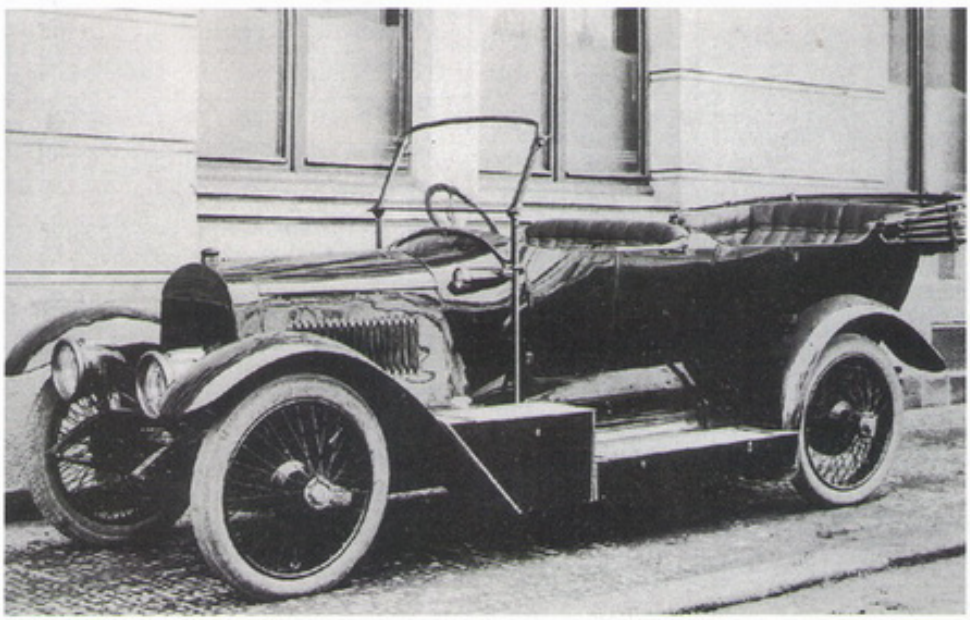
Tipo D

Produzione 1906 - 1915
Carrozzeria Torpedo - Limousine - Phaeton

Incoraggiata dalla buona accoglienza ricevuta dalle sue piccole automobili bicilindriche nei Paesi dell'Europa Centrale e Orientale, la Laurin & Klement sviluppa un modello di dimensioni e cilindrata superiori alle precedenti. Nasce così la Tipo D una torpedo a cinque posti equipaggiata con un inedito motore a 4 cilindri in linea di 4,4 litri da 18 Cv (13 kW), il primo del genere realizzato dal costruttore ceco. Sfruttando le maggiori dimensioni dell'autotelaio e la superiore potenza del propulsore, sulla base di questo modello viene realizzato nel 1909 l'autocarro leggero Tipo DL/DO con il quale l'azienda avvia la produzione di una gamma di veicoli commerciali per uso civile e militare. Tre anni più tardi viene realizzata una versione con carrozzeria limousine, con abitacolo chiuso e spazio per l'autista aperto, denominata Tipo DN.



1



2

1. La Laurin & Klement Tipo D è una torpedo a cinque posti
2. Una Tipo D del 1912 in allestimento phaeton

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata 4402cc
Cilindri 4
Potenza ..... 18 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... nd

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

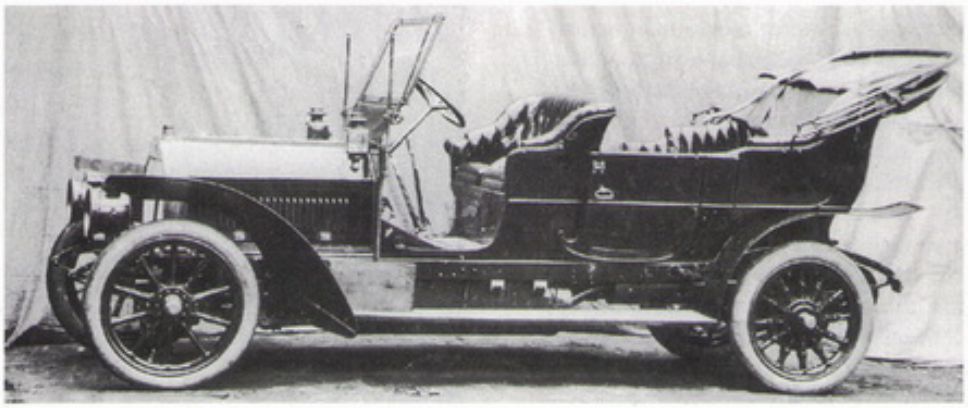
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

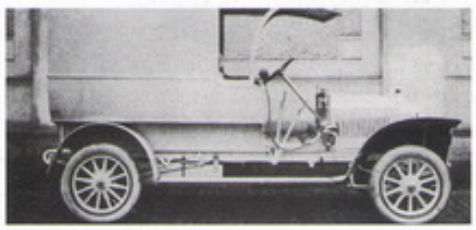
Tipo E/F

Produzione 1906 - 1915
Carrozzeria Torpedo - Limousine - Landaulet

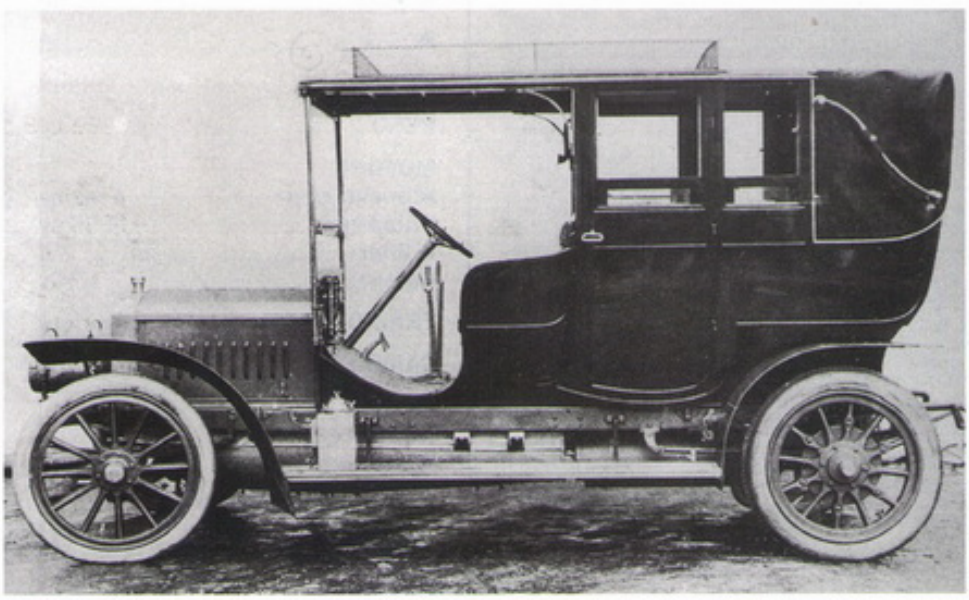
La trasformazione in società per azioni e il maggior afflusso di capitale permette alla Laurin & Klement di investire di più nello sviluppo tecnologico e nello sviluppo di nuovi motori a 4 e 8 cilindri di maggior cilindrata. Nel 1907 la Casa di Mladá Boleslav presenta la Tipo E, una torpedo a due porte e cinque posti equipaggiata con motore di 4,5 litri da 28 Cv che due anni dopo viene portato a 5,7 litri e 50 Cv con la versione EN e addirittura a 7,5 litri con la limousine ENS del 1910. Sempre nel 1907 presenta la Tipo F con carrozzeria torpedo e limousine e motore a 4 cilindri di 2438 cc. Nello stesso anno presenta la più famosa Tipo FF con motore a 8 cilindri di 4847cc che di fatto apre la strada a una serie di modelli a due posti da competizione (Tipo F/FC/FCS) che dal 1908 ottengono un buon numero di affermazioni e stabiliscono vari record di velocità con i quali l'azienda fa conoscere il suo nome nel mondo. Con una di queste vetture il pilota tedesco Otto Hieronimus stabilisce nel 1908 un record di velocità raggiungendo i 118,78 chilometri orari sul circuito inglese di Brooklands.


1


2


3

1. La Laurin & Klement Tipo E, vettura scoperta a due porte e cinque posti
2. Una Tipo F del 1909
3. Una speciale versione della Tipo F
4. Una Tipo F del 1908 con carrozzeria landaulet


4

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4562 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 28 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... nd

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

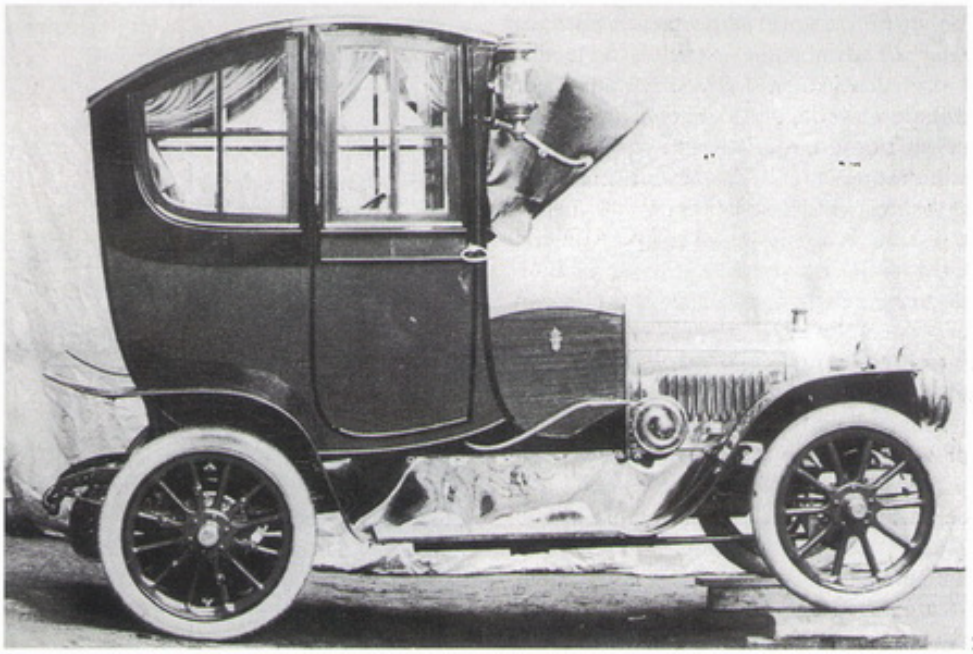
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

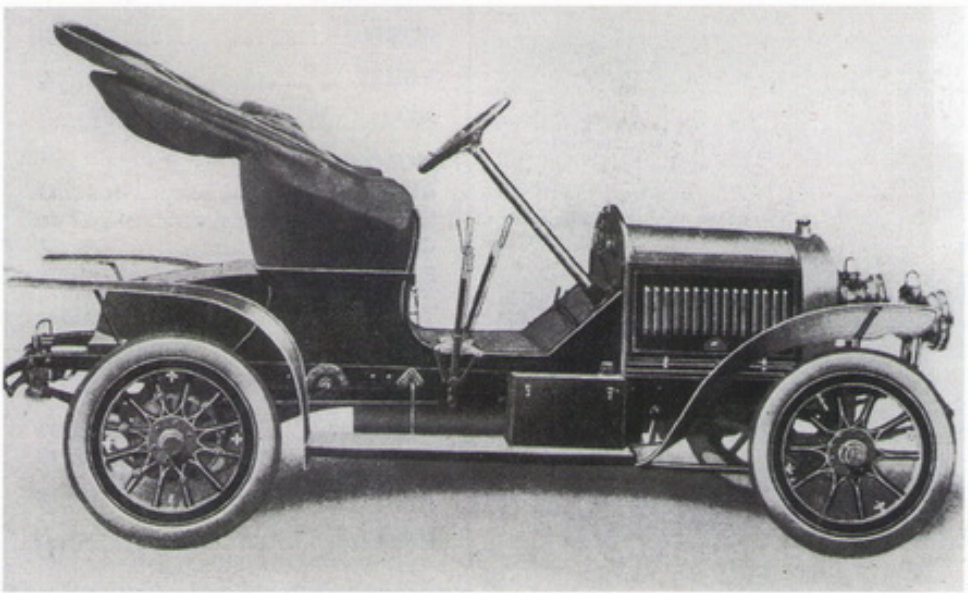
Tipo G

Produzione 1908 - 1911
Carrozzeria Roadster - Torpedo - Limousine

Ormai lanciata nella produzione di automobili con motore a 4 cilindri, nel 1908 la Laurin & Klement presenta la Tipo G, una vettura che al debutto viene allestita in due diversi tipi di carrozzeria: roadster e torpedo. Il telaio della Tipo G è a elementi longitudinali, le sospensioni a balestre semiellittiche, mentre il motore è di 1555 cc in grado di erogare 15 Cv (11 kW) di potenza. L'anno seguente il propulsore viene maggiorato a 1767 cc e la potenza portata a 17 Cv (12 kW). Ciò permette alla Laurin & Klement di ampliare ulteriormente la gamma della Tipo G che nel 1909 si arricchisce di diverse versioni (taxi, veicoli commerciali, ambulanza) tra le quali spicca l'elegante limousine GDV. In tre anni la Laurin & Klement costruisce complessivamente 304 esemplari della sua Tipo G.



1



2

1. Una Tipo G con carrozzeria chiusa. È uno dei tanti allestimenti che vengono realizzati per questa vettura
2. La Laurin & Klement Tipo G è una vetturetta aperta da due posti, che monta anteriormente un propulsore da 1555 cc

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 650 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1555 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 15 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

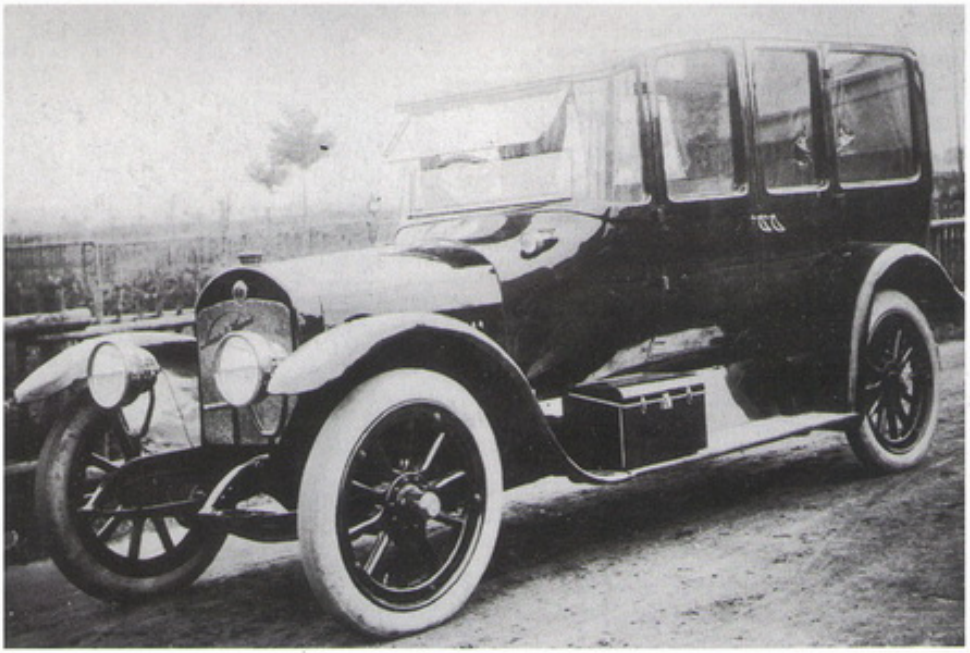
VELOCITÀ MASSIMA ..... 55 km/h

PREZZO ..... nd

Tipo M

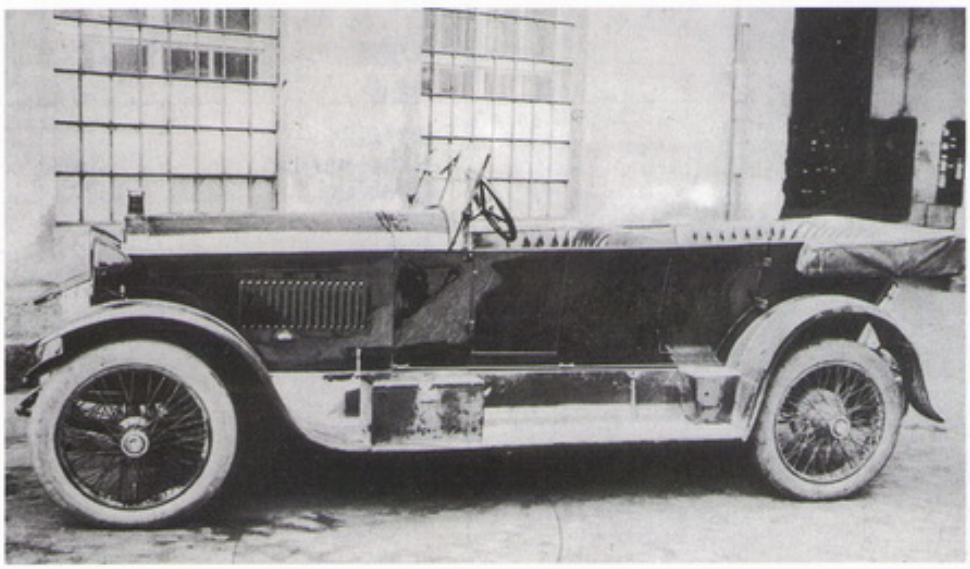
Produzione 1913 - 1923
Carrozzeria Torpedo - Limousine

Nel 1912 la Laurin & Klement assorbe la RAF (Reichenberger Automobil Fabrik), un'azienda orientata verso la realizzazione di automobili di lusso che qualche anno prima raggiunge un accordo con la Daimler per la produzione di motori con distribuzione a fodero. Da questo momento l'azienda boema avvia con la Tipo M e le sue versioni lo sviluppo di una nuova serie di automobili di classe superiore.Nel 1913 presenta la limousine Tipo M alla quale affianca l'anno seguente la versione Mb, la torpedo Mk e l'ambulanza Mo, tutte con motore a 4 cilindri di 3,8 litri da 40 Cv (29 kW), sospensioni a balestre longitudinali semiellittiche e fari elettrici a richiesta. Dopo una pausa di due anni e 110 esemplari prodotti, nel 1917, la Laurin & Klement riprende la produzione delle Tipo M con la versione Md che riceve un motore maggiorato a 4713 cc e 50 Cv (37 kW) di potenza. L'anno seguente le vengono affiancate le versioni Me, Mf, Mgi, mentre nel 1919 è la volta della torpedo Mh. La produzione di questa seconda serie Tipo M si conclude nel 1923 con altri 657 esemplari prodotti.



1

1. La limousine Tipo M della Laurin & Klement
2. La Casa boema realizza anche una versione torpedo chiamata Mh



2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.000 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3817 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

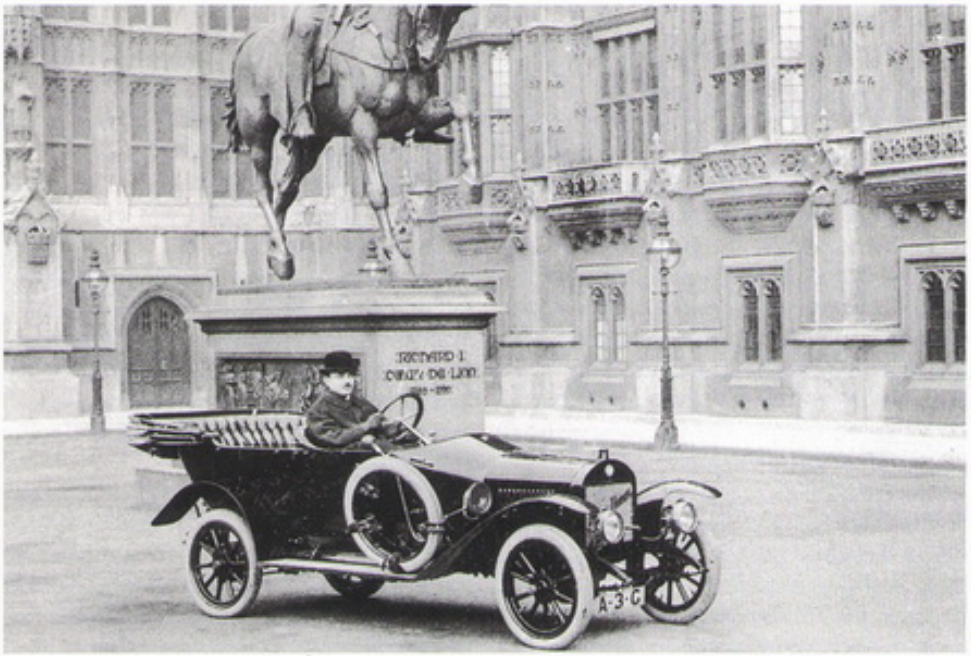
VELOCITÀ MASSIMA ..... 57 km/h

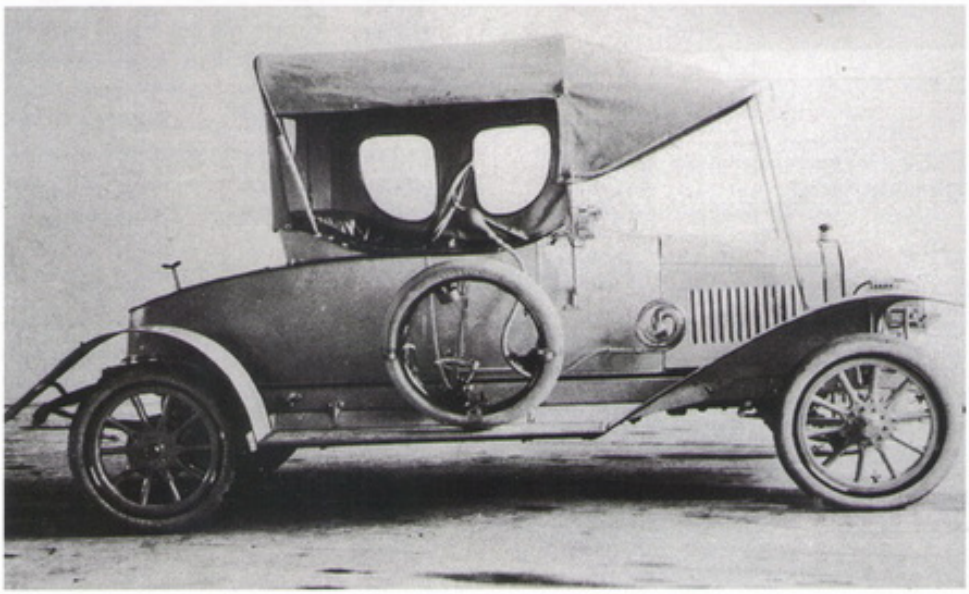
PREZZO ..... nd

Tipo S

Produzione 1911 - 1925
Carrozzeria Torpedo

All'inizio degli anni Dieci la Laurin & Klement punta a sviluppare una gamma di pochi modelli da produrre in grande serie come all'epoca fanno con successo le maggiori industrie americane.
Da questa idea nascono nel 1911 le Tipo S e Sa, due piccole automobili equipaggiate con un motore di 1,8 litri a valvole laterali da 14 Cv (10 kW), potenziato l'anno seguente a 16 Cv (12 kW) per le versioni Sb e Sc. Nel 1913 le nuove versioni Sg e Sh ricevono un motore maggiorato a 1847 cc che sviluppa 20 Cv (15 kW). In tre anni il costruttore vende 679 esemplari di queste vetture nei Paesi dell'Europa centrale e orientale. Nel 1916 le Tipo S ricevono un motore di cilindrata ulteriormente maggiorata a 2413 cc che equipaggia le versioni Si, Sl, Sm, So e soprattutto la S che viene venduta in 325 esemplari fino al 1925.


1


2

1. Una Laurin & Klement Tipo S fotografata a Londra nel 1911
2. L'originale linea della Tipo S con la capote chiusa

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 650 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1771 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 14 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 50 km/h

PREZZO ..... nd

Lawil

Peschiera del Garda (Vr)
Italia
1968 - 1985

La Lawil è una piccola Casa italiana che nasce a Peschiera del Garda nel 1968. Viene fondata grazie alla collaborazione con Henri Willame, importatore in Francia dello scooter Innocenti Lambretta. Il nome dell'azienda si ricava proprio dalle iniziali dei cognomi dei due imprenditori.
La Lawil si distingue per la produzione di una curiosa serie di mini vetture da città, dalle misure ridotte. I posti disponibili sono solo due. Le piccole automobili della Casa italiana inizialmente vengono destinate esclusivamente al mercato francese. Il successo non si fa attendere e così nel 1971 il gruppo decide di debuttare anche sul mercato italiano.
Sono quattro i principali modelli prodotti che coprono tutti i tipi di carrozzeria. In catalogo c'è la berlina A4 City, disponibile anche con il tettuccio apribile (chiamata anche Frog), il furgone Break e le spider Farmer e S3 Varzina costruite tutte anche nella versione camioncino e pick up. Le versioni italiane vengono equipaggiate con un propulsore a due cilindri di 426 cc, mentre in Francia sono disponibili in due versioni: da 125 cc e da 175 cc.

Le Lawil ottengono buoni risultati soprattutto nel mercato francese poiché queste vetturette vengono utilizzate non solo dagli automobilisti per le quotidiane attività, ma in modo particolare vengono acquistate per impiegarle per un impiego professionale nel settore delle consegne.
In Italia il modello più diffuso è la S3 Varzina venduta a 575.000 lire. Il nome s'ispira chiaramente a Varzi, comune in provincia di Pavia dove a un certo punto la Casa si è trasferita. Si tratta di una spider a due posti con telaio tubolare mossa da un motore bicilindrico anteriore di 246 cc che sviluppa 12 Cv di potenza a 5200 giri al minuto capare di raggiungere una valocità massima di 70 chilometri orari. I freni sono idraulici a tamburo, il cambio è a quattro rapporti più la retromarcia. L'avantreno deriva da quello della Fiat 500.

1. La Lawil Varzina, il modello più diffuso della Casa italiana
2. Il muso squadrato della piccola vettura


1


2

Leach

Los Angeles
Stati Uniti
1918 - 1923



Le Leach sono lussose automobili che hanno una certa notorietà soprattutto intorno ai primi anni Venti. In questo periodo sono diverse le celebrità del cinema hollywoodiano che acquistano queste vetture facendo indirettamente pubblicità alla Casa. Nonostante ciò la Leach rimane una piccola fabbrica nata a Los Angeles nel 1918 che resta in attività per pochi anni, appena cinque. Viene fondata da Andrew Martin Leach, che dà il nome alla società (registrata come Leach Motor Car Co.) ma di fatto nel primo peridodo a capo del gruppo c'è L. Sherman Skelton, un ricco medico di Oklahoma che guida la società fino al 1921 anno della sua morte.
L'azienda californiana si ricorda anche come la prima a montare sulle vetture una sorta di hardtop, un particolare tettuccio rigido allora chiamato California Top.
Tra i modelli prodotti dalla Casa di Los Angeles la più importante è la Power Plus Six che si distingue proprio per le sue caratteristiche lussuose che fa lievitare il prezzo tanto che viene venduta a 6.500 dollari. Il motore, progettato da Harry Miller, è un sei cilindri con albero a camme in testa di 5,7 litri in grado di sviluppare 107 Cv di potenza.

Lea-Francis

Coventry
Inghilterra
1897 - 1953

Richard Henry Lea e Graham Ingoldsby Francis si mettono in società nel 1897 e a Coventry fondano una piccola azienda per la produzione di biciclette. La costruzione di automobili inizia solo dopo sette anni. L'avventura in questo settore non è delle migliori: la Casa è costretta più volte alla chiusura e a cambi di proprietà dovuti a problemi economici. Nonostante tutto il fascino di queste vetture inglesi, note soprattutto intorno alla metà degli anni Venti, non passa tanto che il marchio esiste ancora oggi. La prima Lea-Francis viene lanciata nel 1904, con un motore a tre cilindri di 15 Cv. In questi anni l'azienda non si dedica esclusivamente a questo ramo, ma dalla fabbrica di Coventry escono anche motociclette e velocipidi. La produzione riprende nel 1920 con la 12 HP e la 14 HP, costruite però in numero limitato; escono poi la Type C e soprattutto la 10 HP (conosciuta anche come Lea-Francis C) che è la prima Lea-Francis che ha una certa notorietà. Sono questi gli anni della fortunata partecipazione ad alcune competizioni (come il Tourist Trophy del 1928) dove la Casa inglese riscuote importanti successi che danno notorietà al marchio. Il catalogo è sempre più ricco soprattutto di automobili sportive che vengono mosse da un propulsore Meadows 4 ED. Considerato il successo, la Casa decide di ampliare la propria produzione con la commercializzazione di vetture a sei cilindri. Dopo alcuni modelli di scarsa rilevanza, nel 1930 esce la Ace of Speads da 70 Cv. Proprio in questo periodo iniziano i primi guai finanziari e nel giro di cinque anni la società chiude. Sono G.H. Leek e R.H. Rose a prendere in mano le redini del gruppo, per altri venti anni caratterizzati da alti e bassi. In questo periodo la Casa punta di nuovo su modelli sportivi e da turismo. Tra questi ultimi la 18 HP, una potente auto da 90 Cv di 2,5 litri. Dopo circa diecimila automobili costruite, nel 1953 la produzione di fatto si arresta. Nel 1962 Barrie Price rispolvera il glorioso marchio: presta consulenza tecnica a chi possiede una Lea-Francis e costruisce artigianalmente un certo numero di esemplari. Pensa anche a un nuovo modello, la 30/230, progettata da Jim Randle, presentata nel 1998 ma mai entrata in produzione.

Il disegno di una concept car del marchio inglese Lea-Francis

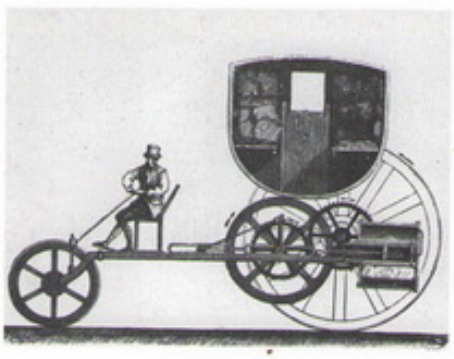


Lenoir

Parigi
Francia
1860 - 1863

Étienne Lenoir è un inventore belga che segna una tappa molto importante nella storia dell'automobilismo. È il primo a montare su una vettura rudimentale un motore a combustione interna. Il 24 gennaio del 1860 Lenoir progetta a Parigi un prototipo di propulsore che viene azionato dal gas illuminante in combinazione con l'aria infiammata dell'elettricità. Già nel 1854 gli italiani Barsanti e Matteucci costruiscono un motore a combusione interna, ma è Lenoir ad autilizzarlo per far muovere una vettura.
Si tratta di un triciclo chiamato Hippomobile che somiglia a un carro. Nel 1863 viene presentato alla stampa che ha l'opportunità di vederlo in numerose occasioni. Per testare il veicolo Lenoir decidere di fagli percorrere più volte il tragitto da Parigi a Joinville-le-Pont (18 chilometri). La Hippomobile copre questa distanza in circa tre ore alla velocità di 6 chilometri orari, un risultato che non entusiasma. Il motore viene prodotto in circa quattrocento esemplari, mentre non si conosce il numero dei "carro automobile".

La Hippomobile, il triciclo-carro della Lenoir



Lentz-Oria

Milano
Italia
1906 - 1908

Al salone di Milano del 1907 fa il debutto un nuovo marchio. Si chiama Oria e presenta due vetture la 14/16 HP e la 20/24 HP. Entrambe escono dagli stabilimenti della Lentz, società con a capo il conte Febo Borromeo che decide insieme a un gruppo di imprenditori di entrare nel mondo automobilistico nel 1906.
L'esperienza in questo settore è davvero breve. Infatti, la piccola Casa, che ha sede a Milano, resta in vita per appena due anni. A pesare, non poco, sulle sorti della nuova azienda c'è lo scarso entusiasmo con cui vengono accolti i due modelli ma soprattutto la crisi economica che colpisce l'ambiente automobilistico.
La 14/16 HP e la 20/24 HP non presentano particolari caratteristiche che permettono alle Oria di distinguersi. Le linee della carrozzeria e la meccanica sono semplici; telaio a longheroni e propulsore a quattro cilindri biblocco dotato di trasmissione cardanica. Le vetture non vengono neppure messe in commercio e nel mese di novembre del 1908 la fabbrica milanese è costretta a chiudere i battenti.

Una Lentz dei primi del Novecento



Léon Laisné

Lille
Francia
1920 - 1937

La Léon Laisné è una Casa francese che prende il nome dal suo fondatore, un meccanico che dopo aver maturato esperienza alle dipendenza dalla Hurtu e della Bollée decide di mettersi in proprio. Il debutto è nel 1899 con una piccola vis-à-vis, ma Léon Laisné si fa conoscere due anni più tardi. Costruisce un'interessante vetturetta caratterizzata da innovative sospensioni a bracci longitudinali che distinguono tutta la produzione successiva. Soltanto nel 1920 il costruttore decide di fondare una vera e propria Casa. Dalla fabbrica di utensili di Laisné, fino a quel momento attività principale, parte anche la produzione delle prime automobili in serie con il marchio Léon Laisné. Le vetture vengono chiamate tutte con una lettera dell'alfabeto; l'esordio, quindi, è con il modello A dotato di una carrozzeria torpedo e mosso da un propulsore Ballot o Chapuis Dornier.
L'attività stenta a decollare, perciò Laisné chiede aiuto; risponde all'appello l'inglese Harris. Nasce così il gruppo Harris-Léon Laisné che a partire dal 1931 chiama le vetture più brevemente Harris.
La costruzione di automobili prosegue fino alla vigilia della Seconda guerra mondiale quando il marchio scompare.

L'elegante Léon Laisné Tipo V del 1930



Lexington

Lexington
Stati Uniti
1909 - 1927

La Lexington è una Casa automobilistica che nasce nell'omonima località del Kentucky nel 1909 e si distingue per una storia alquanto travagliata e caratterizzata da diversi cambi di proprietà fino al 1927, quando il marchio scompare definitivamente. Al debutto la Lexington, fondata da Knisey Stone, si occupa esclusivamente del montaggio di vetture. Solo intorno al 1911 l'azienda decide di trasferirsi in una sede più grande a Connersville, nell'Indiana, e di avviare la produzione in serie di automobili. Dopo due anni il gruppo attraversa una grave crisi finanziaria. Il marchio Lexington viene salvato nel 1913 dalla Howard Motor Car Co. che da vita alla Lexington-Howard, ma gi affari continuano a non andare bene. La Casa mette in commerio due automobili (una quattro e una sei cilindri), ma entrambe sono un fallimento. La Casa americana ottiene i primi risultati positivi nel biennio 1915-1916 quando lancia la Thoroughbred Six e la Minute Man Six.
La svolta è nel 1918: l'impresa viene riorganizzata (ora si chiama Lexington Motor Co.) e la produzione arricchita. Nel catalogo undici modelli tra cui una nuova coupé e una berlina, entrambe mosse da un propulsore Ansted. Dopo un iniziale successo, già nel 1922 la situazione precipita di nuovo: le vendite crollano di circa un terzo rispetto al 1920. Tra il 1924 e il 1925 viene evitato il peggio grazie alla presentazione di un nuovo esemplare, la 65 Cv Concord. I ricavi della vendita di questa automobile servono a far vivere l'azienda per un altro anno.
Nel 1926 la Auburn assilima la Lexington destinata ormai al fallimento. Il marchio cessa di esistere l'anno successivo.

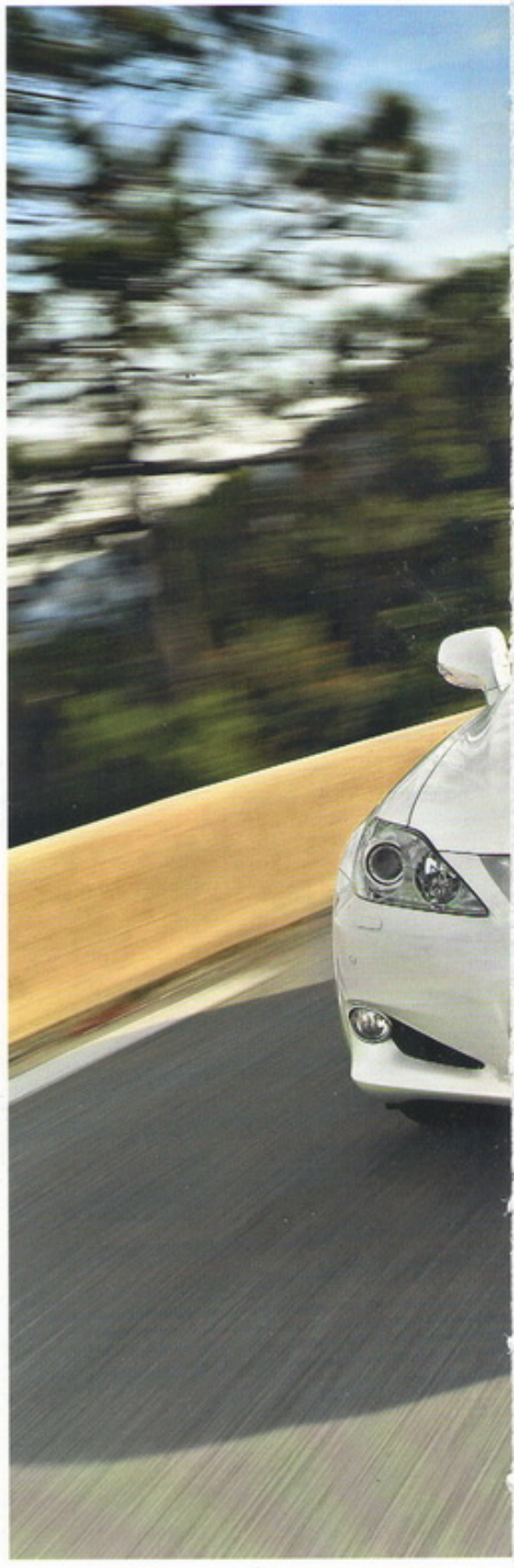


ARISTOCRAZIA ELETTRICA

Un manifesto pubblicitario della Baker, industria automobilistica con sede a Cleveland, negli Stati Uniti, che tra il 1899 e il 1914 produce vetture elettriche

Lexus

Tokyo, Giappone 1983



1. La Lexus IS 250 cabriolet
2. La Lexus LS 400, con cui la Casa giapponese debutta sul mercato

Il lancio del marchio Lexus rappresenta un punto di svolta storico nella strategia della Toyota. Per molti versi l'affermazione del nuovo marchio di lusso negli Stati Uniti influenza positivamente l'intera industria giapponese dell'auto. Con l'enorme successo di mercato e di immagine della Lexus negli Usa, infatti, la Toyota dimostra negli anni Novanta che l'auto nipponica può entrare in fasce di mercato estremamente redditizie e precedentemente riservate a livello mondiale ai soli costruttori europei.

La storia della Lexus inizia nell'agosto del 1983 in una riunione riservatissima dei vertici della Toyota in Giappone, quando il presidente Eiji Toyoda pone un obiettivo ambiziosissimo ad un gruppo di strateghi, ingegneri e designer della sua azienda attraverso una domanda semplice quanto audace: «Noi possiamo creare un'auto di lusso capace di competere con le migliori in assoluto?». Grazie a quella domanda inizia un progetto interno denominato F1, che conduce alla costruzione di oltre 400 prototipi, ben 100 dei quali vengono utilizzati per la realizzazione di crash-test, e a 4 milioni e trecentomila chilometri di prove su strada in Giappone, Usa, Europa. Oltre 1.400 ingegneri e 2.300 tecnici di varia estrazione, organizzati in 24 team di ingegneria con a supporto 60 disegnatori e 220 operai specializzati, consentono alla Toyota di raggiungere il suo obiettivo di sviluppare un'auto di lusso dalle caratteristiche di assoluta eccellenza, secondo i giudizi del gruppo interno di valutazione.

GLI INGEGNERI NEGLI USA

Il nuovo marchio nasce dall'esperienza della Toyota ma ha delle specifiche tecniche scritte una per una in maniera totalmente indipendente dalla grande squadra di sviluppo, perché la prima auto della Lexus deve essere qualcosa di completamente nuovo. Per lo scopo, una squadra di 25 ingegneri viene inviata negli Stati Uniti con la missione di studiare lo stile di vita degli acquirenti di auto di lusso di quel mercato – potenzialmente il più interessante del mondo per i prodotti alto di gamma, secondo il management della Toyota – e individuare le aspettative dei futuri clienti. Yoshihiko Dohi, del team che sviluppa il motore V8 4 litri di cilindrata della prima LS 400 dice: «Alte prestazioni significano più che la sola disponibilità di molta potenza. Per la Lexus significano anche alta efficienza, capacità di marcia fluida e flessibile ed una qualità di uti-



2



1

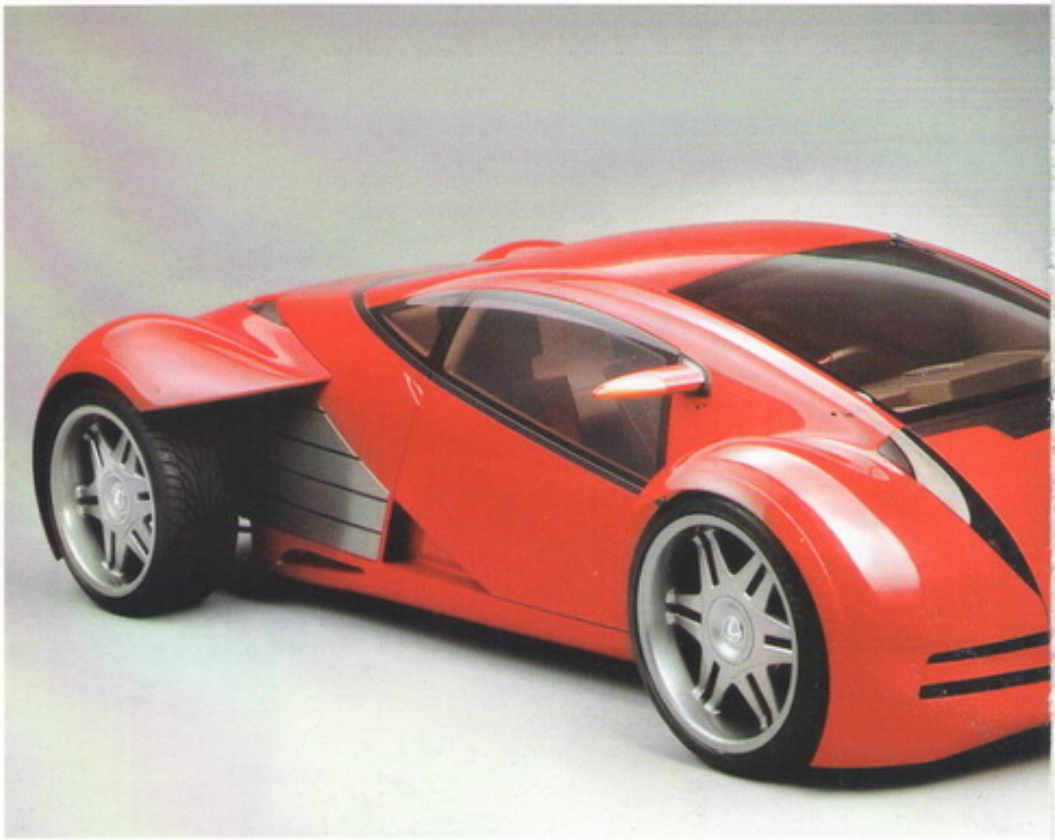


IL PERSONAGGIO

Eiji Toyoda

La storica decisione di portare la Toyota a produrre un'auto di lusso e di farlo con la creazione di un nuovo, specifico marchio è di *Eiji Toyoda* (nella foto). Dopo la presidenza della Toyota Motor Corporation dal 1967 al 1981 ed aver portato al successo la Toyota negli Usa grazie all'introduzione della Corolla nel 1968, Eiji Toyoda assume la prestigiosa e strategica carica di Chairman del grande gruppo giapponese e da questa posizione lancia e dirige in grande segretezza il progetto F1 dal 1983 Il progetto F1 rappresenta per il carismatico personaggio l'obiettivo finale, il più ambizioso della sua lunga e luminosissima carriera. Eiji Toyoda sa che l'operazione lusso può significare per la Toyota un punto di svolta realmente epocale, ma sa anche che in caso di fallimento può compromettere seriamente la solidità finanziaria e di immagine della Casa. Nel 1989 decide per il "sì" e indica la strada della creazione di un nuovo marchio come la più adeguata per raggiungere il successo nei confronti di concorrenti dalla lunga e importante storia.
Nel 1994, all'età di 81 anni si ritira dalla scena, dopo aver visto realizzato il suo sogno di portare il gruppo Toyota al vertice in America anche nel segmento del lusso, ma il suo nome rimane negli annuari della Toyota nella prestigiosa carica di Chairman onorario.

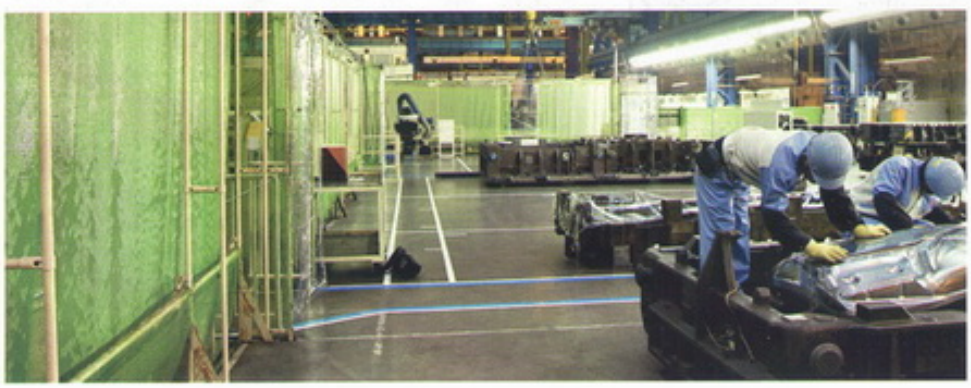
Lexus



lizzo appropriata ad un'auto di lusso al vertice della sua categoria». Dopo quattro anni e mezzo di frenetiche e segrete attività di ingegnerizzazione, il marchio Lexus fa il suo debutto ufficiale al salone di Los Angeles il 2 gennaio 1988 con il modello LS 400 la cui linea è disegnata da Kunihiro Uchida e all'interno della quale ci sono centinaia di soluzioni realizzate con nuovi brevetti. La Lexus LS 400 viene introdotta sul mercato Usa dal 1989 e nel primo mese di commercializzazione viene acquistata da 2.919 clienti. La storia del marchio Lexus è iniziata. E rappresenta l'esempio più clamoroso al mondo di come un marchio automobilistico totalmente nuovo, con modelli anch'essi assolutamente inediti, può essere lanciato ed affermarsi nella moderna era industriale.

LO SBARCO IN EUROPA

Nel luglio del 1990 la Lexus arriva anche in Europa, come previsto dai suoi piani di diffusione internazionale. Il primo mercato di lancio e diffusione della LS 400 è la Gran Bretagna, culla storica di grandi marchi automobilistici di lusso del Vecchio continente giunti però a fine XX secolo con una presenza molto indebolita sul mercato. Nel 1991 inizia il vero dominio del marchio nelle classifiche di soddisfazione del cliente redatte dalla JD Power che assegna alla Lexus, come primo marchio automobilistico, le tre corone per le vendite, la qualità del prodotto e il gradimento da parte degli acquirenti. E sempre nel 1991 arriva anche il secondo modello della gamma, la coupé SC 400 presentata il primo giugno a San Francisco, in California. Il terzo modello ad arrivare sul mercato è, nel 1993, la GS 300 disegnata da Giugiaro nel 1993, lanciata anch'essa prima negli Usa e più tardi lo stesso anno in Europa. La seconda generazione dell'ammiraglia LS 400 arriva nel 1995 ed è firmata nello stile da Makoto Oshima, mentre nel 1998 alla famiglia Lexus si aggiunge il Suv RX 300 e nello stesso anno al salone di Ginevra viene mostrato il prototipo della "piccola" IS, lanciata nel 1999 in Europa. E dal centro di design europeo arriva la linea della SC 430, coupé-cabriolet introdotta nel 2001 con tetto rigido retraibile in 25 secondi. La grande svolta tecnologica verso la trazione ibrida avviene nel 2004, con il lancio della Lexus RX 400h. Al motore a benzina nella RX 400h si aggiungono un pacco batterie, un sistema di controllo dei flussi di energia e due motori elettrici, uno sull'asse anteriore ed uno sull'asse posteriore. Mentre scompaiono tutti i componenti della tradizionale trasmissione 4x4, visto che la trazione integrale è realizzata grazie al posizionamento di un motore elettrico sull'asse posteriore. La RX 400h aggiunge quindi componenti al suo sistema di bordo per diventare un'auto ibrida, ma riesce anche a toglierne, riuscendo così nell'impresa di avere la doppia motorizzazione a benzina ed elettrica, in pratica senza incrementi di massa rispetto alla versione soltanto a benzina. L'avventura della motorizzazione ibrida-elettrica per un marchio di lusso è una scommessa senza precedenti nella storia dell'auto ed è vista da molti con grande sospetto. Ma soprattutto in Europa, dove i marchi tedeschi dominano i segmenti alti del mercato, la tecnologia ibrida costituisce un'unicità che diventa presto un valido motivo d'acquisto per i clienti del lusso. Nel 2006



4





1 2

1. Una concept car realizzata dalla Lexus per una supersportiva avveniristica
2. Un particolare della Lexus LF-A
3. Lo stand Lexus al salone di Ginevra del 2008
4. Gli stabilimenti Lexus a Kokura, in Giappone



3



La curiosità
Una sigla stilizzata

La sigla F nasce per identificare chiaramente le versioni ad alte prestazioni di modelli Lexus. La collocazione stessa della sua sede presso il centro tecnico di Higashi Fuji e l'annessa pista Fuji, ai piedi dell'omonimo vulcano, indica la missione estremamente sportiva e prestazionale del marchio. La lettera F del logo è stilizzata in modo da contenere nelle sue forme le curve più difficili del tracciato della pista Fuji, la prima ad ospitare nel 1976 un Gran premio di Formula Uno in Giappone e nota per le particolari doti di guida che richiede a chi vi si cimenta ad alta velocità. La prima auto Lexus lanciata sul mercato col nuovo marchio sportivo è nel 2007 la **IS-F** (nella foto), che ha la difficile missione di competere con i già noti e affermati marchi M della Bmw, AMG della Mercedes e S dell'Audi non solo in termini di vendite ma anche nell'immagine della Lexus come marchio alto di gamma agli occhi dei clienti europei. La IS-F ha un motore V8 5000 cc di cilindrata, accelera da 0 a 100 chilometri orari in 4,8 secondi ed ha una velocità autolimitata di 270 chilometri orari, inoltre integra una serie di soluzioni derivate direttamente dal team Panasonic Toyota di Formula 1.

arriva il record di Gold Award ricevuti dalla JD Power in Gran Bretagna. Il sesto titolo consecutivo fa della Lexus l'unico marchio automobilistico ad aver conquistato il primo posto per sei anni di seguito. Nello stesso anno viene presentata la seconda ibrida della Casa, la GS 350h con trazione posteriore e prestazioni al vertice del mercato in termini di coppia ed accelerazione. Il sistema ibrido dimostra così di poter essere altamente performante e si avvicina nella sua marcia verso il "mito" della gamma Lexus, cioè la LS. L'ammiraglia è il simbolo del marchio, l'auto grazie alla quale è stato conquistato in pochi anni il mercato più ambito, quello americano.

Le LS 600h e LS 600h L, le due versioni a passo normale ed a passo allungato del modello di vertice della gamma vengono presentate nel 2007 a Berlino, proprio nella capitale della nazione dove hanno sede i grandi marchi del lusso ritenuti "intoccabili" in Europa, ma che non hanno ancora in gamma versioni ibride. La LS 600h presenta il sistema ibrido abbinato ad una trazione integrale permanente realizzata con un solo motore elettrico posto anteriormente, abbinato al cinque litri V8 a benzina ed ad un differenziale Torsen estremamente compatto ed efficiente. Ancora una volta una prima mondiale, quindi, che completa la gamma Lexus di sistemi ibridi ed ora composta di trazione 4x4 con due motori elettrici sui due assi, trazione posteriore, trazione integrale con un solo motore elettrico e ripartizione meccanica della potenza alle quattro ruote. E nel 2008 arriva l'annuncio che la Lexus punta ad arrivare ad avere soltanto modelli con tecnologia ibrida-elettrica in gamma.

Il tormentone di casa Lexus, la forza motrice del marchio fin dall'inizio che è diventata anche lo slogan con cui comunicarne il valore di riferimento al grande pubblico, è senz'altro la qualità del prodotto riassunta nel concetto della "ricerca della perfezione". Il sistema di qualità dell'impianto produttivo Le-

Lexus

xus di Tahara in Giappone fa riferimento ad uno specifico standard chiamato MUST che prevede 500 specifiche di qualità che ogni auto deve soddisfare per poter essere inviata al mercato internazionale. Leggendaria è la procedura che prevede una prova di guida in rettilineo durante la quale il collaudatore lascia il volante a cavallo della linea di mezzeria e viene registrata la deviazione dell'auto a 100 chilometri orari, con uno scostamento ammesso rispetto alla linea retta di pochissimi centimetri.

1. Una Lexus RX 300 in uno speciale allestimento per la polizia del Regno Unito
2. La coupé-cabriolet Lexus SC 430

IL PROCESSO DI PRODUZIONE

Il processo di produzione prevede un'alta robotizzazione delle diverse fasi ma anche una costante presenza di operai e tecnici specializzati. Il tocco umano e la prova diretta da parte di addetti al controllo della qualità è immancabile per ogni singola unità costruita. L'ascolto del suono del motore, il giudizio sulla brillantezza o la finitura finale delle superfici verniciate e sulla gradevolezza al tatto degli interni sono delegati a maestri artigiani e a specialisti di produzione con decenni d'esperienza, detti *takumi* in lingua giapponese (osia maestri artigiani). C'è sempre l'approvazione di un uomo per ognuna delle caratteristiche chiave di ogni singola auto Lexus e questa caratteristica è evidente quando ci si trova a visitare l'impianto di produzione. La visita all'impianto è parte dello stesso processo produttivo ed i percorsi di osservazione sono ricavati tra i reparti come se fossero parte delle stesse lavorazioni, perché operai e responsabili di reparto possono vivere il contatto con l'osservatore come parte del loro lavoro e non come un disturbo rispetto alle attività quotidiane. Mostrare ciò che si fa diventa così un ulteriore stimolo a far bene, per poterne essere fieri. Dopo anni di produzione strettamente realizzata in Giappone, nel 2003 la Lexus apre il suo primo impianto al di fuori dell'arcipelago di casa. Il primo e unico impianto Lexus fuori del Giappone è in Canada a Cambridge, nello stato dell'Ontario, e produce Suv della famiglia RX.

Nata e cresciuta come Casa di lusso per il mercato internazionale, la Lexus rimane completamente sconosciuta per molti anni sul mercato interno. Il marchio arriva sul mercato in Giappone soltanto nel 2005, quando in ottobre appare per la prima volta con un suo spazio espositivo al Motorshow di Tokyo e da quel momento ha una vera e completa struttura organizzativa propria e separata dalla Toyota ed un obiettivo di produzione di oltre 500.000 veicoli l'anno. Obiettivo raggiunto nel 2007 con il risultato record di 520.000 auto prodotte nei cinque impianti mondiali, quattro in Giappone (Tahara, Kyushu, Higashi Fuji, Araco) ed uno in Canada (Cambridge).

LO SBARCO IN EUROPA

La grande sfida per la Lexus è il raggiungimento di una stabile e significativa presenza in termini di vendite e di riconoscimento da parte del grande pubblico in Europa. Soprattutto per questo nasce il concetto di L-Finesse design, nuova filosofia altamente caratterizzante per la linea esteriore dei modelli Lexus. Il design L-Finesse deve trasferire al pubblico i contenuti più noti e maggiormente apprezzati nel mondo della cultura giapponese e deve così, al tempo stesso, rappresentare una nota distintiva assoluta per il marchio nel suo terzo decennio di vita. La maturità della Lexus viene vista come la sua definitiva riconoscibilità e differenziazione su strada, dopo che per anni l'acquisto di un modello Lexus è legato a fattori razionali più che emotivi. Allo



Il design
Una nuova filosofia

Il design della Lexus imbocca con l'inizio degli anni Duemila una strada totalmente nuova, che ha il compito di trasmettere al cliente finale i valori più tradizionalmente riconosciuti alla cultura giapponese ed i contenuti maggiormente innovativi delle sue tecnologie. La nuova filosofia stilistica della Lexus è chiamata Finesse e si basa su tre elementi. Il primo elemento è detto Jun, semplicità, e mira ad una semplificazione delle forme che mostra purezza e bellezza delle linee di carrozzeria. Il secondo elemento è il Myo, eleganza, che vuole contrapporre elementi stilistici opporti alla ricerca di un'originale equilibrio. Il terzo elemento è chiamato Yo, anticipazione, e rappresenta il fattore centrale per il successo della filosofia L-Finesse, in quanto vuole replicare il segreto dell'ospitalità giapponese, basata per l'appunto sull'anticipazione dei desideri. Grazie agli elementi Jun, Myo e Yo le linee L-Finesse intendono esprimere in maniera tridimensionale ed applicata all'automobile il meglio dell'amore giapponese per l'eleganza e l'essenzialità della forma, unito al tradizionale gusto dell'ospitalità. Come l'armonia di un giardino Zen, la scelta di design per l'auto deve essere capace di ispirare attrazione in chi la osserva o vi sale a bordo.
(Nella foto il modello in acrilico che sintetizza i criteri della L-Finesse)





1

stesso modo, la nascita della linea sportiva di modelli altamente performanti contraddistinti col marchio F punta all'altro aspetto della scelta emotiva classica per l'acquisto di un'auto, quella delle prestazioni in termini di potenza, accelerazione, velocità e controllo in condizioni di guida veloce.

La ricerca della perfezione Lexus risulta quanto mai ambiziosa ed affascinante, perché indirizzata non più soltanto ai contenuti di qualità, affidabilità del prodotto e alto livello di servizio al cliente che ne decreta il successo soprattutto negli Stati Uniti nei primi venti anni di presenza sul mercato, ma anche all'emozionalità del design ed alla performance uniti ai contenuti in termini di innovazione tecnologica e rispetto ambientale, concentrati nella tecnologia Lexus Hybrid Drive con sistema di trazione ibrido-elettrico.

Fabio Orecchini

www.lexus.com
Toyota City, Aichi-ken, Giappone

LA TECNOLOGIA
Lexus Hybrid Drive



Il sistema *Lexus Hybrid Drive* (nella foto) al suo arrivo sul mercato nel 2004, riunisce quindici anni di sviluppo da parte degli ingegneri della Toyota e capitalizza nel marchio di lusso del gruppo l'esperienza di centinaia di migliaia di auto ibride, soprattutto Toyota Prius già vendute nel mondo a quella data. Lo scopo della trazione ibrida Lexus è di fornire prestazioni eccellenti in termini di potenza, coppia, silenziosità e al tempo stesso garantire una sostanziale riduzione dei consumi di combustibile e delle emissioni inquinanti. Il risultato viene raggiunto dotando i modelli ibridi di un motore a benzina ottimizzato nel funzionamento per l'accoppiamento con la trazione elettrica, di uno o più motori elettrici, di un pacco batterie e di un sistema di controllo dei flussi di potenza. La coppia fornita dalla motorizzazione elettrica permette prestazioni esuberanti e consente al tempo stesso al motore a benzina di funzionare in maniera altamente efficiente ed a basse emissioni. La trazione ibrida rappresenta per la Lexus un forte strumento di caratterizzazione del marchio, capace di attirare clienti nel nascente segmento dell'eco-lusso. L'introduzione della tecnologia ibrida-elettrica è orientata alla riduzione delle emissioni e alla trazione ad emissioni zero, realizzabile per brevi tratti in modalità solo elettrica già dai primi modelli Lexus sul mercato.



2

LS

Produzione 1989 - 2006
Carrozzeria Berlina

La LS è la berlina del debutto per il luxury brand della Toyota sul mercato americano, esordio che avviene ufficialmente al salone di Los Angeles del 1988, con relativa (e fortunata) commercializzazione a partire dal 1989. Il progetto costa complessivamente circa un miliardo di dollari e viene avviato diversi anni prima, nel 1983, con il nome di F1: la sfida per il team di ingegneri giapponesi e per il designer Kunihiro Uchida è quella di realizzare la cosiddetta flag sedan della Lexus, destinata principalmente all'esportazione, ovvero il biglietto da visita con cui il nuovo marchio si sarebbe presentato al mondo. Il risultato è un'auto lunga cinque metri a trazione posteriore (successivamente anche integrale) denominata LS 400, dal design che strizza l'occhio alla grande tradizione delle maxi berline europee. Sebbene, e questa è una curiosità, ne esiste anche una versione destinata al Giappone che prende il nome di Toyota Celsior, almeno fino a quando il marchio Lexus non approda anche sul mercato domestico nel 2006. Spinta, come ogni ammiraglia all'americana che si rispetti, da un poderoso V8 benzina di quattro litri abbinato ad un cambio automatico che sviluppa una potenza di 250 Cv, la LS raggiunge la velocità massima di 250 chilometri orari. Nel 1990 la LS sbarca anche in Europa, a cominciare dalla Gran Bretagna, e dopo alcuni ritocchi estetici e tecnici (freni, sospensioni, sterzo) che ne fanno lievitare il prezzo, nel 1995 arriva in commercio la seconda generazione. Curata nello stile da Makoto Ashima, la nuova LS 400 ha un passo più lungo rispetto alla prima uscita, ed il suo V8 guadagna una decina di cavalli, ora 260 in totale. Ma le novità maggiori sono negli interni, in parte ridisegnati ed arricchiti con materiali di pregio e dotazioni di sicurezza. Nel 1997 è la volta di un nuovo leggero restyling, che tuttavia introduce elementi tecnici di rilievo, come la disponibilità di un cambio automatico a 5 anziché 4 marce, e soprattutto l'arrivo della fasatura variabile sul 4.0 V8, la cui potenza sale a 290 Cv. La terza generazione di LS arriva con il nuovo millennio, portando in dote un V8 4.3 da 290 Cv ed un *infotainment* di bordo rinnovato. La vettura, denominata ora LS 430, subisce poi un'ulteriore rivisitazione estetica nel 2003, prima dell'arrivo della nuova generazione, nel 2006.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,996
Larghezza ..... m 1,821
Altezza ..... m 1,405

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.705 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3968 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 250 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Dollari 35.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1989 - 1992
Restyling	1992 - 1994
II Serie	1995 - 1997
Restyling	1997 - 2000
III Serie	2001 - 2003
Restyling	2003 - 2006





LA TECNICA

Il 4.0 V8 montato sulla LS fa parte della famiglia di motori UZ della Toyota. Viene rivisto una prima volta nel 1995 nei pistoni e nel rapporto di compressione, mentre nel 1997 beneficia dell'introduzione la fasatura variabile delle valvole. In virtù di questo ccorgimento la potenza sale a 290 Cv e la coppia massima a 407 Nm.


1


2


3

1. Una Lexus LS 430
2. La seconda serie della vettura, la LS 400
3. La Lexus LS, con cui la Casa giapponese debutta sul mercato americano
4. Le berline di lusso, come la LS, diventano una specialità del brand giapponese


4



FOCUS

La terza generazione

La terza generazione porta in dote l'inedito 4.3 con otto cilindri a V, e rispetto a quelle precedenti un maggior numero di allestimenti e optional. Tanto è vero che, se il prezzo della entry level è di 55mila dollari circa, per una versione full optional il costo sale ad oltre 70mila.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,996
Larghezza ..... m 1,829
Altezza ..... m 1,491
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.812 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4292 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 290 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 260 km/h
PREZZO ..... Dollari 55.000

GS

Produzione 1991 - 2004
Carrozzeria Berlina





Nelle intenzioni dei vertici Lexus, la GS deve ricoprire il duplice ruolo di berlina con impostazione sportiva da aggiungere alla gamma già esistente, e soprattutto di valida alternativa all'ammiraglia LS. Le misure, in realtà, glielo consentono ampiamente, dal momento che sfiora i cinque metri di lunghezza: in ossequio, soprattutto, ai canoni del lusso di un mercato come quello americano, al quale è almeno inizialmente dedicata. Le auto a marchio Lexus partono sempre dalla tecnologia della Casa madre e la GS non fa eccezione: è infatti basata sulla piattaforma produttiva della Toyota Aristo, da cui mutua anche la trasmissione e parecchi organi meccanici. In sostanza, si tratta praticamente della stessa vettura: prova ne è che sul mercato domestico viene venduta col nome di Toyota Aristo fino all'introduzione del marchio Lexus nel 2005, in corrispondenza dell'arrivo della nuova generazione di GS. L'estetica della vettura è affidata Italdesign di Giorgetto Giugiaro, mentre per quanto riguarda la meccanica la GS 300 si presenta al debutto con un propulsore sei cilindri in linea disponibile in due varianti, entrambe con un cambio automatico a quattro rapporti: la 3.0Q da 226 Cv destinata ai mercati di esportazione e la 3.0V che grazie al biturbo 24 valvole (montato anche sulla Toyota Supra) sviluppa la considerevole potenza di 276 Cv. C'è poi anche un 4.0 V8 capace di 250 Cv (GS 400), abbinato alla trazione con quattro ruote motrici. La seconda generazione arriva invece nel 1997 ed è frutto del centro stile della Casa giapponese, che le conferisce un frontale simile a quello della coupé SC, con fari doppi. Oltre al design, ci sono anche novità tecniche importanti: la versione biturbo, ad esempio, può ora contare sulle quattro ruote sterzanti, il controllo di stabilità e il cambio automatico con modalità sequenziale, mentre tutti i motori della gamma beneficiano dell'introduzione della fasatura variabile delle valvole. Non sfugge a questa impostazione il nuovo 8 cilindri a V, che nel 2001 equipaggia la GS 430 e a cui viene abbinato un cambio automatico a cinque rapporti. Sul mercato Usa, quello di riferimento quanto ai volumi, le prime due serie della GS vengono vendute in circa 63mila esemplari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,950
Larghezza ..... m 1,796
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.726 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2997 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 226 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... Dollari 38.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1991 - 1996
II Serie	1997 - 2004



LA TECNICA

Il 4.3 V8 della GS 430 è lo stesso propulsore utilizzato sull'ammiraglia LS 430. Oltre alla fasatura variabile VVT-i, ha una testata a 32 valvole, un sistema di controllo acustico dell'aspirazione ACIS ed uno di controllo elettronico intelligente dell'accelerazione ETCS-i. È abbinato a un cambio automatico in grado di adattare la selezione allo stile di guida.



1


2


3



4

1. La Lexus GS è una berlina di lusso dall'impostazione sportiva
2. La GS 300 è disegnata dalla Italdesign di Giorgetto Giugiaro
3. La berlina della Lexus è lunga quasi 5 metri
4. La versione sport, con lo spoiler posteriore
5. La Lexus GS 300 si caratterizza per una linea slanciata ed elegante


5



FOCUS

La versione V8

Nel 2001, insieme ad un leggero restyling, viene introdotta anche una versione più potente della GS, spinta da un 4.3 V8 e per questo denominata 430. Si tratta del motore della LS con tecnologia a fasatura variabile delle valvole, che raggiunge una potenza massima di 284 Cv.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,805
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,445
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.745 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4293 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 284 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Dollari 47.000

SC

Produzione Dal 1991
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

L'offerta di lusso della Lexus non può non prevedere anche una coupé dalle linee, per l'epoca, innovative e distintive. Così nel 1991 il marchio di lusso della Toyota presenta la SC, vettura che riprende lo schema classico di una due porte quattro posti, con motore anteriore e trazione posteriore. Il propulsore al debutto è un 4 litri V8 da 250 Cv, a cui l'anno successivo viene affiancato un meno pretenzioso 3.0 con sei cilindri in linea da 225 Cv di potenza: di qui le due denominazioni SC 400 ed SC 300, che accompagnano tutta la prima generazione della giapponese, destinata al solo mercato americano. Il design è interamente elaborato dal Calty Design Research Center in California, utilizzando un approccio a modelli tridimensionali, in luogo di quelli tradizionali a due dimensioni. Il risultato sono proporzioni magari non ortodosse, ma sicuramente in grado di suscitare emozione: al debutto la SC viene infatti considerata un'auto dalle forme estetiche di rottura, nonostante linee sufficientemente arrotondate da garantire un coefficiente aerodinamico di 0,31, considerato all'epoca molto favorevole. Giudizi estetici a parte, va comunque sottolineata l'influenza che la SC esercita sullo sviluppo di modelli successivi, non solo Lexus. A ulteriore conferma del suo design futuristico, va sottolineato come la prima generazione di SC duri ben nove anni, subendo solo pochi aggiornamenti nel 1997. La seconda generazione viene poi presentata al salone di Parigi del 2000, per entrare in commercio l'anno successivo. In conseguenza dell'arrivo sui mercati europei, gli strateghi giapponesi stavolta affidano l'elaborazione del design a professionisti del Vecchio continente, in grado di interpretare meglio i gusti degli automobilisti nostrani. Ne esce un'elegante coupé 2+2 posti dalla grande abitabilità, che con la sola pressione di un pulsante diventa una cabriolet grazie all'hard top retraibile in pochi secondi. Le prestazioni rimangono di tutto rispetto, grazie al 4.3 V8 a fasatura variabile da 286 Cv abbinato ad un cambio automatico a cinque rapporti (sei sulla versione più recente), in grado di farla scattare da 0 a 100 in poco più di sei secondi e di spingerla alla velocità massima di 250 chilometri orari. Come da tradizione, infine, è la cilindrata a fare il nome, che diventa dunque SC 430 e tale rimane anche dopo il restyling del 2006.

SCHEDA TECNICA - SC 300

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,859
Larghezza ..... m 1,791
Altezza ..... m 1,331

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.590 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2997 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 225 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 235 km/h

PREZZO ..... Dollari 31.650

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1991 - 2000
II Serie	2001 - 2006
Restyling	dal 2006











1. La Lexus SC model year 2001
2. Una Lexus SC 400 del 1998
3. Il modello coupé in vendita nel 1995
4. Particolare del funzionamento del tetto rigido a scomparsa





FOCUS
Il tetto rigido retrattile

La SC 430 model year 2006 può contare su un tetto rigido retrattile in alluminio con azionamento elettrico: i finestrini si abbassano e lo sportello del bagagliaio si ritrae. Quindi il pianale del vano si muove creando spazio per riporre tetto e lunotto, e il bagagliaio si richiude.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,515
Larghezza ..... m 1,825
Altezza ..... m 1,370
POSTI ..... 2+2
PORTE 2
PESO ..... 1.765 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4293 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 286 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Euro 81.700

RX

Produzione Dal 1998
Carrozzeria Suv

La sigla RX viene usata dal marchio Lexus per identificare le vetture 4x4 appartenenti alla categoria fuoristrada e Suv: inizialmente infatti, la denominazione viene utilizzata per le versioni lussuose della Toyota Land Cruiser commercializzate negli Stati Uniti. La Prima RX esclusivamente Lexus è la 300, presentata prima negli USA e quindi commercializzata in molti mercati mondiali. Si tratta di un modello a trazione integrale con una vocazione prevalentemente stradale, caratterizzata da una linea molto slanciata e con un equipaggiamento in linea con gli standard delle berline di lusso della marca. L'impostazione non fuoristradistica è confermata anche dal fatto che i vari modelli mantengono la base meccanica della Toyota Harrier (modello destinato al solo mercato interno) con motore anteriore trasversale e trazione posteriore con controllo elettronico della ripartizione della coppia fra avantreno e retrotreno. La prima serie del 1998 utilizza un 6 cilindri a V di 3 litri da 201 Cv abbinato a una trasmissione automatica a cinque rapporti; nel 2003 segue un primo aggiornamento che riguarda in particolare la carrozzeria e quindi un modello completamente rinnovato nel 2009, di maggiori dimensioni (la lunghezza cresce di circa 20 centimetri) ed equipaggiato con un nuovo motore V6 di 3,5 litri con 276 Cv e trasmissione automatica a 6 rapporti. Proprio con la RX la Lexus ha fatto esordire nel settore dei Suv la propulsione ibrida a partire dalla RX 400h del 2005, sulla quale viene adottato il motore 3,3 litri della versione americana e uno specifico cambio automatico a variazione continua, il tutto assistito da due motori elettrici dei quali uno collegato alle ruote anteriori e un'altro a quelle posteriori. La generazione successiva, commercializzata nel 2009, compie un ulteriore passo nell'evoluzione del sistema, sia dal punto di vista delle prestazioni sia da quello dell'efficienza: la RX 450h dispone di una potenza complessiva di circa 300 Cv, raggiunge la velocità massima di 200 chilometri orari e accelera da 0 a 100 km/h in 7,9 secondi, con emissioni di CO_2 contenute in 148 grammi al chilometro.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,575
Larghezza ..... m 1,820
Altezza ..... m 1,670

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.815 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2994 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 201 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

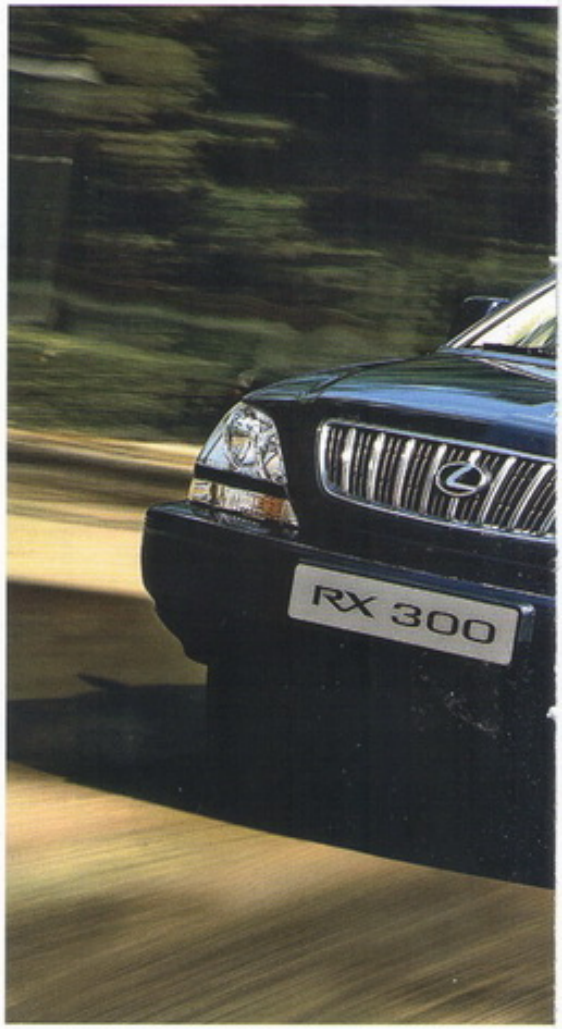
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Euro 38.369

LE VERSIONI

Modello	Produzione
RX 300	1998 - 2003
RX 300 II Serie	2003 - 2006
RX 350	2006 - 2009
RX 400h	2005 - 2009
IRX 450h	dal 2009









LA TECNICA

Il motore 3,5 litri a benzina utilizzato sulla RX 450h funziona secondo un ciclo modificato, conosciuto come ciclo Atkinson. Rispetto al consueto ciclo Otto, il motore sfrutta una particolare regolazione delle valvole con cui si rinuncia a parte della potenza specifica massima ma si migliora l'efficienza della combustione riducendo i consumi.

1. La Lexus RX 300. La prima generazione del Suv giapponese esce nel 1998
2. La RX 400h, la versione ibrida (con motore elettrico e a benzina) in produzione dal 2005 al 2009 quando viene sostituita dalla RX 450h





FOCUS

La versione ibrida

La seconda generazione ibrida della RX, la 450h, utilizza oltre al V6 3,5 litri a benzina anche due motori elettrici controllati dal sistema elettronico di gestione della potenza. Questa nuova versione è in grado di toccare i 200 chilometri orari e raggiunge la potenza di 299 Cv.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,770
Larghezza	m 1,885
Altezza	m 1,685
POSTI	5
PORTE	5
PESO	2.110 kg
MOTORE TERMICO	
Alimentazione	benzina
Cilindrata/cilindri	3456 cc/6 a V
Potenza	249 Cv
MOTORI ELETTRICI	
Potenza	173 kW
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	automatico
FRENI	
Anteriore/Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	200 km/h
PREZZO	Euro 59.500

IS

Produzione 1998 - 2005
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Verso la fine degli anni Novanta, i vertici Lexus decidono che c'è bisogno di una vettura entry level alla gamma di lusso della Casa giapponese. Viene così messo in cantiere il progetto IS, che vede la luce nel 1998 ed arriva sul mercato nipponico (dove diventa subito Auto dell'Anno 1998-1999) con il nome di Toyota Altezza. Nel 1999 c'è poi lo sbarco sul mercato europeo, dove in verità soffre la concorrenza delle più blasonate berline di lusso tedesche. Va un po' meglio l'anno successivo su quello americano, ma i risultati non sono comunque in linea con le aspettative. I modelli in commercio sono la IS 200 e la IS 300, a seconda che montino i due 2.0 a quattro o sei cilindri da 210 o 160 Cv, oppure il 3.0 sei cilindri da 220 Cv: si tratta di tre unità a benzina, tutte abbinate a cambi manuali o automatici.



1

1. La IS, l'entry level della gamma di lusso Lexus
2. Gli interni della IS


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
IS 200	1998 - 2005
IS 300	1998 - 2005
Station wagon	2001 - 2005



FOCUS
Una wagon particolare

La IS wagon è in un certo senso un'auto storica, perchè è la prima Lexus proposta in versione familiare. In realtà si tratta più che altro di una *hatchback*, cioè di una vettura un poco più lunga della sedan (4 metri e mezzo in totale), che cerca di mantenere linee che ricordano una coupé. Di qui il nome SportCross. Presentata a Detroit nel 2001, arriva anche in Italia a fine 2002.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,725
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.360 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1988 cc
Cilindri ..... 6 in linea
Potenza ..... 155 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico/manuale

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 215 km/h

PREZZO ..... Euro 29.279

Nuova GS

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

L'ultima generazione della GS viene presentata al salone dell'auto di Ginevra del 2004 e arriva in commercio l'anno successivo. Rispetto alle generazioni che la precedono, la nuova GS mantiene lo stesso parco motori: ovvero il 3.0 V6 (per cui è previsto anche l'abbinamento alla trazione integrale) e il 4.3 V8. In un secondo momento queste unità vengono rimpiazzate da un 3.5 V6 da 303 Cv e da un 4.6 V8 che sviluppa una potenza di 342 Cv. La GS 460, destinata al mercato americano, prevede anche un cambio automatico a otto rapporti e delle sospensioni adattive, rese disponibili in un secondo momento pure sulla GS 350. Entrambi appartengono alla generazione evoluta dei grossi propulsori Lexus che presentano interessanti innovazioni tecniche, in particolare il doppio sistema di iniezione, diretta e indiretta.



1

1. Il frontale della prima serie della Lexus GS
2. Un particolare dei gruppi ottici posteriori della berlina Lexus



FOCUS
Ibrida da 345 Cv

La GS 450h è la versione ibrida che si aggiunge alla gamma GS nel 2007 ed è dotata del sofisticato sistema Hybrid Sinergy Drive. Ad un propulsore termico 3.5 V6 benzina ad iniezione combinata (sia diretta che indiretta), viene abbinato un motore elettrico a magneti permanenti da più di 140 kw, per una potenza complessiva che nelle versioni che si succedono arriva ad un totale di 345 Cv.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
GS 300, 350	dal 2005
GS 450h	dal 2007
GS 460	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,850
Larghezza ..... m 1,820
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.640 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2995 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 249 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h

PREZZO ..... Euro 49.900

Nuova IS

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Nel 2005 viene presentata la nuova generazione della IS, completamente ridisegnata rispetto ai modelli che la precedono. Soprattutto al frontale, dove ricorda nella linea affusolata il precedente prototipo di coupé LF-C. La nuova IS a differenza della serie precedente, non viene proposta una variante familiare SportCross per via dello scarso riscontro commerciale avuto. Dotata di una meccanica a trazione posteriore, è offerta con una trasmissione automatica a sei rapporti e all'esordio è proposta con due motorizzazioni: ovvero un V6 benzina da 208 Cv e il primo propoulsore a gasolio marchiato Lexus. Quest'ultimo è un 4 cilindri in linea da 2,2 litri per 177 Cv che è in grado di spingere la versione 220d della giapponese fino a una velocità di 217 chilometri orari. Come nel più classico stile del luxury brand Toyota, anche questa IS ha interni comodi e lussuosi, nonché dotati delle ultime tecnologie in tema di sicurezza ed *infotainment* di bordo. A differenza del passato, poi, ne vengono proposte due versioni, la F e la C, che vale la pena di analizzare nel dettaglio. La IS F è la variante più prestazionale della gamma e viene presentata ufficialmente al salone di Detroit nel gennaio del 2007. Il progetto è curato dall'ingegnere giapponese Yukihiko Yaguchi, il papà della Toyota Supra, che parte da concetto base di realizzare si un'auto sportiva, ma anche comoda e confortevole per quattro passeggeri. Le prestazioni sono garantite dai 423 Cv del 5.0 V8 ad iniezione diretta, che le fa bruciare gli 0-100 chilometri orari in meno di 5 secondi e la spinge fino ai 270 orari di velocità massima. Nel 2008, infine, arriva una nuova variante di carrozzeria, la cabriolet, che debutta al salone dell'auto di Parigi e viene equipaggiata con un tetto in metallo e vetro capace di ripiegarsi elettricamente nel bagagliaio in appena 21 secondi.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,585
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,425

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.575 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2500 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 208 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... a 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Euro 37.200



4

LE VERSIONI

Modello	Produzione
IS 250	dal 2005
IS 220d	dal 2005
IS F	dal 2008
IS C	dal 2009






1

1. La nuova IS è completamente diversa rispetto alla precedente. La linea è affusolata, simile a una coupé
2. Il cerchio della IS
3. I lussuosi interni della versione cabriolet
4. Il tetto retrattile della Lexus IS 250C
5. La 250C, la versione cabriolet della nuova Lexus IS


2


3


5



FOCUS
Il primo diesel

La 220d arriva nel 2005 (disponibile solo sui mercati europei) ed è la prima Lexus equipaggiata con motore diesel. In realtà si tratta del 4 cilindri 2.2 in alluminio di fabbricazione Toyota, che sviluppa una potenza di 177 Cv ed è abbinato esclusivamente a un cambio manuale a sei rapporti.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,585
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,425
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.595 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2231 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 177 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... a 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h
PREZZO ..... Euro 32.900

Nuova LS

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Berlina



L'ammiraglia Lexus si rinnova completamente nel 2006, al punto da non avere più neanche un pezzo in comune con i modelli precedenti. Perciò, più che di quarta generazione, per questa storica berlina di rappresentanza si può senza meno parlare di un progetto completamente nuovo. Viene presentata sotto forma di concept car col nome di LF-Sh al salone dell'auto di Tokyo del 2005 e, prima volta per un'auto del genere, proposta in versione ibrida, mentre il debutto nella sua veste definitiva avviene l'anno successivo a Detroit. La nuova LS 460 è il primo modello Lexus ad essere prodotto sia nella versione normale che in quella con passo allungato, mentre a partire dal 2008 viene anche equipaggiata con la trazione integrale. Ma dal punto di vista tecnico è da segnalare innanzitutto l'introduzione, per la prima volta su un'auto di serie, del cambio automatico a otto rapporti: la concorrenza tra le vetture premium, in primis quella delle tedesche Mercedes e Bmw, arriva invece al massimo a sette. C'è poi la novità del motore, sempre con otto cilindri a V ma ora di cilindrata più alta: 4,6 litri. Migliorano di conseguenza le prestazioni e la brillantezza, grazie soprattutto ai 498 Nm di coppia massima, seppur la velocità rimane autolimitata a 250 chilometri orari: la LS 460, ad esempio, scatta ora da 0 a 100 in 5,7 secondi. Gli interni amplificano quella sensazione di opulenza che i designer vogliono trasmettere con il look della carrozzeria, e sono dotati di tutti i comfort che la recente tecnologia può offrire: climatizzazione con sensori ad infrarossi che rilevano la temperatura corporea dei passeggeri o massaggio incorporato nei sedili, solo per fare alcuni esempi. C'è poi l'*infotainment* di ultima generazione, con sistemi di navigazione Gps e schermi Lcd, e non mancano neanche i più moderni sistemi di sicurezza e assistenza alla guida, come il radar anti collisione. Dotazioni disponibili anche sulla LS 600h, che arriva sul mercato nel 2007 e viene sviluppata sul pianale della LS a passo lungo: si tratta della prima berlina top di gamma con trazione ibrida della storia Lexus, che accanto al motore termico ne monta uno elettrico con batterie al nickel metal-idruri.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,030
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,475
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 2.000 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4608 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 381 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Euro 97.950

LE VERSIONI

Modello	Produzione
LS 460	dal 2006
LS 600h	dal 2007



LA TECNICA

La LS 460 vanta il record di montare per la prima volta su una vettura di serie un cambio automatico a otto rapporti. Questa trasmissione, più leggera e compatta rispetto alla media, è anche silenziosa. Grazie al controllo del sistema idraulico, la selezione delle marce è molto rapida, e la loro disponibilità garantisce massime prestazioni con minimi consumi.



1

1. LLa versione 460 della Lexus LS, una vettura totalmente rinnovata rispetto alle generazioni precedenti
2. Un particolare dei fari anteriori dell'ammiraglia Lexus, la 600h



2



FOCUS
Ammiraglia ibrida

La LS 600h, prima ammiraglia ibrida della storia Lexus, arriva nel 2007, ed è spinta da un motore termico a benzina 5.0 V8 e da uno elettrico, per una potenza totale di circa 450 Cv e uno scatto da 0 a 100 chilometri orari in poco più di 6 secondi. Le emissioni di anidride carbonica sono di 219 g/km.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,030
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,475
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 2.290 kg
MOTORE TERMICO
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata/cilindri ..... 4969 cc/8 a V
Potenza ..... 394 Cv
MOTORE ELETTRICO
Potenza ..... 165 kW
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore/Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Euro 127.100

Ley

Arnstadt
Germania
1856 - 1929

Antica e importante fabbrica con sede ad Arnstadt, in Turingia. Viene fondata da Rudolf Ley, una figura di rilievo nell'automobilismo tedesco. Quando nel 1905 decide di entrare in questo settore lo fa con lo spirito di voler costruire una serie di automobili alla portata di tutti. In quel tempo, infatti, il mercato è monopolizzato dalla Mercedes che propone modelli non proprio economici.

La Casa riesce in pieno nell'intento. Non solo, si fregia anche di essere il primo marchio a dotare in Germania le vetture di alcune notevoli innovazioni come il cambio in blocco con il motore. La prima Ley viene presentata nel 1905, in forma di un prototipo dotato di un motore a quattro cilindri. L'anno dopo inizia la produzione in serie sotto il marchio Loreley. A distinguere la Casa tedesca anche alcune automobili dall'orginale carrozzeria aerodinamica a goccia di Paul Jaray brevettate nel 1921. Rudolf Ley è uno dei primi ad ordinarla e, entusiasta, l'anno dopo ne riceve anche una a due posti da corsa. Contemporaneamente la Ley inizia la costruzione di autocarri che continua fino al 1929 quando la Casa cessa l'attività, mentre la produzione di vetture si ferma nel 1927.

Leyat

Meursault
Francia
1913 - 1921

Piccola Casa francese che si ricorda per un'interessante vettura chiamata Hélica. Progettata da Marcel Leyat, si distingue per una grande elica posta nella parte anteriore del veicolo e collegata direttamente al motore. Prima del debutto della produzione in serie, il costruttore di Meursault prepara un prototipo a propulsione a elica chiamato Helicocycle. È un primo passo verso la Hélica che vede la luce dopo la Prima guerra mondiale. Vista la sua particolare carrozzeria, la Hélica viene subito ribattezzata come The plane without wings (l'aereo senza ali) ed è disponibile in tre versioni: berlina, furgoncino e con carrozzeria aperta. Gli esemplari venduti tra il 1919 e il 1925 sono circa trenta. Tra le principali caratteristiche i freni anteriori, le sospensioni indipendenti su tutte e quattro le ruote e la struttura portante in legno. L'automobile, del peso di 225 chilogrammi, monta un motore Anzani a due cilindri a V con raffreddamento ad aria (8 Cv di potenza) ed è in grado di raggiungere gli 80 chilometri orari. La produzione termina nel 1921, ma ancora nel 1927 una Hélica si fa notare positivamente sulla pista di Montlhéry.

La Hélica, l'originale vettura della Casa francese Leyat, monta un motore da 8 Cv



Leyland

Leyland, Inghilterra 1907 - 1988



Una MG BGT degli anni Sessanta

In gran parte legato al successo degli chassis per i tipici autobus londinesi double-decker, questo marchio nasce nell'omonima città inglese del Lancashire. A James Summer, che fin dal 1892 inizia la costruzione di telai, si affiancano i fratelli Spurrier e dal 1907 appare per la prima volta la ragione sociale Leyland Motor Limited. La Leyland si costruisce nel tempo una solida reputazione come costruttore di bus, le commesse militari interrompono però la produzione durante le due guerre mondiali. Mezzi civili usciranno dalle fabbriche solo nel periodo intermedio alle due guerre e in seguito solo dal 1946.

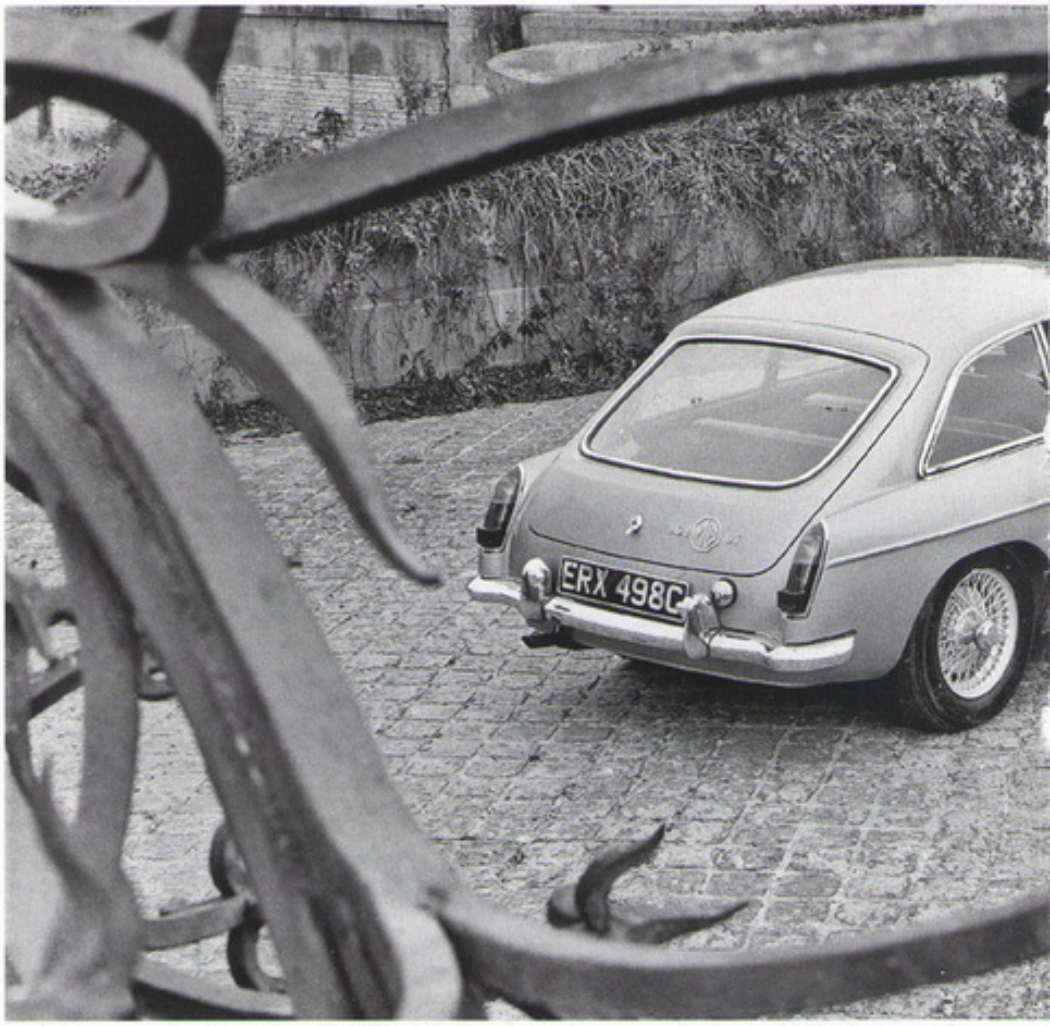
Nel 1920 un'attività collaterale legata all'automo vede la Leyland impegnata nella costruzione di una vettura aperta di lusso in due versioni: due e cinque posti. Progettata dal popolare quanto sfortunato pilota inglese J.C. Perry Thomas, all'epoca direttore tecnico della Leyland, viene prodotta in venti esemplari fino al 1923 e vanta due possenti motori 8 cilindri di 6,9 o 7,3 litri. Leviathan, Titan e Tiger sono alcuni dei nomi che rendono famoso e solido il marchio: Leyland si impegna nella ricerca proponendo alcune storiche innovazioni quali la scocca integrale nella costruzione dei bus per l'esportazione e il motore posteriore per i double-decker. Siamo rispettivamente nel '51 e nel '52. Il motore posteriore prelude alla possibilità di operare l'esercizio di questi autobus con una sola persona in veste di autista e di bigliettaio. Negli stessi anni la Leyland Motors acquista la Albion Motors, un'azienda di Glasgow, e le due produzioni si fondono gradatamente. Un susseguirsi di cambiamenti nei regolamenti per il trasporto delle persone, alcuni assolutamente imprevedibili, impegnano la Leyland nella costruzione di numerose varianti. I nuovi modelli di autobus Panther, Leopard e National rendono sempre più solida la Leyland che nel '60, con l'acquisto della Standard Triumph, entra uf-

IL PERSONAGGIO

Donald Stokes

L'uomo più rappresentativo dell'intera storia dell'industria automobilistica inglese è certamente Donald Stokes, meglio conosciuto come Lord Stokes. Una storia segnata dalla passione per i bus e le sfide difficili. Nato a Plymouth nel 1914, figlio del responsabile dei trasporti municipali, già intorno ai dieci anni matura la decisione di voler lavorare alla Leyland, i cui bus riempiono di sogni la sua infanzia. Donald non segue mai un corso di studi completo. A sedici anni entra come tecnico apprendista alla Lancashire, compagnia che poi entra nel gruppo Leyland, con la quale ha a che fare per tutta la vita. Intuisce che il futuro delle vendite è in America Latina ed in Medio Oriente e rimane famoso per aver ottenuto una commessa di oltre 600 autobus londinesi dal governo di Cuba. Conduce con successo i passaggi dell'integrazione tra le varie marche inglesi e ne diventa l'indiscusso capo nel 1968. Si rende conto che la Austin Morris non è assolutamente in grado di competere con le rivali Ford e Vauxhall e non ha progetti nei cassetti. La marca di volume del gruppo affossa tutti i suoi entusiasmi. Uomo di grande passione ed umanità, anziché provvedere a pesanti ristrutturazioni e dolorosi tagli, tenta senza successo la via della gradualità. Così, dopo aver portato il gruppo inglese ad oltre 180mila dipendenti e al quinto posto della graduatoria mondiale, ne gestisce anche il declino accelerato dalla crisi petrolifera del '73. Nel '75 gli succede Don Ryder. Sir Donald Stokes muore all'età di 94 anni il 21 luglio 2008.

Leyland



ficialmente nel mondo delle auto. Intanto un altro storico marchio inglese entra in crisi e la Leyland Motor nel '67 viene chiamata al salvataggio della Rover/Land Rover. L'intero comparto automobilistico è in difficoltà: nel '66 la Jaguar Cars entra a far parte della British Motor Corporation, proprietaria della quasi totalità dei restanti marchi del Regno Unito: Austin, MG e Morris solo per citare i più importanti. Nasce così la British Motor Holding Ltd. che avrà vita assai breve: già nel 1968 avviene infatti la fusione tra quest'ultima e la Leyland Motor.

LA BRITISH LEYLAND MOTOR CO.

Nasce la British Leyland Motor Corporation che raggruppa circa il 90 per cento dell'intero comparto motoristico inglese.
La necessità di investire per la rivitalizzare il settore auto, profondamente in crisi per un'impressionante sovrapposizione di modelli in concorrenza fra loro, nonché le durissime battaglie sindacali che portano a un decadimento della qualità del prodotto e dell'intero indotto della componentistica, spingono al tentativo estremo di rendere più indipendente all'interno del gruppo il settore autobus e veicoli commerciali ancora in attivo.
Nasce nel 1981 la divisione Leyland Bus destinata ad essere venduta alla Volvo nel 1988, decretando la scomparsa del marchio. Mentre tutto ciò avviene il marchio Leyland si rivitalizza proprio in Italia, in ragione dei rapporti di collaborazione con la nostra Innocenti.
Nel 1960 infatti la Innocenti inizia a produrre su licenza della Austin la A40, una berlina 3 porte disegnata da Pininfarina. A questa vettura poco fortunata si affianca la piccola Innocenti 950 spyder soprannominata Innocentina disegnata da Ghia, cui fa seguito nel '63 la IM3 derivata dalla Austin 1100. Seguono, sulla stessa scocca, le versioni semplificate I4, la lussuosa IM3S e la I5.
Nel 1965, frattanto, la Innocenti inizia la produzione della Mini su licenza inglese. Ma è solo nel 1971 che il nome Leyland attraversa la Manica per giungere in Italia: la Innocenti, in profonda crisi manageriale, sembra destinata a passare sotto l'Alfa Romeo e gli inglesi temono di perdere non solo un grande licenziatario ma anche la rete commerciale delle Austin e Morris che fa capo alla Innocenti stessa fin dai primi anni Sessanta. Viene costituita a Milano la British Leyland Italia S.p.A. che rileva dalla Innocenti l'importazione delle Austin, MG e Morris, oltre a gran parte della rete commerciale italiana. Sempre la British Leyland Italia assume direttamente l'importazione di Jaguar, Rover, Land Rover e Triumph non rinnovando contratti nelle mani di aziende storiche come Bepi Koelliker ed FT Tarchini di Milano, Fattori & Montani di Roma, e Ducati Meccanica di Bologna. Ma già verso la fine del 1971 l'accordo tra Alfa Romeo ed Innocenti comincia ad allontanarsi fino a che, nel marzo del 1972, la British Leyland Motor Corporation riesce ad acquistare la Innocenti Automobili e fonde nella nuova Leyland Innocenti S.p.A. tutte le sue attività italiane di produzione, importazione e distribuzione.
Dal '71 al '75 la fabbrica di Lambrate produce circa 200.000 Mini suddivise tra Mini 1000, Mini Cooper, Mini Traveller e Mini Matic. A questi modelli si affiancano, a partire dal 1974, le Mini 90 e 120 la cui storia risale al 1969. In quegli anni la dirigenza italiana della Innocenti pensa di affrancarsi dalla costosa licenza di produzione delle vetture inglesi e prende in considerazione delle proposte per piccole vetture di Michelotti e Bertone: con quest'ultimo la collaborazione è già consolidata fin dai tempi degli scooter Lambretta e del ciclomotore Lui. Ma la crisi manageriale raffredda questa corsa al nuovo modello e il progetto di Bertone viene riscoperto proprio dalla nuova dirigenza inglese che decide di produrlo: si rinuncia a rinnovare telaio e motore, e si utilizza la scocca della Mini. Nascono così le Leyland Innocenti 90



1

La curiosità
Con la Williams in Formula 1



All'inizio degli anni Ottanta il marchio Leyland balza prepotentemente alla ribalta del grande pubblico internazionale quando compare, stampato a grandi lettere di colore bianco-verde, sulle fiancate delle monoposto del **Team Williams di Formula 1** (nella foto) il debutto è estremamente fortunato: con una di queste vetture, il pilota australiano Alan Jones ottiene la pole position, la vittoria e il giro più veloce al Gran premio d'Argentina che apre la stagione 1980. In poche ore il nome della Leyland è suoi quotidiani di tutto il mondo. È l'inizio di una cavalcata trionfale che a fine anno vede la Williams conquistare 7 vittorie, il suo primo titolo mondiale con Jones ed il terzo posto nella classifica finale con Carlos Reutemann. Una stagione così brillante è ovviamente irripetibile, ma anche nel 1981 le Leyland-Williams sono tra le protagoniste dei gran premi di Formula 1. Carlos Reutemann ed Alan Jones si impongono in 4 gare e lottano fino all'ultimo per il titolo mondiale che va a Nelson Piquet. L'argentino è secondo e l'australiano terzo. La collaborazione Leyland-Willams si chiude qui dopo due soli anni, ma la marca britannica ha un modo di rilanciare la sua notorietà a livello internazionale.



2

1. Una coupé MG B, in produzione tra il 1962 e il 1980
2. Una Austin Allegro prodotta dalla British Leyland

e 120: con esse si vuole dare nuovo impulso alla fabbrica di Lambrate che con la sola Mini classica comincia a sentire forte il peso della concorrenza in un segmento sempre più competitivo.

Siamo al 1974, e dallo stabilimento di Lambrate escono le Mini Export, le nuove 90 e 120 e le Leyland Innocenti Regent. Quest'ultimo modello è derivazione diretta della Austin Allegro rivista e allestita in maniera lussuosa per cercare di recuperare la clientela della IM3. La presentazione nel novembre del 1973 avviene in concomitanza con la prima domenica a piedi, conseguenza della crisi petrolifera. La Regent, vettura nata per essere di lusso e accompagnare nella crescita l'esigente cliente Mini, viene travolta da una delle crisi più forti del mercato auto in Europa. La Leyland UK comincia a rivedere i suoi piani e tenta di ridurre produzione ed occupazione anche in Italia. A Lambrate la situazione sindacale è esplosiva e dopo un anno di lotte la Leyland Innocenti alla fine del '75 chiude i battenti. Viene poi rilevata l'anno successivo dalla GEPI con Alejandro De Tomaso. Nel '76 a Roma apre di nuovo la British Leyland Italia con il compito di riprendere l'importazione delle vetture inglesi del gruppo di cui segue le vicissitudini. Viene ceduta la Jaguar e scompaiono, fra gli altri, i marchi Triumph e Morris. Nel '78 la società italiana diviene Leyland Italia e nel 1984 lascia il testimone alla Austin Rover Italia.

Luca Apollonj Ghetti

Le Zèbre

Parigi
Francia
1909 - 1932

Le Zèbre è un marchio francese che nasce nel 1909 a Parigi. Nei primi tre anni d'attività la società è registrata con il nome Bizet costruction, dal nome di uno dei fondatori, e solo nel 1911 la ragione sociale muta in Société Anomyne des Automobiles Le Zèbre. Altra fondamentale figura nella storia di questa Casa è Jules Salomon che conosce Jacques Bizet (figlio del noto compositore della Carmen Georges Bizet) quando lavorano alle dipendenze della Casa francese Unic. I due nel 1908 decidono di studiare insieme la progettazione di una vettura. Si chiama Type A, una monoposto (facilmente trasformabile in una biposto) dotata di un motore monocilindrico che sviluppa una potenza di 6 Cv che permette alla piccola vettura di raggiungere i cinquanta chilometri orari. Nonostante le dimensioni ridotte la vettura piace molto e il successo è tale che sono circa un centinaio le auto uscite dagli stabilimenti di Suresnes, sede in cui si è trasferita l'azienda.
Viene deciso che ogni automobile è chiamata con una lettera dell'alfabeto. Vengo presentate, quindi, la Type B, la C e la D progettate tutte da Salomon che a partire dal 1919 lascia la società per trasferirsi alla Citroën. Tutti i modelli si affermano nel mercato grazie alle doti di affidabilità, robustezza ma soprattutto per il prezzo contenuto.
L'ultima vettura prodotta è la Type Z. Per la progettazione di questo nuovo modello la Casa chiede aiuto all'ingegnere inglese Harry Ricardo (noto per suoi studi sui motori a combustione interna). L'auto nasce con l'intenzione di rilanciare l'azienda che non naviga più in buone acque da quando Salomon esce di scena. Il lancio della Type Z, accolta bene dalla stampa, non riesce, però, come sperato. Esteticamente l'auto è molto diversa dalle precendeti vetture con marchio Le Zèbre e, nonostante le indiscusse doti tecniche e una carrozzeria caratterizzata da linee eleganti, non riesce a conquistare gli automobilisti. Il flop commerciale dà il colpo di grazia alla società che chiude nel 1932 dopo aver prodotto circa 9.500 automobili.

Una Le Zèbre A3-12 del 1911, spinta da un monocilindrico da 6 Cv



Liaoning Shuguang

Dandong
Cina
1984

La Liaoning Shuguang, conosciuta anche come SG, è una Casa con sede a Dandong, a nord della Cina. È attiva dal 1984 ma nasce come Dandong Vehicle Part Factory per la produzione di componenti. Nei primi anni d'attività l'azienda opera in maniera artigianale con appena dieci operai. La fabbrica cresce rapidamente e dopo appena quattro anni la produzione è di 10.000 assali. Infatti, la Casa cinese, che si avvale di undici impianti di produzione, è specializzata anche in componenti per autoveicoli come sistemi frenanti e assali. La Liaoning Shuguang si distingue per la produzione di Suv (nel 2003, sono 20.000 gli esemplari costruiti), autobus (noti con il marchio HuangHai), pick up, veicoli speciali e commerciali.
Nel corso degli anni la società cinese adotta diversi nomi fino al 2003 quando muta la ragione sociale in Liaoning Shuguang Automotive Group Co. Ltd. L'azienda ha sedi anche negli Stati Uniti a nella Corea del Sud.
www.sgautomotive.com

Il pick up DD



Ligier

Abrest
Francia
1968



1

La Ligier è una Casa francese nota per la produzione di microcar e per la positiva partecipazione alle competizioni, fino al campionato di Formula 1. La fonda l'ex pilota Guy Ligier, famoso soprattutto negli anni Sessanta, quando nel 1968 insieme a Jo Schlesser decidono di progettare delle vetture di Formula 2 e sport. Le Ligier non sfigurano tanto che nel 1974 la scuderia francese si aggiudica il Giro Automobilistico di Francia con la JS 2. La vettura prende il nome dalle iniziali di Jo Schlesser, decuduto nel 1968 durante la sua partecipazione al Gran premio di Francia alla guida di una Honda. La vettura è mossa inizialmente da un propulsore 6 cilindri Ford sostituito in seguito da un motore 6V Maserati di 2670 cc. In Formula 1 la Ligier si prende diverse soddisfazioni.
In venti anni la Casa disputa 326 gran premi, ottiene cinquanta podi, nove vittorie, un secondo posto nel campionato Mondiale dei costruttori nel 1980, per finire con Olivier Panis che vince il Gran premio di Monaco il 19 maggio 1996.
Dopo quasi dieci anni la Ligier torna nel mondo automobilistico delle competizioni con l'acquisto della Automobiles Martini e la costruzione di una monoposto da Formula 3 e di un prototipo di barchetta Sport.
Dagli stabilimenti di Vichy escono anche le microcar, le due posti che si guidano senza patente a partire dai sedici anni di età.
Si tratta di quadricicli leggeri, adatti in modo particolare al traffico cittadino, disponibili in una vasta gamma: dai quad (linea Quad) ai veicoli commerciali (Pro), alle sportive Fun e finire alle Classic e Loisirs. Una tra le più interessanti è la Be Up, che appartiene alla collezione Fun insieme alla Be Two evoluzione dell'Up. La vettura nasce in collaborazione con la Piaggio e Giugiaro Design.
www.automobiles-ligier.com

1. La Ligier JS 49 da competizione
2. La micro car Ligier Be Two
3. Il mini furgoncino Optimax
4. La X-TOO, quadriciclo leggero della Ligier


2


3



4

Lincoln

Detroit, Stati Uniti 1917



Il marchio Lincoln nasce nel 1917 e prende il suo nome dal sedicesimo presidente degli Stati Uniti, Abraham, per il quale Henry M. Leland ha una venerazione. Leland viene dalla Cadillac, di cui è uno dei fondatori, che lascia durante la Prima guerra mondiale per dar vita alla Lincoln Motor Company per costruire motori di aereo Liberty insieme a suo figlio.
L'automobile Lincoln comincia dopo la fine della guerra, quando le fabbriche vengono riconvertite a uso civile. È del 1920 la prima quattro ruote, denominata L. Ma l'auto, molto potente e costosa, è un insuccesso finanziario, e l'azienda finisce in bancarotta. All'inizio del 1922, la Lincoln viene messa all'asta. Henry Ford contatta preventivamente Leland e gli promette di lasciarlo a capo dell'azienda che lui comprerà. Tutto ciò avviene il 4 febbraio, la Lincoln diventa un marchio del gruppo Ford per 8 milioni di dollari, mentre la luna di miele tra i due manager dura solo sei mesi, al termine dei quali Leland è messo fuori.

1. La Lincoln Sunshine Special
2. Una Premiere Landau con hard top del 1957
3. La berlina a 4 porte Versailles del 1978



2



3

COMINCIA L'ERA FORD

Lincoln è un marchio di lusso, destinato a competere con le Cadillac dei rivali di General Motors. Nel 1923, dopo aver introdotto diversi modelli, le vendite Lincoln aumentano del 45 per cento e alla fine dell'anno i conti tornano in attivo. Nel 1924 nasce una grossa berlina destinata alla polizia, la Police Flyers, che può contare su freni su tutte e quattro le ruote, una scelta tecnica introdotta sulle auto civili solo due anni dopo.
Nel 1934, al Century Of Progress Exhibition di Chicago, la Lincoln presenta un prototipo di auto "piccola", costruito dalla Briggs e disegnato da John Tjaarda, che fa da base nel '36 alla Zephyr, modello di gran successo. La Zephyr ha un motore 12 cilindri di 4,3 litri e tecnicamente è avanzata perché la carrozzeria è a scocca portante, mentre la concorrenza è ancora sul telaio separato. L'auto nasce per volere di Edsel Ford, figlio di Henry, e la sua versione cabriolet 4 posti model year '38 e '39 è la più apprezzata. Nel 1940 fa da base alla prima Continental, l'auto più importante della storia Lincoln. Agli inizi dgli anni Trenta, Edsel crea in Ford un centro di design e chiama a dirigerlo Eugene T. "Bob" Gregorie, il papà della Continental.



Nel 1954, il marchio produce la Capri, equipaggiata con un potente V8 che la trasforma in una delle vetture più veloci dell'epoca. La Lincoln Capri, un mix perfetto di lusso e prestazioni, conquista i primi quattro posti nella Carrera Panamericana in Messico nel '52 e nel '53, i primi due nel 1954. La Continental Mark II è del 1955, sviluppata sotto la direzione di William Clay Ford, figlio di Edsel. Nel 1958 la Mark III viene offerta come mar-



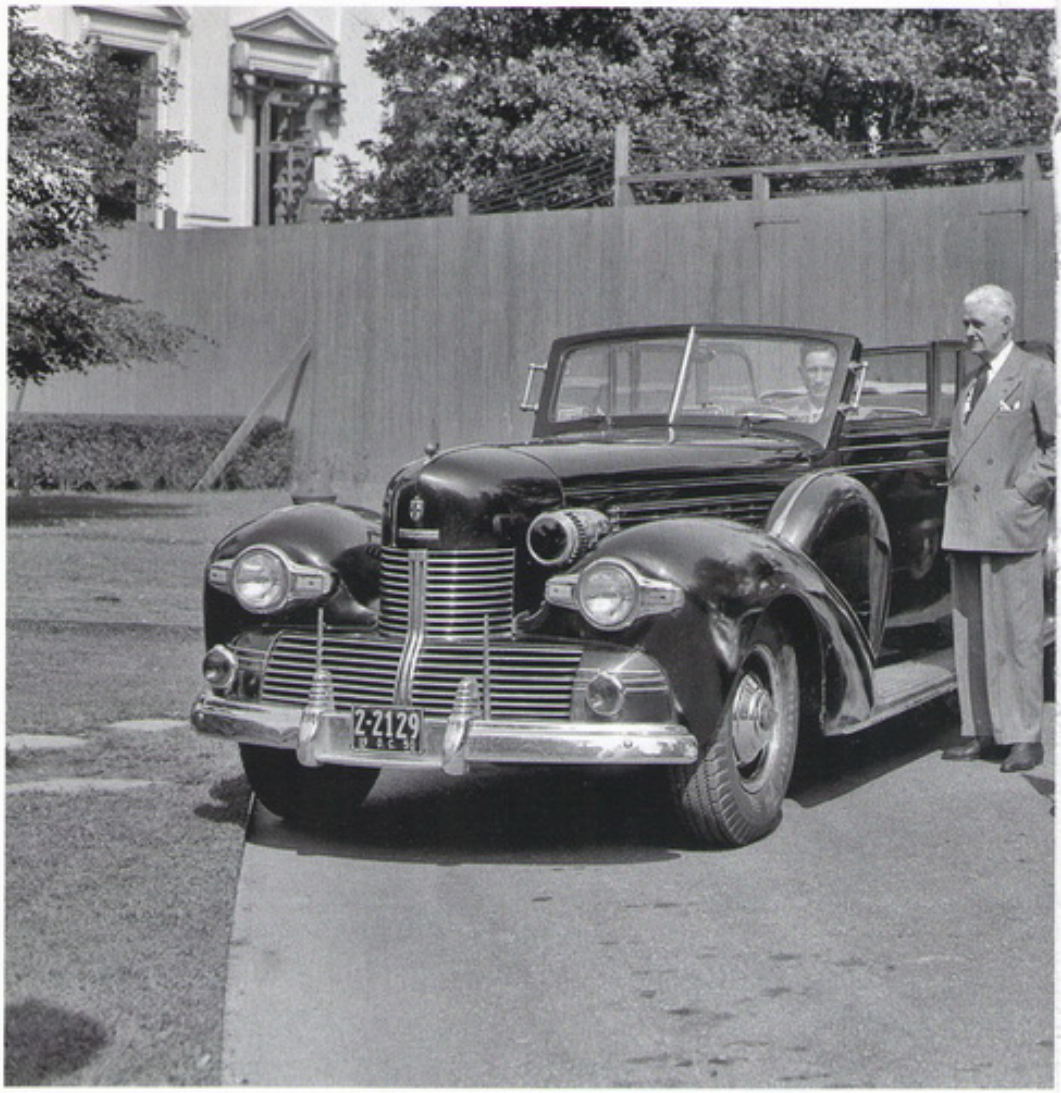
1

Il design
Il capolavoro Continental

La Lincoln Continental del 1940 è la più bella auto del mondo. Parola di Frank Lloyd Wright, il celebre architetto del nostro Novecento. È disegnata da Eugene Turenne Gregorie, conosciuto come Bob, nato nel 1909 e fattosi le ossa come architetto in un cantiere navale. Nel 1933, dopo un breve passaggio all'Art&Color della General Motors, il centro stile creato da Harley Earl, viene chiamato in azienda da Edsel Ford, che contrariamente al padre Henry, punta decisamente sullo stile delle auto. Gregorie dirige il piccolo – rispetto a quello di Gm – centro stile del gruppo Ford fino al 1948, in una sintonia con Edsel perfetta quanto avversata dal capo degli ingegneri. La Continental nasce proprio da una conversazione tra i due sull'ipotesi di montare il V12 della Zephyr su altre carrozzerie e su altri modelli da proporre. È il novembre del 1938, i due si intendono a meraviglia tant'è che nel giro di un'ora Gregorie si ripresenta dal suo capo con un abbozzo di disegno della Continental convertibile, su base Zephyr. Edsel lo vede e gli dice: "Non cambiare una linea. Quanto ci vuole per farla?". Gregorie è incoraggiato ma non crede che quella possa essere l'auto definitiva. Prepara un modellino in scala e torna da Edsel, il quale ha la stessa reazione: «Non cambiamo nulla. Non cambierò una linea di questa». Per le sue vacanze d'inverno in Florida del marzo 1939, il capo ordina a Gregorie e al suo staff un'auto completa e marciante, chiamata poi Continental. Quella di Edsel è "The Special Lincoln Zephyr for Edsel Ford".

ca separata a un prezzo più contenuto delle contemporanee e gigantesche Capri e Premiere spinte da un motore di 7048 cc da 375 CV. Nel 1959 esce la Continental Mark IV, opulenta cabriolet con i suoi 5 metri e 80 centimetri di lunghezza e il suo peso di 2350 chili. La Mark V del 1960 è la più grande e pesante auto americana mai vista, tanto che diversi proprietari devono allargare i loro garage per ospitarla. Dal '61, le nuove Continental vengono ridisegnate, in dimensioni leggermente più piccole. Negli anni Settanta restano auto eleganti, confortevoli e discrete nonostante la mole. All'inizio degli anni Novanta, la Lincoln MK VIII è la risposta alle auto di lusso europee e giapponesi, con guidabilità e tenuta di strada più all'altezza di un'auto con ambizioni sportiveggianti. La Lincoln Town Car, altro monumento al lusso, appare per la prima volta nel 1981, arrivando nelle sue diverse generazioni fino al terzo millennio. È una berlina tradizionale, apprezzata per questo dalla clientela del marchio: la versione del 1990 viene premiata Auto dell'Anno dalla rivista Motor Trend. In America, e da qui nel mondo, comincia l'era dei Suv, gli Sport Utility Vehicle, sviluppati sulla base dei fuoristrada, più confortevoli e ora anche più stradali. Nel 1997 la Ford, Casa madre della Lincoln, lancia

Lincoln



1. Le gamma delle cabriolet Lincoln anni Cinquanta e Sessanta è tra le più celebri negli Stati Uniti
2. La concept car Ghia Futura del 1955
3. La famosa batmobile del 1966 è una Lincoln
4. Una Mark III del 1956
5. La limousine presidenziale Cosmopolitan del 1950

l'Expedition, primo Suv 4 porte full size, con trazione integrale inseribile. L'anno dopo, sulla base dell'Expedition, viene presentato il Lincoln Navigator. Cambiano alcuni tratti di stile, resta uguale il motore V8 di 5,4 litri con 230 Cv, viene allestito un abitacolo più lussuoso, offerto a 2 o a 4 ruote motrici. Il Navigator è un successo, il 60 per cento dei suoi clienti è nuovo per Lincoln. Nello stesso anno il quartier generale viene spostato da Detroit a Irvine, in California, e nel 1999 Lincoln entra nel PAG, Premier Automotive Group, dove la Ford mette insieme i marchi di lusso del gruppo, per una migliore gestione comune. Nello sviluppare la sua produzione, la Lincoln è molto attenta a dotare le sue vetture di tutto ciò che il progresso tecnologico offre. A fianco al lusso e alla qualità della vita a bordo, declinati ad altissimi livelli, sulle Lincoln contemporanee impera l'hi-tech, come sulle ultime MKX e MKS.

LE AUTO DEI PRESIDENTI

Con un nome di uno dei più celebri presidenti degli Stati Uniti, le Lincoln sono anche tra le predilette dagli inquilini della Casa Bianca. La prima vettura speciale viene prodotta per Franklin Delano. Roosvelt nel '39, una convertibile con un motore V12 chiamata Sunshine Special. Nel 1950 nel parco auto della presidenza finisce una Lincoln Cosmopolitan chiamata Bubble Top, usata da vari presidenti: Henry Truman, Dwight Eisenhower, John Kennedy e una volta anche da Lyndon Johnson. Questa limousine viene ritirata nel 1965. L'auto di John Fitzgerald Kennedy – tragicamente immortalata nel suo assassinio avvenuto a Dallas il 22 novembre del '63 proprio a bordo dell'auto – è una Lincoln Continental convertibile del '61, nota



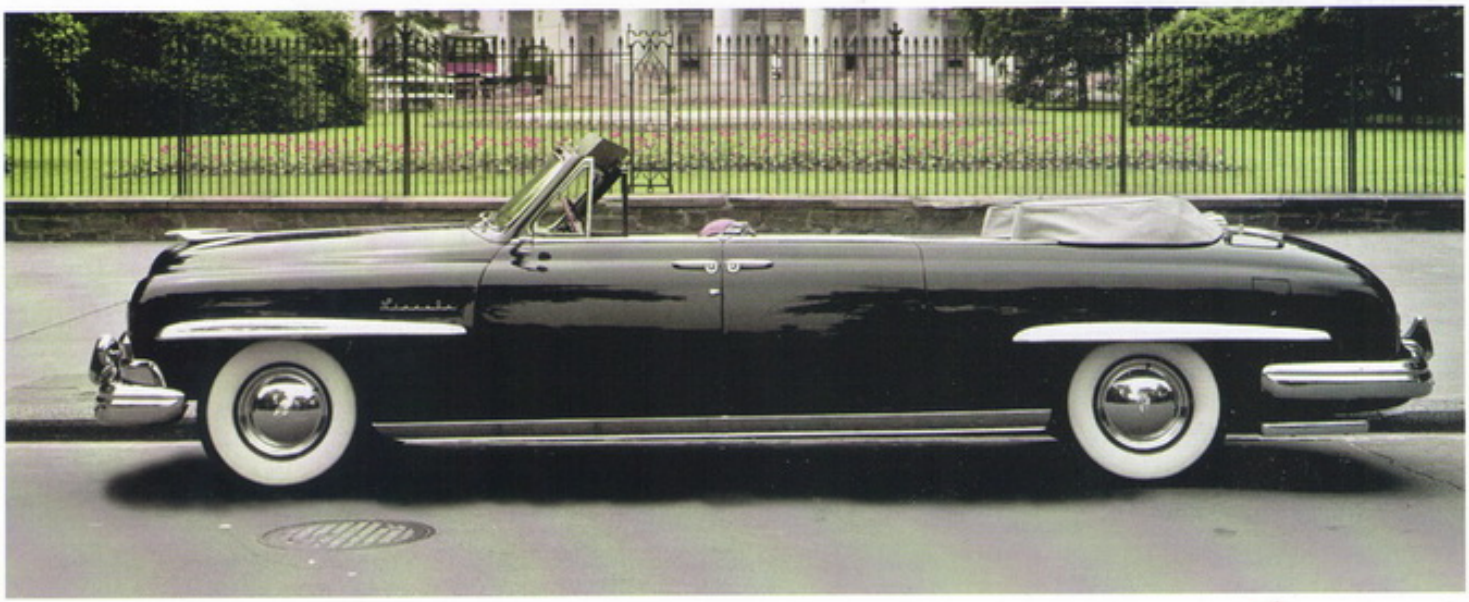
4



1


2


3


5

Lincoln

come la SS-100-X, utilizzata fino al '97 e modificata più volte dopo la scomparsa di Kennedy. Una Lincoln è usata anche da Richard Nixon, Gerald Ford, Jimmy Carter, Ronald Reagan e George Bush fino al 2004, quando la rivale Cadillac il suo posto alla Casa Bianca.

La Lincoln C Concept del 2009, le cui linee prefigurano quelle di una futura compatta

Francesco Paternò

www.lincoln.com
Dearborn, Detroit 32, Michigan
Stati Uniti

LA TECNOLOGIA
La Continental Mark IV



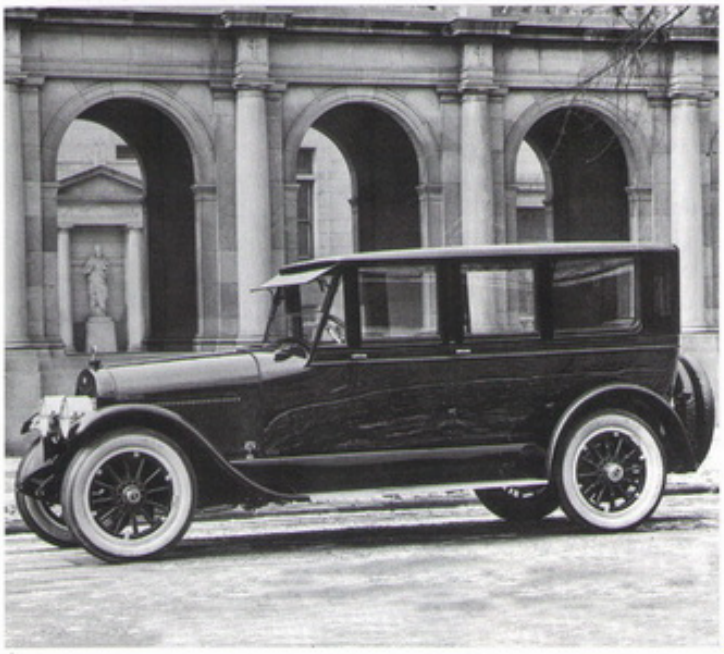
Nel 1958 la Lincoln presenta una delle più grandi auto mai prodotte al mondo. È la *Continental Mark IV*, (nella foto) un transatlantico a forma di cabriolet, lunga 5,80 metri, larga 2,03, dal peso di 2.350 chili. È così ingombrante che in alcune parti degli Stati Uniti la Lincoln deve montare luci di ingombro supplementari per poter circolare. Per muoverla con una qualche disinvoltura, la macchina viene dotata di un gigantesco motore, un V8 di 7048 centimetri cubi che sviluppa 350 Cv e con una coppia motrice di 67,8 kgm. Costruita con una struttura a scocca portante, ha un vantaggio in termini di rigidità e di robustezza rispetto ad altre concorrenti di lusso. La capote, a comando elettrico, si ripiega dietro il sedile posteriore sotto un tonneau-cover in metallo che si richiude a filo del baule. Questa capote ha una particolarità che la rende unica. Se l'auto è parcheggiata scoperta en plein air e comincia a piovere, un servocomando dotato di sensori chiude la capote automaticamente. Un sistema però delicato e fonte di problemi, tanto che la Lincoln offre il dispositivo come optional soltanto per due anni, fino al 1959. A capote chiusa, la Continental Mark IV è caratterizzata dal lunotto denominato Breezway con un'esclusiva inclinazione e con un finestrino ridotto che contribuiscono a ridurre i riflessi dei raggi solari, mantenendo più fresco l'abitacolo. Anteriormente c'è invece un parabrezza panoramico, comparso per la prima volta sulla Cadillac Eldorado nel 1953, segno distintivo delle auto americane prodotte dagli anni '50.



Model L

Produzione 1920 - 1930
Carrozzeria Torpedo - Cabriolet

L'intenzione dell'anziano progettista Henry Leland è quella di proporre, come primo prodotto a marchio Lincoln, una vettura assolutamente di lusso. La base di partenza, come naturale che sia, è la Cadillac 8 V precedentemente disegnata dallo stesso Leland: il prototipo della Model L è dunque pronto già nel settembre del 1920, e per esso viene scelta la carrozzeria di tipo torpedo. Il motore, montato su un grande chassis a lubrificazione centralizzata, è un otto cilindri a V (60°) di 5868 cc e 81 Cv, con albero motore a cinque supporti. La grande cura nell'impostazione della struttura non trova riscontro in alcune soluzioni meccaniche, come ad esempio la scelta di freni a nastro solo posteriori (tipici delle vetture americane anni Venti), e neanche nella scarsa qualità delle varianti di carrozzeria disponibili.



1

1. Una Model L Town Car del 1922
2. Frontale di una L phaeton
3. Il volante ripiegabile della Model L



FOCUS
Motore in evoluzione

L'otto cilindri a V con valvole laterali e testata in ghisa ha un regime di rotazione piuttosto limitato, sviluppando la potenza di 81 Cv a 2.600 giri al minuto. Questo motore subisce pochissime modifiche nell'arco dei dieci anni di vita della L: l'introduzione dei pistoni in alluminio a partire dal 1922 e l'aumento dell'alesaggio nel 1928. La potenza sale così a 90 Cv a 2.800 giri al minuto.



2



3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 7

PORTE 4

PESO ..... 1.980 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5868 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 81 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Dollari 4.600

Tipo K

Produzione 1931 - 1941
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Phaeton

La K si presenta inizialmente come una famiglia di veicoli, che rimane in produzione fino al 1941 e si arricchisce via via di contenuti e modelli. Il primo Tipo K risale al 1931, ha un'interasse di 3,683 metri, e può contare su un motore V8 di 6,3 litri: questa unità deriva direttamente da quella della precedente Tipo L, rispetto alla quale tuttavia ha un doppio carburatore Stromberg ed un rapporto di compressione più alto, per una potenza che sale fisiologicamente a 120 Cv. Anche in questo caso, come sulla L, i freni sono a nastro e montati solo al posteriore: un po' poco, forse, vista la tipologia premium di questo modello. L'auto esce infine dalla fabbrica con carrozzeria phaeton, disponibile sia con due che con quattro porte, sebbene i clienti siano liberi di scegliere qualora desiderino optare per varianti diverse.



1



FOCUS
Nel 1932 si raddoppia

Nel 1932, la produzione delle Series K viene splittata su due linee: la KA (con interassa ridotto a 3,454 metri), che mantiene il V8, e la KB, che invece è equipaggiata con un nuovo V12. Il propulsore otto cilindri mantiene la cilindrata di 6,3 litri, ma la potenza viene incrementata e raggiunge ora i 125 Cv. Dal 1933 in poi anche sulla KA debutta un V 12, anche se di cubatura minore di quello della KB.

1. Una Tipo K Sunshine Special del 1939, in allestimento limousine presidenziale
2. Una Lincoln K phaeton
3. La Lincoln K ha la ruota di scorta alloggiata esternamente



2



3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 7

PORTE 2/4

PESO ..... 2.280 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6300 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

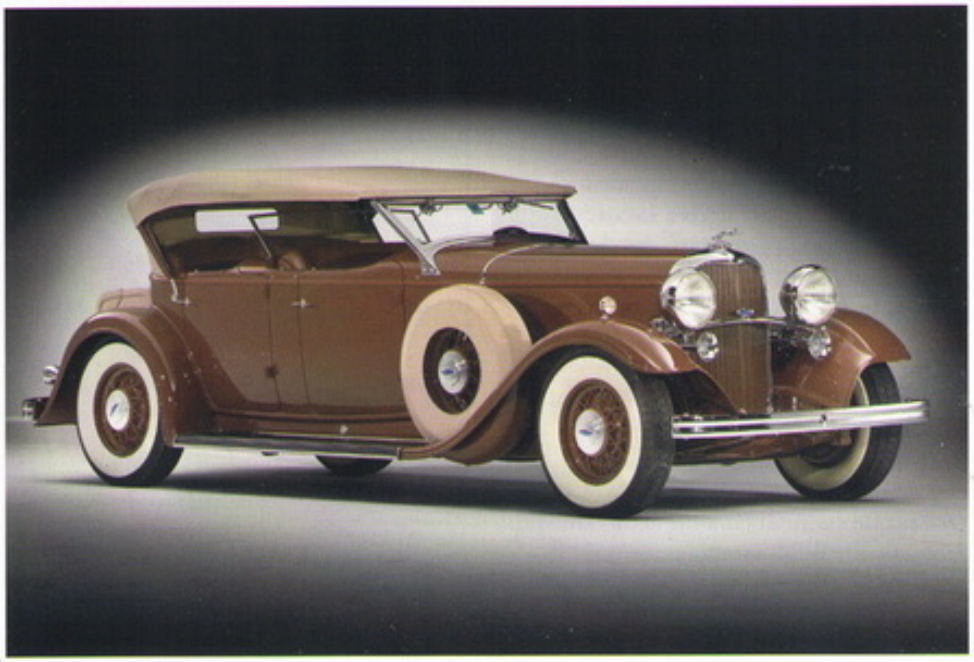
PREZZO ..... Dollari 4.200

Tipo KB

Produzione 1932 - 1942
Carrozzeria Torpedo - Cabriolet

1. L'eleganza delle linee della KB, auto di qualità destinata ad un'utenza più ampia
2. Il dinamismo delle forme traspare anche dalla fiancata e dal posteriore, nonostante il portabagagli esterno
3. Un dettaglio del volante, a quattro razze

La KB può essere considerata come l'evoluzione della famiglia K. Realizzata su un telaio più lungo rispetto alla K ed alla KA, quest'auto è spinta da un nuovo e poderoso dodici cilindri a V: si tratta del 7,3 litri da 150 Cv, fissato su sette supporti e dotato di punterie idrauliche, che consente una velocità massima di 125 chilometri orari. Dal punto di vista stilistico, la KB è forse il non plus ultra delle "creazioni" a marchio Lincoln del primo periodo. Ma soprattutto questo modello fa da spartiacque a due diverse filosofie di prodotto: con la KB, infatti, finisce per la Lincoln la politica del prodotto creato pochi eletti, e comincia quella dell'automobile di qualità accessibile ad una clientela più vasta. Una svolta testimoniata dall'incremento dei volumi dell'azienda americana, passata dalle 7.500 alle 10.000 unità annue.

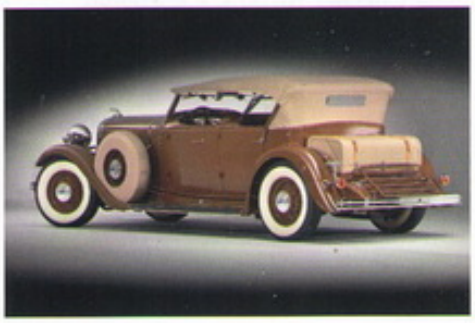


1



FOCUS
La guerra dei motori

A cavallo tra gli anni Venti e Trenta, negli Stati Uniti la battaglia tra le auto pluricilindriche diviene molto accesa, per la presenza contemporanea sul mercato delle dodici e sedici cilindri Cadillac, delle otto e dodici cilindri Packard e della precedente Chrysler Imperial otto cilindri. Anche la KB, in realtà, al V12 affianca un 8 cilindri montato però sul telaio più corto.
Ma solo per un anno, il 1932.



2



3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 7

PORTE 4

PESO ..... 2.350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7300 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

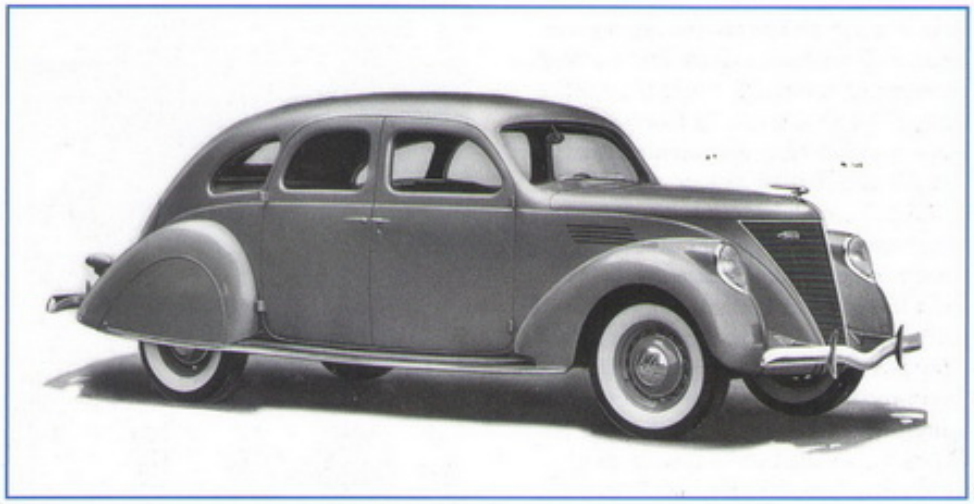
VELOCITÀ MASSIMA ..... 125 m/h

PREZZO ..... Dollari 7.400

Zephyr

Produzione 1936 - 1942
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La sfida dei 12 cilindri nell'America degli anni Trenta segna un nuovo capitolo con l'arrivo della gamma Zephyr, nel 1936. Soprattutto perché alla potenza dei motori in questo caso si aggiunge un nuovo esperimento stilistico. La Zephyr deriva infatti da un prototipo presentato dal designer John Tjaarda (allora noto per aver realizzato aeromobili) all'esposizione di Chicago del 1933, i cui punti essenziali sono il posizionamento posteriore del V8 di derivazione Ford e soprattutto la grande cura per l'aerodinamica. Un'attenzione che si ritrova nelle linee della Zephyr (realizzate successivamente dallo stilista Eugenie T. "Bob" Gregoir), seppur in parte modificate per sistemare anteriormente il propulsore 12 cilindri a V con angolo di 75 gradi da 110 Cv: un'unità non particolarmente brillante, in verità, nella ripresa, anche se in grado di far raggiungere all'auto la discreta velocità di punta di 145 chilometri orari. Il carattere sornione e non certo dinamico della Zephyr è sottolineato anche dal telaio con sospensioni a balestre trasversali, considerate di concezione obsoleta già al debutto dell'auto, che difficilmente consente una guida di tipo sportivo. Che del resto non dev'essere prerogativa principale di un'auto come questa, un'ammiraglia da oltre cinque metri di lunghezza.



1

Nonostante tali limiti, infatti, la Zephyr diventa ben presto una vettura di successo negli Stati Uniti, ponendosi come agguerrita concorrente della Chrysler Airflow, e mietendo consensi anche su alcuni mercati europei. Dal punto di vista tecnico è da segnalare che nel biennio 1940-1941 il V12 sale di cilindrata e raggiunge i 4,8 litri, che diventano addirittura 5 nel 1942.

1. La Lincoln Zephir, il cui nome viene ispirato dal famoso treno espresso a vapore Burlington Zephyr
2. Un esemplare del 1936
3. La Zephir Coupé del 1939



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,334
Larghezza ..... m 1,854
Altezza ..... m 1,750

POSTI 5/7

PORTE 4

PESO ..... 1.680 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4380 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Dollari 6.200

Continental

Produzione 1939 - 1948
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Se la Zephyr ottiene risultati lusinghieri in termini di vendite e critica, ancora meglio riesce a fare il modello forse più celebre tra tutti quelli Lincoln: la Continental. Dopo un prototipo sperimentale che risale alla primavera del 1939, commissionato da Edsel Ford che desidera una nuova auto personale, la versione definitiva viene presentata alla stampa il 2 ottobre dello stesso anno. E, forse anche per scaramanzia, denominata Lincoln Zephyr Continental. A Edsel Ford consegnano direttamente in Florida la sua vettura nuova di fabbrica, la quale riscuote un tale successo che Ford stesso invia un telegramma in sede affermando di poterne vendere da solo almeno cento esemplari. Poi arriva anche la convertibile, mentre la produzione viene sospesa dopo l'attacco giapponese a Pearl Harbor, per riprendere nel biennio 1946-1948.


1

1. Una Continental cabriolet ultima serie
2. Le linee inconfondibili della versione coupé
3. Anche da dietro, la Continental è facilmente riconoscibile



FOCUS
Un nome una garanzia

Più che rimanere una semplice denominazione, Continental diviene negli anni un marchio di fabbrica per le Lincoln. Tanto da "resistere" per tutto il secolo scorso fino all'alba dell'attuale, rimanendo in auge su ben nove generazioni di vetture Lincoln fino alla più recente del 2002, e arrivando addirittura ad essere usato come marchio per i modelli più prestigiosi del gruppo Ford.


2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,410
Larghezza ..... m 1,854
Altezza ..... nd

POSTI 5/7

PORTE 2/4

PESO ..... 1.750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6900 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

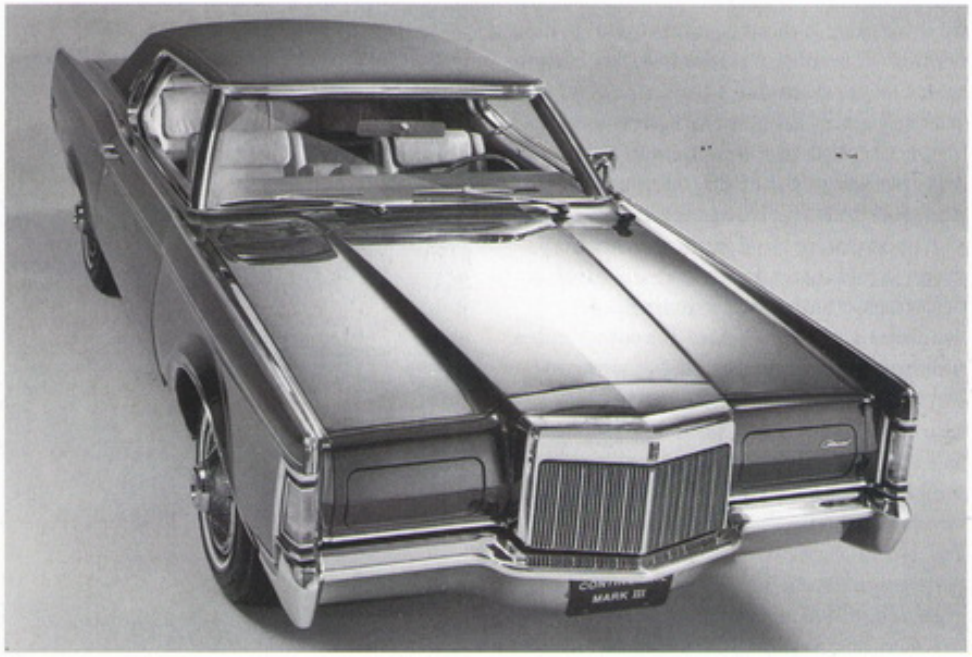
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Dollari 7.000

Continental Mark

Produzione 1955 - 2002
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Lo storico nome Continental viene riesumato nel 1955 come vero e proprio brand del gruppo Ford dopo la prima, gloriosa serie del '39. E caratterizza ben otto generazioni di vetture che rimangono in produzione fino al 2002. Le prime serie vengono anche contraddistinte da numeri romani (Mark II, III, IV, etc.). Nonostante queste auto dividono molto spesso pianali e componentistica con i più economici prodotti Ford. Le Continental si distinguono nella seconda metà del secolo scorso per essere vetture dal design inconfondibile e dalle dotazioni lussuose. Al punto da essere considerate, da quelle anni Cinquanta alle più recenti, le vere ammiraglie del marchio Lincoln. L'ultima Continental esce dalla fabbrica nel 2002, e per sostituirla viene scelta la nuova LS, sebbene ha misure più contenute.



1



FOCUS
L'auto di Kennedy

L'auto da parata su cui viene assassinato il presidente J.F. Kennedy nel 1963 è una limousine realizzata dai carrozzieri Hess & Eisenhart di Cincinnati, sulla base di una Lincoln convertibile. Dopo l'attentato l'auto viene riparata, blindata, dotata di tetto rigido, e quindi restituita alla Casa Bianca dove rimane in servizio per molti anni ancora. È conservata al museo Ford di Dearborn, in Michigan.

1. Una Continental Mark terza serie
2. La Continental Mark II del 1955, antesignana delle ammiraglie Continental


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Continental Mark II	1955 - 1957
Continental Mark III, IV, V	1958 - 1960
III Serie	1961 - 1969
IV Serie	1970 - 1979
V Serie	1980 - 1981
VI Serie	1982 - 1987
VII Serie	1988 - 1994
VIII Serie	1995 - 1997
IX Serie	1998 - 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,817
Larghezza ..... m 2,035
Altezza ..... m 1,435

POSTI 5/7

PORTE 5

PESO ..... 2.217 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7043 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 380 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Dollari 10.000

Town Car

Produzione Dal 1981
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

1. La Town Car, dopo il restyling del 2003
2. La prima serie ha linee meno morbide e più squadrate
3. I lussuosi interni in pelle della Town Car

La Town Car è la classica berlina di lusso full-size all'americana, proprio per questo molto apprezzata dagli automobilisti a stelle e strisce. Erede della gloriosa Continental, di cui alcuni allestimenti della portano ancora il nome, la prima generazione della Town Car arriva nel 1981 e propone un design che si rifà alla grande tradizione di sedan degli anni Sessanta. Inizialmente quest'auto è equipaggiata da un V8 da 5 litri e 130 Cv, che gradualmente fino al 1989 subisce incrementi di potenza fino a 160 Cv. La seconda generazione arriva nel 1990, e mantiene da principio il 5.0 affiancandovi successivamente un più nuovo 4.6 nelle varianti da 190 e 210 Cv. Stesso motore anche per la terza generazione, datata 1998: ma questa volta il 4.6 V8 è disponibile in diverse potenze a seconda dell'allestimento, da 205 a 239 Cv.


1


2


3


4

FOCUS
L'origine del nome

La denominazione Town Car appare per la prima volta nel 1922, su una vettura Lincoln destinata ad Henry Ford. Non è un caso che è la traduzione in inglese della francese Sedan de Ville, modello Cadillac in voga negli anni Cinquanta: una sorta di concorrenza anche nel nome, che viene ripreso più tardi per distinguere alcuni allestimenti e serie della Lincoln Continental.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1981 - 1989
II Serie	1990 - 1997
III Serie	1998 - 2002
Restyling	dal 2003

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,568
Larghezza ..... m 1,984
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 2/4

PESO ..... 1.834 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5000 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 130 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Dollari 45.800

Navigator

Produzione Dal 1998
Carrozzeria Suv

Questo Suv dalle dimensioni imponenti (la lunghezza è di oltre 5 metri) e dalle dotazioni extra lusso è il primo Sport Utility prodotto dalla Lincoln, nonché la prima vettura con trazione integrale del premium brand del gruppo Ford. Il Navigator, che entra in produzione nel 1997 e arriva sul mercato americano nel 1998, divide la piattaforma costruttiva e alcune parti meccaniche con il Ford Expedition, arrivato sul mercato l'anno precedente. Si tratta del mezzo dalle dimensioni più grandi offerto dalla Lincoln, anche perché nel 2007 ne arriva pure una versione da quasi 5,7 metri di lunghezza denominata Navigator L, che alla possibilità di ospitare otto persone aggiunge una notevole capacità di carico. Il Navigator è spinto dal V8 5.4 della Ford, e dalle sue evoluzioni, e abbinato alla trazione posteriore o integrale.



1



FOCUS
L'evoluzione

Un ulteriore modello Navigator arriva nel 2007, e continua ad essere equipaggiato dal noto V8 5.4 Ford. Dal punto di vista meccanico è da segnalare la presenza di sospensioni posteriori indipendenti, che aumentano la maneggevolezza, e di un nuovo cambio automatico ZF a sei rapporti, che sostituisce il vecchio 6R80 della Ford. È inoltre disponibile sia con 2 che con 4 ruote motrici.

1. Il design muscoloso è la caratteristica del Navigator, Suv made in Usa lungo oltre cinque metri
2. L'infotainment di bordo è molto curato, e comprende tra l'altro schermi Lcd per i passeggeri posteriori



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Generazione	1998 - 2002
II Generazione	2003 - 2006
III Generazione	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,200
Larghezza ..... m 2,027
Altezza ..... m 1,847

POSTI 7/8

PORTE 4

PESO ..... 2.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5400 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 230 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Dollari 44.000

Lister

Cambridge
Inghilterra
1954

Nel 1954 Brian Lister decide di dare vita a una piccola fabbrica di sportive prevalentemente da corsa. L'esordio è brillante e nel British Grand Prix del 1954 una Lister Bristol domina la propria classe sconfiggendo la concorrenza di blasonati marchi come Jaguar e Aston Martin. Il 1957 vede il dominio della Lister Jaguar compreso il prestigioso British Empire Trophy Race. Grazie ai successi la Lister raccoglie numerosi ordini per un nuovo modello (1958) conosciuto come Knobbly Lister Jaguar con cui Stirling Moss vince la corsa di supporto del British Grand Prix.
Dal 1959 all'inizio del 1980 la Lister si ritira dalle competizioni per tornare alle corse sotto la spinta dell'ingegner Laurence Pearce. Nel 1993, grazie alla Storm, disponibile anche in versione stradale, tutto è pronto per tornare agli splendori degli anni Cinquanta: le Lister vincono la Daytona e Le Mans e nel 1999 (classi Gt1 e Gt2). Nel 2000 il team Lister Storm si aggiudica il titolo mondiale costruttori Fia Gt, mentre Julian Bailey e Jamie Campbell-Walter il mondiale piloti.
www.listercars.co.uk

Una Lister Costin del 1958 impegnata alla Monterey Historic Races, sul circuito di Laguna Seca



Lloyd

Brema
Germania
1906 - 1963

La Lloyd nasce a Brema nel 1906 dalla Norddeutsche Automobil und Motoren per la costruzione dei veicoli elettrici su licenza della Kriéeger. La prima Lloyd con motore a scoppio è frutto del progetto dell'ingegner Joseph Vollmer che nel 1908 presenta la 15/35 Ps dotata di motore a quattro cilindri di 3685 cc. Questo modello partecipa con successo alla Prinz Heinrich Fahrt e viene seguito dalla 10/25 Ps da 2512 cc e dalla 22/50 Ps da 5520 cc entrambi con motore a quattro cilindri che restano in produzione fino al 1914. Nello stesso anno per sopravvivere alle difficoltà del mercato la Casa viene assorbita dalla Hansa dando vita al marchio Hansa-Lloyd. A sua volta la Hansa, nel 1929, entra a far parte del gruppo Borgward e la Lloyd torna in auge nel 1950 con auto compatte dal motore bicilindrico a due tempi. Nel 1955 debuttano le utilitarie Lloyd 600 con motore 4 tempi e quattro cilindri che equipaggiano anche la Alexander e la Arabella del 1959. Quest'ultimo, dopo il crollo della Borgward nel 1961, continua a essere prodotto con i componenti disponibili fino al 1963.

La Lloyd Alexander del 1959



Lloyd Cars

Grimsby
Inghilterra
1935 - 1951

La Lloyd Cars è frutto della passione per le auto di Roland Lloyd, figlio di un proprietario di garage di Grimsby, nel Lincolnshire, in Inghilterra. Il primo modello, la piccola due posti Lloyd 350, viene realizzato nel 1935 ed è dotato di motore monocilindrico posteriore a due tempi Villiers di 350 cc con 11,5 Cv di potenza. È un modello molto semplice che grazie alla sua leggerezza riesce a raggiungere una velocità superiore ai 70 chilometri orari e per via del suo prezzo contenuto, 80 ghinee, ottiene un buon successo. Dopo la Seconda guerra mondiale, nel 1946, esce dalla fabbrica un modello più evoluto, la Lloyd 650 equipaggiata con motoredi 654 cc a due cilindri, 25 Cv di potenza e trasmissione manuale a quattro marce tutte sincronizzate, inclusa la retromarcia. Nonostante l'aerodinamica migliore rispetto al precedente modello e la carrozzeria in alluminio, la vettura è troppo pesante per il piccolo motore e la velocità massima non supera gli 85 chilometri orari. Il prezzo elevato ne impedisce la diffusione, e la produzione si limita a circa 600 esemplari fino al 1951.

Una Lloyd 650 del 1946



LMX

Milano
Italia
1968 - 1972

La LMX Automobile nasce dall'esperienza che Michel Liprandi e Giovanni Mandelli maturano con la Limaplas, azienda nata nel 1967 per la realizzazione di carrozzerie in vetroresina. Nell'officina milanese di via Bigli 19, prende così forma una gran turismo sportiva, la Sirex. La vettura è presentata al salone di Torino del 1968 in versione coupé due posti ed è equipaggiata con propulsore Ford sei cilindri a V di 2293 cc con una potenza di 126 Cv. Grazie alla carrozzeria in fiberglass l'auto è agile e leggera; ne viene progettata anche una versione sovralimentata, prima con compressore Constantin che sviluppa 180 Cv e poi con il May-Bosch da 210 Cv. Sempre nel 1968 al salone di Ginevra viene esposta un pregevole versione spider dotata di hard top rigido smontabile. Nonostante l'apprezzamento rimane un esemplare unico. La produzione della Sirex si dimostra insufficiente a soddisfare la domanda e così è coinvolta nella realizzazione la fabbrica torinese Eurostyle. Nel 1972 la mancanza di capitali porta, però, al fallimento della LMX e della Eurostyle. La Samas di Alba rileva le vetture, le completa e vende in Svizzera gli esemplari rimasti.

La Sirex gran turismo del 1969

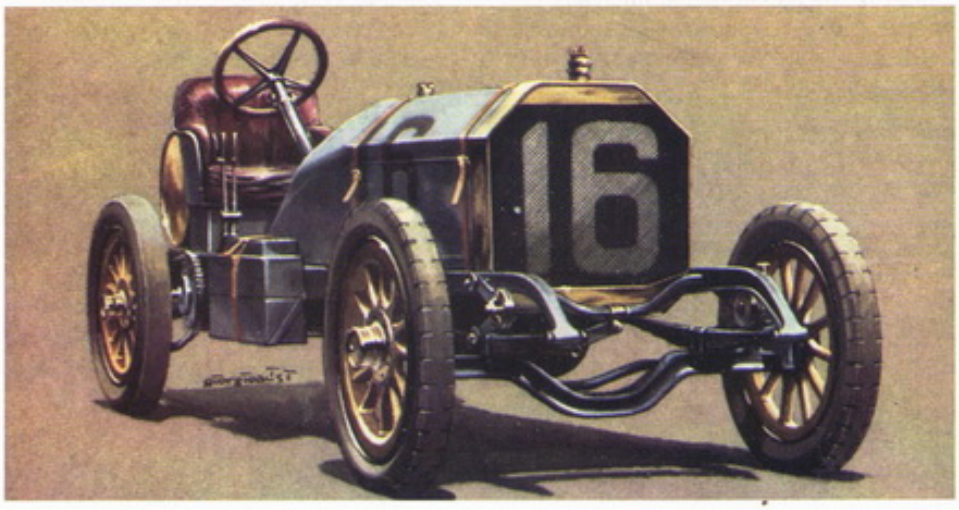


Locomobile

Westboro
Stati Uniti
1899 - 1929

L'unione tra locomotiva e automobile porta alla nascita del marchio Locomobile nel 1899 a Westboro, nello stato del Massachussets, a opera di Barber e Walker che iniziano a produrre veicoli a vapore su licenza Stanley. La società dura poco e Barber decide di trasferire la produzione di auto in un nuovo stabilimento a Bridgeport, nel Connecticut, mantenendo il marchio Locomobile. I modelli a vapore conquistano una buona fama e l'azienda riesce ad allargare produzione e stabilimento. Nel 1904 Barber è affascinato dalla Mercedes e decide di ispirare un nuovo lussuoso modello di Locomobile con motore a scoppio alla vettura tedesca. È del 1905 la vettura del nuovo corso con motore a quattro cilindri. Nello stesso anno si punta anche sulle corse automobilistiche. La prima auto da corsa è una imponente roadster con propulsore di generosa cubatura 17000 cc dalla potenza di 100 Cv. Il pilota che porta all'esordio l'auto è Joe Tracy, ma la partecipazione alla Coppa Gordon Bennet si rivela un fallimento. Va meglio l'anno successivo, nel 1908, quando la Locomobile Old 16 trionfa a sorpresa nella Coppa Vanderbilt. Nel 1910 debutta il primo propulsore a sei cilindri sulla tipo 48, sontuosa vettura dal lungo telaio, stimata dai carrozzieri del tempo che ne realizzano versioni torpedo e sportive molto apprezzate; il modello resta in produzione fino al 1929. Dopo la Prima guerra mondiale esce la 38, una versione economica che non ottiene successo. La solidità del marchio inizia a vacillare e solo l'acquisizione da parte di William Crapo Durant nel 1922 risolleva le sorti dell'azienda. Nel 1926 viene presenta la Junior 8: nonostante l'ottimo 8 cilindri sono modeste le vendite poiché i gusti della clientela delle auto di lusso sono attratti dai motori più grandi, decretando così la fine del marchio nel 1929.

La Old 16 con motore quattro cilindri, che si aggiudica la Coppa Vanderbilt del 1908



Locost

Inghilterra
1995

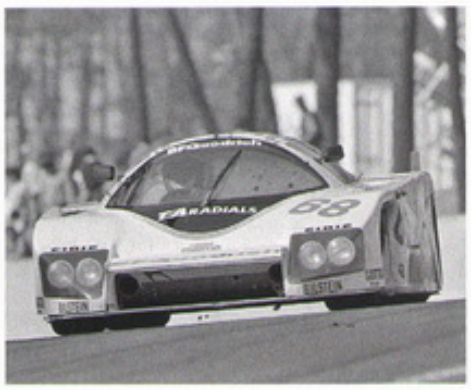
Più che un marchio, Locost è un progetto, creato da Ron Champion per fare un regalo al figlio, fresco neopatentato. A corto di soldi per acquistare una vettura sportiva, Champion decide di costruirne una da solo, forte delle sua trentennale esperienza nel settore ricerca, sviluppo e restauro dell'automobile. Una volta realizzata l'auto scoperta a due posti decide di trasformare nel 1996 la sua idea in libro dal titolo *Build Your Own Sports Car for as Little as £250*, per ch è a corto di soldi ma possiede tanto entusiasmo. Il libro è un successo, in tutto il mondo vengono costruite centinaia di Locost, fondano un omonimo club di fan e su internet nascono molti siti web che mostrano le auto costruite seguendo le istruzioni del libro. Nel 1998 il fenomeno è sotto gli occhi della RAC racing committee che l'anno successivo avvia la Locost Formula. La categoria viene affidata alla supervisione del 750 Motor Club che tutt'ora cura l'organizzazione della competizione riservata alle auto costruite sulla base del libro, con motore 1300 cc della Ford Escort. Nel 2000 esce la seconda edizione del libro che si arricchisce del capitolo dedicato alle corse.

La Locost, è una dei tanti cloni della Lotus Seven



Lola

Bromley
Inghilterra
1958



1

Il marchio Lola Cars viene fondato ufficialmente nel 1958 da Eric Broadley dopo aver progettato con successo, l'anno precedente, insieme al cugino Graham, una vettura sportiva. La prima auto realizzata è la MK1 dotata di telaio a traliccio tubolare e motore Coventry Climax da 1098 cc. Successivamente Lola rende disponibile una più ampia gamma di motorizzazioni con vetture personalizzabili anche in base budget dei piloti. Nel 1960 Eric Broadley disegna e costruisce la Formula Junior MK3, la prima monoposto, inizialmente con motore anteriore e poi posteriore. Nel 1962 il marchio approda in Formula 1 dietro richiesta di Reg Parnell che commissiona una monoposto per il suo team Bowmaker Finance con i piloti John Surtees e Roy Salvadori. La MK4 guadagna la pole position a Zandvoort nel Gran premio d'Olanda, vince la International 2000 Guineas a Mallory Park, e Surtees si piazza secondo nei GP di Inghilterra e Germania e conclude il Campionato mondiale F1 del 1962 al quarto posto. L'anno successivo Broadley realizza la MK6 una Gran Turismo che debutta alla corsa di Le Mans e che impressiona a tal punto la Ford da richiedere la collaborazione di Broadley, cooperazione che porta alla costruzione della Ford GT 40 dominatrice della 24 Ore di Le Mans dal 1966 al 1969. A metà degli anni Sessanta la Lola dà vita alla serie T70 con propulsore V8, e nel 1966 John Surtees vince il primo Campionato Can-Am mentre tre anni dopo Donohue e Parsons vincono la 24 Ore di Daytona. Nel 1966 Graham Hill con la T90 si aggiudica la 500 Miglia di Indianapolis e successivamente vengono costruiti i modelli T100, T120, T130 e T140 con cui Mike Hailwood miete successi in formula 5000. Nel 1970 per far fronte alle crescenti richieste la Lola amplia il suo stabilimento e si trasferisce a Huntingdon dove nascono le T240 e T250; i modelli si moltiplicano fino al 1974 quando la Lola decide di ridurre il numero dei modelli. Le vittorie proseguono, Graham Hill corre in F1 con la T370 e nel 1978 Al Unser vince a Indianapolis, nel 1993 Nigel Mansell conquista la formula Indy Car. Nel 1997 Martin Birrane acquista la società e dà nuovo impulso al marchio che sviluppa nuove tecnologie e fornisce le monoposto per il campionato A1GP. Questa iniziativa è indicativa dell'evoluzione dell'attività della Lola che va via via specializzandosi nella consulenza e nella realizzazione di telai per conto terzi; fra le iniziative più importanti c'è la realizzazione della biposto sport MG e la costruzione delle vetture per il campionato Le Mans Series per conto della Aston Martin.

www.lolacars.com

1. La Lola T616 Mazda da competizione del 1984
2. La versione stradale della Lola T70



2

Lombard

Puteaux
Francia
1927 - 1929

La società formata dal pilota André Lombard e dall'ingegnere E. Vareille dà origine nel 1927 al marchio Lombard. Sono vetture sportive progettate da Vareille e i modelli AL 1 e AL 2 partecipano con buoni risultati alle competizioni del periodo. Verso la fine del 1927 viene prodotta l'auto più conosciuta e apprezzata della Lombard, la AL 3 dotata di motore a quattro cilindri di 1100 cc dalla potenza di 70 Cv. Questo modello riesce a cogliere importanti successi tra cui il Bol d'Or e il Gran premio Picardie. Nel 1928 al salone dell'auto di Parigi la Lombard presenta la AL 4, dalle peculiarità simili alla AL 3 ma con passo più lungo e potenza aumentata a 100 Cv. Tuttavia il modello resta in embrione poiché a fine anno Lombard decide di fermare la produzione e cedere alla B.N.C. gli ultimi esemplari della AL 3 ancora da terminare. Nel 1929, grazie a nuovi finanziamenti, nasce la Societé des Automobiles Lombard e viene presentata la AL 5, vettura completamente nuova con motore otto cilindri in linea di 2785 cc e cambio a quattro marce. L'auto, però, non entra mai in produzione.

Una Lombard AL3 GL/R Drophead Coupé del 1927, in fase di restauro



London Taxis International

Coventry
Inghilterra
1919



1



2

Le radici della London Taxis International, i famosi black cab inglesi, risalgono al 1919 quando la Carbodies Ltd decide di allestire un impianto per la costruzione di carrozzerie sotto la direzione di Robert "Bobby" Jones a Coventry. Nel 1928 la fabbrica si ingrandisce e sposta i suoi impianti in Holyhead Road, dove sono tutt'ora, e la Carbodies diventa famosa per la qualità delle sue carrozzerie offerte a marchi come Humber, Singer, Daimler, Jaguar, Ford e Rolls Royce. Alla fine degli anni Quaranta, la Casa decide di diversificare la produzione e costruire taxi. Grazie alla partnership con Mann&Overton e Austin nel 1948 esce dagli stabilimenti di produzione il primo taxi FX3 marcato Austin. Così per i successivi dieci anni lo stabilimento produce altre 7.000 taxi destinati principalmente al mercato londinese e poche centinaia destinati alle provincie. Durante gli anni Cinquanta la Carbodies realizza carrozzerie per la Commer e insieme alla BSA costruisce la carrozzeria per la Daimler Majestic. La società acquisisce esperienza anche in materia di vetture decappottabili e familiari grazie allo sviluppo e produzione di componenti per le Ford decappottabili fino al 1964. Quando la costruzione delle cabrio inizia il suo declino, la Casa si concentra solo verso i taxi. Nel 1973 la Carbodies viene acquistata dalla Manganese Bronze Holdings e nel 1982 rileva i diritti di proprietà intellettuale del modello FX4 dalla British Leyland. Quando la Manganese Bronze acquisisce la Mann&Overton nel 1984 nasce una nuova compagnia, la London Taxis International. Nel corso della sua storia la Casa produce più di 100.000 taxi, tra i più famosi spiccano il Fairway Driver del 1992, il modello Plus dell'anno successivo, il Fairway 95 del 1994 il TXI del 1997, il TXII del 2002 e l'attuale black cab TX4 introdotto nel 2006. Nel mese di giugno 2008 viene stipulato un accordo per la produzione su licenza del taxi TX4 in Cina e nasce la LTI Shangai.

1. La FX3 del 1948, il primo taxi marcato Austin
2. Un FX4 del 1959
3. Il TXII, lanciato nel 2002



3



UNO DEI SIMBOLI DI LONDRA

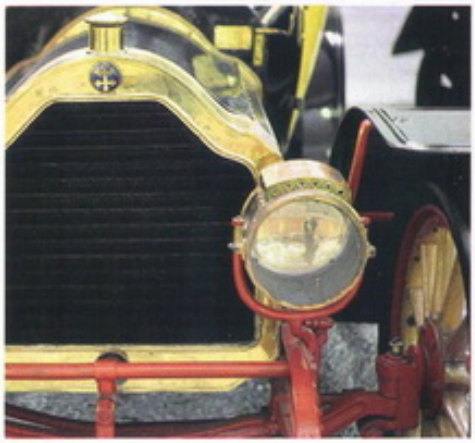
Un "black cab", il classico taxi londinese, uno dei simboli della capitale britannica. La nascita di questi taxi risale alla fine degli anni Quaranta. Oggi i leggendari cab inglesi vengono prodotti anche in Cina e sono destinati ai mercati emergenti dopo l'accordo di jointventure tra la London Taxi International e la cinese Geely che nel 2008 sancisce la nascita della LTI Shangai

Lorraine-Dietrich

Lunéville, Francia 1897 - 1935

La data di nascita di questo marchio va fatta risalire al 1897, quando i nipoti del barone De Dietrich, Adrien e Eugène de Turkheim, fondano la Société De Dietrich et Cie di Lunéville. Nello stesso anno viene firmato un accordo con la Amédée Bolle Fils per la costruzione di un automobile con motore bicilindrico orizzontale e trasmissione a cinghie. Si tratta di una collaborazione che dura fino al 1902 e da cui escono i modelli 6 HP, 9HP, 12 HP E 18 HP.

Il passo successivo è rappresentato dall'accordo con Léon Turcat e Simon Méry per produrre una vettura con motore verticale e trasmissione a catena, anche se nel frattempo l'azienda inizia a dedicarsi ad una intensa attività sportiva, raccogliendo successi con la potente 45 HP che si piazza al terzo posto nella Parigi-Bordeaux. Nel 1903 gli stabilimenti Turcat-Méry, che costruiscono le vetture De Dietrich, brevettano il primo radiatore moderno del tipo a tubetti che viene subito montato sulle De Dietrich al posto del tradizionale tubo alettato a serpentina.



2

Nel 1905 una 130 HP condotta da Duray si classifica al sesto posto nella finale della Coppa Gordon Bennett, e con una 60 HP sempre Duray si aggiudica nel 1906 il Circuito delle Ardenne e nel 1907 la Mosca-Pietroburgo.

Tra il 1912 e il 1914 appaiono invece una 40 HP, una nuova 14 HP, e una 20 HP che possono finalmente considerarsi delle vere e proprie Lorraine, dal momento che sono progettate autonomamente.

Nel frattempo sull'Europa incombe la Prima guerra mondiale, e l'azienda inizia a fornire materiale rotabile e mezzi corazzati costruiti nei vecchi stabilimenti di Lunéville, mentre da quelli di Argenteuil escono motori per aereo a 6 cilindri in linea. Terminato il primo conflitto mondiale, l'azienda si assicura la sua sopravvivenza con l'assunzione di uno dei maggiori progettisti dell'epoca, Marius Barbaroux, che realizza una 15 Cv 6 cilindri monoblocco, monoalbero in testa, che rimane in produzione fino al 1932.

Per la 24 Ore di Le Mans del 1924 viene realizzato un vero e proprio modello sportivo, la B/3/6, a doppia accensione, due carburatori e due radiatori per l'olio, che si piazza al secondo e terzo posto mentre appena l'anno successivo si aggiudica tutti e tre i gradini del podio. E non finisce qui, perché nel 1931 Jean Pierre Wimille sfiora la vittoria assoluta al Rally di Montecarlo con una B/3/6 S coupé.

Nel 1930 l'azienda presenta il suo ultimo modello, una sei cilindri a valvole laterali di 4000 cc, che sebbene di ottima fattura non riesce a far breccia sul mercato. Dopo la cessazione della produzione di automobili, la Lorraine Dietrich inizia a dedicarsi alla realizzazione di mezzi militari semoventi su licenza Tatra.

Sono gli ultimi colpi di coda di un'azienda storica che è costretta a mettere fine alla propria attività nel 1935, quando i fuochi della Seconda guerra mondiale iniziano a delinearsi all'orizzonte e si intuisce che il mondo, anche quello dell'automobile, sta cambiando radicalmente.

(F. P.)



1. Una De Dietrich Grand Duc del 1898, conservata alla Cité de l'Automobile di Mulhouse
2. La griglia anteriore della EIC
3. Un esemplare di Type EIC del 1907
4. Ferdinand e Gabriel de Dietrich, co-fondatori dell'azienda franco-tedesca



1

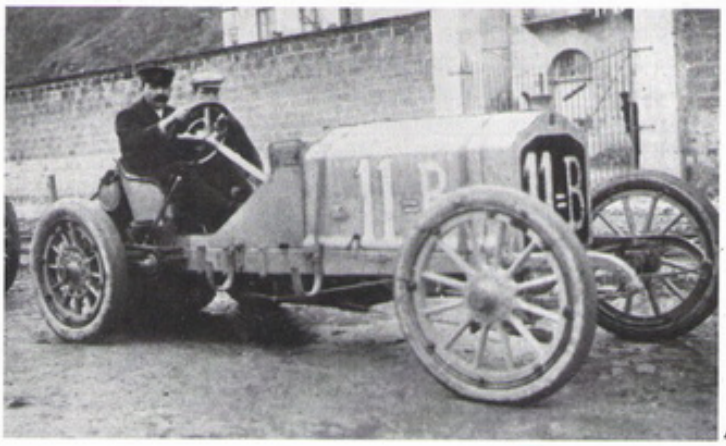


La strategia
Dagli altoforni all'automobile

Il marchio che dà origine alla azienda Lorraine-Dietrich, vale a dire la De Dietrich, è un importante gruppo industriale nato addirittura nel 1684 ed attivo ancor oggi. Da principio la De Dietrich si occupa unicamente di altoforni, ma con il passare del tempo inizia a dedicarsi anche alla produzione di mezzi ferroviari, il campo in cui si afferma di più e nel quale è tuttora attiva oggi. All'inizio dell'ultimo decennio dell'Ottocento, la De Dietrich allarga i propri interessi anche all'industria automobilistica e poco dopo anche a quella aeronautica. È infatti grazie ai nipoti del barone De Dietrich che prende vita l'azienda automobilistica, che fra l'altro, intorno al 1906, dopo un primo esordio di successo, prova ad espandersi a livello europeo acquistando metà del capitale sociale della Isotta Fraschini, con le cui vetture assortisce gran parte della propria gamma. Si tratta di un'esperienza che dura solo 3 anni, fino alla congiuntura negativa del 1909 che costringe la società a svendere le partecipazioni estere fra cui quelle della Isotta Fraschini.



3



4

Lotus

Londra, Inghilterra 1952

Questo marchio inglese raggiunge un'enorme popolarità in tutto il mondo a seguito dei successi sportivi e della genialità del suo fondatore, che lascia un'impronta importante nell'evoluzione tecnica dell'automobile. Sul versante dei modelli stradali la Lotus rappresenta, infatti, uno dei vertici della produzione artigianale britannica, con piccoli volumi e vetture molto caratterizzate, votate alla leggerezza e alla agilità.

Lotus, come azienda, nasce nel 1952 con la denominazione ufficiale di Lotus Engineering Company per iniziativa di Colin Chapman e di alcuni collaboratori fra i quali la moglie Hazel Williams. Chapman inizia i suoi esperimenti di meccanica in una piccola officina affittata nel palazzo dei suoi futuri suoceri. La registrazione del marchio avviene invece quando, a seguito del successo delle auto precedentemente realizzate e delle conseguenti richieste dei clienti, Chapman decide di diventare costruttore a tutti gli effetti.

La prima vettura conosciuta come Lotus risale al 1948 ed è una versione profondamente modificata di una Austin Seven degli anni Trenta che viene registrata all'ufficio omologazioni di Londra come Lotus Mk1. Con questo mezzo Colin e Hazel partecipano con successo a numerose manifestazioni e competizioni trial (prove di agilità in fuoristrada) tanto che a fine stagione la vettura viene posta in vendita a 135 sterline. Nello stesso anno inizia la progettazione della Mk2, altro modello da trial decisamente più sofisticato (che è a sua volta messo in vendita per 325 sterline), mentre l'anno dopo viene avviata la progettazione della Mk3, destinata a competere in circuito nella nuova categoria 750, e della Mk4 che è l'ultima special da trial costruita da Chapman. La Mk3 è la prima Lotus a essere prodotta in più di un esemplare, con questa vettura esordisce anche il classico marchio con la scritta Lotus e le iniziali del fondatore e giustifica la creazione di una società dedicata alla costruzione e alla commercializzazione di un ulteriore modello per la classe 750, la Lotus Mk6 (la Mk5 è un progetto rimasto sulla carta).



La Lotus Exige, il modello è un'evoluzione a carrozzeria chiusa della roadster Elise

LA FABBRICA DI CHESUNT

Dal 1952 al 1955 sono venduti ben 110 esemplari della Mk6, un numero enorme per una vettura destinata esclusivamente alle competizioni, con la conseguenza di accrescere la notorietà e il prestigio del marchio.

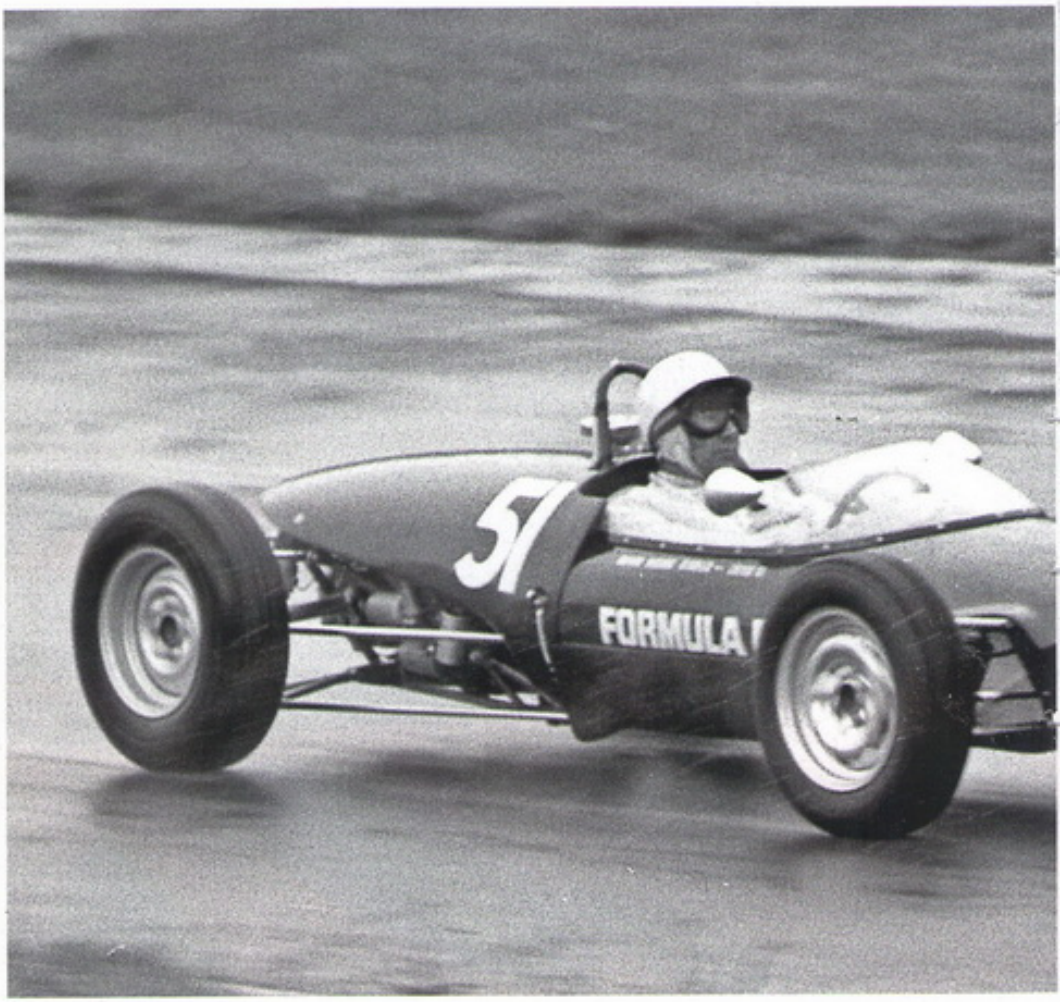
Con la Seven del 1957 inizia in Lotus una certa separazione fra la produzione di vetture stradali e lo sviluppo dei modelli da corsa: dal '59 viene allestito un nuovo stabilimento a Chesunt, alla periferia di Londra che diviene la sede di una nuova società, la Lotus Components Ltd., espressamente dedicata alla produzione di vetture per i clienti e la manutenzione di quelle da competizione, affiancata dalla Lotus Cars Ltd. che cura sviluppo e realizzazione delle Lotus da corsa ufficiali.

Dopo una serie di leggerissime e aerodinamicissime Lotus da competizione, Chapman pensa a una piccola coupé da utilizzare sia come vettura stradale sia come auto da gara e nasce così la rivoluzionaria Mk 14, più nota come Elite che individua la fase del passaggio dalle auto da competizione alle gran turismo sportive adatte all'uso in pista e su strada.

Negli anni successivi, con il progressivo ampliamento delle attività, e soprattutto l'affer-



Lotus



1. La Lotus 51 inpegnata in una gara della Formula Ford del 1967
2. Jim Clark al volante di una Lotus Cortina Mkl del 1965

mazione della Lotus come azienda di successo e particolarmente innovativa, si sviluppa un fenomeno che diventa poi una caratteristica fondamentale del marchio: la capacità di attirare i migliori tecnici e trarre il meglio delle loro capacità. Merito della personalità e del carisma del fondatore ma anche del clima particolarmente stimolante di un'azienda votata all'avanguardia che si avvale della collaborazione di grandi nomi come Mike Costin e Keith Duckworth (che sono poi i fondatori dalla Cosworth), il motorista Tony Rudd (ex BRM) e il pilota collaudatore Graham Hill (poi campione del mondo di Formula 1). Tutti costoro fanno cose importanti alla Lotus, seppure con un rapporto non sempre sereno con il geniale fondatore-padrone.

NON SOLO COMPETIZIONI

L'attività industriale si separa progressivamente da quella squisitamente sportiva e la Lotus assume una struttura più articolata con la denominazione Group Lotus PLC (Public Limited Company), che ha sede in un nuovo impianto allestito nell'area di un campo di aviazione militare dismesso a Ethel, nei pressi di Norwich.

A questo punto lo scrupolo diventa rendere l'attività economicamente produttiva, cosa impossibile con la complessa e costosa Elite. Si arriva quindi alla progettazione di una spider compatta da produrre in volumi più elevati e a costi inferiori, che prende il nome di Elan con la sigla di progetto Mk 26.

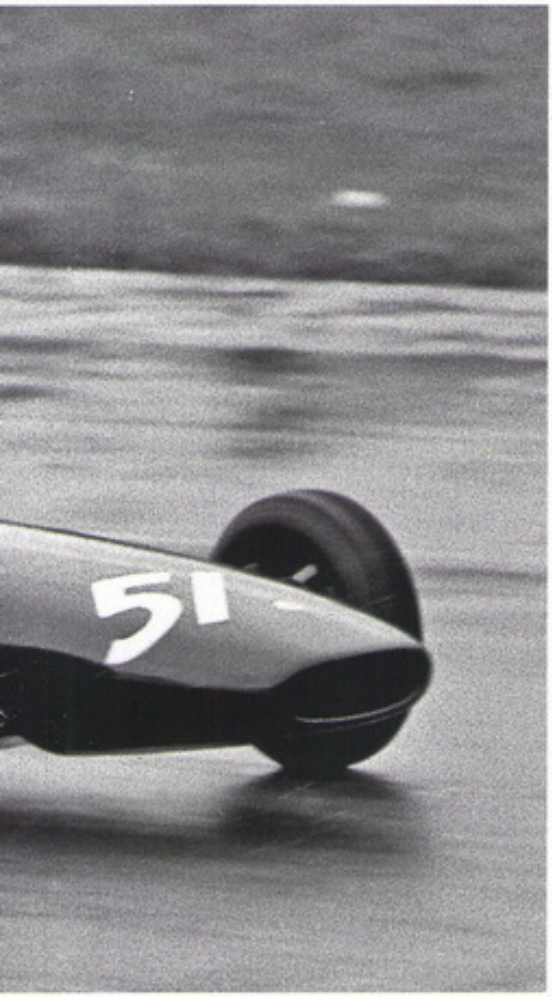
In questo periodo la Lotus, a cominciare dall'attività sportiva, stringe rapporti di collaborazione molto stretti con la Ford per la quale realizza la versione bialbero del motore 1500 della Cortina (lo stesso utilizzato dalla Elan) e produce direttamente la versione sportiva della popolare berlina per conto della Casa americana. Il rapporto con Ford diventa ancora più stretto quando Chapman si fa promotore della realizzazione del motore Cosworth per la Formula 1 e partecipa con successo alla 500 miglia di Indianapolis con motori forniti dalla Casa americana.

Sul versante delle auto stradali il susseguirsi dei vari modelli su base Elan sostiene l'attività produttiva, che è oramai del tutto separata dalla attività del Lotus Team che si occupa solo delle competizioni. Per risolvere il ricorrente problema delle "repliche" a imitazione dei propri modelli classici e in particolare della Seven, la Lotus cede definitivamente i diritti di produzione di questo modello alla Catheram e si concentra sulla realizzazione di una nuova sportiva con le stesse tecnologie della Elan ma più economica, per venderla ovunque con buoni margini.

Proprio questa vocazione determina l'utilizzo della denominazione Europa per la Mk 46, che diventa la Lotus più popolare e conosciuta anche all'estero, compresi gli Usa, e viene prodotta fino al 1974 per essere sostituita da una linea di modelli stradali completamente nuova. Nel frattempo l'azienda sviluppa l'attività di consulenza verso terzi che assume sempre maggior peso nel bilancio e che porta alla creazione di un'ulteriore società, la Lotus Engineering and Technology (registrata ufficialmente nel 1980) alla quale fanno riferimento collaborazioni con numerosi fabbricanti, da Ford a Vauxhall, da Volvo a Chrysler, da Renault a General Motors, per la progettazione e la fornitura di motori e lo sviluppo di componenti speciali.

LA MATITA DI GIUGIARO

Quando la serie di vetture a quattro posti con motore anteriore (Elite S1, Eclat ed Excel) non appare in grado di rappresentare adeguatamente il marchio Lotus, viene impostato il progetto della Esprit che si avvale della collaborazione di Giugiaro il quale su sua iniziativa presenta il prototipo della carrozzeria nel 1972. La vettura arriva sul mercato nel 1976 ma non modifica la situazione industriale che precipita ulteriormente quando Chapman, che si



1

IL PERSONAGGIO

Colin Chapman



Tutta la storia e l'immagine della Lotus ruota attorno alla personalità del suo fondatore conosciuto nell'ambiente delle competizioni come "the genius", un soprannome che fa riferimento sia alla sua indiscussa genialità tecnica sia alla sua abilità nell'interpretare le regole a suo favore nella vita come nelle gare. Fra le sue affermazioni curiose è significativa: "non pagare le tasse è reato, evitare di pagarle è un'arte". *Antony Colin Bruce Chapman* (nella foto) nasce a Londra il 9 maggio 1928 e coltiva fin dai tempi della scuola una grande passione per l'aviazione, diviene pilota già all'epoca del liceo e, una volta laureato in ingegneria all'University College di Londra si arruola nel 1948 per il servizio militare presso la Raf dove rimane per circa 2 anni. Intraprende quindi una attività di compravendita di vetture con un socio mentre lavora come dipendente della British Aluminium Company e contemporaneamente svolge la sua attività preferita che è quella di elaboratore e di pilota da corsa. Raggiunto rapidamente un ottimo livello in entrambe le attività si impegna a tempo pieno nella gestione della Lotus Engineering nella quale coinvolge collaboratori di primo piano e realizza vetture da competizione assolutamente innovative oltre che straordinariamente efficaci. Nella storia delle competizioni Chapman ha lasciato il segno per le grandi innovazioni tecniche in campo strutturale e meccanico ma anche per essere stato il primo a portare le sponsorizzazioni, allestendo le auto con i colori e il marchio del finanziatore. Celebre anche la sua abitudine di festeggiare le vittorie con il balzo in pista e il rituale lancio del berretto, cosa che gli è costata qualche «incomprensione» con i commissari di pista. Sulla sua morte, avvenuta ufficialmente per attacco cardiaco il 16 dicembre 1982, rimangono le ombre sollevate da chi vede in questa improvvisa uscita di scena il modo di aggirare un condanna per truffa legata al suo coinvolgimento nell'affare DeLorean.

assume la responsabilità tecnica e dello sviluppo dell'ambizioso progetto DeLorean, viene coinvolto nello scandalo dei fondi pubblici "distratti", coinvolgendo l'immagine e in parte le finanze della Lotus.

Alla morte di Chapman nel 1982 la situazione per la Lotus diventa problematica non solo da punto di vista finanziario ma anche da quello organizzativo e industriale, con la produzione ancorata all'evoluzione dei modelli esistenti o alle commissioni da parte di terzi (come l'assemblaggio di circa 2300 Sumbeam Lotus per conto della Talbot) tanto che nel 1981 vengono prodotte in tutto solo 345 vetture.

Si individua a questo punto la soluzione di produrre in collaborazione con altri costruttori e si aprono colloqui con chiunque ha interesse sul versante delle prestazioni e della sportività; fra questi c'è anche la Toyota, ma la cosa prende una piega diversa quando nel 1986 la General Motors acquisisce la maggioranza del pacchetto azionario di Lotus con il chiaro intento



2

Lotus

di farne una specie di centro ricerche avanzato. Contestualmente l'attività sportiva del Lotus Team resta autonoma, e continua a partecipare alle gare di Formula 1 fino al 1994. Per Lotus Cars il primo riflesso pratico della nuova situazione è la ripresa del progetto Mk 100 che è nato con l'intenzione di realizzare un'erede della Elan originaria utilizzando un motore Toyota. La nuova Elan che appare nel 1989 fra lo sconcerto e le aspre critiche degli appassionati, essendo una vettura a trazione anteriore, ovviamente con un motore Isuzu, dato che la marca giapponese è collegata al gruppo GM. Tutto rientra comunque nella logica della General Motors tanto è vero che alla Lotus viene anche affidato il compito di disegnare il nuovo motore della Corvette ZR1 e il Lotus Group diviene anche proprietario del grande impianto di Millbrook, all'epoca uno dei più attrezzati e completi centri prove al mondo.

1. I modelli Seven prodotti dalla Caterham
2. La Lotus Elise Eco

LA COLLABORAZIONE CON GM

In questa fase Lotus, a fronte di una limitata produzione di modelli di serie come la Esprit e la Elan, sviluppa l'attività di engineering collaborando con GM per lo sviluppo della nuova generazione di motori Opel a 16 valvole e lo sviluppo e la produzione della Omega Lotus, elaborazione dell'ammiraglia europea di GM equipaggiata con un potentissimo 6 cilindri 3,6 litri biturbo da 380 Cv.
L'interesse del potente gruppo americano per la piccola azienda inglese viene progressivamente calando quando appare chiaro che il business non è così vantaggioso. La Lotus in 5 anni accumula perdite per 50 milioni di sterline e lo stesso presidente GM Roger Smith giustifica la sua cessione spiegando che le capacità produttive sono così ridotte da non poter ammortizzare l'investimento necessario a sviluppare un nuovo modello; quindi la decisione è di passare la partecipazione azionaria a "qualcuno disposto a pagare per questo".
Quel qualcuno è la Bugatti Industries, nella persona dell'imprenditore italiano Romano Artioli, che nel 1993 ne diventa presidente. Ciò comporta l'acquisizione del Lotus Group da parte della società lussemburghese ACBN Holdings SA e una pressoché totale riorganizzazione del management e delle prospettive industriali che si vogliono legate alla collaborazione con altre aziende, sull'onda di quanto avviene con successo grazie ai contratti con General Motors, ai quali si deve la copertura di quasi i due terzi del fatturato complessivo. Nel 1995 viene prodotta la 50millesima Lotus, una Elan S2, e poco dopo viene annunciata la cessione di questo progetto alla Kia che la produce in Corea con il proprio marchio e un proprio motore.
Le discussioni sul modo di recuperare i fondi necessari ad assicurare un futuro alla Lotus portano turbolenze all'interno dell'azienda e le voci di una ulteriore cessione si susseguono chiamando in causa la Daewoo, la Samsung e altri. Artioli mantiene la sua contrarietà alla vendita e ha l'orgoglio di presentare al salone di Francoforte 1996 la nuova Elise;

LA TECNOLOGIA
Viva la leggerezza



Il principio tecnico seguito dalla Lotus fin dalle sue origini si basa sul costruire in modo essenziale con la massima leggerezza; lo stesso Chapman afferma sempre che «più potenza fa andare più forte in rettilineo, meno peso fa andare più forte ovunque». Questo atteggiamento attira molte critiche alla Lotus, a detta di alcuni responsabile di costruire auto da corsa troppo leggere, fino alla fragilità; sono infatti numerosi gli incidenti accaduti in gara e attribuiti al cedimento di qualche componente. Di sicuro la filosofia costruttiva adottata dalla Lotus nelle competizioni come nelle vetture di serie è molto coraggiosa, mettendo sempre in primo piano le prestazioni e l'efficacia della guida. Criticato dagli avversari l'atteggiamento di Chapman ispira comunque lo spirito dell'azienda portandola a ricercare e sviluppare idee e soluzioni mai adottate prima. Fra le innovazioni più importanti proposte per la prima volta dalla Lotus ve ne sono alcune che rappresentano vere e proprie pietre miliari del progresso tecnico nell'automobile: la struttura integrale in vetroresina nella *Elite del 1957* (nella foto) le sospensioni a ruote indipendenti con montante telescopico nella Lotus 12 di Formula 2 nel 1957, la costruzione del primo telaio monoscocca della Lotus 25 di Formula 1 del 1962, il telaio a trave centrale metallico con carrozzeria monoscocca in resina a partire dalla Elan del 1962, la prima vettura di Formula 1 con motore a turbina, la Lotus 56B del 1970, la scoperta dell'effetto suolo, applicato alla Lotus 78 di Formula 1 nel 1977, la realizzazione del telaio con elementi estrusi in lega leggera incollati nella Elise del 1996.



1



2



LA CURIOSITÀ

Un nome, due ipotesi

C'è molta curiosità attorno all'origine del nome Lotus e sulla motivazioni che spingono Colin Chapman a scegliere tale denominazione per la sua prima vettura (e poi per tutte le altre). A stimolare questa curiosità contribuiscono anche i diretti interessati, ossia lo stesso Chapman e sua moglie Ezel Williams, che non chiariscono le circostanze, tenendo sempre un atteggiamento molto vago. Fioriscono così le supposizioni più o meno fantasiose da parte di amici, colleghi e appassionati che ritengono di aver individuato la motivazione giusta. L'ipotesi più diffusa riguarda una precisa preferenza della signora Chapman per il fiore esotico, oppure il riferimento letterario all'elisir dell'oblio, come le specialissime auto Lotus; entrambe sono credibili ma tutto sommato banali per la personalità del fondatore. Quella più intrigante fa invece riferimento alla prima vettura costruita da Chapman e registrata come Lotus. Questa vecchia Austin Seven, praticamente un fondo di magazzino rimasto dall'attività di compravendita, viene recuperata in quanto non venduta ad un'asta di liquidazione e quindi contrassegnata presumibilmente dalla dicitura "lotto invenduto". È quindi interessante immaginare che il cartello portasse la scritta LOT UNSOLD, magari abbreviata in LOT U. S. e la cosa può legittimamente aver ispirato Chapman a dichiarare al momento della registrazione della sua vettura che si trattava di una LOTUS ***(nella foto Colin Chapman e la moglie Hazel al volante della Lotus Mk 1).***

Lotus

tuttavia nell'ottobre dello stesso anno viene ufficializzato il passaggio dell'80 per cento della proprietà dalla ACBN Holdings alla Proton e questo consente di finanziare la realizzazione del nuovo motore V8 della Esprit e di sviluppare ulteriormente la Lotus Engineering con il potenziamento del Centro Stile.

I buoni rapporti con GM propiziano la produzione della Opel Speedster, praticamente una derivazione del progetto Elise venduto dal 2000 con i marchi Opel, Vauxhall e (in Corea) Daewoo, tuttavia i nuovi proprietari non si impegnano nello sviluppo di modelli inediti e le varie ipotesi di un allargamento della gamma restano senza seguito. La produzione prosegue con una serie di evoluzioni della Elise e della sua versione coupé, la Exige, con la novità di un riavvicinamento con Toyota, quando questa fornisce i propri motori in sostituzione dei Rover utilizzati precedentemente.

Sotto la proprietà della Proton, che si riserva una collaborazione privilegiata per lo sviluppo e la messa a punto delle proprie vetture, la Lotus prosegue nell'attività di consulenza per conto terzi, e di ricerca in numerosi settori di tecnologia avanzata, anche al di fuori dell'ambito automobilistico.

Nella produzione di serie la tappa più importante della nuova fase è la presentazione nel 2008 della inedita Evora, una coupé a 2+2 posti con la stessa impostazione tecnica e costruttiva della Elise e, come è nelle tradizioni del marchio, motore e cambio direttamente prelevati dalla produzione di grande serie, nel caso specifico ancora di origine Toyota.

Daniele P. M. Pellegrini



Le linee inconfondibili della Evora, coupé sportiva della Lotus

www.grouplotus.com
Potash Lane, Hethel, Norwich, Norfolk
Inghilterra


16
LOTUS

Elite

Produzione 1957 - 1963
Carrozzeria Coupé

1. La Elite, prima gran turismo sportiva a marchio Lotus, arriva nel 1957
2. Questa coupé inglese interamente in resina monta motori che vanno dai 1200 ai 1500 cc

Dopo l'iniziale produzione di modelli con una destinazione spiccatamente sportiva, la prima granturismo con il marchio Lotus segna per l'azienda, all'epoca ancora con una struttura essenzialmente artigianale, il cambiamento di strategia e la prospettiva di entrare in modo più consistente nel mercato delle vetture sportive stradali. La scelta cade quindi su un veicolo di impostazione assolutamente classica anche se declinata sul piano tecnico in modo assolutamente innovativo. La Elite ha una struttura integralmente in fiberglass, composta da tre elementi principali che incollati fra loro compongono il telaio e la carrozzeria. La linea è opera della collaborazione fra il designer Peter Kirwan-Taylor e Frank Costin il tecnico aerodinamico che collabora con Chapman; per la motorizzazione viene utilizzato il classico Coventry Climax (con una cilindrata variabile da 1200 a 1500 cc), già utilizzato su molti altri modelli da competizione e che in quel momento rappresenta una scelta quasi obbligata per le sportive inglesi; il risultato è una vettura leggerissima, molto aerodinamica (con un Cx di 0,29) e maneggevole che ottiene ottimi risultati anche quando viene utilizzata nelle competizioni, in particolare alla 24 Ore di Le Mans dove conquista il successo di classe per ben 5 anni consecutivamentee



1


2

FOCUS
La struttura in resina



La Elite è la sola vettura stradale, commercializzata e prodotta in serie, che utilizza una struttura portante costruita interamente in resina rinforzata con fibra di vetro.
Il procedimento costruttivo è quindi del tutto simile a quello utilizzato per le barche. Procedura lunga e costosa che dal 1959 è affidata a uno specialista esterno, la Bristol Aircraft Ltd che fornisce alla Lotus l'insieme scocca-carrozzeria al ritmo di 15-20 unità alla settimana. In tutto le Elite prodotte sono 1050.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,833
Larghezza ..... m 1,499
Altezza ..... m 1,181

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 673 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1216 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 183 km/h

PREZZO ..... nd

Elan

Produzione 1962 - 1974
Carrozzeria Roadster - Coupé

La Elan è in assoluto una delle icone della sportività in stile anni Sessanta e un modello che fa scuola sotto molti punti di vista: nello stile, a cui molti anni dopo si ispira la Mazda Mx5, e nella tecnica che porta all'esordio la soluzione costruttiva del telaio a trave centrale che per molti anni resta un classico delle Lotus. Il concetto della spider compatta e leggera ma di alte prestazioni è sviluppato sull'onda del successo della Elite ma con l'intenzione di realizzare una vettura molto più commerciale e più attraente per i mercati. Uno degli elementi fondamentali del suo successo è anche la disponibilità del motore Ford Twin Cam. Dal progetto di base della Elan si sviluppano nel tempo diverse versioni nelle quali sono comprese quelle più potenti (come la Sprint), quelle con carrozzeria chiusa e una specifica versione da competizione siglata 26R.



1

1. La Lotus Elan roadster, che debutta sul mercato nel 1962
2. La Lotus S3 coupé, in produzione dal 1965 al 1968



FOCUS
Il telaio a doppia Y

Dopo l'esperienza con la Elite, per la Elan si ricorre a un sistema costruttivo meno delicato e complesso ma ugualmente originale. Il telaio è costituito da una struttura metallica a forma di doppia Y alla quale sono collegati il motore le trasmissione e le sospensioni e sulla quale poggia la carrozzeria costituita da un guscio monolitico in resina rinforzata con fibra di vetro.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
S1	1962 - 1964
S2	1964 - 1966
26 R	1962 - 1966
S3 Coupé	1965 - 1968
S4 Sprint	1968 - 1973
2S	1967 - 1974

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,912
Larghezza ..... m 1,435
Altezza ..... m 1,153

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 549 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1558 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... Posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.495

Europa

Produzione 1966 - 1974
Carrozzeria Coupé

La prima Lotus stradale a motore centrale nasce con l'idea di portare sul mercato una sportiva con tutte le caratteristiche di leggerezza e di agilità delle altre vetture del marchio sfruttando il prestigio e la notorietà che guadagnati attraverso i successi nelle competizioni. Nasce quindi il progetto di una sportiva con tutti i crismi, a partire dal motore collocato in posizione posteriore centrale, ma senza alcuna delle complessità e delle ricercatezze tipiche delle vere auto da corsa; infatti quando la Lotus decide di utilizzare l'Europa in gara sviluppa un modello profondamente modificato nella meccanica al quale viene assegnata la denominazione di progetto Mk47. Per ridurre al minimo i costi di produzione la Europa di serie è realizzata con largo utilizzo di componenti provenienti da modelli di grande serie, non solo il motore e il cambio ma anche elementi delle sospensioni, i freni e addirittura i paraurti che sono gli stessi di un furgoncino Ford. La linea della carrozzeria, pensata da John Frayling con il solo obiettivo dell'aerodinamica ai fini prestazionali ha un profilo bassissimo e il lunotto posteriore è ridotto a poco più di una feritoia creando problemi di visibilità che sono parzialmente compensati con la modifica del cofano posteriore nelle serie successive. Inizialmente l'Europa è prodotta solo per l'esportazione e in particolare per la Francia, anche per fatto di utilizzare il motore 1470 della Renault 16 che viene mantenuto per le versioni S1 ed S2; successivamente vengono realizzate versioni con guida a destra e Federal per il mercato americano. Dal 1971 il progetto evolve e assume la denominazione Mk74, cambia la parte posteriore e il motore è il 1600 bialbero di origine Ford già utilizzato sulla Elan, prima con 105 e poi nella versione Lotus Big Valve da 126 Cv, anche con cambio a 5 marce. A quest'ultima edizione viene riservata una particolare colorazione nera con filettatura oro che riprende quella delle Lotus di Formula 1 sponsorizzate dalla John Player. Complessivamente sono prodotte oltre 9000 Europa esportate in molte parti del mondo con il risultato di farne assieme alla Elan e alla Esprit, una delle Lotus più conosciute. Per questo motivo la denominazione Europa viene ripresa nel 2006 per un modello derivato dalla Elise.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,000
Larghezza ..... m 1,638
Altezza ..... m 1,092

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 613 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1470 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 78 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.667





1. La Europa Special del 1972
2. Il profilo laterale accentua l'originalità del design della Europa

LE VERSIONI

Modello	Produzione
S1	1966 - 1968
S2	1968 - 1971
S2 Federal	1969 - 1971
Twin Cam	1971 - 1972
Special	1972 - 1974



1



2



FOCUS
Il modello 2006

La nuova Europa del 2006 è tecnicamente una derivazione del progetto Elise con carrozzeria chiusa da cui deriva anche la Speedster venduta con i marchi Opel e Vauxhall. Da questa deriva la Europa2 che mantiene invariata la meccanica e il gruppo motore-cambio.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,715
Altezza ..... m 1,120
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 995 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 200 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h
PREZZO ..... Sterline 27.995

Elite/Eclat

Produzione 1974 - 1982
Carrozzeria Coupé

La denominazione Elite viene ripresa negli anni Settanta per designare un progetto originale e coraggioso identificato dalla sigla di progetto Mk 75. Con questa vettura la Lotus affronta il tema della sportiva di lusso con impostazione tradizionale e motore anteriore ma con quattro posti, due porte e un ampio lunotto posteriore con la funzione di portellone. La linea spigolosa disegnata da Oliver Winterbottom si ispira in qualche modo al profilo a cuneo con la coda tronca che caratterizza le vetture da competizione di quel periodo e riesce a ottenere un abitacolo sufficientemente spazioso e pratico. La Elite viene affiancata da una versione dal design posteriore più convenzionale e con un prezzo inferiore, denominata Eclat. Entrambe non raggiungono il successo sperato anche a causa di problemi di qualità tanto che nel 1981 le vendite scendono a sole 383 unità.



1



FOCUS
La Exel, fino al 1992

In attesa di ulteriori sviluppi di prodotto, nel 1982 cessa la produzione della Elite e viene presentata una evoluzione della Eclat (progetto Mk 89) inizialmente inteso come Eclat3 e poi denominato Exel, che resta in produzione fino al 1992.
La nuova vettura viene migliorata profondamente nelle finiture interne; meccanicamente la novità è il cambio di origine Toyota.

1. La Lotus Elite, prodotta dal 1974 al 1982
2. La Elite ha una linea spigolosa, disegnata da Oliver Winterbottom: profilo a cuneo e coda tronca che caratterizza le vetture da corsa di quel periodo



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Elite S1	1974 - 1980
Eclat	1975 - 1980
Elite S2	1980 - 1982

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,458
Larghezza ..... m 1,816
Altezza ..... m 1,206

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.016 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1973 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 160 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Sterline 5.445

Esprit

Produzione 1976 - 2004
Carrozzeria Coupé



1

1. La Esprit del 1976, nata da un prototipo di Giogetto Giugiaro
2. Le linee inconfondibili del posteriore

La più celebre e longeva delle Lotus nasce all'inizio degli anni Settanta dall'idea della Lotus di riprendere il filone delle sportive pure a motore centrale e dalla proposta di carrozzeria che Giorgetto Giugiaro espone al salone di Torino nel novembre del 1972. Il prototipo di Giugiaro è assolutamente originale per le linee spigolose, il parabrezza e il lunotto piatti e la linea a cuneo della fiancata; il successo di critica e di pubblico è immediato e questo basta a convincere ad avviare il progetto che viene inizialmente sviluppato come evoluzione della Europa e poi evoluto nel progetto M70 (o Mk 79, nella numerazione Lotus). I primi esemplari sperimentali appaiono nel 1974 ma il lavoro di sviluppo è ostacolato dalle difficoltà finanziarie dell'azienda, con il risultato che, dopo la presentazione ufficiale nell'autunno del 1975, la vettura definitiva viene effettivamente commercializzata nella seconda metà del 1976. Nel frattempo il prezzo è passato dalle annunciate 5.844 sterline alle 7.883 sterline effettivamente pagate per gli esemplari consegnati. Giustifica questo ritardo il fatto che la Elite è un progetto del tutto nuovo che conferma poi la sua efficacia negli anni: nuovo il telaio, sempre del tipo a trave centrale ma più sofisticato, robusto e protetto dalla corrosione con una completa zincatura, il motore è sempre il Type 907 della Elite e della Eclat ma la trasmissione con il gruppo cambio-differenziale posteriore è ricavata da quella della Citroën SM. Nelle sua lunga carriera la Esprit rimane costantemente un


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,191
Larghezza ..... m 1,867
Altezza ..... m 1,105

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.006 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1973 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 160 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Sterine 7.883

riferimento fra le sportive per le sue superiori doti di sportività e di maneggevolezza. Csol passare del tempo e delle versioni il progetto originario viene aggiornato aumentando progressivamente sia le prestazioni sia gli equipaggiamenti, fino ad assumere a tutti gli effetti la sostanza di una supercar. La carrozzeria rimane sostanzialmente invariata fino al 1987 quando con la versione Turbo SE viene proposto un sostanziale restyling. Le evoluzioni del motore, vedono l'aumento della cilindrata da 2 a 2,2 litri poi con l'adozione della sovralimentazione turbo che porta la potenza a 210 Cv, successivamente con l'iniezione elettronica si arriva a 265 Cv, con un picco di 300 Cv per alcune versioni. Nel 1996 l'ultimo capitolo della Esprit vede l'adozione di un nuovo motore V8 che la Lotus progetta in proprio: un 3,5 litri con 350 Cv.



DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,407
Larghezza ..... m 1,879
Altezza ..... m 1,143
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.377 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3506 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 350 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 282 km/h
PREZZO ..... Sterline 49.950

FOCUS
La V8, vent'anni dopo

L'ultima evoluzione della Esprite compare a vent'anni dalla prima serie. Una vera supercar con motore V8 con due turbocompressori: compatto e leggero (solo 210 chilogrammi), con un ingombro da permettere anche la collocazione in una vettura a trazione anteriore con motore trasversale.



1


2

1. Una versione della Esprit degli anni Ottanta
2. La caratteristica coda della Esprit. Nel 1996 la Lotus adotta un nuovo motore V8 da 350 Cv e una potenza di 3500 cc
3. Una versione turbo della Esprit, una delle più longeve auto della Lotus (1976-2004)
4. La Esprit V8 del 1996


3


4

LE VERSIONI

Modello	Produzione
S1	1976 - 1977
S2	1977 - 1980
S2 2.2	1980 - 1982
Turbo	1980 - 1987
Turbo SE	1987 - 1998
V8	1996 - 2004

Elan SE

Produzione 1989 - 1995
Carrozzeria Roadster

La Elan SE, (sigla di progetto Mk 100) è una delle Lotus più discusse dagli appassionati, fondamentalmente perché è l'unica vettura della marca ad adottare la trazione anteriore. Il progetto nasce essenzialmente nella prospettiva di realizzare una roadster in grado di riprendere le tradizioni della prima Elan e sfruttare in chiave moderna l'immagine di sportiva compatta ed estremamente prestazionale. Questa impostazione insieme alla necessità di contenere i costi, suggerisce di adottare una meccanica disponibile a costi contenuti. Al momento dello sviluppo finale, a seguito della acquisizione del controllo della marca da parte della GM, la scelta cade su un propulsore Isuzu. La nuova Elan non riesce a conquistare gli appassionati e alla fine il progetto viene ceduto alla coreana Kia che dopo il 1995 la produce per proprio conto.



1



FOCUS
La trazione anteriore

Ben coscienti della difficoltà di ottenere le stesse caratteristiche di guida delle altre sportive da una vettura a trazione anteriore i tecnici Lotus si impegnano a fondo nello sviluppo della nuova Elan e progettano un telaio completamente nuovo caratterizzato dalle particolari sospensioni posteriori brevettate.

1. La Lotus Elan, il discusso modello della Casa inglese con trazione anteriore
2. La Elan viene prodotta fino al 1995 ma dallo stesso anno il progetto viene ceduto alla coreana Kia che inizia a produrre la vettura per proprio conto



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
SE	1989 - 1992
S2	1994 - 1995

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,733
Altezza ..... m 1,232

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 997 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1588 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 130 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... nd

Elise/Exige

Produzione Dal 1995
Carrozzeria Roadster



Dopo lo scarso successo della nuova Elan e la decisione della General Motors di cedere la Lotus, il futuro industriale dell'azienda resta in bilico fra l'impossibilità di sviluppare una nuova supercar in sostituzione della Esprit e la mancanza di un prodotto di prezzo più contenuto da vendere in volumi più importanti. I tecnici proseguono comunque nel loro lavoro di ricerca e, seguendo la tradizionale cultura della leggerezza pensano all'utilizzo dell'alluminio per la realizzazione di struttura semplici, di peso contenuto e con elevate caratteristiche di rigidezza. Prende forma così l'idea di realizzare una roadster piccola e agilissima, simile nello spirito a quella che era stata ai suoi tempi la celebre Seven e che continua a sopravvivere grazie alla Caterham e ad altri piccoli artigiani. Il progetto ambizioso viene caldeggiato da Romano Artioli, che rileva la Lotus da GM, che lo porta a compimento attribuendogli il nome della nipote Elisa che fa da madrina alla presentazione al salone di Francoforte del 1995. La vettura ha un immediato successo sia per la formula esclusiva sia per l'estetica della carrozzeria realizzata con la collaborazione di Peter Stevens, vanta fra l'altro un prezzo contenuto in rapporto alle prestazioni e al prestigio del marchio. Come tradizione viene scelto un gruppo propulsore derivato dalla grande serie (1,8 litri Rover) che viene poi sostituito con il 1,8 litri Toyota. La massima attenzione è rivolta al risparmio di peso e oltre alla struttura in alluminio la Elise si presenta con un equipaggiamento assolutamente spartano, senza rivestimenti interni e senza altre dotazioni normalmente presenti come il servofreno, il servosterzo, e nessun sistema elettronico di ausilio alla guida; questo approccio viene però presto superato per adattare meglio la vettura ad un uso normale e compaiono quindi la radio, il servofreno, l'Abs e anche il condizionatore, il tutto con un sensibile aumento del peso.Nel 2001, in concomitanza con la realizzazione della Speedster per conto della Opel, il progetto viene evoluto con una nuova carrozzeria e miglior livello di finitura, dal 2003 inizia invece la produzione della versione a carrozzeria chiusa denominata Exige che subisce svariate evoluzioni di intonazione sportiva.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,721
Larghezza ..... m 1,702
Altezza ..... m 1,206

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 689 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 125 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 201 km/h

PREZZO ..... Sterline 19.995

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Elise	1995 - 1997
Elise 111	1997 - 2001
Elise S	dal 2001
Elise R	dal 2006
Exige	dal 2003
Exige S	dal 2007



LA TECNICA

Il telaio della Elise è realizzato in alluminio. È formato da una serie di elementi profilati in lega leggera che sono uniti fra loro mediante incollaggio o con bulloni; lo stesso procedimento è usato anche per altre parti come i portamozzi delle ruote o addirittura i pedali che sono a loro volta ottenuti tagliando una fetta da una barra trafilata di alluminio di forma opportuna.



1



FOCUS

Il prototipo ecologico

Presentata al salone di Londra 2008 la Eco Elise è un prototipo realizzato sulla base del modello di serie, ma con tutti gli accorgimenti per renderla più efficiente sul piano energetico. Molta attenzione è prestata anche alla riduzione delle emissioni, sia durante l'utilizzo sia nelle fasi di produzione: per i pannelli della carrozzeria vengono usate fibre di canapa, tessuti biodegradabili e naturali per tutti i rivestimenti interni. Anche il processo di verniciatura avviene a freddo con vernici a base d'acqua. Sul tetto sono collocati due pannelli solari che alimentano la batteria senza sottrarre energia al motore e sul cruscotto è aggiunta una spia che suggerisce i cambi marcia per ridurre i consumi e le emissioni.

1. La Lotus Elise, che l'azienda inglese comincia a produrre nel 1995
2. Il posto guida della roadster Lotus
3. La coda della Elise, con il doppio scarico centrale. Il motore al debutto è un 1800 Rover, in seguito sostituito da un propulsore Toyota sempre della stessa cilindrata



2



3

2 Eleven

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Roadster

1. La Lotus 2-Eleven, pur essendo progettata per la pista, può essere omologata per uso stradale ed equipaggiata con un secondo sedile per il passeggero
2. L'abitacolo della 2-Eleven non tradisce la vocazione sportiva della vettura

La ripresa nel 2007 del nome Eleven fa riferimento alla celebre Mk 11 che è la prima Lotus ad avere una denominazione letterale al posto delle semplice sigla di progetto e riprende anche l'immagine di una biposto da competizione di grande successo che nella seconda metà degli anni Cinquanta la Lotus produce anche in versione stradale. La 2-Eleven del terzo millennio è una vettura adatta all'uso stradale, quindi con la possibilità di essere regolarmente immatricolata, ma destinata a dare le maggiori soddisfazioni di guida in circuito; un'auto quindi creata per gli appassionati frequentatori dei track-day con infatti la possibilità di avere una versione non stradale dotata di tutti quei particolari che ottimizzano le prestazioni in pista, come le appendici aerodinamiche aggiuntive e gli equipaggiamenti richiesti per l'uso in gara. Per questa sua natura ambigua la 2-Eleven viene venduta ufficialmente immatricolata in Inghilterra mentre negli altri Paesi è commercializzata solo come vettura non targata. La struttura di base è la stessa della Elise, ma sospensioni e pneumatici sono mirati per la guida in circuito, la carrozzeria è quella di una vettura sport, tanto che il sedile del passeggero è considerato un optional. Il motore è un 4 cilindri 1,8 litri di origine Toyota in versione standard da 192 Cv o in quella elaborata con l'aggiunta di un compressore volumetrico da 255 Cv e fino a 270 Cv nelle versioni da sola pista.



1


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,822
Larghezza ..... m 1,735
Altezza ..... m 1,112

POSTI 1/2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 720 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 192 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Sterline 27.995

FOCUS
Il controllo di trazione



La 2-Eleven dispone un controllo elettronico della trazione ottimizzato per l'uso in circuito. Il principio è quello dei sistemi tradizionali, ma la filosofia è diversa: la centralina gestisce sla potenza erogata per assicurare le migliori prestazioni in accelerazione, sia nelle partenze da fermo che in curva. Il sistema, che può regolare il pilota, entra in funzione a velocità superiore agli 8 chilometri.

Evora

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Coupé

1. La Evora è una super sportiva, con 2+2 posti
2. Il posto guida con il volante sportivo e i comandi integrati

Dopo una lunga gestazione, dovuta alle difficoltà economiche e alle incertezze sulla strategia commerciale, nel 2008 viene presentata ufficialmente la Lotus grande, ossia la Evora che il costruttore pubblicizza come la sola supercar a 2 posti più 2 con motore centrale. Il modello è uno sviluppo verso l'alto del progetto Elise, in quanto utilizza una impostazione simile per il telaio e gli stessi obiettivi in fatto di sportività e di handling; anche il concept industriale è analogo e infatti il gruppo motopropulsore è derivato dalla grande serie, in particolare il motore è il V6 3,5 litri, collocato in posizione posteriore trasversale, che la Toyota utilizza sulla Camry mentre il cambio è derivato dal 6 marce utilizzato sulla Toyota Avensis diesel. La Evora, come altre Lotus alto di gamma in passato, è un compromesso fra la sportiva leggera ed essenziale e la granturismo con dotazioni di classe superiore; il peso non è infatti particolarmente basso, ma molta cura viene posta nella messa a punto delle sospensioni e in generale del comportamento su strada e in pista. Per questa vettura viene progettato un nuovo telaio, per lo più in lega leggera, con una struttura modulare tale che le componenti fondamentali possano essere utilizzate anche per modelli diversi. Nel progetto originario della Evora sono infatti previste una versione ancora più potente e la possibilità di realizzare un altro modello di dimensioni, prestazioni e classe superiori.



1



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,342
Larghezza ..... m 1,848
Altezza ..... m 1,223

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.382 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3456 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 280 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 261 km/h

PREZZO ..... Sterline 47.500

FOCUS
Il telaio



Rispetto al telaio totalmente in alluminio della Elise, la Evora ne propone un'ulteriore evoluzione. La scocca portante è, infatti, la composizione di gruppi modulari: una parte centrale in estrusi incollati e imbullonati, una struttura anteriore ottenuta per fusione, e una cellula posteriore in acciaio che accoglie motore e sospensioni.

Lozier

Plattsburgh
Stati Uniti
1900 - 1915



1

Prima di avvicinarsi al mondo dei motori Henry Abram Lozier è un intraprendente uomo di affari che riesce ad accumulare un ingente capitale grazie a una florida fabbrica di biciclette. E proprio con i soldi guadagnati con la società di biciclette l'uomo d'affari fonda nel 1900 a Plattsburgh, nello stato di New York, la Lozier Motor Company che inizialmente si occupa di motori marini. Due anni dopo l'azienda si dedica alla produzione di propulsori per auto sviluppando sistemi a vapore e a benzina. Nel 1903 Lozier muore e alla guida della società subentra il figlio Harry che, dopo un'accurata ricognizione del meglio che ha la produzione automobilistica d'oltre oceano è in grado di offrire in quel periodo, presenta la prima vettura. È la Lozier tipo B, auto di lusso di generose dimensioni costruita con cura e senza badare a spese. Spinta da un motore 4 cilindri della potenza di 30/35 Cv è dotata di cambio a tre rapporti e costa una fortuna. Nonostante il prezzo elevato di 4.500 dollari l'auto ha un buon successo; nel 1906 segue la tipo C che differisce dalla precedente per il cambio a quattro marce. La successiva tipo D è invece equipaggiata con un motore più potente da 40 Cv, mentre nel 1907 debuttano la tipo F e la tipo E, quest'ultima con un nuovo motore sei cilindri in linea da 60 Cv. Le prestazioni del nuovo motore sono elevate e la Casa inizia a partecipare alla competizioni sportive dell'epoca dove raccogliee numerosi successi con la vittoria nella Coppa Vanderbilt, il secondo posto alla 500 Miglia di Indianapolis, la vittoria nel Campionato americano per auto di serie e stabilendo il record alla 24 Ore di Brighton Beach con 1.107 miglia percorse. Al successo sportivo si affianca quello commerciale con i modelli tipo H, tipo 46, tipo 51 e specialmente con la tipo 72 prodotta in varie versioni nel 1912. La specializzazione in auto di lusso però finisce per costare cara alla Lozier poiché con il calo delle vendite il marchio inizia il suo declino e nemmeno il frettoloso allestimento di una quattro cilindri economica, la tipo 84, riesce a risollevare le sorti dell'azienda e dopo i tentativi di accordo con altre Case chiude i battenti nel 1915.

1. Un particolare del tappo del radiatore della Model 84
2. Un esemplare perfettamente conservato della Lozier Model 84 del 1914


2

Luaz

Lutsk
Ucraina
1967

La Lutskiy Automobilny Zavod nasce nel 1967 a Lutsk, in Ucraina, con lo scopo di produrre un fuoristrada leggero per l'Unione Sovietica. Il veicolo più popolare è il fuoristrada 969-M, meglio conosciuto come Volin, prodotto in origine (1965) dalla Zaz che poi, per dedicarsi alla produzione di altri veicoli, ne affida la realizzazione alla Luaz. Basato su una meccanica semplice e robusta, è dotato di motore 4 cilindri a V di 900 cc con raffreddamento ad aria e potenza di 30 Cv. Del Volin vengono poi prodotte anche delle versioni speciali come la 967, ad uso esclusivo dell'esercito russo. Nel 1979 arriva una nuova versione denominata 969-M Volin, con motore 1.2 da 34 Cv. Questo all'inizio degli anni Novanta viene equipaggiato con un 4 cilindri raffreddato a liquido, sempre della Zaz, che ne porta la potenza a 53 Cv, cambiando il nome in 1302. Nel 1994 viene presentata l'evoluzione del Volin chiamata 1301 che entra in produzione solo nel 2002. Attualmente la Luaz, che appartiene alla Bogdan Corporaton, si dedica all'assemblaggio di veicoli di altri marchi come Vaz, Hyundai e Kia.
www.luaz.com

Il fuoristrada leggero 969-M, viene chiamato anche Volin



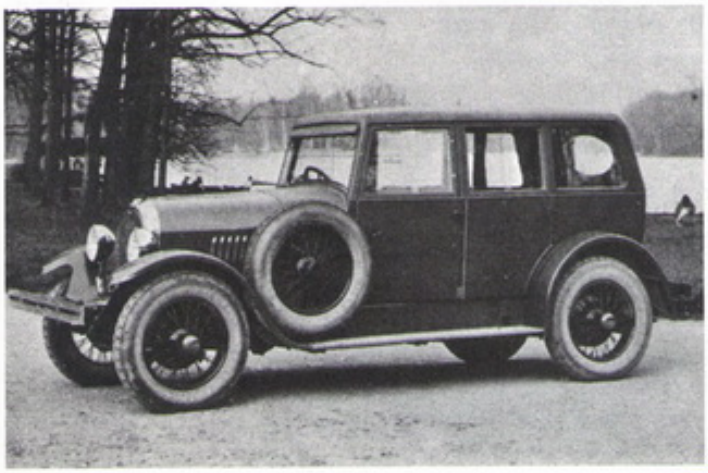
Luc Court

Lione
Francia
1899 - 1936



Dopo un inizio come fabbrica di apparecchiature elettriche la Luc Court passa alla produzioni di automobili. Il primo modello, è la V2 del 1901, una vettura standard che non propone nulla di particolare che si distingue dalla concorrenza solo per l'innovativo cambio a cinque rapporti. Il motore bicilindrico sviluppa una potenza di 8 Cv che viene presto aumentata a 10 cavalli. In quel periodo la Luc Court inizia la partecipazioni ad alcune competizioni automobilistiche francesi, come le corse in salita del du Mont Ventoux e di Laffrey, con buoni risultati. Nel 1904 esce dagli stabilimenti un nuovo modello con motore a quattro cilindri e 20 Cv di potenza che presenta avantreno e motore imbullonati al telaio e facilmente smontabili. Questo modello resta in produzione fino al 1910. Con i modelli H4 e H6, con motore dalla distribuzione a valvole sovrapposte, conquistano rapidamente fama di buona qualità e robustezza. La H6, più grande, resta in produzione fino al 1914 mentre la più compatta H4, rinominata poi H40, arriva fino al 1922. Tra i modelli costruiti antecedentemente alla Prima guerra mondiale, spicca anche la J4 con motore a quattro cilindri da 3600 cc e trasmissione a catena. Appartiene al dopoguerra invece, il modello HR, vettura di generose dimensioni spinta da un propulsore a quattro cilindri di 4700 cc dai trascorsi travagliati. La sua fabbricazione viene sospesa la prima volta nel 1923 per riprendere nel 1924, prima della definitiva sospensione, nel 1925. Nello stesso anno il modello H4 è ribattezzato H4S e poi H4S2. Il prezzo elevato e le vendite limitate iniziano a minare la solidità economica dell'azienda che si salva grazie alla produzione di veicoli commerciali e a una commessa di furgoni dalle poste francesi. Così nel 1936 esce, su ordinazione, l'ultima auto Luc Court mentre il marchio resta ancora attivo nella produzione dei camion.

1. Una Luc Court S2 H4
2. Una veduta laterale della H4 berlina quattro porte



Lucra

Boulder, Colorado
Stati Uniti
2007

Lucra Cars è un marchio della Boulder Speedster, piccola factory americana, nata in Colorado e poi trasferita a Los Angeles, in California, specializzata in repliche di auto sportive. Ha un unico modello in catalogo e la sua produzione inizia nel 2007 con la prima versione della Lc470, vettura sportiva due posti ispirata alla Lister degli anni Sessanta che nel 2008 si aggiudica la vittoria di classe e il sesto posto nella classifica assoluta della massacrante corsa Carrera Panamericana: 3.000 miglia dal Guatemala al Texas. La Lc470 Lister guidata da Charles Breed è sostanzialmente identica al modello stradale tranne che per le dotazioni di sicurezza, obbligatorie per correre.
Nel 2009 l'auto viene rivista e migliorata nelle componenti e dispone di tre motorizzazioni in alluminio V8 General Motors da 5700 cc con 400 Cv, 6300 cc da 550 Cv o 7000 cc da 630 Cv, oppure con il 5700 cc a carburatori con una potenza di 375 cavalli. La carrozzeria è in fibra di carbonio e il prezzo di listino parte da 74.500 dollari.
www.lc470.com

La super sportiva due posti Lc470



Lux

Torino
Italia
1906 - 1907

Agli inizi del Novecento il cavalier Eugenio Paschetta possiede a Torino una avviata fabbrica di velocipedi e nel 1905 sviluppa l'idea di ampliare la produzione abbracciando il ramo automobilistico. Così al salone dell'auto di quello stesso anno presenta una piccola vettura denominata Lux con motore bicilindrico e trasmissione a catena, con un prezzo al pubblico di 5.800 lire. La società può contare su una struttura già collaudata per la vendita e l'assistenza delle biciclette per cui il cavalier Paschetta non ha difficoltà a coinvolgere nell'impresa un gruppo di investitori torinesi. È la nascita, nel mese di marzo del 1906, dell'anonima Fabbrica di Automobili e Cicli Lux con sede in corso Valentino 2 e officine in via Monginevro 141, su un'area complessiva che si estende per 15.000 metri quadri e con una forza lavoro che conta trecento operai. La vetturetta realizzata da Paschetta è molto semplice; non incontra il successo sperato così la sua produzione si limita a pochi esemplari. Fortunatamente l'anno dopo, grazie a un accordo con la francese Decauville, la fabbrica inizia a costruire e a distribuire su licenza il modello 16 HP denominato Lux-Decauville e provvede anche alla vendita in Italia degli altri modelli della Casa transalpina. Questa vettura è più competitiva, monta un propulsore biblocco a quattro cilindri verticali di 2672 cc con disposizione delle valvole bilaterale comandate da due assi a camme nel basamento, cambio a tre marce più retromarcia e trasmissione cardanica. La vettura esposta al salone di Torino del 1907 riscuote un discreto successo ma i risultati delle vendite non sono altrettanto incoraggianti, tant'è che alla fine dello stesso anno l'accordo con la Casa francese viene sciolto e la Lux torna a produrre esclusivamente velocipedi e relativi accessori.

Lynx

St Leonard on Sea
Inghilterra
1968

La Lynx Motor Company nasce nel 1968 per volontà dell'ingegner Guy Black e dell'architetto Roger Ludgate. Inizialmente la società si occupa della preparazione e della manutenzione delle vetture da competizione e dopo pochi anni viene deciso di mettere a frutto le competenze dell'azienda per sviluppare una replica della famosa vincitrice della 24 Ore di Le Mans, la Jaguar D-Type. In breve nella piccola factory di St. Leonards on Sea, viene allestita la Lynx D-Type e nel 1974 debutta pubblicamente in occasione del London Racing Car Show. Il successo è immediato e la vettura è prodotta in 50 unità e viene affiancata dalla XKSS. Le auto della Casa del giaguaro, classiche e moderne, sono oggetto anche di modifiche da parte della Lynx che realizza la Lynx Spyder, e la Lynx Eventer, una originale versione di Jaguar coupé-station wagon. Molto apprezzata è la versione Lynx della Jaguar E Lightweight, replica fedele del modello che la Jaguar realizza per le competizioni. Negli anni Duemila la produzione della Lynx, tutta su ordinazione, comprende tre modelli: D-Type (anche XKSS), C-Type ed E-Type. Il prezzo della D-Type, ad esempio, è di circa 100.000 sterline con un'attesa di diciotto mesi.
www.lynxmotors.co.uk

Una Lynx Eventer del 1983



M.A.F. - Motta&Baudo



M.A.F. M.A.G. Mahindra Majola Mamba Marchand Marcos Marendaz Marguerite Marino Marks-Moir Marlborough Marlin Cars Marmon Marseal Martini Maruti Maserati Mass Matheson Mathis Matra Maudslay Maurer-Union Maximag Maxwell Maybach Mazda McFarlan McLaren McLaughlin Méan Meldi Melkus Memo Mendip Menon Mercedes Benz Mercury Messerschmitt Métallurgique Meteor Metz Meyra MG Miari&Giusti Microcar Midas Miesse Mieusset Milburn Mildé Miles EV Minerva Mini Mirabilis Mitchell Mitsubishi Mitsuoka M.M.C. Modiran Mohs Momo Monotrace Monteverdi Moon Moretti Morgan Morris Mors Moskvich Mosler Motobloc Motta&Baudo

M.A.F.

Marktranstadt
Germania
1908 - 1921



1

La Marktranstadter Automobil-Fabrik viene fondata nel 1908 da Hugo Ruppe grazie all'esperienza maturata presso la Ruppe & Sohn, fabbrica automobilistica di proprietà del padre, già attiva da qualche anno e celebre per la produzione delle vetture compatte Piccolo. Nello stabilimento di Marktranstadt, vicino Lipsia, il giovane Ruppe avvia la sua attività ispirandosi ai modelli realizzati nella fabbrica del padre. Vetture semplici equipaggiate con un propulsore a quattro cilindri in linea con raffreddamento ad aria e cambio a tre rapporti. Le uniche differenze meccaniche risiedono nella trasmissione cardanica e per il montaggio dell'albero motore su cuscinetti a sfere. Nonostante la semplicità strutturale e la somiglianza con le auto paterne i modelli M.A.F. conquistano un buon successo commerciale. Nel 1911 la società è acquisita da un nuovo azionariato che decide di proseguire nella produzione automobilistica affidando la supervisione dell'attività allo stesso Hugo Ruppe. La M.A.F. amplia la produzione e dallo stabilimento escono vari modelli con cilindrate e potenze differenti come la 5/14 PS con motore di 1375 centimetri cubi, 6/16 PS, tipo BT, con un motore 1620 cc. Quest'ultimo modello, nel 1913, subisce un'evoluzione e viene rinominata F6 e dotata di maggiore potenza, 18 Cv, e cambio a quattro marce che successivamente, nel 1914, viene rimpiazzato dal modello 7/21 PS con propulsore da 1800 cc. La produzione viene sospesa durante la Prima guerra mondiale per riprendere, non senza difficoltà, nel 1919. Esce una versione aggiornata della 6/18 PS, mentre sono nuove, e rimangono in catalogo fino alla cessazione, la 8/24 PS e la 14/38 PS con motore da 3400 cc con lubrificazione forzata. Nel 1921 l'azienda di famiglia, ora Apollo Werke, assorbe la M.A.F. decretandone la fine.


2

1. Un particolare della F5 torpedo del 1914
2. Una M.A.F. landaulet del 1908

M.A.G.

Budapest
Ungheria
1912 - 1934

A Matyasfold, il quartiere più periferico della città di Budapest, sorge nel 1912 lo stabilimento della Magyar Altalanos GepGyar. Gli inizi della Casa ungherese sono facilitati da un'ingente commessa da parte delle Poste e ottiene ua certa notorietà anche attraverso la partecipazione alle corse locali. Con l'avvento della Prima guerra mondiale la Casa sospende la produzione dei suoi modelli, equipaggiati con motori 4 cilindri in linea, per dedicarsi alla fabbricazione di motori di aviazione su licenza. Nel dopoguerra la Casa viene riorganizzata con interventi che interessano anche gli impianti di produzione. Nel 1923 appare sul mercato il modello 20/25 Magomobil e poco dopo, con propulsore a sei cilindri, la Magosix; nel 1926 compare anche la versione scoperta Sport, seguita l'anno dopo, dalla Magomobil Sport. Vetture affidabili e di buona qualità costruttiva, impiegate soprattutto nel servizio taxi. Nonostante i tentativi del governo nel sollecitare l'impiego di veicoli prodotti in patria, l'industria interna non riesce a essere competitiva con la produzione estera che ha prezzi più bassi. La M.A.G. chiude nel 1934.

Una Magosix degli anni Venti



Mahindra

Mumbai
India
1945



La Marshal, uno dei fuoristrada prodotti dalla Mahindra

IL PERSONAGGIO
I fratelli Mahindra

La storia del gruppo Mahindra è strettamente legata ai due fondatori dalle fortissime doti imprenditoriali. I fratelli J. C. Mahindra e K. C. Mahindra, oltre a produrre nel 1949 la prima Jeep interamente assemblata in India, sono i protagonisti di un'altra scelta dal forte significato storico-imprenditoriale per l'India indipendente. Sono infatti proprio loro, principali importatori di acciaio del Paese, a convincere il governo indiano ad adottare binari francesi, e non britannici, per la ricostruzione della rete ferroviaria nazionale dopo l'indipendenza. Per dimostrare agli ufficiali governativi – la superiorità dei binari francesi, i due realizzano a loro spese un intero tratto di ferrovia e vi fanno viaggiare un treno con a bordo i rappresentanti del governo. La leggenda vuole che durante il viaggio sia offerto e versato dello champagne in calici riempiti fino all'orlo e che grazie alla qualità dei binari non ne sia traboccata nemmeno una goccia. Da quel giorno, l'India adotta binari francesi. Come suggerito dai fratelli Mahindra. L'impronta che J. C. e K. C. Mahindra danno alla loro azienda fin dagli anni Cinquanta è di grande internazionalità, molti tecnici ed ingegneri sono inglesi e tedeschi e l'attività sviluppa attraverso accordi internazionali inizialmente con la Willys, poi con la Mitsubishi e la Chrysler. Negli anni Ottanta e Novanta gli accordi con la Peugeot e la Ford, ed oggi quelli con l'americana International Truck and Engine Corporation nel settore dei veicoli pesanti e con la Renault per le auto confermano l'impostazione di business dei fondatori.

La Mahindra ha sede a Mumbai ed è tra i primi dieci gruppi industriali indiani. Leader nel settore dei fuoristrada e dei veicoli commerciali, il marchio dal 2007 è presente sul mercato interno anche in quello delle auto passeggeri con vocazione puramente stradale, grazie alla joint venture con il gruppo francese Renault, che porta sul mercato indiano il modello Logan. La Mahindra produce trattori per agricoltura con il marchio Mahindra Gujarat Tractors e decide l'ingresso anche nel settore delle due ruote, ponendosi così nel ristretto gruppo delle aziende con produzione di modelli a due, tre e quattro ruote. L'attività automobilistica della Mahindra inizia grazie alla leggendaria Jeep americana della Willys-Overland, protagonista pochi anni prima delle imprese dell'esercito Usa durante la Seconda guerra mondiale. La Mahindra & Mahindra nasce infatti proprio per l'assemblaggio e la commercializzazione in India delle Jeep su licenza della Willys. Sull'esperienza guadagnata negli anni per la produzione di veicoli fuoristrada nasce l'intera gamma 4x4 Mahindra, che oltre a valere il 50 per cento del mercato indiano degli utility vehicle consente al marchio di esportare oltre che in Asia, anche in Europa, Medio Oriente, Africa e Sudamerica. Con il lancio della Scorpio nel 2002, un Suv interamente progettato e ingegnerizzato in India, e della Bolero, prende il via la fase di crescita con ambizioni internazionali del gruppo. L'accordo di joint-venture con la Renault del 2007 per il lancio in India del modello Logan e di altri successivi nel segmento delle auto stradali, e la joint venture con la International Truck and Engine Co. per la produzione e la commercializzazione di veicoli pesanti e bus sono parte della strategia di espansione del gruppo alimentata dalla rapida crescita economica indiana. La Mahindra è infatti tra le aziende indiane che più si identificano nel loro paese, grazie anche al fatto che la sua storia inizia praticamente in coincidenza con l'indipendenza del Paese. Il fondatore K. C. Mahindra visita nel 1945 gli Usa a capo di una missione ufficiale ed incontra il principale "inventore" della Jeep, l'ingegner Barney Roos. Da quell'incontro scaturisce l'idea di diffondere in India quel veicolo così eclettico e resistente, quindi adatto ai terreni sconnessi ed alle strade di fango *kutcha* del sub-continente. Il 2 ottobre 1945 nasce la Mahindra & Mohammed, di proprietà dei fratelli Mahindra e di Ghulam Mohammed, fondata per realizzare l'assemblaggio di fuoristrada Jeep. Due anni più tardi l'India raggiunge l'indipendenza, Mohammed si dedica al futuro del Pakistan, di cui diventa il primo ministro delle finanze della storia, e l'azienda rimane di proprietà dei soli fratelli Mahindra, prendendo nel 1948 il nome di Mahindra & Mahindra: la prima Jeep interamente realizzata e venduta sul mercato interno è del 1949. Da quel momento la storia dell'azienda diventa la storia dell'evoluzione dei fuoristrada in India.

www.mahindra.com

(F. O.)

Bolero

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Fuoristrada - Pick up

Bolero è il primo veicolo progettato interamente da Mahindra: un modello polivalente, pratico ed economico. Si tratta di un classico fuoristrada 4x4 con carrozzeria separata e un robusto telaio d'acciaio, trazione integrale inseribile, cambio a 5 marce con riduttore, studiato essenzialmente per le esigenze del mercato interno. Alla prima versione con carrozzeria chiusa a 5 porte (Sportz), vengono presto affiancati il modello scoperto a passo corto (Invader) e soprattutto i pick up a cabina singola e doppia. Inizialmente sono usati i turbodiesel Peugeot tipo XD2T di 2304 cc da 70 Cv e tipo XD3T di 2498 cc da 95 Cv. Per lo sbarco in Europa ci si affida al Peugeot DW10TD di 1997 cc da 90 Cv. Nel 2008, infine, la gamma Bolero si arricchisce della versione Loader con cabina singola e trazione posteriore.



1

1. La Bolero per uso veicolo commerciale
2. La variante pick up
3. La Bolero in versione Suv, per il trasporto passeggeri



FOCUS
Il primo turbodiesel

La società AVL di Graz, in Austria, sviluppa appositamente per Mahindra il 4 cilindri turbodiesel tipo CRDe di 2,5 litri e 107 che è il primo common-rail montato su un autoveicolo made in India. Questo motore ha una potenza di 107 Cv ed una coppia massima di 250 Nm. Nel 2002 l'azienda austriaca sviluppa già per Mahindra un common rail di 2,6 litri da 109 Cv usato sulla prima serie Scorpio.



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,924
Larghezza ..... m 1,815
Altezza ..... m 1,885

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2304 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... nd

Scorpio

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Fuoristrada - Pick up

1. La Scorpio, Goa sui mercati occidentali, è il fuoristrada più rappresentativo della Mahindra
2. Le linee piuttosto squadrate dell'off-road indiano
3. La Scorpio nella versione pick up

Scorpio è il primo veicolo Mahindra sviluppato per essere venduto anche al di fuori del mercato indiano. Come il Bolero, è un classico fuoristrada con carrozzeria separata, telaio a longheroni, trazione integrale inseribile, cambio a 5 marce con riduttore, ma in questo caso le linee della carrozzeria vengono ammorbidite per incontrare i gusti della clientela internazionale. La Scorpio (Goa sui mercati europei) è disponibile con carrozzeria chiusa a 5 porte, oppure pick up a cabina singola e doppia. La prima versione monta il turbodiesel ad iniezione diretta tipo NEF di 2600 cc da 109 Cv sviluppato dall'austriaca AVL e prodotto in India dalla stessa Mahindra. Nel 2005, in coincidenza con l'arrivo in Europa, questo viene sostituito con il 2.500 common-rail tipo da 107 Cv. Negli anni la gamma Scorpio/Goa è oggetto di evoluzioni meccaniche e stilistiche.



1



FOCUS
Il prototipo ibrido

Al New Delhi Auto Expo del 2006 il gruppo indiano Mahindra espone Scorpio HEV, il primo veicolo ibrido-elettrico sviluppato da un costruttore indiano. Il prototipo è realizzato su base Scorpio ed abbina lo stesso 2.500 turbodiesel common-rail utilizzato sul fuoristrada attualmente in commercio ad un motore elettrico e ad un cambio automatico.
La versione definitiva arriva nel 2010.


2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,325
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,916

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 2.040 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2600 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 109 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... nd

Thar

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Fuoristrada

1. Il design della Thar ricalca fedelmente quello delle jeep anni Cinquanta
2. Anche al posteriore, si nota il taglio classico del fuoristrada Mahindra

Alla fine del 2008, in conseguenza della strategia che vuole allargare i mercati di esportazione, la Mahindra presenta un prototipo per una fuoristrada compatta assolutamente essenziale. Nonostante un aspetto volutamente classico, che ricorda leggendari 4x4 che fanno la storia del fuoristrada negli anni Cinquanta, Mahindra Thar rappresenta una proposta per molti versi inedita. Con questo veicolo il costruttore indiano riapre di fatto un nuovo segmento del mercato dei 4x4. Semplice, essenziale, robusto, in grado di arrivare praticamente ovunque come si richiede ad un vero fuoristrada, Mahindra Thar si rivolge a tutti coloro che, dopo aver acquistato un piccolo fuoristrada 4x4 con una spesa contenuta, vogliono adattarlo progressivamente alle loro personali esigenze, arricchendolo con tutti quegli accessori ed equipaggiamenti speciali che possono renderlo più consono all'impiego come veicolo da lavoro o da tempo libero. Il Thar monta un 4 cilindri turbodiesel di 2,5 litri ad iniezione diretta common-rail con intercooler da 107 CV, progettato dall'azienda austriaca AVL in collaborazione con la tedesca Bosch e prodotto in India dalla Mahindra stessa.



1

La trasmissione utilizza un cambio manuale a 5 rapporti abbinato ad un riduttore ad inserimento meccanico Borg Warner. I freni anteriori sono a disco e quelli posteriori a tamburo. Le ruote in acciaio da 16 pollici sono equipaggiate con pneumatici da 235/75 R15.



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,929
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,850

POSTI ..... 2+2

PORTE 3

PESO ..... 1.400 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2498 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 107 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

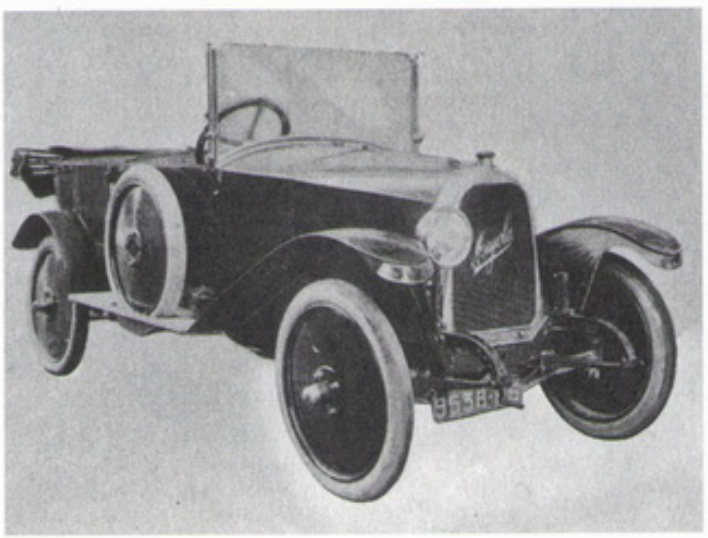
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... nd

Majola

Saint Denis
Francia
1911 - 1928

Prima di lanciarsi sul mercato delle automobili il marchio francese Majola conquista una meritata fama di ottimo costruttore di motori realizzati per conto terzi. Nel 1911 dopo accurati studi di mercato esce la prima auto curata completamente dal marchio francese, dalla progettazione alla realizzazione. L'auto viene chiamata semplicemente tipo A ed è equipaggiata con un propulsore a quattro cilindri di 1.390 centimetri cubici ed è accreditata di una velocità massima di otre 70 chilometri orari con un consumo pari a 6,5 litri per 100 chilometri. Come in voga nel periodo anche la Majola decide di partecipare alle competizioni automobilistiche per raggiungere una certa popolarità e la tipo A si aggiudica il Tour de France. Nel 1912 esce un nuovo modello dotato di motore quattro cilindri con cilindrata inferiore, di 1088 centimetri cubi, si chiama tipo B ed è caratterizzato tecnicamente dalla presenza delle camere di scoppio emisferiche e di un asse a camme in testa. Questi due modelli della Majola godono di un buon successo commerciale fino allo scoppio della Prima guerra mondiale quando Casa è costretta a interrompere la produzione. Nell'immediato dopoguerra escono dallo stabilimento di Saint Denis la 10 HP e la 6 HP che però altro non sono che la rivisitazione in chiave moderna dei precedenti modelli A e B. Seppure con lievi modifiche questi due modelli restano in produzione fino alla chiusura della fabbrica. Parallelamente la Casa prosegue con discreti risultati nelle competizioni sportive e una Tipo F, evoluzione della 6 HP, pilotata da Jean Majola e Fernand Casellini partecipa nel 1925 alla 24 Ore di Le Mans ma viene fermata da un guasto e non riesce a portare a termine la corsa. Nel 1928 la Majola cessa l'attività e viene acquisita dalla Georges Irat.



Una Majola 12-20 HP

Mamba

Northampton
Inghilterra
1998 - 2008

La Mamba Motorsport nasce come fabbrica di vetture da corsa e fornitrice di componenti ad alte prestazioni per il mercato delle auto sportive e da competizione. Inizialmente la fabbrica è situata a Northampton, poi con il proliferare dell'attività diventa necessario uno stabilimento più grande e la sede si trasferisce, nel 2003, nell'Oxfordshire. L'azienda si occupa proficuamente dello sviluppo e del perfezionamento del progetto C23 basato su disegno di Lee Noble come replica della Lotus 23. Nel 2006 la Mamba Motorsport realizza due nuove versioni della C23, dedicata all'uso esclusivo in pista e la C23 normale, utilizzabile anche su strada. Nel maggio del 2008 la Mamba Motorsport sospende la produzione della C23 ma continua l'attività di costruzione di componenti per un modello progettato in collaborazione con la AC Cars che ripropone una interpretazione moderna della classica AC Cobra, con una telaio a traliccio e carrozzeria coupé interamente in vetroresina. La Mamba AC è disponibile con varie motorizzazioni, da un 6 cilindri in linea della Ford australiana al V8 biturbo della Lotus.

www.mambamotorsport.co.uk

La Mamba AC, realizzata con una carrozzeria in vetroresina



Marchand

Piacenza
Italia
1898 - 1908

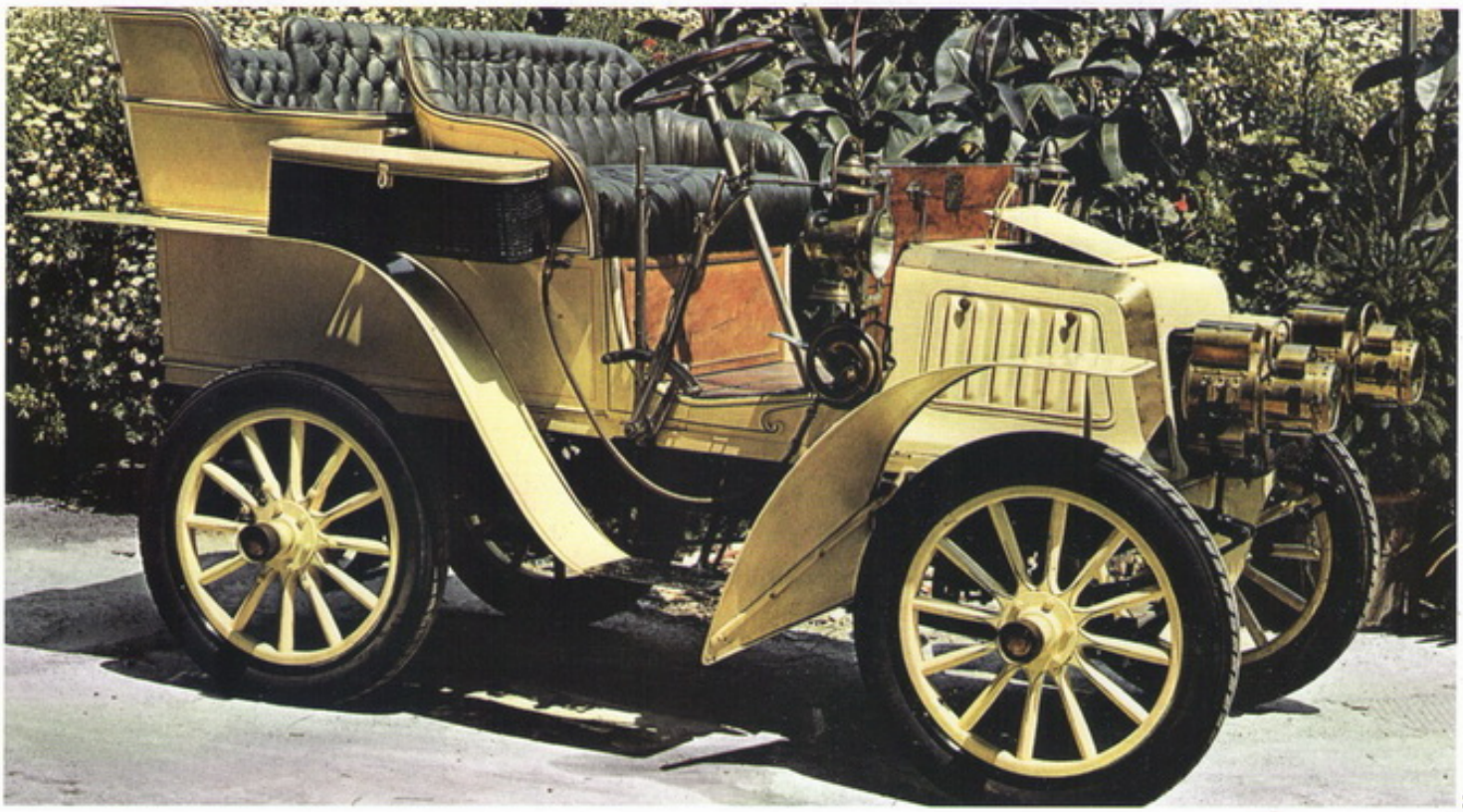




1

1. Una Marchand 5 HP del 1900
2. Una 10 HP del 1902 in versione tonneau

C'è la passione per il ciclismo dietro la nascita dell'azienda italiana Marchand. Due uomini d'affari, i fratelli Paolo e Leonzio Marchand, dopo il successo dell'azienda paterna in Francia, decidono di investire in Italia. Nel 1893 incontrano a Piacenza il campione di ciclismo Stefano Orio e prende così forma l'idea di una piccola fabbrica per la costruzione di biciclette e macchine da cucire a Milano, la Orio & Marchand, aperta con i figli di Orio, Bartolomeo e Attilio. I fratelli Marchand decidono poi di spostare la produzione a Piacenza, dove nel 1898 viene costruito uno stabilimento anche per la fabbricazione di motociclette. Dopo la morte del padre i fratelli Orio lasciano la società, proprio mentre debutta la prima vettura, la Orio Marchand: la base è la francese Deauville, con motore a due cilindri a V di 770 cc, modificata dal direttore tecnico Giuseppe Merosi. La vettura ha successo e viene nominata migliore auto italiana del 1899. Intanto si producono anche motocicli, che partecipano a diverse gare sportive. Al salone di Torino del 1900 viene presentata una nuova auto con motore a 4 cilindri, cui seguono la HP 7 e la 16 HP di 5429 cc che nel 1902 porta a termine con successo il massacrante raid Milano-Palermo-Milano. Nel 1906 ci sono quattro vetture al salone di Torino: una 4 cilindri da 10 o 14 Cv, un'altra identica ma con potenza di 16-20 Cv, una gran turismo da 24-30 Cv e l'ammiraglia 40-50 Cv. Le finanze, tuttavia, iniziano ad andare in rosso: né l'aumento di capitale né l'intervento della svizzera Defaux riescono a risollevare le sorti dell'azienda, tant'è che nel 1908 la Marchand chiude i battenti.



2

Marcos

Luton, Inghilterra 1959



1



2

Marcos è un marchio inglese nato nel 1959 a Luton dall'ingegno dei suoi fondatori, Jern Marsh e Frank Costin, che dopo aver trascorso parecchio tempo a realizzare accessori per auto, alla fine degli anni Cinquanta decidono di iniziare la produzione di vetture in proprio. Il nome Marcos deriva infatti dalle iniziali dei rispettivi cognomi, cognomi già noti nel mondo dei motori. Basta pensare che il fratello di Frank Costin, Mike, è nientemeno che il costruttore dei motori Cosworth. Dalla Marcos Car Ltd (questo il nome completo dato all'azienda) esce nel '59 la prima vettura, una gran turismo dotata di struttura in legno in compensato. Sotto il cofano c'è il quattro cilindri 997 di cilindrata della Ford Anglia a cui, per l'occasione, viene aumentata la potenza a 50 cavalli. Anche le sospensioni vengono prese in prestito da altri marchi, quelle anteriori dalla Triumph Herald, mentre quelle posteriori dalla Standard 10. Le prestazioni sono di ottimo livello al punto che i due costruttori decidono di realizzare anche una versione speciale, dotata di ben 90 Cv, da lanciare nelle competizioni sportive. La gamma inizia però ad ampliarsi soltanto nel 1964 con l'introduzione di una coupé sempre con telaio in legno ma con la carrozzeria questa volta in vetroresina ed equipaggiata con un motore Volvo da 1800 cc. Si tratta di una vettura particolarmente azzeccata sotto il profilo del design e i due decidono di lasciarla in produzione fino al 1972, proponendola con tre motorizzazioni, 1600, 2000 e 3000 cc. Nel frattempo l'azienda si trasferisce da Luton a Bradford-on-Avon e verso la seconda metà degli anni Sessanta fa il suo ingresso un grande progettista come Dennis Adams. A lui si deve, ad esempio, il lancio della Mini Marcos, una variante coupé della famosa Mini che fra l'altro riscuote parecchi successi nelle competizioni sportive, e della Manthis, una quattro posti sotto il cui cofano ruggisce un possente sei cilindri Volvo.

La produzione prosegue fino al 1972, anno in

1. La Spider LM 400/500
2. Una Mantara del 2007

Marcos



1. La sportiva TSO
2. Una LM 500 coupé

cui la proprietà viene ceduta a un gruppo di imprenditori privati che rilanciano l'attività con modelli replica di quelli storici della Casa. Il lancio della Mantula, riedizione della GT mossa dal motore V6 Ford Cologne di 2,8 litri da 150 Cv è infatti del 1982, mentre quattro anni dopo avviene la commercializzazione della Mantula Spyder. Nel 1992 la Casa presenta invece la Mantara, variante sportiva della Mantula, e appena l'anno successivo inizia la partecipazione alle gare del campionato britannico GT e alla 24 Ore di Le Mans. Nel 1996 la Mantara LM 600 vince il campionato britannico GT (categoria GT2) e nel 1997 avviene il lancio della Mantis, variante con motore V8 Ford Mustang della Mantara con conseguente vittoria, da parte della LM 500, del campionato britannico GT3. Nel 2000, invece, l'ultimo successo nel campionato GT inglese e spagnolo, mentre nel 2001 la Casa viene posta in liquidazione. Il settore corse viene acquisito dalla Eurotech, mentre l'attività produttiva viene venduta al manager Rory McMath. Nel 2002 si assiste al lancio della TS 250, versione economica della Mantis spinta da un V6 di 2,5 litri Ford, e l'anno dopo alla presentazione della TS 500, evoluzione con motore V8 Chevrolet della TS 250. Nell'ottobre del 2007, infine, la Casa è in amministrazione controllata.

Federico Pesce

www.marcos-eng.com
Kenilworth, Warwickshire CV81NR, England



2

IL PERSONAGGIO

Frank Costin

Impossibile non legare il nome e la storia del marchio Marcos al nome di Frank Costin, geniale ingegnere in grado di adattare l'esperienza maturata nel settore aeronautico alla costruzione di telai per automobili. Frank è, oltretutto, il fratello di un altro nome altisonante nel mondo della quattro ruote, Mike Costin, uno dei titolari (assieme a Keith Duckworth) della Cosworth. I suoi telai realizzati in legno compensato si traducono in un peso minore, una struttura comunque rigida a tutto vantaggio delle prestazioni. Il che significa una vera e propria rivoluzione nelle auto sportive dell'immediato dopoguerra. Frank Costin collabora inoltre a numerosi progetti per molte industrie automobilistiche del calibro di Lister e Lotus, dove contribuisce a realizzare i primi concetti moderni di aerodinamica. Oltre ai telai per il marchio Marcos, che fonda insieme a Jem Marsh, Costin realizza telai anche per Maserati, Lotus e DTV.

GT

Produzione 1964 - 1972
Carrozzeria Coupé



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,070
Larghezza ..... m 1,588
Altezza ..... m 1,080

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 770 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1778 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 116 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.995

Assetto ribassato e linee dinamiche per la GT, coupé sportivo della Marcos

La Marcos GT, anche detta 1800/1600, viene presentata alla fine del 1963 e messa in vendita a partire dal gennaio 1964. Inizialmente, quest'auto è equipaggiata con il propulsore quattro cilindri 1.8 della Volvo P 1800, la cui potenza viene incrementata a 116 Cv dagli originali 96 grazie al montaggio di due carburatori doppio corpo Stromberg (o Weber, in alternativa). Offerta anche in kit di montaggio, ha la caratteristica di avere un telaio in compensato laminato di abete ricoperto da una carrozzeria in vetroresina. Una ulteriore peculiarità è costituita dal sedile di guida fisso, ma con pedaliera e volante regolabili in modo da trovare la posizione di guida ideale per piloti di diversa taglia. Le primissime unità prodotte hanno la sospensione posteriore a ponte De Dion, ben presto sostituito, per ragioni di costi e semplicità costruttiva, da una soluzione e ruote indipendeti. Mentre l'unità Volvo rimane l'unica motorizzazione disponibile per il mercato Usa, in quanto l'unica che soddisfa le norme antinquinamento, a partire dal 1965 vengono prodotte anche versioni con motore Ford. La prima unità impiegata è un 1500 che offre però una potenza giudicata insufficiente. Si cerca di ovviare incrementandone la cilindrata fino a 1650 cc, ma la soluzione ottimale si trova con l'impiego del motore Ford 1600 crossflow della Cortina GT che si dimostra robusto e sufficientemente potente, in virtù dei suoi 86 Cv. In alcune versioni viene montato anche il motore Ford V4 da due litri, utilizzato nelle Corsair e nelle Capri. L'introduzione dei propulsori Ford coincide con un certo numero di modifiche estetiche che comprendono un nuovo profilo dei passaruote posteriori e rivestimenti dei fari più lunghi. Nel 1968, dopo il fallito tentativo di qualificare una vettura 1600 a Le Mans, viene montato sulla vettura un motore Ford Essex 3.0 V6 e l'anno successivo si passa ad una più convenzionale costruzione del telaio in acciaio, in grado di meglio sopportare le sollecitazioni dei molti cavalli aggiuntivi. Per il mercato americano, che offre chiaramente più possibilità di espansione, viene però usato il propulsore Volvo con sei cilindri in linea, più pesante e ingombrante ma già dotato di tutti gli indispensabili dispositivi antinquinamento. Alcune vetture, vendute soprattutto sul mercato interno, vengono dotate nel 1970 del 6 cilindri in

linea da 2,5 litri della Triumph, utilizzando la fornitura prevista per la Mantis a 4 posti. Ritardi nella produzione delle vetture e controversie con la dogana Usa circa lo status di Marcos quale Casa costruttrice su piccola scala, generano nel 1971 grosse difficoltà economiche, che portano al fallimento dell'azienda nel 1972.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Motore Volvo 1800	1964 - 1969
Motore Ford 1500	1965 - 1969
Motore Ford 1650	1966 - 1969
Motore Ford 1600	1966 - 1969
Motore Ford V4	1966 - 1969
Motore Ford Essex 3.0 V6	1969 - 1972
Motore Volvo 3.0	1969 - 1972
Motore Triumph 2.5	1970 - 1972



FOCUS
La V6 col tetto apribile

La 3.0 con motore 6 cilindri a V si distingue per il diverso disegno delle portiere, per il tettuccio apribile e i vetri elettrici di serie e, negli ultimi modelli, per la diversa forma dei gruppi ottici anteriori. Nel 1981 la Marcos riapre i battenti, e vengono vendute alcune GT ma con il 3.0 V6 della Ford Colonia.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,080
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,092
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 914 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2994 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 142 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h
PREZZO ..... Sterline 2.450



1

LA TECNICA

Il telaio dei modelli prodotti fino al 1969 è costituito da diverse sezioni scatolate di compensato laminato di abete e di douglas incollate insieme con adesivi di tipo aeronautico. Quando in buone condizioni è molto rigido e leggero, ma è sensibile ai danni causati da benzina, olio, calore e umidità. È riparabile sostituendo le parti danneggiate.

1. Una Marcos GT da competizione sulla pista inglese di Oulton Park
2. Le Marcos GT con motore 3.0 V6



2

Mantis

Produzione 1997 - 2001
Carrozzeria Coupé - Spider

Presentata in versione coupé e spider nel 1997, la Mantis riprende le linee dalle Marcos LM 400 e 500 da competizione del 1993-1995. Il motore è un Ford Cobra V8 da 4,6 litri in grado di erogare 352 Cv per una velocità massima di 270 chilometri orari. Nel 1999 vengono presentate due nuove versioni: la GT3 con motore 5 litri ad alimentazione atmosferica e la 4.6 GT, versione sovralimentata con compressore Vortech della 4.6. Grazie alla sovralimentazione, la potenza sale a 507 Cv per una velocità massima di circa 300 chilometri orari. È la Mantis con le prestazioni più elevate ma, a causa anche del prezzo piuttosto elevato (64.000 sterline), ne vengono venduti pochi esemplari. La Marcos è ancora una volta in difficoltà finanziarie e la produzione cessa nel 2001 quando la Marcos chiude nuovamente i battenti.



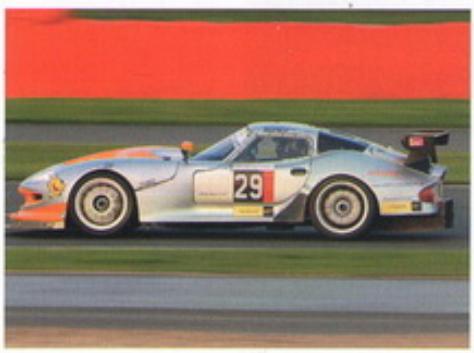
1

1. L'aggressiva Mantis spider del 1997
2. Una Mantis GT impegnata in gara



FOCUS
La versione 2+2

Il nome Mantis viene impiegato per la prima volta nel 1968 per due vetture differenti. La prima è la Mantis XP, un prototipo da competizione con motore centrale BRM-Repco V8, costruita in unico esemplare; la seconda è la Mantis 2+2 con motore 6 cilindri Triumph 2,5 litri ad iniezione. Il modello non ha successo, solo 32 gli esemplari costruiti tra il 1970 e il 1971.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Mantis 4.6	1997 - 2001
Mantis GT3 5.0	1997 - 2001
Mantis GT 4.6 (s/c)	1997 - 2001

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,263
Larghezza ..... m 1,828
Altezza ..... m 1,016

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.098 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4600 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 352 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

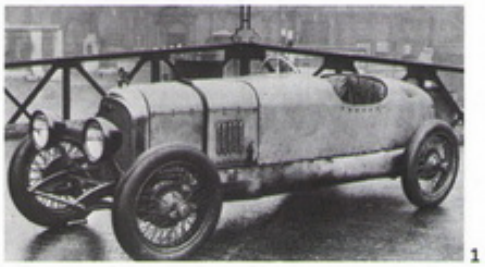
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 270 km/h

PREZZO ..... Sterline 42.000

Marendaz

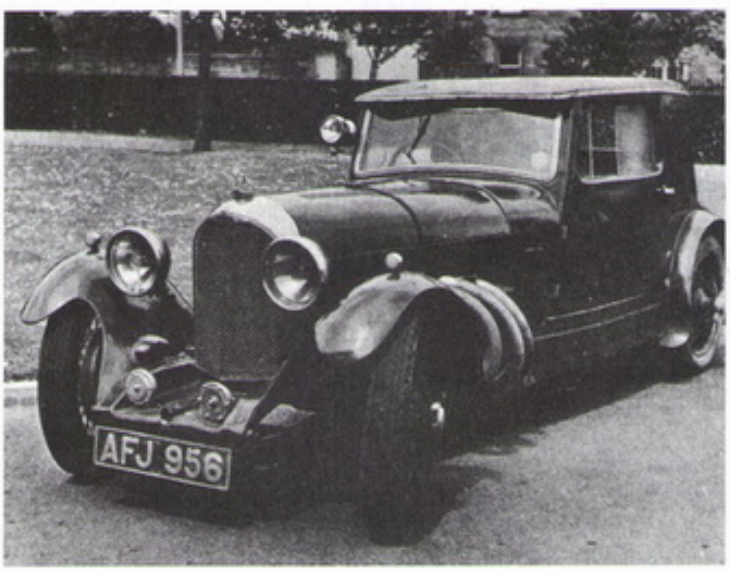
Londra
Inghilterra
1926 - 1936



1

1. La Special del 1928, che ottiene il record internazionale sulle 24 ore nella categoria 1100
2. Una 13-70 HP del 1934

Donald Marcus Kelway Marendaz, ex tenente della Royal Flying Corps, fonda nel 1926 a Brixton nei locali della London Cab Company, la DMK Marendaz Ltd, dopo alcuni trascorsi alla Marseal. Inizialmente si dedica alla vendita di auto sportive usate ma ben presto decide di dar vita a un proprio modello battezzato Marendaz Special. Sono vetture di tipo sportivo con design affascinate a due o a quattro posti con radiatore anteriore a griglia tipo Bentley. Le motorizzazioni disponibili sono due, un quattro cilindri di 1100 centimetri cubi con valvole in testa e il più conosciuto Anzani da 1500 centimetri cubi con valvole laterali, disponibile in configurazione normale o con compressore. Tra le componenti che caratterizzano le vetture spiccano il cambio a tre rapporti montato separatamente, la frizione a cono, sospensioni posteriori a cantilever e i freni che agiscono su tutte e quattro le ruote con doppio comando (il pedale agisce sulle ruote anteriori il comando a mano su quelle posteriori). La buona qualità costruttiva della Casa permette a due di queste vetture, nel 1928, di stabilire a Montlhery i record internazionali della 24 ore nelle categorie 1100 e 1500 centimetri cubi. Nel 1932 assistiamo alla riorganizzazione della fabbrica, rinominata Marendaz Special Cars Ltd, con il suo trasferimento a Maidenhead. La produzione viene ora dedicata a una vettura con motore a sei cilindri, molto curata, che è dotata di collettori di scarico esterni, sistema di accensione doppio, pompa della benzina elettrica e freni idraulici. I motori disponibili sono due, uno da 1900 centimetri cubi e uno da 2600 centimetri cubi, mentre dall'anno successivo è possibile chiedere come optional il compressore e il cambio con preselettore. La Marendaz più di successo è quella allestita nel 1935, la 15/90 HP, in cui spicca il propulsore sei cilindri di 1991 centimetri cubi Coventry-Climax, capace di spingere l'auto fino a una velocità massima di 130 chilometri orari.



2

Queste vetture parteciparono a numerose competizioni sportive tra cui il Tourist Trophy e il Gran premio di Francia del 1936, anno in cui la Marendaz cessa la produzione.

Marguerite

Courbevoie
Francia
1922 - 1928

Gli anni Venti vedono il proliferare di piccole fabbriche automobilistiche nella zona di Courbevoie, all'estrema periferia di Parigi. Tra queste si distingue la Marguerite, le cui origini risalgono al 1922, che si caratterizza per la accurata realizzazione di vetture sportive. La sua fama deriva dalla cura artigianale con cui vien eseguito l'intero processo produttivo da un ristretto numero di operai che lavorano nella fabbrica. Queste creazioni, dalle briose performance, sono equipaggiate prevalentemente con un propulsore a quattro cilindri di derivazione Chapuis-Dornier e grazie alla loro leggerezza riescono a raggiungere prestazioni di tutto rispetto. La gamma di cilindrate disponibili per la clientela spazia dal motore da 1100 centimetri cubi fino al più prestante propulsore da 1500 centimetri cubi. La produzione della Marguerite non si limita solo alle vetturette ma produce anche per altri marchi e avanzate cyclecar tra cui spicca la B02 battezzata Morano-Marguerite in onore del magnate Zamorano de Biedma che promette finanziamenti per la sopravvivenza dell'azienda. I soldi necessari però non arrivano e nel 1928 la Marguerite è costretta a concludere la propria avventura sul mercato automobilistico.

Marino

Padova
Italia
1923 - 1928



1

La passione per la meccanica e per i motori portano Luigi Marino a trasferirsi da Padova a Milano per andare a lavorare presso la società automobilistica De Vecchi. Nell'azienda Marino lavora con profitto presso il reparto motori e grazie alle sue conoscenze tecniche contribuisce alla realizzazione delle 50 HP che partecipano alla Targa Florio con ottimi risultati. Forte di quella esperienza al termine della Prima guerra mondiale, Marino decide di tornare nella natia Padova dove, insieme al fratello Alberto, allestisce una piccola officina. Entrambi lavorano alla progettazione di un nuovo motore, un quattro cilindri in linea di 1485 centimetri cubi con valvole in testa a V, che nel 1923 viene montato su un leggero e robusto telaio sempre di loro produzione. Questo modello sancisce ufficialmente la nascita del marchio automobilistico Marino. L'anno successivo arriva il secondo modello equipaggiato con motore Cime, un quattro cilindri di 1098 centimetri cubi, che grazie alle doti di leggerezza della vettura riesce a spingerla a velocità superiori ai 90 chilometri orari. Nel 1926 arriva la versione sport caratterizzata dall'aumento di potenza a 32 cavalli, seguita dal modello ancora più potente, gran sport, capace di raggiungere i 140 chilometri orari. Anche la partecipazione alle corse automobilistiche porta buoni risultati e soltanto un presunto sabotaggio toglie di scena le due Marino al Gran premio Vetturette del 1926 sul circuito di Monza. Più volte lo stesso Luigi Marino è impegnato nelle competizioni sportive alla guida delle proprie vetture riportando lusinghieri risultati. Nel 1927 però la Casa è colpita dalle prime avvisaglie di una crisi finanziaria da cui non riesce a risollevarsi costringendo di fatto il marchio a uscire definitivamente di scena nel 1928.

1. Una 1100 seconda serie del 1927
2. Le due 1100 tipo corsa che partecipano nel 1926 al Gran premio vetturette di Monza



2

Marks-Moir

Sydney
Australia
1923 - 1924

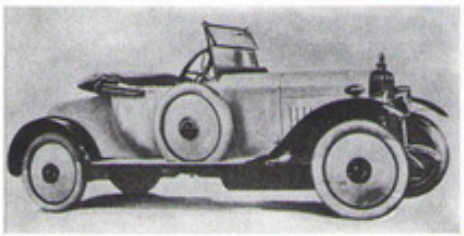
La breve vita della piccola Casa automobilistica Marks-Moir inizia a Sydney nel 1923. La storia del marchio australiano, uno dei pochi del Paese, è caratterizzata da una produzione molto esigua e comincia con alcuni studi che danno vita al Farmeless, un originale veicolo dalla carrozzeria in legno, biposto, e con il propulsore collocato dietro i sedili, al centro del telaio. Questo modello, equipaggiato con il motore Ford, lo stesso montato sulla versione T della Casa americana e freni su tutte e quattro le ruote, non entra, però, mai in produzione e rimane un interessante prototipo con soluzioni riprese poi da altre Case negli anni successivi. La Marks-Moir si dedica quindi alla progettazione di un modello più tradizionale con il propulsore, un Wolsely, collocato anteriormente. Da segnalare anche la possibilità di sostituire gli ammortizzatori per adattare la vettura alla diversa conformazione del territorio australiano. L'auto viene così prodotta a partire dagli ultimi mesi del 1923, ma dalla sua fabbrica ne escono solo pochi esemplari poiché nel 1924, a causa di difficoltà finanziarie, il marchio Marks-Moir esce di scena.

Un prototipo di spider Marks-Moir del 1923



Marlborough

Aubervilliers
Francia
1906 - 1925



1

Il marchio Marlborough nasce nel 1906, ad Aubervilliers nello stabilimento Malicet et Blin specializzato in componentistica per automobili. Il primo modello è la 7 HP, con motore monocilindrico che viene presentato al salone di Londra dello stesso anno. La produzione si estende e abbraccia anche ai modelli 10/12 HP, bicilindrica, e la 14 HP con propulsore a quattro cilindri.
Il primo importante passaggio è del 1909 quando la fabbrica inglese di ammortizzatori di T.B. André rileva il marchio e fa debuttare tre nuovi modelli, la 12/15 HP, la 15/20 HP, con motore quattro cilindri, e un'altra vettura dotata di un sei cilindri. Questi modelli sono caratterizzati dalla frizione a cono e dal cambio a tre rapporti, mentre l'anno dopo viene introdotto anche il radiatore con profilo a V. Nel 1912 si aggiunge una interessante versione sportiva due posti, la 8/10 HP, con motore quattro cilindri di 1100 centimetri cubi dotata di freni a tamburo posteriori, trasmissione a coppia conica ed eleganti ruote a raggi metallici.
L'anno dopo questa vettura partecipa, senza troppa fortuna (ritiro per problemi all'impianto di raffreddamento), al Gran premio Cyclecar. Nel 1920, al termine della Prima guerra mondiale, esordisce la 10/16 HP con motore a quattro cilindri, cambio a quattro rapporti e una originale griglia del radiatore con disegno a nido d'ape. Il debutto nelle corse di questo modello è del 1921 ma avviene senza troppa fortuna poiché delle tre vetture iscritte alla 200 Miglia di Brooklands, soltanto due concludono la gara.
Le cose vanno meglio alla 75 Mph Long Handicap Race, dove la Marlborough coglie una bella vittoria.
Nel 1923 viene realizzata una vettura frutto della collaborazione tra André e Parry Thomas, la Marlborough-Thomas con nuovo motore quattro cilindri di 1982 centimetri cubi e cambio a quattro rapporti, che stabilisce il record sul giro a Brooklands con una velocità di 149 chilometri orari.
Da segnalare anche la monoposto guidata dallo stesso André, la Marlborough Submarine con motore Anzani.
Nel 1925 viene presentata un ulteriore modello Marlborough che però non entra mai in produzione e l'anno successivo il marchio scompare.

1. Una Marlborough 10-20 HP Deluxe
2. Una 8-10 HP del 1913



2

Marlin Cars

Plymouth
Inghilterra
1979 - 2006

La nascita del marchio Marlin è frutto della passione per i motori e le automobili di Paul Moorhouse, ingegnere di grande talento che lavora anche per la Rolls Royce. A Moorhouse piace progettare auto e oltre a soddisfare la propria passione, realizzando auto per se stesso, decide di avviare una piccola produzione in kit. Nel 1979 nasce così il primo modello, la Roadster, basata su meccanica Triumph. La Berlinetta invece è una coupé 2+2 e porta la data del 1984 a cui segue la Cabrio del 1991 con meccanica Ford Sierra. Da segnalare che all'inizio degli anni Novanta il quartier generale della Marlin si trasferisce a Crediton, nel Devon dove rimane fino alla chiusura. A metà degli anni Novanta la Marlin è acquistata da Terry e Mark Matthews che lanciano la Hunter. Successivamente, nel 1997 arriva la Sportster con motore Bwm sei cilindri, disponibile sia in kit che completamente assemblata. Nel 2004 la Marlin introduce una nuova linea, non più auto dal look rétro a design moderno e aggressivo con la 5EXi basata su componentistica Rover e motore "serie K". Nel 2006 il proprietario Don Burton decide di ritirarsi e vende la gamma auto alla Aquila Sports Car e i diritti della Cabrio alla Javelin Cars.

Una Marlin 5 EX



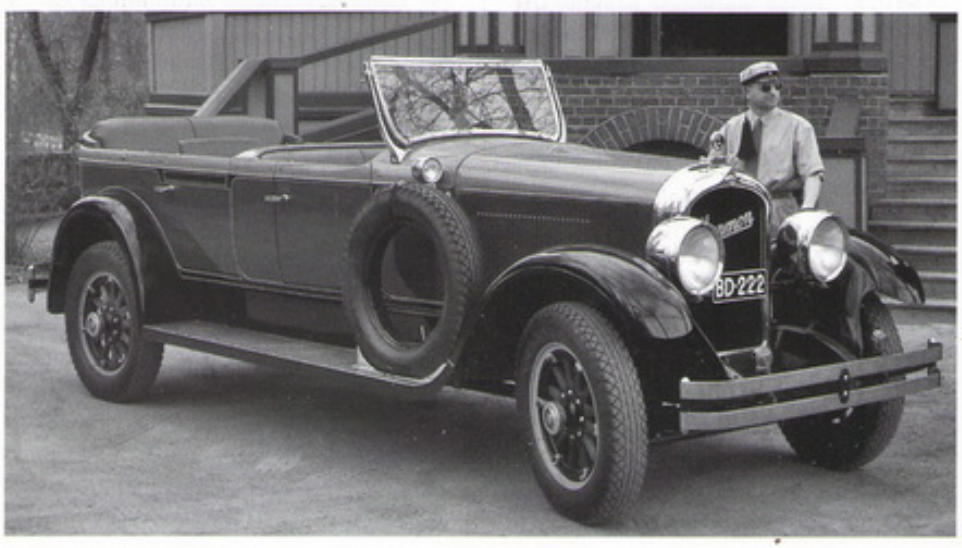
Marmon

Indianapolis
Stati Uniti
1902 - 1933



1. Una Marmon Wasp del 1911
2. Una Sixteen del 1931

La Marmon Motor Car Company nasce a Indianapolis nel 1902, per volontà dei fratelli Walter e Howard Marmon, appassionati di meccanica. Il primo modello è frutto di un progetto di Howard, laureato in ingegneria all'università di Berkeley, e si distingue per la semplicità strutturale: è spinto da un 4 cilindri a V con raffreddamento ad aria e distribuzione a valvole in testa, ed ha sospensioni anteriori a ruote indipendenti. Poco dopo arrivano altri modelli con la stessa filosofia ma con motore a 6 cilindri prima e a 8 poi, con potenze fino a 60 Cv. Al raffreddamento ad aria viene sostituito quello a liquido e le Marmon iniziano a godere di una buona reputazione. Nel 1909 inizia anche la partecipazione alle gare automobilistiche e nel 1911 la Wasp vince la prima edizione della 500 Miglia di Indianapolis: questa è inoltre la prima auto al mondo a montare di serie lo specchietto retrovisore. La produzione intanto prosegue, e prevede nuovi motori a 4 cilindri con potenze comprese tra i 40 e i 60 Cv. Spicca, nel 1914, l'uscita di un nuovo 6 cilindri dalla esorbitante cilindrata di oltre 9000 cc ritenuto tuttavia eccessivo dal mercato, tant'è che due anni dopo viene rimpiazzato da un più adeguato 5700 cc. È il motore che equipaggia la tipo 34, l'auto più apprezzata del marchio che adotta, oltre alla carrozzeria in alluminio, una meccanica particolarmente raffinata. L'auto resta in produzione fino al 1927, mentre l'anno dopo escono modelli più economici che ottengono un buon successo, come la Roosevelt venduta in 20.000 unità. Nel 1930 esce la lussuosa 16 V con motore 8 litri da ben 200 Cv: l'elevato costo ostacola però la diffusione e, complice la crisi economica, la Casa cessa la produzione. Il nome sopravvive fino al 1933 grazie a un accordo tra Howard e il colonnello Arthur Herrington per la produzione di veicoli a 4 ruote motrici con il marchio Marmon-Herrington.



Marseal

Coventry
Inghilterra
1919 - 1925

La nascita del marchio Marseal avviene per opera di Donald Marcus Kelway Marendaz, che dopo un'esperienza alla Alvis avvia il progetto di una nuova vettura con H.O. Seelhaft, titolare di una società che costruisce scatole del cambio per la Emscote. Dal momento però che questa Casa automobilistica non utilizza tutti i cambi prodotti, i due decidono di unire il surplus della produzione ed altri componenti con il motore Coventry-Simplex per realizzare così una propria vettura completa. Nel 1923 con le dimissioni di Seelharft, il marchio cambia denominazione e si trasforma in Marseal. Affidabilità, semplicità ed economicità sono i tre punti forti del marchio che pubblicizza così la sua Marseal Coupé del 1922, con motore quattro cilindri, da 26 cavalli raffreddato ad acqua, con cambio a tre rapporti più retromarcia, in vendita a 275 sterline. La Casa partecipa a varie formule di competizioni sportive e ottiene discreti risultati con lo stesso Marendaz assiduo frequentatore del circuito di Brooklands. La produzione, però, è bassa (nella fabbrica lavorano non più di 50 operai così), nel 1925 si conclude l'avventura del marchio e l'anno dopo Marendaz dà vita all'omonima Casa automobilistica.

La Marseal 11 HP



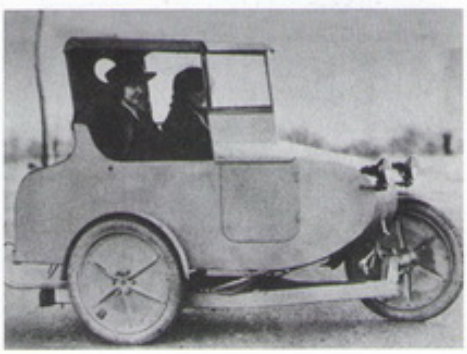
Martini

Frauenfeld
Svizzera
1897 - 1934



Il marchio Martini viene fondato a Frauenfeld, nel cantone di Turgovia, in Svizzera, da Friedrich von Martini e si specializza nella laminatura dell'acciaio e nella fabbricazione di fucili, che compaiono infatti nel logo della Casa. Dopo una serie di studi realizza un prototipo di vettura con motore posteriore e nel 1902 avvia la produzione in serie di auto però con motore anteriore quattro cilindri a V con potenza di 10 e 16 cavalli. Nel 1903 la Martini et Cie si trasferisce a St Blaise, nel cantone di Neuchatel, e nello stesso anno esce la vettura prodotta su licenza della francese Rochet-Schneider, lussuosa vettura con motore quattro cilindri dalla potenza di 16 Cv e radiatore a nido d'ape. Nel 1909 viene presentata una piccola Martini con motore monoblocco da 1000 centimetri cubi da 10/12 Cv che l'anno successivo viene modificato nella meccanica e nella cilindrata, aumentata a 1270 cc. Cambia anche la proprietà della Casa che diventa Société Nouvelle des Automobiles Martini e viene unanimemente riconosciuta per la qualità della sua produzione. Nel 1913 la Casa offre una 25 HP con valvole a fodero e l'anno dopo lancia la 12 Sport, con propulsore di 2614 cc tecnologicamente molto avanzato, con 4 valvole per cilindro. Di grande successo è il modello TF equipaggiato con motore di 3800 cc la cui produzione prosegue anche dopo la Prima guerra mondiale. Le difficoltà finanziarie incontrate portano però all'acquisizione del marchio, nel 1924, da parte di W. Steiger che presenta una nuova gamma di vetture con motore a 6 cilindri e nel 1929 produce su licenza Wanderer una 2500 centimetri cubi a sei cilindri, che però non viene molto apprezzata dagli automobilisti svizzeri. Così nel 1931 la Martini lancia un nuovo lussuoso modello di sua progettazione, la Type NF 4400 cc con motore monoblocco a 6 cilindri. Nonostante ciò nel 1934 la Casa viene messa in liquidazione.

1. Una Martini 3.8 del 1922
2. L'originale Scootmobile del 1922
3. Una Martini 2.9 del 1913





Maruti

Gurgaon (Nuova Delhi)
India
1981

Creata con un atto del parlamento indiano come azienda di proprietà del governo nel febbraio del 1981, la Maruti Udyong con sede a Gurgaon, vicino Nuova Delhi, si chiama dal 2007 Maruti Suzuki India. Come rivela l'attuale denominazione, il controllo dell'azienda è dal 2002 della Casa giapponese Suzuki che detiene il 54,2 per cento delle quote azionarie.

La Maruti Suzuki è diventata rapidamente la prima Casa automobilistica del mercato indiano, con oltre il 50 per cento delle vendite. Ed è anche l'azienda che apre l'era moderna dell'industria dell'auto in India, quando nell'ottobre del 1982 inizia la sua effettiva attività attraverso la storica joint venture con la Suzuki. Dopo aver avviato contatti con tutti i maggiori costruttori giapponesi, infatti, il governo indiano decide di affidare il suo ambizioso progetto di "people's car", cioè di auto per la motorizzazione di massa prodotta completamente in India, alla più piccola ma particolarmente convincente Suzuki che ha il pregio di essere specializzata in auto compatte, ritenute le più adatte per la nascita di un vero e proprio mercato interno. La diffusione delle auto in India al momento della creazione della Maruti è infatti limitato a poche decine di migliaia di unità l'anno, con tecnologia paragonabile a quella delle auto degli anni Cinquanta dei mercati più evoluti. La storia della collaborazione indo-giapponese per lo sviluppo della Maruti è un caso di reciproca soddisfazione, che attraverso i successi di mercato delle auto lanciate nel corso degli anni in India e sviluppate sempre a partire da modelli Suzuki, porta il partner del Sol Levante a salire, dall'iniziale 26 per cento di partecipazione, al 40 per cento nel 1987, quindi al 50 per cento nel 1992 ed infine lo convince all'acquisizione completa della società nel 2002 ed al cambio di nome, da Maruti Udyong Limited a Maruti



Il mini van Maruti Omni del 1984

Suzuki India Limited nel 2007. La prima auto lanciata sul mercato indiano dalla Casa è la storica Maruti 800, che si assicura costantemente il titolo di auto più venduta in India per ben due decenni e rimane sul mercato anche dopo l'arrivo di modelli estremamente più evoluti, come vettura più economica del mercato indiano. Nel corso degli anni Duemila la Maruti si aggiudica ripetutamente i prestigiosi premi per la soddisfazione del cliente e per la rete di vendita della J. D. Power e fa della qualità una sua caratteristica riconosciuta. Parallelamente aumentano i volumi di produzione e vendita, che dalle 350mila unità del 2002 arrivano a superare le 750mila unità nel 2008 con una quota crescente anche per le esportazioni. Il principale impianto di fabbricazione è situato a Gurgaon, dove tre linee produttive assicurano una capacità installata di 350.000 vetture l'anno che, secondo i piani del gruppo, è destinata a crescere fino a 700.000 unità. Oltre il 50 per cento della forza lavoro viene formata in Giappone e il livello crescente di automazione è garantito da robot sviluppati in gran parte direttamente dalla Maruti in India, mentre il metodo di lavoro è rigorosamente ispirato al principio kaizen di miglioramento continuo giapponese.

www.marutisuzuki.com

(F. O.)



IL PERSONAGGIO

Sanjay Gandhi

Anche se la storia ufficiale della Maruti inizia nel 1981, la Maruti Udyong in realtà è nata due volte. La prima volta nel 1971, quando il governo di Indira Gandhi affida a suo figlio *Sanjay Gandhi* (nella foto) l'incarico di creare un'azienda per la produzione nazionale di un'auto per la motorizzazione di massa in India. Sanjay Gandhi fonda la Maruti Udyong e prende contatto con diversi costruttori europei di automobili per stipulare un accordo di produzione su licenza di un modello già presente in Europa. I contatti più approfonditi sono con la tedesca Volkswagen, che agli occhi del governo indiano ha il merito di aver diffuso il Maggiolino come eccellente esempio di "auto del popolo" dalle evidenti doti di robustezza, che sembrano necessarie anche per l'India. L'accordo con la Volkswagen non viene raggiunto e nel frattempo Sanjay Gandhi presenta un prototipo di vettura che viene giudicata molto negativamente dalla critica. E che scatena anzi profonde polemiche sull'opportunità di continuare ad investire in quello che secondo molti è il sogno di un giovane illuso, più che un vero progetto di sviluppo per la crescita dell'India. Le polemiche investono lo stesso Sanjay per suoi presunti interessi personali nell'operazione e la Maruti Udyong fallisce nel 1977. Il giovane Gandhi muore nel 1980 in un incidente aereo e non vede rinascere ed arrivare al successo la Maruti.

800

Produzione Dal 1984
Carrozzeria Berlina

Avviata alla produzione nel 1984, la 800 è praticamente un clone, sia nella meccanica sia nella carrozzeria, della contemporanea Suzuki Alto. Costruita in India nello stabilimento Maruti di Manesar ha delle dimensioni compatte, con una lunghezza inferiore ai 3,5 metri, che le consentono di rientrare nella categoria delle microvetture o in quella delle kei car sui mercati asiatici. Tuttora in produzione conta ad oggi oltre 2,5 milioni di unità uscite di fabbrica ed è una della automobili più vendute in India grazie soprattutto al listino molto economico. Aggiornata nel corso della sua lunga vita con diversi restyling, impiega un propulsore a tre cilindri di 796 cc da 37 Cv, disponibile a partire dal 2008 anche in una variante con alimentazione bifuel benzina/Gpl che equipaggia la versione 800 Duo.



1



FOCUS
Le gemelle

Praticamente identica alla seconda generazione della Suzuki Alto, lanciata sul mercato nel 1984, la 800 è commercializzata ed è prodotta su licenza in diversi Paesi del mondo. Nel mercato sudcoreano una copia di questa vettura è realizzata dalla Daewoo ed è venduta sotto il nome di Tico, mentre in Cina un'ulteriore revisione di questo modello è prodotta dalla Zotye.

1. La 800, l'utilitaria della Maruti
2. La piccola della Maruti viene prodotta in quattro serie oltre all'ultima versione 800 Duo con alimentazione benzina/Gpl


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1984 - 1988
II Serie	1988 - 1993
III Serie	1993 - 2001
IV Serie	dal 2001
800 Duo	dal 2008

SCHEDA TECNICA - II SERIE

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,300
Larghezza ..... m 1,410
Altezza ..... m 1,405

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 640 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 796 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 37 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Lire 8.980.000

Zen

Produzione Dal 1993
Carrozzeria Berlina

Venduta inizialmente in diverse parti del mondo anche come Suzuki Cervo, la Zen è una piccola utilitaria realizzata per affiancare e poi sostituire nella gamma Maruti la 800. Anche se quest'ultima, visto il prezzo di vendita molto competitivo, rimane comunque in produzione dopo il suo esordio. Equipaggiata al debutto con un motore a benzina a 3 cilindri in alluminio di 993 cc da 54 Cv, adotta nel corso del tempo diverse motorizzazioni. Tra cui una unità 4 cilindri a gasolio di 1523 cc da 57 Cv. Nel 2006 viene riprogettata nella linea e nella meccanica, e ne debutta perciò una seconda generazione, la Zen Estilo, con carrozzeria molto squadrata di tipo monovolume e basata sullo stesso pianale della Suzuki MR Wagon (che poi è anche lo stesso della Nissan Moco) da cui riprende anche i motori.



1

1. La Maruti Zen, citycar destinata ad affiancare la 800
2. La Estilo, variante della gamma Zen, va in vendita nel 2006



FOCUS
La variante Estilo

Lunga 3,6 metri e decisamente più curata nell'aspetto, la Zen Estilo si discosta molto nei contenuti e nella linea dalla precedente edizione della Zen. Nella meccanica adotta tra le motorizzazioni un benzina a 3 cilindri di 1,1 litri da 68 Cv che è accoppiato a un cambio manuale a 5 marce ed è in grado di spingerla fino a una velocità massima di 155 chilometri orari.



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1993 - 2006
II Serie Zen Estilo	dal 2006

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,500
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 730 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 993 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 54 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

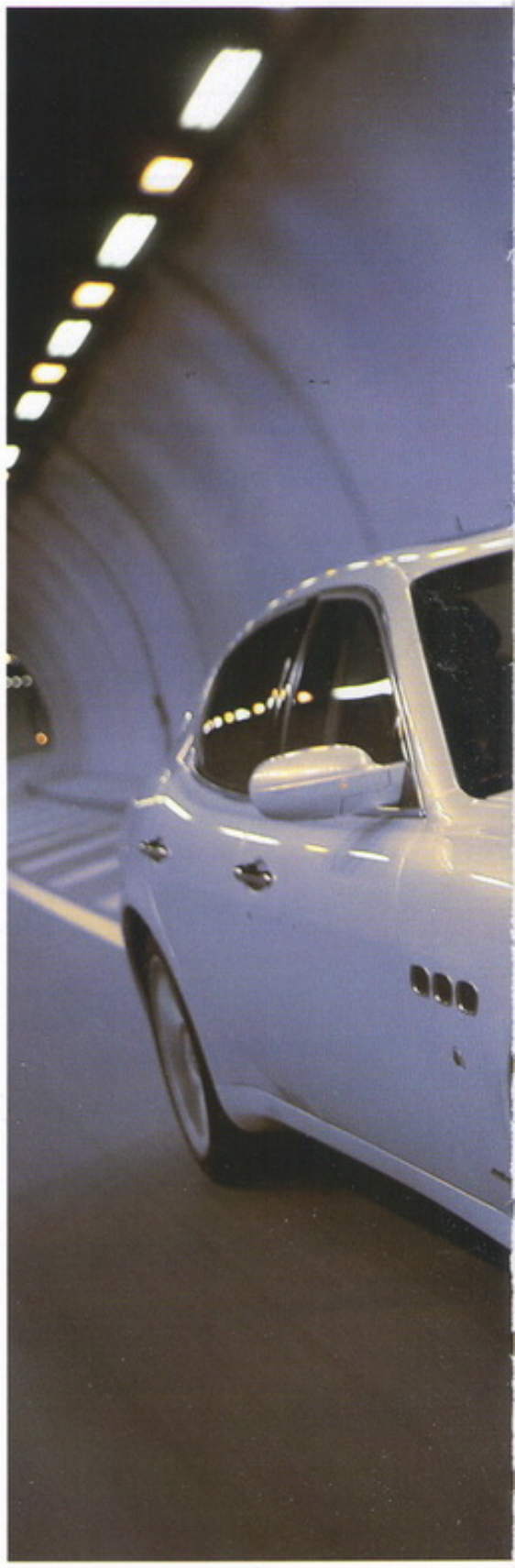
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... nd

Maserati

Bologna, Italia 1914



La Maserati Quattroporte collezione Cento, una serie speciale presentata al salone di Detroit 2008 con allestimenti extralusso e prodotta in edizione limitata di 100 esemplari

La Maserati viene fondata a Bologna per quello che potrebbe sembrare un caso: infatti Carlo, Bindo, Alfieri, Mario, Ettore ed Ernesto Maserati nascono a Voghera, figli di un ferroviere. Di questi, solo Mario si discosta dall'entusiasmo di famiglia per la meccanica, diventando un artista e pittore. Degli altri il primo a entrare nel mondo dell'automobile è il primogenito, Carlo, che però muore improvvisamente di tubercolosi nel 1910. La figura forse più significativa per la storia della Casa diventa quella del terzogenito. Alfieri Maserati nasce il 23 settembre del 1887 e segue appena può, appassionato di meccanica sin dalla più tenera età, la strada del fratello maggiore. Ripara biciclette e si interessa alle prime automobili ma poi, all'età di soli 15 anni, viene assunto alla Isotta Fraschini, dove la sua passione e la sua abilità vengono immediatamente notate, cosicché si guadagna un posto stabile nell'ambito reparto corse della Casa. Sono momenti pieni di entusiasmo e l'automobile, straordinario oggetto ancora rarissimo, cattura l'immaginazione di tutti, anche se solo chi è molto facoltoso può permettersene l'acquisto. I ricchi clienti di queste automobili pretendono però un'assistenza all'altezza delle cifre astronomiche che spendono, e così la Isotta deve aprire delle officine nelle città nelle quali ha più clienti. Fra queste, non sorprendentemente, c'è Bologna, città ricca, appassionata d'auto, affascinata dalla meccanica. Alfieri Maserati apre la sua prima officina nella zona di Pontevecchio, ma la sola assistenza delle automobili milanesi non lo appaga. Ben presto inizia a modificare le automobili per renderle più veloci e le sue modifiche diventano sempre più profonde e radicali. La Isotta affida ai Maserati la costruzione di un suo modello da corsa. Finalmente, arriva il momento in cui Alfieri decide di fondare la propria Casa automobilistica. Questo avviene il 14 dicembre del 1914 in uno studio di via Pepoli, giorno nel quale assieme ad alcuni dei suoi fratelli fonda la Società Anonima Officine Alfieri Maserati. Assieme a lui, nella società, ci sono anche Ettore ed Ernesto Maserati.

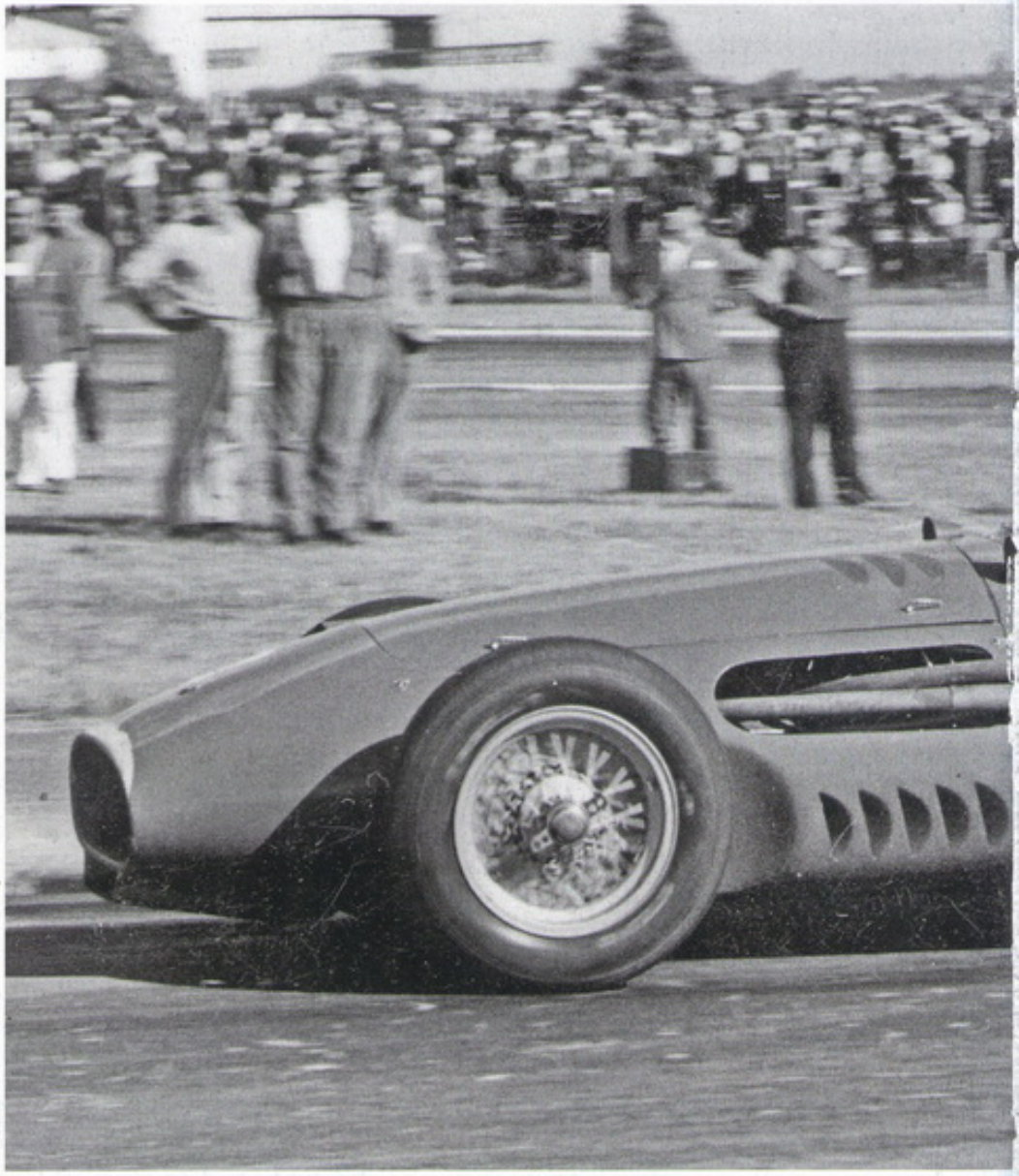
LA NASCITA DEL PRIMO MODELLO

La nuova ditta significa, per Alfieri, pensare a costruire qualcosa di radicalmente nuovo, senza essere legato ai confini imposti dalla meccanica delle Isotta, anche se inizialmente si tratta più che altro di un'officina. Continua peraltro a lavorare con la sua officina, per la Casa milanese; la guerra blocca temporaneamente la sua attività, che riprende alla fine del conflitto con automobili private prima con l'Isotta, poi con la Diatto.

In realtà, la prima Maserati nasce nel 1925 con l'inizio del progetto della tipo 26, che vede la luce l'anno dopo. È un'automobile leggera e molto efficiente, che mostra subito le proprie notevoli capacità contro Bugatti e Alfa Romeo; spesso il pilota è proprio Alfieri. Nemmeno un drammatico incidente lo ferma, anzi ritorna il più presto alla guida della sua Maserati. Contemporaneamente ne progetta una potentissima evoluzione con motore 3 litri con cui vince il Gran premio di Tripoli del 1930, consacrando definitivamente il marchio Maserati fra i più grandi dell'auto-


7840VJ75

Maserati



Juan Manuel Fangio alla guida della Maserati 250F durante il Gran Premio di Buenos Aires del 1957

mobilismo sportivo italiano. È di quel periodo la nascita del famoso marchio della Casa: il Tridente è ispirato a quello magistralmente scolpito dallo scultore Gianbologna per il Nettuno esposto nella Piazza Maggiore del capoluogo emiliano. L'idea di usarlo per le Maserati è del fratello artista di Alfieri, Mario.

La Maserati 3 litri ha prestazioni sensazionali: la sua velocità massima sfiora i 250 chilometri orari, una velocità strabiliante per il 1930. Anche per questo Benito Mussolini, da sempre appassionato di automobili e molto attento al favorevole ritorno d'immagine che le auto da corsa italiane hanno nel mondo per l'Italia fascista, nomina Alfieri Cavaliere del lavoro nel 1930.

LA MORTE DI ALFIERI

La salute di Alfieri, però, non è buona, e peggiora sensibilmente: perde un rene nell'incidente del 1926 e l'altro va sempre peggio. È costretto a sottoporsi ad un intervento chirurgico, per il quale si affida a uno dei più grandi luminari della chirurgia dell'epoca, il bolognese Bartolo Nigrisoli. Purtroppo l'intervento non ha buon esito e Alfieri muore il 3 marzo del 1932. Il funerale raduna a Bologna migliaia di persone, che vogliono dare l'ultimo saluto a una persona famosa e che soprattutto fa nascere un sogno, una Casa automobilistica già nota ovunque e di cui Bologna è fiera.

La morte di Alfieri convince i suoi due fratelli Ettore ed Ernesto a impegnarsi in maniera molto più decisa nell'azienda. Il momento non è facile, la crisi del 1929 incide pesantemente sul mercato dell'automobile, in particolare su quello per le vetture più costose e da corsa; inoltre il mondo dei gran premi, che fino al 1933 è un affare da gentiluomini, viene completamente sovvertito dall'arrivo, dopo la salita al potere di Adolf Hitler, delle grandi monoposto Mercedes-Benz e Auto Union.La vittoria assoluta in queste competizioni quindi non è più alla portata delle Maserati, ma la categoria delle cosiddette vetturette con motore 1,5 litri è molto seguita; la Maserati vi si applica con profitto. Le automobili da corsa delle Maserati, dal 1930 al 1940, si guadagnano una fama del tutto particolare: sono inevitabilmente battute da vetture fabbricate da costruttori più ricchi e talvolta appoggiate da organizzazioni praticamente invincibili, come gli squadroni tedeschi del 1934-1939, ma la loro progettazione è esemplare. Un giorno il temuto direttore generale del settore sportivo della Mercedes Benz, Alfred Neubauer, dice, pubblicamente: «le Maserati sono automobili eccezionali. Sarebbero imbattibili se le costruisse la Mercedes». Neubauer non è un uomo da fare battute umoristiche: parla sempre terribilmente sul serio, e questa frase ha dunque un significato ben preciso: solo le risorse finanziarie limitate impediscono alla Maserati di raccogliere in quegli anni gli allori che meriterebbe per la bontà dei suoi progetti e le prestazioni delle sue vetture.

L'attività delle corse continua però a essere molto costosa e così, nonostante le numerose affermazione sui circuiti, la Maserati inizia ad andare in affanno economico. Alla vigilia della Seconda guerra mondiale la situazione è particolarmente grave per cui i fratelli Maserati si trovano senza altra scelta che vende-





Il design
Quello stile che piace gli inglesi

La Maserati ha sempre avuto un'immagine molto particolare, in un certo senso vicino a quello della Ferrari eppure decisamente diversa: un carattere a parte. Con la sua tradizione sportiva di altissimo livello, la Maserati non può che produrre vetture sportive, ma la sua impostazione è più legata al concetto delle gran turismo, almeno per i modelli stradali; elevatissime prestazioni, certamente, ma al tempo stesso anche ottima rifinitura, scelta accurata dei materiali e degli allestimenti. Uno stile che viene imitato da molti e che trova oltre Manica un naturale equivalente in marchi di prestigio come l'inglese Aston Martin; una grande cura insomma nel realizzare auto nelle quali si punta più a un raffinato stile di trasporto superveloce per clienti raffinati e facoltosi che non alle prestazioni pure e semplici. Modelli come le 5000 GT o le varie Quattroporte delineano le caratteristiche di una Casa che proprio a questa sua esclusiva impostazione è riuscita ad arrivare alle soglie del secolo di vita.
(nella foto la Quattroporte Sport del 2008)

re al miglior offerente; lo trovano nella famiglia Orsi, una delle più ricche dinastie industriali di Modena. È il 1937; il contratto prevede che i fratelli Maserati, oltre a cedere l'attività, rimangano consulenti della Casa senza poter fondare un'altra azienda del settore automobilistico per almeno dieci anni. Adolfo Orsi decide di razionalizzare le sue attività spostando la Maserati a Modena, nella sede storica di Viale Ciro Menotti.

La guerra incombe, ma è in quel fatale 1939 che la Maserati coglie una delle vittorie più prestigiose della sua storia: Wilbur Shaw, con la 8 CTF denominata Boyle Special, si aggiudica infatti la 500 Miglia di Indianapolis alla media di 128,970 miglia orarie. Una vittoria trionfale contro i classici Offenhauser, che il baffuto Shaw replica clamorosamente nel 1940 alla media di 127,060 miglia orarie, portando a casa una borsa con 30.725 dollari. Shaw tenta la tripletta nel 1941 (la 500 Miglia viene corsa regolarmente anche quell'anno perché gli Stati Uniti non entrano in guerra fino all'8 dicembre, data di Pearl Harbour) ma viene fermato da un brutto incidente che ne mette in serio pericolo la vita. La Maserati è di fatto paralizzata dalla guerra; quando questa finisce riprende con grande energia l'attività industriale e ben presto torna a correre.

Nel 1947 i fratelli Maserati iniziano un'avventura della loro attività, con una ditta che, non potendosi chiamare più col loro nome, viene i battezzata OSCA (Officine Specializzate Costruzione Automobili). La sua attività dura fino al 1964, quando viene ceduta alla MV Agusta e quindi, tre anni dopo, chiusa. Per la Maserati inizia invece un periodo di straordinario fulgore grazie alla passione, alla iniziativa e alle risorse finanziarie della famiglia Orsi. La A6 1500 si dimostra subito un'ottima automobile, ma è la versione 2 litri A6 GCS che dal 1953 si afferma come una delle vetture più veloci della sua categoria; dotata di carrozzerie barchetta o berlinetta, la scattante Maserati 2 li-

Maserati



tri gode del favore di piloti velocissimi come Cesare Perdisa, che la porta a numerose vittorie di classe nelle gare più importanti. Delle 52 vetture prodotte, tutte con motore 6 cilindri, 1970 cc, da circa 170 cavalli, 4 vengono "vestite" da meravigliose carrozzerie berlinetta Pinin Farina, ma la maggior parte sono leggere barchette da competizione. L'attività sportiva della Casa non si limita però alla categoria 2 litri: si punta direttamente alla massima formula, quella delle monoposto a ruote scoperte da Grand Prix. È un campo difficile allora come adesso, che impone spese ingenti per un'azienda la cui attività rimane confinata nell'ambito della produzione di poche centinaia di vetture stradali all'anno, ma la passione è irrefrenabile. La costruzione delle monoposto da G.P prosegue con alterne fortune negli anni Cinquanta; la Maserati va avanti per la sua strada producendo, nel 1955, la meravigliosa 250 F, una delle più belle monoposto mai costruite, capolavoro di Colombo, Bellentani e Massimino. Dotata del 6 cilindri in linea 2,5 litri che eroga 220 Cv nel 1954, la 250F dimostra ben presto le sue qualità anche se nel 1954 e 1955 inevitabilmente subisce la supremazia tecnologica delle straordinarie monoposto Mercedes-Benz; dal 1956 la 250F combatte ad armi pari con le Ferrari e le monoposto inglesi e nel 1957 Juan Manuel Fangio vince il Campionato del Mondo coronando così il sogno della famiglia Orsi e di tutti gli appassionati Maserati. Parallelamente alle monoposto la Maserati produce anche molte magnifiche Sport, come la 300S (1955) e la potentissima 450 S costruita dal 1956 al 1958 in soli nove esemplari. Nel frattempo viene gradualmente sviluppata la produzione di automobili stradali, che dalle piccolissime serie di vetture derivate dalle competizioni diventano decisamente più mature con la 3500 GT, dotata di motore sei cilindri in linea derivato dalle competizioni; è una bella berlinetta carrozzata da Touring (la più comune), Frua, Ghia, Allemano, molto apprezzata come sofisticata gran turismo di lusso, in cui il legame con le vetture da corsa è ben sfruttato. Su richiesta di alcuni facoltosi clienti viene costruita una Gt ancora più potente e veloce, dotata di un motore un poco più civilizzato rispetto a quello della 450 S da corsa: è la 5000 GT, prodotta dal 1959 al 1965 in soli 34 costosissimi esemplari (più o meno il doppio di una 3500 GT) per clienti del calibro di Gianni Agnelli e lo Scià di Persia. Nel 1962 la 3500 GT si evolve nella bella Sebring, quindi nel 1963 la splendida Mistral, ultima Maserati a usare il 6 cilindri in linea sviluppato sulla 250F. Questo è, a tutti gli effetti, il periodo d'oro della Maserati. Le automobili di via Ciro Menotti contendono a quelle di Maranello il primato non solo sulle piste ma anche, cosa più importante, nella consi-

LA CURIOSITÀ

Il Tridente tradisce la nascita bolognese



Le origini bolognesi della Maserati sono testimoniate più di qualsiasi altra cosa dal loro stesso simbolo. Il celebre tridente, che nelle sue varie versioni, contraddistingue tutte le Maserati a partire dal 1927, viene dipinto per la prima volta sulla 26B che vince in quell'anno il titolo italiano costruttori ed è preso dalla grande statua del Nettuno che fa bella mostra di sé da oltre quattro secoli nella piazza centrale di Bologna. Questo imponente Nettuno di bronzo, che porta nella mano destra un grande tridente come segno della sua figura e del suo comando, è uno dei simboli del capoluogo emiliano. Esso viene scolpito fra il 1563 e il 1566 da uno scultore il cui nome d'arte è proprio Giambologna (anche se il suo vero nome è Jean de Boulogne: in realtà è originario delle Fiandre). Quello della scelta del tridente per lo stemma della Casa è sicuramente il più importante apporto di Mario, l'artista dei fratelli Maserati, alla storia del marchio. Il Tridente rimane di sicuro uno dei segni grafici più forti e suggestivi dell'intera storia dell'automobile.



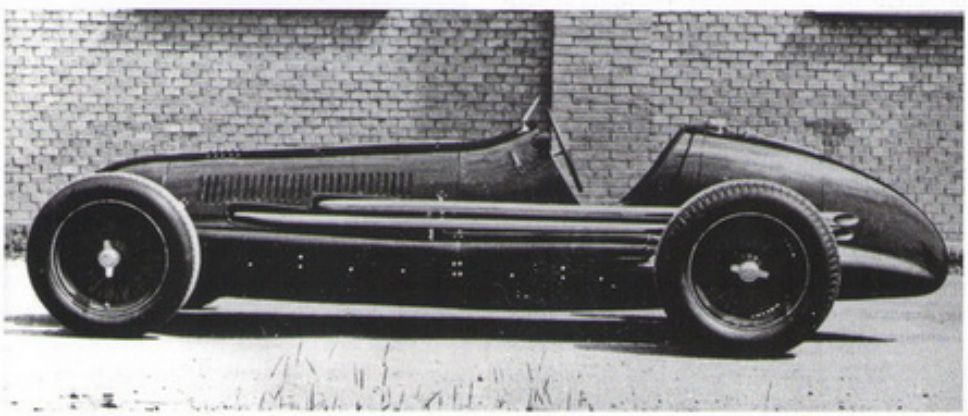
1

La strategia
La Birdcage da competizione



La denominazione più originale nella storia della Maserati, e senz'altro una delle più distintive nell'intera storia dell'automobile, è sicuramente quella della *Birdcage*, la gabbia di uccelli (nella foto). Compare nel 1959, ed è creata dall'ingegner Alfieri Maserati per superare le limitazioni tecniche del classico telaio tubolare utilizzato fino a quel momento da tutte le vetture sport. Anziché proseguire con i soliti pochi tubi di grosso diametro, rotondi od ovali, con elementi principali sui quali vengono applicati rinforzi diagonali trasversali e tutti gli attacchi per la meccanica la carrozzeria, che risulta in una struttura robusta, ma non particolarmente rigida ed è invece piuttosto prona alla torsione. L'intuizione dell'ingegner Alfieri è quella di realizzare un complesso, intricato traliccio di circa 200 tubi di acciaio di piccolo diametro che, come lui stesso ricorda, non sono tubi speciali, anzi. La forza di questa intricata struttura è data dal numero di questi piccoli tubi strategicamente disposti in un reticolo talmente fitto da far pensare, appunto, che neppure un uccellino potrebbe uscirne. Ne risulta un'automobile dal telaio molto rigido, ma anche relativamente leggero; molte le motorizzazioni, che rendono ragione dei differenti numeri assegnati ai vari tipi di Birdcage (la più celebre rimane probabilmente la Tipo 61).
La storia della Birdcage è legata principalmente a quella del team Camoradi di "Lucky" Casner, che la adotta subito e la iscrive nelle gare del 1960; con il suo motore quattro cilindri montato anteriormente con una capacità di 3 litri e 240 Cv, inizia presto a raccogliere numerose vittorie su tutti i circuiti. Anche in questo caso, molte delle gare nelle quali la "gabbia di uccelli" si trova in testa o comunque al vertice della propria categoria viene fermata dal cedimento di componenti secondari. Ma la leggenda rimane.

1. La nuova Maserati GranCabrio
2. La Maserati 8CL del 1940



2

derazione degli appassionati. Automobili come le 5000 rappresentano un simbolo di eccellenza che ha pochi paragoni nel mondo.
La meccanica delle Maserati di quegli anni rappresenta lo stato dell'arte per le automobili sportive di altissimo livello, con motori strettamente derivati di quelli usati sull'auto da corsa, telaio relativamente semplice di elevate prestazioni, ottimi freni e carrozzerie realizzate dai migliori stilisti del momento. È una ricetta che dà lustro alla Casa del tridente nella sua eterna battaglia con i vicini di Maranello, a cui contende i clienti più prestigiosi.
Nello stesso anno arriva un colpo di genio: la Quattroporte è un'automobile inedita, un'ampia berlina confortevole e molto veloce, nella quale la Maserati combina lusso, prestazioni e carisma sportivo, creando una vera e propria pietra miliare nella storia dell'automobile. Il suo V8, anch'esso derivato alla lontana dal motore della 450 S, eroga 256 Cv per una velocità massima di oltre 230 chilometri orari. La ricetta si rivela subito indovinata: la Casa modenese, grazie al successo di questa berlina e della 3500GT, riesce a espandere la propria produzione. A questa seguono capolavori come le Ghibli e Indy. La Ghibli, in particolare, diventa l'emblema di un'epoca, il top della produzione di una grande Casa all'apice della sua maturazione. Disponibile dal 1967 con una magnifica carrozzeria coupé disegnata da Giorgetto Giugiaro, nel 1969 arriva anche la Ghibli Spyder e nel 1970 la SS, potenziata a 355 cavalli. La famiglia Orsi inizia però a perdere interesse in questa attività e i gusti della clientela cambiano, con uno spartiacque effettivo nel 1966, con l'arrivo della Lamborghini Miura; le vendite calano e nel 1968 l'azienda viene ceduta alla francese Citroën.
Dall'unione fra le due aziende dovrebbe nascere, nelle intenzioni degli interessati, una maniera nuova di creare automobili sportive di alto livello, con caratteristiche tecniche diverse da quelle classicamente portate avanti dalla scuola modenese sin dalla fine della guerra. L'esempio più eclatante di questo tentativo è costituito dalla Citroën-Maserati SM, una originale berlina a due

Maserati



1. Il prototipo della Maserati Kubang, un Suv sportivo disegnato da Giugiaro presentato nel 2003 e mai realizzato
2. La Maserati Quattroporte Sport GT

porte e quattro posti dalla linea esplicitamente apparentata a quella delle grandi Citroën DS e con numerose caratteristiche tecniche legate alla tradizione francese, come il sistema idraulico che controlla le sospensioni e altri sistemi di bordo, ma il motore è un sei cilindri a V di 3 litri di capacità, compatto e potente che nasce proprio alla Maserati.
Nonostante il buon successo iniziale dell'originale SM, l'unione fra Maserati e Citroën è destinata a non produrre i frutti sperati. La filosofia di base dei due marchi è troppo distante perché possa essere trovato un punto di incontro vantaggioso; la Casa francese, da sempre contraddistinta dai sistemi idraulici di bordo, dai molleggi ampi e morbidi delle sue avanguardistiche berline DS, non riesce a combinare questi suoi concerti tecnici con la sportività semplice e aggressiva, talvolta quasi ruvida, delle migliori Maserati.

IL PROGETTO CITROËN-MASERATI

Quando si cerca di adattare all'interno di un'automobile ultrasportiva come la Bora, che è sicuramente una Maserati a tutti gli effetti e uno dei migliori progetti dell'ingegner Giulio Alfieri, i complessi sistemi idraulici tipici della Citroën ne risulta una sovrapposizione che mette in evidenza una profonda incompatibilità fra le due parti delle Alpi. La Bora è bellissima ma finisce per essere troppo complessa, pesante e quindi alla fine meno attraente delle contemporanee, velocissime supersportive di pari livello offerte da Ferrari e Lamborghini. La crisi della Maserati negli anni della proprietà francese sta forse proprio in questo, nella difficoltà, da parte del nuovo management, di assorbire i concetti tecnico-estetici che hanno reso grande Maserati negli anni passati, e di volerli anzi modificare secondo i precetti della tenda di oltralpe. Il progetto della Citroën-Maserati è indubbiamente ricco di spunti innovativi veramente interessanti, ma le vendite vengono frenate dalla linea certo poco convenzionale per la categoria di clienti cui si rivolge, dalla struttura meccanica insolita (è una trazione anteriore) e dalla manutenzione relativamente complicata; la situazione sociale e politica dopo il 1968, inoltre, crea non poche difficoltà a tutte le Case fabbricanti di autovetture sportive, e la Maserati, ripetutamente interessata da scioperi e forti contestazioni interne, non fa eccezione. Nonostante l'arrivo della grande Bora a motore posteriore (1971) che unisce il poderoso V8 modenese al complesso sistema idraulico per freni, frizione e molti altri servosistemi tipico della Citroën, il deterioramento progressivo della situazione interna della fabbrica, il calo delle vendite e la difficoltà di gestione della struttura fanno sì che la Maserati va in crisi. Nemmeno l'arrivo della Merak nel 1973 e la successiva Khamsin (1974) convince la Citroën a tenere duro; la Casa francese, che è a sua volta in gravi difficoltà mette in vendita la Maserati ponendola in liquidazione il 23 maggio 1975. Ma i compratori non si trovano.
Questa fase di stallo prosegue fino a tutto il 1975, quando un complesso intervento da parte di Alejandro De Tomaso porta al passaggio di proprietà della Maserati alla Benelli, azienda di sua proprietà; grazie a un importante finanziamento dello Stato, la Casa modenese può finalmente riprendere la produzione.

L'ARRIVO DI DE TOMASO

L'imprenditore argentino non vuole costruire le Maserati del passato: è bene informato su quello che il mercato desidera, e soprattutto sa che la legislazione italiana in quel momento penalizza pesantemente le automobili di cilindrata sopra ai 2 litri e quindi impedisce effettivamente a molte persone di acquistare una Gt classica, con i grossi motori 3-5 litri tipici di Ferrari e Maserati. In nome della riduzione dei consumi la legge cerca di imporre cilindrate inferiori ai 2 litri e De Tomaso sa che per rilanciare la Casa deve aumentare la produzione, quindi la nuova Maserati è costretta a stare al di sotto del limite di ci-



1

LA TECNOLOGIA

Il mito della 450 S e le grandi vittorie



Una delle vetture Sport più famose e più mitizzate degli anni Cinquanta è sicuramente la *Maserati 450 S* (nella foto). Nasce nel 1955, quando a Modena si decide di non lasciare più ai vicini di Maranello la supremazia in termini di potenza dei motori. Fino a quel momento, la Maserati ha sempre ben figurato nelle categorie inferiori, lasciando alle Ferrari il dominio nelle gare più lunghe dove conta soprattutto una grande potenza; con la 450, tutto questo è destinato a cambiare, e per questa nuova vettura di punta la squadra tecnica della Maserati disegna un meraviglioso motore con otto cilindri a V, doppio albero a camme in testa comandata da ingranaggi, alesaggio 93 millimetri, corsa 82 millimetri, per una cilindrata finale di 4453 centimetri cubi e una potenza di oltre 300 Cv. Per questo potentissimo motore viene progettata un'auto nuova, ovviamente collegata alla già notevole 300 S, per la quale si sfrutta tutta la migliore tecnica dell'epoca. Il cambio, ad esempio, è in blocco con il differenziale, per una migliore distribuzione dei pesi, e che è combinato con un sistema De Dion. Le vittorie della 450 sono molte, e la grande potenza di questo mostro superveloce diventa presto leggenda come la sua scorbuticità. La 450 S presenta però il solito antico problema di tutte le Maserati, la scarsa affidabilità dei componenti minori. Più volte, una 450 lanciata verso la vittoria da piloti come Moss o Behra si ferma per la rottura del pedale del freno o della leva del cambio. Rimane comunque un'auto straordinaria, il cui motore si può considerare il capostipite di quella dinastia di V8 Maserati destinata a motorizzare le automobili più belle degli anni successivi.

lindrata ma al tempo stesso, deve anche offrire al cliente una potenza elevata, tale da giustificare quel marchio prestigioso e d'impronta tanto sportiva. Costruire un motore superpotente con una cilindrata di 2 litri e alimentazione atmosferica è fuori questione, richiederebbe risorse tecniche enormi che la Maserati in quel momento non ha. Soluzione più immediata è quella della sovralimentazione mediante turbocompressore, che in quegli anni sta vivendo la prima grande stagione di favore a livello mondiale dopo i trionfali successi della Porsche nella serie americana Can-Am e la progressiva adozione sulle vetture stradali con l'uscita, nel 1974, della potentissima Porsche Turbo, che diventa l'ammiraglia della Casa di Zuffenhausen.
Con una mossa audace, degna del personaggio, De Tomaso decide di realizzare un'automobile completamente nuova, sceglie la formula della berlinetta compatta due porte, 4 posti, con motore anteriore e trazione posteriore; mentre tutte le 2 litri in commercio hanno generalmente motore a 4 ci-



2

Maserati



1. Stirling Moss che vinse a Nürburgring con la Maserati 300S e i piloti Jochen Mass e Paul Stoppard
2. Una Birdcage degli anni Sessanta
3. La Maserati MC 12

lindri, De Tomaso punta su una soluzione più raffinata con un bel V6 con 3 valvole per cilindro, con cilindrata ovviamente di 2 litri (1996 cc) e sovralimentato. Altro colpo di genio, peraltro, è l'adozione non di un solo turbocompressore, come fa la Porsche, ma di ben due turbine, una per ogni bancata. Nasce così la Biturbo, come viene ufficialmente denominata la nuova Maserati; viene presentata a sorpresa nel dicembre del 1981 e subito il mondo degli appassionati è percorso da una ventata di entusiasmo.

L'EFFETTO BITURBO

La Biturbo diventa, dall'oggi al domani, un vero e proprio oggetto del desiderio; l'idea che in Italia si può acquistare una berlinetta con il prestigioso marchio Maserati, una potenza dichiarata di circa 182 cavalli, velocità di oltre 200 chilometri orari e un prezzo di circa 22 milioni di lire, quindi decisamente accessibile, è irresistibile. Le prenotazioni piovono numerosissime sulla piccola azienda modenese, dimostrando la bontà dell'idea di De Tomaso e il persistente fascino del marchio del Tridente. Diventa anche un particolare *status symbol*, chi può sfoggiare per primo una Biturbo nella sua città è qualcuno che conta, ha buoni appoggi e finanze solide.

Sfortunatamente, da quel momento la storia della Biturbo diventa una litania di problemi: le prime vetture infatti sono poco più che prototipi, consegnate il più presto possibile per accontentare i clienti, ma questa fretta mette in evidenza i limiti tecnici di un'autovettura così complessa e certo non sviluppata a dovere in fase di preproduzione. La stessa procedura di costruzione è tutt'altro che semplice, dal momento che per ottenere una buona cadenza di produzione decide di costruire praticamente il solo motore a Modena, mentre scocche e sospensioni escono a Milano, dalla fabbrica di Lambrate della Innocenti (anch'essa rilevata dal gruppo di De Tomaso) dove è poi assemblata l'automobile.

I problemi tecnici più gravi delle prime Biturbo sono legati alla difficile coabitazione fra i carburatori e i due turbocompressori. De Tomaso però si rifiuta di adottare immediatamente l'iniezione, che potrebbe probabilmente "curare" alcuni problemi di gioventù della Biturbo, insistendo invece sui carburatori, nonostante le lamentele sempre più pressanti. La Biturbo S (1984) ha sempre i carburatori ma viene adottato un intercooler che permette di innalzare la potenza della versione 2 litri a oltre 200 cavalli e la rifinitura interna è più accurata. Un altro passo avanti viene effettuato nella 1985 quando compare la 425, che monta solo il V6 2,5 litri con doppio turbo, ritenuto l'unico adatto a una vettura con carrozzeria berlina a quattro porte. Nonostante l'allungamento del passo, l'abitabilità posteriore è relativamente modesta, ma sicuramente si tratta di una nuova idea per il futuro e le prospettive anche in questo caso appaiono abbastanza buone. Il pubblico sembra gradire questa ricetta e ancora più la bella versione Spyder; su ambedue questi modelli dopo pochi mesi viene offerto anche il motore 2 litri. L'iniezione elettronica arriva solo nel 1986 con la Biturbo i, che assicura un funzionamento più regolare del V6; sfortunatamente, è ormai troppo tardi per risollevare



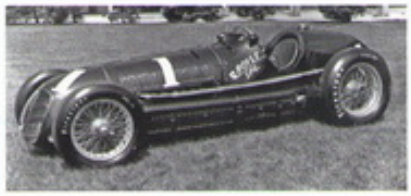
1



2


3

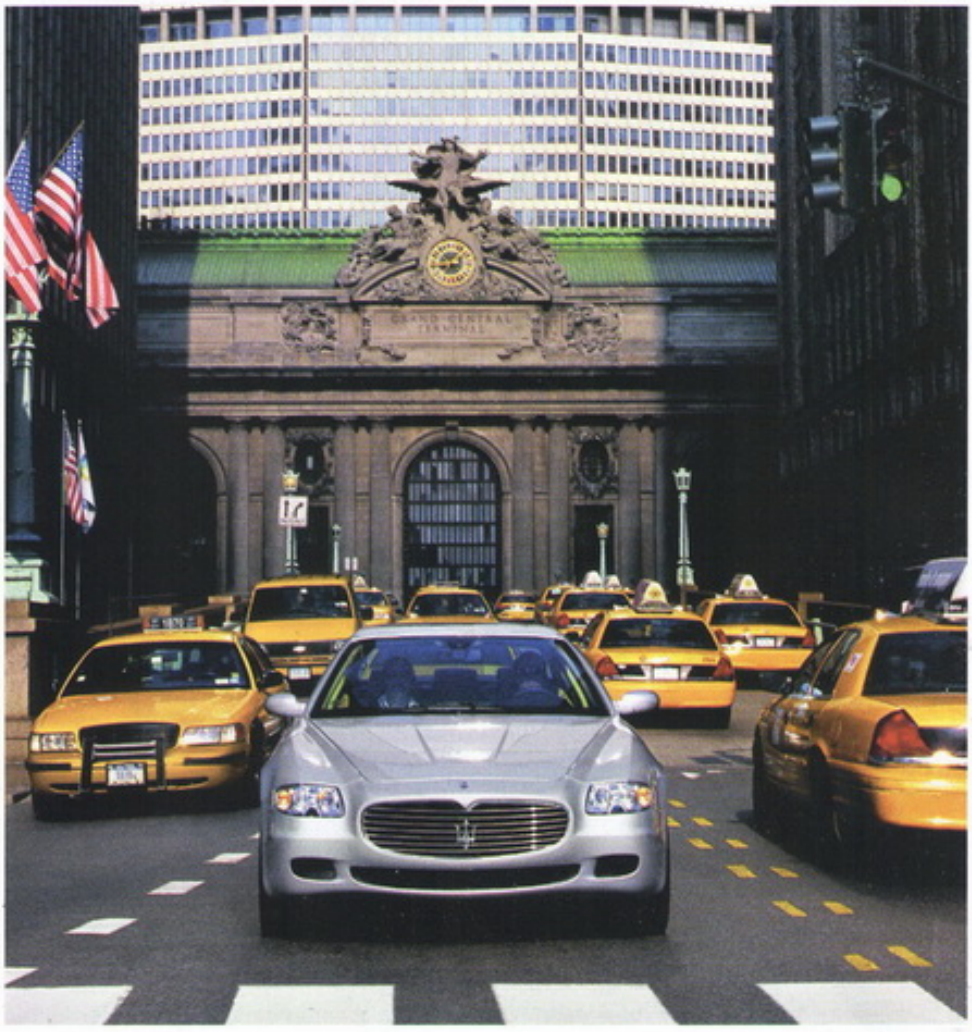
l'immagine della Biturbo.
Per questo vengono realizzati altri modelli: la Karif (1988) è una vettura strettamente derivata dalla Biturbo, con motore portato a 2,8 litri per una potenza di 285 cavalli a 5.500 giri, con una velocità massima dichiarata di 255 chilometri orari; nonostante una certa rielaborazione estetica, la parentela con la Biturbo è fin troppo evidente. La scarsa qualità della Biturbo fa guadagnare alla Maserati un titolo ben poco ambito, quello di "Peggiore automobile del 1984", assegnata dal periodico americano *Time*.
A partire dal 1979, De Tomaso decide di resuscitare il fortunato concetto della Quattroporte, realizzandone la terza versione (la seconda viene introdotta durante gli anni della Citroën, ma la sua base tecnica a trazione anteriore e la carrozzeria piuttosto infelice la condannano a morte nemmeno troppo prematura).
La nuova Quattroporte III viene presentata nel 1976: ha 238 cavalli grazie al suo V8 di 4,2 litri, successivamente viene offerto il 4,9 litri da 280 Cv. La sua linea, disegnata da Giorgietto Giugiaro, è decisamente squadrata; viene introdotta sul mercato nel 1976 e ha un discreto successo, ma in molti chiedono un'ulteriore evoluzione del progetto e così nasce la nuova Quattroporte nella quale vengono introdotte numerose modifiche nell'interno reso più ricco e ancor meglio rifinito. Nel 1986 viene presentata una versione molto lussuosa; denominata Maserati Royale, si caratterizza per allestimenti ancora più ricchi. Le ultime 55 unità della Quattroporte terza serie sono tutte Royale.
Dopo un'ulteriore evoluzione della solita Biturbo, presentata nel 1988 con linee più morbide e rifiniture più accurate la cui produzione si ferma a sole 230 unità, nasce nel 1989 la Shamal: il motore adesso è derivato dal classico V8, viene dotato anche in questo caso di doppio turbocompressore e la potenza sale quindi in maniera notevole, 325 Cv per una velocità massima di oltre 280 chilometri orari.
Nel 1991 compare la Biturbo Racing, con 285 Cv e poi un ulteriore evoluzione della biturbo appare nel 1992, è la Ghibli II. Viene



La curiosità
L'auto della riscossa che nasce dalla crisi

Una delle più famose Maserati anteguerra, la poderosa **8 CTF** (nella foto), nasce proprio quando i fratelli Maserati, provati dalla dura crisi economica seguita alla recessione mondiale di quegli anni, decidono di vendere l'azienda alla famiglia Orsi. La 8 CTF è basata su un motore a otto cilindri in linea, per il quale i fratelli Maserati scelgono di rimanere fedeli a dimensioni per loro classiche: alesaggio 69 millimetri, corsa 100 millimetri, cilindrata totale quindi 2991 centimetri cubi. Dotata ovviamente i un compressore volumetrico tipo Roots capace di arrivare alla pressione di 17 psi, questo motore ha un rapporto di compressione relativamente elevato, 6,5:1. Tutto questo rende il motore molto potente, con una potenza dichiarata di 350 Cv a 6.000 giri, ma anche molto delicato. Lo impara ben presto il conte Trossi, grande pilota che, al Gran premio di Tripoli del 1938, conduce la gara davanti alle invincibili vetture tedesche per essere poi costretto al ritiro proprio dalla rottura del motore. L'anno dopo, a Pescara, è il turno di Luigi Villoresi che mostra la grande potenza della 8 CTF alla Coppa Acerbo: dopo aver stabilito il record sul giro, anche Villoresi è costretto al ritiro. La doppia vittoria della 8CTF di Shaw nel 1939 e 1940 alla dura 500 Miglia di Indianapolis è quindi un tributo alla qualità dell'auto, ma anche alla preparazione della squadra americana.

Maserati



1. La Maserati Quattroporte a New York
2. Una Spyder vista dall'alto

resuscitato il nome di un modello leggendario del 1966, una delle icone della storia sportiva della Maserati, un'automobile dotata di motore sei cilindri a V con capacità di 2 o 2,5 litri con una notevole rassomiglianza con la Shamal. Anche in questo caso il successo di vendite è piuttosto limitato anche dopo una profonda rielaborazione generale effettuata nel 1994, con l'adozione di sistema frenante con Abs e altre specifiche più moderne.

IL SALVATAGGIO DELLA FIAT

Dalla Ghibli II vengono poi derivate altre versioni più sportive in tiratura limitatissima per cercare di portare avanti il più possibile la vita di questo modello, con innumerevoli varianti più o meno potenti e con allestimenti variegati, ma a questo punto la vita della Maserati è di nuovo appesa a un filo.

La chiusura definitiva dell'azienda sembra ormai inevitabile quando nel 1993 la Fiat, che è già proprietaria della Ferrari, decide di acquistare la Casa modenese. Questo permette alla Maserati di sopravvivere e poi, dopo i primi anni, di affrontare una nuova decisiva fase di rilancio che si concretizza nel 1999 con la presentazione della 3200 GT, coupé 2+2 dotata di un V8 sovralimentato con 370 cavalli per una velocità massima di oltre 280 chilometri orari. Finalmente viene abbandonata la struttura formale della Biturbo, caratterizzata dalla carrozzeria a tre volumi piuttosto squadrata; mentre si passa a una linea armoniosa e con dettagli decisamente originali, come i fari posteriori arcuati simili a due boomerang. La 3200 viene immediatamente apprezzata come un segno di rinnovamento effettivo da parte della Casa: le vendite riprendono in maniera soddisfacente, anche grazie al fatto che i 370 cavalli della nuovo motore danno alla Maserati ottime prestazioni complessive.

Nel frattempo prosegue la storia delle lussuose berline veloci: la produzione della Quattroporte di terza generazione termina nel 1990, ma c'è ancora una certa richiesta per questo genere di vetture, che rappresentano molto bene le qualità tradizionali del marchio Maserati. La ricetta Quattroporte rimane uno dei cavalli di battaglia della Maserati, offrendo agli intenditori una piacevole alternativa alle classiche superberline tedesche, pertanto si decide di presentarne una nuova versione che vede la luce nel 1994. In questo caso l'estetica è basata in maniera abbastanza evidente sulle ultime evoluzioni della serie biturbo, con una linea relativamente normale il cui unico slancio stilistico è rappresentato dal taglio obliquo del passaruota posteriore. La Quattroporte di quarta generazione e un po' meno grande di quella che la precede, il suo motore a sei cilindri con doppia sovralimentazione, derivato da quello della Shamal, produce 284 cavalli con una cilindrata di 2,8 litri ma ce n'è anche una versione per il mercato italiano con il motore da 2 litri che riesce a mantenere una potenza decisamente elevata, ben 287 cavalli. Successivamente viene prodotta una versione dotata del motore a otto cilindri e 3,2 litri, che offre 330 Cv per una velocità massima di oltre 260 chilometri orari. Nonostante le ulteriori evoluzioni realizzate dopo l'ingresso nella compagine societaria della Ferrari, la Quattroporte di quarta generazione non è un grande successo: forse l'ombra della serie Biturbo ne penalizza le vendite.

Nel 2002 la 3200 GT viene profondamente revisionata e si procede all'installazione di un motore nuovo: è un bellissimo V8 4,2 litri ad alimentazione atmosferica che eroga una potenza massima di 420 cavalli. Profondamente ridisegnata nella meccanica e molto meno, invece, all'esterno, la nuova Maserati viene battezzata semplicemente Coupé oppure, nella versione scoperta, Spyder. Le nuove Maserati mostrano un deciso progresso rispetto al passato, e alla presentazione, che avviene

al salone dell'Automobile di Francoforte del 2001, riscuotono subito un ottimo successo, anche perché viene annunciato che con queste vetture la Maserati ritorna negli Usa.
Lo stesso magnifico motore V8 4,2 litri bialbero viene utilizzato nella nuova reinterpretazione del concetto Quattroporte, che viene presentata nel 2004. Vestita con una bellissima carrozzeria firmata Pininfarina, la nuova berlina modenese è davvero affascinante, con prestazioni da ultrasportiva: da zero a chilometri orari in soli 5,6 secondi e una velocità massima che sfiora i 270 chilometri orari, il tutto con quattro posti molto comodi e un ampio bagagliaio. Diverse configurazioni possono essere scelte dal cliente con stili diversi di rifinitura. La Sport GT, presentata a Francoforte nel 2005, offre poi un assetto più sportivo su cerchi da 20 pollici mentre la Executive GT è equipaggiata in maniera particolarmente sontuosa.

IL NUOVO CORSO

Nel 2004 la Maserati fa un deciso salto di potenza proponendo la velocissima MC12 derivata dalla Ferrari Enzo con il suo possente V12, 6 litri, da 630 cavalli pensata per la partecipazione al Campionati FIA-GT: auto impressionante che dà un preciso segnale da parte della Casa di Maranello, evidentemente decisa a risollevare in maniera definitiva il marchio del Tridente. L'ultimo tassello di questa grande fase di rilancio è l'arrivo, nel 2008, della GranTurismo: berlinetta con motore 4,2 litri e 405 cavalli che punta direttamente ai clienti di Aston Martin o Porsche, con le carte in regola per convincerli a ritornare ad acquistare un'auto "made in Modena".
Oggi la Maserati, felicemente integrata nella famiglia Ferrari, gode di un'invidiabile salute e di un prestigio che sta ritornando ai massimi livelli. In vista di un compleanno, nel 2014, che promette di poter essere festeggiato con grande entusiasmo per il ritorno di questo marchio ai vertici assoluti mondiali.

Stefano Pasini

www.maserati.com
Viale Ciro Menotti 322, Modena, Italia



2

A6

Produzione 1946 - 1957
Carrozzeria Berlinetta - Spider



Berlinetta di gran classe, la tipo A6 (la cui sigla sta per Alfieri, mentre 6 indica il numero dei cilindri) viene prodotta in diverse versioni dalla Casa del Tridente in un arco di tempo di undici anni. La prima ad arrivare sul mercato è la 1500 Gran Turismo, di cui vengono prodotti 61 esemplari dal 1946 al 1950. Il design della vettura, affidato alla carrozzeria Pininfarina, si caratterizza per il lungo cofano, per l'ampia calandra verticale, per i fari a scomparsa (poi abbandonati nella produzione di serie) e le prese d'aria laterali: un esempio di stile e modernità, ammirato al salone dell'auto di Ginevra nel 1947, con un allestimento che prevede anche il tetto apribile in plexigas e il cofano motore sollevabile da ambo i lati. La 1500 GT è equipaggiata con un motore sei cilindri di 1488 cc. La potenza massima (65 Cv al regime di 5.000 giri al minuto) viene erogata grazie a un solo carburatore Weber 36DCR e permette di raggiungere la velocità di 150 chilometri orari. A seconda dell'allestimento il peso della vettura varia tra i 780 e i 950 chilogrammi. Nel 1950 viene sostituita dalla Tipo A6 G, una Gran Turismo 2000 con telaio di tipo tubolare. Monta un propulsore di 1954 cc capace di una potenza di 100 Cv e di una velocità massima di 190 chilometri orari. La carrozzeria viene rivista da Pininfarina, Frua e Vignale che realizzano dei modelli eleganti e raffinati, curando ogni singolo dettaglio anche negli interni. Nonostante le grandi aspettative, la 2000 GT non si rivela però un successo commerciale. L'alto prezzo di listino, circa cinque milioni di lire, e prestazioni complessivamente non esaltanti fanno crollare le vendite: ne vengono prodotti solo 16 esemplari. La nuova A6 è nota anche come A6 G54: acronimo che sta per Alfieri, 6 cilindri, Ghisa e 1954, anno in cui entra in produzione. Si tratta di una 2000 Gran Turismo con caratteristiche superiori alla media: è equipaggiata con un motore sei cilindri da 1985 cc, che eroga 150 Cv di potenza. La velocità massima raggiunge i 210 chilometri orari. Il cambio è a quattro marce, la sospensione anteriore è a molle elicoidali, mentre il ponte posteriore rigido è dotato di balestre semiellittiche. Questa versione della A6, ancora più allungata e sportiva delle precedenti, viene allestita dai più noti carrozzieri italiani (Frua, Zagato e Allemano) che si dividono la fabbricazione delle 60 vetture prodotte fino al 1957.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,560
Altezza ..... m 1,350

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 780 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1488 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 153 km/h

PREZZO ..... Lire 3.500.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.5 Gran Turismo	1946 - 1950
2.0 Gran Turismo	1950 - 1951
2.0 Gran Turismo (G54)	1954 - 1957



LA TECNICA

La sospensione anteriore della 1500 Gran Turismo è a ruote indipendenti con trapezi oscillanti e molle elicoidali, mentre il retrotreno mantiene il ponte rigido con balestre. I freni, a tamburo sia anteriori che posteriori, sono a comando idraulico. Le ruote sono a disco, ma su richiesta è possibile ordinarle a raggi.



1

1. La berlinetta tipo A6, prodotta per undici anni dalla Maserati in diverse versioni
2. La A6 GCS Pininfarina costruita in soli quattro esemplari e destinata alle competizioni sportive



2



FOCUS
2000 Gran Turismo

La 2000 Gran Turismo è l'ultima della serie A6. La carrozzeria viene interpretata dai designer e carrozzieri più famosi dell'epoca: la prima versione è realizzata da Zagato, seguono poi quelle disegnate da Frua e Allemano. Quest'ultimo realizza un elegante coupé 2+2 posti.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,280
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,450
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 840 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1985 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 150 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h
PREZZO ..... Lire 4.800.000

3500 GT

Produzione 1957 - 1964
Carrozzeria Coupé - Spider



Presentata al salone dell'auto di Ginevra nel marzo del 1957, ed entrata in produzione nell'estate dello stesso anno, la Maserati 3500 GT è la prima vettura sportiva della Casa del Tridente prodotta in serie in un numero di esemplari non limitato. All'elegante prototipo realizzato dalla Carrozzeria Touring, denominato Dama Bianca, vengono successivamente apportate delle piccole modifiche estetiche che riguardano i fari, la mascherina del radiatore e il cruscotto. La Maserati 3500 GT è un'auto dalla linea sportiva e slanciata, la cui struttura si compone di un telaio tubolare dal ponte rigido. All'avantreno a ruote indipendenti sono montate le classiche molle elicoidali con ammortizzatori idraulici telescopici Girling. Nonostante un peso totale di 1.300 chilogrammi, questa bellissima coupé raggiunge la velocità massima di 220 chilometri orari, grazie a un motore sei cilindri da tre litri e mezzo capace di sviluppare una potenza di 220 Cv. Le successive modifiche al modello originale non sono di grande rilievo, tranne che per l'adozione dei carburatori Weber 42 DCOE6 al posto dei DCOE2. Più avanti vengono introdotti i freni a disco anteriori anche se, a richiesta, si può mantenere il tradizionale impianto a tamburo. Nel 1959 al coupé originale e alla successiva spider realizzata dalla Touring in solo due esemplari, viene affiancata la celebre 3500 GT Spyder, con passo accorciato di 10 centimetri, costruita dalla carrozzeria Vignale. È il capolavoro del designer Giovanni Michelotti e ben presto si trasforma in una delle auto più desiderate degli anni '60: bella, potente e sicura. I miglioramenti alla Maserati 3500 GT sono costanti, sia per quanto riguarda l'estetica che per la meccanica. Nel 1961 l'impianto di alimentazione viene dotato dei carburatori Weber 42 DCOE8, successivamente sostituito dall'iniezione indiretta progettata dall'inglese Lucas. Nel 1962 la carrozzeria del coupé, che nel corso degli anni continua a mostrare piccoli e continui aggiornamenti, subisce un deciso restyling da parte della Touring. Tra le modifiche più importanti si nota il parabrezza che viene notevolmente ampliato. Nello stesso anno è la carrozzeria Vignale a firmare un'elegante versione coupé denominata 3500 G.T.S. che successivamente prende il nome di Sebring.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,780
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3485 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 220 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Lire 5.500.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
3500 GT	1957 - 1960
3500 GT Spyder Vignale	1959 - 1964
3500 GTI	1961 - 1964
3500 GTI Spyder	1962 - 1964



LA TECNICA

A partire dal 1960 la meccanica della 3500 GT cambia: vengono impiegati i freni a disco anteriori e reso disponibile il cambio a 5 rapporti, in alternativa al 4 marce tradizionale. Su richiesta, la 3500 GT viene fornita con ruote a raggi con canale da 5 pollici e mezzo per 16 di diametro, oppure da 15, rispettivamente per pneumatici 185-16 e 600-15.



1

1. La 3500 GT è la prima vettura sportiva Maserati prodotta in serie: un esempio di stile. Tratti distintivi sono la calandra con il logo del Tridente, i gruppi ottici a doppi fari, le prese d'aria sul cofano e laterali
2. Gli interni sono eleganti ed essenziali



2



FOCUS
3500 GTI, meno consumi

Nel 1961 l'originale motore sei cilindri 3500 viene dotato di alimentazione a iniezione indiretta Lucas che sostituisce i tre carburatori: una modifica che migliora molto le prestazioni e riduce i consumi. Nasce così la Maserati 3500 GTI.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,780
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,300
POSTI ..... 2+2
PORTE 2
PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3485 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 235 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 235 km/h
PREZZO ..... Lire 6.500.000

Sebring

Produzione 1963 - 1968
Carrozzeria Coupé - Spider

1. Il frontale della Sebring, l'elegante coupé disegnato da Giovanni Michelotti per la Carrozzeria Vignale
2. Sportività e stile convivono nella linea slanciata della Sebring

Nel 1962 la Carrozzeria Vignale realizza un'elegante versione coupé della Maserati GT, denominata 3500 GTS. Si tratta dell'antesignana della Sebring che viene presentata lo stesso anno al salone dell'auto di Ginevra ed entra in produzione nel 1963. La vettura, dotata di telaio tubolare, è allestita con una raffinata carrozzeria sportiva che propone la formula del coupé 2 posti + 2. Il motore è un tre litri e mezzo, poi sostituito da un 3694 cc e, a partire dal 1965, da un 4014 cc. Anche la potenza erogata aumenta esponenzialmente fino a 265 Cv e la velocità massima sale da 235 a 255 chilometri orari. Il cambio è meccanico a 5 marce, su richiesta però la Sebring viene fornita con cambio automatico. I freni sono a disco, su tutte e quattro le ruote, come per la precedente GT. Tra le dotazioni opzionali ci sono l'aria condizionata, un fatto sensazionale per l'epoca, e le ruote a raggi cromati e canale in lega leggera che conferiscono alla vettura una linea armonica. La produzione della Sebring dura sino al 1968 per un totale di 600 esemplari realizzati: 350 nella prima serie e 250 nella seconda.



1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Sebring 3.5 (I Serie)	1963 - 1965
Sebring 3.7 (II Serie)	1965 - 1968
Sebring 4.0 (II Serie)	1965 - 1968


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,550
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,340

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3485 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 235 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 235 km/h

PREZZO ..... Lire 6.700.000

Quattroporte

Produzione 1964 - 1969
Carrozzeria Berlina

1. La prima Quattroporte realizzata dalla Casa del Tridente: una berlina di rappresentanza
2. Il frontale si caratterizza per la calandra e il gruppo ottico a fari singoli
3. Gli interni, rivestiti in pelle

Nel 1963 la Casa del Tridente decide di fare un'eccezione e contravvenire alla regola aurea che la vede produrre soltanto vetture da corsa e gran turismo. Nella fabbrica di Modena si pensa a una berlina, una quattro porte di rappresentanza, raffinata, aristocratica, ma allo stesso tempo potente e veloce. Un progetto totalmente nuovo al quale Giulio Alfieri si dedica anima e corpo. La Quattroporte della Maserati, conosciuta anche con il nome di Tipo 107, prevede al posto del tradizionale telaio tubolare un pianale portante in acciaio, integrato da un telaio anteriore, in maniera da fornire attacchi adeguati alle sospensioni e al gruppo motore-cambio. Il propulsore scelto per questa berlina quattro porte di ben 1.950 chilogrammi è un otto cilindri a V di 90° di 4136 cc: un motore in grado di generare 260 Cv di potenza e raggiungere tranquillamente i 230 chilometri orari. Il cambio è meccanico a cinque marce, ma a richiesta è disponibile la trasmissione automatica Borg Warner. Opzionale è anche il servosterzo. La carrozzeria della Quattroporte viene realizzata da Vignale su disegno di Pietro Frua. Il designer opta per una linea al contempo moderna e funzionale. Il cofano è allungato e presenta una presa d'aria, mentre per il gruppo ottico anteriore vengono montati i doppi proiettori. Tra le dotazioni opzionali viene offerta l'aria condizionata che, successivamente, entra a far parte dell'offerta di serie.
Presentata al salone di Torino del 1963, al momento del suo arrivo sul mercato, l'anno seguente, la Maserati Quattroporte è la berlina di serie più veloce del mondo.


1


2


3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Quattroporte	1964 - 1969
Quattroporte 4.7	1966 - 1969

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza 4,978
Larghezza 1,727
Altezza 1,346

POSTI 4/5

PORTE 4

PESO ..... 1.950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4136 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 260 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... Lire 7.500.000

Mistral

Produzione 1964 - 1969
Carrozzeria Coupé - Spider

Considerata il capolavoro del designer e carrozziere torinese Pietro Frua, la Mistral è una vettura coupé dall'impostazione sportiva e dalla linea molto innovativa. Il prototipo, realizzato nel 1963 dalla carrozzeria Vignale, prevede l'eliminazione dei due posti posteriori. Il frontale presenta una linea aggressiva, molto aerodinamica, mentre il lunotto posteriore è ampio e allargato. La stessa linea trova la sua massima espressione nella versione spider presentata nel 1964 e offerta con tre diverse motorizzazioni. Oltre all'iniziale propulsore da tre litri e mezzo, è possibile optare per un 3692 cc o per un 4014 cc. La potenza erogata varia dai 235 Cv per il tre litri e mezzo sino ai 265 del quattro litri. Variano anche le prestazioni: la velocità massima oscilla tra i 235 e i 255 chilometri orari. Diversamente da quello della Sebring, il telaio della Mistral è costruito con elementi tubolari a sezione quadra. Il peso totale della nuova vettura è di 1.400 chilogrammi. Nel 1966 arriva la versione coupé con un motore da quattro litri. Due anni più tardi, sia sulla spider che sul coupé, sono disponibili a richiesta le ruote in lega leggera con fissaggio a gallettone che contribuiscono a ringiovanire l'estetica di un modello ancora molto apprezzato. La produzione della Spyder s'interrompe nel 1968, quella del coupé nel 1969. In totale vengono prodotte 955 Mistral.



1

1. La Mistral è il capolavoro del designer e carrozziere Pietro Frua. Un coupé dalla linea molto innovativa, specialmente nella parte posteriore dominata dall'ampio lunotto
2. La leva del cambio, rivestita in radica
3. L'aggressivo frontale della Mistral

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé 3700	1964 - 1969
3.5 Spyder	1964 - 1968
3.7 Spyder	1964 - 1968
4.0 Spyder	1964 - 1968
4.0 Coupé	1966 - 1969


2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,675
Altezza ..... m 1,250

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.400 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3692 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 245 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 235 km/h

PREZZO ..... Lire 7.000.000

Mexico

Produzione 1966 - 1972
Carrozzeria Coupé

1. La Mexico, coupé quattro posti, prodotta dal 1976 al 1982
2. L'elegante frontale della Mexico dal design abbastanza tradizionale
3. Gli interni rivestiti in legno e pelli pregiate

Coupé due porte, a quattro posti, dalla linea moderna, la Maserati Mexico si colloca nella dinastia delle otto cilindri a V di 90° iniziata dalla Casa del Tridente con la 5000 GT. Il prototipo della vettura, realizzato nel 1965 dalla celebre carrozzeria Vignale, è dotato di un motore di quasi cinque litri. Alla presentazione ufficiale al salone dell'auto di Parigi del 1966 la Mexico viene equipaggiata con un propulsore da 4719 cc. Rispetto al prototipo, il modello che entra in produzione subisce un deciso restyling. Il risultato è un brillante compromesso tra un coupé quattro posti e una berlina a due porte. La linea è slanciata ed elegante, dal design sobrio. A dare un tocco di sportività alla vettura, oltre alle due porte, vi sono le robuste ruote a raggi dotate di pneumatici 205-15. Il motore V8 di 4136 cc, la cui alimentazione è fornita da quattro carburatori Weber, sviluppa una potenza di 260 Cv per una velocità massima di 250 chilometri orari. Mentre il propulsore da 4,7 litri, per 290 Cv di potenza, raggiunge e supera i 260 chilometri orari. Nel 1970, al salone di Torino, viene esposta una Mexico con alcune modifiche quali le maniglie esterne delle porte, il disegno dei sedili e la strumentazione. Viene anche scelta l'accensione elettronica prodotta dalla Bosch. Da ricordare anche la versione Simun, disegnata da Giorgetto Giugiaro nel 1967 e allestita sul pianale della Mexico 4200 dalla carrozzeria Ghia. La vettura, caratterizzata da fari retrattili e dal paraurti anteriore incorporato alla calandra, non supera però lo stadio di prototipo e non entra mai in produzione.



1



2


3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Mexico 4.2	1966 - 1972
Mexico 4.7	1966 - 1972

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,760
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,340

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.600 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4136 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 260 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Lire 8.800.000

Ghibli

Produzione 1967 - 1972
Carrozzeria Coupé - Spider

Come la Mistral, anche la Ghibli porta il nome di un vento, in particolare del vento del deserto. E come quella vettura vuole evocare velocità e leggerezza. La Ghibli ripropone infatti l'idea sportiva della Maserati con un'auto che, pur mostrando una certa aggressività, riesce a caratterizzarsi per lo stile raffinato e una linea sobria, priva di fronzoli. A disegnarla è il giovane Giorgetto Giugiaro, la cui penna tratteggia un coupé dalla linea bassa e armoniosa, con un cofano lungo e spiovente che ingloba i fari a scomparsa. La Ghibli pesa 1.650 chilogrammi ed è equipaggiata con un motore di 4719 cc in grado di sviluppare 300 Cv di potenza e raggiungere una velocità di 275 chilometri orari. Presentata al salone dell'auto di Torino, la vettura suscita ammirazione. Il successo è immediato. Immediate sono anche le modifiche che vengono approntate: già nel 1967, primo anno di produzione, sono rivisti gli interni e la strumentazione. Nel 1969 si decide di equipaggiare la Ghibli con un potente propulsore da 5 litri (4930 cc, per l'esattezza) e di farle cambiare denominazione in Ghibli SS. Sempre nello stesso anno è allestita anche la versione spider che risulta ancora più elegante e slanciata, pur mantenendo la sobrietà tipica di questo modello. Per il salone di Torino del 1970, sono diversi gli aggiornamenti che riguardano l'estetica: i gruppi ottici assumono dimensioni maggiori, viene modificata la plancia, ridisegnati i sedili e i poggiatesta. Mentre le ruote sportive, in lega leggera, vengono dotate di fissaggio a colonnette. Il successo commerciale della Ghibli è incredibile: impostata per una prima produzione di 100 vetture, dal 1967 al 1972 ne vengono costruiti 1.300 esemplari tra coupé e spyder.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,590
Larghezza ..... m 1,798
Altezza ..... m 1,158

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.650 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4719 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 275 km/h

PREZZO ..... Lire 9.800.000



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Ghibli	1967 - 1972
Ghibli SS	1969 - 1973
Ghibli Spyder	1969 - 1972
Ghibli SS Spyder	1969 - 1972







1


2

1. La Ghibli, coupé molto aggressiva nella linea nata dalla matita di Giorgetto Giugiaro
2. Il successo della Ghibli è straordinario: la produzione prevista è di sole 100 unità, ma le richieste ne fanno realizzare 1300 esemplari
3. Gli interni della vettura, oggetto di continui miglioramenti nel corso degli anni
4. I fari a scomparsa, uno dei segni distintivi della Ghibli



4



FOCUS

La nuova Ghibli

Nel 1992 il nome della storica Ghibli viene riproposto su un nuovo coupé derivato dai modelli Biturbo.
È una vettura dalla linea moderna ed elegante, equipaggiata con un motore a sei cilindri proposto in due versioni: 2 litri (306 Cv) per il mercato italiano e 2,8 litri (281 Cv) per l'esportazione.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,220
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,300
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 1.365 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1996 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 306 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 265 km/h
PREZZO ..... Lire 80.985.000

Indy

Produzione 1969 - 1975
Carrozzeria Coupé

1. La Indy, una vettura dalla linea decisamente sportiva, caratterizzata nella carrozzeria da ampie superfici vetrate
2. Il frontale è aggressivo con fari a scomparsa e cofano a V con due prese d'aria
3. L'abitacolo è particolarmente spazioso. Gli interni sono rivestiti in pelle

La Indy, così chiamata per ricordare e celebrare i successi della Maserati alla 500 Miglia di Indianapolis, viene presentata al salone di Ginevra del 1969. È una coupé che ricorda la Mexico e viene realizzata dalla carrozzeria Vignale. Ha una linea aggressiva, molto aerodinamica, con un frontale slanciato che presenta due prese d'aria sul cofano motore e fari a scomparsa. Il portellone posteriore è ampio, con un grande lunotto. Questa vettura dal design decisamente sportivo è equipaggiata inizialmente con un motore otto cilindri a V di 4136 cc, alimentato da quattro carburatori Weber 42 DCNF, in grado di erogare una potenza di 260 cavalli e raggiungere una velocità massima di 250 chilometri orari. Nel 1970 la Indy viene offerta anche con un propulsore da 4,7 litri e un nuovo sistema d'accensione elettronico realizzato dalla Bosch. L'anno successivo viene introdotto un altro motore da 4930 cc. Con queste due ultime motorizzazioni la Indy raggiunge i 270 chilometri orari. Nel 1973 viene modificato il cambio e introdotto il sistema frenante Citroën. Viene pure ridisegnata la plancia e migliorato l'impianto dell'aria condizionata, ora offerto di serie. La dotazione di serie della Indy include anche i sedili in pelle, i vetri azzurrati, l'antifurto, il lunotto termico, i fari allo iodio e i sedili reclinabili. Su richiesta, invece, è possibile ottenere il servosterzo e il cambio automatico. La produzione della Indy si interrompe nel 1975, dopo 1.104 esemplari fabbricati.



1



2


3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Indy	1969 - 1972
Indy 4700	1970 - 1972
Indy 4900	1971 - 1975

SCHEDA TECNICA - 4.2

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,740
Larghezza ..... m 1,758
Altezza ..... m 1,250

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.622 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4136 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 260 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Lire 13.500.000

Bora

Produzione 1971 - 1978
Carrozzeria Coupé

La Bora è una vettura che segna un momento storico per la Casa del Tridente: si tratta infatti della prima auto con motore posteriore-centrale ideata e realizzata dalla Maserati. Il progetto è affidato nel 1969 a Giorgetto Giugiaro con la richiesta di sottolineare la sportività della vettura garantendo al contempo il massimo comfort. Presentata al salone di Ginevra del 1971, la Bora mette in mostra una linea semplice ed essenziale che si esprime attraverso un cofano pronunciato, con fari a scomparsa, un imponente profilo laterale e un ampio lunotto posteriore. Il propulsore viene alloggiato dietro l'abitacolo, in posizione centrale, in modo da bilanciare perfettamente la vettura. Le sospensioni sono indipendenti su tutte le ruote, con molle elicoidali, ammortizzatori telescopici e barra stabilizzatrice. Inizialmente la Bora viene equipaggiata con un motore da 4719 cc, a cui si affianca, a partire dal 1975, una versione con propulsore da 4930 cc. La potenza erogata è di 310 Cv, per una velocità massima di 280 chilometri orari con un'accelerazione da 0 a 100 in circa 6,2 secondi. Nel 1973 viene elaborata una versione speciale per partecipare alle gare in Gruppo 4, in particolare per la 24 Ore di Le Mans. Le due vetture così allestite però non vengono omologate dalla Commissione sportiva internazionale e non possono prendere parte alle competizioni sportive. Da ricordare infine la Boomerang, l'avveniristica vettura realizzata nel 1972 da Giugiaro sul telaio della Bora ed esposta al salone di Ginevra l'anno successico. Rimane però solo un prototipo e non entra mai in produzione.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Bora	1971 - 1978
Bora 4900	1975 - 1978



1

1. La Bora è la prima vettura con motore posteriore-centrale realizzata dalla Maserati
2. Il design è firmato da Giugiaro: lo stilista esalta il carattere sportivo della vettura
3. Il portellone posteriore si solleva in verticale per dare accesso al motore


2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,335
Larghezza ..... m 1,768
Altezza ..... m 1,134

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.600 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4719 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 260 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... Lire 16.780.000

Merak

Produzione 1972 - 1983
Carrozzeria Coupé

La Merak, il cui nome deriva da una stella dell'Orsa Maggiore, può essere considerata la "sorella minore" della Bora. Il progetto, anche in questo caso, è affidato dalla Maserati a Giorgetto Giugiaro che decide di puntare su un coupé dalla linea slanciata e dal frontale aggressivo. Giugiaro pensa anche di utilizzare il pianale, parte della carrozzeria e diversi organi meccanici della Bora: la scelta si rivela saggia soprattutto perché consente un notevole risparmio sui costi di progettazione. Nel frattempo la Casa di Modena è entrata nell'orbita della Citroën e per la Merak si sceglie di utilizzare il motore sei cilindri Tipo C.114 realizzato per la SM, uno dei modelli principali del marchio francese all'inizio degli anni Settanta. Si tratta di un propulsore da tre litri di cilindrata che, rispetto al motore della SM, mostra una diversa misura dell'alesaggio (91,6 millimetri), mentre la corsa (75 millimetri) resta invariata. Questo motore, alimentato da tre carburatori Weber 42 DCNF, sviluppa una potenza di 190 cavalli e raggiunge la velocità massima di 240 chilometri orari. Nel 1974 vengono allestite alcune vetture per il mercato statunitense con potenza elevata a 208 Cv. L'anno successivo viene presentata al salone di Ginevra la Merak SS, un'evoluzione del modello base che presenta un restyling alla carrozzeria: si nota, sul cofano, l'ampia presa d'aria destinata al raffreddamento del motore. Altre modifiche riguardano la distribuzione e l'introduzione dei nuovi carburatori Weber 44 DCNF che sostituiscono i 42. La potenza sale a 208 Cv per una velocità massima di 250 chilometri orari. La Merak SS si differenzia anche per i pneumatici che vengono montati su ruote a disco in lega leggera: per l'avantreno la scelta ricade sulla misura di 195/70 VR-15, per il retrotreno invece si opta per la misura di 215/70 VR-15. Una nuova versione della Merak arriva nel 1977: per aggirare l'ostacolo del fisco italiano che impone una pesante tassazione ai veicoli con motore superiore ai due litri di cilindrata, viene allestito un motore da 1999 cc. La riduzione della cubatura del propulsore è ottenuta modificando le misure di corsa (80 millimetri) e alesaggio (66,3 millimetri). La potenza erogata scende a 170 Cv, così anche la velocità massima fissata in 220 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,333
Larghezza ..... m 1,768
Altezza ..... m 1,134
POSTI ..... 2+2
PORTE 2
PESO ..... 1.370 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2965 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 190 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h
PREZZO ..... Lire 9.381.000

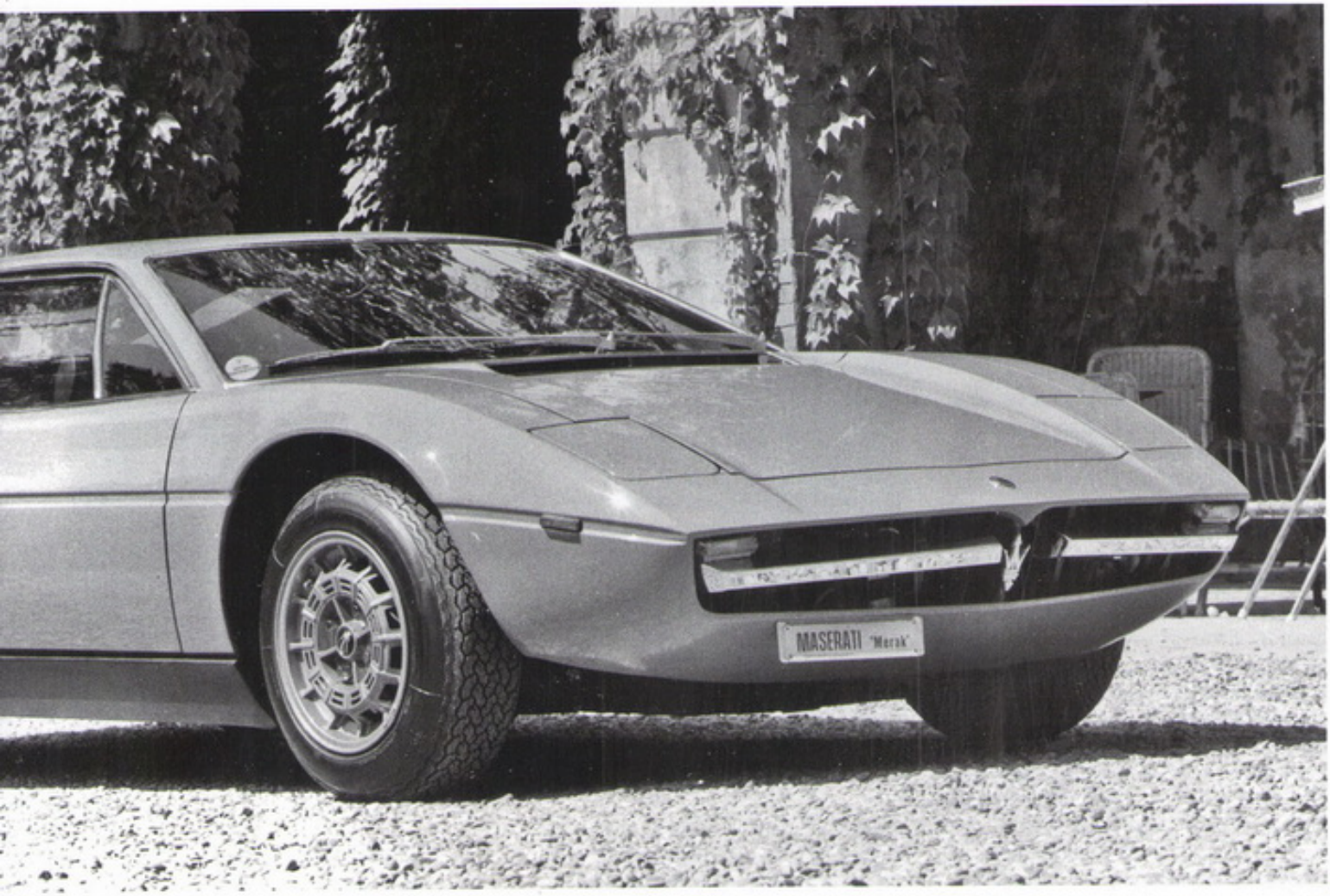
LE VERSIONI

Modello	Produzione
Merak	1972 - 1975
Merak SS	1976 - 1983
Merak 2000	1977 - 1983





1. Disegnata da Giorgetto Giugiaro, la Merak si caratterizza per la linea sportiva
2. Un particolare degli interni



1


2



FOCUS
L'escamotage della 2000

La Merak 2000 prende il nome dalla motorizzazione allestita nel 1977 per vetture destinate al mercato italiano. Un escamotage per non incorrere nella normativa fiscale che in quel periodo penalizza le auto con cilindrata superiore ai 2000 cc scoraggiando potenziali acquirenti di auto di lusso.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,330
Larghezza ..... m 1,768
Altezza ..... m 1,134
POSTI ..... 2+2
PORTE 2
PESO ..... 1.370 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1999 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 170 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h
PREZZO ..... Lire 17.338.000

Khamsin

Produzione 1974 - 1982
Carrozzeria Coupé

1. L'aggressivo frontale della Maserati Khamsin si caratterizza per il cofano spiovente e i fari a scomparsa
2. È la carrozzeria Bertone di Torino a disegnare la vettura: la linea è slanciata come si conviene a un'auto sportiva

La Khamsin è una vettura che in un certo senso segna la storia della Maserati: si tratta infatti dell'ultimo lavoro di Giulio Alfieri a capo della progettazione della Casa del Tridente. Come per altri coupé Maserati (Mistral, Ghibli), anche la Khamsin deve il suo nome a un vento, in particolare al vento che spira nella parte egiziana del deserto del Sahara. Presentata al salone di Parigi del 1973, la vettura entra in produzione solo l'anno successivo. A disegnare la carrozzeria è la Bertone di Torino che propone un coupé dalla linea filante e slanciata: il cofano è spiovente con fari a scomparsa. Gli interni sono lussuosi, rifiniti in pelle, e la dotazione prevede anche l'aria condizionata e l'autoradio. La Khamsin, che pesa 1.635 chilogrammi, è equipaggiata con un motore otto cilindri a V di 4,9 litri, alimentato da quattro carburatori Weber 43 DCNF 6. Sviluppa 290 Cv di potenza per una velocità massima di 280 chilometri orari. Il cambio è manuale a cinque rapporti, mentre per il mercato statunitense viene offerta con cambio automatico a tre marce. La Khamsin è anche dotata di servosterzo ad assistenza variabile, frizione ad azionamento idraulico e sistema di frenata idraulico a dischi. Per via della crisi petrolifera del 1973, le restrizioni introdotte in Italia all'utilizzo delle vetture più potenti si ripercuotono sul segmento delle auto sportive: in otto anni dalla fabbrica di Modena escono soltanto 430 Khamsin.


1


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,400
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,200

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.635 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4930 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 290 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... Lire 30.071.000

Kyalami

Produzione 1976 - 1983
Carrozzeria Coupé

Nel 1976 la Maserati, sotto la guida di Alejandro De Tomaso, chiude l'era dei coupé a otto cilindri a V con la Kyalami. Il nome della vettura deriva dall'omonimo circuito sudafricano in cui la Casa del Tridente consegue un'importante vittoria durante il Gran premio di Formula 1 del 1967. Un richiamo al passato come anche il designer a cui viene affidato il progetto: il celebre Pietro Frua che per l'azienda di Modena realizza in precedenza modelli molto apprezzati come la Quattroporte e la Mistral spider. Il risultato di questa rinnovata collaborazione è un coupé due porte, due posti più due, dalla linea piuttosto slanciata. Il telaio della vettura è una struttura monolitica integrale con la carrozzeria, il sistema frenante è a disco, il cambio a cinque marce (su richiesta è disponibile anche automatico), mentre per quanto riguarda il motore la Kyalami viene offerta con due propulsori diversi, seguendo una tradizione già avviata dalla Maserati: un motore di 4136 cc in grado di sviluppare una potenza di 260 Cv, capace di raggiungere la velocità massima di 235 chilometri orari; e un 4,9 litri, che eroga una potenza di 290 Cv e raggiunge i 250 chilometri orari. Presentata al salone dell'automobile di Ginevra nel 1976, la Kyalami resta in produzione fino al 1983. Nonostante una vita piuttosto lunga, la vettura non incontra un grande successo: ne vengono prodotte soltanto 200 unità.


1

1. Con la Kyalami si entra in una nuova fase per la Casa del Tridente, sotto la guida di Alejandro De Tomaso
2. Il frontale si caratterizza per la calandra con il marchio del Tridente racchiuso tra il gruppo ottico a doppi proiettori
3. Un particolare degli interni della Kyalami: da notare l'ampio utilizzo delle pelle per i sedili e i rivestimenti

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Kyalami 4.2	1976 - 1983
Kyalami 4.9	1976 - 1983


2


3

SCHEDA TECNICA - 4.2

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,610
Larghezza ..... m 1,870
Altezza ..... m 1,320

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4136 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 260 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 235 km/h

PREZZO ..... Lire 27.821.000

Biturbo

Produzione 1982 - 1994
Carrozzeria Coupé - Berlina - Spider

Uno dei più grandi successi del Tridente è la Biturbo, che viene presentata il 14 dicembre 1981 restando in produzione (dal 1982) per tutti gli anni Ottanta e per metà del decennio successivo. All'inizio, però, la vettura ha vita travagliata: a causa di un collaudo frettoloso volto ad anticipare la produzione, la nuova coupé di casa Maserati risente di una serie di anomalie tecniche che le valgono parecchie critiche. L'azienda di Modena corre subito ai ripari e, a partire dal 1983, inizia la revisione di diverse parti meccaniche, a cominciare dai due turbocompressori che vengono dotati del nuovo sistema di controllo M.A.B.C. (Maserati Automatic Booster Control). La Biturbo, che si caratterizza come un coupé a tre volumi dalla linea classica e filante, presenta un allestimento ricercato con interni in pelle o velluto. Monta un propulsore sei cilindri a V di 90°. Le misure di corsa e alesaggio sono di 82 e 63,5 millimetri. Con questo motore da 1996 cc la potenza è di 180 Cv al regime di 6000 giri al minuto per una velocità massima che raggiunge i 215 chilometri orari.
Nel 1984 arriva la Biturbo S, una versione volta a soddisfare le esigenze della clientela sportiva, prodotta in soli 1.038 esemplari. L'iniezione elettronica viene invece introdotta a partire dal 1986 e l'anno successivo la Biturbo S cambia denominazione in Biturbo Si.
Nel frattempo, a partire dal 1983, inizia la produzione per i mercati esteri di un modello con motore da 2,5 litri, che in seguito viene dotato di alimentazione a iniezione indiretta. A metà anni Ottanta al veloce coupé viene affiancata un'elegante berlina sportiva a quattro porte conosciuta anche come 425 (dove 4 indica le porte e 25 la cilindrata di 2,5 litri). A questo modello ne seguono altri sempre a quattro porte, a partire dal 1985, destinati solo per il mercato italiano con una motorizzazione da due litri: la 420, la 422, la 4.18v, la 4.24v. Le modifiche riguardano prevalentemente l'estetica: si notano soprattutto le prese d'aria Naca sul cofano motore. A richiesta è disponibile anche il tettuccio apribile. Dal 1985 al 1994 viene anche prodotta una Biturbo Spyder, allestita dalla carrozzeria Zagato di Milano.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,153
Larghezza ..... m 1,714
Altezza ..... m 1,305
POSTI 5
PORTE 2
PESO ..... 1.175 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1996 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 180 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 215 km/h
PREZZO ..... Lire 22.503.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Biturbo	1982 - 1987
Biturbo S	1984 - 1986
Biturbo i	1986 - 1989
Biturbo Si	1987 - 1989
Biturbo Spyder	1985 - 1994
Berlina (420 e successive)	1985 - 1993





LA TECNICA

I due turbocompressori, da cui prende il nome la Biturbo, vengono dotati dal 1983 del nuovo sistema di controllo MABC. In base alle necessità del motore, questo dispositivo impedisce il superamento della pressione di sovralimentazione critica. Il congegno ha anche il compito di escludere l'accensione quando il motore supera i fuorigiri.



1

1. La Biturbo resta in produzione per tutti gli anni Ottanta e per metà del decennio successivo
2. Gli interni della Biturbo, con sedili in velluto e rivestimenti in pelle e legno



2



FOCUS
La versione Spyder

È la carrozzeria Zagato di Milano ad allestire la versione spider della Biturbo, con un riuscito design che ne esalta le doti di sportività. Esposta per la prima volta al salone di Torino nel 1984, la Spyder entra in produzione nel 1985. Tre le versioni: 2.0, 2.5 e 2.8 a iniezione.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,040
Larghezza ..... m 1,710
Altezza ..... m 1,310
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 1.250 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1996 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 180 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 215 km/h
PREZZO ..... Lire 37.031.000

Shamal

Produzione 1990 - 1996
Carrozzeria Coupé

1. Il grintoso frontale della Shamal, la veloce coupé disegnata da Marcello Gandini
2. Gli interni si caratterizzano per un design sportivo: da notare lo sterzo, la pedaliera raccolta e il comando del cambio a leva corta
3. Su strada la Shamal esprime tutta la sua potenza, raggiungendo i 260 chilometri orari

Come da tradizione del Tridente, è ancora una volta un vento a ispirare il nome di una vettura dai marcati tratti sportivi come la Shamal. Disegnata da Marcello Gandini, che attualizza la linea della Biturbo, la nuova gran turismo di casa Maserati è un'auto grintosa che si caratterizza per il montante centrale di colore nero, per il piccolo spoiler posteriore e per l'appendice laterale posta in corrispondenza del brancardo. Altri segni distintivi sono la mascherina a linee orizzontali su cui campeggia il tridente, simbolo della Casa, il cofano motore allungato con due prese d'aria laterali e le larghe ruote in lega leggera fissate con un dado centrale. La Shamal, che pesa 1.417 chilogrammi, è equipaggiata con un propulsore inedito: un otto cilindri a V di 90 gradi in alluminio di 3217 cc, dotato di due turbocompressori con intercooler aria/aria, alimentato a iniezione elettronica. Il motore eroga una potenza di 322 Cv a 6.000 giri al minuto che permette alla Shamal di raggiungere la velocità di 260 chilometri orari. La trasmissione è manuale, con cambio Getrag a 6 marce. Il sistema frenante, dotato di servofreno e sistema Abs, è a disco. Presentata a fine 1989, entra in produzione l'anno successivo e viene fabbricata, in 369 esemplari, fino al 1996.



1


2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,300

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.417 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3217 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 322 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 260 km/h

PREZZO ..... Lire 126.380.000

Quattroporte

Produzione 1994 - 2001
Carrozzeria Berlina

Nel 1994 la Casa del Tridente ripropone, anche nel nome, un'elegante berlina a quattro porte e cinque posti che da un lato vuole rinverdire i fasti della mitica Quattroporte del 1963 disegnata da Pietro Frua per la carrozzeria Vignale e dall'altro si pone nella scia delle più recenti Biturbo. Presentata al salone dell'auto di Torino del 1994, la Quattroporte è una berlina confortevole e al contempo con prestazioni da veloce granturismo. La linea dell'auto è elegante e slanciata con un profilo cuneiforme, frontale affilato e una coda piuttosto alta. Viene equipaggiata inizialmente con un motore da due litri, cui si aggiunge l'anno successivo una versione da 2,8 litri. Il propulsore è un biturbo con doppio intercooler, capace di erogare una potenza massima di 287 Cv e di raggiungere la velocità di 260 chilometri orari. Il cambio è un Gerang a sei marce, ma a richiesta è disponibile anche la trasmissione automatica a quattro rapporti. Il sistema frenante è dotato di Abs, le sospensioni sono a ruote indipendenti integrate da un sistema di ammortizzatori regolabile su quattro posizioni. Nel 1996 un nuovo propulsore 8V 32 valvole di 3217 cc si affianca alle motorizzazioni precedenti. Un vero restyling della Quattroporte arriva nel 1998, quasi in coincidenza con il passaggio della proprietà alla Ferrari. La nuova versione, chiamata Evoluzione, presenta numerosi aggiornamenti meccanici ed estetici e soprattutto tre nuovi motori: un 2.0 V6, un 2.8 V6 e un 3.2 V8. La Quattroporte rimane in produzione fino a maggio 2001.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
2.0i V6 24v.	1994 - 1998
2.8i V6 24v.	1994 - 1998
3.2i V8 32v.	1996 - 1998
2.0i V6 Evoluzione	1998 - 2001
2.8i V6 Evoluzione	1998 - 2001
3.2i V8 Evoluzione	1998 - 2001



1

1. Restyling di un classico della Casa del Tridente: la Quattroporte è una berlina dall'inconfondibile stile Maserati
2. La linea slanciata ed elegante della nuova Quattroporte
3. Gli interni con rivestimenti in pelle e legno



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,550
Larghezza ..... m 1,181
Altezza ..... m 1,300

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.543 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1996 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 287 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

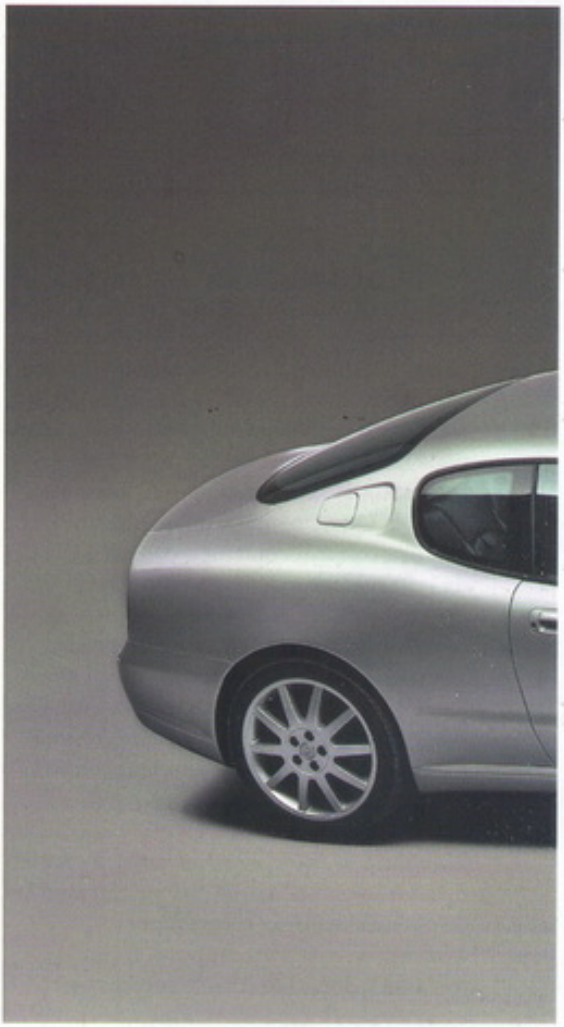
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 260 km/h

PREZZO ..... Lire 114.250.000

3200 GT

Produzione 1998 - 2001
Carrozzeria Coupé



La Maserati 3200 GT segna un importante momento di passaggio nella storia della Casa modenese. Da un lato, l'azienda, ormai entrata a far parte del gruppo Ferrari, desidera colpire il mercato con una vettura dalla forte impronta sportiva. Dall'altro, però, l'innovazione fortemente ricercata deve necessariamente trovare un punto di equilibrio con la lunga e prestigiosa tradizione del Tridente. Per riuscire in questo obiettivo ambizioso il design della 3200 GT viene affidato a Giorgetto Giugiaro che, con il suo team alla Italdesign, concilia le due diverse esigenze. Il risultato è straordinario: dalla penna dello stilista arriva un coupé due porte, splendido compromesso tra eleganza e sportività. Vengono esaltate le linee morbide e armoniose, tema stilistico ricorrente nelle vetture Maserati, ma non viene dimenticata l'aggressività che deve caratterizzare una veloce vettura sportiva. Molto bello è il frontale con il cofano allungato che presenta due grintose prese d'aria, i fari carenati e la mascherina a nido d'ape su cui campeggia il marchio del tridente. Altrettanto accattivante è la coda con fari a forma di boomerang che proseguono sul cofano. Tutti gli elementi stilistici pensati da Giugiaro sembrano volere rimarcare la forte connotazione sportiva della vettura, la cui aerodinamica viene studiata attraverso una serie di prove in galleria del vento. La Maserati 3200 GT è equipaggiata con un motore otto cilindri a V di 90° in lega leggera, con alessaggio e corsa di 80 x 80 millimetri, alimentato da due turbocompressori IHI azionati dai gas di scarico. Sono presenti due intercooler aria/aria. Questo propulsore di 3217 cc sviluppa una potenza massima di 370 Cv a un regime di 6.250 giri al minuto e una coppia di 442 Nm. La velocità massima è di 280 chilometri orari, con un'accelerazione da 0 a 100 in soli 5,12 secondi. Altre caratteristiche tecniche riguardano il cambio manuale a sei rapporti (a richiesta è disponibile anche la trasmissione automatica), le sospensioni a ruote indipendenti, il differenziale autobloccante, gli ammortizzatori idraulici a controllo elettronico e i freni a disco autoventilati dotati di impianto Abs. Per quanto riguarda le ruote, con cerchi in lega leggera, la 3200 GT monta pneumatici anteriori 235/40 ZR 18, posteriori 265/35 ZR 18.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,510
Larghezza ..... m 1,822
Altezza ..... m 1,305

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3217 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 370 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

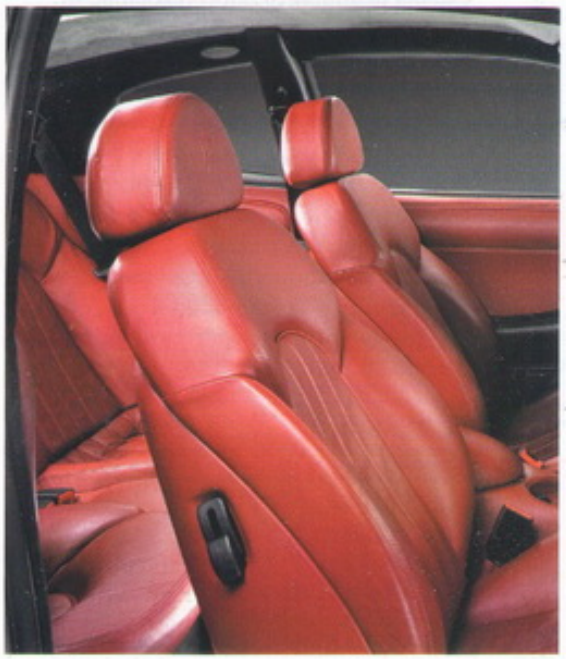
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 280 km/h

PREZZO ..... Lire 155.500.000



2







LA TECNICA

A partire dal 2001 la gamma della 3200 GT viene incrementata con una versione volta a soddisfare le esigenze della clientela sportiva. Viene abbassato l'assetto, da cui il nome di Assetto Corsa, e modificato il sistema delle sospensioni. Nuova è anche la regolazione degli stabilizzatori e dei rafforzatori del sistema frenante. Monta speciali pneumatici Pirelli P-Zero Corsa a mescola morbida.

1. La linea slanciata e sportiva della 3200 GT disegnata da Giorgetto Giugiaro
2. Una delle due prese d'aria stilizzate che insistono sul cofano anteriore
3. Gli interni della 3200 GT
4. La coda della vettura con fari a forma di boomerang

1



3



4

Spyder

Produzione 2001
Carrozzeria Spider



Presentata al salone di Francoforte nel 2001, la Spyder rappresenta una svolta decisiva per la Casa del Tridente. È frutto di un lavoro di progettazione che taglia i ponti con il passato, non solo per la carrozzeria, che comunque mantiene diversi temi stilistici cari all'azienda di Modena, ma soprattutto per il motore. Al posto del classico biturbo utilizzato dalla Maserati a partire dal 1982, il propulsore ideato e realizzato per la Spyder è ad aspirazione atmosferica. Inoltre vengono realizzati una nuova scocca, un nuovo cambio e una nuova trasmissione. La progettazione di questa vettura inizia con il passaggio della società sotto il controllo della Ferrari, come si può notare ad esempio dalla scelta del cambio: accanto al sei marce meccanico, è disponibile anche la trasmissione Formula 1 già utilizzata sulla Ferrari 360 Modena. Ancora una volta il design è affidato alla Italdesign di Giorgetto Giugiaro che realizza una vettura elegante e dinamica, dalle dimensioni compatte: rispetto alla versione coupé il telaio della Spyder viene accorciato di 220 millimetri. Altre caratteristiche stilistiche di questa spider sono i rollbar ad arco in tinta con la carrozzeria e rivestimento anteriore, gli ampi gruppi ottici posteriori, le ruote con cerchi a 15 raggi che imprimono un ulteriore carattere di sportività all'auto e alcuni dettagli accattivanti come il tridente cromato che campeggia sulla calandra e lo storico scudetto ovale Maserati posto in bella evidenza sul cofano motore. La Spyder viene equipaggiata con un 8 cilindri a V di 4244 cc che eroga 390 Cv di potenza al regime di 7.000 giri al minuto con una coppia massima di 451 Nm. La velocità massima è di 283 chilometri orari, con un'accelerazione da 0 a 100 in meno di cinque secondi. Un'innovazione radicale è il comando del cambio elettroattuato a sei rapporti con selezione computerizzata delle marce, montato sulla versione Cambiocorsa: è utilizzabile in quattro diverse modalità (normale, sport, auto e bassa aderenza) selezionabili attraverso i pulsanti della console. Il cambio avviene attraverso due leve poste dietro al volante per le opzioni normale e sport, o in maniera del tutto automatica. L'ultima opzione (ice o bassa aderenza) mantiene il motore a un regime inferiore ai 3.000 giri al minuto.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,303
Larghezza ..... m 1,822
Altezza ..... m 1,305

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.720 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4244 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 390 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 283 km/h

PREZZO ..... Euro 91.500



2





1



LA TECNICA

Per ottenere il migliore equilibrio nella ripartizione dei pesi il gruppo cambio è disposto posteriormente in blocco con il differenziale. Lo schema prevede il collegamento rigido fra il motore e la scatola del cambio. I due gruppi sono uniti da un elemento tubolare entro cui ruota l'albero di trasmissione. Con questa soluzione si migliora la stabilità.

1. La Spyder porta la firma della Italdesign di Giorgetto Giugiaro
2. Lo storico scudetto ovale sul cofano e il marchio del Tridente sulla calandra, simboli della Maserati
3. I grandi gruppi ottici posteriori sono uno degli elementi stilistici che caratterizzano la Spyder
4. Vista dall'alto della vettura: si notano gli interni e e i due rollbar ad arco con rivestimento in pelle



3



4

Quattroporte

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina



Al salone di Francoforte di settembre 2003, Maserati presenta la sua nuova ammiraglia, la Quattroporte. La berlina che esce l'anno successivo è una lussuosa vettura che si ricollega idealmente alla quella con lo stesso nome realizzata dalla Casa del Tridente nel 1963 dal designer Pietro Frua. Per la nuova versione, che sostituisce quella prodotta tra il 1994 e il 2001, l'azienda di Modena si affida alla matita di Pininfarina a cui viene chiesto di attualizzare l'idea che informava la prima Quattroporte: unire la sportività, segno distintivo della Maserati, con la comodità degli interni e la raffinatezza tipica del marchio. Il designer torinese tratteggia un'auto dalla linea slanciata ed elegante, impreziosita da particolari soluzioni tecnologiche e aerodinamiche. Il frontale si presenta contemporaneamente leggero e grintoso, con una nuova calandra al cui centro campeggia il classico logo del Tridente. Le tre prese d'aria laterali sono un altro elemento distintivo, come pure i gruppi ottici carenati, dotati di tecnologia Led. Molta cura viene riservata agli interni, arredati con dovizia di legni e pelli pregiate e ricchi di dotazioni tecnologiche: navigatore satellitare, televisione, collegamento Internet e impianto audio Bose. Al debutto la Quattroporte è equipaggiata con un motore 8 cilindri aspirato a V di 90 gradi di 4244 cc che genera 400 Cv di potenza per una velocità massima di 275 chilometri orari e un'accelerazione da 0 a 100 in 5,6 secondi. Il cambio della vettura è automatico: il conducente può scegliere tra la modalità "bassa aderenza" o "sport" attraverso un apposito pulsante. Tra le soluzioni tecniche più rilevanti della Quattroporte vi è la ripartizione dei pesi per rendere il comportamento della vettura stabile ed equilibrato: una soluzione realizzata collocando il motore dietro all'asse anteriore, privilegiando così un maggior carico al retrotreno (49 per cento all'anteriore e 51 per cento al posteriore). Innovativo anche il sistema di illuminazione che utilizza la tecnologia Led. I gruppi ottici anteriori sono caratterizzati dal sistema Adaptive Light Control: i fari si regolano automaticamente a seconda dell'angolo di sterzata concentrando il fascio luminoso all'interno della curva. Nel corso degli anni vengono presentate due nuove versioni della Quattroporte: la S con un propulsore da 4,7 litri capace di 430 Cv e la Sport GT S con diversa carrozzeria e un motore potenziato a 440 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,052
Larghezza ..... m 1,895
Altezza ..... m 1,438

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.990 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4244 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 400 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 275 km/h

PREZZO ..... Euro 103.750

LE VERSIONI

Modello	Produzione
4.2	2004
4.7 S	2008
4.7 Sport GT S	2009



LA TECNICA

A richiesta è disponibile il sistema Skyhook per il controllo continuo e automatico dello smorzamento delle sospensioni. I sensori di accelerazione registrano i movimenti del corpo vettura e delle ruote e il software adatta istantaneamente la taratura degli ammortizzatori in base al settaggio normal o sport.



1

1. La Maserati Quattroporte esce nel 2004 ma viene presentata a settembre dell'anno precedente durante il salone di Francoforte
2. L'ampio bagagliaio dell'ammiraglia della Maserati nella Collezione Cento



2



FOCUS
Sport GT S

La versione Sport GT S è una Quattroruote dalla linea più aggressiva: sul frontale spicca la nuova calandra, più ampia e con listelli verticali. Più muscolose anche le linee dell'abitacolo e la struttura sotto le portiere. È equipaggiata con un motore di 4,7 litri capace di 440 Cv.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,097
Larghezza ..... m 1,895
Altezza ..... m 1,423
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.990 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4691 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 440 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 285 km/h
PREZZO ..... Euro 135.550

GranTurismo

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Coupé



Presentata al salone di Ginevra del 2007, la Maserati GranTurismo è una coupé due porte e quattro posti disegnata da Pininfarina. C'è una linea di continuità tra questa vettura e la prima gran turismo della Casa del Tridente, la A6 1500 GT del 1947 disegnata sempre dal maestro torinese. Ma c'è anche molta innovazione: pur rimanendo fedele ai temi estetici cari al marchio, vale a dire eleganza e sportività, il design della nuova GranTurismo è avveniristico. Le linee della vettura, al contempo muscolose e filanti, sono tracciate dopo lunghi e approfonditi studi aerodinamici in galleria del vento. Il frontale è aggressivo: la calandra con il marchio del Tridente è racchiusa in una grande bocca ovale, il cofano a V è lungo e basso, il gruppo ottico allungato. Sulla fiancata sono presenti tre prese d'aria dal profilo cromato, mentre la parte anteriore, piuttosto alta e pronunciata, su cui campeggia il logo cromato Maserati, prosegue con un ampio lunotto.
La GranTurismo è equipaggiata con un motore otto cilindri a V di 90 gradi di 4224 cc che sviluppa 405 Cv e consente di raggiungere la velocità massima di 285 chilometri orari. La lubrificazione del propulsore è dotata di un sistema a carter umido che permette di diminuire la rumorosità, mentre il sistema di scarico prevede catalizzatori in ceramica in luogo di quelli metallici. Il cambio è un classico automatico e offre quattro modalità di funzionamento: auto normal, autosport, auto ice (bassa aderenza) e auto manual. Quest'ultima funzione consente al conducente di selezionare direttamente le marce tramite la leva del cambio o le palette poste dietro al volante. Come per la Quattroporte, anche per la GranTurismo la distribuzione dei pesi è praticamente perfetta: il 49 per cento della massa grava sull'asse anteriore, il 51 per cento su quello posteriore, garantendo sicurezza e tenuta di strada in ogni condizione di guida. Grande cura è dedicata agli interni: il design di Pininfarina prevede sedili anteriori dalla profilatura sportiva, dotati del sistema *easy entry* che li fa avanzare elettronicamente. Della GranTurismo esistono altre due versioni: la GranTurismo S, con motore V8 di 4,7 litri da 440 Cv e cambio servoattuato, e la Gran Turismo S Automatic con cambio automatico convenzionale a 6 rapporti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,881
Larghezza ..... m 1,847
Altezza ..... m 1,353
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 1.880 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4244 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 405 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 285 km/h
PREZZO ..... Euro 114.340

LE VERSIONI

Modello	Produzione
4.2	dal 2007
S 4.7	dal 2008
S Automatica 4.7	dal 2008



LA TECNICA

Le sospensioni, anteriori e posteriori, sono a triangoli sovrapposti con geometrie "antidive" e "antisquat" realizzate per evitare l'affondamento dell'avantreno in frenata e del retrotreno in accelerazione. A richiesta è disponibile con ammortizzatori a gas in alluminio con sistema Skyhook.



1

1. La Maserati Granturismo viene presentata al salone di Ginevra del 2007
2. Il posto di guida della coupé del Tridente. La GranTurismo è equipaggiata da un motore di 4244 cc da 405 Cv. La versione S monta invece un 4700 da 440 Cv



2



FOCUS
Coupé sportivo

La Maserati GranTurismo S è una versione sportiva del coupé del Tridente. Monta un diverso propulsore, più potente: in luogo del 4.2 è equipaggiata con un motore V8 di 4,7 litri capace di 440 Cv e in grado di raggiungere la velocità massima di 295 chilometri orari.

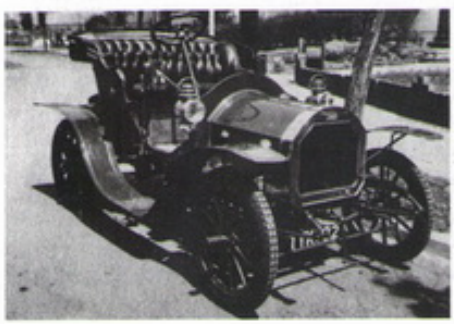
DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,881
Larghezza ..... m 1,915
Altezza ..... m 1,353
POSTI 4
PORTE 2
PESO ..... 1.880 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4691 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 440 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 295 km/h
PREZZO ..... Euro 129.520

Mass

Courbevoie
Francia
1903 - 1923

L'incontro tra l'uomo d'affari inglese Masser e il tecnico francese Pierron porta alla nascita nel 1903, a Courbevoie, del marchio Mass, che all'inizio prevede la vendita di auto nella sola Inghilterra. La prima produzione è costituita da vetture compatte assemblate con componenti Lacoste et Battmann a cui vengono abbinati monocilindrici Aster e De Dion seguiti dai motori Gnome e Ballot. Nel 1905 arriva il primo modello di maggiori dimensioni, con motori a 2 e a 4 cilindri, fino alla versione del 1907 con propulsore da 8000 cc. Nel 1908 si torna a dimensioni più contenute con la 15, motorizzata da un Ballot 2.4 4 cilindri, e la 15 Special, introdotta nel 1909, con lo stesso propulsore ma con cilindrata 3.5. Nel 1912 il marchio arriva anche sul mercato interno con il nome Pierron, riservato solo alle auto in vendita in Francia. Per il mercato inglese invece arriva una vettura con un 6 cilindri 5,4 litri, che in realtà è l'ultima: nel dopoguerra infatti ci si limita alla rivisitazione di versioni preesistenti, che non hanno fortuna. Stretta dalla crisi finanziaria, la Mass chiude nel 1923.

La Mass del 1905



Matheson

Grand Rapids
Stati Uniti
1903 - 1912

I fratelli Frank F. e Charles W. Matheson iniziano a produrre automobili a Grand Rapids, nel Michigan, nel 1903. Presto la Matheson Motor Car Company cambia sede e si trasferisce a Holyoke, nel Massachusetts, per traslocare ancora, definitivamente, nel 1905, a Forty Fort, una cittadina della Pennsylvania. La prima auto a uscire dalla fabbrica è equipaggiata con motore a 4 cilindri da 24 Cv seguita da altre due vetture, sempre con motore 4 cilindri, ma con potenze più elevate, di 45 e 65 Cv. I modelli che godono di una certa notorietà portano il nome di Big Fours e Silent Sixes, mentre le Matheson conquistano popolarità grazie alla presenza nelle corse automobilistiche dove hanno successo specie nelle gare in salita. La Casa ha fama di costruttore di vetture affidabili e ben costruite, ma ciò comporta costi alti che finiscono per condizionare i bilanci dell'azienda, costretta a ritirarsi dal mercato nel 1912. Proprio in quell'anno esce la versione roadster della Silent Six, indovinata fusione tra design sportivo ed eleganza.

Una Matheson del 1907



Mathis

Strasburgo
Francia
1910 - 1954

Émile Ernest Charles Mathis è il fondatore dell'omonimo marchio automobilistico francese e vanta un passato di profondo conoscitore del mercato poiché, prima di iniziare l'avventura produttiva, è rappresentante di marchi automobilistici. In quel periodo fa conoscenza con un giovanissimo Ettore Bugatti, con il quale progetta il modello Hermés-Simplex poi chiamato Mathis-Hermés. La visione dei due personaggi sul mondo dell'auto è però differente: Mathis è più orientato verso un prodotto popolare mentre Bugatti preferisce modelli sportivi e lussuosi. Quindi, nel 1906, prendono strade diverse. Mathis è attivo anche nel campo dell'aviazione e nel 1910 un suo aereo sorvola Strasburgo, mentre nello stesso anno inizia anche la produzione automobilistica che culmina nel 1912 con la costruzione di una nuova fabbrica. Tra le più famose auto del periodo iniziale spicca la Babylette, vettura leggera e poco costosa che si distingue anche nelle corse. Nel dopoguerra arrivano i modelli S 6/8 HP e OB 12 HP, seguiti dalle 6 HP tipo P, 10 Cv tipo PS e L, 8/10 Cv tipo M, e nel '24 la produzione giornaliera arriva a 100 vetture, risultato che porta la Mathis a essere la quarta industria automobilistica francese. Molto successo riscuote nel '33 il modello Emy4, mentre del '34 è l'accordo con la Ford che porta alla nascita della Matford per la costruzione a Strasburgo di auto della Casa americana. Nel '45 si ricostruiscono gli stabilimenti distrutti durante la guerra, e presentata una vetturetta a tre ruote con forma a uovo: la VEL 333, seguita dalla 666. Entrambe però restano prototipi. La mancanza del sostegno economico statale, però, costringe Mathis a cedere, nel '54, gli impianti alla Citroën.

Matra

Romorantin, Francia 1961



La Matra 530 spinta da un motore Ford

Il nome Matra prende origine dall'acronimo Mecanique, Avion TRAction, riferito a un gruppo industriale nato nel 1945 e successivamente sviluppato in svariati settori a partire da quello aeronautico-militare e che spazia fino all'editoria e alle telecomunicazioni, progressivamente passato sotto il controllo dell'impero Lagardère. L'attività nel settore automobilistico ha origine nel 1961 quando la Matra inizia a supportare l'attività di due tecnici, René Bonnet e Charles Deutch, a loro volta già titolari della D.B., marca specializzata nella realizzazione di vetture da competizione piccole e leggerissime che hanno una tradizione di vittorie nelle classi inferiori alla 24 Ore di Le Mans. La prima realizzazione dei due tecnici sotto le insegne Matra riguarda infatti una coupé a motore posteriore-centrale, progettata in proprio ma con meccanica di origine Renault. Le caratteristiche principali sono l'interessante telaio in acciaio, la collocazione posteriore-centrale del motore e la carrozzeria monoscocca in resina rinforzata con fibra di vetro; una tecnologia che all'epoca comincia ad essere sperimentata proprio nel settore aeronautico. Nasce così la Dubonnet Djet che viene costruita nello stabilimento di Romorantin, nella regione della Loira, messo a disposizione dal gruppo Matra che, dal 1964 commercializza la vettura stradale come Matra Djet. La Djet nasce principalmente con l'obiettivo di essere competitiva nelle gare e rappresentare un esempio di sportiva tecnicamente sofisticata in alternativa alla Alpine A110, che viene invece supportata direttamente dalla Renault.

Proprio la presenza di un concorrente del genere, che vanta una rete distributiva solida e ha una meccanica molto più semplice e meno costosa, impedisce che la Djet abbia un successo commerciale corrispondente all'apprezzamento dei tecnici (in totale ne vengono realizzati meno di 1.000 esemplari), ma il passo viene compiuto e nell'ambito del gruppo Matra lo sviluppo del settore auto è oramai un fatto strategico.

Per questo motivo prende corpo il progetto di un'altra vettura sportiva ma di concezione meno corsaiola e da realizzare in quantità superiori, quindi sostituendo la costruzione artigianale con procedure industriali più evolute. A questo scopo viene siglato un accordo con la Ford per la fornitura del motore quattro cilindri a V, che non è particolarmente sofisticato ma ha il vantaggio di una notevole compattezza.

Alla comparsa della M 530 nel 1967 il pubblico e gli specialisti sono sorpresi dalla originalità del progetto e dal coraggio dimostrato dall'azienda di proporre una coupé del tutto fuori dagli schemi. L'aspetto spigo-



LA CURIOSITÀ

Djet, una questione di pronuncia

La scelta del nome Djet per la prima Matra di produzione è naturalmente ispirato all'attività aeronautica del marchio ed è concepito inizialmente come Jet, detto all'inglese. Al momento della scelta finale però qualcuno fra i manager francesi solleva la questione della pronuncia nella lingua nazionale che non è quella corretta; per questa ragione viene presa la decisione di aggiungere nella denominazione ufficiale una D iniziale grazie alla quale la pronuncia finale suona come "jet" sia con la pronuncia inglese sia con quella francese. Questa scelta viene successivamente evoluta e nella seconda serie la denominazione ufficiale viene aggiornata in D-Jet *(nella foto una D-Jet del 1965).*

Matra



1. La Formula 1 MS 120 B del 1971
2. La Bagheera, una delle vetture Matra più famose
3. La Matra-Simca Rancho del 1978

loso, i fari a scomparsa e i quattro posti (più esattamente 2+2) ricavati in una coupé a motore centrale lasciano il segno e contribuiscono ad affermare l'immagine di modernità e di originalità che rimane patrimonio del marchio Matra. A questo punto Matra si è conquistata un solido prestigio anche per la fortunata attività nelle competizioni dove ha successo sia come produttore di telai sia come motorista. Sul versante delle vetture stradali invece si afferma come costruttore di veicoli sportivi con volumi limitati, sufficienti a soddisfare una nicchia di mercato. Proprio questa attitudine è alla base dell'accordo siglato nel 1973 con il gruppo Chrysler, all'epoca proprietario di Simca.

L'EREDE DELLA BAGHEERA

Il primo risultato di questa collaborazione è la creazione di un'auto ad hoc, anche per eliminare l'imbarazzo di vendere la M 530 con un motore di una grande Casa concorrente, e la soluzione è in una coupé altrettanto innovativa che assume la denominazione di Matra-Simca Bagheera, con tre posti affiancati. Poco tempo dopo è la volta della Rancho che è un'originale elaborazione del furgoncino Simca con il look di una piccola Range Rover. Nel 1979 l'erede della Bagheera si presenta con la denominazione Talbot-Matra Murena



3

a seguito del passaggio della Simca sotto il controllo del gruppo PSA, con il quale Matra cerca di trovare nuove strade di collaborazione.

Agli inizi degli anni Ottanta parte il progetto P18 che porta alla realizzazione dell'Espace, ma non con PSA (che non si sente di svilupparlo) bensì con Renault che invece l'accetta e sigla l'accordo nel 1983.

L'esperienza Espace è sicuramente positiva sul piano del successo del prodotto ma è allo stesso tempo l'occasione di riesaminare il destino automobilistico dell'azienda che, per le sue dimensioni e la sua struttura, non può entrare nel campo della produzione di massa ma allo stesso tempo non può accontentarsi di produzioni artigianali. Così quando la Renault decide che la nuova Espace deve essere sviluppata e prodotta in casa, alla Matra resta solo da individuare un'altra nicchia da proporre al mercato nelle dimensioni che le sono congeniali, ossia nell'ordine di qualche centinaio di esemplari al giorno. Si sviluppano in quest'ottica svariate ipotesi e prototipi di ogni genere: dalla M25, sportiva con struttura integrale in fibra di carbonio, alla spider P43, fino alla citycar P55, oltre a una serie di studi come una biposto in tandem P53 e la elettrica Zoom (con lunghezza e passo variabili). Si arriva vicini alla produzione con la M72, che è una due posti essenziale (350 chilogrammi, motore da 20 Cv) destinata ad essere guidata anche dai sedicenni, ma la Matra non se la sente di



1

LA TECNOLOGIA
Pannelli di plastica e altre innovazioni

Quello che caratterizza tutti i progetti nati in Matra è la grande spinta innovativa e l'assoluta indipendenza di pensiero sul piano tecnico e costruttivo. Alla Matra si deve soprattutto lo sviluppo di una soluzione costruttiva basata sull'abbinamento fra elementi metallici e di resina sintetica, che è una caratteristica costante della maggior parte dei propri modelli, dalla *M 530* (nella foto) alla Avantime. Il principio consiste nella costruzione di una struttura portante in acciaio stampato sulla quale vengono fissati pannelli in plastica che costituiscono la "pelle" della carrozzeria; la parte



metallica è zincata per proteggerla dalla corrosione e i pannelli esterni sono semplicemente incollati. Si tratta di un procedimento che si adatta alle produzioni in numeri non elevati in quanto risulta di semplice esecuzione e non richiede l'uso di complessi sistemi di produzione, come la saldatura e le linee di stampaggio della carrozzeria.



2

affrontare da sola gli investimenti necessari. Si cerca quindi di proseguire l'accordo con Renault con il progetto Avantime, una specie di monovolume coupé a quattro posti che vorrebbe creare una propria nicchia di mercato. L'idea è sicuramente originale, nella pratica però troppo ambiziosa e impegnativa dal punto di vista della fattibilità tecnica.
L'iniziativa si trascina per lungo tempo con periodiche presentazioni ufficiali che tuttavia non sfociano nell'avvio della commercializzazione, con risultati disastrosi sul piano finanziario e una generale insoddisfazione per il progetto, tanto che l'impianto viene avviato nella primavera del 2002 e di fatto chiuso nell'aprile del 2003.
A questo punto anche il tentativo di riciclare il progetto con altri costruttori (si tenta un accordo con Rover) non ha successo e Matra per la prima volta non raggiunge gli obiettivi e perde soldi. È quanto basta a convincere il gruppo Lagardére a sciogliere l'azienda e a cedere i settori progettazione e sperimentazione alla Pininfarina che intende sfruttarli per la realizzazione dei un piccolo veicolo elettrico in collaborazione con le industrie Bolloré.
Il passaggio di proprietà avviene il 16 settembre 2003 e corrisponde alla nascita della Matra Automobile Engineering che due anni dopo diviene Matra Manufacturing & Services e si occupa della distribuzione dei golf-cart e dei veicoli elettrici Gem. Nel gennaio 2009 Matra Automobile Engineering vive un ulteriore cambiamento a seguito dell'acquisizione da parte del gruppo Segula Technologies che rileva il ramo d'azienda dalla Pininfarina. Lo scopo dell'operazione è quello di sviluppare l'attività della multinazionale Segula nel settore automotive, attraverso la fornitura di consulenze e la realizzazione di prototipi. Fortunatamente tutti i passaggi di proprietà non coinvolgono il Museo Matra in quanto la collezione di vetture d'epoca è rimasta di proprietà della famiglia Lagardère.

Daniele P. M. Pellegrini

Djet

Produzione 1963 - 1968
Carrozzeria Coupé

La Djet è la prima coupé sportiva uscita dagli stabilimenti Matra di Romorantin, e si basa interamente su meccanica e cambi Renault.
Di derivazione Renault è, almeno inizialmente, anche il motore: un 1.1 da 60 Cv montato in posizione centrale, che nel corso degli anni (con le elaborazioni Gordini) guadagna potenza e velocità. Man mano che si susseguono le versioni e la Matra rileva l'azienda di René Bonnet, poi, cambia anche la denominazione: nel 1965 la Djet perde la numerazione romana e l'appellativo Bonnet (dal cognome del creatore René), mentre un anno dopo elimina anche la D iniziale. L'ultima evoluzione, la Jet 6 del 1968, monta un motore 1.3 Gordini da 105 Cv, che la spinge fino ad una velocità di punta di 210 chilometri orari.



1



2

1. La Djet, la prima coupé sportiva della Matra
2. Una locandina pubblicitaria, in tedesco, illustra le caratteristiche della Djet
3. Una Matra Djet del 1964
4. Un esemplare del 1965, il propulsore Renault è montato in posizione posteriore-centrale



FOCUS
René Bonnet

Il papà della Djet lavora nel 1961 insieme a Charles Deutsch alla D.B., ma il sodalizio tra i due si rompe quando Bonnet decide di farsi aiutare dalla Renault per realizzare questa berlinetta sportiva a due porte e due posti. L'azienda transalpina fornisce motore (lo stesso della Renault 8), cambio e parti meccaniche, mentre la Matra si preoccupa di fabbricare la carrozzeria in vetroresina.



3



4

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Djet I, II, III, IV	1963 - 1964
Djet V, V S	1965 - 1966
Matra Sports Jet 5, 5 S	1967 - 1968
Matra Sports Jet 6	1968

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,400
Altezza ..... m 1,150

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 615 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 2.000.000

530

Produzione 1967 - 1973
Carrozzeria Coupé

1. Una Matra 530 LX del 1970
2. Il profilo aerodinamico della 530
3. Nonostante la particolare architettura dell'auto non aiuti, il bagagliaio è sufficentemente capiente

La 530 si pone come erede alla Djet a partire dal 1967, dopo che la Matra rileva la precedente azienda creata da René Bonnet. Ed è per questo che la 530 è considerata la prima, vera Matra. Viene concepita come un'auto di più semplice accessibilità, con due posti più due, destinata ad un'utenza sportiva meno estrema. Disegnata dall'ex stilista della Simca Philippe Guedon, la 530 segue le orme della Djet nel posizionamento centrale del motore, che in questo caso è tuttavia di produzione Ford: si tratta del 1.7 V4 da 75 Cv della Taunus. Anche il cambio manuale a quattro rapporti è fabbricato dalla Ford e montato originariamente sulla Taunus 15M. Meccanicamente è da segnalare la presenza di un telaio in acciaio, ricoperto da una carrozzeria in pannelli di resina rinforzati.



1



FOCUS
SX solo in due colori

La M 530A è la primissima versione ad essere messa in commercio nell'aprile del 1967. Al salone dell'auto di Ginevra del 1970 ne viene presentata una variante ideata da Gianni Michelotti, denominata LX. Un anno dopo, infine, arriva una Matra 530 più economica e con meno dotazioni, disponibile solamente nei colori arancione e bianco, che prende il nome di SX.


2



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
M 530A	1967 - 1973
M 530LX	1970 - 1973
M 530SX	1971 - 1973

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,197
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,200

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 935 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1699 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Lire 2.100.000

Bagheera

Produzione 1973 - 1980
Carrozzeria Coupé

1. La Bagheera è forse il modello più rappresentativo della Matra-Simca
2. Questa coupé sportiva ha la particolarità dei tre posti anteriori affiancati
3. Una Bagheera S

In seguito all'accordo del 1969 tra la Matra e la Chrysler Francia, che assume il controllo della Simca, tutti i prodotti della Casa francese vengono commercializzati con marchio Matra-Simca. Nel 1973, poi, la gamma delle vetture di serie viene rinnovata, e fa il suo debutto la coupé sportiva Bagheera: quest'auto deve il suo nome piuttosto singolare a quello della pantera de *Il Libro della Giungla*, di Rudyard Kipling. È equipaggiata da un quattro cilindri 1.3 da 84 Cv, rimpiazzato nel 1975 da un 1.4 da 90 Cv. Ma la particolarità più interessante di questa vettura, è che si tratta di un modello che propone tre posti anteriori, affiancati sulla stessa linea. Una soluzione che le consente di rompere con la tradizione delle coupé sportive biposto, o al limite con sedili aggiuntivi piuttosto sacrificati sistemati posteriormente.



1



FOCUS
La U8 a motore doppio

Si tratta di un prototipo realizzato nel 1973, che ha la caratteristica di essere equipaggiato con due motori Rally 2 (come quello della versione normale), accoppiati attraverso una catena. Si tratta di un V8, ma per sottolinearne la peculiarità i tecnici francesi lo battezzano U8. La cilindrata totale sale a 2600 cc e la potenza a 190 Cv, mentre la velocità massima è di 240 chilometri orari.


2



3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1973 - 1976
II Serie	1977 - 1980

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,975
Larghezza ..... m 1,735
Altezza ..... m 1,200

POSTI 3

PORTE 2

PESO ..... 885 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1294 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 84 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 163 km/h

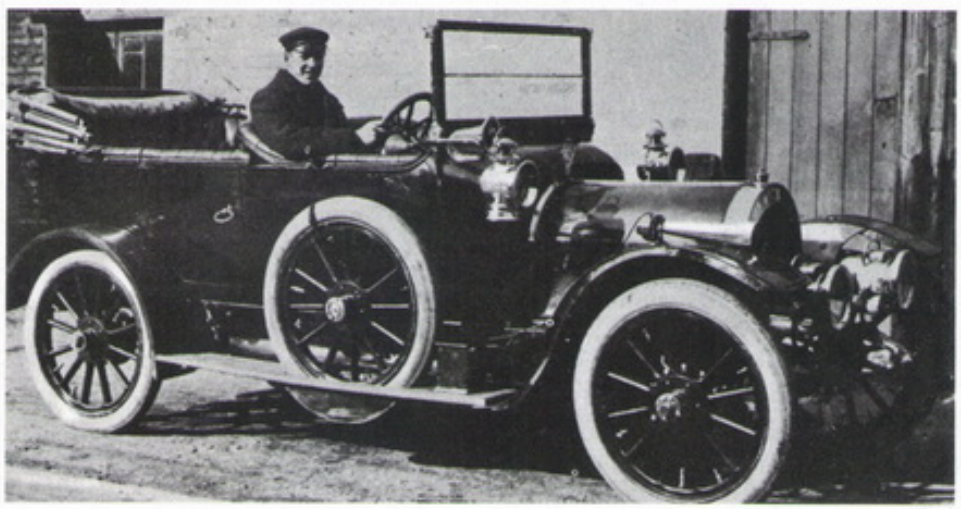
PREZZO ..... Lire 3.500.000

Maudslay

Coventry
Inghilterra
1902 - 1923

Questa Casa automobilistica è frutto dell'ingegno di Walter H. Maudslay, pronipote di Henry Maudslay, costruttore di motori marini a combustione interna. Maudslay insieme ai suoi figli, Cyril e Reginald Walter (quest'ultimo lascia l'azienda paterna per dare vita al marchio Standard), decide di avviare una produzione di veicoli. Il progetto viene affidato ad Alexander Craig che sceglie di equipaggiare la vettura con un motore tre cilindri, di 4800 centimetri cubi, con cambio a quattro rapporti e valvole azionate tramite un asse a camme in testa. Parallelamente l'attenzione della Casa si rivolge anche ai veicoli commerciali e realizza degli apprezzati mezzi capaci di trasportare 8-10 passeggeri. La gamma dei modelli disponibili intanto si espande e già dal 1905 comprende dalla piccola vettura con motore bicilindrico, la 14 HP, alla lussuosa, e molto costosa, sei cilindri di 9600 centimetri cubi, prodotta anche in versione sportiva, fino agli autobus. L'anno successivo viene rivisitata tutta la produzione con l'introduzione dei radiatori a nido d'ape, cambio a quattro rapporti (con la quarta surmoltiplicata) e doppia accensione. È del 1910 uno dei modelli più conosciuti e apprezzati della Maudslay, la Sweet Seventeen, equipaggiata con un propulsore a quattro cilindri di 3300 centimetri cubi e capace di raggiungere una velocità massima di 80 chilometri orari. La produzione di automobili però si conclude con l'avvento della Prima guerra mondiale, periodo in cui la fabbrica indirizza la sua produzione a sostegno del conflitto bellico. Nel dopoguerra si registrano alcuni tentativi di rilancio della produzione automobilistica che però non superano lo stadio prototipale. La costruzione di veicoli commerciali invece prosegue con successo e nel 1923 la Maudslay viene assorbita dalla Associated Equipment Company.

Una Maudsley 17 HP, meglio nota come Sweet Seventeen

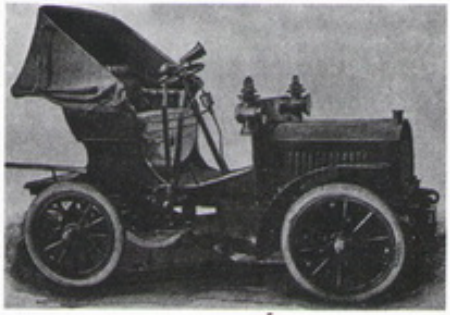


Maurer-Union

Norimberga
Germania
1900 - 1910

Il meccanico tedesco Ludwig Maurer apre nel 1900 uno stabilimento nel distretto industriale automobilistico di Norimberga per la fabbricazione di piccole vetture. È la nascita del marchio Maurer-Union che intende commercializzare auto di tipo tradizionale caratterizzate da dimensioni contenute e basso prezzo di acquisto. La prima vettura, la 1 B, battezzata Doktorwagen, si distingue per la semplicità e per il sistema sviluppato dallo stesso Maurer che prevede una particolare trasmissione brevettata basata su due dischi che svolgono contemporaneamente la funazione di frizione e di rapporto variabile. Il motore monocilindrico di 1140 cc sviluppa una potenza di 6 Cv e consente di raggiungere una velocità massima di 45 chilometri orari. A questo modello seguono altre due versioni con motore a 2 o 4 cilindri e potenze di 8 e 10 Cv dotate sempre dello stesso sistema di frizione-cambio. Nel 1908 Ludwig Maurer decide di lasciare la società e apre una nuova fabbrica di motori, mentre la Casa automobilistica prosegue la sua attività fino al 1910.

Una Maurer-Union 6 PS del 1904



Maximag

Carouge
Svizzera
1922 - 1928

La Maximag rappresenta l'espansione automobilistica del marchio motociclistico svizzero Motosacoche, fondato all'inizio del 1900 dai fratelli Henri e Armand Dufaux. La produzione di moto si espande rapidamente e nel 1914 si allarga anche alla fabbricazione di un motore di tipo automobilistico denominato M.A.G. a quattro cilindri in linea di 1100 centimetri cubi di cilindrata capace di sviluppare una potenza di 33 cavalli. Dopo la Prima guerra mondiale la produzione di motori e di motociclette procede a pieno ritmo e nel 1922 si concretizza il progetto della prima automobile a marchio Maximag. La vettura è di dimensioni compatte e monta un motore a quattro cilindri in linea di 1100 centimetri cubi di cilindrata con valvole laterali. Grazie alla carrozzeria leggera e al motore potente l'auto raggiunge la velocità di 90 chilometri orari. Nei sei anni della sua vita la produzione resta limitata e si contano circa duecento esemplari prodotti complessivamente. Nel 1928 la Motosacoche, complice la crisi economica, termina la produzione di moto e auto e viene rilevata dalla Ateliers des Charmilles, concentrandosi sulla sola fabbricazione di motori industriali MAG.

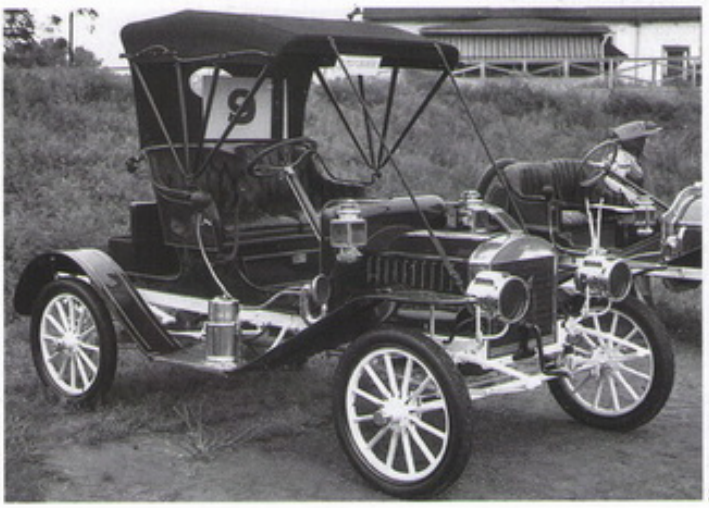
Maxwell

Tarrytown
Stati Uniti
1904 - 1925



1

La Maxwell-Briscoe nasce a Tarrytown, nello stato di New York per volontà Jonathan Maxwell e Benjamin Briscoe che danno vita alla Maxwell-Briscoe Company.
La produzione inizia nel 1904 con un modello semplice, disegnato dallo stesso Maxwell e dotato di motore da 1500 cc che rimane in produzione, con alcune modifiche e migliorie, fino al 1912.
Nel 1907 la fabbrica si trasferisce a Newcastle nello stato dell'Indiana e la produzione si amplia con i primi modelli a quattro cilindri.
La Maxwell-Briscoe nel 1910 entra a far parte del gruppo United States Motor Company, che raccoglie alcuni piccoli produttori indipendenti, che però fallisce nel 1913.
Briscoe lascia la società che assume la nuova denominazione di Maxwell Motor Company e rilancia la produzione di vetture dotate dei precedenti propulsori a quattro cilindri e di un nuovo modello con motore a sei cilindri. L'anno successivo la Casa, a seguito della crescente domanda di auto poco costose, presenta un modello più economico, con motore a quattro cilindri a valvole laterali e cambio a tre rapporti che diventa il modello più venduto della Maxwell.
Molto attiva anche la partecipazione del marchio alle corse automobilistiche e nel 1915 viene sviluppato appositamente un modello per la 500 Miglia di Indianapolis che ottiene discreti risultati, mentre l'anno successivo il reparto tecnico realizza un motore molto sofisticato, tra i primi con distribuzione bialbero costruiti negli Sati Uniti. Il propulsore a quattro cilindri, sviluppato sempre per la 500 Miglia di Indianapolis, è dotato di un doppio albero a camme in testa con quattro valvole per cilindro. L'ultimo modello prodotto dalla Maxwell è la 21 HP dopodiché la Casa viene assorbita, nel 1925, dalla Chrysler.

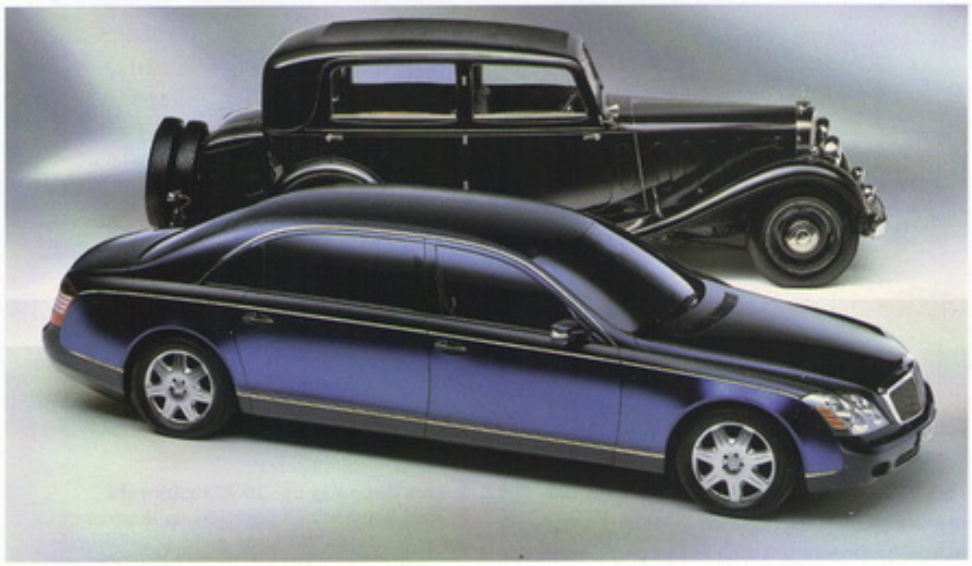


2

1. La Maxwell 21 HP in una foto dell'epoca
2. Un esemplare di Runabout del 1904

Maybach

Friedrichshafen, Germania 1909



Passato e futuro della Maybach: la Zeppelin originale del 1930 vicino alla versione rievocativa del 2009, che porta lo stesso nome

Anche se per il grande pubblico il marchio della Maybach viene riscoperto negli anni Duemila, in realtà si tratta di uno dei più antichi della storia dell'automobile. Nasce nel 1909, fondato da Wilhelm Maybach, che ben presto ha al suo fianco il figlio Karl. La loro ditta si orienta verso la fabbricazione di motori per i grandi dirigibili Zeppelin, che all'epoca rappresentano uno dei picchi dell'avanguardia tecnica mondiale. Si tratta di motori molto grossi, naturalmente anche abbastanza pesanti e decisamente imponenti; con sei cilindri in linea e una potenza variabile da 210 a 260 Cv, i primi motori Maybach si rivelano perfettamente all'altezza delle esigenze di motorizzazione dei grandi dirigibili tedeschi nella Prima guerra mondiale. Passato il conflitto, Karl Maybach decide che bisogna diversificare la produzione; come molti altri industriali fanno nel corso della storia dell'auto, la produzione di veicoli civili viene vista come una via plausibile per riconvertire un'industria nata e sviluppatasi soprattutto per accontentare le necessità belliche del proprio Paese. Per molte ragioni, la Maybach decide subito di puntare su veicoli piuttosto grossi, dall'apparenza imponente, con motorizzazioni che diventano sempre più generose e culminano con le DS8 del 1930, appropriatamente soprannominate Zeppelin. Con un motore V12 di 7922 cc, queste Maybach sembrano fatte apposta per essere carrozzate alla maniera tedesca; sono spesso automobili impressionanti, soprattutto quelle firmate da nomi celebri come Spohn o la carrozzeria berlinese Erdmann & Rossi; mancano però della sofisticazione tecnica delle dirette rivali inglesi e

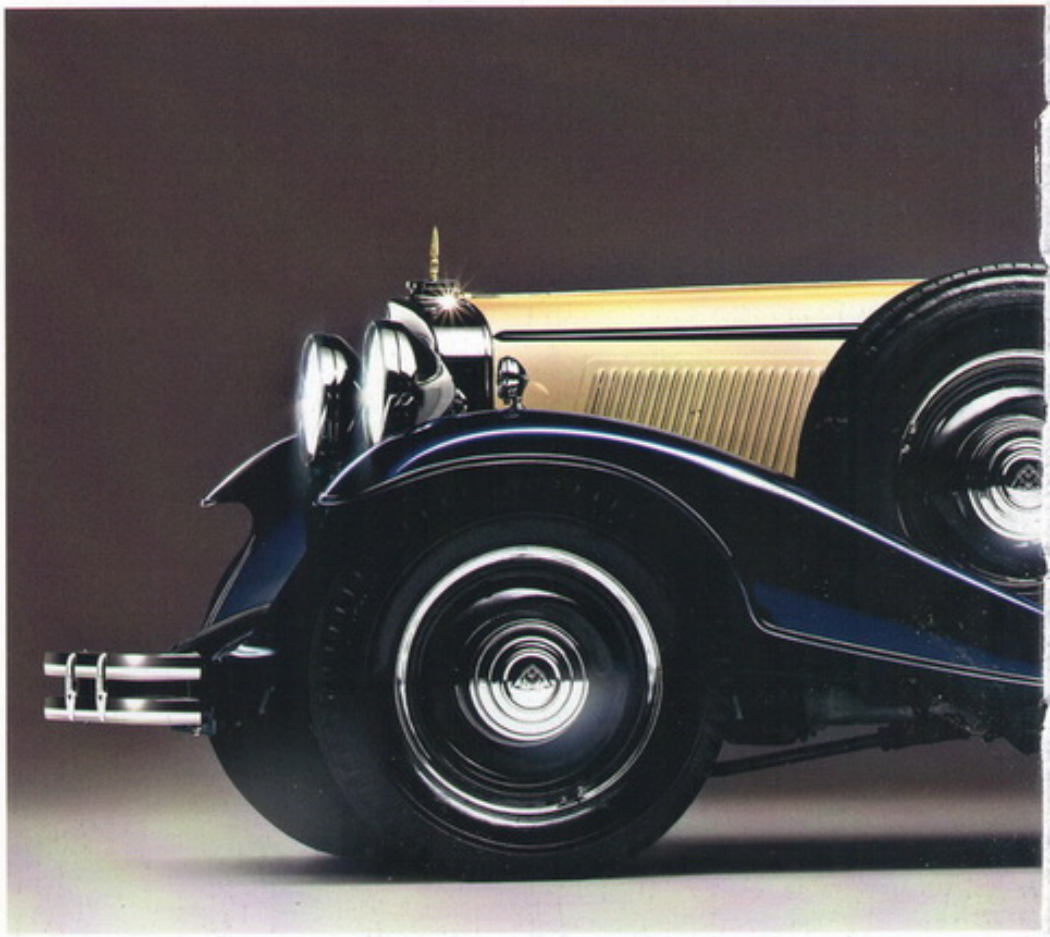


LA CURIOSITÀ

I super motori per carrarmati

Durante la Seconda guerra mondiale la Maybach-Motorenbau GmbH produce per le forze armate tedesche numerosi motori; di particolare rilievo è la costruzione dei motori per i carri da combattimento pesanti, fra i quali il più celebre è il *PzkwVI*, (nella foto) meglio noto come Tigre, il più formidabile mezzo corazzato dell'intero conflitto. Il motore Maybach installato sulle versioni più evolute del Tigre è il HL230P45, dove la sigla HL significa Hochleistung (alta potenza) e 230 si riferisce alla cilindrata di oltre 23 litri. Il 230 è infatti un motore a 12 cilindri a V alimentato a benzina, con una potenza stimata di circa 700 Cv a 3.000 giri al minuto e una coppia massima di 2.000 Nm a 2.100 giri al minuto. In condizioni di combattimento, probabilmente, il motore non arriva a erogare più di 600 Cv, ma si tratta comunque di un'unità formidabile. Un punto di forza del 230 è che si tratta di un propulsore relativamente compatto, cosa che permette di utilizzare meno posto per il vano motore a tutto vantaggio della corazzatura del carro e dell'abitabilità interna. L'architettura sembra di un motore sportivo: un V12 di grossa cilindrata, alimentazione a benzina con carburatori Solex e raffreddamento a liquido. Il 230 ha un consumo elevato: montato sul Tigre (il cui peso è di oltre 40 tonnellate in ordine di marcia) esso richiede fra i 4 e i 7 litri di carburante per ogni chilometro, tanto che i 568 litri dei quattro serbatoi consentono un'autonomia operativa di meno di 200 chilometri su strada e la metà circa nella marcia fuoristrada.

Maybach



francesi e il prezzo arriva attorno ai 50.000 Reichsmark, una somma enorme. Una DS8 ben carrozzata può pesare tre tonnellate, cosa che ne penalizza le prestazioni, e i 200 Cv del motore V12 sono appena sufficienti a far passare a queste ponderose vetture i 170 all'ora; inoltre la Maybach manca del carisma, ampiamente alimentato dai loro clamorosi successi sportivi, delle Mercedes Benz e delle Auto Union. Comunque i facoltosi clienti di queste auto non mancano, e la produzione si mantiene a buoni livelli anche grazie a modelli meno faraonici, come la SW38 con motore a 6 cilindri in linea di 3815 cc e 140 Cv.

Prima che la Maybach riesca a sviluppare ulteriormente la produzione civile, però, scoppia nuovamente una guerra. È il 1939: la Totalkrieg coinvolge ogni parte della vita civile e dell'industria tedesca. La Maybach produce per le armate tedesche numerosi motori di grande potenza, ma anche per questo i suoi impianti vengono ripetutamente bombardati e in pratica completamente distrutti. Passata la guerra, la Maybach quindi scompare dopo avere prodotto circa 2.300 vetture in tutto. Dalle rovine del Reich tedesco risorgono Bmw, Mercedes, Volkswagen, ma altre Case sembrano sparire per sempre.

Il marchio viene a sua volta assorbito dalla Mercedes nel 1960 (come avviene anche per la Auto Union) e dimenticato dopo essere stato inglobato assieme ad altre attività del colosso tedesco nella MTU Friedrichshaven.

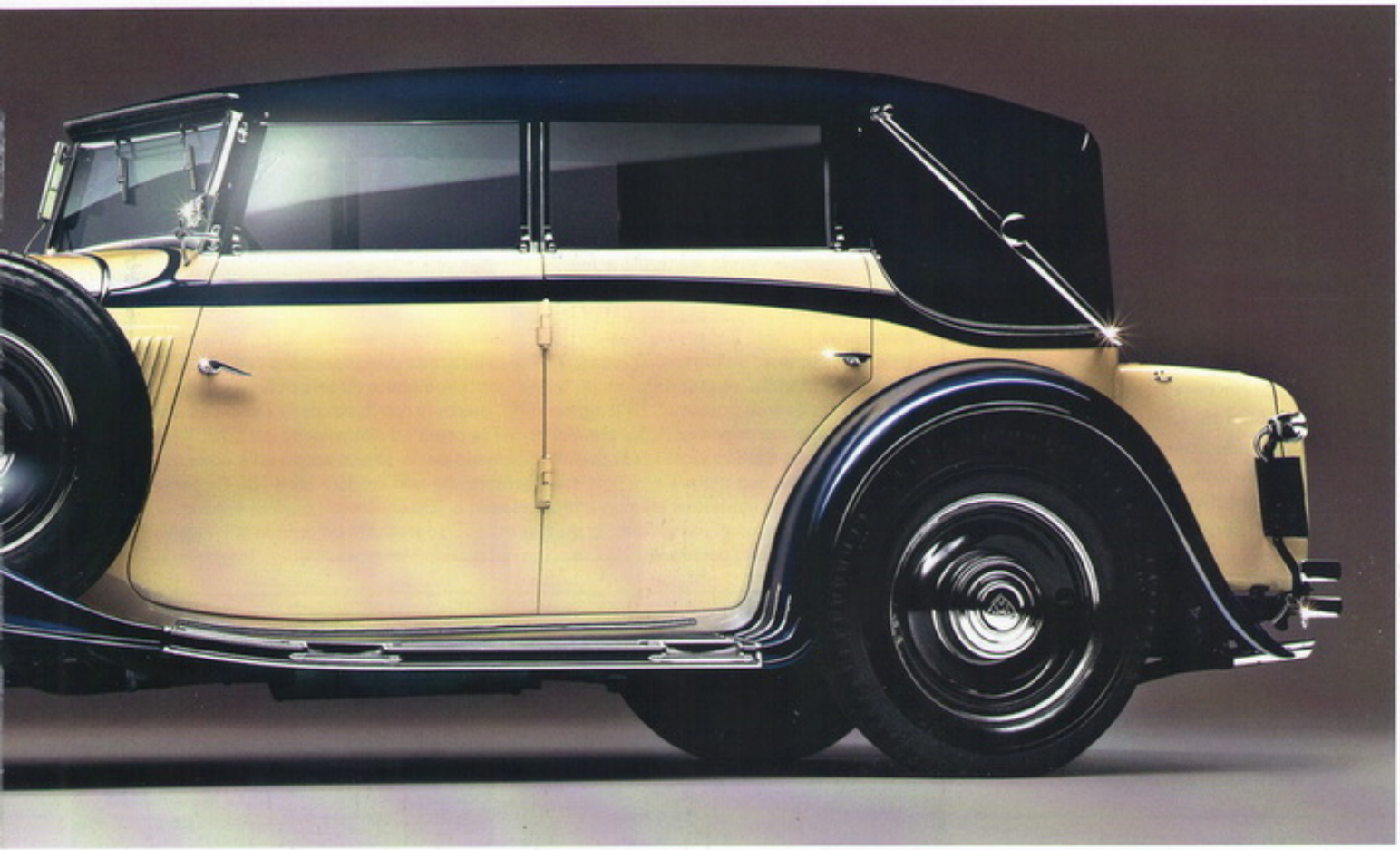
All'inizio del nuovo millennio la Casa di Stoccarda decide di risuscitare la Maybach, forse in risposta all'offensiva di Bmw e Volkswagen che hanno acquistato due marchi di enorme prestigio come Rolls Royce e Bentley. La nuova Maybach, espressione massima del lusso e della tecnologia Mercedes, vuole dunque andare in diretta concorrenza con il simbolo più alto del prestigio automobilistico mondiale, la Rolls Royce. È un atto fortemente simbolico, che vuole rivendicare alla Daimler-Benz l'orgoglio di imporre nel rarefatto mercato automobilistico dell'extralusso un prodotto del tutto nuovo, completamente tedesco, senza appoggiarsi a marchi esterni e anzi battendoli sul loro stesso terreno.

Perché la Mercedes, che può vantare uno dei marchi più forti del mondo decide di produrre la sua berlina di più alto livello con il marchio Maybach, rimane difficile da capire. Nemmeno la tiepida reazione alla presentazione dei primi prototipi al salone dell'automobile di Tokyo del 1997 (la denominazione dell'epoca è Mercedes Benz Maybach) e la reazione negativa ai sondaggi preliminari effettuati sul cruciale mercato americano convincono però i dirigenti di Stoccarda a cambiare idea. Il progetto dunque va avanti e la prima concept car viene rapidamente sviluppata in un modello di produzione, la cui presentazione ufficiale avviene nel 2002. Il lancio è faraonico e prevede il trasferimento dell'automobile sulla Queen Elizabeth 2 da Southampton a New York dove avviene la vera e propria prima esposizione della vettura. Sin dall'inizio sono previste due varianti dello stesso modello di base: la 57 (W240) e la 62 (V240). Le sigle dei due modelli si riferiscono alla lunghezza in decimetri, quindi 5,7 metri per la versione più corta e addirittura 6,2 per quella più lunga. Ambedue

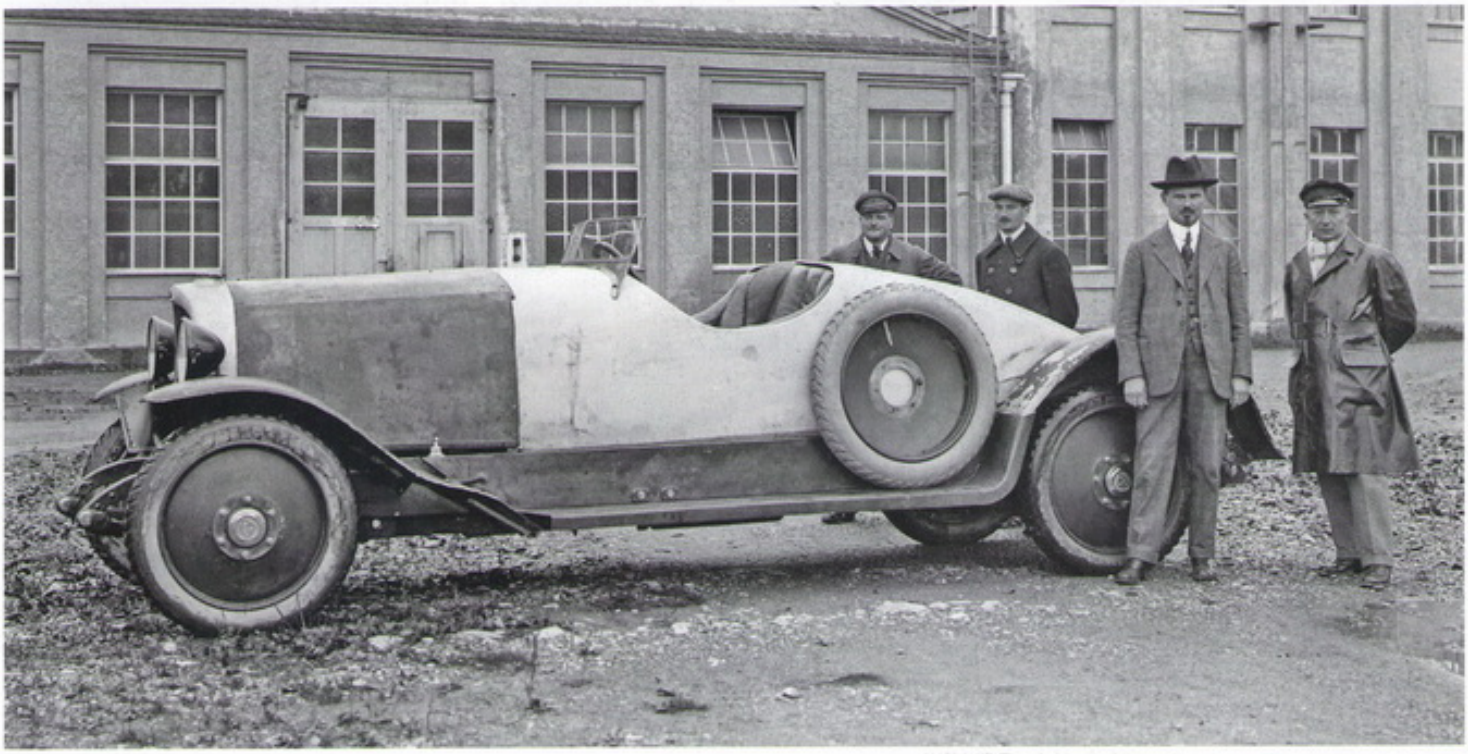
1. Una Zeppelin del 1930 restaurata
2. Karl Maybach (il secondo da destra) posa davanti ad una W3 fuori dallo stabilimento di produzione Maybach-Motorenbau GmbH

montano un motore Mercedes V12 sovralimentato da 550 cavalli e hanno un equipaggiamento ai limiti estremi del lusso, con la possibilità, da parte del cliente, di ordinare la sua Maybach con qualsiasi tipo di allestimento.

Nonostante il formidabile sforzo della Mercedes nella produzione di un'automobile di livello supremo, le vendite sono modeste. La linea delle Maybach è infatti ritenuta troppo banale, priva di flair, non adeguata a automobili del costo di oltre 400.000 euro. Nel tentativo di riguadagnare terreno, soprattutto rispetto alla Rolls Royce viene allora presentata nel 2005 la 57S, con motore da oltre 600 cavalli per andare da zero a 100 chilometri orari in meno di 5 secondi; la corrispondente versione lunga 62S compare nel 2006. Ambedue questi modelli potenziati rimangono comunque molto lontani dai desideri dei clienti e le vendite ristagnano. Nel 2007 si cerca di nobilitare l'immagine



1



2

Maybach

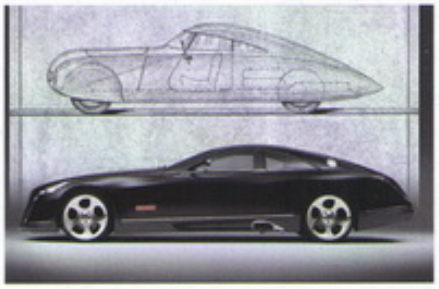
della marca presentando la Landaulet (in consegna alla fine del 2008), che ha lo scompartimento posteriore apribile come ordina questo genere di carrozzeria, per un prezzo proiettato di circa 1,35 milioni di euro, e nel 2009 arriva nuovamente la denominazione Zeppelin, con allestimenti interni ancora più lussuosi. Nonostante questi tentativi le vendite Maybach rimangono, però, ben al di sotto delle aspettative e le dichiarazioni dei massimi dirigenti Daimler-Benz, secondo i quali "la Maybach non chiuderà perché non perde denaro", suonano come una difesa d'ufficio di un progetto che prosegue fra molte difficoltà.

Stefano Pasini

1. Il logo del costruttore di lusso tedesco
2. La Maybach 62S del 2007
3. La Maybach Landaulet del 2008

www.maybach-manufaktur.com
Epplestrasse 225, Stuttgart-Möhringen
Germania

Il design
Il prototipo Exelero



L'interpretazione più impressionante delle potenzialità del marchio (e della meccanica) Maybach nasce fra la Germania e l'Italia nel 2005, si chiama **Exelero** (nella foto) e sfoggia un sensazionale vestito realizzato a Torino dalla carrozzeria Stola. È una enorme coupé a due porte la cui mole aggiunge imponenza a una linea davvero suggestiva, caratterizzata dalla grande griglia a sviluppo verticale e da fiancate tese, un'immagine resa più forte dalla scelta del colore nero dell'unico prototipo costruito. Appropriatamente, questo prototipo nasce da una richiesta della Fulda, Casa produttrice di pneumatici che prima della guerra fa realizzare dalla Mercedes una variante delle sue poderose Autobahn-Kurier per la prova ad alta velocità dei suoi pneumatici. La Exelero viene realizzata ufficialmente per lo stesso scopo ed è davvero impressionante, con motore a doppio compressore che può erogare oltre 700 Cv per una velocità di 350 chilometri orari e un tempo da zero a 100 chilometri orari di 4,4 secondi, prestazioni eccezionali per un'auto di questa mole. È soprattutto un'auto la cui linea è sicuramente ricca di personalità, la cosa che più manca alle grosse berline Maybach.



1



2


3

W3/W5

Produzione 1921 - 1941
Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo - Limousine

1. Una W3 Limousine del 1925
2. Una Maybach W3 70 HP
3. Una W5 del 1929

La W3 e la W5 fanno parte di una serie di luxury car costruite da Karl Maybach a Friedrichshafen nel ventennio che va dal 1921 al 1941, e destinate ad una clientela selezionata. La prima di queste è la W1 del 1919, a cui per l'appunto succede due anni dopo la Type W3, presentata al salone dell'auto di Berlino del 1921 e spinta da un sei cilindri in linea che sviluppa una potenza di 70 Cv a 2.200 giri al minuto. Nonostante il peso considerevole di oltre due tonnellate, questo motore è in grado di garantire una velocità di punta di tutto rispetto: 110 chilometri orari circa. Dal punto di vista tecnico è da segnalare l'introduzione dei freni sulle quattro ruote, novità assoluta per il mercato tedesco.


1



FOCUS
Le ambizioni della W5

Nel 1926 arriva il secondo chassis della Maybach, il Model 27, che prende poi la denominazione di W5. Questa vettura è spinta da un sei cilindri da sette litri di cilindrata che sviluppa una potenza di 120 Cv, che presenta la novità di valvole orizzontali azionate da due alberi a camme mediante bilanceri. Il modello top, la W5 SG del 1928, può anche contare su una trasmissione con overdrive.


2


3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
W3	1921 - 1928
W5	1926 - 1928
W5 SG	1928 - 1941

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,000
Larghezza ..... m 1,210
Altezza ..... m 1,950

POSTI 5

PORTE 2-4

PESO ..... 2.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5738 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 2 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 110 km/h

PREZZO ..... Marchi 22.600

DS7/DS8

Produzione 1931 - 1939
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Cabriolet

Nel 1929 debutta sul mercato tedesco la Type 12, antesignana di quelle che un paio d'anni più tardi sono a giusto titolo inserite nel novero delle vetture più esclusive nel panorama mondiale del segmento cosiddetto premium, nonché con ogni probabilità le Maybach più famose di tutti i tempi: le DS7 e DS8, meglio conosciute come Zeppelin. Questo nome deve ritenersi un omaggio al celeberrimo ed omonimo dirigibile, utilizzato come bombardiere durante la Prima guerra mondiale, di cui la Maybach aveva costruito i motori. Si tratta di auto di gran lusso, destinate ad un'utenza molto ristretta e selezionata, utilizzate in Germania come vetture di rappresentanza per le parate di stato e dagli alberghi più esclusivi come auto di cortesia per i propri ospiti. Anche perché, oltre all'imponenza delle linee e all'opulenza delle dotazioni, sono in grado di offrire lo stato dell'arte della tecnologia disponibile in quel periodo. A partire dai poderosi propulsori dodici cilindri a V, a cui tra l'altro è ispirato il nome DS (Double Six): quello della DS7 è un sette litri da 150 Cv, mentre quello che spinge la DS8 può contare addirittura su una cilindrata vicina agli otto litri, e sulla considerevole potenza di 200 Cv a 3.200 giri al minuto. Il che significa soprattutto velocità di punta di tutto rispetto, che trovano pochi riscontri nella produzione dell'epoca: si va infatti dai 150 ai 180 chilometri all'ora. Lo chassis, costruito a Friedrichshafen, è disponibile in due diverse varianti di passo, una lunga ed una corta, proprio per agevolare il lavoro di "sartoria" dei carrozzieri, chiamati ad una personalizzazione certosina di queste vetture: al punto che con ogni probabilità non ne esistono due perfettamente uguali, anche considerando che la loro produzione, pur proseguendo per diversi anni, non supera le poche centinaia di unità. Del resto, c'è da considerare che i soli telai hanno costi che vanno dai 23 ai 34mila marchi, e che a seconda del tipo di carrozzeria scelta il prezzo dell'auto può lievitare ben oltre i 40mila: cifre di una certa importanza, negli anni Trenta. Da segnalare che l'uomo di fiducia, nonché principale fornitore, della Maybach per la realizzazione di varianti torpedo, cabriolet e quant'altro, è Hermann Spohn, la cui officina ha sede a Ravensburg: questo rapporto, per certi versi privilegiato, va avanti per tutto il decennio 1930-1940.

SCHEDA TECNICA - DS7

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,370
Larghezza ..... m 1,820
Altezza ..... m 1,800

POSTI 6/7

PORTE 4

PESO ..... 2.800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6967 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

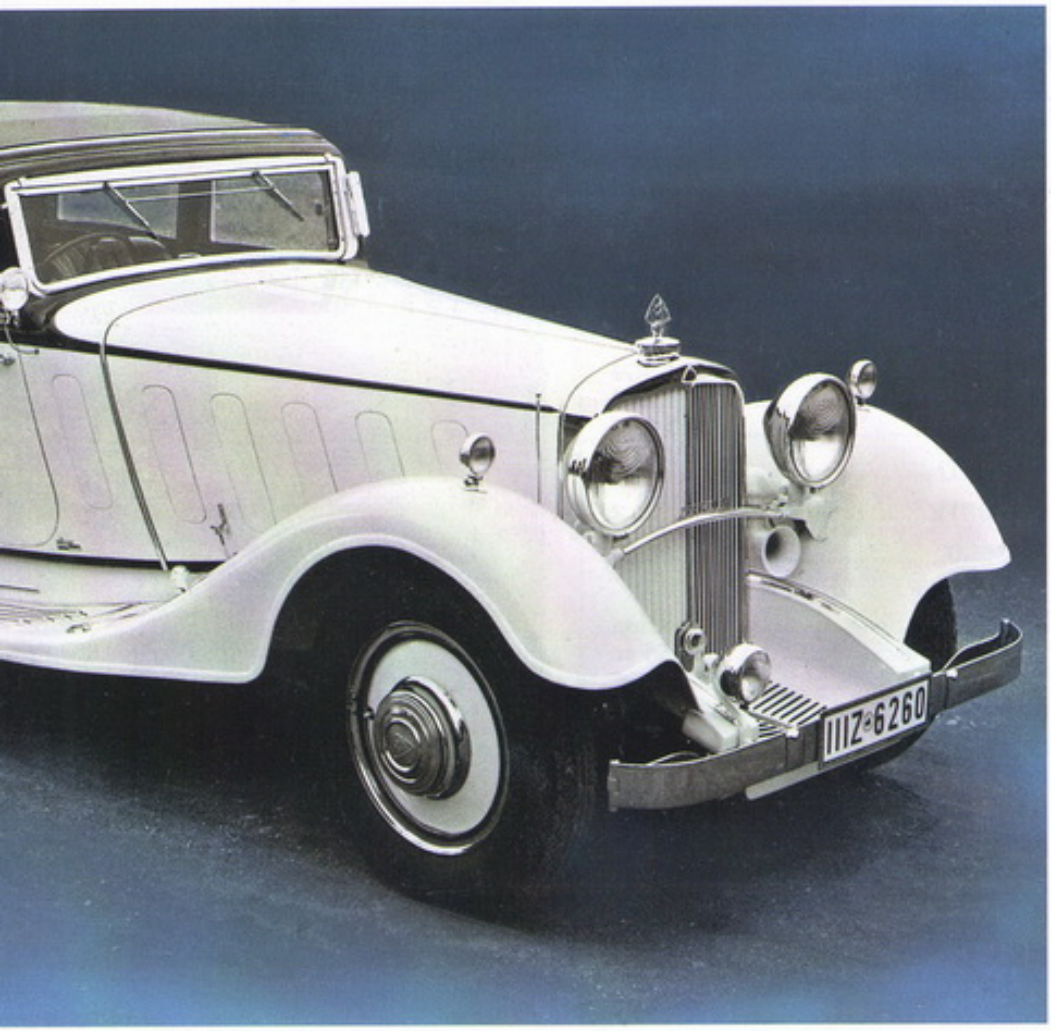
PREZZO ..... Marchi 23.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
DS7	1931 - 1933
DS8	1931 - 1939







1


2


3

1. La DS7, meglio nota come Zeppelin, è una delle auto più famose della produzione Maybach
2. Un esemplare di rappresentanza, acquistato da un maharaja indiano
3. Un particolare del posto guida, con materiali di pregio e rivestimenti in pelle
4. Una DS8 4 porte cabriolet


4



FOCUS

L'ultima DS8

È la più grande delle Zeppelin. La versione del biennio 1938-1939 dispone di trasmissione a preselettore, semi-automatica ad otto velocità, e di servofreno. Solo lo chassis costa 30mila marchi, a cui ne vanno aggiunti molti altri per la carrozzeria.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,492
Larghezza ..... m 1,845
Altezza ..... m 1,540
POSTI 6/7
PORTE 4
PESO ..... 2.800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7973 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 200 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 8 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h
PREZZO ..... Marchi 29.500

SW 35/SW 38/SW 42

Produzione 1935 - 1941
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Cabriolet



All'International Automobile and Motorcycle Exhibition di Berlino del 1935, il marchio di lusso tedesco presenta una nuova vettura dalle dimensioni più contenute che cattura l'attenzione del pubblico e degli addetti ai lavori, se non altro perché il desiderio di vedere una "piccola" Maybach viene espresso ripetutamente e da più parti nel corso degli anni. La vettura in questione si chiama SW 35, e deve il suo nome principalmente alla cubatura del nuovo sei cilindri in linea da 140 Cv che la spinge fino ad oltre 140 orari, che è appunto di quasi 3500 cc. Una delle particolarità di questo propulsore è la presenza di un doppio carburatore di tipo Solex, mentre è da segnalare l'abbinamento sul modello del 1935 ad una trasmissione ZF sistemata direttamente nell'alloggiamento del differenziale. Quest'ultima, tuttavia, viene ben presto rimpiazzata dalla nota ed affidabile trasmissione Maybach con doppio overdrive (la Type DSG 35), che viene invece direttamente montata sul gruppo motore. Sempre rimanendo in ambito tecnico, c'è poi da osservare che usando un'intelaiatura a scatola ribassata e sospensioni indipendenti, lo chassis ha ora un'impostazione decisamente più moderna. Nel 1936 la SW 35 viene infatti proposta in versione aggiornata, con un passo di 3,380 metri in luogo delle due misure precedenti, di 3,100 e 3,500 metri. Nello stesso anno il sei cilindri beneficia di un incremento di cubatura fino a 3815 cc: sebbene la potenza di 140 Cv rimanga invariata, la velocità massima sale a 150 chilometri orari. Rimanendo il nome ancorato alla cilindrata, la vettura viene così denominata SW38, ed al già citato passo di 3,380 metri se ne aggiunge uno di misura maggiore, da 3,680 metri. Per avere un'idea del costo di un'auto del genere, basti pensare che solamente per lo chassis l'acquirente deve sborsare circa 14 mila marchi, a cui si deve aggiungere una cifra compresa tra i 18 ed i 27mila marchi a seconda del tipo di carrozzeria per cui si opta. Riguardo cui c'è solo l'imbarazzo della scelta, stando ai molti esemplari arrivati fino ai giorni nostri di 35, 38 e anche della più lunga 42, ultima evoluzione della gamma SW arrivata in commercio nel 1940: l'unica Maybach che continua a essere prodotta nello stabilimento di Fredrichshafen durante il biennio di guerra 1940-1941, dopo l'uscita di produzione nel '39 della Zeppelin.

SCHEDA TECNICA - SW35

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,650

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3434 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

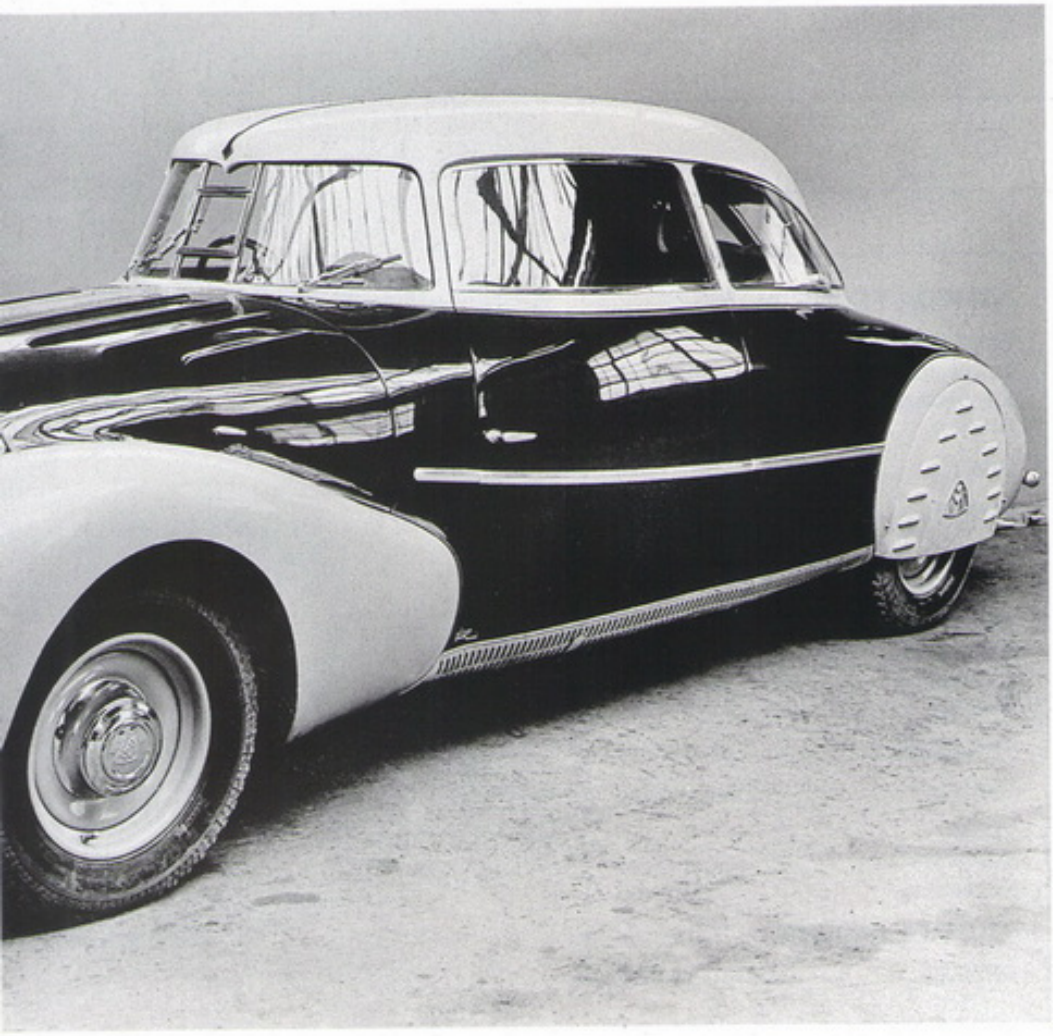
VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 Km/h

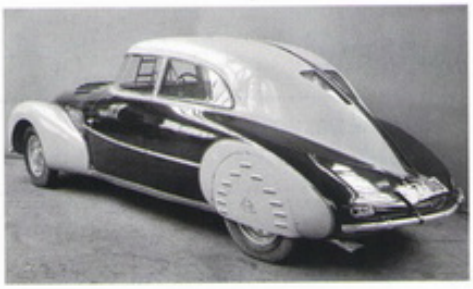
PREZZO ..... Marchi 18.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
SW35	1935 - 1936
SW38	1936 - 1939
SW42	1940 - 1941









1. La versione aerodinamica della Maybach SW35 realizzata in pochi esemplari dal 1935 al 1936
2. Il design originale e filante del posteriore di una SW35
3. La griglia anteriore di una SW38
4. Una SW38 Sport Cabriolet del 1938





FOCUS
La SW 42 per l'embargo

Nel 1939, in conseguenza della peggiorata qualità della benzina causa embargo, c'è la necessità di aumentare la potenza dei motori per avere prestazioni accettabili. Nasce così la SW 42, il cui sei cilindri ha una cubatura di 4196 cc, pur mantenendo la stessa potenza di 140 Cv.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,000
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,650
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4196 cc
Cilindri ..... 6 in linea
Potenza ..... 140 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h
PREZZO ..... Marchi 18.000

57/62

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Limousine

Le Maybach 57 e 62 sono le prime auto prodotte da quando il glorioso marchio tedesco viene rilevato e rivitalizzato dalla DaimlerChrysler, divenuta poi Daimler AG. Si tratta di vetture di rappresentanza ai massimi livelli, di limousine destinate a capi di stato e ricchi dignitari, o più prosaicamente a chi può permettersi di spendere diverse centinaia di migliaia di euro per una macchina. Anche perché la concorrenza diretta in questo campo si chiama Rolls-Royce o Bentley, rispetto a cui tuttavia il marchio di lusso tedesco non sembra sfigurare. Anche se la doppia denominazione potrebbe far pensare il contrario, in realtà si tratta della stessa auto: 57 e 62 sono numeri che indicano semplicemente la lunghezza della vettura, disponibile in due misure diverse. Quella da 5 metri e 70 appare più adatta ad essere guidata dal proprietario, mentre quella da 6 metri e 20 è fatta apposta per un utilizzo executive con autista. Entrambe sono spinte da un poderoso V12 di fabbricazione Mercedes, che per l'occasione viene messo in grado di sviluppare una potenza di 550 Cv e raggiunge la velocità massima autolimitata di 250 chilometri orari. Ma l'aspetto motoristico passa forse in secondo piano rispetto ai materiali pregiati e alle dotazioni extra lusso che queste auto propongono, con un occhio di riguardo anche per il vezzo: dai sedili con massaggio lombare al climatizzatore a 4 zone, dal sistema audio e *infotainment* con riconoscimento vocale, dalle sellerie in cuoio pregiato agli inserti in radica, dai portabicchieri riscaldati alla telecamera posteriore per il parcheggio. L'elenco potrebbe continuare a lungo, anche perché i pacchetti lusso sono personalizzabili praticamente all'infinito, o offerti direttamente dalla casa madre come quello dell'allestimento Zeppelin, un chiaro richiamo al famoso modello degli anni Trenta: in questo caso, tra le varie amenità offerte, anche dei flute da champagne in argento. La stessa attenzione per i particolari è naturalmente presente anche sulle versioni top, contraddistinte dalla lettera S come "special". Si tratta di varianti presentate nel biennio 2005-2006 e spinte da un dodici cilindri a V con cilindrata aumentata fino a sei litri e potenza di 612 Cv, seppur la velocità massima rimane autolimitata a 250 chilometri orari.

SCHEDA TECNICA - 57

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,728
Larghezza ..... m 1,980
Altezza ..... m 1,572

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.735 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5513 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 550 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... Euro 378.000





1. Il model year 2005 della Maybach 57 Limousine
2. Gli interni, sia della 57 che della 62, propongono finiture e dotazioni di lusso ai massimi livelli

LE VERSIONI

Modello	Produzione
57	dal 2002
62	dal 2002
57S	dal 2005
62S	dal 2006



1



2



FOCUS

La 62S, lusso al top

Come per la 57, arrivata un anno prima, anche nella 62 la S sta per "special". Si tratta di versioni ancor più ricche di optional di lusso, ma soprattutto spinte da un motore più potente: il 6.0 V12, che sviluppa 612 Cv ed ha una coppia di 1.000 Nm tra i 2 ed i 4.000 giri al minuto.

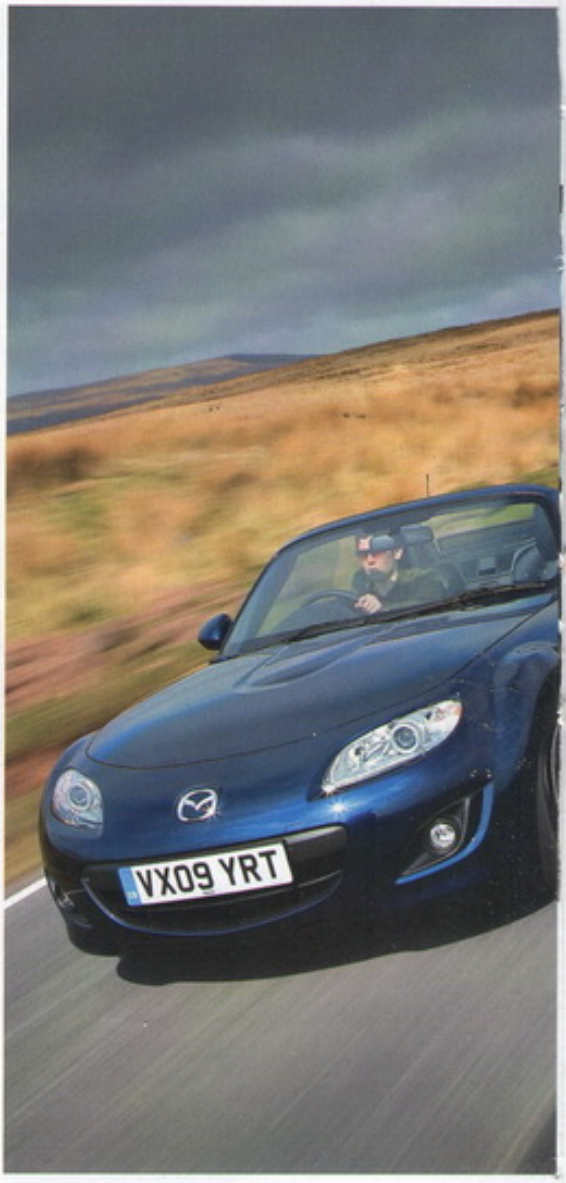
DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 6,165
Larghezza ..... m 1,980
Altezza ..... m 1,573
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 2.855 kg

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 533.000

Mazda

Hiroshima, Giappone 1921



Hiroshima è nel cuore di tutti, da quel lunedì 6 agosto del 1945 in cui il bombardiere B-29 Enola Gay della US Air Force sgancia Little Boy, la bomba che fa conoscere al mondo l'orrore delle armi nucleari. La città viene rasa al suolo, un terzo degli abitanti muore in seguito all'esplosione e alle radiazioni. Il cuore industriale di Hiroshima era già allora ed è ancora oggi la Mazda, che rappresenta il 32 per cento del prodotto lordo della città. È nata lì e lì realizza una parte importante della sua produzione in un legame fortissimo con il territorio. Hiroshima è sul mare, nel sud del Giappone. Lì nasce, nell'agosto del 1875, Jujiro Matsuda, figlio di un pescatore. Nel 1875 Hiroshima è già una città, destinata a crescere e diventare importante nel Giappone di fine Ottocento che sta vivendo la sua veloce modernizzazione. Siamo nel pieno dell'epoca Meiji, dal nome dell'imperatore che guida il Paese dal 1867 al 1912 e lo trasforma da un arcipelago chiuso, agricolo e feudale, a una potenza industriale e militare moderna e competitiva. Hiroshima è lontana dal centro del potere ma non marginale. La sua forza è la geografia, che fa del suo porto la base ideale della nascente marina militare nipponica nel periodo degli scontri con la Cina. Grazie al porto e alla sua importanza militare arrivano la ferrovia e le industrie. La città cresce e il giovane Jujiro trova l'ambiente ideale per esprimere il suo spirito imprenditoriale. A 14 anni lavora già presso una fonderia, a 21, nel 1906, inventa un nuovo tipo di pompa e, poco dopo, diventa il padrone della fonderia dove lavora da apprendista e ne cambia il nome in Matsuda Pump Partnership.

IL DEBUTTO DEL MARCHIO

Per qualche motivo, che le cronache non raccontano, la sua avventura alla guida dell'impresa che porta il suo nome non dura a lungo e Matsuda ne comincia un'altra, in linea con quello che i tempi richiedono: una fabbrica di armi. Matsuda Works, la chiama, ed ha tanto successo da ottenere ordini dallo Zar di Russia. Nel 1921 Jujiro Matsuda è un ricco signore di 46 anni con una consolidata fama di imprenditore di successo. E per questa ragione viene chiamato al capezzale di una storica azienda di Hiroshima, che produce tappi, la Toyo Koruku Kogyo Gaisha, che oberata dai debiti è destinata alla chiusura. Matsuda accetta la sfida, e trasforma la società in un produttore di macchine utensili, cambiandone nel 1927 il nome in Toyo Kogyo Gaisha, che peraltro continua a produrre armi, in particolare il fucile 99, adottato dall'esercito giapponese durante la Seconda guerra mondiale.



2

La prima vettura, e la prima volta del marchio Mazda, arriva nel 1931, con il Mazda-go, un veicolo a motore con tre ruote, una sorta di piccolissimo furgone che dall'anno successivo viene esportato anche in Cina. Il marchio, che appare su tutte le vetture prodotte dalla Casa, diventa il nome della società solo nel 1984, quando l'esperienza automobilistica del gruppo si consolida e il marchio è ormai affermato. Durante la Seconda guerra mondiale la Toyo Kogyo lavora a pieno ritmo e Hiroshima, fino a quel fatidico 6 agosto 1945, non viene bombardata nonostante la



1

1. La terza generazione della spider MX-5, una delle più celebri automobili Mazda
2. La Mazda-Go, la prima vettura della Casa nipponica: un piccolo furgone a tre ruote che arriva sul mercato nel 1931

rilevante presenza di industrie militari e il ruolo del porto. La distruzione arriva tutta insieme, con l'arma più potente di tutti i tempi. Della città non rimane più nulla, ma alcuni impianti della Toyo Kogyo, lontani alcuni chilometri dal centro, restano in piedi. La Toyo Kogyo può continuare a lavorare e presto diventa il motore della ricostruzione della città. Jujiro Matsuda è ancora il capo dell'azienda, determinato ad andare avanti e renderla ancora più solida e potente.

Nel 1949 riprende l'esportazione del Mazdago, questa volta verso l'India e nel 1958 arriva il Mazda Romper, un furgoncino leggero, la prima vettura a quattro ruote del gruppo. Il vero debutto nel mondo dell'auto è però nel 1960, quando viene presentata al mercato la Mazda R-360 coupé, seguita un anno dopo dalla prima quattro porte, la Mazda Carol. La R-360 è una minicar, lunga meno di 3 metri per 380 chilogrammi di peso, ha un motore posteriore raffreddato ad aria di 356 centimetri cubi a due cilindri per una velocità massima di 84 chilometri l'ora. La motorizzazione di massa del Giappone è ancora ai suoi primi passi e la R-360 ha un discreto successo, che la tiene in produzione fino al



La curiosità
In cerca dell'auto a emissioni zero

Nel giugno del 2008 la Mazda presenta il suo piano per la riduzione dei consumi e delle emissioni di Co2. L'obiettivo annunciato è di ridurre entro il 2015 il consumo medio di carburante del 30 per cento su tutte le vetture prodotte, attraverso una linea di motori completamente nuova e nuove piattaforme. Il gruppo è impegnato anche nella ricerca nel settore delle energie alternative. Sviluppa un motore rotativo a idrogeno senza emissioni di Co2, che viene montato sulla RX-8 Hydrogen RE, mentre una versione ibrida è la **Premacy Hydrogen RE Hybrid** (nella foto). Nel settore delle ibride con motore a pistoni, la Mazda lancia, insieme alla Ford, nel 2007 la Tribute Hybride sul mercato americano. L'attenzione ambientale si estende alla ricerca sulle bioplastiche, settore nel quale un gruppo creato dalla Mazda insieme al settore pubblico e all'università, identifica una plastica ad elevate prestazioni utilizzabile per gli interni delle auto ottenuta con materiali di riciclo. La società è impegnata anche nella progettazione di vetture i cui materiali siano più facili da riciclare e realizza già un sistema per il riutilizzo dei materiali dei paraurti. Infine, un grande sforzo è in atto per migliorare in chiave ambientale i processi produttivi, con notevoli risultati già raggiunti in particolare nella fase della verniciatura. Numerose tecnologie originali vengono sviluppate dalla Mazda per aumentare la sicurezza dei viaggiatori, dai sistemi per l'assorbimento dell'impatto, a nuove tipologie di sedili e poggiatesta fino a sistemi radar di controllo anteriore e posteriore ed a tecnologie per ridurre il rischio e la velocità di impatto.

Mazda



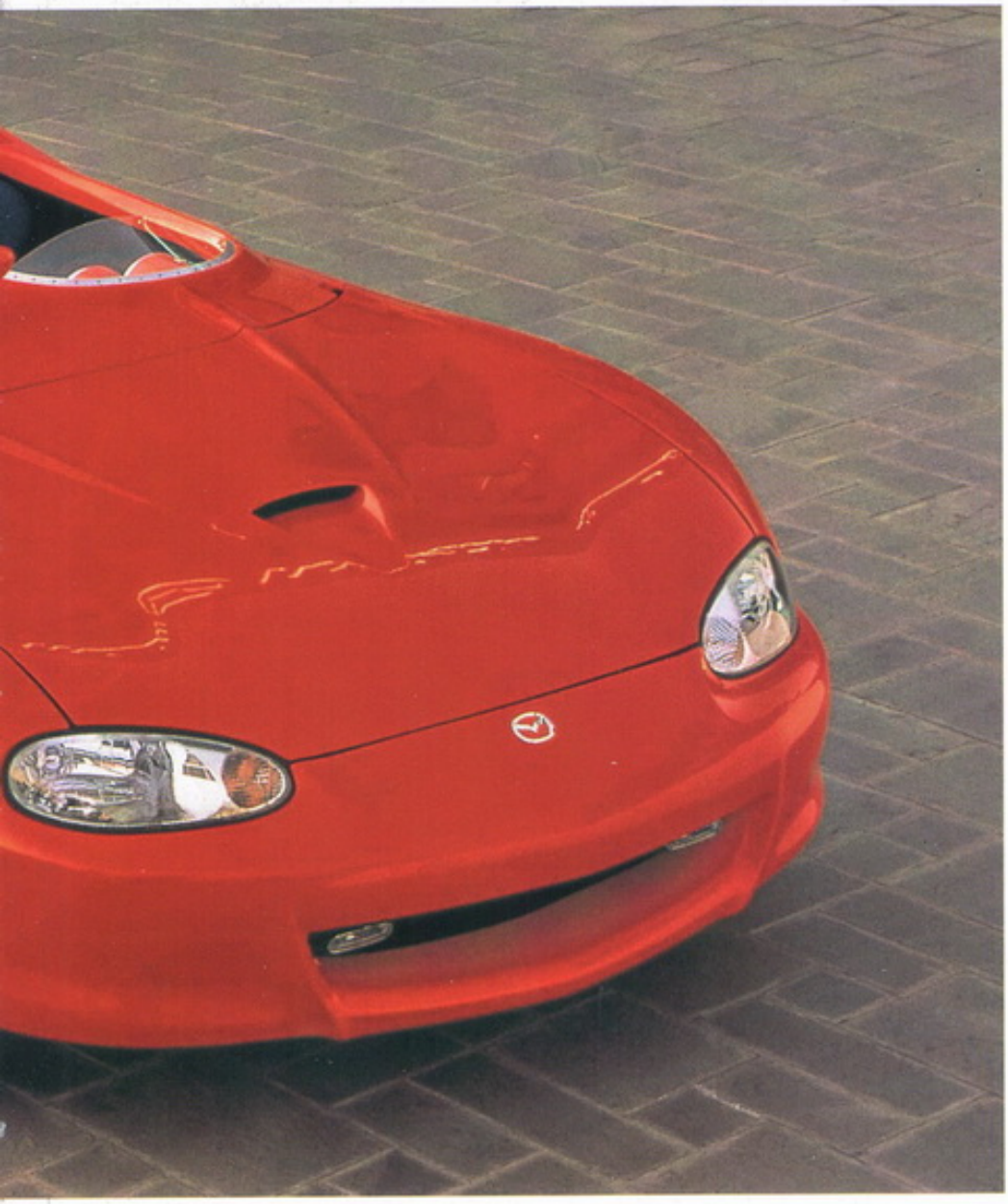
L'avveniristica Miata Monoposto, concept car Mazda presentata nel 1999

1967. La Mazda P360 Carol è la sua evoluzione per la famiglia, ricorda a noi italiani la mitica Bianchina, e ha un posto simile nelle memorie dei giapponesi. La Carol ha alcune innovazioni rispetto alla R-360: il motore è in alluminio con 4 cilindri di 358 cc (uno dei più piccoli della storia, battuto solo da un motore Honda di 356 cc) e 4 valvole per cilindro, ed è raffreddato ad acqua. È sostituito un anno dopo, nella Carol P600, da un motore da 586 cc, che apre al modello anche altri mercati con il nome di 600. Sono i primi passi della Casa di Hiroshima - che trova già spazio nei piccoli veicoli commerciali nella tradizione del Mazda-go, con il Mazda Romper e con il B360 Pickup (e subito dopo con il B600) - nel settore delle auto per le famiglie nel quale in pochi anni con i suoi primi modelli conquista la *leadership* nella fascia delle auto piccole e leggere.

LA MILIONESIMA AUTO

Grazie alla Carol, infatti, la Mazda conquista il 67 per cento del mercato delle minicar nel 1962, il 62 per cento nel 1963 e il 56 nel 1964. È una Carol 600 la milionesima vettura uscita dalle catene di montaggio, il 9 marzo del 1963. L'ambizione imprenditoriale dei Matsuda (alla guida operativa nel 1951 arriva Tsuneji Matsuda, mentre il fondatore Jujiro, diventato presidente, scompare l'anno successivo a 76 anni) non si ferma. Il Giappone dell'auto vede gruppi forti e affermati, che hanno i nomi di Toyota, Nissan, Mitsubishi (la Honda è già un grande produttore di motociclette che negli anni Sessanta muove i primi passi nell'auto), e per la Mazda, che si affaccia ora sul mercato, il problema è come trovare il suo spazio e definire la sua identità. La strada scelta è quella della tecnologia: la ricerca di una caratterizzazione tecnologica che la renda identificabile e diversa dalle altre. Non è una strada facile, gli altri gruppi giapponesi grandi produttori di auto sono vivaci e aggressivi, ma la Mazda trova il modo, attraverso un accordo con la NSU, un'azienda tedesca che lavora su un nuovo motore non basato sui classici cilindri ma su un unico pistone rotante, il rotore Wankel.

L'idea è già venuta nel 1919 a un giovane tedesco, Felix Wankel, che per realizzarla impiega quasi quarant'anni. È nel 1957, infatti, che il nuovo motore vede la luce nei laboratori del Technical Institute of Engineering Study (TES), creato dallo stesso Wankel alla fine della Seconda guerra mondiale. Il primo gruppo a misurarsi con la nuova rivoluzionaria invenzione è la NSU, un'azienda con una storia di produttore di moto e il desiderio di provare anche nel settore auto. Wankel e la NSU riescono in due anni a perfezionare l'idea e quando, nel 1959, la NSU annuncia ufficialmente il completamento del nuovo motore praticamente tutti produttori mondiali si mettono in fila per avviare progetti di cooperazione tecnologica. Il presidente della Toyo Kogyo, Tsuneji Matsuda, riconosce immediatamente il potenziale della nuova tecnologia e comincia a negoziare personalmente con la NSU un accordo che viene poi siglato nel 1961. Due anni dopo nasce il Mazda RE (Rotary Engine) Research Department, con 47 persone impegnate a progettare e testare il motore in vista di una sua produzio-



ne di massa. Il rotore Wankel è basato su un pistone triangolare, dai lati leggermente arcuati (ha la sezione di uno scudo) che ruota all'interno di una camera di combustione di forma ovale i cui lati lunghi stringono al centro verso l'interno. La caratteristica di questo motore è che non ha parti in moto alternato, come il classico motore a pistoni, e non ha organi della distribuzione, il ciclo ha quattro tempi in cui le fasi avvengono nelle intercapedini che si creano tra la camera (statore) e il rotore durante la rotazione di quest'ultimo. Le prime auto che utilizzano questo innovativo motore sono le NSU, che costruiscono intorno ad esso una vettura, la Ro 80, che suscita molto interesse. La Mercedes realizza una serie di prototipi, così come la GM, mentre in campo motociclistico lo utilizzano la stessa NSU, la Sachs, la Suzuki e la Norton. L'unica però a credere fino in fondo alle potenzialità del progetto di Felix Wankel è la Mazda, che continua a studiarlo e svilupparlo e montarlo, unica Casa al mondo, sulle sue auto, essendo l'unica a produrlo in uno stabilimento apposito con sviluppi interessanti, come il rotore alimentato da idrogeno, presentato come concept al salone di Tokyo del 1991 e diventato poi realtà in alcune vetture



IL PERSONAGGIO

Jujiro Matsuda

Il fondatore della Casa giapponese è *Jujiro Matsuda* (nella foto) e la famiglia mantiene un ruolo importante nella società fino all'ingresso della Ford nel capitale avvenuta nel 1979. Il nome Mazda compare per la prima volta sul primo veicolo prodotto dalla società (il cui nome è Toyo Kogyo), il Mazda-go, un 3 ruote commercializzato nel 1931, ed è poi utilizzato per le vetture della Casa fino a diventare la ragione sociale dell'impresa nel 1984 quando la Toyo Kogyo cambia il proprio nome in Mazda Motor Corporation. L'origine del nome Mazda è duplice. Il richiamo più immediato è alla famiglia del fondatore: in giapponese le tre lettere "tsu" si pronunciano come "z", e quindi Mazda è la trascrizione in caratteri occidentali di Matsuda. Il fondatore tuttavia tiene a precisare che la scelta del nome intende richiamare Ahura Mazda, la principale divinità zoroastriana. Secondo Zoroastro tutto ciò che di buono esiste per il genere umano è stato creato da Ahura Mazda, mentre tutto ciò che c'è di cattivo è prodotto da Ahriman. Secondo lo zoroastrismo Ahura Mazda crea il mondo ed è il protettore di tutte le creature. È la divinità della saggezza, dell'intelligenza e dell'armonia e, con la scelta del suo nome, la Casa intende celebrarlo e farne anche il simbolo della cultura dell'auto. Il marchio, due ali all'interno di una cornice, adottato nel 1997, richiama la M di Mazda, e simbolizza la società che allarga le sue ali per volare verso il futuro.



1

IL PERSONAGGIO
Felix Wankel



Felix Wankel (nella foto) nasce nel 1902 a Lahr, una località tedesca vicino al confine con la Svizzera. Il suo primo impiego è in una libreria universitaria di Heidelberg, come addetto alle pubblicazioni scientifiche. Nel 1924, perso il lavoro, apre una propria libreria. Ma la sua passione è la meccanica e tre anni dopo, nel 1927, deposita il brevetto per un nuovo motore rotativo, ispirato dagli appunti del 1588 del Ramelli. Il progetto trova subito numerosi sponsor pubblici e privati e Wankel può continuare a sperimentare fino allo scoppio della Seconda guerra mondiale e poi di nuovo subito dopo fino alla collaborazione con la NSU, avviata nel 1957, quando Felix fonda la Wankel Gmbh per sfruttare commercialmente il brevetto. Grazie alla sua invenzione Wankel è insignito della laurea ad honorem in Ingegneria dall'Università di Monaco. Nel 1971 vende la Wankel Gmbh per 26,3 milioni di dollari e nel 1987, un anno prima della morte, ottiene una cattedra in Ingegneria. Il suo motore ha un ottimo rapporto potenza/ingombri perché mentre nel motore a pistoni ogni giro ha una sola fase utile, con il rotore per ogni giro le fasi utili sono ben tre, una per ogni lato dello stesso. Gli altri vantaggi sono il numero dei componenti, del 40 per cento inferiore ai motori a pistoni, e l'assenza di parti in moto alternato. I problemi che ne limitano il successo sono di complessa soluzione: il primo è l'escursione termica elevata tra il lato aspirazione e scarico e il lato combustione; il secondo è la tenuta dei segmenti posti al vertice del rotore, che sfida la resistenza dei materiali.

2008. I tempi cambiano, e anche le fortune dei gruppi automobilistici. Dopo trent'anni di collaborazione strettissima, dalla quale ambedue i gruppi guadagnano molto, nell'autunno del 2008, nel pieno di un'altra crisi, questa volta globale, la Ford annuncia la sua intenzione di cedere il 20 per cento della Mazda e quindi il controllo, mantenendo nel suo portafoglio il residuo 13,4 per cento. La Mazda, il giorno dopo l'annuncio della Ford, comunica di essere pronta a riacquistare dalla Ford il 6,8 per cento sul 20 per cento delle sue azioni che la Casa di Detroit mette in vendita. Il controllo della Mazda riattraversa il Pacifico e torna a casa.

Marco Panara



3

www.mazda.com
3-1, Sinchi, Fuchu-cho, Aki-gun, Hiroshima
Giappone

R-360

Produzione 1960 - 1966
Carrozzeria Coupé

La R 360 è la prima vera auto prodotta da Mazda. Lanciata sul mercato giapponese il 28 maggio 1960, gode di un immediato successo di vendite. Molto leggera (pesa solo 380 Kg) grazie al largo impiego di leghe di alluminio nel motore e di alluminio per molte componenti della carrozzeria, è dotata di un bicilindrico 4 tempi di 356 cc raffreddato ad aria e montato posteriormente che garantisce una buona affidabilità e consumi ridotti rispetto al tradizionale due tempi. La sospensione a ruote indipendenti utilizza barre di torsione connesse ad elementi elastici in gomma. La versione automatica a convertitore di coppia è la prima auto in Giappone a impiegare questo sistema. L'impiego di nuove tecnologie e l'alta efficienza nei processi produttivi consentono a Mazda di introdurre sul mercato un'auto all'avanguardia rispetto alle concorrenti.



1



FOCUS
Un boom di richieste

La presentazione della vettura coincide con l'inizio del boom di richieste di auto in Giappone e già nel 1960 Mazda conquista il 64,8 per cento della quota di mercato nel segmento - utilitarie. Grazie al suo stile innovativo fornisce nuove linee guida per il mercato e gioca un ruolo chiave nella motorizzazione giapponese.

1. La R-360, il piccolo coupé della Mazda
2. La Mazda R360 si caratterizza per il suo stile innovativo
3. Il retro della vettura presenta due piccole pinne che terminano con i gruppi ottici



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,98
Larghezza ..... m 1,29
Altezza ..... m 1,29

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 380 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 356 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 16 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 84 km/h

PREZZO ..... Yen 300.000

Carol 360/600

Produzione 1962 - 1964
Carrozzeria Berlina

Sull'onda del successo della R-360, il 23 febbraio 1962 la Mazda immette sul mercato una minicar completamente nuova, la Carol 360, in grado di ospitare confortevolmente quattro adulti. Il profilo della carrozzeria è caratterizzato dalla linea posteriore del tetto e dal taglio del lunotto, inclinato verso l'interno. Il motore, totalmente in alluminio, è un 4 cilindri in linea, a quattro tempi di 358 cc che eroga 18 Cv. Montato posteriormente, assicura livelli di silenziosità degni di un'auto di classe superiore. La sospensione è a ruote indipendenti a bracci oscillanti e molle in gomma. Nel maggio del 1962 viene presentata la versione Deluxe. Un anno dopo la potenza del motore è incrementata a 20 Cv e viene presentata la versione quattro porte: una novità assoluta nella classe delle minicar.



1

1. La Carol 360, la piccola berlina Mazda a quattro porte
2. La versione Deluxe della Carol 360. La linea posteriore della minicar è peculiare, con il lunotto inclinato verso l'interno



FOCUS
La versione più grande

La preminenza della Carol nei confronti delle altre minicar del tempo diventa ancor più netta quando, nel novembre 1962, viene presentata la 600. La carrozzeria ha la stessa linea della 360, ma è leggermente più lunga (3,20 metri) e più larga (1,32 metri). Il motore, strutturalmente identico a quello della 360, ha però una cilindrata di 586 cc ed eroga 28 Cv. La velocità massima è di 101 chilometri orari.


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
360 18 Cv	1962 - 1963
600	1962 - 1964
360 20 Cv	1963 - 1964

SCHEDA TECNICA (1963)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,984
Larghezza ..... m 1,295
Altezza ..... m 1,340

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 525 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 358 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 18 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

PREZZO ..... nd

Familia

Produzione 1963 - 1966
Carrozzeria Station wagon - Berlina - Coupé

La prima Familia appare sul mercato nell'ottobre del 1963. Si tratta della Familia Van, una moderna station wagon a due porte che, rispondendo a una precisa richiesta del mercato, unisce la versatilità tipica di un veicolo commerciale al comfort di una berlina. Nel 1964 viene commercializzata la versione berlina disegnata con la consulenza di Giorgetto Giugiaro, alla quale ben presto si aggiunge la station wagon a quattro porte. La vettura, con il suo design lineare, rompe gli schemi delle minicar convenzionali e riscuote un immediato successo di vendite grazie al connubio tra prestazioni e stile, al punto da affermarsi come modello Mazda più venduto. Nel 1965 la cilindrata viene portata a 985 cc e la potenza sale a 58 Cv. La vettura è commercializzata anche in altri mercati come 800.



1



FOCUS
Un nome, molte auto

Il nome Familia viene utilizzato da Mazda per indicare molti modelli prodotti fino al 2003. Si tratta di diverse generazioni di berline che con la Familia degli anni Sessanta non hanno nulla in comune e che vengono indicate con altre sigle (come 323) in base ai mercati in cui sono vendute.

1. La Mazda Familia nella versione berlina disegnata con la consulenza di Giorgetto Giugiaro
2. Gli interni della Familia berlina del 1964


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Station wagon	1963 - 1966
Berlina 782 cc	1964 - 1965
Berlina 987 cc	1965 - 1966
Coupé	1965 - 1966

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,700
Larghezza ..... m 1,465
Altezza ..... m 1,390

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 720 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 782 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 36 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Cosmo

Produzione 1967 - 1995
Carrozzeria Coupé

Cosmo è il nome dato a quattro auto realizzate da Mazda, a partire dal 1967 fino al settembre 1995, tutte di gamma alta e sportive. Pur condividendo lo stesso nome e l'impiego del motore rotativo Wankel, le Cosmo sono comunque assai diverse tra loro. La prima Mazda a utilizzare il nome Cosmo viene esposta come prototipo al salone di Tokyo del 1964. La vettura, conosciuta anche come Cosmo Sports o 110S, monta un motore Wankel 8A, lo stesso sperimentato sul prototipo del 1963. Queste auto vengono costruite completamente a mano al ritmo di una al giorno. La prima serie, L10A, è del 1967, con Wankel 0810 a doppio rotore di 998 cc e 110 Cv. Monta un carburatore Hitachi quadricorpo e un sistema di accensione con due candele per camera (doppia accensione). La seconda generazione della Cosmo, detta CD Cosmo, giunge nel 1975 e resta in produzione fino al 1981. Impiega lo stesso pianale e la meccanica della RX4. L'impianto frenante è a disco sulle quattro ruote. Della CD Cosmo si realizza anche una 1800 a pistoni da 100 Cv. Nel 1982 arriva la la terza generazione della Cosmo, costruita impiegando lo stesso pianale HB della Mazda Luce. Disponibile nelle versioni coupé e berlina, questa è commercializzata in Giappone sia con motori convenzionali sia con dei propulsori Wankel.



1

1. La Cosmo Sport del 1967
2. La seconda generazione della sportiva Mazda

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1967 - 1972
Restyling	1972 - 1975
II Serie	1975 - 1982
III Serie	1982 - 1995



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,140
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... m 1,170

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 940 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 982 cc
Cilindri ..... 2 rotori Wankel
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Yen 1.480.000

RX2/3/4

Produzione 1970 - 1978
Carrozzeria Berlina - Coupé

Il decennio dal 1970 al 1980 è un periodo proficuo per Mazda. Entrano in produzione molti modelli che, secondo un sistema applicato dalle fabbriche giapponesi, spesso sono incastrati uno nell'altro, come una matrioska. La RX2, ad esempio, è realizzata con carrozzeria berlina tre volumi e quattro porte, ma anche coupé due porte. Sull'onda di questo modello arrivano in contemporanea anche la RX3 e la RX4, ampliando la famiglia delle sportive con motore rotativo Wankel. Questa motorizzazione, già sperimentata con successo sulla 110S nel 1967, finisce nei cofani di due modelli destinati a numeri costruttivi importanti, quali la 616 e la RX2. Mentre la prima monta un rotativo di 1490 cc, la seconda ne adotta invece uno di 2292 cc da 130 Cv che la spinge fino a 185 chilometri orari. Su quest'ultima la trazione è integrale permanente: uno dei primi esempi di applicazione per questo sistema.
Il cambio, invece, è manuale con le tradizionali quattro marce, mentre l'impianto frenante è di tipo misto, con dischi sull'asse anteriore e tamburi su quello posteriore. Diversi problemi minano comunque il successo della serie RX. I consumi del motore Wankel sono infatti molto elevati: al punto da costringere i progettisti ad adottare sulle vetture un serbatoio del carburante maggiorato. Questo genera problemi soprattutto nei mercati degli Stati Uniti dove la Mazda è costretta a ridurre su alcuni modelli le prestazioni per cercare di contenere le emissioni inquinanti, correlate alla quantità di carburante consumato.



1


2



3

1. La Mazda RX4, coupé del marchio nipponico, chiamato Luce Rotary in Giappone
2. La Mazda RX2
3. La RX3 in uno speciale allestimento per le competizioni da rally

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,150
Larghezza ..... m 1,580
Altezza ..... m 1,400

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 960 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2292 cc
Cilindri ..... 2 rotori Wankel
Potenza ..... 130 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... nd

323

Produzione 1977 - 2003
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Mazda 323, conosciuta inizialmente anche come Glc, nasce nel 1977. È una vettura a trazione posteriore, offerta come due volumi o station wagon, a tre o cinque porte ed equipaggiata con diverse motorizzazioni accoppiate a una trazione manuale a cinque marce o automatica a tre rapporti. Il primo restyling è del 1980: il look cambia e i fari assumono una forma più squadrata. Nel 1998 si passa alla trazione anteriore. Gli ultimi anni della 323 vedono affacciarsi nuovi motori più potenti rispetto a quelli originari, compreso un turbodiesel a iniezione diretta di due litri per 101 Cv. La gamma a benzina offre, invece, tre propulsori: un 1300 con testata a 16 valvole e 73 Cv, un 1600, sempre a 4 valvole per cilindro con 98 Cv e un 2000 iniezione da 130 Cv capace di spingere la 323 fino a una velocità massima di 203 chilometri orari.



1

1. La Mazda 323, una berlina dalle linee piuttosto squadrate
2. Gli interni della seconda serie


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1977 - 1980
II Serie	1980 - 1998
Restyling II Serie	1998 - 2000
III Serie	2000 - 2003

SCHEDA TECNICA - 1.3 (1985)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 3/4/5

PESO ..... 980 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1324 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 73 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 162 km/h

PREZZO ..... nd



FOCUS
Un'auto da rally

Questa berlina compatta si cimenta anche nelle competizioni, soprattutto nel campionato WRC (1992 e 1993), con la sigla 323 Gtr. Costruita nei 2.500 esemplari necessari all'omologazione, la 323 Gtr si batte ad armi pari con le Subaru WRX STI, Mitsubishi EVO e Nissan Pulsar GTiR, dove ottiene buoni risultati pur con il motore 1800. La versione da rally ha una trazione integrale permanente.

RX-7

Produzione 1978 - 2002
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La RX-7 è una coupé dalle linee filanti e aerodinamiche e uno dei modelli più conosciuti fra le Mazda sportive. La prima serie monta un Wankel birotore in grado di erogare 105 Cv a 6.000 giri, con una coppia di 147 Nm a 4000 Rpm. La configurazione è quella classica delle vetture sportive del tempo con una linea abbastanza spigolosa, fari anteriori a scomparsa e una meccanica caratterizzata dalla trazione posteriore. In Europa cerca di battere sul suo terreno la rivale diretta, la Porsche 924. Nel 1981 subisce un leggero restyling ai paraurti, le modanature laterali, i cerchi e gruppi ottici posteriori. Il motore viene potenziato a 115 Cv, i freni sono a disco e le sospensioni modificate migliorano l'assetto in relazione alla potenza maggiore. Della prima serie sono prodotti 474.565 esemplari, di cui 377.878 venduti sul mercato statunitense. La seconda serie monta un aspirato da 146 Cv o un turbo che ne eroga 182. Nel 1988 si affianca una cabriolet che resta in produzione per tre anni. Nel 1989 l'aspirato cresce in cavalli fino a 160 e il turbo, che equipaggia l'unico modello importato ufficialmente in Italia, arriva a 200 Cv. La terza e ultima serie è una delle sportive giapponesi più affascinanti. Il motore è il 13B REW con un birotore da 1308 cc totali, due turbo in serie e capace di erogare 239 Cv a 6.500 giri al minuto.

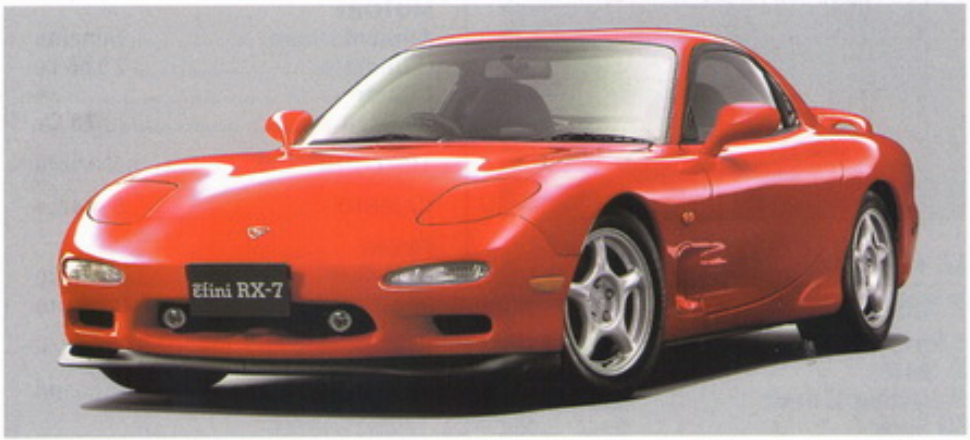


1

1. La seconda serie della Mazda RX-7, coupé dalle linee filanti e aerodinamiche
2. L'ultima generazione della RX-7 in produzione fino al 2002

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1978 - 1986
II Serie	1986 - 1991
III Serie	1991 - 2002



2

SCHEDA TECNICA (1981)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,290
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,260

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1060 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2292 cc
Cilindri ..... 2 rotori Wankel
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 195 km/h

PREZZO ..... nd

626

Produzione 1978 - 2002
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé

La Mazda 626 ha vita lunga e molte varianti. Le carrozzerie al lancio sono una berlina tre volumi e una coupé, nel 1982 arriva la station wagon e nel 1987 la berlina due volumi e 5 porte. In tutto la 626 raggiunge le sei generazioni, nelle quali amplia la sua gamma con carrozzerie di ogni genere. I motori al debutto sono solo a benzina: un 1600 quattro cilindri, cui si aggiungono poi un 2000 e un 2200 sempre a quattro cilindri. Nel 1994 arriva un V6 di 2500 cc e più tardi si aggiunge un turbodiesel due litri (1999-2001). Con la seconda serie nel 1983 la 626 passa alla trazione anteriore, scompare la versione coupé e arriva la due volumi. Il cambio è ancora manuale a cinque rapporti, mentre in Giappone è disponibile anche una versione a trazione integrale. L'automatico per i mercati europei arriva nel 1999, insieme a un restyling degli esterni e interni.



1

1. La 626 è una berlina tra le più longeve del marchio Mazda: resta in produzione dal 1978 al 2002
2. L'ultima versione della Mazda 626



FOCUS
Trazione anteriore

Il passaggio dallo schema tradizionale alla trazione anteriore è difficile all'interno della Mazda. È il 1983, si deve varare una nuova generazione della 626, ma alcuni dirigenti della Casa sono contrari alla trazione anteriore perché ritengono troppo costoso adottare una nuova piattaforma. Alla fine, però, si opta definitivamente per questa soluzione più moderna che garantisce migliore abitabilità.


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I - II Serie	1978 - 1982
III Serie	1983 - 1987
IV Serie	1987 - 1994
V Serie	1994 - 1997
VI Serie	1997 - 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,310
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,370

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.045 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1586 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

MPV

Produzione Dal 1988
Carrozzeria Monovolume

La prima versione della MPV è molto spigolosa con un'impostazione meccanica classica. Il motore è un V6 benzina di tre litri, la trazione posteriore. Nel 1989 arriva una versione a trazione integrale permanente. La rivoluzione della MPV avviene nel 1999, con linee più moderne e l'adozione di una meccanica più idonea alla sua categoria e un due litri benzina con testata a 16 valvole o, in alternativa, un V6 di 2500 cc con trazione anteriore. Un restyling della carrozzeria viene presentato a Tokyo nel 2004, unitamente all'introduzione di un 2000 turbodiesel da 136 Cv. Si può scegliere anche un benzina di 2,3 litri e 141 Cv o un V6 di 3 litri e 300 Cv. Un ulteriore restyling è del 2006, anno in cui cessa l'importazione in Italia, ma il modello resta in produzione e viene commercializzato in altri mercati con il nome di MPV o Mazda 8.



1

1. La MPV, la monovolume Mazda sul mercato dal 1998
2. Una realizzazione speciale realizzata sulla seconda versione della MPV con porte posteriori scorrevoli


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1988 - 1999
II Serie	1999 - 2004
Restyling	2004 - 2006
Restyling	dal 2006

SCHEDA TECNICA (2004)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,800
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,790

POSTI 6/7

PORTE 5

PESO ..... 1.710 kg

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

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 176 km/h

PREZZO ..... Euro 27.050



FOCUS
Un successo in Italia

È uno dei modelli più longevi della Mazda, affermatosi in Italia soprattutto per la versione diesel del 2004, grazie al favorevole prezzo del gasolio. Al momento della commercializzazione è la monovolume con il più elevato peso di traino omologato (2.000 chilogrammi), pur con un motore di cilindrata inferiore a quelli dei concorrenti.

121

Produzione 1989 - 2001
Carrozzeria Berlina

La sigla 121, già adottata dalla Mazda sin dal 1975 per classificare le vetture di prestigio della Casa, nel 1989 viene usata per una piccola berlina. Quando arriva sul mercato, la prima serie della 121 - subito ribattezzata Bubble car - trova spazio nel pubblico femminile che la giudica molto trendy, ma non fa breccia nel cuore degli automobilisti. È motorizzata con un 1300 o un 1500 (dal 1994), abbinati a un cambio manuale a cinque rapporti o automatico a quattro (solo per il motore 1500). Con la stessa sigla viene chiamata anche la nuova 121 del 1996, praticamente il clone della Ford Fiesta. Questa versione, infatti, viene prodotta in Europa dalla Ford, con minime modifiche e l'applicazione del marchio Mazda, per compensare la mancanza di un modello adatto ai mercati occidentali.



1

1. La Mazda 121, piccola berlina della Casa giapponese
2 L'ultima serie della Mazda 121, clone della Ford Fiesta

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1989 - 1991
II Serie	1991 - 1997
III Serie	1997 - 2001



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,810
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,470

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 830 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1324 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 72 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... nd

MX-5

Produzione Dal 1989
Carrozzeria Spider - Roadster

La MX-5 (Miata in America, Eunos Roadster in Giappone) arriva sul mercato nel 1989 dopo circa dieci anni di studi. I primi prototipi della vettura risalgono alla fine degli anni Settanta: sin dall'inizio viene pensata come una spider pura, a due posti e con eccellenti doti di agilità. La prima serie della MX-5 è tutta in acciaio, tranne il cofano in alluminio. Le sospensioni sono a ruote indipendenti sui due assali. I freni sono a disco (ventilati quelli anteriori) e i cerchi in lega. Il motore è anteriore longitudinale di 1600 cc capace di 90 Cv, con trazione posteriore. Cilindrate e potenze salgono con le successive generazioni, fino a un 1800 da 133 Cv (1996) e un due litri che ne eroga 160 (2005). Il cambio manuale è a cinque marce (sei sul 2000 e sulle serie speciali). Esternamente la MX-5 è caratterizzata da proiettori a scomparsa sulla prima serie, poi le linee della spider cambiano leggermente e i fari diventano fissi. Le modifiche estetiche realizzate nel corso degli anni sulle prime due generazioni della MX5 sono comunque poche e non alterano più di tanto i connotati originari della vettura. Mentre la meccanica, divenuta fin troppo potente in realazione alla la tonnellata scarsa dell'auto, beneficia su alcune versioni di un differenziale autobloccante posteriore che rende più efficace la giapponese in accelerazione. Con la terza generazione in vendita a partire dalla seconda metà del 2005, la MX-5 non ha più nulla in comune con i vecchi modelli. Carrozzeria e telaio sono completamente nuovi e danno origine a un mix tra la coupé RX-8, di cui condivide parte di telaio e sospensioni, e la prima serie della MX-5. Il risultato è una spider dalla linea filante e muscolosa, con molte rievocazioni della piccola antenata soprattutto nella parte posteriore.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,970
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,230
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h
PREZZO ..... Lire 30.300.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1989 - 1998
II Serie	1998 - 2005
III Serie	dal 2005



2





LA TECNICA

Il motore 1800 da 131 Cv viene potenziato a 133 Cv per il modello del 1996. Il peso sale a 990 chilogrammi e la potenza compensa l'incremento di peso. Su mercati come Australia e Usa, i cavalli arrivano a 140, poi a 155. Per alcuni mercati tra gli optional figura un differenziale autobloccante Torsen (Torque Sensitive).



1

1. La Mazda MX-5 nei due allestimenti, con capote in tela e tetto rigido retrattile
2. Gli interni della spider
3. Il posteriore della MX-5 con in evidenza i roll bar-poggiatesta



3



FOCUS

Roadster coupé

Alla fine del 2006, alla versione con capote in tela si affianca la MX-5 RC (Roadster coupé). Questa vettura si distingue per il tetto rigido che rientra elettricamente in dodici secondi, scomparendo in un vano ricavato dietro i sedili.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 3,970
Larghezza	m 1,670
Altezza	m 1,230
POSTI	2
PORTE	2
PESO	1.096 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	1999 cc
Cilindri	4
Potenza	160 Cv
TRAZIONE	posteriore
CAMBIO	6 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	210 km/h
PREZZO	Euro 25.000

Eunos Cosmo

Produzione 1990 - 1994
Carrozzeria Coupé

Per l'ultima generazione della coupé Cosmo la Mazda sfodera il marchio di lusso Eunos e realizza una vettura con maggiore ricchezza di dotazioni rispetto alle precedenti. Tuttavia la produzione è piuttosto limitata: in quattro anni dalle linee di montaggio escono meno di 9.000 unità. La Eunos Cosmo è l'unica Mazda che monta un Wankel trirotore (longitudinale, anteriore) con una cilindrata totale di 3924 cc. Si tratta del più grande motore rotativo mai installato su una Mazda, equipaggiato con un doppio turbocompressore sequenziale. Sviluppa una potenza massima di 300 Cv e raggiunge i 250 chilometri orari. La trazione è posteriore, mentre la trasmissione è automatica a quattro rapporti con gestione elettronica. Sono presenti su questa vettura di serie il servosterzo un impianto frenente a quattro dischi ventilati con servofreno.



1



FOCUS
Tre marchi diversi

Verso la fine degli anni Ottanta la Mazda lancia tre differenti marchi per diversificare la sua produzione, sul territorio nazionale e sui mercati di esportazione. Eunos è il marchio di lusso, poi ci sono anche Autozam ed Efini. L'esperimento non si rivela conveniente e termina verso la metà degli anni Novanta.

1. La Eunos Cosmo, l'ultima generazione della storica coupé Mazda
2. La linea filante della vettura
3. Gli interni della Eunos Cosmo: i posti disponibili sono 2+2


2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,820
Larghezza ..... m 1,790
Altezza ..... m 1,570

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1570 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3924 cc
Cilindri ..... 3 rotori Wankel
Potenza ..... 300 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h

PREZZO ..... nd

Xedos 6

Produzione 1993 - 1999
Carrozzeria Berlina

La berlina Xedos 6 deriva dalla Eunos 500 e viene commercializzata in occidente dal gennaio 1993. In Italia viene importata solo nella versione full optional. Adotta un motore a 6 cilindri di due litri e 24 valvole ed ha come principale principale concorrente nel mercato la Bmw serie 3. Nel corso della sua esistenza la Xedos non subisce radicali modifiche estetiche, ma solo l'adeguamento dei motori alle diverse norme antinquinamento. Nel 1996 pochi ritocchi riguardano, infatti, le plastiche trasparenti dei fari posteriori, divenute colorate invece che bicolori rosso/grigio brunito. Viene, poi, decisa una ulteriore revisione di alcuni particolari della linea e nel 1997 viene rivisto il logo, che diventa una grande M iscritta dentro una ellisse.



1



FOCUS
Arriva la Xedos 9

Il nuovo top management americano di Mazda decide di decretare nel 1999 la fine della Xedos 6, che mostra un calo di successo in occidente.
Gli sopravvive la più grande Xedos 9 (erede della 929, come la Xedos 6 della 626), soprattutto grazie al suo buon successo sui mercati americani. Dal 1992 in tutto il mondo vengono vendute 72.101 Xedos 6 / Eunos 500.

1. La Xedos 6, la berlina Mazda in produzione dal 1993 al 1999
2. La Xedos 6 è equipaggiata con un propulsore 6 cilindri di 1995 cc
3. La linea slanciata della vettura


2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,540
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,350

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 144 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Lire 45.201.000

Demio

Produzione 1996 - 2002
Carrozzeria Monovolume

La Demio arriva sul mercato giapponese nel 1996, derivata dalla 121, ma in Europa la si vede solo due anni più tardi. La piccola monovolume coesiste con la versione Mazda della Ford Fiesta e finisce per trasformarsi in Mazda 2 a partire dal 2002. Il motore impiegato è un 1324 cc da 63 Cv, affiancato da un 1.5 da 75 Cv a partire dal 1998, potenze che salgono a 82 Cv tra il 1999 e il 2001 per il 1.3 e a 99 Cv nel 2000-2001 per il 1.5. Del 2000 è il riuscito restyling estetico che coinvolge anche gli interni, dalla plancia alla qualità dell'assemblaggio, ai nuovi materiali impiegati. Tra gli accessori di serie si aggiungono climatizzatore e chiusura centralizzata. Demio è la risposta Mazda alle compatte monovolume (come Opel Meriva, Fiat Idea o Renault Modus) che appaiono sul mercato nello stesso periodo.



1



FOCUS
La piccola monovolume

La Demio è la soluzione intermedia, una sorta di auto di maturazione, l'anello di collegamento tra la 121 e l'attuale Mazda 2. È la vettura Mazda con cui arriva la carrozzeria monovolume, si migliora l'assemblaggio e si prepara l'arrivo della Mazda 2. In Giappone la Demio non demorde, mantiene il nome che ha fin dal 1991, con i primi prototipi della 121.

1. La Mazda Demio, la piccola monovolume della Casa giapponese
2. Gli interni della vettura nella versione giapponese con cambio automatico


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.3	1996 - 2000
1.5	1998 - 2000
II Serie	2000 - 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,810
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,540

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1324 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 63 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 151 km/h

PREZZO ..... Lire 22.100.000

Mazda2

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Berlina

Erede della Demio, la Mazda2 delimita il confine con la generazione precedente, attraverso una carrozzeria dalle linee più moderne ed europee. Al momento del lancio i motori disponibili sono quattro, tre a benzina (un 1242 cc da 75 Cv, un 1.4 16 valvole da 80 Cv e un 1.6, sempre 16 valvole, da 100 Cv) e un turbodiesel 1.4 da 68 Cv, con tecnologia common rail. È la versione con motore diesel ad affermarsi in Europa, grazie al minor costo del carburante. Con il 2007 Mazda2 si trasforma in una vettura completamente nuova, con carrozzeria berlina compatta a due volumi e tre o cinque porte. Mentre tutte le utilitarie crescono, la Mazda2 va controcorrente e si accorcia di quattro centimetri rispetto al modello precedente. Perde anche circa 100 chili di peso, grazie all'utilizzo di acciai ad alta resistenza per la scocca e all'ottimizzazione del peso di sospensioni e motore. Una soluzione, questa, che permette la riduzione dei consumi. La seconda serie Mazda2 adotta motori 1.3 da 75 oppure 86 Cv e 1.5 da 103 Cv, entrambi a benzina, e una coppia di turbodiesel, un 1.4 da 68 Cv e un 1.6 che ne eroga 90, entrambi provenienti dall'accordo fra Ford e PSA. La nuova generazione di Mazda2 diventa così uno dei punti di riferimento della produzione Mazda per l'Europa, contrastando sul mercato le concorrenti che comprendono anche la Ford Fiesta, molto simile alla 2 per scontati motivi di collaborazione del colosso americano con Mazda. Nel panorama del mercato automobilistico, benzina e gasolio oggi non rappresentano le uniche alternative possibili. Anche il Gpl è un carburante molto richiesto, e dunque la Mazda ne allestisce una versione a gas mossa da un motore 1.3 da 75 Cv con emissioni di anidride carbonica ridotte da 125 a 116 grammi per chilometro.



1


2

1. La prima serie della Mazda2
2. La seconda versione dalle linee più spigolose e sportive

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2002 - 2007
II Serie	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,930
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,550

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.070 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1242 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 163 km/h

PREZZO ..... Euro 11.450

Mazda6

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Mazda entra in produzione nel 2002 e sostituisce il modello 626. Anticipata da un prototipo esposto a Tokyo nel 2001, la 6 debutta l'anno seguente, introducendo una nuova filosofia di design che caratterizza in seguito anche modelli come la 3 e la 5. Realizzata sulla piattaforma della Ford Mondeo seconda serie, monta sospensioni anteriori a quadrilateri deformabili e molle, mentre il retrotreno si avvale di un efficiente Multilink a bracci multipli. I freni sono a quattro dischi ventilati, con Abs ed ESP. In Europa la più venduta è la station wagon, mentre la berlina riscuote buon successo in Usa e Giappone. Nel 2005 subisce un leggero restyling, con una calandra anteriore leggermente più grande e il paraurti anteriore di nuovo stile. Tra i motori viene introdotto il 2000 turbodiesel, potenziato a 143 Cv. Nel 2008 nasce la seconda serie, con un pianale ancora con diversi elementi in comune con quello della Ford Mondeo terza serie. La carrozzeria è sempre nelle versioni berlina a 4 e 5 porte oltre alla station wagon, mentre il peso viene ridotto in media di 30 chili su tutte le versioni. Gli interni totalmente nuovi mostrano materiali di elevata qualità abbinati a rifiniture in alluminio. Tra le innovazioni tecnologiche il Welcome Mode Illumination, che accende in successione la strumentazione e i comandi audio, oltre al nuovo filtro attivo antiparticolato di serie per le motorizzazioni turbodiesel. Nella zona posteriore dell'abitacolo è stato rivisto il sistema per l'abbattimento dei sedili. Con la nuova serie viene introdotto un nuovo motore 2,5 litri a benzina in grado di sviluppare 170 Cv, abbinato al cambio manuale a 6 marce. Tra i diesel debuttano i nuovi 2.2 prodotti in Giappone dalla Mazda, con potenze da 163 e 185 Cv, omologati Euro 5 e con filtro antiparticolato di serie. Rinnovato anche il più piccolo 2.0, che eroga 140 Cv con emissioni e consumi ridotti. La novità di maggior rilievo è il turbodiesel di progettazione Mazda: un quattro cilindri tutto in alluminio, più potente del 2000, ma con peso, consumi ed emissioni praticamente identici. La nuova 6 presta attenzione anche ai dettagli tecnologici come la chiave elettronica che permette all'auto di aprirsi con il semplice tocco della maniglia.

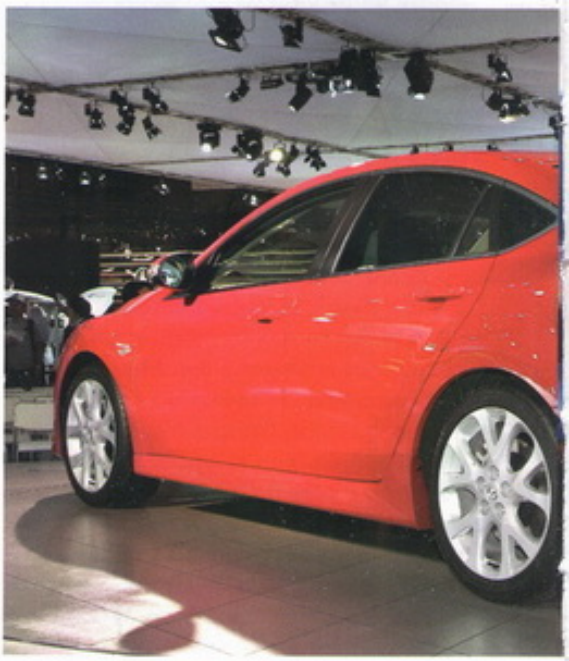
SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,690
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,430
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.345 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1798 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 120 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h
PREZZO ..... Euro 20.650

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2002 - 2005
Restyling	2005 - 2007
II Serie	dal 2008







1



LA TECNICA

Una delle peculiarità della 6 è la trazione integrale permanente. Ancora più "aggrappata" alla strada, la Mazda6 AWD adotta un sistema completamente automatico, con giunto centrale simile alla frizione Haldex, in grado di ripartire la coppia sugli assi in funzione dell'aderenza delle ruote al terreno. Il sistema viene poi abbandonato per risparmiare su costi, pesi ed emissioni.

1. La versione 2008 della Mazda6, berlina cinque porte dalla linea filante
2. La Mazda6 viene venduta sul mercato giapponese con il nome di Atenza



2



FOCUS
Per sport, la MPS

La MPS è la versione sportiva della 6, tarata a seconda dei mercati con differenti impostazioni di telaio e sospensioni. In Europa la vettura monta il 2.3 MZR benzina, sovralimentato con iniezione diretta da 260 Cv. La trazione è integrale permanente, il cambio manuale a 6 marce. Esce di produzione nel 2007.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,760
Larghezza ..... m 1,730
Altezza ..... m 1,430
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.665 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2261 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 260 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h
PREZZO ..... Euro 35.800

RX-8

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Coupé



Il primo prototipo viene presentato al salone di Tokyo del 1999, ma è necessario attendere ancora un paio d'anni per vedere uno studio su una preserie che abbia quasi la veste definitiva. È poi il 2003 che segna l'inizio della produzione. La RX-8 è costruita in Giappone ed è particolare sotto ogni punto di vista. La carrozzeria è una coupé 4 posti e 4 porte, con le posteriori che si aprono a libro, cioè in senso contrario a quelle anteriori. Questa costruzione, che ricorda quella adottata sulle Lancia Appia e Aurelia degli anni Cinquanta, facilita l'accesso a bordo, con un particolare importante per la sicurezza: le porte posteriori si bloccano quando si chiudono quelle anteriori. In questo modo si può essere certi che i passeggeri dei posti posteriori non possano scendere involontariamente. Originale in tutto, la RX-8 lo è anche nel motore, un Wankel birotore aspirato, esperienza non nuova per Mazda, di 1300 cc. È composto da due rotori da 654 cc ciascuno, con un regime di rotazione di tipo aeronautico, in grado di arrivare fino a quasi 10.000 giri, e con un'accelerazione molto elevata. La potenza è di 231 Cv, che la spingono fino a 235 chilometri orari, con un'accelerazione da 0 a 100 in 6,4 secondi. L'unico neo del motore Wankel resta il consumo, che è indicato in 11,4 litri per 100 chilometri nel ciclo misto, ma che in pratica è sempre elevato.
La RX-8 è comunque una sportiva purosangue, sia nel look moderno e aggressivo, sia nell'erogazione di potenza, molto pronta e progressiva. Il rumore stesso del motore sembra avere timbri diversi: dal tono cupo e metallico all'avvio a quello ovattato ai regimi intermedi, fino poi al rabbioso rombo di una vettura da corsa quando si raggiungono i regimi di rotazione più alti. La spinta cresce e il telaio e l'assetto sono adeguati alla potenza della super sportiva Mazda e non impegnano il pilota oltre il normale livello di attenzione. Per ottimizzare la tenuta di strada in ogni condizione la distribuzione dei pesi è 50:50. Il Wankel è davanti, mentre il cambio è un Transaxle, cioè vicino all'assale posteriore. Di serie vi è pure il differenziale Torsen a slittamento limitato. Nel 2007, in occasione del salone di Tokyo, Mazda propone una versione ristilizzata che entra in produzione nel 2009. La nuova RX-8 si riconosce per l'adozione di una nuova fanaleria leggermente più inclinata rispetto al passato, ma anche per il nuovo disegno del paraurti anteriore e nuove minigonne laterali e posteriori. Disponibili nuovi colori per la carrozzeria e interni migliorati nella qualità delle plastiche. Nessun aggiornamento per le motorizzazioni.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,430
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,340
POSTI 4
PORTE 4
PESO ..... 1.330 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1308 cc
Cilindri ..... 2 rotori Wankel
Potenza ..... 231 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA .....235 km/h
PREZZO ..... Euro 35.150



LA TECNICA

Il sistema Wankel a pistoni rotativi non trova più applicazioni pratiche. Dopo gli esperimenti di Mazda, che ha ancora la RX-8 in produzione, e la breve vita della NSU Ro 80, gli sviluppi del motore sono terminati. Causa principale: l'elevato consumo, sia pure a fronte della grande potenza erogata in relazione alla cilindrata.









1. La RX-8, la coupé Mazda a quattro porte con l'originale apertura controvento delle porte posteriori
2. La prima versione della sportiva del marchio giapponese
3. La seconda serie della RX-8 in produzione dal 2009
4. Il cruscotto della RX-8
5. La coda della vettura caratterizzata dallo spoiler e dai gruppi ottici a led





FOCUS

Bifuel a idrogeno

La RX-8 Hydrogen è la versione in grado di funzionare sia a benzina che a idrogeno. Il serbatoio ha una capacità di 110 litri a 350 bar. Il motore 1.3 quando è alimentato a idrogeno produce 109 Cv; la velocità massima è di 170 chilometri orari e l'autonomia è di 100 chilometri.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,430
Larghezza ..... m 1,170
Altezza ..... m 1,340
POSTI 4
PORTE 4
PESO ..... 1.130 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina/idrogeno
Cilindrata ..... 1308 cc
Cilindri ..... 2 rotori Wankel
Potenza ..... 231/109 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h
PREZZO ..... nd

Mazda3

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Berlina



La prima generazione della Mazda3 debutta a Francoforte nel 2003 e propone un nuovo design per i modelli a venire della Casa giapponese Mazda. La linea, completamente diversa dalla progenitrice 323, è frutto degli studi compiuti nel centro stile Mazda in California. La piattaforma, inedita, viene studiata in collaborazione con Ford per i modelli medio compatti del gruppo in previsione di adottarla sulle future generazioni di Ford e Volvo. Prodotta a Hofu, in Giappone, la Mazda3 viene commercializzata con carrozzeria due volumi e cinque porte oppure tre volumi e quattro porte, quest'ultima non importata in Italia. Nel 2006 la 3 subisce un leggero restyling al frontale e vengono introdotti i motori 1.4 benzina da 84 Cv, 1.6 e 2.0 turbodiesel da 90 e 143 Cv. La seconda generazione arriva al salone di Sydney nel 2008, con carrozzeria berlina a tre volumi, mentre la versione cinque porte debutta a dicembre dello stesso anno, al Motor Show di Bologna. Il design inedito si basa su elementi ispirati alla sportiva RX-8, con frontale rinnovato e una coda che mostra nuovi fari a sfondo argentato. Con la nuova 3 viene reso più efficiente anche il Cx, coefficiente aerodinamico, che scende fino a 0,30. Modificata anche la geometria delle sospensioni, più rigide per adattarsi ai gusti della clientela europea. All'avantreno vengono montati dei McPherson e dietro bracci multipli, con schema Multilink a 5 bracci. Tra le innovazioni tecnologiche spicca il sistema i-stop, disponibile sulla 2000 benzina, che permette alla vettura di spegnere il motore durante le soste e di riavviarlo in soli 0,35 secondi. Questa tecnologia, in combinazione con il motore 2.0 ad iniezione diretta MZR 2.0 DISI (Direct Injection Spark Ignition), consente a questo nuovo modello della Mazda3 di raggiungere una riduzione del 12 per cento circa nei consumi (ciclo urbano) rispetto alla versione priva di questo dispositivo. Mazda3 con il sistema i-stop riesce a mantenere le prestazioni allo stesso standard della versione standard: l'unica differenza apprezzabile riguarda quindi il miglioramento nell'efficienza dei consumi. Nel 2008 le motorizzazioni rispondono alla normativa Euro 4, fatta eccezione per il nuovo 2200 turbodiesel, che soddisfa già la normativa Euro 5. Tutte le versioni importate in Europa montano un cambio manuale, mentre in Giappone è disponibile anche un CVT a variazione continua. L'evoluzione del modello, costruito in oltre due milioni di esemplari nei primi cinque anni di vita, consente a Mazda di abbattere i consumi del 14 per cento sulla 3 MZR 2.0 DISI da 151 Cv (motore benzina a iniezione diretta e cambio manuale a sei rapporti) rispetto alla prima serie.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4.420
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,470

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.155 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1349 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 84 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 169 km/h

PREZZO ..... Euro 14.470





1



2


3

1. La Mazda3, berlina due volumi e cinque porte dalla linea sportiva, del 2009
2. La linea filante della vettura
3. Gli interni moderni e ricchi di tecnologia
4. La prima serie della Mazda3



4



FOCUS
La sportiva MPS nel 2006

La sportiva MPS, sempre a trazione anteriore, arriva nel 2006, con il motore 2.3 MZR a iniezione diretta DISI, con turbo, 4 cilindri e 16 valvole, capace di 260 Cv, lo stesso della Mazda 6 MPS. Il cambio è manuale a 6 rapporti, e la vettura raggiunge i 250 chilometri orari.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,430
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,460
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.410 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2361 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 260 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 250 km/h
PREZZO ..... Euro 27.650

Mazda5

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Monovolume



Con il debutto mondiale della 5 al salone di Parigi 2004, Mazda introduce un nuovo concetto di flessibilità interna con il sistema a sei sedili più uno. Esternamente, la forma a cuneo della parte anteriore si raccorda con le fiancate, che si "chiudono" verso la coda, come il tetto, che a sua volta scende, in modo di accentuare il profilo della carrozzeria. Con questo andamento delle linee Mazda vuole differenziare l'aspetto della 5 da quello di un minibus, eterno tranello estetico che condiziona le linee delle monovolume. All'interno spicca il nuovo allestimento a sei sedili più uno, che consente un facile accesso all'abitacolo, ed una comoda sistemazione ai passeggeri. Il sistema, inoltre, è studiato perché il centro della monovolume corrisponda anche al centro di attenzione dei passeggeri stessi. Come in ogni monovolume che si rispetti, anche sulla Mazda5 la seconda e la terza fila di sedili prevedono diverse sistemazioni per la massima efficienza nell'uso dello spazio. Come chiave Mazda5 predispone una card di plastica, formato tessera, con chip elettronico. La card si può anche semplicemente portare in tasca e l'auto riconosce la persona autorizzata a gestirla dalla presenza del trasponder. Con la tessera di plastica in tasca, insomma, la 5 si apre, si chiude, avvia o spegne il motore. I motori a benzina sono due: un 1800 da 115 Cv e un 2000 cc da 145 Cv, gli stessi montati sulla Mazda6, abbinati a un cambio manuale a cinque velocità o automatico a quattro marce. C'è anche un turbodiesel, 2000 con iniezione commonrail da 110 o 143 Cv. Con questa motorizzazione è disponibile un nuovo cambio manuale a sei velocità. Nel 2008 arriva la seconda generazione, con finiture degli interni più curate, maggiore comfort, oltre a un nuovo assetto. Il frontale in particolare si uniforma perfettamente a quello degli altri modelli Mazda, ricreando quel *family feeling* che favorisce l'immediata identificazione del marchio. Modifiche vengono apportate anche alla parte meccanica ed in particolare al motore, a cui si va ad aggiungere una farfalla elettronica per ottenere una risposta più pronta, mentre la fasatura sequenziale delle valvole permette di avere sempre a disposizione almeno l'80 per cento della coppia massima. Tra gli accessori di serie figura anche il filtro antiparticolato per entrambe le varianti di potenza del diesel, un componente utile per abbattere ulteriormente le emissioni di anidride carbonica.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,510
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,670

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.610 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 179 km/h

PREZZO ..... Euro 22.850

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2004 - 2007
II Serie	dal 2008



LA TECNICA

Con il restyling del 2008 l'abitacolo è profondamente rivisto: dalla strumentazione alla presa per l'iPod, fino ai 45 vani portaoggetti sparsi tra le file dei sedili che ospitano anche sette persone con la configurazione Karakuri che consente un ribaltamento semplice e rapido, con scomparsa dei sedili nel pianale.



1

1. La versione della Mazda5, spaziosa monovolume che può ospitare al suo interno fino a sette persone
2. Il posteriore della vettura, caratterizzato da un ampio portellone e da gruppi ottici verticali



2



FOCUS
Mazda Premacy

Sul mercato giapponese la Mazda5 viene venduta come Premacy. Il cambio di denominazione è scelto pensando al gradimento degli automobilisti nipponici. Il nome Premacy viene utilizzato anche in Europa per il modello che la 5 sostituisce nel 2005.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,610
POSTI 6/7
PORTE 5
PESO ..... 1.395 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1798 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 182 km/h
PREZZO ..... nd

CX-7/9

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Crossover

Linee da sportiva e spazio da Suv, questo è in sintesi il crossover Mazda CX-7. Appena un anno dopo il lancio, la Casa giapponese costruisce una sorta di gamma per il modello, lanciando la sua versione lunga, la CX-9, destinata al mercato Usa e motorizzata con un V6 Ford Cyclone 3500 cc da 263 Cv, che già dal 2008 viene sostituito da un più potente 3,7 litri di 273 Cv, mentre il cambio è automatico a sei rapporti con modalità sequenziale.
La CX-7 si presenta esternamente con una linea armoniosa e aggressiva. Dalla calandra anteriore alla parte alta del cofano le modanature ben pronunciate ne scolpiscono un profilo deciso, reso più importante dai grandi passaruota. La zona della coda è caratterizzata da due grandi terminali e gruppi ottici arrotondati.
Il motore della CX-7 è lo stesso MZR Turbo a benzina a iniezione diretta DISI da 2,3 litri, utilizzato sulle Mazda6 e Mazda3 MPS, che eroga 260 Cv. Il cambio è manuale a sei rapporti abbinato alla trazione integrale con ripartizione automatica della coppia fino al 50 per cento sull'asse posteriore. Intanto arriva anche il momento di rivedere l'estetica del modello, sia nella versione CX-7 e cinque posti, sia nella più lunga CX-9 da sette posti. Le modifiche estetiche sono simili per entrambi i modelli: la presa d'aria anteriore assume la forma di una mezzaluna, con un inserto cromato al centro, mentre gli alloggiamenti per i fendinebbia richiamano il disegno delle grandi prese d'aria anteriori. Sono inoltre di serie i fari allo xeno con accensione automatica, abbinati ai tergicristalli automatici con sensore pioggia, e l'avanzato sistema "smart card" di Mazda.
Questo rinnovamento del 2009, oltre al restyling comprende una nuova motorizzazione diesel da 173 Cv con cui si abbattono i costi di gestione rispetto al potente motore a benzina. La versione diesel può raggiungere i 200 chilometri orari e accelerare da 0 a 100 in 11,9 secondi, una prestazione diversa rispetto a quella della motorizzazione a benzina, che raggiunge i 210 chilometri orari e accelera sullo 0/100 in 9 secondi. I cambiamenti alla carrozzeria sono lievi, mentre più sostanziale è l'intervento agli interni: come ad esempio l'introduzione dello schermo multifunzione MDI, già presente su altri modelli. Questa interfaccia, disponibile da 3,5 e 4,1 pollici, fornisce informazioni su navigazione, consumi, manutenzione e visione posteriore in manovra attraverso una telecamera dedicata.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,680
Larghezza ..... m 1,870
Altezza ..... m 1,650
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.695 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2261 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 260 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 6 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h
PREZZO ..... Euro 36.600

LE VERSIONI

Modello	Produzione
CX-7	2006 - 2008
CX-9 (Usa)	dal 2007
Restyling	dal 2009







1



LA TECNICA

Il cuore della CX-9 è un V6 di 3,5 litri e 250 Cv, abbinato a un cambio automatico a sei velocità. La trazione è integrale, con ripartizione automatica della coppia all'asse posteriore fino al 50 per cento. Il dinamico comportamento è supportato da una scocca rigida e da un telaio con sospensioni Multilink al retrotreno.

1. La Mazda CX-9, il crossover della Casa giapponese dalle linee aggressive ma armoniose
2. L'ultima versione della CX-7. Dal 2009, oltre al restyling di interni ed esterni, il crossover viene offerto con un nuovo motore turbodiesel



2



FOCUS
La versione diesel

Accanto al propulsore a benzina, dalla fine del 2009, la Mazda CX-7 viene proposta anche con un turbodiesel MZR-CD da 2,2 litri capace di 173 Cv per una velocità massima di 200 chilometri orari. In tema di emissioni, rispetta la normativa Euro 5.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,680
Larghezza	m 1,870
Altezza	m 1,645
POSTI	5
PORTE	5
PESO	1.875 kg
MOTORE	
Alimentazione	gasolio
Cilindrata	2184 cc
Cilindri	4
Potenza	173 Cv
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	6 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	200 km/h
PREZZO	Euro 29.990

McFarlan

Connersville
Stati Uniti
1910 - 1929

La "Rolls Royce americana", così è soprannominata la McFarland, nasce a Connersville nello stato dell'Indiana nel 1910, anno in cui la fabbrica di carrozze decide di produrre anche auto. Il primo modello, prodotto in sei varianti, spinto da un 6 cilindri da 40 Cv, mostra subito le intenzioni della Casa: auto lussuose, di grosse dimensioni e ben rifinite. Dal 1912 si aggiungono i modelli T e S caratterizzati dalla mole imponente e dai molti accessori disponibili. Nel 1905 arriva il modello X con un propulsore Teetor-Hartley a 6 cilindri da 90 Cv con avviamento elettrico, a cui segue il modello Magnetic, che dispone anche di cambio a comando elettromagnetico gestito tramite pulsanti. La TV del 1920 è il modello più conosciuto della Casa, un monumento con motore a 6 cilindri da 9500 cc con tre candele e quattro valvole (due di aspirazione e due di scarico) per cilindro, dal prezzo record di 10.000 dollari. Tale costo limita le vendite, perciò viene messo sul mercato un'auto più economica, la SV, che però si rivela un insuccesso poiché al di sotto dello standard del marchio. La produzione prosegue, ma scarso successo hanno i modelli seguenti, tant'è che la Casa viene rilevata nel '29 dalla E.L. Cord's Central Manufacturing.

Una torpedo McFarlan del 1923



McLaren

Slough
Inghilterra
1964



1

La storia della McLaren inizia nel 1964 a Slough, vicino Londra, per opera del pilota neozelandese Bruce McLaren che decide di avviare una piccola produzione di auto da corsa. Il primo modello, la M1A, resta alla fase di prototipo ma consente lo sviluppo della M1B equipaggiata con un leggero motore in alluminio Oldsmobile F85 da 4500 cc e telaio a traliccio tubolare. Con questa vettura lo stesso McLaren esordisce in gara a Nassau e ottiene il secondo posto.
Nel 1970 Bruce McLaren perde la vita in un incidente sulla pista di Goodwood e Kerr e Mayer assumono la guida della società. L'attività in F1 risale al 1966 con una inedita monoposto, la M2B, realizzata con materiali tecnologicamente avanzati, cosa che si ripete con la la MP4/1 la prima Formula 1 con telaio integralmente in carbonio.
Sul versante delle vetture stradali, dopo la M6 GT sperimentale del 1970, la McLaren realizza nel 1992 la F1, una supercar progettata da Gordon Murray, lo stesso progettista collabora poi alla realizzazione della SLR prodotta per conto della Mercedes. Alla fine del 2009 viene presentata la nuova MP4-12C con un motore V8 biturbo realizzato dalla stessa McLaren.
www.mclarenautomotive.com



2

1. Una M6 GT del 1970
2. La McLaren-Mercedes SLR 722
3. La McLaren F1



3

McLaughlin

Oshawa
Canada
1907 - 1942

La McLaughlin Motor Car Company vede la luce nel 1907 a Oshawa, nell'Ontario, in Canada, per volontà dei fratelli McLaughlin che dopo una lunga esperienza nella costruzione di carrozze decidono di avviare la fabbricazione di automobili. Celebri per la cura con cui realizzavano le carrozze, ma a digiuno di progettazione automobilistica, i fratelli si rivolgono all'ingegner Arthur Milbrath per la creazione della loro prima auto con motore a 4 cilindri cambio a 3 rapporti più retromarcia. Grazie agli accordi sviluppati da Samuel McLaughlin, la Casa produce delle Buick "canadizzate" che inizialmente si differenziano dalle originali per la carrozzeria con elementi in legno. È il caso della prima vettura della Casa che altro non è che una Buick tipo 4. Nel 1918 la McLaughlin entra nell'orbita della General Motors e Sam e George sono nominati rispettivamente presidente e vicepresidente della GM Canada. Nel 1922 la produzione della Casa raggiunge le 15.000 unità l'anno e sul cofano compare il marchio McLaughlin-Buick che rimane fino al 1942, quando ormai, alla vigilia della Seconda guerra mondiale, la produzione è completamente identica e alla ripresa, dopo il conflitto bellico, resta solo il marchio Buick.

Una Buick-McLaughlin D45 Touring



Méan

Liegi
Belgio
1964 - 1972

Jacques D'Heur è animato da una grande passione per le auto e, già all'età di 17 anni, dà prova della sua abilità e costruisce da solo una vettura con motore Volkswagen. Coltiva la sua passione, studia e lavora in Italia presso l'Abarth e nel 1964, a Mean, piccolo paese vicino Liegi, dove dispone di una proprietà, fonda la Méan Motor Engineering. Nel 1966 al salone di Bruxelles presenta la coupé Aquila e la spider Sonora, modelli disponibili poi anche in kit di montaggio e con diverse motorizzazioni a scelta, le più utilizzate provengono da Renault, Ford, Volkswagen, Porsche, Mini, e NSE, quest'ultimo impiegato con successo nelle competizioni sportive. Il telaio è sempre di tipo tubolare a traliccio, mentre la carrozzeria è integrale in fibra di vetro e per il montaggio del kit non è necessario effettuare nessuna saldatura e nessuna operazione meccanica complessa. Nel 1969 una Méan motorizzata NSU riesce a battere nel Grand Prix di Zolder una Porsche 911. Successivamente Jacques D'Heur realizza, con la stessa filosofia produttiva, una buggy dal nome Liberta basata su motorizzazioni Renault o Simca. La produzione si interrompe ufficialmente nel 1972 , mentre dissapori con l'amministrazione belga portano D'Heur a vivere ai margini della società e nel 1991 muore tragicamente.

Meldi

Torino
Italia
1919 - 1933

La Meldi nasce come officina meccanica nel 1919 a Torino per volontà di Giuseppe Meldi ed è attiva nel campo motociclistico con la realizzazione di sidecar e moto. Costruisce un numero limitato di moto da corsa con motori monocilindrici con valvole in testa JAP e Rudge Python da 250 a 500 centimetri cubici, collaborando anche con Antonio Baudo e la BM. Tra il 1927 e il 1933 dall'officine di Giuseppe Meldi esce anche una produzione ridotta di piccole vetture tipo cyclecar che rappresenta la parentesi automobilistica del marchio. Sono veicoli con carrozzeria aperta dotati di telaio tubolare e sospensioni a quattro ruote indipendenti. Le motorizzazioni disponibili sono il quattro cilindri Chapuis Dornier di 750 centimetri cubi di cilindrata raffreddato ad acqua a cui si aggiunge successivamente il bicilindrico Della Ferrera di 992 centimetri cubi con raffreddamento ad aria e il Citroën quattro cilindri tipo 5 Cv. Le cyclecar sono equipaggiate con un cambio a tre marce più retromarcia e dotate di trasmissione di tipo cardanico. Abbandonata la produzione automobilistica l'azienda prosegue con la fabbricazione di sidecar, motofurgoni e piccoli veicoli commerciali.

Giuseppe Meldi a bordo di una delle sue creazioni



Melkus

Dresda
Germania
1959

Una grande passione per l'auto e le corse spinge Heinz Melkus a diventare uno dei pochi cotruttori di auto sportive dell'Europa dell'Est. Il giovane pilota inizialmente modifica vetture già esistenti, e poi nel '54 disegna in proprio la prima monoposto che monta un motore motociclistico JAP, mentre l'anno successivo apre una scuola di pilotaggio. Nel '59 arriva la Formula Junior con telaio tubolare e motore Wartburg, seguita nel '61 da versioni aggiornate prodotte in piccola serie, mentre nel '64 esce la prima Formula 3. Un modello stradale, sempre con motore Wartburg 1.0 a 3 cilindri, arriva nel '69 con la coupé RS1000, l'unica vettura sportiva fabbricata nella Germania Orientale. L'auto, in vendita fino al '79, ha carrozzeria in fibra di vetro e cambio a 5 marce, e grazie al basso peso raggiunge i 200 chilometri orari. Ulli e Peter Melkus, figli di Heinz, proseguono nella tradizione familiare delle auto da corsa, ma Ulli è vittima di un incidente in cui perde la vita nel '90. La Casa annuncia il ritorno alla produzione di serie al salone di Francoforte '09, con la sportiva RS2000.
www.melkus-sportwagen.de

Una Melkus RS 1000 in edizione limitata, con portiere ad ali di gabbiano



Memo

Liegi
Belgio
1903 - 1906

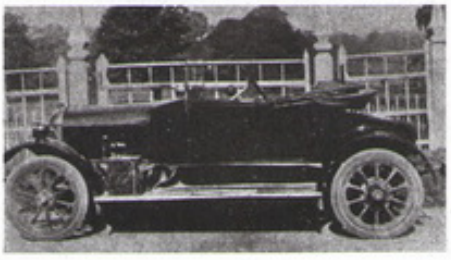
La Société Mécanique et Moteurs, meglio conosciuta con la sigla Memo, nasce a Liegi nel 1903 nei locali della Compagnie Liégeoise d'Automobiles sotto la direzione di monsieur Martiny. L'azienda, parallelamente al mercato dell'auto, è in affari nel settore motociclistico, dei motori e dei pezzi di ricambio per auto. La prima vettura, la 16 HP, esce dagli stabilimenti della Memo nel 1903 ed è equipaggiata con motore a quattro cilindri dotato di valvole in testa, tecnologia molto avanzata per l'epoca, frizione tipo Goliath a sistema magnetico, cambio a quattro rapporti più retromarcia, trasmissione cardanica e telaio in legno rinforzato. Il modello ottiene un buon successo e nella fabbrica lavorano una cinquantina di operai. Nel 1904 il motore della 16 HP viene modificato con le valvole laterali, mentre l'anno successivo la gamma si allarga e sono disponibili motori a tre e quattro cilindri con potenze comprese tra i 10 e i 35 cavalli e viene introdotto il telaio in acciaio stampato. La 16 HP nel 1905 viene esposta al salone dell'auto di Torino. La Memo nel mese di luglio del 1906 conclude la sua storia e viene acquisita dalla Hisa.

Mendip

Chewton Mendip
Inghilterra
1907 - 1922

Mendip è un antico marchio inglese che trae le sue origini dalla Cutler's Green Ironworks di Chewton Mendip, nel Somerset e che fornisce di spade l'esercito britannico. Agli inizi del 1900 l'azienda passa sotto il controllo di C.W. Harris e assume la denominazione di Mendip Engineering Company. Inizialmente, nel 1907-1908, la nuova compagnia produce camion a vapore a cui, nel 1911, si aggiungono furgoni con motore a benzina. Nel 1913 W.L. Adams viene assunto per progettare un motore a quattro cilindri per le cyclecar della Mendip Motor and Engineering Works. Nello stesso anno la società è acquisita da W.H. Bateman Hope che apre una succursale a Hanham vicino Bristol, mentre nel 1914 esce la prima auto completamente realizzata dalla Mendip (solo il blocco cilindri e l'albero motore sono di provenienza belga), è una vettura leggera, che resta in vendita fino all'avvento della Prima guerra mondiale. Nel dopoguerra riprende la produzione senza la forniture dal Belgio, ma con un motore Alpha di 1255 centimetri cubi. Con la morte di Hope, nel 1921, finisce entro breve tempo anche la fabbricazione di automobili.

La Mendip del 1914, prima auto realizzata per intero dal costruttore inglese



Menon

Roncade
Italia
1875 - 1919

Il trevigiano Carlo Menon, fondatore dell'omonima fabbrica, può essere considerato un pioniere dell'industria italiana. Fin da giovanissimo egli mostra infatti una particolare predisposizione per la meccanica e dopo un passato di artigiano, come fabbro e armaiolo, nel 1875, a Roncade, paese in provincia di Treviso, apre una piccola officina. La produzione iniziale comprende velocipedi in legno e poi in acciaio, nonché biciclette. C'è inoltre l'idea di realizzare un biplano con propulsione a pedali. Intanto prende forma il progetto automobilistico, e nel 1897 esce dall'officina la prima vettura dotata di motore a scoppio monocilindrico di provenienza francese (De Dion), che monta ruote in acciaio a raggi e pneumatici Pirelli e può essere alimentata ad alcool oltre che a benzina. La vetturetta, prima italiana a quattro ruote, viene battezzata Rebus e ottiene un buon successo anche nelle competizioni dell'epoca. Nonostante i risultati, Carlo Menon non è convinto dell'attività automobilistica anche perché altre aziende si affacciano sul mercato nello stesso periodo, come la Bernardi di Padova e la Fiat di Torino. Menon decide così di concentrare gli sforzi su cicli e motocicli. Nel 1919 lo stabilimento si amplia ed arrivano le prime motociclette: leggere, robuste ed economiche, con motori da 175 e 250 cc. Dopo la morte di Carlo Menon, l'attività prosegue con i discendenti.
Nel 1997, acquistata da un imprenditore trevigiano, nasce la Nuova Menon, specializzata nello stampaggio a caldo di metalli.
www.nuovamenon.com



Una pubblicità di fine Ottocento di Menon

Indice

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore 8

Lancia 10
Alfa/Dialfa 26
Aprilia 43
Appia 48
Ardea 45
Artena 39
Astura 40
Augusta 42
Aurelia 46
Beta 28
Beta Montecarlo 61
Beta/Trevi 58
Dedra 72
Delta 30
Delta 64
Delta 84
Dilambda 38
Epsilon 31
Eta 32
Flaminia 50
Flavia 52
Fulvia 54
Fulvia Coupé 55
Gamma 29
Gamma 62
K 74
Kappa/Dikappa 35
Lambda 37
Lybra 78
Musa 82
Phedra 80
Prisma 67
Rally 037 66
Stratos 60
Thema 68
Thesis 79
Theta 34
Trikappa 36
Y 76
Ypsilon 81
Y10 70
Z 75
Zeta 33
2000 57
Land Rover 86
Discovery 96
Defender 98
Freelander 100
LRX 104
Range Rover 93
Range Rover Sport 102
80/86/88/107/109 91
100/90 95
Lanza 107
La Perle 108
La Ponette 108
La Salle 109
La Torpille 109
Laurin & Klement 110
Tipo A/B/C 114
Tipo D 115
Tipo E/F 116
Tipo G 117
Tipo M 118
Tipo S 119
Lawil 120
Leach 120
Lea-Francis 121
Lenoir 121
Lentz-Oria 122
Léon Laisné 122
Lexington 122
Lexus 124
GS 132
IS 138
LS 130
Nuova GS 139
Nuova IS 140
Nuova LS 142
RX 136
SC 134
Ley 144
Leyat 144
Leyland 145
Le Zèbre 148
Liaoning Shuguang 148
Ligier 149
Lincoln 150
Continental 159
Continental Mark 160
Navigator 162
Tipo K 156
Tipo KB 157
Model L 155
Town Car 161
Zephyr 158
Lister 163
Lloyd 163
Lloyd Cars 163
LMX 164
Locomobile 164
Locost 165
Lola 165
Lombard 166
London Taxis International 166
Lorraine-Dietrich 168
Lotus 170
Elan 179
Elan SE 185
Elise/Exige 186
Elite 178
Elite/Eclat 182
Esprit 183
Europa 180
Evora 189
SC 134
2-Eleven 188
Lozier 190
Luaz 190
Luc Court 191
Lucra 191
Lux 192

Lynx 192
M.A.F. 194
M.A.G. 194
Mahindra 195
Bolero 196
Scorpio 197
Thar 198
Majola 199
Mamba 199
Marchand 200
Marcos 201
GT 203
Mantis 205
Marendaz 206
Marguerite 206
Marino 207
Marks-Moir 208
Marlborough 208
Marlin Cars 209
Marmon 209
Marseal 210
Martini 210
Maruti 211
Zen 213
800 212
Maserati 214
A6 226
Biturbo 242
Bora 237
Ghibli 234
GranTurismo 252
Indy 236
Khamsim 240
Kyalami 241
Merak 238
Mexico 233
Mistral 232
Quattroporte 245
Quattroporte 231
Quattroporte 250
Sebring 230
Shamal 244
Spyder 248
3200 GT 246
3500 GT 228
Mass 254
Matheson 254
Mathis 254
Matra 255
Bagheera 260
Djet 258
530 259
Maudslay 261
Maurer-Union 261
Maximag 262
Maxwell 262
Maybach 263
DS7/DS8 268
SW 35/SW 38/SW 42 270
W3/W5 267
57/62 272
Mazda 274
Carol 360/600 281
Cosmo 283
CX-7/9 304
Demio 294
Eunos Cosmo 292
Familia 282
Mazda2 295
Mazda3 300
Mazda5 302
Mazda6 296
MPV 288
MX-5 290
R-360 280
RX2/3/4 284
RX-7 286
RX-8 298
Xedos 6 293
121 289
323 285
626 287
McFarlan 306
McLaren 306
McLaughlin 307
Méan 307
Meldi 307
Melkus 308
Memo 308
Mendip 308
Menon 309

Pubblicazione settimanale da vendersi esclusivamente
in abbinamento a la Repubblica oppure a L'espresso.
Supplemento al numero in edicola.
Euro 12.90 + il prezzo di Repubblica oppure de L'espresso

