L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Peugeot Sigma 8

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Peugeot - Sigma
Volume 8

A cura di Valerio Berruti e Aurelio Magistà

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Volume 8

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
Piero Ottone

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: Buick Special Coupé Chrome Grill and Bumper - Foto Corbis

Il volume è stato chiuso in redazione il **25 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

P

Peugeot **10**
Phänomen 57
Phoenix 57
Piaggio 58
Pic Pic 59
Pick 59
Pierce-Arrow 59
Pininfarina **60**
Pipe 81
Piper 81
Pivco-Think 82
Playboy 82
Plymouth 83
Pontiac **90**
Porsche **102**
Praga 132
Presto 132
Priamus 132
Prince 133
Prinetti & Stucchi 133
Proton 134
Protos 139
Prunel 139
Puch 140
Puma 140

Q

Quantum 142

R

R.&V. Knight 142
RaceTech 142
Railton 143
Raleigh 143
Rally 144
Rambler 144
Rational 144
Rauch & Lang 145
Raw Engineering 145
Rayton-Fissore 145
Reliant 146
Renault **150**
Reo 194
Restelli 194
Revere 195
Rex 195
Rex Simplex 196
Reyrol 196
Rhéda 197
Rhode 197
Richard-Brasier 198
Rickenbacker 198
Riley 199
Rinspeed 204
Rochet-Schneider 206
Roewe 206
Röhr 207
Rolland-Pilain 207
Rolls Royce **208**
Ronart 240
Rootes 240
Rossel 240
Rossion 241
Rothwell 241
Rover **242**
Rubino 264
Ruxton 264

S

Saab **266**
Saba 286
SAIC 286
Saipa 286
SAL 287
Saleen 287
Salmson 287
SALVA 288
SAM 288
SAMCA 289
Sandford 289
San Giorgio 290
San Giusto 290
Santana 291
Saturn 293
Saurer 295
Savoia 295
Saxon 295
Scania-Vabis 296
SCAP 296
Scarab 297
SCAT 297
Scion 298
Scout 303
Seat **304**
Secqueville-Hoyau 321
Selve 321
Sensor 322
Serenissima 322
Serpollet 323
Shanghai 326
Sheffield-Simplex 326
Siata 328
Siddeley-Deasy 332
S.I.G.M.A. 332
Sigma 332

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

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

11 LA TECNICA

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

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

12 LE VERSIONI

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

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

Piero Ottone

Dalla Lancia Lambda alla Porsche 356 la mia storia di piccole passioni

Ho vissuto abbastanza a lungo per vedere, nel corso della mia vita, l'evoluzione dell'automobile, dai primordi (o quasi) ai tempi moderni. La prima vettura in cui ricordo di avere messo piede (anni Venti: ero un bambinello) fu una Lancia Lambda, modello Torpedo (cioè, come si diceva allora, decapottabile). Bellissima, rombante, elegante. Conviene spiegare che le Case automobilistiche si dividono, o almeno si dividevano allora, in due categorie. Quelle dominate dagli ingegneri, che si divertono a inventare innovazioni tecniche, con scarso interesse per le possibilità di vendita: a venderle ci penseranno gli addetti ai lavori. E quelle dominate dagli uffici di marketing, dai venditori. La Lancia di allora, come la Citroën, era dominata dagli ingegneri. La Lambda in questione, come poi la DS della Citroën, era tecnologicamente avanzata: fu la prima macchina, se non sbaglio, col telaio portante, e con le quattro ruote indipendenti. Allora, naturalmente, non lo sapevo. Altro ricordo d'infanzia: la 501 della Fiat (Casa automobilistica dominata dai venditori, allora e sempre), modello glorioso, con la leva del cambio fuori dell'abitacolo. Come mi piaceva.

Andiamo avanti. Poco più che ventenne fui mandato a Londra, come corrispondente di un giornale. Anni Quaranta: la guerra era finita da poco. Avevo tanta voglia di possedere un'automobile (sarebbe stata la prima della mia vita), per esempio una Morris Minor, ma allora gli inglesi, gente seria, esportavano le loro macchine per incamerare valuta, e c'era una lista di attesa mostruosa. Le automobili di seconda mano, d'altra parte, costavano più del prezzo di listino. Comperai pertanto in Italia una Fiat 1100. Poi caricai mia madre e mia zia per avere conforto, e intrapresi il viaggio. Moncenisio, Lione, Parigi, Calais... A una stazione di servizio alzai il cofano e chiesi al benzinaio di controllare l'olio. Lui eseguì, e dichiarò intanto, con aria saccente: «Ha le valvole *culbutées*». Lo guardai preoccupato: «È grave ?» gli chiesi. Mi guardò a sua volta, sorpreso. «No, no, stia tranquillo», rispose. Scoprii in seguito che effettivamente grave non era. Si era limitato a fare un commento: *culbutées* significa rovesciate.

In Inghilterra, la Millecento creò altri problemi. Gli inglesi vedevano di malocchio le automobili straniere, un po' diverse. Abitavo a Londra nel quartiere di Maida Vale, avevo un garage di fiducia. Ogni volta che chiedevo un controllo o una riparazione il meccanico sospirava, sconsolato: "È una macchina straniera...". Finalmente venne l'estate, vennero le vacanze, e partii per l'Italia. La prima sera ero in Francia, accesi i fari, constatai che il fascio di luce si indeboliva, presto sarei rimasto al buio, Cercai un albergo, vi pernottai. La mattina dopo mi fermai alla prima autorimessa, il meccanico alzò il cofano, guardò il motore e dichiarò, con profondo stupore: "Mon Dieu, la dynamo est tombée". Era caduta la dinamo: l'inglese non aveva stretto bene le viti straniere.

Potrei continuare coi ricordi, menzionando le tante altre macchine che ho avuto: la Fiat 1400, la Triumph TR2, la MG berlina, l'Appia coupé, le Alfa Romeo, la Jaguar... E altre ancora. Ho anche posseduto, per un paio d'anni, l'automobile del re del Siam. Proprio la sua. Abitavo allora in Germania, mi venne voglia di comperare una Porsche. Era in produzione il primo modello, quello tutto rotondo. Andai a Stoccarda, alla fabbrica. Furono naturalmente gentili, tutti contenti che avessi scelto una loro macchina. Ma c'era un inconveniente: un lungo periodo di attesa. Dovevo rassegnarmi? Io, come sempre accade in questi casi, la volevo subito. Che fare? Subito non si poteva. «A meno che – disse il venditore, dopo che si era guardato in giro – non voglia prendere quella macchina lì, nuova di zecca. L'ha ordinata un principe siamese, però non si è più fatto vivo». Era una bellissima macchinetta, cabriolet, colore azzurro, sedili color crema, capote nera. Volante a destra, ma che importava? Feci l'assegno e me la portai a casa. Solo più tardi ho scoperto perché il principe se l'era dimenticata. Proprio in quei giorni era diventato re del

Una Porsche 356 nella versione cabriolet Speedster. La 356 è la prima vettura della Casa tedesca costruita in grande serie, dopo la N.1 del 1947

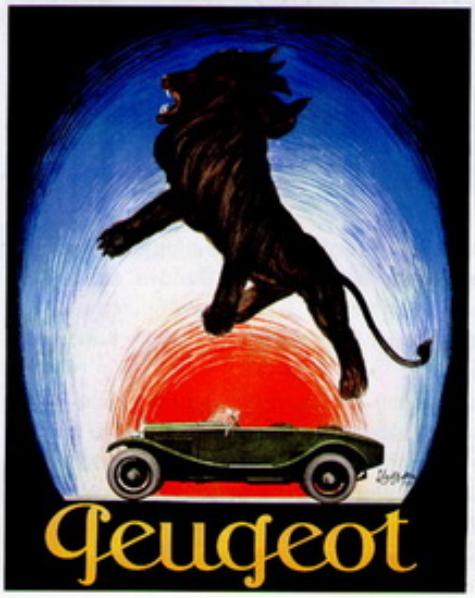
Siam. Regna tuttora. In omaggio a lui abbiamo battezzato Siam la vettura.
Mi è sempre piaciuto guidare. Da bambino, quando me lo permettevano, mi arrampicavo sul sedile del guidatore, ben inteso a macchina ferma, e fingevo di essere Nuvolari, che era lo Schumacher di allora (per la verità preferivo il suo grande rivale, Varzi, che guidava con grande compostezza, come se fosse stato seduto in salotto. Nuvolari, invece, era *sturm und drang*, tutto passione). Ho guidato la prima volta in città a quattordici anni, senza patente: spero nella prescrizione. Quanti chilometri ho fatto nella mia vita? Partivo da Londra, da Bonn, da Copenaghen, estate o inverno, nebbia o pioggia, e qualche volta guidavo fino a Milano e fino a Genova, senza altre soste che per i rifornimenti. E guidare mi piace sempre: forse la passione per la guida dimostra che sono rimasto bambino.
L'estate scorsa sono partito, come ogni estate, dalla Liguria, ho attraversato la Germania, sono andato in Danimarca. Che differenza, dalle macchine di una volta: duecento cavalli, tutto elettronico. E quanto traffico sulle autostrade. Per fortuna i tedeschi guidano benissimo, corretti e gentili. Fanno i sorpassi solo quando è il loro turno. Precisi come orologi.

Peugeot

Montbéliard, Francia 1810

Il primo triciclo a vapore, Armand Peugeot lo presenta in occasione dell'Expo che celebra il centenario della rivoluzione francese, 1889. Ma occorre andare indietro negli anni di quasi un secolo, per ritrovare le basi dell'attività industriale della famiglia Peugeot, e al tempo stesso le origini del Leone, simbolo della marca. Occorre tornare alla fonderia di acciaio, prevalentemente per lame da sega e per molle da orologeria, che nel 1810 porta il nome Peugeot Frères e Jacques Maillard Salins. Accade a Montbéliard, terra ai confini fra Francia, Svizzera e Alsazia, a lungo principato indipendente, passato definitivamente sotto la sovranità francese soltanto dal 1801.

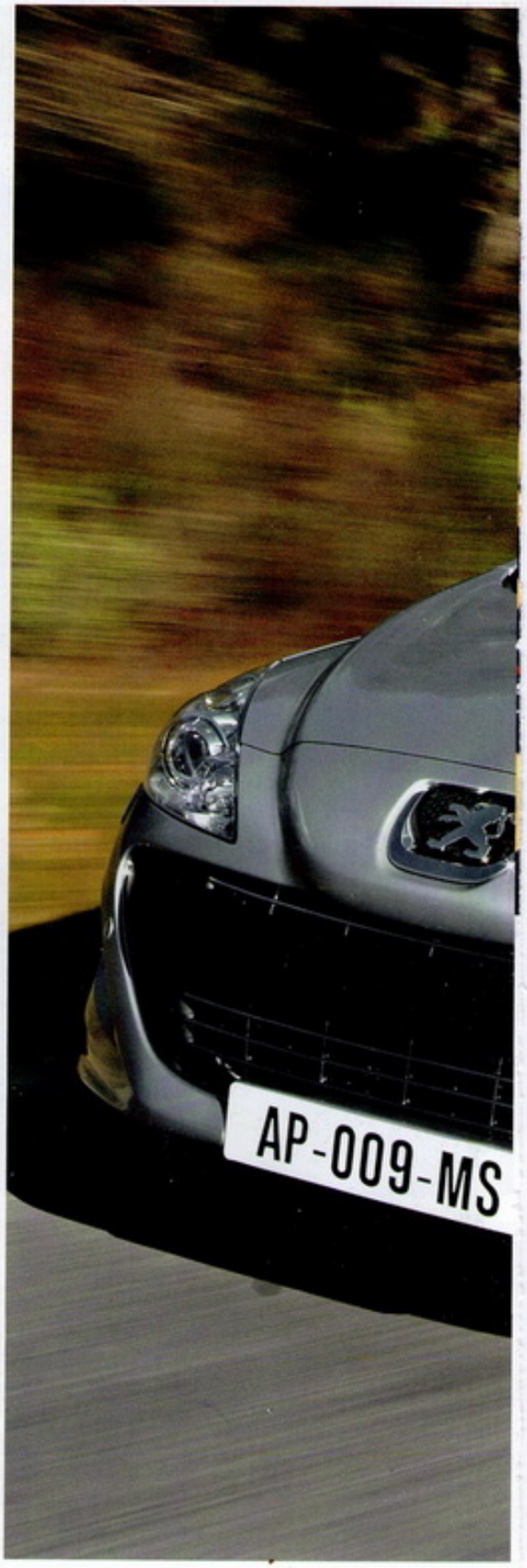
A metà dell'Ottocento, la Peugeot Frères produce 800 quintali di acciaio all'anno, impiega 250 operai e va progressivamente diversificando la sua produzione: tosatrici per cavalli, macinini, ombrelli, crinoline, utensili di ogni genere. E dal 1888 biciclette: il primo modello viene guarda caso battezzato Lion, e pure lui fa il suo esordio all'Expo dell'89. Nell'anno successivo, la fabbrica di Beaulieu ne sforna 10mila unità. Alla sua direzione c'è Armand Peugeot, al quale non è sfuggita l'invenzione di un giovane figlio di operai, Léon Serpollet, che ha trovato il modo per condensare il vapore, così da consentire l'installazione di una caldaia su un triciclo. Per quanto scettico sulle possibilità di impiego del vapore, Peugeot fa sua la vettura e la presenta all'Expo col suo marchio.



1

DAI MACININI ALLE AUTO

In quel crocevia che il mondo ricorda soprattutto per l'inaugurazione della Tour Eiffel, due battelli che solcano la Senna sono mossi da un motore a due cilindri sviluppato da un certo Gottlieb Daimler. I diritti per la sua produzione in Francia sono acquisiti da Émile Levassor: dal suo accordo con Armand Peugeot, che provvede alla realizzazione del telaio, nascono i primi quattro quadricicli, che trovano presto compratori, e possono a buon diritto segnare l'esordio della Casa francese nel mondo dell'automobile. Di lì in poi, l'evoluzione è rapida quanto vorticosa: nel 1891 Peugeot realizza la Type 3, una vettura a quattro posti dotata di uno sterzo degno di questo nome, con albero centrale e trasmissione a catena. Ne vengono costruiti 64 esemplari: prima Peugeot a varcare i confini



1. Un manifesto Peugeot del 1925. Dietro al leone, simbolo del marchio, una vettura Peugeot e sullo sfondo, i colori della bandiera francese
2. La Peugeot 308 CC

2

Peugeot

francesi, la numero 16 prende la via della Svizzera, mentre la 25 è la prima auto a circolare sulle strade italiane. Armand ha grandi progetti, ma la famiglia frena: suo cugino Eugène ritiene che l'automobile è un capriccio, che non si debbano distrarre risorse dal resto della produzione, ben oliata quanto redditizia, di macchine per cucire, macinini da caffè e utensili vari. Per non parlare ovviamente delle biciclette. Sicché Armand lascia l'azienda di famiglia e nel 1896 fonda la Société Anonyme des Automobiles Peugeot, rinuncia alla partnership con Daimler e sviluppa da solo un motore a due cilindri orizzontali. Nel giro di due anni l'azienda arriva a occupare 350 addetti e a produrre 156 vetture, con una gamma ormai di ben sei modelli, tutti con motore Peugeot e pneumatici Michelin a camera d'aria. A quest'epoca risale anche l'inizio dell'avventura nelle competizioni: la prima vittoria in Francia risale alla Parigi-Bordeaux-Parigi del 1895.

GLI INIZI DEL '900

Nel 1900 la produzione raggiunge le 500 unità, e comincia a espandersi con la nascita di una seconda fabbrica vicino a Lilla, lontano dai territori storici della famiglia. Quasi naturale a questo punto che l'azienda decida di portare la sua sede sociale a Parigi. Nasce anche la prima succursale, a Marsiglia, e inizia a delinearsi anche un principio di attività internazionale: la prima Peugeot a uscire dai confini dell'Europa prende la strada del Sudamerica. L'anno successivo, il 1901, è carico di novità: con la Type 36 compare la prima vettura dotata di volante, oltre che di cofano motore. E alla fine dell'anno, al salone di Parigi, Peugeot espone il suo primo motore a quattro cilindri. La crescita è vorticosa, i modelli si susseguono. Fino alla grande intuizione di una piccola vetturetta popolare come la Bébé, due posti con motore a 6 cavalli a due cilindri verticali: nel 1905 ne vengono vendute ben 400 unità. L'anno successivo la Lion Peugeot, marca gestita dai cugini di Armand rimasti nell'azienda di famiglia, Les Fils des Peugeot Frères, comincia a presentare le sue automobili, delle piccole monocilindriche. Le due società vengono poi fuse nel 1910 nella Societè Anonyme des Automobiles et Cicles Peugeot: fino al 1926 le auto sono così destinate a convivere con le biciclette, che al momento della fusione rappresentano ancora il 60 per cento del fatturato. L'attività sportiva nel frattempo comincia ad acquisire uno spessore internazionale: spiccano le vittorie alla Targa Florio, nel 1908 e 1909.

2

SOCHAUX E LE COMPETIZIONI

Al salone di Parigi del 1912 c'è molta animazione attorno allo stand della società che rivede la famiglia unita: debutta la nuova Bébé, equipaggiata di motore a quattro cilindri, nonché dotata di capote, parabrezza e fari ad acetilene. La realizza un milanese che si è trasferito in Alsazia, Ettore Bugatti, e nel giro di cinque anni viene prodotta in oltre 3.000 esemplari, cento dei quali prendono la via dell'Italia. Nasce nella fabbrica insediata a Sochaux nel 1912, destinata a diventare il luogo simbolo della marca del Leone. Che nel

1

1. La Peugeot 401 Saloon del 1934
2. Una particolare 202, a gassogeno di legna
3. Una 403 cabriolet, che rimane in produzione dal 1955 al 1965

1913 trova un grande riconoscimento delle qualità delle sue vetture nello straordinario successo alla 500 Miglia di Indianapolis. Proprio dal quattro cilindri bialbero montato dalla vettura vincitrice è poi derivato il leggendario motore Offenhauser, protagonista di un'intera epoca di competizioni sugli ovali americani. Sulla pista dell'Indiana, le Peugeot vedono per prime la bandiera a scacchi anche nel '16, nel '19 e nel '21.
La morte di Armand Peugeot, nel 1915, e l'inizio della Prima guerra mondiale inevitabilmente rallentano le attività dell'azienda.
Ma se la produzione soffre, le idee e i progetti non si fermano: un ingegnere viene inviato a Detroit a studiare il nascente taylorismo. Alla ripresa post-bellica del 1919, l'azienda è nelle mani di Robert Peugeot, uno dei figli di Eugène, che decide una radicale ristrutturazione dei cicli di lavoro. A Sochaux viene ampliata la fonderia, in una fabbrica che a dispetto della vicinanza con la linea del fronte franco-tedesco è sostanzialmente risparmiata dalle bombe. Alla fine del conflitto, comincia dunque la trasformazione che porta l'automobile transalpina verso quella produzione di serie che al di là dell'Atlantico è già una realtà: i costruttori francesi dell'epoca (Peugeot, Renault, Citroën, Delage, Delaunay-Belleville e Panhard) vi lavorano congiuntamente, nell'ambito di una commissione di riorganizzazione dell'industria dell'auto istituita a livello ministeriale. I risultati si vedono nei dieci anni che seguono, con la trasformazione delle fabbriche di Sochaux e di Terre-Blanche, dove peraltro l'automobile è ancora ben lungi da farla da padrona, in mezzo ai macinini, alle biciclette, ai rastrelli e ai forconi.

IL PERSONAGGIO

Armand Peugeot

Armand Peugeot (nella foto) nasce nel 1849: figlio di Emile, fondatore della Peugeot Frères, ingegnere e appassionato di meccanica, Armand introduce la fabbricazione delle biciclette nella produzione di famiglia nel 1888.
Ma guarda con attenzione ai primi timidi passi del "carro senza cavalli": prova prima con il vapore, poi si convince che il futuro è del petrolio. Entusiasta quanto passionale, crede a tal punto nelle potenzialità dell'automobile da rompere con il resto della famiglia, convinta che non è il caso di destinare tante risorse a un prodotto elitario, oltre che ancora claudicante. Sicché, nel 1896 Armand si separa da fratelli e cugini per fondare una società espressamente dedicata alla costruzione di automobili, anche a costo di abbandonare le terre care alla famiglia e di trasferirsi a Lilla.
La pace e la riunificazione arrivano soltanto nel 1910. E alla sua scomparsa, cinque anni dopo, al timone dell'azienda c'è già il nipote Robert, primo vero manager della dinastia Peugeot. Ma ad Armand va riconosciuto il merito di essere fra i primi al mondo a comprendere la portata della rivoluzione che stava per arrivare.

3

Peugeot

1. Un manifesto pubblicitario "africano" del 1923
2. Un'altra pubblicità d'epoca Peugeot
3. Una Peugeot 203 berlina partecipa al centenario della Coppa Milano - Sanremo

Mentre la maggioranza dei costruttori guarda alle possenti autovetture per pochi, Peugeot riconferma la sua vocazione all'auto "popolare" già proposta prima della guerra con la Bébé. Che trova pronta reincarnazione nella Quadrilette del 1919, vetturetta a due posti tandem del peso di soli 350 chilogrammi. Non che questo comporti la rinuncia a cimentarsi nelle categorie superiori, anzi: soltanto un anno dopo fa la sua apparizione la prima Peugeot spinta da un motore a sei cilindri. Nel 1923 viene superata per la prima volta la soglia delle 10mila unità all'anno. Ma di una vera e propria produzione di serie, secondo i sistemi di lavoro inaugurati dalla Ford a Detroit, si potrà parlare solo 5 anni più tardi. Dopo che la produzione automobilistica viene totalmente separata dalle altre attività, e concentrata a Sochaux.

TECNOLOGIA E STILE

Al salone di Parigi del 1929 viene presentata la 201, destinata poi ad adottare, prima fra le vetture di serie, l'avantreno a ruote indipendenti. È il modello che dà il via alla tradizione, tuttora ininterrotta, della numerazione dei modelli con la presenza dello zero centrale. È anche una delle prime automobili francesi realizzate su larga scala: ne vengono prodotte ben 63mila unità nell'arco dei primi quattro anni, e oltre 143mila nell'intero ciclo di vita del modello, che si chiude nel 1937. Il successo della 201, protagonista anche nelle competizioni con le vittorie al Tour de France e al rally di Montecarlo del 1932, è tale che si rendono necessari investimenti consistenti per ingrandire la fabbrica di Sochaux, che arriva a impiegare 9mila operai. Ed è proprio grazie alla 201 se la Peugeot riesce a superare senza troppi danni la crisi innescata dalla depressione americana del 1929. Certo, il ritmo produttivo ne risente (nel '32 la produzione cala da 43 a 33mila unità), ma l'azienda non corre rischi. E conserva tutto il suo spirito d'innovazione, ben testimoniato da una vettura che ai suoi tempi non fa grande impressione, ma che oggi viene ricordata come l'antesignana delle moderne coupé-cabriolet: la 401 con il tetto retrattile, frutto del lavoro del designer Georges Paulin, del carrozziere Marcel Pourtout e di un concessionario Peugeot, Emile Darl'mat.

Gli anni Trenta sono dominati dalla scoperta dell'aerodinamica, che comporta una vera e propria rivoluzione stilistica. Per Peugeot, significa abbandonare le soluzioni convenzionali in favore della linea portata al debutto dalla 402 e battezzata dagli addetti ai lavori Fuseaux Sochaux (il fuso di Sochaux). A sottolineare, appunto, le linee fluenti e aerodinamiche che partono dalla calandra lucida, che ospita al suo interno i proiettori, in posizione tale da non ostacolare il flusso dell'aria.

3

1

2

Della 402 vengono venduti 30mila esemplari: non pochi, vista la difficile situazione economica dell'epoca. E sufficienti comunque a tenere bene in corsa una Peugeot che, alla vigilia del secondo conflitto mondiale, produce circa 50mila vetture all'anno: un quarto del totale nazionale, in un paese che in vent'anni passa dalle 120mila vetture circolanti nel 1919 a quasi due milioni e mezzo.

LA GUERRA E LA RICOSTRUZIONE

L'esplosione della Seconda guerra mondiale obbliga Peugeot a un incredibile trasloco: trovandosi a un passo dalla frontiera tedesca ed essendo una delle più moderne d'Europa, è inevitabile che la fabbrica di Sochaux finisca presto nel mirino degli occupanti. Per continuare la produzione viene dunque organizzato una sorta di trasferimento preventivo nella zona di Bordeaux. Dal 1942, invece, la fabbrica simbolo della Peugeot lavora per l'esercito tedesco: come tutte le fabbriche occupate, a dirigerne la produzione è Ferdinand Porsche. Che deve vedersela con le azioni di sabotaggio condotte dalla resistenza francese e i bombardamenti degli aerei della RAF. Direttori, impiegati e operai vengono deportati in Germania a centinaia. E nel 1944, prima di abbandonarla nelle mani degli alleati, i tedeschi saccheggiano e distruggono la fabbrica. Che alla fine del conflitto, nel maggio 1945, è sostanzialmente ridotta a un ammasso di rovine. Mentre dei 16mila dipendenti che contava sei anni prima, non ne restano che 4.500.

La ricostruzione è lunga e faticosa: la produzione della 202 ricomincia nel 1946, dopo che in un primo tempo la pianificazione post bellica aveva attribuito a Sochaux la sola produzione di macchine agricole. Fra le sue novità, i freni idraulici e, sull'onda di una soluzione già in voga in terra americana, accanto

La strategia
Così è diventata la regina d'Africa

1962: la 404 conquista il secondo posto all'East African Safari Rally, la celebre gara istituita nel 1953 per celebrare l'incoronazione della Regina Elisabetta II. Presto arrivano altri successi, con le vittorie assolute del 1963 e del 1965. È l'inizio di una striscia di trionfi continuata poi dalla 504 sulle strade del Marocco e della Costa d'Avorio. Vittorie ottenute da vetture di serie (all'epoca, la Peugeot non dispone neppure di un reparto corse) che in maniera decisiva contribuiscono a costruire la fama di robustezza e affidabilità delle automobili francesi. Le Peugeot in tutto il nord Africa diventano di fatto l'unico sinonimo di automobile, con migliaia di 404 e 504 break trasformate in pick up per il trasporto delle merci, o nella veste di mezzo di trasporto collettivo: le leggendarie taxi brousse che per decenni rappresentano l'unica alternativa ai piedi o alla bicicletta per milioni di africani. Ma la fama di Regina d'Africa della marca di Sochaux ha anche radici più lontane, rintracciabili nell'incredibile trasversata del Sahara compiuta in solitaria nel 1935 da una donna, Pierrette Bideau: non per stabilire nuovi record, ma solo per raggiungere il fidanzato, ufficiale dislocato in un avamposto in pieno deserto. Con la sua 201, modificata semplicemente con l'adozione di un paio di serbatoi supplementari, madame Bideau percorre più di 11mila chilometri di piste, da Algeri in Sudan e ritorno. Senza alcun guasto, ovviamente (*nella foto una 504 pick up*).

Peugeot

alla berlina c'è la carrozzeria break. Con le fiancate che possono essere in legno o in lamiera, anche se, più che di un optional, si tratta di un brillante modo di ovviare alla penuria di materie prime, soggette a razionamento. Viene anche ripreso il progetto della nuova berlina 203, ideata prima della guerra: la vettura viene presentata al salone di Parigi del 1948. Prima Peugeot a utilizzare la scocca portante, nel tempo viene affiancata dalla break e dalla cabriolet. La domanda è di molto superiore alla capacità produttiva, che pure viene raddoppiata nel giro di tre anni. Tanto che nel 1952 la Peugeot taglia il traguardo del primo milione di auto prodotte. La 203 resta in listino fino al 1960, e con 685mila unità vendute diventa uno degli emblemi della motorizzazione di massa al di là delle Alpi, seppur meno celebrata rispetto alle rivali messe in campo da Renault e Citroën.

GLI ANNI SESSANTA

La rinascita economico industriale dell'Europa procede a passo spedito, e dunque non ci si può certo accontentare di una compatta a quattro porte. Peugeot inizia a pensare a un'auto più grande, la cui sigla cominci per 4 anziché per 2. Per questo progetto interpella la Pininfarina: è l'inizio di una partnership destinata a segnare per mezzo secolo lo stile della marca transalpina. Come accaduto alla sorella minore, la domanda della 403 supera largamente l'offerta: le prenotazioni diventano oggetto di mercato e le vetture usate (in quanto pronta consegna) vengono trattate a un prezzo superiore a quello delle nuove. Le forme cominciano a modellarsi, il parabrezza non è più piatto, nei circuiti di raffreddamento del motore fa la sua apparizione l'elettroventola con termostato: un brevetto Peugeot che porterà alla sparizione delle mascherine in gomma da applicare alla griglia del radiatore, indispensabili per mandare in temperatura il motore nei mesi freddi, e che viene utilizzato, fra gli altri, dalla Ferrari per la 250. Dal cofano della 403 sparisce il leone in rilievo: le auto aumentano e gli incidenti pure, di conseguenza cominciano a farsi sentire le esigenze di sicurezza. La 403 è anche la prima Peugeot ad avere di serie un motore diesel (1960) peraltro già montato su qualche vettura negli anni Trenta, ma solo in via sperimentale: è l'inizio di una tradizione destinata a perpetuarsi per decenni, anticipando quello che diventa un fenomeno di massa soltanto verso la fine del secolo.

Indipendentemente dal tipo di motore, il boom dell'automobile impone comunque di ripensare la produzione: Sochaux non basta più, tanto che viene affidata all'esterno la produzione di molti componenti, come gli ammortizzatori (che a differenza degli altri costruttori la Peugeot si è sempre fabbricata in casa). Le fabbriche di biciclette di Digione, Saint Etienne e Vesoul vengono finalmente riconvertite alla produzione automobilistica, anche perché nel frattempo la domanda di veicoli a pedali (che nel 1955 era ancora di 220mila unità all'anno) crolla letteralmente. Nel 1960 si ritrova un certo l'equilibrio fra domanda e produzione, che peraltro continua a crescere a ritmi vertiginosi: nel 1962 apre la fabbrica di Mulhouse, dapprima per la sola componentistica meccanica e poi, dal 1968, per l'assemblaggio completo delle vetture. Per parte sua, la 403 chiude la sua carriera nel 1963, passando alla storia come la prima Peugeot prodotta in più di un milione di unità. Da qualche anno le sta a fianco la più moderna 404, con i suoi fari sporgenti e le sue pinne di coda: la firma è sempre quella di Pininfarina. Un tempo di progettazione e sviluppo lunghissimo (quasi sessanta mesi) non impedisce un successo storico, contornato da altrettante novità tecniche: motore a iniezione, vernice metallizzata, interni in cuoio, sicurezza bambini. E le versioni coupé e cabriolet vengono assemblate direttamente a Torino, ad aprire un'altra partnership (questa volta industriale) con la carrozzeria piemontese, che termina solo all'inizio del terzo millennio, con la 406 coupé.

1

La curiosità
Metti un leone nel motore

Resistenti nei denti, flessibili nelle lame, rapidi nel colpire: queste, nell'idea di Jules ed Emile Peugeot, le qualità degli utensili Peugeot che il marchio deve evidenziare. Il compito di disegnarlo viene affidato, nel 1847, a Justin Blazer. Con premesse del genere, è normale che dalla sua matita sia uscito un leone, che inizialmente viene riprodotto di profilo, mentre cammina su una freccia. Depositato quale marchio di fabbrica nel 1858, inizialmente il logo è destinato soltanto alle lame, per estendersi poi a tutta l'utensileria. Compare sulle biciclette nel 1882, quando ormai contraddistingue ogni oggetto di produzione Peugeot, a partire dai leggendari macinini per caffè e pepe. Non lo si trova invece sulle prime vetture prodotte da Armand Peugeot, che si accontenta di una semplice scritta a lettere maiuscole. Per contro, il leone a passeggio sulla freccia compare, dal 1905 in poi, sulle vetturette prodotte dall'altro ramo della famiglia, le Lion Peugeot della Peugeot Frères. E successivamente (1913) sulla Bébé Peugeot. L'evoluzione del logo è continua: negli anni Venti si passa alla testa di leone, con le fauci spalancate. Ma è solo nel dopoguerra, con la 203, che fa la sua prima apparizione il leone rampante, dritto sulle zampe posteriori. Poi, nel '75, compare il primo disegno al tratto. L'ultimo *restyling*, forme stilizzate e tratti spigolosi, porta la data del 1998, e quattro anni più tardi il logo adotta il quadrato blu, con la scritta Peugeot all'interno. *(Nella foto, il marchio Peugeot del 1960).*

2

1. Tre modelli Peugeot coupé cabriolet a confronto
2. Un dettaglio della Peugeot RCZ del 2009, piccola coupé della Casa francese

La 404 è anche il modello che vale alla Peugeot l'appellativo di regina d'Africa: per la sua diffusione nelle ex colonie francesi, e per la lunga striscia di vittorie nelle competizioni, che ha inizio nel 1963 all'East African Safari. Se la berlina di taglia maggiore ha dalla sua un forte carico di innovazione, nelle piccole è il caso di parlare di rivoluzione: con la 204 Peugeot si converte a quella trazione anteriore che una sua grande concorrente, la Citroën, sposa già quarant'anni prima. Ma nel suo corredo tecnico ci sono anche un piccolo motore in lega leggera montato in posizione trasversale, con le valvole comandate da albero in testa e lubrificazione congiunta alla trasmissione: come dire, le soluzioni tecniche destinate a divenire universali nel mondo delle utilitarie, tanto efficaci da restare sostanzialmente invariate per decenni. E la 204 break, qualche anno più tardi, monta anche un piccolo diesel, solo 1255 cc di cilindrata e 46 Cv di potenza. Il prodotto dunque cambia volto, ma altrettanto consistente è il rinnovamento della struttura industriale e societaria: nasce la holding Peugeot SA cui fa capo un'organizzazione produttiva articolata su otto siti, da Sochaux a Mulhouse, da Bart a Digione, Lilla, Saint Etienne, Vesoul e La Garenne. A questo punto ci sono tutte le premesse per diventare uno dei big dell'auto europea, se non mondiale: già dal 1960 è stata avviata un'attività di esportazione su larga scala, mentre alla fine degli anni Sessanta la produzione supera le 500mila unità all'anno. E nel 1968 la 504

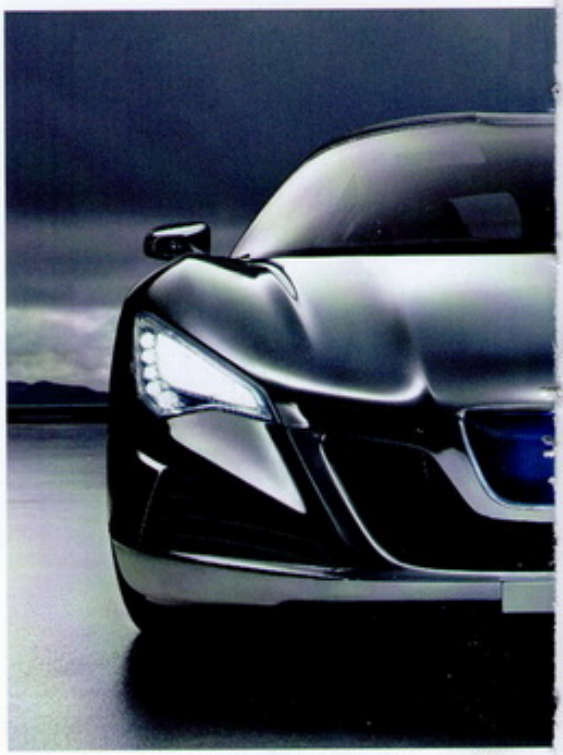
Peugeot

arriva a prendere il posto della 404: la nuova berlina viene venduta in oltre 3 milioni di esemplari, un record che dovrà attendere quasi vent'anni (e la 205) per essere battuto. È anche il decennio dei primi accordi di cooperazione: una prima intesa Peugeot-Citroën, limitata agli acquisti, viene siglata già nel 1963. Tre anni più tardi viene raggiunto un accordo con la Renault per l'assemblaggio "incrociato" di Peugeot 404 e Renault 8 e 10. E nel 1971 viene siglata l'intesa fra Peugeot, Renault e Volvo per la progettazione e la produzione in comune di un motore di taglia grande, siglato PRV: inizialmente deve essere un V8, ma l'affacciarsi della crisi degli anni Settanta porta poi a ripiegare su un V6. È proprio il primo shock petrolifero che obbliga a riconsiderare la produzione: sempre con il supporto della Pininfarina nel 1972 nasce la 104, la 5 porte più piccola dell'epoca.

GLI ACCORDI INDUSTRIALI

Ma è crisi nera: nell'anno successivo la domanda crolla del 30-40 per cento in tutta Europa. La Francia soffre un po' meno degli altri, ma in ogni caso la produzione Peugeot cala dalle 655mila vetture del 73 alle 600mila del '74: è la prima inversione di tendenza, da quando è cominciata la motorizzazione di massa. Come tutte le crisi, anche questa lascia il segno: in Francia a farne le spese è la Citroën, che paga i rischi connessi a una strategia tutta puntata sull'innovazione. Un po' per non farla cadere in mani straniere, un po' perché forse intravede già le possibili sinergie, la marca del Leone nel giugno 1974 firma l'accordo che prevede il passaggio del celebre marchio rivale sotto il suo controllo, anche se il relativo scambio azionario (90 per cento di Citroën a PSA, 10 per cento di PSA a Michelin, che dagli anni Trenta controllava Citroen) viene portato a termine soltanto due anni più tardi. Quando la denominazione sociale diviene PSA Peugeot-Citroën. Ma non è finita qui. Nel 1978 il gruppo ingloba le tre filiali europee del gruppo Chrysler: Simca in Francia, Sunbeam in Gran Bretagna, Chrysler Espana in Spagna. Con la contemporanea acquisizione delle fabbriche di Poissy, in Francia, Ryton in Inghilterra, Villaverde in terra iberica, nonché dei marchi Matra e Talbot. Quest'ultimo torna sul mercato nel luglio 1979, più o meno in contemporanea con il lancio del primo motore turbodiesel, destinato all'ammiraglia 604. Ma lo sforzo per rinnovare le fabbriche acquisite e la difficoltà di rilanciare un marchio abbandonato da tempo, si scontrano con il secondo choc petrolifero: gli anni fra il 1980 e l'82 vedono il gruppo perdere miliardi di franchi (e quote di mercato) al punto di metterne in discussione la stessa sopravvivenza.

La salvezza si chiama 205, protagonista di un successo immediato quanto strepitoso: oltre due milioni di unità vendute nei primi due anni di commercializzazione. E il resto lo fa, nel 1984, l'arrivo di quel vero e proprio fenomeno che si chiama GTI, la piccola più desiderata dai giovani degli anni Ottanta. Insomma, quello che in pubblicità viene opportunamente ribattezzato come "le sacré numéro" compie il miracolo: la quota di mercato francese della Peugeot passa dal 12,7 del 1982 al 20,6 del 1985. La 205 è anche una straordinaria protagonista sui campi di gara, che dal 1981 vedono la presenza ufficiale della Peugeot-Talbot Sport: col marchio ereditato dalla Chrysler, viene acquisita anche la scuderia Ligier, fresca di un accordo con la Matra per la produzione di motori, con destinazione la Formula 1. Ma più che sulle piste, le vetture del Leone amano sempre correre sulle strade: concentrarsi sul mondiale rally è dunque la scelta più logica. La 205 Turbo 16 se lo aggiudica per due anni di fila (1985 e '86); seguono quattro vittorie consecutive alla Parigi-Dakar, che all'epoca vive il suo massimo splendore. Il gruppo intanto comincia ad aprire i suoi oriz-



La curiosità
Quei modelli con lo zero al centro

La leggenda vuole che l'adozione della numerazione con lo zero al centro, che contraddistingue i modelli Peugeot dagli anni Trenta ai giorni nostri, sia dettata dalla necessità di lasciare, al centro della sigla, il buco dove inserire la manovella d'avviamento. Ma si tratta di leggenda: la scelta effettuata da Robert Peugeot al momento di battezzare la 201, ottobre 1929, in realtà è puramente commerciale, nell'intento di trovare una denominazione capace di distinguere le sue vetture in mezzo alle troppe Type. dell'epoca. A salvaguardare l'identità di marca arriva poi la decisione di Peugeot di depositare tutti i marchi numerici a tre cifre con lo zero in mezzo, da 101 a 909, per l'impiego su vetture da turismo. Poche le deroghe concesse ad altri costruttori nel corso degli anni: ne beneficiano la Ferrari (per la 308) e la Bristol (serie 400), non la Porsche. Presentata inizialmente come 901, la sua coupé è poi costretta a ripiegare su 911. Quanto a Peugeot, alcuni modelli (come la 607 e la 407 coupé) tornano a un uso concreto dello zero al centro della sigla, quale alloggiamento del pulsante di sblocco del bagagliaio. Bisogna attendere il 2004 per il primo strappo alla regola: dalla citycar **1007** (nella foto, il logo) inizia un'ulteriore numerazione con il doppio zero.

La strategia
Lo sbarco in Italia

Nel 1890, la più importante azienda italiana si chiama Lanerossi. Ad amministrarla è Gaetano Rossi, nipote del fondatore, che è anche il primo italiano ad acquistare un'automobile: una Peugeot 4 posti, 2 Cv, che gli viene consegnata il 2 gennaio 1893. Ovviamente deve andare a comprarla in Francia. La prima concessionaria Peugeot apre a Roma nel febbraio 1899 e a gestirla è Carlo Festa, che due anni dopo mette assieme ben quattro equipaggi per partecipare al primo giro automobilistico d'Italia. Nel 1905 a Torino nasce la Peugeot-Croizat, che costruisce su licenza la Bébé: l'avventura ha vita breve, e la società viene sciolta già nel 1907. Poi, niente sino al 1924 quando nasce la Società Anonima Commerciale Peugeot Italiana: per aggirare i dazi doganali viene siglato un accordo con l'Isotta Fraschini, che prevede l'assemblaggio di due modelli, la 5 e la 12 Hp, nella fabbrica di viale Monterosa, a Milano. L'accordo dura soltanto un anno: poi nasce la Società Anonima Italiana Cicli e Automobili Peugeot, con sede a Milano ma capitale tutto francese. E nelle officine di viale Umbria 32 riprende l'assemblaggio della 5 Cv. Ma le barriere alzate dal fascismo contro i prodotti di importazione inducono Peugeot a lasciare il nostro Paese, e la produzione termina all'inizio degli anni Trenta. Ci torna solo nel secondo dopoguerra: Luigi Pagani, imprenditore che opera nell'import-export, entra in contatto con Peugeot quale fornitore di acciaio, e nel 1947 apre la prima sede di rappresentanza a Torino. Nel 1954 gli succede il figlio Odoardo che poi si stacca dall'azienda di famiglia e nel 1961 fonda la Sidauto: sede in piazzale Libia a Milano, non lontano dai capannoni d'un tempo. Ma il boom degli anni Sessanta convince la casa di Sochaux a entrare in Italia in prima persona: nel 1969, sempre a Milano, viene costituita la Peugeot Automobili Italia.

1

1. L'aggressivo frontale della RC HYbrid 4
2. La concept car 20Cup a tre ruote

2

zonti al di fuori dell'Europa: nel marzo 1985 viene firmato a Guanghzou il primo accordo per avviare la produzione in Cina. Ma dal punto di vista finanziario non tutti i guai sono stati risolti. Dal 1984 al timone c'è Jacques Calvet (da vent'anni ormai alla gestione familiare si sono sostituiti i manager) che opera una profonda trasformazione della struttura industriale. Non tutte le scelte commerciali però si rivelano vincenti: la decisione di non rimpiazzare la 205, convinti che il pubblico sia ormai maturo per il passaggio alla categoria superiore, impedisce di consolidare le posizioni raggiunte negli anni Ottanta. Viene firmata l'intesa con la Fiat per la produzione delle grandi monovolume, a Valenciennes, e dei veicoli commerciali in Val di Sangro. Gli anni Novanta vedono il ritorno sulle piste, dapprima nelle gare sport con la 905, vincitrice alla 24 ore di Le Mans del '92 e '93, poi con un'ambiziosa (e non proprio lusinghiera) avventura in Formula 1, con i 12 cilindri Peugeot che vanno a equipaggiare prima le monoposto di McLaren e Jordan, poi la Prost Grand Prix. Le vittorie sono destinate ad attendere il nuovo millennio e il ritorno alla strada, con un'altra tripletta nel mondiale rally, firmata dalla 206 WRC. Il nuovo modello è in vendita dal 1997: giunta finalmente a raccogliere l'eredità lasciata in sospeso dalla 205, la 206 è protagonista di un grande successo commerciale, che consente alla Peugeot di guardare a una politica di più ampio respiro. A guidare la Casa francese è Jean Martin Folz, presidente dal '98, che decide finalmente di spingere per piattaforme comuni destinate alla produzione di Peugeot e Citroën. Soluzione che consente grandi risparmi nei costi, e al tempo stesso la possibilità di mantenere una marcata differenziazione stilistica delle due marche. L'espansione internazionale continua: dall'Argentina al Marocco, dalla Slovacchia alla Cina, con la nascita della Dongfeng Motor Peugeot Citroën. E inizia la stagione degli accordi mirati: prima con Ford per la produzione di motori turbodiesel a 4 e 6 cilindri, poi con

Peugeot

Bmw per i motori a benzina a iniezione diretta. E la joint venture con Toyota che nel 2005 dà vita alla TPCA: nasce lo stabilimento di Kolin, in Repubblica Ceca, per la produzione di Citroën C1, Peugeot 107 e Toyota Aygo. Segue l'accordo con la Mitsubishi, che permette a Peugeot di presentare la sua prima Suv, la 4007. Non è il primo modello col doppio zero al centro della sigla: prima di lei appare la 1007, citycar a 4 posti contraddistinta dalle originali porte scorrevoli: una delle ultime realizzazioni figlie della lunga partnership con la Pininfarina. La delocalizzazione produttiva presso la carrozzeria torinese si conclude con la 406 coupé, mentre lo stile è ormai nelle mani del nuovo centro design di Velizy, vicino Parigi. A fine 2008, PSA è l'ottavo gruppo automobilistico del mondo, con una quota globale del 5 per cento (il 13,8 in Europa) e 3 milioni e 260mila vetture vendute. Al suo timone si succedono i manager, ma il controllo resta nelle mani della famiglia Peugeot, che detiene quasi il 27 per cento del capitale azionario.

Massimo Nascimbene

Il prototipo Peugeot 402 del 1934 non viene mai prodotto in serie

www.peugeot.com
75 Av. de la Grande Armée, Parigi
Francia

Type 3

Produzione 1891 - 1894
Carrozzeria Runabout

Il 30 agosto 1892 l'esemplare numero 25 della Peugeot Type 3 è la prima automobile venduta in Italia. Consegnata il 2 gennaio dell'anno seguente a Gaetano Rossi, di Piovene Rocchette, in provincia di Vicenza, è anche la prima automobile prodotta in Italia, visto che viene assemblata dalla Costruzioni Meccaniche di Saronno. Più che un'automobile nel senso moderno della parola la Type 3 è un quadriciclo ovvero un veicolo con quattro ruote strette di grande diametro, simili a quelle di una carrozza, che al posto del volante ha una barra orizzontale con due impugnature alle estremità. La novità sono rappresentate dai 4 posti (con due passeggeri che siedono di fronte al guidatore voltando le spalle alla strada) e dalla presenza di fari e di parafanghi. Il motore, un bicilindrico a V di produzione Daimler di 565 cc con valvole di aspirazione in testa e valvole di scarico laterali, sviluppa 2 Cv a 1.000 giri al minuto ed è montato sotto al sedile del guidatore. Ad esso sono abbinati un cambio manuale a 4 marce, trasmissione a catena e sistema frenante nella trasmissione. Il tutto è montato su un telaio d'acciaio con un essenziale carrozzeria in legno. La Type 3 è anche la prima Peugeot che partecipa ad una competizione automobilistica. Con questa vettura, nel 1891, lo stesso Armand Peugeot percorre i 2.045 chilometri andando e tornando da Valentigney a Brest alla media di 14 chilometri orari. La Peugeot Type 3 viene venduta in 64 esemplari.

1

1. La Type 3, prima vettura Peugeot ad essere venduta anche in Italia
2. Un dettaglio del caratteristico faro anteriore
3. La vettura con capote aperta

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,500
Larghezza ..... m 1,350
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE ..... assenti

PESO ..... 500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 565 cc
Cilindri ..... 2 a V
Potenza ..... 2 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 15 km/h

PREZZO ..... Franchi 5.552

Type 26/27/28

Produzione 1899 - 1902
Carrozzeria Landaulette - Phaeton

1. Una Type 26 del 1902, conservata nel museo storico Peugeot di Mulhouse
2. Una Type 26, nell'allestimento vis-à-vis
3. Un dettaglio del posto guida

Alla fine dell'Ottocento, la Peugeot presenta una famiglia di tre vetturette, la Type 26, la Type 27 e la Type 28, equipaggiate con un nuovo motore bicilindrico di 1,1 litri progettato dallo stesso costruttore francese. Tutte e tre hanno un telaio d'acciaio, sospensioni a balestre semiellittiche longitudinali e ruote in legno. Alcuni esemplari sono dotati di volante, altri di barra orizzontale. I tre modelli differiscono per la lunghezza del passo e la carrozzeria. La Type 26 è una roadster a 3 posti con passo di 1.460 mm, la Type 27 una laudalette con passo di 2.050 millimetri e la Type 28 una phaeton con passo di 1.750 millimetri. Il costruttore francese, in tre anni di produzione, ne realizza complessivamente 456 esemplari. La più apprezzata è la Type 26 (419 unità), seguita dalla Type 27 (29 unità) e dalla Type 28 (8).

FOCUS
Il motore

Insoddisfatto dei motori Daimler, Armand Peugeot fa sviluppare dagli ingegneri Rigoulot, Doriot e Migeaux un bicilindrico orizzontale con accensione elettrica a pile e con l'acqua del circuito di raffreddamento (circa 40 litri) che circola all'interno dei tubi del telaio. L'adozione di un motore a cilindri orizzontali, anziché verticali come i Daimler V2, fa guadagnare spazio per gli occupanti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,470
Larghezza ..... m 1,290
Altezza ..... nd

POSTI 3

PORTE ..... assenti

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1056 cc
Cilindri 2
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

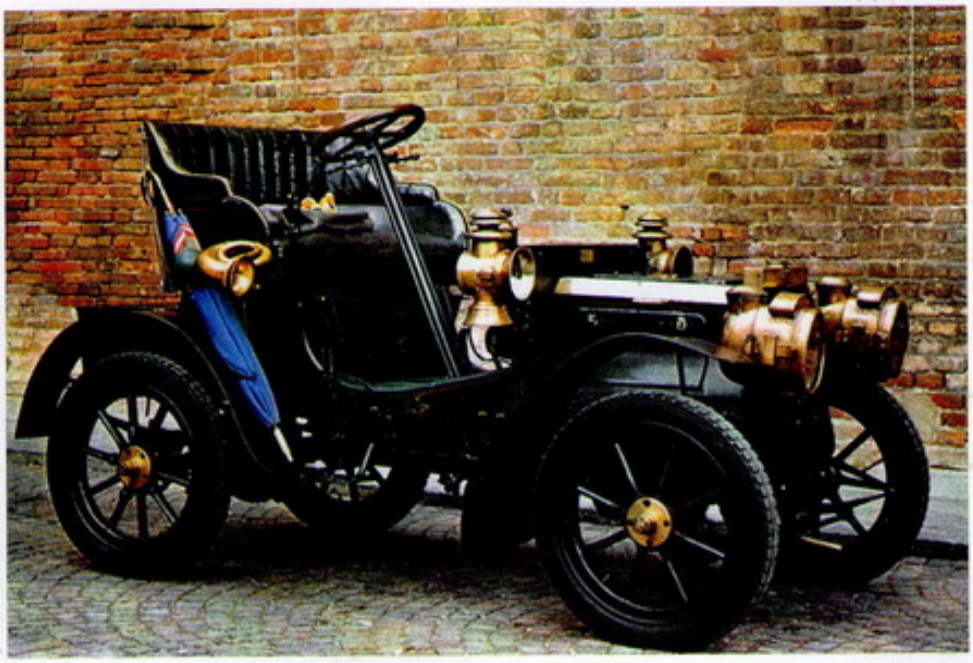
PREZZO ..... nd

Type 69 Bébé

Produzione 1905 - 1912
Carrozzeria Roadster - Cabriolet

1. La Peugeot Bébé del 1905
2. Una Bébé cabriolet ultima serie
3. La versione da 10 Cv del 1912

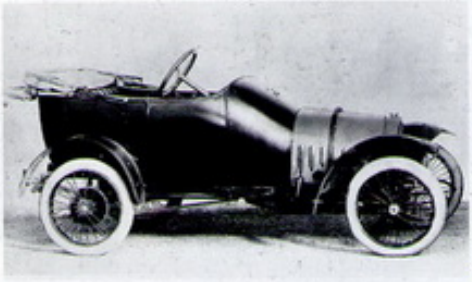
La Peugeot Type 69 Bébé è una delle automobili più economiche della sua epoca. Esposta al salone di Parigi del 1904, ha una carrozzeria scoperta a 2 posti, caratterizzata da fari anteriori molto arretrati, posti alla base di un piccolo parabrezza ripiegabile.
La Type 69 monta un monocilindrico verticale tipo AG raffreddato ad acqua di 695 cc, abbinato ad un trasmissione cardanica. Lo sterzo è a pignone e cremagliera. Le piccole dimensioni le valgono il soprannome di Bébé. La Type 69 è la prima vettura che porta il nome Peugeot sulla calandra in modo da poter distinguere da quel momento le vetture prodotte da Armand Peugeot da quelle costruite dalla Lion Peugeot: la piccola azienda automobilistica diretta dai nipoti Robert, Pierre e Jules Peugeot. La Bébé viene prodotta in circa 400 esemplari.



1

FOCUS
BP1, una porta sola

Il nomignolo Bébé è attribuito anche alla 6 HP Type BP1, prodotta dal 1912 al 1916 e frutto della collaborazione avviata l'anno prima con Ettore Bugatti. Pur rivolgendosi alla stessa fascia di pubblico, è un'auto differente dalla Type 69. Ha una carrozzeria scoperta a 2 posti con un'unica porta sulla fiancata sinistra ed un 4 cilindri di 855 cc da 10 Cv, con un cambio a 2 o 3 marce (sulla versione B3P1).



2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,700
Larghezza ..... m 1,270
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 550 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 652 cc
Cilindri 1
Potenza ..... 6 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 45 km/h

PREZZO ..... Lire 3.750

Type 127/143

Produzione 1910 - 1913
Carrozzeria Torpedo - Phaeton - Limousine

1. Una Type 127 torpedo conservata al museo di Mulhouse
2. Un dettaglio del tappo del radiatore
3. Il faro laterale a petrolio

Le Peugeot Type 127 e 143 sono due automobili di classe medio-alta equipaggiate con motori a 4 cilindri in linea di 2 litri di cilindrata e trasmissione a cardano. La prima è una spaziosa torpedo con capote in tela che viene prodotta fino al 1912 in 1.226 esemplari. La seconda è un'automobile leggermente più lunga (misura 4 metri anziché 3,9): allungando il passo di 70 millimetri e portandolo a 2,7 metri, infatti, il costruttore può montare sull'autotelaio eleganti varianti di carrozzeria phaeton e limousine. La novità tecnica più rilevante è rappresentata però da una nuova testata con 4 assi a camme e 4 valvole per cilindro. La Type 143 viene prodotta soltanto per un anno, il 1913, in circa 300 esemplari: senza dubbio numeri meno importanti rispetto a quelli della 127.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2000 cc
Cilindri 4
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

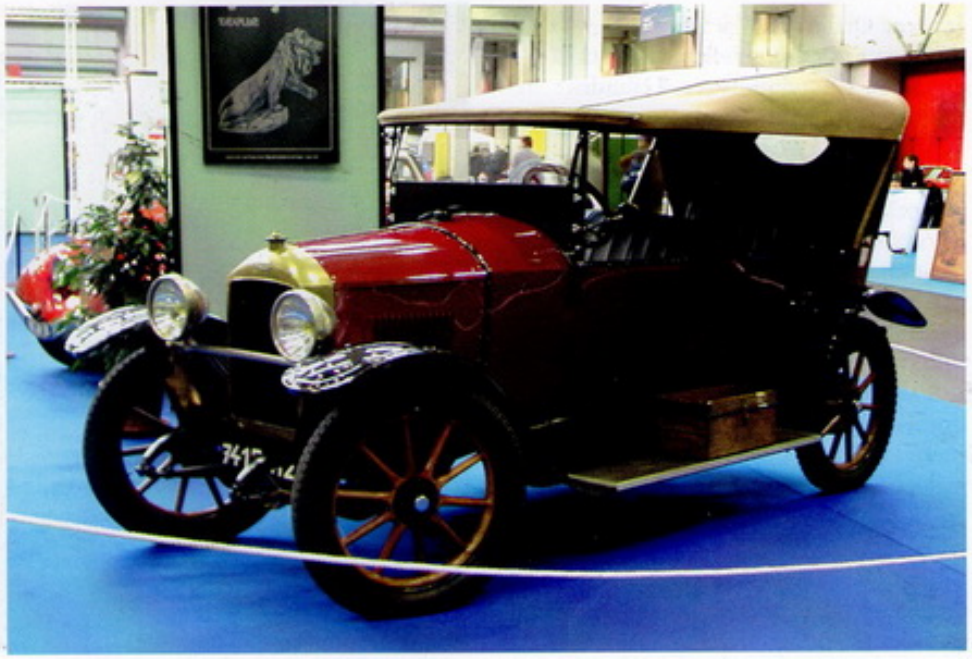
VELOCITÀ MASSIMA ..... 65 km/h

PREZZO ..... nd

Type 163

Produzione 1919 - 1924
Carrozzeria Torpedo - Coupé - Limousine

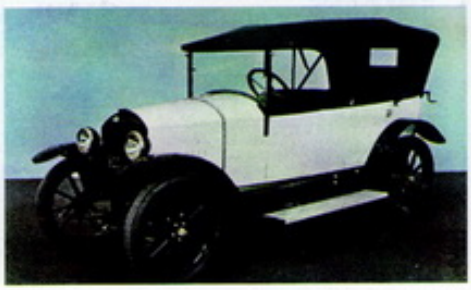
La Peugeot Type 163 è un'automobile di classe media presentata nel 1919, destinata ad affiancare e in seguito a prendere il posto della sfortunata Type 159 che, introdotta nello stesso anno per risollevare le sorti della Casa francese dopo la crisi post-bellica, si rivela ben presto superata per via delle sue prestazioni non all'altezza della situazione. Al contrario, la Type 163 è un modello completamente nuovo, di moderna concezione e, ciò che più conta, in grado di confrontarsi ad armi pari con la concorrenza degli altri marchi francesi come Citroen e Renault. É equipaggiata con un motore 4 cilindri di 1,4 litri con asse a camme laterale abbinato ad un cambio a 4 marce. I freni sono disponibili solamente sulle ruote posteriori. La vettura raccoglie un immediato successo e sulla sua base il costruttore francese ne realizza cinque versioni differenti. Nel 1921 presenta la versione Type 163 B a passo lungo, sulla base della quale realizza una limousine ed un derivato commerciale, e la Type 163 BS di impostazione sportiva che è la base di una coupé. L'anno seguente è la volta della Type 163 BR, con motore maggiorato a 1480 cc. Dal connubio delle caratteristiche di queste ultime due versioni nasce la Peugeot Type 163 BRS, che viene prodotta in soli quattro esemplari. La produzione della Peugeot Type 163 cessa nel 1924, dopo 13.732 unità totali.


1

1. La Peugeot Type 163 del 1919
2. Un esemplare del 1921
3. La Type 163 torpedo con la capote aperta

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Type 163	1919 - 1924
Type 163 B	1921 - 1924
Type 163 BS	1921 - 1923
Type 163 BR	1922 - 1924
Type 163 BRS	1923 - 1924


2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,500
Larghezza ..... m 1,450
Altezza ..... nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1435 cc
Cilindri 4
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 65 km/h

PREZZO ..... nd

Quadrilette/Type 161-172

Produzione 1920 - 1924
Carrozzeria Spider - Torpedo

Il nome Quadrilette identifica alcune auto di fascia economica della Peugeot come la Type 161 e le prime Type 172. Si deve alla particolare disposizione in tandem dei 2 posti che caratterizza la prima serie della Type 161, facendola somigliare più ad una motocicletta che ad un'autovettura. La Type 161 E (che sta per élargie, allargata) ha invece due posti affiancati. La Type 161 entra in produzione nel 1921 assieme alla Type 172 e rappresenta fino al 1924 oltre il 30 per cento dell'intera produzione Peugeot. Nel 1921 è sostituita dalla Type 161 E a 2 posti tradizionali, che due anni dopo viene a sua volta affiancata dalla Type 172. Questa condivide tutta la meccanica, motore compreso, con la Type 161, ma è più lunga di 20 centimetri e più larga di 3 centimetri. Nel 1924 è lanciata la Type 172 BS con telaio accorciato e motore da 720 cc.

1

FOCUS
La frizione

Il guidatore della Peugeot Type 161 ha a disposizione i tre classici pedali. Quello della frizione, però, è sistemato a destra, leggermente distanziato da quelli dell'acceleratore e del freno, che sono invece più vicini del solito tra loro e in posizione più comoda, essendo quelli utilizzati più frequentemente durante la marcia.

1. La Peugeot 161 E
2. Un esemplare di Type 172 nella versione per il mercato italiano

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,950
Larghezza ..... m 1,170
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 1

PESO ..... 350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 667 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 10 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 60 km/h

PREZZO ..... nd

201

Produzione 1929 - 1937
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

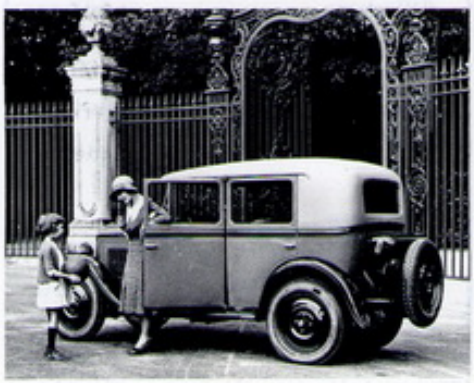
Presentata al salone di Parigi del 1929, la piccola Peugeot 201 è l'autovettura con la quale la Casa francese comincia a denominare i suoi modelli con un numero di tre cifre, il secondo dei quali è lo zero. Il prezzo relativamente contenuto, la buona affidabilità ed i ridotti costi d'esercizio decretano il successo commerciale di questo modello che viene prodotto in circa 140.000 esemplari e che la Peugeot mantiene sempre attuale con continui aggiornamenti ed ampliamenti della gamma. Alla prima versione, equipaggiata con il motore tipo SE di 1,1 litri, fanno seguito due anni dopo la 201 C (dove la lettera C sta per Comfort) dotata di sospensioni anteriori indipendenti e di carrozzeria leggermente più lunga e larga e quindi la 201 E spinta da un motore leggermente più brillante. A partire dal 1933 la Peugeot 201 utilizza un telaio a longheroni stampati e saldati elettricamente secondo il procedimento Bloctube. Nel 1934 la 201 C viene sostituita dalla 201 D con fari anteriori ravvicinati al centro della calandra, linee più arrotondate e motore maggiorato da 1122 cc a 1307 cc. Il nuovo propulsore a tre supporti di banco anziché due sviluppa 28 Cv a 4.000 giri al minuto. Questo modello viene a sua volta sostituito due anni dopo dalla 201 M con motore di 1465 cc da 35 Cv in grado di raggiungere i 100 chilometri orari.

1

1. La Peugeot 201 berlina del 1929
2. La 201 in una foto d'epoca
3. Particolare della griglia anteriore della 201

LE VERSIONI

Modello	Produzione
201	1929 - 1934
201 C	1931 - 1933
201 D	1934 - 1935
201 M	1936 - 1937


2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,800
Larghezza ..... m 1,350
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 890 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1122 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 23 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... nd

402

Produzione 1935 - 1942
Carrozzeria Berlina - Limousine - Station wagon - Coupé - Cabriolet

1. La 402 Eclipse
2. Un dettaglio del logo sistemato in basso sulla griglia anteriore

1

Al salone di Parigi del 1935 la Peugeot espone la 402, modello che la stampa definisce subito una "prodigiosa innovazione tecnica". Le soluzioni innovative abbondano. Dal cambio sincronizzato, alle leve del cambio stesso e del freno a mano sul cruscotto, ai fari anteriori ravvicinati posti dietro la mascherina verticale. É però l'estetica l'aspetto più sorprendente di quest'auto. In un'epoca in cui i costruttori curano sempre di più l'aerodinamica, la Casa francese propone una vettura assolutamente d'avanguardia, vagamente ispirata alla Chrysler Airflow. Pur riscuotendo un indubbio successo di pubblico (75.000 esemplari prodotti), la 402 non regge tuttavia il confronto sul mercato con la Citroën Traction Avant venduta negli stessi anni. La 402 viene realizzata con tre misure di passo differenti (2.880, 3.150 e 4.020 millimetri) che permettono di produrla con carrozzerie molto diverse, tra le quali tre cabriolet, una limousine, una coupé, una station wagon ed una versione alleggerita (1.110 chilogrammi). La prima serie della 402 monta il 4 cilindri tipo TH di 2 litri, con una distribuzione ad aste e bilancieri e valvole di grande diametro, da 60 Cv. Prima della guerra il motore è riproposto in una versione maggiorata a 2142 cc (tipo TH2) da 63 Cv. Tutte le vetture montano un cambio manuale a 3 marce sincronizzate e, dal 1939, anche un elettromagnetico Cotal a 4 rapporti.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
402	1935 - 1939
402 B	1939 - 1942

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,500
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,580

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.195 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

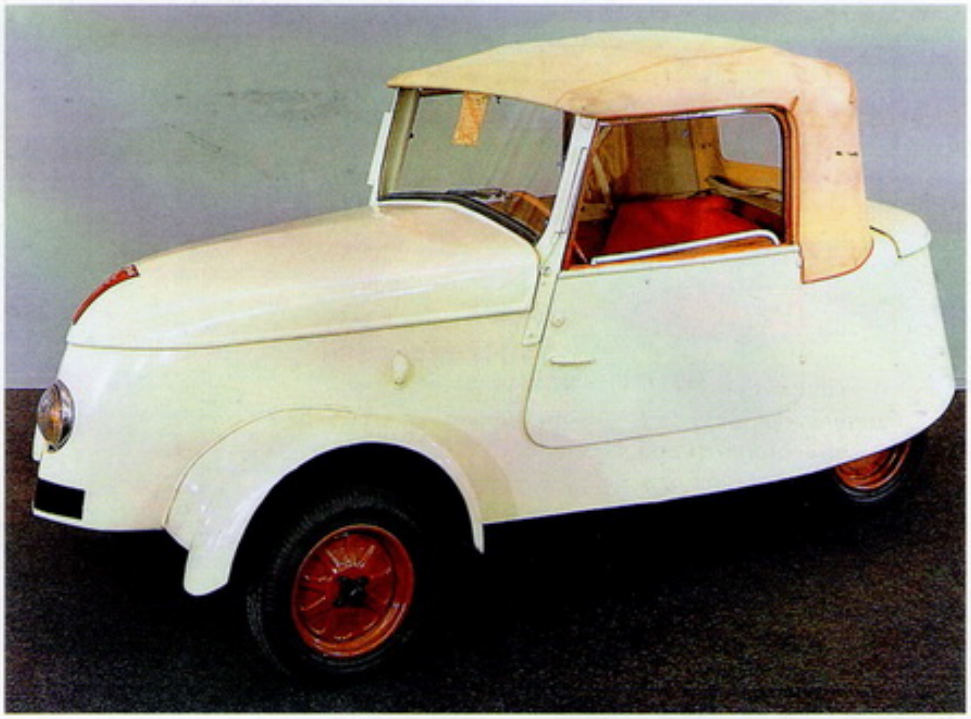
VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... nd

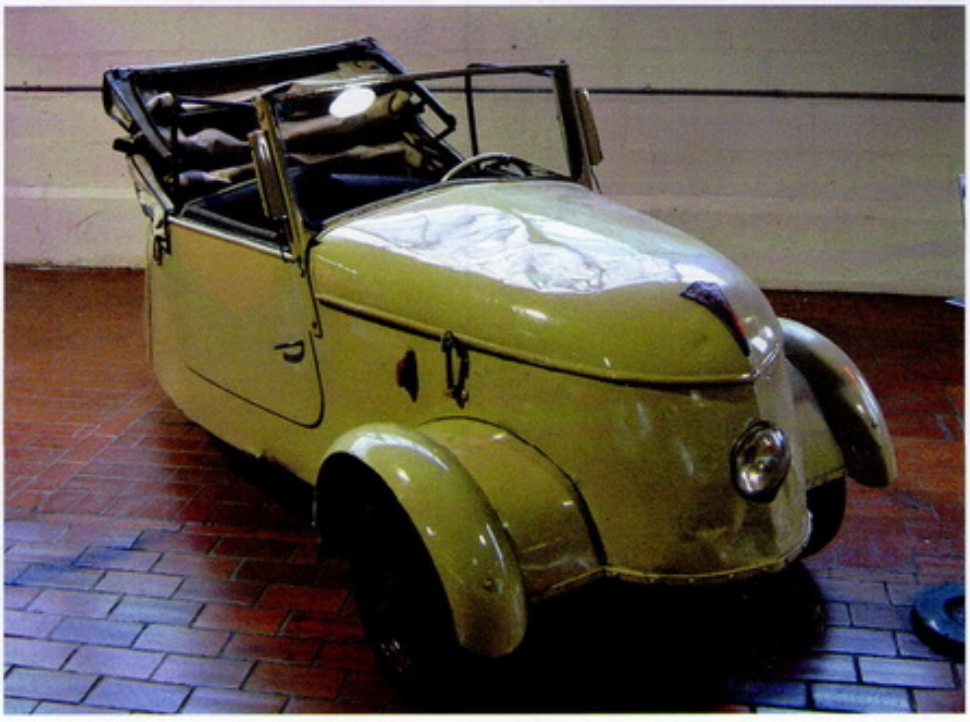
VLV

Produzione 1941 - 1945
Carrozzeria Spider

Durante la Seconda guerra mondiale, per sopperire la carenza di benzina per uso privato, la Peugeot costruisce circa 400 esemplari della VLV (Voiture Legere de Ville, ovvero automobile leggera da città). Si tratta di una piccola vettura azionata da un motore elettrico posteriore Safi della potenza compresa tra 1,5 Cv e 3,5 Cv. Questo è alimentato tramite quattro batterie da 12 Volt ciascuna che sono in grado di garantire un'autonomia complessiva di circa 80 chilometri. La Peugeot VLV adotta una carrozzeria spider dalla linea molto semplice ed originale che è caratterizzata da un unico faro nella parte anteriore. Mentre nella meccanica è subito riconoscibile per le due ruote posteriori molto ravvicinate tra loro.


1

1. L'originale forma a "siluro" della VLV
2. La VLV ha ingombri molto ridotti, essendo lunga poco più di due metri e mezzo


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,670
Larghezza ..... m 1,210
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 348 kg

MOTORE
Alimentazione ..... elettrica
Potenza ..... 1,1 kW

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... nd

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 30 km/h

PREZZO ..... nd

203

Produzione 1948 - 1960
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

La Peugeot 203 è uno dei modelli più significativi dell'intera produzione della Casa francese che la costruisce per dodici anni in quasi 700.000 esemplari. Concepita come un'automobile di classe media, robusta ed economica, ma con un comfort di marcia all'altezza di modelli di categoria superiore, è la prima Peugeot prodotta in grandi numeri con carrozzeria a scocca portante. Il gruppo motopropulsore, montato su un sottotelaio anteriore separato, comprende il nuovo 4 cilindri tipo TM di 1,3 litri, il primo motore presentato dalla Peugeot dopo la guerra. Questo propulsore ha dimensioni interne perfettamente quadre (alesaggio/corsa, 75x75 millimetri) ed una testata in alluminio con camere di scoppio emisferiche e valvole inclinate. La potenza iniziale di 42 Cv viene successivamente portata a 49 Cv. Una novità è il cambio a 4 marce con quarta surmoltiplicata che permette alla Peugeot 203 di tenere agevolmente una velocità di crociera di 120 chilometri orari. Le sospensioni anteriori sono a balestra trasversale e quelle posteriori a molle elicoidali. Uno dei motivi alla base del successo di pubblico riscosso dalla Peugeot è, insieme all'affidabilità al comfort ed all'alto livello delle finiture, la carrozzeria moderna ed aerodinamica. Il successo della vettura è confermato anche dalle numerose varianti di carrozzeria realizzate: oltre che in versione berlina 4 porte, la Peugeot 203 è infatti proposta anche station wagon, cabriolet e coupé.

1

1. Una Peugeot 203 del 1948. La vettura viene prodotta per 12 anni in 700mila esemplari
2. La versione familiare di una 203 del 1950
3. Una 203 berlina del 1951
4. La 203 nella variante cabriolet

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,350
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,460

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 940 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1290 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 42 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 116 km/h

PREZZO ..... nd

403

Produzione 1955 - 1965
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

1. Una Peugeot 403 berlina ultima serie
2. La versione sportiva della 403, impegnata in una competizione
3. Un manifesto pubblicitario della Abarth, che realizza marmitte speciali per la 403

Con il modello 403 la Peugeot entra nel segmento europeo delle automobili di classe media, avvia la lunga collaborazione con la carrozzeria Pininfarina e per la prima volta vede un suo modello superare il milione di esemplari prodotti (ovvero 1.214.100 unità). La 403 nasce come una berlina a tre volumi caratterizzata da un originale frontale con una mascherina ovale e fari circolari ed è poi proposta anche nelle versioni cabriolet e station wagon. Apprezzata soprattutto per l'affidabilità, la 403 diventa una valida e più economica alternativa alla Citroën DS (che peraltro appartiene ad un segmento superiore). All'originale motore di 1,5 litri da 58 Cv si affianca nel 1959 un diesel di 1,8 litri e l'anno seguente un 1,3 litri a benzina da 46 Cv (riservato alla versione 403/7 dove il 7 indica il numero dei cavalli fiscali).

1

FOCUS
Il motore diesel

Il motore tipo TMD della 403 è il primo diesel montato su una Peugeot prodotta in serie ed uno dei primi utilizzati dall'intera industria automobilistica. Realizzato dalla Indenor (Industrie Nord Est), una sussidiaria della Peugeot, è un 4 cilindri in linea di 1816 cc che sviluppa 47 Cv e raggiunge una velocità di 120 chilometri orari. Viene utilizzato anche sulla Renault Frégate e sui furgoni Citroën HY.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
403 benzina	1955 - 1965
403 diesel	1959 - 1965

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,470
Larghezza ..... m 1,676
Altezza ..... m 1,454

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.030 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1468 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 58 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... nd

404

Produzione 1960 - 1975
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet - Pick up

1

Sull'onda del successo di pubblico riscosso dalla 403, la Peugeot si appoggia nuovamente alla carrozzeria Pininfarina per sviluppare la 404. La nuova vettura viene inizialmente proposta nella sola versione berlina 4 porte, denominata GT (Grand Tourisme), ma negli anni seguenti le vengono affiancate prima una station wagon ed una cabriolet e quindi una coupé (1963), le ultime due delle quali disegnate dalla Pininfarina. La Peugeot 404 è equipaggiata con un 1,6 litri da 72 Cv derivato dal precedente 1,5 litri e montato leggermente inclinato all'interno del vano per rendere più slanciata la carrozzeria. Un'altra novità tecnica è l'adozione, per la prima volta su una Peugeot, delle sospensioni anteriori a geometria McPherson. La trazione è sulle ruote posteriori. Dal 1962 il 1,6 litri a benzina è disponibile anche in una versione ad iniezione meccanica Kugelfischer che sviluppa 85 Cv e permette alla Peugeot 404 di raggiungere una velocità di 160 chilometri orari. Tre

1. La Peugeot 404 coupé del 1963
2. La 404 berlina, la prima ad arrivare sul mercato nel 1960

2

anni dopo la potenza dei due motori a benzina viene portata rispettivamente ad 80 Cv per quello a carburatore e a 96 Cv per quello ad iniezione. Nel frattempo la gamma delle motorizzazioni si è arricchita di un 1,8 litri diesel aspirato da 55 Cv e quindi di un 1,9 litri sempre a gasolio da 68 Cv. Per alcuni anni è poi disponibile una versione semplificata.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,410
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.060 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1618 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 72 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 142 km/h

PREZZO ..... Lire 1.250.000

(denominata prima 404/A8 e poi 404/8) equipaggiata con il motore 1.5 a benzina della 403. Nel 1967 la gamma 404 è oggetto di un leggero restyling che interessa più che altro il frontale e la plancia della vettura. Dal 1969 poi, la Peugeot 404 viene offerta con freni anteriori a disco. Complessivamente vengono costruiti 2.885.267 esemplari della 404, oltre due milioni dei quali con motorizzazioni a benzina.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina Grand Tourisme	1960 - 1967
Station wagon e cabrio	1962 - 1967
Coupé	1963 - 1967
II Serie	1967 - 1975

FOCUS
404 Diesel

La 404 adotta inizialmente lo stesso Diesel di 1,8 litri tipo XD del precedente modello 403. A partire dal 1964 questo motore viene poi sostituito, con un altro propulsore di 1948 cc da 68 Cv che permette alle 404 una velocità di punta di 130 chilometri orari. (Nella foto l'esemplare da record del 1965)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,410
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,450
POSTI 5
PORTE 4
PESO ..... 1.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1816 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 55 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h
PREZZO ..... Lire 1.500.000

1

1. La Peugeot 404 Saloon a quattro porte del 1960
2. Una versione cabriolet del 1962, particolarmente apprezzata dal pubblico

2

LA TECNICA

Le versioni con carrozzeria station wagon della Peugeot 404 sono realizzate allungando il pianale della berlina in modo da poter ricavare fino a due posti in più nella parte posteriore della vettura. La 404 Familiare a 7 posti e la 404 Break a 6 posti risultano pertanto più lunghe di 17 centimetri rispetto alla GT a 4 porte.

204/304

Produzione 1965 - 1980
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

La Peugeot 204 è la prima automobile a trazione anteriore e la prima con motore monoblocco in lega leggera con il cambio integrato realizzata dalla Casa francese. Questa moderna automobile, frutto di una nuova collaborazione con la carrozzeria Pininfarina, rompe con la tradizionale politica di prudenza della Casa di Sochaux e presenta molte innovative soluzioni tecniche destinate ad essere riprese su successivi modelli Peugeot. Il motore, un monoalbero di 1,1 litri, è montato in posizione trasversale inclinato di 20 gradi. Le sospensioni sono indipendenti sulle quattro ruote ed i freni anteriori a disco. Alla berlina e alla station wagon si affiancano nel 1966 la coupé ed un cabriolet che hanno un passo leggermente più corto. Dal 1967 sulla vettura è disponibile anche il motore tipo XLD di 1255 cc da 40 Cv che all'epoca è il più piccolo diesel del mondo montato su un'automobile prodotta in serie ed il primo ad essere realizzato in alluminio. Quattro anni dopo viene sostituito dal più potente tipo XL4D di 1357 cc da 45 Cv. La Peugeot 304 è in pratica una versione di lusso della 204, dotata di una carrozzeria allungata di 150 millimetri nella parte posteriore e di un frontale rinnovato che ricorda quello della contemporanea 504. La vettura viene inizialmente proposta con un 4 cilindri a benzina di 1288 cc proposto nelle versioni da 65 Cv e da 75 Cv cui si affianca nel 1976 il motore a benzina di 1,1 litri e il diesel 1.4 della 204. Nel 1970 versioni coupé e cabriolet della 304 prendono il posto dei corrispettivi modelli 204.

1

1. La Peugeot 204 berlina del 1965
2. Una 304 coupé del 1975
3. La versione cabriolet della 204

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
204 Berlina e sw	1965 - 1976
204 Coupé e cabriolet	1966 - 1970
304 Berlina	1969 - 1979
304 Coupé e cabriolet	1970 - 1976
304 Station wagon	1970 - 1980

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,970
Larghezza ..... m 1,590
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 805 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1130 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 58 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 138 km/h

PREZZO ..... Lire 1.100.000

504

Produzione 1968 - 1983
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet - Pick up

1. Una Peugeot 504 berlina
2. Una Peugeot 504 station wagon
3. La 504 cabriolet

Progettata in collaborazione con la Pininfarina la 504 debutta nel 1968. È una berlina 4 porte tre volumi con un motore benzina di 1,8 litri alimentato a carburatore da 87 Cv, oppure a iniezione meccanica da 103 Cv. Questi propulsori sono poi sostituiti da un 2 litri nelle varianti a carburatore da 98 Cv o a iniezione 110 Cv e da un diesel di 2112 cc da 75 Cv. Nel 1969 la gamma si arricchisce delle versioni coupé e cabriolet e nel 1971 debutta la versione station wagon. Nel 1973 le 504 "economiche" adottano un retrotreno a ponte rigido e nuovi motori di 1,8 litri a benzina da 79 Cv e 2 litri a gasolio da 59 Cv. Nel 1974 la coupé e la cabriolet montano un 6 cilindri a V di 2664 cc da 136 Cv, successivamente dotato di iniezione elettronica da 144 Cv. Nel 1977 la cilindrata del diesel viene maggiorata a 2304 cc e la potenza sale a 70 Cv.

1

FOCUS
La meccanica

La novità tecnica della Peugeot 504 è rappresentata dalle sospensioni posteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti a V, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici coassiali e barre stabilizzatrici. Le sospensioni anteriori sono McPherson. Nuovo anche l'albero di trasmissione con coppia conica ipoide, contenuto in un carter di alluminio.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1968 - 1983
Coupé	1969 - 1983
Cabriolet	1969 - 1983
Station wagon	1971 - 1983

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,490
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,460

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.145 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 87 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 156 km/h

PREZZO ..... Lire 1.630.000

104

Produzione 1972 - 1988
Carrozzeria Berlina - Coupé

La Peugeot 104 è la principale attrazione del salone di Parigi del 1972. Per fronteggiare la crisi petrolifera, la Casa di Sochaux realizza, in collaborazione con la Pininfarina, quella che all'epoca è la più piccola automobile a 4 porte del mondo. Dotata di una meccanica a trazione anteriore con sospensioni a quattro ruote indipendenti ed un sofisticato motore monoalbero di un litro di cilindrata, La 104 ha una carrozzeria caratterizzata da una linea spigolosa ed essenziale con un'ampia mascherina sulla quale spiccano due piccoli fari di forma squadrata. Alla berlina a due volumi viene affiancata nel 1973 la coupé ZL con passo accorciato (2.230 millimetri contro 2.420 millimetri) e sbalzi anteriori e posteriori ridotti che due anni dopo riceve con un motore maggiorato a 1124 cc da 66 Cv (ZR) e successivamente un 1,3 litri da 72 Cv.

1

1. Una Peugeot 104 GL del 1982
2. Un dettaglio della plancia

2

FOCUS
Il motore inclinato

Il 4 cilindri in lega leggera della Peugeot 104 è montato trasversalmente, inclinato all'indietro di 72 gradi per ridurne al massimo l'ingombro e per poter alloggiare nel cofano anche la ruota di scorta. È un propulsore a corsa corta con un asse a camme in testa ed albero motore che poggia su 5 supporti di banco e forma un blocco unico con il carter che contiene il gruppo cambio-differenziale.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1972 - 1988
Coupé	1973 - 1988

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,580
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,390

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 760 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 954 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 46 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Lire 1.240.000

604

Produzione 1975 - 1985
Carrozzeria Berlina

La 604 segna il ritorno della Peugeot sul mercato delle automobili con motore a 6 cilindri. La nuova berlina della Casa francese monta infatti un V6 di 2,6 litri a doppio carburatore, frutto di una collaborazione tecnica con Renault e Volvo, e presenta soluzioni tecniche d'avanguardia come le sospensioni indipendenti ed i freni a disco sulle quattro ruote. Il fatto che la Peugeot 604 sia lanciata subito dopo la crisi petrolifera ne limita inizialmente l'interesse presso il pubblico. Per stimolare le vendite, nel 1977, viene pertanto allestita la versione Ti con motore ad iniezione Bosch K-Jetronic da 144 Cv e cambio manuale a 5 marce e quindi, nel 1984, la versione Gti con cilindrata di 2850 cc e 155 Cv. Nel 1979, la Peugeot 604 riceve un motore a gasolio di 2,3 litri e diventa la prima berlina turbodiesel in Europa.

1

FOCUS
Il motore turbodiesel

Il turbodiesel montato sulla Peugeot 604 è la versione sovralimentata del motore 4 cilindri Indenor di 2304 cc con monoblocco in ghisa e testata in lega leggera adottato sulla 504. L'impiego di un turbocompressore Garrett Airesearch TO3 ne aumenta la potenza del 15 per cento e la coppia massima del 40 per cento. É dotato di un sistema automatico di controllo della sovralimentazione che comanda la valvola Wastegate.

1. La Peugeot 604 berlina
2. La plancia e il cruscotto della 604
3. Una particolare versione limousine del 1980 realizzata dal carrozziere Heuliez

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,720
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.455 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2664 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 136 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 182 km/h

PREZZO ..... Lire 10.330.000

305

Produzione 1977 - 1988
Carrozzeria Berlina - Station wagon

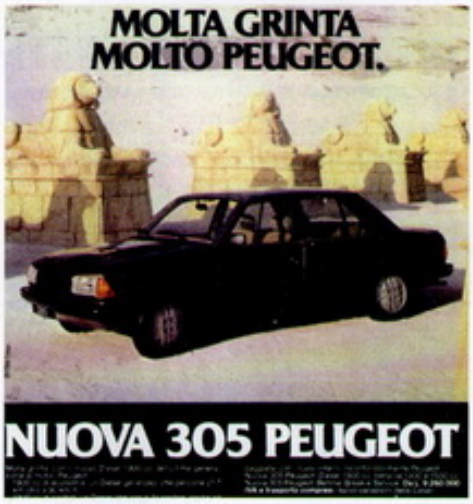
La Peugeot 305 è un modello che alla fine del 1977 si inserisce tra la 304 e la 504. Il suo successo commerciale, testimoniato da oltre 1,8 milioni di esemplari prodotti, si basa sulla validità dell'estetica e sull'ampia gamma di versioni e motorizzazioni. La vettura viene proposta inizialmente con due motori a benzina che hanno lo stesso alesaggio (78 millimetri), ma cilindrate e potenze diverse: 1290 cc con 65 Cv e 1472 cc con 74 Cv. Ad essi si aggiungono successivamente altre motorizzazioni a benzina e a gasolio. Nel 1980 alla berlina tre volumi si affianca una station wagon con sospensioni posteriori a bracci oscillanti e ammortizzatori disposti orizzontalmente per sfruttare meglio la capacità del bagagliaio. Nello stesso anno arriva la versione 305 S con motore 1.5 da 94 Cv e nel 1985 la GTX con il 1900 a iniezione.

1

FOCUS
La sicurezza

La 305 deriva anche dal prototipo VSS (Véhicule Synthèse Sécurité) del 1974 in grado di resistere agli urti frontali, posteriori, e laterali usando longheroni che accompagnano anche lo spostamento del motore. Questo veicolo sperimentale ha una traversa nella parte inferiore del frontale e la parte posteriore della carrozzeria che si deformano in modo controllato per evitare il bloccaggio delle porte.

1. Una 305 GTX del 1984
2. Un manifesto pubblicitario per il lancio della 305



2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1977 - 1988
Station wagon	1980 - 1988

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,230
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 925 kg

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

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 147 km/h

PREZZO ..... Lire 4.650.000

205

Produzione 1983 - 1998
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

La 205 è un modello molto importante per la Peugeot che con esso torna a essere protagonista nel segmento delle piccole, come testimoniano i quasi 5,3 milioni di esemplari venduti nell'arco di quindici anni. Alla base di questo successo commerciale c'è senza dubbio l'immagine dinamica che la Peugeot 205 riesce a creare attorno a sé con il comportamento brillante delle sue versioni sportive e con una linea piacevole e compatta. Per realizzarla il progettista Gérard Welter abbandona i tratti spigolosi che accompagnano i precedenti modelli della Casa del Leone e propone forme arrotondate che rispondono meglio ai canoni stilistici del momento. Il risultato è una vettura a trazione anteriore che nel corso degli anni viene proposta con molteplici motorizzazioni, allestimenti e serie speciali. All'originale berlina a 5 porte vengono affiancate nei due anni successivi la 3 porte e la cabriolet. É però la sportiva GTI che contribuisce maggiormente alla popolarità della Peugeot 205. A questa autentico cult si affiancano altre versioni sportive della 205, come la potentissima Turbo 16 a motore posteriore centrale e la leggera Rallye con motore di 1,3 litri da 103 Cv. La Peugeot 205 nasce con tre motorizzazioni a benzina realizzate interamente in alluminio con distribuzione monoalbero e cambio in blocco sotto di essi: oltre che con il motore di un litro di cilindrata, è infatti ottenibile con un propulsore di 1108 cc da 50 Cv e con uno di 1360 cc da 80 Cv. La gamma viene poi completata da un diesel aspirato di 1769 cc da 60 Cv. Nel 1990, la Peugeot 205 è oggetto di un profondo restyling che può essere a ragione interpretato come la seconda generazione di questo modello. In tale contesto viene lanciata anche una versione turbodiesel da 78 Cv del già noto propulsore a gasolio di 1,8 litri.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,700
Larghezza ..... m 1,560
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 954 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 134 km/h

PREZZO ..... Lire 8.020.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina 5 Porte	1983 - 1988
Berlina 3 Porte	1984 - 1998
Cabriolet	1985 - 1998

2

1

LA TECNICA

Per sfruttare il ritorno di immagine delle competizioni nel 1983 la Peugeot realizza un "mostro" da rally con l'aspetto simile alla normale 205 ma con meccanica stravolta. La 205 Turbo 16 (nella foto) ha trazione integrale e motore dietro i sedili anteriori, un 4 cilindri 16 valvole sovralimentato di 1775 cc, che nelle versioni da gara arriva a circa 400 Cv.

1. La Peugeot 205, uno dei grandi successi commerciali della Casa francese
2. Dettaglio del cruscotto della versione Turbo 16
3. La 205 nella variante cabriolet

3

FOCUS
205 GTI, 130 cavalli

La 205 GTI riscuote un immediato successo di pubblico e si impone all'attenzione come modello di riferimento della gamma 205. Nel 1986 la potenza del suo motore di 1,6 litri sale da 105 a 115 Cv. Ad esso viene poi affiancato un propulsore di 1905 cc ad iniezione da 130 Cv .

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 3,705
Larghezza	m 1,572
Altezza	m 1,355
POSTI	5
PORTE	3
PESO	825 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	1580 cc
Cilindri	4
Potenza	105 Cv
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	5 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA	170 km/h
PREZZO	Lire 12.030.000

405

Produzione 1987 - 1998
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La Peugeot 405 si aggiudica il premio "Auto dell'anno" nel 1988
2. La carrozzeria della 405 è realizzata in collaborazione con la Pininfarina
3. La versione station wagon della 405

In collaborazione con la carrozzeria Pininfarina, la Peugeot realizza un'automobile di classe medio-alta, destinata a sostituire la 505. Nasce così la Peugeot 405, premiata come "Auto dell'Anno 1988" e presentata con due motori a benzina di 1,6 e di 1,9 litri, rispettivamente da 92 e 110 Cv, e con un 1,9 litri a 16 valvole da 158 Cv riservato alla versione Mi 16. Questo viene sostituito nel 1993 da un 1,9 litri da 155 Cv e da un turbo benzina da 200 Cv riservato alla sportivissima 405 T16. Nel nel 1989 la 405 debutta nella versione station wagon e in una variante a trazione integrale che trova la sua massima espressione con la versione Mi 16 X4 da 158 Cv e nel 1992 subisce leggero restyling. La 405 viene prodotta in circa 2,5 milioni di esemplari.

1

FOCUS
La carrozzeria

La Peugeot 405 può contare su un'ottima efficienza aerodinamica (il Cx varia da 0,29 a 0,31 a seconda delle versioni). Questo, grazie alla cura dedicata dai progettisti ai particolari. Come il parabrezza e lunotto molto inclinati ed incollati alle lamiere, l'eliminazione dei gocciolatoi, oppure la presa d'aria anteriore integrata nel paraurti e la carenatura inferiore della ruota di scorta (esterna al bagagliaio).

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1987 - 1996
Station wagon	1989 - 1998
Versioni integrali	1989 - 1994

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,408
Larghezza ..... m 1,694
Altezza ..... m 1,406

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 950 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1580 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 92 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 16.080.000

106

Produzione 1991 - 2003
Carrozzeria Berlina

Presentata alla fine del 1991 per coprire temporaneamente la fascia di mercato che la 205 sta per lasciare scoperta vista l'imminente uscita di scena, la Peugeot 106 si rivela ben presto un un enorme successo al punto che la Casa del leone decide di continuare a produrla anche dopo l'introduzione della 206 (ossia dell'erede della 205). Realizzata sulla stessa piattaforma della Citroën AX e proposta con carrozzeria berlina a 3 e a 5 porte, la 106 ha infatti la rara particolarità di riuscire ad occupare contemporaneamente due segmenti di mercato (A e B), offrendo contenuti e costi di esercizio a prezzi concorrenziali. Ma le ragioni del suo successo vanno ricercate anche nel design, particolarmente gradito al pubblico giovane e anche nella estrema maneggevolezza tale da renderla una vettura ideale per affrontare al meglio il traffico cittadino. Nella sua lunga carriera la 106 riceve molti differenti propulsori di cilindrata compresa tra 1 e 1,6 litri e potenze variabili da 44 a 120 Cv. Si tratta di motori monoalbero a 2 valvole per cilindro. Fatta eccezione, però, di quelli riservate ad alcune versioni sportive che sono invece bialbero a 4 valvole per cilindro. La gamma delle motorizzazioni comprende anche un diesel aspirato di 1360 cc da 53 Cv sostituto, poi, nel 1995 da un motore di 1527 cc da 88 Cv. Sempre nel 1995 viene presentata la seconda generazione della Peugeot 106 caratterizzata da dimensioni leggermente superiori, frutto dell'aumento degli sbalzi anteriore e posteriore, e da un'estetica rinnovata con linee più arrotondate.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1991 - 1995
II Serie	1995 - 2003

1

1. La Peugeot 106, un'utilitaria di grande successo
2. Una 106 del 1995
3. Un modello della seconda serie con tettuccio apribile

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,564
Larghezza ..... m 1,575
Altezza ..... m 1,369

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 760 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 954 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 44 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 10.999.000

306

Produzione 1993 - 2001
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet

Lanciata per sostituire la poco fortunata 309, la Peugeot 306 non riscuote il successo sperato, forse perché il pubblico vede in questo modello una specie di 205 ingrandita. In effetti, nonostante la consulenza della Pininfarina, la 306 ha molti elementi stilistici comuni con la 205. Per questo nel 1997 viene presentata una seconda serie, oggetto di un accurato restyling estetico. Alle berline a due e tre volumi, viene affiancata nel 1994 una cabriolet nel 1998 una station wagon. La 306 viene proposta inizialmente con tre motori a benzina di 1,4, 1,6 e 1,8 litri rispettivamente da 75, 88 e 101 Cv, a cui si aggiungono successivamente un 2 litri a iniezione in quattro versioni con potenze e caratteristiche differenti, un 1,9 litri diesel da 71 Cv e da 92 Cv e quindi un 2 litri common rail da 90 Cv.

1

FOCUS
Un abitacolo spazioso

Costruita su una piattaforma evoluta rispetto a quella della Citroën ZX, la Peugeot 306 ha carreggiate più larghe della ZX e, pur essendo più corta di circa 8 centimetri, ha un passo più lungo di 2 centimetri. Il risultato è una carrozzeria con sbalzi piuttosto ridotti a vantaggio dell'abilità interna.

1. La Peugeot 306, disegnata con la consulenza della Pininfarina
2. La versione cabriolet della 306, che arriva nel 1994

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1993 - 1996
II Serie	1997 - 2001

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,995
Larghezza ..... m 1,689
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.020 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1360 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Lire 19.100.000

206

Produzione Dal 1998
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

1. La Peugeot 206 raccoglie l'eredità della fortunata 205
2. La 206 berlina a tre porte
3. La versione station wagon

La Peugeot 206 è una vettura compatta del segmento B che si impone all'attenzione del pubblico in virtù dell'estetica moderna, caratterizzata dal frontale a forma di grande bocca divenuto poi caratteristico di tutti i modelli Peugeot, e dell'offerta articolata di versioni. Inizialmente è disponibile come berlina a 3 e 5 porte, è in seguito anche come station wagon, quest'ultima riconoscibile per i fari posteriori completamente differenti rispetto a quelli delle altre versioni e per il porta-pacchi sul tetto. Debutta, poi, anche in un'edizione di carrozzeria CC coupé-cabriolet con tetto in acciaio apribile a scomparsa. Nel 2000 la 206 ottiene quattro stelle nelle prove di crash EuroNCAP. La gamma spazia da versioni economiche, equipaggiate con motori a benzina di 1,1 litri, fino ai brillanti modelli sportivi con propulsori di 2 litri bialbero a 16 valvole. Non mancano le motorizzazioni a gasolio, dapprima aspirate a iniezione indiretta, e quindi turbodiesel common-rail (HDi) di 1400 cc da 68 Cv (sviluppato in collaborazione con Ford), 2000 cc da 90 Cv e 1600 cc da 110 Cv. Nel 2003 la Peugeot 206 è oggetto di una leggera rivisitazione della linea e nel 2005 arriva la versione sportiva RC con motore di 2 litri a 16 valvole da 177 Cv. Decisamente più importante è il restyling del 2009, tanto è vero che la vettura cambia anche il suo nome in 206 Plus e si propone come modello intermedio tra la 107 e la 207 di cui riprende il frontale. La 206 Plus viene offerta con un 1100 a benzina da 60 Cv e con il turbodiesel 1400 HDi da 70 Cv.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1998 - 2009
Coupé cabriolet	dal 2001
Station wagon	dal 2002
Plus	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,835
Larghezza ..... m 1,652
Altezza ..... m 1,428

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 910 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1124 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 60 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

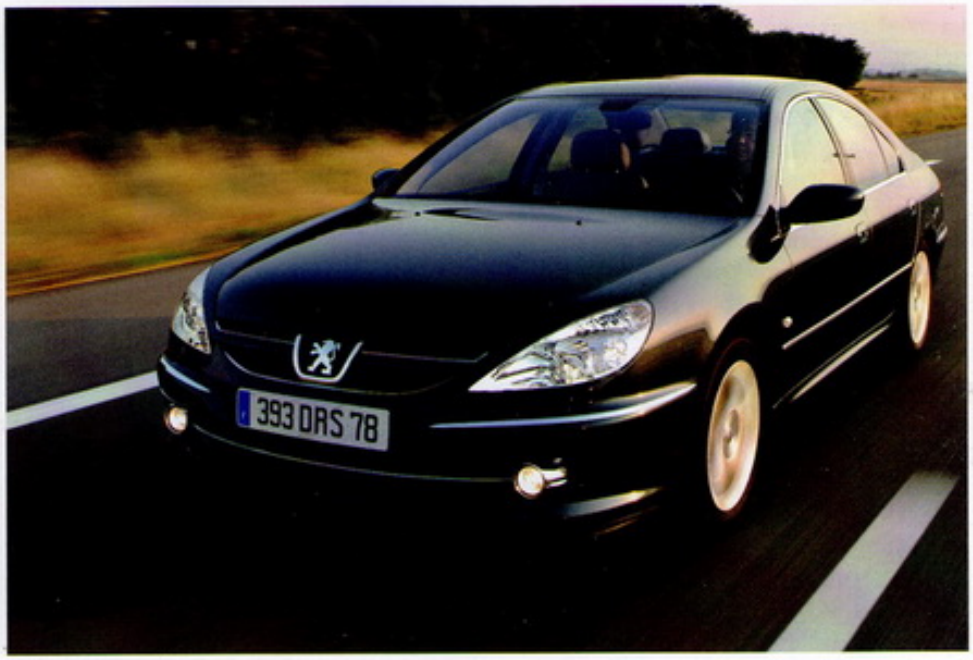
VELOCITÀ MASSIMA ..... 158 km/h

PREZZO ..... Lire 18.950.000

607

Produzione Dal 2000
Carrozzeria Berlina

La 607 si propone come l'alternativa Peugeot nel segmento delle berline di gamma alta. Moderni contenuti tecnologici e un design ricercato sono le carte su cui punta per conquistare il pubblico. Lo schema tecnico è quello da tempo consolidato dal costruttore francese (trazione anteriore, sospensioni anteriori McPherson e posteriori a quadrilateri deformabili), ma le novità vengono dai motori. È equipaggiata, infatti, con un 2,2 litri a benzina da 158 Cv, un 2,2 litri turbodiesel common-rail con filtro anti-particolato da 133 Cv e un V6 di 3 litri da 207 Cv. A cui si affiancano nel 2005 due turbodiesel common-rail, sviluppati in collaborazione con Ford, ovvero un 2,7 litri da 204 Cv e 2,2 litri da 170 Cv. Sui motori a 6 cilindri è opzionale la trasmissione automatica a 6 rapporti.



1

FOCUS
Il motore 2.2 HDi

Il motore 2.2 HDi adottato nel 2005 impiega due turbocompressori. Uno di questi assicura la risposta del motore ai bassi regimi e il secondo entra in azione quando si raggiunge un regime di 2.600 -3.200 giri al minuto. La ridotta inerzia delle giranti riduce i tempi di risposta al momento del loro intervento e assicura una migliore prontezza e maggiore coppia ai bassi regimi.

1. La 607, la berlina della Casa francese proposta nel segmento di gamma alta
2. La Peugeot 607 si caratterizza per il design ricercato
3. La 607, lunga quasi cinque metri, è equipaggiata con un'ampia gamma di motori

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,871
Larghezza ..... m 1,835
Altezza ..... m 1,460

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.380 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2231 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 158 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Lire 68.100.000

307

Produzione 2001 - 2009
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

1. La Peugeot 307, con una carrozzeria ampia a metà strada tra berlina e monovolume, è auto dell'Anno del 2002
2. La versione coupé cabriolet

La 307 è realizzata sullo stesso pianale della precedente 306, ma è dotata di una carrozzeria più ampia e più alta che la pone a metà strada tra una berlina e una monovolume. Questa particolare impostazione e un'indubbia praticità le valgono fra l'altro il premio Auto dell'Anno 2002. La 307 viene prodotta anche con carrozzeria station wagon a 5 porte e coupé-cabriolet CC con tetto in acciaio ripiegabile. La prima, dotata di un originale tetto panoramico in vetro e di gruppi ottici posteriori differenti, accentua la sensazione di una carrozzeria monovolume, mentre la seconda ha un corpo vettura più basso di una decina di centimetri rispetto a quello della berlina che le conferisce un'immagine più slanciata e sportiva. Nel 2005 la gamma è oggetto di un restyling e di un aggiornamento nelle motorizzazioni. L'aspetto più evidente è rappresentato dall'adozione della mascherina con una presa d'aria allargata secondo i nuovi standard stilistici della Casa francese. La gamma delle motorizzazioni benzina e turbodiesel HDI spazia da 1400 cc a 2000 cc con potenze da 75 a 200 Cv.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	2001 - 2008
Station wagon	2001 - 2008
Coupé cabriolet	2003 - 2009

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,202
Larghezza ..... m 1,746
Altezza ..... m 1,510

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 1.141 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1360 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 167 km/h

PREZZO ..... Lire 27.100.000

807

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Monovolume

1. La Peugeot 807, la monovolume della Casa francese nata dalla seconda generazione del programma Eurovan
2. Rimuovendo i sedili posteriori la Peugeot 807 ha una capacità di carico che arriva a 2.948 litri

La 807 è il risultato della seconda generazione del programma Eurovan, frutto di una collaborazione precedentemente avviata tra i gruppi Fiat e PSA nel settore dei veicoli commerciali, per la realizzazione di quattro monovolume con i marchi Citroën, Fiat, Lancia e Peugeot. Poiché la prima generazione aveva portato alla commercializzazione di veicoli troppo simili, le due aziende riprendono in mano il progetto e realizzano quattro nuove vetture dal design più moderno, ma soprattutto maggiormente differenziate tra di loro e dotate di una carrozzeria più lunga a vantaggio dell'abitabilità. Nascono così quattro nuove monovolume, una delle quali è la Peugeot 807, diversificate tra loro soprattutto nella parte frontale. La 807 presenta molte migliorie rispetto alla precedente 806: non solo è più elegante e moderna, ma può contare anche su una meccanica migliorata grazie all'adozione di nuovi propulsori e allo sviluppo di quelli montati sul modello precedente. La 807 non manca di raffinatezze estetiche come il tetto panoramico in vetro suddiviso in tre pezzi e le porte posteriori scorrevoli apribili elettricamente.
La gamma originale delle motorizzazioni comprende una serie di 4 cilindri a benzina di 2000 e 2200 cc, un V6 di 3 litri e un 2 litri turbodiesel common-rail in tre versioni di della potenza di 110, 128 e 170 Cv.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,727
Larghezza ..... m 1,854
Altezza ..... m 1,752

POSTI 5/8

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 26.000

407

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé

La Peugeot 407 è un'automobile di classe medio-alta che nel 2004 sostituisce il precedente modello 406 proponendo un'estetica più personale e sportiveggiante, caratterizzata fra le altre cose dalla grande presa d'aria anteriore. Alla berlina a 4 porte con carrozzeria a tre volumi vengono affiancate prima un'originale station wagon, caratterizzata nelle linea dai montanti posteriori del tetto inclinati e il lunotto avvolgente, e quindi un'elegante coupè. In origine la gamma delle motorizzazioni comprende tre propulsori a benzina di 1800, 2200 e 3000 cc e due turbodiesel common-rail HDi di 1600 e 2000 cc, tutti con distribuzione bialbero a 4 valvole per cilindro. A essi si aggiunge in una fase successiva un V6 turbodiesel di 2,7 litri da 204 Cv sviluppato in collaborazione con la Ford e quindi, nel 2006, il 2,2 litri HDi Fap da 170 Cv. Nello stesso anno il V6 3.0 benzina viene riservato alla coupé. Nell'autunno del 2008 la gamma 407 è oggetto di un restyling che porta con sé alcuni aggiornamenti all'estetica, agli allestimenti ed alle motorizzazioni. Il turbodiesel di 2 litri viene infatti potenziato a 140 Cv e omologato Euro 5.

1

1. La Peugeot 407 nella versione station wagon
2. La 407 coupé: la linea è stata sviluppata autonomamente, senza la collaborazione di Pininfarina

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	dal 2004
Station wagon	dal 2004
Coupé	dal 2006

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,676
Larghezza ..... m 1,811
Altezza ..... m 1,447

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.475 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1749 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Euro 20.700

107

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

Realizzata sulla medesima piattaforma e costruita sulla stessa catena di montaggio della Citroën C1 e della Toyota Aygo, la Peugeot 107 è un'utilitaria con una linea molto più originale e moderna del precedente modello 106, ma con un'immagine meno sportiva e più da citycar. A quest'ultima contribuiscono dimensioni completamente diverse che indicano la 107 come un'automobile pensata per un impiego prevalentemente urbano, essendo più corta di 25 centimetri e più alta di 10 centimetri rispetto alla 106. Nonostante le dimensioni molto contenute, la 107 può contare su una capacità di carico variabile da un minimo di 199 litri ad un massimo di 751 litri e su una buona dotazione di sicurezza certificata dalle 4 stelle ottenute nelle prove Euro NCAP. La Peugeot 107 è prodotta con carrozzeria berlina a 3 e a 5 porte (omologate entrambe per 4 posti) e con due differenti motorizzazioni: un 3 cilindri a benzina di 1 litro di cilindrata di produzione Toyota e un 4 cilindri turbodiesel common-rail HDi di 1398 cc da 54 Cv di produzione PSA. Oltre con il classico cambio manuale a 5 marce, è disponibile anche con il cambio automatizzato 2Tronic a 5 rapporti. Alla fine del 2008 la Peugeot

1

1. La Peugeot 107, la city car della Casa del Leone
2. Il piccolo portellone posteriore è in cristallo
3. Gli interni della vettura

107 viene sottoposta a un leggero restyling che nella linea interessa soprattutto la parte frontale, resa più aggressiva grazie a una mascherina ridisegnata, ma anche la coda. Mentre gli interni vengono rivisti e aggiornati con nuovi rivestimenti.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,430
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,470

POSTI 4

PORTE 3/5

PESO ..... 865 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 998 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 68 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 157 km/h

PREZZO ..... Euro 8.800

1007

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Monovolume

1. La 1007, monovolume compatta Peugeot disegnata in collaborazione con Pininfarina
2. L' ampio portellone permette di accedere facilmente al vano di carico
3. Gli interni della 1007: il sedile del passeggero si trasforma in tavolo

1

Dalla collaborazione tra il Centro Stile Peugeot e la carrozzeria Pininfarina nasce la 1007, una vettura compatta dalle linee spigolose e squadrate, con cui la Casa del Leone debutta nel segmento delle monovolume da città. Per questo modello i progettisti sviluppano un frontale che riprende alcune vigenti tendenze stilistiche della marca francese (come, ad esempio, l'ampia bocca e i proiettori allungati), ma anche soluzioni innovative e anticonformiste come le due porte laterali scorrevoli ad apertura elettrica che permettono di accedere sia ai posti anteriori che a quelli posteriori. Un'altra particolarità della Peugeot 1007 è il kit Cameleo che permette di personalizzare gli interni, sostituendo alcuni pezzi originari con altri di colore diverso. Non mancano soluzioni pratiche che consentono di sfruttare meglio lo spazio interno. Non è solo possibile trasformare in un tavolino il sedile del passeggero anteriore ribaltandone semplicemente lo schienale ma, grazie alla maggiore corsa di regolazione, si può anche liberare uno spazio supplementare di carico. Progettata per un impiego prevalentemente urbano, la Peugeot 1007, riceve inizialmente due propulsori a benzina (un monoalbero a 2 valvole per cilindro di 1,4 litri da 75 Cv ed un bialbero a 16 valvole 1,6 litri da 110 Cv) ed un turbodiesel common rail di 1400 cc a 2 valvole per cilindro da 70 Cv che, pur privilegiando essenzialmente i consumi, garantiscono la vivacità necessaria per consentire questa monovolume compatta di disimpegnarsi con facilità nel traffico cittadino. Nel 2006 la gamma delle motorizzazioni si arricchisce con un 1,4 litri benzina bialbero a 4 valvole per cilindro da 88 Cv e l'anno seguente di un 1600 turbodiesel common-rail da 110 Cv. In alternativa al cambio manuale a 5 marce sulle versioni di 1,6 litri è disponibile il cambio automatizzato 2Tronic utilizzabile sia in modo manuale sequenziale che automatico a controllo elettronico.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,730
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,620

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 1.225 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1360 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h

PREZZO ..... Euro 14.600

207

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé cabriolet

1.La Peugeot 207, naturale evoluzione dei precedenti modelli 205 e 206
2. La versione CC coupé cabriolet
3. La 207 nell'allestimento station wagon

Al salone di Ginevra del 2006 la Peugeot presenta la 207 che è in pratica la naturale evoluzione dei precedenti modelli 205 e 206. Rispetto a quest'ultima la 207 ha una carrozzeria più lunga di 19,5 centimetri, più larga di 6,8 centimetri e più alta di 4,4 centimetri come è tendenza sempre più diffusa per le automobili piccole. Il design della carrozzeria riprende però quello delle altre Peugeot e anche la 207 è caratterizzata nella parte frontale dalla mascherina forma di grande bocca. Questa vettura viene proposta inizialmente nella versione berlina a 3 e 5 porte con tre propulsori a benzina di cilindrata compresa tra 1,4 e 1,6 litri e altrettanti motori turbodiesel, muniti di filtro anti-particolato, anch'essi di 1400 e 1600 cc (quest'ultimo disponibile in due versioni con potenze di 90 e 110 Cv). In seguito la gamma si arricchisce di nuove motorizzazioni tra le quali spicca un 1,6 litri turbo benzina ad alta pressione THP (Turbo Haute Pression) da 150 Cv che la Casa francese realizza in collaborazione con la Bmw. All'inizio del 2007 viene introdotta la versione 207 CC, una coupè/cabriolet con tetto metallico ripiegabile, caratterizzata da una linea slanciata con il parabrezza molto inclinato all'indietro per ridurre al minimo lo sviluppo longitudinale del tetto ripiegabile e sottolineare maggiormente il carattere sportivo della vettura. Nello stesso anno la gamma della Peugeot 207 si completa con la versione sportiva GTi da 175 Cv ma anche con una originale station wagon, caratterizzata esteticamente dal montante posteriore del tetto inclinato al contrario e da un lunotto molto avvolgente. Una caratteristica funzionale della 207 SW è la modularità dell'abitacolo dove i sedili possono assumere molteplici posizioni a seconda delle esigenze di spazio e dove è possibile addirittura eliminare del tutto il divanetto posteriore facendolo sparire nel pavimento.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	dal 2006
Coupé cabriolet	dal 2007
Station wagon	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,030
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,472

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 1.214 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1360 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Euro 11.500

4007

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Suv

Il salone di Ginevra del 2007 vede il debutto del primo Suv della Peugeot. Sviluppata in collaborazione con Mitsubishi, la 4007 condivide, come la Citroën C-Crosser, la piattaforma e la meccanica della Mitsubishi Outlander. Nondimeno su questa base il centro stile Peugeot elabora una carrozzeria la cui linea presenta elementi originali: specialmente nella parte anteriore. Gli ampi passaruota e la notevole altezza da terra (174 millimetri) conferiscono alla 4007 la tipica immagine aggressiva dei Suv moderni. Capace di affrontare anche fondi stradali critici, la vettura è equipaggiata con un propulsore 2,2 litri turbodiesel common rail con turbina a geometria variabile da 160 Cv sviluppato in collaborazione con la Ford e abbinato a un cambio manuale a 6 marce e alla trazione integrale "on demand".

1

FOCUS
La trazione integrale

La trasmissione integrale "on demand" permette al guidatore della Peugeot 4007 di selezionare tre differenti modalità di marcia: a 2 ruote motrici (trazione anteriore per strade asfaltate); a 4 ruote motrici (trazione integrale per situazioni nelle quali si richieda una maggiore aderenza); bloccaggio del ripartitore centrale (per assicurare la motricità alle quattro ruote).

1. La 4007, il primo Suv della Peugeot
2. La Peugeot 4007 condivide la meccanica con la Mitsubishi Outlander
3. Un particolare del portellone sdoppiato

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,635
Larghezza ..... m 1,805
Altezza ..... m 1,670

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.825 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 ..... 200 km/h

PREZZO ..... Euro 33.500

308

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé cabriolet

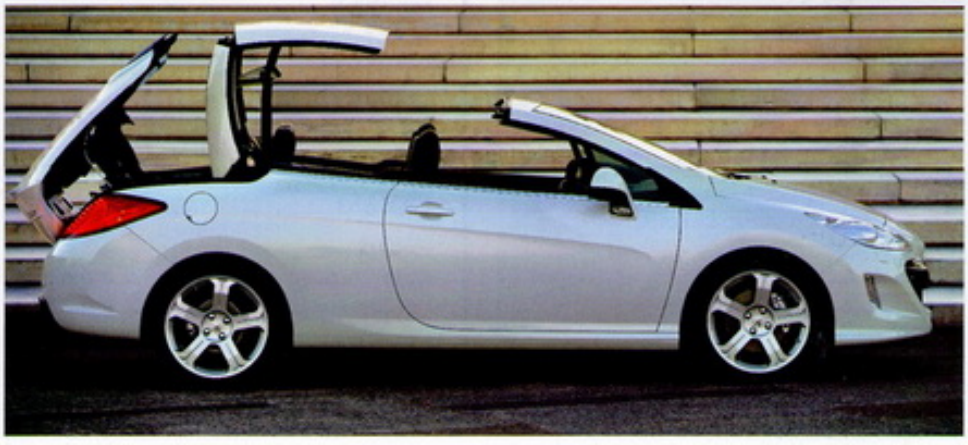
La Peugeot 308 riprende nell'impostazione il precedente modello 307 di cui conserva l'abitacolo alto e spazioso, ma anche il pianale opportunamente modificato ed evoluto in funzione della sicurezza fino a farle guadagnare le 5 stelle EuroNCAP. La carrozzeria si presenta più aggressiva di quella della 307 ed è caratterizzata da una coda più sporgente per aumentare la capienza del bagagliaio. Alla berlina a 5 porte vengono affiancate nella prima metà del 2008 una 3 porte, la versione GT con un motore di 1,6 litri turbo a benzina e una station wagon, realizzata sul pianale della berlina allungato di 10 centimetri, con tre file di sedili e un tetto in cristallo. Al salone di Parigi dello stesso anno viene infine presentata la 308 CC coupé cabriolet che propone per la prima volta su una Peugeot il sistema Airwave per riscaldare il collo degli occupanti, consentendo di viaggiare a tetto aperto anche durante la stagione fredda. Viene proposta con tre motori a benzina: un 1,4 litri da 95 Cv, un 1,6 da 120 Cv e il THP turbo nelle versioni da 150 Cv e 175 Cv, frutto della collaborazione con la Bmw. Oltre a un 1600 cc turbodiesel da 90 e 110 Cv e un 2 litri turbodiesel da 136 Cv prodotti in collaborazione con Ford.

1

1. Il modello a tre porte della Peugeot 308
2. Nella versione coupé cabriolet il tettuccio rigido si richiude nel bagagliaio

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina a 5 porte	dal 2007
Berlina a 3 porte	dal 2008
Station wagon	dal 2008
Coupé cabriolet	dal 2008


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,276
Larghezza ..... m 1,815
Altezza ..... m 1,498

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 1.262 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1397 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 182 km/h

PREZZO ..... Euro 14.650

3008

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Crossover

La 3008 è una crossover sviluppata sulla stessa piattaforma della 308. Nella linea riprende il family feeling della Casa francese. Sviluppata all'insegna della praticità, nell'abitacolo è in grado di accogliere 5 persone e tra le diverse soluzioni specifiche offre un portellone posteriore diviso in due elementi, mentre il bagagliaio è modulabile e a seconda delle esigenze ha una capacità di carico che arriva fino a 1.241 litri. All'esordio sul mercato è disponibile con due motorizzazioni a benzina, ovvero un 1,6 litri da 120 Cv e un 1,6 litri sovralimentato THP (Turbo Haute Pression) da 150 Cv e tre turbodiesel HDI della potenza di 110, 150 e 163 Cv. La trazione è anteriore e dispone di un innovativo controllo elettronico Grip Control per ottimizzare l'efficacia della motricità a seconda del fondo stradale.

1

1. La Peugeot 3008, la crossover della Casa transalpina
2. Il posto guida della 3008

2

FOCUS
3008 HYbrid4

Innovativa nelle forme ma anche nei contenuti, la 3008 è la prima vettura del gruppo PSA Peugeot-Citroën a essere disponibile (a partire dalla primavera del 2011) nella variante ibrida HYbrid4. Quest'ultima è equipaggiata con un turbodiesel da 163 Cv e con un motore elettrico da 27 Kw (37Cv) collegato alle ruote posteriori in modo da ottenere la trazione integrale.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6 120 Cv	dal 2009
1.6 THP 150 Cv	dal 2009
1.6 HDI 109 Cv	dal 2009
2.0 HDI 150 Cv	dal 2009
2.0 HDI 163 Cv	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza .... m 4,365
Larghezza .... m 1,837
Altezza .... m 1,639

POSTI 5

PORTE 5

PESO .... 1.474 kg

MOTORE
Alimentazione .... benzina
Cilindrata .... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza .... 120 Cv

TRAZIONE .... anteriore

CAMBIO .... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA .... 185 km/h

PREZZO .... Euro 22.150

5008

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Monovolume

La monovolume media Peugeot 5008 fa la sua prima apparizione ufficiale al salone di Francoforte del 2009. Rappresenta l'interpretazione Peugeot del concetto già espresso dalla Citroën con la C4 Picasso. La linea è caratterizzata da una buona aerodinamica (Cx 0,29) e da ampie superfici vetrate (5,77 metri quadri). Gli interni sono improntati alla massima flessibilità, in grado di accogliere 7 persone e con una capacità di carico fino 2.506 litri. Non mancano a bordo soluzioni avanzate, come l'Head Up Display, il Distance Alert e il sistema antipattinamento intelligente Snow Motion. La vettura è proposta con un motore a benzina di 1600 cc disponibile nelle versioni da 120 Cv e da 156 Cv e con due turbodiesel di 1,6 e 2 litri con potenze comprese tra 110 e 163 Cv.

1

FOCUS
Distance Alert

Distance Alert è un sistema che aiuta a rispettare la distanza di sicurezza. Utilizza un radar montato nella parte anteriore e misura la distanza in secondi tra la Peugeot 5008 ed il veicolo che la precede. La distanza di attivazione dell'allarme può essere impostata attraverso pulsanti sulla plancia; il sistema tuttavia non interviene direttamente nella marcia della vettura.

1. La 5008, la monovolume media Peugeot
2. Nei poggiatesta dei sedili anteriori possono essere integrati dei monitor per i passeggeri posteriori
3. I sedili posteriori sono disposti su due file

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,529
Larghezza ..... m 1,837
Altezza ..... m 1,636

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.399 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1598 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Euro 21.500

Phänomen

Zittau
Germania
1888 - 1927

La Phänomen è un'azienda tedesca famosa per i suoi veicoli a tre ruote Phänomobil, rimasti in produzione sino al 1926. Gustav Hiller, fondatore dell'azienda, pensa di costruire, sulla base di una motocicletta un veicolo comodo e leggero che può offrire un confort migliore rispetto ad una motocarrozzetta. Per la progettazione delle Phänomobil è fondamentale la collaborazione, nel 1907, con l'ingegner Hüttel, già realizzatore di una vettura a tre ruote. Le Phänomobil subiscono negli anni un'evoluzione in termini di prestazioni, i primi modelli non superano i 50 chilometri orari e montano motori a 2 cilindri, mentre l'ultima serie di torpedo del 1912 prevede un motore a 4 cilindri che supera i 60 chilometri orari. Nel 1911 la Phänomen comincia a produrre autoveicoli di tipo tradizionale, ma con scarso successo fino a metà degli anni Venti, quando la direzione tecnica dell'azienda passa sotto il controllo del figlio di Hiller. A causa delle crisi economiche dell'industria automobilistica tedesca a metà degli anni Venti la produzione delle vetture cessa definitivamente.

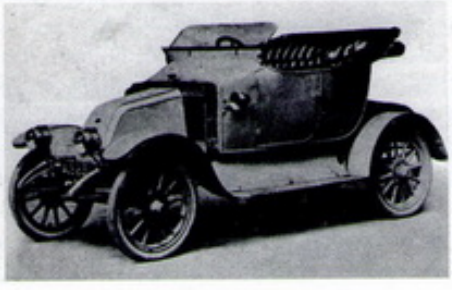
Una Phänomen Type 412 15-60 Ps con carrozzeria tourer

Phoenix

Londra
Inghilterra
1900 - 1925

La Phoenix è una piccola azienda inglese che nasce nel 1900 per volontà di J. Van Hooydonk, originario di Bruxelles. Nel 1902 vengono realizzati i primi modelli di auto a tre ruote con sedili in vimini noti come Trimos. La produzione di auto inizia con l'arrivo in azienda di A. E. Bowyer-Lowe, che, sulla base di una vetturetta leggera sviluppa la prima Quadcar che lancia nel 1906. Con Bowyer-Lowe la Casa di J. Van Hooydonk attraversa un momento d'oro, presenta nel 1909 due modelli: la 8/10 HP con motore Minerva di 1272 cc e la 10/12 HP di dimensioni maggiori, prima anch'essa con motore Minerva di 1,4 litri e poi con motore Imperia di 1,9 litri. Il trasferimento nei più moderni stabilimenti di Letchworth nello Hertfordshire, nel 1911, permette al progettista Bowyer-Lowe, di dotare le auto Phoenix di propulsori costruiti in casa. La crisi del '29 porta la Casa di Letchworth a sospendere la produzione e ad allontanare Bowyer-Lowe. Nel 1923 viene presentata la 12/25 HP con motore e cambio Meadow, ma due anni dopo la Phoenix Motors è costretta a chiudere.

Una Phoenix del 1912 a due posti, con motore 11,9 Hp realizzato dalla Casa stessa



Piaggio

Pontedera (Pisa)
Italia
1946

LA CURIOSITÀ
Il progetto P3

L'esplorazione del settore delle quattro ruote da parte del reparto ricerca e sviluppo della Piaggio non si esaurisce con la Vespa 400. Poco dopo l'uscita della vetturetta riprendono infatti gli studi per un veicolo agile destinato alla mobilità urbana e a corto raggio. In tal senso l'ingegner Carlo Doveri, già a capo del progetto Vespa 400, elabora un accurato studio dal nome in codice P3. Il progetto prevede la realizzazione di un originale veicolo (nella foto) lungo due metri e settanta e largo un metro e trenta centimetri, dimensioni nettamente inferiori quindi a quelle delle utilitarie dell'epoca di casa Fiat come la 600 o la 500. Inoltre gli interni sono accuratamente studiati per offrire la massima abitabilità ai due occupanti. Tutto è progettato all'insegna dell'ottimizzazione, dal bagagliaio alla posizione degli ammortizzatori fino alle due portiere laterali di tipo scorrevole. La scelta della motorizzazione, secondo l'ufficio progetti, potrebbe ricadere su un propulsore bicilindrico con raffreddamento a liquido e potenza di venti cavalli, in grado così di superare i limiti di quello montato sulla Vespa 400. Il progetto della P3 resta però solo un prototipo (viene prevista anche una versione con abitacolo apribile), poiché nel marzo del 1996 l'allora presidente della Piaggio, Umberto Agnelli, esprime perplessità anche alla luce del successivo rinnovamento della Fiat 500.

Soddisfare il bisogno di mobilità degli italiani. Con questa premessa il 24 aprile del 1946 viene depositato negli uffici di Firenze il brevetto del motociclo Vespa, frutto dell'ingegno di Corradino D'Ascanio e della lungimiranza di Enrico Piaggio. L'Italia esce in condizioni precarie della Seconda guerra mondiale con una grande forza di volontà per ricostruire e riprendere una vita normale e la Vespa rappresenta il primo passo della Casa toscana a favore di una mobilità di massa. L'anno successivo il progetto si amplia e dagli stabilimenti di Pontedera esce l'Ape, veicolo a tre ruote poi declinato in varie versioni (risciò, cassone, taxi, calessino). Il logico passo successivo è quindi una vera auto a quattro ruote fedele alla filosofia Piaggio, ovvero semplice, affidabile ed economica. In questa direzione si muovono i manager della Casa di Pontedera, che osservano con attenzione cosa offre il mercato delle vetturette economiche all'estero. Sono gli anni della Glas Goggomobil in Germania, 4CV Renault e 2CV Citroën in Francia, o Dyna Panhard in Belgio, auto semplici e non troppo costose con cui la Piaggio deve confrontarsi. Inoltre esiste un patto di non belligeranza con la Fiat, in cui le due Case si impegnano a non invadere i rispettivi settori di competenza. Al termine di approfonditi studi, l'ingegner D'Ascanio dà ancora prova del suo estro creativo: la piccola auto Piaggio si chiama Vespa 400 e viene costruita in Francia, nello stabilimento della consociata A.C.M.A. di Fourchambault, dove già si produce lo scooter, senza essere mai in vendita in Italia. Nel settembre del 1957 la Vespa 400 viene presentata ufficialmente a Montecarlo, e poco dopo esposta al salone di Parigi. È una vettura compatta, elegante, definita 2+2 ma in realtà i posti veri sono due, quelli anteriori, e la panchetta posteriore può accogliere due bambini o dei bagagli. Il propulsore è un bicilindrico di 393 cc a due tempi raffreddato ad aria, collocato posteriormente, con cambio a tre rapporti (seconda e terza sono sincronizzate), più retromarcia. Con una potenza di 14 Cv la Vespa 400, lunga 285 cm e larga 127, può raggiungere una velocità massima di 90 chilometri orari. Nella sua semplicità è equipaggiata di tutto il necessario con tanto di riscaldamento, e nelle belle giornate il tetto apribile consente di vivere l'ebbrezza di una cabriolet. In Francia il prezzo della versione Tourisme è di 345.000 franchi e con 20.000 franchi in più si può acquistare il più rifinito modello Luxe. Robusta e affidabile, la vetturetta partecipa nel 1959 alla ventottesima edizione del Rally Internazionale di Montecarlo suscitando l'ammirazione dei presenti. La Vespa 400 viene fabbricata fino al 1964, in 30.000 unità. Attualmente la Piaggio dispone di una completa gamma di veicoli commerciali che oltre all'Ape comprende i modelli Quargo e Porter disponibili con alimentazione a benzina, diesel, elettrica o bifuel.

La Vespa 400 in occasione della sua presentazione, avvenuta nel 1957

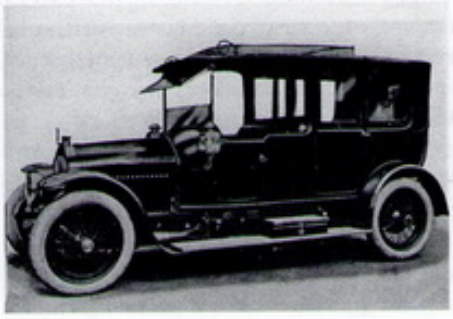
(M. R.)

Pic Pic

Ginevra
Svizzera
1904 - 1924

Le Pic Pic sono automobili della Piccard et Pictet, azienda che nasce in Svizzera nel 1904. Il primo approccio con il mondo dell'automobile avviene quando nel 1904 i fratelli Dufaux di Ginevra contattano gli industriali concittadini Paul Piccard e Lucien Pictet per una produzione di auto da competizione. Solo nel 1905 la Société d'Automobiles di Ginevra (S.A.G.) incarica Piccard e Pictet di costruire auto in serie, così vengono messe in commercio vetture con il marchio SAG fino al 1910 e in seguito con il nome Pic Pic. La Casa di Ginevra costruisce vetture molto ben rifinite, all'altezza delle migliori marche europee al punto di essere definite le Rolls Royce svizzere, dalle buone prestazioni generali, e con velocità massima di 100 chilometri orari. Nel dopoguerra le vendite calano progressivamente per la forte concorrenza delle maggiori industrie automobilistiche fino a portare Piccard e Pictet al fallimento nel 1920. La produzione delle Pic Pic passa alla Gnome et Rhône e l'ultimo modello viene presentato al salone di Ginevra nel 1924.

Una Pic Pic del 1913 con motore 30-40 Hp e allestimento limousine



Pick

Stamford
Inghilterra
1898 - 1925

Breve ma ricca di particolarità è la storia della Pick, che nasce a Stamford alla fine dell'Ottocento, quando la contea di Lincolnshire è già un centro importante dell'industria meccanica inglese. Il nome della Casa deriva da quello del suo fondatore, Jack Pick, che inizia la sua attività quasi per hobby: monta in una piccola officina, un motore monocilindrico a benzina su una carrozzella. La vetturetta che Jack Pick assembla, quasi per gioco, ha un enorme successo, tanto che nel 1900 l'azienda ne commercializza una versione che assomiglia più a un'autovettura che a un calesse. Da 1901 al 1908 le vetture che escono dalla Casa di Stamford subiscono principalmente trasformazioni estetiche, mentre per quanto riguarda il motore si passa dall'obsoleto monocilindrico a un nuovo quattro cilindri che sviluppa una potenza di 14 Cv. Nel 1923 la Pick presenta l'ultima auto prima della chiusura, una sportiva biposto che supera i 100 chilometri orari. Nonostante l'ottima qualità della vettura, le vendite non hanno il successo sperato e nel 1925 l'azienda di Jack Pick chiude i battenti.

Una vettura sportiva Pick a due posti con motore 22,5 Cv

Pierce-Arrow

Buffalo
Stati Uniti
1900 - 1938

La Pierce-Arrow è una Casa automobilistica americana, che nasce a Buffalo nello Stato di New York, a opera di George N. Pierce, inizialmente per produrre biciclette e in seguito per la costruzione di un'automobile con alimentazione a vapore. Nel 1904 Pierce decide di concentrare la produzione su grandi e lussuose automobili che si dimostrano essere il suo prodotto più riuscito e diventano noti come Great Arrow, macchine solide e potenti, che guadagnano il favore del pubblico con la partecipazione a varie competizioni. La Pierce-Arrow diviene uno *status symbol*: star di Hollywood e i reali di varie nazioni ne posseggono almeno una. Inoltre sono le prime automobili ufficiali della Casa Bianca. Nel 1933 l'azienda produce la Silver Arrow, una vettura dall'aspetto avveniristico, che monta un motore a 12 cilindri in grado raggiungere i 185 chilometri orari. Viene presentata al New York Auto Show, ottiene un buon successo di pubblico e di stampa, ma a causa del prezzo elevato la Silver Arrow rimane di fatto una concept car. La Pierce-Arrow chiude definitivamente nel 1938.

La Silver Arrow del 1933, auto ambiziosa mai entrata in produzione

Pininfarina

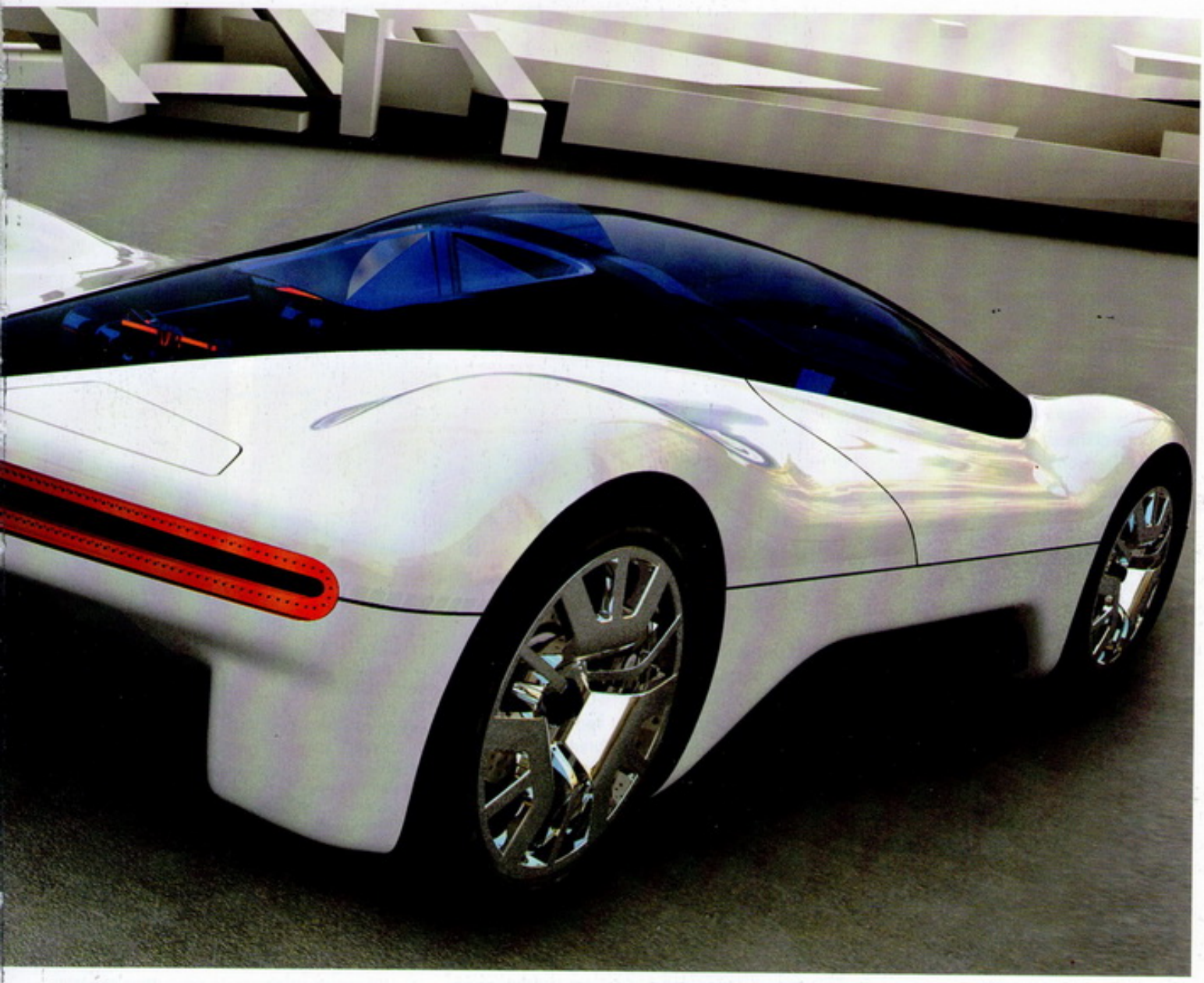
Torino, Italia 1930

La Maserati Birdcage 75th, concept realizzata da Pininfarina nel 2005 per festeggiare il suo settantacinquesimo anno di vita

È una gestazione lunga più di trent'anni quella che precede la nascita della Pininfarina nella Torino che cambia pelle e affronta il Novecento decisa a rifarsi della delusione per la perdita del rango di capitale politica dell'Italia inventandosi quello nuovo di capitale dell'automobile. Le radici affondano nella provincia ma la storia è tutta torinese e rientra in quello spartito scritto dai capitani d'industria che in quel *finis terrae* che è il Piemonte sabaudo-deamicissiano-salesiano trasformano le caserme in fabbriche con la tenacia di chi insegue l'eccellenza dei numeri uno. Giovanni Battista Farina, capostipite della dinastia, appartiene a questa terra e a quasta categoria di uomini. Decimo di unidici figli, nasce il 2 novembre 1893 da una famiglia povera che si è trasferita a Torino da Cortanze d'Asti per sottrarsi alla miseria di un lavoro nei campi che non dà di che vivere.

LA GIOVINEZZA DI "PININ"

Quando comincia a lavorare nella carrozzeria del fratello Giovanni, "Pinin", diminutivo del diminutivo piemontese di Giuseppino ma soprattutto un vezzo legato al suo essere il più piccolo della famiglia, ha appena dodici anni. Entra a bottega perché quello è il percorso di chi non dispone di mezzi per studiare. Ma ha una passione per le automobili che coltiva sin da quando lo portavano in corso Duca d'Aosta a vedere arrivare le carrozze da Mirafiori che non era allora la fabbrica Fiat ma una delle tante residenze teatro dei capricci morganatici nemmeno tanto segreti dei re Savoia.
Racconta nelle sue memorie raccolte da Ernesto Caballo: «C'erano tonneaux, landaux e landaulets, berline, coup trilbury. Non mancavano le brisca con la cassa di vimini, il mantice e la bagagliera». E s'intuisce che il ragazzo ha un interesse che rassomiglia a un destino.
Gli inizi presso gli Stabilimenti Industriali Farina del fratello Giovanni lui li chiama "garzonato" per dire che si doveva imparare partendo dai lavori più umili e senza concedersi capricci. Apprende tutto ciò che si deve sulle carrozzerie e sul loro disegno, ma questo apprendistato è anche l'occasione per conoscere Felice Nazzaro, Vincenzo Lancia, Alessandro Cagno, Wagner e altri corridori della Fiat di cui sente parlare da bambino. Li ammira e conta di emularli ma per ora deve accontentarsi di incontrarli, limitandosi a fare bene il lavoro di costruzione dei baquet, che più tardi si chiameranno sedili anatomici.
Insomma fa il seggiolaio, come si dice allora, ma sta nell'ambiente e questo per lui è una grande soddisfazione. Può imparare e sognare qualcosa che col tempo diventerà realtà.
Nel 1910 comincia a frequentare la Fiat che all'epoca ha sede in Corso Dante. L'anno successivo in una Torino che canta "Tripoli bel suol d'amore" proprio la Fiat mette in cantiere una 1847 cc e chiede a Giovanni Farina di collaborare. «Pinin è il nostro disegnatore, se ne interessi lui», fa sapere Giovanni. E lui lo fa cominciando col mettere in discussione l'idea che la carrozzeria potesse essere nient'altro che un involucro per gli organi meccanici. La torpedo Zero della Fiat è il suo banco di prova. Gli assegnano il compito di disegnare il radiatore, ma deve vedersela con almeno una dozzina di concorrenti per lo stesso pezzo e tra questi c'è anche la Casa madre. Alla fine viene scelto il suo e a decidere è nientemeno che Giovanni Agnelli. Dopo il radiatore anche la carrozzeria viene assegnata ai Farina e Pinin, non ancora ventenne, è il più giovane del team. Forse anche il preferito dal curatolo Agnelli. La Prima guerra mondiale con il suo strascico di tensioni sociali lascia l'economia del Paese sfiancata. Tra qualche partita di bocce con gli operai dell'azienda di famiglia e quello che lui chiama "il vizio dell'automobile", per dire la voglia di competizioni con vetture messe assieme alla bella e meglio, Pinin nella primavera del 1920 fa un viaggio in America.
Un passaggio istruttivo che già prefigura pro-



getti importanti. A consigliarlo e a incoraggiarlo in questa esperienza c'è come altre volte la madre, una figura che gioca un ruolo importante nella vita di Pinin. I lontani parenti di Cortanze a Brooklyn e poi Boston, Washington e, naturalmente, Detroit con la Ford, il Modello T e la catena di montaggio che all'epoca è una novità rivoluzionaria. L'incontro con Henry Ford è memorabile per quel giovane che è una spugna nell'assorbire tutto ciò che ritiene possa incrociare col suo futuro di carrozziere. Al salone di Parigi del 1926 l'azienda Farina espone lo spider cabriolet Lambda che viene accolto favorevolmente dalla stampa. Pinin entra nel mondo dell'auto francese dove conosce Louis Renault, Jean Pierre Peugeot, André Citroën e Bugatti, "che con gli ospiti italiani parlava milanese".

L'AZIENDA DI FAMIGLIA

Sposato da cinque anni con la signora Rosa, Copasso è andato ad abitare con la famiglia in via Ricasoli dalle parti del Lungodora nella casa che è stata già del celebre tenore torinese Francesco Tamagno. Nell'anno del salone di Parigi nasce Sergio, secondogenito dopo Gianna. Nello stabilimento di Corso Tortona il lavoro assieme ai fratelli procede alla meglio e dove, prima di chiudere la collaborazione, vengono carrozzate una Rolls Royce e un coupé limousine a sei posti Lambda per Arturo Toscanini. Intanto matura l'idea del distacco dall'azienda di famiglia, che non è traumatico. Il fratello Carlo rimane con Giovanni e lui, Pinin, mette su fabbrica da solo. L'indirizzo è in Corso Trapani 107. Una foto d'epoca mostra lo stabilimento con la scritta Pinin Farina. Nel giugno del 1930 una rivista dell'automobile scrive: "Il popolare nomignolo Pinin, onde la Torino automobilistica unicamente si serve per designare Battista Farina, sta per acquistare ufficiale diritto di cittadinanza in Italia in

Pininfarina

seguito alle recenti sistemazioni sociali che portarono alla creazione appunto della società anonima Carrozzeria Pininfarina". A quell'epoca la Lancia ha ventiquattro anni e la Fiat trentuno in una Torino che si è già data una dimensione industriale. La produzione della Fiat è concentrata al Lingotto, al quale entro pochi anni si affianca la grande Mirafiori. La Lancia è attiva in Borgo San Paolo a poche centinaia di metri, dove si va appunto a installare la Pinin Farina. In Italia è ancora lontana la motorizzazione di massa e questo in qualche modo favorisce la neonata azienda nella ricerca di una produzione stilisticamente raffinata.
Pinin ha alle spalle l'esperienza maturata assieme ai fratelli, ma adesso può fare e rischiare di testa sua. La cifra iniziale di quest'azienda sarà quella dell'eleganza e della ricerca di soluzioni sempre nuove sul piano della forma, e sarà quella che la contraddistinguerà nel tempo. Non è un caso che subito nella sua clientela può vantare Case regnanti ed esponenti di spicco del mondo politico, industriale e artistico. E naturalmente c'è spazio anche per qualcosa che rassomiglia alla leggenda.

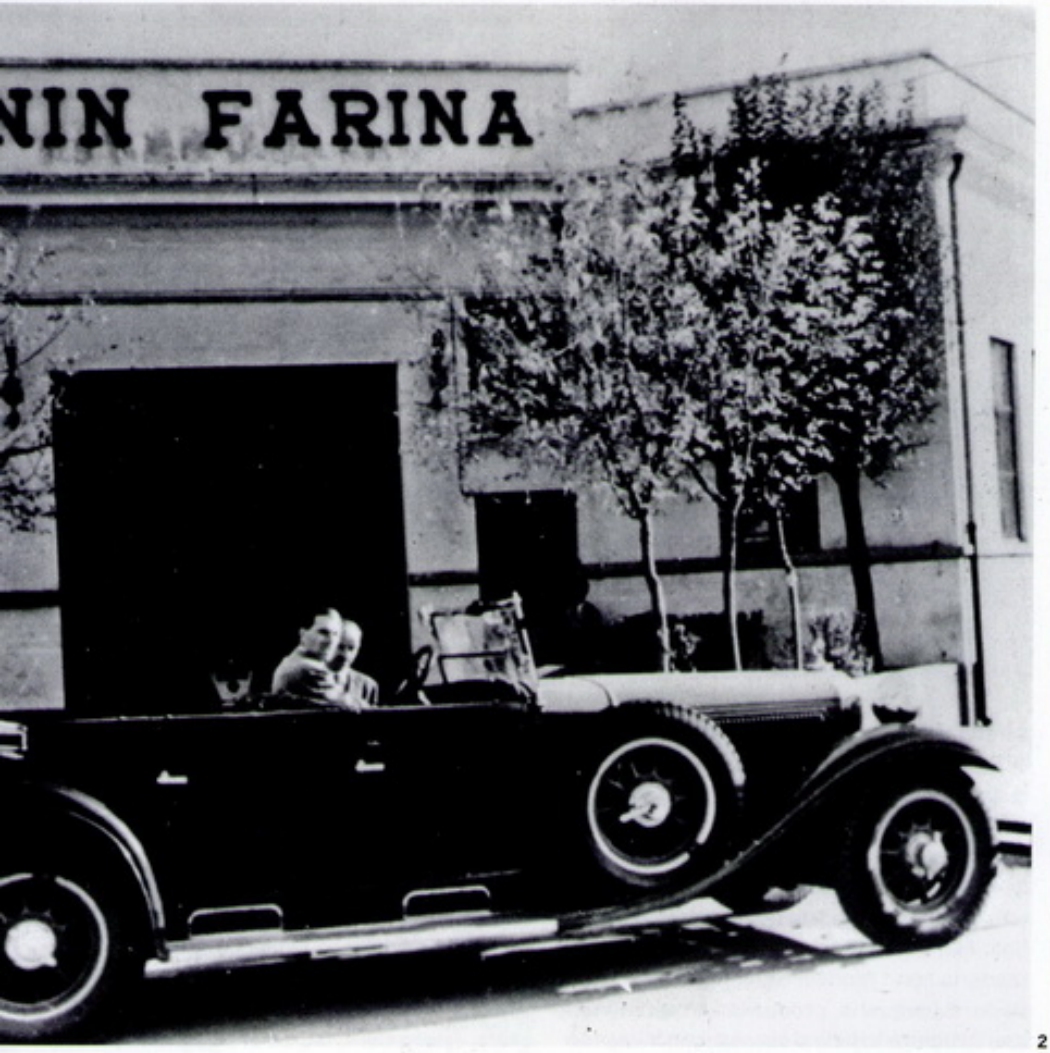
GLI ANNI TRENTA E LA GUERRA

Nel 1931 il maraja di Orchna incarica Pinin di carrozzargli una Cadillac, che risponde con una sontuosa spider, un lusso inaccessibile anche ai più facoltosi magnati del tempo. Il prototipo viene realizzato e ha una vita piuttosto tormentata prima di essere restituito alla gloria. C'è anche questo nella storia delle origini del prestigioso atelier del car design, che però affianca a queste eccentricità un sano pragmatismo torinese.
Nei primi anni Trenta Pinin si mette in evidenza rispondendo alla richiesta delle fabbriche italiane di automobili le quali ricorrono con sempre maggiore frequenza alle speciali carrozzerie in piccola serie. È di questo periodo una splendida Alfa Romeo 8C 2300 Coupé Victoria che avvia una lunga e proficua collaborazione con la casa milanese: presto ci sarà una versione sportiva 8C 2900.
Nel 1936 agli stabilimenti di Corso Trapani viene realizzata la Lancia Aprilia Aerodinamica, vettura destinata alle competizioni ma con una impostazione che sopravviverà a lungo nel tempo: ha un Cx pari a 0,40, veramente rivoluzionario per quei tempi. Scorrendo l'album di famiglia della Pininfarina si può cogliere come un filo sottile che lega tutta la produzione degli anni Trenta, sempre all'insegna dell'eleganza e del nuovo. La Lancia Aprilia Cabriolet, la seconda Rolls Royce Phantom dopo quella costruita per il marchese Demetrio Imperiali e poi l'aerodinamico coupé Astura tipo "Bocca" che negli anni Sessanta andrà a impreziosire la Collezione Pininfarina dopo essere stata recuperata in Inghilterra. Alla Mostra dell'Autarchia del 1938 viene presentata una cabriolet realizzata su telaio Alfa Romeo 6C 2300 e c'è anche un'Alfa Romeo in versione sportiva costruita appositamente per la visita del re d'Italia a Tripoli. Allo stesso periodo appartengono la spider Alfa prodotta su commissione del conte Del Pero e la Lancia Aprilia del 1939 con tetto apribile, costruita in piccola serie.
Alla vigilia della Seconda guerra mondiale l'azienda conta cinquecento dipendenti e sforna 800 vetture all'anno. Poi subisce il destino comune a molte imprese, nel senso che per sopravvivere è costretta a lavorare per l'industria bellica producendo sedili per gli aeroplani Fiat G 12. Nel 1943, per sottrarle ai rischi delle incursioni aeree, le officine vengono trasferite a Montechiaro d'Asti. E due anni più tardi per per un breve periodo Pinin Farina si adatta a produrre cucine economiche per poter difendere un apparato produttivo che presto tornerà alla sua originaria missione.

1. Battista "Pinin" Farina con Enzo Ferrari, nel 1954
2. L'ingresso dello stabilimento di Corso Trapani a Torino, dove la Carrozzeria Pininfarina, nel 1930, si trasferisce

LA RIPRESA E L'ESPANSIONE

Il filo interrotto dai bombardamenti viene riallacciato nel 1946 quando dalle officine, riportate a Torino, esce una sontuosa berlina Bilux realizzata su Lancia Aprilia. La carrozzeria di Borgo San Paolo riprende il suo cammino per interromperlo nel dicembre dello stesso anno in seguito a un incendio che in una notte devasta gli impianti. Ancora una sosta di due mesi e poi si ricomincia e la tenacia, oltre alla classe di Pinin, s'impone questa volta all'attenzione del mondo con il



2

coupé Cisitalia definito "una svolta storica nella evoluzione della linea dell'automobile" e a buon diritto finito nella collezione permanente "Architettura e design" del Museum of Modern Art di New York. Nel 1946 l'azienda è presente alla Mostra della moda italiana di Losanna con un'Alfa Romeo 6C 2500 Sport cabriolet.

Tira una brutta aria per quanto riguarda i rapporti tra Italia e Francia subito dopo la guerra: gli italiani vengono esclusi dal salone di Parigi ma Pinin, accompagnato da un giovanissimo Sergio, porta due vetture all'Antisalone che si tiene davanti al Grand Palais, ed è un successo.

Il tema della competizione è una costante nel cammino di Pinin, che nella seconda metà degli anni Quaranta vi partecipa, come si dice, per interposta persona col nipote Nino Farina che trionfa al Gran Premio di Montecarlo del 1948 con una Maserati. Lo stile a quell'epoca diventa qualcosa di più che un capriccio per ricchi committenti e geniali carrozzieri. È un fattore che appartiene sempre più da vicino alla produzione di serie. E a Torino questo fenomeno si avverte in quel *milieux* frequentato da Bertone, Ghia, Fissore, Canta, Allemano, Moretti, Francis Lombardi. Sullo sfondo ci sono la A6 1500 Pinin Farina, la Cisitalia 202, quella del circuito del Valentino di Torino e che nel 1996 viene esposta alla rassegna Civilization, City and Car: Pininfarina from Leonardo to the Future di Seoul, un'Alfa Romeo 2500 per re Farouk e per la fidanzata Norriman Sadek e c'è soprattutto un'accelerazione della creatività di Pinin che porta alle tre Aprilie del 1948, e nello stesso anno alla Bentley Mark VI realizzata in un esemplare unico. È veramente un momento d'oro per il carrozziere torinese che nel 1950 torna in Ame-

IL PERSONAGGIO

Sergio Pininfarina

Quando in un giorno di maggio 1988 l'assemblea di Confindustria si riunisce nel salone di viale dell'Astronomia, a Roma, *Sergio Pininfarina* (nella foto) è il candidato designato alla presidenza da tutti gli organismi periferici dell'associazione. Ma dai vertici del gruppo giovani imprenditori vengono sollevate alcune obiezioni sui meccanismi che hanno portato a questa nomination del car designer torinese che ha sessantadue anni ed è presidente della società creata dal padre nel 1930. In particolare i "contestatori" sospettano che la Fiat abbia gettato sul piatto della bilancia tutto il suo peso per farlo pendere decisamente a favore di Pininfarina. Al termine dell'assemblea, che comunque si conclude con l'elezione largamente prevista, Gianni Agnelli, avvicinato dai giornalisti riferisce di questa coda di sospetti e ricorda che ad essere chiamata in causa non è soltanto la Fiat ma anche il giornale *la Repubblica* che, nel giudizio dei dissidenti, ha «sostenuto e sponsorizzato» - così dicono - la candidatura. E alla domanda sulla sua reazione, con quell'aria divertita e complice che assumeva quando era circondato dalla stampa, l'Avvocato risponde: «Non ho detto niente, perché non c'era niente da dire. Anche perché tutti sanno che l'ingegner Farina è una persona perbene», chiamandolo Farina e non Pininfarina come soleva fare quando voleva porre l'accento su una "torinesità" vecchio stampo.

Pininfarina

1. La Ferrari 250 GT California, uno dei capolavori di Pininfarina
2. Battista Pinin Farina al volante della Lancia Florida realizzata in un unico esemplare nel 1957
3. Sergio e Andrea Pininfarina

rica, questa volta col genero Renzo Carli. Ha già in tasca un contratto della Nash che più tardi viene onorato con successo. Ma è nell'Italia della ricostruzione e dei primi lampi del boom economico e dei premi eleganza che la carrozzeria di Corso Trapani s'impone con le Alfa e le Lancia mentre si affaccia già una collaborazione con Fiat attraverso la 1100S.
Nel 1951 una linea dello stabilimento viene dedicata alla Aurelia B20 poi replicata in versione B50 e B52 in pochissimi esemplari.

LA SVOLTA DEGLI ANNI SESSANTA

Nel 1952 Pinin torna in America per la presentazione ufficiale dell'Ambassador e della Nash Healey studiata e costruita in piccola serie a Torino. E di cui ci sarà una versione spider, quella guidata da William Holden in Sabrina. Viene accolto con grande attenzione e rispetto e questa tappa diventa il trampolino di lancio per altre collaborazioni con le Case americane. Gli anni Cinquanta sono un crescendo e preparano di fatto non tanto l'ingresso in scena di Sergio che in realtà è avvenuto da tempo quanto il passaggio di mano del potere da padre in figlio che avverrà nel 1961. Ferrari, Maserati, Lancia, Rover, Rolls Royce e altri nomi dell'industria automobilistica italiana e non solo bussano alla porta degli stabilimenti Farina. Fiat e Alfa Romeo fanno già parte della scuderia con i modelli Giulietta e con la Seicento. Carrozzeria, produzione in serie e vetture da competizione si susseguono in quel laboratorio che ormai gode di fama mondiale: dalla Ferrari Testa Rossa agli sport wagon Fiat. La società ha assunto un carattere più strutturato sul modello delle dinastie imprenditoriali e c'è anche un nuovo stabilimento a Grugliasco, prima cintura industriale torinese. Quando assume la guida, nel 1961, l'ingegner Sergio ha 35 anni, è sposato con la signora Giorgia Gianolio ed è padre di Andrea nato nel 1957; poi arriveranno Lorenza e Paolo. Il cognato, Renzo Carli, laurea in ingegneria aeronautica, marito della sorella Gianna, è in azienda dal 1948 e nel 1961, come lui, assume la carica di amministratore delegato.

3

LA PRIMA VERA FABBRICA

Il passaggio generazionale segna anche la svolta degli anni Sessanta, ovvero il passaggio dall'artigianato alla fabbrica. Nel 1961 per le celebrazioni torinesi del cinquantesimo dell'Unità d'Italia alla Pininfarina viene affidato l'incarico di allestire la mostra *Moda, stile, costume*. Ormai l'azienda si chiama proprio così dopo che il presidente della Repubblica, Giovanni Gronchi, ha autorizzato con decreto la modifica della ragione sociale e dunque del cognome. Alla Giulietta e alle Ferrari cominciano ad aggiungersi anche modelli di case come la Peugeot.
Il 3 aprile del 1966 muore il cavaliere del lavoro Battista Farina da poco insignito della laurea ad honorem in architettura dal Poli-

1

LA CURIOSITÀ
Una fiaccola per Olimpia

Automobili di gran classe, treni e barche avveniristiche e poi ancora telefoni, orologi, macchine distributrici di caffè, sci, mazze da golf e un'infinità di altri oggetti: fino alla torcia per le Olimpiadi invernali di Torino del 2006. La *fiaccola di Olimpia* (nella foto) è l'orgoglio della Pininfarina perché non è un prodotto qualsiasi ma qualcosa che sta nella storia. Nel 2004 viene svelato nel cuore di Torino il Countdown Clock dei Giochi Olimpici del 2006 e il 5 aprile 2005 viene presentata a Palazzo Marino di Milano la fiaccola Olimpica, disegnata e ralizzata dalla Pininfarina. Si tratta di una reinterpretazione in chiave moderna della fiaccola tradizionale in legno in cui è il metallo a prendere fuoco e bruciare. Per questo c'è stata una ricerca mirata che non ha mai trascurato la torinesità. Anzi, la fiaccola, a ben guardare è un oggetto che ricorda la punta di uno sci ma anche le forme della Mole Antonelliana simbolo di Torino. E non a caso. Per Sergio e Andrea Pininfarina si tratta di un coinvolgimento che vale molto di più di una delle tante automobili anche di prestigio uscite dalla loro fabbrica. Vengono spesi 2 milioni di euro per il design, lo sviluppo e la produzione della fiaccola. Ma Andrea assicura che ne è valsa la pena: per il suo gruppo e per la sua città.

tecnico di Torino e della Légion d'Honneur da De Gaulle. Ha fatto in tempo a veder nascere il Centro studi e ricerche della Pininfarina inaugurato in marzo.

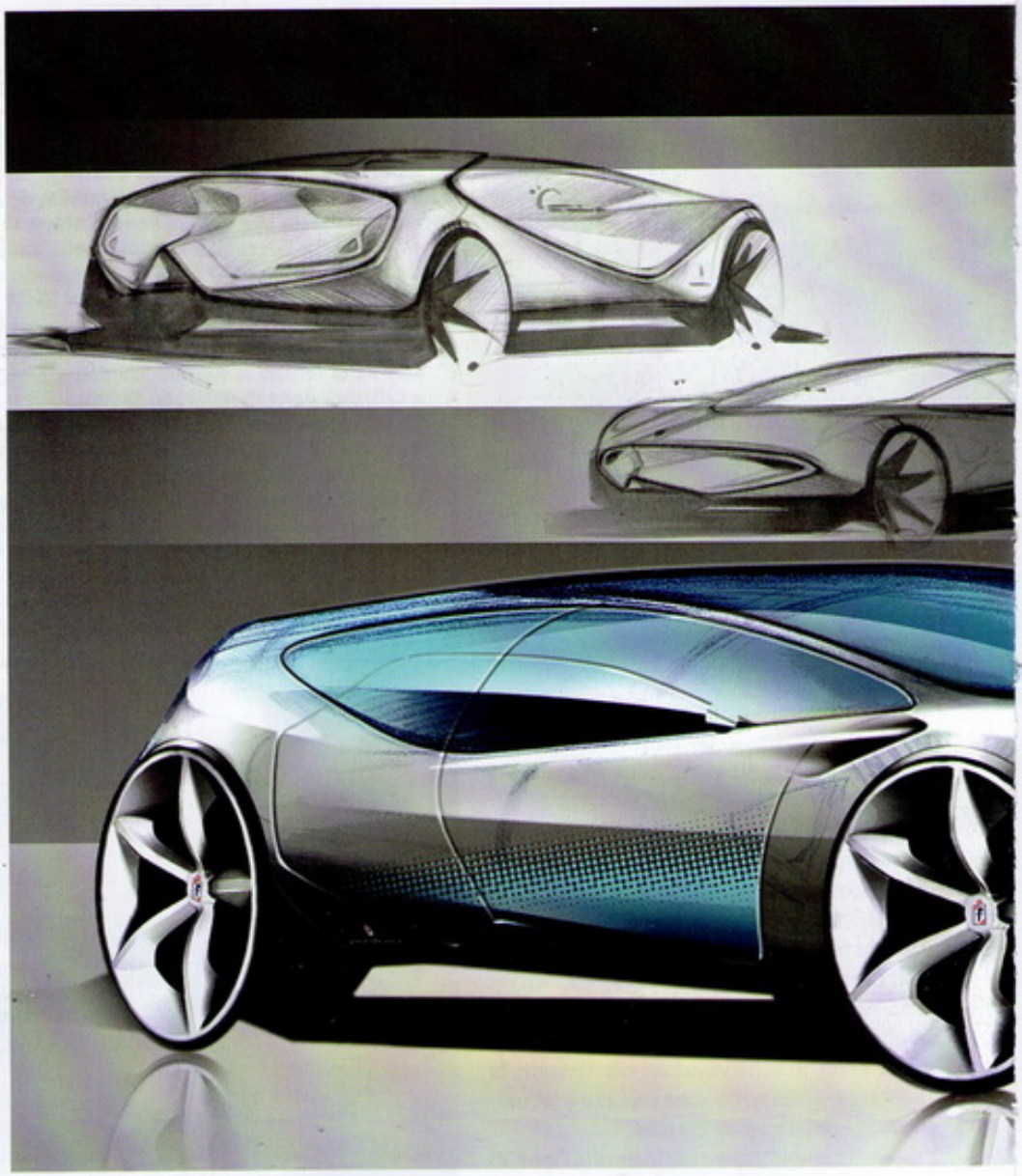
In agosto entra in produzione la 124 sport spider che in America bisserà il successo di quella Duetto resa celebre dal film *Il laureato*. Sul finire dei "favolosi anni Sessanta" è ancora di scena la Ferrari con la Dino Competizione e la P5 presentate al salone di Los Angeles, dell'Alfa Romeo P33 presentata a Torino nel 1968 e delle diverse versioni della Peugeot 504. Lo stesso anno, in collaborazione con Piaggio, la Pininfarina Studi e Ricerche realizza il jet executive Piaggio-Douglas PD 808.

Il nuovo decennio viene aperto da una Fiat 130 coupé presentata al salone di Ginevra e da una Ferrari BB Berlinetta Boxer presentata a quello di Torino del 1971. L'anno successivo viene inaugurata la galleria del vento per modelli in scala 1: 1, la prima in Italia e una delle poche al mondo. Lo Studio CR25 presentato al salone di Torino del 1974 è la dimostrazione degli eccezionali utilizzi di questa galleria nell'evoluzione stilistico-formale dell'auto. La collaborazione con Ferrari rimane una costante di questo periodo nel quale la Pininfarina trova il modo di esibire alla rassegna nautica di Genova il motoscafo Cigarette 37 S. L'Alfa Romeo Eagle, la Rolls Royce Camargue, la Lancia Beta Montecarlo, la Lancia Gamma coupé e berlina, la Peugeot 604, la Jaguar XJ, la

2

Abarth 2000 arricchiscono un decennio magico per l'atelier-azienda di Grugliasco. Un periodo che si chiude nel giugno del 1979 con la elezione dell'ingegner Sergio a deputato al Parlamento europeo nelle liste del Pli: sarà rieletto cinque anni dopo. Nel 1978 viene scelto come presidente degli industriali torinesi. La Ferrari Testarossa realizzata in esemplare unico nel 1987 per Gianni Agnelli è forse il punto più alto degli anni Ottanta, un decennio in cui, anche attraverso un'attenta diversificazione, la Pininfarina conferma le sue caratteristiche non solo di carrozzeria ma anche di azienda dell'auto a 360 gradi. Nel 1979 festeggia la 150millesima di quella 124 sport spider che da cinque anni viene esportata in America. E di cui nel 2003 presenta a Ginevra l'elegantissima versione Spidereuropa. Nel

Pininfarina



1. Gli schizzi della concept car Sintesi, presentata al salone di Ginevra del 2008
2. Il disegno della Ferrari Testarossa, firmata Pininfarina

1982 il Centro studi e ricerche viene trasferito nella sede di Cambiano, mentre nell'attività dell'azienda entrano a far parte i motoscafi, le cabine per funivia, le macchine movimento terra, gli scarponi da sci, gli autobus, i treni. E un accordo con l'americana Cadillac per la produzione della cabriolet di lusso Allanté che non si rivelerà un successo commerciale.

LA TERZA GENERAZIONE

Gli anni Ottanta, con l'ingresso in azienda di Andrea, aprono alla terza generazione. Laurea in ingegneria meccanica al Politecnico di Torino, dopo una breve esperienza lavorativa negli Stati Uniti, Andrea ritorna a "casa" per assumere il ruolo di di coordinatore di progetto e poi di program manager. Sempre più impegnato sul fronte pubblico, l'ingegner Sergio demanda gradualmente al figlio primogenito compiti via via più importanti, che vanno dalla direzione generale fino alla presidenza del 2006.

Padre e figlio si alternano e si compensano bene in una fase in cui la carrozzeria è solo una branca delle molteplici attività di quello che ormai si configura come un gruppo articolato e con diversi interessi. Quando Sergio ricopre la presidenza della Confindustria dal 1988 al 1992, Andrea lo surroga preparandosi ad assumere la guida come amministratore delegato. La società nel 1986 viene quotata in Borsa. Nello stesso anno viene creata la Pininfarina Extra, collegata al gruppo ed espressamente dedicata al product design, e viene aperto un nuovo stabilimento a Bairo Canavese, in provincia di Torino.

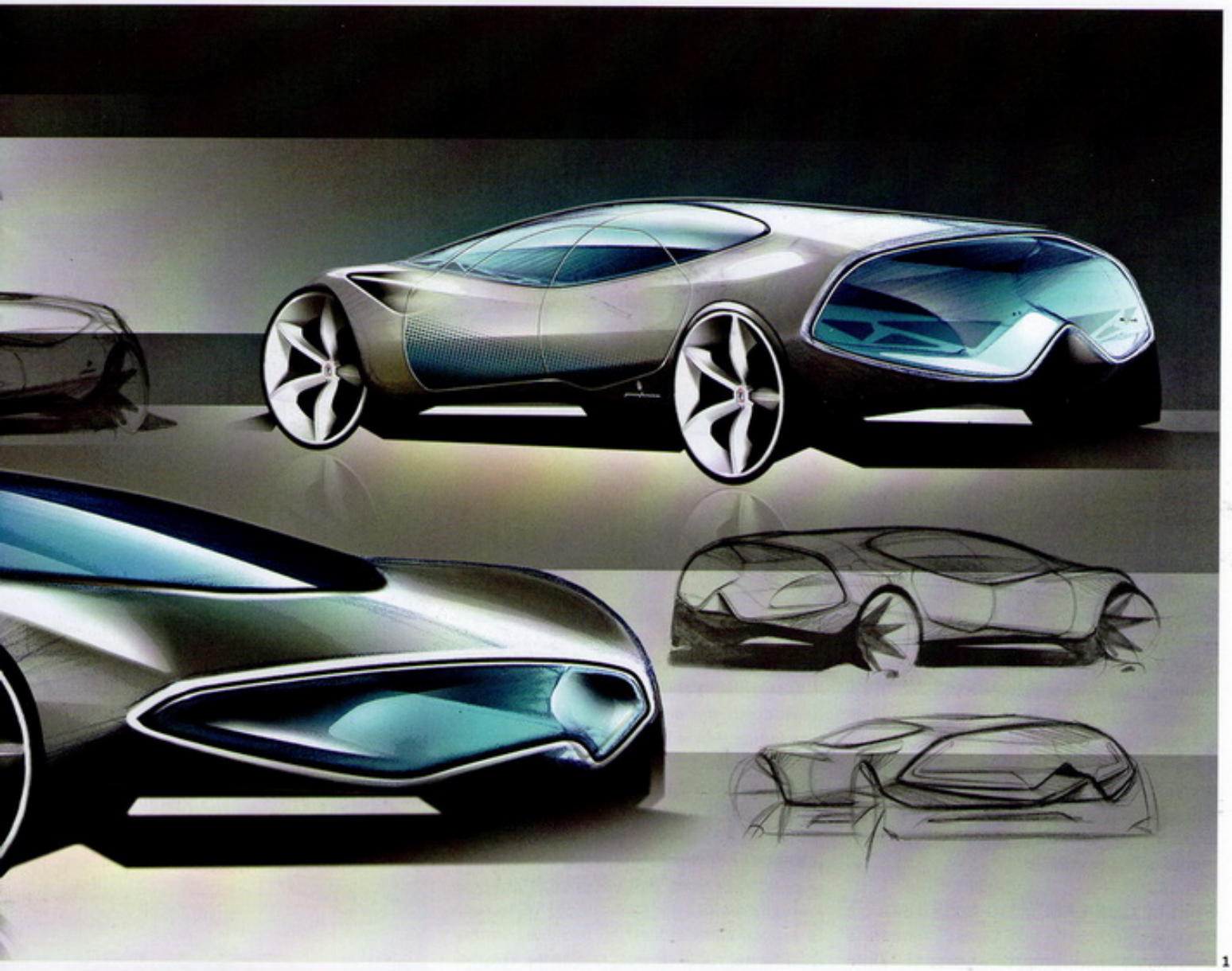
Il passaggio dagli anni Ottanta ai Novanta coincide col periodo di maggiore successo della Pininfarina, i cui numeri la disegnano ormai come un gruppo che si è liberato da tempo dell'abito e delle dimensioni artigianali.

Forse è anche il momento di maggior potere, inteso come qualcosa che discende dall'azienda ma attiene alla persona del suo numero uno.

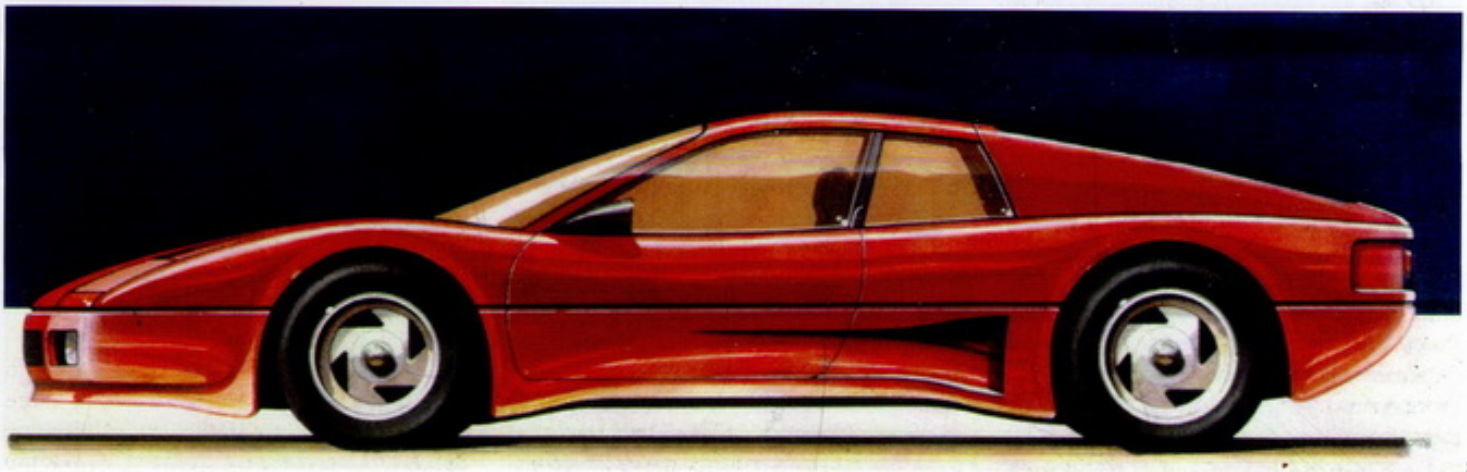
LA CONFINDUSTRIA

L'ingegner Sergio passa dai banchi di Strasburgo ai vertici della Confindustria dopo un ormai lontano tirocinio alla guida degli industriali torinesi, colleziona titoli e onorificenze, insegna nelle università, viene ricevuto nelle cancellerie internazionali grazie anche alla sua veste di politico, fa parte di consigli di amministrazione e di fondazioni bancarie. Lo si vuole a un certo punto anche candidato a sindaco di Torino, cosa che poi si dice anche del figlio Andrea. La metropolitana leggera di Lille, un tram articolato studiato per la Breda, gli interni e gli esterni degli arei delle Frecce Tricolori, carrozze per le ferrovie elvetiche, tre diversi monovolumi per la GM, una barca a vela per i francesi della Benéteau e naturalmente la Ferrari nella versione Mythos: sono gli anni Novanta. In questa fase di forte espansione la Pininfarina incrocia la Fiat di Cesare Romiti e Paolo Cantarella, e la Ferrari del periodo Montezemolo-Lauda. Disegna e produce la Fiat Coupé sportiva dell'anno nel 1994 e Best car nel 1996. Dagli stabilimenti di San Giorgio Canavese ne escono 70mila esemplari.

Nel 1995 muore Renzo Carli, che col cognato Sergio è l'uomo che ha raccolto l'eredità del fondatore contribuiendo a far grande l'azienda di famiglia. Nella scia c'è Andrea. Sergio chiude il secolo in bellezza, col premio



1



2

Pininfarina

1. Il museo Pininfarina a Cambiano, vicino a Torino
2. La Lancia Aurelia spider del 1955, progettata dalla Pininfarina

«Leonardo» conferitogli dal presidente della Repubblica Oscar Luigi Scalfaro e con una serie di prodotti che mostrano un'azienda aperta ai sistemi globalizzati (Pininfarina lavora con americani, europei, giapponesi). Con l'ingresso di Andrea, Paolo e Lorenza gli interessi si allargano sempre di più fuori dal settore automobilistico. Ma nel cuore di Sergio resta la Ferrari che nella versione 360 viene presentata da lui e Montezemolo a Ginevra nel 2000.

Quando archivia il Novecento e i suoi primi settant'anni di attività, con il prototipo di ricerca "Rossa" che si aggiudica il Concept Car of de Year Award, la Pininfarina stringe rapporti di collaborazione con la cinese Hafei Industrial Group Corporation e sottoscrive un accordo con Mitsubishi Motors Corporation per la produzione in Italia del Pajero Pinin (3 e 5 porte). Nello stesso periodo, intercetta i problemi derivanti dalla nuova domanda di prodotti per una mobilità eco-sostenibile. In questo campo realizza alcuni prototipi, e si presenta con le carte in regola all'appuntamento col nuovo secolo.

SCELTE CHE LASCIANO IL SEGNO

Ma è proprio nella sua fase di massima espansione che il gruppo torinese fa alcuni passi che più tardi si riveleranno azzardati. È difficile per tutti prevedere quanto sarebbe accaduto entro pochi anni nel mondo dell'auto. Questo spiega alcune scelte che se potesse la Pininfarina non rifarebbe: sono quelle che conducono all'espansione del suo apparato produttivo, ovvero la forzatura che allontana sempre di più l'azienda dalla sua missione di car design in favore della dimensione industriale. Dopo l'avvio della collaborazione con Ford Europe GmbH, di cui Pinifarina oltre all'ingeneering di prodotto e di processo si fa carico della produzione, il gruppo rileva le attività di engineering, sperimentazione e prototipistica di Matra. Nel 2003 mette in piedi una joint venture con Volvo Car Corporation, assumendo il 60 per cento e con esso la responsabilità dello stabilimento svedese di Uddevalla. Sempre nel 2003 si misura con il settore dell'ingegneria di prodotto, per effetto della collaborazione con Jaguar. Ma la Ferrari non scompare mai dall'orizzonte dell'azienda torinese, che nel 2005 debutta a Detroit con la Superamerica e con la prima mondiale a Ginevra della 430 Spider. Siamo in piena era Andrea, che nel 2006 diventa presidente dopo una carriera che, ad eccezione dell'esperienza politica, somiglia molto a quella del padre: vertici delle associazioni industriali torinesi, Confindustria nel ruolo di vicepresidente, responsabilità in organizzazioni internazionali del settore auto e un numero imprecisato di riconoscimenti. Con lui l'azienda, che festeggia i suoi settantacinque anni di vita con la Birdcage 75th, con l'apertura dello stabilimento Matra di Casablanca e rapporti sempre più stretti con cinesi e Mitsubishi, prosegue sulla strada dell'internazionalizzazione. Quando il primo gennaio 2007, Silvio Angori assume la direzione generale, l'ingegner Andrea è presidente da sei mesi. La Fiat sta uscendo con Sergio Marchionne dalla crisi più dura della sua storia e la crisi mondiale dell'economia è alle porte, anche se nessuno sembra avvistarla nei suoi effetti più devastanti per l'auto. La politica degli

1

IL PERSONAGGIO

Andrea Pininfarina

C'è una continuità tra Sergio e *Andrea Pininfarina* (nella foto, con una Ferrari P4) che è forse qualcosa di più di quella naturale che quasi sempre tiene legati padre e figlio. In fabbrica ma anche fuori. Andrea entra nella scia del padre fino a raggiungere il posto di comando nel gruppo di famiglia, ma anche fuori segue le orme paterne: anche se, in questo secondo caso, non sembra esserci una scelta predeterminata.
In realtà è un giovane, preparato, attento e di buone maniere. Insomma è affidabile quel tanto che lo porta alla presidenza delle maggiori associazioni imprenditoriali torinesi. Poi, come il padre, anche se un gradino sotto, approda in Confindustria dove diventa uno dei più ascoltati vicepresidenti della gestione Montezemolo. Sempre come il padre mette assieme un bel numero di riconoscimenti e premi che aiutano a metterlo in vista al punto che la politica lo corteggia ripetutamente. Da destra e da sinistra. Potrebbe essere anche candidato a sindaco di Torino. Se ne parla a lungo ma è lui a stemperare gli entusiasmi e le iniziative. Più di altri sa che la situazione della sua azienda, di cui dal 2006 è presidente, non concede distrazioni, anzi assorbe tutta la sua attenzione. L'incidente dell'agosto 2008 chiude tragicamente la partita.

2

Pininfarina

accordi che ha fatto grande la società di Grugliasco aggiunge ancora qualche medaglia al suo lungo palmarès, ma si avvertono segnali di cedimento. Forse vengono commessi errori nel caricarsi di un peso che l'azienda non può reggere, e qualche modello non ha il successo sperato.

La Hyperion, prodotta dal reparto "speciali" della Pininfarina dal quale escono solo esemplari unici

L'EREDITÀ DI PAOLO

La Pininfarina viene dunque sorpresa in questo passaggio epocale, e denuncia debolezze. Poi ci si mette di mezzo anche il destino, quello che non sta scritto in nessun piano aziendale. La mattina del 7 agosto 2008 Andrea muore in un tragico incidente stradale, lasciando la moglie Cristina e i tre figli, Benedetta, Sergio e Luca. Ma lascia anche un'azienda che fatica a superare le sue difficoltà finanziarie. La presidenza passa al fratello Paolo, e la sorella Lorenza è vicepresidente, mentre ad diventa Silvio Angori. Al salone di Ginevra 2009 Paolo presenta la piccola auto elettrica assieme a Vincent Bolloré, re francese delle batterie e socio nell'impresa di famiglia: al finanziere bretone e a questa vettura sono affidate le sorti del più prestigioso atelier automobilistico italiano del Novecento.

Salvatore Tropea

www.pininfarina.com
Strada Nazionale 30, Cambiano
Torino, Italia

HYPERION

Honda City Cabriolet

Produzione 1981 - 1986
Carrozzeria Cabriolet

1. La Honda City Cabriolet, la prima decappottabile della Casa giapponese
2. La piccola cabriolet disegnata da Pininfarina per la Honda ha una linea squadrata, il lunotto in vetro e monta una capote in materiale antigraffio

Per realizzare la sua prima cabriolet, la Honda si avvale della collaborazione della Pininfarina, che vanta già una grande esperienza nella realizzazione di automobili scoperte e che partecipa anche alla industrializzazione del progetto. Il carrozzerie torinese realizza la versione cabriolet della Honda City, una piccola vettura dalla linea squadrata che nella gamma della Casa giapponese si posiziona al di sotto della Civic, trasferendo in essa alcuni elementi tipici delle cabriolet precedentemente realizzate per altri costruttori. Come il robusto roll bar centrale, i vetri posteriori discendenti (una rarità su una vettura così piccola), la capote in materiale anti-graffio, il lunotto in vetro (e quindi non soggetto a graffi e striature) ed una scocca irrobustita in punti specifici per compensare l'assenza del tetto d'acciaio. Il risultato è una vettura la cui linea conserva, a capote chiusa, il profilo cuneiforme della berlina a 3 porte da cui deriva. Dalla versione sportiva della gamma City (la Turbo II), la City Cabriolet eredita invece i parafanghi allargati. Particolare cura viene dedicata alla finitura degli interni ed all'abitabilità della City Cabriolet. Pur essendo al momento del lancio la cabriolet più corta sul mercato, la Honda City Cabriolet può contare, grazie all'originale sviluppo verticale della sua carrozzeria, su uno spazio interno per le gambe paragonabile a quelli di modelli di categoria superiore. La Honda City Cabriolet viene proposta con un 4 cilindri monoalbero a 12 valvole a carica stratificata di 1,2 litri che sviluppa 67 Cv. Le sospensioni, infine, sono a quattro ruote indipendenti.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,380
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... m 1,470

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1231 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 67 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... nd

Spidereuropa

Produzione 1982 - 1987
Carrozzeria Spider

La Fiat 124 Sport Spider, presentata nel 1966 e costruita fino al 1975 in circa 200.000 esemplari dalla Pininfarina per conto della Casa torinese, continua a essere prodotta per il mercato americano fino al 1982 con il nome di Pininfarina Spideramerica. A partire dallo stesso anno rientra su quello europeo come Spidereuropa. Rispetto alla 124 Sport Spider originale, la Spideramerica adotta paraurti ad assorbimento di energia, spoiler anteriore, gruppi ottici posteriori più ampi ed un motore bialbero di 2 litri da 105 Cv ad iniezione elettronica Bosch che le permette di rientrare nelle normative internazionali antinquinamento.
Da questo modello nasce la Spidereuropa che si distingue dalla versione americana per alcune semplificazioni (paraurti non ammortizzati, niente luci laterali d'ingombro supplementari su muso e coda, strumentazione rivista e 2 soli posti. L'equipaggiamento di serie comprende alzacristalli elettrici ed apertura dall'interno del cofano bagagliaio. Nel 1983 le viene affiancata la versione Volumex con compressore volumetrico, alimentazione a carburatore, 136 Cv di potenza, rialzi sul cofano motore di maggiori dimensioni e ruote in lega leggera da 15 pollici.

1

2

1. La Pininfarina Spidereuropa, venduta sui mercati europei dal 1982 al 1987
2. La Spidereuropa nasce da una evoluzione del modello Spideramerica, versione prodotta dalla Pininfarina della 124 Sport Spider

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,107
Larghezza ..... m 1.613
Altezza ..... m 1,270

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.260 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Lire 16.300.000

Pajero Pinin

Produzione 1999 - 2006
Carrozzeria Fuoristrada

La Pinin è una sorta di versione compatta del fuoristrada Pajero che Pininfarina sviluppa per conto della Mitsubishi partendo dal fuoristrada iO, altrimenti noto come il "piccolo Pajero". Lavorando sugli interni e cambiando alcuni particolari all'esterno Pininfarina realizza un piccolo 4x4 dallo stile inconfondibile. Il termine Pinin sottolinea la collaborazione con il carrozziere torinese che produce dal 1999 nella fabbrica di Bairo Canavese per il mercato europeo. Altri siti produttivi del Pajero Pinin sono in Giappone e in Brasile. L'originale 4 cilindri a benzina ad iniezione diretta di 1,8 litri da 120 Cv viene successivamente affiancato da un più potente 2 litri da 129 Cv e quindi sostituito dal motore 1.8 MPI a iniezione elettronica multi-point da 114 Cv. A questi motori è abbinato un cambio manuale a 5 marce (oppure in alternativa una trasmissione automatica a 4 rapporti), ma soprattutto la sofisticata trazione integrale Super Select con marce ridotte, bloccaggio manuale del giunto viscoso centrale e differenziale posteriore autobloccante di tipo progressivo. Le sospensioni anteriori sono indipendenti con braccio trasversale e montante telescopico (McPherson) e quelle posteriori ad assale rigido.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,735
Larghezza ..... m 1,695
Altezza ..... m 1,725

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 1.285 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1834 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 168 km/h

PREZZO ..... Lire 38.200.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.8 16V GDI	1999 - 2001
2.0 16V GDI	2001 - 2006
1.8 16V MPI	2002 - 2006

2

1

LA TECNICA

Il sistema Super Select permette di selezionare quattri differenti modalità: trazione integrale con differenziale centrale ad accoppiamento viscoso; trazione integrale con blocco del differenziale centrale per fondi sabbiosi o innevati (4HLc); trazione integrale e marce ridotte per il fuoristrada (4LLc); trazione posteriore (2H).

1. Il Pajero Pinin, fuoristrada compatto della Mitsubishi disegnato e prodotto per il mercato europeo da Pininfarina
2. Gli interni della Pajero Pinin 5 porte, in grado di ospitare cinque persone
3. La plancia con il cambio automatico

3

FOCUS
Versione a 5 porte

All'originale Pajero Pinin con carrozzeria 3 porte a passo corto (2.272 millimetri) ne viene presto affiancata una a 5 porte con il passo allungato (2.439 millimetri). Quest'ultima risulta più lunga di 700 millimetri rispetto alla prima e ha un abitacolo a 5 posti anziché 4.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,035
Larghezza	m 1,695
Altezza	m 1,725
POSTI	5
PORTE	5
PESO	1.390 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	1999 cc
Cilindri	4
Potenza	129 Cv
TRAZIONE	integrale
CAMBIO	5 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	170 km/h
PREZZO	Lire 40.842.000

StreetKa

Produzione 2003 - 2006
Carrozzeria Spider

La StreetKa ovvero la versione spider della Ford Ka è una piccola auto scoperta a 2 posti sviluppata partendo da una concept car realizzata dalla carrozzeria Ghia ed esposta nel 2000 al salone di Torino. Una volta deciso però di mettere in produzione questa biposto, la Ford Europe affida l'industrializzazione del progetto alla Pininfarina con l'obiettivo di portare a termine l'operazione nel giro di due anni, in modo da lanciare la vettura in occasione del centesimo anniversario della Ford Motor Company. La scelta di affidare alla Pininfarina la produzione della SteetKa riflette la tendenza sempre più diffusa tra i grandi costruttori di percorrere la strada della qualificazione e della diversificazione della gamma, ricorrendo a partner qualificati dotati di esperienze e conoscenze specifiche. Al salone di Parigi del 2003 viene quindi presentata una piccola spider derivata dalla berlina Ka che riscuote un buon successo specialmente tra il pubblico dei giovani. In considerazione dei limitati volumi produttivi per la StreetKa è prevista una sola versione con motore di 1,6 litri da 95 Cv, ma anche numerosi equipaggiamenti a richiesta, rivestimenti in pelle e hard top compresi, che permettono di personalizzare la vettura. Sulla Streetka non mancano, poi, delle raffinatezze estetico-funzionali come i due roll bar dietro i sedili.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,650
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,332

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.061 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1597 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

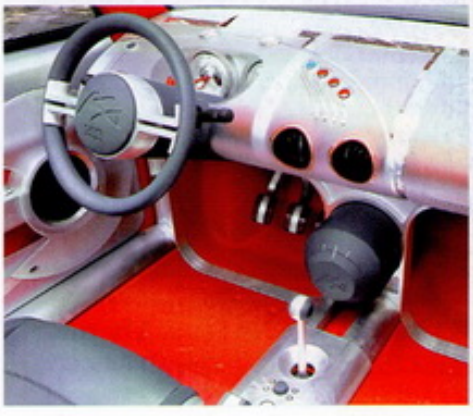
CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 173 km/h

PREZZO ..... Euro 17.551

1. La StreetKa, piccola spider della Ford disegnata da Pininfarina
2. Gli interni del primo prototipo di StreetKa
3. L'abitacolo della StreetKa
4. Il profilo della vettura con i due roll bar in evidenza



2

3

LA TECNICA

Essendo una vettura piccola nonché relativamente economica la StreetKa adotta una capote molto semplice: ad un solo telaio, con intelaiatura a vista e azionamento manuale, che rientra completamente nell'apposito alloggiamento dietro all'abitacolo senza sottrarre spazio al bagagliaio. Disponibile anche l'hard top.

1

4

B0

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Monovolume

Il prototipo B0 (si legge "bi zero"), che la Pininfarina presenta nel 2008 al salone dell'auto di Parigi, è una monovolume compatta a cinque porte con propulsione elettrica, la cui linea si ispira per le proporzioni dei volumi alla concept car Pininfarina Nido. La B0 è sviluppata in collaborazione con la società francese Bolloré, produttrice di accumulatori elettrici, che per l'occasione fornisce batterie ai polimeri di ioni di litio LMP (Lithium Métal Polymère), per alimentarne i motori elettrici e garantire un'autonomia di circa 250 chilometri e una velocità massima autolimitata a 130 chilometri orari. Sul cofano anteriore e sul tetto sono posizionati pannelli fotovoltaici, che servono per il mantenimento dei dispositivi elettronici di bordo. La parte anteriore del prototipo B0 è caratterizzata da una presa d'aria molto sottile e da un gruppo ottico a led (tecnologia usata anche per le luci posteriori). Sempre dal punto di vista estetico, questa compatta si segnala per una scelta cromatica che punta sul contrasto fra il bianco e il nero, sia negli esterni che negli interni. Qui troviamo uno stile molto minimalista caratterizzato da una strumentazione essenziale limitata a due schermi informativi Lcd posti al centro dell'abitacolo, dove spicca l'originale profilo delle bocchette orizzontali delle ventilazione interna che si estendono per tutta quasi la larghezza del cruscotto, dal design *high-tech*. Coerentemente con l'approccio globale ecologicamente "corretto" di questo progetto italo-francese, tutti i materiali utilizzati per la costruzione della B0, nonché la batteria e gli interni, sono scelti tenendo in grande attenzione le loro caratteristiche di impatto ambientale e riciclaggio pressoché totale.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,650
Larghezza ..... m 1,720
Altezza ..... m 1,600
POSTI 4
PORTE 5
PESO ..... nd
MOTORE
Alimentazione ..... elettrica
Potenza ..... 50 kW
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... automatico
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h
PREZZO ..... nd

LE VERSIONI

Modello	Produzione
B0	2008 - 2009
Bluecar	dal 2009

4

LA TECNICA

La Pininfarina dichiara che le batterie ai polimeri di litio della B0 possono garantire una durata di 200 chilometri e possono essere ricaricate completamente nel giro di 5 ore oppure in 5 minuti per disporre di autonomia di 25 chilometri. Le batterie del tipo a ioni di litio sono alloggiate sotto al pianale fra i due assali.

1

2

3

1. La B0, automobile elettrica sviluppata da Pininfarina con la società francese Bolloré
2. Sul cofano e sul tetto della vettura sono collocati pannelli fotovoltaici
3. La concept car B0, una monovolume compatta a cinque porte
4. Negli interni della vettura viene esaltato il contrasto tra il bianco e il nero
5. Un particolare del gruppo ottico anteriore a led

5

FOCUS

In definitiva, Bluecar

La Bluecar del 2009 è la versione della concept car B0. Per superare la diffidenza del pubblico nei confronti dell'auto elettrica, il costruttore non intende venderla inizialmente, ma affittarla con una rata mensile di 330 euro per un periodo minimo di tre mesi.

DIMENSIONI

Lunghezza	m 3,650
Larghezza	m 1,720
Altezza	m 1,600
POSTI	4
PORTE	5
PESO	nd

MOTORE

Alimentazione	elettrica
Potenza	50 kW
TRAZIONE	anteriore
CAMBIO	automatico

FRENI

Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	130 km/h
PREZZO	nd

PIRELLI, UN ROTONDO SUCCESSO

Raymond Savignac firma nel 1953 il manifesto per la Pirelli che da sempre lega il proprio nome, oltre che alle comuni vetture per uso stradale, anche a quelle destinate al mondo delle competizioni. L'anno prima infatti, nel 1952, Alberto Ascari vince, sul circuito di Nürburgring, il campionato del mondo su Ferrari-Pirelli

Pipe

Bruxelles
Belgio
1898 - 1932

Pipe è il marchio di uno dei più importanti costruttori di automobili in Belgio fino agli anni Trenta. I fratelli Alfred e Victor Goldschmidt fondano l'azienda nel 1898 e dopo due anni realizzano la prima vettura con il marchio Pipe, molto simile alle automobili francesi di Panhard et Levassor, che monta un motore bicilindrico da 6 Cv. Dopo un anno solamente ne segue un modello sportivo con motore a quattro cilindri da 15 Cv. L'azienda dei fratelli Goldschmidt sperimenta sui modelli Pipe un primo e rudimentale tipo di trazione ibrida benzina-elettrica che utilizza il sistema di frizione magnetica, un'assoluta novità per quel periodo, che tuttavia non riesce ad arrivare alla produzione in serie e alla messa in commercio. La produzione Pipe può contare su vetture di lusso con dotazioni tecnologiche avanzate, come i motori a valvole in testa e gli ammortizzatori Truffault. Le auto della Casa belga, malgrado il prezzo elevato, hanno una buona vendibilità che va in parallelo alla partecipazione a competizioni sportive come la Parigi - Madrid e la Coppa Gordon Bennet del 1904. Nel 1907 la Pipe con motore 4 cilindri da 80 Cv a valvole in testa, trasmissione a catena e accensione a magnete, ottiene il miglior piazzamento in gara, un secondo posto nella Kaiserpreis. Stranamente nello stesso anno la Casa dei fratelli Goldschmidt sospende la produzione di autovetture, che viene ripresa dopo due anni con un nuovo indirizzo industriale: sempre auto di buona qualità, ma non più dotate di soluzioni meccaniche innovative come in passato. Durante il primo conflitto mondiale la fabbrica viene parzialmente distrutta e solo nel 1921 l'azienda ritorna attiva, seppur con una produzione ridotta. Nello stesso anno presenta due nuovi modelli che non riscuotono successo, pertanto si decide di sospendere definitivamente la costruzione di autovetture per passare agli autocarri. L'azienda rimane in attività fino al 1932, anno in cui viene interrotta anche la produzione di veicoli pesanti.

Una Pipe del 1911 con motore a 4 cilindri e a valvole laterali. Inusuale e curiosa l'inclinazione del parabrezza

Piper

Londra
Inghilterra
1968

PIPER
RACING CARS

La Piper è un'azienda inglese specializzata nella produzione di vetture sportive, che nasce nel 1968 a Londra e dal 1973 si sposta nel Lincolnshire. Il progettista Tony Hilder disegna il primo modello nel 1967 e dopo un anno entra in produzione. L'auto ha una carrozzeria monoscocca corpo in alluminio e fibra di vetro e il sistema di sospensioni con ammortizzatori a molla, e monta motori Ford e Bmc. Da citare c'è anche il modello sportivo GTT, tuttavia non sempre affidabile. Nel '69 il fondatore della società, Brian Sherwood, scompare e subentrano Bill Atkinson e Tony Waller, che rinominano l'azienda Embrook Engineering, pongono fine a tutte le attività legate al mondo delle corse, e si concentrano sulla produzione stradale. Nel 1971 arriva la Piper P2 e quindi la GTR, realizzata in versionis stradale e da competizione.

wwww.piperracingcars.co.uk

Una Piper GTR Le Mans stradale

Pivco-Think

Oslo
Norvegia
1990

1

Pivco AS è l'unico produttore di auto elettriche norvegese. L'azienda, fondata nel 1990, è leader sul piano dell'innovazione nello sviluppo di auto elettriche per il mercato commerciale.
Nel gennaio del 1999 Ford Motor Company acquisisce il controllo dell'azienda e sostituisce i nomi dell'auto City e della compagnia Pivco in Think. Nonostante premesse promettenti e una lista di ordinativi che supera la capacità produttiva dell'azienda, la Ford sostituisce il costoso modello norvegese con l'americana Neighbor, un golf cart di alta categoria. Il sistema di condizionamento usato su queste macchine è disegnato dalla Glacier Bay, Inc. su richiesta di Pivco AS.
Successivamente, nell'agosto 2002, Ford annuncia di interrompere la produzione di tutti i veicoli a batteria e chiude lo stabilimento della Pivco. L'azienda tenta di sopravvivere per conto proprio ma nel 2006 arriva il fallimento. Rimessa sul mercato la Think viene rilevata dall'imprenditore norvegese Olaf Willums che riprende i progetti precedenti e ne sviluppa di nuovi, anche a quattro posti e cinque porte. Forte del sostegno di molte grandi imprese, fra le quali Google, e della consulenza tecnica della Tesla Willums elabora un progetto molto ambizioso per la produzione in serie di vetture da commercializzare con la formula dell'acquisto della sola vettura e del pagamento mensile per il noleggio delle batterie e le ricariche.
www.think.no

1. Una Think City del 2008. Il progetto della prima City è della Pivco
2. Il prototipo della Think Ox presentato nel 2008, uno dei primi esemplari di berlina elettrica a cinque porte

2

Playboy

Buffalo
Stati Uniti
1946 - 1951

La Playboy Motor Car Corporation nasce in America nel 1946 da Louis Horwitz, Charles D. Thomas (ingegnere della Pontiac) e Norman Richardson. Nel 1951 le attività della Casa automobilistica si concludono a causa di gravi problemi finanziari. La Playboy nasce nell'immediato dopoguerra quando molteplici nuove realtà industriali si affacciano e offrono una varietà di soluzioni in campo automobilistico. L'azienda produce un unico modello in versione coupé e convertibile di dimensioni ridotte e molto versatile. La società riesce a produrne solo 97 esemplari prima della bancarotta. L'auto monta un motore Continental (originariamente Hercules) a 4 cilindri con testata a L da 40 Cv, con trasmissione automatica. Il prezzo è di 985 dollari. Per il resto, la presenza di componentistica standard permette al produttore di sostenere che il costo di acquisto e di manutenzione del mezzo può attestarsi su livelli assolutamente competitivi. Viene organizza una campagna promozionale su vasta scala sia a livello nazionale che internazionale, ma senza successo. All'inizio degli anni Cinquanta la società entra in crisi, finché non viene rilevata da diversi acquirenti (americani e cinesi) che però non riescono a consolidarne la posizione sul mercato. Ad oggi restano in circolazione in tutto il mondo solo una quarantina di unità, di cui soltanto 15 marcianti Si racconta che Hugh Hefner, editore di Playboy, abbia scelto il nome a seguito del suggerimento del socio Eldon Seller la cui madre aveva lavorato nella omonima azienda automobilistica.

Plymouth

Detroit, Stati Uniti 1928 - 2001

1

2

1. La Plymouth Superbird del 1970
2. Un manifesto pubblicitario della Plymouth Belvedere

Il 7 luglio 1928 la Chrysler entra nel settore delle automobili di basso costo lanciando con la Four un nuovo marchio, chiamato Plymouth, che si deve basare su auto gradevoli ma molto abbordabili. Sin dagli inizi, le Plymouth si rivelano tecnologicamente e stilisticamente molto avanzate, e la domanda sopravanza in fretta le capacità produttive della fabbrica di Detroit al punto che già nel maggio del 1929 entra in attività un secondo stabilimento in grado di sfornare ben 1.800 esemplari al giorno. Ci vuole coraggio a espandersi proprio quando scoppia la Grande Depressione, ma la Plymouth pare proprio non risentirne e anzi raddoppia le sue vendite. Nel 1930 la Plymouth U, con un costo quasi uguale agli equivalenti modelli Ford o Chevrolet, offre in più l'autoradio come optional ed è la prima marca a farlo per vetture prodotte in serie.
La prima Plymouth a 6 cilindri da 70 Cv appare nel 1933 con la curiosità che la frizione si disinnesta automaticamente ogni volta che il pedale dell'acceleratore viene rilasciato, fatto che riduce di molto i consumi. Costa appena 495 dollari ed è l'auto a 6 cilindri più economica sul mercato. Il successo è tale che il 10 agosto 1934 è prodotta la milionesima Plymouth, traguardo festeggiato con l'adozione di sospensioni anteriori a ruote indipendenti.
La Plymouth, contrariamente ai marchi cugini, Chrysler e De Soto, non tenta strade stilistiche azzardate, mentre sulla sicurezza è molto più all'avanguardia, tra l'altro adottando per prima sedili anteriori provvisti di imbottiture anche sul retro degli schienali oltre ai comandi incassati nei pannelli.
La 14C, presentata nel 1942, è la prima Plymouth con parafanghi a filo dell'abitacolo e ha le luci interne che si accendono automaticamente all'apertura delle portiere. Sembra candidare la marca a nuovi traguardi di vendite, ma con l'entrata in guerra degli Stati Uniti le fabbriche si convertono alla produzione bellica. Per il ritorno alle automobili occorre aspettare il 1946 e siccome in casa non c'è nulla di nuovo, si riparte dagli obsoleti modelli ante guerra e questo impedisce un successo travolgente. Agli inizi degli anni Cinquanta appare anche una station wagon un po' controversa, ma considerata la prima vettura di questo genere con carrozzeria completamente metallica: non piace, con il risultato di cedere alla concorrente Buick il terzo posto, a lungo conservato, nelle graduatorie di vendita. Le cose fortunatamente cambiano e i risultati si vedono già dal 1955: i modelli Plymouth sfoggiano carrozzerie più basse e più lunghe. Inoltre sono le prime automobili a montare l'8 cilindri a V Hy-Fire di 4621 cc. Le vendite aumentano notevolmente, ma la Plymouth riesce a riconquistare la terza posizione sul mercato soltanto nel 1957, grazie all'ottima accoglienza riservata alla nuova linea Flight Sweep creata dal capo del design Virgil Exner. Queste carrozzerie, nettamente ispirate a un prototipo costruito dall'italiana Ghia nel 1955, hanno rispetto alle concorrenti superfici vetrate più ampie, meno fregi cromati e codine posteriori moderatamente sviluppate in altezza. La Plymouth monta di

Plymouth

serie sul modello a elevate prestazioni Fury il potente V8 5.2, mentre sulle altre versioni questo motore viene offerto come optional. Contemporaneamente la Plymouth inizia a utilizzare le sospensioni anteriori con molle a barra di torsione, tipo Chrysler.

Una Plymouth Westchester Suburban wagon del 1936

L'eccellente risultato stilistico è però invalidato da una mediocre qualità di produzione e, nel 1958, nonostante il lancio di un nuovo modello con motore V8 di 5736 cc, le vendite della Plymouth crollano del 50 per cento. Per i modelli 1960, rinnovati nell'estetica, e con motori sino a 6276 cc, la Plymouth utilizza per la prima volta carrozzerie a scocca portante.

I NUOVI MODELLI E IL DECLINO

È questo un momento molto delicato per la storia della marca perché, dopo tre anni di studi in gran segreto, viene finalmente lanciata una vettura compatta con il preciso compito di contrastare i primi assalti dei costruttori giapponesi che cercano di farsi largo con vetturette tascabili. La nuova arma è la Valiant, che ha un motore 6 cilindri da 101 Cv. Si pensa anche a una vettura sportiva per la clientela più giovane e a una vettura media. Il risultato sono la Barracuda, un fastback dal grande lunotto posteriore, e la Belvedere, un'auto non estrema ma molto sicura per l'epoca.

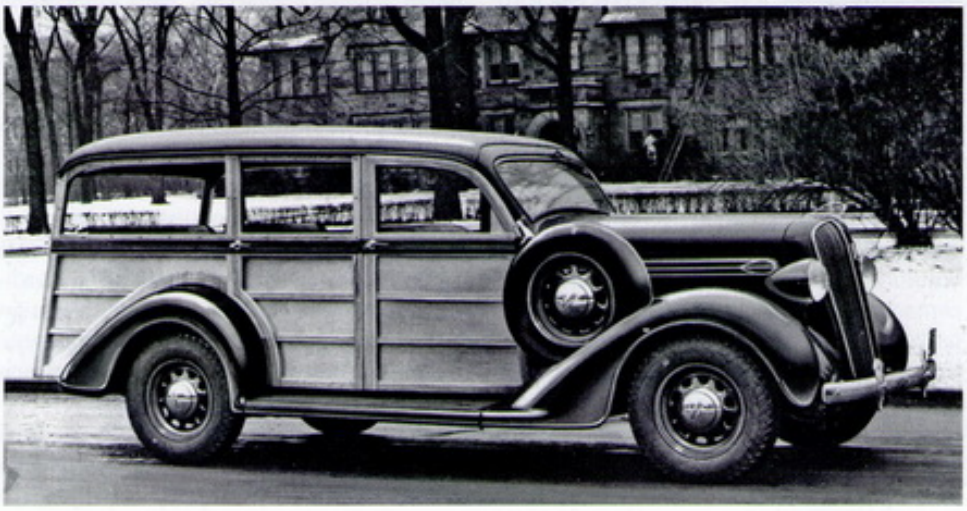
Nel 1967 il listino Plymouth arriva a 38 diversi modelli, offerti con una varietà di motorizzazioni eccezionale che anticipa la Road Runner del 1968 presentata come la coupé più veloce del mondo perché tocca i 257 orari.

Con l'arrivo degli anni Settanta, comunque, la Plymouth è vittima della cattiva salute del gruppo Chrysler, ma le decisioni del management complicano ancor più le cose. Perché se la Dodge può giocarsi la carta delle vetture sportive e più in generale dei giovani, e la Chrysler quella del comfort e del lusso, l'immagine Plymouth resta confusa. La scelta verso vetture troppo popolari si scontra con l'imborghesimento della clientela americana. In più i margini si riducono sempre di più sulle auto economiche e ormai si bada di più ai profitti che ai volumi di produzione. Da qui il futuro si fa sempre più delicato e si complica definitivamente a partire dagli anni Ottanta quando vengono riunite le reti di distribuzione di Chrysler e Plymouth: è il vero colpo di grazia.

I modelli, poi, non hanno più una loro personalità, sono copie di auto simili. La Horizon, prima trazione anteriore della marca, è il clone della Simca Horizon, mentre le Sapporo e le Arrow sono le gemelle di vetture prodotte in Giappone dalla Mitsubishi.

Ormai si va avanti solo con vetture condivise, e spesso quello che si rivela un successo sotto il brand Dodge non si vende come Plymouth. Capita così, con il monovolume Voyager che proprio non tira mentre è un vero best seller come Dodge Caravan. Il declino si materializza nell'impoverimento della gamma agli inizi degli anni Novanta. Prima escono di scena la Sundance e la Colt, che vengono rimpiazzate dalla Neon, poi si arriva ad appena tre modelli in listino che in fretta si riducono alla sola Neon rinnovata nel 2000. È la conseguenza dell'arrivo dei tedeschi della Mercedes che puntano a raddrizzare i conti di casa Chrysler prima di tutto operando vistosi tagli alla produzione. L'ultima Plymouth, una Neon, esce dalla fabbrica il 28 giugno 2001.

Carlo Cavicchi



LA CURIOSITÀ

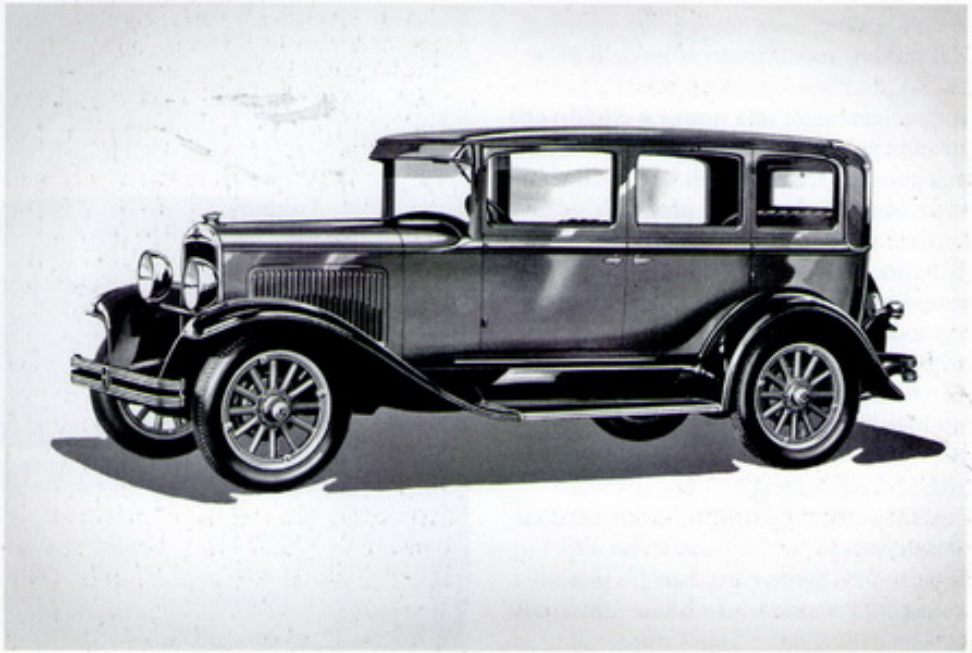
Quando lo stilista va sopra le righe

Verso la metà degli anni Novanta i centri di design dispongono tutti di potenti computer che permettono di facilitare il lavoro e di ottenere risultati molto spettacolari prima altrimenti impossibili. Questo porta spesso gli stilisti andare sopra le righe, trascinati più dalla fantasia che da logiche industriali. La *Plymouth Prowler* (nella foto) è uno dei progetti nati così. Ispirata, se non proprio plagiata, su modelli rétro di vetture Hot Rod (automobili per gare esasperate, alleggerite di tutto ciò che non serve e sempre pitturate con colori sgargianti), è una "invenzione" dal nuovo capo dello stile Chrysler, Chip Foose, un personaggio molto celebrato dai media ma anche piuttosto controverso. Il suo intento è duplice: proporre una vettura fuori dagli schemi, sull'onda della nascente moda delle vetture di vecchia manifattura, e ridurre al massimo i costi. Il motore è un V6 3.5 con 250 Cv, esagerato come tutto il resto attorno, abbinato a un cambio automatico a quattro marce davvero poco esaltante. Il risultato è che l'auto promette molto ma alla resa dei conti entusiasma poco. Sostenere che la fine della Plymouth sia arrivata per colpa della Prowler è un po' azzardato, ma siccome è un fiasco colossale (come testimoniano i nemmeno 12mila esemplari complessivi venduti nell'arco di cinque anni) può spiegare il triste tramonto della marca.

Model Q

Produzione 1928 - 1929
Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo

Il 7 luglio 1928 la Model Q è la prima automobile a uscire dalla fabbrica di Highland Park, in Michigan, con il nome Plymouth che Walter P. Chrysler crea da poco per entrare nel mercato americano delle automobili economiche, all'epoca dominato da Chevrolet e Ford. Proposta attraverso la rete dei concessionari Chrysler in sei versioni differenti a prezzi che vanno da 670 a 725 dollari, la Plymouth Model Q costa in realtà un po' più delle dirette concorrenti, ma in compenso offre soluzioni, come i freni idraulici sulle quattro ruote, che queste non hanno ancora. Modificando il telaio della Chrysler 52 e montandovi un 4 cilindri di 2,8 litri da 45 Cv, nasce un'automobile con telaio separato dalla carrozzeria che è il risultato di un attento lavoro di progettazione, avviato nel 1926. La vettura viene inizialmente proposta come Chrysler Plymouth Model Q, ma già a partire dal 1929 il nome Chrysler sparisce e quello Plymouth si trasforma da quello di una linea di modelli a basso costo in un vero e proprio marchio di fabbrica.



1

2

3

1. La Plymouth Model Q, la prima automobile prodotta dalla Casa statunitense
2. Una Plymouth Model Q in versione torpedo
3. Una Plymouth Model Q del 1928 in versione coupé

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE 4

PESO ..... 2.485 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2867 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 90 km/h

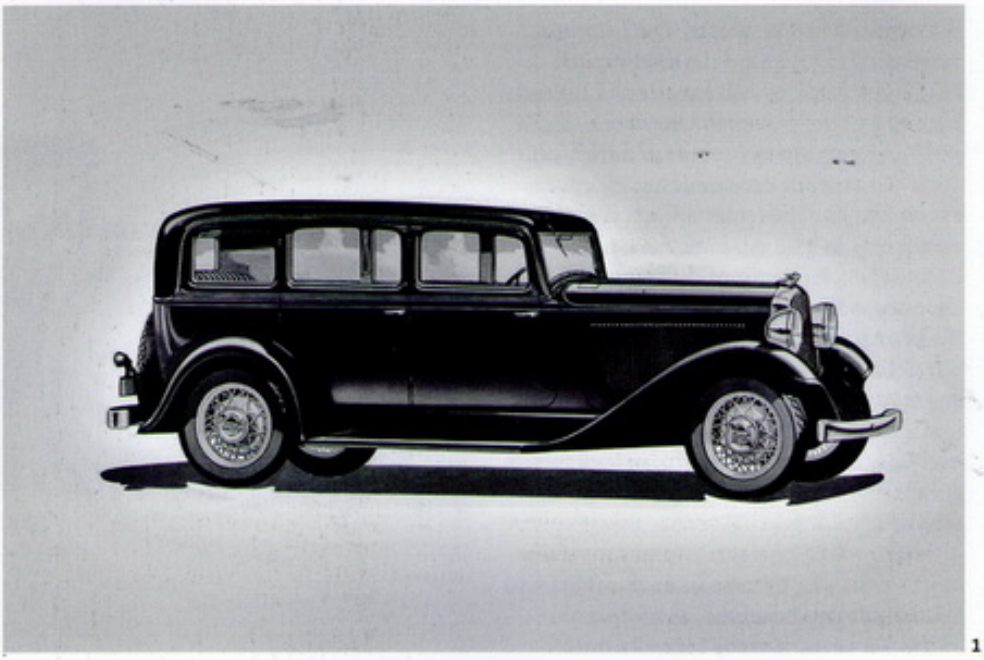
PREZZO ..... Dollari 670

PD

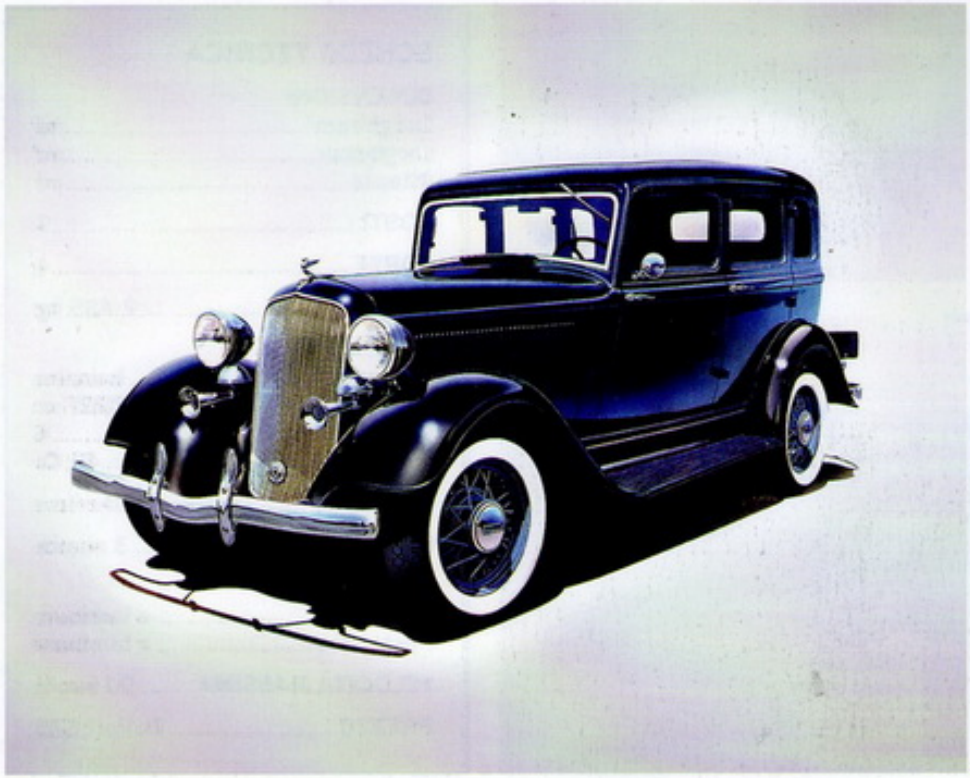
Produzione 1933
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

1. La Plymouth PD, sviluppata su un telaio allungato della Dodge
2. La Plymouth PD, una lussuosa berlina a quattro porte, equipaggiata con un motore a sei cilindri di 3110 cc

Dopo la sfortunata accoglienza riservata dal pubblico americano ai modelli PC e PCXX, la Plymouth propone immediatamente una nuova 6 cilindri che diventa subito il modello preferito della sua gamma. La Plymouth PD, altrimenti nota come De Luxe Six, monta lo stesso motore di 3,1 litri da 70 Cv della PCXX (il primo 6 cilindri della marca americana) su un telaio Dodge allungato, ma è dotata soprattutto di una carrozzeria opportunamente modificata con l'adozione di paraurti e cofano motore di nuovo disegno, nonché di un'inedita mascherina più verticale rispetto a quella del modello PC. La vettura viene proposta in cinque versioni differenti a prezzi che vanno dai 495 dollari della Business Coupé (la più economica 6 cilindri del momento) ai 595 dollari della Convertible Coupé.



1



2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 2.485 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3110 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 70 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

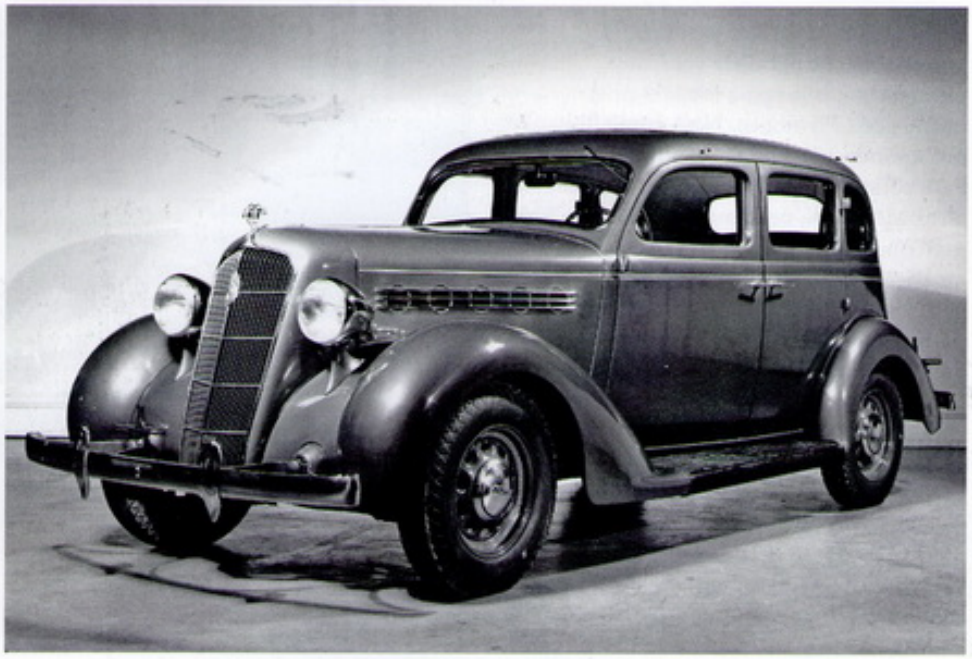
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 495

PJ

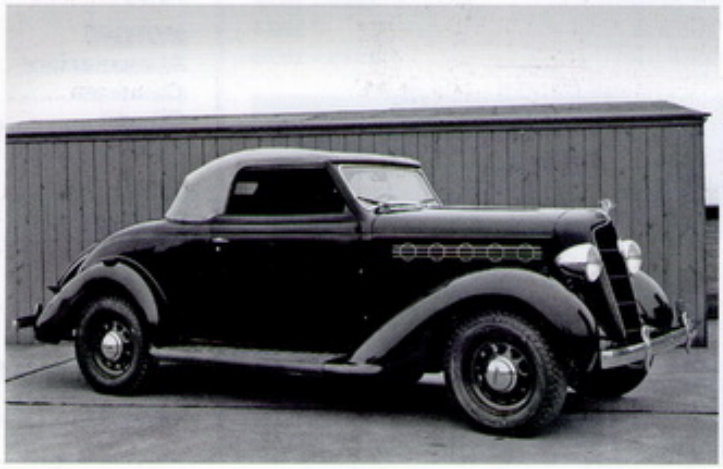
Produzione 1934 - 1935
Carrozzeria Berlina - Coupé

Sviluppando la Plymouth PJ, gli ingegneri e i progettisti attingono a piene mani dalla contemporanea esperienza con la Chrysler Airflow. Conservano il telaio tipo X utilizzato negli anni precedenti e realizzano un progetto completamente inedito. La nuova vettura adotta per la prima volta in casa Plymouth quelle linee arrotondate e aerodinamiche destinate a diventare una caratteristica delle automobili degli anni Trenta e un baricentro basso e molto avanzato per migliorare la tenuta di strada. La presenza di una barra stabilizzatrice compensa quella di molle anteriori più morbide del solito e permette di controllare meglio i movimenti della carrozzeria. Anche il motore a 6 cilindri presenta delle migliorie tecniche: su tutte, l'impianto di accensione del tutto nuovo e l'introduzione del "raffreddamento direzionale" ovvero il raffreddamento forzato del monoblocco e della testa che consente di contenere la temperatura dei cilindri più vicini all'abitacolo. La Plymouth PJ viene proposta in versioni differenti con carrozzeria berlina (2 e 4 porte) e coupé che, come vuole all'epoca la politica della Casa americana di offrire "il meglio al minor prezzo", sono vendute a prezzi che vanno dai 510 dollari della Business Coupé agli 895 dollari della berlina a sette posti.



1

2



3

1. La Plymouth PJ adotta linee arrotondate e aerodinamiche
2. La Plymouth PJ nella versione berlina a quattro porte
3. Una Plymouth PJ coupé del 1935 con capote in tela

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3298 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 82 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

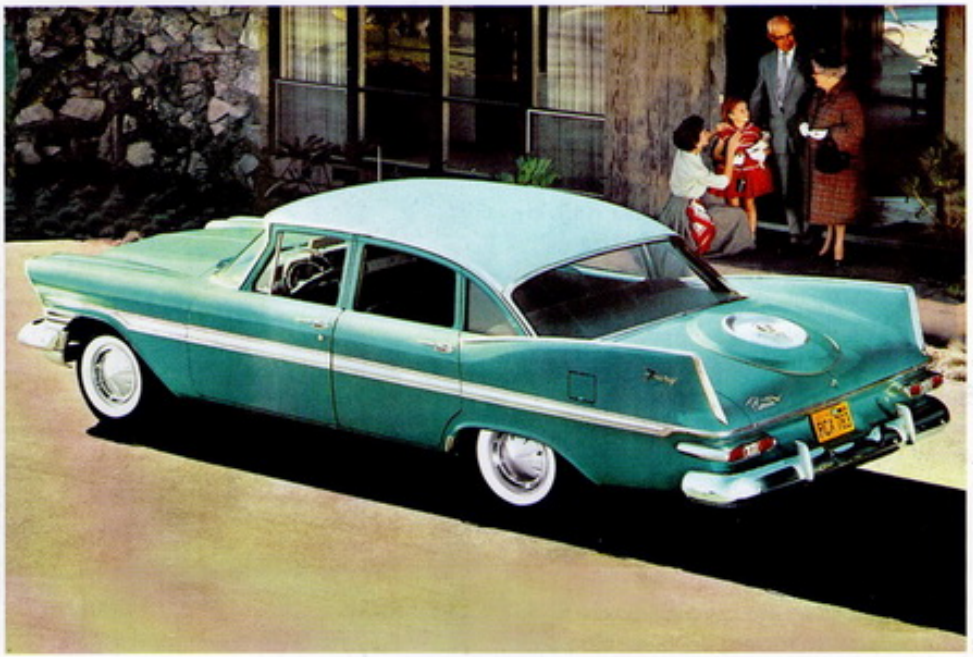
VELOCITÀ MASSIMA ..... 136 km/h

PREZZO ..... Dollari 510

Fury

Produzione 1956 - 1978
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Station wagon

Il nome Fury identifica una serie di automobili che per oltre vent'anni rappresentano la spina dorsale della produzione Plymouth. Nata come automobile in grado di catturare l'attenzione del pubblico con un modello ad alte prestazioni, nel corso degli anni la Fury asseconda le preferenze degli automobilisti americani attraverso sei differenti generazioni di prodotto e cambiando perfino segmento di mercato all'inizio degli anni Sessanta. Agli originali V8 di 5 litri si affiancano più economici 6 cilindri in linea di 3,7 litri e poi i potenti V8 di 7 litri di tipo Hemi. Le carrozzerie, inizialmente caratterizzate da grandi pinne posteriori e da ampio uso di cromature, lasciano via via posto a forme più squadrate e moderne. Momenti particolarmente significativi della storia della Fury sono il lancio della sportiva ed elegante Sport Fury hard top e cabriolet che nel 1959 si pone la vertice della gamma, l'adozione dei collettori d'aspirazione Ram che migliorano la resa del motore e l'uso di una carrozzeria portante (1960). Ma anche l'impiego della trasmissione automatica Chrysler TorqueFlite con involucro in alluminio anziché in ghisa e del freno di stazionamento a pedale. Viene prodotta nel 1966 anche nella lussuosa versione VIP; nel 1969 la carrozzeria adotta un particolare stile a fusoliera. Dal 1975 al 1978 alle Fury viene affiancata la più grande Gran Fury.



1

1. La Plymouth Fury del 1959
2. La terza serie della Fury, in versione decappottabile

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1956 - 1959
II Serie	1960 - 1964
III Serie	1965 - 1968
IV Serie	1969 - 1973
V Serie	1974
VI Serie	1975 - 1978

2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.658 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4996 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 240 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Dollari 2.810

Barracuda

Produzione 1964 - 1974
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Barracuda è considerata la prima esponente delle categoria delle pony car americane (vetture cioè che montano potenti propulsori su corpi vettura relativamente compatti), in quanto il suo lancio sul mercato statunitense precede di un paio di settimane quello della Ford Mustang. La prima serie ha una carrozzeria coupé fastback ed è costruita sulla piattaforma Chrysler tipo A utilizzando le stesse motorizzazioni della Plymouth Valiant: ovvero due 6 cilindri in linea di 2,8 e 3,7 litri, rispettivamente da 101 e da 145 Cv, e un V8 di 4,5 litri che sviluppa 180 Cv. A questi motori si affianca nel 1965 il V8 tipo Commando da 235 Cv che viene offerto nell'ambito del pacchetto Formula S, comprendente anche delle sospensioni e pneumatici sportivi. Pur conservando ancora molte componenti della Valiant, la seconda serie presenta una nuova linea caratterizzata nello stile da una mascherina divisa verticalmente, il passo è allungato da 2.692 a 2.743 millimetri e adotta due nuovi motori V8 di 6300 cc (nel 1967) e di 7200 cc (nel 1969). Con la terza generazione, riconoscibile esternamente per le due prese d'aria sul cofano motore, la Barracuda perde ogni ultimo contatto con la Valiant. Realizzata sulla piattaforma Chrysler tipo E, ha una linea ulteriormente rinnovata e più compatta e viene equipaggiata con i propulsori V8 Chrysler Hemi di 7 litri.

1

1. La Plymouth Barracuda, la prima pony car americana
2. La seconda serie della Barracuda
3. Il frontale della terza serie in versione cabriolet. Da notare le prese d'aria sul cofano, per l'alimentazione del motore

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1964 - 1966
II Serie	1967 - 1969
III Serie	1970 - 1974

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,780
Larghezza ..... m 1,781
Altezza ..... m 1,364

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2793 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 101 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 2.500

Pontiac

Detroit, Stati Uniti 1926 - 2009

La Pontiac Bonneville Special, concept del 1954

La Pontiac Buggy Company, fondata a Pontiac, nel Michigan, da Edward M. Murphy nel 1893, diventa attiva in campo motoristico solo nel 1907 e nel 1909 entra a far parte della General Motors. Il nome Pontiac, oltre che dalla città di nascita, deriva da quello del leggendario capo indiano Chief Pontiac che si batte nell'area di Detroit contro gli inglesi nel 1763, e una testa indiana con il tradizionale copricapo è il primo stemma della marca.
Inizialmente i suoi prodotti vengono commercializzati con il marchio Oakland (dal nome della contea di cui fa parte la città di Pontiac) poi il 9 gennaio 1926 le prime auto con marchio Pontiac debuttano al salone dell'automobile di New York. Sebbene nello stemma compaia la presuntuosa frase Chief of the Sixes (il meglio delle sei cilindri), questi primi modelli dovrebbero costituire solo un'alternativa più economica alle già affermate Oakland. Invece, grazie soprattutto alle ottime qualità del loro nuovo motore (un 6 cilindri di 3064 cc a valvole laterali), le Pontiac incontrano un successo tale che già nel 1931 soppiantano completamente le loro più blasonate cugine Oakland.
Nel 1930 l'originario 6 cilindri a valvole laterali è rimpiazzato da un propulsore di pari frazionamento, ma con distribuzione a valvole in testa e cilindrata di 3277 cc. Nel 1932 la Pontiac presenta un modello con motore a 8 cilindri in linea di 3654 cc offerto a meno di 600 dollari. Entro breve, questo propulsore sostituisce completamente il 6 cilindri dando un notevole impulso alle vendite e presto la Pontiac conquista il quinto posto nelle graduatorie di vendita in America.
I modelli Pontiac del 1934 sono caratterizzati da sospensioni anteriori a ruote indipendenti e le tipiche carrozzerie a "torretta" con ventilazione forzata. Nel 1935 la Pontiac presenta il bellissimo stile Silver Streak che si rivela talmente indovinato da restare quasi immutato sino al 1941, anno in cui viene presentata la nuova gamma Torpedo che, nelle versioni più lussuose è anche richiamata in produzione appena finita la Seconda guerra mondiale.
Nel 1950 la Pontiac lancia la nuova Catalina; due anni dopo introduce la trasmissione Hydromatic e nel 1953 presenta i suoi primi modelli con finestrini posteriori di tipo avvolgente e sterzo servoassistito.

IL NUOVO DESIGN

Bunkie Knudsen, promosso direttore generale a soli 43 anni, nel tentativo di dare alla Pontiac un'immagine più giovanile, decide di produrre la Safari 3700, una station wagon dall'impostazione sportiva; sempre per sua iniziativa, nel 1958 la Pontiac sperimenta per un breve periodo anche un motore con alimentazione a iniezione.
Nel 1959 è la volta di una carrozzeria del tutto nuova, caratterizzata da una carreggiata molto larga e da pinne verticali esageratamente dimensionate. Queste Pontiac montano anche una finta mascherina posteriore esteticamente simile a quella frontale. Due anni dopo arriva la Tempest, con carrozzeria a scocca portante dalla forma notevolmente più compatta. Per questo modello i progettisti della Pontiac scelgono la soluzione "transaxle" (motore anteriore e cambio posteriore); il suo 4 cilindri a corsa corta ha una cilindrata di 3179 cc e il cambio è offerto in

BONNEVILLE-SPECIAL

Pontiac

versione a comando manuale o automatico. Le sospensioni posteriori a ruote indipendenti e semiassi oscillanti si rivelano però poco indovinate, per cui, nel 1964, la Tempest è equipaggiata con una meccanica più convenzionale. La GTO, caratterizzata da una impostazione identica a quella originaria (derivava infatti dalla versione Le Mans) diventa comunque quasi leggendaria, con una velocità massima di oltre 200 chilometri orari. La GTO è offerta con motori V8 di 6555 cc o di 7456 cc.

Dal 1968, la Pontiac mette a listino una vasta gamma di coupé dalle dimensioni contenute, denominate Firebird che nascono su base Chevrolet Camaro: grazie anche alla ridotta cilindrata del 6 cilindri ad albero a camme in testa, queste sportive raggiungono un grosso successo commerciale.

Anche le Pontiac a tetto rigido (2 e 4 porte) del 1972 e denominate Grand Am, montano motori potenti, ma hanno carrozzerie dalle linee non altrettanto eleganti. La più potente è la Trans Am, una Firebird con carrozzeria coupé e motore V8 di 6555 cc e 300 Cv.

LA PRIMA "PICCOLA"

Nel 1975, sotto il perdurare della crisi del petrolio, anche la Pontiac è costretta a presentare una propria sub-compatta, la Astre. Ormai compaiono motori 4 cilindri sempre più modesti e anticipano l'evoluzione verso i modelli Phoenix del 1980, equipaggiati con motori trasversali a 4 cilindri in linea (2475 cc) o V6 (2835 cc), che hanno trazione anteriore. La gente chiede vetture con l'anima dentro e Pontiac lancia il suo slogan "We build excitement" (noi costruiamo emozione) che diventa subito popolarissimo.

La Fiero, presentata nel 1983, viene proclamata vettura Usa dell'anno 1984 dai giornalisti americani specializzati nel settore automobilistico. Questa coupé a motore centrale monta una carrozzeria costituita da pannelli di plastica fissati alla struttura portante con uno speciale procedimento appositamente studiato.

Un interessante sussulto la marca lo registra sul finire degli anni Ottanta con il coupé estremamente aerodinamico Transport e poi con la Firebird rinfrescata nella linea che riceve finalmente un V8 degno di questo nome: un 5.7 da 243 Cv che altro non è che il Chevrolet LT1 ormai standardizzato su tutti i marchi del gruppo General Motors.

I tempi recenti sono un susseguirsi di sportive riuscite e modelli insignificanti fino al nuovo millennio quando irrompe il Suv Aztec a trazione integrale permanente e il monovolume Montana che convincono poco e testimoniano l'inizio di un declino condizionato dal fatto che le sportive tirano sempre meno. Morale, le vendite precipitano al punto che il 2 dicembre 2008 la GM annuncia che per la Pontiac si profila la chiusura, conferma che arriva il 27 aprile 2009 con i modelli esistenti tenuti in vita fino al 2010.

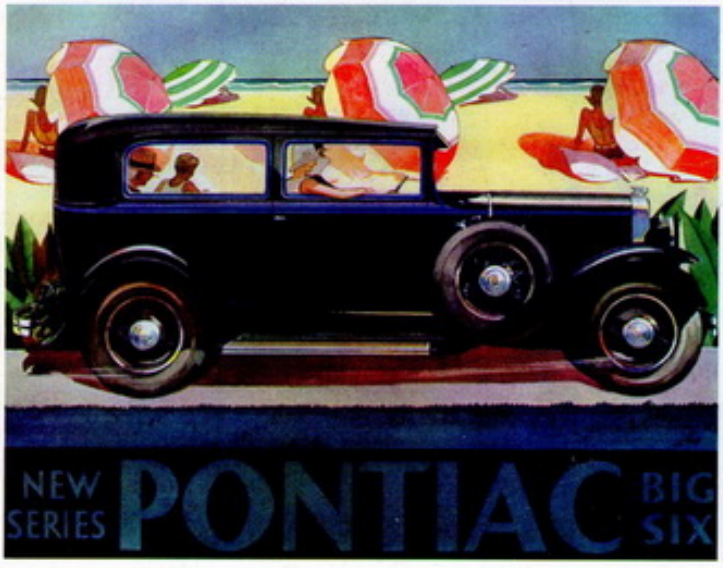
www.pontiac.com

Carlo Cavicchi

La strategia
La svolta di Klinger

Nel 1932 la Oakland, la marca da cui la Pontiac ha preso vita diventando subito indipendente, cessa di esistere e corrono voci che la stessa fine la rischiano anche la Buick, la Cadillac e la stessa Pontiac. La Grande depressione ha messo in crisi le industrie e si calcola che in Pontiac si perdono 125,35 dollari per ogni vettura, una cifra enorme calcolando le 47.926 auto vendute nel corso dell'anno. Il presidente della General Motors, Alfred P. Sloan cerca allora di reagire per salvare il marchio Pontiac integrando molti componenti con quelli del marchio Chevrolet. Quindi mette il suo vice, William S. Knudsen, a fare il general manager e più tardi trasferisce alla Pontiac il direttore delle vendite della stessa Chevrolet, Harry J. Klingler. Si deve a quest'ultimo una vera rivoluzione sul piano delle vendite con l'introduzione di ricerche di mercato, un grande uso di pubblicità e piani di promozione sui clienti. È una svolta che paga subito: l'immagine è reinventata e le Pontiac diventano delle 8 cilindri di basso costo ma con una linea che regge il passo con le ben più costose Chrysler Imperial, Studebaker President e Auburn 8-105. A fine 1933 le vendite raddoppiano arrivando a 85.348 vetture, per salire a 140.000 nel 1935 e 72.000 nel 1936 quando compaiono per la prima volta le *Silver Streaks* (nella foto), fili cromati che tagliano il cofano e che continuano anche sul retro diventando per venti anni il vero marchio Pontiac.

1



2

1. La Pontiac GTO del 1967, uno dei simboli della produzione della Casa americana
2. Una pubblicità della Pontiac Big Six

IL PERSONAGGIO

William S. Knudsen jr.

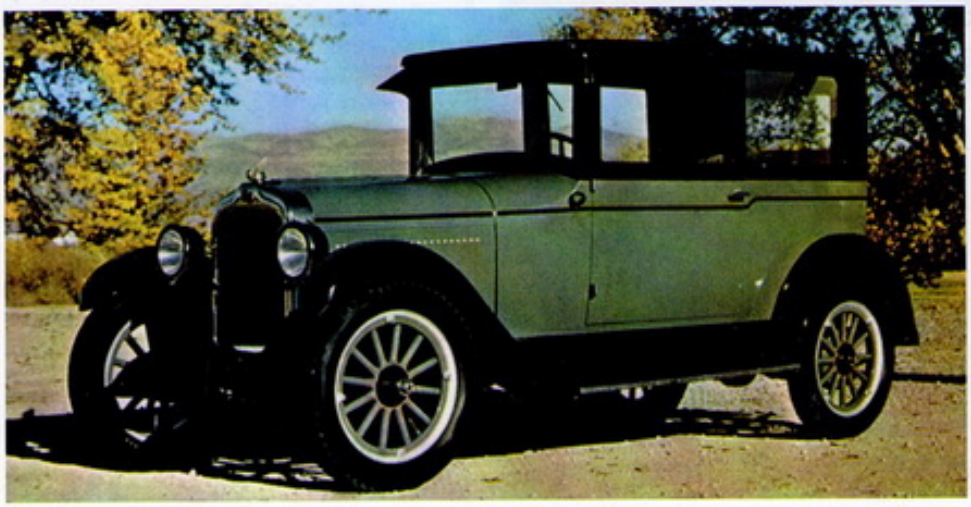
Se nei primi anni Trenta è stato il general manager William S. Knudsen a risollevare le sorti della Pontiac, a metà degli anni Cinquanta tocca a suo figlio Semon "Bunkie" Knudsen salire sul ponte di comando della Casa e inventarsi un futuro per il marchio, di nuovo alla ricerca della sua identità a dispetto del traguardo appena raggiunto di 6 milioni di veicoli prodotti dalle origini. L'intuizione di Knudsen jr. sta nel decidere di mettere il destino della marca nelle mani della clientela più giovane, vogliosa di automobili potenti.
Il merito è del nuovo motore OHV V8 a valvole in testa che sfodera 180 Cv ed eccita la fantasia. Knudsen si tuffa nelle corse dove il marchio Pontiac regnerà per anni e anni, e attua la sua filosofia che si concentra su questo concetto: "Si può vendere un'auto nata per una clientela giovane a un cliente vecchio, ma non si potrà mai vendere un'auto nata per una clientela vecchia a un cliente giovane". Si circonda allora di geniali collaboratori come i progettisti Elliot Estes che viene dalla Oldsmobile e John DeLorean che arriva dalla Packard. Loro compito è inventarsi delle auto con gli attributi e dal design accattivante, poi taglia con tutto ciò che è legato al passato: via le Silver Streak e anche il vecchio logo con la testa stilizzata del capo indiano Pontiac. Da adesso le auto saranno più del Gt che delle berline, una mossa perfetta che introduce il boom delle muscle car e le pony car che per un ventennio faranno impazzire gli americani. *(Nella foto, a destra, W. Knudsen vicino a C. E. Dawson)*

Six 1925

Produzione 1925 - 1932
Carrozzeria Berlina - Coupé - Roadster

All'inizio degli anni Venti la General Motors decide di realizzare un modello con motore a 6 cilindri da vendere al prezzo più basso possibile. Per farlo ne affida lo sviluppo ad una delle marche del gruppo, la Oakland Motor Car Company, che realizza una vettura che viene venduta anche con il marchio Pontiac. Il nuovo modello, esposto al salone di New York del 1925, utilizza la carrozzeria e molte componenti meccaniche Chevrolet, e può essere venduto al prezzo di soli 825 dollari. L'anno seguente è l'automobile a 6 cilindri più venduta negli Stati Uniti. La vettura, disponibile in versione berlina a 5 posti e coupé a 2 posti, viene commercializzata con il semplice nome di Six seguito dall'anno di produzione, ma è nota anche come Chief, dal capo (chief) indiano Pontiac che guida una rivolta contro gli Inglesi. Relativamente inedito è il motore a valvole laterali con tre supporti di banco di 3,1 litri che, pur utilizzando anch'esso molte componenti Chevrolet, ha un originale sistema a due testate separate per ogni gruppo di tre cilindri (Split Head). Nel 1929 la cilindrata viene portata a 3277 cc e la potenza passa da 40 Cv a 60 Cv. La produzione di questi 6 cilindri viene interrotta alla fine del 1932.

1



2

1. La Six 1925 roadster
2. La variante berlina a cinque posti

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3048 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... nd

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 825

Bonneville

Produzione 1957 - 2005
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

1. Una Pontiac Bonneville convertibile del 1957
2. Un dettaglio dell'abitacolo, con il cambio al volante e i sedili in pelle
3. L'ultima serie della Pontiac Bonneville

Per quasi mezzo secolo il nome del lago salato di Bonneville contraddistingue ben nove generazioni di automobili Pontiac, modelli essenzialmente di grandi dimensioni che nel corso degli anni si sono progressivamente adeguati al mutare di gusti e tendenze del mercato statunitense. La prima Bonneville è, ad esempio, una grande ed elegante cabriolet con vistose pinne posteriori, equipaggiata con un otto cilindri a V8 di 6,4 litri che viene presto affiancata dalle versioni berlina, coupé e station wagon. La vettura diventa molto famosa all'epoca delle muscle-car, quando viene proposta anche un motore di 7,5 litri. Verso la fine degli anni Settanta anche la Bonneville si adegua alle nuove normative sui consumi e si ripropone con motori completamente differenti come un 3,8 litri V6, un 4,3 litri V8 e perfino un V8 di 5,7 litri diesel. Un'altra importante metamorfosi avviene nel 1987, quando viene adottata la piattaforma General Motors a trazione anteriore. Con questa generazione vengono inoltre abbandonate definitivamente le linee spigolose della carrozzeria per passare a forme più moderne, sempre più arrotondate e compatte. L'ultima generazione fa segnalare, nel 2004, il ritorno dei motori abbandonati nel 1986, poiché sulla versione GXP è ottenibile, a richiesta, il poderoso 4.6 V8 Northstar da 275 Cv.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1957 - 1961
II Serie	1962 - 1964
III Serie	1965 - 1970
IV Serie	1971 - 1976
V Serie	1977 - 1981
VI Serie	1982 - 1986
VII Serie	1987 - 1991
VIII Serie	1992 - 1999
IX Serie	2000 - 2005

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,047
Larghezza ..... m 1,832
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.578 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3891 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 165 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Tempest

Produzione 1961 - 1972
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

La Pontiac Tempest nasce come una vettura economica da acquistare e da gestire ma, nondimeno, presenta delle soluzioni tecnicamente interessanti come le sospensioni a quattro ruote indipendenti ed il cambio montato posteriormente in blocco con il differenziale. Un elemento estetico distintivo, comune a tutte le Tempest, è il frontale caratterizzato da una mascherina sdoppiata con due coppie di fari circolari che si presentano affiancati nella prima generazione e sovrapposti nella seconda. La prima generazione, realizzata sulla piattaforma Y del gruppo General Motors, impiega il 4 cilindri in linea superquadro tipo Trophy 4 di 3,2 litri che, a seconda delle versioni, è in grado di sviluppare potenze comprese tra 110 Cv e 155 Cv. L'adozione di questo propulsore, direttamente derivato dal V8 di 6,4 litri della Pontiac Bonneville, permette alla Casa americana di razionalizzare la costruzione di questa vettura a vantaggio dei costi. La Tempest, nonostante i contenuti, riscuote però uno scarso successo tra il pubblico americano. Per questo motivo, dopo soli tre anni, la Pontiac rivede il progetto sia nella meccanica sia nella linea e ne propone una seconda generazione, che viene realizzata sul piattaforma A. Questa presenta la caratteristica di un passo allungato a 2.900 millimetri ed ha una carrozzeria che misura in lunghezza i 5,2 metri. Il 4 cilindri che equipaggia la precedente edizione viene abbandonato a favore di un 6 cilindri in linea di 3523 cc di origine Chevrolet in grado di fornire una potenza di 140 Cv. E in alternativa diventa disponibile sulla Tempest anche un V8 di 5,4 litri proposti in due varianti della potenza, 250 Cv e 280 Cv.

1

2

1. Una Pontiac Tempest Safari del 1967
2. Il posteriore della berlina

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1961 - 1963
II Serie	1964 - 1972

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,808
Larghezza ..... m 1,834
Altezza ..... m 1,359

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.324 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3195 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 137 km/h

PREZZO ..... nd

Grand Prix

Produzione 1962 - 2008
Carrozzeria Berlina - Coupé

1. La Pontiac Grand Prix del 1997
2. Il primo modello del 1962, spinto da un otto cilindri a V
3. La coupé nella versione del 1963

Come il nome lascia chiaramente intendere, la Grand Prix indica una famiglia di modelli sportivi Pontiac che la Casa americana aggiorna periodicamente nell'arco di oltre quarant'anni adeguandoli al mutare delle esigenze del mercato. Se fino alla fine degli anni Settanta il costruttore punta su dei prestazionali motori V8 di sempre maggiore cilindrata e potenza, a partire dal decennio seguente si assiste invece nella gamma della Grand Prix ad una progressiva inversione di tendenza che culmina nel 1988 con l'adozione di un 4 cilindri in linea di soli 2,3 litri. Tale tendenza cambia nuovamente all'inizio del XXI Secolo, quando ad un V6 di 3,8 litri, offerto anche in versione sovralimentata con turbo-compressore, viene affiancato un 5,3 litri sempre V8. Fra le principali tappe dell'evoluzione della Pontiac Grand Prix, poi, bisogna registrare il suo passaggio nel 1969 dal segmento delle automobili grandi a quello delle medie, oltre alla prima adozione nel 1972 di un motore diverso dal V8: ovvero un V6 che a causa delle normative sulle emissioni limita notevolmente le prestazioni che sono una caratteristica principale della vettura. Nel 1988 la Grand Prix, inoltre, debutta in una prima versione berlina a 4 porte che contribuisce a far aumentare le vendite. Per quanto riguarda invece l'estetica, nel corso degli anni anche qui si assiste ad un radicale cambiamento: le grandi carrozzerie segnate nel design da linee spigolose e squadrate vengono infatti progressivamente sostituite da forme più compatte e sono decisamente più curate nella aerodinamica.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1962 - 1968
II Serie	1969 - 1972
III Serie	1973 - 1977
IV Serie	1978 - 1987
V Serie	1988 - 1996
VI Serie	1997 - 2003
VII Serie	2004 - 2008

SCHEDA TECNICA

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

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6374 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 303 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... Dollari 3.490

GTO

Produzione 1964 - 1974
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

1. La Pontiac GTO nella versione Le Mans del 1964
2. Una GTO Firebird coupé del 1970
3. Un esemplare del 1968
4. La GTO del 1974

Considerata da più parti la prima vera "muscle car" americana, la Pontiac GTO nasce in effetti come semplice "pacchetto supersportivo" per la Tempest coupé in quanto, in un'epoca in cui il gruppo General Motors si dichiara contrario alle competizioni automobilistiche, le procedure interne vieterebbero ai progettisti di montare motori di oltre 5,4 litri su modelli realizzati sulla piattaforma A. In questo modo invece, con un supplemento di 296 dollari, i clienti possono invece montare sulla Tempest un pacchetto di equipaggiamenti speciali che comprende tra l'altro un V8 6,4 litri da 325 Cv con carburatore a quattro corpi e scarico sdoppiato, nonché sospensioni più rigide e ruote più larghe. Per i più esigenti c'è poi la versione Tri-Power da 348 Cv. Forte di oltre 100.000 pacchetti venduti in due anni, nel 1966 la GTO diventa un modello vero e proprio della gamma Pontiac, subito riconoscibile esternamente il frontale con una fanaleria propria e soprattutto per la mascherina in plastica che rappresenta una novità assoluta per l'intera industria dell'automobile americana. E poi c'è un nuovo V8 da 360 Cv. La seconda generazione debutta nel 1968 quando la General Motors modifica radicalmente la piattaforma A. Il nuovo modello ha delle linee più arrotondate, un frontale completamente ridisegnato e un posteriore raccordato in stile fastback. Le dimensioni esterne sono più contenute e nella sicurezza la nuova serie offre dei paraurti in grado assorbire senza danni gli impatti alle basse velocità.

1

2

3

4

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1964 - 1967
II Serie	1968 - 1974

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,243
Larghezza ..... m 1,890
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.600 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6374 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 325 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Firebird

Produzione 1967 - 2002
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Sulla stessa piattaforma della Chevrolet Camaro, la Pontiac realizza la coupé e la cabriolet Firebird. Si tratta di una pony car, ovvero una potente vettura sportiva dalle dimensioni non estreme, che ottiene un particolare successo di pubblico nella sua versione Trans Am. Nel corso degli anni la Firebird viene equipaggiata con svariati motori del gruppo General Motors. La prima generazione, riconoscibile esternamente per la mascherina a quattro fari circolari e per i parafanghi leggermente rialzati, può essere infatti equipaggiata con un 6 cilindri in linea monoalbero di 3,8 litri, oppure tre differenti propulsori V8 di 5300, 5700 e 6600 cc. Sono proprio questi ultimi a riscuotere i maggiori consensi della clientela americana e per questo motivo la seconda generazione della Firebird viene proposta solo con motori V8 di cilindrata compresa tra 4900 e 7500 cc. Questa serie è caratterizzata esteticamente da un nuovo frontale spiovente con due fari circolari inseriti in delle cornici quadrate ed una mascherina con due ampie aperture longitudinali visibili anche da molto distante. Altra novità è lo spesso terzo montante del tetto. Questo particolare viene mantenuto nella terza generazione della Firebird nella quale i fari diventano a scomparsa. Per contro la gamma delle motorizzazioni viene completamente rinnovata e comprende un 4 cilindri di 2,5 litri, due V6 di 2,8 e 3,1 litri, un 3, 8 litri V6 turbo e due V8 di 5000 e 5700 cc di origine Chevrolet. La quarta generazione prevede infine l'adozione di linee più morbide e nella carrozzeria viene maggiormente curata la ricerca dell'aerodinamica. La gamma comprende motori V6 di 3400 e 3800 cc oppure un V8 di 5,7 litri.

1

1. Una Firebird cabriolet
2. In primo piano, una Pontiac Firebird Trans Am

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1967 - 1969
II Serie	1970 - 1981
III Serie	1982 - 1992
IV Serie	1993 - 2002

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,796
Larghezza ..... m 1,844
Altezza ..... m 1,308

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.488 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3770 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 218 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 183 km/h

PREZZO ..... nd

Vibe

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Crossover

1. La Vibe, berlina compatta prodotta negli stabilimenti californiani della NUMMI
2. Il cruscotto con il quadro comandi
3. Il profilo della Vibe

Presentata in anteprima al salone dell'automobile di Detroit 2002, la Vibe è una berlina compatta, prodotta negli stabilimenti californiani della NUMMI (la joint venture GM-Toyota) che richiama nei contenuti molte caratteristiche di una station wagon e di un Suv. Si tratta infatti di un'automobile disponibile nelle varianti a trazione anteriore oppure integrale e dotata di sistemi di trasporto e capacità di carico del tutto innovativi. Il motore è un 4 cilindri in linea bialbero di 1,8 litri a distribuzione variabile, interamente realizzato in lega leggera e proposto in tre diverse versioni da 123 Cv, 130 Cv e 180 Cv (quest'ultima riservata alla versione GT con cambio manuale a 6 marce e freni a disco sulle quattro ruote). Gli interni sono realizzati all'insegna della massima praticità: ripiegando i sedili posteriori si arriva ad ottenere una capacità di carico di 1.600 litri. Il sedile del passeggero anteriore può essere trasformato in un comodo tavolino da lavoro, mentre lo speciale portellone posteriore è progettato per offrire un'accessibilità ottimale e due binari paralleli posti all'interno del vano bagagli facilitano le operazioni di carico e scarico. Nel 2005 la Vibe è oggetto di un restyling e viene riproposta con un frontale simile a quello della nuova spider Pontiac Solstice. Al salone di Los Angeles del 2007 viene presentata la seconda generazione della Vibe. Quest'ultima, oltre alla linea più sportiveggiante e un abitacolo con una maggiore capacità di carico, è offerta con due nuovi motori di 1,8 e 2,4 litri e dispone di serie di un impianto frenante potenziato con dischi su tutte e quattro ruote.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2002 - 2008
II Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,365
Larghezza ..... m 1,775
Altezza ..... m 1,580

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.225 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 123 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Dollari 16.900

G6

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

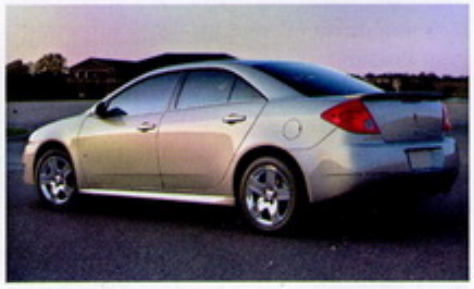
1. La Pontiac realizzata sulla stessa piattaforma della GM Epsilon
2. L'andamento della fiancata è a cuneo
3. Gli interni della berlina americana

La Pontiac G6 è una vettura di classe media realizzata sulla stessa piattaforma GM Epsilon di altri modelli del gruppo General Motors come la Chevrolet Malibu e la Saab 9-3. Esposta al salone di Detroit del 2003 e commercializzata l'anno seguente negli Stati Uniti, adotta un V6 di 3,5 litri da 200 Cv (abbinato ad un cambio automatico a 4 marce a gestione elettronica oppure con un cambio manuale a 6 marce) e un V6 di 3,9 litri da 240 Cv. La gamma dei motori si arricchisce nel 2006 quando viene reso disponibile un 4 cilindri bialbero di 2,4 litri di origine Opel che sviluppa 170 Cv. Nello stesso anno alla berlina vengono affiancate una coupè e una cabriolet. Con la seconda generazione la potenza dei V6 viene portata rispettivamente a 224 Cv e 252 Cv. Nel 2008 la versione Gtp viene sostituita dalla Gtx ancora più sportiva.

1

FOCUS
Il tetto apribile

Seguendo l'esempio di modelli di successo nel mercato americano con la formula coupé-cabriolet, la Pontiac G6 nell'ultima edizione convertibile lanciata sul mercato nel 2009 è dotata di uno speciale tetto apribile in metallo diviso in due sezioni. Questo, in soli 30 secondi, si ripiega nel bagagliaio grazie a un sofisticato sistema elettro-pneumatico trasformando questa vettura da coupé in una filante cabriolet.



2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2004 - 2007
II Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,802
Larghezza ..... m 1,749
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.555 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3498 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... automatico

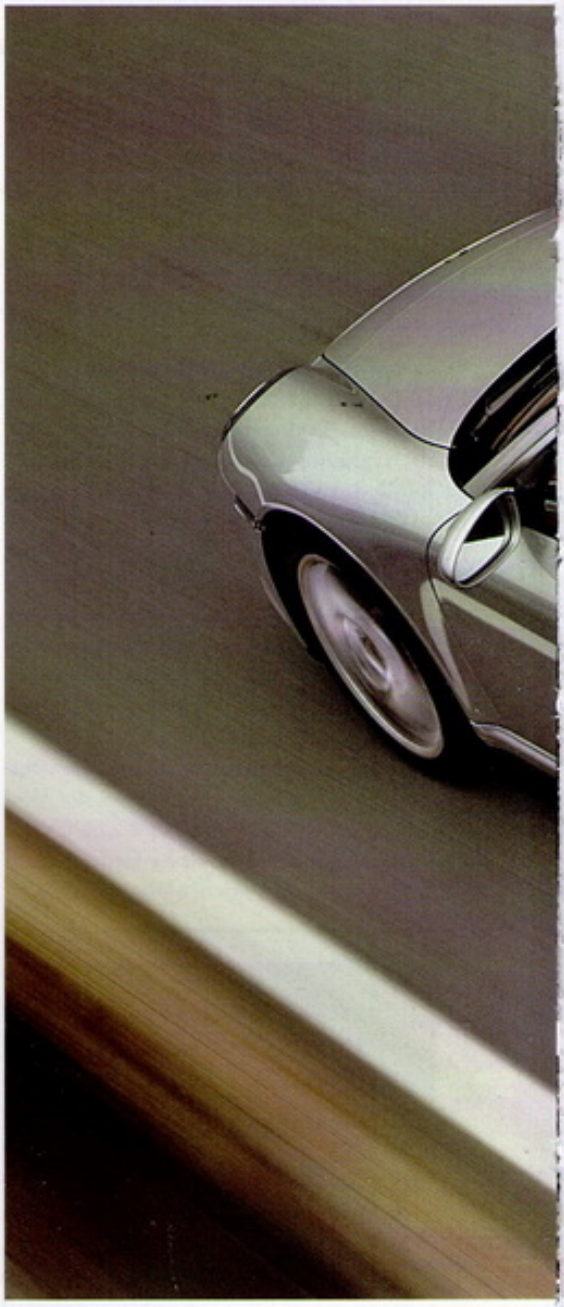
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA ..... 215 km/h

PREZZO ..... Dollari 22.500

Porsche

Stoccarda, Germania 1931



1. La Porsche 911 Targa 4
2. Una pubblicità della Porsche

La Porsche è per la Germania quello che la Ferrari è per l'Italia o l'Aston Martin per il Regno Unito. È il produttore nazionale per eccellenza di supersportive. Così si afferma nel dopoguerra, con prodotti indovinati e una crescente attenzione e priorità all'export, soprattutto negli Stati Uniti, e un ruolo vincente nelle grandi competizioni automobilistiche mondiali. Ma la storia della Porsche comincia nel 1931 come vicenda e avventura di una piccola azienda decisa a vendere su piccola scala motori, assi e altre parti meccaniche fondamentali di qualità ad altri produttori tedeschi. La parabola che successivamente porterà Porsche a tentare la scalata a Volkswagen, cioè al primo produttore d'auto europeo, e a indebitarsi per cercare di conquistare la preda fino a essere costretta a cercare alleanze con gli investitori più diversi, dall'emirato del Qatar fino a Mercedes, e finirà a sorpresa invece con Porsche acquisita da Volkswagen con l'appoggio dello stesso Qatar, comincia dunque su piccolissima scala. Ma un dato comune tra gli inizi e il presente è lo sfondo: Porsche nasce come azienda nel momento delle devastazioni economiche, sociali e politiche create in tutto il mondo dalla crisi economica e finanziaria internazionale scatenata allora dal grande crollo di Borsa di Wall Street nel 1929. Così come oggi l'indebitamento di Porsche e la sua ricerca di partner ha per sfondo la crisi economico-finanziaria globale in cui viviamo.

2

LA NASCITA DELLA CASA

È il 25 aprile del 1931, mentre la crisi economica mondiale fa sentire i suoi effetti più pesanti sull'economia tedesca la Dr.Ing. h.c. Porsche Gesellschaft mit beschraenkter Haftung, Konstruktion und Beratung fuer Motoren und Fahrzeugbau viene fondata nella Kronenstrasse al numero 24, a Stoccarda, già allora capitale del ricco e industriale sudovest tedesco, il Baden-Wuerttemberg che è anche oggi il più prospero dei sedici Stati che compongono la Repubblica federale. La denominazione, tradotta, vuol dire "Società a responsabilità limitata del Dr.ingegner honoris causa Porsche per la costruzione e la consulenza su motori e produzione di veicoli". Il padre fondatore è il mitico ingegner Ferdinand Porsche, il quale comincia in realtà le attività aziendali già nel dicembre 1930 con appena dodici dipendenti, e un capitale iniziale di 24mila marchi del Reich di allora. Vi si associano il genero Anton Piëch, e Adolf Rosenberger, ognuno investendo tremila marchi.
Il primo contratto viene firmato con il costruttore d'automobili sassone Wanderer per il quale Porsche sviluppa il progetto di una berlina di classe media spinta da un motore a sei cilindri, e poi un motore a otto cilindri. I successivi affari importanti sono la produzione di un asse oscillante per le officine Horch di Zwickau e di un motore stellare a cinque cilindri raffreddato ad aria destinato

1

ad autocarri. Fin da allora la produzione di motori raffreddati ad aria – una tecnologia che Ferdinand Porsche conosce anche grazie ai suoi contatti con gli ingegneri cecoslovacchi della Tatra – è una specialità di Porsche. E sempre nel 1931 viene studiato per la Zündapp il progetto di un'utilitaria, denominata tipo 12, con motore posteriore: è l'antenata di quello che sarebbe divenuto il Maggiolino. Ma a causa della difficile situazione economica generale, Zündapp rinuncia al progetto l'anno dopo, nel 1932.

Sempre nel 1932, l'ingegner Porsche viene contattato dal governo sovietico, e invitato a Mosca. L'Urss di Stalin gli offre a condizioni lucrative un ruolo determinante per lo sviluppo di una moderna industria automobilistica nel Paese dei soviet, ma dopo un lungo soggiorno egli declina l'offerta: troppo grandi gli appaiono le differenze culturali tra Europa centrale e Russia sovietica, e troppo insormontabili le difficoltà linguistiche.
Porsche registra poi una società per lo sviluppo di motori ad alte prestazioni, e avvia gli studi per un potente motore a 16 cilindri da impiegare per auto da corsa. Nel 1933, l'anno dell'arrivo di Hitler al potere, Porsche stipula un contratto con la Auto Union. I motori ad alte prestazioni concepiti e prodotti da Porsche diventano i propulsori della Auto Union tipo 22, che all'epoca è una delle auto da corsa più avanzate e imbattibili.
Al tempo stesso riprendono con intenso impegno ricerche, studi e lavori per un'auto da destinare alla produzione di massa. I primi prototipi, chiamati tipo 32, hanno un moto-

Porsche

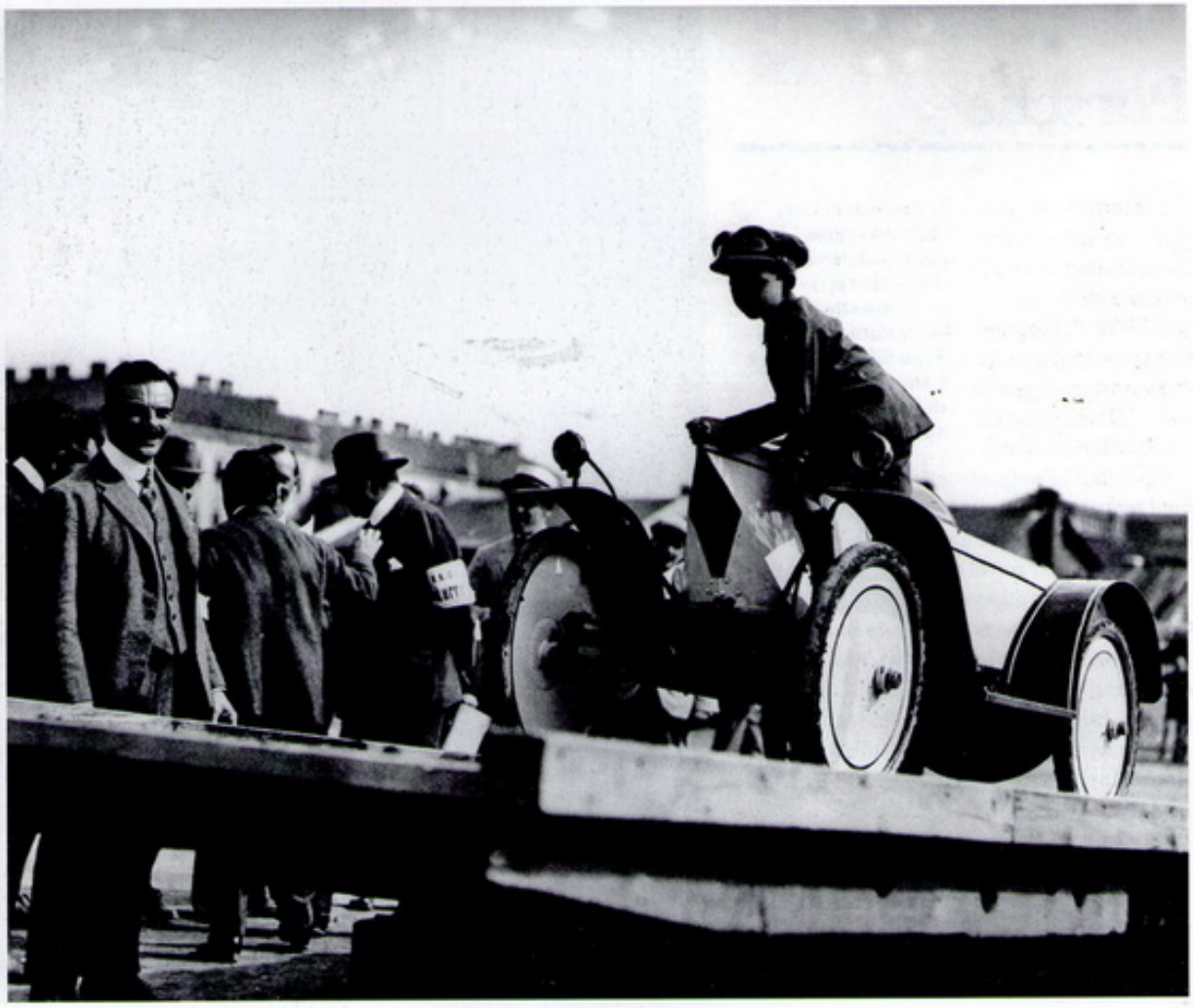
1. Ferdinand Alexander Porsche posa accanto alla 901, nel 1968
2. Un giovanissimo Ferry Porsche nel 1921 a bordo della sua prima vetturetta con motore a due cilindri

re posteriore raffreddato ad aria e già preannunciano la Volkswagen.
Nel 1934 l'ingegner Porsche espone ai massimi dirigenti del *Reichsverkehrsministerium* (il ministero dei Trasporti del Reich) i suoi progetti di auto per tutti. Il 22 giugno Porsche ottiene dallo Rda, il potente Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie, l'incarico di sviluppare una deutscher Volkswagen, cioè un'auto per il popolo tedesco. La tipo 60, e la cabriolet denominata V2, mostrano già nel 1935 somiglianze estreme e affinità progettuali di fondo con quella che sarà poi la Volkswagen. Nel 1936, l'ingegner Porsche prende il piroscafo e viaggia negli Stati Uniti per studiare le moderne tecniche di produzione di massa dei giganti dell'auto di Detroit e acquistare alcuni macchinari industriali particolarmente moderni. Negli anni da allora allo scoppio della Seconda guerra mondiale, le attività di Porsche si diversificano ulteriormente in diverse sfide tecnologiche: dallo sviluppo dell'auto da record T80 per conto di Mercedes al "trattore del popolo" tipo 110, una piccola ma efficiente e universale macchina agricola.

I RAPPORTI CON IL REICH

Nel 1938 il prototipo Volkswagen definitivo è presentato da Porsche ad Adolf Hitler. Il quale, superando le resistenze e le invidie dei costruttori concorrenti e della burocrazia dello Rda, affida a Porsche stesso la supervisione del progetto per la produzione in serie della Volkswagen e la costruzione dell'impianto di Wolfsburg. Proseguono anche lo sviluppo dell'auto ad alte prestazioni denominata tipo 64 e della fuoristrada, chiamata Kuebelwagen, di cui poi verrà sviluppata anche la versione anfibia Schwimmkraftwagen. Ma siamo ormai allo scoppio della guerra, e la grande produzione industriale tedesca, la più importante in tutta l'Europa continentale, viene militarizzata e subordinata alle esigenze dello stato maggiore nazista. L'ingegner Ferdinand Porsche ottiene l'incarico di maggiore responsabile della ricerca, sviluppo e progettazione di carri armati. È una carriera che procede passo per passo: nel 1941, il massimo responsabile della produzione industriale, quel famigerato Fritz Todt la cui Organizzazione Todt avrebbe poi organizzato la deportazione dall'Europa occupata in Germania e lo sfruttamento di migliaia di prigionieri civili e militari, gli "schiavi di Hitler", affida a Porsche la supervisione suprema della produzione di panzer.
È un incarico difficile. La guerra richiede scelte rapide di produzione di carri armati moderni, potenti ma anche veloci e semplici. Sul fronte russo la Wehrmacht affronta la temibile sfida dei moderni, veloci ed efficienti carri armati dell'Armata rossa. Porsche commette l'errore di innamorarsi di progetti troppo avveniristici, troppo avanti rispetto alle capacità tecnologiche del tempo. Dal Leopard (il primo panzer tedesco che porta questo nome), decenni e decenni prima del tank prodotto dalla democrazia di Bonn e che è diventata l'arma corazzata standard della Nato. I tank progettati dall'ingegner Porsche sono troppo sofisticati, a propulsione ibrida diesel ed elettrica, come il Leopard stesso o il suo Tiger 101. Oppure sono troppo pesanti, come il mostruoso bunker mobile denominato per ironia Maus (topo), del peso di quasi duecento tonnellate. Porsche arriva persino a pensare a una propulsione a turbina per i carri armati, oltre mezzo secolo prima dell'attuale, e ancora avveniristico M1Abrams con cui gli americani hanno sconfitto Saddam Hussein. Ma troppa sofisticazione tecnologica non si concilia con l'esigenza d'una rapida produzione di massa. Per cui nel 1943 il regime toglie all'ingegner Por-

1



2

sche la supervisione della produzione di Panzer per il Reich millenario.
Per Ferdinand Porsche, per suo figlio Ferry, per tutto il casato e per l'azienda inizia il periodo più difficile. Cadono in disgrazia agli occhi del vertice del regime. E intanto la guerra appare perduta. Né a est né a ovest, la Luftwaffe hitleriana è più padrona del cielo. A est gli Shturmovik e i carri T34 fanno marmellata di panzer nazisti, e da ovest i bombardieri strategici americani (Fortezze volanti B17 e Liberator B24) e britannici (Halifax e Lancaster) avviano la guerra di distruzione massiccia dei bombardamenti a tappeto sulla Germania. Gli impianti Porsche subiscono gravissimi danni, l'azienda nel tentativo di scampare ai bombardieri si trasferisce da Stoccarda a Gmuend, in Carinzia, cioè in Austria. Alla capitolazione del Reich, l'8 maggio 1945, quando i soldati del maresciallo Zhukov issano la bandiera sovietica sul Reichstag, la direzione dell'azienda dei Porsche si trova appunto là.
Nell'immediato dopoguerra, i Porsche ricevono dagli alleati vincitori permessi temporanei di riprendere il lavoro, in un primo tempo solo come officine di riparazioni, di produzione di pezzi di ricambio e magazzini e centri di manutenzione per i mezzi delle potenze vincitrici.

IL PROGETTO DELLA 356

All'inizio di agosto del 1945 Porsche viene arrestato dalle autorità militari alleate per sospetto di collaborazione e complicità con i crimini nazisti, poi rilasciato. Si reca in Francia con il figlio Ferry per stipulare contratti con l'industria automobilistica locale e aiutarla allo sviluppo delle Renault postbelliche, ma il servizio segreto francese lo arresta, sempre per indagini su presunti crimini di guerra. Resta a lungo in detenzione in Francia, fino all'archiviazione finale del procedimento contro di lui. Ma intanto Ferry, con la collaborazione di validi ingegneri automobilistici, primo fra tutti Erwin Komenda, pone le basi per la rinascita dell'azienda e la sua riconversione in produttore specializzato in auto sportive, per la vendita commerciale o per le competizioni. Già nel 1947 si lavora a progetti di auto da corsa, come la leggendaria Cisitalia. Ma è nel 1948 che arriva la vera svolta. Il progetto della Porsche 356, una piccola auto, offerta prima in versione coupé poi anche cabriolet, prende corpo e comincia presto la produzione. È subito un successo. L'aiuto degli investimenti dell'imprenditore svizzero Rupprecht von Senger è allora determinante.
Nel frattempo un altro sviluppo, nella zona della Germania occupata dagli inglesi (quindi in Bassa Sassonia dove sorge a Wolfsburg l'impianto Volkswagen) il maggiore del Bri-

Porsche

1. La leggendaria 356, nelle due declinazioni coupé e Speedster
2. Il prototipo della coupé da corsa Type 64, considerata l'antesignana di tutte le Porsche sportive

tish Army Ivan Hirst è il supervisore dell'avvio della produzione di massa del Maggiolino. L'azienda Volkswagen rinasce a partecipazione pubblica, e stipula con Porsche un accordo in base al quale le fornisce vitali parti dell'indotto e le mette a disposizione la sua rete di distribuzione e vendita. Imprenditori olandesi sono i primi a vedere la potenzialità eccellente di export delle auto di massa e delle sportive che la Germania neonata democrazia comincia a sfornare. Alcuni di essi iniziano poi a offrire i Maggiolini in America. Uno di loro, Ben Pon, diventa il primo importatore-esportatore in assoluto nel mondo di auto sportive Porsche, cioè delle già allora mitiche 356. E piano piano l'azienda si decide a lasciare l'Austria e a ritraslocare la sua centrale a Stoccarda, nel territorio dell'appena fondata Repubblica federale. Nel 1949 Ferry Porsche e il suo vecchio amico dei tempi di scuola Dr. Albert Prinzing rifondano l'azienda nella capitale del Baden-Wuerttemberg. Dal marzo 1950 comincia a Stoccarda-Zuffenhausen la produzione delle auto sportive Porsche. E anche l'ufficio di progettazione lascia Gmuend in Austria e trasloca definitivamente nel sudovest tedesco.

IL MERCATO AMERICANO

Cominciano gli anni ruggenti, il Piano Marshall americano con miliardi di dollari e la vitalità della democrazia fondata dal leader democristiano e primo cancelliere della RFG Konrad Adenauer con il consenso della Spd (sinistra democratica) di Kurt Schumacher e dei sindacati sono lo sfondo dell'avvio del boom tedesco, di cui Porsche diventa presto protagonista e simbolo.

L'inizio dei primi contratti di export con l'olandese Ben Pon e il trasloco dalla città austriaca di Gmuend, con il ritorno a Stoccarda, sono per Porsche una seconda nascita. L'ingegner Ferdinand Porsche, il figlio Ferry e il professor dr. Albert Prinzing, che guida il ritorno a casa dell'azienda, organizzano e ripensano l'impresa. Porsche, che nei ventenni precedenti aveva offerto di tutto, da indotto di qualità a motori per altri produttori fino a progetti di carri armati, si specializza nelle auto sportive. I primi modelli di grande successo sono la 356 coupé e la sua versione cabriolet. Il 26 novembre 1949 viene ufficialmente fondata la Porsche Konstruktionen GmbH a Stoccarda, e Ferry Porsche ne è il responsabile. I vecchi impianti prebellici di Porsche sono tuttora occupati da unità militari americane, quindi il lavoro a Stoccarda ricomincia nella villa di famiglia a Feuerbacher Weg dove viene costruita annessa una piccola officina. Poi viene stipulato un contratto con la ditta Karosseriewerke Reutter & co di Stoccarda-Zuffenhausen. Da allora, per la precisione dal primo trimestre 1950, Zuffenhausen diventa a tutti gli effetti la centrale, la sede produttiva e la sede della progettazione, ricerca e sviluppo. Alla fine del 1950, risultano costruite su ordinazione e vendute 369 Porsche tipo 356, e in aggiunta 52 veicoli dello stesso modello, ma con carrozzeria in metallo leggero.

Sempre nel 1950, arriva un'altra svolta. Grazie alla mediazione del giornalista svizzero Max Troesch, al salone dell'auto di Parigi viene organizzato un incontro tra Ferdinand Porsche e Maximilian E. Hoffman, importante importatore di automobili di lusso europee negli Stati Uniti. Hoffman è convinto dalla produzione Porsche, e mette a disposizione la sua rete commerciale. Alla fine dell'anno, la 356 viene presentata per la prima volta a New York. L'ex nemico della Seconda guerra mondiale diventa per i consumatori americani il produttore di auto di lusso, in un momento in cui nell'euforia postbellica la motorizzazione di massa e il gusto per le auto sportive raggiungono nuove vette negli Usa.

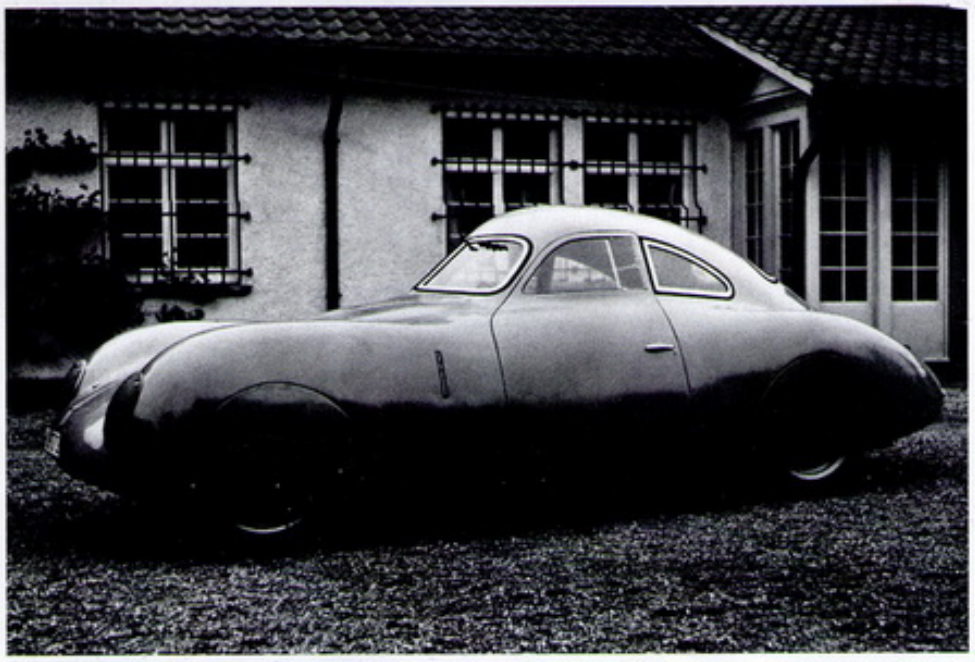
1

LA TECNOLOGIA

La vera nascita del mito

La Porsche 356 è la prima sportiva firmata da Porsche padre e figlio. E pur nel mondo devastato dalla Seconda guerra mondiale, è subito un successo. Sul mercato tedesco ma poi anche su quello americano. Inizialmente la produzione della 356, nelle sue due versioni coupé e cabriolet, avviene vicino a Salisburgo, in Austria, dove gli impianti e la direzione tecnica e progettazione di Porsche vengono spostati per metterli al riparo dai bombardamenti aerei angloamericani che hanno in Stoccarda e soprattutto nella sua zona industriale un obiettivo prioritario. Soltanto nel 1950 studi tecnici, progettazione, e produzione di Porsche lasciano Salisburgo e tornano in patria.

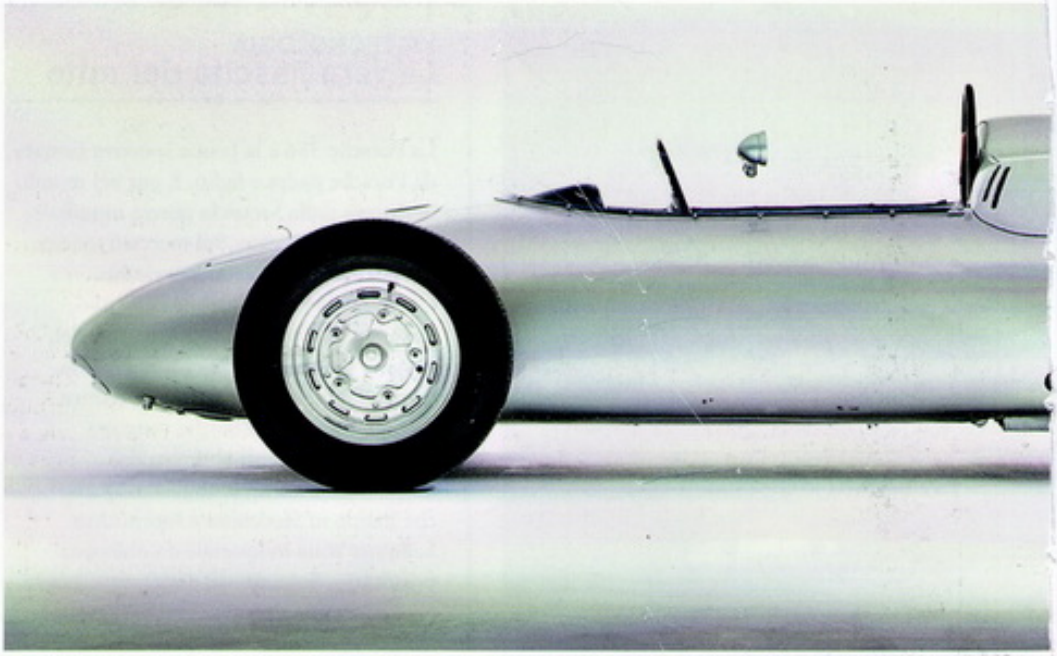
Si stabiliscono a Stoccarda-Zuffenhausen, che diventa da allora una specie di mitica Maranello tedesca.Nel frattempo nasce anche la partecipazione delle veloci Porsche alle competizioni sportive internazionali, segnando il ritorno della Germania alla vita dopo la Grande guerra. (*Nella foto Ferry Porsche al volante di una 356 A*)



2

Sono questi gli ultimi successi e trionfi cui Ferdinand Porsche assiste. Il fondatore muore il 30 gennaio 1951, all'età di 75 anni, e viene sepolto nella cappella tombale di famiglia, nel possedimento di Zell am See.
Crescono intanto l'importanza dei successi sportivi del marchio e le vendite delle auto gran turismo. Nel 1951 salgono a 1.364 auto vendute, i dipendenti crescono a un totale di 214, il fatturato a 11 milioni di marchi. Viene costruita una seconda officina di montaggio, e le vittorie sportive si susseguono, dalle 24 Ore di Le Mans alla corsa Liegi-Roma-Liegi fino alle mitiche Mille Miglia: nel 1953, alla ventesima edizione delle Mille Miglia, partecipano ben 18 Porsche correndo per diversi paesi, vincono sia nella classe 1300 cc che nella classe 1500 cc, e tutte arrivano al traguardo senza panne.
Nel 1954 viene ideato il logo-marchio che da allora adorna il muso delle Porsche: un cavallino rampante nero su sfondo giallo, simbolo della città di Stoccarda, e nella parte esterna dello scudo i simboli del Baden-Wuerttemberg, appunto lo Stato dove l'azienda ha sede. Nello stesso anno i dipendenti salgono a cinquecento, e per il mercato americano vengono sviluppate versioni speciali costruite in metallo leggero al prezzo di circa tremila dollari. L'anno dopo, al salone di Francoforte, viene presentata la 356 A con il nuovo motore da 1600 cc, che resta poi a lungo un propulsore standard della casa. E intanto le esportazioni assumono un ruolo sempre più determinante per la casa. Nel 1955, circa la metà della produzione viene venduta oltre Atlantico. Il contratto con Hoffman non basta più a soddisfare la crescente domanda, per cui il trio alla guida dell'azienda (Ferry Porsche, Karl Rabe ed Erwin Komenda) decidono di creare la Porsche of

Porsche



1. Un esemplare di Type 787 di Formula 2 del 1960
2. La 908/03 Spyder, vincitrice della Targa Florio nel 1970
3. La Porsche GT3 RSR del 2009

tion, POAC, e di dotarla di una sua rete di distribuzione e vendita indipendenti. I successi sportivi proseguono, anche alla Targa Florio dove nel 1956 la 550A spider vince su tutta la linea. E nello stesso anno vengono vendute ben 4269 auto, il 75 per cento delle quali vengono esportate. La pace sociale in azienda è una componente importante del successo: direzione e proprietà trattano con i potenti sindacati tedeschi, e a fine 1956 introducono la pensione integrativa aziendale e altre misure, mentre la Fondazione Porsche viene creata per assistere dipendenti ed ex dipendenti in difficoltà.

Verso la fine del decennio, l'azienda continua a crescere, sull'onda del miracolo economico tedesco e del boom mondiale. Nel 1958 Porsche conta 142 venditori in Germania e altri 128 partner per distribuzione e vendita nel resto d'Europa, oltre alla sua rete negli Usa. Tra il 1959 e il 1960, prendono forma sia un nuovo avvicendamento al vertice, un ricambio generazionale, sia un rinnovo della gamma. Sale Ferdinand Alexander, figlio di Ferry Porsche, e gli viene affidata la guida del progetto 754 detto anche T7. È il prologo del lavoro di ricerca e studio che porta più tardi alla mitica Porsche 911. Nel 1960 con 7.499 auto prodotte l'azienda supera per la prima volta i 100 milioni di marchi di fatturato, vengono introdotte piena retribuzione in caso di malattia e una mensilità intera come tredicesima. Nel 1962 viene presentato un nuovo, potentissimo modello, la 356 B 2000GS Carrera 2, con un motore duemila cc che sviluppa fino a 155 Cv. Il 3 aprile del 1962 la cinquantamillesima Porsche esce dalla catena di montaggio. Comincia il lavoro sui prototipi di una nuova generazione di auto, dalla 754 si prende lo spunto per i nuovi modelli. Aerodinamica, slanciata, essenziale, la nuova sportiva prende dapprima il nome di 901. Mentre la 904 Carrera GTS coupé è la prima Porsche con carrozzeria in fibra di vetro. Dopo tredici prototipi sperimentati con successo, si passa alla decisione di produrre in serie la nuova coupé, che viene presentata nel 1964 al salone dell'auto di Parigi. Un piccolo incidente diplomatico spinge a cambiarle la denominazione: la Peugeot aveva già registrato la denominazione 901. La nuova Porsche quindi viene ribattezzata 911, e diventa il nuovo cavallo di battaglia, il successo assoluto del marchio. Ne vengono prodotte, fino a fine 1964, cinque al giorno. La produzione sale oltre le diecimila auto l'anno.

Con la 911 inizia una nuova era di rivoluzioni tecnologiche a casa Porsche. Prima di tutto vengono scelti per la produzione di serie motori a sei cilindri raffreddati ad aria, poi la versione scoperta della Porsche 911, costruita in osservanza delle rigide norme di sicurezza

2

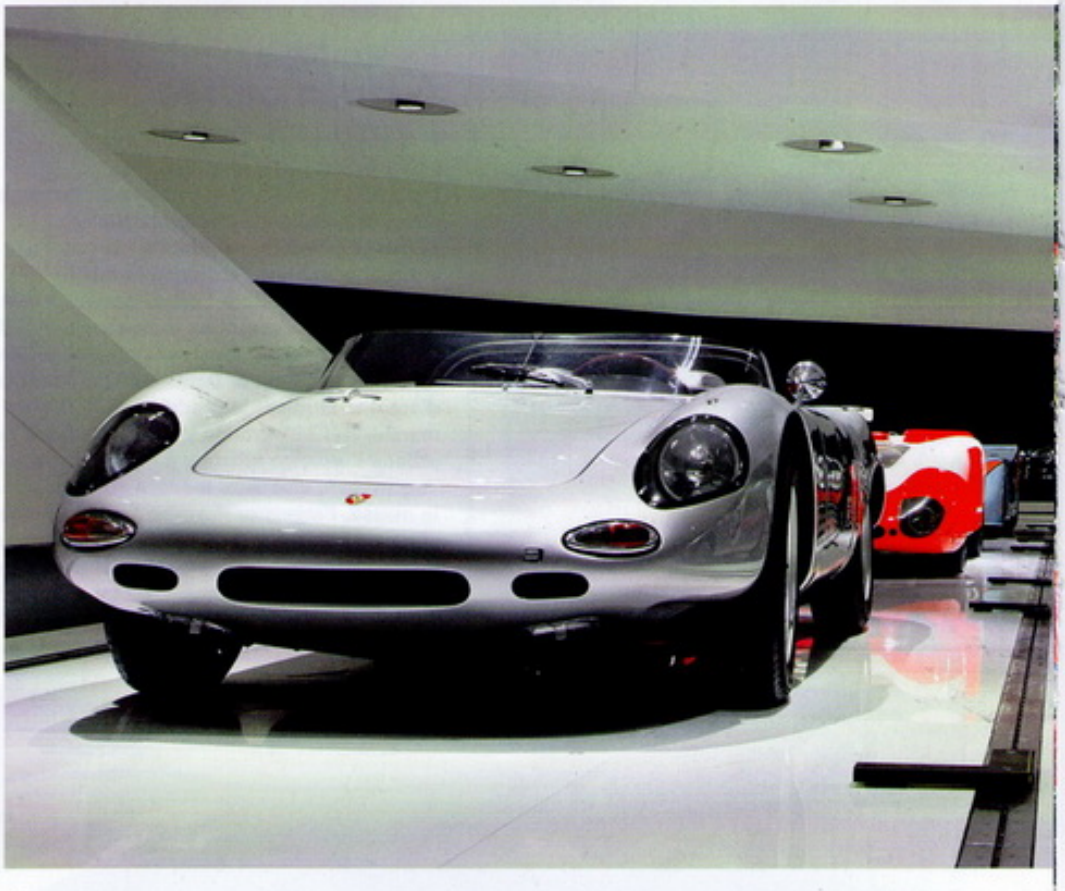
1

La strategia
E Hitler ordina l'auto del popolo

Nel 1933 si comincia a pensare in Germania a una vettura adatta alla produzione di massa, robusta e affidabile ma vendibile a prezzi contenuti. Ferdinand Porsche comincia a progettare i primi modelli. In particolare il prototipo denominato *Typ 32* (nella foto) appare, rivisto oggi, straordinariamente simile al Maggiolino. Preso il potere Adolf Hitler chiede al Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie (Rda, l'associazione dei costruttori d'auto) di studiare la produzione di un'auto per famiglie vendibile a non più di mille marchi. Nel 1934, dopo scontri, gelosie e rivalità con i funzionari dello Rda, Porsche ottiene l'incarico ufficiale per quella che per la prima volta viene definita Deutscher Volkswagen, cioè auto tedesca per il popolo. Per rendere possibile la produzione in massa, l'ingegner Porsche prende una decisione che non piace ai più zelanti gerarchi: si reca a sue spese negli Stati Uniti per studiare i moderni metodi di produzione a catena di montaggio a Detroit. Hitler gli conferisce l'incarico di costruire l'impianto per produrre la Volkswagen, il quale sorgerà in una nuova città fondata apposta, Wolfsburg, dal nome del vicino "castello del lupo".

3

Porsche



1. Il settore della Targa Florio al museo Porsche: a sinistra una 718 W-RS Spyder del 1962, a destra una 718 RS 60 Spyder del 1960
2. Una Cayenne Porsche Design Edition 3

americane (visto che il mercato Usa resta fondamentale per la Casa), diventa il primo cabriolet del mondo costruito con criteri di sicurezza integrali e rollbar destinato a proteggere guidatore e passeggeri in caso di ribaltamento. Mentre continuano intanto, come nel 1967, i successi sportivi internazionali, a cominciare dalla Targa Florio, la Porsche diventa nella seconda metà degli anni Sessanta il primo produttore d'auto europeo in grado di soddisfare le rigorosissime nuove norme americane di limiti alle emissioni.

Alla fine degli anni Sessanta, vengono prodotti nuovi modelli da competizione di grande successo: la 917, che più tardi sarebbe diventata un ambìto oggetto del desiderio per i collezionisti più facoltosi, e la 908. A cavallo del decennio intervengono altri grandi cambiamenti. Dapprima, la Porsche of America corporation viene sciolta e a seguito di un accordo con Volkswagen le sue attività vengono messe sotto la responsabilità e supervisione della Porsche-Audi division della Volkswagen of America. Si sviluppa quindi, come un segno di continuità, la sinergia crescente con Volkswagen. E tale sinergia nel 1970 prende per la prima volta la forma di un modello offerto con successo sui mercati internazionali. È la Volkswagen-Porsche 914, un cabriolet due posti con hardtop a richiesta e un motore di 1,7 litri, in alternativa al sei cilindri due litri della 911T. Nel settembre 1970 arriva un grosso aumento di capitale, che sale da tre a 20 milioni di marchi. Il fatturato è di 430 milioni, i dipendenti sono 3.891. Responsabile della tecnica è Ferdinand Piech, il quale successivamente diverrà numero uno di Volkswagen ed è ancora la forza motrice e la volontà trainante del marchio. La tecnologia avanza, con i nuovi motori a dodici cilindri per la 917 che sviluppano oltre 600 cavalli, con nuove versioni della 911 e il montaggio in serie sulla stessa 911 dei paraurti di sicurezza ammortizzati imposti dalle leggi americane. Nel 1974 la Porsche AG, cioè la Porsche società per azioni, diventa proprietario unico. L'anno dopo la 911 Turbo è la più veloce auto prodotta in serie del suo tempo.

2

Nella seconda metà degli anni Settanta arrivano nuovi modelli, a loro modo di basso di gamma. Il più importante è la 924, prodotta in collaborazione con Audi e Volkswagen. È la prima Porsche spinta da un motore montato anteriormente e raffreddato ad acqua. Fa storcere il naso ai puristi della Casa ma è un suc-

1

cesso come tutti i suoi modelli-evoluzioni successivi, dalla 928 e oltre. Ernst Furhmann, un artefice dei piani di sviluppo aziendale di quegli anni, diventa il 6 novembre 1977 numero uno della presidenza dell'impresa.
Seguono, andando in corsa verso gli anni Ottanta, ancora nuovi modelli, la 924 Carrera GT, la 928 S, per esempio. E per il mercato americano comincia la produzione di auto munite di catalizzatore con sonda Lambda. Più avanti vengono la 944, la cabriolet 911 SC e, in piccolissima produzione, la potentissima e velocissima 959. Mentre le nuove versioni della 924, della 944 s'impongono con successo su molti mercati come Einsteigermodelle, cioè come modelli a prezzo relativamente basso per entrare nella clientela del marchio. E continua senza sosta il successo della 911, continuamente sottoposta ad aggiornamenti tecnologici e restyling.
Nel 1987 Heinz Branitzki diventa numero uno dell'azienda. Due anni dopo, nel novembre 1989, mentre cadono il Muro di Berlino e l'Impero sovietico in Europa orientale, Porsche sviluppa e lancia sul mercato il Tiptronic, un cambio automatico di concezione completamente nuova, che consente di guidare le automatiche con lo stesso stile sportivo riservato finora alle auto a cambio manuale.
I figli di Ferry Porsche, cioè Wolfgang, Ferdinand Alexander, Hans-Peter e Gerhard, acquisiscono un ruolo sempre più importante. Un nuovo successo è il montaggio, per conto di Mercedes, della esclusiva 500 E. Ma nel 1992-93 la crisi economica internazionale produce in Germania la recessione più seria del dopoguerra. E sui mercati dell'auto la concorrenza asiatica e il pressing per il contenimento dei costi si fanno sentire sempre di più. La Casa di Zuffenhausen sceglie per guidarla Wendelin Wiedeking, un taciturno manager, politicamente vicino alla socialdemocrazia. Wiedeking è l'artefice di una durissima, coraggiosa strategia di taglio ai costi e di rilancio dell'immagine e della gamma, impone razionalizzazioni e orario corto, obbliga i dirigenti aziendali Porsche all'umiliazione di andare in Giappone a studiare la lean production stile Toyota. E così riesce a salvare Porsche dalla grave crisi in cui era precipitata.
La Boxster fa decollare vendite e successo d'immagine. Per rincorrere la domanda Porsche apre due nuovi impianti, il primo in Finlandia e il secondo a Lipsia, nell'ex Germania orientale. Dopo tre anni di bilanci pesanti, Wiedeking riesce a presentare un turnaround per l'anno d'affari 1994-95. Un anno dopo viene prodotta e consegnata (alla polizia di Stoccarda) la Porsche numero un milione, ovviamente una 911. Nel 1997 per la prima volta Porsche sottoscrive un prestito di 200 milioni di marchi, che serve per lavorare allo sviluppo di un fuoristrada. È un progetto di cui Ferry Porsche viene appena informato, prima di

LA CURIOSITÀ

Il signore dei carri armati

Con lo scoppio della guerra crescono le necessità di armi moderne per la Wehrmacht e le guerre d'aggressione volute dal regime nazista. L'ingegner Porsche riceve la responsabilità della supervisione della progettazione di nuovi modelli di carri armati per le *Panzerdivisionen* che stanno preparando la guerra-lampo per l'occupazione dell'intera Europa. Ma i suoi progetti non sono mai coronati da successo. Il primo si chiama Typ 100 Leopard, e ha una propulsione ibrida diesel ed elettrica, ma il progetto viene abbandonato perché troppo costoso. Va male anche al Porsche-Tiger, il progetto successivo: gli viene preferito il prodotto concorrente della Henschel, che diventa appunto il famoso Panzer Tigre. Poi Porsche lancia un progetto estremo: il Panzer Typ 205 Maus (topo). Il prototipo sembra una casamatta mobile più che un carro armato e la produzione in massa non è realizzabile. Nel 1944 le divergenze tecniche e di potere tra Porsche e il ministro degli Armamenti nazista, Albert Speer, esplodono, e Speer toglie al deluso e amareggiato Porsche la supervisione della produzione di carri armati.

Porsche

morire il 27 marzo 1988 e di essere sepolto a Zell am See, a fianco del padre.
Il nuovo millennio comincia per Porsche con successi lusinghieri. Anche la Cayenne, cioè il Suv sportivo di lusso, è un successo. Nel 2001 Wiedeking presenta un bilancio con utili per oltre 845 milioni di marchi. Nel 2002 per la prima volta la produzione oltrepassa la quota di 50mila auto l'anno. Nel 2005, mentre cominciano a circolare i primi schizzi di progetto di massima della quattro porte Panamera, parte il grande disegno. Nel settembre Porsche comincia a rilevare azioni del gruppo Volkswagen. All'inizio è il 20 per cento del pacchetto, negli anni successivi sale attorno al 50 per cento. L'obiettivo è ottimizzare le sinergie tecnologiche e produttive e unire vantaggi e punti di forza di un produttore di massa e di un costruttore esclusivo. Tutto sembra facile. Ancora nel 2008, nonostante i primi segni della crisi internazionale, Porsche vanta un aumento del fatturato del 14,2 per cento. Ma poi l'indebitamento per rilevare Volkswagen si fa sempre più pesante: secondo la Frankfurter Allgemeine arriva a 23 miliardi.
Porsche torna in difficoltà, e le difficoltà riaccendono scontri e rivalità al vertice. Tra Wiedeking e Piech, tra Piech e i figli di Ferry Porsche. Wiedeking e il responsabile finanziario del gruppo, Holger Haerter, cercano investitori per un appoggio ormai indispensabile alla scalata a Volkswagen. Si fanno avanti il Qatar e la stessa Daimler. Alla fine, a fronte dei conti in rosso di Porsche, Volkswagen ha la meglio. E, nella rivalità all'interno del casato Porsche, è Ferdinand Piech a spuntarla ancora una volta. Porsche viene assorbita dal gruppo Volkswagen di cui diventa l'ennesimo marchio. Wiedeking è costretto a dimettersi.

Andrea Tarquini

www.porsche.com
Porscheplatz 1, D-70435
Stoccarda-Zuffenhausen, Germania

La strategia
La cavallina di Stoccarda storia di uno stemma

Nessun'altra Casa automobilistica mondiale ha un marchio che ricorda tanto da vicino quello della Ferrari: al centro c'è uno scudo giallo-dorato dove campeggia un cavallino nero. In realtà si tratta di una giumenta, simbolo della città di Stoccarda che volle e disegnò lo stesso Ferry Porsche. Lo stemma, come lo conosciamo oggi, adorna il muso delle sportive tedesche soltanto dal 1954, quando i sempre più numerosi venditori chiedono alla direzione aziendale di ideare un marchio che dia un simbolo d'identità con la marca e con i suoi *aficionados*. Porsche e il suo team scelgono un motivo molto classico e tradizionalista: la giumenta nera su sfondo giallo-oro in uno scudo è nient'altro che lo stendardo della città di Stoccarda. Lo scudo, a differenza di quello della Ferrari, è poi circondato da altri simboli raccolti in uno scudo più grande: in alto a sinistra e in basso a destra campi dorati con segni che sembrano rami d'albero o corna di cervo, in alto a destra e in basso a sinistra strisce rosse e nere. Non sono altro che gli emblemi tradizionali del Baden-Wuerttemberg, il ricco Stato del sudovest della Germania di cui appunto Stoccarda è la capitale.

La copertina del *The Book of Porsche 356*, che racconta la nascita dell'auto più famosa della Casa tedesca

N.1

Produzione 1947
Carrozzeria Spider

1. La Porsche N. 1, la prima vettura realizzata dalla Casa tedesca
2. Gli interni della Porsche N.1
3. La N. 1 esposta al museo Porsche a Stoccarda

La prima Porsche nasce in una piccola officina della cittadina austriaca di Gmünd. Il progetto 356.00.105 del 17 luglio 1947, altrimenti noto come VW Sport 2 posti, è una piccola spider dalle linee molto arrotondate e aerodinamiche che Porsche intende produrre in una piccola serie di massimo 500 esemplari. La carrozzeria in alluminio, caratterizzata da un piccolo parabrezza diviso in due parti, è montato su un telaio a traliccio tubolare. Non potendo montare un motore di 1,5 litri di progettazione riginale, Porsche ripiega sul 4 cilindri orizzontali raffreddato ad aria del Maggiolino Volkswagen, con cilindrata ridotta a 1089 cc per consentire alla vettura di gareggiare nella classe fino a 1100 cc. Il motore viene dotato di nuove testate, valvole inclinate a V e due carburatori che ne portano la potenza da 25 a 40 Cv. Originale è la sua collocazione in posizione posteriore centrale alle spalle del guidatore e del passeggero con il cambio rivolto all'indietro a sbalzo sul retrotreno. Le sospensioni sono a ruote indipendenti a barre di torsione trasversali, sterzo e scatola del cambio di provenienza Volkswagen. Nel 1948, dopo avere abbandonato il telaio a traliccio tubolare per uno scatolato in acciaio e ruotato di 180 gradi il gruppo motore-cambio, Porsche costruisce fino al 1950 altre 46 spider e coupé di una vettura nota come 356 Alu.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,937
Larghezza ..... m 1,651
Altezza ..... m 1,295

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 596 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1089 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... nd

356

Produzione 1950 - 1966
Carrozzeria Coupé - Spider

Con il trasferimento della produzione Porsche da Gmünd, in Austria, a Zuffenhausen, in Germania, la costruzione della 356 entra nel vivo. La vettura è inizialmente poco più che la prosecuzione della 356 Alu costruita in Austria, ma di lì a poco comincia la sua costante evoluzione tecnica. Al salone di Bruxelles del 1951 viene presentata una versione con motore di 1488 cc da 60 Cv con camere di scoppio di forma emisferica e poco dopo una con un motore di 1286 cc da 44 Cv. Nel 1952 il motore di 1,5 litri viene proposto in due versioni: una per un impiego più turistico, soprannominata Dame da 55 Cv e un uso più sportivo chiamata Super da 70 Cv. Nel 1954 esce di produzione l'originale motore di 1,1 litri e il parabrezza sdoppiato lascia il posto ad uno unico, anche se in effetti questo non è proprio curvo, bensì leggermente piegato al centro ed arrotondato ai lati per raccordarsi meglio con i montanti del tetto. A partire dal 1955 viene inoltre utilizzato un nuovo monoblocco realizzato in tre fusioni, anziché in due come quelli prodotti fino a quel momento dalla Volkswagen. Cessa così l'ultimo collegamento tecnico della 356 con la Casa di Wolfsburg. Sempre nel 1955 viene presentata la 356 A dotata, tra le altre cose, di un nuovo cruscotto con tre strumenti circolari e di sospensioni più morbide. Con essa debutta un nuovo motore di 1582 cc nelle versioni normale e Super, da 60 Cv e 75 Cv. Il 1600 Super ha pistoni con teste molto convesse e con incavi profondi nella parte superiore per evitare interferenze con il movimento delle valvole. Alla fine del 1957 viene abbandonato il motore di 1,3 litri. Nel 1959 debutta la 356 B caratterizzata da una linea più moderna che l'anno seguente viene proposta, oltre che con i motori da 60 Cv e da 75 Cv, anche con uno da 90 Cv (Super 90). Al salone di Francoforte del 1963 debutta invece la 356 C con freni a disco sulle quattro ruote.

SCHEDA TECNICA - COUPÉ

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,870
Larghezza ..... m 1,660
Altezza ..... m 1,300

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 780 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1089 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 40 Cv

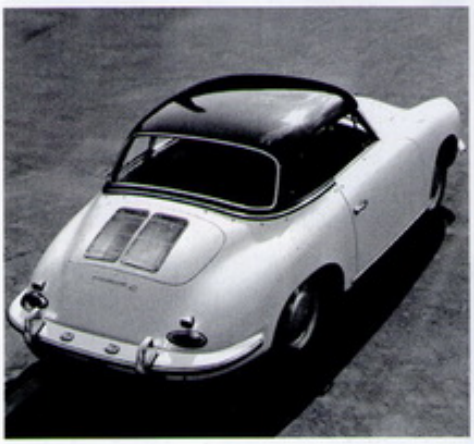
TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

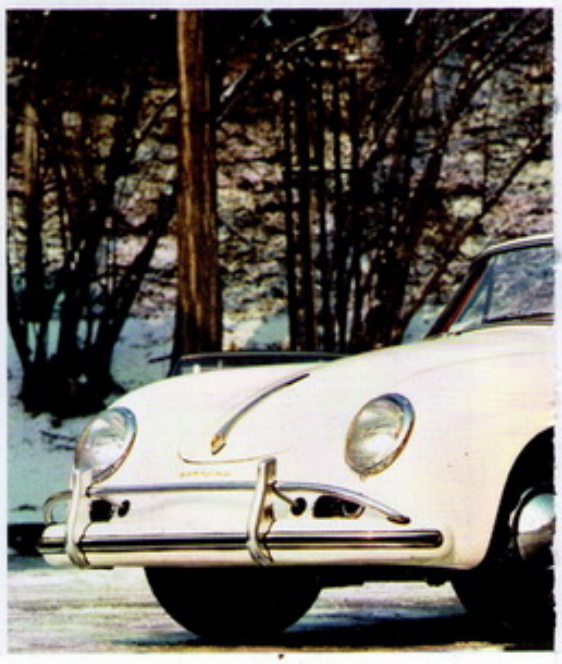
PREZZO ..... nd

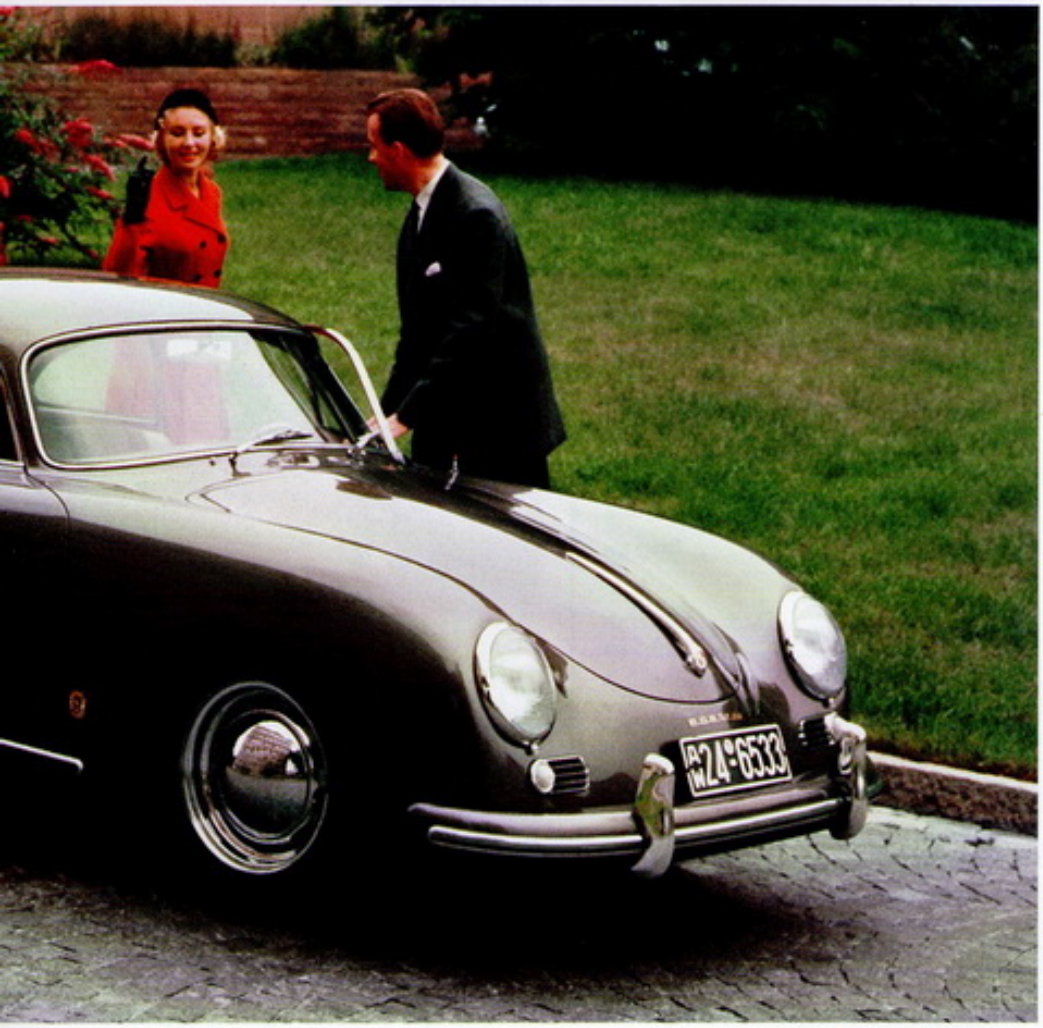


2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
356	1950 - 1955
356 A	1955 - 1959
356 B	1959 - 1963
356 C	1959 - 1966





1

LA TECNICA

Nel 1958 la Porsche inizia a sviluppare freni a disco per la 356, di propria progettazione, con il disco periferico e la pinza al centro. Costruirli internamente sarebbe stato troppo costoso, così la Porsche preferisce far realizzare su licenza, dalla ATE, azienda tedesca specialista in impianti frenanti, freni a disco destinati alla 356 C.

1. La prima serie Porsche 356 coupé
2. La 356, serie C, in allestimento cabrio con hard top
3. La versione cabriolet Carrera

3

FOCUS
La Super 90

La Super 90 è una versione potenziata della 356 B da 75 Cv (diversa fasatura dell'asse a camme, valvole raffreddate al sodio, carburatori differenti, retrotreno modificato), adatta a una guida su strada e al tempo stesso impiegata con successo nelle competizioni sportive.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,010
Larghezza	m 1,670
Altezza	m 1,330
POSTI	2+2
PORTE	2
PESO	920
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	1582 cc
Cilindri	4
Potenza	90 Cv
TRAZIONE	posteriore
CAMBIO	4 marce
FRENI	
Anteriore	a tamburo
Posteriore	a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA	180 km/h
PREZZO	nd

911

Produzione Dal 1963
Carrozzeria Coupé - Cabriolet - Targa

La 911 è la Porsche per antonomasia, la vettura cioè con cui tutti, appassionati e non, identificano da anni la produzione della Casa di Stoccarda. Il duraturo successo di questa sportiva è dovuto, oltre all'indubbia validità del progetto di partenza, anche al costante lavoro di aggiornamento e di affidamento svolto da progettisti che non si sono mai accontentati dei risultati ottenuti, ma che al tempo stesso sono rimasti fedeli all'impostazione originale: motore a sbalzo delle ruote posteriori, cilindri contrapposti, sospensioni indipendenti, quattro freni a disco, 2+2 posti. Presentata nel 1963 al salone di Francoforte come 901, deve quasi subito cambiare il suo nome in quanto secondo la Peugeot una sigla di tre numeri il secondo dei quali è uno zero identifica un modello della Casa del Leone. L'evoluzione della Porsche 911 inizia subito: la gamma si arricchisce nel 1966 della sportiva S, nel 1967, della più tranquilla T e l'anno seguente della E con motore a iniezione. Sempre nel 1967 alla coupé viene affiancata la versioneTarga tetto staccabile e roll bar dietro ai sedili anteriori. A questo punto inizia l'adozione di motori sempre più grandi e potenti: al 2 litri seguono nel 1970 un motore di 2195 cc (170 Cv nella versione S), nel 1971 uno di 2341 cc (190 Cv nella versione S), nel 1973 uno di 2687 cc (210 Cv sulla Carrera), nel 1976 uno di 2994 cc (260 Cv sulla Turbo) e nel 1981 uno di 3299 cc. A queste due ultime versioni, note anche come 930, fanno seguito la 964 a trazione integrale permanente e motore di 3,6 litri (965 con motore turbo), la variante Cabriolet con capote in tela e la 993 con motore a fasatura variabile. La gamma di quest'ultima comprende anche una versione turbo a trazione integrale con due turbocompressori e intercooler che sviluppa 408 Cv, la GT3 con motore di 3,8 litri da 300 Cv trazione posteriore e carrozzeria alleggerita di 100 chilogrammi e la Turbo GT2 a trazione posteriore e motore biturbo da 450 Cv. Nel 1997 la 996 monta un 6 cilindri boxer con raffreddamento ad acqua e testate a 4 valvole per cilindro e distribuzione a fasatura variabile che, nonostante la cilindrata ridotta a 3387cc, sviluppa 300 Cv. Nel 1999 la gamma si arricchisce della GT3 con motore aspirato di 3,6 litri da 360 Cv e l'anno seguente della turbo da 420 Cv a trazione integrale.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,163
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,321

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 998 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1991 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 130 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Lire 4.000.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
911	1963 - 1989
930	1975 - 1989
964	1989 - 1993
965	1990 - 1993
993	1993 - 1998
996	1997 - 2006
997	dal 2005

LA TECNICA

Una particolarità del 6 cilindri boxer delle prime 911 è il raffreddamento ad aria affidato a una grande ventola verticale (prima a 17, poi ad 11 pale) trascinata dall'albero motore attraverso un sistema a cinghia. Al regime massimo di rotazione del motore, tale ventola assorbe circa il 4,5 per cento di potenza del propulsore.

1. La 911, la Porsche per antonomasia: una veloce coupé con cui, dal 1963, si identifica la produzione della Casa di Stoccarda
2. La Porsche 997 Turbo nell'allestimento spider

FOCUS
La Carrera 4S

La Carrera 4S è la versione del 2008 della 997. La prima 997 monta un motore 3.6 da 325 Cv (Carrera) o 3.8 da 355 Cv (Carrera S). Nel 2006 arrivano la Turbo (3.6, trazione integrale, 480 Cv), la GT3 (3.6, 415 Cv), la GT3 RS (assetto sportivo) e la Carrera 4 Targa.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,430
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,305
POSTI ..... 2+2
PORTE 2
PESO ..... 1.550 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3824 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 355 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 288 km/h
PREZZO ..... Euro 101.380

912

Produzione 1965 - 1969
Carrozzeria Coupé - Spider

1. La Porsche 912, una versione più economica della celebre 911
2. Il posteriore della 912

La Porsche 912 è una versione più economica della 911 con la quale la Casa di Stoccarda verso la metà degli anni Sessanta punta a conservare tutti quei clienti per i quali la nuova coupé con motore 2 litri a 6 cilindri potrebbe essere economicamente troppo onerosa. A tale proposito, su un corpo vettura praticamente identico a quello della 911 e un abitacolo semplificato nell'allestimento, la Porsche monta il 4 cilindri boxer raffreddato ad aria di 1,6 litri della precedente 356 SC e un cambio manuale a 4 marce. La 912 segue la classica impostazione delle Porsche dell'epoca: motore montato a sbalzo delle ruote posteriori, cambio rivolto verso l'abitacolo, sospensioni indipendenti. Come le ultime versioni della 356 e come la nuova 911, anche la Porsche 912 ha freni a disco sulle quattro ruote. Anche questo modello, come la 911, viene proposto inizialmente con carrozzeria coupé e quindi anche spider tipo Targa con roll bar dietro ai sedili anteriori e tetto rigido staccabile e lunotto pieghevole.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Coupé	1965 - 1969
Targa	1967 - 1969

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,163
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,321

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 970 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1582 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 192 km/h

PREZZO ..... Marchi 16.250

914/916

Produzione 1969 - 1976
Carrozzeria Spider

Da una collaborazione tra la Porsche e la Volkswagen nasce la 914, una spider due posti a motore posteriore centrale, caratterizzata da linee molto squadrate, fari anteriori a scomparsa, un robusto roll bar, tetto rigido staccabile (tipo Targa) e due bagagliai. Al salone di Francoforte del 1969, la Porsche 914 viene proposta con due differenti motori boxer raffreddati ad aria: il 4 cilindri di 1,7 litri iniezione della Volkwagen 411 LE sulla versione 914/4 ed il 6 cilindri di 1991 cc a 3 carburatori della Porsche 911 T sulla 914/6. Quando, nel 1972, la VW si ritira dal progetto, il primo viene sostituito da un motore di 1793 cc a iniezione da 85 Cv e il secondo da un 4 cilindri di 1971 cc da 100 Cv. Viene anche sviluppata una versione sportiva, siglata 916, con il motore 2,4 litri a 6 cilindri della 911S, che si distingue per i passaruota allargati, che però non entra in produzione.

1

FOCUS
Spazio ai bagagli

Una particolarità della Porsche 914 è rappresentata dalla presenza di due vani portabagagli che garantiscono una buona capacità di trasporto per una piccola spider (1.105 litri). Sotto al cofano anteriore (dove sono alloggiati anche la ruota di scorta e il serbatoio), c'è un vano piuttosto profondo, mentre sotto quello posteriore c'è un secondo vano lungo e largo, ma di altezza piuttosto limitata.

1. La 914, una spider nata dalla collaborazione tra Porsche e Volkswagen
2. Il modello successivo, la Porsche 916, rimasto allo stadio di prototipo

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
914/4	1969 - 1971
914/6	1969 - 1971
1.8	1972 - 1976
2.0	1972 - 1976

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,960
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1,200

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 915 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1679 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... a 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 177 km/h

PREZZO ..... Lire 2.350.000

924

Produzione 1976 - 1985
Carrozzeria Coupé

La Porsche 924 è la prima vettura della Casa tedesca con motore anteriore, cilindri in linea e trasmissione transaxle ovvero con cambio montato posteriormente in blocco con il differenziale per garantire una migliore ripartizione delle masse. Nata per sostituire la 914 come modello più economico della gamma, la Porsche 924 è una slanciata coupé con fari anteriori a scomparsa ed ampio portellone posteriore vetrato. Il motore è un 4 cilindri monoalbero di 2 litri raffreddato ad acqua di produzione Audi, alimentato ad iniezione indiretta di tipo meccanico. Le sospensioni a quattro ruote indipendenti utilizzano molle all'avantreno e barre di torsione al retrotreno. La vettura riscuote un grande successo di pubblico e nel 1979 viene proposta anche in versione Turbo (altrimenti nota come 931-932) equipaggiata con un 2 litri da 170 Cv (successivamente potenziato a 177 Cv), sospensioni più rigide, quattro freni a disco e aerodinamica parzialmente rivista. In seguito vengono introdotte le più sportive versioni GT e GTS con motori rispettivamente da 210 Cv e da 250 Cv e quindi la GTR che è quasi una replica della vettura che nel 1980 partecipa alla 24 Ore di Le Mans. Nel 1985 è invece la volta della versione S che sull'autotelaio della 924 Turbo monta il motore di 2479 cc litri da 160 Cv della Porsche 944.

1

1. La Porsche 924, la prima automobile del marchio tedesco equipaggiata con un motore anteriore
2. La Porsche 924 GT Turbo

LE VERSIONI

Modello	Produzione
924	1976 - 1985
Turbo	1979 - 1982
S	1985

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,680
Altezza ..... m 1,270

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.080 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1984 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 125 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 204 km/h

PREZZO ..... Lire 10.400.000

928

Produzione 1977 - 1995
Carrozzeria Coupé

Destinata a sostituire nel lungo termine la leggendaria 911, la Porsche 928 fallisce l'obiettivo, ma si rivela comunque una innovativa ed elegante granturismo dotata di una modernissima carrozzeria coupé con ampio portellone posteriore, di un motore anteriore 4.5 V8 in alluminio a iniezione elettronica e di trasmissione transaxle (cambio montato in blocco con il differenziale e collegato al motore mediante un tubo rigido). Completano un quadro tecnico di prim'ordine i freni a disco autoventilati sulle quattro ruote, le sospensioni a ruote indipendenti con assale posteriore Weissach Axle che compensa le variazioni di convergenza in accelerazione e frenata ed il cambio manuale a 5 rapporti (automatico, a richiesta). Il premio Auto dell'anno 1978 conferma l'ottimo lavoro svolto dai progettisti della Casa di Stoccarda. Nel 1979 viene lanciata la 928 S, con cilindrata maggiorata a 4664 cc e 295 Cv di potenza che si affianca alla versione normale che resta in produzione solo con cambio automatico. Nel 1986 viene adottata una testata a 4 valvole per cilindro e la cilindrata sale a 4957 cc per una potenza di 320 Cv e nasce la versione S4. Contemporaneamente vengono apportati alcuni ritocchi alla carrozzeria e agli interni. Nel 1989 debutta la versione 928 GT con catalizzatore che sviluppa 330 Cv. Tre anni dopo arriva invece la GTS con motore da 5397 cc e 350 Cv.

1

1. La Porsche 928 GTS
2. La versione GTS, equipaggiata con un propulsore da 5,4 litri

LE VERSIONI

Modello	Produzione
928	1977 - 1995
S	1979 - 1985
S4	1986 - 1992
GT	1989 - 1992
GTS	1992 - 1995

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,440
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,310

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.450 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4474 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 240 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 230 km/h

PREZZO ..... Lire 34.000.000

944/968

Produzione 1982 - 1994
Carrozzeria Coupé

Nata per sostituire la 924, la Porsche 944 si differenzia esteticamente per i parafanghi allargati e per lo spoiler posteriore di colore nero e, sotto al cofano motore, per la presenza di un nuovo 4 cilindri in linea di 2,5 litri, in pratica la metà del V8 della Porsche 928. Anche su questa nuova coupé a motore anteriore, il cambio e la trasmissione sono montati in blocco nella parte posteriore (transaxle). Nel 1985 la gamma si arricchisce della versione 944 Turbo da 230 CV che tocca i 245 chilometri orari. Due anni dopo viene lanciata la 944 S con motore aspirato a 4 valvole per cilindro da 190 Cv e nel 1988 la 944 Turbo S con motore potenziato a 250 Cv. L'anno seguente tutte le 944 aspirate sono unificate nella nuova versione 944 S2 con motore maggiorato a 2990 cc da 211 Cv di potenza. Nel 1991 le Porsche 944 sono sostituite dalla 968, che in origine avrebbe dovuto chiamarsi 944 S3, e che si riconosce esternamente per il frontale e la coda ridisegnati. Le principali novità tecniche sono rappresentate dalla fasatura variabile Variocam e dal cambio manuale a 6 marce. A richiesta è ottenibile un cambio automatico Tiptronic. Nonostante un prezzo di listino inferiore a quello della 944 S2, la 968 non ottiene il successo sperato (poco più di 11.000 esemplari prodotti). Si tratta dell'ultima sportiva Porsche a motore anteriore.

1

1. La Porsche 944 Turbo: il frontale della vettura si caratterizza per i fari a scomparsa
2. Il profilo del modello 968 con il lungo cofano e l'ampio lunotto apribile

LE VERSIONI

Modello	Produzione
944	1982 - 1988
944 Turbo	1985 - 1988
944 S	1987 - 1988
944 Turbo S	1988 - 1991
944 S2	1989 - 1991
968	1992 - 1994

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,200
Larghezza ..... m 1,735
Altezza ..... m 1,275

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.180 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2479 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 163 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Lire 28.000 .000

959

Produzione 1987 - 1988
Carrozzeria Coupé

1. La Porsche 959, la massima espressione della tecnologia della Casa tedesca negli anni Ottanta
2. La 959 è caratterizzata nella parte posteriore dal grande alettone integrato nel cofano

Questa supercar rappresenta la massima espressione della tecnologia Porsche degli anni Ottanta. Lo schema tecnico della 959 è al tempo stesso originale e classico: pur presentando soluzioni nuove per la Casa di Stoccarda, riprende la tradizionale impostazione Porsche con motore 6 cilindri contrapposti montato a sbalzo delle ruote posteriore e cambio longitudinale rivolto verso il centro dell'abitacolo. Il principale elemento di novità è rappresentato dalla trazione integrale permanente con ripartizione automatica a gestione elettronica, ma vale la pena sottolineare anche la presenza della distribuzione a 24 valvole con raffreddamento a liquido delle testate, la sovralimentazione affidata a 2 turbocompressi con altrettanti intercooler, e il cambio manuale a 6 marce. Le sospensioni regolabili permettono di impostare manualmente tre diverse altezze da terra della 959. Una centralina elettronica provvede comunque ad adattarli continuamente alle caratteristiche di marcia prevalenti. Non meno innovativa è la scocca della Porsche 959 che è costituita da una struttura in acciaio zincato integrata da pannelli in materiali compositi e superfici esterne della carrozzeria in kevlar. Porte e cofano anteriore sono in alluminio. Il frontale antiurto è imbottito con una speciale schiuma poliuretanica. L'attenzione dedicata all'aerodinamica si concretizza in un Cx di 0,31. La Porsche 959 viene prodotta in soli 268 esemplari.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,260
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,280

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.566 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2850 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 450 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 315 km/h

PREZZO ..... Lire 500.000.000

Boxster

Produzione Dal 1996
Carrozzeria Spider

La Boxster è una spider a motore posteriore centrale che si colloca come modello d'ingresso della gamma Porsche. Si tratta di una sportiva a due posti che ricorda alcuni modelli del passato della Casa di Stoccarda e che deve il suo nome alla combinazione di due sue caratteristiche basilari: il motore boxer (ovvero a cilindri contrapposti) e la carrozzeria roadster (ovvero spider). La prima generazione della Boxster viene proposta con un motore da 6 cilindri di 2,5 litri, raffreddato ad acqua con 2 assi a camme per bancata e 4 valvole per cilindro. Nel 2000 questo propulsore viene maggiorato a 2,7 litri (220 Cv) e affiancato da un 3,2 litri da 252 Cv per la versione Boxster S. In alternativa al cambio manuale a 5 marce si può avere un cambio automatico sequenziale Tiptronic sempre a 5 marce. Nel 2005 la vettura è oggetto di un profondo restyling estetico (evidenziato tra l'altro da nuovi gruppi ottici simili a quelli della 911) e meccanico nell'ambito del quale i motori ricevono la fasatura variabile Variocam e vedono salire le loro potenze a 240 Cv e a 280 Cv. Un ulteriore aggiornamento meccanico avviene due anni dopo quando con l'adozione del sistema Variocam Plus le potenze salgono rispettivamente a 245 Cv e 295 Cv. Per quanto riguarda la funzionalità è interessante sottolineare come il motore centrale permetta di creare due vani portabagagli (uno anteriore e uno posteriore) per una capacità di carico totale di 280 litri e che la capote è di tipo semiautomatico (sgancio manuale e movimento elettrico), apribile anche con la vettura in movimento sino a 50 chilometri orari nel tempo massimo di 12 secondi.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,315
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,290

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.285 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2480 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 204 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h

PREZZO ..... Lire 86.722.000

2

1

LA TECNICA

VarioCam è un sistema di regolazione della fasatura delle valvole. Mentre la prima versione agisce intervenendo sulla catena che collega gli assi a camme d'aspirazione e di scarico, quella successiva (Plus) usa due serie di lobi delle camme per variare la fasatura e l'alzata della valvola e cambiare il profilo da utilizzare con la valvola stessa.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
986	1996 - 2004
987	dal 2005

1. La Porsche Boxster del 2008
2. La Boxter seconda serie in produzione dal 2005
3. Gli interni di una Boxster RS 60

3

FOCUS
Cresce in larghezza

La seconda serie della Boxster, del 2005, presenta innovazioni in quasi tutte le sue componenti. La vettura ha carreggiate più larghe e cerchi di maggior diametro. Il cambio manuale a 6 marce è di serie sulla versione S. Le sospensioni a controllo elettronico permettono di variare la taratura degli ammortizzatori.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,330
Larghezza ..... m 1,780
Altezza ..... m 1,290
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 1.295 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2687 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 240 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 256 km/h
PREZZO ..... Euro 46.573

Cayenne

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Suv

Dopo aver prodotto esclusivamente granturismo ad alte prestazioni che l'hanno resa famosa in tutto il mondo, all'inizio del XXI secolo la Porsche stupisce il pubblico lanciandosi nel mercato dei Suv. Criticata dai fedelissimi della Casa di Stoccarda che, non vedendo in essa una sportiva, non la considerano una vera Porsche, la Cayenne s'impone tuttavia all'attenzione del pubblico con la sua singolare combinazione di fruibilità, alte prestazioni ed immagine, diventando un autentico status symbol. Frutto dello stesso progetto comune da cui sono nate anche l'Audi Q7 e la VW Touareg, la Cayenne condivide lo schema meccanico e molte componenti di queste vetture, ma si presenta con motorizzazioni originali. Le prime versioni sono proposte con un 4.500-V8 in versione aspirata da 340 Cv (Cayenne S) e turbo benzina da 450 Cv (Cayenne Turbo). Ad essi si affiancano nel 2004 un 6 cilindri a V di 3189 cc da 250 CV di origine VW e nel 2006 un'edizione potenziata a 521 CV (grazie all'adozione di nuovi intercooler e di una serie di piccole migliorie) del V8 per la nuova Cayenne Turbo S. Nel 2007, dopo oltre 150.000 esemplari venduti in tutto il mondo, la Cayenne è oggetto di un restyling che porta ad un miglioramento dell'aerodinamica (il Cx passa da 0,39 a 0,35) e ad un completo rinnovamento della gamma delle motorizzazioni tutte ad iniezione diretta di benzina. La nuova gamma comprende un V6 di 3.598 cc da 290 CV e due V8 di 4806 cc in versione aspirata da 385 CV e turbo da 500 CV. L'anno seguente la gamma si arricchisce della più performante versione GTS con assetto ribassato, rapporti più corti e motore V8 da 405 CV. Alla fine del 2008 la Cayenne sorprende nuovamente il pubblico adottando, ed è la prima volta che accade per una Porsche, un motore a gasolio.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,782
Larghezza ..... m 1,928
Altezza ..... m 1,699

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 2.245 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4511 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 340 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 242 km/h

PREZZO ..... Euro 67.249

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2002 - 2006
II Serie	dal 2007

LA TECNICA

La Cayenne ha una trazione integrale permanente che in condizioni di aderenza normali distribuisce la forza motrice per il 62 per cento sul retrotreno e per il restante 38 per cento sulle ruote anteriori. Il sistema tiene conto dell'accelerazione laterale e dell'angolo di sterzata e regola, a seconda delle necessità, il bloccaggio del differenziale.

1

1. La Cayenne è il primo Suv del marchio Porsche
2. Gli interni della Cayenne
3. La Cayenne S. Nel 2008 la Cayenne è la prima Porsche ad adottare un motore a gasolio

3

FOCUS

La prima diesel

La Cayenne Tdi, che debutta nei primi mesi del 2009, è la prima Porsche con motore a gasolio. Per questa storica svolta, i tecnici della Casa di Stoccarda scelgono il 3.0 con sei cilindri a V ed iniezione diretta common-rail di origine Audi, abbinato al cambio automatico Tiptronic S.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,786
Larghezza ..... m 1,928
Altezza ..... m 1,699
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 2.240 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 2967 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 239 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 214 km/h
PREZZO ..... Euro 59.350

Carrera GT

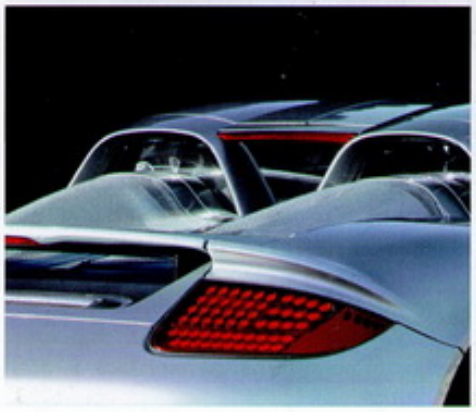
Produzione 2003 - 2006
Carrozzeria Spider

1. La Carrera GT raggiunge i 332 chilometri orari
2. Gli interni hanno inserti in carbonio e alluminio
3. La particolare configurazione del cofano posteriore, che ospita il motore

La Carrera GT è una delle più esclusive e veloci Porsche di tutti i tempi. Prodotta per circa tre anni in soli 1.270 esemplari, questa supersportiva a motore posteriore centrale nasce da un progetto destinato all'impiego agonistico e quindi dirottato al mercato delle supercar. Presentata nel 2003 al Salone di Ginevra, la Carrera GT si segnala per prestazioni e per un prezzo (450.000 euro) non paragonabili ad alcuna Porsche precedente. La vettura raggiunge una velocità massima di circa 330 chilometri orari e raggiunge i 200 orari con partenza da fermo in meno di 10 secondi. Sotto la carrozzeria in fibra di carbonio la Carrera GT nasconde oltre 70 innovazioni brevettate da Porsche e materiali sofisticati: carbonio, ceramica, magnesio, acciai speciali ed alluminio. Il 10 cilindri a V di 5,7 litri a 4 valvole per cilindro sviluppa una potenza di 612 Cv e pesa solo 214 kg. Questa leggerezza e il posizionamento longitudinale del gruppo motore-cambio in basso davanti alle ruote posteriori migliora il comportamento su strada della vettura. La frizione ceramica bidisco è sviluppata per resistere a 16.000 partenze brucianti e durare dieci volte di più di una normale frizione da competizione con dischi in carbonio. Anche i dischi dei freni da 15 pollici con 6 pistoncini sono realizzati in materiale carboceramico. Le ruote, alcune componenti delle sospensioni e perfino le intelaiature dei sedili sono invece in magnesio. Il serbatoio della benzina in alluminio è realizzato con una speciale tecnologia di saldatura al plasma ad altissima temperatura. In acciaio inossidabile sono invece costruiti i sottotelai anteriori e posteriori, imbullonati alla cellula centrale in carbonio, che sostengono il gruppo motore-cambio e le sospensioni anteriori.

1

2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,613
Larghezza ..... m 1,921
Altezza ..... m 1,166

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.380 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5733 cc
Cilindri ..... 10 a V
Potenza ..... 612 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 332 km/h

PREZZO ..... Euro 450.000

Cayman

Produzione Dal 2006
Carrozzeria Coupé

La Cayman S è una coupé a motore posteriore-centrale, costruita sulla base della seconda generazione Boxster con la quale condivide l'intera meccanica. Originale è il portellone posteriore, che invece non si trova nella Boxster. La Porsche Cayman S monta un 6 cilindri contrapposti di 3,4 litri da 295 Cv derivato dal 3,2 della Boxster, ma con alcune soluzioni tecniche del motore di 3,8 litri della Carrera 997 come il controllo della fasatura e dell'alzata delle valvole VarioCam Plus. Alla S, nel 2006, si affianca una versione base con motore di 2,7 litri da 245 Cv e cambio a 5 marce in posizione transaxle. Su entrambe le versioni sono disponibili il cambio automatico con convertitore di coppia a 5 marce Tiptronic-S, le sospensioni attive ed i freni in carboceramica.

1

1. Una Porsche Cayman ultimo modello
2. L'apertura variabile del portellone posteriore di una Cayman S

FOCUS
Il motore centrale

Come anche la Boxster, la Cayman impiega una meccanica particolare nell'impostazione. Il motore, infatti, è montato in posizione centrale, ovvero non a sbalzo, subito dietro i sedili e all'interno dell'asse posteriore. Questa soluzione conferisce alla vettura un'elevata guidabilità e al tempo stesso un comportamento stradale sicuro ed equilibrato anche alle più elevate velocità.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Cayman S	dal 2006
Cayman	dal 2006
Restyling	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,341
Larghezza ..... m 1,801
Altezza ..... m 1,305

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 1.340 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3386 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 295 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 275 km/h

PREZZO ..... Euro 62.860

Panamera

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Berlina

Dopo essere entrata con successo nel mercato dei Suv con la Cayenne e aver proposto su questa anche il suo primo modello a gasolio, la Porsche debutta con la Panamera nel segmento delle berline nel segmento top di gamma ad alte prestazioni. Presentata in anteprima al salone di Shanghai del 2009, la Panamera è una lussuosa quattro porte a due volumi lunga circa 5 metri in grado di raggiungere velocità di oltre 285 chilometri orari. La sua impostazione sportiva è sottolineata, oltre che da una linea simile a quella di una coupé, da allestimenti interni che ricordano volutamente quelli di altre granturismo della Casa tedesca e dai quattro posti singoli che permettono ad ogni occupante di usufruire di un comfort con diverse possibilità di regolazione e di climatizzazione personalizzata. La gamma della Panamera si articola su tre diverse versioni, tutte equipaggiate con il 4.8 V8 a iniezione diretta di benzina già utilizzato sulla Cayenne: la S a trazione posteriore con motore da 400 Cv, la 4S dotata dello stesso propulsore, ma a trazione integrale e la Turbo con motore biturbo da 500 CV e quattro ruote motrici. Il cambio è manuale a 6 marce oppure automatizzato a 7 rapporti con doppia frizione PDK (Porsche Doppelkupplungsgetriebe). Le vetture così equipaggiate sono dotate anche della funzione Start-Stop che, premendo per una breve sosta (al semaforo o in coda) il pedale del freno, spegne automaticamente il motore, per poi riaccenderlo, non appena si rilascia il pedale stesso; e del sistema Launch Control che ottimizza l'accelerazione nelle partenze da fermo. Altre novità della Panamera sono rappresentate dalle sospensioni pneumatiche con aria aggiuntiva inseribile su ciascuna molla, dal sistema aerodinamico attivo con uno spoiler posteriore estraibile e regolabile su differenti angoli di incidenza e dal pacchetto Sport Chrono attraverso cui è possibile modificare la risposta di motore, cambio e sospensioni.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,970
Larghezza ..... m 1,931
Altezza ..... m 1,418

POSTI 4

PORTE 5

PESO ..... 1.770 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4806 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 400 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 285 km/h

PREZZO ..... Euro 97.970

LE VERSIONI

Modello	Produzione
S	dal 2009
4S	dal 2009
Turbo	dal 2009

2

LA TECNICA

Le sospensioni adattative di Panamera hanno quattro molle pneumatiche che permettono di variare la rigidità dell'assetto e l'altezza da terra della vettura. Alzandola di 20 millimetri, a velocità sotto i 30 chilometri orari, è possibile superare piccoli ostacoli senza pericolo di danni al fondo della vettura.

1

1. La Porsche Panamera arriva sul mercato nel 2009. La versione S può contare su un V8 da 400 Cv
2. Gli interni della Panamera. Il cambio può essere manuale oppure automatico, rispettivamente a 6 e 7 rapporti

3

FOCUS
Panamera mette il turbo

Mentre nella S e nella 4S lo spoiler posteriore attivo alla base del lunotto fuoriesce a 90 chilometri orari di velocità e imposta l'angolo d'incidenza ottimale in funzione della velocità, quello della Turbo è costituito da due elementi che assumono incidenze diverse con l'aumento di velocità della vettura.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,970
Larghezza	m 1,931
Altezza	m 1,418
POSTI	4
PORTE	5
PESO	1.970 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	4806 cc
Cilindri	8 a V
Potenza	500 Cv
TRAZIONE	posteriore
CAMBIO	7 marce
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	303 km/h
PREZZO	Euro 138.890

Praga

Praga
Cecoslovacchia
1908 - 1947

Praga è un marchio automobilistico della Casa cecoslovacca CKD (Ceskomoravska Kolben Dane) cecoslovacca, che nasce nel 1908 per l'assemblaggio di autovetture straniere. Resta in attività fino al secondo conflitto mondiale per poi specializzarsi nella produzione di motori diesel industriali. L'azienda ceca dedica inizialmente la propria produzione a vetture prettamente economiche, come la Praga-Alfa con motore di 1975 cc, particolarmente robusto ed efficiente. Al termine del primo conflitto mondiale la CKD amplia la gamma di automobili: la Mignon e la Grand rispettivamente con motori di 1,1 litri e 3,8 litri. Dopo il 1927, la Baby, la Lady e l'evoluzione della Grand arricchiscono una gamma che non propone più auto economiche e che, anzi, offre su tutte le vetture freni idraulici sulle quattro ruote. L'ultimo modello che Praga presenta con il proprio marchio adotta un motore sei cilindri di 4,5 litri, è un'auto di rappresentanza che la Casa ceca produce per un paio d'anni anche dopo la Seconda guerra mondiale, poi sospende definitivamente la produzione dopo il 1947.

La Baby, una vettura Praga del 1939, con motore da un litro e carrozzeria saloon a due porte

Presto

Chemnitz
Germania
1898 - 1934

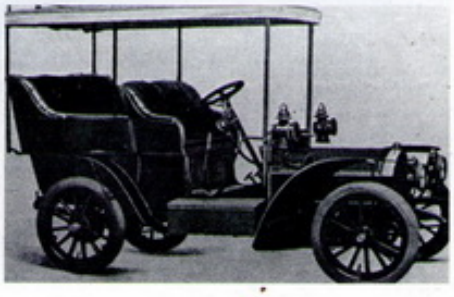
La Presto Werke è una Casa automobilistica che nasce in Germania nel 1898, ad opera di Carl Günther. Dal 1903 l'azienda si dedica alla fabbricazione di motociclette e il passaggio alla produzione di automobili arriva solamente nel 1907, quando la Casa di Chemnitz assume la rappresentanza per la Germania della Casa automobilistica francese Delahaye. I primi prototipi prodotti autonomamente dalla Presto Werke sono due auto da competizione, che partecipano alle gare di Prinz Heinrich del 1909 e 1910 e montano voluminosi motori 4 cilindri di 11 e 7 litri. Solamente nel 1911 compaiono i modelli destinati al pubblico, sono auto di tipo tradizionale di ottima fabbricazione, ma la vettura più importante messa in commercio nel primo dopoguerra è la Presto D. Si tratta di un'autovettura che monta un motore quattro cilindri di 2,3 litri, e continua ad essere prodotta per sei anni consecutivi senza grosse modifiche. Nel 1926 la Presto assorbe la Dux automobili di Lipsia, ma i forti investimenti portano l'azienda di Carl Günther a trovarsi in difficoltà finanziarie sino a passare definitivamente sotto il controllo dell'Auto Union nel 1934.

Priamus

Colonia
Germania
1897 - 1926

La Priamus è un'antica Casa automobilistica tedesca che nasce a Colonia nel 1897 sotto la denominazione di Kölner Motorwagenfabrik. L'azienda non ha mai avuto una gestione stabile: fallimenti e frequenti passaggi di proprietà determinano per la Casa di Colonia costanti difficoltà economiche. Le prime Priamus sono vetturette leggere, che hanno motori a uno e due cilindri raffreddati ad acqua. Nel 1910 la Priamus cambia ragione sociale in Priamus Werke e durante il primo conflitto mondiale, l'azienda fabbrica motori per l'aeronautica e una vettura con motore 2 litri per l'esercito tedesco. Nel dopoguerra produce solo due nuovi modelli di auto a 4 cilindri con motori da 1,6 a 2,6 litri, ma ulteriori difficoltà economiche portano ad un ennesimo passaggio di proprietà alla fabbrica di carrozze Möllenkamp di Düsseldorf, che progetta l'auto più importante con marchio Priamus, un lussuoso modello di concezione avanzata con freni sulle quattro ruote e motore in alluminio 6 cilindri di 2,6 litri. Nel 1924 con la nuova amministrazione, l'azienda ottiene la licenza di costruzione dalla italiana Ceirano prima della definitiva chiusura nel 1926.

Una Priamus 15/20 PS del 1905 con carrozzeria tonneau



Prince

Tachikawa
Giappone
1952 - 1966

1

Prince è un marchio di fabbrica di una serie di vetture prodotte a partire dal 1952 da una grande industria aeronautica giapponese, la Nakajima Aircraft Co. L'esordio della Nakajima nel settore automobilistico avviene qualche anno prima con dei veicoli elettrici marchiati Tama. Il nome Prince, attribuito alla prima vettura a benzina uscita dalla fabbrica, è per rendere onore al principe ereditario giapponese. Il nome diventa poi parte integrante della denominazione sociale: Prince Motors Co. Dalla Nakajima Aircraft, che nel frattempo abbandona la produzione di velivoli, deriva la Fuji Precision Machinery, destinata alla progettazione e realizzazione di apparecchi di altissima precisione. La divisione produttiva è distinta da quella automobilistica ma la direzione è la stessa. La prima vettura Prince è una berlina 4 cilindri in linea a valvole in testa e albero a camme laterale. Questo primo modello, dopo diverse rivisitazioni e aggiornamenti stilistici e meccanici, viene esposto, col nome di Skyline, al salone di Parigi del 1957. La Skyline è tra le prime vetture giapponesi a sbarcare sul mercato europeo. Nel 1961 entra in produzione la Gloria, con motore sei cilindri in linea con distribuzione ad asse a camme in testa da 1,9 litri. Motore che si ritrova come opzionale sulla Skyline, sia berlina che giardiniera (detta Skyway). Dopo l'uscita della Grand Gloria, avviene la fusione con il gruppo Nissan, nel 1965 e i due modelli, sia la Skyline che la Gloria, cambiano nome rispettivamente in A 150 e A 200 GT. Tra l'altro alla Prince si deve anche la produzione della R 380, una sportiva da 2 litri che ricorda, per l'impostazione sportiva, la Porsche 904. Riesce ad aggiudicarsi diversi primati in Giappone nella sua categoria.
Con Prince si indicano anche delle vetturette costruite tra il 1921 e 1923 a Torino, progettate a partire dal 1911 da Vittorio Carena, nella sua officina di Torino.

1. Una Prince Skyline del 1954, con allestimento deluxe
2. Una Prince Skyline sport coupé del 1961. Il nome Skyline attraversa tutta la storia della Prince e della Nissan

2

Prinetti & Stucchi

Milano
Italia
1874 - 1906

Prinetti & Stucchi è un'antica azienda italiana, che nasce a Milano nel 1874 per la fabbricazione di macchine da cucire e di biciclette, solo in seguito dal 1898, dedica l'intera produzione a tricicli, quadricicli e vetturette. Cessa l'attività nel 1906, quando la ragione sociale, in seguito all'uscita di Prinetti dall'azienda, è diventata Stucchi & C.. Le vetture che la Casa milanese commercializza, sono principalmente vetturette a due posti equipaggiate con motore De Dion a due cilindri da 4 Cv a 1500 giri al minuto, con cambio di velocità a due rapporti e la trasmissione finale a cinghia. Il veicolo più importante che la Prinetti & Stucchi realizza è un triciclo a motore, che Ettore Bugatti progetta con l'ingegner Prinetti, con due motori posteriori monocilindrici da 4 Cv accoppiati. Alla guida di questo veicolo a tre ruote, Ettore Bugatti vince una delle prime competizioni automobilistiche italiane, la Verona – Brescia – Mantova – Verona, a quasi 40 chilometri orari di media.

La vetturetta Prinetti & Stucchi del 1899, con motore 2 cilindri De Dion da 4 Cv

Proton

Shah Alam, Malesia 1983

La prima industria automobilistica della Malesia nasce per iniziativa di un politico-imprenditore, Tun Muhathir Muhammad, convinto dell'opportunità di avere un'azienda nazionale e con l'ambizione di renderla competitiva sui mercati locali e internazionali. Questa intenzione si concretizza nel 1981 in occasione di una visita ufficiale del presidente della Mitsubishi Corporation in Malesia. È il periodo dello sviluppo dell'industria asiatica dell'auto e i grandi marchi giapponesi sono protagonisti di una forma di colonizzazione diffusa a colpi di joint venture, di realizzazioni di stabilimenti nei Paesi emergenti o semplicemente con la vendita di linee di assemblaggio dismesse e la relativa cessione dei diritti di produzione. In questo clima l'idea di aprire un'attività anche in Malesia viene vista con favore e già nel febbraio del 1982, nell'ambito della Heavy Industries Corporation Of Malaysia (HICOM, la preesistente rappresentanza del gruppo Mitsubishi) viene creato un gruppo di lavoro incaricato di studiare il progetto di accordo.

La volontà politica, garantita dal primo ministro Muhathir Muhammad, porta a una rapida approvazione del progetto e nel dicembre dello stesso anno avviene la cerimonia ufficiale con la firma della HICOM e della Mitsubishi nella sede provvisoria di Kuala Lumpur. La nascita ufficiale della Perusahaan Otomobil Nasional Berhad data 7 maggio 1983 e il 23 maggio viene chiuso l'accordo con il gruppo Mitsubishi che prevede il trasferimento da parte dei giapponesi del *know how*, dei diritti di produzione e la fornitura di componenti e di tutta l'assistenza tecnica necessari. Viene inoltre organizzata la logistica per prevedere il trasferimento dei kit per l'assemblaggio locale di modelli giapponesi. Il primo nucleo industriale della nascente industria automobilistica malese è inaugurato il primo agosto del 1983 a Batu Tiga, Shah Alam: si tratta di un impianto di 923.900 metri quadrati di superficie con una capacità produttiva prevista in 80.000 vetture l'anno nel quale inizia l'assemblaggio della prima Proton di cui si conosce bene tutto, trattandosi di un fedele clone della già nota Mitsubishi Lancer. Per la scelta del nome della prima vettura viene organizzato il concorso *Dà un nome alla automobile nazionale* lanciato nel gennaio del 1984. Il risultato è reso pubblico il 27 giugno quando già da tempo è iniziata la sperimentazione con i prototipi di quella che poi diventa la Proton Saga. Nel frattempo la situazione industriale e societaria viene riorganizzata con la privatizzazione della Edaran Otomobile Nasional Sdn. Bhd. (EON, praticamente il gruppo industriale a cui fa capo la PROTON) e il trasferimento della sede sociale da Kuala Lumpur a Shah Alam.

LA PRIMA AUTO PROTON

La presentazione ufficiale della prima automobile "made in Malaysia" avviene il primo luglio del 1985 e assume un significato del tutto speciale per il Paese: viene organizzato un tour, denominato Sagarama Programme, che vede due vetture girare per la nazione per due settimane, sia a scopo promozionale sia per dare rilevanza all'iniziativa politico-industriale. Un'altra decisione è quella di esportare le Proton in Bangladesh, significativa non tanto per i numeri ma per la strategia commerciale della società. La conferma di una tale politica arriva dall'annuncio dell'ingresso nel mercato inglese, cosa che si concretizza nel novembre 1987 con la creazione della Proton Cars UK Ltd. che dal 1989 distribuisce in Inghilterra le vetture

La Proton Gen 2, berlina a quattro porte prodotta dalla Casa malesiana

prodotte in Malesia. Nel frattempo la produzione complessiva supera le 50.000 vetture e la società necessita di una prima messa a punto dell'organizzazione, per adeguarla alla nuova realtà commerciale. La soluzione viene trovata molto pragmaticamente affidando la gestione del management Proton alla Mitsubishi. Parte quindi un'ulteriore fase di espansione e viene realizzato un impianto per la produzione locale dei motori, fino ad allora forniti dalla Mitsubishi. Nel 1990 viene consegnata la prima limousine Proton al primo ministro Muhathir Muhammad che presenta personalmente la nuova serie Megavalve della Saga. Arriva poi anche la prima vittoria sportiva con il successo di una Proton nel Rally Internazionale di Thailandia. L'espansione della Proton procede tappe forzate: nel 1992 gli impianti vengono aggiornati con l'adozione di robot di

montaggio e di una nuova linea di stampaggio lamiere, nel 1993 viene inaugurato il centro autonomo di Ricerca e Sviluppo, mentre sul piano delle esportazioni si segnalano l'apertura dei mercati indonesiano e filippino, in quest'ultimo caso con la creazione della Proton Philipinas Corporation in base ad un accordo fra il primo ministro malaysiano e il presidente filippino Ramos. Viene fra l'altro creata una joint venture con il Vietnam per la produzione locale di minibus. Alla fine del 1995 la Proton è presente in ben 31 mercati di esportazione.

Nel 1996 avviene il fatto più clamoroso che fa conoscere agli europei questo piccolo costruttore asiatico fino ad allora conosciuto solo come produttore di strane vetture low cost distribuite in Inghilterra. La Proton, supportata indirettamente anche dal colosso petrolifero Petronas, sorprende tutti acquistando la Lotus, uno dei più prestigiosi marchi della sportività inglese e celebre centro di engineering.

La Lotus resta comunque sostanzialmente indipendente e prosegue l'attività di produzione e consulenza per conto terzi. La Proton quindi usufruisce dell'acquisizione essenzialmente per la messa a punto di alcune versioni sportive, come la Satria GTI del 1999, e per lo sviluppo di un progetto di supersportiva denominata Proton Ultimate presentato senza seguito nel 2001. Alla fine degli anni Novanta la capacità industriale della Proton arriva a 240.000 vetture l'anno e nel 2004 si aprono trattative con la Volkswagen, interrotte nel 2006 quando l'azienda vive una crisi che porta a un buco di bilancio di quasi 170 milioni di dollari. La strategia per il terzo millennio vede la marca malesiana alla ricerca di un ruolo nei mercati asiatici e australiano in concorrenza con i produttori emergenti cinesi e, in questo quadro, si inserisce lo sviluppo di una versione low cost della berlina Saga da vendere a un prezzo attorno ai 13.000 dollari australiani.

www.proton.com

Daniele P. M. Pellegrini

La strategia
La conquista della Lotus

Quando il gruppo General Motors decide di cedere la Lotus, avendo verificato la propria incapacità a trasformarla in un'azienda economicamente produttiva, il destino del prestigioso marchio inglese resta in bilico fra un luminoso passato, soprattutto sportivo, e un futuro del tutto incerto che viene solo momentaneamente risolto dal consorzio di investitori guidati da Romano Artioli. In questa fase si sviluppa una rete di ipotesi, incontri e tentativi di accordo che coinvolge moltissimi costruttori, a partire da quelli - ovviamente General Motors esclusa - che già hanno o hanno avuto in passato rapporti con la sezione Engineering per le consulenze riguardanti i motori o la messa a punto delle sospensioni. Molti gli interessati quindi, ma pochi tanto interessati da impegnarsi direttamente nella gestione di un'azienda del genere, ad eccezione di alcune aziende emergenti che non disponendo di un'efficiente struttura tecnica all'interno possono beneficiare della competenza della Lotus e stabilire un'efficace antenna tecnologica in Inghilterra. Sono proprio questi i motivi che spingono la Proton a battere la concorrenza di altri gruppi asiatici e aggiudicarsi il prestigioso marchio britannico. Non è da sottovalutare infatti l'aspetto di orgogliosa rivalsa che ha animato la nascita e lo sviluppo della Proton e la sottile soddisfazione della conquista di un pezzo pregiato della ex-colonizzatrice Inghilterra.

(Nella foto la Proton Satria Neo)

Saga

Produzione 1983 - 2008
Carrozzeria Berlina

1. L'ultima versione della Proton Saga, berlina in produzione dal 1983 al 2008
2. La seconda generazione della Saga, la berlina della Casa malese a tre volumi e quattro porte

La prima vettura a essere prodotta con il marchio Proton è a tutti gli effetti una Mitsubishi Lancer, più esattamente il modello presentato nel 1983 e commercializzato in Giappone con la denominazione Fiore, prodotta su licenza in Malesia con componenti in parte realizzati in loco e altri importati dal Giappone. Scopo dell'operazione è dare attuazione nel minor tempo possibile al progetto politico di "automobile malese" e infatti la vettura, sotto forma di berlina classica a tre volumi viene presentata in anteprima poco dopo la creazione dell'azienda e la sua produzione viene avviata nel 1985. La meccanica di base è naturalmente la stessa dell'originale giapponese, con trazione anteriore e gruppo propulsore trasversale, anche se il motore ha messa a punto differente. La carrozzeria inizialmente solo a quattro porte viene poi realizzata anche in versione a cinque porte specificamente per i mercati di esportazione. Dal 1989 inizia la sua esportazione verso l'Inghilterra dove viene commercializzata sotto il nome Proton MPI. Nel corso delle varie evoluzioni la Saga riceve anche il motore 1,5 litri e un cambio automatico a tre rapporti. La seconda generazione del 1990 adotta il motore evoluto a tre valvole per cilindro e subisce un restyling del frontale che differenzia maggiormente la carrozzeria dall'originale Mitsubishi. La Saga resta in produzione fino al 2008 quando viene sostituita da un modello completamente nuovo, di dimensioni compatte, soprannominato The People Car, progettato autonomamente e pensato per costituire la base produttiva del marchio.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,125
Larghezza ..... m 1,635
Altezza ..... m 1,340

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 800 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1299 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 77 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... nd

Persona/Compact

Produzione 1993 - 2001
Carrozzeria Berlina

1. La Proton Persona nella versione berlina a tre volumi
2. La versione a tre porte della Persona, denominata Compact su alcuni mercati
3. La Proton Persona, in produzione tra il 1993 e il 2001

Come gli altri modelli precedenti, la Persona è una fedele riproduzione di una preesistente Mitsubishi, in questo caso la compatta Colt, che viene semplicemente adattata alle esigenze locali con la realizzazione di tre differenti carrozzerie: una due volumi a cinque porte, una berlina classica a tre volumi e una "sportiva" a tre porte che in alcuni mercati assume la denominazione Compact. Anche in questo caso le modifiche estetiche rispetto all'originale giapponese si limitano alla parte frontale e agli equipaggiamenti interni molto più semplificati. Inizialmente offerta con i motori 1300, 1500 e 1600, la gamma Persona nel 1996 subisce una prima evoluzione alla quale corrisponde anche l'adozione di un motore diesel 2000 e la produzioni di versioni di prestazioni superiori con il motore 1800. Il nome Persona viene ripreso nel 2008 per una nuova generazione di berline di impostazione più moderna e con equipaggiamenti e finiture adeguate all'esportazione in altri mercati. La nuova Persona è una berlina a tre volumi con quattro porte, lunga poco meno di 4 metri e mezzo e adotta un motore 1600 a 16 valvole con 110 Cv.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,992
Larghezza ..... m 1,702
Altezza ..... m 1,360

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 930 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1299 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

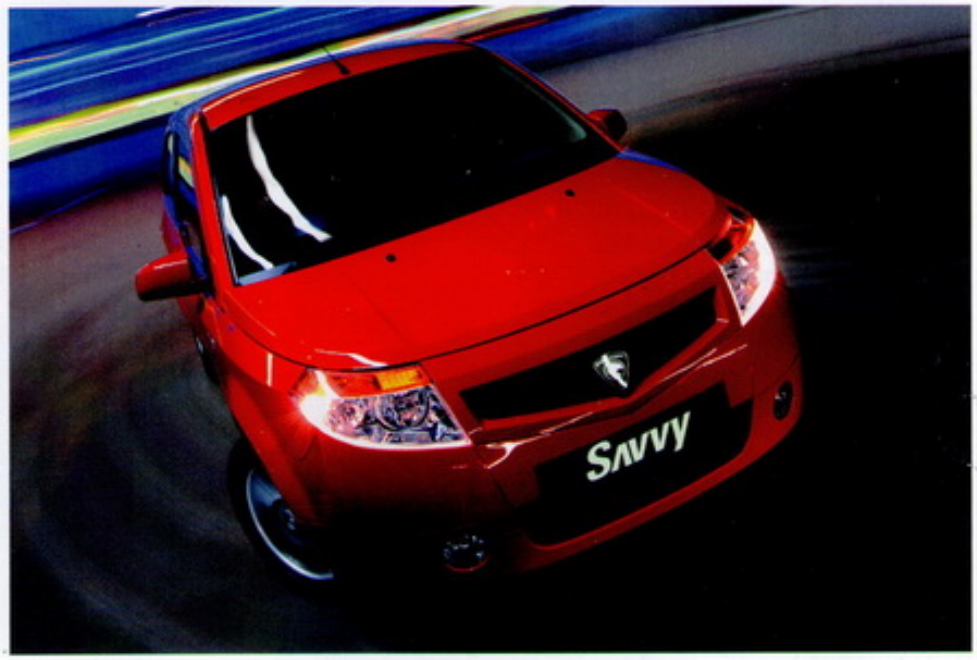
PREZZO ..... nd

Savvy

Produzione Dal 2005
Carrozzeria Berlina

1. L'ultima versione della Proton Savvy, la citycar della Casa malese in produzione dal 2005
2. Il profilo della Proton Savvy

Originariamente concepita come modello di ingresso della gamma, la Proton Savvy è una vettura compatta con tutte le caratteristiche tipiche di una citycar per il mercato globale. Le caratteristiche salienti sono infatti rappresentate dal design decisamente più moderno e più autonomo rispetto alle tradizioni del marchio, l'architettura compatta che privilegia l'abitabilità e la tecnica evoluta sia dal punto di vista strutturale sia degli equipaggiamenti.
Nella produzione Proton il modello sostituisce la precedente "piccola" della gamma, la Tiara (in produzione dal 1996 al 2000) che era praticamente la Citroën AX costruita su licenza, ma è di fatto la base tecnica per la realizzazione di altre vetture Proton come la seconda generazione della Saga del 2008. La Savvy è una cinque porte lunga appena 3 metri e 71 con la flessibilità interna tipica delle piccole due volumi, e adotta un propulsore quattro cilindri 1,2 litri di origine Renault. Viene presentata nell'estate del 2005 con cambio manuale a cinque marce e riceve successivamente il sistema di cambio servoattuato (lo stesso utilizzato sulla Renault Clio). Nel 2007 subisce un leggero restyling.



1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,710
Larghezza ..... m 1,643
Altezza ..... m 1,480

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 963 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1149 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... nd

FOCUS
La sportiva

Si chiama Savvy Zerokit ed è una versione elaborata esteticamente e nella meccanica del modello base. Viene realizzata nel 2006 con la collaborazione del reparto corse Proton e si distingue per la modifica degli scudi paraurti e l'aggiunta di appendici aerodinamiche. La Zerokit viene proposta con i cerchi da 15 pollici di diametro e una serie di optional che riguardano le sospensioni, i gruppi ottici speciali, l'allestimento della carrozzeria e l'impianto di scarico con un guadagno di potenza di circa 4 Cv.

Protos

Berlino
Germania
1898 - 1930

Una Protos 27/65 PS del 1911. Accanto al conducente siede l'inventore e imprenditore americano Thomas Edison

La Protos è un'azienda automobilistica tedesca che nasce a Berlino nel 1898 da Alfred Sternberg. Resta in attività fino al 1930 con ripetuti cambi di proprietà prima che il marchio tedesco scompaia definitivamente. Le prime autovetture prodotte dalla Casa di Berlino montano un particolarissimo motore a compensazione, bicilindrico dotato di un ulteriore cilindro con pistone di bilanciamento che ha la sola funzione di equilibrare le forze oscillanti prodotte dagli altri cilindri. Nei primi anni di attività l'azienda di Alfred Sternberg si dedica principalmente alle competizioni sportive e nel 1908 la Protos 35/70 PS con motore da 4,5 litri partecipa al primo rally mondiale da New York a Parigi. Il tenente Hans Hoeppen, pilota della Protos, a causa di molteplici irregolarità viene retrocesso al secondo posto dietro l'americana Thomas. La Siemens & Schuckert, che all'epoca già costruisce tram a trazione elettrica, autocarri e taxi, acquisisce l'azienda di Sternberg per la produzione di auto di rappresentanza di alta classe, infatti il principe ereditario di Germania, Guglielmo, mostra particolare interesse per la Protos sei cilindri di 6,9 litri. I modelli della gamma con marchio Protos tra il 1908 e il 1914 portano la firma dell'ingegner Ernest Valentin, noto in Europa per la sua esperienza nelle maggiori Case produttrici di automobili. I modelli che la Casa tedesca commercializza in quel periodo hanno motori a quattro cilindri e potenze che variano da 4 a 7 litri. In omaggio al progettista sulle auto è incisa una grande V (Valentin) sul caratteristico radiatore ovale. Dal 1920 al 1924 Siemens & Schuckert si limita a produrre due soli modelli con marchio Protos, un quattro cilindri, la 10/30 PS, una vettura solida di media grandezza di concezione tradizionale, già messa in produzione prima della guerra. Poi arriva la C1 con motore da 2,6 litri, che è tra le auto tedesche più robuste e affidabili di quel periodo. Nel 1926 Siemens abbandona la produzione di auto, a causa della crisi dell'industria automobilistica tedesca degli anni Venti, e il marchio Protos passa alla Nag che lo utilizza fino al 1930.

Prunel

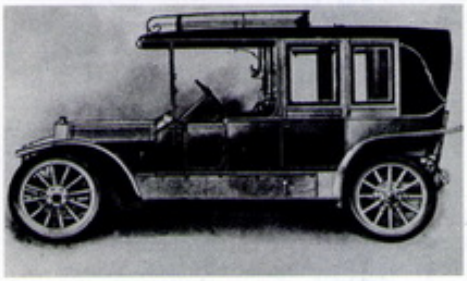
Puteaux
Francia
1900 - 1907

La Prunel è una piccola Casa automobilistica francese di Puteaux, già centro industriale famoso in tutto il mondo per la costruzione di automobili e motori. Il nome l'azienda lo deve al suo fondatore J. Prunel, che inizia a produrre vetturette, fino al 1903, denominate Atlas equipaggiate con motori De Dion da 3 e 4 Cv. In seguito le automobili della Casa di Puteaux adottano il marchio Prunel e la gamma si articola in modelli di diverse dimensioni e motorizzazioni. Le vetturette montano diversi motori da uno a quattro cilindri con potenze comprese tra i 6 e i 50 Cv. Nel 1905 le vetture della Casa francese vengono commercializzate all'estero, in particolare in Inghilterra con il marchio J.P. (dal fondatore dell'azienda J. Prunel) per essere adattate a taxi. A partire dal 1906 la Prunel sospende la produzione con il proprio marchio e continua l'attività automobilistica solo per conto terzi; negli stabilimenti della Casa francese si producono le Boyer e le Phénix fino alla Prima guerra mondiale.

Il primo modello Prunel del 1903, equipaggiato con motore Aster da 6 Cv

Puch

Graz
Austria
1899



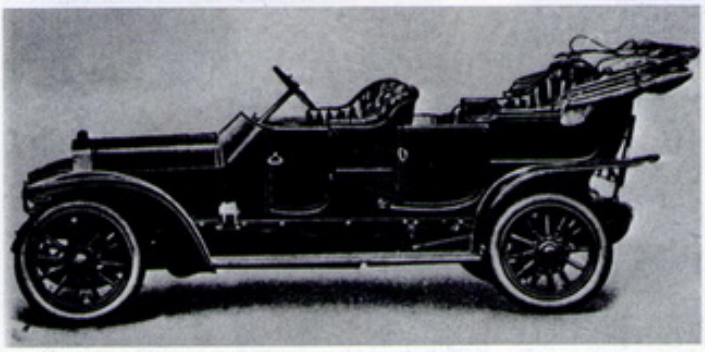
1

La storia del marchio Puch è ricco di successi, nasce a Graz, in Austria, nel 1899. Puch è il cognome del fondatore della Casa, Johann, uno dei più grandi imprenditori industriali nella storia dell'Austria. Nel 1902 inizia la produzione di biciclette con trasmissione a motore, quattro anni dopo, nel 1906, incomincia a produrre anche le prime vetturette a tre ruote, che montano un propulsore raffreddato ad aria nel vano posteriore come i modelli francesi della De Dion Button. Nello stesso anno le vetture della Casa austriaca, con l'aiuto dell'ingegnere Slevogt, montano un nuovo motore a due cilindri paralleli da 12 Cv.

Negli anni antecedenti alla Prima guerra mondiale la fabbrica di Graz subisce un ammodernamento per produrre una gamma di nuovi veicoli: sei modelli differenti con cilindrate comprese tra 1,6 e 6 litri. Durante il periodo della Prima e della Seconda guerra mondiale gli stabilimenti di Puch producono inizialmente dei ciclomotori con un motore raffreddato ad aria e a doppio cilindro rivoluzionario, così come vengono sempre fabbricate le biciclette e le automobili, insieme ai mezzi militari che servono l'esercito austriaco e quello tedesco.

Nel 1923 l'azienda austriaca interrompe la produzione delle automobili per dedicarsi completamente alle motociclette, sempre nello stesso anno viene stipulato un accordo con l'Austro-Daimler e l'Austro-Fiat che porta, nel 1928, alla fusione della Puch con la Daimler per dare vita all'Austro-Daimler-Puch AG. In seguito nel 1934 si aggiunge anche la Steyr (che dopo la Prima guerra mondiale riconverte la produzione in fabbrica automobilistica) per dar corpo a uno dei maggiori gruppi industriali dell'epoca: la Steyr-Daimler-Puch AG.

Dopo il 1959 la sola azienda del gruppo che riprende la produzione di automobili è quella di Puch a Graz, che si occupa di assemblare la Fiat 500, però con motore che la stessa Casa austriaca sviluppa nelle cilindrate 500 cc e 650 cc. Nel 1998 il gruppo Steyr-Daimler-Puch AG passa nelle mani della statunitense General Dynamics Corporation, specializzata nella produzione di sistemi di difesa.



2

1. Una Puch tipo VI 45/50 PS del 1911
2. Una vettura Puch prodotta nel 1910

Puma

San Paolo
Brasile
1962

Puma è un marchio di automobili sportive che nasce a San Paolo nel 1962, ad opera di un emigrante italiano, Gennaro Malzoni, che si trasferisce in Brasile ancora giovanissimo e decide di progettare e costruire una piccola gran turismo. Il telaio e il motore sono della DKW, di produzione della Casa brasiliana Vemag. Nel 1966 nasce la società Puma Veiculos e Motores Ltda, per la produzione della piccola sportiva che riscuote immediatamente un buon successo di vendite, ma la Casa brasiliana che fornisce le parti meccaniche, la Vemag, viene assorbita dalla Volkswagen. L'imprenditore italo-brasiliano stipula un nuovo accordo con la Casa tedesca in Brasile per la fornitura di parti meccaniche. Nasce così la nuova serie di veicoli Puma ispirati alle Porsche d'epoca con carrozzeria in vetroresina. Nel 1972 si aggiungono nuove versioni alla piccola gran turismo con i modelli hardtop e cabriolet con motore Volkswagen da 1,6 litri a trazione posteriore. Nel 1973 il nuovo coupé Puma monta motori più potenti della Chevrolet: un 2,5 e un 4 litri. Inoltre tutti i modelli della Puma possono montare un kit da competizione.

Una Puma GTB del 1980. La costosa vettura sportiva, qui nella versione S2, è prodotta dall'azienda brasiliana dal 1973 al 1984

Quantum - Ruxton

Quantum R.&V. Knight RaceTech Railton Raleigh Rally Rambler Rational Rauch & Lang Raw Engineering
Rayton-Fissore Reliant Renault Reo Restelli Revere Rex Rex Simplex Reyrol Rhéda Rhode
Richard-Brasier Rickenbacker Riley Rinspeed Rochet-Schneider Roewe Röhr Rolland-Pilain Rolls Royce
Ronart Rootes Rossel Rossion Rothwell Rover Rubino Ruxton

Quantum

Loddiswell
Inghilterra
1985

La Quantum nasce in Inghilterra nel 1985, passa sotto il controllo della famiglia Sampson nel 2001 e si trasferisce nel Devon presso la Xtreme Works. L'azienda si specializza nella realizzazione di kit e nell'assemblaggio completo di vetture sportive, tra cui la Xtreme, la Napier, la Sunrunner e la 2+2. La Xtreme esteticamente si ispira alla Lotus 7, con motore in posizione anteriore e trazione posteriore, monta motori Ford da 2 litri o da 1,8 litri e diverse componenti della Ford Sierra. La Sunrunner è una due posti di tipo buggy con trazione e motore posteriori, pianale in struttura tubolare, buona parte della componentistica appartiene alla Ford Fiesta Mk3. Nasce poi la 2+2, la cui denominazione fa riferimento ai posti disponibili a bordo. Le componenti meccaniche appartengono alla Ford Fiesta Mk2 con motorizzazioni che partono dal 1,6 litri. Infine, la Napier è un'auto da corsa a due posti, monta motori Ford o un 2 litri della Nissan.

www.quantumcars.co.uk

Una Quantum 2+2. La meccanica è della Ford Fiesta Mk2 e le motorizzazioni partono da 1600 cc

R.&V. Knight

Moline
Stati Uniti
1920 - 1924

R.&V. Knight è un marchio automobilistico americano che contraddistingue le vetture realizzate tra il 1920 e il 1924 dai due soci Root e Van Dervoort. R.&V. sono appunto le iniziali dei due costruttori di Moline, mentre Knight sta ad attestare l'acquisizione del brevetto per la produzione di motori con distribuzione a fodero. I due ingegneri acquistano, nel 1915, il brevetto dei motori Knight e da quell'anno costruiscono propulsori con distribuzione a fodero. Nel 1920 R.&V. Knight produce il suo modello di punta, che monta un motore a sei cilindri, con potenza di circa 60 Cv. La caratteristica dell'auto è la linea, che mette in risalto l'imponente radiatore a V. Questa vettura di gran classe riscuote un discreto successo anche perché i costruttori, convinti dell'affidabilità del mezzo, accordano ai clienti ben due anni di garanzia. Ma a causa del prezzo elevato le vendite non raggiungono mai grandi volumi e nel 1924 Root e Van Dervoort sospendono la produzione dell'auto e abbandonano il settore per concentrarsi sulla produzione di motori industriali.

Una R.&V: Knight 4,2 litri sedan del 1924

RaceTech

Tartu
Estonia
1992

La RaceTech Ltd è una piccola azienda che nasce nel 1992, con sede nella città estone di Tartu. Ha una lunga esperienza nella fornitura di parti di ricambio e accessori per kart da gara. Valter Teppan, fondatore dell'azienda, in seguito ai numerosi viaggi fatti nel Regno Unito decide di realizzare una roadster ispirata alla celeberrima Lotus 7. Nel 2001 l'azienda presenta all'Estonian Motor Show il suo primo modello di ESTfield (il nome fa riferimento alla Westfield inglese, che produce modelli simili). La struttura tubolare del telaio, diversi componenti della vettura come le sospensioni o l'impianto frenante sono di alcuni modelli di Lada e Volvo, mentre la scelta del motore è a discrezione del cliente, che può scegliere in un'ampia gamma di propulsori.

www.racetech.ee

Una ESTfield della RaceTech con motore V8 Chevrolet e trasmissione Volvo

Railton

Cobham
Inghilterra
1933 - 1953

Il marchio Railton nasce a Cobham in Inghilterra nel 1933, ad opera di Noel Macklin e L. A. Cushman. Queste vetture sono delle gran turismo inglesi con telaio, meccanica e motori della Hudson di Detroit. La Casa di Cobham si limita ad apportare delle modifiche alla selleria e alla strumentazione in modo che l'auto possa acquisire un certo stile anglosassone. Le caratteristiche che contraddistinguono la gran turismo inglese sono senza dubbio la velocità, che per i modelli del 1936 arriva fino a 170 chilometri orari, tanto da farli preferire come mezzi di servizio di Scotland Yard. I miglioramenti tecnici sono tutti attribuibili alla Hudson. Le successive modifiche alla meccanica comporta però un consistente aumento del peso rispetto alle auto della concorrenza e dal 1935 le vendite delle Railton subiscono forti cali, malgrado il tentativo di lanciare sul mercato modelli più potenti con motori da sei cilindri. Allo scoppio della Seconda guerra mondiale il marchio della Casa di Cobham passa alla filiale inglese della Hudson, che, nell'estate del 1953, cessa definitivamente la produzione.

Una Railton decapottabile del 1937 con motore da 4,2 litri e allestimento coupé

Raleigh

Nottingham
Inghilterra
1903 - 1936

La Raleigh è una famosa azienda inglese di biciclette e motocicli, che dal 1903 inizia a costruire le Raleighette, veicoli leggeri a tre ruote. Le vetturette sono di chiara derivazione motociclistica, montano un motore monocilindrico da 3,5 Cv con raffreddamento ad aria. Parallelamente alla costruzione di veicoli a tre ruote, dal 1905 la Casa di Nottingham cerca invano di immettere sul mercato il prototipo di una cyclecar bicilindrica, ma con scarso successo. Nel 1915 il progetto di un'auto convenzionale prende corpo e la Raleigh presenta una vettura leggera per la commercializzazione che monta un motore quattro cilindri di 1340 cc, cambio a tre rapporti e frizione a cono. Ma l'avvio del primo conflitto mondiale ferma ancora una volta la messa in produzione della vettura. Decisi più che mai nel progetto di costruire automobili, alla Raleigh sono convinti di ottenere un discreto successo con la commercializzazione di un furgoncino leggero a tre ruote. Nel 1931 inizia la sua commercializzazione. Negli anni seguenti il veicolo riscuote un discreto successo, tanto che la Casa di Nottingham ne propone diverse versioni, persino una gran turismo con carrozzeria torpedo. Il modello più importante, messo sul mercato, è la Safety Seven molto simile a una vera automobile con guida al volante, che monta un motore bicilindrico a V con raffreddamento ad aria di 742 cc, con frizione monodisco e cambio a tre rapporti. Altre caratteristiche della vetturetta sono la trasmissione a vite senza fine, i freni sulle tre ruote e l'avviamento elettrico. Nel 1935 il governo inglese introduce nuove regolamentazioni fiscali che escludono le agevolazioni per i veicoli a tre ruote. È un duro colpo per l'azienda: nel giro di un anno le vendite calano e la produzione dei furgoncini leggeri diminuisce, per mancanza di ordinazioni da parte dei clienti, fino alla totale uscita di produzione di tutti i modelli della Raleigh nel 1936.

La Safety Seven del 1936, il modello più importante commercializzato dalla Raleigh, con tre ruote e motore bicilindrico a V da 742 cc, raffreddato ad aria

Rally

Colombes
Francia
1921 - 1933

La Rally è una piccola Casa automobilistica che nasce in Francia nel 1921. L'azienda di Colombes ottiene discreti successi nelle competizioni sportive, soprattutto per le doti di agilità.
Le prime Rally commercializzate hanno una carrozzeria molto stretta a coda lunga, che solo in seguito viene notevolmente modificata per aumentare il comfort. Il primo motore che la Casa francese utilizza è di derivazione motociclistica, un Harley-Davdson bicilindrico a V di 989 cc. Solamente nel 1922 le vetture della Rally utilizzano propulsori di aziende specializzate come Ruby, CIME., Chapuis-Dornier e SCAP
Gli ultimi modelli che la Casa di Colombes presenta, nel 1927, sono una vettura con motore a otto cilindri in linea da 1480 cc e una con motore Salmson a doppio asse a camme in testa. La Rally chiude i battenti nel 1933: come la maggior parte delle piccole Case automobilistiche, infatti, non riesce a superare la crisi economica degli anni Trenta.

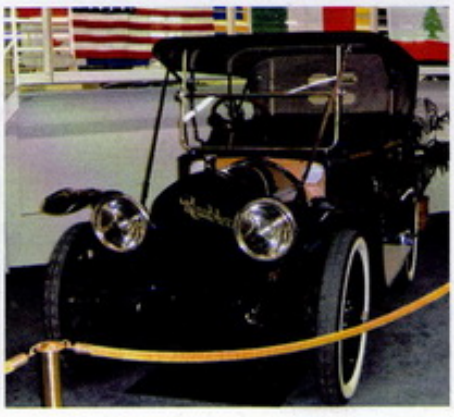
Una vettura Rally del 1929 con carrozzeria spider

Rambler

Kenosha
Stati Uniti
1902 - 1970

Il marchio Rambler compare per la prima volta nel 1902 a indicare alcune vetture americane in produzione fino al 1914. Negli anni Cinquanta designa le prime vetture compatte americane della Nash Motor Co. Il capostipite del marchio è Thomas B. Jeffry che nel 1901, a Kenosha nel Wisconsin, fonda una piccola fabbrica di auto, le Rambler appunto. In seguito l'azienda passa sotto la Nash Motor Co. e il marchio Rambler viene accantonato. Solo nel 1950, quando la Nash lancia una vettura di dimensioni e cilindrata ridotte rispetto alla media statunitense viene riesumato il marchio Rambler. Grazie a questo tipo di vettura la Nash Motor Co. si risolleva dalla crisi economica in cui versa da anni. Le vendite aumentano a tal punto che i concorrenti americani sono costretti a produrre vetture in concorrenza alla Rambler: sono del 1960 la Ford Falcon e la Chevrolet Corvair. Le automobili con il marchio Rambler rimangono in produzione fino al 1970.

Una Rambler del 1913 con carrozzeria touring, capace di trasportare 5 passeggeri

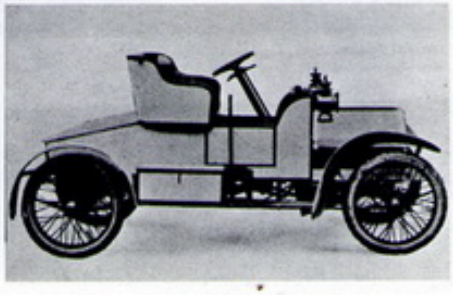


Rational

Brimpton
Inghilterra
1910 - 1911

Kenrie James McMullen è il costruttore inglese che nel 1910 realizza le vetture denominate Rational. L'auto è una vettura a due posti dal peso ridotto e mossa da un propulsore formato da quattro motori da motocicletta tipo Surplus Fafnir posti a V, in grado di erogare 14 Cv, con raffreddamento forzato ad aria e carburatore Longuemare. L'automobile, il cui prezzo originariamente previsto è di circa 100 sterline, non si dimostra una valida soluzione, soprattutto per ciò che riguarda la trasmissione e il sistema di iniezione. Il progetto della vettura subisce delle modifiche per ovviare ai difetti sorti con il conseguente e repentino aumento del costo della vettura. In seguito Kenrie James McMullen prevede di realizzare un'altra versione con motore a sei cilindri a V, una vettura imponente dal prezzo elevato, circa 225 sterline. Il costruttore inglese soltanto un anno più tardi, nel 1911, rinuncia a completare la costruzione di diverse vetture per la scarsità di clienti e abbandona il tentativo di proseguire con l'attività automobilistica.

La prima Rational, una 14 HP, il cui motore nasce dall'unione di 4 motori monocilindrici



Rauch & Lang

Cleveland
Stati Uniti
1853 - 1928

La Rauch & Lang è una piccola Casa americana che nasce nell'Ohio nel 1853 per la costruzione di carri e calessi. L'azienda di Cleveland, dal 1905, dedica la propria produzione a vetture a trazione elettrica, ma con scarso successo. Si tratta di veicoli convenzionali, sia dal punto di vista estetico che di quello meccanico. Nel 1916 nasce il gruppo Baker, Rauch & Lang, e le due aziende, che lavorano entrambe nel settore dei veicoli alimentati elettricamente, riescono in poco tempo a commercializzare il primo veicolo elettrico con motore a sei cilindri. Il modello più importante messo in commercio dal nuovo gruppo è il lussuoso Owen Magnetic (l'auto prende il nome dal suo progettista) in cui l'energia elettrica necessaria al veicolo viene prodotta da una dinamo azionata da un normale motore. Nel 1922 la società si riorganizza, cambia la ragione sociale in Rauch & Lang Inc. e trasferisce gli stabilimenti nel Massachusetts. Ormai la produzione è ridotta al minimo, i pochi esemplari messi in commercio sono per lo più taxi elettrici. Alla fine degli Venti l'azienda chiude.

Il modello R della Rauch & Lang, prodotto nel 1914

Raw Engineering

Shelwick
Inghilterra
1999

La Raw Engineering è una piccola Casa automobilistica che nasce in Inghilterra nel 1999. L'azienda è specializzata nella realizzazione di automobili in kit da strada e da corsa. Nel 2002 la Casa di Shelwick acquisisce i diritti per la produzione del kit della Sylva Striker. Il modello dell'auto subisce delle modifiche e diviene Raw Striker, che costituisce la base di partenza per la realizzazione della seconda vettura prodotta da Raw Engineering, la Fulcrum. I due modelli condividono infatti il telaio e l'allestimento generale. La Raw Striker è una vettura sportiva leggera sulla quale è possibile montare diversi motori sebbene la società manifesti una certa preferenza per il propulsore Toyota 4AGE. La Raw Striker riscuote notevole successo con la partecipazione alle competizioni della categoria 750 Motor Club. Per quanto concerne la Fulcrum, che nasce nel 2008, si tratta sostanzialmente della stessa automobile con accorgimenti che coinvolgono prevalentemente la carrozzeria, con una cura particolare dell'aerodinamica.
web.mac.com/rawuk/Raw

La Raw Striker della Raw Engineering

Rayton-Fissore

Cerasco
Italia
1984 - 2003

La Rayton-Fissore è una piccola Casa italiana specializzata nella produzione di veicoli 4x4. Nel 1985 l'azienda di Cerasco presenta al salone dell'automobile di Torino, il Magnum, un veicolo fuoristrada 4x4, il disegno della carrozzeria è di Tom Tjaarda (creatore della Fiat 124 Spider e della De Tomaso Pantera). Il veicolo si basa sul telaio accorciato e ribassato dell'Iveco 4x4 WM40-10, con il quale condivide anche gran parte della meccanica. La Casa italiana produce il Magnum 4x4 per 18 anni e vende circa seimila esemplari in Italia e all'estero. Solo per il mercato americano, Pininfarina realizza una versione particolare (circa 1.200 esemplari), venduto con il nome Laforza. Il maggior numero di vetture in Italia sono per le forze dell'ordine (Polizia, Guardia di finanza, Guardia forestale etc.), riviste nelle versioni blindate. In Italia e nel resto d'Europa la commercializzazione termina ufficialmente nel 1993 ma è possibile reperire alcune versioni, solo su ordinazione, sino al 1998. Al contrario, in America, dove il veicolo è apprezzato, la commercializzazione continua fino al 2003.

Un Laforza 5.0 V8 del 1989. Negli Stati Uniti Laforza è il nome con cui è conosciuto il fuoristrada Magnum Rayton-Fissore

Reliant

Tamworth
Inghilterra
1935 - 2002

La nascita del marchio Reliant avviene nel 1935 a Tamworth, nello Staffordshire, in Inghilterra, per opera di Tom Williams che rileva i diritti per la costruzione del furgone commerciale a tre ruote Raleigh. Inizialmente sul veicolo vengono montati motori di derivazione motociclistica Jap bicilindrici che successivamente sono sostituiti dal quattro cilindri della Austin 7. Nel 1939, a causa della irregolare fornitura da parte della Austin, la Casa decide di realizzare in proprio un propulsore basato sul modello Austin. Dopo la pausa dovuta alla Seconda guerra mondiale, la Reliant riprende la produzione e nel 1951 il marchio presenta al salone motociclistico di Londra la Regal, compatta vettura a quattro posti sempre con tre ruote che in Inghilterra può essere guidata con la patente per moto. Di questo modello con il passare degli anni ne vengono realizzate diverse versioni e nel 1956, sulla Mark III, spunta la carrozzeria in fibra di vetro, fattore che diventa poi una costante nella produzione del marchio inglese. Nel 1962 esce un nuovo propulsore da 598 centimetri cubi da 24 Cv, destinato a soppiantare il vecchio modello derivato dal motore Austin, montato indifferentemente sia sulla vettura che sul furgone, e successivamente subisce un incremento di cilindrata a 701 centimetri cubi. Nonostante la specializzazione sui veicoli a tre ruote la Casa approfondisce i suoi studi per i modelli a quattro ruote e nel 1961 compare la prima vettura normale della Reliant a cui viene dato il nome Sabre. È un'auto di tipo sportivo a due posti equipaggiata con motore Ford Consul da 1703 centimetri cubi e 92 Cv di potenza, con cambio a quattro rapporti, a cui si aggiunge, nel 1963, la versione coupé quattro posti con motore Ford Zephyr/Zodiac a sei cilindri di 2553 centimetri cubi e 121 Cv di potenza. Questo

Una Reliant Sabre Six, la prima vettura a quattro ruote della Casa inglese

modello, disponibile in kit, è prodotto su licenza anche in Israele. Nonostante la linea accattivante di taglio sportivo il modello non riscuote grande successo e nel 1965 dagli stabilimenti di Tamworth esce la Scimitar Coupé, una due porte di generose dimensioni con motore Ford Essex da 2495 cc e 2994 cc. Allo stesso periodo appartiene la Rebel compatta vetturetta con motore di piccola cilindrata, prima da 598 cc poi da 701 cc, realizzata anche in versione familiare che rimane però penalizzata dal confronto con la rivale Mini che costa meno e dispone di un design più apprezzato. Uno dei modelli che riscuotono maggiore successo è la sportiva-familiare Scimitar GTE del 1968, con motore Ford Essex di 2998 cc da 119 Cv, riproposta poi in diverse e aggiornate versioni. Intanto le vendite delle vetturette a tre ruote subiscono una forte contrazione e nel 2001 la Reliant cede i diritti per la produzione del modello Robin alla B&N Plastics che però nel 2002 è costretta a cessare la fabbricazione poiché la vettura non soddisfa i requisiti di sicurezza governativi.

(M. R.)

La curiosità
L'attività sportiva

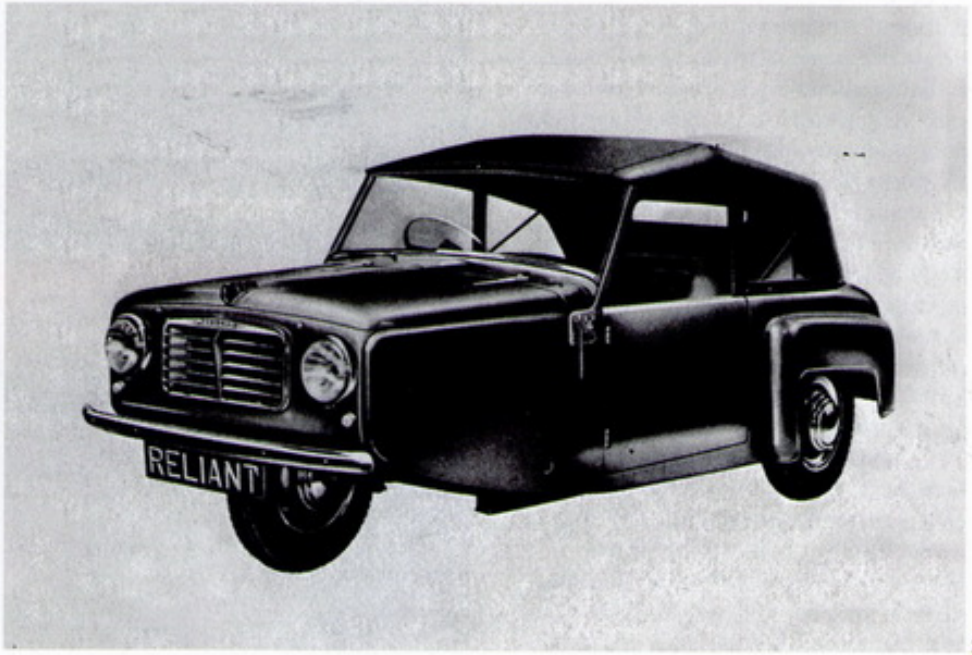
Il marchio Reliant vanta una massiccia presenza nel mondo delle competizioni sportive automobilistiche. L'attività internazionale inizia nel 1962 quando Peter Easton suggerisce al direttore generale della Reliant Motor Company, Raymond Wiggin, di sostenere la sua partecipazione al Tulip Rally con una Reliant Sabre. In breve tempo in manager della Casa intuisce che la strada delle competizioni potrebbe rappresentare un valido banco di prova per la ricerca e i test sulle vetture nonché fonte di pubblicità per il marchio. Così viene approntato un esemplare standard della Sabre 4 e dotato di tutto il necessario previsto dal regolamento del rally. Il direttore delle vendite, Arthur Rusling, che ha già esperienza nelle competizioni, si offre di fare da navigatore a Peter Easton. L'esordio non è fortunato poiché a causa di un malessere che colpisce Easton l'equipaggio è costretto al ritiro. Va molto meglio l'anno dopo in occasione dell'Alpine Rally a cui la Reliant partecipa con le **Sabre Six GT** (nella foto) equipaggiate con il nuovo motore da 2600 cc. E dove la Reliant raccoglie un doppio successo nella categoria sopra i 2,5 litri. Anche il famoso Rally di Montecarlo del 1963 vede la partecipazione di tre vetture Reliant di cui una, a circa un'ora dal termine della gare, in terza posizione rimane vittima di un incidente. Tra le varie vittorie sono da segnalare quella della Coppa delle Alpi, del Welsh International Rally e il record di durata alla Commanders Cup - 24 Hour Endurance Race.

Regal

Produzione 1952 - 1972
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

1. La Regal, il primo veicolo per trasporto passeggeri della Reliant. È una piccola vettura a tre ruote
2. Lo schema meccanico della Reliant Regal

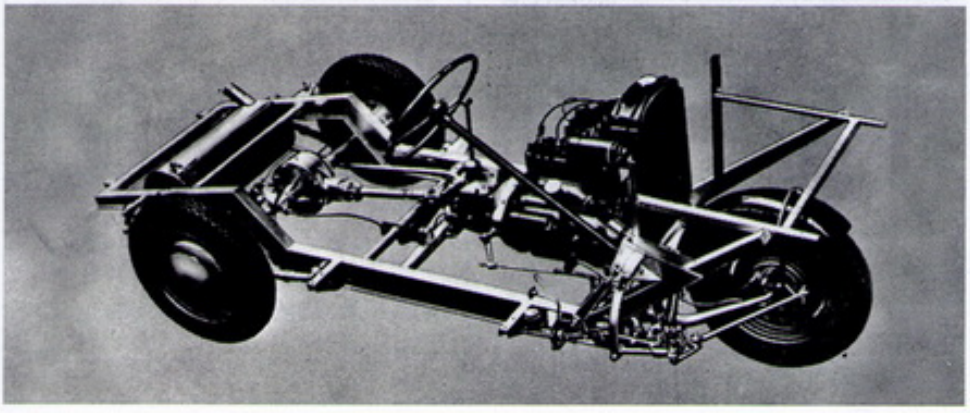
La Reliant Regal è presentata come prototipo al salone della moto di Londra del 1951 e debutta in veste definitiva a quello dell'Automobile dell'anno seguente. É il primo veicolo adibito al trasporto passeggeri realizzato dalla Reliant Motor Company ed è prodotta per quasi un quarto di secolo in numerose versioni. Viene realizzata montando una carrozzeria in alluminio su un semplice telaio in tubi d'acciaio di sezione quadrata con sospensione anteriore a barra di torsione e posteriore a balestre longitudinali. In Gran Bretagna, dove può essere guidata con la sola patente motociclistica, questa leggera vettura scoperta a tre ruote (due sull'asse posteriore) si impone rapidamente come un conveniente ed economico mezzo per la motorizzazione privata. Le prime versioni sono equipaggiate con lo stesso propulsore a 4 cilindri e valvole laterali di 747 cc impiegato sulla Austin Seven degli anni Trenta di cui la Reliant acquisisce i diritti di fabbricazione e sviluppo fino al 1962. A questo punto la Reliant adotta un motore in lega leggera a valvole in testa di 598 cc da 24 Cv, realizzato in proprio. Nel 1968 la cilindrata di questo motore viene maggiorata a 701 cc per 29 Cv. In seguito arrivano modelli a 4 posti (1954), con hard-top (1955), con l'impianto elettrico a 12 Volt (1958), con a carrozzeria berlina (1959) e in fibra di vetro (1962).



1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Mark I	1952 - 1954
Mark II	1954 - 1955
Mark III	1956 - 1957
Mark IV	1958 - 1959
Mark V	1959
Mark VI	1960 - 1962
3/25	1962 - 1967
3/30	1965 - 1972


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,124
Larghezza ..... m 1,372
Altezza ..... m 1,346

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 747 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 17 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Scimitar

Produzione 1964 - 1990
Carrozzeria Station wagon - Cabriolet

Rilevando un progetto di David Ogle, originariamente destinato alla Daimler, la Reliant realizza a partire dal 1964 due serie di gran turismo a motore anteriore contraddistinte dal nome Scimitar.
La prima di queste vetture è la Scimitar GT con carrozzeria in fibra di vetro e motore Ford di 2,6 litri alimentato da 120 Cv. Due anni dopo questo 6 cilindri in linea con asse a camme laterale viene sostituito da un V6 Ford che viene proposto in due versioni di 2495 cc da 119 Cv e di 2994 cc da 138 Cv.
Quest'ultimo propulsore equipaggia nel 1968 anche la Scimitar GTE, station wagon sportiva a 4 posti con passo allungato, sospensioni posteriori ad assale rigido con parallelogramma di Watt, freni a disco sulle quattro ruote, cambio manuale a 4 rapporti con overdrive e sedile posteriore ribaltabile frazionato. Nel 1977 i Ford V6 tipo Essex sono sostituiti con il V6 monoalbero tipo Cologne di 2972 cc e, sulla GTE, con un nuovo V6 di 2,8 litri a carburatori da 135 Cv. Nel 1980 viene presentata la versione cabriolet GTC con carrozzeria in vetroresina e roll bar centrale. Alla fine degli anni Settanta la Scimitar si trasforma in una piccola spider all'inglese con carrozzeria in vetroresina e telaio a traliccio centrale progettata da Michelotti. Gli originali monoalberi Ford di 1,3 e 1,5 litri, rispettivamente da 69 e 95 Cv, sono sostituiti da un turbo di 1,8 litri da 135 Cv di produzione Nissan.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
GT	1964 - 1970
GTE	1968 - 1982
GTC	1980 - 1986
SS1	1984 - 1989
SST	1989 - 1990

1

1. La Scimitar GT coupé, con carrozzeria in fibra di vetro
2. La pubblicità della Scimitar GTE, la station wagon sportiva della Reliant, disponibile con motori da 2,5 e 3 litri

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,242
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... m 1,283

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.003 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2553 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 120 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 188 km/h

PREZZO ..... nd

Robin

Produzione 1973 - 2002
Carrozzeria Coupé - Station wagon

1. La Reliant Robin, la vettura a tre ruote che sostituisce la Regal
2. La Robin rimane in produzione fino al 2002

La Robin è una piccola vettura a tre ruote (due sull'asse posteriore) che nel 1973 sostituisce il modello Regal prodotto con successo per quasi un quarto di secolo. Su un telaio in tubi d'acciaio la Casa inglese monta una più moderna carrozzeria chiusa a 2 porte, appositamente progettata dalla Ogle Design e realizzata interamente in fibra di vetro. Il motore è un 4 cilindri raffreddato ad acqua di 748 cc da 32 Cv che, maggiorato due anni dopo a 850 cc, vede la sua potenza salire a 40 Cv. La Robin è disponibile in numerose versioni tra cui una station wagon a 3 porte. A questo punto, nonostante la Robin sia una delle automobili a tre ruote più diffuse nel Regno Unito, nel 1981, la Casa inglese decide di interromperne una prima volta la produzione per fare posto alla nuova Rialto. La Robin torna però sul mercato otto anni più tardi con una carrozzeria sempre in fibra di vetro completamente modificata (caratterizzata dai fari anteriori della Opel Corsa e da maggiori superfici vetrate) e con un motore ulteriormente potenziato. Nel 2001 la Reliant decide per la seconda volta di cessarne la produzione, ma la Robin viene riproposta nuovamente al pubblico dalla B&N Plastics che per un altro anno la costruisce su licenza.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Mark I/A	1973 - 1975
Mark I/B	1975 - 1981
Mark II	1989 - 1999
Mark III	1999 - 2001
BNI - BN2	2002

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,327
Larghezza ..... m 1,422
Altezza ..... m 1,372

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 748 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 32 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Renault

Parigi, Francia 1899

La storia del grande marchio francese può idealmente cominciare in uno dei tanti cuori di Parigi, conosciuto dai turisti di tutto il mondo. È il 24 dicembre 1898, Louis Renault e suo fratello Marcel vanno a una festa con amici. Siamo sulla collina di Montmartre, sulla celebre *butte*. Il ventunenne Louis si presenta al volante di una voiturette, una quattro ruote derivata dal triciclo de Dion Bouton cui apporta una innovazione meccanica destinata a cambiare le regole del gioco. Gli amici sono scettici, lui imbocca rue Lepic e la sale in scioltezza fino al Sacro Cuore, nonostante una pendenza del 13 per cento. La voiturette va con la presa diretta, invenzione di Louis, che finisce la serata con in tasca una dozzina di ordini per la nuova vettura.

La Société Renault Frerès nasce nell'ottobre di quell'anno e viene registrata nel febbraio del 1899. È il frutto del sostegno finanziario dei fratelli Marcel e Fernand e della genialità meccanica di Louis, che brevetta la presa diretta poi adottata anche dall'industria dell'auto americana. In quell'epoca pionieristica, sono le corse a dare grande pubblicità al marchio. Il 27 agosto del 1899 Louis e Marcel terminano ai primi due posti la Parigi-Trouville, alla fine dell'anno entrano nell'Automobile Club de France. Nel 1901, Marcel pilota nella Parigi-Vienna la prima Renault con un motore Renault: è un modello K a quattro cilindri e 24 cavalli. Il 26 maggio del 1903, Marcel muore durante una tappa della Parigi-Madrid e Louis decide di abbandonare le corse per dedicarsi completamente all'azienda insieme all'altro fratello Fernand. E quando questi si ritira, Louis nel 1909 prende il volante da solo alla guida di Automobiles Renault. L. Renault constructeur, con a disposizione una grande capitale personale. Per vent'anni, fino al 1939, Louis Renault si dedica anche all'aeronautica, che muove i suoi primi passi in quegli anni dopo il volo dei fratelli Wright del 17 dicembre 1903. Nel 1907, al decimo Salon de l'automobile di Parigi, sullo stand Renault vengono presentati due motori d'aereo da 45 Cv a otto cilindri a V, uno superleggero raffreddato ad aria, l'altro ad acqua. Nel 1905, Renault introduce la produzione di serie grazie a un ordine di 250 taxi, ma è nel 1914 che l'azienda fa il grande salto, coinvolta dal governo nella prima guerra mondiale. L'impegno di Renault è a tutto campo: dalla produzione bellica ai 1.200 taxi che partecipano al trasporto di 6.500 soldati sul fronte della Marna.

LA PICCOLA E POPOLARE 6 CV

Il costruttore produce diversi mezzi militari per l'esercito, tra cui il famoso carro leggero FT17, aerei Breguet 14 A2 fabbricati a Billancourt, un aereo da ricognizione chiamato AR (motore Avant Renault). Lo sforzo bellico fa crescere tumultuosamente l'azienda – che apre fabbriche fuori Parigi, a Lione e a Rouen – e nel 1919 Louis Renault diventa il primo industriale di Francia.

Nel dopoguerra, la riconversione delle fabbriche avviene con tempi più lunghi in casa Renault, tant'è che a Billancourt la prima catena di montaggio arriva nel 1922, tre anni dopo che dai rivali di Citroën. L'anno dopo la Renault 6 CV tipo KJ è l'auto piccola e popolare del marchio, mentre arriva nel 1929 l'erede della 40 CV, denominata Reinastella, prima Renault dotata di un radiatore anteriore e di un motore 8 cilindri.

In quello stesso anno, di fronte alla sede storica di Billancourt, la nuova fabbrica sull'isola di Seguin avvia la sua produzione per diventare un monumento alla potenza industriale del marchio. La Renault ha filiali e siti industriali in 49 Paesi sparsi in Europa, nell'America del nord e del sud, in Africa e in Asia. La produzione di automobili nel sito dell'isola di Seguin termina il 31 marzo del 1992. Nel 1937 Renault presenta la Juvaquatre, auto largamente ispirata alla Opel Kadett (il costruttore tedesco protesterà inutilmente per il copyright), e la coupé Viva Grand Sport, con calandra e fari bombati, dalle linee fortemente influenzate dal design delle auto americane, Ford in particolare. Nella Seconda

La Laguna coupé, presentata alla fine del 2008

guerra mondiale, Louis Renault è tiepido nei confronti della Germania nazista e quando la Francia viene occupata, le sue fabbriche lavorano per Berlino. Alla Liberazione, viene arrestato per collaborazionismo, muore in carcere prima di affrontare il processo. Le sue fabbriche vengono confiscate e nazionalizzate nel 1945 dal governo provvisorio guidato dal generale de Gaulle. Nasce la Régie Nationale des Usines Renault, azienda pubblica diretta inizialmente da Pierre Lefaucheux. Nel 1946 arriva la prima vettura del dopo Louis, la 4 CV, concepita durante l'occupazione. L'auto viene presentata in grande fretta per contrastare i piani del governo, secondo cui nel piano quinquennale di ristrutturazione dell'industria delle quattro ruote, alla Renault toccherebbe costruire soltanto camion. Lefaucheux però s'impone e la 4 CV, industrializzata nel 1947 e sul mercato fino al 1961, è un successo. Nell'aprile del 1949 è prodotta in 300 unità al giorno, cosa mai successa in una fabbrica Renault, per poi salire a 500 e infine a mille al giorno, un quinto delle quali destinate all'esportazione. Nel frattempo, la ripresa economica del dopoguerra spinge la Renault a diversificare la sua attività produtti-

IL PERSONAGGIO

Louis Renault

Louis Renault (nella foto) nasce il 15 febbraio 1877 nel cuore della borghesia parigina, ultimo di cinque figli. Suo padre Alfred è un commerciante di stoffe originario di Saumur, che in una ventina d'anni di attività mette insieme una fortuna valutata in decine di milioni di franchi. La mamma è Louise Berthe Magnien, di 14 anni più giovane di Alfred, sposata in tarda età, figlia di agiati commercianti di Tour. Un'educazione rigida e formale attende Louis, che vive tra l'appartamento di place de Laborde nel VII arrondissement e la proprietà paterna a Billancourt, dove nasce la fabbrica storica del marchio automobilistico. Qui, il giovane Louis usa la casa degli attrezzi da giardino come suo primo atelier. La meccanica è la sua passione, benché in famiglia si respiri altro. Louise Berthe è una musicista, la coppia dà spesso ricevimenti. Alfred invia i due figli maschi più grandi, Fernand e Marcel, a studiare in Inghilterra le pratiche commerciali più avanzate. A casa c'è una grande biblioteca, Alfred è il commerciante di tessuti più in vista di Parigi ma Louis preferisce la meccanica ai bottoni e alle stoffe. Fonda l'azienda di auto nel 1898 a 21 anni, nel 1911 va in America dove incontra Henry Ford. Nel 1942 la sua salute è malferma e lascia, colpito da afasia. Accusato di collaborazionismo, Louis Renault viene incarcerato e malmenato a Fresnes il 23 settembre del 1944. Il 24 ottobre 1944 muore a Parigi nella clinica Saint Jean de Dieu.

Renault

1. Da sinistra Louis Renault, Marcel Renault e Paul Hoge al volante di una 1 HP, una 3-4 HP e una Dion Quadricycle
2. Una pubblicità della vettura familiare Savane

va anche nel settore dei veicoli industriali. Insieme ad altri due piccoli costruttori francesi di camion, Latil e Somua, nel 1955 Renault dà vita a Saviem, Société anonyme des véhicules industriels et d'équipements mecaniques, con cui raggiunge le economie di scala necessarie per la competitività sul mercato. Intanto, la notorietà della 4 CV è accresciuta dalla partecipazione alle corse, dal rally di Montecarlo a quello di 14.000 chilometri di Algeri-Le Cap. Nel 1951, il grande salto: la Renault iscrive cinque vetture alla 24 Ore di Le Mans, una delle quali arriva prima nella sua categoria. Ma l'organizzazione è ancora fragile e Lefaucheux decide di creare una divisione competizioni, embrione della futura Renault Sport.

L'ARRIVO DELLA DAUPHINE

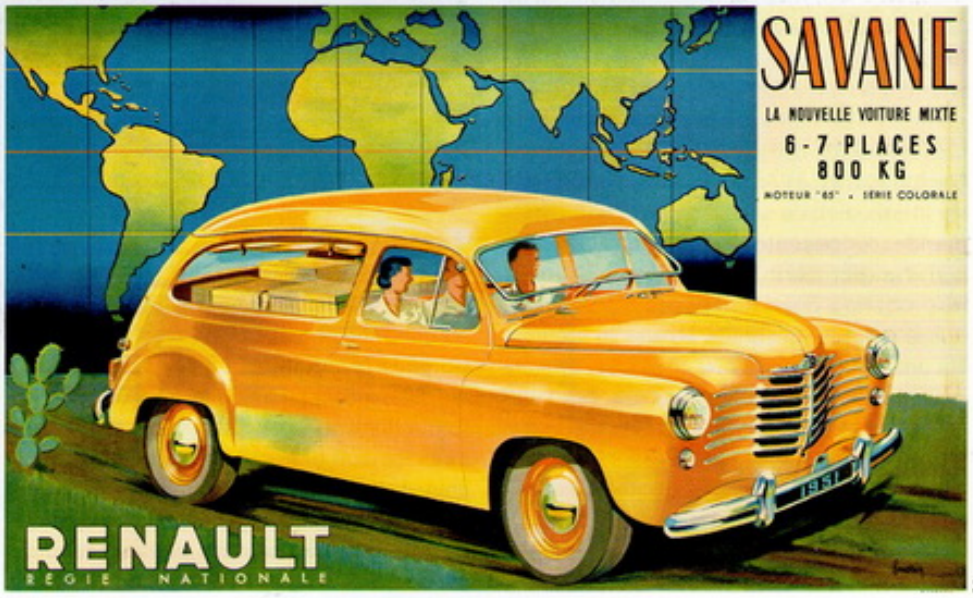
Alla guida ci mette un ex pilota d'aerei diventato pilota di auto, François Landon. Con lui il marchio vince una serie di trofei, molti dei quali nei rally d'Europa e d'Africa, e corse celebri come la Mille Miglia Roma-Brescia-Roma, vinta per tre volte dall'equipaggio Rédelé-Pons, un percorso su cui nel 1956 trionferà ancora la Dauphine.

Nel 1955 Lefaucheux muore in un incidente al volante di una Renault Frégate e al suo posto va il vice Pierre Dreyfus. Nello stesso anno, il marchio torna a essere il primo costruttore di Francia con oltre un milione di veicoli prodotti. Nel 1956 la Dauphine è il nuovo cavallo di battaglia del costruttore. È più spaziosa della 4 CV, è un po' più potente con il suo motore di 845 cc, ha un cofano degno di questo nome. Nel 1957 la Dauphine incontra negli Stati Uniti un successo insperato. La Renault ne esporta 34.000, due anni dopo è centrato l'obiettivo di vendere all'estero il 50 per cento della produzione, di cui 118.000 unità negli Usa, dove in quel momento si vendono più Dauphine che Maggiolini della Volkswagen. Ma la risposta dei costruttori americani non tarda: per contrastare le europee, i marchi di casa importano auto piccole costruite dalle loro filiali nel Vecchio continente e, complice anche una crisi di mercati, l'avventura americana della Dauphine finisce. Alla Renault manca una rete di vendita e di assistenza, l'auto ha problemi di affidabilità ed è sottomotorizzata per gli standard d'oltreoceano. Dreyfus tuttavia progetta un rilancio. In testa ha un'idea più sociologica che tecnica del prossimo modello, che deve essere multiuso e dal prezzo molto accessibile. È così che nel 1961 nasce il più grande successo di Renault, la R4, una delle auto più vendute della sua storia. La prima vettura di serie esce dalla fabbrica dell'isola di Seguin il 3 agosto 1961. Il lancio funziona: con lo slogan Prendete il volante, sessantamila parigini provano liberamente le duecento vetture messe a disposizione. È più comoda della concorrente Citroën 2 CV, i sedili sono coperti da un brevetto Renault del 1936, ha una linea squadrata e funzionale. La R4 salva il costruttore dopo le forti perdite dell'operazione americana della Dauphine e viene venduta in oltre 9 milioni di esemplari fino al 1993. Quattro cilindri, quattro porte, quattro posti, la R4 ha un motore di 750 cc e soprattutto adotta la trazione anteriore (sperimentata sulla Estafette). Con i suoi 20 Cv e una velocità massima di 104 chilometri all'ora, la R4 "ha tenuta di strada soddisfacente – scrive l'*Auto-Journal* nella sua prova su strada – nonostante un rollio impressionante". Nella gamma, la R4 affianca la più grande 8 – lanciata nel 1962 per sostituire la

1

La strategia
L'Arte di investire

Nel 1966, la Renault inaugura un programma di mecenatismo inedito in Francia con la creazione di un dipartimento Art et Industrie, che organizza mostre di artisti contemporanei come Arman e Dubuffet. L'idea è di favorire l'incontro tra il mondo dell'arte e del mondo industriale offrendo agli artisti la possibilità di utilizzare la logistica e la tecnologia Renault per realizzare delle opere nuove e insieme permettere ai dipendenti dell'azienda di familiarizzare con la creazione artistica contemporanea. Tra il 1966 e il 1985, diversi artisti vengono coinvolti per dare un'immagine nuova alla sede della Renault, creando una collezione d'arte moderna di circa trecento opere firmate da personaggi dell'epoca, da Soto a Takis, da Vasarely, a Le Parc, a Tomasello. La collezione d'arte nasce sotto la guida dell'azienda di *Pierre Dreyfus* (nella foto), al volante dal 1955 al 1975. Dreyfus non è un ingegnere né un esperto di automobili, ma un manager che punta a esportare e pianificare. Per finanziare un'impresa pubblica come la Renault, Dreyfus sceglie la strada della cooperazione industriale con altre aziende di settore. Convinto del ruolo sociale dell'impresa, è sotto la sua direzione che si concedono ai dipendenti la terza e poi la quarta settimana di congedo pagate. A lui si devono la collezione d'arte in casa Renault e il concetto dell'auto "da vivere", che caratterizza la filosofia Renault fino ai nostri giorni.

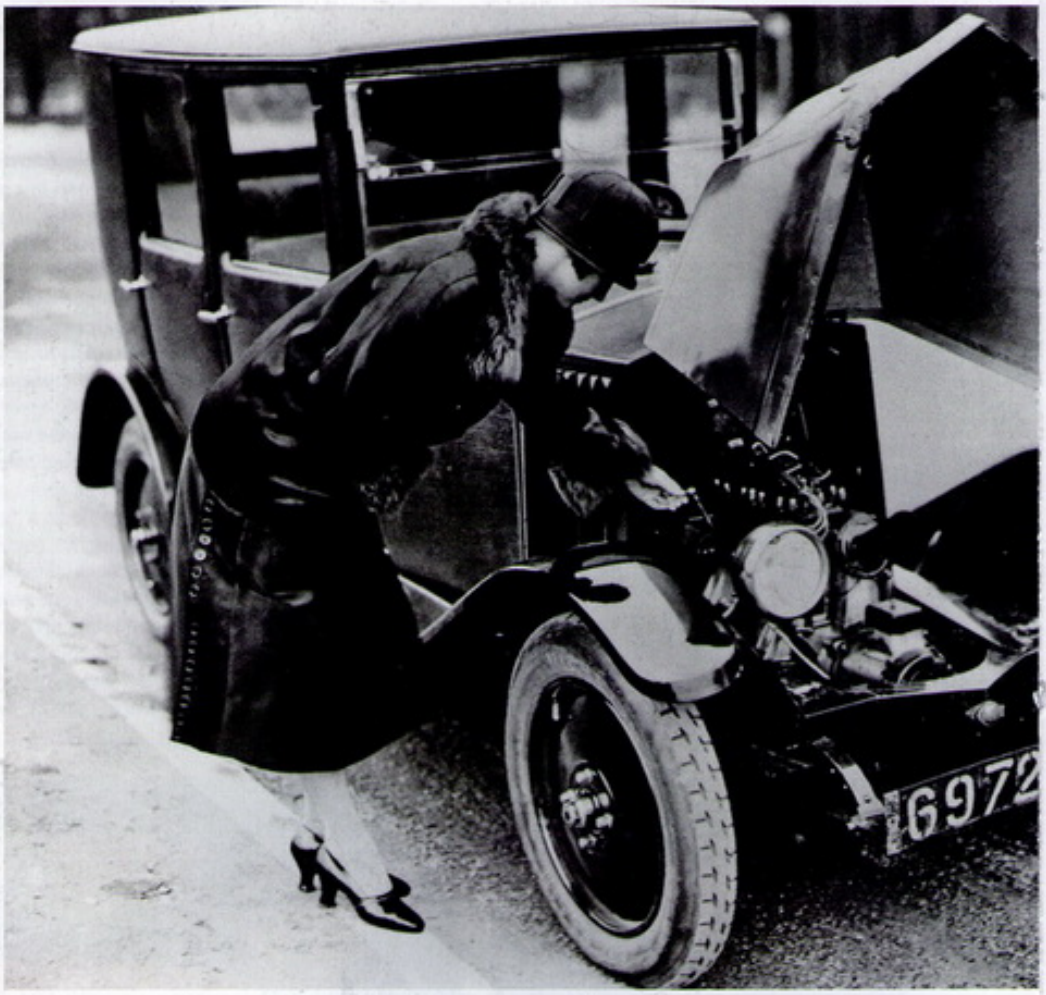


2

Dauphine – la Dauphine ancora in produzione, l'Ondine, la Floride e l'ammiraglia Caravelle, una delle quali – bianca con selleria in cuoio rosso – viene offerta da Dreyfus al capo dell'Unione sovietica in visita in Francia nel marzo del 1960, Nikita Krusciov. Per i mercati internazionali, la Renault continua però a guardare a ovest. Negli Stati Uniti prova ad allearsi con l'American Motors Corporation (AMC), quarto costruttore americano, per il quale già assembla nella sua fabbrica belga di Haren la Rambler, venduta in Europa con marchio Renault. Nel 1961, la Régie firma una lettera d'intenti con AMC, che prevede la distribuzione di modelli francesi negli Stati Uniti e in Canada attraverso la rete AMC e la produzione in una fabbrica di montaggio in queste due paesi. Ma l'accordo non si concretizza, la R8 non viene prodotta oltreoceano e bisognerà aspettare il 1979 perché l'accordo tra i due costruttori parta davvero. Per concludersi in un naufragio industriale nel 1987. Né vanno in porto i tentativi di allearsi con marchi europei. Con la Volkswagen, altro gruppo nazionalizzato, c'è un avvicinamento in nome della forte complementarità dei due marchi, ma alla fine l'opposizione interna a Wolfsburg prevale. Nel 1958, la Renault trova un'intesa con l'Alfa Romeo, altra azienda pubblica, per assemblare in Italia la Dauphine e poi dal 1962 la R4, ma è rottura perché la Fiat non vuole la concorrenza straniera in casa.

I primi anni Sessanta sono importanti per il costruttore nazionale francese. Il generale de Gaulle chiama la Régie *ma fille*, mia figlia, Renault diventa vetrina nazionale del progresso tecnico e "vetrina sociale" del Paese.

Renault



Nel 1955, l'azienda concede ai lavoratori la terza settimana di congedo pagata in cambio della firma da parte sindacale del primo accordo d'impresa. Nel 1962 è la prima azienda ad adottare la quarta settimana di congedo pagata, introduce le 40 ore lavorative e un aumento dei salari del 4 per cento. È qui che cresce e si rafforza il sindacato dei metalmeccanici: fanno il giro del mondo le foto del maggio 1968 quando in piazza a Parigi sono fianco a fianco gli operai di Billancourt e gli studenti della Sorbonne.

I MODELLI CHIAVE E LO SPORT

Il 2 gennaio del 1965 esce la Renault 16. Il progetto 115 nasce dopo avere scartato uno studio carrozzato da Ghia, ritenuto troppo costoso. La 16 è un'auto chiave nella storia del marchio, innovativa per la sua filosofia: ha un design che la rende insieme berlina e familiare (break, come dicono i francesi nonostante il termine sia inglese), pratica ed elegante, con un abitacolo modulabile che anticipa il concetto di monovolume. Disegnata da Gaston Juchet, è l'Auto dell'Anno per una giuria internazionale selezionata da una rivista olandese, "peccato che non sia tedesca", scrive un giornale in Germania. Il modello viene prodotto a Sandouville, vicino a Le Havre, nuova fabbrica destinata all'alto di gamma. Ha una cilindrata di 1470 cc, 63 Cv, velocità massima di 145 chilometri all'ora. Nel 1969 arriva la Renault 6, sorellina della 4 con trazione posteriore e più volte modificata. Nel 1970 al Salon Mondiale de l'Automobile, ecco la Renault 12, berlina a tre volumi che sarà un successo, costruita anche all'estero in Messico, in Brasile, in Romania, in Turchia. L'auto viene considerata non bella ma pratica, più tondeggiante nelle forme rispetto alla 16, con un abitacolo spazioso e luminoso. Tecnicamente, appare però un passo indietro, abbandonando nelle sospensioni posteriori le ruote indipendenti per tornare a un assale rigido. Il suo motore di base è un 4 cilindri, 1289 cc con 54 Cv. Sempre nel 1969, la Renault festeggia i suoi 25 anni da Régie producendo oltre un milione di vetture, un record se si pensa che tra l'anno della fondazione, 1898 e il 1944, la produzione si era fermata in tutto a 900.000 unità. Nello stesso anno ingloba l'azienda Gordini. Amédée Gordini è chiamato le Sorcier, lo stregone, genio della meccanica e fanatico dello sport automobilistico. Nel 1958 accetta la proposta della Renault di lavorare sui motori del marchio, il suo atelier di preparatore diventa una dépendance della Régie, la sua storia si può considerare l'anteprima dell'ingresso del marchio in Formula 1. Tra il 1964 e il 1970, le Renault 8 Gordini fanno incetta di titoli nei rally. Il primo è nel Tour de Corse, è il 1964, con una R8 guidata da Vinatier-Masson davanti a un'Alfa e ad altre quattro R8, che hanno il doppio della potenza della versione stradale con 95 Cv. Diecimila suoi fan si recano sul circuito di Le Castellet per dirgli addio nel luglio del 1970. Figlie di questa epoca possono considerarsi la 15 e la 17, i due modelli sportivi presentati nel luglio del 1971 per far fronte alla concorrenza della Opel Mantra e della Ford Capri. Sono delle coupé a tre porte: la 17 ha anche una versione con tetto apribile e un motore più potente, 4 cilindri di 1565 cc con 120 Cv.

Lo sport è importante per accrescere l'immagine del gruppo. Il costruttore entra in Formula 1 per restarci in tre fasi distinte: dal 1977 al 1985 con una squadra completa che introduce l'innovazione del motore con turbocompressore, poi come fornitore di motori e a partire dal 2002 nuovamente con un team proprio dopo aver rilevato la squadra Benetton. La Casa francese vince due titoli costruttori e due titoli piloti, con Fernando Alonso nel 2005 e nel 2006. Altri grandi piloti che corrono con le auto francesi sono Alain Prost e René Arnoux, rispettivamente con 9 e 4 vittorie in gran premi. Gli esordi, attraverso la controllata Renault Sport, sono tuttavia difficili: nel 1977 una sola macchina affidata a Jean Pierre Jabouille disputa le ultime cinque gare. La RS01 monta un motore denominato

1

2

1. Verifica del livello dell'olio su una Renault 6 HP del 1924
2. L'attrice Brigitte Bardot, al lancio della Renault Floride del 1959

Renault-Gordini V6 da 1500 cc turbocompresso, il primo motore di questo tipo usato nella storia della Formula 1, ma che pecca in affidabilità, tant'è che non riesce a terminare nessuna delle cinque gare. Il gruppo francese, nonostante la crisi economica mondiale iniziata nel 2008, corre ancora in Formula 1 nel campionato 2009-2010.
Nel 1968, la Renault mette in cantiere il progetto 122, da cui nasce il 28 gennaio del 1972 la R5, piccola di gran successo prodotta fino al 1984 e poi fino al 1996 nella sua seconda generazione chiamata Super 5. L'auto è innovativa, offre un abitacolo spazioso nonostante i suoi 3,5 metri di lunghezza, con una base tecnica che è quella della R4 ma con un design curato e accattivante. Esce sui mercati europei negli anni della grande crisi petrolifera seguita alla crisi del Kippur (1973), che esige dall'industria dell'auto mondiale macchine piccole e più parsimoniose nei consumi. Le prime di una lunga serie di modelli e allestimenti sono la L, con un motore a 4 cilindri, 782 cc e 36 Cv, e la TL, 956 cc e 47 Cv. Nel 1976 viene esportata negli Stati Uniti con il nome di Le Car e qui proposta prudenzialmente in sole 7.000 unità attraverso la rete dell'American Motors, poi prodotta in loco dal costruttore americano dal 1977 con i fari anteriori circolari. Nell'agosto del 1979 vengono introdotte novità negli interni, dove appaiono un cruscotto più moderno e una console cen-

Renault

trale dal design rinnovato. Sono del 1982 la versione Alpine Turbo (1397 cc, 110 Cv) e del 1980 la R5 Turbo (1397 cc, 160 Cv), con motore posteriore e destinata alle competizioni.

La concept car Altica, studio di vettura *shooting brake* presentato dalla Renault in occasione del salone dell'auto di Ginevra del 2006

Il 1975 è l'anno della R30 TS, la prima Renault dotata di un motore V6, 2664 cc, 131 Cv. L'anno dopo esce la R14 con le sue forme arrotondate, il claim pubblicitario la presenta così: "R14, la Poire (la pera)". La 20 che segue sembra un'auto modesta, la successiva 18 non lascia troppe tracce al contrario della Fuego del 1980, una coupé dal prezzo abbordabile e dal design molto personale, proposta con tre motorizzazioni, 1400, 1600 e 2000 e un turbodiesel che sdogana il motore a gasolio anche nelle sportive. Nel 1981 esce la 9, tre volumi più banale nella linea rispetto alla 14 ma destinata due anni più tardi a essere venduta anche sul mercato nordamericano. Nel frattempo, Renault abbandona un accordo industriale con Peugeot e ne fa un altro con Volvo per lo sviluppo di un motore V6 e poi, nel 1979, per una cooperazione industriale più vasta.

RIVOLUZIONE TWINGO

L'intesa più fruttuosa è con Matra nel 1983, che con l'anno seguente produce l'Espace, telaio in acciaio e pannelli in vetroresina. È il primo grande monovolume europeo, presentato quasi contemporaneamente alla R25, la prima vera ammiraglia del costruttore francese. L'Espace segna uno spartiacque nella storia dell'automobile, con il suo abitacolo che fa parlare di rivoluzione e che rende giustizia al claim del marchio di *voiture à vivre*. Gli anni Ottanta si chiudono con la R21 (1986), che in dieci anni di carriera viene declinata a due, tre volumi e break (Nevada) e con la R19 (1988), venduta con l'ambizione di produrre un'automobile che abbia la qualità della migliore concorrenza tedesca. Nel 1986, accade un fatto tragico alla Régie. Georges Besse, numero uno di Renault chiamato nel gennaio del 1985 a raddrizzare i conti del marchio, viene assassinato nel novembre di quell'anno a Parigi da un commando terrorista di Action directe. Al suo posto va Raymond Levy, che nel 1987 chiude l'avventura con American Motors per riconcentrare l'attività in Europa.

Nel 1990, la Renault abbandona la numerazione e battezza le sue nuove auto con nomi di fantasia. La Clio è la prima, piccola due volumi con la missione di non dover far rimpiangere la gloriosa 5. Ma è del 1992 l'auto che rilancia l'immagine innovativa di Renault: è la Twingo, 3,43 centimetri di monovolume, piccola fuori ed enorme dentro, esclusivamente a tre porte, con originali e costose scelte produttive come il sedile posteriore scorrevole longitudinalmente, per fare più spazio ai bagagli se si viaggia in due, o per dare più centimetri alle gambe dei passeggeri se si esce in quattro (non viene omologata per cinque). La Twingo è presentata al Salon Mondial de l'Automobile di Parigi, ha un'aria simpatica e tondeggiante, sembra uscita da un cartone animato e fa girare la testa. Qualcuno in Renault la pensa come l'erede della 4, ma il valore della spartanità – proprio della 4 – non le si addice, perché i tempi sono cambiati e i consumatori esigono la Twingo con tutti i comfort, a cominciare dagli alzacristalli elettrici. L'auto è dotata di un motore a benzina di 1239 cc e 54 Cv, che resterà unico per tutta la sua lunga vita fino al 2007, quando il costruttore le dà un vestito tutto nuovo ma inevitabilmente senza lo stesso charme.

Nel 1993 viene presentata la Laguna, comoda e grande berlina, nel 1995 la Mégane, nome di una famiglia di auto declinata in varie forme, che ha nella Scénic del 1996 il suo modello più importante: una monovolume compatta per una fascia di mercato poi inseguita da quasi tutti i concorrenti. Nel 2000, la Scénic viene venduta anche con trazione inte-

IL PERSONAGGIO
Louis Schweitzer

La storia della Renault è ricca di manager che hanno segnato il mondo dell'automobile. Fra questi spicca Louis Schweitzer, numero uno dal 1992 al 2005, poi presidente del consiglio di amministrazione fino al 2009. Schweitzer è l'artefice dell'alleanza con la Nissan nel 1999 e dell'intuizione della prima auto low cost dei tempi moderni, la Dacia Logan commercializzata nel 2004. Nato a Ginevra l'8 luglio del 1942, nipote di Albert Schweitzer, celebre medico, filosofo, musicista, premio Nobel per la pace, Louis studia in Francia laureandosi all'Ecole Nationale d'Administration, l'elitaria Ena dove tradizionalmente si forma la classe dirigente del Paese. Comincia la sua carriera in politica, con incarichi al ministero del bilancio, dell'industria e della ricerca finché nel 1994 diventa capo di gabinetto del primo ministro socialista Laurent Fabius. Nel 1986, Fabius si dimette e Schweitzer entra alla Renault come vicepresidente alla finanza e pianificazione. Nel 1992 prende la guida dell'azienda, la privatizza (1996) e firma l'alleanza più spettacolare del secolo con Nissan.

grale, con la ruota di scorta esterna per darle un tono da fuoristrada, secondo la moda crescente. Con Twingo, Scénic ed Espace, il costruttore francese è il primo ad affiancare alle berline una monovolume nei tre segmenti principali. Una scelta audace che fa capo a Patrick le Quément, il designer considerato un guru mondiale del settore, alla direzione del centro stile del marchio per ventidue anni, fino alla pensione nell'ottobre del 2009.

In quegli anni succedono cose importanti anche sul piano degli assetti societari. La Renault annuncia una fusione con la Volvo il 6 settembre del 1993 che non avverrà mai, a causa delle forti resistenze del partner svedese. L'azienda viene poi privatizzata nel 1996 – non si chiama più dunque Régie – seppure lo stato francese ad oggi mantenga una quota del 15 per cento.

È un passaggio cruciale per quel che avviene tre anni più tardi, il 27 marzo del 1999. Con il sostegno politico del governo, il marchio francese acquisisce per 5,4 miliardi di dollari il 36,8 per cento della Nissan, il colosso giapponese dell'auto e uno dei simboli industriali del paese del Sol levante, sull'orlo della bancarotta. La quota di controllo in mano francese sale nel 2002 al 44 per cento. L'operazione, fortemente voluta dal presidente Louis Schweitzer, fa molto rumore nell'industria delle quattro ruote. L'alleanza si sviluppa negli anni affermandosi come un successo, in un settore dove matrimoni e accordi finiscono troppo spesso nello spazio di un mattino e con perdite colossali per i contraenti. A compiere la missione che a molti appare impossibile, Schweitzer designa Carlos Ghosn, un manager franco-brasiliano entrato nel gruppo nel 1996 e spedito a Tokyo a tagliare costi e salvare la Nissan, per permettere il decollo dell'alleanza franco-nipponica. Ghosn, che nel 1998 per risanare i con-

LA CURIOSITÀ

La sfida delle emissioni zero

La grande corsa verso l'auto elettrica impegna tutti i costruttori di automobili. A metà 2009, la Renault dedica alla sfida un intero sito *www.renault-ze.com/it* con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e accompagnare gli utenti alla scoperta del suo progetto per una mobilità a zero emissioni. Fra il 2011 e il 2012 sono quattro i veicoli elettrici Renault al cento per cento che il costruttore intende introdurre sul mercato: una berlina media e un veicolo commerciale, di fatto versioni elettriche di modelli già proposti da Renault con motorizzazione termica; un'utilitaria e un piccolo veicolo urbano, modelli inediti e sviluppati appositamente per l'alimentazione elettrica, con un design innovativo. Il sito *www.renault-ze.com/it* serve a dare il via a un countdown rispetto alla data in cui la gamma commercializzata sarà completa. Nella comunicazione riguardo al tema dei veicoli elettrici, il web affianca i social networks, dove la Renault opera dalla primavera del 2009. Su Facebook ad esempio, è attiva la Fan page Renault Zero Emissioni, all'indirizzo *http://www.facebook.com/pages/Renault-Zero-Emissioni/117112830224*, dedicata a una community di utenti interessati a seguire gli sviluppi del progetto e a conoscere tutte le novità e i dettagli dei prototipi, delle tecnologie, dei sistemi di ricarica. Mentre per tenersi aggiornati c'è anche Twitter, mediante il profilo ufficiale di Renault Italia, *http://twitter.com/renaultitalia*.

Renault

1

1. Il van Kangoo Be Top
2. Il prototipo Ondelios, presentato nel 2008 al salone di Parigi

ti della Renault in difficoltà chiude la fabbrica belga di Vilvoorde dall'oggi al domani, rientra a Parigi l'1 maggio 2005 come presidente e ad di tutto il gruppo francese, cui appartengono anche il marchio rumeno Dacia, in cui Renault mette un piede nel 2000 per poi salire al 100 per cento, il sudcoreano Samsung, controllato dal 2000, Infiniti (brand di lusso Nissan, nato per il nordamerica e esportato dal 2008 in Europa).

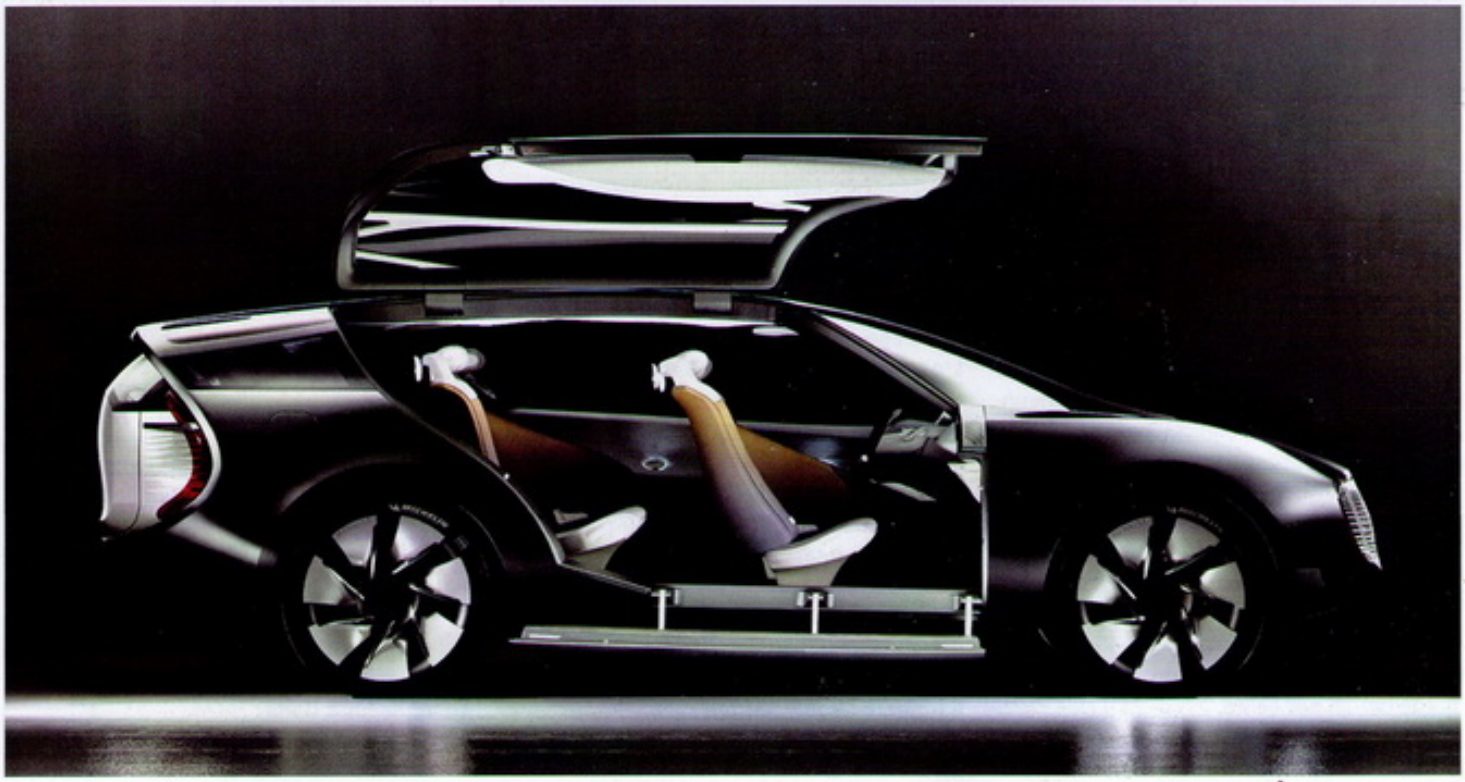
Nel terzo millennio, Laguna, Mégane, Clio, Twingo sono presentate nelle rispettive nuove generazioni. L'Espace non viene più costruita da Matra, che fallirà, ma fatta in casa nella fabbrica di Sandouville, mentre tra il 2001 e il 2003 per soli due anni Matra produce per Renault l'Avantime. È una monovolume-coupé a tre porte su base Espace, bella quanto scarsamente pratica, che fa discutere e non piace al mercato, destinata a restare unica nel suo genere. In questi anni appaiono anche altri due modi di intendere la monovolume piccola fuori e grande dentro: Renault lancia la Kangoo e la Modus, mentre la Koleos è il primo Suv del costruttore francese, venduto dal 2008.

La Renault ha davanti la nuova frontiera dell'auto elettrica. Il gruppo sta stringendo accordi in giro per il mondo con aziende energetiche, governi, enti locali, sperimentando modelli a zero emissioni in paesi come Israele, Danimarca, Portogallo. Il numero uno Carlos Ghosn raggiunge il primo accordo alla fine del 2007 con Shoe Agassi, un imprenditore israelo-americano a capo della Better Place, azienda che nell'intesa deve fornire un sistema di ricarica delle batterie agli ioni di litio dei modelli del costruttore francese rivoluzionando il concetto stesso di ricarica: non dispositivi più o meno rapidi, ma inedite stazioni di servizio in cui la batteria viene sostituita per permettere all'auto di proseguire il suo viaggio. Un servizio offerto a noleggio, che prevede il cambio del pacco batterie in soli tre minuti.

Nel 2011 è annunciata la disponibilità dei primi modelli. In via sperimentale è su strada la Renault Kangoo Be Bop Z. Il modello prototipo è equipaggiato con un motore elettrico di una potenza di 60 cavalli. La batteria ha una capacità energetica di 15 kWh e garantisce un'autonomia di circa 100 chilometri. I tecnici sono al lavoro per garantire al momento della commercializzazione che i veicoli elettrici della Renault dispongano di batterie evolute, per un'autonomia di 160 chilometri, più vicina all'utilizzo reale dei consumatori. Il futuro è appena iniziato.

Francesco Paternò

www.renault.com
1967 rue de Vieux Pontes de Sèvres
Boulogne-Billancourt, Francia



2

Tipo A

Produzione 1899
Carrozzeria Runabout - Berlina

1

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 273 cc
Cilindri 1
Potenza ..... 1,75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 35 km/h

PREZZO ..... nd

2

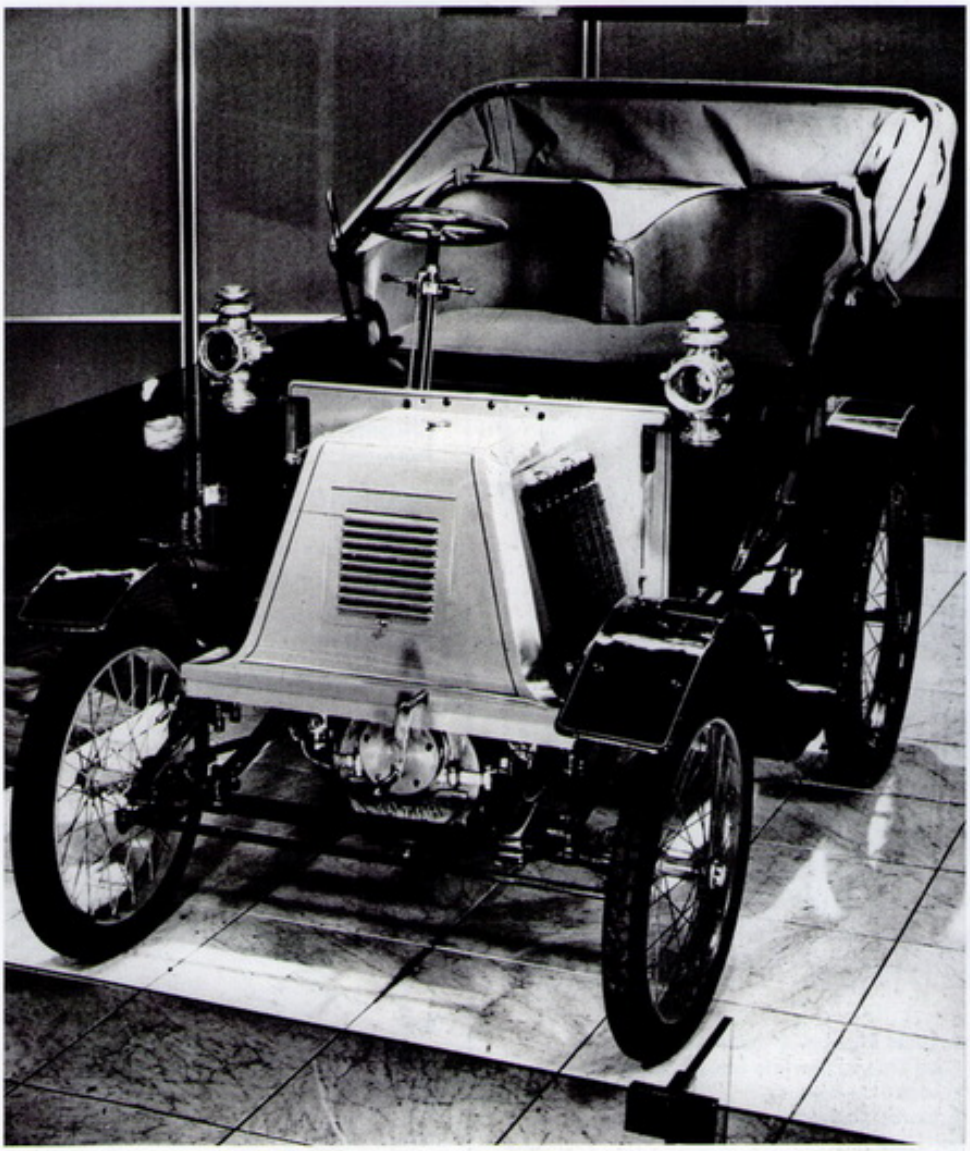
3

A volte le grandi imprese nascono per caso. Poco più che ventenne Louis Renault modifica il triciclo De Dion insieme a un ex-commilitone e al fratello Marcel. I tre aggiungono una trasmissione cardanica e lo trasformano in quadriciclo. Quando gli amici di Renault vedono per la prima volta il veicolo decidono di acquistarne uno. Quell'unico esemplare diventa la Renault tipo A e in un anno vende una settantina di esemplari. La tipo A è un leggero veicolo scoperto a due posti con sospensioni anteriori e posteriori a balestre semiellittiche. Le ruote a raggi sono di diametro differente: più piccolo sull'assale anteriore, più grande su quello posteriore. Al posto del volante la tipo A, all'inizio, ha una leva che il guidatore sposta lateralmente per fare girare le ruote. Il motore è un monocilindrico a quattro tempi De Dion Bouton raffreddato ad aria da poco più di un quarto di litro di cilindrata.

1. Louis Renault al volante della Tipo A
2. La Tipo A, il primo veicolo a motore prodotto da Renault
3. Marcel Renault e signora sulla tipo A nel 1899

Tipo D

Produzione 1901
Carrozzeria Runabout



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,500
Larghezza ..... m 1,250
Altezza ..... m 1,350

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 450 cc
Cilindri 1
Potenza ..... 4 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 40 km/h

PREZZO ..... nd

La Renault Tipo D, l'evoluzione della pionieristica Tipo A: una vetturetta a due posti, equipaggiata con un motore monocilindrico di 450 cc

La progressiva evoluzione della Tipo A porta Louis Renault a realizzare, nel 1901, la tipo D, una vetturetta a due posti che, rispetto ai tre modelli precedenti del costruttore francese, presenta un telaio ulteriormente allungato, ma conserva le sospensioni anteriori e posteriori a balestre semiellittiche e la trasmissione cardanica. In pratica, la Renault Tipo D è ancora poco più che un quadriciclo con ruote a raggi, ma è la prima auto della Casa francese con volante sul lato destro dell'abitacolo e che monta indifferentemente un monocilindrico De Dion o Aster di 450 cc raffreddati ad acqua attraverso radiatori posti a lato del cofano motore. Prodotta per un solo anno direttamente in Francia dalla Renault e anche, su licenza, in Belgio, la Tipo D vanta un buon successo di pubblico per l'epoca (200 unità vendute tra il mercato casalingo e quello d'esportazione) essendo esportata anche in Gran Bretagna e in Spagna.

Tipo AG

Produzione 1905 - 1910
Carrozzeria Landaulet

All'inizio del Novecento qualcosa come 1.500 taxi Renault dotati di un rudimentale tassametro invadono le strade di Parigi. Nel 1905 la Compagnie Française des Automobile de Place ordina alla Renault un primo lotto di 250 veicoli ai quali se ne aggiunge un altro migliaio l'anno seguente. Il successo di queste vetture si completa nel 1907 quando altre 1100 unità vengono vendute a Londra.
A riscuotere tanti consensi è la Renault tipo AG, una landaulet (ovvero una vettura con carrozzeria posteriore completamente chiusa e anteriore coperta solo da un leggera capote) con sospensioni anteriori e posteriori a balestre semiellittiche, equipaggiata con un motore bicilindrico di poco più di un litro di cilindrata. Nel 1907 il propulsore viene maggiorato a 1205 cc e la potenza sale a 12 Cv: la vettura prende il nome di AG1.
Nel 1914, quando scoppia la Prima guerra mondiale, la maggioranza dei 10.000 taxi che circolano per le strade di Parigi sono costruiti dalla Renault. Tre società in particolare si spartiscono la maggior parte di queste vetture, ognuna delle quali con un versione: G2 (Kermina Métropole), G3 (Compagnie Générale de Voitures à Paris) e G7 (Autoplace).
Tutti questi veicoli sono temporaneamente requisiti dall'Esercito tra l'agosto e il settembre del 1914 per trasportare le truppe al fronte in quello che viene ricordato come il Miracolo della Marna.

1

1. Una Renault G7, utilizzata dalla compagnia parigina Autoplace
2. I taxi parigini, prodotti dalla Renault, trasportano le truppe al fronte nel 1914
3. La Renault G7, con carrozzeria landaulet

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Tipo AG	1905 - 1906
Tipo AG1	1907 - 1910

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,600
Larghezza ..... m 1,550
Altezza ..... m 2,100

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 1.100 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1060 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 12 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 45 km/h

PREZZO ..... nd

6 CV

Produzione 1923 - 1929
Carrozzeria Berlina - Torpedo - Coupé

Il nome 6 CV, che indica la classificazione fiscale della vettura e non la potenza del motore, contraddistingue una serie di autovetture economiche che la Renault propone negli anni Venti. La prima di queste è la tipo KJ, presentata al salone di Parigi del 1923: questa si impone all'attenzione del pubblico per la sua affidabilità. La vettura è proposta in ben dodici versioni, a due, tre o quattro posti, ma tutte disponibili con lo stesso 4 cilindri con testata smontabile (una soluzione inedita all'epoca) di 951 cc. A essa viene presto affiancata la tipo MT, dotata di una carrozzeria molto profilata che ricorda quella di una piccola imbarcazione, realizzata prevalentemente in legno di mogano. La caratteristica più evidente della tipo MT è il frontale completamente chiuso e raccordato con il resto della carrozzeria. Entrambi i modelli sono sostituiti nel 1924 dalla tipo NN.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
KJ	1923 - 1924
MT	1924
NN	1924 - 1929

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,350
Larghezza ..... m 1,370
Altezza ..... m 1,720

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 951 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 15 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

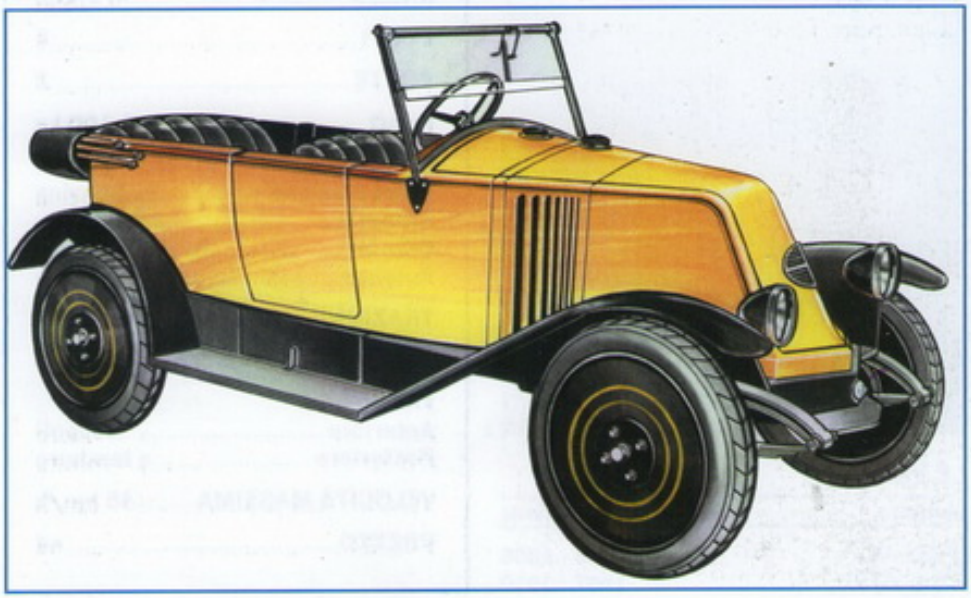
CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... nd

1. La Renault 6 CV, tipo KJ, presentata al salone di Parigi del 1923
2. La 6 CV tipo KJ nell'allestimento torpedo a quattro posti



2

Reinastella

Produzione 1928 - 1934
Carrozzeria Berlina - Limousine - Coupé

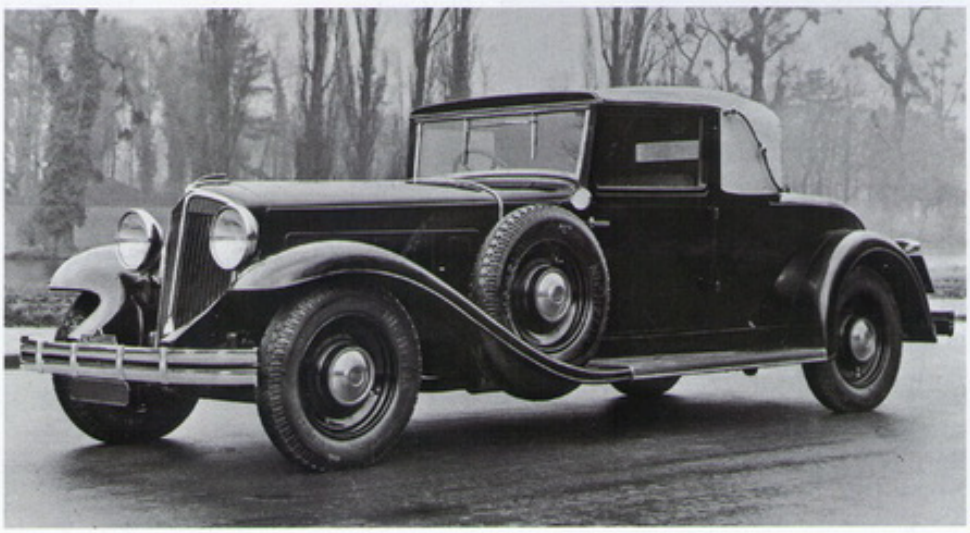
Al salone di Parigi del 1928 la Renault presenta il suo primo motore a 8 cilindri. È montato sulla Reinastella (nome originale Reinahuit), una nuova berlina di gran lusso con radiatore anteriore, e nella guida si fa apprezzare soprattutto per la sua grande elasticità di funzionamento. Il nuovo 8 cilindri della Renault Reinastella ha un cilindrata di 7,2 litri ed è abbinato a una frizione bidisco e un cambio a tre marce con seconda e terza sincronizzate. I freni sono servoassistiti. Nel 1931 il modello originale viene sostituito dalle versioni RM2, RM3 e RM4 dotate di un motore potenziato a 130 Cv. Due anni più tardi la gamma si arricchisce di una variante sportiva, denominata Reinasport oppure tipo RM6, una coupé dotata di una carrozzeria accorciata e alleggerita, nonché di un passo ridotto di ben 36 centimetri.

1

1. La Reinastella, la berlina di lusso che Renault presenta nel 1928
2. La Reinastella in versione coupé, equipaggiata con un propulsore 8 cilindri di 7125 cc

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Tipo RM	1928 - 1931
Tipo RM2	1931 - 1933
Tipo RM3	1931 - 1933
Tipo RM4	1931 - 1933
Reinasport Tipo RM6	1933 - 1934


2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,300
Larghezza ..... m 1,850
Altezza ..... m 1,850

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7125 cc
Cilindri 8
Potenza ..... 115 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... nd

Juvaquatre

Produzione 1937 - 1960
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

Al salone di Parigi del 1937 la Renault presenta una vettura di fascia medio-bassa, la Juvaquatre: una piccola berlina a due e quattro porte, la prima della Casa francese con carrozzeria a scocca portante e l'unica da essa prodotta prima e dopo la Seconda guerra mondiale. La linea della Juvaquatre segue le impostazioni stilistiche dell'epoca con forme arrotondate, parafanghi separati dal corpo vettura e fari anteriori sporgenti. Negli anni seguenti la gamma si arricchisce di una berlina a quattro porte e di una station wagon, nonché di una coupé e di una cabriolet che hanno però scarso successo. La produzione delle berline cessa nel 1948. Prosegue invece la produzione della station wagon sulla quale l'originale 4 cilindri a valvole laterali di un litro di cilindrata viene sostituito nel 1953 da quello di 747 cc della Renault 4 CV e tre anni più tardi da quello di 845 cc della Dauphine.

1

FOCUS
1956, Dauphinoise

Nel 1953 il 4 cilindri tipo 488 della Juvaquatre viene sostituito con un propulsore più piccolo, il più economico tipo 662-3 da 747 cc della famiglia Ventoux che già equipaggia Renault 4 CV. Calano le prestazioni, ma i consumi sono migliori. Tre anni dopo la Juvaquatre Break cambia nome in Dauphinoise e adotta il motore tipo 670-2 di 845 cc che nello stesso anno va a equipaggiare la nuova Dauphine.

1. La Renault Juvaquatre berlina a quattro porte. La Casa francese propone questo modello anche nelle varianti station wagon, coupé e cabriolet
2. La Juvaquatre in versione cabriolet

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina 2 porte	1937 - 1948
Break	1938 - 1953
Coupé/Cabriolet	1939 - 1940
Berlina 4 porte	1939 - 1948
Break 750	1953 - 1960
Dauphinoise 850	1956 - 1960

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,600
Larghezza ..... m 1,440
Altezza ..... m 1,550

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO ..... 750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1003 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 24 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... nd

4 CV

Produzione 1947 - 1961
Carrozzeria Berlina

La Renault 4 CV, presentata al salone di Parigi del 1946, è la prima vettura a motore posteriore realizzata dalla Casa francese. Questa utilitaria a quattro porte riscuote un tale e immediato successo di pubblico che la fabbrica non riesce a tenere il passo con le richieste, nonostante nel 1949 la produzione venga portata a 300 unità al giorno. In quattordici anni la Renault costruisce oltre 1,1 milioni di esemplari della 4 CV: è la prima automobile francese a superare il milione di unità prodotte. La gamma 4 CV è oggetto di continui aggiornamenti e si arricchisce di numerose versioni. Tra queste ricordiamo la Décapotable destinata a una clientela più esigente, la Grand Luxe con faro antinebbia e pneumatici con banda bianca, l'essenziale Service. La 4 CV viene prodotta su licenza in molti Paesi tra i quali Giappone, Messico, Romania, Spagna e Vietnam.

1

FOCUS
Il motore

Il motore della Renault 4 CV, disposto longitudinalmente a sbalzo delle ruote posteriori, all'inizio ha una cilindrata di 760 cc, che viene ridotta a 747 cc nel 1951 per consentire l'impiego sportivo della vettura nella classe fino a 750 cc. Nonostante la minore cilindrata, la potenza del 4 cilindri francese sale a 20-22 Cv a seconda delle versioni e arriva nel 1958 a un valore massimo di 26 Cv.

1. La Renault 4 CV, un'utilitaria di grande successo; è la prima Renault a motore posteriore
2. La versione Décapotable della 4 CV

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Type 1060	1947 - 1951
Type 1062 (20-22 Cv)	1951 - 1958
Type 1062 (26 Cv)	1958 - 1961

SCHEDA TECNICA (1947)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3.600
Larghezza ..... m 1,430
Altezza ..... m 1,480

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 760 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 19 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 100 km/h

PREZZO ..... nd

Frégate

Produzione 1951 - 1960
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet - Coupé

Al salone di Parigi dell'ottobre 1950 la Renault presenta in anteprima la Frégate, una vettura di impostazione tradizionale, a motore anteriore di 2 litri di cilindrata e trazione posteriore, con cui torna nel segmento delle automobili di fascia alta. Oltre che nella classica versione berlina quattro porte (in produzione da novembre 1951, successivamente disponibile negli allestimenti Affaires, Amiral e Grand Pavois), la Renault Frégate viene proposta anche con carrozzeria station wagon (Domaine e Manoir), coupé e cabriolet. Non incontra tuttavia il successo sperato, anche a causa della successiva concorrenza della avveniristica Citroën DS: in nove anni gli esemplari prodotti sono circa 180.000. La versione originale si riconosce esternamente per il frontale caratterizzato dai grandi fari circolari e dai parafanghi anteriori molto sporgenti. Sulla versione Affaires la mascherina è costituita da tre barre cromate orizzontali, mentre sulla Amiral è ovale a sviluppo orizzontale con un bordo cromato. Nel 1955 la Affaires adotta una nuova mascherina trapezoidale sopra la quale è applicato il marchio Renault. Nel 1954 il motore da due litri a valvole in testa viene potenziato fino a 65 Cv e due anni dopo sostituito con un propulsore di 2141 cc da 77 Cv, che diventano 80 sulle versioni Transfluide con cambio semiautomatico.

1

1. La Frégate Transfluide, versione con cambio semiautomatico
2. La Frégate è la berlina con cui la Renault nel 1951 torna nel segmento delle automobili di fascia alta
3. La prima serie della Frégate
4. La Frégate nell'allestimento Affaires

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Frégate	1951 - 1952
Frégate Affaires	1953 - 1955
Frégate Amiral	1953 - 1958
Frégate Grand Pavois	1956 - 1958
Frégate Caravelle	1957
Frégate Transfluide	1958 - 1960

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,700
Altezza ..... m 1,530

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.230 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1997 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 56 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... nd

2

3

Dauphine

Produzione 1956 - 1968
Carrozzeria Berlina

Con la Dauphine la Renault prosegue sulla strada delle utilitarie a quattro porte con motore posteriore, già intrapresa con successo con la 4 CV. La nuova berlina si segnala per l'abitacolo spazioso e per la linea personale e moderna che rappresenta uno stacco netto con il modello precedente e con la concorrenza: la Dauphine è un immediato successo. Nei primi quattro anni la Renault ne costruisce un milione di esemplari e quando esce di produzione nel 1968 le unità prodotte sono quasi due milioni. Dal 1959 al 1964 la Dauphine viene anche assemblata dall'Alfa Romeo in Italia con il proprio marchio. Nel 1958 viene realizzata la prima versione sportiva Gordini con motore da 55 Cv e nel 1961 l'elegante versione Ondine. Nel 1964 la Dauphine adotta un cambio a quattro marce e i freni a disco sulle quattro ruote.

1

1. La Dauphine, l'utilitaria Renault a quattro porte prodotta negli anni Cinquanta e Sessanta
2. La carrozzeria, malgrado il motore posteriore, mantiene l'impostazione classica a tre volumi

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Dauphine I Serie	1956 - 1963
Gordini I Serie	1958 - 1960
Ondine	1961
Gordini II Serie	1961 - 1968
1093	1962
Dauphine II Serie	1964 - 1968

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,945
Larghezza ..... m 1,520
Altezza ..... m 1,440

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 630 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 845 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 26 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... nd

FOCUS
I propulsori

L'originale 4 cilindri Type 670-1 da 26,5 Cv viene sostituito nel 1963 da una versione da 30 Cv.
Le Dauphine Gordini montano invece un motore Type 670-04 da 35 Cv con testata modificata, carburatore maggiorato e impianto di raffreddamento potenziato. I Cv salgono a 55 nel 1961 con l'adozione del Type 670-05 con carburatore doppio corpo, adottato anche sulla Ondine e sulla serie speciale 1093.

R4

Produzione 1961 - 1993
Carrozzeria Station wagon

Per contrastare il successo commerciale della Citroën 2 CV, all'inizio degli anni Sessanta la Renault realizza una vettura altrettanto essenziale e anticonformista, ma molto più pratica e spaziosa.
Al salone.di Francoforte del 1961 espone la R4, una piccola station wagon a cinque porte dotata di un ampio portellone, caratterizzata da una finitura molto semplificata: parabrezza piatto senza curvature, vetri anteriori scorrevoli, ruote prive di copribulloni, paraurti tubolari verniciati, sedili in tela su un'intelaiatura tubolare, cerniere delle porte a vista. Per contenere i costi di produzione, la Renault non utilizza la classica scocca portante, bensì una semi-monoscocca in cui la carrozzeria è avvitata a un telaio e, per la prima volta su una sua autovettura di sua produzione, dispone di trazione anteriore. Il motore è il già noto 4 cilindri a valvole in testa di 747 cc della Renault 4 CV disposto longitudinalmente dietro le ruote anteriori e abbinato a un cambio a sole tre marce. Il pubblico però vuole qualcosa in più. Nel 1964 la Renault ripropone la R4 in una veste più accessoriata (qualche cromatura, migliori rivestimenti interni, alette parasole) che si riconosce esternamente per il terzo finestrino laterale posteriore, ma che soprattutto è dotata di un motore di 845 cc con il quale la potenza sale a 30 Cv. Tre anni dopo arriva anche il cambio a 4 marce. Il successo commerciale della R4 prosegue di pari passo con una serie di continui aggiornamenti tecnici ed estetici che, per la gioia dei molti sostenitori di questa vettura, non ne stravolgono mai l'immagine originale. Nel 1975 la Renault presenta la terza serie della R4, riconoscibile esternamente per la mascherina di colore nero, mentre nel 1978, oltre ai paraurti e fascioni laterali in plastica, la vettura riceve un motore di 1108 cc derivato da quello già adottato sulla R8 e sulla R6 TL, ma qui riproposto con potenza ridotta a 34 Cv. Nel 1986 la Renault R4 cambia ancora una volta motore e adotta quello di 956 cc della Supercinque e soprattutto, per la prima volta, i freni anteriori a disco. La storica vettura della Casa francese rimane in produzione fino al 1993 e rimane a tutt'oggi uno dei più grandi successi commerciali del marchio Renault: in totale sono circa 8,2 milioni gli esemplari di R4 prodotti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,609
Larghezza ..... m 1,485
Altezza ..... m 1,532

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 540 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 747 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 26 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... nd

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1961 - 1963
II Serie	1964 - 1974
III Serie	1975 - 1985
IV Serie	1986 - 1993

LA TECNICA

La notevole altezza da terra (170 millimetri), che permette alla R4 di affrontare senza difficoltà fondi sconnessi, è una conseguenza della speciale geometria adottata per le sospensioni a barre di torsione. La disposizione delle barre posteriori fa sì che gli attacchi delle sospensioni risultino sfalsati tra di loro. La misura del passo risulta pertanto un po' diversa sui 2 lati della vettura (2.400 millimetri a sinistra, 2.450 a destra).

1. La R4, una delle auto più longeve della storia dell'automobile, prodotta dal 1961 al 1993
2. La piccola station wagon Renault, nonostante i successivi aggiornamenti tecnici ed estetici, rimane fedele alla propria immagine

1

2

FOCUS
Le ultime serie

La Renault continua a produrre la R4 per oltre trent'anni. Le uniche evoluzioni evidenti riguardano l'arricchimento degli interni e, nell'ultima generazione, l'aggiunta di protezioni laterali antiurto e un nuovo propulsore proveniente dalla R5.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,668
Larghezza ..... m 1,485
Altezza ..... m 1,550
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 956 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 34 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h
PREZZO ..... Lire 8.720.000

R8

Produzione 1962 - 1973
Carrozzeria Berlina

Presentata nel 1962 al salone di Ginevra, la R8 è l'erede della Dauphine di cui conserva la piattaforma e l'impostazione tecnica generale. Anche la R8 è un'economica berlina a quattro porte, ma le linee arrotondate della Dauphine lasciano qui il posto a una forma squadrata che ne accentua la concorrenza con la Simca 1000. Nel 1964 l'originale motore di un litro viene maggiorato a 1108 cc per portarne la potenza a 50 Cv e viene montato sulla nuova R8 Major con cambio a quattro marce (R10 dal 1966) e dal 1968 anche sulla versione base. Sempre nel 1964 viene presentata la prima versione Gordini con un motore di 1,1 litri da 90 Cv che nel 1967 viene sostituita da una R8 Gordini 1255 cc da 103 Cv e cambio a cinque marce. Nel 1969 esce la R8S, riconoscibile per i quattro fari anteriori circolari, con motore di 1100 cc (60 Cv) con carburatore a doppio corpo.

1

FOCUS
Il cuore della Caravelle

La Caravelle è una derivazione della cabriolet a 2+2 posti Floride, prodotta dal 1958 al 1962 in collaborazione con la carrozzeria Ghia sulla base della Dauphine. Il nuovo modello, realizzato dal 1963 al 1968, conserva l'estetica generale e il pianale della Floride, ma utilizza i nuovi motori di 1000 e 1100 cc della R8.

1. La R8, piccola berlina a quattro porte proposta nel 1962 dalla Renault
2. La R8 nella versione sportiva Gordini

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
R8	1962 - 1968
Caravelle	1963 - 1968
Major	1964 - 1965
Gordini 1.1	1964 - 1967
R10	1966 - 1973
Gordini 1.3	1967 - 1971
S 1.1	1969 - 1973

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,990
Larghezza ..... m 1,490
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 750 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 956 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 48 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 125 km/h

PREZZO ..... nd

R16

Produzione 1965 - 1978
Carrozzeria Station wagon

1. La R16, la station wagon Renault che si aggiudica il titolo di Auto dell'Anno nel 1966
2. La R16 in versione TS
3. Il capiente portabagagli della R16, a cui è facile accedere grazie all'ampio portellone

Presentata al salone di Ginevra del 1965 come la nuova ammiraglia della Casa francese, la R16 stupisce il pubblico per la scelta, allora inconsueta per un modello di fascia medio-alta, di una carrozzeria a due volumi con portellone posteriore. Le molte innovazioni introdotte con questo modello (tra cui l'assenza di gocciolatoi sul tetto) valgono alla R16 il premio Auto dell'Anno 1966 e un buon successo di pubblico. L'impostazione tecnica generale ricalca quella della maggior parte delle Renault dell'epoca: motore longitudinale dietro alle ruote anteriori, trazione anteriore, sospensioni indipendenti a barre di torsione. Una particolarità della gamma iniziale è l'omologazione a sei posti per la versione GL. La vettura nasce con un motore di 1,5 litri che dopo tre anni viene maggiorato a 1565 cc per disporre sulla versione TS di una potenza di 83 Cv. Questo propulsore resta con poche modifiche l'unica motorizzazione della R16. Solo nel 1973 la versione TX, riconoscibile per l'adozione di un piccolo spoiler sul tetto e di un nuovo frontale a quattro fari quadrati, successivamente ripreso per altre versioni, al posto dei due grandi rettangolari utilizzati fino a quel momento, riceve un propulsore di 1647 cc da 93 Cv e un cambio manuale a cinque marce. Nel frattempo la gamma si è arricchita della versione TA con cambio automatico a tre rapporti. In totale, in tredici anni di vita, sono oltre 1.800.000 gli esemplari della R16 prodotti.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
L/GL/GLS	1965 - 1967
Super	1968
TS 1.6	1968 - 1970
TA 1.6	1969 - 1970
L/TL 1.6	1971 - 1976
TLS 1.6	1971 - 1978
TX	1974 - 1978

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,240
Larghezza ..... m 1,628
Altezza ..... m 1,450

POSTI 5/6

PORTE 5

PESO ..... 980 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1470 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 63 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 1.298.000

R5

Produzione 1972 - 1996
Carrozzeria Berlina

Alla R5 sono legati la popolarità del marchio Renault e uno dei periodi più fortunati della storia della Casa francese. Presentata al salone di Parigi del 1971, la R5 risponde perfettamente alle esigenze dei principali mercati europei sempre più interessati a un'utilitaria compatta e maneggevole con carrozzeria a tre porte, dotata in questo caso di un ampio portellone sollevabile. Accompagnata da una notevole propaganda, la R5 si impone rapidamente come una bestseller del mercato continentale. Al suo successo commerciale contribuiscono l'attenzione dedicata alla sicurezza, che si esprime tra l'altro con un frontale deformabile per assorbire eventuali urti, le soluzioni innovative come i paraurti in plastica, il favorevole rapporto tra dimensioni interne ed esterne, il prezzo molto concorrenziale. Per contenere i costi della R5, l'impostazione tecnica della vettura francese segue lo schema classico dell'automobile a trazione anteriore con motore longitudinale posto dietro l'assale anteriore e blocco cambio-differenziale avanzato. Le sospensioni sono indipendenti sulle quattro ruote, con molle a barra di torsione (anteriori longitudinali, posteriori trasversali). Come altre Renault dell'epoca, anche in questo caso la misura del passo è maggiore sul lato sinistro che sul lato destro (2,434 millimetri contro 2,404 millimetri). La ruota di scorta è alloggiata sul lato destro del vano motore. Inizialmente proposta con un 4 cilindri di 845 cc da 36 Cv e con uno di 956 cc da 44 Cv, la R5 riceve in seguito un motore di 1108 cc da 45 Cv, uno di 1289 cc da 64 Cv e infine uno di 1389 cc da 59 Cv che vanno a equipaggiare le diverse versioni lanciate dalla Casa francese. Nel frattempo il cambio manuale a quattro marce viene sostituito con uno a cinque marce, nel 1982, e affiancato da una trasmissione automatica a tre marce, già proposta a partire dal 1978. Contemporaneamente l'impianto frenante a tamburo sulle 4 ruote diventa misto con dischi su quelle anteriori. Una speciale attenzione meritano le versioni sportive della R5 a cominciare dalla Alpine con motore di 1,4 litri da 93 Cv del 1977 per passare alla Alpine Turbo la cui potenza è di 110 Cv fino ad arrivare alla R5 Turbo a motore posteriore centrale da 160 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,506
Larghezza ..... m 1,525
Altezza ..... m 1,390

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 790 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 845 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 36 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 125 km/h

PREZZO ..... Lire 1.050.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
845 cc	1972 - 1984
956 cc	1972 - 1979
1.2	1973 - 1981
5 Porte	1979 - 1984
1.1	1980 - 1985
Turbo	1981 - 1984
Supercinque	1985 - 1996

1

LA TECNICA

Nel 1979 la Renault allarga la gamma R5 con una versione a 5 porte che si fa apprezzare dal pubblico per la sua maggiore fruibilità, nonostante gli sportelli anteriori siano stati accorciati di 15 centimetri rispetto a quelle della versione a tre porte.
In Italia, la nuova R5 a cinque porte viene inizialmente proposta nell'allestimento GTL con motore di 1,1 litri da 45 Cv.

1. La R5, berlina compatta della Casa francese, viene proposta in versioni a tre e cinque porte e rimane in produzione per oltre venti anni
2. La GT Turbo, una delle più prestazionali tra le versioni della gamma R5

2

FOCUS
La Supercinque

La Supercinque (1985 - 1996) rappresenta l'evoluzione finale della R5. Il designer italiano Marcello Gandini disegna una vettura dalla linea più moderna ma con i tratti del modello originale. Alla tre porte viene affiancata, nel 1986, una versione a cinque porte.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,590
Larghezza ..... m 1,580
Altezza ..... m 1,400
POSTI 5
PORTE 3/5
PESO ..... 700 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 956 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 42 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 137 km/h
PREZZO ..... Lire 9.000.000

R18

Produzione 1978 - 1986
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La R18, berlina a tre volumi e quattro porte prodotta dalla Renault dal 1978
2. La versione station wagon Break a cinque porte
3. La R18 nella versione con motore a gasolio, in dotazione dal 1980

La R18 è una berlina media dalla classica impostazione meccanica adottata dalla Renault: trazione anteriore con gruppo motore-cambio montato longitudinalmente, in questo caso davanti all'asse anteriore. Alla versione a tre volumi e quattro porte, viene presto affiancata la station wagon a cinque porte (Break). Entrambe le vetture sono offerte inizialmente con due motori a benzina di 1,4 e 1,6 litri rispettivamente da 64 e 79 Cv. Nel 1980 arriva anche un diesel aspirato di 2,1 litri da 67 Cv, l'anno seguente un 1,6 turbo benzina da 125 Cv. Nel 1982 vi è un leggero restyling, nel 1984 la R18 riceve un turbodiesel di 2,1 litri da 88 Cv che si affianca al Diesel aspirato. Nel 1985 la gamma si amplia con la versione Break 4x4 con motore 2000 da 104 Cv.

1

FOCUS
I propulsori

La R18 Turbo monta lo stesso 4 cilindri in linea di 1647 cc precedentemente adottato sulla sportivissima R12 Gordini. L'adozione di un turbocompressore Garrett, montato a monte del carburatore, e di un intercooler aria-aria, contribuiscono a fare salire di circa 30 Cv la potenza del motore. La Renault R18 Turbo raggiunge velocità nell'ordine dei 185-190 chilometri orari.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1978 - 1986
Break	1979 - 1986
Diesel	1980 - 1986
Turbo	1981 - 1986

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,381
Larghezza ..... m 1,689
Altezza ..... m 1,405

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 990 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1397 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 64 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 153 km/h

PREZZO ..... Lire 5.620.000

Fuego

Produzione 1980 - 1987
Carrozzeria Coupé

1. La Renault Fuego, coupé realizzata sulla piattaforma della R18
2. La carrozzeria della Fuego si caratterizza per l'enorme lunotto posteriore a cupola
3. Il profilo a cuneo della coupé francese

Sulla piattaforma della R18 la Renault realizza nel 1980 la Fuego, un'imponente coupé a quattro posti a trazione anteriore disegnata da Robert Opron. Presentata al salone di Ginevra del 1980, la novità della Casa francese si caratterizza esteticamente per un ampio portellone vetrato che occupa gran parte del posteriore della carrozzeria, per un massiccio montante posteriore del tetto, per la finitura in plastica nera che percorre le fiancate, per i paraurti in resina di colore nero e per le originali ruote in lega leggera. I motori a benzina (un 1600 cc da 96 Cv e un 2000 cc da 110 Cv) si rivelano presto inadeguati all'immagine aggressiva e alla linea aerodinamica della Fuego. La situazione non cambia quando la gamma si arricchisce di altri due propulsori: un 2.1 turbodiesel da 88 Cv e un 1.6 turbo benzina da 132 Cv.

1

FOCUS
Una comoda coupé

L'abitabilità interna e la capacità del bagagliaio sono - fatto raro per una coupé - due doti molto apprezzate dai clienti della Fuego che possono contare su un'altezza interna di 85-86 centimetri in corrispondenza dei sedili anteriori e posteriori. Ribaltando uno o entrambi gli schienali dei sedili posteriori la capacità del bagagliaio varia da 300 a 1.000 litri.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
1.6 - 2.0	1980 - 1984
2.1 Turbodiesel	1982 - 1987
1.6 Turbo	1983 - 1987

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,360
Larghezza ..... m 1,692
Altezza ..... m 1,310

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 1.080 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1647 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 96 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 10.460.000

R9/R11

Produzione 1981 - 1988
Carrozzeria Berlina

1. La R9, berlina a tre volumi e quattro porte prodotta anche negli Stati Uniti con il nome Alliance
2. La R11, versione hatchback della R9
3. Gli interni di una Renault 11 Electronic del 1983

All'inizio degli anni Ottanta la Renault sviluppa un'automobile a trazione anteriore destinata al mercato mondiale, prodotta anche negli Stati Uniti dalla American Motors Corporation con il nome Alliance. Nasce così la Renault R9, una berlina a tre volumi e 4 porte, eletta Auto dell'Anno 1982, a cui nella primavera del 1983 si affianca la R11, che sulla stessa piattaforma adotta una carrozzeria a due volumi e 5 porte. Le R9 e R11 sono lanciate con due propulsori a benzina con monoblocco in ghisa e distribuzione ad aste e bilancieri di 1108 e di 1397 cc che sviluppano rispettivamente 48 e 72 cavalli. In seguito, la gamma delle motorizzazioni si arricchisce di un diesel di 1595 cc da 55 Cv (1983) e di una versione turbo da 105 Cv del motore a benzina di 1,4 litri (1986).

1

FOCUS
I sedili avvolgenti

A dispetto della sua concezione assolutamente tradizionale, la Renault 9 propone delle soluzioni innovative, come gli esclusivi sedili avvolgenti. Al posto del tradizionale sistema di scorrimento su due binari sono fissati a un piccolo pilastro centrale che lascia libero lo spazio del pianale sotto i sedili; il pilastro incorpora poi una pista su sfere che permette al sedile di variare la sua angolazione rispetto al pavimento.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
R9	1981 - 1988
R11	1983 - 1988

SCHEDA TECNICA - R9

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,063
Larghezza ..... m 1,650
Altezza ..... m 1.405

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 830 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 48 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 138 km/h

PREZZO ..... Lire 7.200.000

R25

Produzione 1984 - 1992
Carrozzeria Berlina

1. La R25, la berlina di classe medio-alta prodotta da Renault tra il 1984 e il 1992
2. Una delle caratteristiche della R25 è l'ampio portellone posteriore
3. La R25 viene prodotta in circa 780mila esemplari

La Renault 25 è una berlina a due volumi di classe medio-alta caratterizzata da una linea elegante, aerodinamica, moderna e pratica con un ampio portellone posteriore che facilita il carico del bagagliaio. L'ammiraglia della Casa francese viene inizialmente proposta con tre motorizzazioni: un 2.700-V6 benzina da 144 Cv, un 4 cilindri a benzina di 1995 cc da 103 Cv e un 2100 turbodiesel da 85 Cv, affiancati due anni dopo da un 2500-V6 Turbo benzina. Nel 1988 arriva la seconda serie della R25 che, oltre a una serie di ritocchi estetici, presenta una carrozzeria allungata di 9 centimetri e l'adozione dell'alimentazione a iniezione sul motore di 2 litri che viene proposto in versione a 8 valvole da 118 Cv e a 12 valvole da 139 Cv. La R25 raccoglie un limitato successo di pubblico: circa 780.000 unità prodotte in otto anni.

1

FOCUS
Il 6 cilindri

La versione di maggior pregio della gamma R25 è equipaggiata con un 6 cilindri a V di 90 gradi di 2664 cc con un asse in testa per ogni bancata di cilindri che sviluppa 144 Cv. Di questo propulsore si realizza una versione da 2458 cc da 182 Cv, dotata di turbocompressore Garrett T3, intercooler e iniezione elettronica, nonché di albero motore, pistoni e bielle modificati.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1984 - 1987
II Serie	1988 - 1992

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.190 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 103 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 182 km/h

PREZZO ..... Lire 20.440.000

Espace

Produzione Dal 1984
Carrozzeria Monovolume

La Renault Espace è l'automobile che fa scoprire e apprezzare la monovolume al pubblico europeo. Il suo stesso nome lascia intendere chiaramente quali siano i suoi pregi principali: abitabilità per sette persone e sedili abbattibili e girevoli per poter sfruttare al meglio lo spazio disponibile all'interno. Lunga e larga quanto una berlina di classe media, la Renault Espace, grazie anche a circa 20 centimetri di più in altezza, non ha confronti in fatto di spaziosità interna. Realizzata sulla base di un progetto Matra (nei cui stabilimenti vengono prodotte le prime due serie), la Espace viene proposta inizialmente con una linea abbastanza semplice e razionale, caratterizzata da ampie superfici vetrate, ma già dalla seconda serie le sue forme vengono aggiornate e le dimensioni aumentano.
Le motorizzazioni successivamente adottate sono quelle dei corrispondenti modelli Renault di classe medio-alta delle rispettive epoche. La Espace nasce infatti con un 2 litri a benzina (in versione a carburatore da 110 Cv oppure a iniezione da 120 Cv) e con un turbodiesel di 2068 cc da 88 Cv che sono poi affiancati da un 2800-V6 da 153 Cv. Con le serie successive vengono adottati tra gli altri un motore di 2165 cc da 110 Cv, un turbodiesel con turbina a geometria variabile da 92 Cv, un 2000 a 4 valvole per cilindro da 140 Cv e un 2000 Turbo benzina da 165 Cv. La gamma della prime due generazioni comprende anche una versione Quadra a trazione integrale permanente. Con la terza viene introdotta la versione Grand Espace con passo e sbalzo posteriori maggiori per aumentare la capacità del bagagliaio.

1

1. La quarta serie della Renault Espace: le linee sono arrotondate e le superfici vetrate ancora più ampie
2. La prima versione della monovolume Renault arriva sul mercato nel 1984

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1984 - 1990
II Serie	1991 - 1996
III Serie	1996 - 2003
IV Serie	dal 2004

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,250
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,660

POSTI 7

PORTE 5

PESO ..... 1.221 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 175 km/h

PREZZO ..... Lire 22.875.000

R21

Produzione 1986 - 1995
Carrozzeria Berlina - Station wagon

La R21 è un'automobile a trazione anteriore dalle linee squadrate e moderne, semplici e al tempo stesso eleganti. Alla berlina quattro porte e tre volumi segue a un anno di distanza l'arrivo della station wagon a cinque porte, denominata Nevada e allungata di 21 centimetri. Entrambi i modelli vengono proposti con due motori a benzina di 1,7 e 2 litri rispettivamente da 90 e 120 Cv e con un diesel di 2068 cc da 67 Cv, poi affiancato da un turbodiesel di pari cilindrata da 88 Cv. Nel 1987 la R21 riceve anche un 2000 turbo benzina da 175 Cv che viene montato sulla sportivissima R21 Turbo. Al salone di Francoforte del 1989 la R21 viene proposta con una nuova carrozzeria anche nelle versioni Quadra e Turbo Quadra a trazione integrale.

1

FOCUS
Trazione integrale

La trazione integrale delle R21 Quadra e Turbo Quadra è di tipo permanente con differenziale centrale accoppiato ad un giunto viscoso. Il sistema prevede un controllo elettronico della ripartizione della motricità fra i due assali in funzione delle necessità di marcia; in caso di necessità, su fondi scivolosi, il differenziale centrale può essere bloccato manualmente.

1. L'ultima serie della R21, berlina a due volumi e cinque porte
2. La prima versione della R21 è a quattro porte e tre volumi, equipaggiata con un propulsore di 1721 cc

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina 4 porte	1986 - 1994
Station wagon	1987 - 1995
Turbo	1987 - 1994
Berlina 5 porte	1989 - 1994
Quadra berlina	1989 - 1994

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,462
Larghezza ..... m 1,710
Altezza ..... m 1,410

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.010 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1721 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 185 km/h

PREZZO ..... Lire 15.490.000

Clio

Produzione Dal 1990
Carrozzeria Berlina

Il modello con cui all'inizio degli anni Novanta la Renault si presenta nel segmento che aveva visto il successo della R5 è decisamente molto convenzionale. Nondimeno la Clio viene eletta Auto dell'Anno 1991 dal momento che le sue caratteristiche seguono le esigenze del mercato: piccola, compatta ed economica nella gestione. A partire dal 1990 la Renault realizza tre serie della Clio che differiscono tra loro soprattutto per la linea, che si fa sempre più dolce e arrotondata, e per le dimensioni maggiori della terza serie. La gamma delle motorizzazioni spazia dal glorioso 4 cilindri di 1108 cc a un brillante bialbero a 16 valvole di 1,8 litri da 137 Cv per arrivare al 2 litri della Clio Williams e perfino a un 3000-V6 da 226 Cv introdotto in una speciale versione a motore centrale e trazione posteriore.

1

FOCUS
Clio Williams

Sulla scia della vittoria ottenuta nell'edizione 1992 del Campionato Mondiale di Formula 1 in collaborazione con la Williams, la Renault realizza una sportivissima versione della Clio. La Clio Williams (1993), prodotta in soli 2.500 esemplari, monta un 4 cilindri bialbero a 16 valvole di 1998 cc che sviluppa 147 Cv e le permette di raggiungere la velocità di 215 chilometri orari.

1. L'evoluzione 2005 della Renault Clio. Rispetto ai modelli precedenti le dimensioni sono maggiori e il frontale più aggressivo
2. Il posto guida della Clio terza serie

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1990 - 1998
II Serie	1998 - 2005
III Serie	2005 - 2009
Restyling	dal 2009

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,709
Larghezza ..... m 1,625
Altezza ..... m 1,395

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 810 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1108 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 48 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 146 km/h

PREZZO ..... Lire 11.900.000

Laguna

Produzione Dal 1993
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé

1. L'ultima generazione di Renault Laguna
2. Le linee slanciate della Laguna terza serie
3. La seconda generazione dell'ammiraglia francese nella versione station wagon

La Laguna è l'ammiraglia di casa Renault: un'automobile dalle linee morbide, prodotta con carrozzeria berlina cinque porte e station wagon (coupé a partire dalla terza generazione), che viene proposta al pubblico con una ricca dotazione di serie a prezzi inferiori rispetto alla concorrenza. Nel 2000 la Laguna (seconda generazione), realizzata sulla stessa piattaforma della Nissan Primera, è la prima auto disponibile sul mercato europeo ad ottenere le 5 stelle nelle prove di crash EuroNCAP. L'ampia gamma delle motorizzazioni spazia da una serie di propulsori a benzina e turbodiesel di cilindrata compresa tra 1500 e 3000 cc. Questi ultimi adottano sofisticate soluzioni tecniche come contralberi d'equilibratura, iniezione common-rail, turbine a doppia girante e filtro anti-particolato sui motori a gasolio. Le versioni più recenti sono dotate di cambi a 6 marce (manuale o automatico).

1

FOCUS
Le 4 ruote sterzanti

Sulla Laguna Coupé del 2007 e sulla GT, la Renault propone le quattro ruote sterzanti. Il sistema varia l'angolazione delle ruote posteriori rispetto alla direzione di marcia. La sterzatura viene controllata in funzione della velocità: a bassa andatura le ruote posteriori sterzano in senso opposto alle anteriori per facilitare le manovre, ad alta velocità sterzano nella stessa direzione per mantenere la stabilità.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1993 - 2000
II Serie	2001 - 2007
III Serie	dal 2007

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4.515
Larghezza ..... m 1,752
Altezza ..... m 1,433

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.245 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1894 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 93 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 26.700.000

Twingo

Produzione Dal 1993
Carrozzeria Berlina

Incoraggiata dal successo commerciale della Espace e dalla sua conseguente notorietà come produttore di autovetture monovolume, la Renault esplora l'estremo opposto del segmento e al salone di Parigi del 1992 presenta la Twingo. Per questo modello Patrick Le Quément disegna una carrozzeria a tre porte dalla linea morbida e arrotondata, caratterizzata da fari anteriori a "ranocchio" e da una marcata ricerca dell'originalità, al limite dell'eccentricità. Il risultato è una piccola automobile al confine tra la monovolume e l'utilitaria che si presenta come un involucro confortevole, colorato e minimalista. L'essenzialità della dotazione della prima versione è una caratteristica espressamente voluta dai progettisti della Twingo che anche così intendono personalizzare la vettura. Unica è anche la motorizzazione (un 1200 da 54 Cv con distribuzione ad aste e bilancieri) che rappresenta un'evoluzione del propulsore della R4 opportunamente rialesato per aumentarne cilindrata e potenza, ma soprattutto dotato di accensione e iniezione a controllo elettronico. Alla fine degli anni Novanta la potenza di questo propulsore viene portata prima a 60 Cv e poi a 75 Cv con l'adozione delle 4 valvole per cilindro. La seconda serie della Twingo, esposta al salone di Ginevra del 2007, è un'automobile completamente differente: esteticamente meno personale e più seriosa. Dal punto di vista del design i punti di contatto con la prima serie sono quasi inesistenti. La cilindrata del motore scende a 1,1 litri, ma le due versioni a 8 e 16 valvole sviluppano rispettivamente 58 e 75 Cv. La gamma comprende anche un turbo benzina da 100 Cv, un turbodiesel di 1461 cc da 64 Cv e un 1600 da 133 Cv e dal 2008 la sportiva RS con un 1600 da 133 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,443
Larghezza ..... m 1,630
Altezza ..... m 1,423

POSTI 4

PORTE 3

PESO ..... 825 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1239 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 54 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h

PREZZO ..... Lire 13.900.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1993 - 2006
II Serie	dal 2007
RS	dal 2008

2

LA TECNICA

L'ottimo sfruttamento degli spazi all'interno dell'abitacolo parte dalle misure esterne (millimetri 3,433) della prima serie Twingo. Le ruote si trovano agli angoli della scocca. Il gruppo motore-cambio, montato in posizione trasversale davanti all'assale anteriore, contribuisce a "liberare" ulteriore spazio a disposizione degli occupanti.

1. La Renault Twingo, presentata al salone di Parigi nel 1992
2. La plancia della versione RS del 2008
3. La seconda serie della Twingo, modello totalmente rinnovato

FOCUS
La nuova Twingo (2007)

Anche la seconda generazione Twingo tiene in grande considerazione l'abitabilità. I quattro posti sono organizzati su poltroncine singole e quelli posteriori possono scorrere longitudinalmente a favore dello spazio per le gambe dei passeggeri o della capacità del bagagliaio.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,600
Larghezza ..... m 1,654
Altezza ..... m 1,470
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 935 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1149 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 58 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 154 km/h
PREZZO ..... Euro 8.650

Mégane

Produzione Dal 1995
Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet - Coupé cabriolet

Mégane è un'ampia famiglia di vetture Renault di classe media, presentata al salone di Francoforte del 1995. La gamma comprende inizialmente la berlina cinque porte a due volumi, la coupé Coach e la mononovolume compatta Scenic poi proposta come modello a parte (scheda a pag. 186). Negli anni seguenti la gamma arriva ad includere anche la berlina a tre volumi Classic, la cabriolet e la station wagon Break. Nel 1998 l'ente EuroNCAP assegna alla Mégane 4 stelle con una votazione (30 su 34) mai raggiunta prima da una vettura della stessa categoria. La gamma iniziale delle motorizzazioni comprende un 1400, un 1600 e un 2000 a benzina, e un 1900 a gasolio in versione aspirata e turbo. I primi due vengono sostituiti nel 1999 da nuovi propulsori a 4 valvole per cilindro, mentre l'anno seguente debuttano i primi turbodiesel con tecnologia common-rail. La seconda serie si riconosce per l'estetica completamente rinnovata, caratterizzata da una parte posteriore molto personale. La vettura, eletta Auto dell'Anno 2003, riceve 5 stelle nelle prove di crash test EuroNCAP, migliorando i livelli già alti raggiunti in tema di sicurezza. La sempre ampia gamma di versioni comprende la nuova Mégane CC, una coupé cabriolet che prende il posto delle precedenti Coach e cabriolet, e dal 2007 la Mégane Sport dCi con motore 2000 turbodiesel common-rail da 175 Cv. La terza generazione porta con sé un altro radicale cambiamento dell'estetica, sicuramente meno personale, ma più allineata ai canoni stilistici del momento. La nuova Mégane viene inizialmente proposta nella versione berlina cinque porte a due volumi, a cui si affianca poco dopo la coupé. La gamma iniziale delle motorizzazioni comprende propulsori a benzina di 1400, 1600 e 2000 cc a 16 valvole e turbodiesel common-rail di 1500 e 1900 e 2000 cc.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,129
Larghezza ..... m 1,699
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.015 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1390 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

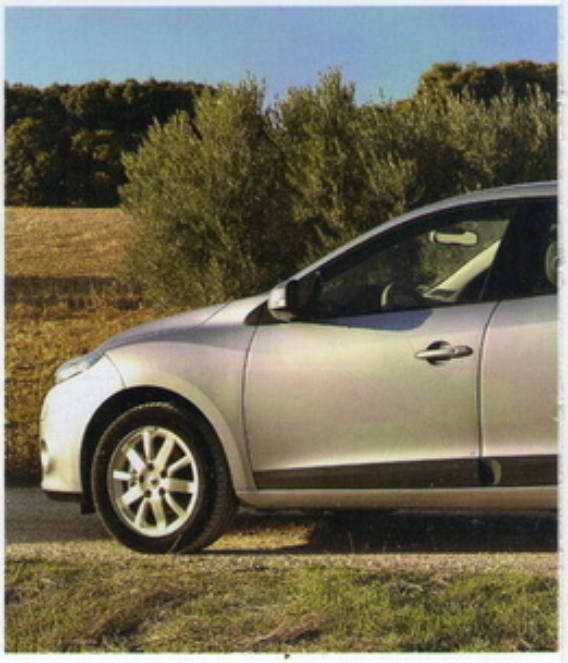
PREZZO ..... Lire 23.700.000

3

1. La Renault Mégane nella versione berlina cinque porte del 1999
2. La seconda generazione della Mégane
3. Gli interni di una Mégane berlina del 2005
4. La terza serie della Mégane, dall'estetica profondamente modificata

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1995 - 2002
II Serie	2002 - 2008
III Serie	dal 2008



1

LA TECNICA

La Mégane CC personalizza il tema delle coupé-cabriolet con un tetto ripiegabile in vetro. L'operazione di trasformazione avviene in 22 secondi, premendo un pulsante posto vicino alla leva del freno a mano, e può essere effettuata solo a vettura ferma e se nel bagagliaio è stato correttamente posizionato il ripiano che delimita la zona destinata al tetto ripiegato.

2

4

FOCUS
La terza generazione

Fra le motorizzazioni della terza generazione Mégane spicca un 1400 turbo benzina realizzato insieme alla Nissan, che, secondo i tecnici della Renault, garantisce coppia e potenza paragonabili a quelli di un 2 litri con consumi ed emissioni di Co2 di 153 grammi per chilometro.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,295
Larghezza ..... m 2,037
Altezza ..... m 1,471
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.205 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1397 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 130 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h
PREZZO ..... Euro 19.620

Scenic

Produzione Dal 1996
Carrozzeria Monovolume

Sulla piattaforma della Mégane la Renault sviluppa la Scenic, una delle vetture più indovinate tra quelle realizzate nella seconda metà degli anni Novanta dalla Casa francese. Premiata con il trofeo Auto dell'Anno per il 1997, si inserisce tra la Twingo e la Espace nella gamma della Régie e inaugura di fatto il sottosegmento delle monovolume compatte. La Renault Scenic nasce come una semplice versione della berlina Mégane, di cui conserva gran parte della meccanica, la lunghezza e la larghezza della carrozzeria, ma non ovviamente l'altezza che è maggiore. Alla luce del successo di pubblico della Scenic questa filosofia viene però progressivamente abbandonata dalla Régie già a partire dalla fine del 1999, quando presenta un'evoluzione della prima serie della Scenic, denominata Phase 2, priva del nome Megane sul portellone e dotata di un frontale specifico. Allo stesso tempo escono dalla gamma i motori a benzina a 2 valvole per cilindro e, in alcuni mercati, i diesel aspirati. A questo punto la gamma delle motorizzazioni comprende tre propulsori a benzina a 4 valvole per cilindro di 1400, 1600 e 2000 e due 1900 turbodiesel, uno a iniezione diretta e uno common-rail. Sempre nel 1999 la gamma si arricchisce della versione RX4 a trazione integrale riconoscibile, fra l'altro, per la maggiore altezza da terra, di 22 centimetri contro i 10 dell'originale. Con la seconda serie, caratterizzata da alcuni ritocchi estetici all'interno e all'esterno della vettura, viene introdotta la versione Grand Scenic con carrozzeria allungata di 24 centimetri e abitacolo a sette posti che si affianca alla già nota Scenic a cinque posti. Per quanto riguarda le motorizzazioni bisogna registrare l'arrivo di un 2000 turbo benzina da 165 Cv e di un 1500 turbodiesel in due versioni da 85 Cv e da 100 Cv. Tutte le nuove Scenic ottengono le cinque stelle ai crash test EuroNCAP. A inizio 2009 la Renault presenta la terza generazione della sua monovolume compatta, caratterizzata da un design completamente rinnovato e da interni che privilegiano, come sempre, una grande versatilità con l'ultima fila di sedili che scompare sotto il pianale. Due sono i motori a benzina: un 1600 da 110 Cv e un 1400 da 130 Cv. Tre, invece, i propulsori diesel: un 1500, un 1900 e un 2000 con potenze rispettivamente di 110, 130 e 150 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,134
Larghezza ..... m 1,719
Altezza ..... m 1,615

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.215 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1390 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Lire 27.700.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1996 - 2003
II Serie	2004 - 2009
III Serie	dal 2009

LA TECNICA

L'introduzione della Grand Scenic permette alla monovolume compatta francese di poter offrire sette posti e interni modulabili a 2, 5, 6 e 7 posti. L'accesso alla terza fila di sedili è garantito dai sedili laterali della seconda fila ribaltabili. Questi sono anche scorrevoli per permettere di aumentare o diminuire lo spazio a seconda delle esigenze.

2

3

4

1. La Scenic, monovolume compatta della Renault, debutta nel 1996
2. La seconda generazione della Scenic
3. La terza serie, sul mercato dal 2009
4. L'abitacolo di una Scenic seconda serie
5. Un particolare del frontale della Scenic model year 2009

5

FOCUS

Scenic TCE (2009)

Con la terza generazione, la Scenic si arricchisce del nuovo motore 4 cilindri tipo H4J turbo benzina di 1,4 litri da 130 Cv, frutto della collaborazione con la giapponese Nissan. La variazione continua della fasatura delle valvole di aspirazione ne ottimizza prestazioni e consumi a tutti i regimi.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,560
Larghezza ..... m 1,845
Altezza ..... m 1,645
POSTI 7
PORTE 5
PESO ..... 1.444 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1397 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 130 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 6 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h
PREZZO ..... Euro 23.150

Spider

Produzione 1996 - 1999
Carrozzeria Spider

La Renault Spider è una sportiva estrema, progettata in funzione di un impiego agonistico e destinata all'uso di pochi appassionati. Il progetto della vettura inizia nei primi anni Novanta e si realizza con il prototipo che la Casa francese espone al salone di Ginevra del 1995. La concept car ottiene un'attenzione immediata per via delle sue originali caratteristiche, tra cui l'assenza di un normale parabrezza (introdotto successivamente). La Spider debutta sul mercato l'anno successivo e viene volutamente prodotta in una serie limitata di soli 2.000 esemplari. È un genere di automobile che la Renault non ha mai sperimentato prima: una vettura leggera e compatta, scoperta a due posti, realizzata su un telaio in alluminio scatolato e dotata di pedaliera regolabile in funzione delle preferenze del guidatore. Il motore, montato in posizione posteriore trasversale in blocco con il cambio, è lo stesso 4 cilindri a 16 valvole di due litri che equipaggia la Clio Williams e la Mégane Coach.

1

1. La Renault Spider, prodotta dal 1996 al 1999 in una serie limitata di soli 2.000 esemplari
2. La coda della sportiva Renault
3. La Spider ha un telaio in alluminio scatolato

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,795
Larghezza ..... m 1,830
Altezza ..... m 1,250

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 930 kg

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

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 212 km/h

PREZZO ..... Lire 65.300.000

FOCUS
Un motore speciale

Per il solo impiego agonistico della Spider, nello speciale campionato monomarca organizzato dalla stessa Renault, viene realizzata una versione profondamente elaborata del motore 2000 che sviluppa 300 Cv. Così equipaggiata la vettura è in grado di raggiungere una velocità di 260 chilometri orari e accelera da 0 a 100 chilometri orari in soli 4,3 secondi invece degli 8,1 fatti registrare con la motorizzazione di serie.

Kangoo

Produzione Dal 1997
Carrozzeria Multispazio

1. La Kangoo, la vettura che introduce il concetto di multispazio nella gamma Renault
2. L'abitacolo della vettura francese
3. La versione 2008 della Kangoo

La Renault Kangoo è una compatta multispazio che fa il suo debutto nel 1997, proponendosi come una vettura in grado di porsi a metà tra il segmento dei veicoli commerciali e quello delle monovolume. Esteticamente la multispazio della Casa francese si presenta con un frontale caratterizzato da due grandi fari con gli indicatori di direzione collocati sul lato inferiore. Ai lati si trovano due sportelli e due porte scorrevoli che consentono un comodo accesso ai sedili posteriori. Assieme all'abilità interna, la principale dote della Kangoo è la capacità del vano di carico: 650 litri con cinque sedili occupati che, grazie al tetto rialzato e al divanetto posteriore ripiegabile, possono diventare 2.600. La gamma iniziale delle motorizzazioni comprende un 1200 e un 1400 a benzina rispettivamente da 58 e da 75 Cv, nonché un 1900 diesel aspirato da 64 Cv. A essi si aggiungono, a partire dal 2000, un turbodiesel a iniezione diretta da 80 Cv, un 1200 benzina a 16 valvole e un 1500 common-rail in due versioni da 65 e 80 Cv. Nel 2003 la Renault Kangoo è oggetto di un leggero restyling nell'ambito del quale vengono modificata la forma dei fari e aumentate di poco le dimensioni esterne. La seconda serie, lanciata all'inizio del 2008, è realizzata sulla piattaforma della Scenic e ha linee più morbide e arrotondate che le conferiscono un aspetto più simile a quello di un'autovettura che di un veicolo commerciale. Nuovo è il motore 1600 a benzina a 16 valvole, disponibile in due versioni da 90 Cv e 105 Cv. Alcune versioni sono disponibili anche con cambio a sei marce.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1997 - 2007
II Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,995
Larghezza ..... m 1,663
Altezza ..... m 1,827

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.020 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1149 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 58 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 140 km/h

PREZZO ..... Lire 20.850.000

Avantime

Produzione 2001 - 2003
Carrozzeria Monovolume

1. La Avantime, vettura originale con cui la Renault tenta di conciliare le linee della monovolume e quelle della coupé
2. La monovolume della Casa francese vista dall'alto
3. Il posto guida dell'Avantime

L'anticonformismo estremo non è sempre una buona cosa. Dopo solo due anni la Renault deve interrompere la produzione della Avantime con la quale cerca invano di conciliare le caratteristiche di una monovolume con quelle del coupé. Il pubblico dimostra di non apprezzare le eccessive ricercatezze stilistiche di questo modello e soprattutto la poca praticità della carrozzeria a tre sole porte, poco consona a una clientela che in un'automobile come questa cerca soprattutto abitabilità e funzionalità. Costruita negli stabilimenti della Matra a Romorantin, ha una struttura d'acciaio abbinata a pannelli in vetroresina come la prima serie dell'Espace. La Avantime è realizzata sulla piattaforma della terza serie dell'Espace di cui condivide la meccanica e il pianale con l'inserimento di alcune sovrastrutture in alluminio. Viene prodotta con tre motorizzazioni già utilizzate su altri modelli della gamma della Renault: un 2000 turbo benzina da 165 Cv, un 2200 turbodiesel common-rail da 150 Cv e un 3000-V6 benzina da 210 Cv di origine Nissan. Lo scarso successo commerciale della Avantime non impedisce alla Renault di riproporne con maggior fortuna alcune soluzioni stilistiche su successivi modelli come Vel Satis, Mégane seconda serie e Scenic.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,642
Larghezza ..... m 1,826
Altezza ..... m 1,627

POSTI 4/5

PORTE 3

PESO ..... 1.741 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2946 cc
Cilindri ..... 6 a V
Potenza ..... 210 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Euro 35.250

Vel Satis

Produzione Dal 2002
Carrozzeria Berlina

La Vel Satis si segnala nel segmento delle automobili di gamma alta per la spiccata personalità del design curato da Patrick Le Quément e per uno stile proprio che riprende alcuni motivi introdotti da Renault con la monovolume Avantime come, ad esempio, la forma del padiglione posteriore. Se tanta originalità lascia perplessi molti potenziali clienti che alla fine preferiscono orientarsi verso vetture più classiche, la maggiore altezza interna (13 centimetri in più rispetto alla media del segmento), l'accuratezza delle finiture (inserti in acero sul cruscotto, sedili rivestiti in pelle e illuminazione con vetri opalescenti e cromo satinato) contribuiscono a creare un'atmosfera interna di buon livello che finisce per convincere una parte della clientela. La gamma delle motorizzazioni comprende un 2000 turbo benzina a 16 valvole che eroga 163 Cv di potenza e un 3500-V6 sempre a benzina da 240-245 Cv. Sono anche disponibili due turbodiesel di 2200 e 3000 cc di potenze comprese tra 115 e 177 Cv. Nel 2006, in occasione di un leggero restyling della vettura, il primo di questi propulsori viene sostituito con un 2 litri disponibile in due versioni rispettivamente da 150 e 175 Cv e con un nuovo 2200 da 140 Cv. Nella stessa occasione anche il 3000 dCi viene riproposto in un'edizione aggiornata e potenziata a 180 Cv. Per quanto riguarda la sicurezza, la Renault Vel Satis ottiene cinque stelle nei test EuroNCAP.

1

1. La Vel Satis, la raffinata berlina Renault
2. Il design della Vel Satis è curato da Patrick Le Quément
3. Gli interni della Vel Satis sono rifiniti con inserti in acero

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,860
Larghezza ..... m 1,860
Altezza ..... m 1,577

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.640 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1998 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 163 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h

PREZZO ..... Euro 32.900

Modus

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Monovolume

1. La Modus, piccola monovolume della Casa francese
2. La seconda serie della Modus
3. Il cruscotto della monovolume francese

La Modus è una piccola monovolume, realizzata sulla stessa piattaforma della terza generazione di Renault Clio e Nissan Micra e Note. All'inizio degli anni Duemila si inserisce in un segmento di mercato in rapida espansione, qualificandosi come la prima vettura della categoria a ottenere le cinque stelle nelle prove di crash EuroNCAP. La gamma iniziale delle motorizzazioni comprende tre 16 valvole a benzina di 1200, 1400 e 1600 cc rispettivamente da 75, 98 e 113 Cv, nonché un 1500 turbodiesel common-rail in due versioni da 65 e da 82 Cv. Nel 2007 la Modus è oggetto di un leggero restyling estetico che interessa soprattutto la forma dei gruppi ottici anteriori e posteriori. Nella stessa occasione la vettura riceve un nuovo 1500 turbodiesel da 106 Cv e un inedito 1200 turbo benzina da 101 Cv con funzione "overpower" che consente di aumentarne ulteriormente, per un breve periodo, la potenza. Al Motor Show di Bologna dello stesso anno viene inoltre presentata in anteprima mondiale la versione Grand Modus con passo e carrozzeria allungati (rispettivamente di 9 e di 21 centimetri) per offrire una maggiore abitabilità e flessibilità interna. Esternamente la Grand Modus si distingue dalla Modus per il terzo finestrino laterale inserito tra la battuta della porta posteriore e l'ultimo montante del tetto.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2004 - 2006
II Serie	dal 2007
Grand Modus	dal 2007

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,792
Larghezza ..... m 1,695
Altezza ..... m 1,589

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.120 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1149 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 163 km/h

PREZZO ..... Euro 12.800

Koleos

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Suv

Renault debutta nel segmento dei Suv sfruttando la collaborazione tecnica della Nissan. Nasce così Koleos, un compatto Suv a cinque porte, realizzato sulla base della monovolume Grand Scenic, che utilizza la trazione integrale All Mode 4x4-i della Casa giapponese. I motori sono un 2000 turbodiesel common-rail da 175 Cv (o da 150 Cv con trazione anteriore e integrale) e un 2500 a 16 valvole alimentato a benzina o a benzina/Gpl da 170 Cv (con il Gpl è solo a trazione anteriore). Il veicolo è dotato di un sistema di gestione automatica del motore e dei freni che, alla velocità di 7 chilometri orari, consente di affrontare discese impegnative senza alcun intervento da parte del guidatore. Di serie anche un navigatore satellitare pensato per un uso fuoristradistico con funzione bussola, inclinometro e altimetro.

1

2

1. La Renault Koleos, il primo Suv della Casa transalpina
2. Al posteriore spiccano gli originali gruppi ottici che sconfinano sul portellone
3. L'abitacolo della Koleos è spazioso ed accogliente

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4.520
Larghezza ..... m 1.860
Altezza ..... m 1,700

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.655 kg

MOTORE
Alimentazione ..... gasolio
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 175 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 189 km/h

PREZZO ..... Euro 30.600

Reo

Lansing
Stati Uniti
1897 - 2004

Le vicende della Reo, storica Casa automobilistica statunitense attiva dal 1897 al 2004, si intrecciano con quelle della Oldsmobile, che fa parte per la quasi interezza della sua esistenza del gruppo General Motors. La Casa americana nasce il 21 agosto 1897 a Lansing nel Michigan da Ransom Eli Olds (REO), Frank Clark e altri soci, con il nome di Olds Motor Vehicle Company, e assume il titolo di più antica Casa automobilistica statunitense e di terza al mondo dopo la tedesca Daimler-Motoren-Gesellschaft e la francese Peugeot.

La Casa di Lansing dispone all'epoca di un capitale iniziale di 50mila dollari e sotto la direzione generale di R.E. Olds, nei primi anni di vita l'azienda costruisce tricicli e quadricicli elettrici e, contemporaneamente, cerca di sviluppare il prototipo che Olds e Clark realizzano nel 1895. Nel 1899, con l'intervento di E.W. Russel, H. Russel e S.L. Smith, nasce una nuova società, con un capitale di 350mila dollari. L'azienda si trasferisce a Detroit e in quell'anno inizia la progettazione della vettura leggera ed economica che Olds intende produrre e, dopo venti mesi di lavoro, arriva finalmente il prototipo. Nel 1901 un incendio distrugge completamente lo stabilimento della Oldsmobile; si salva solo il prototipo in scala 1:1 che serve per riprodurre tutti i disegni tecnici andati distrutti. La Casa americana resta indipendente fino al 1908, anno in cui passa alla General Motors. La Oldsmobile, che all'interno del gruppo General Motors si piazza a metà strada tra il marchio Pontiac e Buick, è anche quella utilizzata per presentare in anteprima alcune innovazioni sul mercato automobilistico, almeno quello statunitense, come il tettuccio rigido asportabile, il motore turbocompresso e la trazione anteriore (con la Toronado). La popolarità della Oldsmobile sul mercato interno cresce fino agli anni Ottanta, momento in cui inizia il lento declino che porta la Casa madre a deciderne la chiusura nell'aprile 2004 con l'uscita dalla catena di montaggio dell'ultimo veicolo modello Alero.

1. Una delle prime vetture della Reo, con motore da 8 Cv
2. La polizia del Michigan utilizza vetture Reo, giudicate particolarmente affidabili

Restelli

Milano
Italia
1909 - 1923

La Restelli è una piccola azienda automobilistica che nasce in Italia nel 1909 ad opera di Enrico Restelli e Felice Buzio. La Casa di Milano inizialmente si dedica alla costruzione di biciclette e motori d'aviazione, ma prima dello scoppio della Prima Guerra mondiale realizza anche un'utilitaria rimasta allo stadio di prototipo. Si tratta della 10 HP, con motore a 4 cilindri monoblocco di 1724 cc e cambio a 4 marce. Nel 1920 inizia l'attività automobilistica, che dura sino al 1923. La vettura più interessante che la Casa di Milano produce è una automobile sportiva, in allestimento da competizione, con motore di 1500 cc con valvole in testa che vince la Susa-Moncenisio, che tra il 1920 e il 1937 diviene una delle gare più blasonate dell'epoca. Nonostante la breve attività, la Casa italiana riesce in soli tre anni a diventare popolare anche all'estero e a vendere in Inghilterra alcuni brevetti della prestigiosa sportiva 1500.

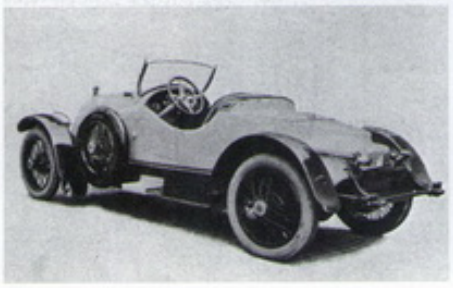
Un prototipo della Restelli tipo R 12/15 HP del 1920-1921

Revere

Logansport
Stati Uniti
1917 - 1926

La Revere è una Casa automobilistica americana, che rimane in attività per dieci anni, dal 1917 al 1926, con continue riorganizzazioni aziendali dovute alla mancanza di capitali. L'azienda di Logansport realizza circa un centinaio di vetture tra le più originali e raffinate di quel periodo. I fondatori dell'azienda sono tre piloti americani, Gil Anderson, Tom Rooney e Adolph Monsen che presentano il primo modello nel 1918 dopo due anni di sperimentazione. L'auto si colloca immediatamente nel segmento delle vetture di lusso ma a causa del prezzo troppo elevato, 4.250 dollari, la diffusione è scarsa. Un anno dopo la presentazione del primo modello, la Revere affronta una delle prime crisi finanziarie e, nonostante ciò, nel 1920 presenta tre nuove automobili, più grandi, più potenti e costose della precedente, con motore 6.0 Duesenberg. Nel 1923 l'azienda cambia ragione sociale in ReVere Motor Co. e grazie ad una riorganizzazione riesce a mantenere inalterato il livello di qualità e ridurre i costi di produzione, ma nel '26 è costretta a chiudere.

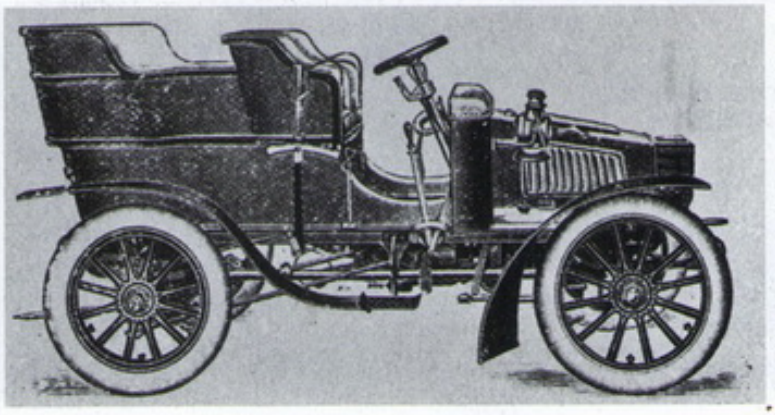
Il modello C della Revere del 1920, una roadster con motore da 5,9 litri



Rex

Birmingham
Inghilterra
1901 - 1933

Le automobili con il marchio Rex nascono in Inghilterra nel 1901, negli stabilimenti della Birmingham Motor Manufacturing Co.
I primi veicoli sono auto convenzionali, con motore monocilindrico da 900 cc, cambio a due rapporti e trasmissione ad albero cardanico. Nel 1902 la Casa inglese cambia ragione sociale in Rex Motor Manufacturing Co., dopo la fusione con la Allard Co., e trasferisce gli stabilimenti produttivi di quest'ultima a Coventry. Da quel momento l'azienda inglese amplia la gamma dei modelli messi in commercio, che comprende tre monocilindriche con cambio a tre rapporti, una bicilindrica 12 HP con cambio a quattro marce e una 16 HP a 4 cilindri da 2,4 litri.
Dal 1905 l'azienda s'interessa di motociclette, base essenziale dei veicoli a tre ruote, infatti nello stesso anno entra in produzione la Roxette, un triciclo con motore monocilindrico raffreddato ad acqua, cambio a due rapporti e freni su tutte le ruote. Queste vetture a tre ruote rimangono in produzione per circa quattro anni con aumenti progressivi di cilindrata fino al 1909, anno in cui la Rex presenta le Aster, vetture convenzionali con motore a quattro cilindri.
Come tutte le aziende motociclistiche anche la Rex tenta la via del cyclecar, ma con scarso successo, infatti non riesce neanche ad avviare la produzione regolare di un prototipo che monta un motore bicilindrico a V raffreddato ad acqua. Ma a distanza di due anni, non si danno per vinti, e alla Rex annunciano il modelli Dorman, con motore quattro cilindri da 1,1 litri, disponibile sia in versione sportiva che a furgoncino.
Negli anni Venti la Casa inglese si occupa esclusivamente di motociclette e per rafforzare la presenza nel segmento di mercato, la Rex nel 1922 si fonde con l'Acme, azienda operante anch'essa in campo motociclistico. La Rex scompare definitivamente nel 1933.



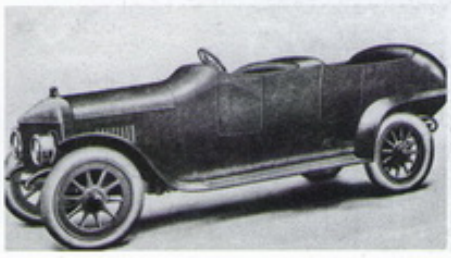
La 10 HP in allestimento doppio phaeton, prodotta nel 1903 dalla Rex

Rex Simplex

Ronneburg
Germania
1900 - 1920

Rex Simplex è una marchio automobilistico della Richard & Hering che nasce in Germania nel 1900. Sebbene l'azienda tedesca non sia tra quelle più importanti del periodo, nei pochi anni di vita realizza cinque vetture e tutte con un discreto successo commerciale, prima di essere assorbita dalla Elite agli inizi degli anni Venti. Nel 1903 la Richard & Hering inizia a produrre una vetturetta che assomiglia alla contemporanea De Dion Buton e, attraverso un accordo con la Casa francese, le Rex Simplex adottano, per i primi anni, sia vari componenti meccanici sia propulsori della stessa De Dion con trasmissione ad albero cardanico. Solamente dal 1908 in poi l'azienda di Ronneburg smette di usare componentistica e motorizzazioni francesi per passare a una fornitura totalmente tedesca e utilizzare i motori Fafnir, sia a due che a quattro cilindri, con trasmissione a catena. Il modello più riuscito con marchio Rex Simplex è la vettura tipo C che monta un propulsore da 4,5 litri da 30 Cv. Quest'ultimo si afferma molto bene sul mercato e rimane in produzione fino allo scoppio del primo conflitto mondiale.

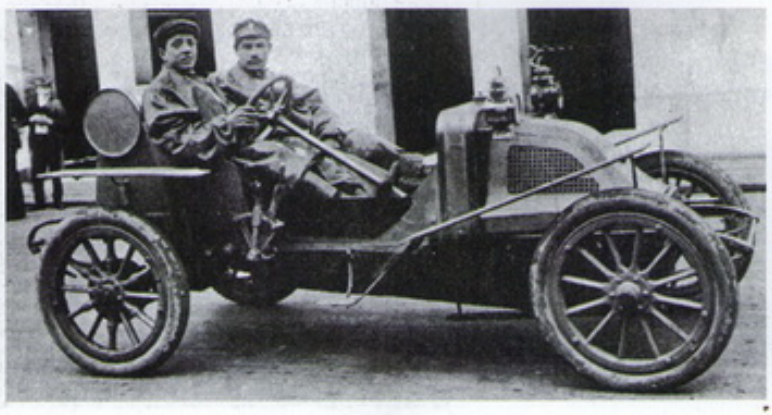
Una Rex Simplex 17/38 PS del 1914, con carrozzeria sporting tourer



Reyrol

Neuilly
Francia
1901 - 1930

La Reyrol è un'antica azienda automobilistica nata in Francia, a Neully, nel 1901. Questa Casa francese produce prevalentemente autovetture di piccola taglia. Tali macchine sono apprezzate soprattutto per i costi contenuti, poiché la produzione della Reyrol è legata a concetti di massima economia e semplicità costruttiva. Le prime Reyrol, denominate Passe-Partout, hanno una struttura abbastanza elementare e un motore De Dion da 5 Cv, che risulta adatto alla mole dell'automobile. Il piccolo veicolo trova numerosi estimatori in patria e all'azienda di Neuilly decidono di lanciare la vettura anche in altri mercati europei, infatti il progetto viene replicato su licenza di produzione in Inghilterra nello Yorkshire ma con scarso successo. Nonostante l'esperienza Oltremanica si riveli fallimentare, in Francia, al contrario le vendite della Reyrol proseguono con un ritmo discreto.
L'azienda francese nel primo decennio del Novecento si cimenta nelle competizioni e partecipa alle gare della categoria Voiturettes. Durante la Prima guerra mondiale la produzione si arresta quasi completamente per poi riprendere fino al 1930, ed è proprio in questo periodo di crisi economica che Reyrol riesce a rimanere in vita e continuare a produrre auto apprezzate soprattutto per l'economicità d'esercizio.
Solo nel 1926 si tenta di seguire la strada della produzione sportiva e viene presentato un modello di nuova concezione. Si tratta di una 1500 cc a valvole in testa, con motore Chapuis Dornier, che monta freni anche sulle ruote anteriori. Sempre nello stesso anno, la Reyrol presenta un nuovo modello chiamato, riprendendo il nome dal passato, Passe-Partout: è un'utilitaria con motore di 1100 cc che non riesce ad andare in produzione a causa della crisi economica e della conseguente chiusura dell'azienda.



Un esemplare Reyrol durante la corsa Coupe des Voiturettes del 1907

Rhéda

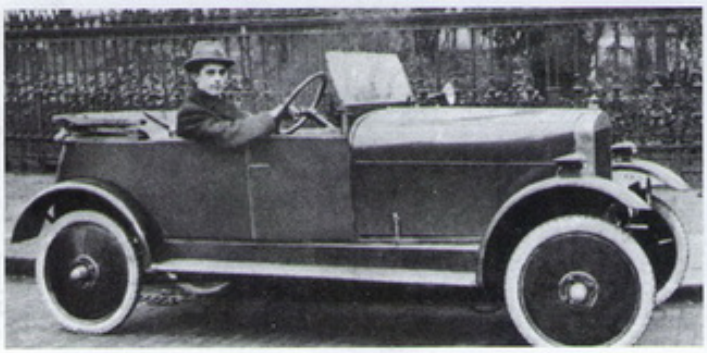
Parigi
Francia
1898 - 1899

La Rhéda è una piccola azienda parigina che alla fine dell'Ottocento allestisce le prime carrozze con motori a uno o due cilindri. È proprio in questo periodo che si modifica il concetto di mobilità. Non è un caso che i primi modelli di vetture siano in realtà calessi o carrozze adattate ad auto motorizzate dove al posto dei cavalli c'è ora un motore a scoppio. La Rhéda riesce a convertire queste carrozze e a montare motori monocilindrici e bicilindrici in posizione orizzontale. Normalmente il motore trova alloggiamento nella parte posteriore del veicolo sotto i sedili. La piccola Casa francese in soli due anni realizza un notevole numero di vetture a tre e a quattro ruote con motori principalmente di derivazione francese come i De Dion Buton. La Rhéda sopravvive tuttavia solo due anni prima di essere assorbita da aziende più grandi che in quel periodo riescono ad avviare una produzione di tipo industriale e dispongono di operai specializzati e di carrozzieri esperti.

Rhode

Birmingham
Inghilterra
1921 - 1928

La Rhode Motor Co. è un'azienda automobilistica inglese, che nasce a Birmingham nel 1921 ad opera di F.W. Mead e T.W. Deakin. I due soci hanno esperienza nel campo delle costruzioni motoristiche, poiché hanno realizzato dal 1913 al 1916 motociclette con sidecar sotto la denominazione Medea. Tanto le motociclette quanto i cyclecar hanno un buon successo e si creano una buona reputazione. Nel dopoguerra, dunque, i due costituiscono la Rhode. A differenza di molte altre vetture leggere inglesi di quel periodo, che adottano motori e altre parti meccaniche provenienti da grandi Case, la prima Rhode è interamente prodotta in casa. La 9,5 HP monta un motore a 4 cilindri di 1087 cc, che consente alla vettura di superare gli 80 chilometri orari. Malgrado le ottime prestazioni e una buona solidità complessiva, questo primo modello Rhode non incontra il successo sperato, probabilmente a causa di un'estetica che taluni definiscono troppo spartana. Nel 1924 la Rhode lancia un nuovo modello a 4 posti, che si affianca alla 9,5 HP, munito di differenziale e di freni sulle 4 ruote nonché di cambio a 4 rapporti e denominato 10,8 HP. La velocità massima risulta praticamente invariata, 80 chilometri orari. Nel corso del 1925, cessa la produzione della vecchia 9,5 HP. Nel 1926, la 10,8 HP viene modificata e assume la denominazione di 11/30 (11 sono i cavalli fiscali, 30 quelli massimi effettivi). La 11/30 è dotata di un motore profondamente modificato, a valvole in testa più silenzioso e potente: la velocità massima della vettura sale a 100 chilometri orari. Nel 1928 vede la luce l'ultimo prodotto Rhode, la Hawk, una grossa berlina, con carrozzeria in parte rivestita di tessuto che si distingue per una minore caratterizzazione sportiva. Questa auto monta lo stesso motore della consorella 11/30 HP, modificato nella distribuzione. Nel 1928 gli affari non vanno come dovrebbero e la Rhode è costretta a dichiarare il fallimento. Gli impianti vengono acquistati dalla McKenzie and Denley e la produzione, sempre sotto la denominazione di Rhode riprende nel 1929 con il modello Hawk, detto anche 11/50 HP, che adotta un motore Meadows da 1,5 litri. La produzione della Hawk 11/50 HP si arresta definitivamente nel 1935.



Una Rhode 9,5 Hp del 1922, vettura dalle ottime prestazioni che non riscuote successo perché giudicata troppo spartana

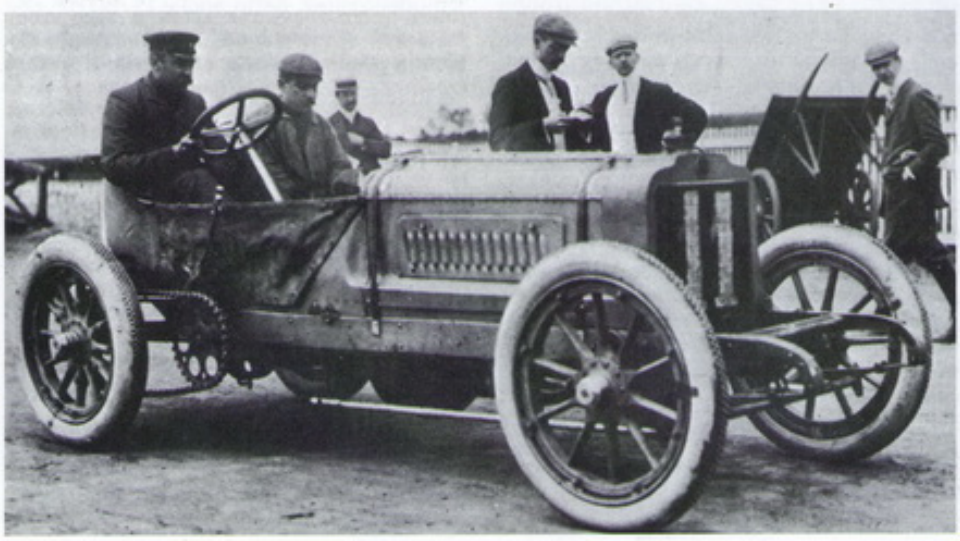
Richard-Brasier

Ivry-Port
Francia
1903 - 1930

1

1. Una vettura costruita nel 1901 da Georges Richard, prima di associarsi a Henri Brasier
2. Una RB al circuito delle Ardenne

Richard-Brasier è un marchio automobilistico francese, di vetture costruite dalla Société des Anciens Etablissements Georges Richard dal 1903 al 1905. L'azienda nasce dalla collaborazione tra Henri Brasier e George Richard che insieme riescono a vincere per ben due volte la Coppa Gordon Bennett, il più conteso e ambito trofeo dell'epoca. Già nel 1896 i fratelli Richard, presentano la loro prima vetturetta, costituita da un essenziale telaio tubolare ed equipaggiata con un motore Benz da 708 cc. La vetturetta ottiene un gran successo. I due fratelli si dedicano principalmente alle corse e ottengono numerose vittorie sia in Francia che all'estero. Nel 1903 la produzione di vetture comincia a orientarsi maggiormente verso i segmenti alti e ad avvalersi di carrozzerie prestigiose, come Labourdette e Kellner. È di questo periodo anche l'inizio della collaborazione di Richard in società con Henri Brasier, e nasce la Richard-Brasier. L'attività sportiva, che dura tre anni consecutivi, è costellata di successi. Ma in un tragico incidente durante una gara Georges Richard rimane ferito e resta invalido a vita. Durante la sua convalescenza ospedaliera, Henri Brasier acquisisce sempre più autonomia, fino al punto di diventare unico vertice dell'azienda, sciogliere la collaborazione con i fratelli Richard e cambiare ragione sociale in Brasier. La nascita della Brasier coincide con l'inizio della parabola discendente della storia della fabbrica. La produzione cala, pur non mettendo in seria crisi l'azienda. Ma è l'attività sportiva a zoppicare fortemente. Già nel 1906, una Brasier da 105 Cv si piazza al quarto posto alla Gordon Bennett, lontano dai trionfi di pochi anni prima. Terminato il primo conflitto mondiale, la Casa francese tenta di rialzarsi, tornando alle competizioni, con risultati mediocri e a fine anni Venti l'azienda viene messa in liquidazione.



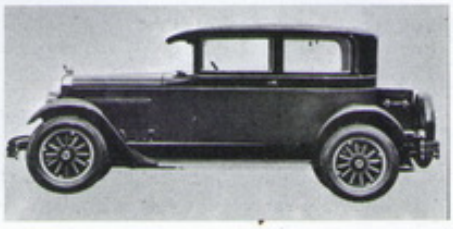
2

Rickenbacker

Detroit
Stati Uniti
1922 - 1927

La Rickenbacker è un'azienda americana che nasce nel 1922 a Detroit ad opera dell'asso dell'aviazione Eddie Rickenbacker. La fama del pilota, almeno nel primo periodo, porta ad aumentare la popolarità della nuova Casa automobilistica, che adotta come marchio della prima vettura lo stesso emblema che Eddie Rickenbacker ha sul suo aereo da combattimento: un cilindro a stelle e strisce circondato da un anello. La produzione della prima vettura inizia nel 1922: una sei cilindri dal motore potente ed elastico, contraddistinta da una linea piacevole in perfetto stile europeo e con finiture di lusso. Il primo anno di attività della Casa di Detroit è positivo, la sei cilindri fa registrare un buon numero di vendite, sia grazie al prestigio del marchio che al prezzo, particolarmente competitivo rispetto all'alta qualità del veicolo. Il modello negli anni viene migliorato e nel 1926 compare la miglior vettura di tutta la serie Rickenbacker: la Super sport sedan, un'elegante torpedo con paraurti in mogano, che tuttavia non impedirà la chiusura definitiva dell'azienda nel 1927.

Una Rickenbacker del 1927 con motore da 4,4 litri, uno degli ultimi esemplari prodotti



Riley

Coventry
Inghilterra
1898 - 1969

Una Elf, la Mini a tre volumi della Riley

Come per molti altri marchi automobilistici dell'epoca, anche per la Riley gli inizi sono caratterizzati dalla produzione di cicli e motocicli. L'azienda viene fondata da William Riley Junior ma è suo figlio Percy, grande appassionato di automobili tanto da realizzarne una di nascosto dal padre, a dare l'avvio, nel 1903, alla produzione motoristica con la Riley Engine Company. Nel 1906 la nuova compagnia sposta la propria sede in uno stabilimento più grande e l'anno dopo la Riley abbandona la produzione di motociclette. Quattro figli di William, Percy, Victor, Stanley e Allan, decidono di fondare la Riley Motor Manufacturing Company nel 1912 per costruire auto e la prima vettura, la 17/30, esordisce così nel 1913 al London Motor Show. Nel 1916 Stanley Riley fonda la Nero Engine Company per la costruzione di un nuovo motore 4 cilindri da 10 Cv, poi con lo scoppio della Prima guerra mondiale la produzione della Casa viene orientata sui motori per gli aerei. Al termine delle ostilità l'assetto della compagnia vede Percy responsabile dei motori e la realizzazione di propulsori a quattro, sei e otto cilindri, mentre Allan è a capo del reparto carrozzerie. Nello stesso periodo Harry Rush disegna il nuovo stemma con sfondo blu della Riley. Negli anni Trenta la produzione del marchio cresce vertiginosamente con una vasta offerta di propulsori e carrozzerie: le berline Kestrel, Falcon, Adelphi, Mentone, Merlin, Monaco, Stelvio e Deauville; i coupé Ascot, Lincock e Gamecock; le tourer Lynx e Alpine; le sportive Imp, MPH e Sprite, fino alle limousine Edinburgh e Winchester. Una produzione così vasta risulta però dispersiva e dispendiosa, inoltre alcuni contrasti sull'indirizzo da seguire tra i fratelli Riley - Victor vede il futuro nelle grandi e lussuose automobili (e dà vita alla Autavia), Percy in quelle più piccole ed economiche - portano l'azienda in gravi difficoltà finanziarie e nel 1938 per la Riley è bancarotta. La società viene acquistata da Lord Nuffield (al secolo William Morris) intenzionato a preservare il patrimonio che il marchio ha acquisito e cambia la denominazione in Riley Successor (con il tempo torna solo Riley). La nuova proprietà adotta una profonda razionalizzazione della gamma con la decurtazione di svariati modelli, scompaiono i propulsori a sei e otto cilindri e viene dato risalto a due nuovi modelli, una tourer e una berlina, la 12 Hp con il 1500 cc e la 16 Hp di 2500 cc, e inizia la condivisione con le componenti delle altre vetture del gruppo Nuffield per l'ottimizzazione delle risorse. Dopo la Seconda guerra mondiale la produzione riprende velocemente e nel 1945 escono i primi modelli del nuovo corso, la RMA con motore 1.5 e la RMB con propulsore 2.5. La fortunata serie si amplia con berline, coupé e sportive come la RMB, RMC (originale tre posti anteriori), RMD, RME fino alla RMF del 1952. Nello stesso anno Nuffield e Austin uniscono le loro forze nella British Motor Corporation e il marchio Riley viene posizionato tra la gamma Austin e quella Morris. Nel 1953 viene lanciata la Pathfinder, generosa berlina che riprende la tradizione Riley, seguono la One-Point-Five (1957), la Two-Point-Six (1958), 4/Sixty-Eight (1959) e la Elf (1961), ovvero la Mini targata Riley. L'ultimo modello della Casa è la Kestrel, dopodiché il marchio, nel 1969, cessa di esistere. I diritti sono attualmente detenuti dal gruppo Bmw.

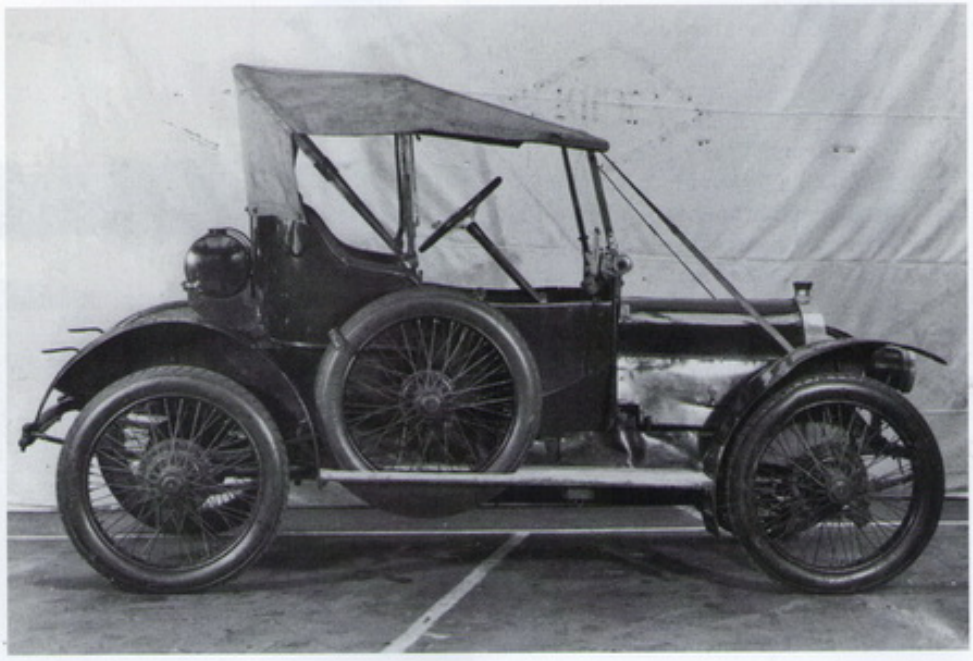
(M. R.)

10 HP

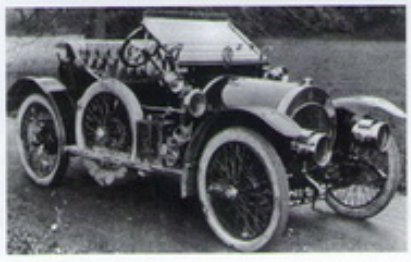
Produzione 1909 - 1914
Carrozzeria Torpedo

1. Una Riley 10 HP a due posti del 1909
2. La 10 HP in versione sportiva
3. Il serbatoio è sistemato esternamente dietro i sedili

Nel 1909 viene presentata la 10 HP. Si tratta dell'erede della prima auto prodotta dalla Riley nel 1905: la 9 HP. Rispetto alla sua antenata, il nuovo modello presenta alcune novità, la più importante delle quali è rappresentata dal motore montato anteriormente invece che in posizione centrale e le ruote amovibili, frutto di un brevetto Riley del 1907 che sarà poi acquisito da oltre 183 Case costruttrici. La vettura è commercializzata anche con il solo telaio motorizzato al prezzo di 188 sterline. Questo modello rappresenta una svolta nella politica industriale della Riley che, a partire dal 1912, si dedicherà quasi esclusivamente alla costruzione di autovetture. Nel 1910 viene prodotta una versione della 10 HP leggermente più corta e più leggera, solo a due posti, denominata semi-racer e destinata alla clientela più sportiva.



1



FOCUS
La nuova versione

La nuova versione della 10 HP, con motore 4 cilindri da 1096 cc e cambio a 4 marce, è sviluppata nel 1914 per essere presentata all'Olimpia Show di quell'anno che però è cancellato per lo scoppio della guerra. Nel 1914 vengono costruiti solo tre prototipi e, secondo altre fonti, diversi altri esemplari durante la guerra. Tuttavia la vettura non verrà mai commercializzata.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
10 HP	1909 - 1914
10 HP semi-racer	1910

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,190
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 585 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1388 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 15 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 62 km/h

PREZZO ..... Sterline 200

Nine

Produzione 1926 - 1938
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

La Nine è la Riley più diffusa del periodo che precede la Seconda guerra mondiale. Viene presentata nell'estate del 1926 in due versioni, entrambe con un 4 cilindri di 1087 cc: la Tourer, una berlina a 4 posti, e la Monaco. Nel 1929 arriva la Biarritz, una berlina ancora più lussuosa con migliorie al sistema frenante. Seguono numerose altre versioni sia berlina 4 posti (San Remo, Kestrel, Falcon, Lynks) che coupé o cabrio 2 posti (Gamecock, Lincock, Ascot). Nel 1935 rimangono in listino solo modelli a 4 posti: Monaco, Kestrel (una berlina con carrozzeria aerodinamica) e Lynks. Nel 1936 vengono apportate modifiche al telaio e al sistema frenante e restano in listino solo la Kestrel e la nuova berlina Merlin con carrozzeria aerodinamica. L'ultima versione della Nine è la Victor, commercializzata solo nel 1938 con un nuovo motore di 1496 cc.

1

1. Una Riley Nine Ascot del 1933
2. La variante berlina quattro posti Kestrel del 1936

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Tourer	1926 - 1931
Monaco	1926 - 1937
Biarritz	1929 - 1935
Ascot	1933 - 1935
Merlin	1936 - 1937
Victor	1938

FOCUS
La Brooklands e le altre

Sono numerose le versioni sportive della Nine come la Ultra (1931), la Plus Ultra (1932), la March Special (1933-1935) e la Imp (1933-1939). La più famosa è la Brooklands, presentata nel 1927 con il motore 1100 da 50 Cv per una velocità massima di 158 chilometri orari. Una vettura veloce e affidabile che si distingue nel raid coast to coast in Australia e nella Singapore-Londra *(in foto la March Special del 1933).*

SCHEDA TECNICA - MONACO

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,658
Larghezza ..... m 1,448
Altezza ..... m 1,575

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1087 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 97 km/h

PREZZO ..... Sterline 285

Pathfinder

Produzione 1953 - 1957
Carrozzeria Berlina

Presentata al salone di Londra nell'ottobre del 1953, la Pathfinder sostituisce le serie RMB/RMF. Indicata con la sigla RMH in sede di progetto nel 1952, viene chiamata Pathfinder appena prima del lancio ed è la vettura di maggior prestigio della gamma Riley. Considerata l'ultima vera Riley, questa spaziosa berlina è in grado di accogliere confortevolmente fino a sei persone. È anche l'ultima Riley a utilizzare il motore 4 cilindri di 2,5 litri progettato 1926 e adesso in grado di erogare 110 Cv grazie al doppio albero a camme e all'alimentazione con due carburatori doppio corpo. A partire dal 1956 viene reso disponibile in opzione un cambio automatico a 3 marce. La produzione cessa nel 1957 ed è sostituita dalla Riley 2.6 che ha la stessa carrozzeria della Wolseley 6/90 e lo stesso motore Bmc Serie C 6 cilindri di 2,6 litri.

1

2

3

1. Una Riley Pathfinder del 1953
2. La Pathfinder sul circuito di prova di Montlhery
3. Un'esposizione del 1955 con la Pathfinder in primo piano

FOCUS
La gemella Wolseley

Presentata assieme alla Pathfinder nel 1953, la Wolseley 6/90 ha una carrozzeria che le assomiglia molto perché anch'essa è disegnata da Gerald Palmer per conto della Nuffield Organisation, di cui la Riley fa parte prima della fusione con l'Austin per entrare nel gruppo Bmc. La berlina, utilizzata anche dalla polizia, monta un propulsore da 2,6 litri e raggiunge i 154 orari.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,684
Larghezza ..... m 1,702
Altezza ..... m 1,524

POSTI 4/6

PORTE 4

PESO ..... 2.443 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1489 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 110 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.240

Four

Produzione 1959 - 1968
Carrozzeria Berlina

Presentata nell'aprile del 1959, la 4/68 è l'ultima delle cinque berline Serie-B disegnate da Farina e prodotte dalla Bmc nel biennio 1959-59. Si tratta in pratica di una copia della MG Magnette Mk III con la quale condivide lo stesso motore da 64 Cv e dalla quale si distingue per il differente stile della griglia e per il marchio Riley apposto sul cofano. La produzione dura solo due anni e nel 1961 viene sostituita dalla 4/72, semplicemente una versione più lussuosa dell'Austin A40 Cambridge. Anche in questo caso il frontale è diverso e le finiture sono di migliore qualità mentre la potenza del motore sale a 68 Cv per una velocità massima di 136 chilometri orari. La produzione cessa nel 1968 quando il marchio Riley viene soppresso in seguito alla trasformazione della Bmc in British Leyland.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
4/68	1959 - 1961
4/72	1961 - 1968

1. Una Riley Four del 1967
2. L'ampia griglia anteriore si sviluppa in altezza fino al cofano
3. I gruppi ottici posteriori assecondano l'andamento verticale della carrozzeria

FOCUS
La perdita di identità

Paragonata alle prime Riley, la Four è completamente differente e le manca quella personalità caratteristica del marchio. È il risultato di un processo di perdita di identità già iniziato quando la Riley entra a far parte della Nuffield Organisation e completato con l'acquisizione del marchio da parte della BMC che lo utilizza solo per indicare le versioni rifinite della sua gamma.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,534
Larghezza ..... m 1,613
Altezza ..... m 1,518

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.092 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1489 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 64 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.030

Rinspeed

Zurigo, Svizzera 1979

Questo piccolo costruttore svizzero sviluppa un'attività a metà strada fra l'artigianato e la ricerca, coltivando non solo le proprie conoscenze tecniche, ma anche uno stretto rapporto con molte aziende specializzate nei settori dei materiali, dei combustibili e della meccanica avanzata. Il risultato di questa strategia è la creazione di una struttura capace di operare in vari settori e particolarmente aperta alla ricerca che viene regolarmente sviluppata attraverso la realizzazione di prototipi e di piccole serie di vetture con caratteristiche non convenzionali. La storia della Rinspeed inizia con l'apertura del Rinspeed Garage, a opera di Frank Rinderknecht nel 1977 a Kusnacht, alla periferia di Zurigo, una piccola struttura nella quale il giovane imprenditore svizzero apre l'attività di importazione e di montaggio di tetti apribili di produzione americana; in parallelo l'officina si occupa anche della trasformazione di vetture destinate a portatori di handicap. Entrambe le attività sviluppano la capacità e la voglia di "pasticciare" le automobili secondo una tendenza abbastanza diffusa a livello locale, dove il mercato degli appassionati (molti dei quali molto facoltosi) è particolarmente vivace.

Il segno del successo dell'iniziativa si manifesta appena due anni dopo quando al salone di Ginevra, in uno stand ancora sotto il nome di Rinspeed Garage, viene esposta una Golf GTI elaborata dal tecnico svizzero; le modifiche non sono sostanziali, a parte l'adozione di un turbocompressore al motore a iniezione, ma la realizzazione si fa notare per lo scrupolo tutto svizzero in ogni particolare e per il look del frontale caratterizzato da una innovazione all'epoca sorprendente: l'inserimento nella griglia frontale di proiettori rettangolari, appena realizzati e non ancora presenti in alcuna vettura di produzione.

L'interesse del pubblico e dei media decreta il successo dell'impresa e giustifica ampiamente l'investimento per la presenza al salone (che infatti la Rinspeed da allora onora regolarmente con la proposta di un nuovo prototipo) con la conseguenza che nello stesso 1979 Rinderknecht fonda la Rinspeed Inc. che sancisce l'inizio di un'attività imprenditoriale più vasta e articolata. Il 1981 è un anno chiave per la giovane impresa e inizia con lo sviluppo di un'altra elaborazione della Golf ma questa volta molto più profonda; la Rinspeed Aliporta deve infatti il nome alle portiere ad ala di gabbiano che rendono la vettura assolutamente spettacolare e attirano ulteriormente l'attenzione sul marchio svizzero. Segue il trasferimento della sede da Kusnacht al centro di Zurigo e nel 1982 l'acquisizione della rappresentanza esclusiva per la svizzera del marchio AMG a conferma della raggiunta efficienza della struttura e della riconosciuta qualità dell'officina.

LE PORSCHE MODIFICATE

A questo punto l'attività della Rinspeed assume una nuova fisionomia che vede affiancate la parte commerciale, dedita alla vendita delle auto rappresentate e alla produzione di piccole serie di veicoli trasformati, e la parte creativa, impegnata nello sviluppo di prototipi, di soluzioni tecniche innovative e nei contatti con le grandi aziende per eventuali sperimentazioni. Tali attività si sviluppano negli anni successivi con l'ampliamento della sede di Zurigo che viene arricchita con un ampio showroom, e la realizzazione di alcune Porsche profondamente modificate: prima la 939 Targa, nel 1983, e quindi la R69 Turbo che viene presentata con il marchio Rinspeed per evitare eventuali contestazioni da parte della Porsche di fronte a una carrozzeria completamente ridisegnata e oltretutto apertamente ispirata alla Ferrari Testarossa.

La Rinspeed iSpeed, presentata al salone di Ginevra 2009

Alla fine degli anni Ottanta la Rinspeed accentua notorietà e presenza sul mercato delle supercar realizzate o elaborate su misura, sempre però con l'accortezza di mantenere buoni rapporti con le aziende alle quali fornisce anche assistenza e consulenza. Si arriva quindi agli anni Novanta con una nuova sede a Zumikon, sempre nell'area di Zurigo, nella quale convergono le attività di elaborazione e di rappresentanza dei più prestigiosi marchi del settore elaborazioni, come AMG, AC Schnitzer e l'americana A'Avantgarde. La costante presenza al salone di Ginevra rimane la vetrina più rappresentativa dell'attività della Rinspeed nella quale si alternano innovazioni tecniche, come l'utilizzo per la prima volta di proiettori

polielissoidali su una Porsche, a proposte artistiche come la Nissan SpeedArt con la carrozzeria dipinta a mano dall'artista Rolf Knie con 420 (è la potenza del motore) cavallini da circo. Su questo particolare versante la Rinspeed crea la RinspeedArt, una ulteriore sezione dedicata alla realizzazione e alla commercializzazione di quadri e oggetti di arredamento. Un'altra attività collaterale, sempre legata al salone di Ginevra, è l'allestimento di aree specifiche "interattive" per la prova di veicoli speciali Adventure Drive o in collaborazione con altre aziende.

La prima proposta di un modello autonomo da produrre su ordinazione in piccola serie viene presentata, a Ginevra, nel 1995: è la roadster SC-R cui fa seguito una serie di altri studi, sempre in alternanza fra trasformazioni di veicoli esistenti (come la Bedouin, sportiva su base Porsche Cayenne) e progetti originali, come la Presto del 2002, una citycar cabriolet allungabile per trasformarsi da due a quattro posti. Un versante particolarmente caro al fondatore è quello della nautica e giustifica la realizzazione di veicoli adatti a muoversi sull'acqua, o addirittura sotto; rientrano in questa categoria la Splash del 2004, che naviga come un aliscafo e che nel 2006 compie addirittura la traversata della manica, e la sQuba del 2008 realizzata sulla struttura della Lotus Elise e in grado di muoversi in immersione fino a 10 metri di profondità. Questo progetto è ben rappresentativo della filosofia Rinspeed e della capacità di coinvolgere aziende di ogni settore, dalla società di ingegneria Esoro ai produttori di materiali e componenti, compresi lubrificanti e carburanti a basso impatto ambientale. L'interesse per l'ambiente diviene un elemento ricorrente nelle realizzazioni Rinspeed del terzo millennio, sempre con un forte spirito creativo nelle soluzioni e nei materiali; nel 2008 la proposta è infatti una vettura elettrica estremamente sofisticata con un corpo vettura capace di modificarsi trasformandosi rapidamente da monoposto superaerodinamica a sportiva capace di ospitare fino a tre passeggeri.

Daniele P. M. Pellegrini

IL PERSONAGGIO

Frank M. Rinderknecht

La grande passione, la mentalità da orologiaio svizzero e un fiuto particolare per gli affari sono i pilastri sui quali si fonda la carriera di *Frank M. Rinderknecht* (nella foto), il fondatore della Rinspeed. Nato a Zurigo il 24 novembre del 1955 frequenta fin da giovane un ambiente dove il culto per l'automobile speciale è consolidato e vissuto come espressione del lusso individuale e dell'evoluzione tecnica. Dopo il liceo a Zurigo, si trasferisce negli Stati Uniti dove trascorre due anni (il 1975 e il 1976) in California ed entra in contatto con diversi elaboratori locali. Tornato a Zurigo nel 1976 si iscrive all'ETH (il Politecnico di Zurigo) e l'anno dopo affianca agli studi una piccola attività di importazione di quei tetti apribili che scopre a Los Angeles e che in Europa sono ancora una rarità; inizia così una prima attività di imprenditore che porta poi alla creazione della Rinspeed AG. Le buone disponibilità economiche gli consentono di presentarsi in pubblico al salone di Ginevra. La sua lungimiranza e la fedeltà al suo modo personale di gestire l'attività si dimostrano anche quando, dopo aver creato una piccola e apprezzata struttura specializzata nella elaborazione dei modelli Porsche, la cede a un gruppo multinazionale (Mansory) per continuare in piena libertà e con un piccolo gruppo di collaboratori il lavoro di ideazione e di sperimentazione dei concept più avanzati.

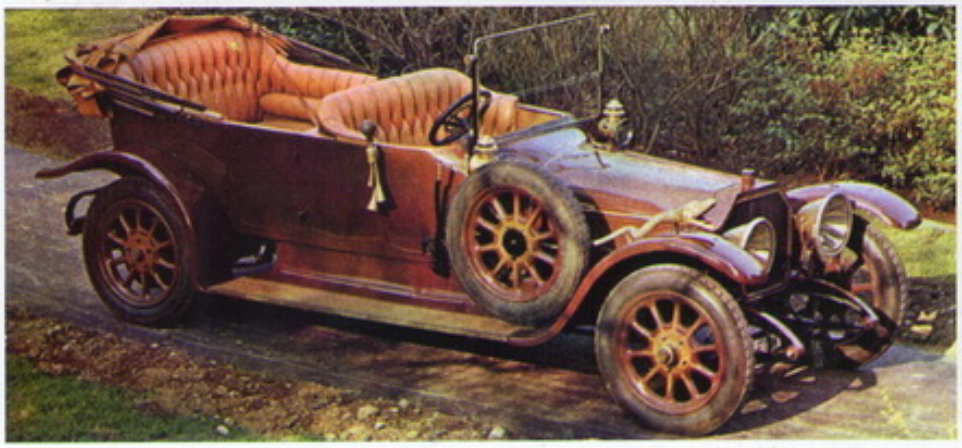
Rochet-Schneider

Lione
Francia
1892 - 1932

1

La Rochet-Schneider viene fondata da Edouard Rochet e Théophile Schneider. La prima vettura, del 1895, è in pratica una replica delle contemporanee Benz. Da lì alla fine dell'anno altri due prototipi vedono la luce, mostrando sempre una certa somiglianza sia con le Benz che con le Peugeot. Poco dopo, la Casa francese comincia a darsi all'attività sportiva per far conoscere le qualità delle vetture: l'attività agonistica dà buoni risultati e queste vetture cominciano a essere notate dal pubblico per la loro affidabilità e robustezza. Altre due caratteristiche delle automobili dell'azienda lionese sono la loro semplicità costruttiva e la loro silenziosità, aspetti che riescono a catturare una buona fetta di clientela. Nel 1904, però, la Rochet-Schneider viene venduta inaspettatamente a una società londinese, la quale finisce per gestire malamente l'azienda e nel 1907 Théophile Schneider riesce a riacquistarla, dando vita a un nuovo piano industriale. La Rochet-Schneider si rimette in moto e orienta maggiormente la progettazione e la produzione verso vetture di gran prestigio: in listino compaiono modelli da 20, 30, 40 e 50 Cv, tutti di fascia alta, di lusso o addirittura di gran lusso. L'azienda non riesce ad avere più il successo dei primi anni e nonostante il nuovo piano industriale che porta a un cambiamento di rotta verso modelli "nobili", l'azienda non ripiana le gravi perdite finanziarie e viene messa nuovamente in vendita. Durante il periodo della Grande Guerra la produzione viene riconvertita in mezzi a uso militare e al termine del conflitto, la Rochet-Schneider lentamente riavvia la produzione di auto, presenta tre nuovi modelli che però non hanno successo, perché troppo costosi. L'azienda di Lione non riesce a risollevarsi e nel 1932 chiude definitivamente i battenti.

1. Una vis-à-vis Rochet-Schneider del 1895 con motore monocilindrico
2. Una torpedo di lusso Rochet-Schneider del 1913



2

Roewe

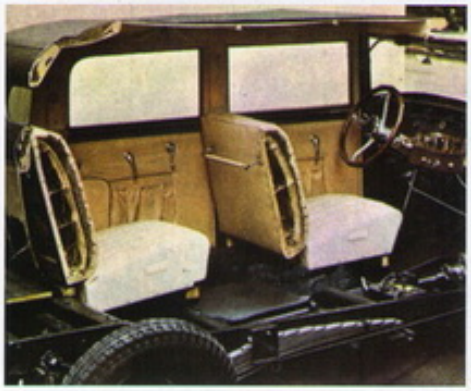
Cina
2006

Roewe è un marchio della Shanghai Automotive Industry Corporation, immesso sul mercato nel 2006 dopo che la Casa automobilistica cinese rileva il marchio Morris Garages (MG) nel 2005 e acquisisce i diritti di produzione dei modelli Rover, e delle relative versioni marchiate MG, dopo il fallimento del consorzio Phoenix, che aveva rilevato i marchi Bmw. La Roewe attualmente produce due autovetture derivate dalla piattaforma della vecchia Rover 75: le Roewe 750 e le Roewe 550, due berline tre volumi di classe media, la 550 e la 750. La Roewe 750 è sostanzialmente una Rover 75 con passo allungato e viene offerta con due motorizzazioni a benzina, un 2,5 litri V6 e un 1,8 turbo, entrambi di derivazione Rover. La 550 invece è una nuova vettura lanciata nel 2007 e basata sul pianale della Rover 75. Sviluppata con il supporto di ingegneri Rover e MG, la 550 presenta nuove soluzioni in termini di gruppo ottico, climatizzazione, navigazione e sistemi audio.
www.roewe.com.cn

Una Roewe 750i, realizzata sulla base della Rover 75

Röhr

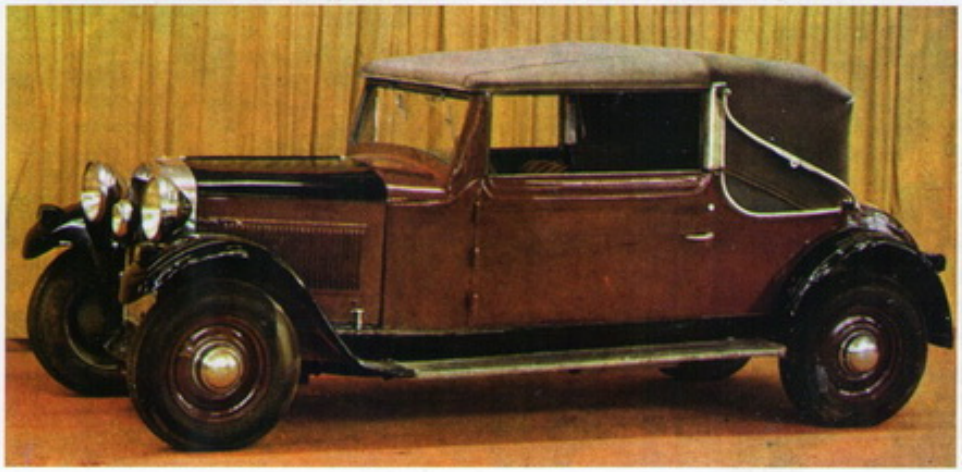
Darmstadt
Germania
1928 - 1935



Röhr è un marchio automobilistico tedesco che nasce a Darmstadt nel 1928. Le Röhr sono le prime auto di serie a montare le sospensioni indipendenti sulle ruote posteriori. Hans Gustav Röhr è un progettista che lavora presso la Priamus di Colonia e che alla fine del primo conflitto mondiale lascia l'azienda tedesca per mettersi in proprio. Inizia a perfezionare i prototipi sviluppati alla Priamus, anche grazie all'aiuto dell'ingegnere Dauben. Nel 1927 inizia la produzione delle prime vetture con il marchio Röhr, grazie al supporto finanziario di un gruppo d'investitori che permettono di acquisire dei vecchi stabilimenti dismessi. La vera novità che introduce Gustav Röhr nelle vetture prodotte in serie è il telaio formato da longheroni scatolati e da traverse saldate a un pianale in lamiera. In questo modo si ottiene una piattaforma meglio resistente alla torsione. Inoltre tutte le Röhr sono dotate di freni Perrot-Bendix su tutte e quattro le ruote. Alla fine degli anni Trenta, in piena crisi finanziaria, la Casa tedesca cambia ragione sociale: Gustav Röhr abbandona, gli stabilimenti passano a una società svizzera che assume la denominazione di Neue Röhr Werke AG.

Con la nuova gestione viene incaricato Ferdinand Porsche di conferire maggiore potenza alle vetture progettate in passato dalla Röhr e dar loro un'eleganza che ancora non possiedono. Infatti la nuova Röhr, la F, in grado di raggiungere una velocità di 125 chilometri orari, è considerata un'auto di rappresentanza per la sua eleganza e per la qualità dei materiali. Nel 1934 il professor Porsche rielabora un altro vecchio modello della precedente gestione, la FK, denominata Olympier. Questo modello molto costoso viene prodotto in pochi esemplari, poiché nel 1935 la Neue Röhr sospende l'attività a causa di una grave crisi finanziaria.

1. La sezione di una Röhr quattro porte del 1934
2. La Röhr cabriolet del 1929 con motore 8 cilindri monoblocco di 2250 cc



Rolland-Pilain

Tours
Francia
1906 - 1931

La Rolland-Pilain è una Casa francese, nata nel 1906 ma che riesce a farsi conoscere solo dopo il primo conflitto mondiale. È del 1910 il primo tentativo di uscire dal mercato regionale prendendo la strada della sperimentazione, con i motori con distribuzione a fodero e il sistema di frenatura integrale. Soluzioni applicate su un modello del 1911, che monta un motore sei cilindri. Spettacolare è la vettura realizzata nel 1912, per il Gran premio di Francia, una grossa auto da corsa con motore a quattro cilindri biblocco a valvole in testa di 13800 cc. Solo una delle due Rolland-Pilain finisce la gara e si classifica all'ottavo posto, mentre l'altra si ritira. Nel periodo postbellico l'azienda prova ad allestire un'altra vettura da competizione per la categoria due litri: l'auto monta un propulsore otto cilindri di 1968 cc con doppio albero a camme in testa. Nel 1923 si aggiudica il Gran premio di San Sebastian. Alla fine degli anni Trenta la Rolland-Pilain entra in crisi, nel 1931 termina la produzione automobilistica e l'azienda produce componenti meccaniche per altri quattro anni.

La Rolland-Pilain da corsa con motore 4 cilindri di 2200 cc

Rolls Royce

Manchester, Inghilterra 1906

La Drophead Coupé, riedizione in chiave moderna di un mito Rolls Royce

Mosca, 11 luglio 1922, Cremlino. La riunione dei Commissari del Popolo affronta gli strascichi provocati dalla gravissima carestia, causa del fallimento iniziale della Nep, la Nuova Politica Economica lanciata da Lenin. Le discussioni tra i dirigenti bolscevichi in nome della *Volodja narodna* (la volontà del popolo) sono interminabili ed accanite. L'inflazione è alle stelle, una banconota da 30mila rubli vale un copeco del 1913. La Gosbank, la Banca di Stato, vieta di usare il tasso di sconto per regolare credito, emissione, commercio estero e movimento di oro e valuta.

LA ROLLS DI LENIN

Tuttavia, mentre la stanchezza provocata dall'intenso confronto dialettico assale i commissari, uno di loro approfitta del calo di tensione per sollecitare i colleghi: «Compagni! È imperativo ordinare una nuova automobile, la più affidabile che ci sia, per il nostro compagno presidente Vladimir Ilic Lenin, affinché possa essere a sua completa disposizione e garantirgli assoluta mobilità». Detto e fatto. Con solerzia, efficienza e decisione rivoluzionaria un gruppo di fedeli funzionari del partito viene spedito in Gran Bretagna. Scopo della missione: tornare nella neonata Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche con una Rolls Royce 40/50 Silver Ghost di austero color nero. Una scelta oculata e prestigiosa quella dei Commissari del Popolo: se non altro, perché la Rolls si è già conquistata una formidabile reputazione tra gli adepti dell'arte meccanica a quattro ruote. Ormai la chiamano "l'auto dei re", per la raffinatezza, la sofisticata tecnica e l'altissima qualità. Ma anche per il non indifferente prezzo, che i leader del proletariato mondiale pagano senza batter ciglio, alla faccia delle immense difficoltà economiche e finanziarie in cui sta versando l'Urss.

Su quella splendida ed esclusiva Silver Ghost, assieme alla moglie Nadezhda Krupskaja, Lenin visita per l'ultima volta Mosca il 19 ottobre del 1923. L'anno dopo, il fondatore dell'Urss si spegne, consumato dalla malattia. La Rolls gli sopravvive. Sino al 1935, quando rischia di finire tra i rottami. Qualcuno, però, la sottrae al demolitore e riesce a portarsela via. L'esilio dura sino al 1939, quando le autorità a caccia di cimeli leninisti la rintracciano in Crimea. Dalla remota Kerch, al villaggio Gorkij dove Vladimir Ilich era morto e dove c'è la sua casa museo, il trasferimento della Rolls si trasforma in un viaggio trionfale.

Passano altri vent'anni. La Rolls ha bisogno di un bel lifting. Il restauro è accurato, perfetto. Diventa la beniamina delle scolaresche in visita al villaggio Gorkij. Sono anni di illusioni, trionfi e delusioni: l'Urss manda Gagarin nello spazio, il disgelo di Krusciov è solo una breve stagione poi segue la lunga stagnazione di Breznev, infine si afferma la perestroika di Gorbaciov; l'Urss si dissolve, nasce la Federazione Russa, Eltsin ne è il primo presidente, dopo tocca a Putin e a Medvedev. La fascinosa Rolls di Lenin supera indenne transizioni e crisi, irrompe nella Russia degli oligarchi e dell'economia di mercato: nel marzo del 2007 è la regina conclamata della mostra moscovita *Cent'anni di garage imperiale* dedicata alle auto di regime, dallo zar ai nostri tempi. La storia russa vista dal parabrezza comincia da lei e finisce con lei.

Rolls Royce

Francoforte sul Meno, salone dell'automobile, 13 settembre del 2009. In una Germania che sta cercando di assorbire la crisi economica più devastante dopo quella tragica del 1929, la stella della rassegna appena inaugurata è una bellissima Rolls dalle prestazioni straordinarie perché monta il motore più potente che mai abbia avuto, un 12 cilindri biturbo di 6600 cc che sviluppa qualcosa come 570 Cv, il tutto governato da una elettronica avanzatissima. Il nuovo modello si chiama Ghost: il nome è un esplicito richiamo alla tradizione della mitica fabbrica britannica assorbita dal gruppo Bmw nel 2003.

ELEGIA DEL LUSSO

Ma l'evento nell'evento è un altro. Per la prima volta, infatti, i costruttori sottolineano che si tratta di una "berlina d'accesso" alla aristocratica quanto rarefatta gamma della Casa: costa cioè poco, rispetto alle sorelle maggiori, meno della metà. Poco, si fa per dire: pur sempre 220mila euro. Ciò che ai puristi fa storcere il naso è l'accenno (plebeo) del prezzo. C'è un detto, reso immortale dalla leggenda che ammanta la Rolls. Esso recita: "Se chiedi il prezzo di una Rolls, vuol dire che non te la puoi permettere". Nel bene e nel male, rappresenta l'archetipo di un certo snobismo l'elegia del lusso che ha trasformato la storia industriale della Rolls Royce in un capitolo di storia del costume, valorizzandone la straordinaria eccellenza. E consolidandone il mito di auto perfetta: il valore simbolico della Rolls. Che non è maturato nel tempo. Perché frutto di una scelta strategica ed ideologica dei suoi fondatori.

Manchester, 15 marzo del 1906. Due personaggi assai diversi per nascita e per indole, l'aristocratico Charles Stewart Rolls, terzo figlio del primo barone Llangattock, e il *self made man* Henry Royce, ultimo dei cinque figli di un modesto mugnaio, si recano dal notaio per dare un senso societario al loro sodalizio che dura ormai da quasi due anni. Sono intimamente convinti di stipulare un contratto che avrebbe segnato la storia dell'automobile, allora ai suoi albori. La loro non è presunzione di imprenditori pionieri e quindi avventurosi. Si sentono precursori di un mondo nuovo. Sono fermamente convinti, certi della loro iniziativa industriale. La società Rolls Royce Motors Limited, di cui vogliono registrare e notificare la nascita, avrebbe coniugato creatività ed innovazione, miscelando sapientemente il perfezionismo del migliore artigianato con la tecnica produttiva d'avanguardia. Tradizione e sperimentazione. Rolls e Royce sanno di lanciare una sfida che avrebbe costituito qualcosa di unico, irripetibile, e di grande significato per l'evoluzione dell'industria e del mercato automobilistico ancora in fasce ma dalle evidentissime potenzialità. Vogliono consolidare la loro fama di imprenditori lungimiranti e di professionisti geniali; sperano in un rapido successo, con questo loro orgoglioso "mettersi sul mercato" puntando sulla qualità, l'esclusività e la raffinatezza. La leggenda Rolls Royce comincia il giorno stesso della stipula, come la prima pagina di un romanzo di quelli che raccontano saghe senza fine. Il successo legato ad un'idea: il meglio esiste, e l'uomo può rea-

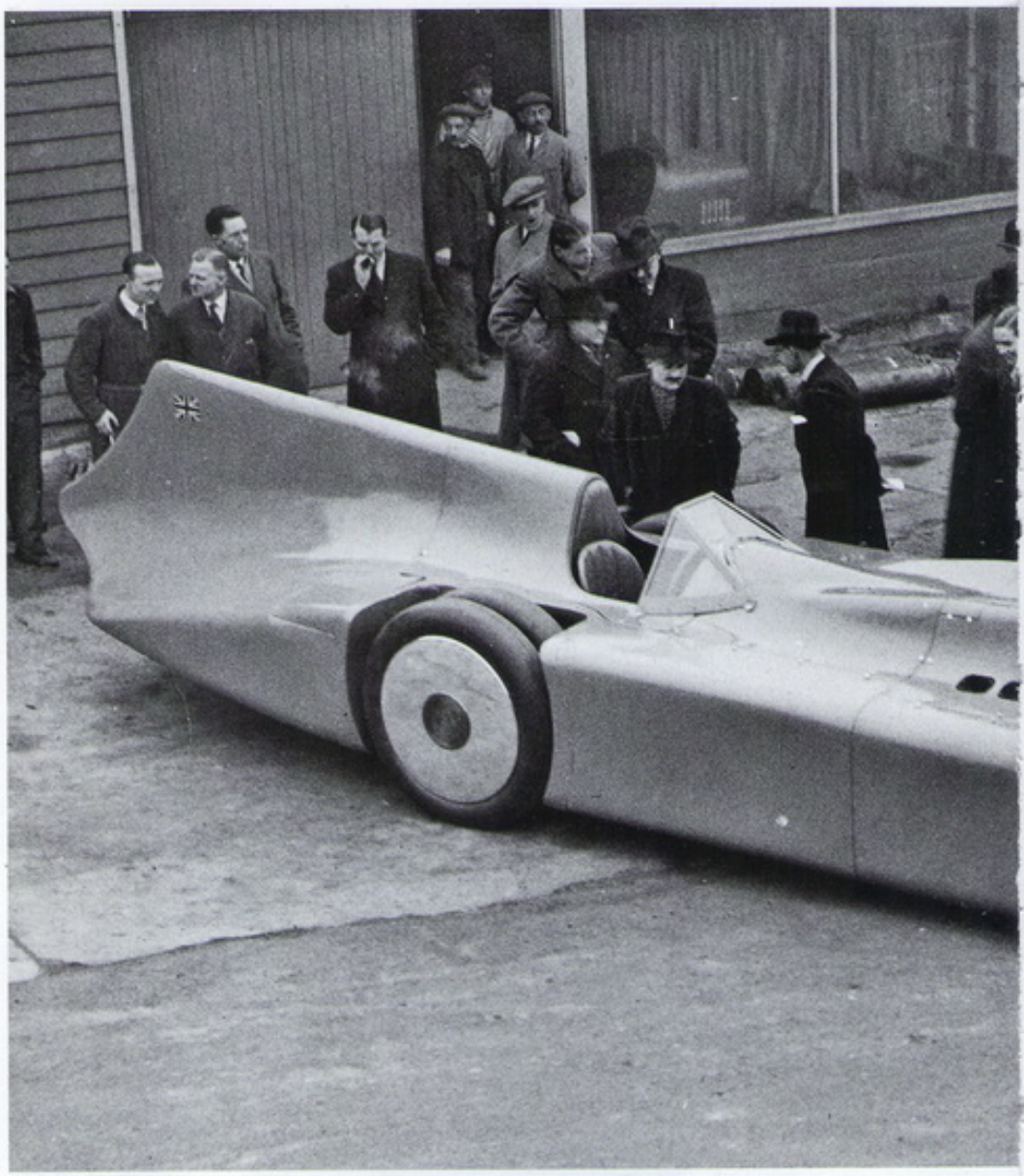
Il leggendario colonnello Thomas Edward Lawrence, Lawrence d'Arabia, al volante di una Rolls Royce Silver Ghost nel 1916

La curiosità
L'orgoglio di essere Rolls

Per capire come è fatta una Rolls bisogna capire come sono coloro che la fanno. Nel 2006 il nuovo consiglio di amministrazione della Rolls Royce lancia una campagna motivazionale per aumentare produttività ed entusiasmo dei dipendenti. Tutto ruota attorno alla parola d'ordine: "Pride". Orgoglio. Al posto della "i" il numero 1. Cioè. Siamo i migliori. Ma anche "un unico team perché ciascuno contribuisce al raggiungimento degli obiettivi comuni". P, come passione, impegno ed energia. Dovete essere, è l'invito, "ambasciatori" dei valori, della "visione" e della missione. È il credo che porta alla realizzazione delle "macchine più raffinate per il brand più prestigioso al quale tutti aspirano". Sotto la lettera R, troviamo poi la parola cult dell'attuale era automobilistica: "responsabilità". Inteso a tutto campo. A cominciare dall'ambiente, per arrivare alla sicurezza e alla salute. Anche perché tutto ciò contribuisce a migliorare l'immagine aziendale. Segue l'intendenza. Ossia la "D". Di dinamismo. Che porta al pensiero creativo. All'automotivazione. Al gusto per la sfida. E alla capacità di saper prendere la decisione giusta al momento giusto. Infine, ecco la E che esprime l'essenzialità della Rolls. Cioè l'eccellenza. Il cui concetto si allarga alla distinzione, al progresso, alla superiorità, alla capacità di superare aspettative, al miglioramento da perseguire.

lizzarlo. Il concetto che sia sempre la domanda ad agire e non l'offerta a prevalere: così si sarebbe alimentato il mito del marchio più prestigioso del mondo, lungo un percorso di successi e qualche delusione all'insegna di un'altra rendita, quella del british mood, di un mix incarnato dall'innovazione nel solco della tradizione, una liturgia perpetuata lungo tutto il Novecento. Ecco a voi la macchina ideale e ideata per i re e i capi di Stato, ecco la vettura che consacra le star e il *celebrity system*, ecco l'impalpabile quintessenza a quattro ruote del lusso e dell'eccezione, capace di durare nel tempo: il 60 per cento delle Rolls prodotte dal primo giorno ad oggi continua a circolare, e il cliente non viene mai abbandonato, in un gioco di specchi incrociati, tra anonimato e segreto, sottomessi ad un'altra fondamentale regola, che chi possiede una Rolls non l'ostenta verso gli altri, ma verso se stesso. Quel giorno delle idi di marzo del 1906, la Gran Bretagna è all'apogeo della sua potenza, aveva appena firmato l'Intesa Cordiale con la Francia, la seconda rivoluzione industriale le permette di dominare il mondo grazie alla supremazia militare corroborata da quella tecnologica, finanziaria e marittima; ma soprattutto la società britannica è pervasa da un fervore e da una fiducia quasi messianici nel progresso: rappresentato dalla rapidissima evoluzione dell'automobile. Nel 1895, la rivista ameri-

Rolls Royce



1. La vettura da record Blue Bird del 1935, che monta il V12 aeronautico Rolls Royce
2. Charles Stewart Rolls, fondatore della Casa inglese
3. Henry Royce, l'altro fondatore della Rolls Royce

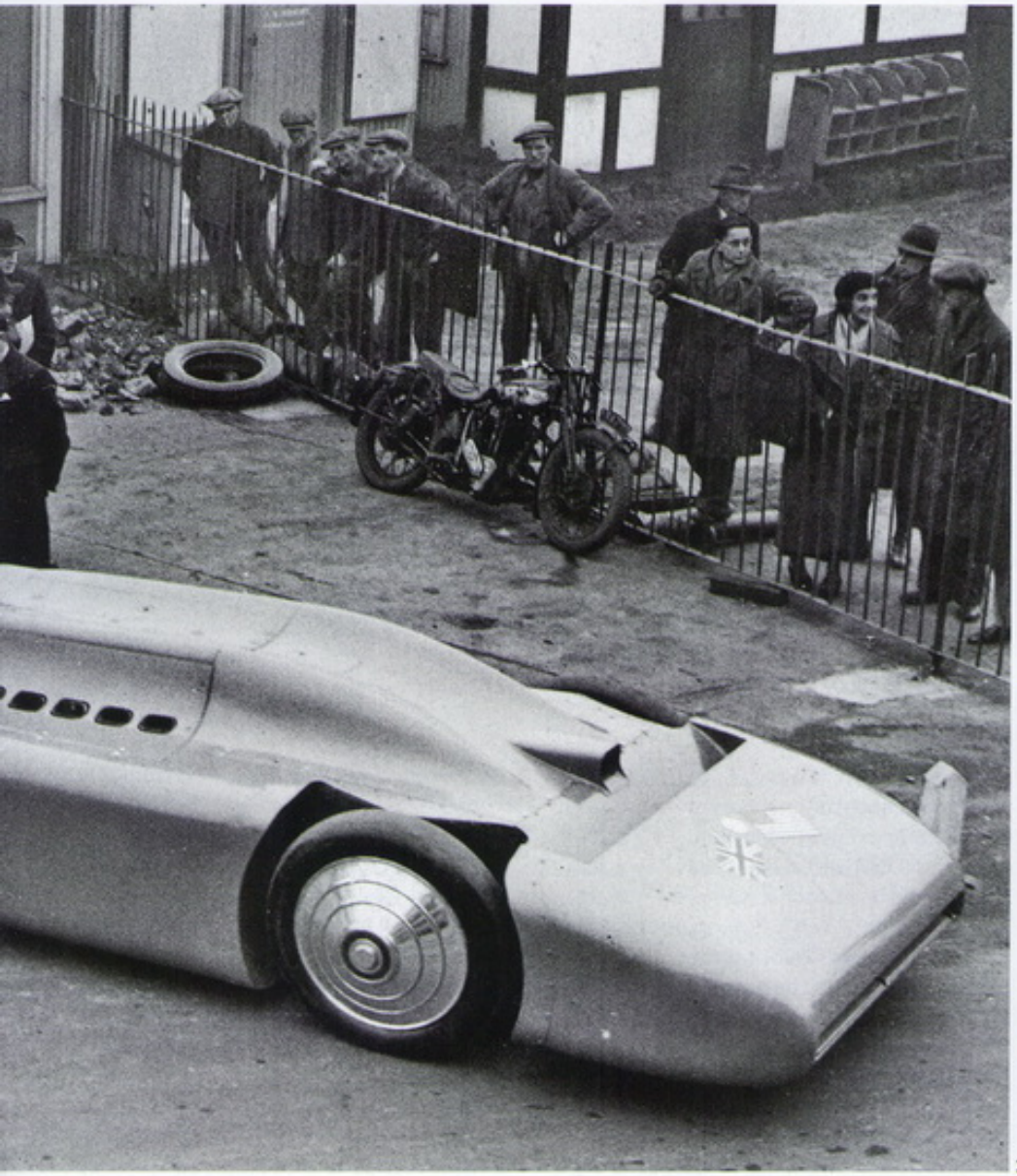
cana *Horseless Age*, (l'Era senza cavallo) profetizza sul suo primo numero: "Un'industria gigante lotta per venire al mondo. Tutti i segni indicano che il veicolo a motore è il seguito necessario dei metodi di locomozione già stabiliti ed approvati. Il pubblico ci crede". L'auto è già il "solo sogno che ci trasporta". Sempre più velocemente: il 18 dicembre del 1898 il pilota Chasseloup-Laubat sorpassa i 63 chilometri l'ora. L'anno dopo è Jenatzy a battere il record, raggiungendo i 105 con la Jamais Contente. Nel 1903, a Dublino, proprio il baronetto Charles Stewart Rolls stabilisce il record mondiale con 93 miglia (149,668 chilometri all'ora), guidando una Mors da 70 Cv.

LA CREATURA DI ROYCE

Ma la velocità non basta. Occorre dimostrare che le auto non solo sono velocissime ma robuste e resistenti: troppe scene in quegli anni pionieri, dimostrano invece il contrario. Auto ferme ai lati delle strade, coi radiatori fumanti, o con le balestre spaccate. Spesso, per colpa di cattivi assemblaggi o di motori poco collaudati. Più o meno quando il futuro amico e socio Charles Rolls realizza quel record, l'ingegnere Henry Royce – geniale costruttore di gru motorizzate e vari congegni elettromeccanici – ha l'idea di acquistare una piccola vettura francese, la Decauville. Mal gliene incoglie. È un incubo. Si rompe con frequenza micidiale. Royce spende più tempo a ripararla che non a guidarla. Poiché è un uomo caparbio e un leggendario lavoratore, Royce comincia a capire che quella sgangherata automobilina può essere migliorata, e resa più decente. Si mette in officina, studia il motore, analizza le parti meccaniche, poi torna in ufficio, ridisegna il telaio, sostituisce le parti del propulsore che secondo lui sono maldestramente eseguite e ne corregge i difetti. Con lui fanno apprendistato due valenti meccanici, Platford e Haldenby, che lo assecondano fedelmente. Ma ogni sforzo è inutile. La Decauville ne ha sempre una. Così Royce, frustrato dall'esperienza, decide di tagliare la testa al toro e di fabbricarsi un'auto da solo. Preso da una frenesia irrefrenabile, nel giro di poche settimane ci riesce: il primo aprile del 1904, alla faccia dei pesci d'aprile, la sua Royce da dieci cavalli (e due cilindri verticali) è in grado di percorrere senza incidenti o guasti la strada tra Cooke Street e Knutsford, quindici miglia che lo convincono che le sue intuizioni e la sua caparbietà sono state premiate. L'auto viene registrata col numero M 612. Royce si rende pienamente conto che la sua sperimentazione aveva avuto buon fine grazie alla cura maniacale dei dettagli, al lavoro di altissima precisione e soprattutto grazie alla scelta dei materiali migliori disponibili sul mercato.

Su questo, Royce non transige: ogni volta che gli mettono sotto il naso un manufatto che gli sembra difettoso, lo rimanda indietro o addirittura lo distrugge. Se un suo impiegato gli dice che qualcosa è eseguito "abbastanza bene", Royce lo corregge.

Non è un rimprovero, è il cuore della sua filosofia imprenditoriale: "Nulla è mai abbastanza bene", se si vuole che il tuo prodotto sia in assoluto il migliore. La meticolosa at-



1

2

3

tenzione nel costruire e nel disporre ciascun componente del motore è tale che fin da subito la piccola Royce diventa famosa per la sua silenziosità e la sua ineguagliabile meccanica. Per essere sicuro che tutto funzioni a dovere, Royce triplica la produzione di ciascun componente della prima vettura (la seconda Royce è consegnata al socio A. E. Claremont, la terza a Henry Edmunds che possiede un consistente pacchetto di azioni della F. H. Royce and Company, Electricians).
La Royce M 612 continuerà egregiamente a funzionare per diciannove anni, in fin di carriera è sfruttata per la consegna della posta aziendale, nello stabilimento di Derby (fondato nel 1908 e dismesso trent'anni dopo). Poi, inopinatamente, viene demolita dalla stessa compagnia.

UN SODALIZIO DI FERRO

Manchester, 4 maggio 1904, Midland Hotel. È il giorno in cui si incrociano e mai più si separeranno i destini dell'ingegnere Royce e del barone Rolls pilota sfegatato e concessionario delle lussuose auto francesi Panhard a Londra. Paraninfo dell'incontro è il dinamico e preveggente mister Edmunds.
Conosce le reciproche ambizioni dei due futuri soci, in piena sintonia con gli umori del primo Novecento, con la poetica dello "slancio in avanti", con quella che diventerà l'estetica della velocità futurista: pulegge, pignoni, cilindri, valvole e radiatori sono idolatrati, una nuova bellezza viene identificata nelle carrozzerie e nei motori delle automobili. Royce ha 41 anni, Rolls 27. Il barone ha guidato una Royce, ne è rimasto entusiasta. S'impegna a vendere nella sua concessionaria tutte le auto che Royce vorrà produrre. Qualche mese dopo il loro incontro, decidono di suggellare il matrimonio d'interessi creando il marchio Rolls Royce: in un rettangolo, al centro campeggiano due R intrecciate. Sopra, si legge il cognome Rolls; in basso quello di Royce. I caratteri del logo sono ori-

Rolls Royce

ginalmente scritti in rosso (diventeranno neri in segno di lutto e dolore per la prematura morte di Rolls, nel 1910). Il primo veicolo, un 2 cilindri da 10 Cv, è assemblato poche settimane dopo. In fretta escono dall'officina Royce altri modelli a 3, 4 e 6 cilindri che sviluppano rispettivamente 15, 20 e 30 Cv. L'obiettivo è presentarli al salone dell'auto di Parigi del 1904. Una scommessa che si traduce in trionfo. Un anno e mezzo dopo, i due soci siedono davanti al notaio e dettano la ragione sociale dell'azienda che stanno fondando: «Vogliamo costruire la migliore vettura del mondo, quale che sia il suo costo, e venderla alle persone che saranno in grado di apprezzare un prodotto di qualità, avendone i mezzi e il desiderio di pagarne il prezzo». Ordine e rigore preservano e migliorano la qualità.

LO SPIRITO DELL'ESTASI

Cinque anni dopo, le coordinate simboliche del prestigio e della raffinatezza Rolls Royce si concretizzano nella mascotte del radiatore. La celebre The Spirit of Ecstasy, la statuetta d'argento sul tappo del radiatore realizzata dallo scultore Charles Sykes tra la fine di febbraio e l'inizio di marzo del 1911 è infatti concepita come una sorta di messaggio, di passaporto che testimonia l'eccellenza della Rolls su tutte le altre automobili. Anche di più. Basta rileggere la cartella stampa distribuita allora: "i direttori della Rolls Royce erano sconcertati nel notare che qualche proprietario di automobile Rolls Royce fissava al tappo dell'acqua del radiatore mascotte alquanto grottesche, come Gollywoogs, poliziotti, e gatti neri". Essi quindi commissionano al signor Charles Sykes la preparazione di un modello che potesse esprimere lo spirito stesso della Rolls Royce, e quindi la velocità ottenuta nel più grande silenzio, l'assenza di vibrazioni, il misterioso dominio dell'energia, ed un meraviglioso organismo vivente quale una grande e potente barca a vela. L'artista spiega che nel disegnare questa graziosa piccola dea aveva in mente «lo spirito dell'estasi che aveva scelto di viaggiare sulla prua della migliore automobile del mondo, godendosi la freschezza dell'aria e il suono musicale delle sue vesti fluttuanti. Ella esprime la sua gioia, con le braccia allargate e lo sguardo fisso all'orizzonte». In verità, la storia è un'altra. Intanto la dea ha le forme ellenistiche di miss Eleanor Thornton, l'attraente segretaria di Lord Montagu di Beaulieu, destinata a scomparire tragicamente nel 1915 cadendo in mare durante una crociera vicino ad Aden. Lord Montagu frequenta spesso Sykes (che aveva studiato al Royal College of Art di Londra ed era affascinato dal mondo dell'automobile). Un giorno gli fa provare la sua Silver Ghost (per i rollsromani, aveva il telaio numero 1404). Sykes rimane impressionato per la potenza, la grazia, la velocità e soprattutto per la silenziosità. Ne discutono a lungo. Allora Montagu decide di presentargli Claude Goodman Johnson, l'amministratore delegato della Rolls Royce, dopo i fondatori, il vero personaggio chiave dei primi anni della Casa. In quei mesi, i dirigenti della Rolls sono preoccupati perché in qualche caso le scelte dei proprietari mettevano in discussione l'eleganza della stessa vettura, la snaturavano con aggiunte grottesche sul tappo del radiatore.

2

1. Due Phantom in serie limitata celebrativa dell'ottantesimo anniversario, accanto a un modello originale
2. La FAB I della famosa serie televisiva inglese *Thunderbirds* degli anni Sessanta
3. La Regina Elisabetta II e il principe Filippo d'Inghilterra su una Rolls di rappresentanza

1

La strategia
La "piccola" Rolls chiamata Ghost

Sarà la Rolls "povera" della gamma made in Bmw, perché più economica delle altre: ma *l'abitacolo della Ghost* (nella foto), l'ultima nata, è arredato seguendo pedissequamente la tradizione, dunque in un trionfo di finiture in pelle, cachemire e inserti in radica di palissandro. Come pure è tradizionale la linea scelta dal designer Ian Cameron, subito apprezzata dai puristi rollsomani. I quali possono essere ben soddisfatti dagli altri indizi: per costruire una Ghost occorrono pur sempre ventidue giorni, di cui sette consumati per il solo sofisticato processo di verniciatura. La "piccola" è tuttavia scattante come una Bmw, non a caso si basa sul pianale della nuova generazione di Bmw Serie 7. E bavaresi sono le sospensioni pneumatiche attive, le barre antirollìo attive, i sistemi elettronici di controllo della stabilità e dei freni, senza dimenticare sistemi head-up display, di visione notturna e tutti gli accessori elettronici che ormai sono considerati indispensabili, dalla telecamera di retromarcia all'avviso di cambiamento di corsia. Il potente motore – un V12 di 6,6 litri di derivazione Bmw, sovralimentato a iniezione diretta in grado di erogare 570 Cv abbinato al nuovo cambio automatico ZF ad 8 rapporti – è realizzato in maniera semiartigianale, poiché viene assemblato seguendo una complessa serie di operazioni svolte in parte da esperti motoristi e in parte da robot a gestione elettronica.

3

Rolls Royce

Così decidono di commissionare a Sykes una mascotte immediatamente identificabile.
Sykes non si fa pregare. Ed esegue. E pochi sanno, ricorda Marco Makaus, non solo direttore commerciale della Rolls in Italia, ma soprattutto uno storico del marchio, che il primo dei lavoranti di Sykes è un italiano, tale Angeloni.
In verità, il nome scelto originariamente per la statuetta alata è The Spirit of the Speed, ma viene giudicato troppo banale. Addirittura, nei Paesi germanici si irride agli inglesi chiamandola irrispettosamente Emily. Sono gli americani a coniare il più democratico e pragmatico "flying lady". Piace a tutti, comunque. Fa sognare la bella e voluttuosa dea che dischiude le braccia lasciandosi accarezzare dal vento, sopra l'augusta calandra in forma di Partenone. Quanto al fatto che sia realizzata in argento, ebbene, altro non è che una delle tante storie irrazionali che la Rolls ha alimentato. È un colpo di genio. Universale. Su cui concordano ricchi e rivoluzionari. Come Lenin che volle la sua Silver Ghost appena undici anni dopo.

STORIE DI ROLLS

Un'altra Silver Ghost è protagonista di un ricordo del celebre scrittore Evelyn Waugh. Quella di lady Docker, tutta d'oro (acquistata al salone dell'auto londinese di Earl Court: «Norah era nuda e spumeggiante», ricorda agli amici lo scrittore, grande snob della letteratura inglese. Ma gli amici ridimensionano: «La Rolls di Norah è dorata, non di oro massicio e lei era parzialmente nuda, come quando appare in uno spettacolo di varietà al Café de Paris». L'episodio della novella Lady Godiva, uno dei tanti, consolida la leggenda Rolls. Lady Docker è una delle protagoniste più scandalose degli anni Cinquanta, ne riempie le cronache mondane. La Rolls sullo sfondo, è la cornice (o Corniche? Guarda caso, il nome di un modello di sublime eleganza, assai diffuso sulle strade della Costa Azzurra alle quali fa riferimento) che suggella il mondo delle sfrenatezze, del lusso senza frontiere, della gente che non ne può più di moralismi, austerity, rinunce: «In quel mondo si cercava ogni sorta di piaceri. Di eccessi e di follie ce n'erano tanti. E come meglio andarli a scoprire se non a bordo di una Rolls?», confida Lord Kilbracken che è un testimone di quel periodo. Lui è nato pochi anni dopo la nascita della vettura che tanto riflette gli alti e bassi della storia dell'Inghilterra. Suo padre ha conosciuto bene sia Charles Rolls che Henry Royce, «ricordava bene la festa per il lancio della gloriosa automobile». C'era la banda. Colonna sonora, *Rule Britannia! Britannia rules the waves*, la Britannia domina, la Britannia domina le onde degli oceani. John Kilbracken cresce nel mito della Rolls. A dieci anni assiste alla cerimonia di conferimento del titolo di baronetto. Henry Royce diventa sir. A diciotto anni rompe un tabù: si mette alla guida di una Rolls, benché le regole di *noblesse oblige* siano assai chiare, una Rolls deve essere sem-

La Rolls Royce Ghost, limousine presentata al salone di Francoforte del 2009. Il nome è in parte mutuato da quello del successo di inizio Novecento della Casa inglese: la Silver Ghost

pre guidata da uno chauffeur professionista. Stare al volante non è affatto chic.

La Storia, certe volte, gratifica la Rolls di meravigliosi *flash-back*. Quello del principe di Galles, il futuro Edoardo VIII abdicherà per amore di Wally Simpson mentre raggiunge il fronte italiano della Prima guerra mondiale a bordo di una Rolls.

O quello di Winston Churchill che supera con la sua Rolls i cancelli di Buckingham Palace nel 1940, tra due ali di folla che lo applaudono, per ricevere l'incarico di primo ministro in sostituzione del dimissionario Neville Chamberlain. La passione di Churchill per la maestosa vettura è ben nota alla Gestapo che ordisce complotti pur di riuscire ad impallinarlo mentre circola in macchina. Churchill rimedia con i sosia che spesso lo sostituiscono, sedendosi al suo posto sulla Rolls. Che è vettura dai mille volti e mille usi. Auto

LA CURIOSITÀ

Per una Drophead 350 ore di lavoro

Per realizzare un esemplare di *Phantom Drophead Coupé* (nella foto) occorrono 350 ore di lavoro: ogni componente è assemblato con cura certosina da batterie di consumati artigiani che esercitano il loro talento per rendere ciascuna Rolls un pezzo "unico". L'interno della capote, per esempio, è realizzato con una particolare miscela di lana e cachemire che la rende perfettamente isolante. Il rivestimento dell'alloggiamento capote è in teak pregiato, secondo lo stile nautico, e da solo costa 7.500 euro. I più abili ebanisti inglesi sono chiamati a selezionare le migliori qualità di legno. Se si vuole la carrozzeria bicolore bisogna aggiungere altri 8mila euro. Le porte controvento sono azionate da tasti elettrici per evitare il fastidio di spostarle e sono collaudate migliaia di volte per individuare il minimo difetto e di conseguenza eliminarlo. Nei montanti delle porte sono ospitati due ombrelli griffati RR, oggetto di forsennati collezionismi. Per attivare le infinite funzioni (navigazione, climatizzazione, entertainment, regolazioni sedili, etc.) ci sono 117 pulsanti. Il Lexicon Sound System dispone di 15 diffusori e garantisce l'effetto discoteca anche a capote abbassata (il tetto è retrattile in 5 sezioni e scompare dopo 25 secondi). *Dulcis in fundo*, il telaio space frame in alluminio che offre una superba robustezza, grazie a 140 metri di strutture di protezione.

Rolls Royce

da cerimonia. Ma anche da viaggi veri. La Rolls fin da subito conquista fama non solo per il lusso ma anche perché sa superare terreni insidiosi in circostanze estreme. Come racconta nel 1916, un corrispondente del *Times*: «Ho attraversato in lungo e in largo il deserto in una Rolls Royce corazzata che non ha mai dato segni di surriscaldamento. Il motore è un trionfo dell'ingegneria britannica». Oggi, non è più possibile affermarlo. Perché è inglese ormai solo di nome. Dopo decenni di salvataggi spericolati (merito di arditi meccanismi finanziari) e di palpitanti apprensioni, per salvarsi la Rolls Royce dapprima avvia una joint venture con la Bmw, che finirà per diventarne proprietaria. Si arrende alla *realpolitik* di mercato. Cambia casacca e consiglio di amministrazione.

L'ERA BMW

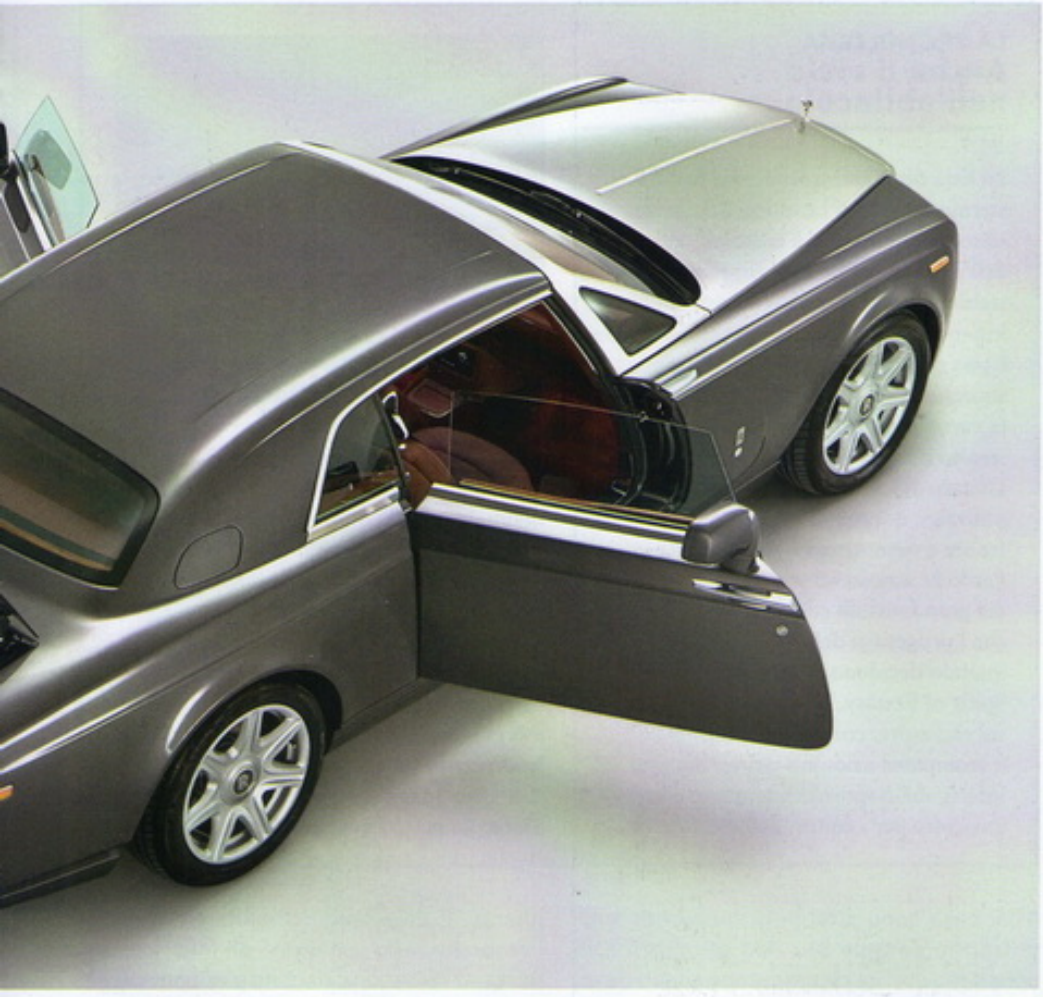
Dopo una feroce guerra che vede opposte Bmw e Volkswagen per l'acquisizione dei marchi Rolls e Bentley (appartenenti al gruppo Vickers) diventa aziendalmente bavarese nel 2003. Si scrive Rolls, si pensa ormai Bmw. La nuova padrona. Che assicura di voler mantenere lo standard storico produttivo, rilanciandolo (sottinteso: aggiornandolo). I tedeschi vogliono soffiar via la polvere che si è accumulata sugli ultimi non sublimi modelli made in England. Lo fanno con scientifica e teutonica determinazione: vi compriamo la forma e la sostanza, ma vi lasciamo la leggenda e ne difendiamo il mito. Siete l'emblema dell'*haute couture* automobilistica da più di un secolo, continuerete ad esserlo. Davvero?

Francoforte, settembre 2007. Salone dell'auto. Riflettori puntati sulla colossale Phantom Drophead Coupé, sortita dalla manifattura ultramoderna di Goodwood, contea di West Sussex, ben conosciuta ai fan delle corse ippiche e delle manifestazioni automobilistiche britanniche. A prima vista, un'esibizione orgogliosa e visionaria di forze e di eleganza, ma anche un chiaro segnale di supremazia e innovazione da parte di ingegneri, designers e tecnici tedeschi. Poggiata su enormi ruote da 21 pollici, la prima cabriolet Rolls dell'era Bmw ha l'ambizione di aumentare lo splendore del marchio inglese. Le sue porte che si aprono in opposizione e la finitura posteriore in teak (ispirata ai motoscafi entrobordo Riva) ne fanno un caso particolarissimo nel paesaggio automobilistico.

Effetto di stile garantito. Proposito: conferire una nota più glamour e non far rimpiangere più di tanto la meravigliosa Corniche. Intanto, i numeri dicono che è la cabriolet più imponente del mercato coi 5,60 metri di lunghezza, e anche la più spaziosa (3,32 metri, di estensione interna a disposizione dei passeggeri). Come viaggiare in prima classe. Re-

IL PERSONAGGIO
Alain Le Moullec

Un giorno del 2000 monsieur Alain Le Moullec, noto membro del reputato RREC (Rolls-Royce Enthusiast' Club) e proprietario di parecchie Rolls, mentre sfoglia le pagine dei piccoli annunci sul mensile *La vie de l'auto*, legge che un pastore dell'Aveyrronais possiede la Silver Wraith regalata dal principe Ranieri di Monaco a Grace Kelly, che la noleggia per i matrimoni ma soprattutto, che la vuole vendere. Monsieur Le Moullec non perde tempo. Corre dal pastore e scopre che la pregiata vettura sta in un garage accanto ad una Jaguar XK 120 e una Opel Gt. Proprio a causa di quest'ultima, appena acquistata, il pastore ha bisogno di realizzare un po' di quattrini per saldare il conto. La Silver Wraith è in buone condizioni meccaniche. Solo la verniciatura e i cuoi e hanno subìto le inevitabili ingiurie del tempo. Monsieur Le Noullec paga, e torna a casa con la Rolls di Grace Kelly che si rivela molto robusta. Prova ne è che la utilizza per andare al primo raduno Rolls Royce in Marocco: 2.500 chilometri al volante senza problemi. Il RREC possiede gli archivi e i piani di tutti i modelli. Per una somma modica, si può anche ricevere un dossier sulla propria vettura con la copia del buono d'ordinazione e il nome di tutti gli operai che l'hanno costruita.



1

2

1. La particolare apertura controvento degli sportelli della Rolls Royce Ghost, e il singolare accesso al portabagagli
2. La Rolls Royce 100EX Centenary, modello celebrativo che risale al 2004

La curiosità
Un archeologo restaura la statuetta

Nel 1996, per festeggiare gli 85 anni dello **Spirit of Ecstasy** (nella foto), la Rolls Royce indice un concorso presso il Royal College of Art: quale potrebbe essere la versione del terzo Millennio? Le proposte non sono affatto convincenti e tutto resta come prima. Per fortuna. Ma qualcosa bisogna pur fare per aggiornare la statuetta, e così durante il lavoro preparatorio per il lancio della nuova Phantom nel 2003, anche la mascotte è sottoposta ad una cura di ringiovanimento, nel senso che viene riportata allo splendore originale, valorizzando tutti quegli elementi che la rendevano speciale. Purtroppo alcuni dettagli della scultura – come i capelli e le dita – si erano persi confondendosi con quanto gli stava vicino. Ad occuparsi del restauro ci pensa un archeologo che pazientemente le restituisce grazia e bellezza. Il raffinato esercizio della memoria ottiene lo scopo prefissato: ridare alla statuetta le stesse qualità che le aveva infuso lo scultore Charles Sykes, perché stimolasse in chi l'osservava piacere e benessere, ma anche la consapevolezza che tecnologia ed eleganza sono i pregi indissolubili di ogni Rolls. Ancor oggi, ogni Spirit of Ecstasy è prodotto con l'antico metodo "a cera persa", dando ad ogni pezzo originalità e unicità (parola totem della filosofia aziendale fin dal 1906, anno di nascita).

Rolls Royce

siste la monumentale calandra sormontata dalla immortale Flying Lady con scomparsa a comando, ma le sue proporzioni sono calibrate con le dimensioni della vettura e non disturbano l'estetica complessiva, anzi. Il motore costruito nella fabbrica Bmw di Dingolfing, in Germania, è un V12 48 valvole di 6749 cc (studiato per il modello Phantom) che sviluppa 460 Cv e sfoggia una coppia demoniaca di 720 Nm a 3.500 giri. Velocità massima di 250 all'ora e meno di sei secondi per raggiungere i 100 chilometri orari: tutto con un'auto che pesa 2.620 chili! Chi se ne importa se il bagagliaio offre appena 315 litri di spazio, può accogliere fino a tre sacche da golf e il servizio da pic nic...altro che "dissacrante connubio", come maliziosamente insinuano gli ultimi irriducibili patrioti del british style. E poi, la Rolls non viene fabbricata in Inghilterra, sui terreni dei duchi di Richmond, dove appunto si trova Goodwood? Sì, ma coi soldi Bmw. Con la tecnologia avanzata Bmw. Con il management Bmw, con le regole produttive Bmw.

Goodwood, appunto, 4 gennaio 2003. Welcome. O *wilkommen*? Gli aristocratici padroni di casa sono affabili britannici di antichissimo sangue blu. Ma gli ospiti che ostentano sorrisi cinemascope sono i bavaresi che parlano fluente inglese e stanno per battezzare la prima Rolls dell'era Bmw, chiamata Phantom. Enorme. Bella. Abbagliante. E divertente: come la trovata dell'ombrello nero sistemato all'interno della porta. O la pedana rialzata per i passeggeri, come una volta. E i sei tipi di radica. E i pellami e i tappetini cuciti a mano. E l'elettronica da jet. Le fanno contorno i rappresentanti delle maestranze. In divisa: gilet beige, camicia a quadretti in tinta, cravatta e pantaloni. Sembrano sarti, non operai. Selleria e falegnameria rispettano la severa tradizione Rolls: ma l'ambiente di lavoro, asettico, da laboratorio, è frutto delle scelte Bmw. Come l'organizzazione del lavoro. L'impronta di Monaco è nell'applicazione della flessibilità delle unità di lavoro e nell'efficienza.

Con una finezza: il possente motore di 6750 cc realizzato nei centri di ricerca di Monaco di Baviera non è siglato da nessuna parte Bmw. Un vero tocco di classe.

Leonardo Coen

Un dettaglio della Rolls Royce Phantom, in versione limousine con interasse allungato

LA TECNOLOGIA
Anche il cielo nell'abitacolo

La lista degli accessori di una Rolls è sterminata e tutti i capricci dei clienti sono possibili: anzi, è costume dell'azienda quello di invitarli nello stabilimento di Goodwood e di stabilire insieme le varianti. Ma guai se a decidere è una donna: può capitare, ed è già successo, che lei chieda di far dipingere la carrozzeria con il colore preferito dello smalto che applica sulle sue unghie. Quanto all'ebanisteria, c'è chi richiede di utilizzare il legno di quercia delle proprie tenute e viene sempre accontentato. Parecchi acquirenti sembra siano rimasti dei gran fanciulli ed è in fondo a loro che i progettisti delle ultime Rolls pensano quando decidono di salvaguardare la Spirit of Ecstasy, la preziosa mascotte sul radiatore, con un meccanismo a scomparsa azionato elettricamente. Infatti, nello sportellino interno sotto il cruscotto per i cultori dell'old British

ricordiamo che è il portaguanti c'è un altro bottone che consente di attivarlo manualmente, E comunque, nulla in confronto all'optional della *"volta celeste"*, (nella foto) composta di 1.600 diodi fissati a mano sul plafone che si illuminano simulando l'effetto costellazione. Un *kitsch* degno della maestosità Rolls: la luminosità è variabile e si può far brillare una stella più di tutte le altre. Adatto ai romantici e ai fans dell'Orsa Maggiore: il cielo in un abitacolo costa "appena" 9mila euro.

www.rolls-roycemotorcars.com
Westhampnett, Chichester
West Sussex PO18 0SH, Inghilterra

20 HP

Produzione 1905 - 1906
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

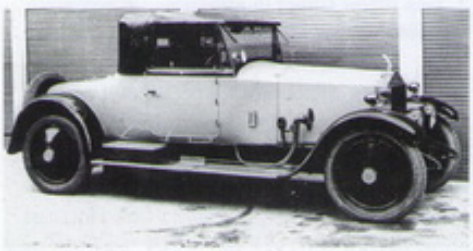
Presentata al salone di Parigi del 1904, la 20 HP è la vettura intermedia di una gamma che comprende anche la più piccola 15 HP e la lussuosa 30 HP. Per far fronte alla complessa articolazione di modelli, Royce sfrutta intelligentemente le sinergie tecniche, utilizzando parti in comune per i propulsori. Il 20 HP di 4118 cc, raffreddato ad acqua, monta valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali, mentre il cambio è a 3 marce. Alla versione normale Heavy 20, si aggiunge la Light 20, dalle migliori prestazioni. Potente per l'epoca l'impianto frenante sdoppiato (un freno sull'albero di trasmissione e tamburi posteriori comandati rispettivamente a pedale e a leva). Il telaio completo della 20 HP costa 650 sterline e della vettura sono costruiti una quarantina di esemplari con carrozzeria sia chiusa che aperta.

1

FOCUS
Tourist Trophy

La 20 HP per le sue caratteristiche di potenza e guidabilità si presta anche all'uso agonistico, raccogliendo buoni risultati in particolare nel celebre Tourist Trophy. Percy Northey si aggiudica il secondo posto nell'edizione del 1905, sulla quale Rolls si ritira per la rottura del cambio
Il patron si rifà con la vittoria nel 1906 che porta alla Casa britannica ulteriori consensi.

1. La Rolls Royce 20 HP del 1905
2. La variante Drop Head coupé carrozzata da James Young
3. Un esemplare in versione berlina, opera del carrozziere Barker


2

3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 2/4

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4118 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 20 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 75 km/h

PREZZO ..... Sterline 650

Silver Ghost

Produzione 1907 - 1926
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Limousine

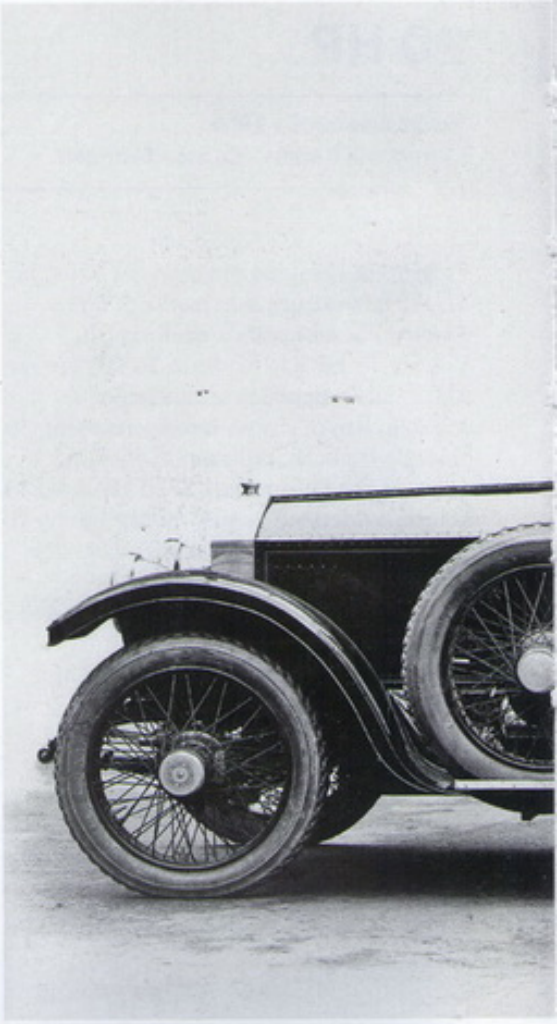
"La migliore vettura del mondo": così nel 1907 la prestigiosa rivista britannica di settore *Autocar* definisce la Silver Ghost, modello esposto per la prima volta al salone di Londra dell'anno precedente e diventata in poco tempo simbolo della Rolls Royce. In produzione, prima a Manchester e quindi a Derby, questa regina della strada resta per quasi vent'anni e i circa 8mila esemplari costruiti testimoniano della continua evoluzione tecnica alla ricerca di quella perfezione che consente alla marca d'oltremanica di essere a lungo punto di riferimento. La longevità della Silver Ghost, assemblata negli anni Venti anche a Springfield negli Stati Uniti (circa 1.700 unità), è conseguenza delle sue qualità, straordinarie per l'epoca: comodità fuori del comune, grande silenziosità di marcia, maneggevolezza nonostante le dimensioni e il peso, ma soprattutto affidabilità, argomento trascurato da quasi tutte le rivali. In realtà, il modello viene siglato all'inizio come 40/50 HP ed è il dodicesimo esemplare, battezzato Silver Ghost per il colore alluminio della carrozzeria, a dare successivamente il nome all'intera serie. La vettura viene realizzata in varianti chiuse e aperte caratterizzate dal comune denominatore del lusso e dell'eleganza. E le apparizioni in diversi film contribuiscono a perpetuarne la leggenda: da *Rebecca, la prima moglie* di Hitchcock a *Quarto potere* di Welles, da *Lawrence d'Arabia* di Lean a *Frankenstein Junior* di Brooks. Sul piano tecnico, la Silver Ghost è impostata secondo lo schema classico seguito da Royce, ma numerose sono le prerogative rivolte in particolare ad offrire un comfort eccezionale: albero su 7 supporti di banco, raffreddamento ad acqua e lubrificazione controllata anche dall'acceleratore, due candele per cilindro, cambio a 3 e poi a 4 rapporti, accensione a magnete e avviamento elettrico a partire dal 1919, mentre i fari elettrici sono disponibili già dal 1914. La potenza arriva a circa 80 Cv per prestazioni notevoli che consentono alla vettura anche affermazioni sportive. Il robusto telaio con sospensioni ad assali rigidi e balestre non è fra i più moderni, ma garantisce grande affidabilità. Notevole l'impianto frenante che, dopo lo schema misto (manuale posteriore e a pedale sulla trasmissione), adotterà dal 1923 quello servoassistito sulle quattro ruote.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI ..... nd
PORTE ..... nd
PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7428 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 80 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce

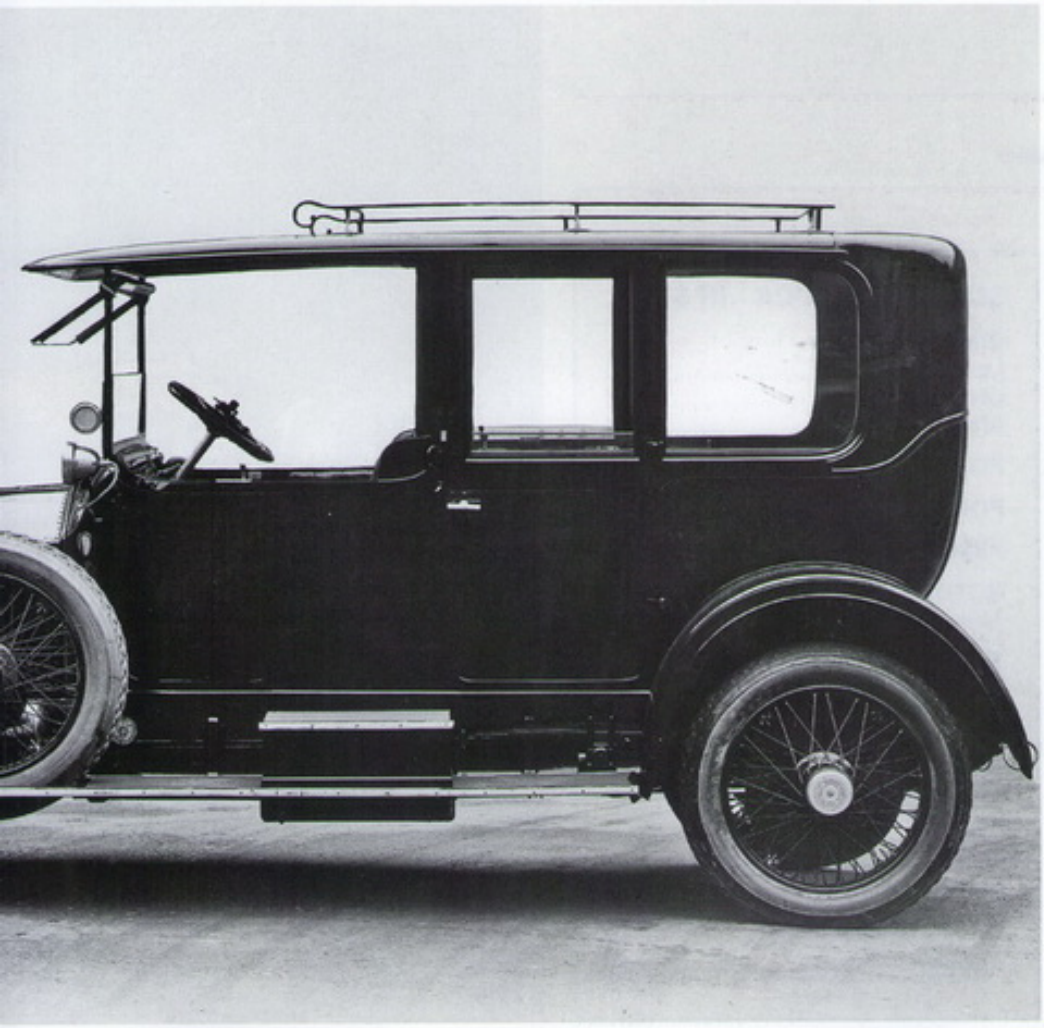
FRENI
Anteriore ..... nd
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... nd
PREZZO ..... nd



1. Una Silver Ghost del 1909 in versione Limousine, opera del carrozziere Hooper
2. Una Silver Ghost in allestimento coloniale destinata all'utilizzo in India

LA TECNICA

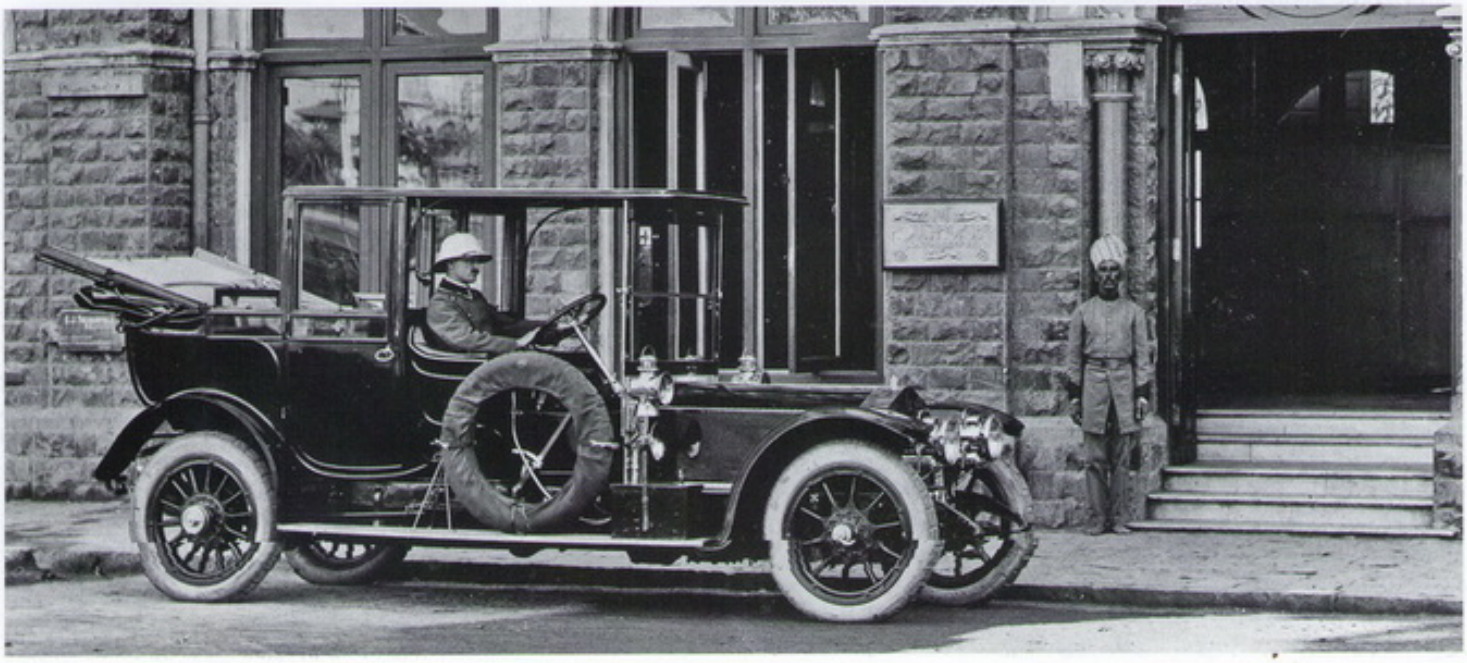
Il motore con cui è equipaggiata all'esordio la Silver Ghost è un 6 cilindri a benzina con blocchi separati di 7000 cc. Nel 1909 la cilindrata viene portata a 7428 cc e raggiunge una potenza massima di circa 80 Cv che consente alla vettura di essere impiegata anche in diverse competizioni sportive tra cui lo Scottish Reliability Trial.



1

FOCUS
Dopo undici, il nome

Il nome Silver Ghost viene attribuito al dodicesimo esemplare costruito della Rolls Royce 40/50 HP (numero di telaio 60551, AX201), destinato a Claude Johnson, direttore commerciale della Casa britannica cui si deve buona parte del successo del marchio. La carrozzeria "Roi des Belges" realizzata da Barker è di colore alluminio, con placche d'argento sulle connessioni e una sulla plancia che porta, appunto, la scritta Silver Ghost. L'appellativo è diffuso dalla stampa diventando popolare e, dal 1925, è la Casa stessa ad assumerlo in via definitiva. La prima Ghost è poi acquistata dalla Bentley, del gruppo Volkswagen.



2

Phantom

Produzione 1925 - 1968
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Limousine

Alla metà degli anni Venti, nonostante il prestigio indiscutibile acquisito, la Silver Ghost manifesta ormai con evidenza i segni del tempo. Senza rivoluzioni e mantenendo rigorosamente fede alla tradizione, la Rolls Royce mette dunque in campo, a partire dal 1925, la nuova Phantom. In realtà la vettura non si distingue troppo dalla precedente nell'impostazione di base (il telaio è praticamente lo stesso), ma il motore è ora un 6 cilindri con valvole in testa di 7700 cc che, dal 1928, monterà anche una testata in alluminio.
Costruita fino al 1931 in oltre 3.500 unità, con diverse carrozzerie chiuse e aperte, la prima serie della Phantom è la capostipite di varie generazioni di modelli che saranno prodotti fino agli anni Sessanta e rappresenteranno il massimo del lusso e dell'immagine per la marca, adottate dai ricchi del mondo, dai governanti e dalle case regnanti, prima fra tutte ovviamente quella britannica.
Nel 1929 la Phantom I viene sostituita dalla II, che monta lo stesso motore, con potenza stimata intorno ai 100 Cv, ma dotato di cambio a 4 marce con sincronizzatori sulla terza e sulla quarta. Modificate anche le sospensioni e reso più efficiente l'impianto frenante servoassistito. Esce di scena nel 1935 dopo circa 1.700 esemplari prodotti.
Il suo posto viene preso dalla Phantom III - immortalata nel film *Agente 007-Missione Goldfinger* - che resterà in campo fino al 1939. Ancora più esclusiva (soltanto 727 costruite), con carrozzerie sempre classiche ma dal disegno più moderno, la nuova ammiraglia della Casa britannica è equipaggiata con un 12 cilindri a V di 7300 cc dotato di due candele per cilindro, doppia bobina e doppia pompa di alimentazione, mentre il cambio ha ora anche la seconda sincronizzata. Importante, inoltre, per la conservatrice Rolls Royce, il passaggio alle sospensioni anteriori a ruote indipendenti. La produzione della Phantom, con la IV serie, riprende nel 1950, questa volta praticamente ad esclusivo beneficio della famiglia reale britannica, dello scià di Persia e di qualche emiro. Appena diciotto le unità costruite con motore 8 cilindri in linea di 5700 cc. Dal 1959 al 1968 è poi il turno della Phantom V, sempre destinata soprattutto alla rappresentanza (è l'auto della Regina Elisabetta II).

SCHEDA TECNICA - III SERIE

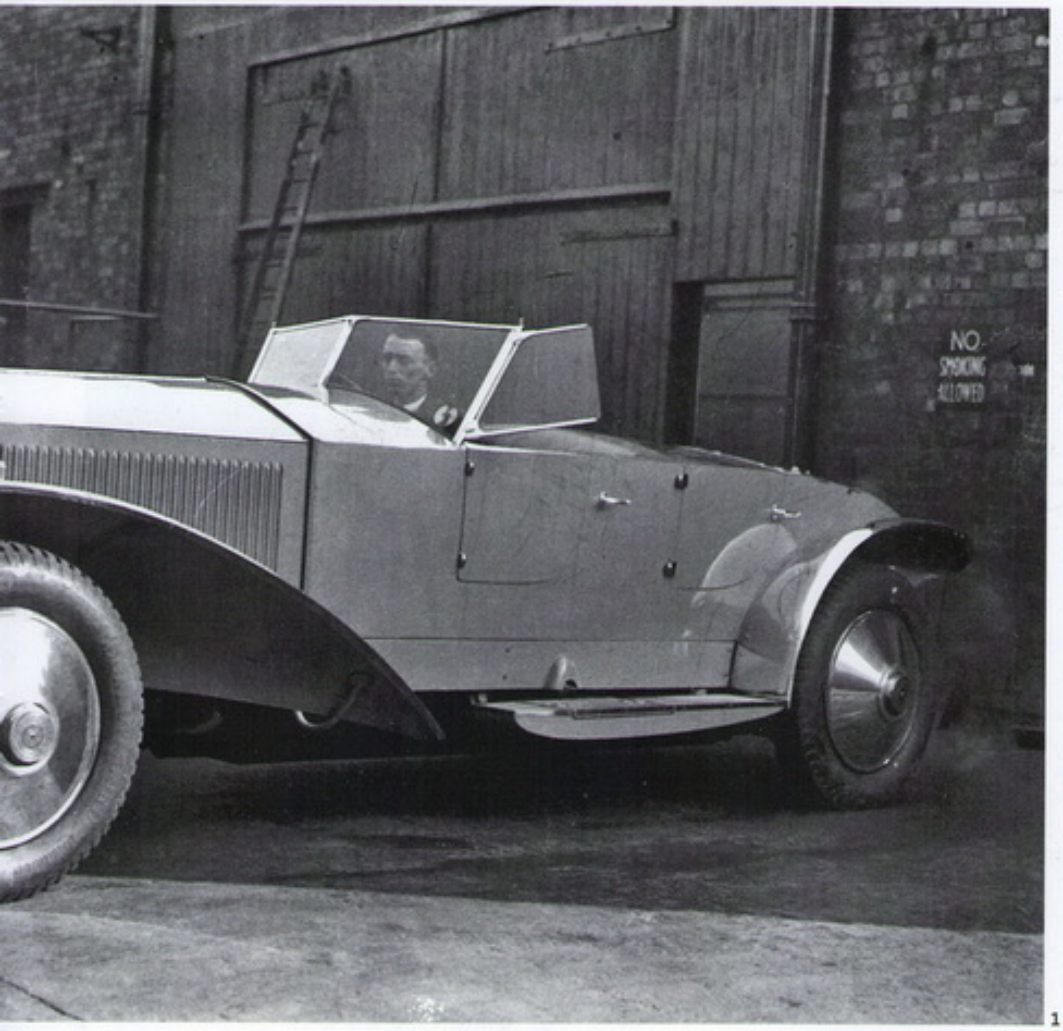
DIMENSIONI
Lunghezza ..... nd
Larghezza ..... nd
Altezza ..... nd
POSTI 4/6
PORTE 2/4
PESO ..... 2.630 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 7340 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 180 Cv
TRAZIONE ..... posteriore
CAMBIO ..... 4 marce
FRENI
Anteriore ..... a tamburo
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 148 km/h
PREZZO ..... nd

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Phantom I	1925 - 1931
Phantom II	1929 - 1935
Phantom III	1936 - 1939
Phantom IV	1950 - 1956
Phantom V	1959 - 1968

LA PHANTOM V

Prodotta in circa 500 esemplari, dal 1959 al 1968, la Rolls Royce Phantom V adotta un propulsore V8 con cilindrata di 6200 cc. Il cambio è automatico e deriva da quello montato sulla Silver Cloud: modello, più compatto nelle dimensioni, che nel frattempo si è aggiunto alla gamma della prestigiosa Casa britannica.



1

FOCUS
La concorrenza

Misurarsi sempre al vertice e mantenere assoluta esclusività sono i parametri ai quali la Phantom non può mai sottrarsi, anche nella fase in cui il mercato internazionale propone altre regine della strada, come le Hispano Suiza, le Isotta Fraschini o le americane, dalle cilindrate esuberanti. La Rolls Royce resta comunque sempre fedele a se stessa e il progresso tecnico delle sue vetture è lento, commisurato alla certezza di conservare l'eccellenza in materia di qualità costruttiva e affidabilità. I materiali utilizzati per gli allestimenti interni, inoltre, non trovano riscontro fra le avversarie: la Phantom la Rolls per antonomasia.

1. Una Phantom prima serie Sport del 1928 carrozzata da Barker
2. La Phantom Playboy roadster del 1927

2

25/30

Produzione 1936 - 1938
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Costruita negli anni immediatamente precedenti la Seconda guerra mondiale in 120 esemplari, la 25/30 affianca la più imponente Phantom proponendo contenuti meno impegnativi. La varietà nelle tipologie del corpo vettura e negli allestimenti ne fanno un'auto dai connotati meno severi rispetto agli standard della casa britannica. Il motore 4.3 deriva dal 6 cilindri della precedente 20/25, ha una accensione a bobina e un cambio a 4 marce con terza e quarta sincronizzate. Il telaio ad assali rigidi adotta delle sospensioni a balestra con ammortizzatori idraulici. L'impianto frenante sulle quattro ruote è servoassistito e il monumentale radiatore a tempio greco ha un sistema di parzializzazione a termostato delle paratie verticali per regolare il raffreddamento secondo la temperatura esterna.

1

1. Una 25/30 Sedanca de Ville del 1936
2. All'anteriore spicca l'ampia griglia del radiatore "a tempio greco"

FOCUS
Scuola per autisti

Anche la 25/30 non si sottrae alla vocazione tradizionale che vuole i prodotti del marchio Rolls Royce riservati a clienti di élite che difficilmente rinunciano all'autista. D'altra parte, è la Casa britannica stessa, già a partire dal 1920, che mette a disposizione una scuola per addestrare al meglio chi (dipendente o proprietario) vuole mettersi al volante di una delle sue vetture.

2

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... 1.815 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4257 cc
Cilindri 6
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 115 km/h

PREZZO ..... nd

Silver Wraith

Produzione 1946 - 1959
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Alla fine del secondo conflitto mondiale, i vertici della Rolls Royce sono impegnati in un dibattito interno che mette in discussione la filosofia dell'eccellenza nel lusso senza badare troppo ai costi. La fase postbellica sembra spingere la Casa britannica verso scelte meno esclusive, ma alla fine prevale la continuità. Primo modello della nuova fase è la Silver Wraith del 1946, un'auto offerta a passo corto e lungo sulla quale gli stilisti esterni propongono vari tipi di carrozzeria, chiusa o aperta. Il motore è un 4.3 6 cilindri (poi portato a 4700 e a 4900 cc) con un cambio meccanico a quattro marce o automatico a richiesta a partire dagli anni Cinquanta. Le sospensioni sono a ruote indipendenti all'avantreno, mentre l'impianto frenante ha il comando idraulico per i freni anteriori e meccanico per i posteriori. È prodotta fino al 1959.

1

FOCUS
Un'auto ottimista

Vettura ottimista, che nasce subito dopo la fine della Seconda guerra mondiale, la Silver Wraith è frutto di una scelta che non vuole rinunciare all'eccellenza neppure quando la situazione economica della Gran Bretagna non invoglia ai consumi di lusso. I carrozzieri interpretano il telaio su indicazione dei clienti. Punto di riferimento per la Casa è la Mulliner, ma non è la sola a cimentarsi sulla nuova Rolls Royce.

1. La Silver Wraith berlina del 1946
2. La Silver Wraith viene equipaggiata inizialmente con un 4.3 sei cilindri
3. Un esemplare del 1947

2

3

SCHEDA TECNICA

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

POSTI 4

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4257 cc
Cilindri 6
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

Silver Cloud

Produzione 1955 - 1966
Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

1. Una Silver Cloud berlina terza serie, del 1962
2. La variante drop head coupé, realizzata dal carrozziere Mulliner
3. Una Silver Cloud seconda serie

Seguendo il filone classico della Silver Wraith e della Silver Dawn, la Rolls Royce lancia nel 1955 la Silver Cloud. La prima serie adotta l'ultima evoluzione del 6 cilindri già montato sulle vetture precedenti, con cilindrata di 4900 cc e cambio automatico a richiesta, e anche le altre componenti tecniche sono oggetto soltanto di alcuni aggiornamenti. Sempre raffinati gli allestimenti e tra gli optional non mancano servosterzo e condizionatore. La svolta avviene nel 1959 con la seconda serie e l'arrivo di un nuovo 8 cilindri a V di 6200 cc dalle prestazioni migliori, mentre scompare il cambio manuale e il servosterzo diventa di serie. Della gamma fanno ora parte anche varianti con carrozzeria coupé e scoperta. Ulteriore passo avanti a partire dal 1962, la Silver Cloud III, che si distingue per i doppi fari anteriori.

1

FOCUS
Un battesimo bagnato

È un piovoso autunno del 1962 quando, a Crewe, viene svelata al pubblico la terza serie della Silver Cloud. I dirigenti della Casa si fanno cogliere di sorpresa e, per proteggere gli invitati, uno di loro mette a disposizione, all'ultimo momento, una tenda utilizzata per il giardino della sua casa di campagna.
La pioggia sulla "nuvola d'argento" va di pari passo con lo stupore suscitato dai dissacranti doppi fari.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Silver Cloud I	1955 - 1959
Silver Cloud II	1959 - 1962
Silver Cloud III	1962 - 1966

SCHEDA TECNICA - III SERIE

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,380
Larghezza ..... m 1,900
Altezza ..... m 1,640

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.045 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6230 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 12.500.000

Silver Shadow

Produzione 1965 - 1981
Carrozzeria Berlina - Limousine

Una Silver Shadow del 1965: berlina che segna una nuova era per lo stile Rolls Royce

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,170
Larghezza ..... m 1,800
Altezza ..... m 1,520

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.100 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6230 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Lire 17.000.000

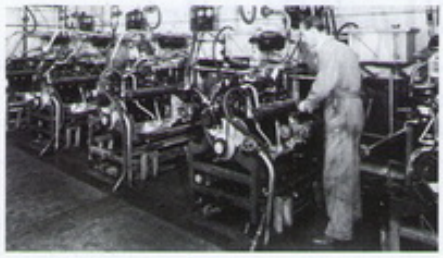
All'inizio degli anni Sessanta alla Rolls Royce cominciano a pensare che il rispetto della tradizione può anche essere compatibile con un progresso tecnico ormai irrinunciabile per mantenere competitività in un settore dove lo splendido isolamento della marca britannica sta ormai rischiando di finire (soprattutto la Mercedes comincia a bussare alla porta). Con la Silver Shadow, presentata al salone di Parigi del 1965, la Casa inglese compie dunque la sua prima vera grande rivoluzione progettuale, senza alterare i suoi connotati classici di fondo, ma realizzando una vettura che può considerarsi moderna a tutti gli effetti. Il salto in avanti estetico e di contenuti rispetto alla Silver Cloud è inequivocabile e netto, a partire dallo stile e dalle proporzioni. Anzitutto, viene adottata la scocca portante, abbandonando il vecchio telaio separato, mentre lo stesso disegno della carrozzeria rinuncia alle imponenti forme precedenti per uno look certo non anticonformista (il radiatore a tempio greco resta immutabile simbolo senza tempo) ma più slanciato (una decina di centimetri in meno di altezza nei confronti della Silver Cloud), che non mancherà di suscitare le perplessità dei puristi. È però sotto la pelle che la debuttante Rolls Royce si dimostra ancora più innovativa: dalle sospensioni a quattro ruote indipendenti (accompagnate da un sistema autolivellante idropneumatico), ai quattro freni a disco a triplo circuito, mentre il motore è una evoluzione potenziata del già sperimentato 8 V di 6200 cc ed è accoppiato ad un cambio automatico. La cura negli allestimenti resta ai vertici (pelle Connolly e radica di noce a profusione nell'abitacolo) e la dotazione di accessori si adegua agli standard più elevati dell'epoca, con condizionatore d'aria e alzacristalli elettrici. A partire dal 1969 la cilindrata sale a 6750 cc (per una potenza stimata superiore ai 200 Cv) e, dal 1974, i modelli destinati agli Stati Uniti montano un impianto di alimentazione ad iniezione in sostituzione dei carburatori SU per rispetto delle normative sulle emissioni. Nel 1977 nasce la seconda generazione della Silver Shadow, con blande modifiche estetiche (sui paraurti appare una "dissacrante" fascia in materiale sintetico) e fra gli accessori

viene introdotto un climatizzatore bi-zona. Dal 1980, tutti i motori adottano di serie l'iniezione elettronica. Nonostante una fase di avvio commerciale che scontenta i clienti maggiormente legati alla tradizione e qualche problema di affidabilità non proprio compatibile con la fama, la Rolls Royce più "rivoluzionaria" nella storia della Casa britannica avrà un notevole successo, con oltre 30mila unità prodotte fino all'uscita di scena nel 1981.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Silver Shadow I	1965 - 1976
Silver Shadow I LWB	1966 - 1976
Silver Shadow II	1977 - 1981
Silver Wraith	1977 - 1981

FOCUS
Il nuovo corso



La Silver Shadow, per le sue caratteristiche che tagliano di netto con il passato e la tradizione, è sotto il mirino dei difficili ed esigenti clienti in tema di qualità costruttiva e affidabilità. Ma, ancora nel corso della sua intera vita produttiva, la Casa britannica si distingue sempre per l'assoluta esclusività dei suoi metodi costruttivi di stampo artigianale. Lo stabilimento di Crewe utilizza ben 5mila dipendenti per costruire circa 3mila Rolls Royce all'anno e i controlli su ogni prodotto sono rigorosi, quasi maniacali. Qualche esempio: 10 ore di funzionamento al massimo regime per i motori e smontaggio delle 25 unità precedenti in caso di riscontro di anomalie; il mitico radiatore in acciaio inossidabile è fatto a mano da 12 operai che siglano la propria porzione di lavoro; per ogni vettura vengono realizzati almeno due rivestimenti in radica della plancia per eventuali sostituzioni, senza compromettere il rispetto delle venature originali.

1

2

1. Una Silver Shadow con verniciatura bicolore
2. Un esemplare della seconda serie
3. La Silver Shadow berlina prima serie

3

LA TECNICA

Un anno dopo il lancio, la Silver Shadow è affiancata da una versione a passo lungo (11 centimetri in più), che assolve meglio il ruolo di limousine per un modello che, forse per la prima volta nella storia della Casa, è immune dal cosiddetto "effetto autista". Con la II Serie, invariata nella meccanica, la "passo lungo" viene nominata Silver Wraith II.

Phantom VI

Produzione 1968 - 1991
Carrozzeria Berlina - Limousine

Rivoluzionata la gamma con la Silver Shadow, la Rolls Royce non rinuncia però a dare continuità alla tradizione più pura, mantenendo in produzione un modello assolutamente "conservatore", riservato alla élite più esclusiva che non può confondersi con un'auto che, pur lussuosa, è diventata praticamente "di serie". La sesta serie della Phantom, nata nel 1968, resta infatti legata ai connotati estetici e tecnici simbolo delle più prestigiose vetture d'anteguerra della Casa dalla carrozzeria limousine al telaio separato. Il motore è il V8 di derivazione Silver Shadow, con cilindrata di 6230 cc poi portata a 6750, accoppiato ad un cambio automatico a 4 e successivamente a 3 rapporti. Costruita in meno di 400 unità e carrozzata dalla Mulliner Park Ward, la Phantom VI resta in produzione fino all'inizio degli anni Novanta.

1

FOCUS
L'auto della regina

La casa reale britannica è il cliente di maggiore prestigio della Phantom VI e ne adotta due, come vetture di rappresentanza per Elisabetta II a partire dagli anni Settanta e fino al 2002. Il primo esemplare, datato 1977, viene battezzato Silver Jubilee Car e destinato alla regina d'Inghilterra per festeggiare il 25esimo anniversario di regnanza.

1. La Rolls Royce Phantom VI in versione limousine
2. Una Phantom VI Drop Head coupé del 1973, realizzata dal carrozziere Frua
3. Gli interni extra lusso di una Phantom limousine

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 6,040
Larghezza ..... m 2,010
Altezza ..... m 1,750

POSTI 7

PORTE 4

PESO ..... 2.590 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6230 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 161 km/h

PREZZO ..... Lire 28.500.000

Corniche

Produzione 1971 - 2002
Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La prima Corniche viene realizzata nel 1971 dalla carrozzeria Mulliner Park Ward, sia nella variante coupé denominata semplicemente Two Doors, che in quella scoperta Convertible. La meccanica è derivata dalla Silver Shadow, alla quale la Rolls Royce decide di affiancare modelli dall'impronta più sportiva, anche se non troppo diversi in materia di prestazioni. Questa volta, però, si vuole maggiormente sottolineare le differenze rispetto alla berlina e le nuove vetture diventano di fatto una gamma a parte dagli accenti particolarmente esclusivi e sofisticati. Il motore è il V8 di 6750 cc, con potenza stimata intorno ai 200 Cv, mentre l'abitabilità è per quattro persone e gli allestimenti sono ancora più lussuosi di quelli della Silver Shadow, con particolare cura riservata alla capote della versione scoperta. Le sospensioni sono a quattro ruote indipendenti con sistema autolivellante e la vettura è in grado di superare i 200 chilometri orari di velocità massima con accelerazione da 0 a 100 chilometri orari in 10 secondi. Nel 1977, seguendo l'evoluzione della berlina, la Corniche si avvale degli aggiornamenti tecnici ed estetici portati alla seconda serie della quattro porte ma, quando quest'ultima cede il passo alla Silver Spirit, la sportiva manterrà comunque la vecchia impostazione. Nel 1986 viene lanciata la quarta serie, con il motore già in precedenza passato all'alimentazione ad iniezione, modesti interventi sulla carrozzeria, impianto frenante con sistema Abs standard e airbag. La Corniche IV resta in produzione per un decennio, passando dallo stabilimento della Mulliner Park Ward (dismesso a partire dal 1993) a quello di Crewe, e rappresenta ormai nella gamma Rolls Royce il segno della continuità più tradizionalista rispetto alle berline che, nel frattempo, si avvicendano con maggiore frequenza. Complessivamente vengono costruite dalla Casa britannica circa 6.500 Corniche fino al 1996, facendo di questo modello una vera e propria icona senza tempo. Il nome viene poi ripreso per una successiva edizione, lanciata nel 2000, ma imparentata con la Silver Seraph ed equipaggiata con il motore V8 sovralimentato di derivazione dalla più prestazionale Bentley Azure (la potenza supera i 300 Cv), che è prodotta solo per un paio di anni, in meno di 400 esemplari.

SCHEDA TECNICA - IV SERIE

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,200
Larghezza ..... m 1,840
Altezza ..... m 1,520

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 2.430 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6749 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 200 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 210 km/h

PREZZO ..... Lire 308.430.000

1. Una Corniche cabriolet quarta serie, del 1995
2. Una Corniche Two Doors del 1971

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Corniche I	1971 - 1976
Corniche II	1977 - 1981
Corniche III	1982 - 1985
Corniche IV	1986 - 1996
Corniche V	2000 - 2002

LA TECNICA

Pur adottando una meccanica strettamente derivata da quella della berlina Silver Shadow, le Rolls Royce Corniche, sia nella variante coupé sia cabriolet, hanno una connotazione più sportiva, in particolare nell'assetto delle sospensioni. Anche le caratteristiche di guida sono migliori di quelle della 4 porte.

1

FOCUS

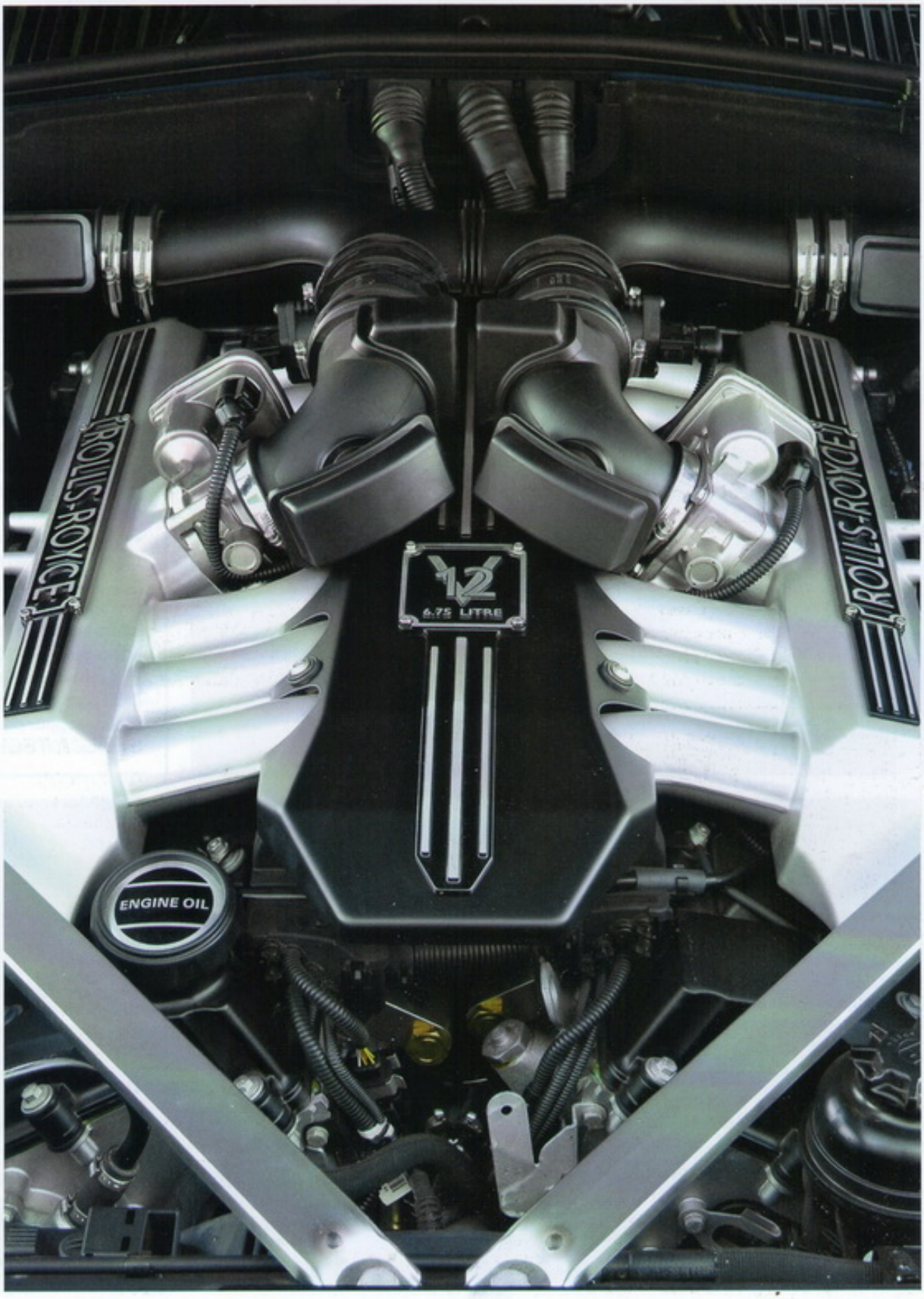
La Camargue

Nel 1975, alla Corniche si affianca un altro modello d'impronta sportiva che ne riprende alcune componenti tecniche, a partire dal V8 di 6750 cc. La nuova coupé, battezzata Camargue, si distingue nettamente nello stile della carrozzeria, dalle forme squadrate e inconsuete per il marchio britannico, costruita dalla Mulliner Park Ward su progetto di Pininfarina. La vettura rappresenta il vertice assoluto nella gamma Rolls Royce, con allestimenti ed equipaggiamenti molto sofisticati, e viene venduta ad un prezzo di 150mila dollari circa. E' il più alto in assoluto per un'auto dell'epoca, che si può considerare di serie seppur con produzione limitata: 500 esemplari fino al 1986.

2

DALLA BMW ALLA ROLLS

Il motore V12 che equipaggia la Rolls Royce Phantom del 2003 riprende la storica cilindrata di 6,7 litri degli 8 cilindri impiegati sulle precedenti vetture della Casa britannica. Deriva da quello della Bmw Serie 7 e sviluppa una potenza di 460 Cv



Silver Spirit

Produzione 1980 - 1998
Carrozzeria Berlina - Limousine

Dopo la Silver Shadow, la Rolls Royce prosegue sulla strada tracciata con la Silver Spirit, berlina che rappresenta l'evoluzione nella continuità. Le linee della carrozzeria riprendono i tratti diventati ormai classici ma già invecchiati per un'auto che entra in produzione all'inizio degli anni Ottanta. Anche la meccanica non si discosta da quella della Silver Shadow, con in primo piano. La potenza, intorno ai 200 Cv, consente prestazioni di buon livello per una vettura lunga ben oltre i 5 metri e con un peso che supera abbondantemente le due tonnellate. Allestimenti, finiture e materiali utilizzati non smentiscono la tradizione e l'abitacolo offre una dotazione di accessori al passo con i tempi. Nel 1990 viene presentata la seconda serie della Silver Spirit e nel 1993 la terza, senza modifiche di sostanza.

1

FOCUS
Spur e Limousine

Anche la Silver Spirit, come molte altre Rolls Royce precedenti, offre varianti di carrozzeria con passo allungato. Il modello più "compatto", che raggiunge comunque i 5,37 metri di lunghezza prende il nome di Silver Spur, mentre la versione Limousine, ancora più ingombrante, sfiora addirittura i 6 metri con un passo di 3,72. Nessuna variazione per quanto riguarda la meccanica.

1. Una Silver Spirit berlina seconda serie del 1990
2. La terza serie del 1993 non presenta modifiche sostanziali rispetto ai modelli che la precedono

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Silver Spirit I	1980 - 1989
Silver Spirit II	1990 - 1993
Silver Spirit III	1993 - 1997
Silver Spur I	1980 - 1989
Silver Spur II	1990 - 1993
Silver Spur III	1993 - 1998

SCHEDA TECNICA - II SERIE

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,270
Larghezza ..... m 1,890
Altezza ..... m 1,480

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.350 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6749 cc
Cilindri ..... 8 a v
Potenza ..... 218 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Lire 284.280.000

Silver Seraph

Produzione 1998 - 2002
Carrozzeria Berlina

Apparsa al salone di Ginevra del 1998, la Silver Seraph è l'anello di congiunzione tra la tradizionale produzione della Rolls Royce e quello che sarà il nuovo corso sotto la proprietà Bmw. La carrozzeria riprende i temi classici, mentre nella meccanica lo storico V8 viene sostituito da un più moderno 12 cilindri a V di provenienza bavarese. Con una cilindrata di 5379 cc, il motore offre 326 Cv ed è accoppiato ad un cambio automatico a 5 rapporti. Netto il progresso in materia di prestazioni rispetto al passato, mentre i consumi diminuiscono. Gli allestimenti mantengono ancora il carattere artigianale, con qualche "sconfinamento" *hi-tech* negli equipaggiamenti di sicurezza. È l'ultimo modello della Casa britannica ad essere prodotto nello stabilimento di Crewe, che nel 2000 passa alla Volkswagen il marchio Bentley.

1

FOCUS
Il motore

Sulla Silver Seraph viene montato un motore di origine Bmw derivato da quello della Serie 7 della Casa bavarese. Il 12 cilindri a V tedesco segna dunque una svolta riguardo i propulsori destinati alle Rolls Royce, mettendo in campo una tecnologia d'avanguardia. Con una cilindrata di 5,4 litri il plurifrazionato di Monaco, in lega leggera e dotato di alimentazione ad iniezione elettronica, offre 326 Cv.

1. Una Silver Seraph berlina del 1998, con motore V8 da 326 Cv
2. Il posteriore della Silver Seraph
3. La plancia in pelle e radica della Silver Seraph

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,390
Larghezza ..... m 1,930
Altezza ..... m 1,520

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.300 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5379 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 326 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h

PREZZO ..... Lire 467.764.000

Phantom

Produzione Dal 2003
Carrozzeria Berlina - Limousine

1. La nuova Phantom ripropone stilemi classici del marchio, come la grossa mascherina a timpano
2. La nuova Phantom è il primo modello dopo il passaggio della Rolls Royce alla Bmw
3. Gli interni, accoglienti e lussuosi

La nuova Phantom, lanciata nel 2003, è il primo modello Rolls Royce progettato dopo il passaggio della Casa inglese al gruppo Bmw. Realizzata nella nuova fabbrica di Goodwood, e non più nello storico stabilimento di Crewe, la vettura riprende un nome mitico per il marchio e rappresenta lo sforzo della proprietà tedesca di rivoluzionare profondamente il prodotto senza però rinunciare ai valori tradizionali.La struttura della vettura è interamente in leghe leggere, mentre le sospensioni, a quadrilatero anteriori e multilink posteriori, sono accompagnate da un sistema pneumatico a controllo elettronico; e l'elettronica entra massicciamente per la prima volta in un'auto della nobile marca inglese, mettendo a disposizione tutti i più moderni apparati di sicurezza. Il motore è un 12 cilindri a V che ricorda la storica cilindrata di 6750 cc pur con un diverso frazionamento e offre una potenza di 460 Cv. Originale il disegno della mastodontica carrozzeria, dovuto a Ian Cameron, che richiama temi tradizionali rivisitandoli in chiave contemporanea. Finiture e allestimenti sono al top, capaci di conciliare il lusso della tradizione con la qualità delle migliori realizzazioni Bmw. Non manca una variante con passo allungato di 25 centimetri. La Phantom è capace di distinguersi con soluzioni stravaganti: caratteristica l'apertura delle portiere ad armadio libro, mentre la cura per la sicurezza si spinge fino alla statuetta Spirit of ecstasy che scompare anche nel caso di un piccolo urto. Nelle portiere posteriori sono stati ricavati vani portaombrello e lo stemma Rolls Royce al centro dei cerchi è snodato per apparire sempre verticale.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,830
Larghezza ..... m 1,990
Altezza ..... m 1,630

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 2.550 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6749 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 460 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h

PREZZO ..... Euro 410.000

Phantom Drophead Coupé - Coupé

Produzione Dal 2007
Carrozzeria Cabriolet - Coupé

1. La Phantom Drophead Coupé del 2007
2. L'apertura controvento delle portiere
3. La Rolls Royce Phantom nella versione coupé del 2008

Presentata al salone di Detroit del 2007, la versione scoperta, Drophead Coupé secondo la tradizionale terminologia britannica, della Phantom è l'erede delle storiche Corniche e Camargue, ma si propone con soluzioni stilistiche controcorrente. Il designer Ian Cameron ha scelto le portiere che si aprono controvento, come quelle posteriori della berlina, e per gli allestimenti l'ispirazione viene dagli yacht, con uso senza risparmio di legni e pelli pregiate. Lo spazio interno è abbondante anche per quattro persone e il vano bagagli ha invece una capacità limitata. La meccanica, come anche il motore, deriva da quella della quattro porte, montata su un telaio con passo ridotto di 25 centimetri. Nel 2008, la convertibile viene affiancata da un modello tecnicamente analogo ma con tetto rigido nella classica variante coupé.

1

FOCUS
Il teak degli yacht

Il lusso della Phantom Drophead Coupé riprende i fasti degli yacht, con la lavorazione artigianale di materiali che ricordano quelli delle barche più prestigiose. Eccezionale la cura dedicata alla capote, realizzata con sette strati di tessuto e con padiglione interno in cachemire. Il copricapote è in teak, per accentuare i richiami alla nautica, mentre il frontale propone il classico radiatore abbinato a gruppi ottici moderni.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 5,600
Larghezza ..... m 1,990
Altezza ..... m 1,580

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 2.620 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 6749 cc
Cilindri ..... 12 a V
Potenza ..... 460 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 240 km/h

PREZZO ..... Euro 475.000

LE ORIGINI DEL SIMBOLO

Si chiama Spirit of Ecstasy (Spirito dell'Estasi) la caratteristica statuetta posta sul radiatore delle Rolls Royce. Apparsa sulle vetture inglesi nel 1911, viene disegnata dallo scultore Charles Sykes. Inizialmente placcata in argento, e nelle più recenti Rolls Royce realizzata in una lega a base di nickel, dal 1980 è dotata di un meccanismo di protezione che la ritrae nel caso vi sia un tentativo di forzarla dalla sua posizione

Ronart

Peterborough
Inghilterra
1986

La Ronart è una piccola Casa automobilistica inglese fondata da Arthur Wolstenholme nel 1986. Fino al 1988 l'azienda si dedica a produrre repliche di vetture degli anni Cinquanta, apprezzate sia in Inghilterra che all'estero. Infatti la Ronart ne produce delle versioni con guida a sinistra per il mercato americano, giapponese, tedesco e francese. Il progetto iniziale di Arthur Wolstenholme risale al 1981: si tratta della Alicat, una vettura con carrozzeria in alluminio e motore Jaguar elaborato. Il primo prototipo completo è pronto per la passerella del National Classic Motor Show del 1985 e solo un anno dopo inizia la produzione. L'azienda nel 1999 volta pagina e mira a diventare uno dei più importanti produttori inglesi di auto sportive, dopo la TVR. Per questo ambizioso progetto sceglie come prima proposta la lussuosa e sportivissima Lightning, costruita inizialmente in 300 esemplari. La concept car riscuote molto successo al Motor Show 1999 di Londra tanto che i clienti la ordinano prima che vada in produzione (2001).
www.ronart.co.uk

La Ronart W152. Replica delle sport car anni Cinquanta, monta un motore Jaguar

Rootes

Maidstone
Inghilterra
1919 - 1967

Il gruppo Rootes è un'azienda automobilistica inglese che raggruppa diversi marchi britannici (Sunbeam, Singer, Humber, Hillman Talbot). Nasce per iniziativa di Sir William Rootes, come società commerciale per la vendita di automobili. Il passaggio da commerciante a produttore è alla fine degli anni Venti, quando la Grande depressione getta sul lastrico molti costruttori. Il primo embrione del gruppo inizia a svilupparsi nel 1929, quando Hillman e Humber, in difficoltà si uniscono fra loro e Rootes acquisisce prima una partecipazione nella neonata azienda, poi il controllo totale nel 1932. Il gruppo si completa nel 1955 e Sir Rootes mette in luce tutta la propria abilità nel posizionamento strategico dei marchi: utilizza la stessa meccanica ma carrozzerie e livelli di finitura differenti. Il vero limite del gruppo è, però, la sua scarsa internazionalizzazione. Per contrastare il successo della Mini, all'inizio degli anni Sessanta la Rootes avvia il progetto di una nuova utilitaria, ma le scarse vendite della vettura portano l'azienda a una crisi finanziaria. Nel 1967 il gruppo Rootes viene assorbito dalla Chrysler.

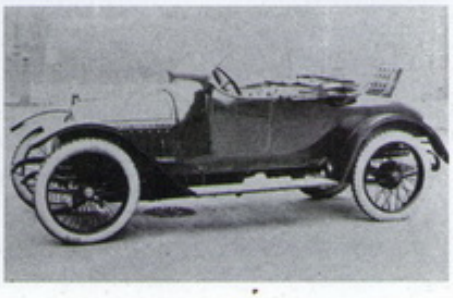
Una pubblicità della Rootes Motors Ltd.

Rossel

Sochaux-MontBeliard
Francia
1900 - 1926

La Rossel è un'azienda automobilistica francese, che nasce agli inizi del Novecento. Dedica la sua produzione a vetture di grossa cilindrata dalle alte prestazioni. Mantiene ottimi rapporti di collaborazione con la Peugeot, in particolare per la fabbricazione di motori aeronautici, tanto che dopo la Prima guerra mondiale la grande industria francese assorbe la piccola Rossel, destinata alla chiusura per gravi problemi finanziari. Il primo modello con il marchio Rossel risale al 1903: è un'auto che monta un quattro cilindri da quattro litri, piuttosto convenzionale per quel periodo. Negli anni a seguire, fino al 1910, l'azienda realizza vetture di classe superiore, estremamente eleganti, con propulsori da 4,5 e sei litri, ma, a causa delle difficoltà di collocazione sul mercato di queste vetture, la Casa si orienta verso modelli di minori pretese, presentando alcune auto con motori tra i 12 e i 16 Cv di potenza. Nel dopoguerra la produzione riprende a ritmo modesto e viene limitata solo ad alcuni modelli. L'attività viene sospesa nel 1926 quando la Rossel passa definitivamente alla Peugeot.

Una Rossel 12/14 HP del 1914 con carrozzeria torpedo



Rossion

Pompano Beach
Florida
2003

1

La Rossion è una società automobilistica americana, con sede in Florida, specializzata nella realizzazione artigianale di componenti e di vetture sportive ad alte prestazioni che hanno caratteristiche alternative rispetto alle supercar più note sul mercato. Con il progetto Q1 la Casa di Pompano Beach ridefinisce i canoni delle supercar convenzionali, non più vetture che hanno a modello le classiche muscolose coupé nordamericane, ma auto più spiccatamente sportive, secondo la scuola inglese. Nel 2003 la Casa americana inizia la produzione locale delle Noble, in particolare la piattaforma della Noble M400 è quella che riscuote più successo. I soci fondatori dell'azienda, Ian Grunes e Dean Rosen, ridefiniscono le strategie aziendali e acquisiscono i diritti per la produzione delle supercar Noble negli Stati Uniti, grazie a un accordo fra il costruttore inglese e il suo distributore statunitense 1G Racing. Puntano a offrire agli appassionati di auto sportive e delle corse una vettura leggera, ben bilanciata e dalle grandi prestazioni. La Casa americana realizza la M400 nelle officine di Cincinnati, Ohio, con il nuovo nome di Rossion Q1. Il telaio è lo stesso progettato dalla Noble, con struttura a traliccio di tubi quadri di varia sezione e le sospensioni sono a ruote indipendenti con struttura a quadrilateri e ampie possibilità di regolazione come nelle vetture da competizione. La carrozzeria in vetroresina ha una funzione parzialmente strutturale e può essere elaborata con varie soluzioni aerodinamiche un funzione dell'uso stradale o in pista. L'auto è equipaggiata con un motore Ford Duratec V6 sovralimentato in grado di erogare 450 Cv. La Rossion Q1 presenta un nuovo frontale rispetto alla Noble M400 e interni ridisegnati.

www.rossioncars.com

1. La Rossion Q1 monta impianto frenante e sospensioni di derivazione sportiva
2. La Rossion Q1 non ha l'Esp, considerato una limitazione alla libertà di guida

2

Rothwell

Oldham
Inghilterra
1901 - 1916

La Rothwell è una piccola azienda automobilistica che nasce a Oldham, in Inghilterra, all'inizio del secolo. I fratelli Rothwell, fondatori della Casa, in collaborazione con Edward Joel, un progettista di autovetture americano, cercano di realizzare un'auto a trazione anteriore. Il progetto fallisce e la Casa Inglese decide di indirizzare l'attività nella produzione di vetture più convenzionali. Nel 1901, infatti la Rothwell presenta una piccola vettura equipaggiata con un motore monocilindrico da 6 Cv, seguita ben presto da due vetture che montano un quattro cilindri da 12 e 16 Cv. La produzione della Casa Inglese si mantiene sempre entro limiti troppo ristretti, atti a garantire, se non lo sviluppo dell'azienda, almeno la sua sopravvivenza. Il modello di maggior successo è anche il più longevo, la 25 HP, che è prodotto dal 1910 al 1916, una vettura quattro cilindri di circa 4000 di cilindrata con doppia accensione. L'auto, venduta in circa 600 esemplari, è anche l'ultimo modello che la Casa inglese produce, prima della sospensione definitiva dell'attività nel 1916.

La Rothwell 25 HP tourer del 1910

Rover

Coventry, Inghilterra 1896

Come per altre marche, l'attività industriale che poi porterà alla creazione della Rover, parte nel 1861 con le macchine da cucire. Ben prima dunque della nascita ufficiale dell'automobile. Il nome della Società è Coventry Sewing Machine Company e i fondatori sono James Starley e Josiah Turner. Notizie su Starley si hanno da alcuni anni prima: nato nel 1830 nel Sussex, lavora come apprendista giardiniere per poi divenire meccanico in un'industria di motori marini. Solo dal 1850 Starley comincia ad interessarsi alle macchine da cucire come dipendente della Newton,Wilson & Co. Fa una grande esperienza e pochi anni dopo è già in grado di progettare e brevettare una macchina molto avanzata. La cosa non lascia indifferente il suo stesso datore di lavoro Josiah Turner. Starley e Turner si accordano per creare una nuova fabbrica che aprono a Coventry dove, dopo la grande crisi del 1850 è facile trovare a buon mercato i necessari capannoni e manodopera specializzata. I due si spostano dunque da Londra a Coventry dove nel 1861 fondano la loro azienda di macchine da cucire. Caso o visione? Forse la giusta combinazione delle due porta i soci a dare ascolto al nipote di Turner, il giovane Rowley Turner, il quale aveva passato un lungo periodo a Parigi con l'idea di studiare.

2

LE MACCHINE DA CUCIRE

Rowley entra in contatto con una fabbrica di macchine da cucire, la Michaux mentre era già rappresentante per la Francia della fabbrica inglese dello zio. L'attività di studente è ormai dimenticata. Il giovane Turner comincia a invaghirsi della bicicletta e convince lo zio e il suo socio a intraprendere questa nuova attività. James Starley, spinto anche dal suo diciottenne e brillante nipote John, si mostra più brillante ed innovativo del socio tanto che il loro sodalizio si rompe dopo quattro anni. Aiutato da James, il giovane John Starley fonda con William Sutton una nuova società, la Starley & Sutton che durerà solo quattro anni. Il giovane Starley, supportato dall'anziano zio ha ambizioni ben superiori a quelle del socio. Si lasciano di comune accordo e nasce la J.K.Starley&Co Ltd. A questo punto si impone un piccolo passo indietro poiché nel 1884 appare per la prima volta il nome Rover (Esploratore). Si tratta di un triciclo che, attraverso un sistema abbastanza complesso, viene spinto dalla forza congiunta delle braccia e delle gambe. Il veicolo si qualifica come molto più agile del già conosciuto, ma pericoloso e instabile, velocipede. Il Rover ha successo e negli anni Novanta vede la luce un nuovo veicolo con propulsione elettrica: le batterie sono disposte sopra l'asse posteriore. Questo veicolo, solo un prototipo mai commercializzato, fa però comprendere a John Starley l'enorme potenzialità di un mezzo spinto meccanicamente: l'esperienza tornerà utile qualche anno dopo.

Nel frattempo avviene un fatto di grande importanza per la storia Rover: il grande successo delle biciclette spinge infatti a cambiare il nome della società. Siamo nel 1896 a Coventry e nasce la Rover Cycle Company Ltd. Rover entra dunque nella ragione socia-

1. La Rover 75 dopo il restyling del 2004
2. Un manifesto pubblicitario della Rover P4

1

le della marca inglese. Già il primo anno la produzione di biciclette Rover supera le 10.000 unità. Il successo fa stare relativamente tranquilla la proprietà cosicché bisognerà aspettare il 1902 per vedere un veicolo a propulsione elettrica di chiara derivazione ciclistica che sulla falsariga del prototipo di due anni prima entra in produzione.

NASCE LA ROVER COMPANY LTD

Sono però gli anni in cui l'automobile è già entrata nel presente di molti altri produttori e la Rover comincia a pensarci solo nel 1903. Dalla Daimler viene assunto Edmund Lewis che si era costruito una solida reputazione di tecnico. Lewis si mette subito all'opera e in qualche mese disegna una vettura a due posti con motore di 1300 cc raffreddato ad acqua e con cambio a tre marce. È la prima Rover: un telaio originale senza sospensione posteriore. Molte innovazioni per l'epoca ma anche molti problemi: la prima Rover non ha un grande successo e viene subito sostituita da una più semplice e tradizionale 780 cc. Cambi così repentini di modello sono una caratteristica di quei tempi dell'industria auto, ché producendo in piccole quantità e soprattutto servendosi di una serie di fornitori esterni è in grado di reagire velocemente alle esigenze del mercato.

Le monocilindriche denominate Rover 8 rimangono in produzione fino al 1912, ma vengono affiancate da una quattro cilindri con due diverse motorizzazioni, una 1767 cc e una ben più potente 3119 cc. Quest'ultima, dopo avere beneficiato di qualche modifica , si aggiudica il rinomato e prestigioso Tourist Trophy nel 1907. Un altro cambiamento importante era avvenuto nel frattempo: nel 1905 la denominazione sociale passa a The Rover Company Ltd. Per la verità la produzione delle biciclette e delle moto non è stata interrotta ma l'automobile è ora divenuta preponderante.

Nel 1924 cessa la produzione delle biciclette, di cui ne sono state prodotte oltre 400.000, e delle moto, oltre 10.000 unità costruite. Nel 1910 intanto si cerca di potenziare lo staff tecnico e si guarda ai concorrenti. Owen Clegg cresciuto professionalmente alla Wolseley viene assunto dalla Rover. Occorre solo un anno a Clegg per progettare e mettere in produzione uno dei mo-

LA CURIOSITÀ

Quel marchio inglese con la nave vichinga

Si discute da anni sull'origine del marchio Rover: cosa ci fa un drakkar vichingo sul cofano di una delle marche inglesi per eccellenza? Non vi sono particolari certezze in merito ma la teoria più accreditata fa risalire il marchio alla necessità di superare l'ottica dell'identificazione dei modelli con dei numeri. Si sceglie di chiamare la P4 "Viking" e da qui discenderebbe la creazione del logo rosso, nero e oro che mostra una nave vichinga mentre naviga con il vento in poppa. In effetti l'ultimo prototipo della P4 prima della produzione mostra sul cofano il marchio e sulla calandra la scritta Viking. Cosa è poi successo nessuno ora è in grado di dirlo con certezza. Certo è che la *P4* presentata nel 1949 a Londra (nella foto) pur essendo praticamente identica al prototipo Viking, mantiene il bel logo ma al posto della scritta Viking sulla mascherina appare la scritta Rover. Tutte le vetture successive della Rover saranno contraddistinte del drakkar sul cofano motore. I modelli P5 lo avranno anche inserito in un cerchio smaltato che copre, quando non in uso, il fermo per l'originale alloggiamento esterno della ruota di scorta.

Rover

Un secolo di storia Rover, dalla 8 HP del 1904 (la prima da sinistra) fino alla più recente 75 berlina quattro porte dell'ultima serie, ristilizzata nel 2004

delli di maggiore successo non solo del tempo ma dell'intera storia Rover. Si tratta della 12. Motore 4 cilindri monoblocco di 2297 cc. Come curiosità, alcune fonti riportano che questo 4 cilindri fu con tutta probabilità il primo motore ad avere l'asta di misurazione dell'olio motore. La Rover 12 viene prodotta prima e dopo la Prima guerra mondiale. Fra l'altro nel 1914 alla 12 si affianca la più potente 18 che però non ha particolare successo. Durante la Prima guerra mondiale la Rover di fatto cessa la produzione civile per dedicarsi agli armamenti. Perde la collaborazione di Owen Clegg che passa alla Darracq con tutto il suo bagaglio di esperienza. Per sostituirlo viene assunto Mark Wild.

L'ATTIVITA' TRA LE DUE GUERRE

Nel dopoguerra riprende la produzione della Rover 8 e si comincia a guardare con interesse ad una vettura più piccola.
Un progetto di Jack Sangster viene valutato positivamente: si tratta di una piccola vettura con un motore di 998 cc. Sangster entra dunque alla Rover e dal 1920 inizia la produzione della piccola Rover. Un grande successo se si pensa che nel 1924 giunge ad una produzione annuale di 5.000 unità. Ma la concorrenza non sta a guardare: spuntano un gran numero di concorrenti pronti a darsi battaglia. In particolare il successo della Austin Seven suggerisce alla dirigenza Rover di abbandonare il mercato delle piccole per puntare su grandi vetture di lusso. È un grave errore di strategia poiché il mercato chiede vetture piccole. La Rover entra in una profonda crisi finanziaria dalla quale si rialza con grandi sforzi grazie all'arrivo, nel 1929, di Spencer Wilks, noto per avere rimesso in carreggiata la Hillmann. Wilks punta soprattutto sulla qualità e sull'organizzazione del lavoro anche se introduce molte novità tecniche quali nuovi motori a 4 e 6 cilindri con valvole in testa raffreddati con circolazione forzata d'acqua. Alla Rover arrivano anche i freni idraulici. Aumenta di poco il livello produttivo ma in maniera davvero consistente crescono gli utili di esercizio. In dieci anni la cura Wilks porta la Rover dalla bancarotta ad una situazione finanziaria molto florida. Con lui arrivano in Rover anche il giovane fratello Maurice ed altri manager di provenienza Hillman. Maurice Wilks dopo la Seconda guerra mondiale avrà il merito di introdurre in azienda il fortunato concetto Land Rover.
La cura Wilks si rivela anche valida dal punto di vista strategico e la Rover opera con successo nel segmento di mercato che chiede vetture di grande qualità e di gusto raffinato: caratteristiche che qualificheranno il marchio Rover negli anni successivi. Non a caso ancora negli anni Settanta/Ottanta la

La strategia
Rover e Studebaker, l'alleanza estetica

Il mondo dell'automobile spesso propone degli accadimenti che se non fossero documentati a distanza di anni non potrebbero mai essere creduti. Un caso è quello della Roverbaker. I fratelli Spencer e Maurice Wilks a capo della Rover cominciano nel dopoguerra a guardarsi intorno per cercare soluzioni estetiche in grado di farli uscire dallo schema ormai troppo classico della P3. La Studebaker Champion degli anni Cinquanta attrae la loro attenzione. Ne acquistano due esemplari che appena arrivati a Solihull vengono attentamente analizzati: per un caso del destino lo chassis delle Studebaker ha praticamente le stesse dimensioni di quello della *Rover P3* (nella foto). Le carrozzerie delle Studebaker vengono montate sullo chassis della P3 e queste vetture oggetto di attenzione e curiosità vengono utilizzate per anni nello stabilimento di Solihull. Lo stile delle Studebaker, opera del geniale designer americano Raymond Loewy, viene però considerato troppo ardito e di fatto non se ne farà nulla. La tradizione dice però che il fendinebbia al centro della calandra delle prime serie della P4 è ispirato dalla presa d'aria e a punta della Studebaker Champion.

pubblicità italiana della Rover recita testualmente: "Per acquistare una Rover non basta essere ricchi: bisogna essere gentleman". I fratelli Wilks con l'aiuto anche di altri familiari in posizioni di prestigio perseguono con forza l'obiettivo del potenziamento nell'ambito della strategia intrapresa malgrado in giro per il mondo si vanno affermando le produzioni di massa.

Nel 1939 esce la Rover P2 paragonata dalla stampa inglese ad una piccola Rolls Royce. Motore 6 cilindri di 1901 cc barra anti rollio anteriore e carrozzeria a 4 e 6 luci. Un grande successo. Poche unità di autovetture vengono costruite dall'inizio della Seconda guerra mondiale e fino al 1940. Le aziende inglesi vengono tutte chiamate a consorziarsi per produrre materiale bellico. Le fabbriche vengono completamente distrutte e ciò spinge la Rover a trasferire la produzione post bellica in nuovi impianti senza abbandonare completamente alcuni dei vecchi che per lungo tempo rimangono a supporto della nuova fabbrica di Solihull.

La gamma postbellica è esattamente quella precedente: quattro modelli dalla 4 cilindri 10 Hp di 1389 cc fino alla 6 cilindri 16 hp

Rover

1. Un esemplare di inizio Novecento, con carrozzeria aperta
2. Una Rover 200 BRM Limited Edition accanto all'originale BMR Le Mans a turbina del 1965

di 2147 cc.
Nel 1945 i progettisti Rover propongono alla dirigenza il prototipo denominato M1. È una vettura assolutamente molto avanti che Maurice Wilks reputa al di fuori della mentalità del classico cliente Rover. A nessuno comunque sfugge una notevole somiglianza con la piccola Topolino C della Fiat.

LA LAND ROVER

Al Posto della M1 vede la luce la più classica P3. Molto conservativa ma facile da mettere in produzione, accompagna la Rover fino all'uscita della P4 lasciando soprattutto spazio e risorse alla Land Rover. Un prodotto che fa scuola nel suo genere e che assieme alla Range Rover, arrivata nel 1970, consente alla marca Inglese di sopravvivere per molti anni. La Land Rover curiosamente nasce per mettere insieme due esigenze totalmente diverse: da una parte il desiderio da parte di Maurice Wilks di disporre di un mezzo ad alta mobilità per girare nelle sue proprietà terriere, dall'altra il fatto che il governo inglese assicura forniture di metalli solo alle aziende in grado di produrre per l'esportazione. Tornando alle auto giungiamo alla P4: il ritardo nel metterla in produzione determinato dall'incertezza sulla linea estetica da seguire produce un risultato di assoluto prestigio tale anche da soddisfare i difficilissimi clienti Rover.
Come previsto da restrizioni normative, la P4 viene presentata al salone di Londra del 1949 in una sola versione dotata di un 6 cilindri da 75 Hp. La carrozzeria in lega di alluminio e manganese come per la Land Rover, impossibile infatti approvvigionarsi di acciaio a sufficienza, se da un lato alza i costi di produzione assicura alla P4 una durata che diviene ben presto proverbiale. Nel tempo, la P4 resta in produzione fino al 1964, molte varianti sia estetiche che meccaniche si susseguono su quella che è stata la più fortunata e prestigiosa di tutte le Rover. I motori si articolano nel tempo in una gamma che via via arriverà fino al potente e prestigioso 3500 V8, disponibile dal 1962 anche sulla P6 meglio conosciuta come Rover 2000 e 3500 V8. Questo modello ha anche l'onore di essere insignito del nuovo titolo di Auto dell'Anno 1964. Successivamente lo stesso motore equipaggerà la bellissima SD1, anch'essa Auto dell'Anno nel 1977, così come lo ritroviamo sull'ultima vera Rover: la 800 del 1985, che con il marchio Sterling fallisce inaspettatamente e in maniera abbastanza clamorosa il tentativo di imporsi su un mercato potenzialmente profittevole come quello degli Stati Uniti d'America.

La strategia
Insieme alla Honda per la Rover 200

Nel 1979, Austin Rover ed Honda, due aziende di dimensioni simili, cominciano a valutare possibili collaborazioni. Non le spaventa la distanza né la diversità di cultura. Primo frutto della collaborazione è la Triumph Acclaim che poi diviene *Rover 200* (nella foto) e ancora Rover 25: rimane in produzione dal 1981 al 2005 con un discreto successo. Deriva dalla Honda Ballade/Civic. Molti pensano si tratti di un accordo per aggirare gli ostacoli del contingentamento delle auto giapponesi in Europa. L'accordo successivo siglato nel 1982 dall'a.d. di Austin Rover Mark Snowdon e Tadeshi Kume, Presidente della Honda, chiarisce invece che si tratta di vera collaborazione. Ora Austin Rover deve rimpiazzare la sua ammiraglia mentre Honda vuole costruire una vettura grande per il mercato americano ed essere pronta per eventuali aperture in Europa. In soli 3 anni nel 1985 vengono presentate la Rover 800 e la Honda Legend. La Austin Rover con soli 130 milioni di sterline sostituisce la fortunata SD1 e la Honda può disporre, senza avere alcuna esperienza, di una vettura ben fatta, di ottimo design e soprattutto che ha le qualità dinamiche di un'auto europea.

DALLA BRITISH LEYLAND ALLA FORD

Nel 1967 la Rover viene assorbita dalla Leyland Motors, che già controlla la Standard-Triumph. Nel 1968 la Leyland si fonde con la British Motor Holdings, facendo nascere così la British Leyland Motor Corporation. Nel 1972 poi, la BLMC decide di fondere le attività di Rover e Triumph. Nel 1975 la Holding, che affronta una profonda crisi finanziaria, viene nazionalizzata ed assume il nome di Leyland Cars. Nel 1986 nasce il Rover Group, che diviene prima di proprietà della British Aerospace e poi del Bmw Group. Nel 2000 i tedeschi della Bmw cedono il Rover Group al Phoenix Consortium, che a sua volta fonda la MG Rover Group, mentre la Land Rover viene ceduta a Ford. La Bmw mantiene la titolarità del marchio Rover, anche quando l'MG Rover Group viene dichiarato

1

LA TECNOLOGIA

La propulsione a turbina

Nel 1950 alla Rover si studia la propulsione a turbina e viene costruita la *Jet 1* (nella foto). Si tratta di una P4 nella versione speciale 2/3 posti Gordon Bashford. Turbina posizionata centralmente davanti all'assale posteriore e trazione posteriore. Le prime prove del 1950 consentono di realizzare, con una punta di 136 chilometri orari, il record del mondo per un veicolo a turbina. Dal 1950 la Jet 1 viene sottoposta ad una serie di ritocchi estetici e meccanici. Nel 1952 è pronta per sottoporsi a nuovi test: si sceglie un lungo rettilineo autostradale in Belgio. Il 26 giugno del 1952 con alla guida Spen King coordinatore del progetto, la Jet 1 tocca i 228,136 chilometri orari. Nel pomeriggio dello stesso giorno prova anche Peter Wilks ma non si spingerà

oltre i 221 chilometri orari. Da queste esperienze nasce anche l'avventura di Le Mans nel 1963. Telaio della BRM, turbina Rover, due piloti d'eccezione come Graham Hill e Richie Ginter fanno segnare la media di 173,346 chilometri orari. La vettura è fuori gara ma sarebbe stata settima assoluta. Lo stesso Graham Hill, questa volta con Jackie Stewart, riprova nel 1965. Il risultato è inferiore, con una media di soli 158,973 chilometri orari.

2

Rover

insolvente e l'azienda venduta ai cinesi della SAIC. Il marchio Rover viene ceduto definitivamente dalla Bmw alla Ford nel 2006. La Casa americana infatti deve tutelare il marchio Land Rover dal possibile utilizzo della denominazione Rover per un'altra fuoristrada. Problema superato quando, a sua volta, vende, nel 2008, la Jaguar e la Land Rover agli indiani della Tata.

Luca Apollonj Ghetti

1

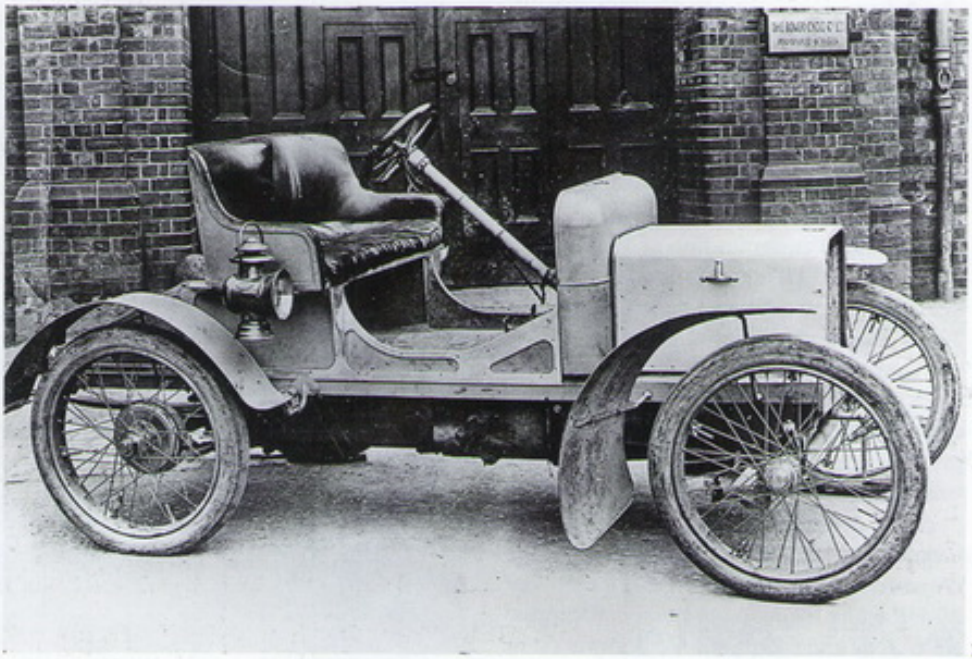
1. La concept car Rover TCV, presentata nel 2002
2. La Streetwise, antesignana dei moderni crossover, non riscuote molto successo

2

8 HP

Produzione 1904 - 1912
Carrozzeria Roadster

La 8 HP progettata da Edmund W. Lewis è una vettura aperta a 2 posti, nella maggior parte dei casi proposta al pubblico senza parabrezza. Ha un originale telaio a trave centrale che contiene un cambio a 3 marce, montato sul ponte posteriore e azionato da una leva. Il motore è un monocilindrico di 1,3 litri raffreddato ad acqua, successivamente dotato di doppia accensione. Uno speciale dispositivo freno motore integra l'azione dei freni (solo posteriori) chiudendo le valvole di aspirazione. Le sospensioni anteriori sono a balestra semi-ellittica trasversale. Nel 1906 una Rover 8 HP partecipa con successo al raid Londra-Istanbul guidata da R. L. Jefferson. Nel 1911 il motore viene sostituito con un più potente monocilindrico con valvole a fodero (brevetto Knight) di 1052 cc.

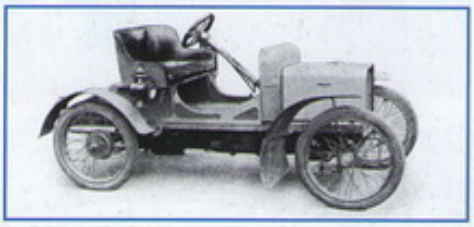


1

FOCUS
Valvole a fodero

Nel motore con valvole a fodero le valvole a fungo e gli assi a camme sono sostituiti da camicie interposte tra cilindro e pistone che scoprono delle aperture laterali nelle fasi di aspirazione e scarico. Il movimento dei foderi è realizzato collegando la parte inferiore all'albero motore tramite un meccanismo che realizza la necessaria sincronizzazione dell'apertura dei condotti.

1. La Rover 8 HP, piccola vettura aperta a due posti
2. La 8 HP, equipaggiata con un motore monocilindrico di 1,3 litri
3. Una versione della 8 HP con parabrezza e capote



2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 2,561
Larghezza ..... m 1,422
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE ..... assenti

PESO ..... 460 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1327 cc
Cilindri 1
Potenza ..... 8 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

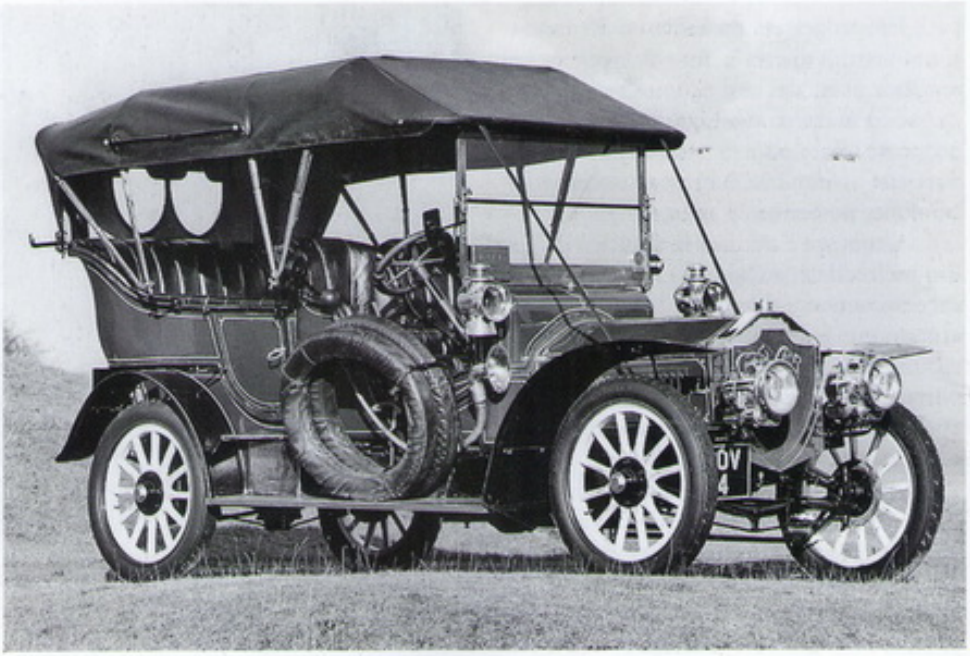
VELOCITÀ MASSIMA ..... 40 km/h

PREZZO ..... Sterline 200

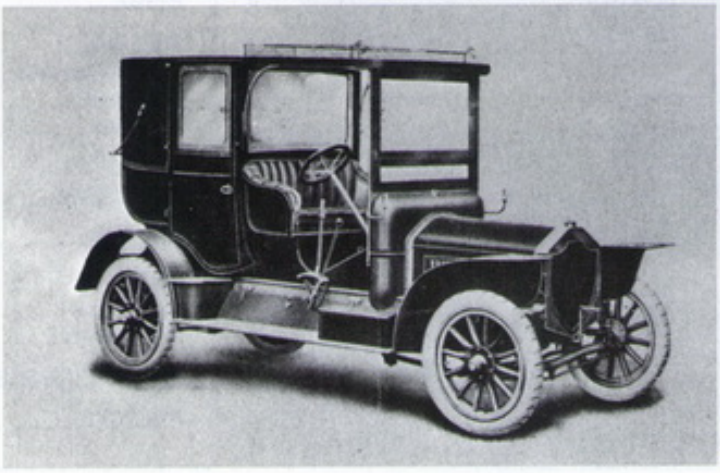
20 HP

Produzione 1907 - 1910
Carrozzeria Torpedo

Nel 1905 la Rover costruisce le sue prime automobili con motori pluricilindrici. Nascono così la bicilindrica 10/12 HP e la quadricilindrica16/20 HP. Mentre la prima si rivela un insuccesso ed esce presto di produzione, la seconda, nota come Silent and Speedy (silenziosa e veloce), viene costruita fino al 1910. Nel 1907 la 16/20 HP cambia la sua denominazione e diventa semplicemente 20 HP. Nello stesso anno, guidata dal pilota-collaudatore Ernest Curtis, vince la terza edizione del Tourist Trophy sul circuito dell'Isola di Man. Si tratta della prima vittoria della Rover nel TT britannico (la seconda arriverà 76 anni dopo). Come premio per questo successo, Curtis riceve dall'azienda un orologio d'oro ed una settimana di ferie. La Rover 20 HP è una torpedo a 4 posti con capote sollevabile che monta un 4 cilindri a valvole laterali di 3,2 litri abbinato ad un cambio manuale a 3 marce (4 a richiesta) con sospensioni a balestre semiellittiche (anteriore trasversale). Dal 1910 è disponibile anche con speciali ruote a smontaggio rapido sviluppate dalla stessa Rover. Alla fine degli anni Trenta la Casa inglese riprende il nome 20 HP per contraddistinguere una berlina con motore a 6 cilindri di 2,5 litri di cilindrata.


1

2


3

1. La Rover 20 HP, una delle prime vetture del marchio inglese equipaggiate con un motore a quattro cilindri
2. Il logo Rover sulla calandra
3. La 20 HP in uno speciale allestimento landaulet

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,692
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3251 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 23 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... nd

PREZZO ..... nd

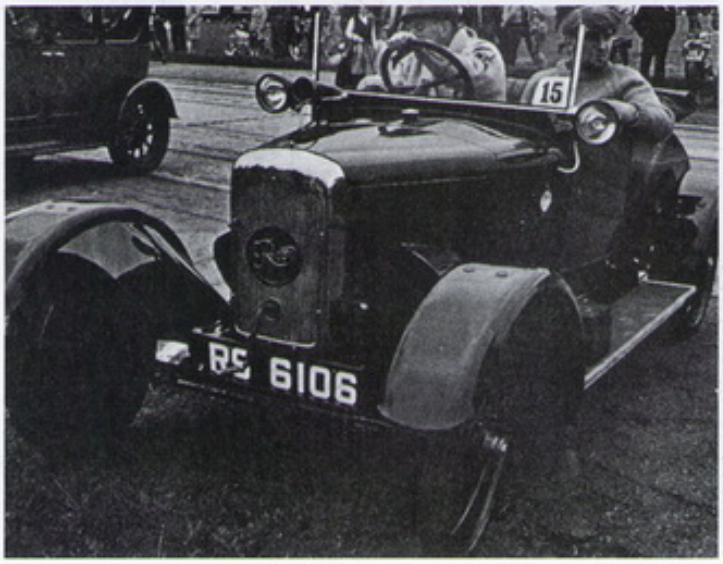
8 HP Eight

Produzione 1919 - 1925
Carrozzeria Roadster - Torpedo - Coupé

Nel primo dopoguerra la Rover ripropone il nome 8 HP per una nuova economica e leggera vettura a 2 posti, nota presso il pubblico anche come Eight (Otto). A tale scopo acquista un progetto di Jack Sangster (1896-1977) che vanta una buona esperienza presso la Ariel, un'azienda specializzata nella produzione di motociclette, e che forse proprio per questo motivo sviluppa un motore a 2 cilindri contrapposti a valvole laterali raffreddato ad aria di un litro di cilindrata. Il radiatore, stretto e alto, che si inserisce tra le ruote a disco pieno di grande diametro, è quindi finto. Al raffreddamento del bicilindrico provvedono le aperture ai lati del cofano motore. Altre caratteristiche di questa Rover 8 HP sono il cambio a 3 marce, la trasmissione finale a vite senza fine, lo sterzo a pignone e cremagliera e le sospensioni a balestra ad un quarto di ellisse sulle quattro ruote. Nel 1923 il motore viene maggiorato a 1135 cc e dotato di avviamento elettrico. L'anno seguente il passo viene allungato da 2.235 millimetri a 2.388 millimetri in modo da poter montare una carrozzeria a 4 posti. Nel 1925 il prezzo viene ridotto da 230 a sole 129 sterline a conferma di un successo di pubblico testimoniato da quasi 18.000 esemplari prodotti, comprese alcune trasformazioni in veicolo commerciale.

1

1. La Rover Eight, la piccola vettura a due posti realizzata dalla Casa inglese tra il 1919 e il 1925
2. La Rover Eight in allestimento roadster



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,124
Larghezza ..... m 1,473
Altezza ..... nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 500 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 988 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 13 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 72 km/h

PREZZO ..... Sterline 230

Light Six

Produzione 1928 - 1932
Carrozzeria Berlina

1. La Light Six, la veloce berlina a due porte realizzata dalla Rover tra il 1928 e il 1932
2. La Light Six è la prima vettura del marchio Rover a montare un propulsore a sei cilindri

La Rover Light Six è una vettura di classe media equipaggiata con il primo 6 cilindri realizzato dalla Casa inglese, un 2 litri raffreddato ad acqua con distribuzione a 2 valvole in testa ed accensione a spinterogeno che sviluppa 45 Cv (33 kW). La scelta di questa nuova configurazione presenta per il costruttore e soprattutto per i clienti numerosi vantaggi pratici, primo fra tutti la possibilità di contenere i costi di gestione della vettura. Realizzando un motore con un alesaggio di soli 65 millimetri, la Light Six rientra infatti nella fascia di tassazione dei 16 Cv fiscali. Ma non è tutto qui. Il 6 cilindri a valvole in testa e corsa lunga, progettato da Peter Poppe per la Light Six, è il primo di una serie di analoghi propulsori con la stessa configurazione che trovano ampia applicazione fino al 1948. Nel 1930 una sua versione maggiorata a 2565 cc equipaggia la Rover Meteor, mentre tra il 1932 ed il 1933 arrivano i piccoli 6 cilindri di 1410 e di 1577 cc per i modelli Pilot e Speed Pilot. In seguito, negli anni a cavallo della Seconda guerra mondiale, la Casa inglese appronta motori a 6 cilindri in linea di 1400, 1600, 2000 e 2500 cc che vanno ad equipaggiare alcune versioni dei modelli Speed, P1 e P2. Antesignana e ispiratrice di questi modelli, la Rover Light Six è una leggera e veloce berlina a 2 porte, caratterizzata da un lungo cofano anteriore (per ospitare il 6 cilindri in linea) e un abitacolo molto arretrato. Nel 1928 la Casa inglese la propone per la prima volta al pubblico nelle versioni Standard e Regal (con sovrapprezzo di 30 sterline). Ad esse affianca due anni dopo una 4 porte con passo allungato che costa 10 Sterline più delle corrispettive versioni a 2 porte e soprattutto la versione Sportsman's Saloon a 2 porte, realizzata dal carrozziere Weymann che all'epoca lavorava a stretto contatto con la Rover Company. Oltre che per i ridotti di gestione e di consumi contenuti, la Rover Light Six si fa apprezzare per le brillanti prestazioni, frutto dello riuscito connubio tra le caratteristiche del motore e la leggerezza costruttiva della vettura, che nel 1930 balzano ancor più alla ribalta dopo il vittorioso confronto con il Train Blue francese sul percorso tra il Passo di Calais e la Costa Azzurra. Quando, nel 1932, la Light Six esce di produzione, la Rover ne ha prodotti circa 8.000 esemplari.

1

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,521
Larghezza ..... m 1,600
Altezza ..... nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2023 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... Sterline 325

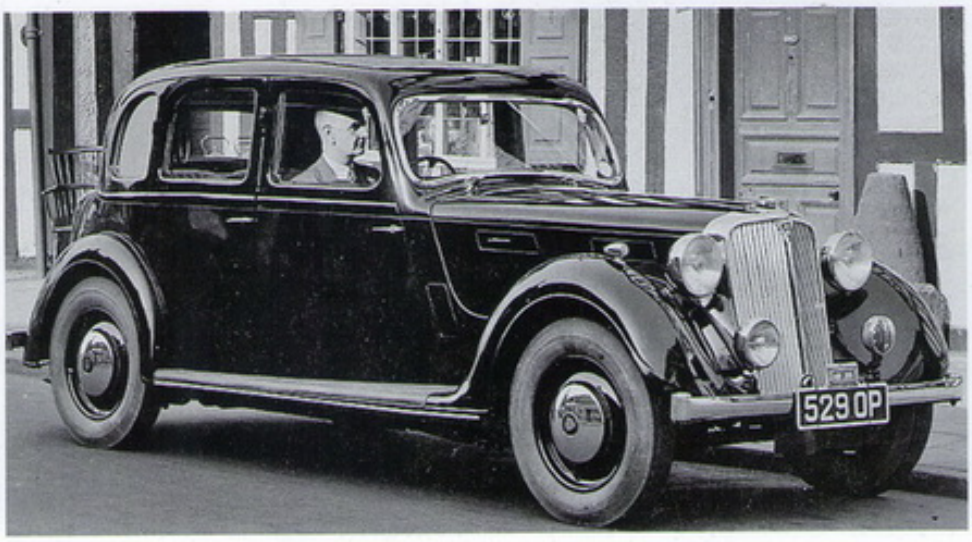
P2 16 HP

Produzione 1937 - 1948
Carrozzeria Berlina

Sotto la guida dei fratelli Spencer e Maurice Wilks, che si occupano rispettivamente della gestione finanziaria e tecnica dell'azienda, negli anni Trenta la Rover razionalizza progressivamente la sua produzione con l'obiettivo di costruire nel giro di pochi anni una delle migliori automobili britanniche. Così nel 1937 la gamma subisce un profondo rinnovamento in tutti i segmenti con l'introduzione della serie di berline P2 che comprende le 4 cilindri 10 HP e 12 HP e le 6 cilindri 14 HP, 16 HP e Speed 20 HP (e dal 1939 una versione con motore maggiorato a 1,9 litri della 14 HP). Il modello più equilibrato è senza dubbio la 16 HP con carrozzeria a due oppure a tre finestrini laterali, il cui motore di 2,1 litri viene potenziato nel 1940 con l'adozione di un carburatore invertito a doppio corpo. Altre caratteristiche di questa vettura sono il cambio a 4 marce (sincronizzate dal 1939), le sospensioni anteriori e posteriore a balestre semiellittiche, gli ammortizzatori Houdaille, le ruote libere che, come avviene sulle biciclette, si sbloccano quando si rilascia l'acceleratore. Con la gamma 1940 la vettura viene offerta con ruote a disco pieno di serie e autoradio a richiesta.

1

1. La Rover P2, una berlina a quattro porte realizzata con carrozzeria a sei luci oppure "corta" a quattro luci
2. La P2 dispone di un'ampia gamma di motori, a 4 e 6 cilindri



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,420
Larghezza ..... m 1,574
Altezza ..... m 1,576

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2147 cc
Cilindri 6
Potenza ..... nd

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... nd

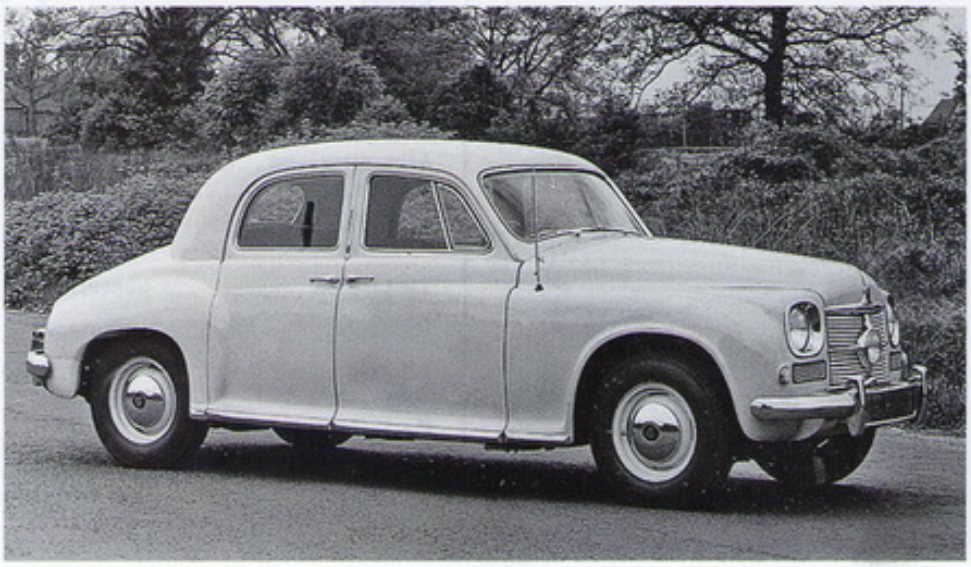
P4

Produzione 1950 - 1964
Carrozzeria Berlina

La P4 è una berlina la cui linea si ispira inizialmente a un progetto che il designer francese Raymond Loewy aveva realizzato per l'americana Studebaker. Caratterizzata da una linea slanciata, è la prima Rover con parafanghi integrati nella carrozzeria. Ha le porte posteriori "ad armadio" incernierate sui montanti posteriori e un faro supplementare (abbandonato nel 1952) al centro della mascherina che le fa guadagnare il soprannome di Ciclope. La prima versione della P4 viene denominata 75 per la potenza del suo 6 cilindri. Un motore già adottato su precedenti modelli della Casa inglese, al quale il progettista Gordon Bashford apporta delle modifiche. Prima fra tutte l'adozione di testata in alluminio (per aggirare le limitazioni vigenti in Gran Bretagna sulle forniture di acciaio) e la distribuzione con valvole di aspirazione in testa e quelle di scarico posizionate lateralmente. Alla P4 75 si affiancano molte versioni come la 60 del 1954 con motore 4 cilindri di 2 litri, la 90 del 1955 con un 6 cilindri di 2638 cc, la 80 del 1960 con un 4 cilindri di 2,3 litri, la 100 del 1960 e la 110 del 1963 spinta da un 6 cilindri di 2,6 litri da 123 Cv con testate Weslake.

1

1. La Rover P4 è la prima vettura della Casa inglese con i parafanghi integrati nella carrozzeria
2. Il frontale della prima serie si ispira a un progetto realizzato dal designer Raymond Loewy per la Studebaker



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,528
Larghezza ..... m 1,666
Altezza ..... m 1,607

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2103 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 75 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 130 km/h

PREZZO ..... Sterline 1.105

P5

Produzione 1959 - 1973
Carrozzeria Berlina - Coupé

La P5 è un'automobile che privilegia il comfort di marcia alle prestazioni. In tal senso si spiega anche la scelta del costruttore di utilizzare per la prima volta una carrozzeria a scocca portante. La prima versione, meglio nota come 3 Litre, monta un 6 cilindri derivato dal 2,6 litri dei precedenti modelli P4 90/105, abbinato a un cambio manuale a 4 marce (automatico a richiesta). Nel 1962 la vettura è rivista con alcune migliorie estetiche e meccaniche. Il motore adotta la nuova testata Weslake che porta la potenza a 121 Cv. Contemporaneamente viene lanciata la versione coupé. Nel 1967 la P5 viene sostituita dalla P5B, riconoscibile esternamente per i quattro fari anteriori sovrapposti ed equipaggiata con lo stesso 8 cilindri a V di 3528 cc adottato sulla Range Rover, ma con una potenza di 150 Cv.

1

FOCUS
British style

Il pubblico ha sempre visto nell'eleganza il principale punto di forza della Rover P5. In effetti la vettura è disegnata da David Bache secondo i canoni del "British style". Per questo negli anni Sessanta la P5 è l'automobile di rappresentanza preferita da ricchi imprenditori, non solo britannici, e anche da ministri e capi di Stato. La stessa regina Elisabetta II ne acquista due: berlina e coupé.

1. La prima versione della Rover P5 nota anche come 3 Litre
2. Una pubblicità dell'epoca che annuncia l'arrivo della P5B, la seconda serie della vettura

Rover announce the incredibly smooth new 184 bhp 3·5 litre V8.

With apologies.

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,737
Larghezza ..... m 1,791
Altezza ..... m 1,549

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.587 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2995 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 105 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 160 km/h

PREZZO ..... nd

P6

Produzione 1963 - 1977
Carrozzeria Berlina

All'inizio degli anni Sessanta la Rover affianca alla lussuosa P5 un modello di categoria inferiore, meno costoso, ma altrettanto raffinato. Al salone di Londra del 1963 presenta la prima versione della P6 (nota al pubblico come 2000) che per le sue caratteristiche d'avanguardia e l'attenzione per la sicurezza si aggiudica il premio Auto dell'Anno 1964. La P6 è una berlina a tre volumi, disegnata da David Bache, la cui carrozzeria è formata da una struttura centrale rigida alla quale sono imbullonati i pannelli esterni. Altre particolarità tecniche sono il piantone dello sterzo deformabile, i quattro freni a disco, lo schema originale delle sospensioni. Alla 2000, con motore monoalbero con camere di scoppio Heron ricavate nel cielo dei pistoni, si affianca nel 1967 la versione TC (Twin Carburettors) dotata di un motore da 124 Cv. Nel 1968 esce la versione 3500, riconoscibile per l'ampia presa d'aria sotto al paraurti e i rilievi sul cofano, equipaggiata con un 8 cilindri a V monoalbero in alluminio da 160 Cv e trasmissione automatica a 3 rapporti. Tre anni più tardi arriva la versione 3500 V8S con cambio manuale a 4 marce. Nel 1973 è la volta della 2200 TC con motore 4 cilindri a doppio carburatore da 115 Cv.

1

1. La Rover P6, una berlina meno costosa ma altrettanto raffinata della lussuosa P5
2. La P6, nota anche come 2000, si aggiudica la palma di Auto dell'Anno 1964 per le caratteristiche tecniche all'avanguardia e l'attenzione riservata alla sicurezza

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,554
Larghezza ..... m 1,675
Altezza ..... m 1,403

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.222 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1978 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 90 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 162 km/h

PREZZO ..... Lire 2.910.000

SD1

Produzione 1977 - 1987
Carrozzeria Berlina

La linea sviluppata da David Bache per la SD1 è uno dei migliori esempi di equilibrio stilistico tra eleganza, sportività e funzionalità applicato a una berlina, cosa che le valse il premio Auto dell'Anno nel 1977. La sigla SD1 indica che questa vettura è il primo progetto della Specialist Division del gruppo British Leyland nel quale la Rover è da poco confluita. In effetti la SD1, prodotta in oltre 95.000 unità, è nota al pubblico con il numero che indica la cilindrata. All'originale versione 3500 con motore V8 seguono la 2300 e la 2600 a 6 cilindri rispettivamente da 126 e 138 Cv. Nel 1982 subisce un restyling e la gamma è arricchita con la versione 2000 spinta da un 4 cilindri da 101 Cv e la 2400 SD Turbo con un turbodiesel VM da 93 Cv. La nuova gamma prevede anche due varianti della 3500: la Vanden Plas e la Vitesse con motore a iniezione.

1

FOCUS
La versione turbodiesel

Il turbodiesel HR 492 HT di 2393 cc della VM contribuisce al successo della SD1 sul nostro mercato. Garantisce, infatti, buone prestazioni associate a bassi costi di gestione. Particolarità costruttive sono il monoblocco in ghisa, le testate singole in lega leggera, la distribuzione ad aste e bilanceri con asse a camme nel basamento. La sovralimentazione è affidata al turbocompressore KKK tipo K24.

1. L'ultima serie della Rover SD1
2. La vettura di profilo con portellone posteriore aperto
3. La SD1 in pista

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,700
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,380

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.352 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 3528 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 155 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Lire 14.175.000

Serie 200

Produzione 1984 - 1989
Carrozzeria Berlina

La Serie 200 è una compatta ed elegante berlina a tre volumi dalle linee abbastanza spigolose che rappresenta il secondo atto della collaborazione (avviata qualche anno prima con la Triumph Acclaim) tra il gruppo britannico cui fa capo la Rover e la giapponese Honda. Anche in questo caso la vettura inglese presenta poche differenze rispetto alla corrispettiva Honda Ballade. Queste si riassumono in alcuni dettagli estetici ed in una finitura interna più completa e di gusto "british" (inserti in simil radica e rivestimenti in velluto York oppure pelle) e in linea con la tradizionale immagine della marca.A differenza però di quanto avvenuto con la Acclaim, oltre alla versione, denominata 213, con motore Honda tipo EV2 di 1,3 litri alimentato a carburatore, viene proposta anche una versione (216) con motore Rover serie S di 1598 cc a iniezione elettronica da 86 Cv e da 104 Cv. Tutti questi propulsori sono 4 cilindri monoalbero ad accensione elettronica, ma il motore Honda impiega 3 valvole per cilindro (2 di aspirazione ed una di scarico) e quelli Rover solo 2. Tutte le Rover Serie 200 sono a trazione anteriore.

1

2

3

1. La prima serie della Rover 200
2. La Serie 200 conferma la collaborazione con la giapponese Honda
3. Gli interni della Serie 200: i sedili sono in pelle, gli inserti in simil radica

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,160
Larghezza ..... m 1,635
Altezza ..... m 1,385

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 870 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1342 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 73 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 157 km/h

PREZZO ..... Lire 14.110.000

800

Produzione 1986 - 1999
Carrozzeria Berlina - Coupé

La 800 è un'automobile a trazione anteriore con gli stessi contenuti meccanici della Honda Legend. La prima versione è una berlina 4 porte a tre volumi con due differenti propulsori: un 4 cilindri Rover di 2 litri da 140 Cv e un 6 cilindri a V Honda di 2,5 litri da 173 Cv. Nel 1988 debutta in una versione a 5 porte e due volumi denominata Vitesse e le versioni a 4 porte assumono il nome di Sterling. Contemporaneamente il motore V6 è maggiorato a 2675 cc e vede aumentare la sua potenza a 177 Cv. Nel 1991 la 800 è aggiornata nell'estetica e riceve un 4 cilindri turbodiesel VM di 2499 cc da 118 Cv e una versione turbo da 200 Cv del 2 litri a benzina. Nel 1992 la gamma si arricchisce di una versione coupé disponibile con i motori 2.0 turbo benzina e V6 2.7. La produzione termina nel 1999 dopo circa 320.000 unità prodotte.

1

FOCUS
La sinergia con Honda

La 800 e la Legend sono frutto di una collaborazione, tra la Rover e la Honda avviata all'inizio degli anni Ottanta. L'accordo prevede che la Austin Rover partecipi al Project XX mettendo a disposizione le sue competenze in materia di analisi strutturale della scocca, finiture, sospensioni e telaistica in generale e che la Honda impegni la sua reputazione nei settori dei propulsori e delle trasmissioni.

1. La Rover 800 condivide molte parti meccaniche con la Honda Legend
2. La versione a cinque porte e due volumi denominata Vitesse
3. Gli interni della vettura

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,693
Larghezza ..... m 1,946
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.395 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1994 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 140 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 205 km/h

PREZZO ..... Lire 24.950.000

200 - 400

Produzione 1989 - 1999
Carrozzeria Berlina - Cabriolet

La seconda serie della Rover 200 è realizzata sulla base della Honda Concerto ed è una berlina 5 porte a due volumi e mezzo affiancata da un modello a tre volumi e 4 porte denominato 400. Entrambe adottano un 4 cilindri Rover di 1,4 litri, nelle varianti da 69 e 95 Cv, e un 4 cilindri Honda di 1590 cc da 115 Cv a iniezione elettronica multipoint. In seguito la gamma si arricchisce di una versione a 3 porte (1990), della 220 Turbo da 220 Cv (1991), di un motore 1.4 a iniezione multi-point da 103 Cv e della 218 SD con motore turbodiesel Peugeot di 1760 cc da 88 Cv e della versione cabriolet (1992). Con la terza generazione (1996), la 200 e la 400 prendono strade differenti. La seconda sostituisce effettivamente i modelli della prima generazione, mentre la nuova 200 si propone come modello intermedio tra la 400 e la 100.

1

FOCUS
Il motore

La famiglia di motori Rover "serie K" rappresenta una significativa tappa nell'evoluzione motoristica degli anni Ottanta. Questa serie è caratterizzata dalla compattezza e dal basso peso, grazie al monoblocco in lega leggera e al fissaggio della testa ottenuto con lunghi tiranti che la collegano direttamente ai supporti dell'albero motore in modo da accrescere la rigidità dell'insieme.

1. La Rover 200 nella versione cabriolet
2. La 200 è una berlina 5 porte a due volumi e mezzo. Il posteriore si caratterizza per lo spoiler
3. La Rover 400, modello a tre volumi e quattro porte

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,220
Larghezza ..... m 1,940
Altezza ..... m 1,400

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.080 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1396 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 95 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Lire 16.950.000

25/45

Produzione 1999 - 2005
Carrozzeria Berlina

Le Rover 25 e 45 sono due berline rispettivamente con carrozzeria a due volumi 3-5 porte e tre volumi, che rappresentano essenzialmente un'evoluzione delle precedenti 200 e 400. Oltre a una versione potenziata a 75 Cv del già noto motore di 1,1 litri, la gamma dei motori comprende tre 4 cilindri a benzina di 1,4, 1,6 e 1,8 litri rispettivamente da 84, 103 e 117 Cv, nonché due turbodiesel a iniezione diretta di 1994 cc da 101 e 117 Cv. Sulla base di queste vetture vengono allestite nel 2002 le corrispettive versioni MG ZR e ZS caratterizzate da un allestimento sportivo e motorizzazioni potenziate: ovvero un 1,8 litri a 16 valvole a fasatura variabile da 121 Cv e un 2 litri turbodiesel di origine Bmw da 163 Cv. Nel 2004 le vetture sono oggetto di un ulteriore restyling estetico caratterizzato essenzialmente dall'adozione di fari di forma rettangolare. La produzione di entrambe cessa nella primavera del 2005 a seguito del fallimento del gruppo MG Rover.

1

1. La Rover 25, berlina a due volumi e cinque porte
2. Le versioni della Rover 25 a cinque e a tre porte

2

SCHEDA TECNICA - 25

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,980
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 1.020 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1396 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 84 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 180 km/h

PREZZO ..... Lire 23.900.000

75

Produzione 1999 - 2005
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Concepita quando il marchio Rover è controllato da Bmw, la 75 nasce come una vettura a trazione anteriore dallo stile molto curato e "british" (finiture in legno e pelle) destinata a inserirsi accanto alle Bmw Serie 3 e Serie 5 a trazione posteriore senza creare dannose sovrapposizioni di prodotto. All'originale berlina 4 porte a tre volumi si affianca nel 2000 una versione station wagon, progettata da Richard Woolley, che ha una carrozzeria leggermente più lunga (+ 45 millimetri) e un bagagliaio al quale si può accedere non solo dal portellone ma anche attraverso il lunotto. Entrambe le versioni sono equipaggiate con il 4 cilindri Rover Serie K di 1,8 litri a 16 valvole, con due V6 benzina a 24 valvole di 2 litri da 150 Cv e 2,5 litri da 177 Cv e con un 4 cilindri turbodiesel della Bmw a iniezione diretta common-rail di 1951 cc da 115 Cv successivamente potenziato a 131 Cv. Nel 2004 la vettura è oggetto di un leggero restyling dove viene rivista la linea e il 1800 Serie K viene dotato di un turbocompressore con intercooler che ne incrementa la potenza fino a 150 Cv. Un discorso particolare meritano le MG ZT e ZT-T realizzate a partire dal 2002 sulla base della Rover 75 berlina e station wagon. Queste, riservate al pubblico più sportivo, sono caratterizzate da particolari allestimenti e finiture della carrozzeria: come i pneumatici ribassati oppure le prese d'aria aggiuntive. Ma, soprattutto, sono equipaggiate con delle versioni potenziate rispettivamente a 193 e 136 Cv della motorizzazioni V6 benzina 2.5 e 2.0 turbodiesel. La produzione della Rover 75 (e delle corrispettive versioni sportive con marchio MG) cessa nel 2005 per il fallimento del gruppo MG Rover.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,745
Larghezza ..... m 1,778
Altezza ..... m 1,427

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.430 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1796 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 48.790.000

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Berlina	1999 - 2005
Station wagon	2000 - 2005
MG ZT	2002 - 2005
ZT-T	2002 - 2005
V8	2005

1

LA TECNICA

Sulla 75 station wagon il portellone si apre a filo del piano di carico sollevando anche una porzione del paraurti. In alternativa, quando risulta difficile l'apertura dell'intero portellone, è possibile aprire soltanto il lunotto. Il piano di carico è mobile, sostenuto da piccoli ammortizzatori e nasconde un vano supplementare.

1. Le due versioni della Rover 75, station wagon e berlina
2. Il profilo della Rover 75 berlina

3

FOCUS
75 V8

Nel 2005 la Rover realizza una 75 con un motore V8 benzina di 4,6 litri di origine Ford Mustang da 260 Cv alloggiato in posizione longitudinale e trazione posteriore. La 75 V8 viene allestita in versione Rover con passo allungato e MG con passo normale.

DIMENSIONI	
Lunghezza	m 4,745
Larghezza	m 1,778
Altezza	m 1,427
POSTI	5
PORTE	4
PESO	1.520 kg
MOTORE	
Alimentazione	benzina
Cilindrata	4601 cc
Cilindri	8 a V
Potenza	260 Cv
TRAZIONE	posteriore
CAMBIO	automatico
FRENI	
Anteriore	a disco
Posteriore	a disco
VELOCITÀ MASSIMA	243 km/h
PREZZO	Euro 53.240

Rubino

Biella
Italia
1921 - 1923

Rubino è il marchio di una vettura italiana costruita dalle Officine di Netro presso Biella, specializzate sin dal 1900 nella costruzione di attrezzi agricoli e poi di parti per autoveicoli e mezzi per l'esercito durante il primo conflitto mondiale. Al termine della guerra Ernesto Rubino, titolare dell'azienda, per sostituire le commesse militari, intraprende l'attività nel settore automobilistico. Nasce così la Automobili Rubino. Su progetto di Fiorentino Lamberti, proveniente dalla SPA di Torino, viene messa in fabbricazione la Tipo 1. L'obiettivo è creare una vettura principalmente adatta ai percorsi di montagna con l'adozione di rapporti che possano portare la vettura a una velocità di 70 chilometri orari (velocità che per le condizioni delle strade dell'epoca ben difficilmente è possibile raggiungere) con una marcia brillante e senza sforzo in salita. Ma a causa delle scarse vendite Ernesto Rubino cede, nel 1923, l'intero materiale per la produzione automobilistica a un gruppo finanziario torinese, che sotto la guida di Pietro Scaglioni dà origine alla TAU.

Ernesto Rubino con la famiglia alle Officine di Netro a Biella

Ruxton

New York
Stati Uniti
1929 - 1931

Prodotta dal 1929 al 1939 dalla società automobilistica statunitense New Era Motors con sede a New York, la Ruxton è una vettura a trazione anteriore ideata dall'ingegnere della Budd Body Company, William Muller. La vettura, la cui denominazione riprende il nome di uno degli investitori all'origine del progetto, risulta più bassa rispetto alla media delle automobili della sua classe negli Stati Uniti di quegli anni proprio per effetto dell'assenza dell'albero di trasmissione. L'auto presenta una linea abbastanza slanciata. Circa 500 unità di questo modello sono prodotte grazie all'impulso e alla fiducia riposta in esso da Archie Andrews, membro del consiglio d'amministrazione della Budd. Andrews va avanti nel programma malgrado le enormi difficoltà affrontate dalla società sul piano economico e legale in quel periodo. Mancano infatti i fondi sufficienti allo sviluppo dell'azienda e molti dei potenziali investitori non onorano di fatto l'impegno. Il risultato inevitabile è il blocco della produzione e la successiva chiusura.

Una Ruxton 5,5 litri roadster del 1929

Saab - Syrena

Saab Saba SAIC Saipa SAL Saleen Salmson SALVA SAM SAMCA Sandford San Giorgio San Giusto Santana Saturn Saurer Savoia Saxon Scania-Vabis SCAP Scarab SCAT Scion Scout Seat Secqueville-Hoyau Selve Sensor Serenissima Serpollet Shanghai Sheffield-Simplex Siata Siddeley-Deasy S.I.G.M.A. Sigma Simca Simplex Sims Simson-Supra Singer Siva Sizaire-Berwick Sizaire Frères Sizaire-Naudin Skoda Smart S.M.B. SPA S.P.A.G. Sparrow Spectre Cars Speedwell Sphinx Sportec Spyker SsangYong Stabilia Standard Stanguellini Stanley Star S.T.A.R. Stearns-Knight Steiger Stellite Steyr-Daimler-Puch Stoewer Storero Strathcarron Studebaker Studiotorino Stutz Subaru Sunbeam Suzuki Swallow Doretti Swift Syrena

Saab

Trollhättan, Svezia 1937

La Saab nasce nel 1937 a Trollhättan, città situata poco a nord di Goteborg, nella regione sudoccidentale della Svezia, come fabbrica di aeroplani. Le quattro lettere del nome Saab stanno infatti per Svenska Aeroplan Aktie-Bolaget, cioè Aeroplani svedesi Società per Azioni, e l'attività dell'azienda è dedicata esclusivamente alla produzione di aerei su licenza della tredesca Junkers e dell'americana Northrop-Douglas.

Nel 1939 la società si fonde con la ASJ Aircraft division e trasferisce a Linköping la direzione e gli uffici tecnici, mentre la produzione rimane a Trollhättan.

Durante tutta la Seconda guerra mondiale la Saab fabbrica aerei per l'esercito svedese e non ha attività di produzione automobilistica. Nel dopoguerra, a fronte della necessità di riconversione dell'industria bellica e dell'arrivo in Svezia delle prime automobili di larga diffusione e di produzione estera, nasce per la Saab la prospettiva di entrare nel settore automobilistico, con l'obiettivo di sfruttare al massimo le competenze ingegneristiche dei suoi tecnici e le capacità manifatturiere dei suoi impianti specializzati in costruzioni meccaniche. La nascita della prima automobile Saab passa attraverso l'operosità, la creatività e l'ingegno di un gruppo di 16 tecnici altamente specializzati nella progettazione di aeroplani, ma che mai avevano lavorato ad un'automobile, selezionati e capitanati del mitico capo progetto Gunnar Ljungström.

Il gruppo di progetto di Ljungström lavora per ben due anni allo sviluppo di un'auto totalmente nuova, derivata cioè dalle competenze interne a disposizione della Saab e non dai modelli americani che iniziano a diffondersi subito dopo la guerra sulle strade scandinave. Il prototipo di pre-produzione della prima vettura Saab viene presentato nel 1946 al vertice dell'azienda con la denominazione provvisoria di Ur Saab, divenuta poi Saab 92.001. A fine 1946, ricevuta dalla direzione l'approvazione alla produzione e all'introduzione sul mercato, il primo modello Saab è svelato a un selezionato gruppo di ingegneri, personalità e giornalisti presso la sede della Saab il 10 giugno del 1947, con il nome ufficiale di Saab 92 (e il nome in codice interno di Saab 92.002).

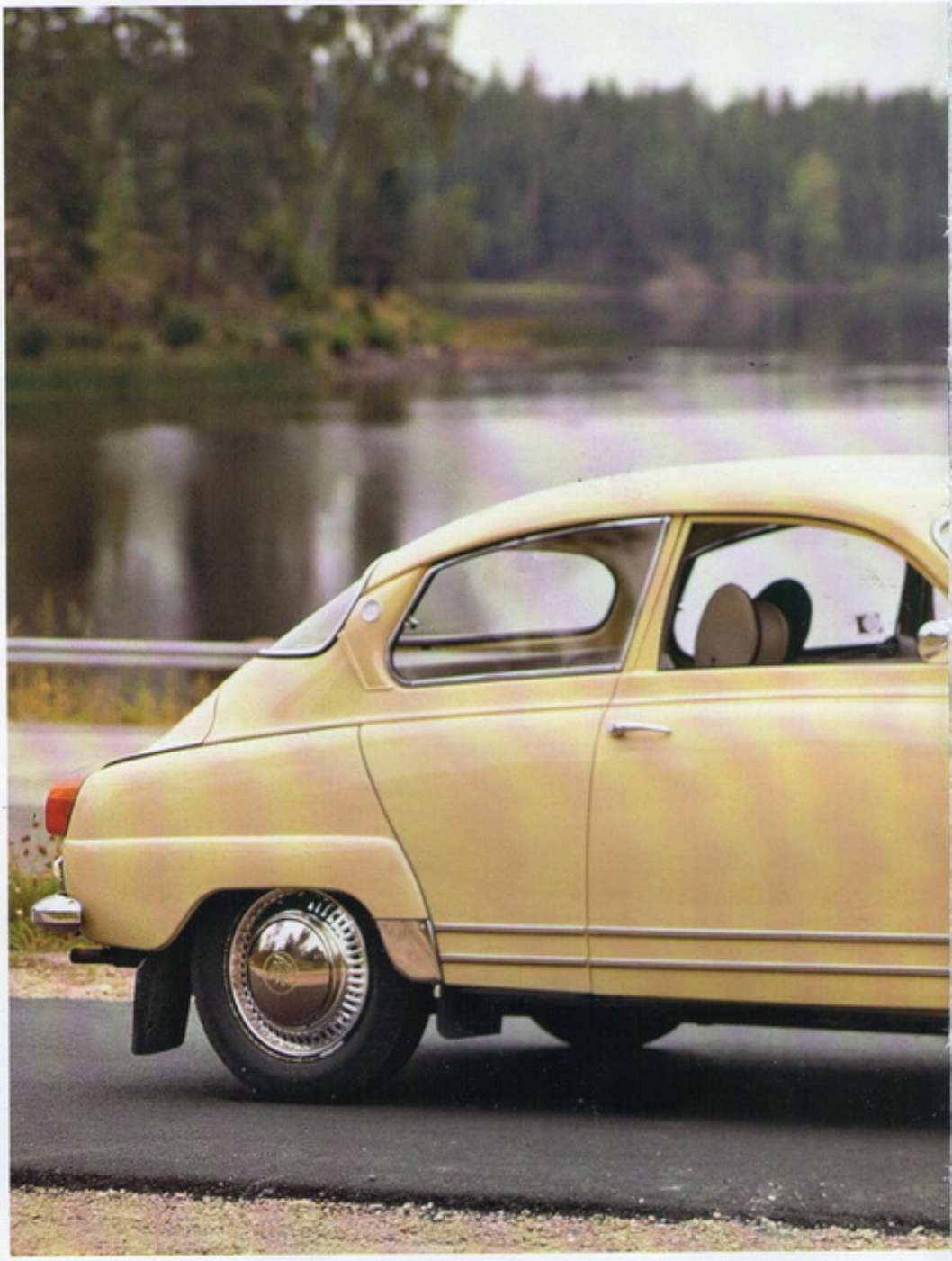
La Saab 9-3X, il crossover della Casa svedese presentato al salone di Ginevra nel 2009

IL PRIMO MODELLO

La Saab 92 viene descritta fin dal suo concepimento dagli ingegneri come "un'ala su ruote" e ha caratteristiche aerodinamiche assolutamente eccezionali per l'epoca; può infatti essere considerata la prima auto che sia mai stata progettata tenendo in considerazione primaria il comportamento aerodinamico della carrozzeria. Il coefficiente aerodinamico dell'auto, la cui linea richiama indiscutibilmente un profilo alare, ha il valore di 0,31 – ancora oggi considerabile di tutto rispetto – veramente eccezionale se si considerano i criteri di progetto di tutti i modelli degli anni Quaranta, Saab 92 esclusa, naturalmente. Il modello inizia la sua produzione di serie nel dicembre del 1949 ed è disponibile in due versioni (Standard e De Luxe) ma in un solo colore, il verde. Il coefficiente aerodinamico della versione che arriva sul mercato è di 0,35 – un valore superiore allo 0,31 del prototipo ma che segna comunque il re-

S
HFB 303

Saab



La Saab 96 del 1960, uno dei modelli di maggior successo del marchio svedese

cord per la produzione automobilistica del momento. La Saab 92 diventa una sorta di bandiera su quattro ruote per la Svezia industriale e inizia colorare di verde le strade delle principali città scandinave.
Fin da subito inizia la tradizione sportiva, con la partecipazione di due vetture Saab 92 al rally di Montecarlo del 1950, pilotate dal capo ingegnere della Saab Rolf Mellde e dalla signora Greta Molander, vero mito dello sport automobilistico. Nel 1950 Mellde vince il rally svedese Rikspokalen, considerato il più duro del circuito, e la Molander si aggiudica la classifica femminile. Nel 1951 Greta Molander e Helga Lundberg vincono sulla loro Saab 92 la Coppa delle dame al rally di Montecarlo, nel 1953 Mellde si aggiudica il campionato svedese e nel 1955 Erik Carlsson vince su una 92 il rally Rikspokalen.
La notorietà della Saab aumenta costantemente e nel 1955 viene annunciato un nuovo modello, simile nella linea al precedente ma con un frontale rinnovato ed un motore a tre cilindri, anch'esso due tempi come il bicilindrico della Saab 92. La nuova auto prende il nome di Saab 93. Proprio dalla Saab 93 viene derivato nel 1956 un modello sportivo, chiamato Saab Sonett super sport, una spider due posti con carrozzeria in vetroresina e telaio in lega leggera. La Saab Sonett viene prodotta in soli 6 esemplari: ben 5 sono ancora esistenti, due dei quali si trovano nel museo Saab. Nel marzo del 1956 una Sonett e due 93 vengono esposte negli Usa al New York Coliseum, importantissimo spazio espositivo di Manhattan. Nasce la Saab Motors Inc. per la commercializzazione dei modelli Saab in America e sulla scia della prestigiosa vittoria della 93 nel Great American Mountain Rally nell'inverno del 1956, dal 1957 l'auto viene introdotta negli Usa. Il successo è immediato e nel 1959 gli Stati Uniti diventano il primo mercato di esportazione per la Casa svedese.
Nel 1959 viene lanciata la Saab 95, il primo modello familiare del marchio che introduce concetti di estrema modernità, come la flessibilità dell'abitacolo e soluzioni tecniche destinate a diventare una caratteristica della produzione automobilistica mondiale, come il sedile posteriore ripiegabile e un doppio sedile all'interno del bagagliaio per far trovar posto a due passeggeri supplementari. La Saab 95 può avere sette, cinque o due posti e un bagagliaio capace di ospitare di conseguenza un carico variabile dai 500 ai 140 chilogrammi. Le pinne posteriori e le cromature mostrano forti richiami alla produzione americana e anche così la Saab conferma la sua vocazione a guardare con estremo interesse al mercato a stelle e strisce. Il 1960 è l'anno del lancio di un modello fondamentale per lo sviluppo del marchio negli anni Sessanta, la Saab 96. Grazie al succes-

La curiosità
Quel numero 9 sui modelli

Il numero nove compare nel nome di tutti i modelli Saab. La storia di questa tradizione, alla quale sono legati in maniera maniacale tutti gli esponenti della Casa ed anche i suoi estimatori, nasce con il primo modello, la Saab 92. Il numero 92 ha una spiegazione molto particolare ma anche molto logica, come ci si può aspettare da un'azienda dalla radicata natura tecnica. La regola aziendale vigente negli anni Quaranta dice che tutti i numeri fino all'89 vanno assegnati ad aerei Saab destinati all'uso militare. Mentre i numeri dal 90 in su possono essere destinati ad aerei per uso civile. I primi due aerei contraddistinti dai codici Saab 90 e Saab 91 sono già stati prodotti quando viene presentata la prima automobile e si tratta dell'aereo commerciale Scandia (Saab 90) e del primo piccolo aereo per uso privato Safir (Saab 91). All'automobile, considerata dagli uomini Saab come una sorta di "aereo per uso stradale", non resta che prendere il primo numero rimanente della progressione, cioè il 92. Che per il primo prototipo, con una pratica di composizione del codice che diventerà abituale dopo parecchi decenni, nell'epoca del software commerciale e delle sue successive e sempre più evolute versioni, diventa Saab 92.001.
(Nella foto il particolare della Saab 9-3)

so, la produzione Saab passa da 30.000 a 50.000 unità l'anno e nei vent'anni di onoratissima carriera la 96 viene venduta in oltre 547.000 esemplari.
I successi nei rally dell'asso Erik Carlsson a bordo della sua Saab alimentano l'animo sportivo del marchio e trainano le vendite. Carlsson e la Saab vincono per tre anni consecutivi il RAC · rally di Gran Bretagna nel 1960, 1961, 1962 facendovi registrare la prima tripletta di vittorie della storia e per due anni consecutivi si impongono nel rally di Montecarlo, nel 1962 e nel 1963. La Saab, parallelamente alle vittorie sportive, introduce soluzioni tecniche di avanguardia sui suoi modelli, dal sistema di lubrificazione carter a secco, ai freni a disco anteriori, al sistema frenante con circuiti separati diagonali, alle cinture di sicurezza come dotazione di serie fin dal 1962. Nel 1969 l'azienda, che in quel momento produce aerei militari, computer e automobili, si fonde con la Scania-Vabis, che produce camion, bus e motori diesel, e nasce la Saab-Scania AB. La sede della nuova divisione veicoli della Saab-Scania è a Södertälje, dove viene spostato anche il quartier generale del comparto

Saab

1. Il primo prototipo Saab del 1947
2. La Saab Sonett durante una prova su pista in Svezia nel 1956

automobilistico, mentre produzione e progettazione continuano a Trollhättan e vengono aperti i nuovi impianti di produzione Saab-Valmet a Uusikaupunki, in Finlandia, dove vengono costruiti i modelli per il mercato finlandese e i mercati di esportazione. La tecnologia simbolo della tradizione motoristica Saab viene presentata nell'agosto del 1976, quando un centinaio di vetture pre-serie con motore sovralimentato grazie a un turbocompressore vengono fatte provare su strada alla stampa e a un pubblico selezionato. La prima auto di serie con sovralimentazione turbo è la Saab 99 Turbo e arriva nel 1977 all'IAA - Salone internazionale dell'auto di Francoforte. Per il marchio svedese è un enorme successo, che si traduce in un eccellente risultato in termini di immagine di marca. Nel 1980 la Saab 99 Turbo guidata da Stig Blomqvist è la prima auto con motore turbocompresso a vincere una prova del Campionato del Mondo Rally, il rally di Svezia. Nello stesso anno all'originaria versione tre porte della 99 viene aggiunta una versione 5 porte.

Nel 1983 fa la sua prima apparizione pubblica un altro pezzo importantissimo della storia Saab. Di nuovo al salone di Francoforte, viene presentato il prototipo della Saab 900 Cabriolet. Uno dei modelli-simbolo della storia della Saab ha una lunga gestazione, legata soprattutto all'ambizioso obiettivo progettuale di costruire, per la prima volta in assoluto, una cabriolet capace di garantire eccellenti livelli di comfort termico con capote chiusa negli inverni rigidi del Nord Europa e del Nord America. La missione è compiuta nel 1986, quando la Saab 900 Cabrio viene commercializzata negli Usa, per arrivare in Europa un anno dopo. La sua avanzatissima capote multistrato si dimostra capace di garantire un isolamento sufficiente anche per l'utilizzo invernale della vettura ed è un successo che fa scuola nel mondo dell'auto.

Il 15 dicembre 1989, con un annuncio inatteso, la General Motors comunica di aver acquistato il 50 per cento delle attività automobilistiche della Saab-Scania. La Saab Automobile AB diventa operativa dal 1° gennaio 1990 e nasce ufficialmente come società separata dal resto delle attività Saab il 15 marzo dello stesso anno con sede a Trollhättan, la città-culla delle primissime attività dell'azienda madre. Gli anni Novanta rappresentano un decennio di successo per l'azienda, che nell'esercizio 1994 raggiunge il nero in bilancio, arriva cioè a generare profitti dopo anni di investimenti che hanno portato alla nascita della nuova 900 nel 1993. Nel 1997, assieme ai festeggiamenti per il cinquantenario del marchio, arriva in gamma l'ammiraglia 9-5, sviluppata grazie alla nuova politica di condivisione delle piattaforme nel gruppo GM. Nel 1998 la 9-3 sostituisce la 900 e nel 1998, dopo trent'anni di assenza dalla gamma, torna nel listino della Saab una station wagon grazie alla 9-5 in versione familiare.

ARRIVA GENERAL MOTORS

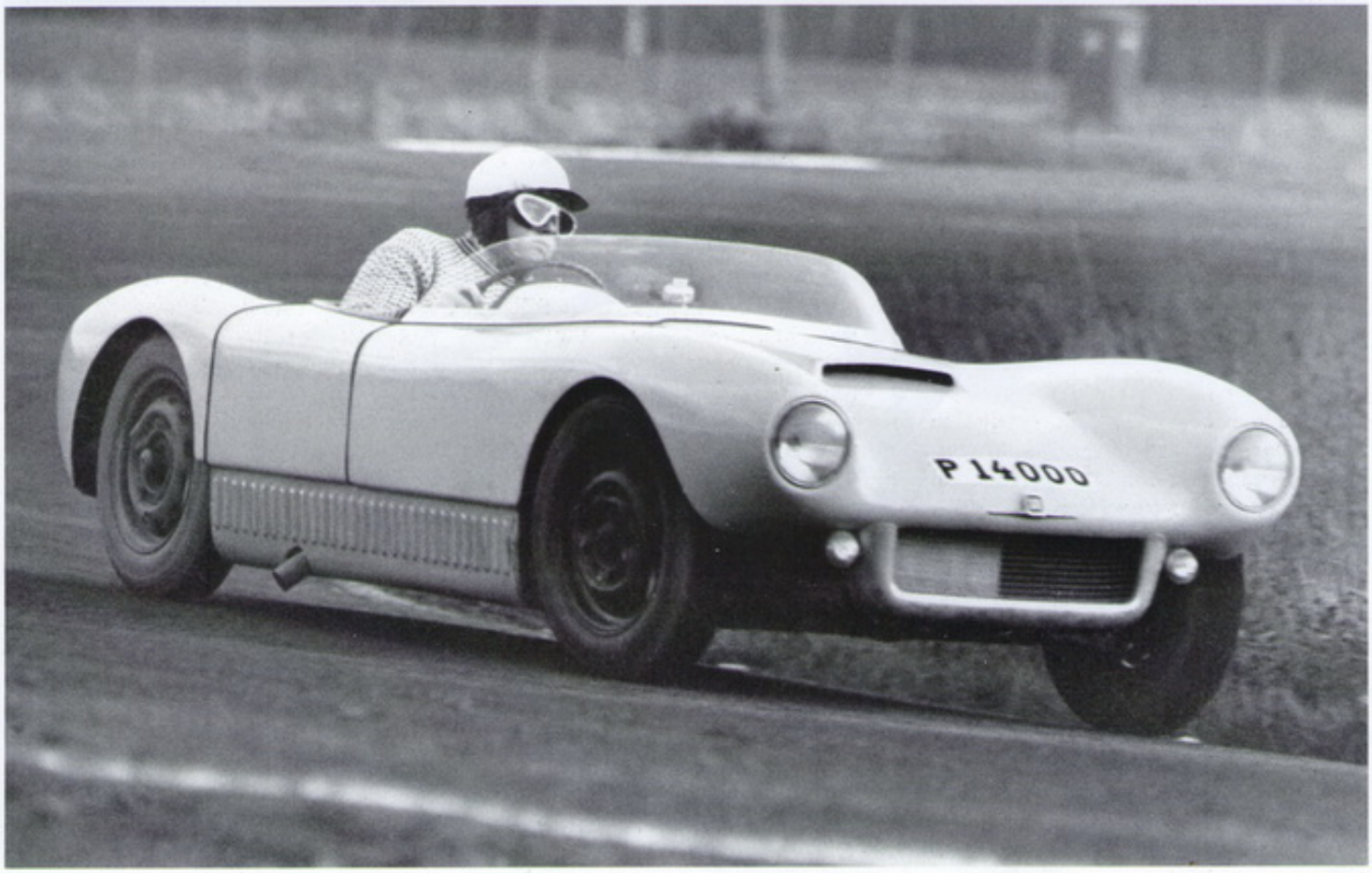
La General Motors arriva al 100 per cento della proprietà della Saab nel 2000 e annuncia un forte intento di sviluppo in termini di prodotto e diffusione commerciale su numerosi mercati mondiali. Dal 2001 si susseguono nuovi prototipi, che anticipano linee e contenuti di una futura generazione di Saab destinate al mercato del lusso tecnologico e con contenuti di attenzione all'ambiente sempre presenti. La Saab 9X svelata al salone di Detroit del 2001 è il primo prototipo del marchio presentato in un salone internazionale dal lontano 1985. Nel 2004 la Casa presenta la 9-7X, destinata a portarla nel mercato dei Suv negli Stati Uniti, l'introduzione sul mercato avviene nel 2005. Nel 2004 inizia anche l'era dell'attenzione ai biocombustibili, con la presentazione delle motorizzazioni BioPower alimentabili a benzina, oppure a miscele benzina-bioetanolo fino alla E85 (15 per cento di benzina, 85 per cento di bioetanolo). La strategia di ampliamento della gamma, voluta dalla GM, continua con l'arrivo nel 2005 della prima station wagon di segmento medio, la 9-3 Sporthatch. Negli anni Duemila le vendite aumentano ma non accade lo stesso per la redditività del marchio, che continua a veder aumentare i propri estimatori sui mercati di tutto il mondo ma non sembra trovare una collocazione adeguata e definitiva nelle strategie del gruppo General Motors cui appartiene. Il successo delle motorizzazioni "flex-fuel" a benzina e bioetanolo sul mercato sve-

1

LA TECNOLOGIA
I motori BioPower

L'attenzione per l'ambiente è identificata dalla Saab con la scelta "Bio". Tutti i prototipi dall'inizio degli anni Duemila sono equipaggiati con motori BioPower capaci di funzionare a benzina ma anche con miscele di etanolo ("bioetanolo" se l'alcool è ottenuto da materie prime organiche e vegetali) fino alla E85, cioè composte dal 15 per cento di benzina e dall'85 per cento di alcool. La Saab BioPower Hybrid concept, presentata nel 2006 al salone di Stoccolma, è il primo prototipo del panorama automobilistico con motore a combustione interna che può essere alimentato con bioetanolo puro. Il sistema di trazione è inoltre ibrido-elettrico, il motore ad alcool è accoppiato a due motori elettrici e batterie per

il miglioramento delle prestazioni globali e l'abbassamento di consumi ed emissioni. L'alimentazione con bioetanolo puro realizza l'obiettivo della Casa di far marciare i propri modelli senza la necessità di attingere a combustibili fossili. Sul mercato svedese tutti i modelli Saab sono disponibili in versione "flex-fuel", denominazione commerciale della tecnologia BioPower subito disponibile, quella con alimentazione ad E85. *(Nella foto una Saab BioPower)*



2

Saab

dese e la presentazione di prototipi dalle innovative caratteristiche, come la Saab Aero X (che attinge all'estrazione aeronautica del marchio) e la Saab BioPower Hybrid Concept, non nascondono la posizione instabile del marchio che, in occasione del collasso del gruppo GM, viene messo in liquidazione in attesa di una soluzione definitiva.

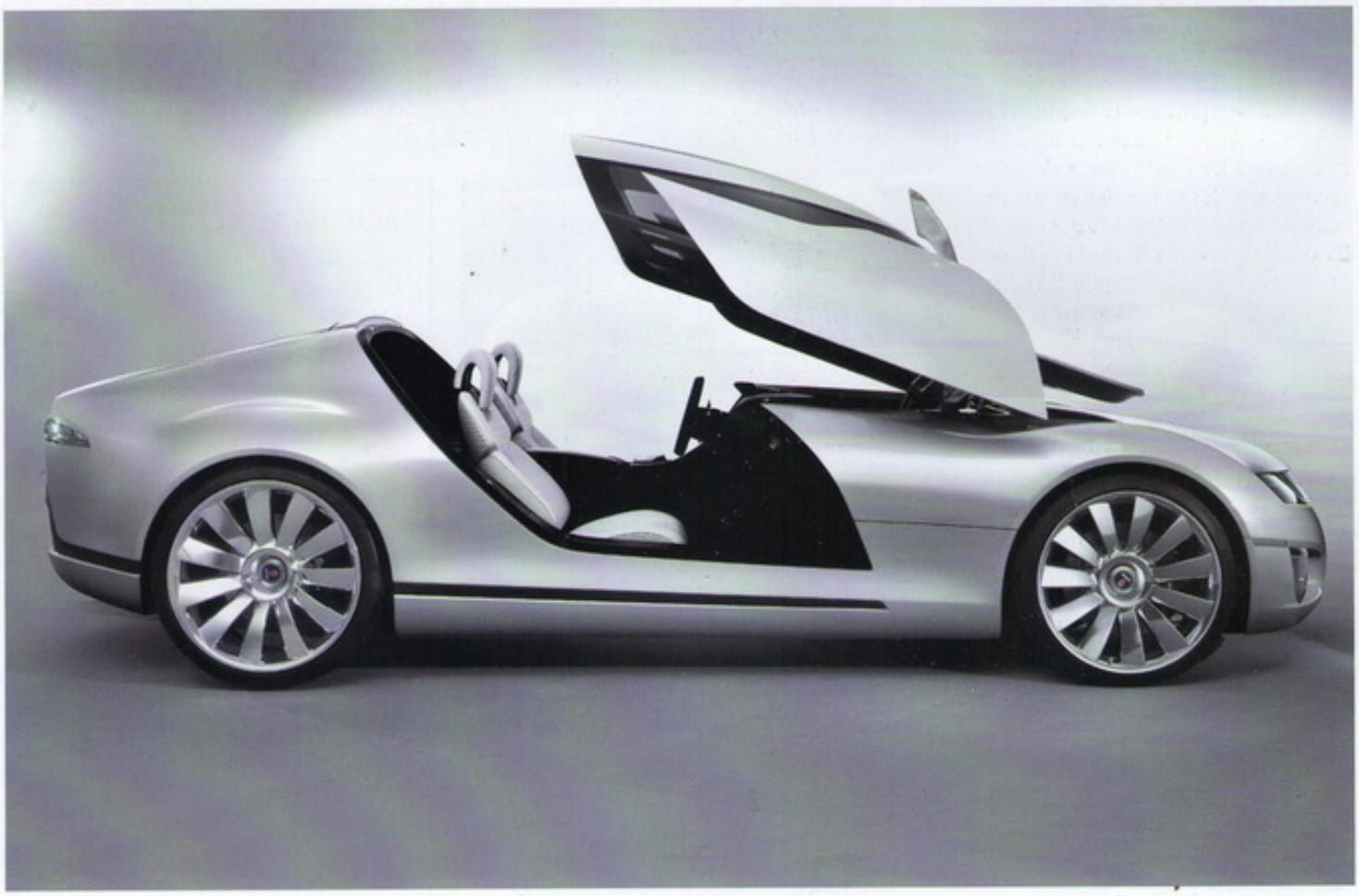
La Saab Aero X, l'originale concept car presentata al salone di Ginevra nel 2006

Fabio Orecchini

www.saab.com
Head Offices, Trollhättan, Svezia

Il design
Dagli aerei alle auto

Due personaggi su tutti hanno il merito di aver portato la Saab al successo nella produzione di automobili, il capo progetto della prima pionieristica squadra di progettazione Gunnar Ljungström e il designer di tutti i primi modelli Saab **Sixten Sason** (nella foto). L'accoppiata Ljungström – Sason riesce a trasformare, tra il 1944 ed il 1946, sedici tecnici con esperienza soltanto aeronautica in progettisti automobilistici originali e capaci. Lo stesso Gunnar Ljungström avvia l'operazione, seleziona i suoi collaboratori e prende in mano il gruppo di progetto denominato A-team senza nessuna esperienza nel settore dell'auto. Leggendaria la sua domanda a uno dei candidati che ambiscono ad entrare nel gruppo: «Hai mai disegnato un'auto?» Il candidato risponde: «No, ma so disegnare l'ala di un aereo». E Ljungström: «Bene, ti prendo». Anche Sixten Sason al molto talento non unisce una formazione particolarmente approfondita, quando entra nell'A-team; ha studiato pittura a Parigi negli anni Venti e ha frequentato un corso per corrispondenza di disegno tecnico durante la convalescenza per un incidente di volo, poco di più di questo. Eppure, oltre che delle originalissime Saab, è il padre della macchina fotografica Victor Hasselblad e degli aspirapolvere Electrolux.



92

Produzione 1949 - 1956
Carrozzeria Berlina

1. La Saab 92, la prima vettura prodotta dalla Casa svedese
2. Nel 1954, la seconda serie della Saab 92 prevede un modello con tettuccio apribile
3. La 92, una berlina due porte e quattro posti dalla linea aerodinamica

Nel dicembre del 1949 gli studi avviati prima della Seconda guerra mondiale dalla Saab per entrare nell'industria dell'automobile si concretizzano con l'avvio della produzione del modello 92. Si tratta di una piccola berlina a due porte con motore trasversale e trazione anteriore. La limitata potenza del suo motore bicilindrico a due tempi di 764 cc è compensata dalla leggerezza della costruzione e dalla forma molto aerodinamica della carrozzeria, un evidente retaggio delle origini aeronautiche della Casa svedese, che si esprime in un coefficiente di penetrazione che alla fine degli anni Quaranta è un autentico record (Cx 0,35). Ciò permette alla Saab di superare, sia pure di poco, l'allora fatidico limite dei 100 chilometri orari. Per semplificare la produzione, la Saab 92 è disponibile in due allestimenti (Standard e De Luxe) e nel solo colore verde. La vettura viene parzialmente rinnovata nel 1953 con l'adozione di un lunotto posteriore più ampio e di un nuovo bagagliaio cui si può accedere anche dall'esterno della vettura. Oltre che nel classico verde, la Saab 92 è ora ottenibile anche nei colori grigio, blu e nero. Nel 1954 viene presentata la versione 92B che, grazie ad una serie di modifiche all'accensione ed all'alimentazione, può contare su un propulsore potenziato da 28 Cv. A richiesta è ottenibile un tetto apribile di tela. Il marrone entra a far parte della gamma colori. L'anno seguente viene installata una pompa elettrica della benzina. Alla fine del ciclo di produzione, che dura dal 1949 al 1956, la Saab 92 viene prodotta in 20.128 esemplari.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
92	1949 - 1953
92 B	1954 - 1956

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,950
Larghezza ..... m 1,620
Altezza ..... m 1,450

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 765 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 764 cc
Cilindri 2
Potenza ..... 25 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... nd

93

Produzione 1955 - 1960
Carrozzeria Berlina

1. La Saab 93 riprende le linee della storica 92, ma con un frontale totalmente rinnovato
2. La 93 in una foto pubblicitaria di fine anni Cinquanta
3. Il logo Saab è collocato sul cofano, appena sopra la calandra

La linea generale della Saab 93 richiama quella, assolutamente originale, del precedente modello 92, ma il suo frontale è caratterizzato da una nuova mascherina a sviluppo verticale e da un cofano motore di forma completamente nuova. All'interno di quest'ultimo c'è poi un motore nuovo sviluppato in collaborazione con l'ingegnere tedesco Hans Muller, e la DKW, disposto in senso longitudinale: un 3 cilindri, sempre a due tempi, che sviluppa 33 Cv e che può contare su un circuito di raffreddamento potenziato. Le sospensioni hanno molle elicoidali al posto delle barre di torsione. Dal 1957 sulle vetture destinate al mercato svedese sono ottenibili, a richiesta, cinture di sicurezza a due punti sui sedili anteriori. Nello stesso anno è inoltre disponibile il dispositivo Saxomat che disinnesta la frizione autonomamente ogniqualvolta il guidatore sposta la leva del cambio tra la seconda e la terza marcia. Nel 1958 viene presentata la Saab 93B con undici modifiche importanti, prima fra tutte il parabrezza in pezzo unico. Nello stesso anno viene esposta al salone di New York la Gran Turismo 750, una versione sportiva, meglio rifinita ed equipaggiata con motori da 50-55 Cv, destinata al mercato nordamericano. Nel 1960 viene presentata infine la versione 93F con porte incernierate in avanti, paraspruzzi posteriori e circuito di raffreddamento potenziato.
La Saab 93, primo modello della Casa svedese ufficialmente venduto all'estero (in Gran Bretagna), viene prodotta complessivamente in 52.731 unità.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
93	1955 - 1960
93B	1958 - 1959
GT 750	1958 - 1960
93F	1960

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,010
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... m 1,470

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 810 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 748 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 33 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 120 km/h

PREZZO ..... nd

95 - 96

Produzione 1959 - 1980
Carrozzeria Berlina - Station wagon

Se la Saab 96 rappresenta l'evoluzione finale della berlina progettata dalla Casa svedese prima della guerra, la 95 segna invece il suo ingresso nel segmento delle station wagon. Realizzata sulla stessa piattaforma della 96, la Saab 95 è in grado di trasportare 5 persone con 140 chilogrammi di bagagli, due persone con 350 chilogrammi oppure 7 persone. La sua carrozzeria, ispirata a quella delle station wagon americane, presenta pinne, cromature, grandi luci circolari e verniciatura bicolore. Le due vetture nascono con un 3 cilindri a due tempi di 841 cc che sviluppa 38-42 Cv a seconda delle versioni, sostituito nel 1966 dal 1.5 V4 a quattro tempi della Ford Taunus 15M. Con 547.221 esemplari prodotti la Saab 96 è uno dei modelli di maggior successo della Casa svedese. Anche la station wagon 95 è oggetto di una buona accoglienza da parte del pubblico (110.527 unità).

1

1. La 96, uno dei modelli più apprezzati della Saab, arriva nel 1959. In oltre vent'anni di attività ne vengono vendute oltre 547mila
2. La Saab 95, auto che segna l'ingresso della Casa svedese nel segmento delle familiari

FOCUS
Un nuovo motore

Maggiore potenza, maggiori vendite. La disponibilità, a partire dal 1966, di un motore a 4 cilindri di 1498 cc con distribuzione monoalbero da 65 Cv dà un deciso impulso alle vendite delle Saab 95 e 96 (nella foto) che da questo momento recano un piccolo marchio V4 sui parafanghi anteriori. La velocità massima delle due vetture sale a 155-160 chilometri orari.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
95	1959 - 1966
96	1959 - 1966
95 V4	1967 - 1978
96 V4	1967 - 1980

SCHEDA TECNICA - 96

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,026
Larghezza ..... m 1,575
Altezza ..... m 1,470

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 813 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 841 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 38 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 121 km/h

PREZZO ..... nd

Sonett

Produzione 1956 - 1974
Carrozzeria Spider - Coupé

Sonett (ovvero sole) è il nome di una serie di piccole coupé che la Saab costruisce a cavallo degli anni Sessanta e Settanta, ma che sono precedute dieci anni prima da una spider con telaio in alluminio e carrozzeria in vetroresina, progettata nell'ottica di un impiego nelle competizioni, mai avvenuto a causa di un inaspettato cambio dei regolamenti sportivi. La prima Sonett prodotta in serie porta pertanto il nome di Sonett II ed è una piccola coupé con una bassa carrozzeria in vetroresina caratterizzata da un lungo cofano motore e da un ampio lunotto avvolgente. Presentata al salone di Ginevra del 1966, la vettura è equipaggiata inizialmente con lo stesso 3 cilindri a due tempi delle Saab 95 e 96. Quando però i due modelli Saab passano al 4 cilindri a quattro tempi Ford di 1,5 litri, anche la Sonett II abbandona il propulsore originale e, dopo soli 256 esemplari costruiti, cambia anche il suo nome in quello di Sonett V4. La velocità massima sale a 160 chilometri orari. Il successo delle Sonett V4 si registra prevalentemente all'estero: la quasi totalità della produzione delle Sonett V4 viene infatti esportata negli Stati Uniti. La vettura viene equipaggiata con una dotazione di sicurezza che comprende roll bar interno, che serve come rinforzo della carrozzeria in vetroresina, cinture di sicurezza a tre punti e sedili avvolgenti con poggiatesta incorporato. Proprio negli Stati Uniti, in occasione del salone di New York del 1970, fa il suo debutto la Sonett III (altrimenti nota come Saab 97) al cui sviluppo partecipa anche il carrozziere torinese Sergio Coggiola. La terza serie si distingue dalla precedente per il cofano più lungo sul quale spicca una presa d'aria, per la nuova mascherina a tre listelli orizzontali dietro la quale sono inseriti i fari e per le maggiori dimensioni complessive della carrozzeria che ha un ottimo coefficiente di penetrazione aerodinamica (Cx 0,31). Anche gli interni vengono riprogettati e comprendono numerose novità tra cui grandi strumenti circolari e un volante in pelle, ma soprattutto una corta leva del cambio tra i sedili: la Sonett III è infatti la prima Saab con leva del cambio sul pavimento. In dieci anni di produzione, dal 1965 al 1974, la Saab costruisce 10.219 coupé Sonett.

SCHEDA TECNICA (1966)

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,785
Larghezza ..... m 1,448
Altezza ..... m 1,168
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 660 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 841 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 60 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 3 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 150 km/h
PREZZO ..... nd

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie 94	1956 - 1957
II Serie	1966 - 1967
V4	1967 - 1969
III Serie 97	1970 - 1974

LA TECNICA

La prima Sonett è una piccola spider con telaio in alluminio e carrozzeria in vetroresina che pesa meno di 500 chili. Lunga 3,5 metri e alta solo 825 millimetri, utilizza componenti meccaniche provenienti in gran parte dalla Saab 93 (per questo motivo è nota anche come Saab 94), a cominciare dal 3 cilindri di 748 cc potenziato a 57 Cv. È prodotta in soli 6 esemplari.

1

1. La Sonett, spider del marchio svedese con carrozzeria in vetroresina prodotta dalla seconda metà degli anni Cinquanta
2. Gli interni della Sonett

2

FOCUS
Dal 1970, la Sonett III

Le prime Sonett III montano lo stesso propulsore 1500-V4 del modello precedente, montato in posizione anteriore longitudinale. In seguito, per rientrare nelle normative statunitensi sulle emissioni, la sua cilindrata viene portata a 1700 cc.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,900
Larghezza ..... m 1,500
Altezza ..... m 1,190
POSTI 2
PORTE 2
PESO ..... 801 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1498 cc
Cilindri ..... 4 a V
Potenza ..... 68 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 4 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a tamburo
VELOCITÀ MASSIMA ..... 165 km/h
PREZZO ..... nd

99 - 90

Produzione 1967 - 1987
Carrozzeria Berlina

La Saab 99 è una berlina a 2 porte e tre volumi equipaggiata con un 4 cilindri in linea monoalbero Triumph di 1,7 litri montato in posizione longitudinale a sbalzo delle ruote anteriori inclinato di 43 gradi verso destra. La vettura ha quattro freni a disco, piantone dello sterzo collassabile e, per la prima volta, una caratteristica destinata ad accompagnare tutti i successivi modelli Saab: la chiave di accensione tra i sedili anteriori. Sulla base di questo modello nasce l'originalissima Sport Combi. Anziché costruire una versione station wagon della 99, Saab realizza una vettura metà strada tra la berlina e la station wagon con un grande portellone. Al salone di Francoforte del 1977 la 99 Turbo apre per la Casa svedese la storia del turbo e diventa un vero oggetto di culto. Nel 1985 la 99 diventa Saab 90 e monta un 4 cilindri di 1985 cc abbinato a cambi a 4 o 5 marce.

1

1. La Saab 90, berlina due porte e tre volumi che nel 1985 sostituisce la 99
2. Il posteriore della vettura è caratterizzato da un ampio lunotto

FOCUS
Un'auto sicura

La Saab 99 presenta equipaggiamenti per la sicurezza assolutamente innovativi. Tra questi le barre laterali anti-intrusione all'interno delle porte e gli speciali paraurti in grado di assorbire senza danni i piccoli urti tipici delle manovre di parcheggio. Sono formati da blocchi di celle di plastica e da uno scatolato d'acciaio rivestito in gomma con una striscia cromata facilmente sostituibile.

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
99	1967 - 1984
99 Sport Combi	1974 - 1987
99 Turbo	1977 - 1987
90	1985 - 1987

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,344
Larghezza ..... m 1,670
Altezza ..... m 1,429

POSTI 5

PORTE 2

PESO ..... 955 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1709 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 80 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 1.500.000

900

Produzione 1978 - 1997
Carrozzeria Berlina- Cabriolet

La prima generazione della Saab 900 nasce come un'evoluzione della precedente Saab 90 rispetto alla quale presenta un passo e una carrozzeria allungati a vantaggio dell'abitabilità e della ventilazione interna. Sarebbe tuttavia restrittivo pensare ad essa come a un semplice aggiornamento del modello precedente. Oltre a essere la prima automobile dotata di filtro anti-pulviscolo, questa elegante berlina a 5 porte e due volumi si rivela negli anni successivi la base per la realizzazione di versioni destinate a contraddistinguere nel tempo la produzione Saab. La prima generazione della Saab 900 monta, ad esempio, un 4 cilindri monoalbero di 2 litri con testata in alluminio da 108 Cv montato in senso longitudinale e collegato alle ruote anteriori. Nel 1984 però la versione Turbo 16 Aero porta al debutto la terza generazione dei motori turbo benzina della Casa svedese: un 4 cilindri bialbero a 16 valvole in grado di erogare 175 Cv. Si tratta di un propulsore di avanzata concezione con camere di scoppio molto compatte e raccolte che garantiscono un'elevata turbolenza della miscela. Sulla piattaforma della Saab 900 viene anche realizzata la prima cabriolet della Casa svedese, un tipo di vettura destinato in seguito a caratterizzare fortemente la produzione Saab. Esposta al salone di Francoforte del 1983 come prototipo, la decappottabile scandinava entra in produzione tre anni più tardi.

La Saab 900 nasce come evoluzione della Saab 90

La seconda generazione della Saab 900 è invece l'espressione del profondo cambiamento industriale connesso all'ingresso della Casa svedese nel gruppo General Motors, caratterizzato da una diversa impostazione dei processi costruttivi: se alla fine degli anni Ottanta ci volevano 100 ore lavorative per costruire una vettura completa, adesso ne bastano solo 30. Nel caso specifico della

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,739
Larghezza ..... m 1,690
Altezza ..... m 1,420

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.174 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1985 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 108 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 169 km/h

PREZZO ..... Lire 10.690.000

Saab 900, utilizzando molte sinergie industriali (il pianale e le sospensioni sono di origine Opel), viene realizzata una berlina a due volumi di classe medio-superiore caratterizzata da un'ottima forma aerodinamica (Cx 0,30) e da una grande attenzione per la sicurezza. La gamma delle motorizzazioni, tutte a 4 valvole per cilindro, comprende due 4 cilindri in linea di 2 e 2,3 litri che sviluppano rispettivamente 133 Cv e 150 Cv e un V6 2.5 da 170 Cv.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1978 - 1993
Turbo 16 Aero	1984 - 1994
Cabriolet	1986 - 1997
II Serie	1993 - 1997

FOCUS
La seconda generazione

La seconda generazione della Saab 900 ha una meccanica completamente diversa dalla prima con i motori montati trasversalmente. I nuovi 4 cilindri bialbero a 16 valvole sono inclinati di 8 gradi e occupano meno spazio all'interno del vano motore. Anche il cambio è più compatto e leggero.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,637
Larghezza ..... m 1,711
Altezza ..... m 1,436
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.325 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1985 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 133 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h
PREZZO ..... Lire 38.800.000

1

1. L'ultima serie della Saab 900
2. La versione cabriolet della 900 arriva sul mercato nel 1986

2

LA TECNICA

A differenza di molte concorrenti dell'epoca, la Saab 900 Cabriolet è dotata di serie di una capote elettrica a triplo strato che si rivela molto durevole e impermeabile. Mentre molti concorrenti hanno ancora un lunotto di plastica, la cabriolet svedese ne ha uno di vetro che migliora la visibilità, e, soprattutto, è riscaldabile.

9000

Produzione 1984 - 1998
Carrozzeria Berlina

Con il modello 9000, realizzato partendo dalla piattaforma di Alfa 164, Lancia Thema e Fiat Croma, la Casa svedese entra nel segmento delle berline di lusso. Giorgetto Giugiaro e Björn Envall sviluppano un'originale carrozzeria a due volumi e mezzo con 4 porte e grande portellone posteriore vetrato. L'impostazione tecnica prevede motore trasversale, trazione anteriore, sospensioni specifiche al retrotreno, freni a disco sulle 4 ruote. Il motore è un 4 cilindri Saab bialbero di 2 litri a 16 valvole a benzina, disponibile in versione aspirata da 135 Cv e turbo intercooler da 175 Cv, ma nel 1990 viene affiancato da un 2300 turbo a 16 valvole da 197 Cv. Nel 1998 esce la versione CD (con motore aspirato e turbo) con carrozzeria 3 volumi e 4 porte. Con oltre 500.000 esemplari, la 9000 è uno dei modelli di maggior successo della Saab.

1

1. L'ultima versione della Saab 9000
2. Una 9000 T16 Aero del 1991
3. La Saab 9000 CDE Turbo del 1993

FOCUS
Il motore turbo

Per la 9000 gli ingegneri svedesi realizzano un sofisticato 4 cilindri con monoblocco in ghisa, testata in lega leggera, due assi a camme in testa azionati da catena, 4 valvole per cilindro e turbocompressore. Questo è controllato dal sistema APC consentendo di arrivare fino al limite della detonazione e di adeguare la pressione di sovralimentazione.

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
5 porte	1984 - 1998
CD	1988 - 1998
2.3	1990 - 1998

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,620
Larghezza ..... m 1,760
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.340 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 175 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 220 km/h

PREZZO ..... Lire 36.600.000

9-3

Produzione Dal 1997
Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Station wagon

1. La terza serie della Saab 9-3
2. La seconda serie della Saab 9-3 presentata al salone di Detroit del 2002
3. Gli interni della 9-3 in un modello con guida a destra

La Saab 9-3 è un'automobile di categoria medio-alta nata come evoluzione della precedente Saab 900 e quindi trasformatasi profondamente con l'introduzione della seconda serie. La 9-3 è il primo modello della Casa svedese a montare anche un motore a gasolio (un 2200 di derivazione Opel). La prima serie, realizzata nelle versioni berlina 3-5 porte e cabriolet, è disponibile con una gamma di motori a 16 valvole che spazia da un 2000 aspirato a una serie di turbo benzina di 2 e 2,3 litri di diversa potenza fino ad un 2200 turbodiesel. La seconda serie viene presentata al salone di Detroit del 2002 con aggiornamenti all'estetica e alle motorizzazioni. Alla cabriolet e alla berlina Sport Sedan a 4 porte si affianca nel 2005 una station wagon a 5 porte (venduta in Italia con il nome Sport Hatch). Con la terza serie, oltre a una serie di ritocchi estetici (il frontale è completamente ridisegnato), fanno la loro comparsa la trazione integrale a gestione elettronica XWD, un 6 cilindri a V turbo benzina di 2,8 litri e 280 Cv di potenza, le motorizzazioni turbo BioPower in grado di funzionare con la miscela E85 e un 1900 turbodiesel common-radio a doppio stadio. Al salone di Ginevra del 2009 viene inoltre presentata la Saab 9-3X, un crossover a trazione integrale, realizzato partendo dalla piattaforma della station wagon.

1

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1997 - 2001
II Serie	2002 - 2007
III Serie	dal 2008

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,630
Larghezza ..... m 1,710
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 1.295 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1985 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 131 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Lire 43.500.000

9-5

Produzione 1997 - 2009
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La versione del 2009 della Saab 9-5, realizzata sfruttando le sinergie con il gruppo GM
2. Gli interni della vettura
3. Il pianale della Saab 9-5 è quello della precedente 9000

La Saab 9-5 è un'automobile di classe superiore che unisce un'evidente continuità stilistica con precedenti modelli della Casa svedese a una costruzione che sfrutta le sinergie realizzate all'interno del gruppo General Motors. Il pianale, ad esempio, è quello della precedente Saab 9000, mentre le sospensioni provengono dalla Opel Vectra. Nel 1998 la versione berlina a due volumi e mezzo viene affiancata da una station wagon a 5 porte. Entrambe sono oggetto di leggeri restyling nel 2001 e nel 2006. La gamma delle motorizzazioni, che in origine comprende due 4 cilindri a 16 valvole di 2 e 2,3 litri e un V6 3.0 si allarga con il passare degli anni comprendendo, oltre ai turbo benzina Saab, anche alcuni turbodiesel common-rail e soprattutto i motori BioPower che nel 2005 fanno la loro apparizione sul mercato proprio con questo modello.

1

FOCUS
Turbo BioPower

I motori Saab turbo BioPower funzionano con la miscela E85 (85 per cento bioetanolo e 15 per cento benzina) che riduce le emissioni di Co2 e al tempo stesso aumenta la potenza.
Se dovesse variare la proporzione tra i due carburanti, una centralina provvede a tarare diversamente l'alimentazione, consentendo all'auto di funzionare anche se alimentata soltanto a benzina.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,805
Larghezza ..... m 1,792
Altezza ..... m 1,449

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.485 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1985 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 150 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 215 km/h

PREZZO ..... Lire 57.000.000

9-7X

Produzione 2005 - 2009
Carrozzeria Suv

Per ampliare in tempi brevi la sua gamma senza dover ricorrere a consistenti investimenti economici, la Saab attinge alle sinergie offerte dall'appartenenza al gruppo General Motors. Per questo motivo la Casa svedese decide di utilizzare la stessa piattaforma della Chevrolet TrailBlazer e della Gmc Envoy per proporre la prima sport utility della sua storia. Si tratta del primo modello Saab a essere equipaggiato anche con un motore V8. Nello stabilimento americano di Moraine (Ohio) viene così avviata la produzione della Saab 9-7X, un veicolo medio-grande che, pur condividendo molte componenti, soprattutto meccaniche, con gli altri Suv costruiti sulla stessa catena di montaggio, mantiene un'immagine e una serie di caratteristiche tipiche della marchio svedese. Rispetto ai modelli americani, la Saab 9-7X presenta innanzitutto un assetto più rigido e abbassato di 25 millimetri e uno sterzo più diretto in modo da garantire una guida più sensibile e precisa, più consona cioè alle aspettative della clientela europea, cui contribuiscono la trazione integrale, il controllo elettronico della tenuta di strada StabiliTrak e i freni a disco sulle quattro ruote di serie. La Saab 9-7X viene proposta con motori a benzina interamente in alluminio tipo Vortec abbinati a una trasmissione automatica HydraMatic a 4 rapporti con gestione elettronica: un 6 cilindri in linea a fasatura variabile di 4,2 litri e un propulsore V8 5.3 con tecnologia Displacement on Demand (cilindrata a richiesta). Dal 2006 la gamma delle motorizzazioni comprende anche una versione a Gpl e una BioPower in grado di funzionare con la miscela E85 che prevede l'utilizzo di bioetanolo all'85 per cento e di benzina al 15 per cento. Il design della sport utility Saab riprende temi tipici della Casa svedese a cominciare dal personale andamento del frontale e prosegue con allestimenti, finiture e soluzioni interne (come il blocchetto di avviamento sul tunnel centrale, le bocchette della ventilazione con la caratteristica piastra scorrevole e l'originale porta-bicchieri introdotto con la Saab 9-5) che fanno parte del patrimonio stilistico di questa marca.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,807
Larghezza ..... m 1,915
Altezza ..... m 1,740

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 2.150 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 4157 cc
Cilindri 6
Potenza ..... 290 Cv

TRAZIONE ..... integrale

CAMBIO ..... automatico

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Euro 49.850

LA TECNICA

Il punto di partenza comune del progetto 9-7X è la piattaforma GMT360 prevista per accogliere motori a 6 cilindri in linea della serie Vortec, sia 8 cilindri a V; alcune versioni montano il sistema Dispacement on Demand, ossia cilindrata variabile, ottenuta "spegnendo" alternativamente alcuni cilindri quando si richiede poca potenza.

1

2

3

1. La Saab 9-7X, la prima sport utility della Casa svedese
2. All'interno la 9-7X propone materiali pregiati come la radica
3. Il posto guida ergonomico della Saab 9-7X
4. La Saab 9-7X vista da dietro

4

FOCUS
5.3 V8

La tecnologia Displacement on Demand permette di ridurre fino all'8 per cento i consumi del motore V8 5.3, disattivando alcuni cilindri quando viene richiesta poca potenza: il motore funziona così come un 4 cilindri, ma torna rapidamente a funzionare come un V8 non appena si rende necessario.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,807
Larghezza ..... m 1,915
Altezza ..... m 1,740
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 2.200 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 5328 cc
Cilindri ..... 8 a V
Potenza ..... 300 Cv
TRAZIONE ..... integrale
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h
PREZZO ..... Euro 57.000

Saba

Milano
Italia
1925 - 1928

Saba è la sigla della Società Anonima Brevetti Automobilistici di Milano che nasce nel 1925. L'azienda produce un solo veicolo, denominato Stelvio, costruito in un numero di esemplari abbastanza limitato, per circa tre anni. La vettura monta un quattro cilindri di un litro di cilindrata con distribuzione a valvole in testa e potenza di 24 Cv. La particolarità di questa auto sta nel motore, sistemato anteriormente. Il moto è trasmesso mediante un cambio in blocco a tre velocità e un albero cardanico alle ruote posteriori. La Stelvio, che pesa 500 chilogrammi e può ospitare quattro persone, non supera i 75 chilometri orari. La produzione della vettura cessa nel 1928, anno in cui la Saba abbandona definitivamente l'attività automobilistica. Un anno prima della definitiva chiusura, l'azienda di Milano presenta un veicolo sperimentale, equipaggiato con lo stesso motore della Stelvio. La vettura è dotata di trazione integrale e ha le ruote sterzanti sia anteriormente che posteriormente. A causa delle difficoltà economiche non arriverà alla commercializzazione.

Il prototipo della Saba con le quattro ruote motrici e sterzanti mai entrata in produzione

SAIC

Shanghai
Cina
1955

Shanghai Automotive Industry Corporation è oggi una delle principali realtà dell'industria automobilistica cinese. Nasce nel 1955 come Shanghai City Diesel Parts Manufacturing Company; l'azienda acquisisce la sua attuale denominazione nel 1995 ed è quotata alla Borsa di Shanghai sin dal 1997. Con oltre 60mila dipendenti, la società si inserisce tra le cinque principali aziende automobilistiche del Paese nella realizzazione e commercializzazione di vetture e veicoli commerciali. Nel 2008 il gruppo registra vendite per oltre 1,8 milioni di unità tra i suoi diversi modelli. La gamma dei prodotti si presenta particolarmente ampia. Infatti, anche in considerazione del fatto che la SAIC sigla importanti accordi e costituisce partnership con aziende leader in campo automobilistico a livello mondiale come General Motors e Volkswagen, la Casa di Shangai ripropone sul mercato cinese alcuni modelli dei propri partner. Si ricorda inoltre la produzione e commercializzazione di vetture Rover-MG di cui la SAIC ha acquisito i diritti.

www.saicmotor.com

La Huapu Haixun, prodotta dalla Shangai Automotive Industry Corporation

Saipa

Iran
1966

La Saipa è una società automobilistica iraniana che nasce nel 1966. L'azienda realizza nel corso degli anni una serie di accordi con importanti marchi dell'industria automobilistica mondiale come Citroën, Renault, Nissan e KIA. La gamma dei prodotti è ampia e include vetture, anche per impieghi commerciali, appartenenti a vari segmenti, alcune di progettazione propria e altri modelli realizzati su licenza (come Xantia, Megane e Rio). Nel 1993 la società costituisce un proprio centro di ricerca e sviluppo volto alla progettazione di nuove automobili e all'aggiornamento dei modelli esistenti. Saipa punta sempre più a espandere la propria presenza sul mercato oltre i confini iraniani ed esporta alcuni dei propri modelli in diversi Paesi, in particolare nel Medio Oriente, nei Paesi della Comunità degli Stati Indipendenti, in America Latina e in nord Africa. Tra il 2006 e il 2007 l'azienda inaugura linee di assemblaggio in Venezuela e Siria. Nel 2006 Saipa detiene circa il 55 per cento del mercato automobilistico locale in Iran e produce su licenza altri modelli come la Citroën C4 e C5.

www.saipacorp.com

La Saipa 132, versione iraniana della Kia Pride

SAL

Bergamo
Italia
1905 - 1913

La SAL, acronimo di Società Automobili Lombarda nasce a Bergamo, nel 1905, con lo scopo di produrre omnibus, motori marini e automobili. Per queste ultime, l'azienda crea il marchio Vetture Esperia. In pochi mesi la Casa di Bergamo presenta i primi autotelai, denominati 20 HP e 40 HP, dotati di propulsore a quattro cilindri in linea da 3770 cc. Nel 1909, per difficoltà finanziarie, la SAL viene posta in liquidazione e acquisita dal valente tecnico Giovanni Macagno. La ragione sociale dell'azienda muta in Macagno Giovanni Automobili Licenza Esperia, congiuntamente alla presentazione dei nuovi autotelai 20/24 HP e 40/50 HP, dotati di motore monoblocco posizionato anteriormente, accensione a magnete e trasmissione cardanica sulle ruote posteriori. Le buone caratteristiche tecniche delle vetture, dimostrate in alcune gare come la Padova-Bovolenta (nella quale una 20/24 HP guidata da Macagno conquista il primo posto nella terza categoria), non sono sufficienti a far decollare le vendite. I nuovi modelli Esperia non incontrano il favore del pubblico e l'azienda chiude i battenti nel 1913.

Giovanni Macagno alla Padova-Bovolenta del 1908 su una SAL Esperia 20 HP

Saleen

Troy
Stati Uniti
1983

La Saleen nasce nel 1983 a Troy (Michigan), per iniziativa del pilota automobilistico di Formula Atlantic, Steve Saleen. La Saleen Performance Vehicles è un'azienda specializzata nella produzione di versioni modificate di vetture sportive e supercar come la Ford Mustang (più di 8.000 esemplari prodotti), della quale nel 2005 realizza la versione più potente esistente sul mercato, la Extreme, con un motore in grado di erogare 550 Cv. La società controlla diverse aziende specializzate nella realizzazione di vari componenti, motori icompresi. La Saleen consolida la propria presenza anche sul mercato delle corse e si aggiudica importanti riconoscimenti negli Stati Uniti e all'estero. Modello di punta è la Saleen S7, una vettura GT realizzata dal 2001 e dalle prestazioni estreme (1000 Cv per la versione biturbo) e utilizzata anche in gara. Dal 2008 la Casa americana concentra buona parte delle sue attività industriali a Troy.
www.saleen.com

Il modello Mustang 435 S della Saleen con motore da 435 Cv

Salmson

Francia
1922 - 1957

La Salmson è un'azienda operante nel settore meccanico che nasce per iniziativa dell'imprenditore francese Emile Salmson nel 1890. Inizialmente l'azienda si concentra nella produzione di pompe idrauliche, quindi, dai primissimi anni del Novecento si dedica anche alla costruzione di motori aeronautici radiali, soprattutto durante la Prima guerra mondiale. Poi intraprende la sua attività automobilistica dal 1922 al 1957. Alla morte del fondatore, Emile Salmson, la conduzione dell'azienda passa a Emile Petit, che nel 1922 progetta e realizza la prima vettura marchiata Salmson, la AL3, una vettura nata come "autociclo", ma che nel corso degli anni subisce successive evoluzioni, emancipandosi da tale etichetta per assumere via via le caratteristiche di una vettura più completa. Alla fine degli anni Venti la produzione della Salmson si sposta verso segmenti di mercato differenti. Nasce la S6, vettura con motore a 6 cilindri, e la S4, prodotte fino all'inizio della Seconda guerra mondiale. Prima di passare alla Renault nel 1957 l'azienda realizza altri due modelli, la Randonnée e la 2300 Sport.

La Salmson 1100 guidata da Abele Clerici, vincitore del Circuito di Cremona nel 1924

SALVA

Milano
Italia
1906 - 1907

SALVA è la sigla della Società Anonima Lombarda Vetture Automobili, che nasce a Milano nell'inverno del 1906. L'attività della piccola Casa automobilistica è molto breve, ma porta comunque alla produzione e al commercio di alcuni modelli di vetture leggere con motore a quattro cilindri biblocco, sistemato anteriormente, di 3400 cc. La SALVA presenta questo modello, il 16/25 HP, al salone di Torino del 1907 e riscuote un notevole successo. Successivamente la vettura passa alla commercializzazione con la collaborazione della struttura commerciale Manna & Vitali di Milano. Con il marchio SALVA l'azienda presenta anche vetture di maggiori dimensioni, la 28/45 HP e la 60/HP quasi contemporaneamente alla presentazione del primo modello. Sfortunatamente la SALVA non ha la possibilità economica di avviare la produzione in serie delle due vetture e l'azienda milanese chiude definitamente nell'ottobre del 1907.

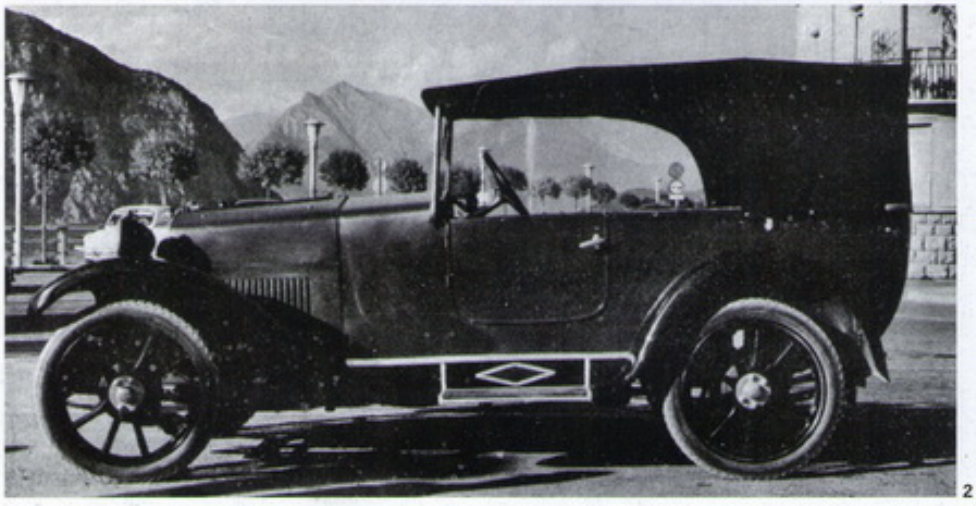
SAM

Legnano
Italia
1924 - 1928

1

SAM è la sigla della Società Automobili e Motori che fabbrica vetturette tra il 1924 e il 1928 a Legnano. L'azienda lombarda rimane in attività solo quattro anni, ma riesce a mettere in commercio un buon numero di veicoli, che hanno tutti la caratteristica di vetture utilitarie. I modelli della gamma SAM sono sette e sono suddivisi nelle due versioni fondamentali siglate 23 e 25. Il primo modello del 1924 è la B/23, che monta un motore monoblocco a quattro cilindri di 880 cc, posizionato anteriormente, con distribuzione a valvole laterali e cambio in blocco a tre rapporti. La vettura, che viene considerata una utilitaria per le dimensioni e i costi economici di gestione, ha tuttavia equipaggiamenti di auto di classe come l'avviamento e l'illuminazione elettrici, le ruote a raggi tangenti e le sospensioni a balestre semiellittiche ad ampia escursione. Nell'aprile del 1925 la B/24, modello potenziato della B/23 con un motore di 1000 cc, vince la Coppa della Fiera Campionaria all'autodromo di Monza. L'auto che si aggiudica la gara nella propria categoria, dà prova di ottime doti di velocità e di notevole qualità dei componenti. La SAM presenta il modello C/25 come evoluzione motoristica dei precedenti, infatti la vettura monta un propulsore sempre monoblocco da quattro cilindri di 1100 cc e presenta freni meccanici sulle quattro ruote. Viene prodotta fino al 1928, anno in cui l'azienda cessa la produzione automobilistica. Il modello più performante della serie 25 è la versione J che con i suoi 28 Cv a 3.000 giri al minuto riesce a superare i 100 chilometri orari.

1. La SAM B/24 prodotta dalla Casa di Legnano nel 1924
2. La SAM C del 1925, equipaggiata con un motore monoblocco a quattro cilindri



2

SAMCA

Parma
Italia
1947 - 1949

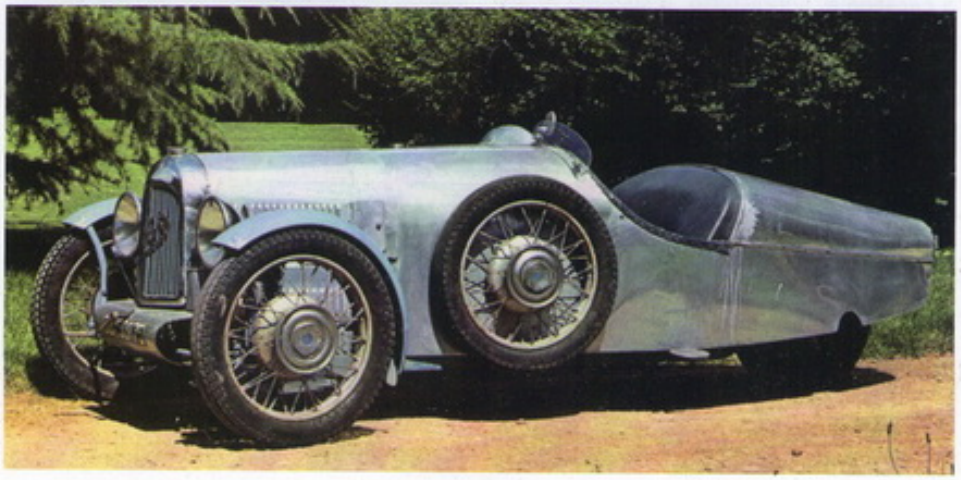
SAMCA è la sigla della Società Applicazioni Meccaniche Costruzioni Automobilistiche, che nasce a Parma nel 1947 dagli ingegneri Camillo Monguidi e Renato Vitto. L'attività della piccola azienda italiana è limitata alla progettazione di una vetturetta a tre ruote, denominata Atomo, con motore bicilindrico di 250 cc posizionato posteriormente e carrozzeria aperta da 2-3 posti. La caratteristica principale della piccola vettura è nello schema del telaio che prevede due ruote motrici posteriori e una singola ruota anteriore sterzante. Il cambio della vetturetta è a tre rapporti e la velocità massima è di circa 75 chilometri orari. Il piccolo veicolo non va oltre lo stadio di prototipo, poiché i modelli a tre ruote, dopo la Seconda guerra mondiale, vanno via via scomparendo dal mercato. La società parmigiana si scioglie così nel 1949.

Sandford

Parigi
Francia
1922 - 1939

La Sandford è una piccola Casa automobilistica francese, che nasce a Parigi nel 1922, per volere di Stewart Sandford, un inglese trapiantato in Francia che si dedica quasi esclusivamente alla fabbricazione di vetturette tipo cyclecar. L'azienda francese costruisce diversi tipi di veicoli, sia a tre che a quattro ruote, sempre con cilindrate ridotte e temperamento sportivo. Stewart Sandford nel corso della sua attività crede sempre in questo tipo di veicoli, poiché, per la loro semplicità costruttiva e quindi per il loro basso costo riescono a essere appetibili sul mercato anche in momenti di crisi economica. I primi cyclecar della Casa parigina richiamano vagamente le Morgan inglesi, ma rispetto a queste vantano finiture più accurate e motori a quattro cilindri raffreddati ad acqua al posto dei classici bicilindrici a V con raffreddamento ad aria. I propulsori che generalmente utilizza la Sandford sono dei Ruby di circa un litro. La produzione, basata sulle versioni Turismo, Sport e Super Sport (alcune di queste ultime hanno in dotazione un compressore), si mantiene sempre a livelli quantitativi piuttosto modesti, mentre in fatto di qualità le Sandford non vengono mai meno a un'eccellente cura costruttiva, assicurata dal carattere artigianale della produzione. Negli anni Trenta l'azienda presenta anche alcune vetturette a quattro ruote sempre con motore Ruby ma con una cilindrata di 1100 cc. La caratteristica principale è la sospensione a ruote indipendenti. Alla base dell'attività rimane comunque la produzione dei tricicli sportivi sui quali viene anche sperimentato un motore Ruby bicilindrico piatto di 950 cc. L'attività dell'azienda francese continua fino alla vigilia del secondo conflitto mondiale, dopodiché scompare completamente dalla scena automobilistica.

Una Sanford a tre ruote del 1929



San Giorgio

Genova
Italia
1906 - 1909

San Giorgio è il marchio con cui vengono commercializzate nel primo decennio del secolo le potenti vetture costruite a Genova dalla Società Anonima Italiana Costruzioni Automobili Terrestri e Marittimi. L'azienda Italiana nasce per iniziativa di Attilio Odero, già costruttore navale, che nel 1906 stipula un accordo con la Casa inglese Napier per la costruzione in Italia dei motori da 40, 60 e 80 Hp, i quali vengono poi montati sulle raffinate vetture a sei cilindri da corsa e da turismo prodotte dalla San Giorgio. Con questo marchio l'azienda presenta, nello stesso anno, ai saloni dell'automobile di Milano e Torino, alcuni esemplari di un'auto dalle grandi dimensioni con motore a sei cilindri triblocco, identici al modello 30/40 HP della Napier.
In seguito la Casa italiana presenta la 40/50 HP e la 50/60 HP, sempre con le stesse caratteristiche meccaniche dei modelli della Casa inglese. Tra quelle che distinguono queste automobili spiccano la trasmissione a cardano e, soprattutto, il sistema di accensione, costituito da un dispositivo assolutamente innovativo per l'epoca e antesignano dello spinterogeno. L'attività legata alla produzione di automobili dell'azienda genovese termina nel 1909. Il numero delle vetture prodotte dalla San Giorgio, nei tre anni di attività automobilistica è piuttosto limitato, circa cento esemplari, a causa degli eccessivi costi di produzione, legati ai materiali utilizzati e al conseguente prezzo di acquisto elevato.

1

2

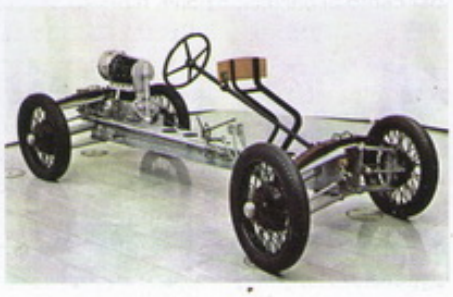
1. Lo stabilimento della San Giorgio a Genova
2. Una San Giorgio 50/60 HP, vettura di grandi dimensioni capace di ospitare cinque persone

San Giusto

Trieste
Italia
1923 - 1928

San Giusto Fabbrica d'Automobili S.A. è una piccola azienda di Trieste che nel 1923 realizza una vetturetta rivoluzionaria per l'epoca: una trazione posteriore da 750 cc, progettata dall'ingegner Guido Ucelli di Nemi. Il prototipo viene presentato al salone di Milano nel 1924 e suscita un grande interesse. Il motore, un piccolo quattro cilindri di 750 cc, raffreddato ad aria forzata da una ventola, è infatti sistemato posteriormente e forma un gruppo unico con la scatola del cambio e quella del differenziale. Il telaio è costituito da una trave centrale in lamiera e le sospensioni sono indipendenti su entrambi gli assali con molle a balestra trasversali che svolgono la funzione di bracci oscillanti. Una concezione che anticipa in maniera sorprendente gli orientamenti futuri della tecnica automobilistica. L'annuncio della presentazione della Fiat 509 induce l'ingegner Guido Ucelli a non passare alla produzione in serie. La San Giusto viene costruita infatti in non più di una ventina di esemplari. L'azienda, posta in liquidazione già nel 1926, chiude definitivamente nel 1928.

Il telaio della San Giusto, la prima vettura a 4 ruote indipendenti presentata a Milano nel 1924



Santana

Linares, Spagna 1956

SANTANA

La PS 350, lanciata da Santana nel 2005 e meglio nota, in Europa, come Vitara

Santana Motor SA nasce formalmente nel 1991, ma l'azienda apre i suoi battenti nel 1956 a Linares, nella regione spagnola dell'Andalusia, come produttore di macchine agricole sotto il nome di Metallurgica de Santa Ana (MSA). Nel 1981 prende il nome di Land Rover Santana SA per poi diventare Santana Motor SA nel 1991, quando il partner Suzuki diventa l'azionista di riferimento con il 49 per cento di partecipazione. Il primo accordo relativo alla produzione di auto la MSA lo sigla nel 1958 con André Citroën, per produrre scatole del cambio per il modello Citroën Hispania. Nello stesso anno si avvia un'intesa con la Rover per assemblare su licenza in Spagna i modelli Land Rover, destinati al mercato locale, accordo perfezionato nel 1961. Si comincia con i modelli della serie II (in Inghilterra appena aggiornati, a dieci anni dal lancio) che vengono venduti per la maggior parte al governo e alle forze armate spagnole. Sono equipaggiati con motori a benzina di 2 e 4 litri, o con un diesel di 2 litri. Il 75 per cento del prodotto è assemblato in Spagna, solo in un secondo momento, a partire dal 1962, l'azienda spagnola potrà produrre in proprio, al 95 per cento, i veicoli e venderli, con il marchio Santana, in Spagna e in alcuni mercati dell'America Latina e del nord Africa.

Le Land Rover della serie II prodotte in Spagna sono sostanzialmente identiche ai veicoli fabbricati sulle linee inglesi. Piccole modifiche vengono compiute per allineare alcuni particolari alle normative della legislazione spagnola, come vetri, parte della strumentazione e dei ri-

LA CURIOSITÀ

Nel nome di Annibale

Al salone di Madrid del maggio del 2002, Santana Motor SA svela la sua nuova fuoristrada, la PS 10 su licenza Suzuki. PS 10 è il nome con cui viene venduta negli altri Paesi europei ma sul mercato spagnolo è battezzata come *Anibal*. (nella foto) Anibal è Annibale, il condottiere che da Cartagine valica le Alpi per andare a sconfiggere i Romani a casa loro. Tra una campagna militare e l'altra, Annibale vive per un certo periodo e si sposta nel sud della Spagna, nella zona dell'Andalusia dove oggi sorge la città di Linares, cioè a casa della Santana ex Metallurgica. Da qui l'omaggio del suo nome all'ultimo veicolo presentato a Madrid. L'Anibal conosce varie versioni, dopo essere messo in vendita all'inizio dell'autunno dello stesso anno. Nel 2006, sempre al salone di Madrid, Santana presenta una versione accorciata e con un motore prodotto dall'italiana Iveco - un turbodiesel common rail di 3 litri - accoppiato a un cambio manuale a 6 marce. La PS 10 Anibal, basata sempre su una Land Rover, ha un motore Iveco di 2,8 litri turbodiesel a 4 cilindri, cambio a 5 marce e viene prodotta in due versioni, una lunga a 5 porte e una pick up a 3 e a 5 porte. Da notare che entrambe le versioni sono disponibili sia a trazione integrale, sia con la sola trazione anteriore. L'Iveco Massif del 2007 è una sua ristilizzazione cui viene aggiunto il nuovo logo. La Massif viene venduta come veicolo civile e come mezzo militare.

Santana

vestimenti. Esternamente, sulla griglia del radiatore spicca il logo Santana, sistemato sotto il tradizionale marchio Land Rover. Le Land Rover Santana montano per lo più il classico motore diesel di 2,3 litri a quattro cilindri con cui vengono equipaggiate all'epoca le sorelle inglesi. Nel 1962 arriva in Spagna il motore 2,5 litri. Del 1967 è il primo modello disegnato dagli spagnoli, fatto in casa al cento per cento: si chiama Santana 1300. Nel 1968 viene lanciata la versione spagnola della Land 109, la Rural Taxi, una station wagon a cinque porte. Nel 1969 la Santana Militar – sempre su licenza Land Rover – va ad equipaggiare l'esercito franchista. Santana Motor raggiunge una sua autonomia nella produzione mentre lo sviluppo e la progettazione restano nelle mani degli inglesi. Il modello per l'esercito è analogo a quello già adottato da alcuni anni in Inghilterra dalla British Army, il Lightweight. È un veicolo che in Spagna viene prodotto in circa 3.500 esemplari, oltre a pochi altri per il mercato civile nella versione chiamata Ligero.

Nel 1977, la Santana Motor introduce due nuovi motori sui modelli prodotti su licenza Land Rover, sviluppati d'intesa con gli ingegneri di Solihull, di 3239 cc di cilindrata. Entrambi sono derivati dal 2,3 litri, cui vengono aggiunti due cilindri, con potenza portata a 104 Cv sulla versione diesel e a 94 Cv su quella a benzina. Nel 1981, l'azienda spagnola introduce sui suoi modelli il parabrezza unico, ma per le sospensioni preferisce mantenere, sui modelli della serie III, le molle a balestra, nonostante gli inglesi, sulla nuova serie 90 e 110 introduca le molle elicoidali. Fino al 1983 si calcola che Santana Motor SA abbia prima assemblato e poi prodotto in proprio circa 300mila veicoli su licenza Land Rover.

Nello stesso anno viene presentata la Santana 2500, prodotto tutto spagnolo. L'anno prima Santana Motor si accorda con la giapponese Suzuki Motor Corporation - che rileva il 20 per cento dell'azienda giapponese - per la fabbricazione e la distribuzione di veicoli Suzuki in Spagna. Si inizia nel 1985, dalla piccola SJ 410/413 con motore 1000 cc, in Europa nota come Samurai. L'arrivo dei giapponesi non piace a Solihull che nel 1983 toglie il logo Land Rover dalle Santana e nel 1990 chiude definitivamente l'accordo con il partner spagnolo.

Nel 1994 l'azienda spagnola fallisce e viene rilevata dal governo locale andaluso, che la ristruttura quale "unica azienda (di settore) a capitale spagnolo al cento per cento", come si può ancora leggere sul sito ufficiale del marchio. La collaborazione con Suzuki tuttavia riprende nel 1997 per la produzione di motori e modelli sempre su licenza. Nel 1998, Santana comincia a produrre la Suzuki Jimny, una piccola fuoristrada. Il 23 maggio 2002 al salone di Madrid tocca alla grossa Santana Anibal, nota fuori dalla Spagna con il nome di PS 10. Nel 2005 il marchio lancia la 300 e la 350, più conosciute in Europa come Vitara. Nel 2006, Santana si accorda con Iveco per sviluppare insieme una 4x4: nel 2007 viene presentata l'Iveco Massif, di fatto una PS 10 Anibal ristilizzata, venduta dal gruppo italiano in tutto il mondo.

Francesco Paternò

L'Iveco Massif, nato nel 2007 dall'accordo tra Iveco e Santana. Di fatto si tratta di un Santana PS 10 Anibal ristilizzato

La strategia
La politica degli accordi

La breve storia industriale di Santana Motor SA è punteggiata da accordi con partner stranieri che la rendono dipendente da capitale e tecnologia fuori dal Paese. Accade con la Land Rover, che non è nuova a questo tipo di accordi: prima di sbarcare a Linares con i suoi fuoristrada, il marchio inglese produce lo stesso prodotto in Belgio con il marchio Minerva e in Germania con il marchio Tempo, due avventure ancora più brevi che con l'azienda spagnola. Ma è l'intesa commerciale e industriale di Santana con i giapponesi a suonare paradossale, visto come sono andate le cose. Nel 1982 l'accordo - sempre su licenza - con la Suzuki apre un contenzioso con la Land Rover, che da lì a poco decide di abbandonare gli spagnoli al loro destino. Un destino che un altro costruttore giapponese, ben più grande e importante della Suzuki, scriverà mettendo fine all'esperienza spagnola nell'off road: la Nissan. È il 1994 e l'arrivo sul mercato spagnolo della Nissan Patrol, un robusto e moderno fuoristrada, fa di colpo crollare le vendite di Santana. La Casa perde terreno anche per la concorrenza della nuova Defender Land Rover, equipaggiata con il nuovo motore diesel da 113 Cv. La pietra tombale per Santana arriva nello stesso anno, ancora dalla Nissan: l'azienda di Linares propone una commessa all'esercito con un modello chiamato M-300 che monta un motore a 6 cilindri diesel italiano della VM con 105 Cv. Il governo sceglie un fuoristrada Nissan, Santana fallisce. ***(Nella foto la Land Rover Santana 88 Ligero)***

www.santana-motor.es
Avenida Primero de Mayo, Linares
Spagna

Saturn

Detroit, Stati Uniti 1985

1

2

1. La Saturn L-Series, in versione berlina
2. Alcuni modelli della Saturn. Da sinistra: Outlook, Aura, Vue Green Line e Sky Red
3. La versione ibrida della Vue Green Line, presentata al North American International Auto Show del 2008

La Saturn è più che un marchio nella storia automobilistica statunitense. Nasce il 7 gennaio del 1985 come una vera e propria divisione della General Motors, con una forte autonomia gestionale, con l'obiettivo, orgogliosamente dichiarato, di sfidare la concorrenza giapponese che in quegli anni invade l'America con auto piccole. Una sfida perduta, perché il 5 giugno del 2009 la Casa madre (nel frattempo finita in bancarotta) decide di vendere Saturn, aprendo (senza successo) una trattativa con Penske Automotive Group, un importante gruppo di concessionarie guidato da un ex pilota e gloria sportiva d'America, Roger Penske, proprietario di squadre che corrono nei circuiti Nascar e IndyCar, oltreché importatore Smart per gli Usa. L'idea di sfidare i costruttori giapponesi è di Roger Smith, amministratore delegato della GM per tutti gli anni Ottanta. Nel 1982, uno dei suoi vice president, Alex C. Mair, chiama due suoi ingegneri nel suo ufficio, Joe Joseph e Tom Ankeny, per discutere un nuovo rivoluzionario progetto chiamato Saturn. L'anno dopo, nel 1984, Smith annuncia al mondo l'iniziativa e viene svelato il primo prototipo. Per il nuovo marchio, Smith lancia un progetto innovativo, finanziato dalla Casa madre con 5 miliardi di dollari: il sito prescelto, dopo una selezione tra i 38 stati del Paese che si candidano a ospitarlo, è Spring Hill, nel Tennessee. Una scelta simbolica, perché la fabbrica della Saturn viene eretta a poche miglia da quella della Nissan di Smyrna, vicino Nashville. Nei piani di Smith, Spring Hill deve competere anche nella qualità della produzione: la fabbrica è altamente automatizzata, per i motori si impiega alluminio, le carrozzerie sono fatte con materiali plastici indeformabili, si mette mano a una nuova organizzazione del lavoro tra i seimila dipendenti. Sulla linea si prevede un solo modello, compatto, un'auto piccola tutta americana, antigiapponese e antieuropea. Nasce quella che con enfasi viene chiamata "the different kind of car company", per la quale diversi clienti soddisfatti vengono ingaggiati a partire dal 1991 come consulenti, secondo una politica di marketing molto aggressiva.

3

La prima vettura del marchio esce da Spring Hill il 30 luglio del 1990. È una S-Series, venduta negli Stati Uniti attraverso una rete dedicata e non attraverso i concessionari GM. L'anno successivo, nel 1992, la vettura sbarca in Canada; al salone di Los Angeles viene presentata la SW2, ovvero la versione station wagon. Nel 1993 arrivano i modelli Carla, nel 1995 la versione Jasper. In quell'anno la Saturn riesce a produrre la sua milionesima vet-

Saurer

San Gallo
Svizzera
1897 - 1914

La Saurer è un'industria svizzera di veicoli industriali e di motori diesel, che nasce nel 1853 a San Gallo per iniziativa di Franz Saurer. Dal 1897 l'azienda svizzera inizia la produzione di autovetture su iniziativa di Adolph Saurer, figlio del fondatore dell'industria. La prima vettura, destinata principalmente ai Paesi coloniali, è equipaggiata con un motore monocilindrico a petrolio da 6 Cv, situato nella parte posteriore. La seconda gamma dei modelli Saurer utilizza motori convenzionali alimentati a benzina con cilindrate comprese tra quattro e nove litri. Tutti i modelli possono montare diverse carrozzerie: torpedo, doppio phaeton, berlina, landaulet. La commercializzazione di questi veicoli è affidata alla Geissberger di Zurigo fino al 1914. In seguito l'azienda concentra la sua attività sui veicoli industriali ed effettua esperimenti con i motori diesel con la personale collaborazione di Rudolf Diesel. I primi autocarri dotati di questo propulsore sono realizzati nel 1928 mentre la produzione in serie inizia solamente nel 1934.

Un autobus Saurer del 1951: dopo il 1914 la Casa svizzera concentra la sua attività su questo tipo di veicoli

Savoia

Milano
Italia
1916 - 1918

Azienda automobilistica milanese diretta dall'ingegner G. Pedretti, che si dedica a costruire alcuni esemplari di una vettura tra il 1916 al 1918. Equipaggiata con un motore a quattro cilindri da 12 Cv posizionato anteriormente, ha un cambio a tre rapporti e trasmissione ad albero cardanico con freni solo sulle ruote posteriori. La Savoia è una vettura del tutto convenzionale che non raggiungerà mai una effettiva produzione in serie. Il suo progettista si cimenta in altre costruzioni automobilistiche e nella realizzazione di numerosi brevetti già all'inizio del secolo. Più importanti, e soprattutto più noti, di questi esperimenti sono, però, i suoi manuali dell'automobilista editi dalla Hoepli in numerose edizioni, a partire dal 1899 fino agli anni Quaranta. Rappresentano l'opera più completa e diffusa sull'evoluzione della tecnica automobilistica nei primi anni del secolo in Italia.

Saxon

Detroit
Stati Uniti
1913 - 1923

La Saxon è una piccola azienda automobilistica americana, che nasce a Detroit nel 1913. Anche se le vetture della Casa americana non si sono distinte né sul piano stilistico né su quello tecnico-meccanico, nel 1917 la Saxon raggiunge il decimo posto per volume di vendita nella graduatoria delle industrie di automobili americane. L'azienda presenta il primo modello nel 1913, l'auto è una piccola roadster biposto equipaggiata con un motore a quattro cilindri di 1,4 litri con un cambio a due rapporti alloggiato sull'assale posteriore. Questa posizione del cambio, divenuto poi a tre rapporti, viene mantenuto anche sui successivi modelli maggiori, a sei cilindri. Nel 1915 il roadster è dotato dell'impianto di illuminazione elettrico. L'azienda, in seguito, realizza una versione furgoncino, affiancata da una vettura da turismo con motore a sei cilindri di circa tre litri di cilindrata. Dopo un periodo di grandi successi nelle vendite, l'azienda di Detroit inizia una fase discendente che si conclude nel 1923 con la definitiva cessazione della produzione.

La Saxon roadster del 1913, la prima automobile prodotta dalla Casa americana

Scania-Vabis

Malmö
Svezia
1911 - 1929

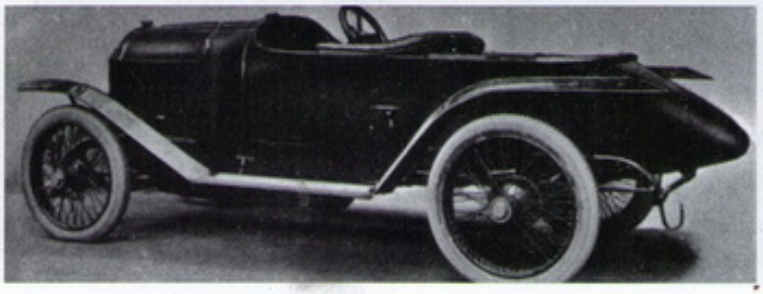
Scania-Vabis è un marchio automobilistico svedese, che nasce dalla fusione della Maskinfabriks AB Scania di Malmö e la Vagenfabrik AB Vabis di Södertälje. Le due aziende svedesi vantano un notevole passato automobilistico, più consistente quello della Scania, ma per contro più antico e originale quello della Vabis. Quest'ultima nasce nel 1891 per la fabbricazione di carrozze ferroviarie e inizia a produrre automobili nel 1897. La Scania nasce nel 1901 dalle ceneri di una vecchia azienda concessionaria delle biciclette Humber. Le prime vetture prodotte sono delle utilitarie equipaggiate con motore Kamper. Dopo la fusione del 1911 la Scania si dedica alla produzione di veicoli industriali mentre gli impianti della Vabis sono per le automobili. Con il marchio Scania-Vabis compaiono solo due modelli, uno di modeste dimensioni e l'altro con caratteristiche di vettura di lusso. La produzione delle due vetture si mantiene sempre a livelli quantitativi assai modesti fino al 1924. Vengono prodotti solo pochi esemplari su ordinazione finché l'attività non viene abbandonata nel 1929.

Una delle rare automobili Scania-Vabis, una torpedo a quattro posti del 1914

SCAP

Billancourt
Francia
1912 - 1939

SCAP, Société de Construction Automobile Parisienne, è una piccola azienda che nasce a Billancourt in Francia nel 1912. Negli anni precedenti il primo conflitto mondiale, la Casa francese costruisce vetture prettamente sportive, equipaggiate con motore Ballot a valvole laterali di un litro di cilindrata, che si distinguono nelle gare in salita francesi dell'epoca. Il periodo di maggior notorietà risale agli anni Venti quando con il marchio SCAP si producono una serie di motori automobilistici destinati sia a equipaggiare le vetture dell'azienda stessa sia le vetture costruite da altre Case automobilistiche. Infatti l'azienda di Parigi che durante il periodo bellico fabbrica propulsori aeronautici, si crea una grande esperienza e una certa fama nel settore. A conflitto concluso concentra gran parte della sua attività nella progettazione e nella costruzione di motori su ordinazione di altre aziende. Tuttavia non tralascia la fabbricazione di vetture complete, sempre di modeste dimensioni e di connotazione sportiva. Il modello L 10 Cv e la tipo M del 1923 sono le due vetture di maggior successo, entrambe equipaggiate con motori di 1100 cc, cambio a quattro velocità e sospensioni posteriori a balestre semiellittiche. Nel 1926 la SCAP presenta una vettura otto cilindri (ma con scarso successo) e una serie di utilitarie equipaggiate con motori di un litro. Si tratta di modelli sia turistici che sportivi, sulle quali è possibile montare, a richiesta, un compressore che permette di superare i 150 chilometri orari. I motori della SCAP sono robusti e potenti ma la qualità dei telai SCAP non è adeguata. Infatti i migliori risultati sportivi arrivano quando i motori SCAP sono montati su vetture di altre Case. Alla fine degli anni Trenta l'azienda di Billancourt sospende definitivamente la produzione.



Una sportiva SCAP del 1913 equipaggiata con un propulsore in grado di erogare 15 Cv di potenza

Saturn

tura. Nel 1996, la GM affida al marchio Saturn la vendita prevista in leasing della sua auto elettrica, la EV1, un progetto che verrà presto abbandonato. Nel 1997, la Saturn viene spedita a sfidare i giapponesi anche in casa loro. In Giappone viene messa in piedi una rete di vendita con l'obiettivo di vendere almeno 4.000 unità, ma è un flop: la Saturn piazza soltanto 1.400 macchine per poi uscire definitivamente dal Paese nel 2000.

La Saturn Flextreme, il prototipo di auto elettrica presentata nel 2008, ricaricabile anche attraverso comuni prese elettriche

Nel 1998 al salone di Boston viene presentata una piccola coupé tre porte. E l'anno successivo, al salone di New York in marzo, la S-Series viene affiancata da una berlina e wagon più grande, la L-Series, che non sarà capita dal pubblico, abituato a pensare esclusivamente in piccolo per il marchio americano delle utilitarie. Nel 2000, il prototipo CV1, un Suv a trazione integrale, svela che Saturn intende esplorare nuove strade per provare ad allargare il suo mercato. E infatti nell'ottobre dello stesso anno viene presentata la Vue, uno sport utility vehicle. Nel 2003 tocca a una nuova berlina, la Ion, seguita dal modello coupé con le porte anteriori e posteriori che si aprono a libro. Nel 2005, la Saturn propone un Suv grande, l'Outlook, con otto posti. E sui modelli Vue Green Line arriva la prima motorizzazione ibrida. Ma le cose non vanno bene. Nello stesso anno, la GM decide di chiudere lo stabilimento di Spring Hill e la produzione viene spostata nelle altre fabbriche del gruppo, dopo che nel 2004 la Casa madre investe tre miliardi di dollari per rovesciare l'idea originaria di Smith. La Saturn viene integrata dentro la GM, non è più una divisione autonoma, le sue funzioni di ingegneria e marketing vengono centralizzate nella capogruppo. I veicoli Saturn d'ora in poi sono modelli del gruppo cui viene applicato il marchio. L'Aura viene nominata Auto dell'Anno in nord America nel gennaio del 2007. Nel 2008 la famiglia Saturn si arricchisce della Astra - Opel in Europa- che va ad affiancare l'Aura, la Sky, l'Outlook e la Vue. Con il marchio Saturn viene presentato anche il prototipo di auto elettrica Flextreme, ricaricabile con *plug in*. Nel 2009 la crisi che attanaglia la GM spinge i vertici dell'azienda di Detroit ad annunciare, dopo vari tentativi di vendita andati a vuoto, la fine della produzione di autovetture a marchio Saturn.

Francesco Paternò

La strategia
L'importanza delle donne

Il marchio Saturn viene pensato e annunciato da uomini, come l'amministratore delegato della General Motors Roger B. Smith e il presidente James McDonald, ma ci sono molte donne ad avere un ruolo importante nella storia di un progetto così originale. La prima si chiama Laura Mildon di Reno, in Nevada, che, dopo aver comprato una Saturn e dichiaratasi proprietaria molto soddisfatta, viene scelta dall'azienda come consulente alla vendite. Altri come lei la seguiranno. Nel 1992, il governo statunitense tramite il segretario al Lavoro Lynn Martin premia l'azienda Saturn per il suo impegno ad assumere donne e persone diversamente abili. Carla è il nome di un'auto Saturn del 1993, nel dicembre del 1998 tocca a Cynthia Trudell prendere il volante come presidente della Saturn. È il quinto presidente dell'azienda e la prima donna a salire così in alto nell'intero gruppo GM. Nel 2000 la *Saturn LS* (nella foto) si aggiudica per la rivista *MotorWeek* il Driver's Choice Award for Best Family Sedan. Il volto di una bambina pubblicizzerà la notizia. Nel 2000, la Trudell lascia il posto al sesto presidente del marchio, un'altra donna, Annette Clayton. Nella sua breve storia, Saturn si impone all'attenzione dei media proponendo diverse campagne che hanno a che fare con il suo *claim* di lancio, People. Nel 2001, sotto la direzione di Annette Clayton, l'azienda viene nominata sponsor ufficiale di MADD'S Tie One On for Safety, una campagna sulla sicurezza stradale sui pericoli di una guida in stato di ebbrezza.

www.saturn.com
1400 Stephenson Highway, Troy
Stati Uniti

Scarab

Venice
Stati Uniti
1957 - 1962

La Scarab è un'azienda costruttrice di automobili da competizione che nasce nel 1957, a Venice, come "sfizio" di Lance Reventlow, figlio della celebre ereditiera Barbara Hutton. La vettura di maggior successo della Casa è la Scarab MK I, che raccoglie alcuni importanti successi nelle corse americane. Infatti batte team blasonati quali Ferrari e Jaguar. Il segreto della Scarab Mk I sta soprattutto nel motore Chevrolet che, preso dalla Corvette, è opportunamente modificato dalla Traco Engineering di Travers e Coon; la cilindrata passa dagli originari 4,6 a 5,5 litri, l'alimentazione viene fornita da un impianto di iniezione Hilborn e l'aspirazione passa attraverso otto tromboncini. In questo modo la potenza sale a valori oscillanti fra i 360 e i 385 Cv, con punte di 440 Cv per le ultime evoluzioni. Il telaio in tubi di acciaio al cromomolibdeno pesa solo 59 chilogrammi, con la leggera carrozzeria profilata in alluminio (disegnata dallo studente d'arte Chuck Pelly), porta la massa totale della Scarab Mk I a quota 860 chili. Se ne contano solo otto esemplari circa. L'attività cessa nel 1962.

Lance Reventlow, il fondatore della Scarab, accanto al prototipo di Formula 1 realizzato nel 1960

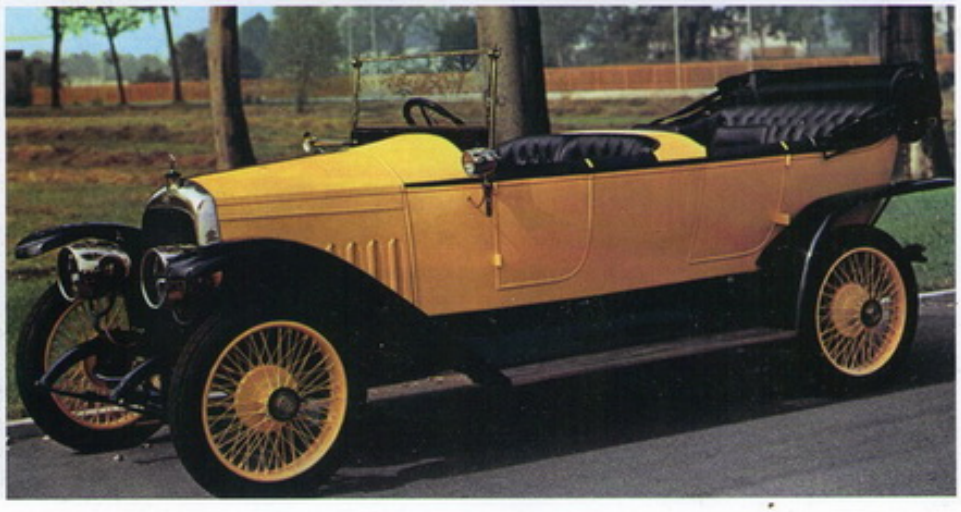
SCAT

Torino
Italia
1905 - 1932

1

SCAT, Società Ceirano Automobili Torino, nasce nel 1905 da Giovanni Ceirano. Il primo anno escono dalle officine un centinaio di vetture del tipo 12 e 16 HP che, affiancate in seguito dalla 22 HP, rimangono in vita fino al 1909. In questi anni i motori SCAT vengono migliorati: l'avviamento ad aria compressa viene montato di serie su tutte le vetture, anticipando di un paio d'anni la concorrenza. Le auto sportive della SCAT, progettate dal reparto corse, si affermano nelle maggiori competizioni italiane, e in molte occasioni sono condotte dallo stesso figlio di Giovanni, Ernesto. Nel 1916 il pacchetto azionario della società passa a una società transalpina di cui fa parte Henri Brasier, detentore della licenza di costruzione dei motori Hipano Suiza V8 per uso aeronautico. La SCAT produce ben 1.500 di questi motori e fornisce i monoblocchi semilavorati alla Itala e alla milanese Nagliani. Ma Giovanni Ceirano non gradisce il giogo dell'interdipendenza, per cui nel 1918 si ritira dal Consiglio di amministrazione per fondare la Ceirano S.A. Alla fine del primo conflitto mondiale la SCAT è in serie difficoltà per la carenza di capitale, per gli scioperi delle maestranze e per l'agguerrita concorrenza della Ceirano S.A. Nell'agosto del 1923 la SCAT, per evitare il fallimento, svaluta il proprio capitale sociale a 14.000 lire. A questo punto Giovanni Ceirano, diventato azionista di maggioranza della SCAT, integra il capitale dell'azienda, mettendo in liquidazione la Ceirano S.A., e ne risolleva le sorti. Dal 1925 la produzione esce col nome SCAT-Ceirano. Il crollo delle esportazioni alla fine degli anni Venti mette di nuovo in crisi la Casa che nel 1929 aderisce al Consortium Fiat per la costruzione di veicoli industriali. Ceirano esce dall'impresa nel 1931 e la Fiat, principale azionista, ne delibera la chiusura.

1. Una SCAT 15/20 HP del 1912
2. Una torpedo SCAT a sei posti del 1913



2

Scion

Torrance, Stati Uniti 2002

Il 28 marzo 2002 lo sport a stelle e strisce è sotto shock: Michael Jordan, il più grande cestista di tutti i tempi, dopo l'allenamento del giorno prima con i Washington Wizards, ha dichiarato: «Se il ginocchio destro (operato il 27 febbraio) continuerà a farmi disperare, non vedo come potrei giocare ancora: non sarebbe saggio insistere». La notizia rimbalza su tutti i giornali e al salone dell'auto di New York, che ha appena aperto i battenti, non si parla d'altro, come se non ci fossero auto importanti in esposizione.
Passano in secondo piano anche due curiose concept car della Toyota che con esse lancia un suo nuovo brand destinato alla generazione Y (i nati tra il 1970 e il 1990). Si chiama Scion e le due vetture sono contrassegnate con le sigle bbX e ccX. Il loro aspetto sconcerta il pubblico più conservatore ma il messaggio è diretto ai nuovi consumatori secondo il progetto Genesis varato nel 1999 dalla stessa Toyota Usa e in particolare dal suo presidente Yoshimi Inaba.
A spiegarlo ai distratti giornalisti presenti è Jim Press, il vice presidente della filiale americana della Casa giapponese: «Da tempo ci siamo concentrati ad ascoltare, studiare e capire le esigenze delle nuove generazioni in età da patente e quindi al primo approccio con il mercato dell'auto. Sono tanti e noi li valutiamo in 60 milioni entro il 2010. Con la Scion, Toyota pensa di compiere il più grosso passo per connettersi con loro».
Il nome Scion sta per "rampollo", ha un suono secco e si pronuncia in modo veloce, perfetto per il linguaggio giovanile. La volontà è quella di proporre qualche cosa di molto differente dalla produzione Toyota o anche da quella Lexus (il marchio più di lusso) entrambe rivolte ad un pubblico maturo, in molti casi addirittura vecchio. La Scion ha la sua base in California, una collocazione perfetta per la fantasia della potenziale clientela, ma potrà godere della rete di concessionari Toyota, già esistente.
Il 2 gennaio 2003, al salone di Los Angeles, arrivano le versioni di serie dei concept visti a New York. Si chiamano xA e xB e il loro arrivo sul mercato è annunciato per il 6 giugno presso 105 rivenditori in California. Nel febbraio 2004 la vendita si estende nel sud degli Stati Uniti, nel sudest e sulla costa orientale prima di arrivare a una distribuzione in tutti gli Stati confederati nel giugno 2004. Una rete abbastanza capillare, e quello che è interessante è che si vendono più auto attraverso internet rispetto a tutti gli altri costruttori presenti sul mercato.
Il target molto giovanile si caratterizza ancor più nell'area degli afroamericani o comunque degli ispanici o ancora dei nativi. L'offerta di accessori molto caratterizzanti attira consumatori ansiosi di trasmettere qualcosa attraverso l'automobile: si vendono soprattutto

2

1

La strategia
L'auto su misura

Al grande successo iniziale della Scion sicuramente contribuiscono due idee mirate su un pubblico che mai sarebbe stato attirato dalle auto convenzionali. La prima è l'esagerata offerta di optional al limite del *kitsch*: una lista sterminata che comprende tra l'altro improbabili appendici aerodinamiche, una sistema audio capace di cambiare sfondo in 10 colorazioni di luci, un porta-bibite che si illumina, una serie di LED da piazzare in giro per l'auto e un pazzesco subwoofer Bazooka grande come il bagagliaio e capace di sparare musica con una forza da far impallidire una grande discoteca. La seconda trovata è che il potenziale cliente è accolto in un corner riservato della concessionaria dove può sedersi in una postazione che ricorda quella di guida. Davanti a lui c'è un grande schermo sul quale può veder nascere la sua auto ideale assemblando tutti i pezzi che preferisce pescandoli dal grande catalogo a disposizione: tipi di cerchi, colorazione esterna, accessori interni, svariate decorazioni, terminali di scarico e via così. Su un monitor a fianco del sedile può parallelamente controllare quanto sale prezzo finale in funzione delle finiture scelte perché l'auto che gli verrà consegnata sarà esattamente così: di solito molto più costosa rispetto al prezzo base della vettura, ma anche perfettamente cucita addosso.

1. La Scion Fuse Sports Coupé concept del 2006
2. L'intera gamma proposta dalla Scion negli Stati Uniti nel 2008

grandi cromature o finiture dorate, impianti stereo molto potenti e vistosi, e soprattutto piace la possibilità di dotarsi di luci interne ambrate o azzurrate. La comunicazione e la pubblicità evitano i mezzi tradizionali come i giornali, le riviste specializzate oppure radio e televisione: vengono preferiti eventi promozionali presso discoteche o night club, abbinamenti con dj molto conosciuti e presenze presso i negozi di musica anche perché, parallelamente alla nascita delle auto, Scion ha dato vita a una specifica etichetta musicale e persino a una linea d'abbigliamento.

Curiosamente il legame con la Toyota non è vissuto dai clienti più giovani come una limitazione, bensì come garanzia di qualità, così le vendite si impennano in fretta trasformando queste automobili dalle forme curiose in veri oggetti di studio e di discussione. Sia la xA che la xB piacciono per l'alta qualità, per il divertimento che assicurano e per il prezzo d'acquisto molto abbordabile. La xB, in particolare, fa colpo perché ha una linea non soltanto inconsueta ma anche aggressiva nella sua non logica dal punto di vista aerodinamico: carica persone e ospita bagagli ingombranti a dispetto di un'impronta a terra molto contenuta per i parametri nordamericani, e incontra i favori nei grandi centri urbani.

Nel 2005 arriva un terzo modello, la tC, una sport coupé che offre prestazioni più elevate e questo coincide con il momento migliore della marca che sale da 90mila auto vendute nel 2004 a quasi 160mila del 2005. Sembra un trampolino perfetto per arrivare chissà dove, invece qualcosa si blocca e le vendite non decollano tanto che gli analisti si sbizzarriscono nell'individuare le ragioni del flop inatteso. C'è chi dice che il pubblico inizialmente individuato in quelli con età compresa tra i 18 e i 24 anni si è in realtà rivelato meno giovane, mentre c'è chi come Brian Bolain, ex manager Scion poi passato in Lexus, che va oltre affermando che: «Per rilanciare il marchio bisogna togliergli l'etichetta di auto per giovanissimi perché questo si è rivelato una sorta di bacio della morte». Una sentenza inquietante dopo le ottime premesse.

Il 16 dicembre 2006 la Scion presenta la nuova versione della xB e aggiunge la xD che succede alla xA. Ma i nuovi modelli costano di più e non spostano i numeri. Si pensa allora allo sbarco in Canada mentre nell'estate 2009 viene annunciato l'arrivo di un quarto modello che dovrebbe basarsi sulla piccola iQ che incontra un buon successo in Giappone e in Europa.

Carlo Cavicchi

www.scion.com
19001 S. West Ave., Torrance
California, Stati Uniti

xA

Produzione 2004 - 2006
Carrozzeria Berlina

1. La xA, prima vettura proposta dalla Scion (una costola della Toyota) nel 2004
2. Il prototipo xA Speedster, un'estrosa variante sul tema della compatta giapponese
3. Il posteriore della xA, con i gruppi ottici che sconfinano sulla fiancata

La xA è la prima vettura proposta dalla Scion, marchio creato dalla Toyota appositamente per il mercato nordamericano, con prodotti dedicati soprattutto ad un'utenza giovanile e dalle forme piuttosto squadrate. La xA è una vettura compatta, di lunghezza compresa entro i quattro metri, che viene venduta in Giappone col marchio Toyota e col nome di Ist, auto a sua volta derivata dalla prima generazione della compatta Vitz. Fa il proprio debutto al Los Angeles Auto Show alla fine del 2003 per entrare in commercio pochi mesi più tardi, e si presenta con un solo motore a benzina: il 1.5 da 108 Cv di produzione Toyota abbinato ad un cambio manuale a cinque marce o, in alternativa, ad un automatico a quattro rapporti. La xA rimane in produzione dal 2004 al 2006, e viene sostituita l'anno successivo dalla xD.

1

FOCUS
Un approccio nuovo

Con la xA, e la "gemella" xB, si introduce un nuovo sistema di vendita negli Usa. Il concessionario presenta la vettura nuda e cruda, mentre sta al cliente deciderne la personalizzazione, dai colori agli interni fino alla carrozzeria. In questo modo si forma il cosiddetto "prezzo puro": cioè il costo totale dell'auto comprensivo di accessori, finanziamento e assicurazione. Senza sorprese per chi compra.

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,914
Larghezza ..... m 1,694
Altezza ..... m 1,529

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.062 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1497 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 108 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Dollari 12.500

xB

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Berlina

Forme squadrate, a metà strada tra un furgoncino e una wagon: non c'è forse altro modo per descrivere la xB, il pittoresco secondo modello Scion arrivato in commercio quasi contemporaneamente alla xA. Rispetto a questa infatti il design viene reso ancor più estremo: la xB sembra quasi un cubo di ferro con le ruote, a cui viene attaccato un frontale in maniera posticcia. Ha lo stesso motore 1.5 benzina della xA e come questa deriva dalla stessa piattaforma della Yaris, pur essendo in sostanza una semplice riproposizione con piccoli ritocchi estetici e diverso marchio di una vettura Toyota del 1999: la bB, equipaggiata - rispetto alla xB - con un motore 1.3 e, a richiesta, disponibile con la trazione integrale. Come la xA, la xB si rivolge ad un target di clienti giovani, con età media inferiore ai 39 anni.

1

FOCUS
L'ultima generazione

Il modello arrivato nel 2008 è decisamente più grande nelle dimensioni rispetto a quello che lo precede: basti pensare che la sola lunghezza raggiunge i 4,250 metri. Anche il peso aumenta di molto, arrivando a toccare i 1370 chilogrammi. Oltre ai due propulsori 1.3 e 1.5, infine, la seconda generazione di xB può contare inoltre sul 2.4 da 158 Cv che equipaggia anche la Toyota Camry.

1. La Scion xB, arrivata in commercio nel 2004 insieme alla xA
2. Il cruscotto della xB, con dotazioni e strumentazioni chiare ed essenziali

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2004 - 2007
II Serie	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,945
Larghezza ..... m 1,689
Altezza ..... m 1,641

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.088 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1497 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 108 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Dollari 13.000

tC

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Coupé

Il 2004 è l'anno d'esordio per i modelli Scion. Oltre alle compatte xA ed xB, arriva anche una coupé sportiva con trazione anteriore presentata in gennaio al salone dell'auto di Detroit e costruita sulla stessa piattaforma della Toyota Avensis: la tC, che viene da molti considerata una delle eredi della Celica. In realtà quest'auto dovrebbe prendere la denominazione xC, seguendo l'ordine della gamma Scion (xA, xB, xD), ma ciò non è possibile in quanto tale denominazione viene acquisita dalla Volvo per i propri modelli della linea XC (XC60, XC70 e XC90). Alla fine viene dunque scelto il nome di tC, che sta per touring coupé. Il motore all'esordio è il 2.4 da 160 Cv, lo stesso montato sulla Toyota Camry, che viene abbinato ad un cambio manuale a cinque marce o, in opzione, un automatico a 4 rapporti.

1

FOCUS
Il restyling

Nel 2008, a metà del ciclo vita, la tC beneficia di una sorta di *makeover* che ne rinfresca le linee e i contenuti. Le modifiche esteriori riguardano soprattutto i gruppi ottici anteriori e posteriori, parzialmente ristilizzati. All'interno invece cambiano colori e materiali dei sedili, nonché l'illuminazione a led di cruscotto e strumentazione. L'impianto stereo beneficia infine dell'introduzione di un subwoofer.

1. La coupé tC è costruita sulla stessa piattaforma della Toyota Avensis
2. Gli interni della sportiva Scion

2

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	2004 - 2007
127 Restyling	dal 2008

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,420
Larghezza ..... m 1,755
Altezza ..... m 1,415

POSTI ..... 2+2

PORTE 2

PESO ..... 1.318 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 2362 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 160 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 200 km/h

PREZZO ..... Dollari 17.000

Scout

Salisbury
Inghilterra
1905 - 1921

1

1. Una Scout 9 HP del 1920
2. La Scout 12-14 HP torpedo del 1919

La Scout è una piccola Casa automobilistica inglese, che nasce a Salisbury nel 1905. L'azienda deriva dalla Burden Brothers, un'antica fabbrica di campane che alla fine del 900 inizia a costruire anche motori marini. Con il supporto finanziario di Joseph Percy Dean, nel 1905, inizia la produzione automobilistica, costituita da vetture convenzionali e da una serie di autocarri e di autobus. Le automobili sono equipaggiate con motori a quattro cilindri con valvole di aspirazione automatiche, hanno cilindrate comprese fa 1,8 e 4,6 litri, accensione a bobina, frizione a cono, cambio a tre rapporti, telaio in legno rinforzato e trasmissione ad albero cardanico. L'azienda inglese, oltre a sviluppare il settore commerciale automobilistico, si dedica anche alle competizioni sportive. Joseph Percy Dean, con una Scout modificata per le competizioni, partecipa senza grandi risultati, alla prima edizione del Tourist Trophy del 1905 sul circuito dell'isola di Man, ma a causa di un incidente abbandona la gara. La corsa è tremendamente pericolosa quanto affascinante, il suo circuito si sviluppa per 60 chilometri da percorrere tra case, muretti, pali della luce e differenti condizioni climatiche, il tutto da ripetersi per ben sei volte. La fabbrica del Convento di Salisbury è diventata troppo piccola e nel 1907 l'azienda si trasferisce in un nuovo edificio sulla strada di Bemerton a Churchfields. Percy Dean, affascinato dal circuito del Tourist Trophy, iscrive ancora una volta alla gara una vettura Scout, nel 1908, ma la macchina a corto di benzina si ferma a meno di 100 metri dal traguardo e gli nega la vittoria. Nel 1907 inizia la commercializzazione della prima auto della Casa inglese, motore sei cilindri da 4,4 litri con doppia accensione, che risulta essere una vettura molto potente. Nel 1909 l'azienda di Salisbury presenta anche il primo veicolo commerciale, un furgone leggero, che fa registrare un notevole numero di vendite.

In seguito la gamma della Casa inglese si articola su quattro modelli di base: una bicilindrica, due quattro cilindri e una sei cilindri costruite dal 1908 al 1911. Nel 1912 vengono prodotte in serie solo le quattro cilindri: la 10/12 HP con motore monoblocco di 1870 centimetri cubi con accensione a magnete, cambio a quattro rapporti e trasmissione a vite senza fine; la 12/14HP, molto simile alla precedente, ma con cilindrata di 2614 centimetri cubi; infine due modelli maggiori di 3,6 e 4,6 litri. Nell'immediato dopoguerra sono riproposti soltanto i due modelli 10/12 e 12/14 HP poiché l'azienda di Salisbury si trova già in gravi difficoltà economiche, tanto che nel 1921 è costretta a dichiarare il fallimento.

2

Seat

Barcellona, Spagna 1950

Le origini della Sociedad Española de Autómoviles de Turismo risalgono al 1919, anno in cui la Fiat di Torino fonda una propria società consociata in terra spagnola. Dal 1931, i modelli prodotti in questo distaccamento sono commercializzati come Fiat-Hispanias.
L'accordo con la Spagna, frutto di una joint venture con il governo franchista, costituisce in assoluto la più importante esperienza estera della Fiat nel dopoguerra ed esemplifica il trasferimento e l'adattamento su scala internazionale dei principi della produzione in serie. Dopo aver materialmente sostenuto i nazionalisti durante la guerra civile, nei decenni successivi la Fiat trova in Spagna un mercato protetto per le proprie utilitarie, un costo del lavoro minore che in Italia e soprattutto l'assenza delle più elementari libertà sindacali finché dura il regime del generale Franco.
Nel 1949 la Fiat-Hispanias finisce sotto l'INI, un gruppo finanziario direttamente controllato dal governo spagnolo, e assume il nuovo marchio di fabbrica Seat, una società che si costituisce il 9 maggio 1950 con un capitale sociale di 600 milioni di pesetas (poco più di 3,5 milioni di euro) nel quale intervengono l'INI, sei delle più importanti banche nazionali e la Fiat che assicura la tecnologia necessaria per produrre le prime vetture su un'area di 20 ettari nella Zona Franca, una località alle porte di Barcellona, dove lo stabilimento viene terminato il 5 giugno 1953 offrendo lavoro a 925 persone. La prima auto, una 1400, esce dalla catena il 13 novembre 1953 e il ritmo di produzione è di cinque veicoli al giorno. Non è casuale che si cominci dalla 1400 perché i corpi ufficiali dello Stato necessitano di vetture di rappresentanza, in più l'auto è particolarmente adatta per un uso come taxi.
La Seat nasce come "impresa nazionale" creata dal governo spagnolo allo scopo di motorizzare il Paese durante il Franchismo, e per la sua costituzione viene utilizzata una formula basata sui cosiddetti accordi di fabbricazione. In questi accordi la Fiat è il socio tecnologico senza avere il controllo azionario della società. Quest'organizzazione ha però carattere principalmente politico, e la Seat continua regolarmente a produrre automobili di progettazione Fiat: in particolare, sino al 1956 il suo modello di punta resta la 1400 berlina con motore a 4 cilindri. Nel 1957 viene introdotta la 600 con motore posteriore, mentre, due anni dopo, la Seat presenta un'automobile con carrozzeria identica alla 1800 disegnata da Pininfarina, ma equipaggiata con il meno potente 4 cilindri delle 1400 berlina. L'avvento degli anni Sessanta è carico di vitalità anche in Spagna, dove la popolazione comincia a viaggiare per scopi turistici alla scoperta degli angoli più sperduti del Paese. È l'avvio di una trasformazione sociologica ed economica che favorisce la motorizzazione di massa che porta la Seat a una produzione di 100mila vetture l'anno e persino all'istituzione di un servizio di assistenza stradale, attraverso una flotta di veicoli attrezzati che percorrono le principali vie per portare aiuto agli automobilisti in panne. In quanto alla produzione, nel 1963 viene offerta anche la versione 1500, mentre nel 1966 appare la 850, un modello che parte dallo stesso schema della 600 ma assicura maggiore spazio, più comfort e migliori prestazioni. L'anno dopo, prende vita anche il ramo finanziario della marca, chiamato FiSeat, che porta a una svolta nel sistema di vendita delle auto introducendo il concetto di ritiro dell'usato come anticipo sull'acquisto del nuovo.

La Seat Ibiza Cupra, la versione sportiva della celebre berlina spagnola

L'ADDIO DELLA FIAT

Intanto, con l'avvento della democrazia in Spagna in seguito alla morte del dittatore Francisco Franco, l'INI decide di vendere o chiudere le imprese pubbliche deficitarie tra cui la Seat che è alle prese con un difficile processo di riconversione industriale. A tutti sembra evidente che sia la Fiat a rilevare la proprietà dell'azienda, visto che nel 1979, la Fiat ha appena rilevato la maggioranza del pacchetto azionario Seat. Eppure, appena due anni dopo, con una mossa a sorpresa, la Fiat rinuncia al controllo finanziario.
Per evitare che i 32.000 dipendenti della fabbrica perdano il posto di lavoro, il governo spagnolo attua allora un massiccio intervento di salvataggio, acquistando, tramite l'INI, addirittura il 53 per cento delle azioni. Per trovare una spiegazione alle mosse della

Fiat occorre riandare al periodo di maggior crescita della Seat, che ha coinciso con la modernizzazione della Spagna a cavallo tra gli anni Sessanta e Settanta, quando il rapido aumento della produzione ha evidenziato disfunzioni e difetti della fabbrica di classico stampo fordista. Con essi aumenta il malcontento al suo interno, mentre l'assunzione di manodopera giovane e rurale dà vita alla maggiore concentrazione operaia del Paese con un universo sempre meno controllabile da parte di una direzione aziendale vicina al regime e abituata da un ventennio alla pacificazione sociale imposta dall'alto. Sono quindi la crisi economica degli anni Settanta, l'agonia del regime e la definitiva affermazione di commissioni operaie alternative al sindacato ufficiale, a convincere nel 1980 la Fiat alla rinuncia.

Ma la Seat, senza un ombrello tecnologico, è costretta a trovare comunque un accordo con Fiat che le permetta una continuità: un accordo di cooperazione al fine di continuare a costruire e commercializzare le Seat 127, Seat Panda, Seat Ritmo e Seat 131, così come lo sviluppo dei futuri modelli derivati da questi. Tutto ciò, però, pone anche dei problemi evidenti. La produzione Seat può contare, infatti, soltanto sul mercato interno perché fuori dei confini non può accedere alla rete internazionale Fiat ma deve operare con una rete propria tutta da mettere in piedi. Inoltre l'accordo di cooperazione indica espressamente che nel caso la Seat decida di esportare i suoi prodotti, deve ritoccare i modelli in produzione; il *restyling* deve interessare sia le finiture interne, sia quelle esterne e soprattutto elementi rilevanti della carrozzeria, in modo da trasformare in maniera importante l'aspetto delle vetture affinché non si confondano con i modelli italiani. In sintesi Fiat costringe la Seat a una sua distribuzione internazionale, dove può immettere solamente vetture modificate in profondità. Ormai la via è segnata: la Seat deve pensare a sopravvivere in maniera del tutto autonoma diventando il primo costruttore di automobili completamente spagnolo. In quest'ottica, nel 1982, dopo aver sottoscritto un accordo di cooperazione settennale con la Volkswagen, la Seat inizia a costruire, su licenza della Casa tedesca nello stabilimento di Landaben, vicino a Pamplona, (in cui si fabbricavano le Seat 124) i modelli Polo, Passat e Santana: questo aiuta la Volkswa-

La curiosità
Le Olimpiadi del 1992

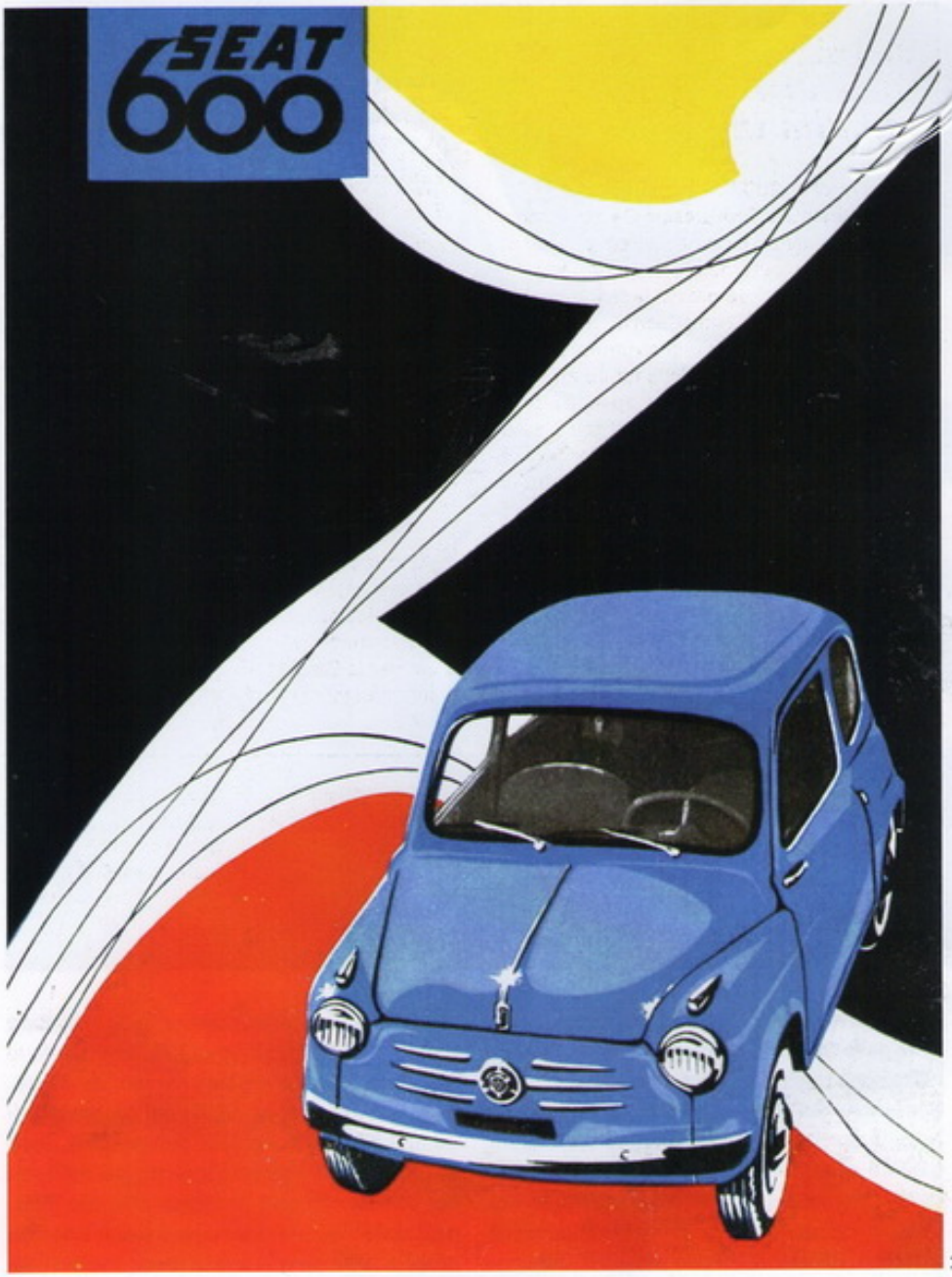
In occasione delle Olimpiadi di Barcellona, nel 1992, la Seat compie uno sforzo incredibile mettendo a disposizione del Comitato Olimpico ben 2.000 autovetture **Toledo** (nella foto) dipinte di bianco scegliendo gli autisti volontari tra cinquemila pretendenti e poi sottoponendoli a una formazione specifica. Inoltre la Seat produce una serie speciale di Toledo destinata ai soli vincitori di un oro olimpico. Un modello esclusivo, motorizzato o con il 1.8 16v o il 2.0 8v, con una colorazione bicolore (nella parte inferiore un colore più chiaro che nella parte superiore) e finiture lussuose a partire da una tappezzeria in cuoio e un telefono incorporato nell'appoggia braccio. Per Lindford Christie, oro nei 100 metri, viene poi approntata una targa con matricola dedicata. Una riproduzione in scala ridotta e in ceramica di questa Toledo è poi consegnata dal vicepresidente e direttore commerciale di Seat, Juan José Diaz Ruiz, al presidente del Comitato Olimpico Internazionale Juan Antonio Samaranch. Sempre in occasione dei Giochi, la Seat lancia anche la versione olimpica dell'Ibiza e la Toledo Sport caratterizzata da una tripla colorazione che abbina rosso bianco e nero e da diversi accessori come i fari antinebbia e appendici aerodinamiche.

Seat

gen ad aggirare i costi di importazione e sfruttare la rete locale e commerciale della Seat.
Con l'apparizione della Ronda, che coincide nel 1983 col traguardo dei 5 milioni di veicoli prodotti, i rapporti tra Fiat e Seat arrivano ai ferri corti. La marca italiana accusa gli spagnoli di aver modificato troppo poco il modello a listino con il risultato di confondere la clientela internazionale. Il ricorso a un arbitrato internazionale dà ragione alla Seat, che può così commercializzare la Ronda in tutto il mondo. Deve però caratterizzare l'auto in maniera vistosa: grandi parti nere accompagnate a una verniciatura unica e gialla.
In ogni caso, il grosso della produzione Seat continua a risentire a lungo della collaborazione con la Fiat, tanto che modelli Fura e Ronda possono essere paragonati rispettivamente alle Fiat 127 e Ritmo.

L'INGRESSO NEL GRUPPO VW

Più avanti la Seat usufruisce della consulenza tecnica della Porsche (per quanto riguarda la progettazione dei motori), della Karmann (che s'interessa dello sviluppo dei prototipi) e di Giugiaro (che è responsabile dello studio stilistico delle carrozzerie). Il primo risultato di questa collaborazione internazionale si vede nel 1984 con la presentazione dell'Ibiza che è una vera rivoluzione per la marca.
All'Ibiza fa seguito la Malaga, una berlina a 3 volumi che è un'evoluzione della Ronda: questa auto permette di occupare il posto lasciato libero dalla 131, che nel frattempo è uscita di scena, e nello stesso tempo ufficializza l'ingresso della Seat nel mercato delle vetture più alte di gamma. Alla fine del 1986 arriva poi la Marbella, una piccola 2 volumi di 900 cc. che altro non è che una trasformazione estetica della Fiat Panda, scelta obbligata per andare incontro ai gusti dei più giovani.
La cessione completa di tutte le quote ai tedeschi avviene nel 1990, in corrispondenza del massimo storico della produzione annuale: mezzo milione di veicoli. La prima auto del nuovo corso (sotto la pelle è tutta Volkswagen mentre il design porta il nome di Giugiaro) è la Toledo che viene presentata al salone di Barcellona del 1991.



1

La Spagna è in pieno boom e tutte le cose paiono arrivare al momento giusto. Anche l'inaugurazione della nuova fabbrica a Martorell, il 22 febbraio 1993, sa di ciliegina sulla torta: lo stabilimento nasce in un'area a 30 chilometri a nordest di Barcellona ed è giudicato come uno dei più avanzati d'Europa perché applica il concetto del *just in time* di scuola giapponese grazie al quale il materiale arriva alla catena di montaggio in maniera sequenziale. Ci lavorano 10mila persone e i fabbricati occupano la superficie di 3 milioni di metri quadri, pari a 400 campi da calcio. Da qui sono sfornate in tutta fretta l'Ibiza di seconda generazione e la Cordoba, che nasce dall'Ibiza ma è quasi una tre volumi perché è forte di un bagagliaio molto capiente e si rivolge a chi punta a un utilizzo più familiare dell'automobile.
In realtà una grande crisi economica internazionale gela gli entusiasmi e rallenta la produzione, ma già nel 1995 le cose si rimettono a posto, e l'arrivo del monovolume Alhambra sancisce un ritrovato stato di salute: da Martorell esce il milionesimo veicolo,

Il design
Il centro tecnico ad alta integrazione

Il 30 ottobre 2007 viene inaugurato ufficialmente il Seat Design Center, l'unico moderno centro di servizi integrati per il design automobilistico esistente in Spagna. Si trova presso la fabbrica di Martorell, nel Centro Tecnico Seat, concentrando così in una struttura complessa le intere fasi di ricerca e sviluppo e di design delle future automobili del marchio. L'inaugurazione stupisce molti osservatori perché ha luogo appena otto mesi dopo la posa della prima pietra per mano del Primo ministro spagnolo. Il complesso occupa 5.600 metri quadrati di superficie ed è una struttura per designer pensata da un designer: è infatti lo stesso Luc Donckerwolke, responsabile del design Seat, a realizzarne il progetto iniziale. Massima priorità viene data agli aspetti funzionali, rispondendo alle esigenze di spazio (vi lavorano un centinaio d'ingegneri specializzati), ma anche di sicurezza e protezione dall'esterno, e di trasparenza e luminosità all'interno. La sua disposizione è molto particolare perché lo spazio è diviso in quattro zone distinte: le idee (il design), la creazione (la costruzione), la presentazione fisica e la presentazione virtuale del veicolo. Tutte queste attività interagiscono attraverso un patio che evoca un chiostro medioevale per stimolare la concentrazione. Il Seat Design Center offre servizi per la Casa spagnola, ma anche per gli altri marchi del gruppo Volkswagen *(nella foto: designer al lavoro al Seat Design Center di Martorell)*.

1. Un manifesto pubblicitario per il lancio della Seat 600
2. Una bisarca carica di Seat 600

l'Ibiza supera le 50mila unità annue sul mercato interno e il debutto nelle competizioni con l'Ibiza Kit Car nei rally frutta l'alloro iridato tra le vetture 2 litri.
Nel 1998, mentre la piccola Arosa miete grossi successi, esce di scena, tra il dispiacere di un intero Paese, la gloriosa Marbella che è stata prodotta in 600mila esemplari. Con essa è la fine anche del vecchio stabilimento di Zona Franca.
Al salone di Ginevra del 1999, la Seat mostra la sua nuova identità corporativa, dove i tradizionali colori bianco e azzurro sono sostituiti dal rosso e argento, tinte considerate più vicine al profilo giovanile e di qualità della marca. Poco tempo dopo, al salone di Barcellona, debuttano le rinnovate Ibiza e Cordoba mentre ancora qualche mese più avanti, a Francoforte, tocca alla nuova Leon, prima vettura di casa dotata di un motore con 180 Cv, cambio a 6 marce e trazione integrale.
Il nuovo millennio si apre con uno slogan che oltre a festeggiare i primi 50 anni della marca trasmette anche la nuova filosofia: "Seat auto emoción". Ormai le auto spagnole sono vendute in 70 Paesi, per quanto i due terzi siano ancora destinati al mercato europeo. Con il concept Salsa, prima realizzazione del centro stile sotto la direzione di Walter de Silva, si possono vedere i cambiamenti estetici che dettano la linea futura sempre più con una connotazione sportiva; così non sorprende, nel 2002, il collegamento diretto ad altri due marchi della famiglia Volkswagen: Audi e Lamborghini. Non a caso le Seat cominciano a frequentare i circuiti, arrivando alle gare del Mondiale per vetture Turismo dove sono in fretta protagoniste fino alla conquista del titolo iridato nel 2008.
Anche sul prodotto la caratterizzazione sportiva diventa presto molto evidente. Nel 2003, al salone di Francoforte, è presentato il prototipo Altea che segna l'ingresso della marca nel nuovo raggruppamento Msv (Multi Sports Vehicle). La Leon Cupra R, che arriva poco dopo al salone di Barcellona, è poi festeggiata come la più potente Seat di sempre grazie ai suoi 225 Cv.
Sull'onda dell'entusiasmo, il 27 marzo 2004, la compagnia celebra una grande festa aprendo per la prima volta ai dipendenti e ai loro familiari le porte dello stabilimento di Martorell. Si contano 41mila presenti che testimoniano dell'ottimo rapporto che intercorre tra l'azienda e chi ci lavora e che sbocca già in maggio in un clamoroso accordo tra la direzione e i sindacati che prevede una grande flessibilità e una nuova concezione del rapporto di lavoro. L'accordo diventa in fretta un modello per tutta l'industria metalmeccanica spagnola.
Gli ultimi anni registrano però un calo di vendite abbastanza sensibile su diversi mercati che obbliga i vertici della Volkswagen a studiare piani di salvataggio che costano molti posti di lavoro e che comprendono anche la possibilità di fabbricare veicoli in Messico oppure in Brasile, così come di aprire nel medio periodo uno stabilimento in Cina. Il prezzo da pagare per la Spagna è alto e si complica con l'arrivo della grande crisi economica mondiale che scoppia nel 2008.

Carlo Cavicchi

www.seat.com
Zona Franca, Calle 2, Número 1, Barcellona Spagna

600

Produzione 1957 - 1973
Carrozzeria Berlina

Nel maggio del 1957 la Seat inizia a produrre su licenza la seconda serie della Fiat 600 che la Casa torinese ha lanciato solo un paio di mesi prima. La Seat 600 (poi denominata 600 N per distinguerla dalle serie successive) è una piccola berlina a 2 porte a motore posteriore che presenta poche differenze rispetto all'originale modello Fiat. La Seat 600 riscuote grande successo tra il pubblico spagnolo che, per la sua particolare forma arrotondata, le dà il soprannome di "pelotilla" (pallina). Nel 1958 viene lanciata la versione con tetto apribile in tela e, al salone di Barcellona dell'anno seguente, la Multipla a 4 porte e 6 posti. Nel 1961 il motore potenziato (+ 3 Cv) permette alla Seat 600 di superare per la prima volta i 100 chilometri orari. Due anni dopo viene lanciata 600 D, che si rivela la versione di maggior successo, grazie a una serie di migliorie e ad un motore maggiorato a 767 cc che sviluppa 29 Cv e le permette di raggiungere i 110 chilometri orari. L'avviamento a leva viene sostituito da una chiave al centro del cruscotto. Alla fine dello stesso anno viene presentata la Seat 800 che è in pratica una 600 a 4 porte. Nel 1970 la Fiat cessa la produzione della 600, ma la Seat continua a costruirla e ne propone addirittura una nuova serie: la 600 E con apertura delle porte di tipo convenzionale e serrature su entrambi i lati. Ad essa si affianca nel 1972 la versione L Special, dotata di un motore potenziato a 32 Cv e finiture interne più accurate.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Serie N	1957 - 1963
Serie D	1963 - 1969
800	1963 - 1968
Serie E	1970 - 1973
Serie L	1972 - 1973

1

1. La Seat 600, che la Casa spagnola produce su licenza Fiat
2. L'apertura controvento delle porte della 600
3. La linea della vettura: per la sua forma le danno il soprannome di "pelotilla", pallina

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,286
Larghezza ..... m 1,381
Altezza ..... m 1,489

POSTI 4

PORTE 2

PESO ..... 590 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 633 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 21,5 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 88 km/h

PREZZO ..... Pesetas 65.000

Ibiza

Produzione 1984 - 1993
Carrozzeria Berlina

La Ibiza è un modello fondamentale nella storia della Seat che con essa interrompe la trentennale collaborazione con la Fiat ed entra nel gruppo Volkswagen. Realizzata sulla piattaforma della Seat Ronda (versione iberica della Fiat Ritmo), la Ibiza è sviluppata con la collaborazione di partner internazionali come la Porsche per il motore e il cambio, Giugiaro per la carrozzeria e Karmann per l'allestimento interno e lo studio di industrializzazione dell'intero progetto. Il risultato è una berlina a due volumi dalla linea moderna che si inserisce a cavallo dei segmenti B e C del mercato europeo. La vettura viene proposta con due motori monoalbero a benzina di 1193 cc (63 Cv) e di 1461 cc (85 Cv) e con un Diesel di 1714 cc (55 Cv). A questi si aggiungono successivamente due motori benzina a iniezione: un 1500 (101 Cv) nel 1989 e un 1700 catalizzato (88 Cv) nel 1992. Nel 1990 la Ibiza, ora disponibile anche in versione a 5 porte, è oggetto di un leggero restyling che interessa i gruppi ottici, i paraurti e gli interni. Sulla base della Ibiza viene realizzata nel 1985 la berlina Malaga che in pratica è la sua versione tre volumi.

1

1. Con la Ibiza la Seat interrompe la trentennale collaborazione con la Fiat
2. La Ibiza è una berlina a due volumi, disegnata da Giugiaro, inizialmente proposta a tre porte

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,637
Larghezza ..... m 1,610
Altezza ..... m 1,394

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1193 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 63 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 155 km/h

PREZZO ..... Lire 8.700.000

Marbella

Produzione 1986 - 1998
Carrozzeria Berlina

Quando si interrompe la collaborazione tra la Fiat e la Seat, la Casa spagnola sostituisce la Seat Panda con la Marbella che ne riprende l'impostazione generale e la linea, fatta eccezione per alcuni dettagli estetici (frontale, fascione laterale, portellone posteriore ed interni), e utilizza aggiornamenti delle motorizzazioni già note. La Seat Marbella viene infatti proposta con due differenti 4 cilindri a benzina: il motore di 843 cc da 34 Cv della vecchia Fiat 850 (sino al 1990) e quello di 903 cc da 39 Cv delle Seat Fura e Ibiza. Identico è anche lo schema tecnico delle due vetture: motore trasversale, trazione anteriore, sospensioni anteriori a bracci oscillanti e gruppo molla-ammortizzatore coassiale. Diverse sono invece le sospensioni posteriori, poiché la Marbella mantiene il ponte posteriore rigido e le balestre longitudinali delle prime versioni Panda. Nonostante l'allestimento essenziale, la Marbella deve il suo successo tra il pubblico per il prezzo molto contenuto che convince chi vuole un'economica auto da città.

1

1. La Seat Marbella riprende la linea della Fiat Panda, già prodotta su licenza dalla Casa spagnola
2. L'ultima versione della Marbella presenta piccoli ritocchi come il tergilunotto posteriore

2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,475
Larghezza ..... m 1,460
Altezza ..... m 1,445

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 680 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 843 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 34 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 125 km/h

PREZZO ..... Lire 6.990.000

Toledo

Produzione 1991 - 2009
Carrozzeria Berlina

La prima generazione Toledo è una berlina disegnata da Giugiaro che si posiziona nella fascia più economica del segmento delle vetture di classe medio-inferiore. Realizzata sul pianale della seconda generazione della Volkswagen Golf, è il primo modello sviluppato insieme alla Casa tedesca. La prima serie viene proposta con due motori a benzina di 1595 cc e di 1781 cc che sviluppano rispettivamente 71 Cv e 88 Cv. A essi si affiancano due 2000 da 115 Cv e da 150 Cv, un 1800 a 16 valvole da 128 Cv, un 1900 diesel aspirato da 64 Cv e un 1900 turbodiesel da 75 Cv. Con il restyling del 1996 questi ultimi sono sostituiti da altrettanti turbodiesel a iniezione diretti da 90 Cv e 110 Cv. Per la seconda generazione, realizzata anch'essa sulla piattaforma della Golf, Giugiaro disegna una linea completamente nuova caratterizzata da un frontale molto personale. I motori a benzina sono sostituti da un 1600 da 100 Cv, da un 1800 a 5 valvole per cilindro da 125 e da un 2300 a 5 cilindri da 150 Cv. Ai turbodiesel si aggiungono due versioni da 130 Cv e 150 Cv. La terza serie, disegnata da Walter de Silva, è completamente differente dalle precedenti. Realizzata stesso pianale della quinta generazione della Golf, ha una carrozzeria a metà strada tra quella di una berlina a due volumi un po' più alta del solito e quella di una monovolume compatta. I motori, tutti di derivazione Volkswagen hanno potenze comprese tra 102 Cv e 150 Cv per quelli a benzina da 105 Cv a 140 Cv per i turbodiesel.

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1991 - 1998
II Serie	1999 - 2004
III Serie	2004 - 2009

1

1. La versione del 2004 della Seat Toledo
2. Gli interni della Toledo
3. La prima generazione della Seat Toledo, berlina a tre volumi disegnata da Giorgetto Giugiaro

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,321
Larghezza ..... m 1,662
Altezza ..... m 1,424

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.060 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1595 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 71 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h

PREZZO ..... Lire 16.830.000

Ibiza

Produzione 1993 - 2008
Carrozzeria Berlina

1. La terza serie della Seat Ibiza nell'allestimento sportivo FR
2. La Ibiza che arriva nel 2002 utilizza lo stesso pianale della Volkswagen Polo
3. Cruscotto e posto guida della Ibiza GTi seconda serie
4. Una Seat Ibiza del 1993

La seconda generazione della Seat Ibiza, realizzata sullo stesso pianale della contemporanea Volkswagen Polo, è una classica berlina a due volumi disegnata da Giugiaro che viene proposta in versione a 3 e 5 porte. Da essa derivano la berlina a tre volumi Cordoba e la station wagon Cordoba Vario. La gamma delle motorizzazioni comprende, oltre a un motore di 1043 cc da 45 Cv, anche tre motori a benzina di 1272 cc da 54 Cv, 1781 cc da 90 Cv e 1984 cc da 116 Cv e un diesel di 1896 cc da 64 Cv. Dopo un profondo restyling che nel 1999 interessa gran parte dell'estetica della vettura e ne conserva solo il pianale e l'impostazione generale, nel 2002 la Seat presenta la terza generazione della Ibiza, realizzata anch'essa sul pianale della Volkswagen Polo e dotata di un design più moderno. La gamma delle motorizzazioni comprende un nuovo 1200 a 3 cilindri da 64 Cv e due 1400 a benzina da 75 Cv e da 101 Cv. La novità più significativa è rappresentata però dai nuovi turbodiesel 1900 TDI da 101 Cv e da 130 Cv. Nel 2004 la gamma si arricchisce delle sportive versioni Cupra con motore 1.9 TDI da 160 Cv e 2000 benzina da 180 Cv.
Due anni dopo la Ibiza riceve un leggero restyling, riguardante la qualità degli interni e il look, e appare più sportiva grazie a una grande presa d'aria nella parte inferiore.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
II Serie	1993 - 2001
III Serie	2002 - 2008

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,813
Larghezza ..... m 1,640
Altezza ..... m 1,408

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 895 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1043 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 45 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 135 km/h

PREZZO ..... Lire 14.200.000

Arosa

Produzione 1997 - 2005
Carrozzeria Berlina

La Seat Arosa è una piccola vettura a 3 porte sviluppata per sostituire la Marbella e realizzata sullo stesso pianale e con la stessa meccanica della Volkswagen Lupo, di cui rappresenta in un certo senso una versione più economica. Agli originali motori a benzina di un litro di cilindrata (50 Cv) e di 1390 cc (60 Cv) con cambio automatico, si affianca nel 1998 un diesel di 1715 cc (60 Cv). La seconda serie, disegnata da Walter de Silva, ha una linea più sportiva che si contraddistigue per un design che nel frontale richiama quello degli altri modelli della marca spagnola. La gamma delle motorizzazioni, tutte di derivazione Volkswagen, si arricchisce prima di un 3 cilindri turbodiesel di 1422 cc ad iniezione a pompa da 75 Cv e poi, nel 2001, di una versione bialbero a 16 valvole a iniezione elettronica multi-point del motore benzina di 1,4 litri che sviluppa 101 Cv.

1

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1997 - 2000
II Serie	2000 - 2005

1. La Arosa, la piccola vettura a tre porte che sostituisce la Marbella nella gamma Seat
2. La Seat Arosa è prodotta sullo stesso pianale della Volkswagen Lupo
3. La seconda serie della citycar della Casa spagnola
4. Il posto guida della Seat Arosa

2

3

4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,536
Larghezza ..... m 1,639
Altezza ..... m 1,460

POSTI 5

PORTE 3

PESO ..... 864 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 999 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 50 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... Lire 16.180.000

Leon

Produzione Dal 1999
Carrozzeria Berlina

La Leon rappresenta una tappa molto importante nella storia del marchio Seat che con questo modello comincia a proporre vetture destinate a un pubblico più esigente. Espressioni di questa nuova tendenza sono il nome aggressivo scelto per questa vettura e la disponibilità (per la prima volta su una Seat) di una versione a trazione integrale, realizzata sfruttando elementi comuni del gruppo Volkswagen, e di un motore turbo benzina. Il tutto vestito con una carrozzeria berlina a due volumi 5 porte di stile abbastanza convenzionale, ma personalizzata con la tipica mascherina in tre parti delle Seat dell'epoca. La gamma delle motorizzazioni comprende quattro propulsori a benzina di 1390 cc, 1595 cc e 1781 cc e tre turbodiesel di 1896 cc. Le potenze dei primi variano dai 75 Cv del 1400 a 16 valvole ai 180 Cv del bialbero 1800 Turbo a 5 valvole per cilindro; quelle dei secondi da 90 Cv a 110 Cv (motore monoalbero ad iniezione diretta con turbocompressore a passo variabile). Tutte le Leon sono a trazione anteriore, ma la versione 1.8 Turbo 20V è disponibile anche a quattro ruote motrici. Nel 2002 la gamma si arricchisce della sportivissima versione Cupra R, sviluppata dal reparto corse della Casa spagnola sulla base della 1.8 Turbo, dotata di cambio a 6 marce, assetto ed impianto frenante modificati, ma soprattutto di un motore da 210 Cv. La Leon seconda serie riprende lo stile della berlina compatta a due volumi a 5 porte che l'ha preceduta e lo arricchisce con una connotazione ancora più sportiva, un frontale ridisegnato e dimensioni leggermente maggiori. La gamma iniziale delle motorizzazioni comprende due motori a benzina di 1595 cc da 102 Cv e di 1984 cc da 150 Cv e due turbodiesel con iniettore-pompa di 1896 cc da 105 Cv e di 1986 cc da 140 Cv. Nel 2009 la Casa iberica aggiorna la vettura nella sua veste estetica e nei contenuti senza stravolgerne la connotazione generale. Per quanto riguarda la meccanica, nuovi motori turbodiesel common-rail di 1,8 e di 1,9 litri sostituiscono i precedenti diesel pompa-iniettore. La gamma delle motorizzazioni comprende cinque propulsori a benzina di cilindrata compresa tra 1,4 e 2 litri con potenze da 85 Cv a 211 Cv. Il nuovo sistema di controllo della trazione XDS contribuisce al miglioramento delle doti dinamiche. Il cambio automatizzato DSG a 7 rapporti è disponibile sulle versioni più potenti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,180
Larghezza ..... m 1,740
Altezza ..... m 1,460
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1135 kg
MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1390 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 75 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce
FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 170 km/h
PREZZO ..... Lire 24.500.000

LE VERSIONI

Modello	Produzione
I Serie	1999 - 2005
II Serie	dal 2005
Restyling	dal 2009

LA TECNICA

La Leon FR 2.0 TSI è la prima vettura della Seat a proporre un cambio a doppia frizione DSG (Direct Shift Gearbox) a sei rapporti. Sviluppata dalla Volkswagen, questa particolare trasmissione consente di effettuare cambi di marcia molto rapidi, automaticamente o maualmente con i comandi al volante.

1

1. La Seat Leon uscita nel 2009
2. Gli interni della Leon
3. La prima serie della Seat Leon

2

3

FOCUS

Leon Formula Racing

Oltre che per l'assetto modificato e i doppi scarichi cromati, la Leon FR (Formula Racing), presentata nel 2006, si distingue per l'adozione di un motore turbo benzina TFSI di 1984 cc da 200 Cv (in alternativa c'è un turbodiesel da 170 Cv) abbinato a un cambio a doppia frizione DSG.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,325
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,460
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 1.370 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1984 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 2000 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 229 km/h
PREZZO ..... Euro 26.600

Altea

Produzione Dal 2004
Carrozzeria Monovolume

Sviluppata sulla base della Volkswagen Golf Plus, la Seat Altea, disegnata da Walter de Silva, è una monovolume compatta che si inserisce nel nuovo corso stilistico della marca spagnola caratterizzato da uno stile altamente dinamico che trova la sua massima espressione nelle versioni FR. Nel caso della Altea ciò si concretizza in un'automobile a metà strada tra la berlina sportiva e la monovolume compatta, con un comportamento su strada molto sportivo. Nondimeno la Seat Altea ottiene il massimo punteggio (5 stelle) nelle prove di crash organizzate da EuroNCAP. La Seat Altea viene inizialmente proposta con due motori a benzina di 1595 cc da 102 Cv e di 1984 cc da 150 Cv. Sono anche disponibili due propulsori turbodiesel rispettivamente da 1896 cc da 105 Cv e da 1968 cc da 140 Cv. Nel 2006 la gamma si arricchisce della versione 1.6 Dual a doppia alimentazione benzina/Gpl, delle sportive versioni FR e della versione allungata XL. Nel 2009 la Altea è oggetto di un leggero restyling estetico e tecnico. Il frontale presenta fari più grandi, una nuova calandra e una presa d'aria più accentuata, mentre nella parte posteriore ci sono un lunotto più ampio, paraurti e gruppi ottici di nuovo disegno. All'interno la novità più evidente è rappresentata dal quadro strumenti illuminato da un gruppo di Led di colore bianco che, grazie alla funzione di autoregolazione, varia l'intensità luminosa in funzione della luce presente nella vettura. Sotto al cofano ci sono due nuovi motori, provenienti entrambi dalla sesta generazione Golf: un turbo benzina (TFSI) di due litri da 210 Cv e un 2000 turbodiesel common-rail da 170 Cv. Sulla versione 1.8 TSI con motore da 160 Cv è disponibile il cambio automatico a 7 rapporti Dsg a doppia frizione.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,330
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,570

POSTI 5

PORTE 5

PESO ..... 1.320 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1595 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 102 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 181 km/h

PREZZO ..... Euro 18.100

2

1

LA TECNICA

Esposta al Motor Show di Bologna del 2005 come prototipo, la versione Altea FR, lanciata sul mercato l'anno seguente, unisce la funzionalità della monovolume e alte prestazioni a cui contribuisce anche un assetto rigido tipico di una sportiva. È disponibile con un turbodiesel 1.9 da 170 Cv o con il 2.0 turbo benzina TFSI da 197 Cv.

1. La Seat Altea, la monovolume compatta della Casa spagnola disegnata da Walter de Silva
2. Un particolare degli interni: il tavolino per i passeggeri posteriori
3. La Seat Altea è sviluppata sulla base della Volkswagen Golf

3

FOCUS
Altea XL

Al salone di Parigi del 2006 viene presentata la versione XL con carrozzeria allungata. I sedili posteriori possono essere fatti scorrere longitudinalmente per variare lo spazio all'interno dell'abitacolo e del bagagliaio. Disponibile anche in versione a trazione integrale.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,470
Larghezza ..... m 1,770
Altezza ..... m 1,580
POSTI 5
PORTE 5
PESO ..... 1.446 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1595 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 102 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... 5 marce

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 181 km/h
PREZZO ..... Euro 18.250

Nuova Ibiza

Produzione Dal 2008
Carrozzeria Berlina

La quarta generazione della Seat Ibiza, che fa la sua prima apparizione nella primavera del 2008 al salone di Madrid, viene realizzata sfruttando lo stesso pianale della quinta serie della Volkswagen Polo e della nuova Skoda Fabia, ovvero una struttura flessibile formata da più moduli che possono adattarsi a modelli diversi anche nelle dimensioni. Risultato: una scocca più rigida e robusta, ma al tempo stesso più leggera di 25 chilogrammi rispetto a quella della serie precedente. La compatta della marca spagnola è caratterizzata da una linea rinnovata, fatta di tagli netti e di forme spigolose e da una carrozzeria a 3 e 5 porte più lunga di quella del modello precedente che consente di allargare sensibilmente le carreggiate a tutto vantaggio del comportamento stradale. La quarta generazione della Ibiza, che ottiene il massimo punteggio (5 stelle) nelle prove di crash di EuroNCAP, è quindi un'automobile profondamente diversa dalla serie precedente della quale conserva solo le motorizzazioni. Sei sono, infatti, quelle disponibili tutte abbinate a cambi manuali a 5 marce. Di questi tre sono a benzina: un 1198 cc da 69 Cv, un 1390 cc da 85 Cv e un 1598 cc da 105 Cv. E tre i turbodiesel a iniezione diretta: ovvero un 1422 cc da 80 Cv e un 1896 cc declinato in due versioni da 90 Cv e 105 Cv. Nel 2009 la Ibiza debutta poi in tre versioni destinate al pubblico più sportivo. Prima di queste è la FR (Formula Racing) equipaggiata con un motore di 1,4 litri TSI a benzina con doppia sovralimentazione e in grado di erogare 150 Cv. Nella trasmissione dispone di un cambio a doppia frizione DSG a sette rapporti e impiega un sistema elettro-meccanico XDS che funge da differenziale autobloccante. Raggiunge una velocità massima di 212 chilometri orari e accelera da zero a cento orari in 7,7 secondi. Le altre varianti sono la Cupra, che adotta lo stesso motore della FR potenziato però fino a 180 Cv, e la Bocanegra. Quest'ultima, derivata dall'omonimo prototipo coupé presentato al salone di Ginevra del 2008, è proposta con le due motorizzazioni a benzina TSI da 150 e 180 Cv abbinate al cambio DSG. Si distingue per un'esclusiva carrozzeria a tre porte che è subito riconoscibile per il frontale grintoso segnato dalla grande calandra e i doppi fari rifiniti in nero.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,052
Larghezza ..... m 1,693
Altezza ..... m 1,445

POSTI 5

PORTE 3/5

PESO ..... 999 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1198 cc
Cilindri 3
Potenza ..... 69 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 163 km/h

PREZZO ..... Euro 11.360

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Benzina 69, 85, 105 Cv	dal 2008
Turbodiesel 80, 90, 105 Cv	dal 2008
FR	dal 2009
Cupra	dal 2009
Bocanegra	dal 2009

LA TECNICA

Le versioni più sportive della Ibiza adottano il dispositivo XDS. Questo, abbinato ai controlli elettronici ESP e TCS, funziona da differenziale autobloccante. Reagisce all'eventuale perdita di aderenza di una ruota riducendo la coppia da essa trasmessa a terra ed evita, soprattutto in curva, che la ruota interna slitti, limitando il sottosterzo della vettura.

1. La nuova Seat Ibiza, realizzata sullo stesso pianale della Volkswagen Polo e della Skoda Fabia
2. La versione Cupra della Seat Ibiza, equipaggiata con un motore 1.4 TSI benzina in grado di erogare 180 Cv di potenza

2

FOCUS
Ibiza Bocanegra

La Bocanegra, serie speciale in occasione del 25° compleanno della Ibiza, si differenzia per il look simile ai modelli sportivi e per l'allestimento interno di intonazione sportiva con finiture in carbonio e sedili avvolgenti. Il motore è il 1400 benzina a iniezione diretta con doppia sovralimentazione.

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,061
Larghezza ..... m 1,693
Altezza ..... m 1,420
POSTI 5
PORTE 3
PESO ..... 1.247 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1390 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 180 Cv
TRAZIONE ..... anteriore
CAMBIO ..... automatico

FRENI
Anteriore ..... a disco
Posteriore ..... a disco
VELOCITÀ MASSIMA ..... 225 km/h
PREZZO ..... nd

Exeo

Produzione Dal 2009
Carrozzeria Berlina - Station wagon

1. La Seat Exeo, presentata in anteprima al salone di Parigi del 2008, è disponibile sul mercato dalla primavera del 2009
2. Gli interni della Exeo, prima Seat senza nome spagnolo
3. Il profilo della vettura

La Seat Exeo è il primo modello del segmento D della Casa spagnola, la prima vettura Seat a montare un motore turbodiesel common-rail, nonché la prima automobile del marchio ad avere un nome non spagnolo. È una berlina a tre volumi e 4 porte, realizzata sulla piattaforma della precedente generazione dell'Audi A4 di cui utilizza anche molte componenti della carrozzeria e degli interni. La Exeo unisce prezzi competitivi e contenuti tecnologici avanzati, a cominciare dalle sei differenti motorizzazioni Volkswagen, tutte omologate Euro 5. Oltre ai tre turbodiesel di 2 litri da 120 Cv, 143 Cv e 170 Cv con filtro anti-particolato e contralbero d'equilibratura, ci sono tre propulsori a benzina: un 1.6 da 102 Cv, un 1.8 turbo da 150 Cv e un 2.0 turbo a iniezione diretta da 200 Cv. Tutte le Exeo hanno cambi manuali a 6 marce (automatico/sequenziale Multitronic a richiesta sulla versione 2.0 TSI), trazione anteriore, sospensioni anteriori e posteriori multilink in alluminio, servofreno di emergenza (EBA), sterzo elettroidraulico Servotronic e 7 airbag. Da un punto di vista stilistico, la personalità della vettura è accentuata dalla linea Arrow Design del frontale con i doppi fari che si allungano verso le fiancate, dalla linea della cintura alta e dall'omogeneità complessiva delle forme. Nell'estate del 2009 alla berlina a 4 porte viene affiancata la station wagon ST (Spor Tourer) che ne ripropone tutte le caratteristiche tecniche.

1

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,661
Larghezza ..... m 1,772
Altezza ..... m 1,430

POSTI 5

PORTE 4

PESO ..... 1.310 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1595 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 102 Cv

TRAZIONE ..... anteriore

CAMBIO ..... 6 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 190 km/h

PREZZO ..... Euro 21.230

Secqueville-Hoyau

Gennevilliers
Francia
1910 - 1924

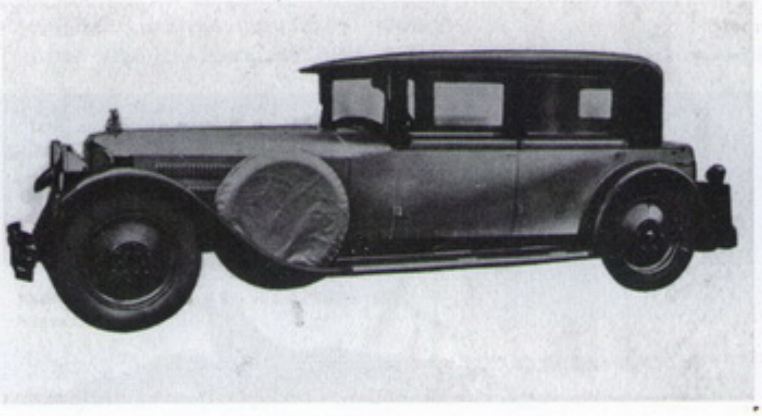
Secqueville-Hoyau è una fabbrica francese che nasce a Gennevilliers nel 1910 per la produzione di componenti di motori per aerei su licenza Bugatti. Alla fine della Prima guerra mondiale, l'azienda francese decide di riconvertire gli impianti ed orientarli verso una produzione automobilistica. Gli stabilimenti vengono organizzati per realizzare vetturette leggere, ma di qualità superiore allo standard dell'epoca. Nasce nel 1919 il modello 10 HP, un vettura equipaggiata con un motore quattro cilindri di 1244 cc. Quest'auto è dotata di alcune soluzioni tecniche ricercate e insolite per un'auto di quella categoria: cambio a quattro rapporti in blocco con il motore, frizione a disco e freni posteriori con tamburi di grandi dimensioni. Caratteristico della vettura è anche l'elegante radiatore, una versione miniaturizzata del famoso tipo Rolls Royce. L'auto, di lusso e molto curata nei particolari, risulta tuttavia troppo costosa per il grande pubblico. Per questa ragione la produzione inizia a diminuire, fino alla interruzione definitiva nel 1924.

Una Secqueville-Hoyau Sportster del 1922

Selve

Hameln
Germania
1907 - 1930

Selve è la denominazione adottata a partire dal 1919 dalla Norddeutsche Automobilwerke AG, azienda tedesca con sede a Hameln, che nasce nel 1907 e produce vetturette leggere denominate Colibrì e Sperber. Nel 1919 l'ingegner Walter von Selve acquista la Norddeutsche Automobilwerke AG e cambia la ragione sociale in Selve Automobilwerke. Direttore tecnico e progettista della Selve è Ernest Lehmann, già investito dello stesso incarico presso la Casa belga Métallurgique. Nel 1920 compaiono i primi modelli della Casa tedesca, equipaggiati con motori a quattro cilindri a valvole laterali e con pistoni in alluminio da 1,5 e da 2 litri che erogano rispettivamente 24 e 32 Cv. Il cambio a quattro rapporti è ancora separato dal motore e sistemato su un telaio supplementare. Queste vetture, veloci e potenti, si conquistano ben presto notorietà, grazie soprattutto ai loro successi sportivi. Nel 1924 esce un nuovo modello con motore di 2,3 litri da 40 Cv, a cui si aggiunge nel 1925 una sei cilindri di 2,9 litri. Entrambi i motori rimangono in produzione fino al 1928, anno in cui appare il modello Selekta con motore a sei cilindri di 3,1 litri e 50 Cv. La Selve sfrutta un vecchio brevetto Nag e mette in produzione un veicolo fuoristrada dotato di trazione integrale e di sospensioni indipendenti su tutte le ruote, equipaggiato con un motore a sei cilindri di 3,1 litri del modello Selekta. Queste ultime due vetture rimangono in produzione fino al 1930, anno in cui l'attività della Casa tedesca viene definitivamente interrotta per gravi difficoltà finanziarie.



La Selve Selekta del 1928 in versione berlina con motore sei cilindri di 3,1 litri da 50 Cv

Sensor

Svezia
1980

Sensor è il nome della vettura sportiva realizzata da una piccola Casa di design svedese, fondata da Ulf Bolumild. La sua prima vera passione è quella della costruzione di chitarre, seguita, sul finire degli anni Settanta, da quella della progettazione e realizzazione di auto da competizione. Prima di realizzare il suo capolavoro, la GTR, i suoi studi passano da una kit car: nel 1992 arriva la Mania Spyder, una roadster in kit realizzata sulla base del Maggiolino Volkswagen, prodotta in cinquanta unità. Bolumild continua a lavorare sul design e sull'inventiva e, dopo la Mania, progetta e realizza una vettura da corsa per la 24 Ore di Le Mans. Una sportiva che viene adeguata anche alla guida stradale. Dopo tre anni di studi, esercizi di stile e design, test e l'allestimento di prototipi, nasce la Sensor, progettata per essere equipaggiata con motori fino a 1000 Cv con 4, 6, 8 o 12 cilindri. La vettura è disponibile in due versioni: la GTR, per la guida su strada, e la superleggera da corsa, dotata di un allestimento e un assetto da gara.

Una Sensor GTR ultimo modello

Serenissima

Modena
Italia
1966 - 1970

1

Serenissima è il marchio che contraddistingue le vetture sportive di una piccola azienda nata per volere del conte Giovanni Volpi di Misurata. La prima sede della Serenissima è il garage Capellini, fino a quando non si trova un valido appoggio nell'officina di Giorgio Neri e Luciano Bonacini, provenienti dall'ormai sciolto reparto corse della Maserati. La Serenissima dispone di vetture Ferrari, Maserati, Stanguellini F Junior e Porsche. Per un certo periodo si presenta alle gare come Scuderia SSS Repubblica di Venezia, perché il marchio Serenissima appartiene alla fabbrica bolognese di automobili Turismo Sport di Pontecchio Marconi, l'ATS, della quale il conte Volpi è uno dei soci fondatori. In seguito a divergenze, tuttavia, si ritira dalla società e si riprende il marchio. La produzione delle vetture inizia nell'agosto del 1966 e si indirizza sia verso il settore delle Gt da strada sia verso quello delle vetture da competizione. Il primo modello è una berlinetta biposto a motore posteriore denominata Jungla GT, che monta un propulsore otto cilindri a V da 3,5 litri, con distribuzione bialbero in testa e alimentazione con quattro carburatori a doppio corpo. La vettura è in grado di raggiungere una velocità di 280 chilometri orari. Alla Jungla GT, costruita in un numero limitato di esemplari, segue nel 1969 la Agena GT, elegante coupé che ricalca gli schemi fondamentali del modello precedente. Contemporaneamente la Casa di Modena presenta una Sport-Prototipo, con il consueto motore 8V ma con cilindrata ridotta a tre litri. La Serenissima realizza, anche, una monoposto della Formula Libera e la McLaren-Serenissima di Formula 1. Nessuna di queste vetture riesce a ottenere dei significativi successi sportivi e la produzione in serie delle GT stradali di fatto non si avvia mai. L'azienda sospende l'attività nel 1970.

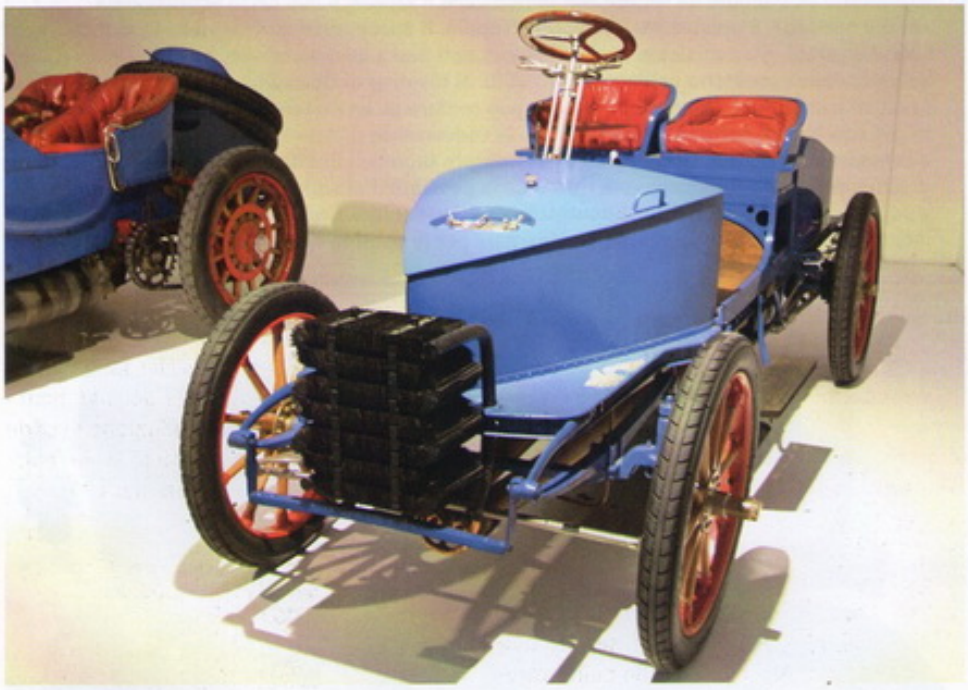
1. La 308 Jet da competizione del 1965
2. Il prototipo Serenissima 3000 del 1970
3. Una Agena 3500 GT Coupé

2

3

Serpollet

Parigi, Francia 1899 - 1907



Una biposto Serpollet Type H del 1902, conservata presso la Collezione Schlumpf di Mulhouse, in Francia

La Serpollet è una delle più antiche Case automobilistiche francesi. Nasce infatti nel 1899 a Menilmontant, un sobborgo nei pressi di Parigi, e deve il suo nome a quello del fondatore: Léon Serpollet. Il quale crede fermamente nella possibilità di sviluppare e mettere in commercio vetture spinte da motori a vapore, in luogo degli allora nascenti propulsori a benzina rispetto ai quali l'azienda francese si pone in modo decisamente antitetico. Léon Serpollet è infatti un fermo assertore della propulsione a vapore applicata non solo alla funzionalità, ma soprattutto alla prestazionalità dei veicoli. Nel 1896 infatti, egli inventa e perfeziona una caldaia istantanea a petrolio in grado di alimentare un motore a quattro cilindri di concezione molto avanzata, e dall'impostazione meccanica molto simile a quella dei propulsori a benzina.

I primi veicoli cominciano ad essere sfornati dallo stabilimento situato in rue Stendhal di Menilmontant nello stesso 1899, anno in cui si costituisce la Gardner-Serpollet grazie alla collaborazione con il socio americano Frank Gardner. Il modello d'esordio è una 8 HP, con caldaia a carbone posizionata nella parte posteriore e motore con quattro stantuffi a V, di cui vengono prodotti dieci esemplari. Quasi contemporaneamente arriva la 10 HP, vettura leggermente più potente anch'essa dotata di motore a quattro stantuffi, ma questa volta contrapposti. Nel 1900 è poi la volta della 5 HP, auto dal design in linea con le tendenze dell'epoca ma soprattutto equipaggiata da un motore per la cui caldaia, come nell'originale progetto di Serpollet, viene utilizzato il petrolio come combustibile in luogo del carbone. La strada ormai è segnata, e negli anni successivi vengono prodotte diverse "evoluzioni" di queste antesignane: basti pensare che Léon Serpollet, fino alla fine della sua attività (muore infatti nel 1907), riesce ad ottenere ben 16

IL PERSONAGGIO

Léon Serpollet

Il fondatore della Serpollet nasce nel 1858 a Culoz, paesino di poche migliaia di abitanti nel dipartimento dell'Ain, regione montanara del Rodano-Alpi. Fin da giovane egli si appassiona di auto e di meccanica, aprendo una piccola officina artigianale a Parigi, dove fra l'altro si interessa di forme di propulsione alternative al motore a scoppio, come ad esempio quella elettrica e, soprattutto, quella a vapore. Risale al 1885 la sua prima creazione: si tratta di un triciclo a vapore, che nel corso del tempo viene perfezionato e nel 1890 riesce a percorrere il tragitto tra Parigi e Lione con il supporto di Armand Peugeot, che nel frattempo ne aveva acquisito i diritti per la fabbricazione. Serpollet comincia allora a pensare più in grande, ma per passare dalla produzione artigianale a quella industriale ha bisogno di sostegno economico. Perciò nel 1899 prende accordi con il finanziatore americano Frank Gardner, che crede nel progetto e partecipa alla costituzione de Les Usines d'Automobiles Gardner, denominazione sociale che poi diventa Gardner-Serpollet. Dopo anni di successi, tuttavia, l'attività viene interrotta dalla morte improvvisa di Léon Serpollet, avvenuta nel 1907. Stesso anno in cui la Serpollet chiude definitivamente i battenti.

Serpollet

brevetti relativi a opere di ingegneria e meccanica che riporta pari pari sulle vetture da lui realizzate. Vetture di cui si comincia a parlare, e che vengono apprezzate anche al di fuori dei confini nazionali, in Inghilterra, Germania e Italia. Proprio nel nostro Paese, e specificamente a Milano, viene costituita nel 1906 la filiale italiana della Serpollet: per l'occasione vengono rilevati gli stabilimenti della Ricordi & Molinari, azienda che proprio nello stesso anno termina la propria attività. La Serpollet Italia produce una versione aggiornata della 8 HP nonché alcuni esemplari della 12/15 HP e della 30/40 HP, più un autocarro. Tutti, rigorosamente, spinti da un motore a vapore.

Una Serpollet Type D del 1901 con carrozzeria vis-à-vis

Quella italiana, tuttavia, è un'avventura che non parte col piede giusto, e che termina ancora peggio: già alla fine del 1907 lo stato di salute finanziario dell'azienda è pessimo, per colpa dei pochi veicoli prodotti, e l'assemblea degli azionisti decide di sciogliere la società l'anno successivo. Ma questo è l'unico fallimento di un marchio che, al contrario, raccoglie molti successi. A partire da quelli nelle competizioni motoristiche, altro pallino di Léon Serpollet. È lui stesso a guidare una Oeuf de Pâques, una sportiva da 100 Cv, alla conquista del record mondiale sul chilometro lanciato a Nizza nel 1902. L'anno dopo, invece, le Serpollet ben figurano alla Parigi-Madrid, lottando addirittura per la vittoria fino a quando la gara non viene interrotta dopo una serie di incidenti gravi: su tutti quello della Diétrich guidata da Loraine Barrow, che si schianta contro un albero ferendo il pilota e uccidendo il suo meccanico. Nel 1904, poi, alla Coppa Gordon Bennett che si svolge sul Circuito delle Ardenne, le Serpollet danno del filo da torcere alle concorrenti con motori a scoppio, pur alla fine uscendo battute.

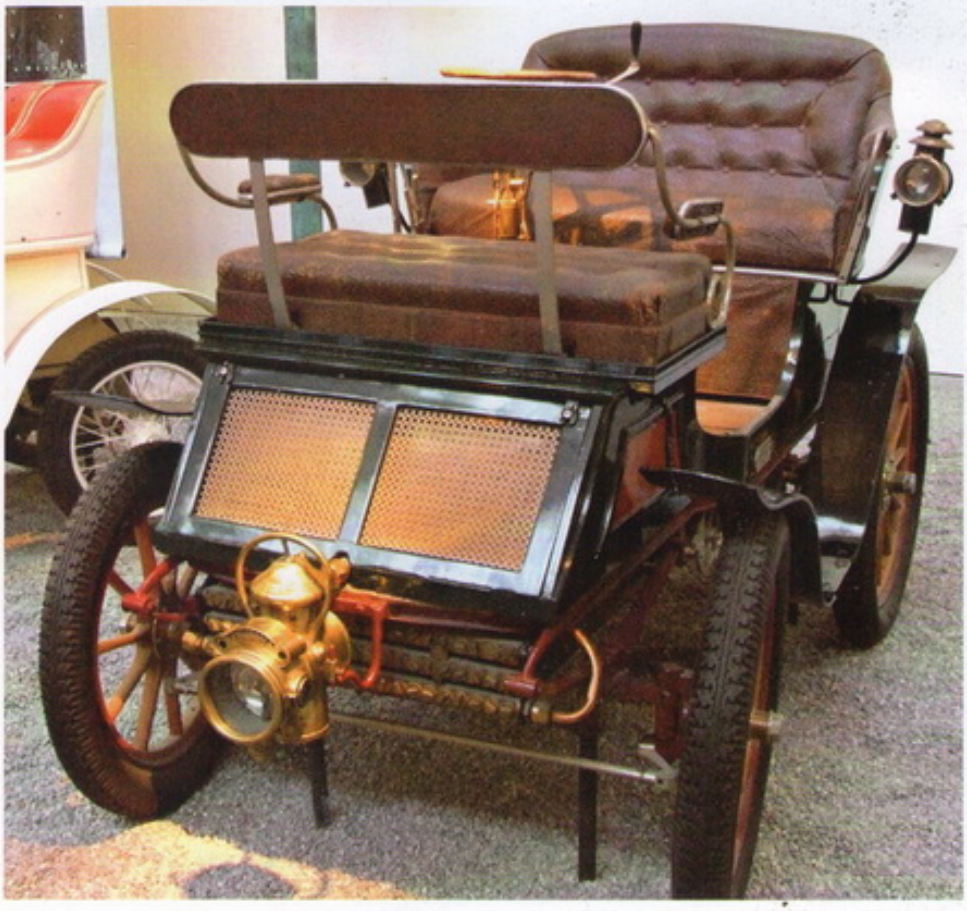
L'avventura della Serpollet si conclude infine nel 1907, in seguito alla morte prematura del suo fondatore.

Marco Scafati

LA CURIOSITÀ

L'Uovo di Pasqua

Una delle vetture più famose, se non la più famosa tra quelle costruite dalla Serpollet, è la cosiddetta Oeuf de Pâques. Quest'auto deve il suo nome alla forma stravagante della carrozzeria, che per l'appunto somiglia a un grosso uovo di Pasqua. Estetica a parte, si tratta di un modello da corsa con motore anteriore dotato di quattro stantuffi, in grado di sviluppare una potenza (considerevole per l'epoca) di circa 100 Cv. Un saggio delle sue doti viene fornito nell'aprile del 1902 sulla Promenade des Anglais di Nizza, quando una Uovo di Pasqua guidata dallo stesso Léon Serpollet stabilisce il record mondiale di velocità sul chilometro lanciato, toccando i 120,8 chilometri orari. Performance che oggi forse fanno sorridere, ma che all'epoca vengono considerate di tutto rispetto, soprattutto se ottenute da vetture con propulsione a vapore, e non certo equipaggiate dai più blasonati e prestazionali motori a scoppio. Il successo di questo modello induce Léon Serpollet, già entusiasta dei risultati ottenuti fino a quel momento, a proporne un'evoluzione successiva nell'agosto del 1902 al Meeting di Deauville: in quell'occasione la Balena, così viene chiamata la vettura, può contare su un motore da ben 180 Cv di potenza che gli permette di sbaragliare la concorrenza di auto con motori a combustione interna, se solo non intervenissero problemi di affidabilità alla pompa di alimentazione e il conseguente ritiro. Ma la possibilità di competere ad armi pari, e soprattutto di ottenere vittorie convincenti, diviene chiara a tutti. Negli anni a venire, infatti, le Serpollet si distinguono in varie gare per la potenza dei motori e l'affidabilità.



12-15 HP

Produzione 1906 - 1907
Carrozzeria Phaeton

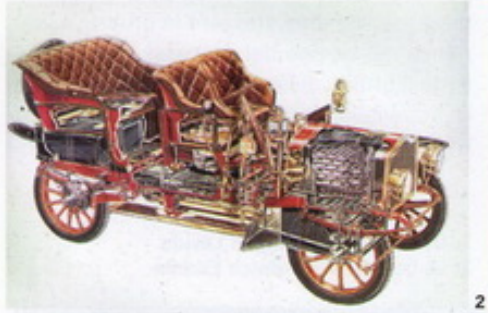
1. La Serpollet Italiana 12-15 HP del 1906
2. Un disegno in sezione, dove sono visibili gli organi meccanici della Serpollet
3. Particolare del finto radiatore della 12-15 HP, che nasconde la caldaia a vapore

La 12-15 HP è una delle ultime vetture prodotte dalla Serpollet nel biennio 1906-1907, e destinata prevalentemente al mercato nostrano: infatti viene costruita anche dalla filiale italiana dell'azienda francese, con sede a Milano. La vettura viene proposta con carrozzeria a doppio phaeton, ed è in grado di ospitare fino a sei passeggeri. Il telaio è quello classico a longheroni e traverse, mentre le sospensioni sono ad assali rigidi: a sezione quadra quelle anteriori, a sezione tubolare quelle posteriori, ma entrambe con balestre longitudinali.
I freni sono meccanici sulle quattro ruote, con quelli anteriori a tamburo.
La trazione è del tipo a catena sulla ruota posteriore sinistra, mentre il cambio è manuale, con leva laterale, a tre rapporti più retromarcia. Le ruote, infine, sono fisse in legno.

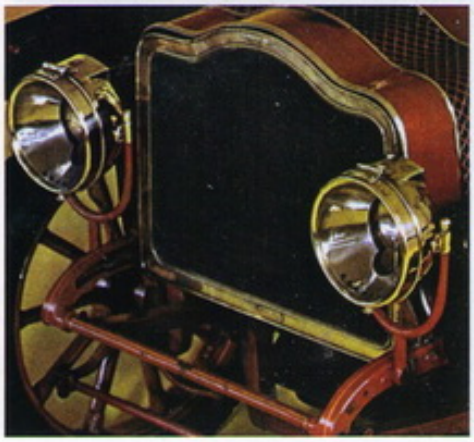
1

FOCUS
Il motore

Il propulsore della 12-15 HP ha due cilindri disposti in orizzontale, è sistemato centralmente e ha una distribuzione con monoalbero centrale. Il funzionamento è analogo a quello di un motore a scoppio, tranne che i pistoni sono spinti dalla pressione del vapore invece che dal gas prodotto all'interno del cilindro; il vapore è prodotto da una piccola caldaia disposta sotto l'abitacolo e scaldata da un bruciatore a petrolio. La vettura deve quindi essere equipaggiata con due serbatoi: uno per il petrolio e uno per l'acqua necessaria alla produzione del vapore. I suoi 12 Cv (poi 15), consentono all'auto di raggiungere una velocità di punta che tocca gli 80 chilometri orari.



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 4,100
Larghezza ..... m 1,750
Altezza ..... m 1,800

POSTI 6

PORTE 2

PESO ..... nd

MOTORE
Alimentazione ..... acqua e petrolio
Cilindrata ..... nd
Cilindri 2
Potenza ..... 12 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 3 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 80 km/h

PREZZO ..... nd

Shanghai

Shanghai
Cina
1985

1

Il gruppo Shanghai Automotive Industry Corporation (SAIC), una delle principali realtà dell'industria automobilistica cinese, sottoscrive importanti accordi di partnership con diverse aziende di livello mondiale in campo automobilistico, tra cui Volkswagen e General Motors. La Shanghai Volkswagen Automotive Co. Ltd. (SVW) con sede a Shanghai realizza in Cina, con il marchio Volkswagen e Skoda, vetture come Polo, Passat, Touran, Santana e Octavia. Questa joint venture, costituita nel 1985 e di cui SAIC detiene il 50 per cento, è la prima del suo genere in ordine di tempo in Cina e permette al Paese di accedere a tecnologie nuove ponendo fine all'isolazionismo industriale nel settore automotive, tipico dei decenni precedenti. La società, che produce annualmente 500mila unità dei suoi vari modelli, è ora impegnata nella realizzazione di nuovi prodotti per il mercato cinese. SVW è indicata come une delle joint venture di maggior successo in Cina tra aziende locali e società estere. È più recente invece la costituzione della joint venture paritetica tra SAIC e General Motors, datata 1997. Oltre 325mila le vetture vendute nel 2005. I marchi coinvolti dalle attività produttive di SGM sono in particolare Cadillac, Chevrolet, Buick e Saab, cosa che permette alla società di commercializzare un numero considerevole di modelli appartenenti a diversi segmenti di mercato. SGM esporta, anche se in quantità limitate, alcuni dei suoi modelli. Sia nel caso della partnership costituita con il costruttore tedesco che nel caso dei rapporti con l'azienda americana, la SAIC vede progressivamente crescere la propria esperienza nel campo dei processi produttivi e sotto il profilo della qualità ottenendo diverse importanti certificazioni di settore.

www.csvw.com - www.gmchina.com

1. Una SAIC-Volkswagen Lavida
2. La berlina SAIC-Buick Excelle

2

Sheffield-Simplex

Sheffield
Inghilterra
1907 - 1933

La Sheffield-Simplex è una Casa automobilistica inglese, che nasce a Sheffield nel 1907, fondata da Lord Fitzwilliams.
Le prime vetture commercializzate risalgono al 1908, la prima è la 45 HP che si presenta come rivale della Rolls Royce 40/50 HP, con la quale condivide anche alcune parti meccaniche e il motore a 6 cilindri di 7 litri.
L'anno seguente l'azienda presenta l'evoluzione della 45 HP, senza un vero e proprio cambio, ma con una riduzione a ingranaggi sull'albero di trasmissione che permette la selezione di due rapporti. Queste due versioni rimangono in produzione fino al 1912, ma contemporaneamente la Casa di Sheffield tenta invano di inserirsi nel mercato delle vetture da città e propone nel 1909 due modelli a sei cilindri, la cui novità più rilevante è costituita dai freni sulle quattro ruote a doppio comando.
Nel periodo post bellico in occasione del salone di Londra del 1919 l'azienda presenta dei veicoli rivisti nella carrozzeria e nella meccanica come la 30 HP.
Il modello più interessante appare un anno dopo, quando la Sheffield-Simplex lancia un'imponente vettura molto elegante equipaggiata con motore di 7,8 litri, ma dal prezzo superiore sia rispetto alle Isotta Fraschini che alle Rolls Royce.
Il prevedibile insuccesso del modello induce la Sheffield-Simplex ad abbandonare il settore automobilistico nel 1921 e convertire gli stabilimenti alla la produzione di veicoli commerciali fino al 1933.

IL RALLYE DELLA NEVE

La copertina del regolamento del Rallye di Montecarlo del 1933. Questa competizione si tiene nel mese di gennaio, anche per questo viene chiamata Rallye della neve

Siata

Torino
Italia
1926 - 1970

Giorgio Ambrosini fonda nel 1926 a Torino, con sede in Via Leonardo da Vinci 23, la Siata (acronimo di Società Italiana Applicazioni Tecniche Auto-aviatorie) con l'idea inizale di costruire parti ed accessori per migliorare le prestazioni di automobili Fiat. La direzione della Fiat ha contatti frequenti con Ambrosini e la Siata, grazie anche alla vicinanza delle due sedi. Si possono così sperimentare nuove soluzioni senza compromettere Fiat nel caso di esiti negativi. Ambrosini dedica le prime elaborazioni ai modelli 522, 524, 514 e 508 Balilla, che trasformano questi motori nati con valvole laterali, in brillanti valvole in testa. La modifica è alla portata di qualunque concessionaria Fiat o buon meccanico, che non deve fare altro che seguire alla lettera le spiegazioni per il montaggio. Una Fiat 514, trasformata con la speciale testata e con l'aggiunta di un compressore, vince la propria categoria alla Mille Miglia. Il grande successo la Siata lo conosce con la Fiat 508 Balilla che subisce le elaborazioni più spettacolari, anche perché Ambrosini rileva la Carrozzeria Italiana in modo da poter proporre un prodotto finito. Le prime Balilla con testata Siata vengono carrozzate spider con eleganti e lunghi parafanghi. Sono vetture talmente brillanti che Fiat ne acquisisce i diritti e fabbrica direttamente la Balilla Sport Spider. Ambrosini studia nuove varianti, aumentare la cilindrata dai 995 cc originali a 1060 cc aggiungendo anche il compressore, il tutto racchiuso in una filante carrozzeria coupé, che supera i 150 chilometri orari. Anche questa versione, con cilindrata originale e priva di compressore, viene messa in produzione da Fiat in piccola serie. Arriva nel 1936 la 500 Topolino che, con carrozzeria simile alla Balilla berlinetta, conquista il primato nazionale sulle 24 ore a Monza alla ragguardevole media di 116 chilometri orari. In quel periodo la maggior parte degli artigiani-preparatori di vetture da corsa usa prodotti Siata, che fornisce anche cambi, freni maggiorati e altri parti meccaniche. Nel 1938 esce una bellissima e piccola cabriolet, la Siata Amica su chassis e meccanica derivate Fiat Topolino, che viene prodotta in qualche decina di esemplari. Nel dopoguerra la Amica viene aggiornata con un nuovo telaio tubolare, acquisendo una nuova linea a parafanghi integrati, che la fanno somigliare alla più nota Cisitalia. Prima, però, è la volta del piccolo motore ausiliario Cucciolo adatto a qualunque bicicletta, che motorizza l'Italia post-bellica. Nel 1953 Siata propone una piccola vettura, del peso di soli 360 chilogrammi, motore posteriore a due cilindri e quattro tempi raffreddato ad aria di circa 400 cc con una velocità di oltre 80 orari e una linea moderna, che qualche anno dopo sarà singolarmente ripresa dalla Autobianchi Bianchina. Questo progetto, che può lanciare la Siata fra i veri costruttori d'automobili, non decolla e sono pochi gli esemplari costruiti. Proseguono invece le piccole serie con la Dama derivata Fiat 1400 o la potente Siata 208S, sia in versione da corsa che elegante gran turismo. La nuova Fiat 1100/103 trova ulteriori incrementi. Siata porta la cilindrata al limite dei 1250 cc e alcune coupé vengono carrozzate da Zagato in leggerissimo alluminio, divenendo molto competitive nelle gare. L'avvento della Fiat 600 nel 1955 segna l'inizio di nuove e fortunate serie, come i modelli 1300, 1500 e 850. Una particolare menzione merita la Siata Spring, per le caratteristiche estetiche e per la produzione, che supera le 4.000 unità. Si tratta di una piccola spider che ricalca le linee delle vetture anni Trenta, costruita sulla meccanica collaudata della Fiat 850. Il successo è così travolgente da mettere in crisi l'azienda. In un solo mese arrivano 3.600 ordini, pari alla produzione massima di oltre due anni: non riuscendo a far fronte a tale imprevisto, che presuppone capitali da investire nelle linee di montaggio, nel 1970 Siata-Auto chiude definitivamente l'attività.

La Siata Spider del 1955

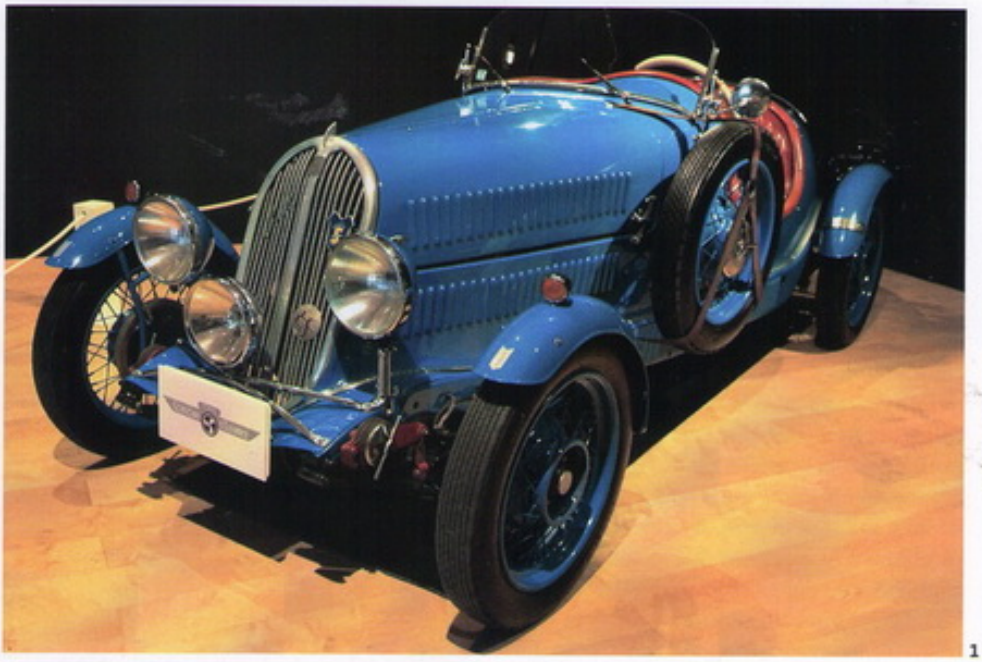
Nino Balestra

508 MM C

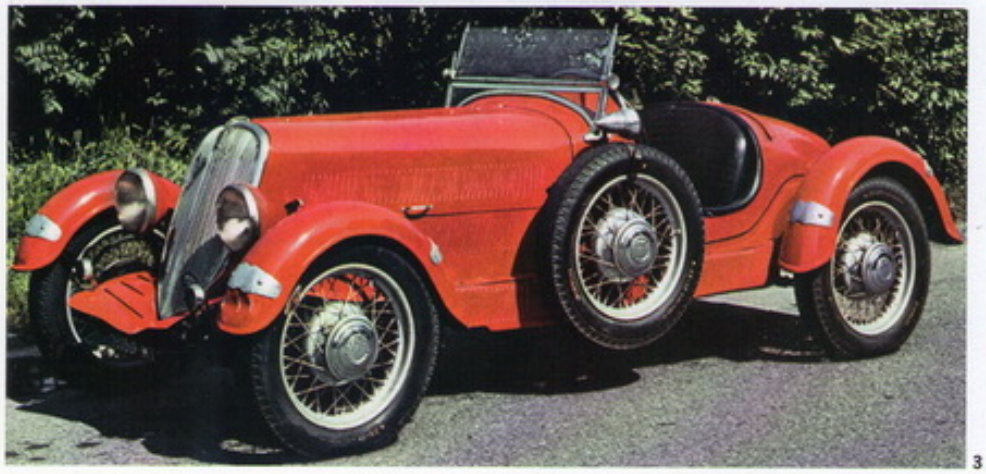
Produzione 1934 - 1936
Carrozzeria Spider

1. Una Siata 508 MM da competizione
2. Una Balilla Sport berlinetta
3. La versione spider del 1934

Per Giorgio Ambrosini, che già vanta una serie di riuscite preparazioni di autovetture Fiat (522, 524 e 514 soprattutto), la presentazione della spider Balilla 508 S al salone di Milano del 1933 rappresenta un'ottima occasione per dare ulteriore dimostrazione delle sue capacità. Per la piccola vettura scoperta, Giacinto Ghia realizza un'affascinante carrozzeria con una specie di pinna posteriore centrale che cattura subito l'attenzione del pubblico. Altri elementi particolari sono i due posti affiancati ma sfalsati (il passeggero siede in posizione leggermente arretrata) e i cofani anteriore e posteriore in alluminio. In un certo senso questa piccola spider appare come una versione in scala ridotta delle Alfa Romeo dell'epoca. Ambrosini si concentra però sul 4 cilindri Fiat tipo 108 S a valvole laterali di un litro di cilindrata e, come fatto in precedenza con altri propulsori della Casa torinese, sviluppa un'inedita testata a valvole in testa. Con una successiva serie di kit di elaborazione la potenza sale dai 30 Cv del modello Fiat originali ai 48 Cv di alcune versioni Siata da competizione, riconoscibili esternamente per i parafanghi di tipo motociclistico e per l'assenza delle pedane laterali. Durante un tentativo di record, una di queste Siata 508 MM C raggiunge la velocità di 154 chilometri orari.


1

2


3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,145
Larghezza ..... m 1,400
Altezza ..... m 1,367

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 625 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 995 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 48 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 154 km/h

PREZZO ..... nd

Amica

Produzione 1948 - 1952
Carrozzeria Spider

La Siata Amica (il cui nome viene ripreso da un modello del 1938 costruito sulla meccanica della Fiat Topolino) è una spider che Ambrosini realizza nel dopoguerra sulla base di un telaio in acciaio e affidandosi alla Bertone per la carrozzeria, caratterizzata da un'ampia mascherina anteriore, parabrezza sdoppiato e fiancate diritte. La meccanica base è quella della Fiat 500 Topolino (inizialmente della tipo B e dal 1949 della tipo C). Ambrosini aumenta tuttavia la cilindrata del 4 cilindri da 569 a 633 cc e vi monta una testata con valvole in testa, un collettore speciale e due carburatori, portandone la potenza dai 17 ai 22 Cv. Poi realizza anche una Amica 750 con motore da 25 Cv. A questi propulsori è abbinato un cambio a 4 marce (5 su una versione da competizione del 1948, con motore da 40 Cv). Le sospensioni sono a balestra, trasversale davanti, longitudinali dietro. La Siata Amica riscuote molti consensi, ma il costo elevato ne limita la diffusione. Nel 1956, dopo 4 anni, la Siata realizza altri 50 esemplari della Amica con telaio della Fiat 600. Alcuni di essi sono esportati negli Usa, dove montano un motore Crosley di 721 cc.

1

1. La Siata Amica spider, costruita sullo chassis della Topolino
2. Un manifesto pubblicitario della Siata del 1950
3. Dettaglio del cofano anteriore della Amica

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Tipo 48	1948
Tipo 49	1949 - 1952
750	1950 - 1952

2

3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,696
Larghezza ..... m 1,422
Altezza ..... m 1,220

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 584 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 633 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 22 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 4 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 105 km/h

PREZZO ..... Lire 1.475.000

Daina

Produzione 1950 - 1958
Carrozzeria Coupé - Spider

1. La Daina, coupé sportiva presentata dalla Siata nel 1950
2. La Siata Daina GS 1400 da competizione del 1952
3. Un esemplare di Daina Gran Sport con motore di 1480 cc da 75 Cv

La Siata Daina è una gran turismo di categoria medio-alta, proposta in versione spider, coupé tre volumi e coupé fastback, che il costruttore torinese realizza all'inizio degli anni Cinquanta, appoggiandosi in gran parte alla Pininfarina e alla Bertone per la realizzazione rispettivamente dei modelli con carrozzeria aperta e chiusa.
La meccanica si basa in gran parte su quella della nuova Fiat 1400 (che all'epoca è un modello di classe medio-superiore), ma il motore viene dotato da Giorgio Ambrosini di una speciale testata a valvole in testa, di un collettore speciale e di due carburatori che ne fanno salire la potenza da 44 Cv a 65 Cv. La Siata Diana riceve inoltre un cambio a 5 marce e sospensioni anteriori indipendenti. Nel 1951 la gamma si arricchisce della versione 1400 Rallye, la cui carrozzeria ricorda vagamente quella della contemporanea MG TD, e quindi di versioni con telai allungati e perfino di una limousine a 6 posti. Su alcuni esemplari sono invece montati motori americani, essenzialmente Crosley e Chrysler. La popolarità della Siata Diana è però legata alle versioni Sport e Grand Sport del 1952, dotate di carrozzerie modificate da Pininfarina e di motori maggiorati a 1480 cc che sviluppano 75 Cv. Si tratta di vetture con caratteristiche molto sportive, specialmente la coupé 2 posti che, progettata per gareggiare nella categoria Gran Turismo Internazionale e dotata di finestrini laterali in plexiglas e di leggerissimi sedili separati, pesa solo 880 chilogrammi.

1

2

3

LE VERSIONI

Modello	Produzione
Daina	1950
1400 Rallye	1951
Gran Sport	1952 - 1958
Sport	1952

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI
Lunghezza ..... m 3,860
Larghezza ..... m 1,570
Altezza ..... m 1,350

POSTI 2

PORTE 2

PESO ..... 900 kg

MOTORE
Alimentazione ..... benzina
Cilindrata ..... 1393 cc
Cilindri 4
Potenza ..... 65 Cv

TRAZIONE ..... posteriore

CAMBIO ..... 5 marce

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

VELOCITÀ MASSIMA ..... 145 km/h

PREZZO ..... nd

Siddeley-Deasy

Coventry
Inghilterra
1911 - 1919

Siddeley-Deasy è un'azienda automobilistica inglese, che nasce nel 1911 a Coventry da John Davenport Siddeley e dal capitano H.H.P. Deasy. John Davenport Siddeley, personaggio di spicco nell'industria automobilistica inglese, inizia la sua attività come importatore delle Peugeot che commercializza in Inghilterra con il marchio Siddeley. Nel 1903 presenta alcuni modelli di sua progettazione, che risultano essere quasi delle copie delle Peugeot dell'epoca. Nel 1907 rileva una quota azionaria della Deasy, azienda automobilistica del capitano H.H.P. Deasy, specializzato nell'importazione delle automobili svizzere Martini. Dal 1911 quando John Davenport Siddeley assume il completo controllo dell'azienda, cambia ragione sociale in Siddeley-Deasy, introduce nuovi modelli con telaio in lamiera stampata, raffreddamento a termosifone e radiatore alloggiato dietro il motore. L'azienda presenta due nuovi modelli, prima la 12 HP con motore Daimler da 2 litri e in seguito la Stoneleight, dotata di impianto elettrico. Nel 1919 la Casa di Coventry cambia ancora ragione sociale in Armstrong-Siddeley dopo l'acquisto di alcune quote della società da parte di Armstrong Whitworth. John Siddeley si ritira dagli affari, lasciando l'azienda nel 1935.

Una Siddeley-Deasy 18-28 HP del 1912

S.I.G.M.A.

Ginevra
Svizzera
1909 - 1914

S.I.G.M.A. è la sigla di un marchio automobilistico svizzero, che contraddistingue le vetture prodotte fra il 1909 e il 1914 dalla Société Industrielle Genevoise de Mécanique et Automobile, i cui soci fondatori sono Faesch e Meynet. La prima vettura della Casa svizzera risulta particolarmente solida e dalle prestazioni degne di nota, monta un 4 cilindri di 1,6 litri da 11 Cv. Esteriormente l'auto è caratterizzata da un radiatore circolare, che, in seguito, diviene la caratteristica comune a tutte le S.I.G.M.A.. Nel 1911 l'azienda acquisisce la licenza per produrre i motori Knight, con distribuzione a fodero, per dotare le vetture in progettazione, come la 18 e la 28 Cv, di tali propulsori. La Casa svizzera riesce ad avere un certo successo anche nelle competizioni sportive, come nella Targa Florio del 1910 dove raggiunge il secondo posto per merito delle ottime qualità delle vetture. Nel 1914, dopo aver costruito in tutto circa 250 esemplari di vetture, oltre ad alcuni autocarri, la S.I.G.M.A. è costretta a chiudere definitivamente i battenti.

Sigma

Levallois-Perret
Francia
1911 - 1928

La Sigma è una Casa automobilistica francese, che nasce a Levallois-Perret nel 1911 per iniziativa di un piccolo industriale di nome Valide. Le prime vetture, prodotte nel 1913, sono auto realizzate mediante l'assemblaggio di parti staccate di provenienza diversa, infatti i motori sono della Ballot o della Aster, mentre i telai provengono dalla Malicet et Blin. I componenti, che sono di ottima qualità, rendono le Sigma vetture robuste ed affidabili. I modelli della gamma Sigma hanno motori compresi tra 1,1 e 2,4 litri. Sostanzialmente si tratta di vetture abbastanza convenzionali, per quanto riguarda la disposizione delle parti meccaniche. Nel periodo post bellico, le condizioni economiche dell'azienda sono critiche, soprattutto a causa della concorrenza della Renault e della Citroën. La Casa di Levallois-Perret (che non ha nessun legame con l'omonima azienda svizzera) continua a realizzare vetture sia piccole che medie fino al 1928, con carrozzeria torpedo o guida interna a due e quattro posti, con motori Ballot, Aster e in seguito anche Cime.

Una Sigma Type R Torpedo del 1914

SOCIETÀ ANONIMA

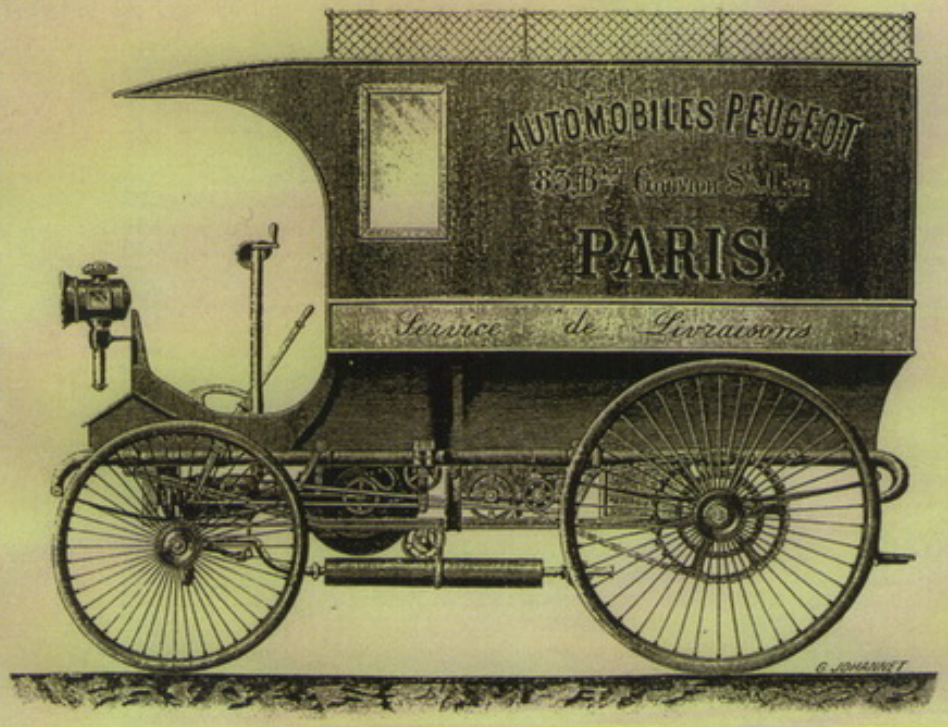
delle

Automobili PEUGEOT

Officine a Lille (Nord) e a Audincourt (Doubs)

Succursale a Parigi - 83, Boulevard Gouvion-Saint-Cyr

Motore orizzontale - Quattro velocità - Direzione facile



Cuscinetti a sfere - Scorrevolezza perfetta - Eleganza

Modello di vettura per consegne a domicilio.

Principali tipi

Voiturette a 2 posti — Vis-à-vis a 4 posti — Victoria a 4 posti
— Coupé a 2 posti —
Omnibus e Break ad 8 posti — Camions.

LA PUBBLICITÀ IN ITALIA

La prima pagina pubblicitaria della Peugeot nel nostro Paese, apparsa nel 1899 sulla rivista *L'Automobile*

Indice

Guida alla consultazione 6
Auto d'autore 8

Peugeot 10
104 37
106 43
107 50
201 28
203 31
204/304 35
205 40
206 45
207 52
305 39
306 44
307 47
308 54
402 29
403 32
404 33
405 42
407 49
504 36
604 38
607 46
807 48
1007 51
3008 55
4007 53
5008 56
Type 3 22
Type 26/27/28 23
Type 69 Bébé 24
Type 127/143 25
Type 163 26
Quadrilette/Type 161/172 27
VLV 30
Phänomen 57
Phoenix 57
Piaggio 58
Pic Pic 59
Pick 59
Pierce-Arrow 59
Pininfarina 60
B0 78
Honda City Cabriolet 72
Pajero Pinin 74
Spidereuropa 73
StreetKa 76
Pipe 81
Piper 81
Pivco-Think 82
Playboy 82
Plymouth 83
Barracuda 89
Fury 88
Model Q 85
PD 86
PJ 87
Pontiac 90
Bonneville 95
Gran Prix 97
GTO 98
G6 101
Firebird 99
Six 1925 94
Tempest 96
Vibe 100
Porsche 102
Boxter 124
Cayenne 126
Carrera GT 128
Cayman 129
Panamera 130
N.1 113
356 114
911 116
912 118
914/916 119
924 120
928 121
944/968 122
959 123
Praga 132
Presto 132
Priamus 132
Prince 133
Prinetti & Stucchi 133
Proton 134
Persona/Compact 137
Saga 136
Savvy 138
Protos 139
Prunel 139
Puch 140
Puma 140
Quantum 142
R.&V. Knight 142
RaceTech 142
Railton 143
Raleigh 143
Rally 144
Rambler 144
Rational 144
Rauch & Lang 145
Raw Enigineering 145
Rayton-Fissore 145
Reliant 146
Regal 147
Robin 149
Scimitar 148
Renault 150
Avantime 190
Clio 180
Dauphine 167
Espace 178
Frégate 166
Fuego 175
Laguna 181
Juvaquatre 164
Kangoo 189
Koleos 193
Mégane 184
Modus 192
Tipo A 159
Tipo AG 161
Tipo D 160
Twingo 182

Reinastella 163
R4 168
R5 172
R8 170
R9/R11 176
R16 171
R18 174
R21 179
R25 177
Scenic 186
Spider 188
Vel Satis 191
4 CV 165
6 CV 162
Reo 194
Restelli 194
Revere 195
Rex 195
Rex Simplex 196
Reyrol 196
Rhéda 197
Rhode 197
Richard-Brasier 198
Rickenbacker 198
Riley 199
Four 203
Nine 201
Pathfinder 202
10 HP 200
Rinspeed 204
Rochet-Schneider 206
Roewe 206
Röhr 207
Rolland-Pilain 207
Rolls Royce 208
Corniche 232
Phantom Drophead Coupé – Phantom Coupé 238
Phantom 237
Phantom 224
Phantom VI 231
Silver Cloud 228
Silver Ghost 222
Silver Seraph 236
Silver Shadow 229
Silver Spirit 235
Silver Wraith 227
20 HP 221
25/30 226
Ronart 240
Rootes 240
Rossel 240
Rossion 241
Rothwell 241
Rover 242
Light Six 252
P2 16 HP 253
P4 254
P5 255
P6 256
Serie 200 258
SD1 257
8 HP 249
8 HP Eight 251
20 HP 250
25-45 261
75 262
200-400 260
800 259
Rubino 264
Ruxton 264
Saab 266
Sonett 276
9-3 282
9-5 283
9-7X 284
92 273
93 274
95 – 96 275
99 – 90 278
900 279
9000 281
Saba 286
SAIC 286
Saipa 286
SAL 287
Saleen 287
Salmson 287
SALVA 288
SAM 288
SAMCA 289
Sandford 289
San Giorgio 290
San Giusto 290
Santana 291
Saturn 293
Saurer 295
Savoia 295
Saxon 295
Scania-Vabis 296
SCAP 296
Scarab 297
SCAT 297
Scion 298
tC 302
xA 300
xB 301
Scout 303
Seat 304
Altea 316
Arosa 313
Exeo 320
Ibiza 309
Ibiza 312
Leon 314
Marbella 310
Nuova Ibiza 318
Toledo 311
600 308
Secqueville-Hoyau 321
Selve 321
Sensor 322
Serenissima 322
Serpollet 323
12-15 HP 325
Shanghai 326
Sheffield-Simplex 326
Siata 328
Amica 330
Daina 331
508 MM C 329
Siddeley-Deasy 332
S.I.G.M.A. 332
Sigma 332

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