

A close-up photograph of a red car door handle and lock mechanism. The handle is a sleek, silver, teardrop-shaped design. The lock is a circular, silver, push-button style. The background is dark, making the red and silver elements stand out.

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Simca
Volga 9

LA BIBLIOTECA DI REPUBBLICA-L'ESPRESSO

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

**Simca - Volga
Volume 9**

A cura di Valerio Berruti e Aurelio Magistà

L'Automobile

Marche e modelli dalle origini a oggi

Volume 9

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

Massimo Giannini

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: Duesenberg Model SJ Roadster,
1935 - Foto Getty Images

Il volume è stato chiuso in redazione il **27 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 | Tatra..... | 174 |
| Auto d'autore..... | 8 | Temperino | 179 |
| S | | Tesla..... | 182 |
| Simca | 10 | Teste et Moret..... | 185 |
| Simplex | 27 | Thai Rung Union Car | 185 |
| Sims..... | 27 | Thieulin | 185 |
| Simson-Supra | 27 | Thomas | 186 |
| Singer..... | 28 | Th. Schneider | 186 |
| Siva | 34 | Tiger..... | 187 |
| Sizaire-Berwick | 35 | Titania..... | 187 |
| Sizaire Frères..... | 35 | Toyota | 188 |
| Sizaire-Naudin | 35 | Trabant..... | 234 |
| Skoda | 36 | Tracta..... | 240 |
| Smart | 58 | Tre Spade | 240 |
| S.M.B. | 64 | Trident..... | 240 |
| SPA | 64 | Triumph | 242 |
| S.P.A.G..... | 65 | Trnavské Automobilové Zavody | 261 |
| Sparrow..... | 65 | Trojan..... | 261 |
| Spectre Cars..... | 66 | Tucker | 262 |
| Speedwell | 66 | Turcat-Méry | 262 |
| Sphinx..... | 67 | Turicum | 263 |
| Sportec | 67 | Turner | 263 |
| Spyker..... | 68 | TVR | 264 |
| SsangYong | 73 | Twike..... | 274 |
| Stabilia..... | 82 | U | |
| Standard | 82 | Uaz | 276 |
| Stanguellini | 83 | UkrAvto | 281 |
| Stanley | 85 | Ultima | 281 |
| Star | 85 | Unic | 282 |
| S.T.A.R..... | 86 | Urbanina | 282 |
| Stearns-Knight..... | 86 | V | |
| Steiger..... | 87 | Vallée | 284 |
| Stellite..... | 87 | Valmet..... | 284 |
| Steyr-Daimler-Puch | 88 | Vauxhall | 285 |
| Stoewer | 92 | Vaz..... | 296 |
| Storero | 92 | Vector..... | 296 |
| Strathcarron | 92 | Velie | 296 |
| Studebaker | 93 | Velox | 297 |
| Studiotorino | 100 | Venturi..... | 297 |
| Stutz | 101 | Veritas | 297 |
| Subaru | 102 | Vermorel..... | 298 |
| Sunbeam | 120 | Vernon-Derby..... | 298 |
| Suzuki | 126 | Vickers | 299 |
| Swallow Doretti..... | 151 | Villard..... | 299 |
| Swift..... | 151 | Vinot & Deguingand | 299 |
| Syrena..... | 151 | Violet..... | 300 |
| T | | Vivinus..... | 300 |
| Talbot..... | 154 | Voisin | 301 |
| Talbot-Lago..... | 163 | Volga..... | 306 |
| Tata | 164 | | |

Guida alla consultazione

Le storie dei marchi

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

46 L'Automobile | Alfa Romeo - La storia

La storia • Alfa Romeo L'Automobile 47

1 Alfa Romeo

Milano, Italia 1910

3

2



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

All'origine della nascita dell'Alfa Romeo c'è un'iniziativa industriale che si proponeva definire un'idea giusta nell'epoca sbagliata: l'intenzione della Casa automobilistica francese (fondata da Alexandre Daimler) di impiantare in diverse nazioni degli stabilimenti

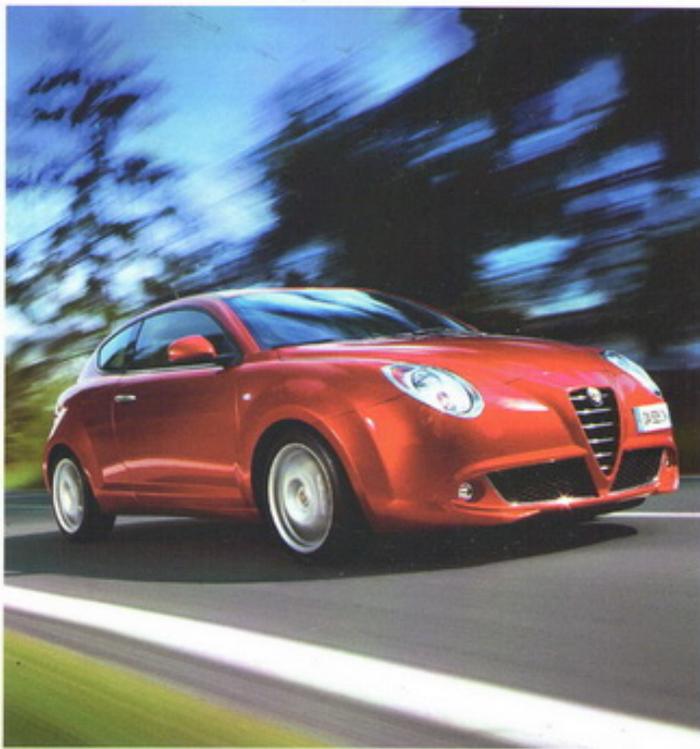
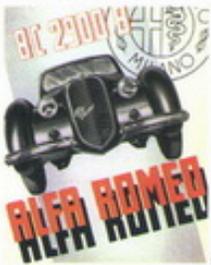
per la produzione locale di automobili progettate in Francia e assemblate utilizzando alcuni componenti realizzati in loco e altri provenienti dalla Casa madre. Siamo all'inizio del secolo e l'ipotesi di proporre sui mercati dove la motorizzazione sta cominciando il primo passo un prodotto semplice, affidabile ed economico ha il suo senso. Sento che in Inghilterra l'operazione funziona in modo soddisfacente. Non è però così per l'Italia dove le modeste Daimler non incontrano i gusti di un mercato già all'epoca molto esigente in fatto di tecnologia e prestazioni ed esattamente alla fine del 1909, la Società Italiana Automobili Daimler si arrende al fallimento dell'iniziativa e cessa l'attività. L'abbandono dei francesi si lascia però alle spalle lo stabilimento, situato in zona Portello (all'epoca estrema periferia di Milano), i suoi pochi dipendenti e soprattutto un management locale entusiasta e motivato, che aveva abbracciato l'iniziativa perché credeva nel futuro dell'auto.

4 Daniele P. M. Pellegrini

5

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

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



IL PERSONAGGIO
Giuseppe Merosi

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

1. Nome della Casa costruttrice.
2. Logo o marchio della casa attualmente in uso.
3. Sede della Casa (città e nazione), anno di nascita e di eventuale chiusura dell'azienda.
4. Firma o sigla del giornalista autore della storia: Luca Apolloni Ghetti (L.A.G.), Valerio Alias (V.A.), Nino Balestra (N.B.), Vincenzo Borgomeo (V.BO.), Maurizio Caldera (M.C.), Carlo Cavicchi (C.C.), Leonardo Coen (L.C.), Paolo Ferrini (P.F.), Enrico Franceschini (E.F.), Eva Grippa (E.G.), Maurizio Maggi (M.M.), Massimo Nascimbene (M.N.), Fabio Orecchini (F.O.), Federico Pagliai (F.P.), Marco Panara (M.P.), Stefano Pasini (S.P.), Francesco Paternò (F.P.), Daniele P. M. Pellegrini (D.P.M.P.), Federico Pesce (F.P.), Maurizio Rigo (M.R.), Pietro Rizzo (P.R.), Andrea Tarquini (A.T.), Massimo Tiberi (M.T.), Salvatore Tropea (S.T.), Ilaria Zaffino (I.Z.). Nel caso di mancanza di firma o sigla, significa che il testo è stato elaborato dalla redazione.
5. Sito internet della Casa, qualora disponibile, e indirizzo della sede principale.
6. Box di approfondimento sulla storia della Casa costruttrice.

In questo caso, sono stati individuati cinque temi fondamentali: il **personaggio** (una figura di rilevante importanza per la storia della marca che il più delle volte si identifica con il fondatore, il manager, il pilota ecc.); **la curiosità** (un fatto particolare, una spigolatura che riguarda la marca e che in qualche modo ne ha condizionato la storia); **la strategia** (analizza i metodi di marketing, di produzione oppure una particolare campagna di vendita e di comunicazione che la Casa ha effettuato per il suo marchio o per un modello specifico); **il design** (un particolare approfondimento delle filosofie di stile del modello o l'impronta che ciascun designer ha dato alla marca); **la tecnologia** (viene analizzata un'innovazione tecnologica che spesso appare per la prima volta su un modello oppure che la Casa ha progettato per un'intera linea di modelli e che per la sua importanza è stato adottato da altri costruttori); **la testimonianza** (intervento di un protagonista della storia della Casa scritto per il caso specifico oppure tratto da un libro autobiografico, da una pubblicazione di settore o da un discorso pronunciato in occasione di importanti saloni automobilistici).

A4 7

8

Produzione Dal 1994
Carrozzeria Berlina • Station wagon

La prima A4 è essenzialmente la continuazione della classe 80/90. La prima serie del 1994, sigla di progetto B1, 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 1995, 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 sostanzialmente 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

LA TECNICA

Il passaggio delle 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 a pressioni di iniezione molto più elevate, anche oltre i 2.000 bar.

SCHEDE TECNICHE

| 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 | 1995 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 |

versione da 180 e poi 190 Cv, il 1900 turbodiesel sale a 130 Cv e il turbodiesel 2500 V6 arriva a 142 e 180 Cv; ulteriori sviluppi riguardano la comparsa della trasmissione automatica Multitronic (la variazione continua) che è disponibile per i modelli a trazione anteriore. La serie B7 viene presentata nel 2005, modificata nella carrozzeria con la definitiva adozione del frontale "single frame" anche in questa categoria; gli aggiornamenti alla meccanica riguardano il continuo aggiornamento dei motori, sia diesel sia a benzina e fra questi ultimi la progressiva disponibilità dei propulsori a iniezione diretta. Una svolta importante nella storia della A4 viene con la serie B8, presentata al salone di Francoforte del 2007 e commercializzata nel 2008; modello con dimensioni maggiori e tecnicamente più sofisticato rispetto alle serie precedenti, con alcuni componenti comuni alla A6 e innovazioni importanti



1. La nuova Audi A6, sul mercato dal 2008
2. La versione cabrio della A4
3. La seconda serie della berlina tedesca è moderna, non mancano riflettori alle stile della Audi B8

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



LE VERSIONI

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

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 "turisticca" 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 S3. 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 e V |
| Potenza | 260 Cv |
| TRAZIONE | |
| | integrale |
| CAMBIO | |
| | 6 marce |
| FRENI | |
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |
| VELOCITÀ MASSIMA | |
| | 250 km/h |
| PREZZO | |
| | Lire 100.970.000 |

Le schede dei modelli

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

7. Nome del modello in esame.
8. Anno di produzione. La dicitura "Dal 2005" indica che l'auto è ancora in produzione al momento della messa in stampa dell'opera. Se appare "1935-1936" si intende il periodo di produzione del modello in esame (dal - al).
9. Tipo di carrozzeria: berlina, berlina, cabriolet, coupé, coupé-cabrio, crossover, fuoristrada, giardiniera, landaulet, limousine, monovolume, multipassaggio, 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

Massimo Giannini

*C'era una volta la mia piccola alcova
una 127 che oggi ricomprirei ancora*

Era bianca, e per niente fiammante. A dirla tutta era tristanzuola e quasi opaca, fuori. Solo parzialmente compensata dal lucido dei sedili neri in similpelle, dentro. Che pretendete? Era l'anno '83, e l'avevo presa di seconda mano da mio cugino, che ce l'aveva già da qualche anno. Ma è stata lei, la prima, vera "macchina" interamente mia, che ho comprato con i miei soldi e posseduto con le mie chiavi. Inorridite pure. Dopo che vi hanno raccontato di passionacce lascive per Ferrari gialle, di avventurosi viaggi transcontinentali a bordo di moderne Mercedes sulle tracce di Luigi Barzini e di romantiche traversate nelle steppe asiatiche a cavallo di un fuoristrada, io vi parlerò del mio prosaico amorazzo giovanile, e banalmente metropolitano, con una Fiat 127. Lo so. È una scelta disarmante, quasi deprimente. Roba da ragionier Fantozzi. Magari avrei potuto raccontarvi della prima automobile che ho guidato appena compiuti i 18 anni. Un'altra Fiat, ma di ben altro carattere e smalto: la mitica 500. Me la prestava mia madre, e quando me ne impadronivo scattava, immancabile, il noto repertorio. La cappottina spalancata anche a dicembre, la doppia debragliata, le curvace di terza e in controsterzo, gli amplessi di coppia con i sedili ribaltabili e le scampagnate di massa con i compagni di scuola (ci siamo entrati in nove, una volta). Ma mi sembrava, per dirla con Guccini, il solito, scontato "istante *deja vu*". Oppure avrei potuto raccontarvi anch'io di un mio vecchio viaggio *on the road*, a bordo di una fichissima Ford Mustang rossa (presa a nolo a tariffa scontatissima a Los Angeles): io e una ragazza (che poi sarebbe diventata mia moglie) a spasso per la Route 66, o in sciroccato transito sul Golden Gate, accarezzati dal sole del tardo pomeriggio californiano e dalle note in sottofondo di *Ventura Highway* degli America. Ma mi sembrava, per dirla con Kerouac, il solito, trito tributo alla Beat Generation. No: meglio la mia cara, sfigata, anonima 127 bianca.

Per mille ragioni, non solo psicologiche e non solo sociologiche. La prima delle quali è la più dirimente e la più impudente, almeno su queste pagine: confesso la mia congenita, totale e incondizionata "atarassia" in fatto di automobili. Sono sempre stato, e sono tuttora, appagato e sereno con qualunque mezzo a quattro ruote che mi trasporti da un luogo a un altro. Non ho mai desiderato e tuttora non desidero nulla: non voglio quella più velo-

ce, quella più sportiva. Non cerco il trendy, e neanche il vintage. Ebbene sì, l'ho detto, e qui è quasi come bestemmiare in chiesa: non ho mai professato e non professo il culto della macchina. Non ho mai sognato e non sogno di possedere quel particolare modello. Non ho mai speso e non spendo una serata a discutere con il Michele di turno, whisky alla mano, se una Maserati sia meglio di una Porsche. Non ho mai speso e non spendo una sola ora della mia vita a curare quel prezioso "bene". Ho fatto e faccio di più: ho spesso guardato e guardo ancora con un po' di pena nel cuore quei miei pur rispettabilissimi concittadini che ogni tanto vedo, la domenica mattina, fermi davanti alle fontanelle, a lavare con la spugna insaponata, asciugare con la pelle di daino, poi addirittura lucidare con il Polish (piuttosto, esiste ancora il Polish?) ogni centimetro quadrato dell'amata "compagna di strada". Ho fatto e faccio di peggio: ho spesso maledetto e adesso ancora maledico i padroni ricchi e incazzosi che troneggiano dall'alto dei Suv da 10mila cavalli a vetri immancabilmente oscurati e tiranneggiano la "plebe" che osa circolargli intorno. Chiedo venia: non è questione di snobismo. Ma non mi ha mai infiammato il sacro fuoco automobilista e futurista di Marinetti: "Veemente dio d'una razza d'acciaio/ automobile ebrrra di spazio/ che scalpiti e frrrremi d'angoscia/ rodendo il morso con striduli denti", con tutto quel che segue. Dell'automobile ho sempre riconosciuto l'enorme centralità economica e industriale nella storia del mondo: il sogno americano nasce con la General Motors come, in sedicesimo, il sogno italiano si



Una Fiat 127 CL e dietro il primo modello del 1971 dell'utilitaria della Casa torinese. La 127 è stata prodotta dal '71 all'87 in oltre quattro milioni e mezzo di esemplari



culla con l'Alfa Romeo. L'auto, industria per eccellenza e per definizione, significa sviluppo, capitale, lavoro: insomma, la ricchezza delle nazioni. Ho sempre intuito il meraviglioso concentrato di saperi e di ingegni che quell'oggetto incorpora, nella sua meccanica e, oggi, nella sua elettronica: durante una visita guidata tra le meraviglie robotiche delle catene di montaggio a Mirafiori, ricordo che il mio Virgilio d'eccezione, Cesare Romiti, mi raccontò una volta che anche il più basilico dei modelli è costruito, in media, con circa 5mila pezzi, tra molle pu-

legge bulloni guarnizioni e via andare. Soprattutto, dell'automobile mi ha sempre colpito lo straordinario significato simbolico che assume: il genere umano riversa sulla macchina una quantità di amor proprio non inferiore ai litri di benzina che versa nel suo serbatoio (McLuhan diceva che "è diventata come un articolo di vestiario, senza il quale ci sentiamo nudi, incerti, incompleti"). Mi ha sempre stupito l'ineluttabile darwinismo sociale che determina: è tuttora lo status symbol più resistente e selettivo della modernità, e persino in tempi di crisi resta l'unico prodotto che tira, nel consumo e nel marketing (già Lev Trotsky scriveva che "nella società barbara il pedone e il cavaliere erano due classi distinte e l'automobile non differenzia la società meno del cavallo da sella"). Mi ha sempre incuriosito l'irresistibile processo di identificazione politica che innesca: prima che le ideologie morissero, e prima che io entrassi senza troppi clamori nell'età adulta, se eri di sinistra, intabarrato con l'eskimo e le Clark, pilotavi le masse proletarie a bordo di una Renault 4 o di una 2 CV, mentre se eri di destra, agghindato con il giaccone di pelle e i "camperos", sviolavi tra piazze parioline e discoteche in Mini Minor o Golf Gti. Forse anche per questo, per non portare anch'io a spasso un'ineludibile cliché, decisi di praticare allora la mia personale rivoluzione progressista al volante del più normotipo tra i veicoli in circolazione. La più ordinaria tra le utilitarie. La Fiat 127, appunto. Macchina media, ma niente affatto mediocre. A dispetto della potenza limitata (era 900 di cilindrata, e ricordo che a un certo punto, sia pure per pochi istanti, guardai con languore misto a senso di colpa l'ingresso sul mercato di un più evoluto modello 1050) quel simbolo della mia voluta "medietà" mi permise praticamente tutto. E con un sufficiente ed anzi soddisfacente grado di comfort e di efficienza. Audacissime traversate autostradali fino alle valli profumate di Sicilia, con tanto di odissea sulla Salerno-Reggio Calabria, e tenacissime arrampicate dolomitiche sui tornanti del Pordoi e dello Stelvio, con tanto di photo-opportunity sulla Cima Coppi. Gite fuori porta ai Castelli romani e weekend lunghi su e giù per i colli toscani. In mezzo, altri scampoli di automobilistica "Vita da mediano". Avanti e dietro, tra casa e università. Spedizioni collettive allo stadio, con bandiere e sciarpe d'ordinanza fuori dai finestrini. Sempre quella onesta 127 ha reso i suoi servizi, con modestia ma assoluta dignità. Piccola alcova in certe serate estive di effusioni e coccole con la fidanzata, grande ritrovo in certe lunghe notti di confessioni e chiacchiere con gli amici. Sarà che, come dice la vecchia canzone, allora si era solo noi, al centro o meno della gioventù, e forse tanto basta a spiegare il perché di questa mio malinconico "elogio della 127". Ma già solo per questo, se esistesse ancora, quella macchina me la ricomprirei subito. Alla faccia del common rail, del crossover e di tutte le sofisticate diavolerie dell'automobilismo contemporaneo.

Simca

Nanterre, Francia 1935 - 1990



Il nome corrisponde all'acronimo di Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile: in una parola, Simca. La marca, fondata da Enrico Pigozzi, italiano trasferitosi in Francia, nasce nel 1935 e, un po' come le prime Seat, si basa soprattutto sulla costruzione di vetture Fiat su licenza dell'industria torinese, che l'anno precedente ha iniziato le vendite in Francia con il marchio Fiat France. Già nel 1936 appaiono le prime Fiat Simca, gemelle della Topolino B e C, della 508 Balilla, ma si chiamano Simca 5, 6, 8. Pochi sanno però che Simca ha anche un passato da costruttore di motociclette: infatti è del 1939 l'apparizione della 350 TAF, destinata esclusivamente ad impieghi militari. L'esperimento termina però già con il primo modello, e l'arrivo della guerra costringe Simca a riprendere la produzione solo nel 1948. Da allora in poi si succedono berline e station wagon, ed ecco la Aronde, che in francese significa rondine, il simbolo stesso

adottato da Simca per le proprie vetture. Dal 1951 al 1959 la Aronde viene prodotta in un milione di esemplari, di cui un buon numero va negli Stati Uniti. È il momento d'oro per la marca francese, che acquisisce il costruttore di veicoli industriali Unic, poi la Talbot e Ford SAF, filiale francese del colosso americano. Simca è al secondo posto tra i costruttori francesi, dietro a Renault, ma davanti a Peugeot e Citroën. Entra in produzione la Vedette, una berlina alto di gamma derivata da un precedente modello Ford, con motore V8 americano. Il successo però ha molti padri e attira l'attenzione: Simca non sfugge a questa legge e nel '58 la Chrysler comincia la scalata al marchio francese, acquisendone lentamente le azioni. Intanto Simca si fa progettare da Fiat una piccola berlina con cui motorizzare la Francia (e non solo) e viene così fuori la 1000, una tre volumi con motore e trazione posteriori, lunga meno di 4 metri e di cui si vendono quasi 2 milioni di esemplari tra il 1962 e il 1978. La pro-



gettano Dante Giacosa (il papà della Topolino) e Rudolph Hruska, che passa all'Alfa Romeo appena pochi anni dopo. La 1000 nasce con un 994 cc che poi arriva fino a 1300 con le più spinte versioni Rally. Dalla 1000 deriva anche una coupé più slanciata. Da questa vettura, parte anche l'avventura sportiva della Casa francese che chiede a Carlo Abarth di "trasformarla", sulla scia di quanto appena fatto con le 500 e 600 della Fiat. Ma il risultato non porta allo stesso successo, e solo dopo aver realizzato con Zagato una coupé specifica come la Simca - Abarth 1300, 1600 o due litri, arrivano i risultati.

GLI ANNI SESSANTA E SETTANTA

È la meta degli anni Sessanta e Georges Heireil prende le redini dell'azienda dopo la scomparsa di Pigozzi. Nello stesso periodo la Fiat cede la propria quota di azioni alla Chrysler, che raggiunge così la maggioranza assoluta dell'industria di Nanterre, con oltre il 65 per cento. In quegli anni prende forma anche la 1100, che si laurea campione di vendite in





1. La Simca coupé 9 Sport del 1952
2. Una pubblicità della Simca 1000
3. Il pilota Amédée Gordini alla guida di una Simca da competizione durante la 24 Ore di Le Mans

Francia nel 1972. Nasce in questo contesto, inoltre, un nuovo modello (è il 1973), co-prodotto con la Matra: la Bagheera - è il nome della pantera nera del *Libro della giungla* di Kipling - caratteristica coupé con 3 posti allineati su una sola fila. L'architettura ricalca lo schema classico per Simca, con motore centrale-posteriore e trazione sulle ruote posteriori, senza dimenticarsi di alloggiare il tutto in una carrozzeria aerodinamica e leggera, in vetroresina. Sono gli ultimi anni scoppiettanti, poi inizia la discesa: le vetture Simca escono dalle linee di produzione come Chrysler France. Intanto prosegue la produzione della Simca 1500, berlina e station wagon di taglia media, che incontra un buon successo sul mercato nazionale, ma viene comunque sostituita dalla nuova 1301/1501, più lunga e sempre con la scelta di carrozzeria tra berlina e break. La ri-

IL PERSONAGGIO Enrico Teodoro Pigozzi

Enrico Teodoro Pigozzi (nella foto), torinese, si innamora dei motori durante il servizio militare in aeronautica, e decide di cedere l'azienda di trasporti ereditata dal padre per darsi al commercio di motociclette inglesi e americane. Nella Torino del primo Novecento però è inevitabile finire nell'orbita Fiat. Così accade e l'azienda lo incarica di trasferirsi a Parigi per coordinare la fornitura delle lamiere. Dopo due anni apre una concessionaria, ma è necessario aggirare i dazi doganali, per questo Pigozzi assembla i componenti delle Fiat, riuscendo a venderne quasi 30mila in due anni. Ma la scintilla del vero imprenditore brilla negli occhi di Pigozzi: acquista una piccola fabbrica automobilistica di Nanterre e così nasce la Simca, Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile. Per avere un'auto "tutta" sua, svincolata dalla paternità Fiat, Pigozzi deve tuttavia aspettare il 1951, quando appare la prima vera Simca, la Aronde, con cui organizza una prova di durata di 100mila chilometri sul circuito di Montlhéry che cattura l'attenzione e convince i francesi ad acquistarla. Il gioco è fatto, ne vende più di un milione.



Simca

voluzione arriva però con la 1307/1308 del 1975, con motore e trazione anteriori, abbandonando così lo schema classico del

motore anteriore e trazione posteriore, adottati fino a quel momento sulle berline medie. Tutta nuova anche la forma della carrozzeria, una due volumi con portellone, tanta flessibilità di carico e linee molto più slanciate rispetto alla squadrata 1301/1501. Unica anticipatrice di questa tendenza la 1100, che apre la strada alla trazione anteriore già qualche anno prima e acquista notorietà anche sui mercati del nord Africa – tradizionalmente francofoni – per la sua semplicità meccanica e la sua robustezza.

1. La Simca 8 coupé derivata dalla Fiat 1100
2. Una pubblicità della Simca Aronde

TRA CHRYSLER E PEUGEOT

A questo punto arriva il modello meno fortunato di tutta la storia di Simca, la 160/180, in produzione per volere di Chrysler: una berlina classica che non ha alcun riscontro commerciale, tanto che ne viene presto abbandonata la costruzione. Assodato che il marchio sta concludendo il proprio ciclo di vita, Chrysler decide di vendere Simca all'altra rivale francese, la Peugeot, che ne cancella il marchio per adottare, invece, quello Talbot. La costruzione parte con il doppio nome Peugeot-Talbot, ma appena un anno dopo resta solo Talbot sul cofano dei modelli prodotti, e tra questi spicca la Solara, una 1500 trasformata con il passaggio inverso, che spinge la neonata Talbot a tornare dalla carrozzeria due volumi della 1307/1308/1309 alla tre volumi di questa. Anche questo modello però non incontra grandi consensi di pubblico, sia in Francia che in Europa, e i giochi si chiudono definitivamente nel 1990.

Maurizio Caldera





La curiosità *La 2000 con Abarth quasi una supercar*

I pochi fortunati proprietari della **Abarth Simca 2000** (nella foto) incontrano un solo problema nel suo uso quotidiano: mettere in fase i due mostruosi carburatori Weber 58 DCOE, che però danno fino a 202 Cv a 270 chilometri orari di velocità massima al bolide franco-italiano, che riesce anche a contenere il peso al di sotto dei 700 chilogrammi. Scatola del cambio, pianale e sospensioni derivano direttamente dalla 1000, di qui il doppio nome del bolide, che corre come una GT dell'epoca: siamo nel 1964, e costa cinque milioni di lire contro i 5,75 milioni necessari per acquistare una Ferrari 275 GTB. Quello che nessuno sa con certezza, invece, è il numero di unità prodotte, perché nel gennaio 1964 viene omologata nella categoria Gran Turismo (per regolamento ne devono essere stati prodotti almeno 100 esemplari completi), ma i controlli in quel periodo si basano anche sull'entusiasmo, e non si sa quante Abarth-Simca 2000 siano state ufficialmente costruite. Di certo molte si trovano in Giappone, dove le sportive degli anni Sessanta, le Abarth in particolare, sono molto ricercate.



LA PRODUZIONE DEL DOPOGUERRA

Alla fine della Seconda guerra mondiale la gamma della Simca è molto ridotta. Vengono infatti prodotte inizialmente solo la 5 nella versione cabriolet e la 8 a quattro posti: qui rappresentate in un manifesto dell'epoca

BERLINE DÉCAPOTABLE SIMCA 5
Deux places sportives sur laquelle s'applique le double tubentia. Volants profils. Tous sont spécialement pour hommes. Double et une épaisseur aux joints.

LE TOIT S'OUVRE INSTANTANÉMENT DE L'INTÉRIEUR DE LA VOITURE

BERLINE SIMCA 8
4 places avec direction indépendante. C'est une "4 Places" confortable et sportive. Les sièges AV sont réglables, les fauteuils bien étudiés. La visibilité est totale.

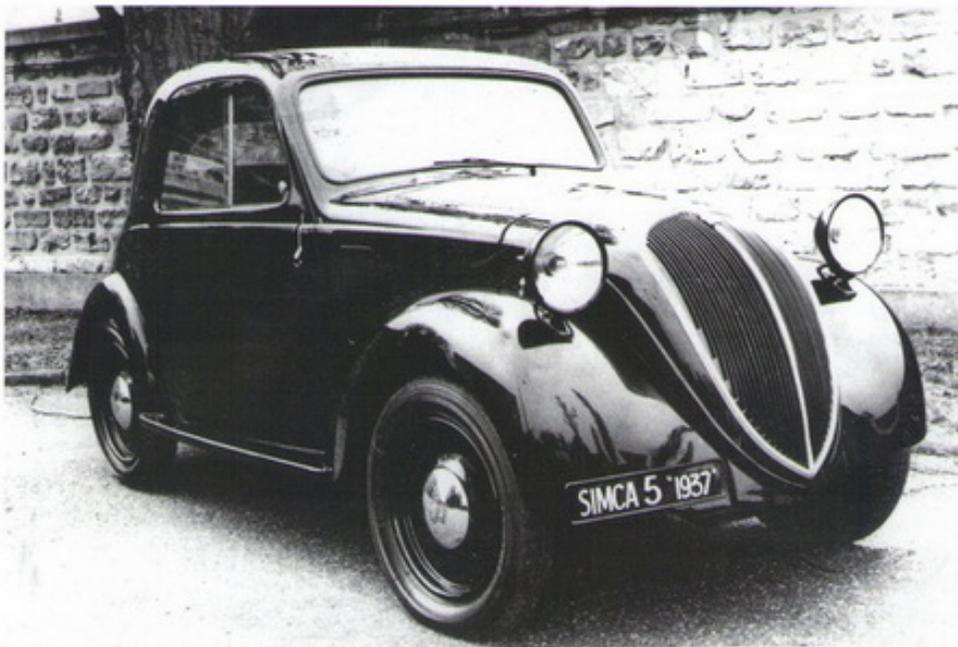
LA SIMCA 8 EST SOIGNÉE

5

Produzione 1936 - 1948

Carrozzeria Berlina

La 5 nasce grazie ad un accordo con Fiat per costruire su licenza una gemella della 500 A, nota come Topolino. È la prima vettura con il solo marchio Simca, dopo le 6 e 11 Cv - prodotte anch'esse su licenza Fiat - che hanno invece sul cofano sia il marchio Fiat, sia quello Simca. Ha un motore anteriore abbinato ad un cambio a 4 marce e la trazione posteriore. La carrozzeria è berlina, ma esiste anche una versione con tetto il tela che si arrotola, avvolgendo anche il lunotto posteriore, anche in questo caso proprio come la piccola di casa Fiat. Dal modello torinese però si distingue per un particolare comune a tutte le vetture francesi dell'epoca: i fari con lampadine gialle, considerati meno abbaglianti e in grado di assicurare più visibilità rispetto a quelli a luce bianca. Il successo di vendite ne fa costruire oltre 66mila esemplari.



1



FOCUS

Simca 6

La Simca 6 debutta nel 1947 come sostituta della 5. Somiglia alla Topolino C, non ancora in commercio (arriverà nel 1949). Il frontale però ha una calandra simile alla Peugeot 203, mentre gli organi meccanici restano sostanzialmente uguali: motore di 569 cc ad aste e bilancieri portato a 16,5 Cv e cambio a 4 marce, con terza e quarta sincronizzate. La velocità massima sale a 95 orari.



2



3

1. La Simca 5 riprende la meccanica e la carrozzeria della Fiat Topolino
2. Una 5 nella versione commerciale furgonette
3. La Simca 5 viene pubblicizzata come la vettura più economica del mondo

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,220 |
| Larghezza | m 1,280 |
| Altezza | m 1,340 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 569 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 13 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

8

Produzione 1937 - 1951

Carrozzeria Berlina - Coupé

La 8, una replica della 508 C 1100, a listino Fiat solo l'anno dopo, è il primo modello della fascia media per Simca. La meccanica ricalca quella della vettura italiana. La carrozzeria berlina, con un frontale dalla calandra a uovo e fari nuovamente sporgenti e non integrati nei parafranghi, ha 4 porte con apertura "a libro", cioè le anteriori controvento e le posteriori a favore di vento, in modo da annullare il pilastro centrale e rendere più agevole l'ingresso. Il motore di 1089 cc eroga 32 Cv a 4200 giri al minuto. Le sospensioni sono a ruote indipendenti all'avantreno e assale rigido posteriore, i freni a tamburo sulle 4 ruote (a disco dagli anni Cinquanta) e la velocità massima di 110 chilometri orari. La 8 si afferma presto in Francia, dove vengono realizzata anche carrozzerie speciali.



FOCUS

Le versioni

La 8 approfitta di un lieve restyling di paraurti e calandra per montare un motore - sempre derivato da Fiat - con cilindrata portata a 1221 cc e potenza di 41 Cv. Nel 1948 arriva una versione più pepata, la Simca 8 Sport, con potenza di 50 Cv per 135 chilometri orari di velocità massima. La versione sportiva resta in produzione fino al 1950, l'anno prima della fine berlina normale.

1. La caratteristica calandra a "uovo" della Simca 8
2. La 8 viene prodotta dal 1937 al 1951
3. Tra le particolarità della Simca 8 vi sono le portiere con apertura ad armadio



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| Berlina | 1937 - 1951 |
| 8 Sport | 1948 - 1950 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,030 |
| Larghezza | m 1,480 |
| Altezza | m 1,530 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 880 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1089 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 32 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 110 km/h

PREZZO nd

Aronde

Produzione 1951 - 1964

Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

La Aronde, che in francese significa rondine, è proposta come un'auto dalla grande abitabilità. Le linee sono morbide e tondeggianti e la carrozzeria ha un'impostazione americaneggiante. Prodotta fino al 1955 con diversi allestimenti di carrozzeria, la prima generazione è disponibile anche nella versione break (familiare) Chatelaine oltre a una berlina a 2 porte e la 9 Sport con carrozzeria coupé. Su quest'ultima viene montato un motore di 1221 cc con 45 Cv. Cambia il frontale con la seconda generazione, che adotta un motore Flash di 1290 cc, inizialmente nelle varianti 46 e 57 Cv e poi nel 1957 da 60 Cv. Nel 1958 esce la terza serie della Aronde, la P60, che cambia ancora calandra ed entrano in produzione i coupé Elite ed Élisée, con un 1300 Flash da 62 Cv.



FOCUS Il motore Flash

Il motore Flash, ottenuto maggiorando l'alesaggio del 1.2, ha una cilindrata di 1290 cc e il diametro dei cilindri portato da 72 a 74 millimetri. Mantiene, per il resto, l'architettura a 4 cilindri in linea, distribuzione a valvole in testa e albero a camme laterale, alimentazione a carburatore e albero a gomiti su tre supporti di banco. Sono disponibili varianti da 48, 57, 60 Cv.

1. Una Aronde nella versione berlina Luxe
2. La versione coupé della Simca Aronde
3. La Aronde break Chatelaine



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1951 - 1955 |
| II Serie | 1956 - 1958 |
| III Serie | 1958 - 1964 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,020 |
| Larghezza | m 1,560 |
| Altezza | m 1,390 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1221 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 45 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

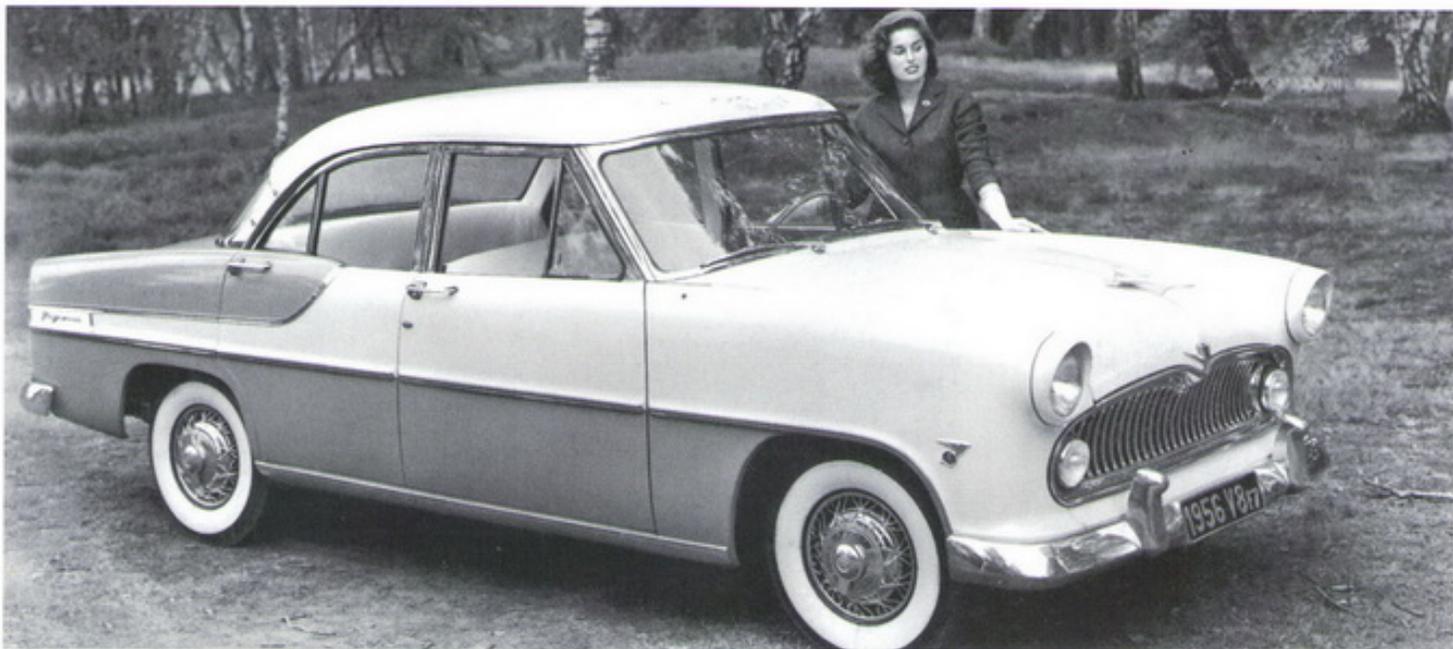
VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO.....

Vedette

Produzione 1954 - 1970

Carrozzeria Berlina - Giardinetta



La Vedette nasce inizialmente in Francia prodotta negli stabilimenti di Poissy dalla Ford France. Nel 1952 è proposta in una seconda serie ma le poche vendite ne decretano la fine e la ricerca di un acquirente per il progetto e l'industrializzazione. Ecco allora che la Simca acquista il marchio e i diritti sull'intera gamma e la presenta al salone di Parigi del 1954 in tre versioni: ovvero l'economica Trianon, l'intermedia Versailles e la top di gamma Régence. La serie si amplia ancora nel 1956 con la station wagon Marly: prima giardinetta francese di fascia alta. L'anno dopo arriva una ennesima serie allungata di 20 centimetri e con le pinne posteriori che riprendono la tendenza dei modelli Usa dello stesso periodo. Cambiano anche i nomi, con Beaulieu al posto della Trianon, Chambord invece di Versailles. È prodotta in Brasile come Simca Esplanada fino al 1970.

1. Una Simca Vedette Regence del 1956
2. La versione Beaulieu della Simca Vedette caratterizzata dalle pinne posteriori



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------|-------------|
| I Serie | 1954 - 1957 |
| S.W. Marly | 1956 - 1961 |
| II Serie | 1957 - 1961 |
| Esplanada | 1961 - 1970 |

SCHEDA TECNICA CHAMBORD

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,750

Larghezza m 1,750

Altezza m 1,480

POSTI 6

PORTE 4

PESO 1.250 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 2351 cc

Cilindri 8 a V

Potenza 85 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 145 km/h

PREZZO nd

Ariane

Produzione 1957 - 1963

Carrozzeria Berlina

Per incrementare le vendite nella seconda metà degli anni Cinquanta la Simca realizza la Ariane utilizzando un motore Flash di 1,3 litri e 48 Cv e alcune parti della carrozzeria della imponente Vedette. Questa soluzione permette di offrire una vettura con grande abitacolo a costi contenuti. Presentata nell'aprile del 1957, la Ariane non trova comunque grandi consensi. Si colloca infatti nella fascia medio-alta del mercato, ma a causa della piccola motorizzazione ha prestazioni molto modeste con una velocità massima di 120 chilometri orari. Caratterizzata da costi di produzione ridotti, la Ariane è fatta di parti "riciclate" dei due modelli dai quali deriva, la Vedette e la Aronde. Il grande risparmio per la Simca, quindi, emerge soprattutto dal non dover riprogettare qualcosa di nuovo.



FOCUS

Il motore Super Rush

È nel 1959 che la Ariane viene dotata del più potente motore Super Rush, una versione potenziata del Rush, lanciato nello stesso anno. I 62 Cv del nuovo propulsore però non riescono a migliorare nettamente la situazione, la vettura raggiunge ora i 130 chilometri orari, ma l'iniezione di nuovi cavalli non cambia il giudizio del pubblico che la ritiene troppo scarsa nelle prestazioni.

1. La Ariane è prodotta dalla Simca dal 1957 al 1963 ed è equipaggiata con un motore 1,3 litri da 48 Cv

2. Una locandina pubblicitaria della Ariane



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------------|-------------|
| I Serie | 1957 - 1960 |
| Motore Super Rush | 1959 - 1963 |
| 4 Miramas | 1960 - 1963 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,500

Larghezza m 1,750

Altezza m 1,480

POSTI 6

PORTE 4

PESO 1.100 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1290 cc

Cilindri 4

Potenza 48 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 120 km/h

PREZZO nd

1000

Produzione 1961 - 1978

Carrozzeria Berlina - Coupé

Con quasi due milioni di unità prodotte in 17 anni di vita, la Simca 1000 è il modello di maggior successo della Casa francese. Berlina tre volumi dalle forme squadrate, a 4 porte e 4 posti, la piccola Simca rappresenta la risposta di Pigotti (il fondatore del marchio) alla motorizzazione di massa. Derivata tecnicamente da un progetto Fiat, lo stile è realizzato dal centro stile di Torino, mentre la meccanica è frutto del binomio Hruska-Giacosa, quest'ultimo padre della Topolino. Nata per misurarsi con le utilitarie, la 1000 soffre per l'allestimento interno, giudicato da molti troppo povero, almeno fino a quando la lista degli accessori di serie non viene rivista dal nuovo proprietario del marchio francese, l'americana Chrysler. La Simca segue l'andamento delle vendite di questo modello, proponendo versioni sempre diverse, con due successivi restyling di carrozzeria: ogni volta cambia il disegno dei proiettori anteriori, mentre più vivace è l'altalena dei motori, che partono da un 944 cc di 45 Cv, per arrivare poi al 1118 cc (53 Cv) derivato dalla contemporanea Simca 1100. È il 1965, inoltre, quando arriva anche l'alternativa automatica. Il restyling più significativo, invece, è del 1968: vengono adottati fari anteriori più grandi e i piccoli gruppi ottici tondi posteriori sono sostituiti da due fari quadrati, anche questi più grandi. Nello stesso anno debutta la 1000 Special. Mentre nel 1963 adotta un propulsore più economico e compatto, per il solo mercato interno, e nasce così la versione Sim'4, che monta un 777 cc da 31 Cv. Si arriva così al 1970, quando tutta la gamma motori ha un incremento di potenza e nasce una versione Rallye. In quell'anno la Chrysler cambia il marchio su tutte le Simca, e sui cofani appare il Pentastar americano, ma la perdita della paternità non frena minimamente il successo della 1000. Nel 1972 la Rallye

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,800

Larghezza m 1,490

Altezza m 1,400

POSTI 4

PORTE 4

PESO 820 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 944 cc

Cilindri 4

Potenza 45 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

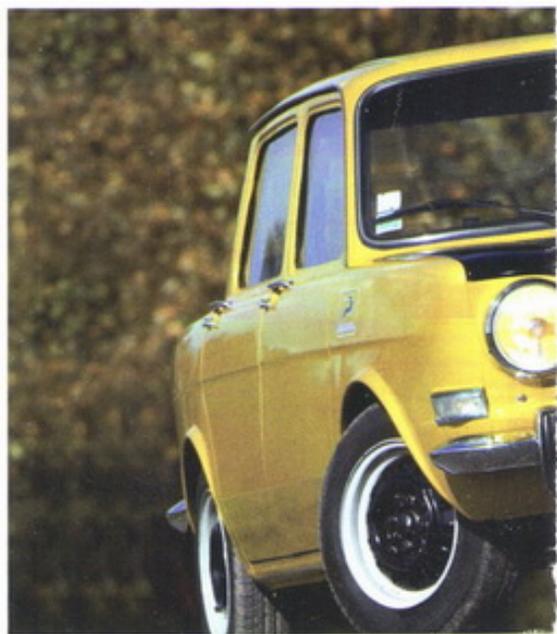
VELOCITÀ MASSIMA 120 km/h

PREZZO nd

diventa Rallye 1, con il 1294 cc da 60 Cv. Segue la Rallye 2 con potenza portata a 82 Cv. Nel 1975 quest'ultima riceve alcuni aggiornamenti negli interni e l'anno dopo, invece, è rivista nell'estetica con dei fari rettangolari in luogo di quelli rotondi impiegati fino a quel momento. La vettura così ristilizzata viene commercializzata con il nome di Simca 1005 e 1006, ed esce di scena nel 1978.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------|-------------|
| 1000 | 1961 - 1978 |
| Automatica | 1965 - 1978 |
| Special | 1968 - 1978 |
| Rallye | 1970 - 1972 |
| Rallye 1 | 1972 - 1973 |
| Rallye 2 | 1973 - 1978 |
| Rallye 3 | 1977 - 1978 |





LA TECNICA

In 17 anni si succedono, e talvolta coesistono, nella gamma della 1000, molti motori dalle potenze e cilindrata diverse. Si va dal 944 cc nelle varianti da 34, 39 Cv o 44 Cv, ma c'è anche un 844 cc per 40 o 43 Cv, quindi il 1118 cc da 53 Cv, poi il 1204 da 55 Cv, quindi il 1294 cc, che eroga, a seconda delle versioni, 60, 82 o 103 Cv.

1. La fabbrica di produzione della Simca 1000. Il modello viene realizzato in diverse versioni e prodotto in quasi due milioni di unità

2. Una Simca 1000 Rallye 2 del 1973



FOCUS 1000 Special

La 1000 Special è la prima vera evoluzione della 1000 e corrisponde al tentativo di alzare il prestigio della vettura. Adotta un motore di 1118 cc con una potenza di 53 Cv, ottenuta grazie all'alimentazione con carburatore doppio corpo.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 3,790

Larghezza m 1,490

Altezza m 1,140

POSTI..... 4

PORTE..... 4

PESO 790 kg

MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata 1118 cc

Cilindri..... 4

Potenza..... 53 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 145 km/h

PREZZO Franchi 8.995

1200 S

Produzione 1962 - 1971

Carrozzeria Coupé

La 1200 S deriva dalla 1000 Coupé del 1962 che, a sua volta, è una mutazione della berlina ma con una carrozzeria a due porte decisamente più aerodinamica. La 1000 Coupé viene presentata al salone di Ginevra nel 1962 e, quando si evolve nella 1200 S, monta un motore che eroga 80 Cv e raggiunge una la velocità di 170 chilometri orari: quasi un record per una vettura degli anni Sessanta. Esternamente, la 1200 S si distingue dalla 1000 coupé per il frontale ridisegnato e le griglie sul cofano. La potenza cresce nel 1970, raggiunge 85 Cv, e questa vettura arriva a toccare i 179 chilometri orari di velocità massima. La 1200 S esce di produzione nel 1971 e per vedere una successiva evoluzione si deve arrivare alla Bagheera, prodotta da Simca in collaborazione con Matra.



FOCUS La grinta di Bertone

Per la versione più sportiva della coupé Bertone ritocca la carrozzeria, senza stravolgere il design ma con tutto quello che serve a caratterizzarla sportivamente. Il frontale è la parte più caratteristica perché si presenta con una presa d'aria modificata, più grande, nella quale sono inseriti i proiettori supplementari. La mascherina è nera come sono nere le griglie aggiunte accanto ai fari e sopra il cofano.



1. Nella parte frontale la Simca 1200 S è caratterizzata dalla grande calandra
2. La carrozzeria della 1200 S è particolarmente curata nell'aerodinamica
3. L'evoluzione della 1200 S sarà proposta da Matra negli anni Settanta

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,990
Larghezza m 1,520
Altezza m 1,250

POSTI 2+2

PORTE 2

PESO 891 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 1204 cc
Cilindri 4
Potenza 80 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco
Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 173 km/h

PREZZO nd

1100

Produzione 1967 - 1986

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Dal progetto 928 di Simca nasce la 1100, prima automobile con motore trasversale e trazione anteriore della marca francese. La carrozzeria è a due volumi a 3 e 5 porte e le qualità stradali (comfort e assetto) associate a un prezzo inferiore alla media delle concorrenti decretano il suo successo con oltre due milioni di esemplari prodotti. Nel 1968 la 1100 debutta nella versione Break, ovvero station wagon, inizialmente solo a 3 porte, poi anche a 5 porte. Nel 1970 è invece la volta di una versione commerciale derivata dalla break. Inizialmente monta lo stesso un 4 cilindri della 1000 ma con 5 Cv in più, poi un 1200 cc da 75 Cv e quindi un 1300 cc sempre da 75 Cv. Nel 1974 arriva la variante TI con il 1300 cc portato a 82 Cv. Dal 1980 la 1100 è venduta sotto il marchio Talbot.



1



FOCUS Matra Simca Rancho

Nel 1977 arriva la Matra-Simca Rancho (Ranch in Italia), con carrozzeria in plastica, in pratica una 1100 in versione furgonetta modificata con l'aspetto di una fuoristrada. La vettura ha la trazione sulle ruote anteriori, monta un motore di 1500 cc, con 80 Cv, e raggiunge i 145 chilometri orari. Rispetto alla 1100 beneficia anche di un particolare sviluppo alle sospensioni.

1. La 1100 è la prima vettura della Simca con il motore montato trasversalmente e la trazione anteriore
2. La versione Break della Simca 1100



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------|-------------|
| 1100 | 1967 - 1980 |
| Break | 1968 - 1980 |
| 1100 TI | 1974 - 1986 |
| Rancho | 1977 - 1984 |
| 1100 Talbot | 1980 - 1986 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,940 |
| Larghezza | m 1,590 |
| Altezza | m 1,460 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 880 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 944 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 44 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 125 km/h

PREZZO nd

1301/1501

Produzione 1967 - 1976

Carrozzeria Berlina - Station wagon

La storia di queste vetture risale al 1963, con il lancio delle Simca 1300 e 1500, che sostituiscono la Aronde. La 1301 e la 1501 lanciate nel 1967 hanno infatti una carrozzeria, berlina 3 volumi, 4 porte e 5 posti, molto simile a quella delle due vetture che le precedono ma allungata di oltre 20 centimetri per aumentare la capienza del vano bagagli. Cambia leggermente l'estetica nei dettagli di frontale e coda. La 1301 monta un nuovo 4 cilindri di 1290 cc da 70 Cv e 145 chilometri orari, con architettura a valvole in testa. La 1501, invece, mantiene il 1475 cc da 81 Cv del modello precedente, con cui sfiora i 150 chilometri orari. La gamma comprende fin da subito una variante station wagon in allestimenti più o meno rifiniti e una versione U, commerciale, con il motore di 1,3 litri, senza panchetta né vetri posteriori. Con il passare del tempo queste due vetture adottano diversi motori e crescono le potenze: 80 Cv per la 1301 e 95 Cv per la 150.



1. Una Simca 1301 nella versione Special
2. Un raro esemplare di 1300 con carrozzeria a due porte



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,460

Larghezza m 1,580

Altezza m 1,400

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.000 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1290 cc

Cilindri 4

Potenza 70 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 145 km/h

PREZZO nd

1307/1308

Produzione 1975 - 1982

Carrozzeria Berlina

La 1307 e la 1308 esordiscono nel 1975 e conquistano il titolo di Auto dell'Anno nel 1976. Hanno una carrozzeria berlina a 2 volumi e nella meccanica adottano la trazione anteriore, delle sofisticate sospensioni a ruote indipendenti e i freni a disco sull'asse anteriore. Al lancio i motori, però, sono ancora quelli di sempre. Ovvero un 1294 cc da 68 Cv per la 1307 e un 1442 cc da 85 Cv sulla 1308, dotati di alimentazione a carburatore e una trasmissione manuale a 4 marce. Un'interessante innovazione riguarda l'uso di scudi paraurti in resina rinforzata con fibra di vetro. Nel 1979 arriva la 1309 SX, equipaggiata con un 1592 cc da 88 Cv e nel 1980 la gamma è arricchita con delle varianti, spinte sempre dai propulsori di 1442 cc e 1592 cc, equipaggiate con un cambio automatico a 3 rapporti o manuale a 5 marce.

1. La 1307 prodotta dal 1975 al 1982
2. La 1307, berlina a due volumi e cinque porte
3. Gli interni della Simca 1308
4. Una 1308 con motore di 1,4 litri da 85 Cv



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,240 |
| Larghezza | m 1,700 |
| Altezza | m 1,400 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

Alimentazione

Cilindrata

Cilindri

Potenza

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

Anteriore

Posteriore

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

ARRIVA LA SIMCA 1500

Una foto pubblicitaria del 1966 per il lancio della Simca 1500, vettura equipaggiata da un motore quattro cilindri di 1475 cc in grado di sviluppare una potenza di 81 Cv. A partire dal mese di settembre 1966, l'auto prende la denominazione di Simca 1501.



Simplex

*New York
Stati Uniti
1907 - 1917*

La Simplex Automobile Co. nasce per iniziativa dell'imprenditore Herman Broesel, che nel 1907 rileva una società, la Smith & Mabley, specializzata nell'importazione e nella commercializzazione delle migliori vetture europee dell'epoca. Già nel 1905 questa azienda progetta un'imponente vettura dagli schemi costruttivi molto simili alle Mercedes, realizzata con i migliori materiali. Il modello è denominato Simplex, lo stesso nome che contraddistingue il motore a 4 tempi delle prime Mercedes. Herman Broesel porta la vettura in produzione e la propone con un motore di 10 litri e con diversi allestimenti di carrozzeria. L'auto, nonostante il prezzo elevato, riscuote successo e si impone come una delle vetture più prestigiose degli Stati Uniti. In versione sportiva la vettura partecipa a numerose competizioni, tra cui la 24 Ore di Brighton Beach e la Coppa Vanderbilt. Le Simplex continuano ad essere costruite fino agli inizi degli anni Venti, ma dal 1917 il marchio cambia nome in Crane-Simplex, dopo che Henry Crane aveva rilevato l'azienda nel 1914.

Una Simplex equipaggiata con un motore in grado di sviluppare 75 Cv di potenza



Sims

*Torino
Italia
1908 - 1909*

La Sims è una società automobilistica italiana che nasce a Torino nel 1908 per iniziativa degli ingegneri Merz e Stinchi. I due progettisti torinesi realizzano una vetturetta con motore monoblocco a quattro cilindri di 1767 cc, con valvole bilaterali comandati da due assi a camme nel basamento, cambio a tre velocità più retromarcia e trasmissione a catena. Durante il suo primo anno di vita la fabbrica sforna la prima e unica vettura progettata da Merz e Stinchi, denominata 10-12 HP, che entra in produzione di serie. L'auto è disponibile in due versioni: una turismo a quattro posti e una da corsa a due posti. Nel 1909 la Sims sospende la produzione a causa di problemi finanziari. Anche se la vetturetta riesce ad avere un buon consenso di pubblico, Merz e Stinchi non hanno le possibilità economiche per poter tenere in piedi l'azienda e sono costretti a chiudere i battenti solo dopo un anno di attività.

Simson-Supra

*Sulh
Germania
1924 - 1933*

Simson-Supra è un marchio tedesco, che nasce nel 1924 per iniziativa del costruttore di automobili Paul Henze. La Simson & Co. già dal 1911 produce automobili con particolare riguardo per le vetture da competizione. Dopo la fine del primo conflitto mondiale l'attività automobilistica riprende con il noto ingegner Paul Henze, uno dei fautori della nascita della Casa belga Imperia. L'ingegnere tedesco progetta la Simson-Supra, sportiva di due litri che dal 1922 al '23 consegue numerosi successi nelle competizioni sportive. Alla fine del 1924 tutta la produzione automobilistica esce con il nuovo marchio Simson-Supra. Il modello S è una sportiva vera, che dal 1924 al '28, insieme alla Mercedes, è l'unica vettura tedesca che non necessita di modifiche per partecipare a competizioni sportive. Oltre alle vetture sportive l'ingegnere realizza nel 1931 un modello denominato A, un'auto di lusso con motore 8 cilindri in linea che, a causa dei costi eccessivi è prodotta in soli 20 esemplari.

Nel 1933 la Casa interrompe la produzione per diventare un'azienda specializzata nella produzione di acciai e di armi, attività che sfocia presto nella produzione di cilindri per motori prima e di vetture complete poi.

L'attività industriale è sostenuta dalle forniture governative di armi di ogni genere ma il destino dell'azienda è però condizionato dalla forzata emigrazione della famiglia Simson, di origini ebraiche, che determina una nuova situazione industriale. Il marchio Simson viene ripreso nel dopoguerra, quando le aziende della Germania dell'Est vengono statalizzate e riunite con quelle dell'Unione Sovietica, e utilizzato per la produzione di motociclette e di piccoli veicoli a tre ruote.

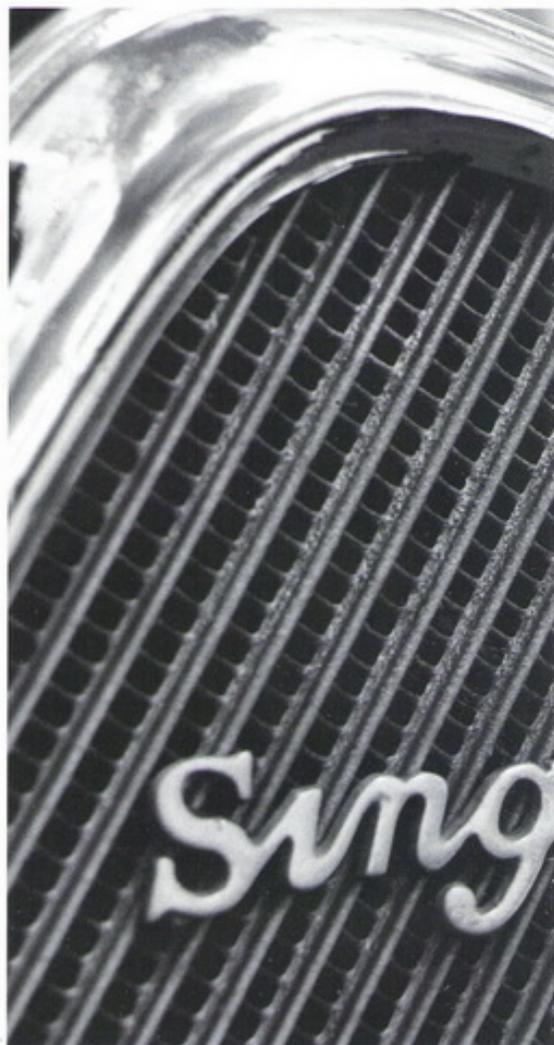
Singer

Coventry, Inghilterra 1905 - 1970



Con un passato di costruttore di biciclette e di motociclette dotate di un originale motore integrato nella ruota posteriore, nasce a Coventry, in Inghilterra, nel 1905, per mano di George Singer, l'omonimo marchio automobilistico. Il primo modello della Casa è dotato del motore sviluppato da Alex Craig e costruito su licenza Lea-Francis, disponibile in due versioni, il 12 HP da 2500 cc oppure il più piccolo 8 HP. Nel 1906 esce una vettura di tipo tradizionale, la 12/14 HP con propulsore White e Poppe a 4 cilindri di 1800 cc, cambio a tre rapporti e trasmissione cardanica, che, per la prima volta, porta sul radiatore il logo della Casa, mantenuto fino al 1910. L'anno successivo la gamma si amplia ed escono i modelli 7 HP con motore bicilindrico, 10 HP dal motore a tre cilindri e la 12/14 HP, tutti con propulsore White & Poppe, mentre la 16 e la 20/22 HP montano un motore 4 cilindri della Aster. Nel 1911 si aggiungono due nuovi propulsori White & Poppe di 2600 e 3300 cc, l'anno successivo arriva il primo modello di successo della Singer, la 10 HP, sviluppato da Anderson, con motore 4 cilindri di 1096 cc che sostituisce una precedente cyclecar. La Ten, nel 1913, è disponibile con l'optional dell'impianto di illuminazione elettrico, e grazie alla sua leggerezza riesce a raggiungere i

65 chilometri orari di velocità. Per le sue doti la vettura è scelta dall'esercito inglese, un fatto che consente alla Casa di Coventry di rimanere attiva anche nel corso della Prima guerra mondiale. Nel dopoguerra la produzione civile riprende a pieno ritmo e la Casa si espande con l'acquisto dello stabilimento della Premier sempre a Coventry, mentre le migliori sul popolare modello 10 HP si susseguono con buoni risultati anche nelle corse sportive. Contemporaneamente la gamma si amplia con modelli di piccole dimensioni dotati di motore 6 cilindri di 1991 cc. Gli aggiornamenti sulla Ten continuano e nel 1925 è il momento della versione 10/26 HP con propulsore di 1308 cc e l'anno dopo compaiono nuovi freni e il nuovo motore 14/34 HP a sei cilindri con valvole in testa, di 1800 cc. Nel 1927 la Singer lancia in grande stile (apre un nuovo impianto a Birmingham), la Junior, piccola e semplice vettura a quattro posti con motore di 848 cc. Grazie al successo di questo modello, in vetta alla classifica delle vendite, la Singer diviene la terza Casa automobilistica inglese. La produzione aumenta e la gamma si allarga, ma senza ottenere i successi della piccola Junior che resta in produzione, con varie modifiche, fino al 1932. Nel 1933 viene introdotta una serie di vetture sportive compatte basate sulla 9 HP che ottengono un discreto successo, mentre l'anno seguente la Casa sviluppa un nuovo motore di 1493 cc montato su carrozzeria a due o quattro posti. Nel 1936 la Singer cerca di bissare il successo della Junior e introduce la Bantam, berlina ispirata alla Morris 8, scelta che però si rivela poco indovinata. La solidità economica della Casa inizia a vacillare e la Seconda guerra mondiale aggrava la situazione.



Nel dopoguerra la Casa si limita a proporre i precedenti modelli con qualche piccolo aggiornamento e nel 1948 presenta la SM 1500 modificata poi nel 1955 nella serie Hunter. Nel 1956 il gruppo Rootes acquisisce il marchio e trasferisce la produzione a Ryton, cambio che decreta la fine della Casa, poiché successivamente, le varie Chamois, Vogue e Gazelle, altro non sono che delle Hillman con marchio Singer. Nel 1970, con l'acquisizione da parte di Chrysler, il marchio esce di scena.

Maurilio Rigo

1. Particolare della griglia anteriore di una Singer Bantam
2. Una 10 HP del 1913
3. Una Tricar, triciclo a motore Singer del 1905
4. La Singer Senior del 1928
5. Una SM roadster del 1951



La strategia *Due e tre ruote*

Nel 1901 la Singer inizia a produrre dei tricicli a motore e sviluppa un originale sistema che prevede l'integrazione di un piccolo motore, con tanto di serbatoio per la benzina, nella ruota, tanto da essere adattabile sia alle biciclette che ai tricicli. Il progetto di questo propulsore di 222 cc a quattro tempi, disegnato da Edwin Perks e Harold Birch, viene acquistato dalla Casa e messo a punto per essere poi utilizzato inserendolo nella ruota posteriore delle biciclette e in quella anteriore dei tricicli. Nel 1904 segue una completa gamma di motociclette con motori da 346 cc a due tempi, a cui successivamente si aggiungono le motorizzazioni da 299 e 535 cc a valvole laterali. Il marchio realizza anche un telaio aperto al centro per favorire l'utilizzo femminile della moto. Il successo nelle corse motociclistiche è notevole e la Casa partecipa con buoni risultati a gare leggendarie come quella dell'Isola di Man del Senior Tourist Trophy del 1914. Resta famoso il record stabilito dalla Singer 350 cc guidata da George E. Stanley che nel 1912, sul circuito di Brooklands, è il primo corridore a percorrere oltre 70 miglia all'ora. Con la Prima guerra mondiale la Singer chiude la produzione di moto.

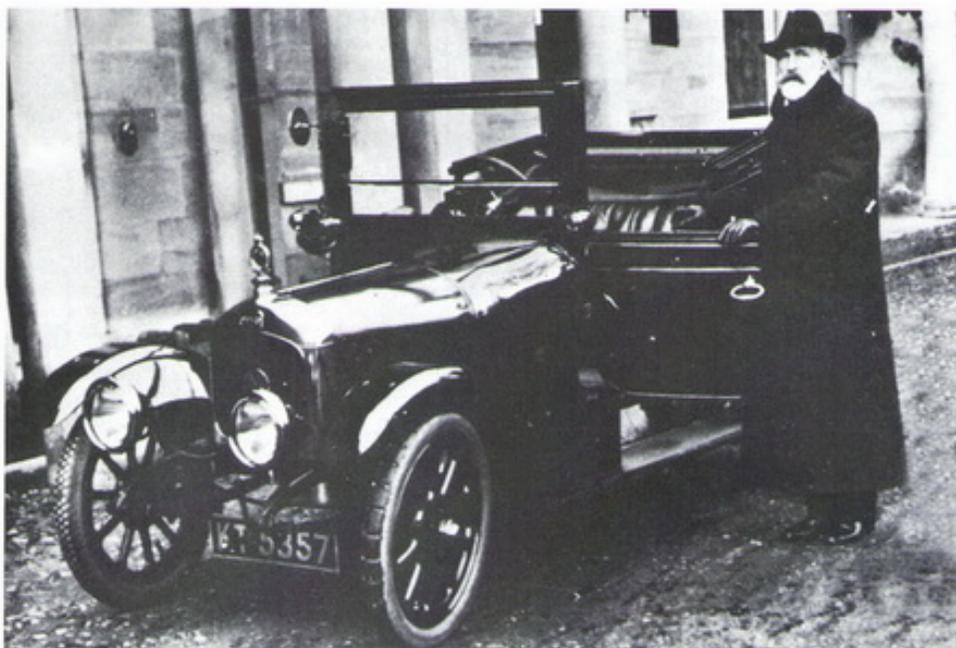


10 HP

Produzione 1912 - 1923

Carrozzeria Spider

La Singer 10 HP, nota anche come Ten, è la prima auto di successo realizzata da George Singer. È una scoperta a 2 posti, equipaggiata con un inedito 4 cilindri in linea raffreddato ad acqua, cambio a 3 marce montato posteriormente in blocco con il differenziale, sospensioni anteriori e posteriori a balestre semiellittiche. Nel corso degli anni la Ten è oggetto di continui aggiornamenti tecnici. Già dal 1913 viene offerta, a richiesta, con impianto elettrico. Ma è nel Dopoguerra che, grazie alla buona reputazione che si guadagna presso l'Esercito Britannico, riceve modifiche più sostanziali: serbatoio posteriore e pompa di alimentazione (1921), sospensioni a balestre ad un quarto di ellisse e cambio in blocco con il motore (1922), testata con valvole in testa e freni anche sulle ruote anteriori (1923). Ma la vera novità è quella iniziale, quella del raffreddamento ad acqua con circolazione a termosifone: questo è più semplice di quello a circolazione forzata, in quanto non necessita di una pompa.



1. La Singer 10 HP del 1916, equipaggiata con un motore di 1096 cc

2. La 10 HP, nota anche come Ten, è la prima vettura di successo realizzata da George Singer

FOCUS

Il raffreddamento

La circolazione del liquido di raffreddamento è determinata dalla differenza di densità e quindi di peso specifico fra l'acqua nel motore e quella nel radiatore. Nel motore l'acqua si riscalda e tende a salire, mentre nel radiatore si raffredda e tende a scendere. Questo sistema, detto "a termosifone" viene via via abbandonato dai progettisti perché meno efficiente di quello a circolazione forzata.



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza nd
Larghezza nd
Altezza nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO nd

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 1096 cc
Cilindri 4
Potenza 15 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore nd
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 65 km/h

PREZZO nd

Junior

Produzione 1927 - 1932

Carrozzeria Torpedo - Berlina - Coupé

Presentata nel 1926 al salone di Londra, la Singer Junior è una piccola auto a 4 posti di concezione molto semplice, che riscuote un buon successo presso il pubblico inglese cui è proposta inizialmente nella sola versione torpedo di colore blu con finiture di colore nero. Ad essa si affiancano poi le carrozzerie berlina e coupé, tra cui la sportiva Junior Eight a 2 posti. La meccanica è ovviamente molto tradizionale (lubrificazione a caduta con pompa di raccolta, impianto elettrico a 6 Volt, frizione a cono di cuoio, sospensioni a balestre ad un quarto di ellisse, freni solo posteriori), ma non mancano soluzioni tecniche innovative come l'asse a camme in testa adottato per la prima volta su una vettura della marca inglese. La buona accoglienza del modello incoraggia la Singer ad aggiornarlo progressivamente. Particolarmente significativi sono gli aggiornamenti di meccanica che la Junior riceve nel 1928 e nel 1930, nonché quelli meccanici e motoristici del 1931.

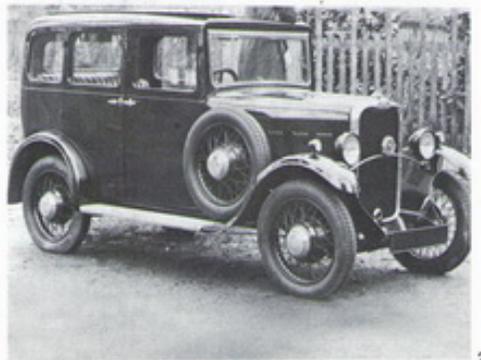


1. La Singer Junior con carrozzeria torpedo. La vettura, a quattro porte e quattro posti, monta un propulsore di 848 cc
2. La seconda serie della Singer Junior in versione berlina

FOCUS

La seconda serie

Nel 1928 la Junior viene dotata di freni sulle quattro ruote, frizione a disco e sospensioni anteriori a balestre semiellittiche (adottate nel 1930 anche per quelle posteriori). Nel 1931 viene presentata la seconda serie con un motore che ha una potenza di 9 Cv, l'adozione di un cambio a 4 marce e lo spostamento del serbatoio nella parte posteriore della vettura.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| I Serie | 1927 - 1930 |
| II Serie | 1931 - 1932 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|----|
| Lunghezza | nd |
| Larghezza | nd |
| Altezza | nd |

POSTI 4

PORTE 4

PESO 585 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 848 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 16,5 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | nd |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 72 km/h

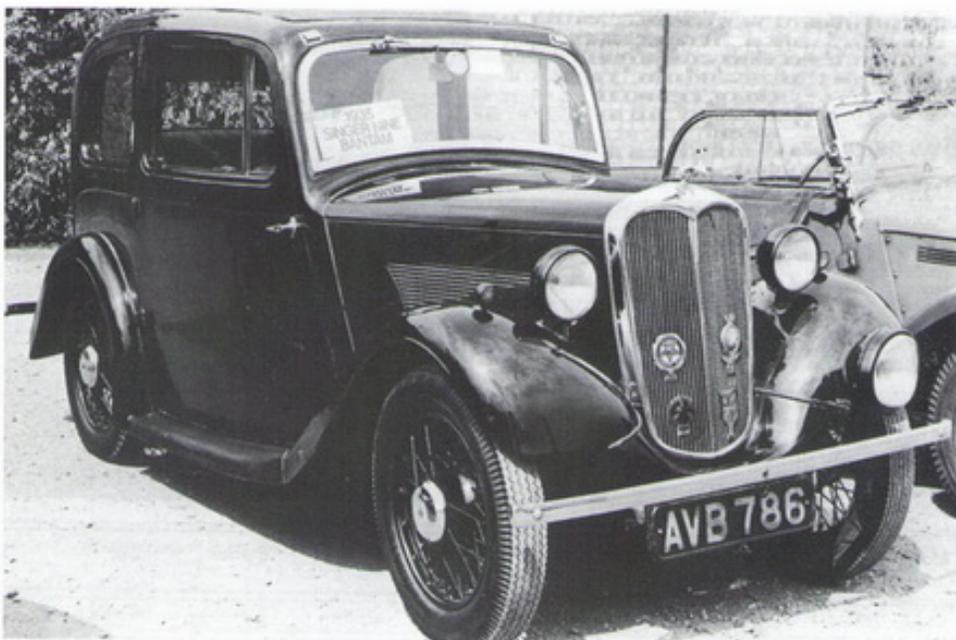
PREZZO Sterline 148

Bantam

Produzione 1936 - 1939

Carrozzeria Berlina - Torpedo

La Singer Bantam viene presentata al salone di Londra del 1935. Si tratta di una vettura economica per la quale la Casa inglese utilizza per la prima volta una carrozzeria integrale in acciaio. Per fare in modo di contenerne il prezzo al pubblico, vengono utilizzati componenti già esistenti e messi alla prova come il telaio del modello Le Mans, il motore 4 cilindri monoalbero di 972 cc ed il cambio a 3 rapporti con terza marcia sincronizzata. La Singer Bantam viene inizialmente proposta solo con carrozzeria berlina a due e quattro porte nei due allestimenti Popular e DeLuxe (quest'ultima con tetto apribile, sedili in pelle, paraurti cromati e porta-pacchi posteriore). Le versioni torpedo arrivano poco tempo dopo, nel 1937.



1



FOCUS Il rinnovamento tecnico

Nel 1938 la Bantam è oggetto di un profondo rinnovamento tecnico che, oltre all'impiego di telaio e sospensioni rinforzati, vede l'adozione di un motore maggiorato a 1074 cc che sviluppa una potenza di 30 Cv.

La carrozzeria resta tuttavia immutata, fatta eccezione per l'inserimento di alcune cromature aggiuntive lungo le porte e qualche modifica al cofano.

1. La Singer Bantam in allestimento berlina

2. Il frontale della Singer Bantam, con la calandra ad elementi verticali in primo piano



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| I Serie | 1936 - 1937 |
| II Serie | 1938 - 1939 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,667 |
| Larghezza | m 1,422 |
| Altezza | m 1,600 |

POSTI 4

PORTE 2

PESO nd

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 972 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 25 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO nd

Gazelle

Produzione 1956 - 1970

Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet

La Singer Gazelle è il primo modello presentato dalla marca inglese dopo il suo ingresso nel gruppo Rootes. Questa vettura di categoria medio-bassa viene prodotta per oltre un decennio in molte versioni che corrispondono a successive evoluzioni del prodotto. Già nell'autunno del 1957 con l'introduzione della seconda serie fanno la loro apparizione la versione station wagon, le sospensioni anteriori indipendenti a molle elicoidali, un serbatoio più grande e, a richiesta, l'overdrive e i sedili anteriori divisi anziché a divanetto. L'anno seguente con l'introduzione della Mk III è invece possibile ottenere una verniciatura bicolore, mentre, nel 1959, con la sola Mk IIIA, è disponibile un motore a due carburatori Zenith. Nel 1961, con la presentazione della Gazelle Mk IIIC, l'originale motore di 1498 cc ad aste e bilancieri da 50 Cv viene sostituito da un monoalbero di 1592 cc da 56 Cv. L'anno seguente cessa definitivamente la produzione delle versioni station wagon e cabriolet. Per motivi rimasti sconosciuti non esiste una Mk IV. Alla Mk IIIC segue pertanto la berlina Mk V che si presenta con una carrozzeria modificata nella parte posteriore (porte posteriori più lunghe e lunotto di forma diversa), e che, soprattutto, dal 1964, adotta i freni anteriori a disco. La sesta e ultima generazione della Gazelle, nota come New Gazelle, debutta un nuovo motore a cinque supporti di 1725 cc da 65 Cv.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------------|-------------|
| Mk I | 1956 - 1957 |
| Mk II, Mk IIA | 1957 - 1958 |
| Mk III, Mk IIIA | 1958 - 1963 |
| Mk IIIB, Mk IIIC | 1958 - 1963 |
| Mk V | 1963 - 1965 |
| Mk VI | 1965 - 1967 |
| New Gazelle | 1967 - 1970 |



1. Una Gazelle Mk V del 1964, con estetica e meccanica rinnovate rispetto alle serie precedenti
2. Un'illustrazione pubblicitaria della Singer Gazelle
3. Una Singer Gazelle del 1966



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,153 |
| Larghezza | m 1,543 |
| Altezza | m 1,524 |

POSTI 4

PORTE 4

PESO nd

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1498 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 50 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... nd

PREZZO..... nd

Siva

Lecce
Italia
1967 - 1969



Nel fervore degli anni Sessanta anche in Italia c'è spazio per un'iniziativa individuale, frutto più della passione che dell'interesse per il business. Il protagonista è Achille Candido, un giovane imprenditore e titolare di una concessionaria Ford a Lecce. L'idea di Candido è quella di progettare e costruire una vettura sportiva da contrapporre alle più celebri supercar dell'epoca. Lo spunto gli viene dall'osservazione di quanto stanno facendo all'epoca i grandi nomi del settore, a partire dalle Dino Ferrari e Fiat, oltre tutto confortato dalla notizia che anche la Ford accarezza l'idea di costruire una vera sportiva.

Nel 1966 l'aspirante costruttore si reca a Torino con alcuni schizzi tracciati di suo pugno che prefigurano una due posti compatta e leggera a motore posteriore-centrale. Riesce a coinvolgere i tecnici indispensabili allo sviluppo dell'iniziativa. Per il design si affida al neonato studio Stile Italia, da poco aperto da Domenico Inseglio, non a caso precedentemente impegnato con la Bizzarrini e la Bertone, mentre per la progettazione viene incaricato l'ingegner Giovanni Moretti. Il rapporto con Ford garantisce la disponibilità del motore che è il 6 cilindri a V di 2,3 litri prodotto in Germania e utilizzato per la Taunus e la Capri.

L'avvio dell'iniziativa coincide con la creazione della Siva (Società Italiana Vendita Automobili) che gestisce lo sviluppo e la costruzione dei primi tre prototipi di quella che è oramai diventata la Siva Sirio, presentata



1

ufficialmente al salone di Torino del 1967.

Si tratta di una coupé con tetto apribile e rollbar fisso alla cui definizione ha partecipato anche Giovanni Michelotti. Le prestazioni sono interessanti grazie al peso contenuto in 850 chilogrammi e al motore che viene opportunamente elaborato dallo specialista Conrero per ricavarne 145 Cv che consentono alla vettura di raggiungere la velocità massima di 220 chilometri orari. A questo punto la Siva deve compiere il passo decisivo, ossia il passaggio dallo sviluppo del progetto alla industrializzazione, con la relativa apertura di un impianto produttivo. L'orientamento generale è però che anche la costruzione in serie, prevista inizialmente in circa 300 esemplari l'anno per salire poi a 500, debba avvenire nella zona di Torino, mentre Candido vuole assolutamente che la vettura nasca a Lecce. La cosa fa nascere molti dubbi e soprattutto porta al dietrofront delle banche.

D. P. M. P.

1. La Siva Sirio, presentata al salone di Torino del 1967

2. Il modello monta un motore 6 cilindri di 2,3 litri



2

Sizaire-Berwick

Londra
Inghilterra
1913 - 1925



Nel 1913 Maurice Sizaire lascia la Sizaire-Naudin e si dedica alla produzione di vetture di lusso. Si associa con suo fratello George e comincia a lavorare alla realizzazione di un telaio per una vettura di fascia alta. I fratelli Sizaire stipulano un contratto con la carrozzeria Berwick di Londra, in base al quale gli autotelai prodotti in Francia devono essere carrozzati in Inghilterra. Al salone di Parigi del 1913 presentano la 20 HP, una vettura prestigiosa che però al suo esordio incontra un intoppo: il suo frontale è infatti troppo simile a quello delle contemporanee Rolls Royce. La Casa di Crewe intenta quindi una causa legale nei confronti della Sizaire-Berwick, ma senza successo. L'inizio del primo conflitto mondiale costringe l'azienda a interrompere la produzione di auto per dedicarsi a quella di veicoli bellici. L'attività automobilistica riprende alla fine della guerra, ma nel 1922 i fratelli Sizaire e la carrozzeria Berwick lasciano la conduzione dell'azienda alla Austin. In seguito nascono nuovi modelli con carrozzerie e motori inglesi, finché la Sizaire-Berwick cessa l'attività nel 1925.

Una Sizaire-Berwick con carrozzeria torpedo



Sizaire Frères

Courbevoie
Francia
1923 - 1929



Sizaire Frères è una piccola Casa automobilistica francese, che nasce a Courbevoie per iniziativa dei fratelli Maurice e George Sizaire, dopo la loro uscita dalla Sizaire-Berwick. La prima vettura che realizza l'azienda francese è un'auto sportiva con motore due litri, denominata 4 R 1, capace di viaggiare alla velocità di 120 orari. Si tratta di un'evoluzione di quelle già realizzate in precedenza, infatti la vettura presenta alcune soluzioni meccaniche già adottate, come le sospensioni a ruote indipendenti e gli ammortizzatori telescopici. Ma ciò che contraddistingue la 4 R 1 sono le ruote indipendenti anche al retrotreno, che ne fanno la prima automobile francese a quattro ruote indipendenti. Inoltre nel 1928 l'auto adotta anche i freni idraulici su tutte le ruote. Sempre nel 1928 i fratelli affiancano alla 4 R 1 una sei cilindri, la Six, con motore Willys-Knight avalve. La crisi del 1929 segna la fine della società. George Sizaire continua ancora per un paio d'anni a costruire la Six in Belgio, commercializzandola col marchio di Belga Rise.

La Sizaire Frères 4R1, con motore da 2000 cc, raggiunge i 120 chilometri orari



Sizaire-Naudin

Parigi
Francia
1905 - 1913



La Sizaire-Naudin è un'antica Casa automobilistica francese, che nasce nel 1905, per volontà dei fratelli Maurice e George Sizaire, in società con i due fratelli Naudin. Questa è la prima delle tre aziende sorte per opera dei geniali fratelli francesi. Infatti alla Sizaire-Naudin segue la Sizaire-Berwick nel 1913 e la Sizaire Frères nel 1923. Nel 1905 Maurice Sizaire fonda una società per la produzione di autovetture: a lui è affidata la parte progettuale, mentre la realizzazione vera e propria spetta a Louis Naudin. La prima vettura progettata è di fascia medio-bassa e di impostazione sportiva. Di fatto, la Sizaire-Naudin, può considerarsi come l'azienda che introduce il concetto di piccola vettura dal carattere sportivo. In seguito arrivano anche altri modelli, tra cui la Type F e la 12 Cv, con motore da 1,5 litri. Ma i fratelli Sizaire ambiscono a una produzione più esclusiva e all'inizio degli anni Dieci lasciano la società. La Sizaire-Naudin prosegue l'attività ancora per qualche anno, ma lo scoppio della Prima guerra mondiale la indebolisce economicamente, tanto da farla chiudere nel 1921.

Una sportiva Sizaire-Naudine del 1908 a due posti



Skoda

Mlada Boleslav, Repubblica Ceca 1925



Il colpo di grazia è un devastante incendio che, all'inizio degli anni Venti, mette definitivamente in ginocchio la gloriosa Laurin & Klement di Mlada Boleslav, orgoglio dell'industria automobilistica della Repubblica Cecoslovacca, nuova nazione appena nata dal dissolvimento del vecchio impero austro-ungarico dopo la Grande guerra. È così che la Skoda, forte gruppo di Pilsen fondato nel 1869 da Emil Skoda, con attività che spazia dalle armi all'ingegneria civile, acquista l'azienda in crisi per estendere il suo impegno al campo delle quattro ruote, fino ad allora limitato alla vendita di vetture Hispano Suiza.

I PRIMI MODELLI

In un primo tempo i modelli ricalcano fedelmente quelli, assai ben realizzati, della Laurin & Klement e ne conservano anche il marchio, ma a partire dal 1925 la progettazione diventa autonoma, mentre la fabbrica è oggetto di una profonda ristrutturazione per consentire un netto incremento dei volumi produttivi. Con le 4R e 6R del 1928, rispettivamente a 4 e 6 cilindri di 1900 e 2900 cc, oltre che con la mastodontica e lussuosa 860 8 cilindri 3.9, si cerca di dare un taglio al passato, non riuscendo comunque a raggiungere i risultati commerciali sperati. La vera svolta arriva però in due tappe successive, con la trasformazione funzionale dell'azienda nel 1930 (diventa, sempre nell'ambito del gruppo, ASAP-Azienda a capitale sociale per l'industria automobilistica) e con il lancio nel 1933 della 420, una utilitaria dai contenuti tecnologicamente d'avanguardia, dal telaio particolarmente robusto e leggero, equipaggiata con un 4 cilindri di 1000 cc da 20 Cv. Dopo le difficoltà iniziali, la Skoda comincia

dunque a conquistare posizioni sempre migliori sul mercato interno, fino a diventare leader del settore nel 1936 superando

le avversarie Tatra e Praga, grazie soprattutto alla 418 Popular del 1934, vettura di 900 cc da 18 Cv con caratteristiche simili a quelle della 420 ma venduta ad un prezzo base ancora più basso. Appena 17.800 corone è un listino alla portata di molti e la qualità del prodotto contribuisce a creare la fama di affidabilità e di alto controvalore rispetto al costo che accompagnerà d'ora in poi il marchio. Nel frattempo, assieme alla Rapid 1200 e alla Favorit 1800 che estendono il percorso alle categorie medie, la Casa cecoslovacca continua a proporre modelli di classe superiore, in continuità con il prestigio delle Laurin & Klement d'origine. La 6 cilindri 2.5 Superb sarà un punto di riferimento negli anni Trenta per qualità e prestazioni elevate (la velocità massima è intorno ai 120 chilometri orari), completando una gamma particolarmente vasta per l'epoca e capace di attrarre clientele fortemente differenziate per esigenze e potere d'acquisto. Tutto ciò proprio in una fase altamente critica per l'economia mondiale seguita al crollo di Wall Street del 1929 e che ha ripercussioni pesanti sull'industria dell'auto.

Per la Skoda un andamento che appare dunque in controtendenza, con una sostanziosa crescita che porta sui mercati esteri ben il 50 per cento della produzione (attestata sulle circa 7mila unità all'anno) e con il consolidamento di una positiva immagine a livello internazionale.

La seconda serie, in commercio dal 2008, della Skoda Superb: l'ammiraglia della Casa ceca



LA GUERRA E IL SOCIALISMO REALE

La stagione favorevole si interrompe drammaticamente nel 1939, a causa dell'invasione nazista della Cecoslovacchia, l'occupazione e lo scoppio della Seconda guerra mondiale. Le fabbriche del gruppo, già in parte destinate agli armamenti, avranno così un ruolo importante nelle forniture belliche alle forze tedesche. Sarà lo stesso Ferdinand Porsche, in quel periodo, a progettare il trattore militare RSO, adatto all'impiego sui terreni più difficili, costruito dalla Skoda. Cessate le ostilità, nonostante siano usciti malconci dalla guerra, gli impianti riusciranno a ri-



prendere l'attività già nel 1945, con il lancio della Tudor, auto derivata dalla Popular ed equipaggiata con il valido 4 cilindri di 1100 cc destinato a diventare un caposaldo tecnico della Casa e che passerà ai successivi modelli realizzati negli anni Cinquanta.

Intanto, con l'avvento del socialismo a partire dal 1948 e dell'economia pianificata, l'intera industria automobilistica cecoslovacca viene trasformata e nazionalizzata, con l'eliminazione della concorrenza fra le diverse imprese e la rigida suddivisione dei ruoli. Così, la Skoda sarà impegnata sul fronte delle vetture di massa, mentre la Tatra costruirà esclusivamente un

numero limitato di unità di classe superiore per l'uso di rappresentanza della nomenklatura. La qualità dei prodotti, tecnologicamente al livello della concorrenza occidentale, convince d'altra parte a non trascurare i mercati di esportazione, portatori di valuta pregiata. Quindi, pur comprimendo la domanda interna, la Skoda ottiene buoni consensi all'estero, prima con la 440 Spartak e poi con la 450 Octavia del 1959, praticamente l'ultima evoluzione della Popular proposta anche nelle varianti più sportive coupé e cabriolet Felicia oltre che nella versione wagon. Degna rivale di modelli come la Fiat 1100 e decisamente più

spaziosa e brillante (c'è una TS Super 1.200 da 53 Cv) delle Volkswagen dell'epoca, la vettura uscirà definitivamente di scena soltanto all'inizio degli anni Settanta.

L'AUTO PER IL POPOLO

Nel frattempo, però, a livello governativo si fa strada la necessità di offrire un'auto più economica, capace di contribuire alla crescita della motorizzazione di massa del Paese, da diffondere su tutti i mercati dell'Est e, al tempo stesso, comunque adatta a competere nel settore delle utilitarie anche oltrecortina. Lo studio del nuovo modello è accurato e ven-

Skoda

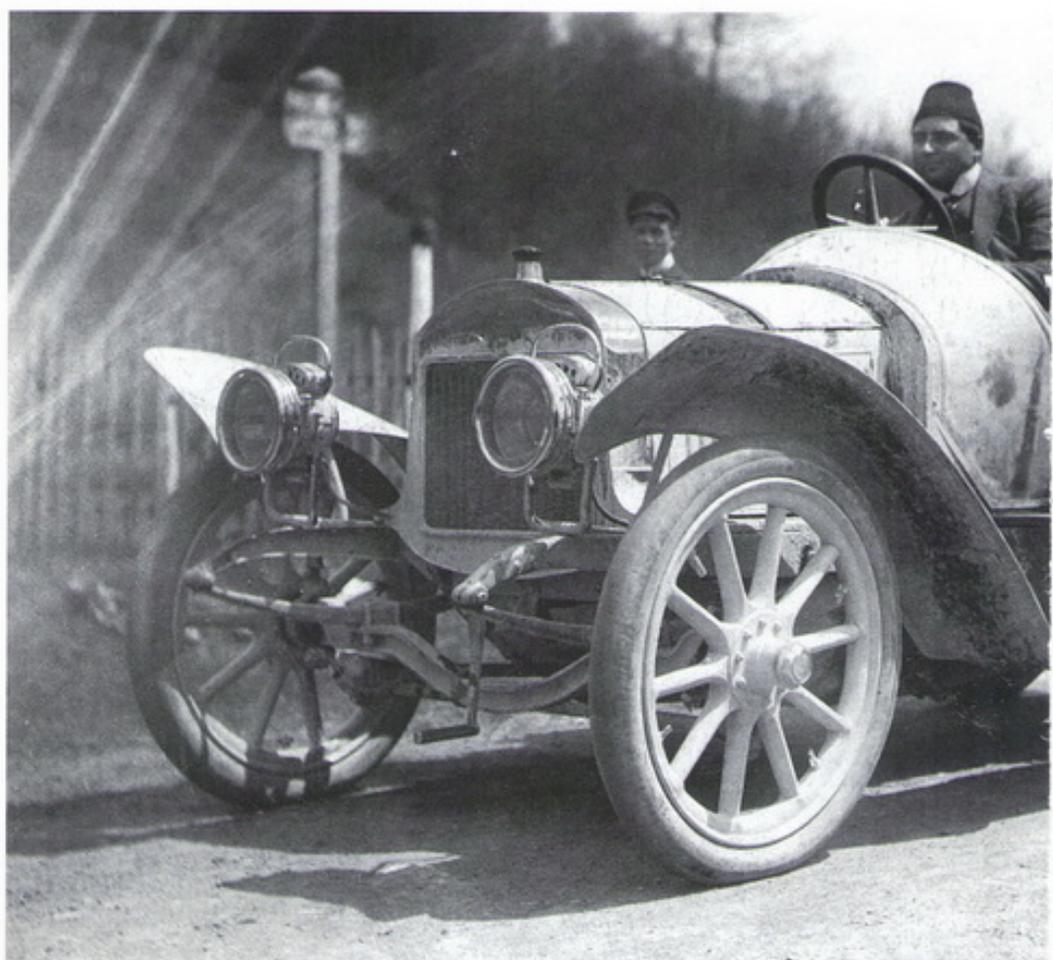
gono prese in esame le soluzioni più varie, compresa la trazione anteriore o il richiamo ad un prototipo allestito nel 1935, a trazione posteriore e con raffreddamento ad aria, che ricorda molto da vicino il Maggiolino.

La scelta definitiva porta ad una berlina compatta, a quattro porte e dalla linea tondeggiante che segue lo schema "tutto dietro" comune alla maggior parte delle utilitarie europee con le quali è destinata a confrontarsi. Le caratteristiche sono di prim'ordine, con il motore 4 cilindri di 1000 cc raffreddato a liquido da 42 Cv, la scocca portante e le sospensioni a ruote indipendenti, mentre lo spazio a bordo non difetta e il vano bagagli anteriore è capiente.

Battezzata 1000 MB (da Mlada Boleslav, storica sede della Skoda), la neonata vettura cecoslovacca debutta nel 1964 e viene prodotta in un complesso, allora fra i più avanzati, appositamente realizzato e allestito utilizzando i migliori macchinari disponibili sul piano internazionale. Il salto in avanti nei volumi costruttivi è notevole, con ritmi che raggiungono le 600 unità al giorno.

Inizia per il marchio una fase di espansione, che ne fa il punto di riferimento, per quanto riguarda l'industria automobilistica, dell'intero blocco orientale e, in occidente, le Skoda conquistano il pubblico più attento al risparmio nei costi di acquisto e di gestione.

Lo sviluppo del modello prosegue nel corso degli anni Sessanta, con progressivi interventi di aggiornamento e con l'arrivo di motori dalla cilindrata più elevata, ma cominciano a farsi sentire i limiti dell'impostazione tecnica ormai non più al passo con i tempi e della scarsa flessibilità del telaio per una adeguata estensione della gamma. Si pensa così ad una nuova vettura di classe media con disposizione più moderna della meccanica (motore anteriore, trazione posteriore) ma, nonostante il buon lavoro svolto e l'allestimento di un prototipo carrozzato da Giugiaro, la "primavera di Praga" del 1969 e l'intervento sovietico impediscono qualsiasi concreto passo avanti. E viene abbandonato anche un successivo progetto, elaborato per lungo tempo, che vede la collaborazione tra Cecoslovacchia e Repub-



blica Democratica Tedesca.

Si continua dunque a far perno sul vecchio modello, presentando un derivato polivalente siglato 1203, che ricalca la formula del Transporter Volkswagen, e la versione coupé 110 R che, d'altra parte, non sfigurerà neppure nelle competizioni. Nel 1976 il cambiamento più radicale, con inedita carrozzeria, più spaziosa e curata, ma nessuna modifica sostanziale sul piano tecnico, che continua a proporre l'obsoleto schema a trazione e motore posteriori. Le cilindrata crescono fino a 1300 cc per prestazioni sufficienti, ma l'immagine non ne trae grande vantaggio e soltanto i bassi prezzi e la buona affidabilità consentiranno comunque alle Skoda di mantenere una discreta presenza sui mercati europei, in particolare in Gran Bretagna e nei Paesi scandinavi.

All'inizio degli anni Ottanta, però, anche quest'ultima evoluzione della MB comincia a mostrare la corda e il calo nelle vendite, soprattutto all'estero, convince il governo cecoslovacco a dare mano più libera ai progettisti di

Mlada Boleslav per mettere in cantiere un modello completamente nuovo e, anzi, vengono imposti rapidi tempi di realizzazione. Con il sostanziale contributo della carrozzeria Bertone, che definisce i tratti di una moderna berlina 5 porte intorno ai 4 metri di lunghezza, e il coinvolgimento perfino della Porsche, vede dunque la luce, nel 1987, la Favorit a motore e trazione anteriori, auto decisamente e finalmente rivoluzionaria per la Skoda.

Pur non essendo all'altezza delle migliori concorrenti occidentali, la neonata medio-utilitaria, affiancata dalla versione wagon Forman, è equipaggiata con un 4 cilindri 1.300 in alluminio da 68 Cv e raggiunge soddisfacenti livelli produttivi (circa 80mila all'anno), rappresentando comunque un valido segnale di vitalità per la Casa.

Tanto che, dopo le tumultuose vicende politiche succedute alla caduta del muro di Berlino del 1989, la Skoda attirerà l'interesse di vari importanti gruppi occidentali, dalla Renault alla Bmw, dalla General Motors alla Volkswagen.



1. Il conte Alexander Kolowrat conquista il titolo iridato della classe 1,5 litri nel 1908 a Ries, al volante di una vettura sportiva Skoda
2. Una pubblicità del 1959, che ritrae la Skoda Octavia sul mercato inglese

La corsa per conquistare un complesso industriale di notevole entità e fra i più avanzati dell'Est post-comunista sarà così vinta nel 1990 dal colosso tedesco, che assorbirà la marca programmandone il progressivo rilancio.

L'ERA VOLKSWAGEN

Prima tappa, una profonda rielaborazione, estetica e tecnica, della Favorit, con l'apparizione nel 1994 della Felicia, che utilizza anche componenti di provenienza Volkswagen, come i collaudati motori benzina 1.6 e diesel 1.9, accompagnati da un netto progresso in materia di finiture ed accessori.

La svolta vera e propria è invece datata 1996, dopo la presentazione di un modello completamente inedito, che riprende gli elementi fondamentali della best seller europea Golf

LA CURIOSITÀ Quelle imprese così Popular

Robuste e con fama di grande affidabilità, le Skoda conquistano fama anche sportiva, ai tempi delle Popular, con imprese avventurose come il viaggio di alcuni studenti da Praga a Calcutta nel 1934: oltre 15mila chilometri percorsi in quattro mesi da quattro vetture, senza particolari problemi. Ma la marca non disdegna neppure le piste o le gare su strada e i rally. Negli anni Cinquanta e Sessanta è la Octavia a partecipare a numerose competizioni e a fornire la meccanica di base anche ad alcune veloci granturismo. Sarà poi la nuova MB, con motore posteriore a sbalzo e trazione posteriore, a comportarsi piuttosto bene nei rally e a donare organi perfino ad una monoposto di Formula 3, con motore di 1000 cc da 90 Cv e 200 chilometri orari di velocità massima. Con l'evoluzione del modello, e l'arrivo della coupé 130 RS, la Skoda riesce a vincere la sua classe al Montecarlo del 1977 e ad ottenere buoni piazzamenti in gare massacranti come l'Acropoli. Dopo l'ingresso nel gruppo Volkswagen, è soprattutto la nuova Octavia a riproporre il marchio nelle competizioni, mentre viene inserito in listino il modello sportivo RS da 200 Cv e 240 chilometri orari, con meccanica derivata dalla Golf GTI. (Nella foto una MB del 1968)



THE OCTAVIA WILL AFFORD THEM A MILLION'S WORTH OF PLEASURE

reinterpretandoli secondo i canoni del nuovo corso Skoda, votato al migliore rapporto qualità-prezzi ma ormai affrancato dalla pesante immagine pauperistica del passato. Battezzata Octavia, in continuità con una tradizione che non si vuole negare, la debuttante media 5 porte segna uno spartiacque importante e saprà dunque imporre una rilettura del marchio sui mercati internazionali non più legata soltanto a valori puramente di convenienza economica. Non mancano, tra l'altro, nello sviluppo della gamma varianti wagon, alternative sportive con motori da 200 Cv, la trazione integrale e al-

lestimenti lussuosi che, non a caso, riprendono l'antico nome di prestigio Laurin & Klement. Nel 2000 è la volta della compatta di segmento B Fabia, imparentata con la tedesca Polo, dalla quale nasce poi anche la più originale multispazio Roomster, mentre nel 2002 ritorna la Superb, una ammiraglia a 4 porte dalle ampie dimensioni e dai tratti sobri, senza rinunce sul piano di dotazioni e comfort ma dai listini paragonabili a quelli di una media. Le seconde generazioni di questi modelli affermano poi con evidenza la maturazione di un marchio che svolge ormai un ruolo ben defini-

Skoda

to nel gruppo Volkswagen, rendendo accessibili ad una clientela ampia contenuti tecnico-qualitativi di livello superiore. Con la Yeti del 2009, inoltre, la Skoda non trascura neppure l'emergente settore delle sport-utility e crossover, proponendo versioni sia a trazione anteriore che 4x4 e completando una offerta di prodotti destinata ad oltre 100 diversi mercati sparsi per il mondo.

Massimo Tiberi

www.skoda-auto.com

Tr. Vaclava Klementa 869,
Mlada Boleslav, Repubblica Ceca

Il design L'aiuto degli stilisti italiani

Nella lunga fase della sua vita produttiva, legata all'economia pianificata della Cecoslovacchia del "socialismo reale", la Skoda è assai limitata nelle potenzialità creative e nel rinnovamento dei modelli proposti, tutti estremamente longevi e caratterizzati da carrozzerie e tecnologie che non tardano a mostrare i sintomi dell'invecchiamento. In almeno due momenti, però, l'azienda di Mlada Boleslav cerca di dare una svolta concreta agli indirizzi strategici e, in entrambi i casi, trova la collaborazione di grandi stilisti italiani. Il primo appuntamento è per la metà degli anni Sessanta con Giorgetto Giugiaro, che realizza il prototipo di un nuovo modello, siglato 720, destinato ad affiancare l'utilitaria MB. Si tratta di una berlina a quattro porte, dalle forme classiche con motore anteriore di 1500 cc e trazione posteriore, che comunque non entra mai in produzione. Migliore fortuna ha invece l'incontro con Nuccio Bertone, protagonista, assieme ai progettisti Skoda, di una vera e propria rivoluzione per la marca. Con la Favorit lanciata nel 1987, infatti, viene proposta una berlina a trazione anteriore che segue l'impostazione dei modelli concorrenti occidentali. Il carrozziere di Grugliasco interpreta con tratti semplici e squadriati il tema della compatta a cinque porte e disegna anche la versione station wagon battezzata **Forman** (nella foto). Da queste vetture discendono poi direttamente le nuove generazioni della Felicia, dopo l'ingresso della Skoda nel gruppo Volkswagen.

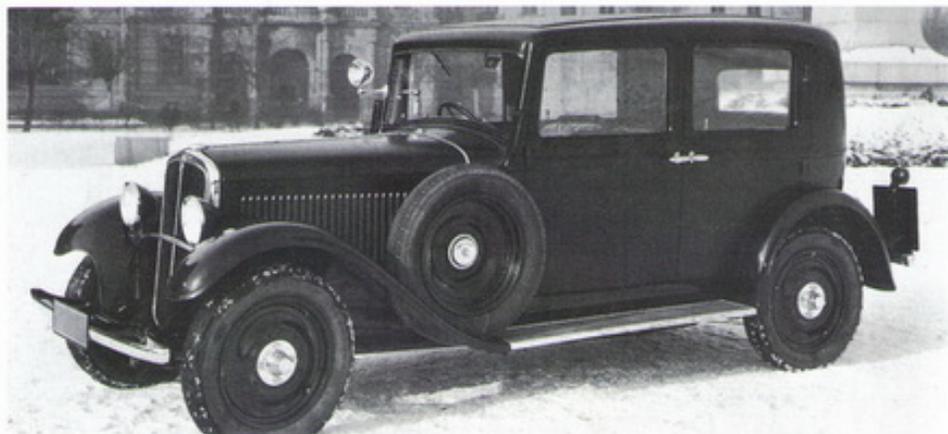
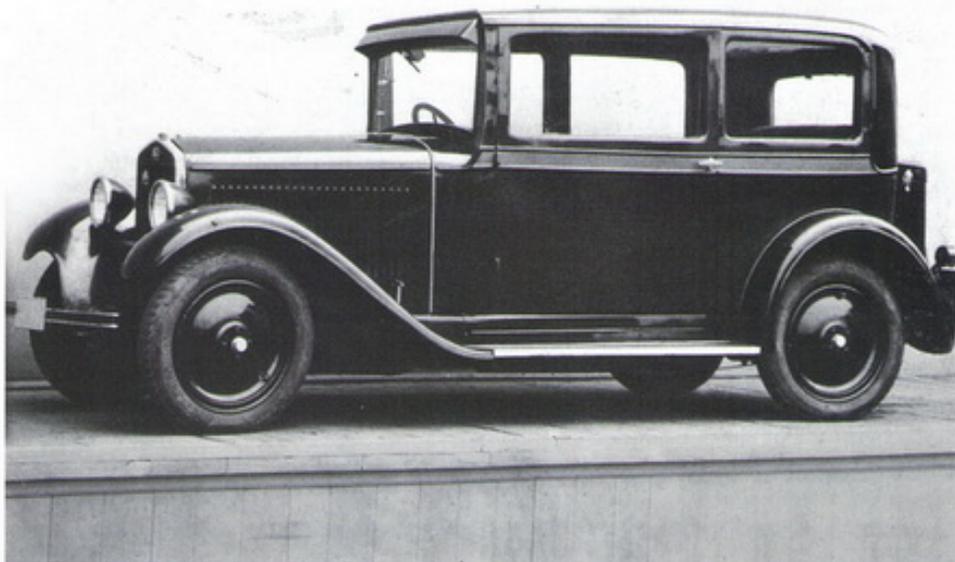


422 - 633

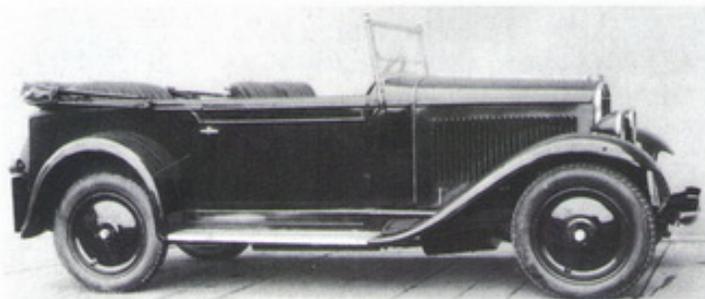
Produzione 1930 - 1933

Carrozzeria Berlina - Torpedo

Nel 1930 la Skoda cambia assetto aziendale, trasformandosi in Azienda a Capitale Sociale per l'Industria Automobilistica - ASAP. Il primo modello nato nel nuovo contesto è la 422 (4R), che infatti porta sul cofano il marchio della Casa non più in abbinamento con quello della vecchia Laurin & Klement. La vettura è una 1.200 con potenza di 22 Cv, con cambio a 3 rapporti, costruita con cura ma tecnicamente ancora imparentata con quelle della generazione precedente. Come del resto la sorella maggiore 633 (6R), lanciata nel 1931, stilisticamente simile ed equipaggiata con un 6 cilindri 1.8 da 33 Cv, sempre con cambio a sole 3 marce. Nonostante quest'ultima abbia un buon successo commerciale (è la 6 cilindri più venduta all'epoca), la Skoda non riesce ancora a compiere un vero e proprio balzo in avanti nei valori produttivi.



1. Una Skoda 422, berlina equipaggiata con un propulsore da 1200 cc
2. Una Skoda 633, berlina a quattro porte mossa da un propulsore 1.8 da 33 Cv
3. Una Skoda 422 con carrozzeria torpedo



SCHEDA TECNICA - 633

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|----|
| Lunghezza | nd |
| Larghezza | nd |
| Altezza | nd |

POSTI 4

PORTE 4

PESO nd

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1792 cc |
| Cilindri | 6 |
| Potenza | 33 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 100 km/h

PREZZO nd

420 - 418 Popular

Produzione 1933 - 1941

Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Coupé

Fatti i conti con la crisi internazionale degli anni Venti, che colpisce la Skoda pesantemente con tagli alla produzione (nell'ordine del 50 per cento) e all'occupazione (falcidiata per quasi due terzi), nel 1933 inizia la fase di rilancio per la Casa cecoslovacca. Protagonista la nuova 420, che poi prenderà il nome Popular, una utilitaria dalle caratteristiche estremamente avanzate per l'epoca e il cui schema tecnico-costruttivo di base resterà punto di riferimento per il marchio fino agli anni Sessanta. Caratteristiche non convenzionali e piuttosto raffinate del modello sono il robusto telaio in acciaio a trave centrale e la disposizione dei principali organi meccanici, con motore anteriore e cambio montato posteriormente in blocco con il differenziale. Sotto il cofano, un affidabile 4 cilindri a valvole laterali di 1000 cc da 20 Cv, che offre buone prestazioni e consumi contenuti anche grazie al peso di 750 chilogrammi della vettura, che utilizza una struttura in legno e pannelli in lamiera per la carrozzeria. Successivamente, il motore è potenziato, con l'impiego delle valvole in testa fino a 28 Cv capaci di spingere la Popular a velocità superiori ai 100 chilometri orari. Nel 1934, alla 420 si unisce la 418, auto dai contenuti analoghi ma ancora più economica, proposta di base a sole 17.800 corone, prezzo che consente di estendere la clientela alle fasce a basso reddito e ai giovani. Semplici da gestire, facili da riparare, le Popular saranno protagoniste di tante avventure, sia agonistiche (nel 1936 c'è una prestigiosa affermazione con il secondo posto assoluto e la vittoria di classe al Rally di Montecarlo) sia sulle strade in capo al mondo. Con la 418 il peso della vettura scende ad appena 650 chilogrammi e il motore di cilindrata ridotta a 900 cc mette a disposizione 18 Cv. Anche esteticamente le vetture sono

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,770

Larghezza m 1,360

Altezza m 1,500

POSTI 4

PORTE 2

PESO 750 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 995 cc

Cilindri 4

Potenza 20 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 85 km/h

PREZZO Corone 18.500

innovative, prevalgono moderne linee tondeggianti, e non mancano le versioni scoperte, più rifinite e meglio equipaggiate, mentre l'abitacolo delle berline ospita discretamente quattro persone e un po' di bagagli. La produzione prosegue fino all'inevitabile interruzione nella fase iniziale della Seconda guerra mondiale e, nel frattempo, la cilindrata sale a 1100 cc, cubatura che verrà riproposta nelle Skoda successive al conflitto e che ritroveremo ancora sulla stessa Octavia nata nel 1959, ultima ed estrema derivazione delle Popular.

1. La Skoda Popular, inizialmente conosciuta come 420, arriva nel 1933
2. Una Popular, in produzione fino al 1941
3. Un esemplare di Skoda Popular con la classica capote in tela





LA TECNICA

Le Popular (nella foto la versione Sport) si distinguono nettamente, dal punto di vista tecnico, nel panorama delle utilitarie a loro contemporanee, proponendo un schema "transaxle", con motore in posizione anteriore e cambio al retrotreno assieme al differenziale. Una soluzione che consente un eccellente equilibrio dei pesi favorendo la tenuta di strada.



FOCUS 418 Cabriolet

Radiatore molto inclinato, porte incernierate anteriormente e "scavate" per consentire l'appoggio dei gomiti, larghi parafranghi e posteriore bombato, capote in tessuto: anche la 418 viene proposta in elegante versione cabriolet, equipaggiata con una meccanica simile alla berlina.

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,630

Larghezza m 1,340

Altezza m 1,520

POSTI 2

PORTE 2

PESO 650 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 903 cc

Cilindri 4

Potenza 18 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 80 km/h

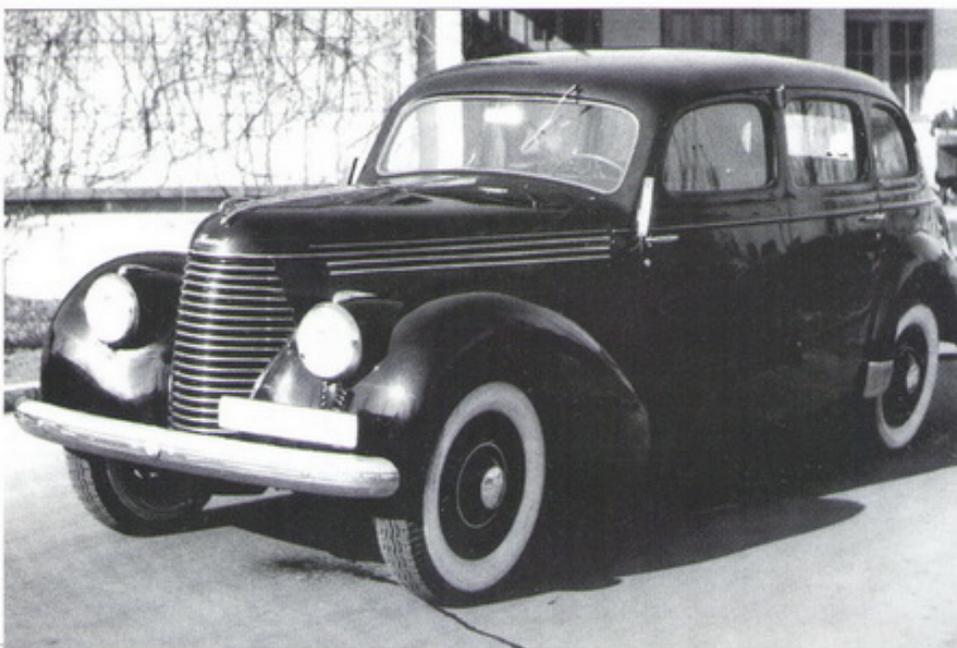
PREZZO nd

Favorit

Produzione 1936 - 1941

Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Limousine

Il successo delle Popular non mette in secondo piano l'impegno della Skoda anche nelle categorie superiori. Risalita la china della crisi economica internazionale, pesante a partire dalla fine degli anni Venti, la Casa cecoslovacca punta a distinguersi sul piano delle scelte tecniche e dell'offerta di modelli che uniscono alla sobrietà e all'eleganza la qualità negli allestimenti e raffinatezza nelle dotazioni. Un esempio è la Favorit, un'auto di classe media ma dai contenuti che guardano all'alto di gamma. Equipaggiata con un motore quattro cilindri di 1800 cc da 38 Cv, questa vettura offre prestazioni di prim'ordine per l'epoca, con una velocità massima di 95 chilometri orari, e successivamente la cilindrata viene portata a due litri, per 55 Cv di potenza ed un temperamento che identifica la Favorit come uno dei modelli più brillanti nell'ambito della concorrenza.



1



FOCUS

Successo commerciale

La Favorit contribuisce a portare la Skoda al vertice fra le imprese automobilistiche cecoslovacche, superando le rivali Tatra e Praga. Ha successo sui mercati esteri, che ne apprezzano le doti di originalità più ancora degli stessi clienti in patria ed è la punta di diamante di una esportazione che, alle soglie della Seconda guerra mondiale, coinvolge circa la metà della produzione Skoda.

1. Una Skoda Favorit limousine del 1940
2. Un esemplare di Favorit a quattro porte del 1937
3. Un disegno dove è rappresentata la Skoda Favorit, nella versione a due porte



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,800

Larghezza m 1,620

Altezza m 1,650

POSTI 4

PORTE 4

PESO 1.410 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1802 cc

Cilindri 4

Potenza 38 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 95 km/h

PREZZO nd

1101 Tudor

Produzione 1945 - 1952

Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Alla fine del secondo conflitto mondiale, il rilancio della Skoda ha per protagonista principale la 1101 Tudor. Offerta con vari tipi di carrozzeria, fra le quali le più diffuse berline a due e quattro porte, la vettura riprende lo schema costruttivo delle Popular anteguerra. Il telaio è dunque a trave centrale, mentre il motore è il collaudato 4 cilindri in linea di 1100 cc montato anteriormente. La potenza non eccezionale (32 Cv) consente prestazioni discrete rispetto alla migliore concorrenza occidentale ma la 1101 conferma la buona fama di robustezza della tradizione Skoda. Nata in una fase politicamente complessa per la Cecoslovacchia, la Tudor rappresenta comunque la continuità per un complesso industriale fortemente provato dalla guerra. In produzione fino al 1952, la 1101 sarà realizzata in oltre 80mila unità.



1



FOCUS

La versione cabriolet

Come già le Popular, anche la 1101 è offerta con varianti di carrozzeria sportive. La cabriolet riprende i tratti del modello precedente, con frontale modificato e migliorie nell'abitacolo. Le due porte sono con apertura fronte marcia e la capote è in tessuto. Nessuna variazione di sostanza nella meccanica rispetto alla berlina, in conseguenza, il tono sportivo si limita all'estetica e non alle prestazioni.

1. La Skoda Tudor, arrivata subito dopo la Seconda guerra mondiale
2. Le 1101 in gara a Montevideo nel 1948
3. Arturo Porro si aggiudica la 1000 chilometri Montevideo-Melo-Montevideo del 1948 al volante di una 1101 Sport



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,050 |
| Larghezza | m 1,500 |
| Altezza | m 1,500 |

POSTI

4

PORTE

2

PESO

930 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1089 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 32 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

4 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | tamburo |
| Posteriore | tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

100 km/h

PREZZO

nd

Octavia

Produzione 1959 - 1971

Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Station wagon

Erede della 440 presentata nel 1954 e ottava estrema evoluzione delle Popular degli anni Trenta, la Octavia è, a partire dal 1959, il modello di punta della Skoda. Vettura a motore anteriore e trazione posteriore che riesce ad inserirsi piuttosto bene sugli stessi mercati europei occidentali, oltre che in America Latina (una linea di assemblaggio viene realizzata in Cile), è proposta anche nelle varianti sportive, denominate Felicia, e con carrozzeria station wagon Combi. Nell'impostazione stilistica segue quella di molte rivali europee, con linea a tre volumi, ma soltanto a due porte, mentre si differenzia per il telaio a trave centrale, derivato da quello della vecchia Popular. Nella tecnica, è non convenzionale il sistema di sospensioni posteriori a semiassi oscillanti con balestra trasversale superiore, in alternativa all'allora diffusissimo nella categoria ponte rigido con balestre longitudinali. L'abitacolo è in grado di ospitare quattro persone, semplici le finiture ma gli allestimenti non sono poi qualitativamente troppo distanti dalla concorrenza. Robustezza ed affidabilità, inoltre, restano prerogative del marchio secondo la tradizione. La versione cabriolet Felicia a quattro posti, con capote in tessuto, può montare anche un hard top e la wagon ha un ampio portellone con ribaltina che facilita il carico. Il motore è inizialmente un quattro cilindri 1100 da 40 Cv, ma successivamente la Octavia monta in aggiunta un 1200 cc, anche a doppio carburatore, in grado di superare i 50 Cv. Il cambio è a 4 marce (la prima non è sincronizzata) con leva al volante e i freni sono a tamburo. Il robusto telaio e la discreta disponibilità del motore alle elaborazioni sportive, consentono alla vettura un impiego agonistico, in particolare nei rally, mentre, a partire dal 1966, in Nuova Zelanda viene costruito

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,060

Larghezza m 1,600

Altezza m 1,430

POSTI 4

PORTE 2

PESO 880 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 115 km/h

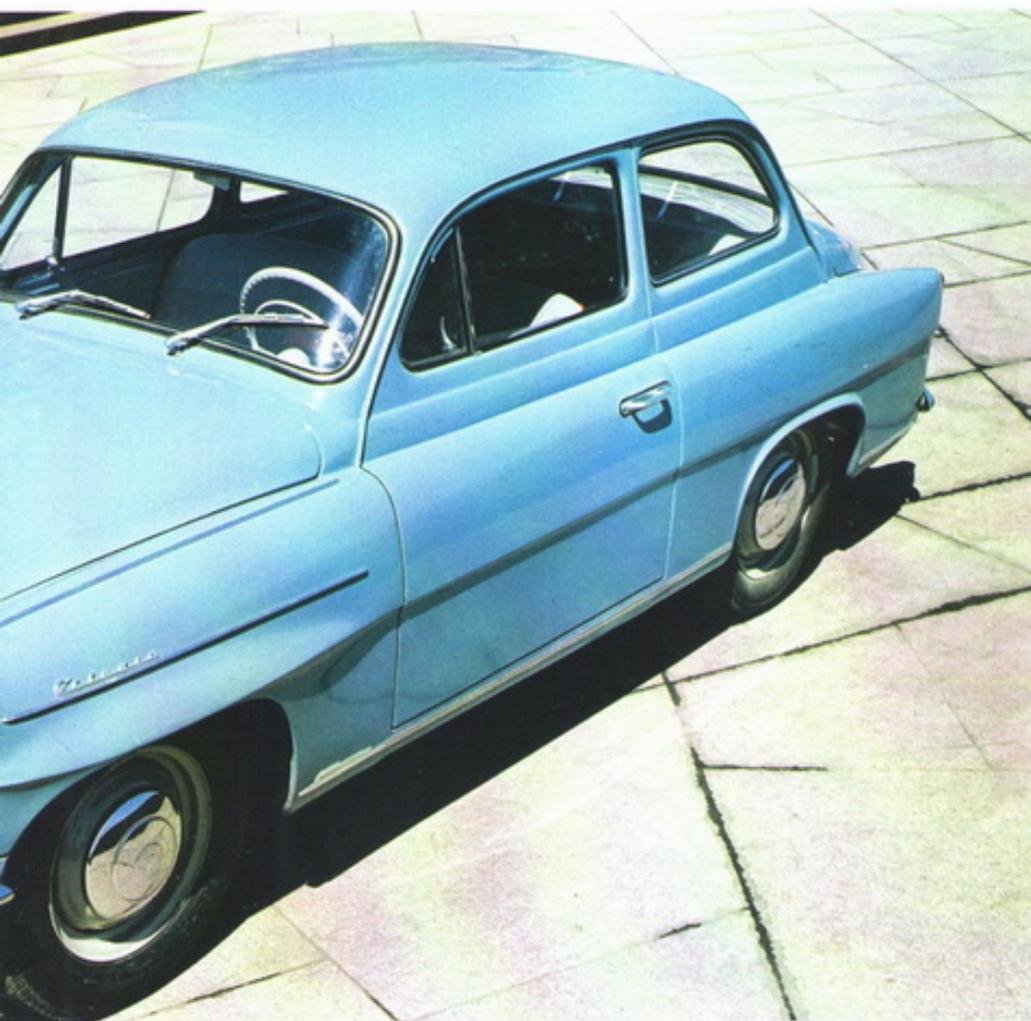
PREZZO Lire 895.000

un veicolo multifunzionale, denominato Trekkia, che ne adotta le componenti tecniche di base e, nel 1968, appare il furgone per trasporto leggero 1203. La Octavia è prodotta per oltre un decennio e sono quasi 300mila le unità uscite dalla fabbrica. La versione station wagon sarà l'ultima ad uscire di scena nel 1971, affiancando per lungo tempo la nuova berlina MB a motore posteriore che non offre nella gamma una alternativa di carrozzeria del tipo giardinetta.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------------|-------------|
| Berlina | 1959 - 1969 |
| Felicia cabriolet | 1959 - 1969 |
| Combi | 1961 - 1971 |





LA TECNICA

La Octavia adotta l'ultima evoluzione dello schema di sospensioni indipendenti della Popular: avantreno a trapezi oscillanti, molle elicoidali e barra stabilizzatrice; retrotreno con semiassi oscillanti e balestra trasversale superiore; ammortizzatori idraulici telescopici sia anteriormente sia posteriormente.

1. Un esemplare di Skoda Octavia del 1959
2. La Octavia offre un abitacolo in grado di ospitare fino a quattro persone



FOCUS TS Super

La gamma della Octavia è ampia e al vertice si pone il modello sportivo TS (Touring Sport) Super, equipaggiato con una variante potenziata del motore, con alimentazione a doppio carburatore. Le prestazioni sono brillanti e la TS fa da base alle Skoda impegnate nelle competizioni.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,060

Larghezza m 1,600

Altezza m 1,430

POSTI..... 4

PORTE..... 2

PESO 900 kg

MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata 1221 cc

Cilindri..... 4

Potenza..... 53 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 140 km/h

PREZZO nd

1000 MB

Produzione 1964 - 1969

Carrozzeria Berlina - Coupé

Modello di svolta per la Skoda, la 1000 MB corrisponde ad una scelta dei vertici statali cecoslovacchi che, all'inizio degli anni Sessanta, decidono di dare corso ad una vettura utilitaria destinata alla produzione di massa. Così, l'industria automobilistica diventata pubblica mette in cantiere un progetto capace di misurarsi con la concorrenza occidentale contemporanea, sperimentando soluzioni tecniche lontane da quelle tradizionali, seguite fino ad allora dalla Casa.

Scartato lo schema a trazione anteriore, ritenuto ancora troppo complesso e costoso, si preferisce una impostazione "tutto dietro", in assonanza con quanto proposto da rivali importanti come le piccole Renault oppure il Maggiolino Volkswagen. Con la sigla MB che ricorda la sede della fabbrica storica del marchio (Mlada Boleslav), nel 1964 viene dunque lanciata un'auto dalle dimensioni compatte ma non troppo (lunghezza superiore ai 4 metri), a quattro porte, con scocca portante e dotata di una meccanica al passo con i tempi. Per lei viene costruito uno stabilimento completamente nuovo e capace di ritmi elevati pari a 600 unità giornaliere. Il motore della MB, con monoblocco in alluminio, in posizione posteriore, è un 4 cilindri raffreddato a liquido di 988 cc della potenza di 42 Cv e dalle buone prestazioni oltre che parco nei consumi, mentre le sospensioni sono indipendenti e il cambio è a 4 marce. Costruita con cura, la debuttante berlina non presenta comunque nessuna stravaganza sul piano estetico ed ha una carrozzeria a tre volumi dal disegno convenzionale, ma riesce a rendere una forte immagine di robustezza ed affidabilità, che contribuirà al suo successo anche nei Paesi oltrecortina. A partire dal 1967, dopo un restyling, arriva una versione con cilindrata portata a 1100 cc e la gamma si arricchisce delle varianti coupé

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,170

Larghezza m 1,620

Altezza m 1,400

POSTI 4

PORTE 4

PESO 700 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 988 cc

Cilindri 4

Potenza 42 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 120 km/h

PREZZO Lire 995.000

siglate MBX. La produzione della prima generazione termina nel 1969, a quota mezzo milione di unità, ma bisognerà attendere fino al 1987 per la presentazione di una vera e propria Skoda inedita. Lo schema della 1000, con limitati aggiornamenti, resterà infatti immutato per oltre un ventennio e, già negli anni Settanta, la vettura cecoslovacca perderà colpi rispetto ad una concorrenza ormai caratterizzata dalla trazione anteriore e con un rapporto tra ingombri esterni e abitabilità decisamente migliore.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------------|-------------|
| 1000 MB | 1964 - 1969 |
| 1000 MBX Coupé | 1966 - 1967 |
| 1100 MB | 1967 - 1969 |
| 1100 MBX Coupé | 1967 - 1969 |





LA TECNICA

Fedele fin dall'inizio della sua attività produttiva alla disposizione meccanica classica, motore anteriore e trazione posteriore, con la MB la Skoda cambia completamente filosofia scegliendo la soluzione "tutto dietro". All'inizio degli anni Sessanta è questa la tendenza prevalente a livello europeo per le auto di fascia inferiore.

1. La Skoda 1000 MB del 1964, con motore da 42 Cv
2. Una 1000 MB in allestimento sportivo impegnata in una gara



FOCUS 100/110

Nel 1969 viene lanciata la seconda generazione della MB, con meccanica sostanzialmente invariata e aggiornamenti nella carrozzeria. La sigla di identificazione diventa numerica, 100 o 110 a seconda della cilindrata del motore, mentre la coupé a due porte prende la sigla R.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,150

Larghezza m 1,620

Altezza m 1,380

POSTI..... 4

PORTE..... 4

PESO 795 kg

MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata 1107 cc

Cilindri..... 4

Potenza..... 53 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 135 km/h

PREZZO Lire 930.000

105/120/130/135

Produzione 1976 - 1990

Carrozzeria Berlina - Coupé

Nell'impossibilità di una svolta radicale nelle sue scelte produttive - conseguenza anche di fattori legati alla politica economica del governo cecoslovacco - la Skoda cerca di rivitalizzare il progetto della MB senza però mutarne l'impostazione di fondo. Nel 1976 appare la nuova serie 100, inizialmente con le sigle 105 e 120 che fanno riferimento alla cilindrata dei motori (1050 e 1200 cc), derivati dai modelli precedenti. I maggiori interventi di aggiornamento riguardano così soltanto il corpo vettura, con una carrozzeria dal design più moderno. Modificato in particolare il frontale, con ampia griglia per raffreddare il radiatore ora anteriore. Finiture e dotazioni mantengono il carattere strettamente utilitario e la Skoda riesce a conservare una discreta presenza commerciale in occidente, grazie a prezzi competitivi.



1. La Skoda 120 L del 1976
2. Una 105 del 1981, nella più dinamica e accessoriata versione GL



FOCUS La Coupé

Alle versioni berlina si unisce una variante della serie 100 coupé a 4 posti. In particolare l'allestimento RS, con motore di 1300 cc, sarà di fatto l'auto Skoda di punta per lungo tempo quanto a prestazioni. La meccanica "tutto dietro" rende la sportiva cecoslovacca adatta all'impiego agonistico e la RS non disdegna né le più impegnative prove su strada, né quelle su pista.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| 105 | 1976 - 1987 |
| 120 | 1976 - 1990 |
| Coupé | 1981 - 1990 |
| 130 | 1984 - 1988 |
| 135 | 1988 - 1990 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,200 |
| Larghezza | m 1,610 |
| Altezza | m 1,400 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 855 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1046 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 46 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 30 km/h

PREZZO Lire 2.821.000

Favorit

Produzione 1987 - 1995

Carrozzeria Berlina - Station wagon - Pick up

È all'inizio degli anni Ottanta che il governo socialista cecoslovacco dà via libera alla Skoda per realizzare un modello destinato a mandare in pensione definitivamente le vetture nate dalla vecchia MB del 1964. Una decisione assai tardiva ma irrinunciabile per avere ancora un ruolo sui mercati internazionali. A Brno nel 1987 viene dunque presentata la Favorit, auto che riprende un nome storico del marchio. Abbandonato l'obsoleto schema a motore e trazione posteriori, adotta una trazione anteriore e la carrozzeria, disegnata dalla Bertone, è a 5 porte con portellone, in sintonia con la concorrenza contemporanea. L'abitacolo segna un netto progresso quanto a spazio disponibile per i passeggeri rispetto alla serie 100 precedente e il bagagliaio ha una capacità da 250 a oltre 1.000 litri. Meno convincenti le finiture, i materiali della componentistica e gli allestimenti. Mancano, inoltre, molti accessori ormai considerati normali anche per una utilitaria, come il condizionatore d'aria. Il motore è una rielaborazione del già noto 1.300 e ha una potenza di 68 Cv. La Favorit riesce ad inserirsi bene sul mercato dei Paesi dell'Est e, ad Ovest, i bassi prezzi continuano ad essere determinanti e a suscitare l'interesse del pubblico. La nuova disposizione della meccanica a trazione anteriore consente, poi, l'estensione della gamma ad un modello station wagon con un vano di carico piuttosto capiente e ben sfruttabile, che appare nel 1990 e viene battezzato Forman. Nel 1991 è quindi la volta di una variante pick up con cassone posteriore. Prodotta a ritmi non indifferenti, la vettura esce di scena nel 1995 e le sue buone qualità di base saranno utilizzate dalla nuova proprietà Volkswagen (subentrata nel 1991) per impostare la prima Skoda del nuovo corso nell'ambito del grande gruppo tedesco: la Felicia.



1



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------|-------------|
| Favorit | 1987 - 1995 |
| Forman S.W. | 1990 - 1994 |
| Pick up | 1991 - 1995 |

1. La Skoda Favorit, berlina compatta le cui linee sono opera di Bertone
2. La Favorit nella più ricca versione GLXi del 1988
3. Un esemplare di Favorit ultima serie

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,160 |
| Larghezza | m 1,620 |
| Altezza | m 1,410 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 840 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1289 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 58 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 150 km/h

PREZZO Lire 8.920.000

Octavia

Produzione Dal 1996

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Se la Felicia è un'auto ancora di compromesso tra le Skoda della gestione "socialista" e quelle del nuovo corso nell'ambito del gruppo Volkswagen, la Octavia rappresenta la svolta e la piena integrazione della marca nella grande famiglia tedesca. Presentata nel 1996, la debuttante media riprende infatti l'impostazione e la meccanica di base delle Golf, con una carrozzeria invece completamente inedita, dal design sobrio che ispira robustezza ed affidabilità secondo l'immagine tradizionale della Casa. Berlina a cinque porte, la Octavia sottolinea il suo carattere familiare mettendo a disposizione un bagagliaio di eccellente capienza (fino a oltre 1.300 litri con i sedili posteriori ribaltati) rispetto a dimensioni esterne non eccessive (siamo nella categoria delle 4 metri e mezzo). Netto il salto di qualità, rispetto alle vecchie Skoda, in materia di finiture ed equipaggiamenti, che ricalcano da molto vicino quelli delle parenti Volkswagen e che attribuiscono alla vettura un ruolo sul mercato internazionale non più relegato alla serie B. Il rapporto prezzo/contenuti della Octavia è infatti sempre favorevole in confronto a molte rivali, ma la nuova Skoda non soffre più degli antichi complessi d'inferiorità. Nel quadro tecnico figurano, tra l'altro, i ben noti e sperimentati motori della scuderia tedesca, con ampia scelta di possibilità sia per i benzina sia per i diesel. Il ventaglio delle cilindrate disponibili spazia da 1.400 cc a due litri e le potenze arrivano ai 200 Cv della versione sportiva sovralimentata siglata RS (una Skoda da 240 chilometri orari). Nel corso dello sviluppo della gamma, alle berline cinque porte si aggiungono nel 1998 le station-wagon, con una capacità del vano di carico che può variare da 580 a oltre 1.600 litri, fra le migliori nell'ambito della diretta concorrenza. Interessante, inoltre, l'inserimento di modelli a trazione integrale, con uno, denominato Scout, caratterizzato in chiave fuoristradistica. Nel 2004, la

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,510

Larghezza m 1,730

Altezza m 1,430

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.160 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1595 cc

Cilindri 4

Potenza 75 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 170 km/h

PREZZO Lire 24.565.000

1. Le Skoda Octavia berlina e station wagon, dopo il facelift di cui beneficiano nel 2009
2. Dopo la rivisitazione estetica del 2009, gli interni della Octavia somigliano a quelli di un'auto di segmento superiore

Octavia viene aggiornata, con modifiche estetiche e meccaniche, mentre nel 2009 c'è un nuovo restyling che non altera comunque l'immagine compassata della vettura. Per quanto riguarda i motori, arrivano i turbo a benzina di cilindrata contenuta e quelli a Gpl, mentre i quattro cilindri a gasolio con il sistema di alimentazione pompa-iniettore vengono progressivamente sostituiti da quelli con sistema common rail. Grazie al buon successo commerciale della Octavia, la Skoda compie un balzo rilevante nelle quote produttive che nel complesso, già alla fine degli anni Novanta, superano il mezzo milione di unità.



LA TECNICA

La Octavia riprende lo schema tecnico delle vetture medie del gruppo Volkswagen come la Golf. Le sospensioni prevedono un avantreno tipo McPherson e bracci multipli posteriori, mentre le versioni a quattro ruote motrici adottano un sistema di ripartizione della trazione a controllo elettronico con frizione Haldex.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------------|-------------|
| I Serie | 1996 - 2003 |
| I Serie S.W. | 1997 - 2004 |
| II Serie | dal 2003 |
| II Serie S.W. | dal 2004 |
| Restyling | 2009 |



FOCUS RS

La gamma della nuova Octavia comprende una versione sportiva, siglata RS, che riprende le componenti tecniche fondamentali dalla Golf GTI contemporanea. E ne seguirà poi l'evoluzione, con cilindrata del motore turbo che passerà da 1.800 a due litri per potenze fino a 200 Cv.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,510
Larghezza..... m 1,730
Altezza..... m 1,430

POSTI..... 5

PORTE..... 5

PESO..... 1.260 kg

MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata..... 1781 cc

Cilindri..... 4

Potenza..... 180 Cv

TRAZIONE..... anteriore

CAMBIO..... 5 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA..... 232 km/h

PREZZO..... Euro 24.480

Fabia

Produzione Dal 1999

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Alla fine degli anni Novanta, l'ultimo modello legato alla Skoda del "socialismo reale", la Felicia, lascia il posto ad un'auto completamente nuova che nasce sfruttando le sinergie del gruppo Volkswagen. Imparentata con la Polo e la Seat Ibiza, la Fabia sul mercato europeo ha il compito di contrastare il passo a vetture di massa, come la Ford Fiesta o la Fiat Punto, facendo leva sul rapporto qualità/prezzo. La carrozzeria è sobria e gli allestimenti semplici ma curati nei dettagli e le versioni superiori offrono una adeguata dotazione di accessori. Lanciata nel 1999, la Fabia è proposta, in fasi successive, nelle varianti berlina a cinque o quattro porte e station-wagon. Vasta la gamma motori, a benzina e diesel a 3 o 4 cilindri, con cilindrata da 1000 a 1900 cc e potenze fino a 105 Cv. Nel 2007 arriva la seconda serie, un po' più grande e aggiornata tecnicamente.



1



FOCUS La station wagon

Station wagon dalle dimensioni esterne non eccessive (4,24 metri di lunghezza, 25 in più della berlina), la versione familiare della Skoda Fabia offre qualità funzionali vicine a quelle di modelli della stessa tipologia ma dagli ingombri maggiori. Il vano bagagli della seconda serie ha una capacità da 480 a quasi 1.500 litri, con portellone a filo del piano di carico. I motori sono quelli della berlina.

1. Il model year 2009 della Skoda Fabia, compatta a cinque porte
2. Un esemplare di Fabia berlina del 2000, con motore 1.2 da 54 Cv



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------------|-------------|
| I Serie | 1999 - 2003 |
| I Serie S.W. | 2001 - 2003 |
| Restyling | 2004 |
| II Serie | dal 2007 |
| II Serie S.W. | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,970 |
| Larghezza | m 1,650 |
| Altezza | m 1,470 |

POSTI

PORTE

PESO..... 1.055 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata..... | 1198 cc |
| Cilindri | 3 |
| Potenza | 54 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 151 km/h

PREZZO

Euro 9.920

Superb

Produzione Dal 2001

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Dopo anni di produzione riservata a modelli utilitari e dopo una prima fase del nuovo corso Volkswagen limitata a vetture di categoria medio-bassa, la Skoda propone nel 2001 un'auto di classe superiore. Il nome riprende quello della lussuosa ammiraglia del marchio negli anni Trenta, ma la nuova Superb rappresenta in realtà in modo ben diverso il vertice nella gamma della Casa ceca. Abbondante nelle dimensioni e dallo stile quasi severo, è un modello di tono elevato con costi al livello di una taglia inferiore. La meccanica deriva da quella della Passat e i motori, a benzina e diesel, comprendono anche un V6 di 3.600 cc da 260 Cv, accoppiato alla trazione integrale e al cambio a doppia frizione. Con la seconda serie del 2008 arriva anche il piccolo 1.400 turbo e nel 2009 viene lanciata la versione station wagon.



1. La Superb, berlina di categoria superiore della Skoda in produzione dal 2001
2. Nella meccanica la Superb riprende quella della Volkswagen Passat
3. Gli interni della Superb, rifiniti in materiali pregiati



FOCUS

La wagon tutto spazio

Al Salone di Francoforte del 2009 debutta la versione station-wagon della Skoda Superb, che affianca la berlina con un ruolo completamente diverso. Unisce, infatti, alle caratteristiche di estremo equilibrio tra costi e contenuti di prodotto, qualità funzionali di tutto rispetto, tra cui vano di carico fra i più capienti nella categoria. Nella meccanica riprende quella della berlina.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------------------|-------------|
| Superb I | 2001 - 2008 |
| Superb II | dal 2008 |
| Superb II station wagon | dal 2009 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,800 |
| Larghezza | m 1,770 |
| Altezza | m 1,470 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.438 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1781 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 150 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 6 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA 216 km/h

PREZZO Euro 24.200

Roomster

Produzione Dal 2006

Carrozzeria Monovolume

Nata per competere nella categoria europea delle monovolume compatte, la Roomster ha parentele indirette, dal punto di vista tecnico, con vetture tedesche come la Golf o la Polo e le corrispondenti Octavia e Fabia. Sviluppata sulla base della concept car, con lo stesso nome, debutta al salone di Ginevra del 2006. Il nome, una curiosa sintesi delle parole "room" e "roadster", mette in evidenza la filosofia progettuale di un'auto senza dubbio originale e controcorrente per la Skoda, destinata soprattutto all'impiego familiare e agli usi polivalenti. Offre, infatti, un abitacolo spazioso in rapporto alle dimensioni esterne e ben modulabile grazie anche alla possibilità di inclinare e ribaltare i sedili posteriori secondo lo schema 40-20-40 o di smontarli del tutto. Il vano di carico è fra i più ampi nella categoria con una capacità di 450 litri con 5 passeggeri a bordo. Semplici ma curate nel montaggio le componenti di allestimento, secondo la tradizione della Casa per i suoi prodotti di classe inferiore, mentre l'equipaggiamento può essere arricchito con pacchetti di accessori sia d'intonazione sportiva che più funzionale. Nella meccanica, la Roomster non si discosta dall'impostazione degli altri modelli medio-compatti del gruppo Volkswagen a trazione anteriore e la gamma motori è ricca ed in grado di soddisfare esigenze diverse. Massima economia di esercizio per il 3 cilindri a benzina di 1200 cc o per il 1400 a gasolio sempre con lo stesso tipo di frazionamento (consumo in media superiore ai 18 chilometri per litro); più vivace il 4 cilindri 1600, disponibile con doppia alimentazione benzina-Gpl, o il turbodiesel 1900, entrambi da 105 Cv e capaci di spingere la Roomster oltre i 180 chilometri orari di velocità massima. Derivata dalla vettura anche una variante per il trasporto leggero a tre porte, denominata Praktik, con una capacità di carico fino a circa 2.000 litri.



1. La Roomster, monovolume compatta presentata dalla Skoda nel 2006

2. Il posteriore della Roomster, dove spicca l'ampio portellone per l'accesso al vano di carico



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|------------|
| 1.2 | dal 2006 |
| 1.4 | dal 2006 |
| 1.6 | dal 2006 |
| 1.4 TDI | dal 2006 |
| 1.9 TDI | dal 2006 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,210 |
| Larghezza | m 1,680 |
| Altezza | m 1,610 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1198 cc |
| Cilindri | 3 |
| Potenza | 64 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO

Yeti

Produzione Dal 2009

Carrozzeria Suv

La Yeti rappresenta l'ingresso della Skoda nel settore delle sport utility medie. Imparentata tecnicamente con i modelli Volkswagen a quattro ruote motrici derivati dalla Golf, la vettura in realtà viene proposta anche con la sola trazione anteriore, in sintonia con quanto offerto da molte dirette concorrenti. I tratti della carrozzeria riprendono stilemi classici della marca ceca, con una impronta di carattere fuoristradistico che la accomuna alla stessa cugina tedesca Tiguan. Posizione di guida alta, ampio spazio abitabile e un vano bagagli fino a 1,7 litri caratterizzano l'abitacolo. Ampia la scelta dei motori, a partire dal piccolo 4 cilindri 1,2 litri a benzina sovralimentato da 105 Cv, riservato alle sole due ruote motrici, per passare all'aggressivo e sportivo 1800 cc da 200 Cv e ai diesel con potenze comprese tra 110 e 170 Cv.



1



FOCUS La trazione integrale

La trazione integrale della Yeti riprende quella con ripartitore centrale Haldex a controllo elettronico di altri modelli Volkswagen. Alcune versioni dispongono di un apparato più sofisticato, con un comando sulla plancia, che consente di migliorare le prestazioni in off-road e sui terreni a scarsa aderenza, agendo sulla risposta dell'acceleratore, sul controllo di trazione e sui freni.

1. La Skoda Yeti, vettura che nel 2009 segna l'ingresso della Casa ceca nel segmento dei Suv medi
2. La Yeti può contare su interni accoglienti dotati di tutte le tecnologie del gruppo Volkswagen



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------|------------|
| 1.2 TSI | dal 2009 |
| 1.8 TSI 4x4 | dal 2009 |
| 2.0 TDI 4x4 | dal 2009 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,220 |
| Larghezza | m 1,790 |
| Altezza | m 1,690 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.425 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1197 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 105 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 6 marce

FRENI

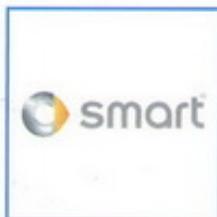
| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA..... 190 km/h

PREZZO Euro 18.980

Smart

Böblingen, Germania 1994



La fondazione della Smart si può far risalire al 1994, anno in cui nasce la società a capitale misto MCC (Micro Compact Car), frutto della joint venture tra i tedeschi della Mercedes Benz e gli svizzeri dell'SMH Swatch (l'attuale Swatch Group), divenuta poi Smart GmbH. In realtà tuttavia, idee, contatti e progetti riguardanti una micro car pensata appositamente per soddisfare le esigenze della mobilità urbana risalgono a molto tempo prima. E precisamente al 1972, quando il tecnico della Mercedes Johan Tomforde propone la prima bozza, forse messa da parte troppo in fretta, di microcar cittadina. L'idea viene ripresa nel 1975, ma ci si scontra sempre con problematiche relative alla sicurezza dei passeggeri, difficile da garantire su un'auto lunga solo due metri e mezzo. Bisogna aspettare una decina d'anni perché i tecnici Mercedes mettano a punto una soluzione in grado di garantire l'incolumità degli occupanti: si tratta della Crash Box, meglio nota come cellula Tridion. A quel punto, i tempi sono maturi per lo sviluppo di una vettura destinata alla produzione. Anche perché nel frattempo a Nicolas Hayek, l'amministratore delegato della holding SMH, produttrice degli orologi in plastica Swatch molto in voga negli anni Ottanta-Novanta, viene in mente di costruire un'auto piccola, ecologica, economica e colorata, come da tradizione dell'azienda svizzera. Nel 1989 Hayek cerca la collaborazione della Volkswagen per realizzare la sua Swatchmobile, ma la situazione economica, allora non proprio florida, della Casa di Wolfsburg e una certa diffidenza per il progetto non portano a un accordo. E così il patron della Swatch si orienta verso un altro partner, sempre tedesco: è la Mer-

cedes, che come detto tecnicamente porta avanti già da tempo l'idea di una microcar. Nascono così le due showcar Eco Sprinter ed Eco Speedster, presentate nel 1993, mentre l'anno successivo viene siglata la joint venture tra Mercedes e Swatch per la realizzazione della vettura che prenderà il nome di Smart ("furbo", in inglese), acronimo di Swatch Mercedes Art. Il debutto del prototipo avviene nel 1996, prima in luglio ad Atlanta quindi in ottobre a Parigi, con un modello dotato di cellula Tridion. Al salone di Francoforte del 1997 viene presentata la Smart City Coupé, mentre l'allora cancelliere federale Helmut Kohl ed il capo di stato francese Jacques Chirac inaugurano lo stabilimento produttivo di Hambach, anche detto "smartville". All'inizio del 1998 viene avviata la produzione in serie, e quindi iniziano le vendite in cinque Paesi europei. In ritardo di un anno rispetto alle intenzioni degli strateghi tedeschi, per una serie di ragioni: l'auto non fornisce le necessarie garanzie quanto a tenuta di strada, per cui necessita di aggiornamenti nell'assetto, nelle sospensioni e nell'ESP. Interventi che fanno lievitare il prezzo fino a 18 milioni di lire. Nel frattempo gli svizzeri della Swatch si ritirano dalla joint venture, lasciando campo libero alla Mercedes, che, forte dei successi che la City Coupé e Cabriolet (poi divenute Fortwo) cominciano ad ottenere, mette in cantiere diversi modelli per ampliare la gamma: tra cui sono da citare la Roadster (2003) e la Forfour (2004), entrambe con scarsi riscontri commerciali, al punto

1. L'intera gamma 2009 di Smart Fortwo con allestimento sportivo Brabus
2. Una Smart Forfour Style concept del 2005



che dopo due anni vengono ritirate dal mercato. Si pensa anche di produrre un Suv medio a marchio Smart, il Formore, ma il progetto viene bloccato dall'ad Dieter Zetsche non appena salito sul ponte di comando di Daimler AG nel 2006. Il presente e il futuro parlano invece di sfide legate all'ambiente: in questo senso va letta l'introduzione di modelli ibridi e, soprattutto, elettrici, in produzione negli anni a venire.

Marco Scafati

www.smart.com
Leibnitzstrasse 2, Böblingen
Germania



La strategia *Gli anni difficili- e l'espansione*

La Smart Fortwo, fin dal suo arrivo, rappresenta anche e soprattutto un fenomeno di costume e design. Non potrebbe essere altrimenti, dal momento che si tratta dell'unica vettura tuttora in produzione ad essere esposta al Museum of Modern Arts di New York. Non altrettanto può dirsi per le sue varianti, la Roadster e la Forfour, che poco successo ottengono al botteghino.

E che quindi sono la causa principale delle ingenti perdite economiche subite dalla Smart, dunque dal gruppo DaimlerChrysler, nel biennio 2005-2006. Perdite di entità tale che si arriva persino ad ipotizzare la chiusura definitiva del marchio. Per fortuna le decisioni del nuovo management risultano particolarmente illuminate perché prevedono il ritorno ad un solo modello, che è poi la classica e best seller Fortwo. La quale comincia ad essere esportata verso mercati al di fuori del Vecchio continente: si comincia dal Giappone, dove la Smart rientra nel novero delle kei car e dunque usufruisce di un regime di tassazione più basso, per poi sbarcare anche in Cina nel 2008. Diversa la strategia per l'approccio al mercato americano: paesi come il Messico e, soprattutto, il Canada fanno da testa di ponte tra il 2003 ed il 2004 per lo "sbarco" più importante, quello negli Stati Uniti. Nel 2008 infatti, forte dei buoni risultati di vendita ottenuti in precedenza sul mercato canadese, la Smart Fortwo arriva anche nelle concessionarie a stelle e strisce, attraverso l'organizzazione Penske.



1

2

Fortwo

Produzione Dal 1998

Carrozzeria Coupé - Cabriolet

La Smart City Coupé (e anche City Cabriolet) arriva nel 1998, ed appare subito chiaro che si tratta di un'auto destinata a rivoluzionare i canoni della mobilità urbana. Due porte e due posti, ma soprattutto solamente due metri e mezzo di lunghezza, fatto che le consente di inaugurare un nuovo filone di automobili: quello delle micro compatte da città. Un segmento che per lungo tempo rimane appannaggio esclusivo della piccola tedesca, e che solo una decina di anni dopo conosce i primi, timidi tentativi di concorrenza, peraltro portati da prodotti come la Toyota IQ, che non è certo un'auto assimilabile alla categoria della Smart (che dal 2004 prende la denominazione di Fortwo), sebbene ci si avvicini concettualmente. Facendo un passo indietro, va detto che il progetto di quest'auto trova impulso alla fine degli anni Ottanta e porta alla costruzione del primo prototipo nel 1992. Verificatane successivamente la fattibilità, soprattutto in termini di sicurezza, si comincia a programmare la fabbricazione su larga scala. L'inizio della produzione e l'arrivo sui principali mercati del Vecchio continente sono datati 1998. La versione definitiva, di quella che da tutti viene chiamata semplicemente Smart, è un coacervo di tecnologia racchiusa in uno spazio decisamente contenuto: Abs, ESP, cambio automatico, climatizzatore, vetri elettrici e, a richiesta, servosterzo elettrico. Ma soprattutto la cellula di protezione dei passeggeri denominata Tridion, che due anni più tardi consente alla Smart di superare con una votazione di tre stelle su cinque i severi test EuroNCAP. Per la prima generazione della Smart sono disponibili due motori con tre cilindri, a benzina di 599 cc e a gasolio di 799 cc. Dopo un restyling, che nel 2003 ha interessato sia la versione coupé che quella cabriolet, la seconda serie della Fortwo debutta nel 2007. Tra le principali

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 2,500

Larghezza m 1,520

Altezza m 1,530

POSTI 2

PORTE 3

PESO 720 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 599 cc

Cilindri 3

Potenza 54 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

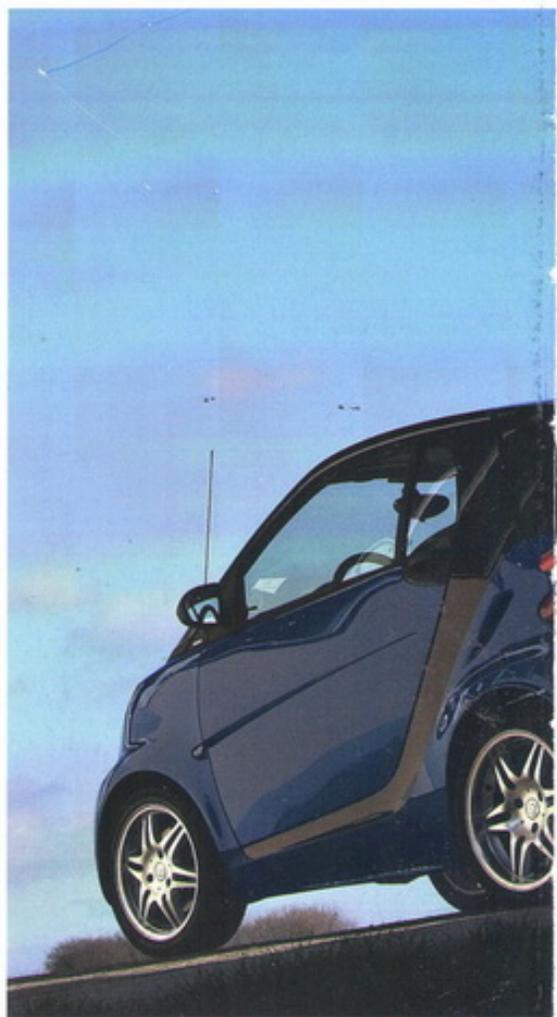
VELOCITÀ MASSIMA 135 km/h

PREZZO Lire 18.380.000

novità c'è la lunghezza, ora di 2,70 metri: questo la rende più "macchina", oltre a regalarle maggiore stabilità ed handling. Debutta inoltre un nuovo motore 1.0 benzina a tre cilindri di fabbricazione Mitsubishi, disponibile nelle varianti aspirate da 61 e 71 Cv nonché in quella turbo da 84, abbinato ad un nuovo cambio sequenziale a cinque rapporti meno lento e macchinoso rispetto a quello precedente. Molto più performante, infine, la versione sportiva Brabus.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------------|-------------|
| Coupé - Cabriolet | 1998 - 2003 |
| Fortwo | 2004 - 2007 |
| II Serie | dal 2008 |



LA TECNICA

Si chiama Fortwo ED, ed è la versione a trazione elettrica della Smart, costruita nello stabilimento francese di Hambach. È equipaggiata con un motore da 30 kW (circa 40 Cv) che le consente velocità massima di 100 chilometri orari, mentre le sue batterie agli ioni di litio (fornite da Tesla Motors) garantiscono un'autonomia di circa 115 chilometri orari.



1. Le Smart Fortwo coupé e cabriolet, i modelli più apprezzati della Casa di Böblingen
2. L'originale e colorato cruscotto della piccola Fortwo



FOCUS La versione diesel

Per la generazione del 2008 la Fortwo può contare su un motore diesel molto parco nei consumi, al punto che si rendono necessari solamente 3,3 litri di gasolio per coprire la distanza dei canonici 100 chilometri. Da record anche il livello delle emissioni di anidride carbonica: 88 grammi al chilometro.

DIMENSIONI

Lunghezza m 2,700

Larghezza m 1,560

Altezza m 1,530

POSTI 2

PORTE 3

PESO 770 kg

MOTORE

Alimentazione gasolio

Cilindrata 799 cc

Cilindri 3

Potenza 45 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 135 km/h

PREZZO Euro 12.240

Roadster

Produzione 2003 - 2005

Carrozzeria Spider - Coupé

Nell'ottica dell'ampliamento della gamma Smart, il gruppo DaimlerChrysler propone nel 2003 la Roadster, versione sportiva della piccola tedesca concettualmente molto diversa dalla ultra compatta che debutta qualche anno prima con successo sui mercati europei. Anziché corta e alta come questa, la Roadster è invece più lunga e molto bassa, in ossequio alla tradizione delle Spider sportive. Il motore è un 700 cc non molto potente, ma adeguato a spingere un'auto che pesa meno di 800 chilogrammi. Viene proposto in due varianti di potenza, una da 61 e l'altra (più apprezzata) da 82 Cv: quest'ultima equipaggia anche la Roadster Coupé, variante con tetto in vetro in luogo della capote in tela. Le Roadster e Roadster Coupé escono di produzione nel 2005, senza i riscontri commerciali sperati.



1



FOCUS La Roadster Coupé

È praticamente la stessa macchina rispetto alla normale Roadster, da cui si differenzia esclusivamente per la parte posteriore, che in questo caso risulta interamente ricoperta da una superficie trasparente. Questo espediente tecnico permette agli ingegneri Smart di assicurare così alla Roadster Coupé una maggiore capacità di carico posteriore: quasi 190 litri contro i soli 86 della versione normale.



2



3

1. Le linee originali della Smart Roadster
2. Il posteriore "tagliato" della Roadster
3. L'abitacolo della Roadster è raccolto e d'impostazione sportiva

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,430 |
| Larghezza | m 1,620 |
| Altezza | m 1,190 |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

790 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 698 cc |
| Cilindri | 3 |
| Potenza | 82 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

automatico

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

175 km/h

PREZZO

Euro 19.750

Forfour

Produzione 2004 - 2006

Carrozzeria Berlina

Nel 2004 i vertici della Casa tedesca decidono di portare il marchio Smart sul terreno, fino ad allora inesplorato, delle citycar, dove la concorrenza è indubbiamente più agguerrita e qualificata potendo annoverare nomi come Ford Fiesta o Opel Corsa, giusto per citarne alcuni. L'occasione per proporre una vettura con cinque porte e quattro posti viene dalla collaborazione dell'allora DaimlerChrysler con la Mitsubishi, la quale fornisce il pianale, la meccanica ed i propulsori a benzina della propria utilitaria Colt per la nuova Forfour. La Forfour esce di produzione a soli due anni dal debutto, a causa degli scarsi risultati commerciali: il grande pubblico dimostra infatti di non apprezzare il passaggio da un concetto rivoluzionario a quello di un'auto "normale".



1. La Smart Forfour declina in modo originale il concetto di compatta
2. Il frontale della Forfour prevede un cofano corto e spiovente
3. L'abitacolo della Forfour



FOCUS La 1.5 cdi

Contrariamente a quelli a benzina 1.1 e 1.3, di derivazione Mitsubishi, il motore 1.5 cdi a gasolio della Forfour è di produzione Mercedes. Ed è in pratica la versione a tre cilindri del 2 litri della Classe A. Si tratta quindi di un propulsore "modulare" offerto nelle due varianti da 68 e 95 Cv e utilizzato anche sulla Mitsubishi Colt.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|--------------------|-------------|
| Forfour 1.1 | 2004 - 2006 |
| Forfour 1.3 | 2004 - 2006 |
| Forfour 1.5 diesel | 2004 - 2006 |

SCHEDA TECNICA - 1.1

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,750 |
| Larghezza | m 1,680 |
| Altezza | m 1,450 |

POSTI 4

PORTE 5

PESO 890 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1124 cc |
| Cilindri | 3 |
| Potenza | 75 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 165 km/h

PREZZO Euro 15.980

S.M.B.

*Brescia
Italia
1907 - 1910*

S.M.B. sta per Società Meccanica Bresciana, la società che Giuseppe Bonfiglio e Maria Tampini fondano nel 1902 a Brescia. Per vedere le prime vetture S.M.B. bisogna attendere il 1907. Infatti negli anni tra il 1902 e il 1907 la ditta si dedica per lo più a costruzioni meccaniche di vario genere e alla produzione di motori per imbarcazioni. Solo nel 1907 la S.M.B. si interessa al settore automobilistico e presenta al salone di Milano, nello stesso anno, un prototipo di autotelaio, chiamato 16-20 HP. Il motore è un quattro cilindri biblocco di 4154 cc, posizionato nella parte anteriore dell'auto, con un cambio a quattro rapporti e trasmissione cardanica.

Nel 1908 la Casa italiana presenta un altro modello, la 28 HP, equipaggiata con un motore più potente di 3808 cc ma con la stessa struttura. La 16-20 HP e la 28 HP sono gli unici due autotelai prodotti dalla Casa bresciana. Nel 1910, dopo appena tre anni di attività nell'ambito automobilistico, la S.M.B. chiude definitivamente.

SPA

*Torino
Italia
1906 - 1947*



SPA è la sigla della Società Piemontese Automobili Ansaldo-Ceirano (1906-1908) e poi della Società Ligure Piemontese Automobili (1908-1947). La SPA è una delle principali aziende torinesi costruttrici di automobili, motori per aereo e veicoli industriali, che nasce per volere di Michele Ansaldo e Matteo Ceirano. Gli inizi non sono però dei più felici, soprattutto per la mancanza di capitali e di un'adeguata organizzazione commerciale. La situazione migliora solo dal 1908 quando la SPA si fonde con la FLAG (Fabbrica Ligure Automobili Genova). La ragione sociale cambia in Società Ligure Piemontese Automobili e la sede si trasferisce a Genova, mentre a Torino rimangono lo stabilimento e la direzione. Proprio in questo periodo inizia l'attività sportiva della SPA: nel 1908 una 28-40 HP si piazza seconda alla Pietroburgo-Mosca; l'anno seguente il barone Ciuppa vince la Targa Florio con una 28-40 HP modificata, con la quale Leonino Da Zara batte a Modena il record del miglio. L'azienda guadagna presto il consenso del pubblico. Nel 1909 presenta la 10-12 HP, il più piccolo modello dell'intera produzione: mon-



ta un bicilindrico di 1727 cc da 15 HP. Nel frattempo, però, cambia profondamente l'assetto dirigenziale: nel 1911 lasciano la SPA Michele Ansaldo, seguito da Matteo Ceirano. Dopo la Prima guerra mondiale l'azienda si specializza nei veicoli industriali, dedicandosi in minima parte alle vetture. Nel 1923, riprende a pieno ritmo la fabbricazione delle vetture più riuscite: la Tipo 23, la 24 S e la 25. Con quest'ultima termina la produzione e la vita stessa della SPA come azienda autonoma. Infatti, la maggioranza del pacchetto azionario passa sotto la Ansaldo, che, a causa del crollo della Banca Nazionale di Sconto (sua principale fonte di sostentamento finanziario), non può svilupparne l'attività. Nel 1926 la SPA passa alla Fiat che ne dedica la produzione ai soli veicoli commerciali e militari, facendole perdere del tutto l'autonomia.

1. La SPA 28-40 HP che vince la Targa Florio nel 1909

2. Una SPA 25-30 HP, sportiva con telaio corto del 1912

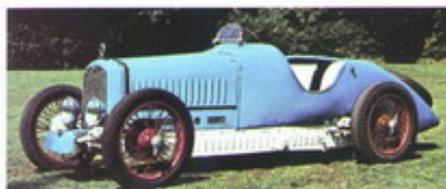


S.P.A.G.

*Asnières
Francia
1927 - 1929*

S.P.A.G. è il marchio di fabbrica di una piccola azienda automobilistica francese nata nel 1927 ad Asnières per iniziativa dei due soci A. Simille e G. Péquiot. S.P.A.G. non è altro che la sintesi delle iniziali, disposte senza un particolare ordine di successione, dei due fondatori. La Casa automobilistica francese produce uno scarso numero di esemplari di vetturine da turismo equipaggiate con motori a quattro cilindri CIME, a cui si aggiungono altre versioni sportive con cilindrata comprese tra 1100 e 1500 cc. Con il motore di 1,5 litri viene anche elaborato e realizzato un modello da competizione che si mette in luce, piazzandosi in buone posizioni, in alcune gare automobilistiche dell'epoca. Dopo soli due anni di attività, nel 1929, l'azienda chiude definitivamente lo stabilimento di produzione automobilistica.

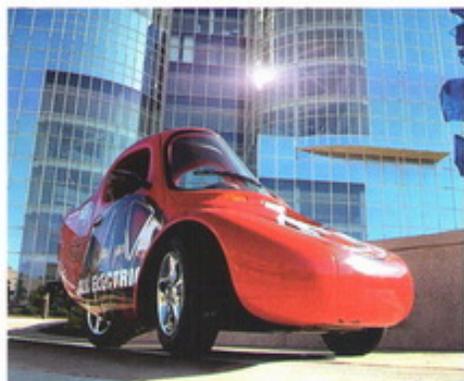
Una sportiva S.P.A.G. del 1927, equipaggiata con un propulsore di 1500 cc



Sparrow

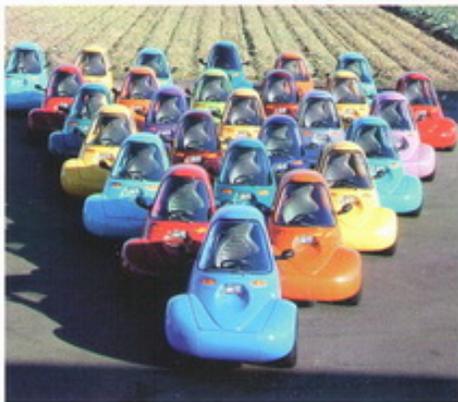
*Tallmadge
Stati Uniti
1995 - 2003*

Lo Sparrow è un veicolo elettrico ecologico a tre ruote della Corbin Motors. Il disegno dello Sparrow nasce nel 1995 da un'idea vincente di Mike Corbin. L'auto è alimentata da tredici piccole batterie di 12 Volt, ed è in grado di offrire un'autonomia fino a 100 chilometri con una velocità massima di 95 chilometri orari. Il veicolo può essere registrato come motociclo, ma è in grado di fornire le prestazioni e i servizi di una piccola utilitaria. L'auto utilizza un cambio a variazione continua ed è dotato di retromarcia, ospita un solo passeggero e ha sufficiente spazio per i bagagli. Non manca di comodità tipiche dell'auto convenzionale come gli alzacristalli elettrici, il tergicristallo, l'autoradio ed il riscaldamento. All'epoca il costo medio di ricarica delle batterie era indicato in circa 75 centesimi. Il design a tre ruote, con ruota singola posteriore si presta alla realizzazione di una carrozzeria particolarmente aerodinamica, questa è costituita da un guscio integrale in resina collegato a un semplice telaio metallico che sostiene le sospensioni, le batterie e la meccanica. La Corbin Motors non



realizza però esclusivamente piccoli veicoli: l'azienda è anche specializzata nella progettazione e realizzazione di vetture dalle grandi prestazioni. Infatti, nel 1974, l'azienda realizza un veicolo elettrico capace di raggiungere una velocità superiore ai 270 chilometri orari e fabbrica tuttora, sotto il controllo della Myers Motors, veicoli da competizione o prototipi. La Corbin Motors produce solo 285 micro vetture dal 1999 al 2003, anno del fallimento. La Myers Motors nel 2005 produce ancora una settantina di Sparrow, grazie all'acquisto di uno stock di pezzi, col nome di NMG (No More Gas).

1. La Sparrow, auto elettrica alimentata da 13 batterie di 12 Volt
2. Un'esposizione di Sparrow, microcar elettriche con autonomia di 100 chilometri
3. L'originale carrozzeria della Sparrow



Spectre Cars

*Milton Keynes
Inghilterra
1990*



La Spectre Cars nasce nel 1990 a Milton Keynes, Inghilterra. L'azienda non ha grandi volumi di produzione, ma i due modelli Spectre, la R42 e la R45, progettati da Ray Christopher, noto per le sue riuscite repliche della Ford GT40, sono delle vetture realizzate con particolare cura dei dettagli. Il primo modello dalla Casa inglese è la R42, una vettura sportiva a 2 posti, costruita in maniera artigianale, con lo stesso passo della Ford GT40. Viene presentata al motor show di Londra nel 1996. Lo spirito e la struttura delle Spectre rispettano i canoni tradizionali delle kit car britanniche. La Spectre R42 si basa su un telaio realizzato in parte in lamiera sciolata con elementi in tubi, mentre la carrozzeria è una monoscocca in resina rinforzata che integra la struttura di supporto. Lo schema meccanico è quello tipico delle sportive con motore posteriore-centrale con cambio posteriore a sbalzo. Il pe-



so complessivo è limitato a circa 1250 chilogrammi. Il cuore della Spectre è un motore di 4,6 litri Ford V8 che sviluppa 360 Cv e che consente all'auto di raggiungere i 100 chilometri orari in 4 secondi e mezzo e una velocità massima di 280 chilometri orari. La R45 è un modello presentato nel 1998, del tutto analogo ma con un differente stile della carrozzeria; anche in questo caso l'auto monta un propulsore Ford da 4,6 litri e raggiunge i 100 chilometri orari in 4 secondi, con una velocità di punta di 290 chilometri orari. Nella progettazione di questo modello sono coinvolte anche la C2P Automotive, specializzata nella realizzazione di macchine sportive, e la Lotus Engineering, incaricata esclusivamente dell'elaborazione del motore.

1. Gli interni della Spectre R42
2. La Spectre R42, sportiva a due posti della Casa inglese



Speedwell

*Dayton
Stati Uniti
1907 - 1915*

La Speedwell è una Casa automobilistica statunitense, fondata nel 1907 a Dayton, Ohio. Inizialmente l'azienda sceglie di realizzare automobili su due telai e con due motori Rutenber diversi, un 6 cilindri da 60 Cv e un 4 cilindri da 40 Cv. A partire dal 1909 la Speedwell focalizza la produzione su un unico modello, con un motore 4 cilindri realizzato in proprio, un solo telaio ma con un'ampia gamma di carrozzerie. In breve la Casa di Dayton acquisisce una buona reputazione sia per la produzione di automobili, sia per quella di autocarri. Nel 1912 una parte delle azioni Speedwell viene acquisita dalla Mead Engine Company e, a partire da quel momento, le vetture della Casa americana montano i propulsori a valvole rotanti progettati da Cyrus E. Mead. Le attività dell'azienda si interrompono, per difficoltà finanziarie, nel 1915 con una produzione complessiva di circa 4.000 vetture. Con il nome Speedwell si conoscono anche due aziende inglesi, la prima in attività agli inizi del Novecento, la seconda - diretta dal celebre pilota Graham Hill - alla metà degli anni Cinquanta.

Una Speedwell 50 HP tourer del 1909



Sphinx

*Puteaux
Francia
1920 - 1925*

Sphinx è un marchio di fabbrica automobilistico adottato da diverse aziende, di solito di piccole dimensioni. Negli Stati Uniti, nel 1914, nasce la Sphinx Motor Car; nel 1920 una Sphinx Automobilwerke è attiva in Germania e sempre nello stesso anno, una Sphinx Automobiles è in Francia. La più importante tra le varie aziende con questo marchio è quella francese, che nasce nel 1920 a Puteaux. Costruisce quasi esclusivamente vetturine sportive tipo cyclecar, il cui progetto è dell'ingegnere J. Forster. Alcuni di questi piccoli veicoli vengono commercializzati in Francia anche nel periodo precedente il Primo conflitto mondiale ma sono costruiti proprio in Inghilterra, ma la loro effettiva produzione in serie parte solo negli anni Venti in Francia. Le Sphinx si differenziano dalla maggior parte degli altri cyclecar per la trasmissione, a cinghia o a catena, che agisce su una soltanto delle due ruote posteriori. Per il resto si tratta di vetturine convenzionali con motori mono o bicilindrici. Nel 1923 le Sphinx adottano un motore da 1,3 litri, solo per il mercato inglese. L'attività della Casa di Puteaux si conclude nel 1925.

Sportec

*Zurigo
Svizzera
1997*



La Sportec è una società automobilistica svizzera specializzata nell'elaborazione di vetture sportive. L'azienda, che comincia la sua attività nel 1997 a Zurigo, punta a reinterpretare i canoni della customizzazione, mirata ai gusti di una clientela particolare. L'obiettivo della Casa svizzera è quello di sviluppare dei programmi esclusivi di personalizzazione che riguardano sia la meccanica che gli equipaggiamenti, fino alla realizzazione di esemplari profondamente modificati anche nella carrozzeria. L'attività della Sportec si rivolge a un gran numero di marche che vanno da quelle più prestigiose a quelle popolari; nel primo caso si tratta di elaborazioni effettuate su vetture Porsche, Bmw, Mercedes, Audi e Range Rover, nel secondo di tutti marchi del gruppo Volkswagen, della Ford, della Kia e di altri. Nel catalogo Vortec è compresa anche l'elaborazione della nuova Fiat 500 il cui motore diesel viene modificato fino a erogare la potenza massima di 95 Cv. Gran parte della produzione è



invece dedicata ai componenti per le Volkswagen Golf e in generale alla elaborazione dei motori TSI della Casa tedesca a partire dal piccolo 1400 sovralimentato.

I modelli di punta della produzione Sportec sono quelli realizzati sulla base delle vetture Porsche, sia con carrozzeria cabriolet sia con la versione coupé; partendo dalla notissima 911, vengono sviluppate diverse versioni identificate dalla sigla SP e la più potente è la SPR1 T80. Si tratta di una coupé a quattro ruote motrici, mossa da un motore 3,6 litri sovralimentato con due turbocompressori che eroga la potenza massima di 858 Cv con prestazioni in accelerazione stupefacenti: 3 secondi da 0 a 100 orari, 8,6 secondi da 0 a 200 orari e 18,9 secondi da 0 a 300 orari. www.sportec.ch

1. Gli interni di una Porsche Boxster, elaborata dalla Sportec
2. Una Boxster SP 370 del 2006, sempre elaborata dalla Sportec



Spyker

Amsterdam, Olanda 1880-1925/1999



Uno dei pochissimi marchi olandesi, fra i più antichi della storia dell'auto, è caratterizzato da due distinte esistenze: la prima coincidente con l'inizio dell'era dell'automobile e una seconda alla vigilia del terzo millennio, sviluppata come recupero del marchio per una gamma di supercar esclusive. L'elemento comune alle due fasi è la vocazione alla ricercatezza tecnica che nel tempo ha alimentato un'immagine decisamente superiore al peso dell'azienda dal punto di vista della sua presenza sul mercato.

Le origini del marchio risalgono al 1880 quando i fratelli Jacobus e Hendrik-Jan Spijker aprono ad Amsterdam un'attività dedicata alla realizzazione di carrozze e poi di carrozzerie per le prime automobili; da qui all'idea di realizzare auto complete il passo è breve e si concretizza nel 1898 con l'apertura di un primo impianto dedicato a Trompenburg, vicino a Rotterdam, dove l'anno successivo inizia la produzione di automobili. Le prime Spijker, ancora designate con il nome dei costruttori, si ispirano alle Benz di fine secolo e utilizzano gli stessi motori bicilindrici da 3 e 5 Cv, poi dal 1903 inizia la produzione di modelli a

quattro cilindri e si aprono i canali dell'esportazione. La filosofia di impresa si esprime subito con un particolare scrupolo per la qualità costruttiva e la vocazione all'innovazione tecnica che ha una prima esibizione clamorosa con la 60/80 HP, ideata nel 1902 e esposta al salone di Parigi del 1903. Questa vettura, concepita come modello da competizione, è assolutamente rivoluzionaria per l'impostazione tecnica che prevede le quattro ruote motrici e i freni su entrambi gli assali e, forte di un sei cilindri di 8,7 litri, si dimostra particolarmente competitiva nelle gare in salita. La prima vittoria arriva nel 1906 in Inghilterra, che nel frattempo è diventato il principale mercato per le vetture olandesi, tanto da spingere i titolari a modificare il nome in Spyker per renderlo più facilmente leggibile. Sul versante dei modelli di normale produzione lo slancio innovativo si manifesta in soluzioni esclusive, come il radiatore circolare mantenuto per molti anni come caratteristica estetica, o lo sviluppo del brevetto di una carenatura inferiore che riduce l'effetto di sollevamento della polvere nella marcia sulle strade dell'epoca.

Robustezza e raffinatezza tecnica sono le doti che fanno apprezzare le Spyker in tutti i mercati di esportazione, in particolare in quello inglese dove si conquistano il soprannome di Rolls Royce del Continente; e proprio come la Rolls Royce la Spyker si trova dal 1914 ad operare anche nel settore aeronautico dopo la fusione con la Dutch Aircraft Factory N.V. e la creazione della Nederlandsche Automobielen Vliegtuigfabriek Trompenburg (società olandese di automobili e aerei) che durante la guerra produce 200 motori aeronautici e 100 apparecchi completi. Alla nuo-



1. La Spyker C12 Zagato
2. Un modello 30/42 HP Tourer del 1903
3. Una Spyker 14/18 HP double-phaeton del 1906



va attività corrisponde la creazione del nuovo marchio che incorpora un'elica e il motto latino *Nulla tenaci in via est via* (nessuna strada è impossibile per i tenaci). La ripresa dopo il primo conflitto mondiale è difficile e l'iniziativa del 1921 di stabilire un record percorrendo ininterrottamente 30.000 chilometri in 36 giorni appare come un tentativo disperato di riprendere quota; l'anno successivo arriva il fallimento della società, rilevata dall'importatore inglese che crea la Spyker Automobielfabriek per la produzione di una gamma limitata di vetture e di camion, ma è costretto a chiudere nel 1925.

Il marchio viene ripreso nel 1999 per iniziativa dell'industriale Alexander Antonov che nel 2000 presenta al salone di Birmingham lo



La strategia *L'avventura in Formula 1*

La Spyker "moderna" ha fin dalle sue origini seguito la strategia di utilizzare le competizioni come elemento di promozione del marchio a cominciare dalla 24 Ore di Le Mans. Una attività perseguita con convinzione ma senza obiettivi troppo alti. Si è dimostrato invece troppo ambizioso il progetto di portare il nome Spyker in Formula 1. La decisione presa nel 2006 comporta l'acquisto della scuderia Midland e la partecipazione al campionato 2007 con i piloti Christian Albers, Adrian Sutil e poi Markus Winkelhock e Sakon Yamamoto. All'atto pratico l'iniziativa si rivela presto un disastro non tanto per mancanza di risultati ma per problemi finanziari sorti sin da subito. Al riguardo il presidente Victor R. Muller dichiara apertamente che il progetto si è presto trasformato in un salasso economico, con una perdita valutata in circa 2 milioni di euro ogni mese. Dopo meno di una stagione la soluzione viene dalla chiusura della scuderia e dalla vendita della struttura al gruppo indiano Orange India Holdings (per 88 milioni di euro) che prosegue l'attività in Formula 1 nel 2008 come Force India.

studio di una lussuosa sportiva in alluminio realizzata artigianalmente con motore V8 Audi e presto sviluppata anche in versione da competizione per partecipare alla 24 Ore di Le Mans del 2002. La nuova fase della Spyker attraversa complesse vicende finanziarie, quali un'offerta pubblica di azioni nel 2004, l'ingresso nella proprietà della Mubadala Development Co. (azionista fra l'altro della Ferrari) e un accordo con Karmann.

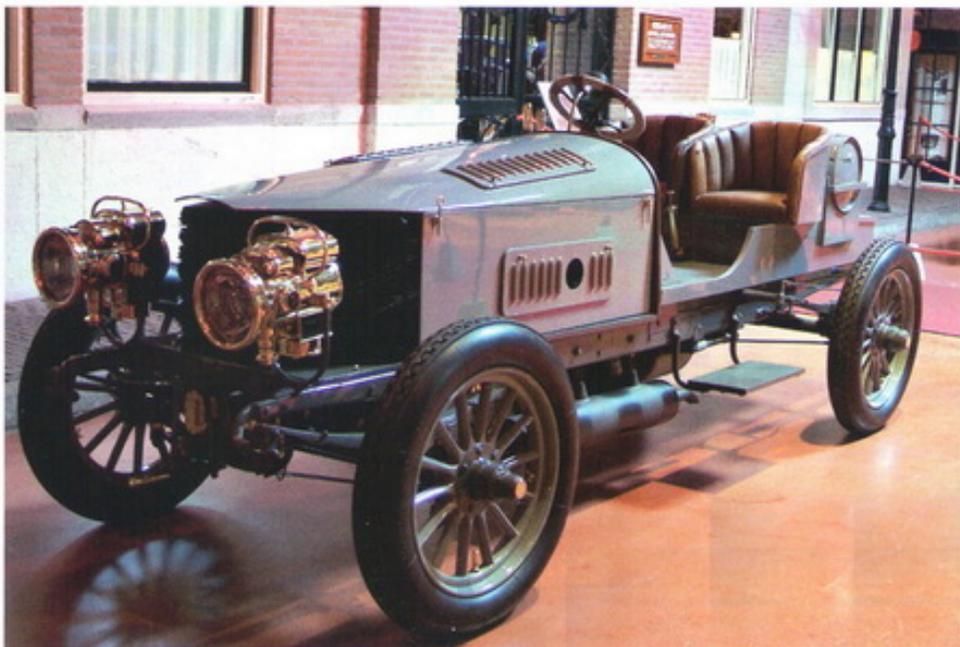
Il risultato è il sorgere di nuove iniziative, come la partecipazione al Campionato di F1 e la progettazione di un super Suv presentato a Ginevra nel 2006 con il nome di D12 Pekino-Parigi. Ambizioni eccessive per la Spyker che deve rapidamente rinunciare alla Formula 1 e riconvertirsi alla produzione di vetture, praticamente su ordinazione, accompagnandole con altri oggetti di lusso come un telefono cel-



60/80 HP

Produzione 1903 - 1907
Carrozzeria Phaeton

La Spyker 60/80 HP si può definire un'automobile d'assoluta avanguardia per la sua epoca. Dopo aver realizzato un modello da competizione a trazione integrale con freni sulle quattro ruote, progettato dal belga Lavolette, la Casa olandese realizza anche alcuni esemplari per i clienti. Il motore è un poderoso 6 cilindri di 8,8 litri. Una particolarità di questa vettura è rappresentata dallo speciale rivestimento brevettato della parte inferiore del telaio che protegge l'abitacolo dalla polvere sollevata dalle ruote. Qualità e innovazioni catturano l'attenzione del pubblico internazionale, ma la Spyker 60/80 HP è una delle auto più costose sul mercato e pur non avendo praticamente rivali nelle gare in salita, dove fa valere la sua superiore trazione, è carente dal punto di vista della velocità massima.



1. La Spyker 60/80 HP, prodotta dalla Casa olandese dal 1903 al 1907
2. La Spyker 60/80 HP da competizione. La vettura è a trazione integrale con freni sulle quattro ruote

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza nd
Larghezza nd
Altezza nd

POSTI 4

PORTE assenti

PESO nd

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 8821 cc
Cilindri 6
Potenza nd

TRAZIONE integrale

CAMBIO nd

FRENI

Anteriore a tamburo
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO nd

C4

Produzione 1920 - 1925

Carrozzeria Torpedo - Landauette

Negli anni Venti la Spyker abbandona l'idea di realizzare internamente tutte le componenti delle sue vetture e preferisce acquistare all'esterno ciò che ritiene migliore ed assemblarlo. In questo modo l'azienda olandese tenta ancora di rilanciarsi sul mercato delle automobili di lusso puntando sull'affidabilità delle sue vetture, che non vengono più denominate con sigle che ne indicano gli HP, bensì un semplice numero preceduto dalla lettera C. La più famosa di queste vetture è senza dubbio la Spyker C4, equipaggiata con un 6 cilindri in linea di quasi 5,8 litri con doppia accensione (due candele per cilindro), progettato dal famoso ingegnere tedesco Wilhelm Maybach, che prende parte a numerose prove di durata ed a molti tentativi di record.



1

1. La Spyker C4 nella versione torpedo
2. Un particolare del frontale. Il marchio Spyker campeggia sulla calandra
3. Una Spyker C4 del 1921. La vettura olandese prende parte a numerose prove di durata e tentativi di record



FOCUS

Lo scarso riscontro

La Spyker C4 riceve un'ottima accoglienza da parte del pubblico. Le sue qualità non sono messe in discussione. Ancora una volta però è troppo cara, e le vendite non decollano. A nulla valgono le migliorie apportate al telaio nel 1921 e l'adozione dei freni sulle quattro ruote. Nel 1925 finisce la storia della C4 e con essa quella della Spyker.



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|----|
| Lunghezza | nd |
| Larghezza | nd |
| Altezza | nd |

POSTI 4

PORTE 4

PESO nd

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 5742 cc

Cilindri 6

Potenza nd

TRAZIONE posteriore

CAMBIO nd

FRENI

Anteriore assenti

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO nd

C8

Produzione Dal 2000

Carrozzeria Spider - Coupé

Dopo una pausa di oltre 70 anni la Spyker riprende a costruire automobili allestendo una serie di esclusive gran turismo, costruite praticamente a mano e denominate C8. Ad aprire la serie è la C8 Spider, con motore 4.2 V8 di origine Audi da 400 Cv che le consente di raggiungere una velocità di 300 chilometri orari, presto affiancato da una versione turbo da 525 Cv da 320 chilometri orari. È poi la volta della C8 Laviolette (il nome è quello del progettista J. V. Laviolette, uno dei primi direttori tecnici della Spyker), una coupé a due posti con motore posteriore-centrale, progettata da Maarten de Bruijn, con telaio e carrozzeria in lega leggera, ma priva di ausili elettronici, eccetto l'Abs. Nel 2002 debutta la Double 12, nata per la 24 Ore di Le Mans e proposta in versione R da competizione ed S per impiego stradale, con motori da 480 e da 620 Cv.



FOCUS La Aileron

Nel 2009 viene presentata la versione più confortevole denominata Aileron, con telaio in alluminio allungato di 10 centimetri e irrigidito del 40 per cento; cambia anche il disegno del tetto, allungato per aumentare lo spazio nell'abitacolo per i passeggeri. Il motore è il solito Audi 4.2 V8 abbinato a un cambio manuale a 6 marce oppure automatico sempre a 6 rapporti. La C8 Aileron è la prima Spyker con cambio automatico.

1. La Spyker C8. Con questa esclusiva spider la Casa olandese ritorna sul mercato automobilistico dopo oltre 70 anni di assenza
2. Gli interni della Spyker C8



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------|-------------|
| Spider | dal 2000 |
| Laviolette | 2001 - 2003 |
| Double 12 | 2002 - 2006 |
| Aileron | dal 2009 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,185 |
| Larghezza | m 1,880 |
| Altezza | m 1,245 |

POSTI

PORTE

PESO..... 1.275 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 4172 cc |
| Cilindri | 8 a V |
| Potenza | 400 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA..... 300 km/h

PREZZO..... Euro 338.000

SsangYong

Seul, Corea del Sud 1954



Una SsangYong Rexton del 2008

La SsangYong nasce in Corea nel 1954 come Hadonghwan Motor Company, ed oggi è il quarto produttore nazionale di veicoli. All'inizio la fabbrica produce, su licenza, Jeep per l'esercito americano, poi cambia nome già nel 1957 e diventa Dong-A Motor, per assumere il nome definitivo di SsangYong nel 1988. Le prime realizzazioni in proprio vedono la luce nel 1976, ma il vero allargamento di orizzonti per SsangYong inizia con gli accordi internazionali. La collaborazione più forte è con Mercedes Benz, che porta alla fornitura prima, e alla cessione dei diritti di produzione, poi, per i motori e i cambi. L'inizio della fornitura di motori coincide con la versione aspirata del 5 cilindri 2.9 da 126 Cv montata sul fuoristrada Korando, un modello che mostra chiaramente la sua discendenza dalla Jeep, di cui ricorda da vicino la CJ7. Basata sulla Mercedes Classe E

W 124, inoltre, in fabbrica producono la Chairman, una berlina alto di gamma non importata in Europa e in produzione dal 1985 al 1995. L'ammiraglia SsangYong somiglia molto alla Mercedes classe S dell'epoca, ma la produzione viene sospesa e il modello va in naftalina, ritornando con la nuova serie solo nel 2008. Si tratta, in sostanza, di apportare numerose e profonde modifiche al progetto Chairman, e di presentare sul mercato qualcosa che possa essere considerato come la risposta coreana alla voglia di lusso del mercato. Ha un nuovo pianale, adotta un V8 da 5 litri e più di 350 Cv (il primo di questo tipo nato sul suolo coreano). In alternativa viene offerta una versione con un più piccolo V6 da 3,6 litri. Anche la trasmissione viene da casa Mercedes, con il cambio automatico 7G-TRONIC. Lunga oltre 5 metri, è



Il design *Quella coda unica*

Il design sembra essere un punto d'onore per SsangYong, nel differenziarsi dal resto della produzione mondiale. Non si può dire che passi inosservata, ad esempio la monovolume Rodius, con quella sua coda eccentrica che ne segna inesorabilmente il look e che fa pensare a quanto sia fortunata la Rexton a valersi della matita di Giorgetto Giugiaro. C'è però un altro modello nella gamma che suscita sentimenti contrastanti: l'**Actyon** (nella foto) un Suv che sempre nella coda ha la sua principale di stranezza. Al contrario della Rodius, infatti, la Actyon ha un finale rastremato in tipico stile coupé che ricorda in qualche modo la Bmw X6. Entrambi questi modelli non hanno successo, sono comunque portatori di un tratto distintivo del marchio SsangYong.

larga 1,90 e alta 1,50. In Europa si confronta con la stessa Mercedes Classe S, la Bmw Serie 7 e la Audi A8. Torniamo però all'inizio degli anni Novanta. Non soddisfatti dell'accordo con la Germania, in SsangYong concludono l'acquisizione del marchio inglese Panther Westwinds Ltd. Ma nel 1997 SsangYong diventa proprietà della Daewoo, che acquista una quota di controllo del gruppo coreano. Il destino di Daewoo, tuttavia, è a sua volta segnato: il gruppo fallisce e Daewoo viene assorbita dalla Chevrolet, di proprietà GM. Così SsangYong riconquista la libertà. Le sue azioni vengono rimesse sul mercato nel 2004 e acquistate dalla cinese SAIC (Shanghai Automotive Industry China), che ne controlla il 51 per cento. La crisi internazionale poi colpisce anche la SsangYong, che è costretta a ricorrere all'amministrazione controllata, licenziando il 40 per

SsangYong

cento delle maestranze. Questa azione provoca una levata di scudi dei sindacati, che occupano la fabbrica.

Scontri con la polizia non sbloccano la situazione che va avanti per mesi, ritardando la produzione della gamma Kyron, Actyon, Rexton e Rodius e dei relativi pezzi di ricambio. Le agitazioni, inoltre, fermano la nuova berlina C200: questo modello, disegnato da Giugiaro, deve costituire la rinascita del marchio coreano. Presentato al salone di Parigi, incappa presto nei problemi gestionali della fabbrica, ritardando l'arrivo in Europa. Nel gennaio 2009, dopo una perdita di 75 milioni di dollari, la società va ancora in amministrazione controllata: la crisi economica e la diminuzione della domanda si fanno sentire. Un secondo sciopero in fabbrica termina, intanto, a metà agosto 2009, e la produzione riparte con molte incognite legate all'attecchimento dei proprietari cinesi.

Maurizio Caldera

www.smotor.com

Jeo-dong, Jung-su

Seul 100621, Corea del Sud



1



2

Korando

Produzione Dal 1988

Carrozzeria Fuoristrada

La Korando è un fuoristrada dalle linee insolite, che monta un motore 5 cilindri turbodiesel 2.9 di derivazione Mercedes. Ha un telaio in acciaio rinforzato, con sospensioni a quadrilatero anteriori e a ponte rigido al retrotreno. Il cambio è manuale a 5 rapporti o automatico a 4 velocità, con ripartitore-riduttore centrale. Due le tipologie di carrozzeria, tutte 3 porte e 5 posti: la versione con hard top è completamente chiusa, mentre nella soft-top la parte posteriore è in tela. Con l'arrivo della nuova generazione si amplia l'offerta dei motori: un due litri benzina, oppure un 6 cilindri 3.2, poi un diesel 5 cilindri 2.3 da 120 Cv e il 2.9, anch'essi Mercedes. Nel 2006 cessa la produzione, ma il veicolo viene prodotto di nuovo dalla società russa TagAZ, già partner di Daewoo, Citroën e Hyundai, che dal 2008 ne riprende la produzione.



FOCUS I motori Mercedes

I motori Mercedes sono frutto di un accordo con il costruttore tedesco, che dapprima inizia una fornitura diretta, passando poi alla costruzione in Corea, su licenza. È una mossa che permette alla Casa coreana di ottenere propulsori affidabili e di grande blasone a costo di sviluppo zero. Sono generazioni di motori che SsangYong in seguito evolve per proprio conto.

1. La SsangYong Korando versione Gls 2.3
2. La fuoristrada Korando ha una carrozzeria a tre porte e dispone di cinque posti



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------------------|-------------|
| I Serie | 1988 - 1997 |
| II Serie | 1997 - 2006 |
| Nuova produzione russa | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA (2004)

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,330 |
| Larghezza | m 1,840 |
| Altezza | m 1,840 |

POSTI 5

PORTE 3

PESO 1.870 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | gasolio |
| Cilindrata | 2874 cc |
| Cilindri | 5 |
| Potenza | 120 Cv |

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 150 km/h

PREZZO Euro 22.900

Musso

Produzione 1993 - 2005

Carrozzeria Fuoristrada - Pick up

La Musso è un fuoristrada la cui estetica comincia ad avvicinarsi ai gusti europei. In produzione a partire dal 1993, monta motori benzina e diesel di derivazione Mercedes. La vettura conquista subito l'Auto Design Award al salone di Birmingham, e nello stesso anno (1994) alla sua prima partecipazione ad una gara fuoristrada, si aggiudica il rally dei Faraoni. Due i motori benzina per Musso, il 4 cilindri 2.0 e il V6 di 3.2 che risulta fin troppo potente per la taratura delle sospensioni, dall'impostazione nettamente fuoristradistica. Derivato dalla produzione di Stoccarda anche il 5 cilindri 2.9 diesel, dapprima nella variante aspirata, poi con il turbocompressore. La trazione è posteriore, con anteriore inseribile e riduttore, il cambio è manuale a 5 marce oppure automatico a 4 rapporti (sul V6 benzina). I posti sono 7 su tre file.



1. Il fuoristrada SsangYong Musso
2. Gli interni della versione Sport del 2002 con cambio automatico
2. La Musso nella versione GSE con motore diesel 2.9



FOCUS La Sports TD

La versione Sports TD mantiene le linee del modello originale, ma aggiunge un cassone nella parte posteriore, creando un pick up 5 posti. Comfort di bordo ed abitabilità sono inalterati, grazie alla doppia cabina a quattro porte. Il motore è il 5 cilindri turbodiesel ad iniezione indiretta da 2.9 litri, in grado di erogare di 118 Cv. In commercio dal dicembre 2003, ha un prezzo base di 24.000 euro.



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,460 |
| Larghezza | m 1,850 |
| Altezza | m 1,740 |

POSTI

PORTE

PESO..... 1.755 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | gasolio |
| Cilindrata..... | 2874 cc |
| Cilindri | 5 |
| Potenza | 95 Cv |

TRAZIONE..... integrale

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 145 km/h

PREZZO

Lire 56.450.000

Chairman

Produzione Dal 1997

Carrozzeria Berlina

Nell'ammiraglia Chairman si ritrova tutto il sapore Mercedes. È, infatti, una berlina con carrozzeria 3 volumi che nasce nel 1997 sviluppata sullo stesso pianale della prima generazione W124 della Mercedes Classe E prodotta dalla Casa di Stoccarda dal 1984 al 1997. La Chairman si arricchisce di una versione a passo lungo nel 2000 e dispone a bordo di lussuose dotazioni come i controlli di stabilità e trazione, oppure i sensori di parcheggio. Il cambio è un automatico a 5 rapporti. Il restyling del 2003 prevede una nuova calandra, gruppi ottici anteriori modificati e interni più moderni. La Chairman H resta in produzione fino al 2008, sostituita dalla W distribuita anche fuori dalla Corea (Usa, Russia, Medio Oriente). Nel 2008 è l'auto più cara sul mercato interno con un prezzo di oltre 100 milioni di Won (circa 60.000 euro).



1. La SsangYong Chairman vista di profilo
2. Il design della Chairman rievoca quello della Mercedes Serie S
3. Gli interni della SsangYong Chairman



FOCUS

La trazione integrale

A partire dal 2008 la Chairman dispone su alcune varianti di una trazione integrale 4Matic. La gamma motori prevede invece tre propulsori Euro 4 di origine Mercedes: ovvero un 3,2 litri con una potenza di 225 Cv, un 3,6 litri con 6 cilindri in linea che sviluppa 250 Cv e un otto cilindri a V di 5 litri da 306 Cv.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------|-------------|
| I Serie | 1997 - 2003 |
| Restyling | 2003 - 2008 |
| Chairman W | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 5,110 |
| Larghezza | m 1,820 |
| Altezza | m 1,460 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.900 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 3199 cc

Cilindri 6

Potenza 225 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 230 km/h

PREZZO nd

Rexton

Produzione Dal 2001

Carrozzeria Suv

Appartiene alla categoria dei Suv di grandi dimensioni, e sul mercato italiano arriva nel 2002 diventando subito il modello più apprezzato della Casa coreana. Il progetto si basa sulla piattaforma della prima generazione di Mercedes Classe M: ha 5 o 7 posti, con trazione integrale di tipo TOD (Torque On Demand) e trasferimento di coppia automatico. Due i motori disponibili: un V6 3.2 benzina e un 5 cilindri 2.9 turbodiesel, il cambio è automatico sul benzina e manuale o automatico sul diesel. Nel 2004 un restyling è l'occasione per sostituire il diesel con un 2.7 common rail. Nel 2006, la Rexton subisce un secondo restyling: aumenta la potenza del diesel fino a 186 Cv, mentre le sospensioni posteriori assumono lo schema multilink.



FOCUS La Rexton II R-Line

Al salone di Londra 2008 debutta la Rexton II R-Line, una versione sportiva elaborata dall'inglese Project Kahn, riservata al solo mercato britannico. Le modifiche riguardano soprattutto l'estetica, con cerchi da 22 pollici e pneumatici 285/35 R22. Assetto ribassato, vernice metallizzata nera, vetri oscurati e 4 terminali di scarico, sedili in pelle con cuciture rosse: un Suv con l'aria di una GT.

1. La SsangYong Rexton arriva sul mercato italiano nel 2002
2. Gli interni della SsangYong Rexton



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 2001 - 2004 |
| Restyling | 2004 - 2006 |
| II Serie | dal 2006 |

SCHEDA TECNICA (2004)

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,720 |
| Larghezza | m 1,870 |
| Altezza | m 1,830 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

Alimentazione

Cilindrata

Cilindri

Potenza

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

Anteriore

Posteriore

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO

Rodius

Produzione Dal 2004

Carrozzeria Monovolume

La Rodius è una monovolume dal design piuttosto insolito. Indubbiamente la linea con la coda rastremata, su cui sembra aggiunto successivamente un altro pezzo di carrozzeria, non è certo armoniosa. A ciò si aggiunge un frontale con il tradizionale triangolo dal vertice in basso. Impeccabile, invece, la meccanica – anche qui di derivazione Mercedes – con il 5 cilindri turbodiesel 2.7 nella versione meno potente da 163 Cv, abbinato ad un cambio manuale a 5 rapporti, o automatico in opzione. Da 7 a 9 i posti, e inalterato il volume di oltre 600 litri di vano bagagli: un vero primato di categoria. Ma la Rodius ha anche il limite di traino omologato a 2.800 chilogrammi, il più alto per una monovolume. Nel 2006 il motore diesel ottiene l'omologazione Euro 4, mentre nel 2007 a Ginevra la Rodius mostra un frontale rinnovato.



1

1. La Rodius, la monovolume SsangYong dal design insolito soprattutto nella parte posteriore
2. Gli interni dell'ultima versione della Rodius

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 5,120

Larghezza m 1,910

Altezza m 1,820

POSTI 7

PORTE 5

PESO 2.082 kg

MOTORE

Alimentazione gasolio

Cilindrata 2696 cc

Cilindri 5

Potenza 163 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 169 km/h

PREZZO Euro 27.650



FOCUS

Un nome curioso

L'etimologia del nome Rodius deriva dalla crasi di Road e Zeus, dove Road sta per strada e Zeus è il nome del re degli dei dell'Olimpo greco. Rodius, dunque, dovrebbe significare "il Re della Strada", ma per motivi di opportunità commerciale su alcuni mercati viene venduto con il nome di Stavic.



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 2004 - 2007 |
| Restyling | dal 2007 |

Kyron

Produzione Dal 2005

Carrozzeria Suv

Affianca la Rexton, ma con dimensioni più compatte. Kyron, infatti, con il suo 2 litri turbodiesel common rail da 141 Cv e una lunghezza vicina ai 4,5 metri, è un mezzo adatto al traffico cittadino, che tuttavia non rinuncia ai grandi volumi interni. Le sue linee rispecchiano l'eccentricità – almeno secondo i gusti europei – degli altri modelli del marchio, e sono opera dello stilista britannico Ken Greenly e del centro stile di Pyungatek. Il frontale è una nuova interpretazione del family feeling SsangYong, a partire dalla griglia della mascherina. Un restyling nel 2008 ne modifica estetica e meccanica. Gli aggiornamenti esterni coinvolgono paraurti, calandra e gruppi ottici anteriori, ma anche il portellone posteriore e i cerchi in lega. Nuovo e più potente il turbodiesel: un 5 cilindri di 2,7 litri e 165 Cv di origine Mercedes.



1



FOCUS La trazione integrale

La trazione integrale ha uno schema differente a seconda del motore. Il 2.0 da 141 Cv adotta la trazione posteriore, con l'anteriore inseribile e il riduttore abbinato al cambio manuale a 5 marce. Sul più recente 2.7 5 cilindri, invece, il sistema è del tipo Torque On Demand con trazione integrale permanente e ripartizione automatica della coppia tra i due assi.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 2005 - 2008 |
| Restyling | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,660 |
| Larghezza | m 1,880 |
| Altezza | m 1,760 |

POSTI

5

PORTE

5

PESO

1.929 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | gasolio |
| Cilindrata | 1998 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 141 Cv |

TRAZIONE

integrale

CAMBIO

5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA

167 km/h

PREZZO

Euro 26.500

Actyon

Produzione Dal 2006

Carrozzeria Crossover - Pick up

L'Actyon completa la famiglia dei 4x4 coreani, di cui è il modello più compatto. Dalla Kyron prende il motore, il cambio automatico o manuale e il telaio. Il motore è dunque il 4 cilindri 2.0 turbodiesel da 141 Cv, ma c'è anche un 2.3 a benzina da 150 Cv. Originale la linea a cuneo rovesciato, anche se il portellone posteriore è molto inclinato e la coda alta rende difficile l'accesso al vano bagagli. Il frontale, invece, ha il tradizionale muso a triangolo con vertice in giù e la calandra che rientra in basso. Actyon si differenzia da Kyron e Rexton per alcuni componenti, tra questi il cambio automatico a 4 marce in opzione, contro le 5 dell'automatico montato su Kyron e Rexton. Uguale, invece, il sistema di trazione, con le ruote motrici posteriori e la manopola per inserire quelle anteriori e le ridotte.



1. La SsangYong Actyon
2. Il crossover della SsangYong è equipaggiato con un motore turbodiesel da due litri o con un propulsore 2.3 a benzina
3. Gli interni della SsangYong Actyon



FOCUS Il pick up

Dall'Actyon deriva presto (2007) una versione pick up, che aggiunge un cassone con sponde e la parola Sports nella denominazione; si differenzia dall'Actyon 5 porte per le dimensioni maggiori e per il cassone che misura 128 x 160 centimetri. La versione pick up è disponibile soltanto con la motorizzazione diesel, abbinata alla trazione integrale e ad un cambio manuale.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|------------|
| I Serie | dal 2006 |
| Pick up | dal 2007 |

SCHEMA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,450

Larghezza m 1,880

Altezza m 1,730

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.868 kg

MOTORE

Alimentazione gasolio

Cilindrata 1998 cc

Cilindri 4

Potenza 141 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 163 km/h

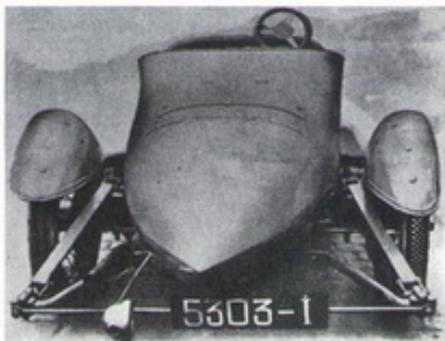
PREZZO Euro 25.950

Stabilia

Neuilly
Francia
1908 - 1930

Stabilia è una piccola Casa francese la cui produzione inizia intorno al 1908 e si conclude, dopo varie interruzioni, nel 1930. Le vetture del marchio francese si contraddistinguono per il telaio particolarmente basso e il ricercato sistema di sospensioni. I primi modelli, oltre a un telaio il cui pianale si trova in posizione ribassata rispetto agli assali delle ruote, montano un motore di 2,2 litri, a quattro cilindri in linea biblocco con distribuzione a valvole laterali. Questa soluzione garantisce alle Stabilia una buona tenuta di strada, tanto che la Casa francese le pubblicizza come vetture anti-ribaltamento. Alla vigilia della Prima guerra mondiale le auto dell'azienda transalpina adottano nuovi motori di 1,5 e 2,7 litri, ma la produzione si arresta nel 1920. Dopo la guerra l'azienda presenta una vettura con motore di 2,8 litri il cui schema costruttivo ricalca quello dei modelli d'anteguerra. La Stabilia continua l'attività a singhiozzo e l'ultimo modello, progettato e realizzato nel 1925, monta propulsori Altos a quattro cilindri di 1,5 e 2 litri.

Una Stabilia del 1914 equipaggiata con motore da 2,7 litri



Standard

Coventry
Inghilterra
1903 - 1961

La Standard Motor Company nasce a Coventry, per opera di Reginald Walter Maudslay nel 1903. Dalla piccola fabbrica in Much Park Street esce la prima vettura, con motore monocilindrico, cambio a tre marce e trasmissione a cardano sulle ruote posteriori. Le automobili della Standard fino al 1906 subiscono vari aggiornamenti soprattutto nel motore. L'azienda inglese si afferma all'estero anche come produttore di motori. Nel 1905 entra in azienda, con il ruolo di direttore, Charles Friswell che presto diviene presidente. Sotto il suo controllo la gamma di veicoli della Standard è essenzialmente composta da vetture economiche, tranne il modello 50 HP, che costa 1.050 sterline ed è una delle vetture più eleganti in circolazione. Durante la Grande Guerra la Casa inglese converte parte della produzione per realizzare aeromobili per l'aeronautica militare e si trasferisce negli stabilimenti più grandi di Canley. Dopo la guerra la produzione è caratterizzata sempre più da vetture di piccole dimensioni e nel 1924 l'azienda detiene una notevole quota di mer-



1. Una Standard berlina a quattro porte del 1935

2. Una Standard Vanguard del 1948, berlina a quattro porte con carrozzeria bicolore

cato interna, con oltre 10 mila vetture vendute. Sfortunatamente i profitti crollano per diverse operazioni commerciali non riuscite. Nel 1929, a risollevare le sorti dell'azienda, arriva il capitano John Black, in veste di amministratore delegato. Riesce, con un accordo commerciale, a fornire i telai ai più importanti carrozzieri inglesi e nel giro di pochi anni arriva a una produzione di 40 mila unità. Nel 1945, ciò che rimane della Triumph Motor Company passa sotto il controllo della Standard Motor Company. Nel dopoguerra la prima vera novità della Casa inglese è la Vanguard, vettura con carrozzeria portante, sospensioni anteriori indipendenti e cambio sincronizzato. L'auto monta un propulsore di circa 2 litri ed eroga una potenza di 68 Cv. Ma il mercato interno predilige sempre più vetture utilitarie, pertanto l'azienda presenta nel 1953 la 8 HP con motore di 800 cc. Nel 1961 la Standard-Triumph passa alla Leyland Motor Co., che, dopo la fusione con la BMH, dà vita al gruppo British Leyland. Con la nuova gestione la Standard viene dismessa.



Stanguellini

Modena, Italia 1900 - 1963



La storia di uno dei maggiori interpreti della grande scuola automobilistica modenese inizia con la produzione di strumenti musicali. È il 1879, Celso Stanguellini cura la realizzazione di timpani per orchestra provvisti di un'accordatura meccanica da lui stesso brevettata. Il passaggio al settore automobilistico avviene circa venti anni più tardi, quando il figlio Francesco prende parte alle prime competizioni: inizialmente con un triciclo, poi con una Ceirano e con una SCAT. I rapporti con il mondo torinese dell'automobile lo portano a diventare il primo agente di vendita per la Fiat a Modena. Lo sport rimane sempre parte attiva dell'iniziativa commerciale e la Scuderia Stanguellini guadagna consensi di anno in anno. Nel 1925 si indirizza anche alle competizioni motociclistiche, facendo correre e vincere le motociclette modenesi Mignon.

Nel 1932 Francesco scompare prematuramente lasciando la conduzione dell'azienda al figlio Vittorio che, a soli 19 anni, fornisce nuove energie. Malgrado la giovane età, Vittorio è dotato di uno straordinario intuito per i motori e, oltre a sviluppare l'attività commerciale, nel 1935 inizia a dedicarsi stabilmente alle elaborazioni sportive. L'attività di trasformazione avviene principalmente sui motori Fiat, per dedicarsi poi allo sviluppo di vetture complete per le categorie Sport di 750 cc e 1100 cc, oltre a un'estemporanea Fiat 2800 a sei cilindri. La nascita della Squadra Stanguellini risale a quel periodo, quando i piloti Baravelli, Rangoni e Zanella corrono su Fiat 508, mentre Francesco Severi su una Maserati 1500, tutte potenziate dalla Squadra Stanguellini: è con questa vettura che, nel 1937, Severi si aggiudica il primo posto assoluto alla 28° Targa Florio. Ma anche



1. La coupé Stanguellini del 1947 disegnata da Bertone
2. Prototipo di spider Stanguellini

le "piccole" danno grandi soddisfazioni: nello stesso anno Giulio Baravelli vince la XII Mille Miglia con la 750 Stanguellini, por-

tando la notorietà della Casa a livello internazionale. Il successo è replicato all'estero con il trionfo, sempre di Baravelli, alla Tobruk-Tripoli. L'attività sportiva prosegue con la realizzazione di ulteriori vetture, alcune delle quali carrozzate dalla Torricelli di Modena e destinate alla categoria Sport Nazionale.

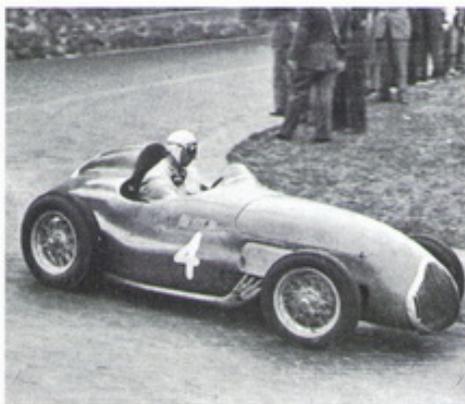
Dopo la pausa bellica, la ripresa dell'attività sportiva vede piloti importanti come Fioruzzi, Filippone, Leonardi, Leoni, Pesci, Scagliarini e Zanetti portare rinnovato lustro al marchio modenese. Nel 1946 la Squadra Stanguellini vince il Campionato nazionale assoluto Sport e coglie una prestigiosa affermazione al Gran premio del Belgio con la 1100 di Bertani, precedendo la Simca Gordini pilotata dallo stesso Amedeo Gordini. L'introduzione della nuova categoria Sport, nel 1947, aumenta l'egemonia della società che, forte della sua esperienza, in poco tempo adotta nuovi telai tubolari. Inizia in quel periodo anche la collaborazione con l'ingegner Massimino della Fiat che supporta la Stanguellini nel lavoro di elaborazione della Fiat 1100.

Dal punto di vista tecnico, nel dopoguerra l'attività si evolve radicalmente: le piccole e veloci barchette Sport Stanguellini adottano telai tubolari realizzati in casa, mentre le sospensioni e il ponte rimangono di derivazione Fiat. La fama dell'azienda continua a crescere, anche perché non passa domenica senza una vittoria di qualche vettura costruita o elaborata dal preparatore modenese. Alla fine del 1947

Stanguellini

la Stanguellini può già vantare ben 10 vittorie assolute e 37 di classe, nonché quattro titoli nazionali. Questo fortunato anno dà inizio anche alla produzione di una berlina a quattro posti su meccanica Fiat 1100 carrozzata da Bertone, e di un modello Sport con motore maggiorato a 1500 cc.

Allo stesso tempo l'azienda inizia a produrre anche banchi prova per motori, mentre l'anno successivo vengono adottate nuove carrozzerie definite "a siluro". Nel 1949 la Stanguellini è la prima a proporre una testata bialbero per il motore Fiat 1100 cc, disegnata dal tecnico Golfieri. Parallelamente inizia la produzione di numerosi componenti destinati a migliorare le prestazioni delle vetture Fiat, nonché una diversificazione con l'allestimento di veicoli industriali e di piccoli autocarri. L'impegno sportivo non passa però in secondo piano: la Casa si orienta su vetture di 750 cc dotate, a partire dal 1955, di un nuovo motore. Queste vetture si affermano ripetutamente, conquistando numerosi titoli nazionali con Leonardi, Pirocchi e Cecchini. L'anno seguente nasce invece una nuova versione del motore 750 cc a corsa corta, che porta vittorie ai Campionati italiani con Lippi nella



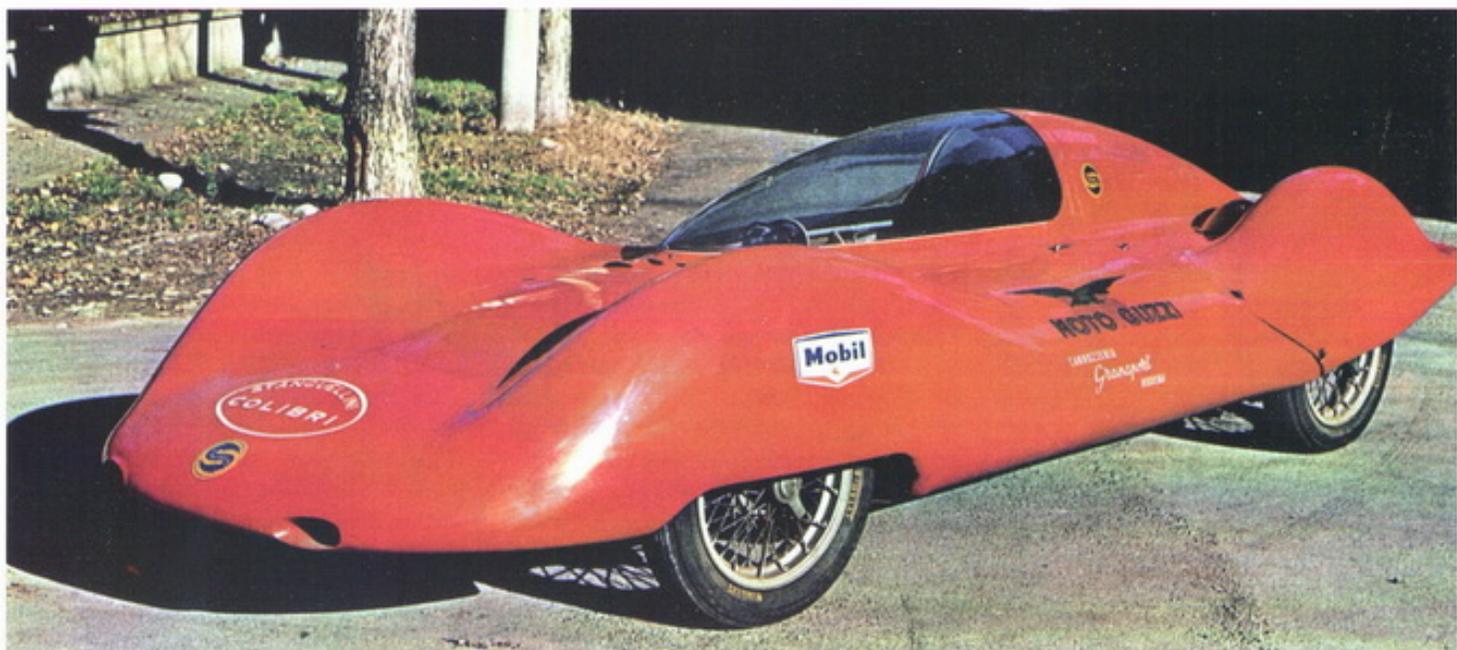
1. Una monoposto Stanguellini derivata dalla Fiat 1100, in gara negli anni Cinquanta. Al volante c'è Sergio Sighinolfi
2. Gli interni di una Stanguellini da corsa
3. La Stanguellini Colibrì, con motore Guzzi

750 Sport e con Siracusa nella 1100 Sport. Nel 1956 la Casa indirizza le sue energie verso il propulsore di 1100 cc destinato inizialmente a equipaggiare una vettura realizzata dalla carrozzeria Campana. Questa nuova versione porta l'equipaggio Behm-Haas-McArthur alla vittoria della 12 Ore di Sebring nel 1957. Successivamente Stanguellini si indirizza anche alle vetture con ruote scoperte, inizialmente con una monoposto 1100 per la Formula Junior. È il frutto dell'esperienza della 750 Corsa: telaio tubolare, ponte rigido e motore posto anteriormente derivato dal Fiat 1100 TV. Grazie alla sua affidabilità domina



le prime stagioni in Europa e in America, e viene costruita in oltre 100 esemplari. È invece del 1961 la nascita del modello Delfino, presentato al salone di Torino: è l'evoluzione della monoposto, questa volta con motore posteriore e telaio a traliccio. Il motore è sempre di derivazione Fiat, il 1300 cc con cilindrata ridotta a 1100 cc. Questa evoluzione non porta però grandi successi, anche se viene utilizzato ancora nelle stagioni 1961 e 1963, sulle successive monoposto di Formula 2 e Formula 3. Con la stagione sportiva 1963, Vittorio Stanguellini, a cinquant'anni, decide di abbandonare il mondo delle competizioni, per dedicarsi esclusivamente all'attività commerciale e di assistenza.

Massimo Nascimbene



Stanley

*Newton
Stati Uniti
1897 - 1920*



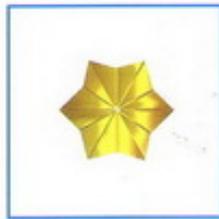
Francis e Freelan Stanley, costruttori americani di automobili, sono dei pionieri e innovatori nel campo della propulsione a vapore, tanto che dopo l'affermazione del motore a scoppio rimangono comunque fedeli al loro modello di vettura per circa vent'anni. La deludente esibizione di una vettura a vapore in occasione della fiera di Brockton Fall del 1896 fa scattare lo spirito competitivo dei due fratelli, che, certi di fare meglio, si mettono al lavoro per realizzare la loro prima vettura a vapore con componenti di varia provenienza. L'anno seguente alla stessa fiera presentano un leggero buggy a due posti con motore verticale a due cilindri e i fratelli iniziano a registrare le prime ordinazioni. Le vetture Stanley ottengono numerosi successi sportivi, il più rilevante a Ormond Beach, nel gennaio del 1906, quando una Stanley aerodinamica stabilisce il record mondiale di velocità su terra a 195,647 chilometri orari. Negli anni Dieci la concorrenza del motore a scoppio è sempre più pesante e nel 1917 Francis e Freelan Stanley cedono l'azienda. Dopo il cambio di proprietà la produzione continua fino al 1920.

Una vetturetta Stanley a vapore del 1898



Star

*Wolverhampton
Inghilterra
1883 - 1932*

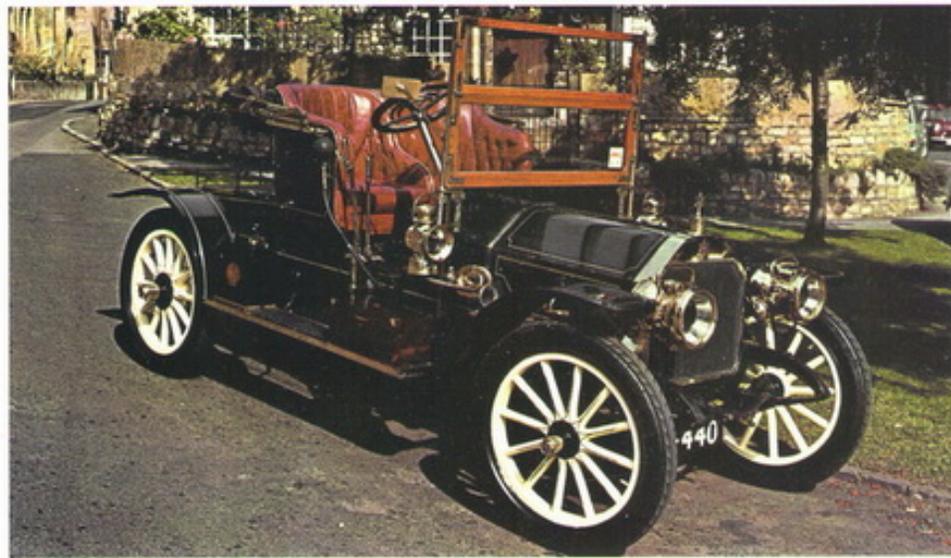


Le vetture della Star rappresentano per molti anni il simbolo della tradizione artigianale automobilistica inglese. I fondatori, Sharratt ed Edward Lisle senior, iniziano l'attività nel 1883 come fabbricanti di biciclette. Nel 1886 nasce la Star Cycle Company, specializzata in biciclette e veicoli a tre ruote. Solo due anni dopo, con la nascita dell'affiliata Star Motor Company, inizia la produzione di veicoli convenzionali tipo Benz da 3,5 Cv. Le vetture Star si ispirano alle Panhard e adottano motori anteriori verticali, telaio in legno rinforzato e trasmissione a catena laterale. I motori della gamma sono tutti bicilindrici con potenze da 1,2 a 2,4 litri oltre a un quattro cilindri di 5,2 litri. Nel 1905 anche Edward Lisle junior, direttore della Star Cycle, decide di iniziare a produrre vetture leggere. Ma dopo soli quattro anni l'azienda di Edward Lisle junior entra in una fase di riorganizzazione, cambia ragione sociale



1. Una vettura della Star Motor del 1911, con carrozzeria spider
2. Una Star roadster del 1908 con motore sei cilindri di 6900 cc

in British Motor Company, e le sue vetture adottano il marchio Briton. Nel 1922 Edward Lisle si ritira dall'impresa e cede le sue azioni a C.A. Weigh, che continua l'attività automobilistica fino al 1928. Anche la Star Motor, nel 1909, subisce un processo di riorganizzazione e cambia ragione sociale in Star Engineering Co. Dopo la Prima guerra mondiale il mercato delle vetture di lusso si ravviva e la domanda punta soprattutto sulle sei cilindri. La Star lancia nel 1923 la 18/40 HP da 2,9 litri e, l'anno seguente, una 3,3 litri da sei cilindri. Nel 1928 i Lisle cedono l'azienda alla Gay, produttrice di autocarri, e, sotto la nuova direzione, la Star punta sulla produzione delle vetture a sei cilindri. Da quel momento i modelli di punta sono infatti le sei cilindri Comet e Placet, con motori di 2,4 e 3,1 litri. Questi modelli segnano la fine della marca inglese: gli stabilimenti della Star cessano l'attività nel 1932.

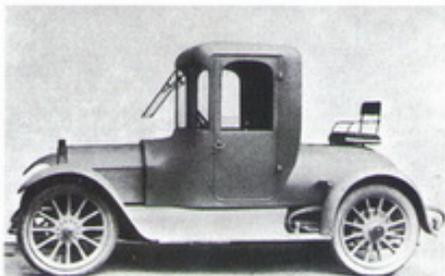


S.T.A.R.

*Torino
Italia
1904 - 1921*

La STAR, Società Torinese Automobili Rapid, è l'ultima azienda automobilistica che nasce dall'iniziativa di Giovanni Battista Ceirano nel 1904. Grazie all'intervento finanziario di alcuni soci, l'azienda rileva le ex Acciaierie Bianchi e realizza il nuovo stabilimento. Le prime vetture della Rapid risalgono al 1905 e anche se non presentano soluzioni innovative, si dimostrano, comunque, vetture di proverbiale sicurezza e robustezza. Alla fine del primo anno di attività l'azienda realizza solo alcune decine di unità dei modelli 16/24 HP e 24/40 HP con motori a quattro cilindri rispettivamente di 4,5 e 7,4 litri. La Casa partecipa a numerose competizioni sportive e ad alcune edizioni della Targa Florio, ma senza buoni risultati. Nel 1907 la S.T.A.R. attraversa una grave crisi finanziaria e riduce la produzione a un solo modello, la 10 HP, con avviamento e illuminazione elettrici. La sua fabbricazione viene sospesa, per riprendere nel 1919, col nome di Tipo 10. Nel frattempo inizia anche l'attività di riparazione di vetture civili e militari, ma la S.T.A.R. non sopravvive, viene posta in liquidazione nel 1921 e i suoi stabilimenti passano alla SPA.

Un allestimento Diatto-Garavini del 1908 su telaio S.T.A.R. Rapid 10/18 HP



Stearns-Knight

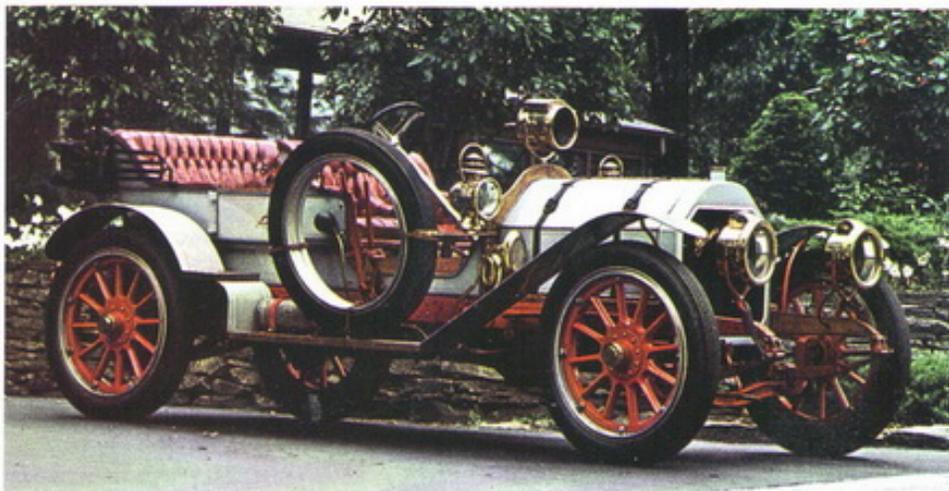
*Cleveland
Stati Uniti
1912 - 1930*



La Stearns-Knight nasce a Cleveland nel 1896 semplicemente come Stearns e solo in seguito cambia ragione sociale in Stearns-Knight nel 1912. L'azienda di Cleveland inizia l'attività automobilistica con la realizzazione di buggy, i leggeri veicoli tipici della produzione americana del periodo pionieristico, e solo dopo la Stearns passa alla costruzione di vetture medie con motori a uno, due e tre cilindri. Nel 1905, con l'introduzione dei motori a quattro e a sei cilindri biblocco con valvole di aspirazione laterali, le Stearns mostrano analogia tecnica e stilistica con i modelli europei. Nel 1912 la Casa di Cleveland comincia a usare per le proprie vetture i motori a foderi Knight a quattro e a sei cilindri e da quel momento infatti prendono il nome di Stearns-Knight. Due anni dopo le auto adottano l'avviamento e l'impianto di illuminazione elettrici che forniscono ai modelli Stearns un ulteriore tocco di distinzione. Queste vetture si caratterizzano per un'ottima qualità e silenziosità di marcia.

Alla gamma in produzione si aggiunge nel 1917 una 8V di 5,4 litri che riscuote molto successo nelle vendite. Nel 1925 la Stearns-Knight passa sotto il controllo della Willys Overland di Toledo, ma riesce comunque a continuare la produzione, incentrata su vetture di grandi dimensioni a quattro e a sei cilindri. Nella gamma delle Stearns-Knight, sotto la nuova proprietà, si continua a produrre i modelli a otto cilindri, infatti la 8-90 del 1928 ha due diversi tipi di allestimento: uno con passo lungo e l'altro con passo corto ma entrambi con motore a otto cilindri di 6,5 litri. Il cambio ha tre rapporti e la frizione è a doppio disco. Tuttavia si avvicina per la Stearns-Knight la fine. Travolta infatti dalla grave crisi finanziaria del 1929, la Casa americana non supera le difficoltà economiche ed è costretta a sospendere la produzione nel 1930.

**Una Stearns del 1909 (collezione Upjohn).
La Casa diventa Stearns-Knight solo dal 1912**



Steiger

*Burgrieden
Germania
1914 - 1926*

Nel 1914 Walter Steiger apre una piccola impresa, a Burgrieden e progetta, in collaborazione con l'ingegner Paul Henze, una vettura sportiva particolarmente all'avanguardia. Sono gli anni della Prima guerra mondiale - i primi esemplari escono dalla fabbrica alla fine del 1919 - e l'auto, allestita con un motore di 2,6 litri, riscuote il favore del pubblico. Quello sportivo è quello in cui desta maggiore interesse, perché si rivela da subito un'automobile performante, superiore per qualità e prestazioni a quelle realizzate in Germania fino a quel momento. Dopo il 1924 la vettura presenta nuovi punti di forza: si adottano freni che agiscono sulle ruote posteriori, ma in seguito la vettura presenta quelli su tutte e quattro le ruote. Nella versione normale la Steiger è capace di ospitare 4 o 6 passeggeri e raggiungere i 100 chilometri orari. Nell'allestimento sportivo si sfiorano anche i 125 orari. La Casa di Burgrieden raggiunge una certa fama per la partecipazione a numerose competizioni e nel 1924 partecipa con tre vetture alla Targa Florio senza però ottenere grandi risultati. Paul Henze già dal 1922 lascia la società per passare alla Simson & Co. Complessivamente l'azienda di Burgrieden produce quattromila vetture ma nel 1926, a seguito della recessione economica dell'industria automobilistica tedesca, è costretta a cessare l'attività. Walter Steiger non si arrende e decide di continuare a lavorare nel mondo delle quattro ruote: si trasferisce in Svizzera e progetta delle nuove sei cilindri per la Martini, note col nome di Martini-Steiger.

Stellite

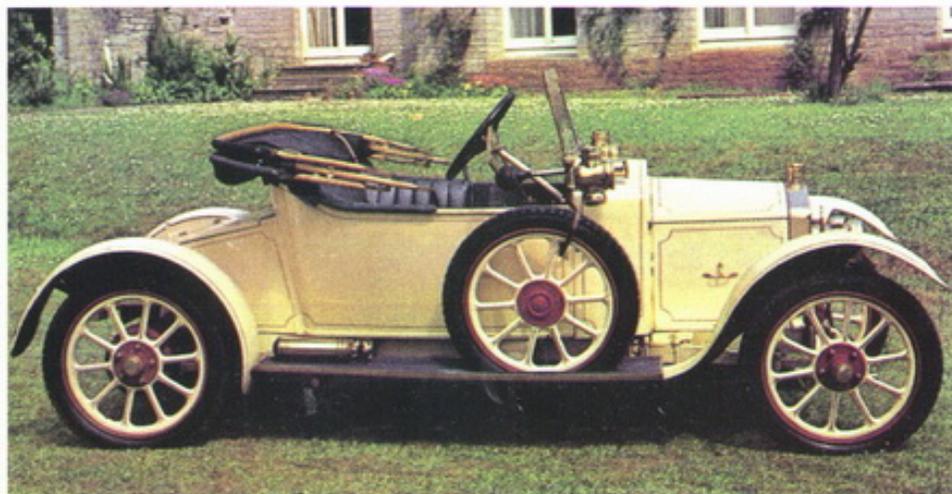
*Birmingham
Inghilterra
1913 - 1919*

Stellite è un marchio automobilistico inglese adottato da una piccola azienda di Birmingham, che nasce nel 1913, affiliata alla Wolseley e si contraddistingue per la produzione di una serie di vetturette economiche. Mentre le automobili con il marchio Wolseley sono auto di alta gamma caratterizzate per l'eleganza e il loro prestigio, le piccole Stellite sono rivolte a una clientela di ceto medio e la caratteristica principale di queste vetture è l'economicità d'esercizio, oltre al prezzo d'acquisto estremamente basso.



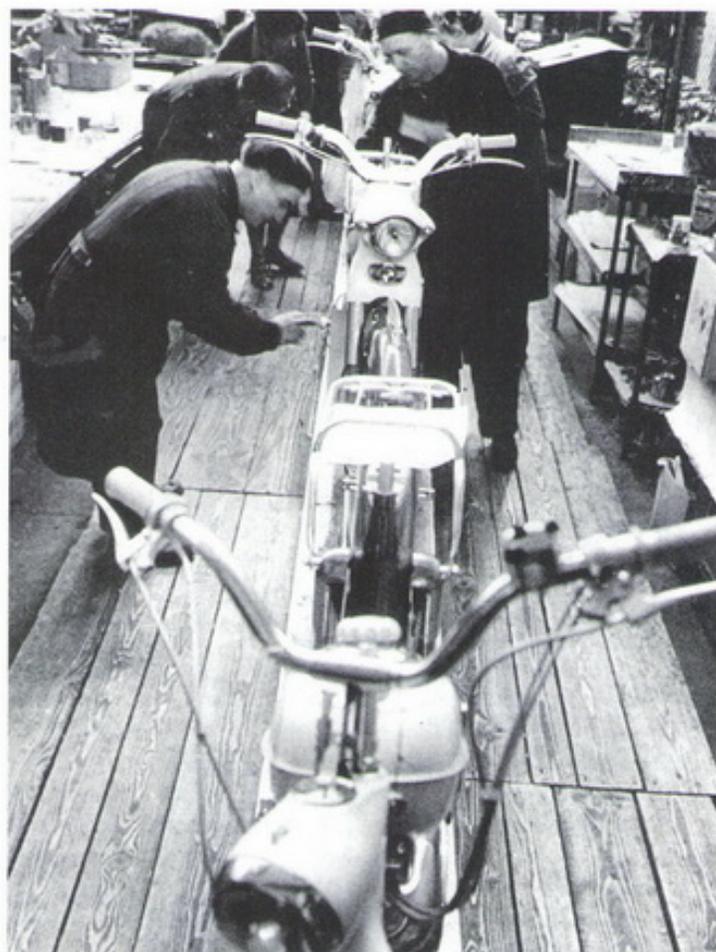
La vetturina della Stellite monta un motore a quattro cilindri di 1100 cc posizionato su un semplice telaio in legno rinforzato adotta uno sterzo a cremagliera e un cambio a due rapporti, che passa a tre nel 1915. La Stellite ha la sua maggiore attrattiva nel prezzo, poco superiore alle 150 sterline. Dopo la guerra, quando la Casa inglese ripropone lo stesso modello, nel 1919 il prezzo è quasi duplicato portando la vettura fuori mercato e di conseguenza la produzione viene sospesa.

1. Particolare del posto guida della piccola biposto Stellite
2. La vetturina Stellite del 1914. Il motore è un 1100 cc a 4 cilindri
3. La Stellite è un'auto dalle dimensioni ridotte e dal peso contenuto, pensata per una clientela di ceto medio



Steyr-Daimler-Puch

Graz
Austria
1934



La Steyr-Daimler-Puch riunisce in sé l'intera storia delle vetture di produzione austriaca, fondendo insieme l'esperienza di tre marchi la cui attività risale agli albori dell'industria metalmeccanica e dell'automobilismo. L'unione definitiva, che avviene nel 1934, mette dunque insieme la Puch di Graz, fusa dal 1928 con l'Austro-Daimler di Wiener Neustadt, e la Steyr, nata come fabbrica di armi e approdata nel settore auto dal 1920. Dopo la creazione dell'azienda, la produzione si concentra in particolare su modelli provenienti dalla gamma Steyr, di classe superiore e che ha nel suo pedigree progettisti dalla fama straordinaria, come Hans Ledwinka e Ferdinand Porsche. A partire dalla 430, due litri a sei cilindri, e le derivate successive 530 e 630, per passare alla più piccola 100 di 1400 cc.

Dal 1936, la Casa si orienta su vetture dal carattere maggiormente utilitario ma di qualità, come la 50 di 1000 cc o la 55 di 1200 cc. Durante la Seconda guerra mondiale l'attività in

campo civile s'interrompe, per riprendere negli anni Cinquanta, inizialmente come importatrice delle Fiat per l'Austria. Modello di punta l'italiana 500 del 1957, rielaborata però in parti secondarie nella carrozzeria e in modo più consistente nella meccanica, con motori di produzione autonoma: bicilindrici boxer raffreddati ad aria di 500, 650 e 700 cc. Decisamente brillanti nelle prestazioni, le piccole utilitarie hanno anche fortuna nelle competizioni, spesso in aperta rivalità con le "cugine" Abarth contemporanee.

Nel 1959, da un protocollo con l'esercito austriaco, viene realizzato l'Haflinger (dal nome di una razza di cavalli), un piccolo fuoristrada semplice e funzionale, a quattro ruote motrici e dalle eccezionali doti di maneggevolezza. Progettato dall'ingegner Erich Ledwinka, figlio del grande Hans, è equipaggiato con un bicilindrico 650 di derivazione 500: resta in produzione fino al 1974 ed è utilizzato soprattutto a scopi militari e professionali.

1. Una Steyr 200, berlina prodotta nella metà degli anni Trenta
2. La catena di assemblaggio dei ciclomotori nella fabbrica di Graz

Nel 1971 viene allestito il più grande e potente Pinzgauer, a due o tre assi, successivamente costruito anche in Sudafrica.

La grande esperienza del marchio nel campo della trazione integrale si manifesta anche nella collaborazione con Mercedes per i suoi G, ancora con Fiat per la Panda 4x4, fino ai Suv Bmw. Negli anni Ottanta, la Steyr-Daimler-Puch si ristruttura in varie diramazioni rese autonome e, fra queste, la Magna-Steyr, in partnership con la canadese Magna International, fornitrice di componenti e costruttrice di modelli per varie aziende, dalla Volkswagen alla Chrysler.

Non mancano gli allestimenti di vetture d'élite come la Mini crossover, l'Aston Martin Rapide o la Peugeot RC Z.

(M. T.)

500/650

Produzione 1957 - 1973

Carrozzeria Berlina

Relizzata nel 1957 impiegando la stessa scocca della omonima utilitaria Fiat, la 500 è la vettura con cui la Steyr-Daimler-Puch riprende la produzione dopo la Seconda guerra mondiale. Inizialmente è offerta in una sola edizione dotata di un tettuccio in tela ripiegabile. Ma a partire dal 1959 è realizzata anche in una versione chiusa con un tetto in lamiera prodotto dalla Casa austriaca. È equipaggiata all'esordio con un motore bicilindrico boxer da 16 Cv. Anche questo è prodotto dagli uomini di Graz e a partire dal 1959 viene portato nella potenza a 20 Cv. Diverse sono le versioni della 500 che si susseguono nel tempo e sulla stessa scocca vengono realizzate persino due modelli wagon: la 700C e la 770E. Esportata, nonostante le clausole restrittive della Fiat, anche al di fuori dell'Austria è prodotta per circa 60.000 unità.



1. La Steyr-Puch 500, replica austriaca della celebre utilitaria Fiat
2. Una pubblicità della Steyr-Puch 500
3. La 500 con il tettuccio in tela ripiegato
4. Il marchio Steyr-Puch come figura sulla 500



FOCUS 650

Lanciata nel 1962, la 650 adotta lo stesso chassis della 500 ma è equipaggiata con dei propulsori di maggiore cilindrata e potenza. Realizzata fino al 1969, inizialmente è disponibile nella variante 650T dotata di un motore di 643 cc da 20 Cv. Seguita poi dalle edizioni sportive 650TR e 650TR II (dove la R sta per rally) munite di un propulsore di 660 cc da 27 e fino a 41 Cv.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| 500 | 1957 - 1959 |
| 500D | 1959 - 1957 |
| 500DL | 1959 - 1962 |
| 700 E - C | 1961 - 1968 |
| 650T | 1962 - 1968 |
| 650TR | 1964 - 1968 |
| 650TR II | 1965 - 1969 |
| 500S | 1967 - 1973 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 2,970 |
| Larghezza | m 1,320 |
| Altezza | m 1,320 |

POSTI4

PORTE3

PESO445 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 493 cc |
| Cilindri | 2 |
| Potenza | 16 Cv |

TRAZIONEposteriore

CAMBIO4 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | tamburo |
| Posteriore | tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA95 km/h

PREZZOnd

Haflinger

Produzione 1959 - 1974

Carrozzeria Fuoristrada

Realizzata su richiesta dell'esercito federale austriaco, la Haflinger è una fuoristrada leggera caratterizzata da dimensioni compatte e una estrema versatilità d'uso. Progettata da Erich Ledwinka, la Haflinger rispetto alle contemporanee off-road si differenzia per la particolare struttura molto leggera ed essenziale dello chassis che prevede un telaio realizzato con un'unica trave centrale alle cui estremità sono fissati i due gruppi delle sospensioni e della trasmissione. All'origine impiega un motore bicilindrico boxer raffreddato ad aria da 24 Cv. Questo è collegato direttamente all'asse posteriore e tramite un comando manuale la trazione, che dispone di due differenziali bloccabili manualmente, può essere estesa anche alle ruote anteriori. Commercializzata in 110 Paesi del mondo è prodotta per un totale di 16.700 esemplari.



1



FOCUS Lo sviluppo

Lo sviluppo della Haflinger richiede circa due anni. Per metterla a punto vengono infatti realizzati diversi prototipi con i quali sono eseguiti numerosi test. Di fondamentale importanza sono i tragitti di collaudo effettuati sullo Schoeckl nella regione di Graz. Oppure nelle Ande dove questa vettura ha raggiunto percorrendo terreni detritici altitudini superiori ai 5.000 metri.

1. Una Steyr-Puch Haflinger, piccola fuoristrada della Casa austriaca utilizzata prevalentemente per usi militari
2. Il marchio Steyr-Puch e il nome del modello
3. Vari modelli di Haflinger in esposizione



2



3

SCHEDA TECNICA - 700 AP

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 2,830 |
| Larghezza | m 1,350 |
| Altezza | m 1,740 |

POSTI

4

PORTE

4

PESO

600 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 643 cc |
| Cilindri | 2 |
| Potenza | 24 Cv |

TRAZIONE

integrale

CAMBIO

5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

64 km/h

PREZZO

nd

Pinzgauer

Produzione Dal 1971

Carrozzeria Fuoristrada

Sviluppata come prototipo nel 1969 e avviata alla produzione nel 1971, la Pinzgauer è una fuoristrada destinata principalmente ad usi militari. A seconda delle versioni è dotata di una meccanica a due e tre assi ed è prodotta in diverse varianti di carrozzeria con un abitacolo in grado di accogliere fino a 12 persone. Costruita inizialmente a Graz negli stabilimenti della Steyr-Daimler-Puch, la Pinzgauer è oggi realizzata in Sudafrica dalla BAE System titolare dal 2007 della licenza di produzione. Al debutto impiega un motore a 4 cilindri raffreddato ad aria di 2,5 litri collegato ad una trazione integrale permanente che a seconda dei modelli dispone di 4 o 6 ruote motrici. Mentre nella seconda generazione, comprendente diverse versioni civili, adotta dei turbodiesel TDI di origine Volkswagen a 6 cilindri della potenza fino a 115 Cv.



1. Un fuoristrada Pinzgauer, con carrozzeria chiusa e meccanica a tre assi
2. Uno Steyr-Daimler-Puch Pinzgauer con carrozzeria scoperta
3. Una versione del Pinzgauer con meccanica a due assi e quattro ruote motrici



FOCUS Le versioni

Impiegata da molti corpi di armata come l'esercito inglese oppure quello austriaco e svizzero, la Pinzgauer è realizzata in una infinità di versioni. Alcune di queste sono blindate e dotate di armamenti, mentre altre sono attrezzate come ambulanze o mezzi da trasporto truppe. Dotata come l'Hafinger di un telaio monotrave, viene prodotta anche in una versione civile denominata X-treme Mobility.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------|-------------|
| I Serie | 1971 - 1986 |
| II Serie | dal 1986 |
| TDI 106 Cv | 1986 - 1989 |
| TDI 115 Cv | dal 1989 |

SCHEDA TECNICA - 712

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,955 |
| Larghezza | m 1,760 |
| Altezza | m 2,045 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2499 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 87 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

Stoewer

*Stettino
Polonia
1899 - 1937*



La Stoewer è una delle più antiche Case automobilistiche tedesche. Le prime vetture che escono dagli stabilimenti di produzione sono dei tricicli azionati da motori monocilindrici De Dion. La prima vettura convenzionale, progettata dai fratelli Emil e Bernhard Stoewer, adotta un motore bicilindrico da 6,6 Cv con cambio a tre marce. Nel 1902 la Casa presenta la prima vettura con motore a quattro cilindri da 45 Cv e radiatore a nido d'ape. Contemporaneamente inizia la fabbricazione di autocarri e di autobus. Il modello più popolare, in produzione prima della Grande guerra, è la G4 pubblicizzata come "l'automobile per tutti" una vettura tecnicamente valida, perfezionata nel corso degli anni, sino a erogare una potenza di 18 Cv. La ripresa, dopo il conflitto, è difficile e l'azienda entra in crisi, tuttavia l'attività prosegue fino al 1937, quando i fratelli Stoewer lasciano l'azienda e, sotto la nuova direzione, l'azienda di Stettino realizza una nuova vettura, la Sedina. Dopodiché l'attività si concentra su macchinari e componenti meccaniche per altre aziende automobilistiche.

Bernhard Stoewer al volante della sua prima vettura del 1902, una 4 cilindri da 45 Cv



Storero

*Torino
Italia
1912 - 1919*



La Storero è una piccola azienda torinese, fondata nel 1912 da Luigi Storero che si associa all'ingegner Maraini per realizzare autotelai con motori di origine americana, col marchio Storero-Detroit. Il progetto non si realizza ma rimane la base da cui si sviluppa l'idea di creare un vero e proprio complesso industriale indipendente. Nasce infatti a Chivasso la Storero Fabbrica Automobili, con sede legale a Torino. Le auto prodotte dalla Storero risentono dell'ambizione di ispirarsi alle vetture americane e della passione tecnica del fondatore che si esprimono con soluzioni costruttive avanzate per l'epoca, a partire dall'adozione del sistema di avviamento elettrico sull'intera gamma. Le vetture Storero partecipano a diverse competizioni sportive, come la Targa Florio e la Parma-Poggio di Berceto del 1914, aggiudicandosi diversi trofei. Con il 1916 termina la produzione e l'azienda infatti, con lo scoppio della Prima guerra mondiale, convoglia tutte le risorse nella realizzazione di mezzi militari fino alla chiusura nel 1919.

Un'inedita immagine della Storero 25/35 HP del 1913, con motore di 4480 cc



Strathcarron

*Tebworth
Inghilterra
1998 - 2001*

La Strathcarron Sports Cars è una piccola Casa inglese che in appena tre anni realizza due vetture: la SC-5A e la SC-6. I fondatori sono Ian Macpherson e il figlio David, noto motociclista e cronista automobilistico, che si avvalgono della collaborazione del progettista Reynard per la realizzazione di piccole vetture sportive leggere. I veicoli sono spartani nella dotazione e montano propulsori di provenienza motociclistica. La carrozzeria è in kevlar e fibra di carbonio mentre il motore è un 4 cilindri Triumph Trophy di 1,2 litri da 16 valvole che sviluppa 123 Cv di potenza. Il progetto, indubbiamente interessante, riscuote consensi sia da parte della critica sia dal pubblico, ma l'iniziativa si arena di fronte alla necessità di apportare modifiche indispensabili per ottenere le omologazioni. Il risultato è che le SC rimangono allo stadio di prototipo con qualche esemplare circolante solo in Inghilterra. Nel 2001 la Strathcarron passa sotto la MMI Avocet che, sul progetto della roadster minimalista, presenta all'Autosport International Show di Birmingham del 2008 la nuova versione.

Una Strathcarron SC 5A del 2001. Il progetto viene ripreso dalla MMI Avocet



Studebaker

South Bend, Stati Uniti 1902 - 1966



Buona qualità, prezzi contenuti, avveniristiche proposte stilistiche, semplici soluzioni tecniche, ma anche continue difficoltà finanziarie accompagnano tutta la storia della Studebaker fino a quando, il 16 marzo 1966, dopo sessantaquattro anni di attività, la Casa americana cessa di produrre automobili senza peraltro essere costretta a dover dichiarare fallimento.

Le radici della marca di South Bend (Indiana) affondano addirittura alla metà del Settecento, quando avvia una fortunata e redditizia produzione di carri e di carrozze a cavalli, che suggerisce ai primi costruttori americani di autoveicoli di rivolgersi proprio ad essa per la realizzazione dei telai. Probabilmente incoraggiato anche da questa esperienza, nel 1902, Frederick Samuel Fish decide di avviare una produzione di leggere ed

essenziali automobili scoperte a due posti a motore elettrico che tuttavia si rivelano ben presto troppo lente e gravate dalle pesanti batterie. Per questo motivo, nel 1904, affianca loro una prima serie di vetture a 4-5 posti con motori a benzina a uno e a quattro cilindri e organi meccanici realizzati dalla Garford di Elyria (Ohio). L'accordo si interrompe bruscamente nel 1911 quando la Studebaker scopre che la Garford vende le stesse vetture anche con il proprio nome facendo concorrenza ai modelli prodotti con la marca di South Bend.

Nello stesso 1911 il costruttore dell'Indiana completa l'acquisizione della E.M.F. (Everett-Metzger-Flanders) di Detroit e assume la denominazione di Studebaker Corporation. Parte così lo sviluppo di una serie modelli che, per cancellare la cattiva reputazione delle E.M.F. in

1. Una Studebaker Commander su una strada sterrata in Australia
2. Una Studebaker del 1908 con carrozzeria landaulet

fatto di affidabilità, puntano soprattutto sulla robustezza. Nascono così la Four e la Big Six che, nel 1916, permettono alla produzione Studebaker di raggiungere il livello re-

cord di 65.885 unità. Alla base di questo successo commerciale c'è una serie di nuovi motori a 6 cilindri in linea moderni nell'impostazione e tecnologicamente avanzati nel processo di fusione del monoblocco in ghisa, ma al tempo stesso sono relativamente economici per l'epoca.

Sotto l'impulso del capo-ingegnere Fred M. Zeder e del presidente Albert Russel Erskine, che nel luglio 1915 sostituisce Frederick S.

1 Fish alla guida dell'azienda, la Studebaker si presenta nel primo dopoguerra con una gamma di modelli a 6 cilindri fra i quali spicca la Light Six che prende il posto della Four e che nel 1926 proietta la marca al vertice del mercato statunitense con oltre centomila vetture vendute. Nello stesso anno la Studebaker si lancia sul mercato delle automobili compatte presentando al salone di Parigi la Erskine Six che riscuote un buon successo di pubblico sia in Europa che negli Stati Uniti.

La crisi economica che segue il crollo di Wall Street del 1929 coinvolge pesantemente la Studebaker che vede precipitare le sue vendite e che nel 1933 deve dichiarare fallimento. Per sanare la situazione economica, viene venduta la fabbrica di modelli di lusso Pierce-Arrow acquisita nel 1928, sospesa la produzione della President 8 e avviata una nuova serie di motori a 6 cilindri. Due anni dopo l'azienda è nuovamente in attivo.

Studebaker

Nel 1936 la Studebaker avvia una lunga e fortunata collaborazione con lo stilista francese Raymond Loewy che sviluppa la prima generazione della Champion che

nel 1939 riporta la Casa americana nel segmento delle vetture compatte. Ad essa fanno seguito, nell'immediato dopoguerra, una serie di modelli fra i quali la celebre coupé Starlight del 1947 con il rivoluzionario lunotto panoramico avvolgente, lanciati con lo slogan "First by far with a post-war car" (La primissima automobile del dopoguerra). Con modelli a 6 cilindri come la Champion, la Commander e la Land Cruiser le vendite della Studebaker sfiorano nel 1950 le 270.000 unità.

In questo periodo le vetture della marca americana si segnalano per soluzioni tecniche e stilistiche d'avanguardia come le sospensioni anteriori indipendenti, la trasmissione au-

Un manifesto pubblicitario degli anni Cinquanta realizzato per promuovere la gamma delle nuove Studebaker

LA CURIOSITÀ Quella Porsche mai realizzata

Nel 1952 la Porsche, che all'epoca muove i suoi primi passi come costruttore indipendente, sviluppa per la Studebaker il progetto 542 (nella foto), chiamato poi Z-87 secondo la denominazione della Casa americana, un'originale berlina a tre volumi e quattro porte con carrozzeria a scocca portante, sospensioni a quattro ruote indipendenti e motore posteriore

a 6 cilindri a V di 120 gradi. Quest'ultimo viene proposto sia con raffreddamento ad aria (tipo 542L dove L sta per "luft" ovvero aria) che ad acqua (tipo 542W dove W sta per "wasser" ovvero acqua). Il prototipo viene costruito in Germania e spedito negli Stati Uniti per i collaudi dove per vari motivi viene accolto freddamente.

Da un lato la Studebaker sta attraversando una difficile situazione economica che mal si concilia con investimenti coraggiosi, dall'altro John Z. DeLorean, che all'epoca dirige il reparto sperimentale, si rivela un forte oppositore del progetto che viene accantonato.



tomatica e il frontale appuntito di ispirazione aeronautica. Nel 1951 la Studebaker realizza anche un motore V8 a valvole in testa e due anni dopo, in collaborazione con la Porsche, un'originale vettura a carrozzeria portante e motore posteriore V6 che resta tuttora allo stadio di prototipo.

Il costo del lavoro, il controllo della qualità e la concorrenza di grandi gruppi industriali come Ford e la General Motors mettono però

nuovamente in crisi i bilanci della Studebaker che nel 1954 accetta di fondersi con la Packard creando la Studebaker-Packard Corporation. La liquidità resta, comunque, scarsa e due anni dopo la società rischia nuovamente la bancarotta. Le sorti dell'azienda vengono affidate per tre anni al produttore di aeroplani Curtiss-Wright, ma l'esperimento non ha successo e la società diversifica la sua attività diventando anche importatore di marche come Mercedes Benz, Auto Union e DKW negli Stati Uniti. Nel 1958 viene prodotta l'ultima Packard con carrozzeria Studebaker e all'inizio degli anni Sessanta il nome Packard viene tolto da quello della compagnia.

Per risolvere le sorti economiche della Studebaker, nel 1963 tutta la produzione automobilistica viene concentrata nello stabilimento di Hamilton, in Canada, e viene aperta una seconda linea produttiva che permette di raddoppiare la produzione giornaliera.

Nondimeno Studebaker non rinuncia alla sua vocazione innovativa. Prima di chiudere definitivamente i battenti realizza la coupé Avanti con carrozzeria in poliestere rinforzato con fibra di vetro (1961) e adotta i freni anteriori a disco (1964). Nel 1965 due ex concessionari Studebaker, Nate Altman e Leo Newman, rilevano la licenza di costruzione della Avanti che continuano a produrre fino al 1975 con un motore Corvette 5.400-V8, sotto le insegne della Avanti Motor Corporation.



New 1954 Studebakers

NEW SEDANS! NEW SPORTS MODELS
NEW STATION WAGONS!
NEW COLOR-STYLED INTERIORS!

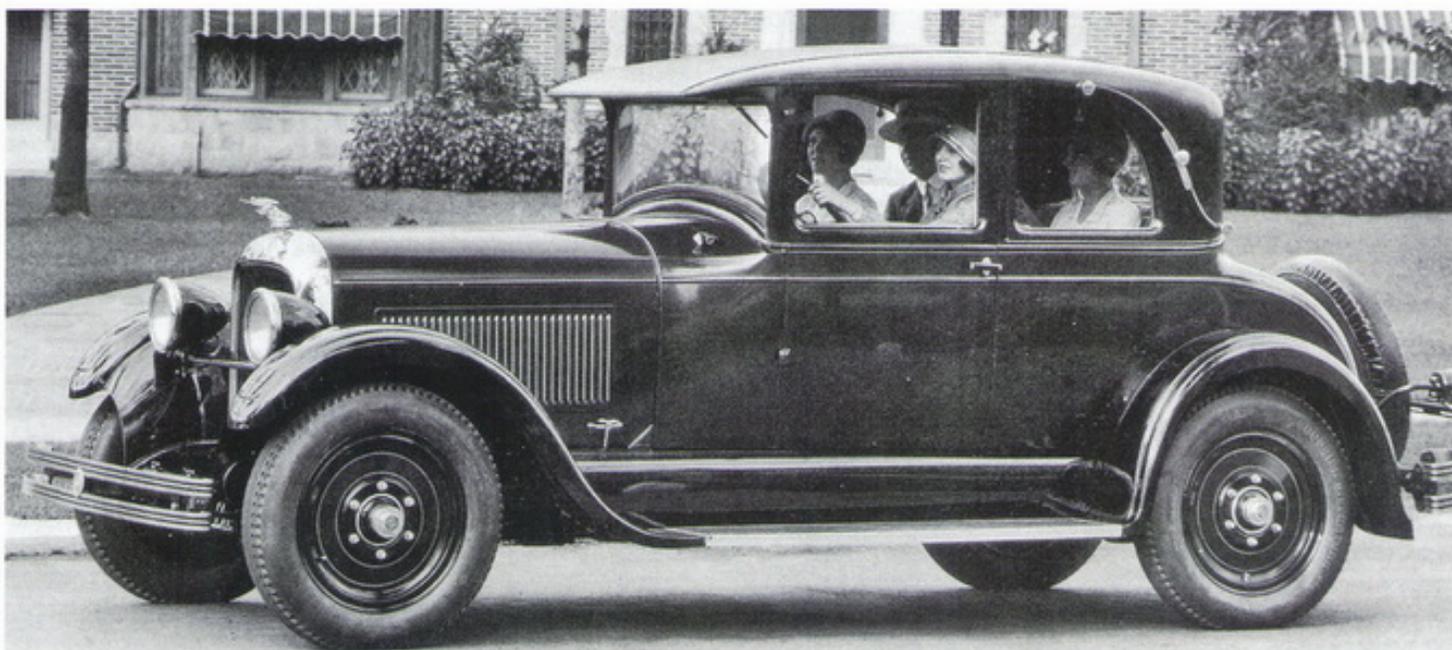
Paolo Ferrini

Big Six

Produzione 1918 - 1926

Carrozzeria Berlina - Torpedo - Phaeton

La Studebaker Big Six con carrozzeria berlina. L'automobile della Casa americana, equipaggiata con un motore di 5800 cc, può ospitare comodamente cinque persone



Nel 1918 la Studebaker Corporation presenta la Big Six che da molti viene considerata la prima auto interamente costruita dalla marca di South Bend. Celebrata come "l'ideale autovettura a 5 posti", la Big Six è progettata da Fred M. Zeder, che tre anni prima è diventato ingegnere capo della Studebaker. Viene prodotta fino al 1926 in tre serie successive: Model EG (1918-21), Model EK (1922-24) e Model EP (1925-26). Nel 1927 arriva anche la Model ES o President, che precede il lancio del modello omonimo. Fino al 1920 la Big Six ha solo

la carrozzeria torpedo, ma dall'anno seguente la gamma si amplia. Discorso analogo per il passo: nel 1918 c'è solo quello di 3.048 millimetri, ma nel 1926 ne arriva anche uno lungo (3.226 millimetri). La potenza del 6 cilindri di 5,8 litri passa inoltre da 56 a 76 Cv.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| EG | 1918 - 1921 |
| EK | 1922 - 1924 |
| EP | 1925 - 1926 |

FOCUS The Sheriff

Nei primi anni Venti le Big Six sono famose in tutti gli Usa per la loro affidabilità. Dodici delle quattordici contee dell'Arizona scelgono proprio la Big Six per i loro sceriffi. Perciò la Studebaker decide di dare il nome di The Sheriff alla versione Sport Phaeton della Big Six. Al salone di New York del '24 è esposta una Big Six del '18 che, come testimonia il tachimetro, ha percorso oltre 800mila chilometri.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|----|
| Lunghezza | nd |
| Larghezza | nd |
| Altezza | nd |

POSTI

5

PORTE

4

PESO

nd

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 5800 cc |
| Cilindri | 6 |
| Potenza | 56 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

3 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

nd

PREZZO

nd

Dictator

Produzione 1927 - 1937

Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Alla fine degli anni Venti la Studebaker cambia nome ai due modelli d'ingresso della sua gamma. La Light Six e la Special Six diventano pertanto Dictator e Commander, completando così una linea che vede nella President l'ammiraglia della marca americana. Coerentemente con questa scelta, nel 1931, vengono abbandonati anche i motori a 6 cilindri in linea a favore di versioni di cilindrata più contenuta dell'8 cilindri in linea a 9 supporti di banco della President. La Dictator riceve pertanto un motore di 3621 cc e la Commander uno di 4096 cc. La Dictator Eight viene come consuetudine proposta con diversi tipi di carrozzeria che con il passare degli anni si trasformano, sostanzialmente adeguandosi alle forme più arrotondate che caratterizzano lo stile automobilistico degli anni Trenta.



1. Il frontale della Studebaker Dictator
2. La Studebaker Dictator in versione cabriolet
3. La porta posteriore della Dictator, caratterizzata dall'ampio bagagliaio



FOCUS Una scelta infelice

Con gli anni la decisione di chiamare Dictator uno dei modelli a 8 cilindri della Studebaker si rivela poco felice, e nel 1938 il nome viene abbandonato. Scelta per indicare un'auto che sia un punto di riferimento, in virtù di una forte personalità, negli anni Trenta la denominazione Dictator viene associata ad Adolf Hitler. Cosa poco utile per chi vuole vendere un'auto in America.



SCHEDA TECNICA (1929)

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|----|
| Lunghezza | nd |
| Larghezza | nd |
| Altezza | nd |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 3621 cc |
| Cilindri | 8 |
| Potenza | 85 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | nd |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

President Eight

Produzione 1928 - 1942

Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Roadster

Dopo una prima President realizzata su base Big Six, nel 1928 arriva la versione definitiva di questa vettura, con motore 8 cilindri in linea che è il primo di questo tipo sviluppato dalla Studebaker. Questo ha una cilindrata inferiore a quella del 6 cilindri della Big Six (5,1 litri invece di 5,8), ma è più potente (124 Cv contro 75). Quanto basta per un'ammiraglia, che secondo Albert R. Erskine (allora presidente della Studebaker) deve essere «la più bella automobile in circolazione sulle strade americane», e per conquistare diversi record di velocità. Nel 1932 si adottano i fari allungati Ovaloid, diventano un segno distintivo della President. Nel 1934 viene proposta una carrozzeria più piccola dalla forma arrotondata. Nel 1935 arriva un tetto scorrevole e nel '36 le sospensioni Planar nonché l'avviamento automatico Startix.



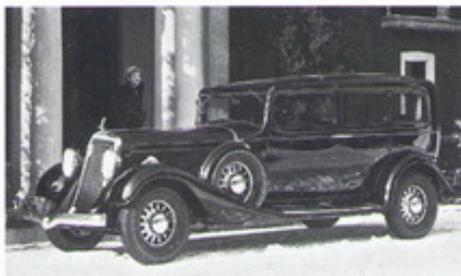
1



FOCUS Un nome che ritorna

La Studebaker rispolvera il nome President nel 1955 per distinguere una gamma di raffinate automobili, la più famosa delle quali è la President Speedster, una coupé che rappresenta il primo passo verso la realizzazione di una serie di modelli sportivi. Il nome President viene abbandonato definitivamente nel 1968, quando la Studebaker si concentra sulla compatta Lark.

1. La Studebaker President Eight equipaggiata con un motore 5.1 da 124 Cv
2. La President Eight con carrozzeria berlina a quattro porte
3. La versione roadster della Studebaker President Eight



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|----|
| Lunghezza | nd |
| Larghezza | nd |
| Altezza | nd |

POSTI

5

PORTE

4

PESO

1.580 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 5129 cc |
| Cilindri | 8 |
| Potenza | 124 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

3 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

90 km/h

PREZZO

Dollari 2.000

Champion

Produzione 1950 - 1951

Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Nel 1950 la Studebaker presenta una novità stilistica rivoluzionaria e controversa: il "bullet nose", ovvero il frontale a pallottola che per due anni caratterizza tutta la sua produzione, ma soprattutto la terza generazione della "piccola" Champion. Alcuni dicono che questa soluzione rappresenti il design del futuro, altri la trovano inaccettabile. La Champion del 1950 entra comunque nella storia, e da molti viene ricordata come "la" Studebaker per antonomasia. Oltre alle berlina e cabriolet, la gamma comprende anche l'originale coupé Starlight per cui Raymond Loewy disegna un lunotto panoramico che si estende a 180 gradi avvolgendo la parte posteriore delle fiancate. Nel 1951 la Champion viene riproposta con sospensioni ammorbidite, e il "bullet nose" abbandonato dall'intera gamma Studebaker.



1



FOCUS Lo stilista francese

Nel 1936 la Studebaker assume come consulente il famoso stilista francese Raymond Loewy (1893 -1986) che tra le altre cose sviluppa una serie di modelli a basso costo dalla linea incisiva. Uno di questi è la prima generazione della Champion, equipaggiata con un 6 cilindri di 2690 cc che, venduta nel 1939 a 660 dollari, segna l'ingresso della Casa americana nel segmento delle piccole.

1. La Studebaker Champion con il caratteristico frontale "bullet nose"
2. Una Champion con carrozzeria bicolore
3. La Champion Starlight coupé, progettata dal famoso designer francese Raymond Loewy



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 5,010

Larghezza nd

Altezza nd

POSTI 5

PORTE 2

PESO 1.222 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 2779 cc

Cilindri 6

Potenza 85 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO Dollari 1.487

Hawk

Produzione 1956 - 1964

Carrozzeria Coupé

Le coupé Hawk sono i penultimi modelli progettati dallo stilista Raymond Loewy, che realizza una carrozzeria con un'originale mascherina oblunga. La struttura leggera si traduce in prestazioni di alto livello. La gamma iniziale ha quattro modelli: la Flight Hawk con motore a 6 cilindri di 3051 cc, la Power Hawk equipaggiata con un V8 di 4244 cc, la Sky Hawk con lo stesso motore e carrozzeria hard top e la Golden Hawk con motore Packard V8 di 5768 cc. Già nel 1957 la gamma ha solo due versioni: la Silver Hawk con motori a 6 e 8 cilindri, rispettivamente di 3057 e 4735 cc, e la Golden Hawk con un V8 di 4735 cc. La produzione, sospesa tra il 1958 e il 1959, viene ripresa nel 1960-1961 con un solo modello, chiamato Hawk e dotato del 4.7 V8 della Golden Hawk, e nel 1962-1964 dalla gran turismo Hawk.



FOCUS Quel doppio colore

La verniciatura bicolore a richiesta è uno degli elementi distintivi della Studebaker Hawk. I primi esemplari hanno il cofano motore, il tetto, il bagagliaio e la parte superiore alla linea di cintura di un colore e la parte inferiore delle fiancate di un altro. In seguito la diversa colorazione interessa solo il cofano motore e la parte superiore della cintura fino alla fine del padiglione o le pinne posteriori.

1. La Studebaker Hawk, la coupé disegnata da Raymond Loewy per la Casa americana. Si caratterizza per le pinne posteriori esaltate dalla verniciatura bicolore
2. La versione Golden Hawk con un propulsore Packard V8 da 5,8 litri
3. Una Studebaker Hawk del 1961



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 5,180 |
| Larghezza | m 1,789 |
| Altezza | m 1,450 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 3051 cc |
| Cilindri | 6 |
| Potenza | 101 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

Studiotorino

Torino
Italia
2005

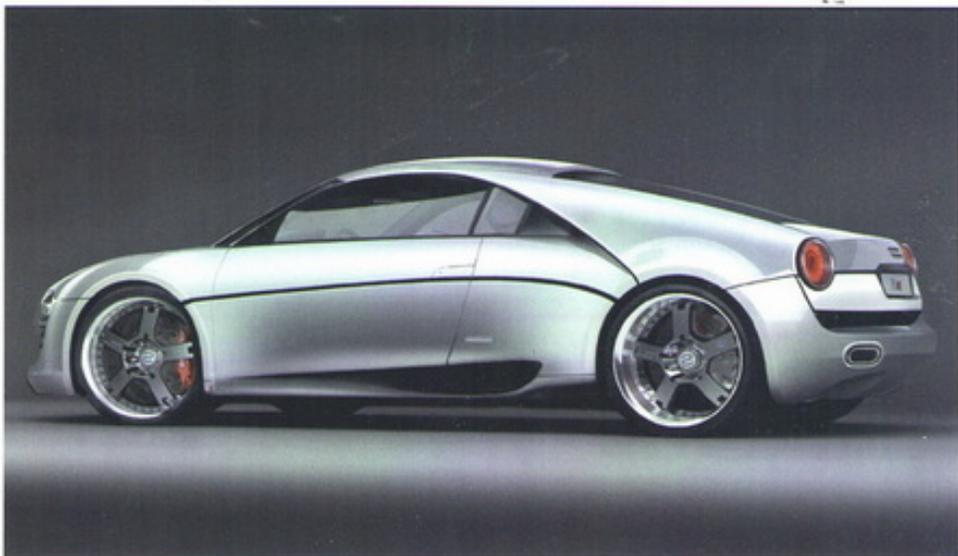


È una piccola azienda torinese ma è entrata di colpo nella storia del mondo dell'automobile: alla Studiotorino va il merito infatti di aver portato alla ribalta la gloria dei vecchi carrozzieri italiani, quelli che da un normale telaio realizzavano meravigliose fuoriserie, auto personalissime.

Costituita il primo gennaio del 2005 da Alfredo e Maria Paola Stola, con il contributo di Marco Goffi, Studiotorino ha come obiettivo dichiarato l'ideazione e la realizzazione di carrozzerie sportive fuoriserie *ad personam*, che la stessa azienda riassume con lo slogan "fine sports cars".

Studiotorino, insomma, si può considerare un vero e proprio atelier, dove la ricerca e l'utilizzo delle migliori competenze umane e tecniche è elevato al più alto livello. In realtà oggi la gamma dei prodotti di Studiotorino è piuttosto vasta, poiché l'offerta propone le RK Spyder ed RK Coupé, che fruiscono dei numeri di telaio fornito dalla Ruf Automobile e che derivano rispettivamente dalle Porsche Boxster e Cayman, Model year 2004 e 2005.

C'è inoltre, in edizione limitata, la 500 Diabolika, realizzata su base Fiat, su licenza della Astorina, editore del fumetto Diabolik. Un progetto curato in prima persona da Maria Paola Stola. Da segnalare anche la Coupetorino realizzata su base Mercedes SL e la spettacolare Maserati Cinqueporte, costruita sulla base



della Quattroporte. La passione e la competenza di Alfredo Stola nel settore della carrozzeria non sono casuali, d'altra parte non va dimenticato che suo nonno Alfredo è stato uno dei capostipiti dei "modellatori" italiani che dopo una lunga esperienza in America torna in Italia nel 1919, e avvia un proprio laboratorio per la produzione di modelli di carrozzeria e fonderia con la denominazione Alfredo Stola, che diventa nel 1929 Alfredo Stola e Figli. La sede storica si trova a due passi dallo storico stabilimento della Lancia, ossia a Torino

in Via Issiglio, 38. La società così vola e punta tutto sulla qualità delle sue carrozzerie, al punto che è lo stesso Vincenzo Lancia - vero maniacco della precisione - a diventare uno dei più grandi estimatori di Alfredo Stola.

1. La R8 in esemplare unico
2. La RK Spyder prodotta in piccola serie

Siamo agli albori dell'industria automobilistica e proprio allora prende vita un'intensa attività legata al settore: nascono carrozzieri, battilastra, meccanici, tutti pronti a operare sui telai che sfornano le grandi marche.

I figli Giuseppe, Francesco e Roberto, dapprima come apprendisti e poi come modellatori, seguono le orme paterne.

Nel 1978, con la prematura scomparsa di Francesco Stola, il fratello Roberto assume la presidenza del gruppo, affiancato dal diciassettenne Alfredo, figlio di Francesco. La società diventa così un'azienda internazionale. Siamo nella primavera del 2004, la famiglia cede l'azienda ad un primario gruppo industriale italiano, che continua a prosperare nel settore. Poi Alfredo Stola fonda la Studiotorino: il resto è storia dei nostri giorni.

www.studiotorino.com

Vincenzo Borgomeo



Stutz

*Indianapolis
Stati Uniti
1910 - 1935*



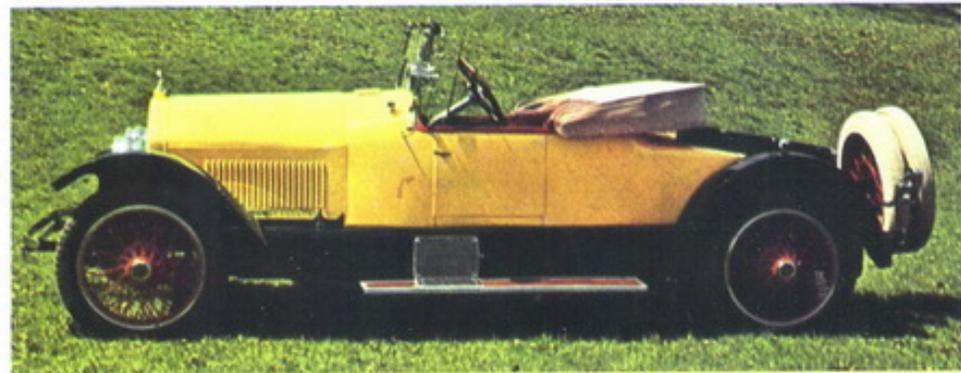
La Stutz è una Casa americana che si fa notare, negli anni tra il 1910 e il 1930, soprattutto per le sue vetture sportive. Infatti la fama della Stutz è riconducibile alle automobili che, all'inizio del Ventesimo secolo, rivaleggiano con le Mercer e le Marmon e negli anni Venti con le Duesenberg. Per un certo periodo queste vetture rappresentano la massima espressione dell'automobilismo d'oltreoceano, in aperto antagonismo con i prodotti più celebrati dell'industria europea. Storica è la sfida che nel 1928 ha come protagonisti sulla pista di Indianapolis una Stutz e una Hispano Suiza che si risolve a favore della seconda.

Il fondatore dell'azienda è Herry Stutz, progettista di valore e già dipendente della Marmon. Nel 1911 inizia a fabbricare ponti posteriori, con scatola del cambio in blocco, e nello stesso anno realizza una vettura da competizione che si classifica undicesima alla 500 Miglia di Indianapolis. Il buon piazzamento alla gara porta al marchio Stutz una certa notorietà e nel 1912 inizia la produzione in serie di automobili sportive. Le prime montano motori Wisconsin a quattro cilindri di circa cinque litri e ottengono subito un buon



1. Una Stutz con motore quattro cilindri del 1913, in versione touring
2. Particolare della Stutz Bearcat speedster, la cui vocazione sportiva è sottolineata dal piccolo parabrezza circolare montato nel pianale dello sterzo
3. La Bearcat del 1923 in versione roadster

successo commerciale. Nel periodo antecedente la Prima guerra mondiale la Stutz più nota è la Bearcat, una due posti aperta con motore a quattro cilindri di 6,5 litri della potenza di oltre 60 Cv. Presentata nel 1912, l'auto si pone come la rivale più temibile della Mercer Raceabout, con la quale condivide la medesima impostazione sportiva: grosso motore anteriore e due soli posti. L'attività



sportiva della Casa non si limita alla partecipazione alla 500 Miglia di Indianapolis del 1911, ma prosegue fino agli anni Trenta. I successi maggiori sono delle versioni corsaiolo della Bearcat, che si classifica al terzo posto a Indianapolis nel 1913 e nel 1915 e ottiene la vittoria in numerose altre gare americane. Harry Stutz abbandona l'azienda nel 1919 per fondare l'H.C.S. (iniziali di Harry Clayton Stutz) e inizia, in proprio, l'attività produttiva. La Stutz Motor Car continua la fabbricazione di vetture sportive, ancora impostate sugli schemi della Bearcat. Nel 1926 l'azienda affronta un radicale rinnovamento: la direzione passa sotto il controllo di Fredrick Moskovics, con Paul Bastien, proveniente dalla belga Métallurgique, responsabile della progettazione. Il primo modello della nuova gestione è la Stutz AA equipaggiata con un motore da otto cilindri in linea e cilindrata di 4,7 litri.

In seguito, nel 1928, l'azienda presenta la Black Hawk, soprannominata BB, con cilindrata di 4,9 litri e potenza di 125 Cv, la sfortunata protagonista della sfida con la Hispano Suiza. La crisi economica di quegli anni colpisce anche la Stutz e la porta alla chiusura nel 1935.

Subaru

Tokyo, Giappone 1954



La Subaru è la divisione automobilistica del gruppo Fuji Heavy Industries (FHI). Il singolare nome di questa azienda si deve alla costellazione delle Pleiadi (Subaru in lingua giapponese, appunto), che figura sul logo scelto dalla Casa nipponica. La FHI, controllante della Subaru è l'erede della Nakajima Aircraft, fondata nel 1917 col nome di Aircraft Research Laboratory da Chikuhei Nakajima nella prefettura di Gunma (circa 70 chilometri a nord di Tokyo), nello stesso posto dove viene poi costruito lo stabilimento Subaru. Nel 1932 l'azienda prende il nome di Nakajima Aircraft Company, e diventa il primo fornitore per lo Stato giapponese di aerei durante la Seconda guerra mondiale. Dopo il conflitto c'è una riorganizzazione all'interno di un nuovo conglomerato industriale denominato Fuji Sangyo Co., che inizialmente prevede la divisione in 12 comparti separati. Tra il 1953 ed il 1955 quattro di questi, ossia quelli che si occupano di trasporto su due e quattro ruote nonché di produzione di motori e carrozzerie, decidono di fondersi in un unico gruppo: la Fuji Heavy Industries.

Per l'allora amministratore delegato Kenji Kita, la costruzione di automobili è una priorità strategica: parte dunque subito lo sviluppo della prima autovettura del gruppo, con nome in codice P-1. È di Kita anche la decisione riguardo al nome della divisione automobili, Subaru appunto: pare che gli ricordi particolari suggestioni di quando, da bambino, passava ore a guardare il cielo stellato.

LA PRIMA AUTO

Dopo aver scelto il nome, bisogna però tirar fuori la macchina. Successivamente alla costruzione di una ventina di prototipi, per cui viene scelta la non proprio originale denominazione di P1, arriva la versione definitiva: è la prima Subaru, e nel 1955 viene chiamata 1500. È l'inizio di una storia suggestiva, che per oltre un cinquantennio distinguerà Subaru nella produzione di veicoli di qualità indiscussa e prestazioni fuori dal comune. Con un marchio di fabbrica universalmente riconosciuto: l'utilizzo costante, nonché l'evoluzione tecnologica portata allo stato dell'arte, dei cosiddetti motori boxer. Ma torniamo alla 1500. Questa vet-



1. Una Subaru Forester 2.5 XT del 2008
2. La 360, storico modello Subaru prodotto alla fine degli anni Cinquanta
3. Una Rex del 1972
4. La Impreza Turbo (in primo piano), davanti alla prima versione a tre volumi



tura è importante non solo perché è la capostipite della Casa delle Pleiadi, ma anche e soprattutto per i suoi contenuti tecnologici: adotta infatti il primo telaio monoscocca di produzione giapponese, e garantisce buona qualità di guida grazie alle sospensioni anteriori indipendenti. Arrivano poi puntuali altri modelli, che contribuiscono a far conoscere il marchio Subaru nel mondo: la 360 del 1958 raffreddata ad aria, la Sambar del 1961, fino ad arrivare alla 1000 del 1965 che segna l'introduzione del primo motore boxer. Nel 1969, in sostituzione della 360, arriva poi la R-2: forse il primo vero testimonial della generazione delle keicar. Due anni più tardi, nel 1971, fa la sua prima apparizione l'auto della svolta, la Leone, che poi viene proposta anche come station wagon e con trazione integrale inseribile, ridotto-



La strategia *Il primo diesel arriva solo nel 2008*

Sempre determinata nel produrre unicamente propulsori alimentati a benzina, Subaru ha per molto tempo ignorato i motori diesel.

Un atteggiamento che cambia, però, nel 2008 quando compare un quattro cilindri boxer di due litri, il "suo" quattro cilindri a gasolio, che mantiene inalterata la tradizionale impostazione a cilindri contrapposti. Si tratta di un 2000 cc da 150 Cv, con potenza uguale alla versione benzina di pari cilindrata. Per farne apprezzare in tempi brevi le prestazioni e l'affidabilità, la Subaru organizza in Italia la Impreza Cup diesel, ovvero un campionato riservato proprio alla versione della Impreza a gasolio. Il turbodiesel Subaru mantiene anche nella versione stradale, infatti, l'impostazione tipica dei motori progettati dalla marca delle Pleiadi, con accelerazioni ed erogazione di potenza simili, e in taluni momenti perfino superiori, alle prestazioni fornite dal suo omologo a benzina. *(Nella foto la Forester diesel)*



re e Hill Holder, prima applicazione di un dispositivo che coadiuva nelle partenze in salita. Intanto Subaru supera i 2 milioni di auto prodotte, si mette in regola con le norme internazionali sulle emissioni e inizia l'export verso gli Stati Uniti. Nel 1983 vengono superati i 5 milioni di auto costruite e nel 1984 inizia lo sviluppo di un cambio ECVT a variazione continua e gestione elettronica. Lo stesso anno arriva la Justy e, nel 1985 la coupé Alcyone. Il cambio ECVT sulla Justy viene montato nel 1987, mentre la Leone cede il posto alla Lega-

cy nel 1989. Già da tempo, tuttavia, Subaru si dedica alla sua vera vocazione, lo sport, aiutata dallo schema a trazione integrale che ormai è la caratteristica precipua dell'intera gamma, insieme ai motori boxer a cilindri contrapposti. La Casa giapponese partecipa ai campionati del mondo Rally, dove più volte trionfa grazie alla sua Impreza, con al volante campioni del calibro di Colin McRae, Richard Burns e Petter Solberg. Performance di prim'ordine, ottenute grazie ad una raffinata tecnologia che Subaru sperimenta in maniera certosina. Il model-

lo di primo piano col tempo diventa, quindi, l'Impreza. Questa berlina a tre volumi, che nasce nel 1993, trova subito la sua consacrazione nelle competizioni, sostituendo la Legacy. Da questa, l'Impreza eredita una nuova gamma di motori EJ, che sostituiscono i precedenti EA. L'architettura meccanica di base è la solita: motore boxer longitudinale e trazione integrale, sospensioni anteriori McPherson e posteriori a quadrilatero deformabile. Questa soluzione permette di avere una disposizione simmetrica degli organi meccanici ed un bari-

Subaru

centro molto basso, caratteristica che si traduce in minore rollo e soprattutto vibrazioni ridotte del motore. La più sportiva delle Impreza, la WRX STI, la versione stradale derivata da quella che vince nei rally arriva ad avere potenze fino a 300 Cv.

1. La Legacy Concept, debutta al salone dell'auto di Detroit del 2009
2. Gli interni avveniristici della Subaru G4e plug-in del 2007
3. Dettaglio del frontale di una Impreza WRX del 2001

OLTRE LE COMPETIZIONI

La sua ultima serie arriva nel 2007, quando l'Impreza diventa una due volumi e ricomincia la scalata a quel titolo mondiale che smette di inseguire l'anno successivo, con la rinuncia ufficiale alle gare del WRC a causa della crisi economica mondiale. Facendo un passo indietro, è del 1995 un'altra svolta epocale: arriva la Samba EV, primo veicolo elettrico del marchio Subaru e capostipite di una serie di veicoli a zero emissioni proposti col nuovo millennio dalla Subaru, che l'anno dopo conquista anche altri traguardi. Come quello di un riciclaggio completo delle proprie vetture, in totale rispetto ambientale, ma soprattutto quello della definitiva consacrazione mondiale, anche in conseguenza della decisione di dotare le proprie auto della trazione integrale di serie sui principali mercati. L'altra grande rivoluzione arriva nel 2007, col debutto al salone di Francoforte del primo motore boxer a gasolio realizzato dalla Casa delle Pleiadi, che va ad equipaggiare la Outback wagon. Una scelta e una storia che proseguono tuttora, con modelli apprezzati ad ogni latitudine, che si chiamano Forester, Outback, Legacy, Tribeca e, naturalmente, Impreza.

Maurizio Caldera





LA TECNOLOGIA Il progetto B9 Tribeca

Una delle massime espressioni di lusso e tecnologia della Subaru è il modello progettato per gli Stati Uniti, la *B9 Tribeca* (nella foto) è un Suv che può ospitare 7 passeggeri su 3 file nei suoi 5 metri di lunghezza. La linea della prima serie lascia perplessi gli italiani, che si riconoscono di più nella seconda generazione, grazie alla rivoluzione delle forme anteriori, di gusto più europeo per la calandra ad andamento orizzontale. Anche sulla B9 Tribeca il propulsore è il consueto Boxer, ma è un sei cilindri di 3 litri con testate a 24 valvole e 250 Cv. L'auto monta un cambio a 5 rapporti automatico/sequenziale e l'immaneabile trazione integrale. La parte meccanica,



infatti, è l'altro fiore all'occhiello nato e cresciuto nella più alta tradizione Subaru, capace anche stavolta, di elevate prestazioni e piena di elementi dedicati alla sicurezza, con l'adozione dell'Abs con Ebd, nonché un sofisticato sistema di stabilità Vdc. Questo modello rientra in un accordo nato al tempo della collaborazione con GM per la produzione abbinata di Suv con i marchi Subaru e Saab.



360

Produzione 1958 - 1971

Carrozzeria Berlina - Station wagon - Cabriolet

La 360 prende il nome dalla cilindrata e si mette subito in evidenza per essere una delle auto più piccole al mondo. Prima vettura prodotta dalla Subaru, ha un peso inferiore alle 1.000 libbre (circa 450 chili), che le consente di non sottostare ad alcun vincolo in merito alla sicurezza. Risponde alle imposizioni governative sulle kei car, le piccole volute per la motorizzazione di massa in Giappone. Soprannominata Coccinella, è la prima kei car con quattro ruote e 4 posti. Il motore, a 2 cilindri e 2 tempi, richiede una lubrificazione separata, ma nel 1964 adotta un sistema di miscelazione automatica con un serbatoio sotto al cofano. Adotta un cambio manuale a 4 marce, e debutta anche in una versione potenziata, a 25 e 36 Cv, dotata anche di un'alimentazione con due carburatori (optional).



FOCUS Versioni particolari

Dal progetto originale della 360 prendono forma diverse varianti, dalla station wagon (Custom) alla cabriolet, oltre a due versioni S ed SS Junior con motore più efficiente e un incavo sagomato sul tetto per fissare la tavola da surf. Dal 1961, entra in produzione anche il Sambar, un micro furgone tuttodiesimo che ottiene subito un buon successo in Usa, dove ne vendono 10.000 esemplari.

1. La 360 è la prima automobile costruita dalla Subaru
2. Gli interni della 360



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------------|-------------|
| Motore da 16 Cv | 1958 - 1970 |
| Motore da 25 Cv | 1970 - 1971 |
| Motore da 36 Cv | 1970 - 1971 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 2,990 |
| Larghezza | m 1,300 |
| Altezza | m 1,380 |

POSTI 4

PORTE 2

PESO 408 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 356 cc |
| Cilindri | 2 |
| Potenza | 16 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 91 km/h

PREZZO nd

1000

Produzione 1966 - 1973

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Con la 1000 nasce quel motore boxer le cui evoluzioni diventano una caratteristica tipica delle Subaru. La 1000 però è anche la prima vettura della Pleiadi a motore e trazione anteriore. Lo schema del motore è ispirato dagli studi compiuti dagli ingegneri giapponesi su Porsche, Volkswagen e perfino Chevrolet Corvair. Da queste l'idea del boxer, anche se raffreddato ad acqua e alimentato con due carburatori, abbinato a un cambio manuale a 4 marce. I freni sono a tamburo sulle 4 ruote e le sospensioni a ruote indipendenti. La prima versione ha due porte, ma già lo stesso anno arriva la berlina 4 porte, e successivamente una station wagon. I motori intanto crescono di cilindrata e potenza. Al 1000 originario da 56 Cv si sostituisce un 1100 da 62 Cv e quindi un 1300 da 80 Cv.



1

1. La versione berlina a 4 porte della 1000 prodotta dal 1966 al 1969

2. La 1000 è la prima vettura della Subaru con motore e trazione anteriore



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------------|-------------|
| Berlina 2 porte | 1966 - 1969 |
| Berlina 4 porte | 1966 - 1969 |
| FF1 Star | 1970 - 1971 |
| FF1 1300G | 1971 - 1973 |

FOCUS

Trazione integrale

Nel 1970 la 1000 station wagon è la prima Subaru che può passare da trazione anteriore a integrale. Il sistema con la trazione posteriore inseribile accompagna più modelli nel corso degli anni, realizzato semplicemente aggiungendo un albero di trasmissione e il differenziale posteriore con i reattivi semiassi. L'altezza dal suolo viene aumentata di 20 millimetri.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,930

Larghezza m 1,480

Altezza m 1,390

POSTI 4

PORTE 4

PESO 680 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 997 cc

Cilindri 4

Potenza 56 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 140 km/h

PREZZO nd

R2

Produzione Dal 1969

Carrozzeria Berlina

Un'auto dalle due vite, che inizia la sua carriera di "k car" sostituendo nel 1969 la 360 da cui riprende motore e trazione posteriore. Ha subito successo con 25.000 ordini in Giappone nel primo mese di vita. Nel 1971 adotta un motore raffreddato ad acqua e l'anno dopo esce di scena. A distanza di 32 anni, nel 2003, la stessa denominazione viene ripresa per una piccola auto equipaggiata con una meccanica a trazione anteriore e proposta in tre versioni. Il 4 cilindri di quest'ultima di 658 cc, infatti, si può avere con un albero a camme in testa, due alberi e fasatura variabile oppure sovralimentato con un compressore volumetrico e intercooler ed ha potenze comprese tra 45 e 64 Cv. Il cambio è manuale o Cvt a variazione continua. In Giappone è disponibile a trazione anteriore o integrale.



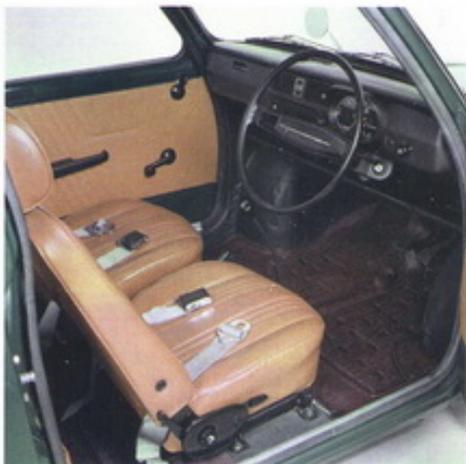
1

1. Vista posteriore della R2 nella prima edizione: le vistose feritoie sul cofano servono per facilitare il raffreddamento del propulsore montato posteriormente
2. L'abitacolo della R2



FOCUS La nuova R2 del 2003

La differenza più grande tra la prima e la seconda generazione non è, come verrebbe da pensare, nella tecnica. Perché questa è un'evoluzione logica legata ai tempi. Il design, invece, anche se dipende dalle tendenze del periodo, mostra un deciso spostamento di impostazione. Ciò si deve soprattutto alla posizione del motore trasferito all'asse anteriore.



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| I Serie | 1969 - 1972 |
| II Serie | dal 2003 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,000 |
| Larghezza | m 1,300 |
| Altezza | m 1,350 |

POSTI 4

PORTE 3

PESO 460 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 356 cc |
| Cilindri | 2 |
| Potenza | 27 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 110 km/h

PREZZO nd

Leone

Produzione 1971 - 1994

Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon - Pick up

Con il nome Leone nel 1971 debutta una berlina compatta che passa il testimone dalla 1000 alla Impreza. Nasce con trazione anteriore, ma passa ben presto all'integrale e ed è spinta da motori boxer. Conservando la tendenza di produrre più carrozzerie dello stesso modello, la Leone conta oltre a quella berlina, station wagon e coupé anche su una versione pick up già dalla prima generazione. I motori sono tutti a benzina, con cilindrata di 1100, 1200, 1400 e 1600 cc e potenze da 53 a 89 Cv, abbinati a cambi meccanici a 4 o 5 rapporti oppure ad un automatico a 3 marce. Con la seconda generazione, sono invece disponibili solo un 1,6 e un 1,8 litri e appare il riduttore al cambio. Con l'ultima serie si aggiunge anche il dispositivo Hill Holder che impedisce alla Leone l'arretramento nelle partenze in salita.



1



FOCUS La super sportiva

Nel 1980 nasce la STI, Subaru Technical International, sigla che caratterizza alcune versioni, e il marchio auto della Fuji Heavy Industries inizia a partecipare ai rallies con la Leone berlina (nella foto) e coupé, fino al 1989. Da allora la sigla STI indica i modelli Subaru ad alte prestazioni con caratteristiche vicine a quelle delle vetture da rally.

1. La versione station wagon della Leone
2. Nelle varianti più evolute la Leone è equipaggiata con una trazione integrale accoppiata a un cambio a 5 marce



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1971 - 1981 |
| II Serie | 1979 - 1989 |
| III Serie | 1984 - 1994 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,990 |
| Larghezza | m 1,500 |
| Altezza | m 1,380 |

POSTI 4

PORTE 4

PESO 775 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1176 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 58 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 150 km/h

PREZZO nd

E10/Domingo

Produzione 1983 - 1998

Carrozzeria Monovolume

Domingo in Giappone, ma anche Sumo, in Europa, è nota come Libero oppure E10 o 12 a seconda del motore. È l'erede della Sambar rispetto alla quale ha una carrozzeria caratterizzata dal frontale allungato e il paraurti posteriore più grande. È equipaggiata con lo stesso motore a 3 cilindri della Justy, disponibile con cilindrata di 997 e 1189 cc. Quest'ultimo è abbinato ad un cambio meccanico a 5 marce oppure a una trasmissione automatica Cvt a variazione continua. La trazione è posteriore, ma tramite un pulsante posto sulla leva del cambio la coppia motrice può essere trasferita anche alle ruote anteriori. Ha un abitacolo spazioso in grado di accogliere fino a sette persone disposte su tre file di sedili ma il vano bagagli è quasi inesistente.



1



FOCUS La seconda serie

Nel 1994 il "microvan" della Subaru viene ripresentato completamente ristilizzato nella linea e aggiornato nella meccanica. La carrozzeria monovolume perde la caratteristica conformazione a uovo in favore di una linea più squadrata; vengono inoltre adottati robusti paraurtisporgenti: Il motore a tre cilindri è ora a iniezione e sviluppa 64 Cv.

1. La Domingo, disponibile a seconda delle versioni con una trazione integrale e un cambio automatico Cvt
2. Il frontale della Domingo è caratterizzato dai gruppi ottici di forma rettangolare



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| I Serie | 1983 - 1994 |
| II Serie | 1994 - 1998 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,410
Larghezza m 1,430
Altezza m 1,870

POSTI 7

PORTE 5

PESO 880 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 997 cc
Cilindri 3
Potenza 56 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 130 km/h

PREZZO nd

Justy

Produzione Dal 1983

Carrozzeria Berlina

Ha una vita a puntate la piccola Justy. Dal 1983 viene costruita in Giappone, equipaggiata con un 3 cilindri a benzina di 1000 cc da 63 Cv impiegato anche sulle prime versioni del minivan Libero. Inizialmente dispone nella meccanica di una trazione anteriore, mentre dal 1988 viene dotata di una trazione integrale e nel 1995 arriva la seconda generazione, prodotta anche come Suzuki Swift e costruita in Ungheria con una carrozzeria berlina 2 volumi a 3 o 5 porte. Quindi nel 2001 arriva un nuovo motore a 4 cilindri di 1298 cc da 85 Cv. La terza generazione esce nel 2003 e si chiama Justy ma anche G3X e anche questa è un clone della corrispondente generazione della Swift. Si arriva così al 2007, con un altro cambio di generazione derivata però dalla Daihatsu Sirion e dotata di trazione anteriore.



1



FOCUS Un'auto jolly

Nella corso della sua vita la Justy è stata oggetto di diverse joint venture fra costruttori, fenomeno caratteristico delle minicar made in Japan prodotte in grandissimi numeri. Il progetto della versione 2007, infatti, risulta comune a corrispondenti modelli di altri marchi: come la Daihatsu Sirion, la Toyota Passo (nel mercato giapponese) e persino la Perodua Myvi prodotta in Indonesia.

1. La Justy è prodotta dalla Subaru dal 1983 e dal 2007 è offerta con delle motorizzazioni bi fuel benzina-Gpl
2. La versione a trazione integrale del 1988



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1983 - 1995 |
| II Serie | 1995 - 1999 |
| III Serie | 2003 - 2007 |
| IV Serie | dal 2007 |

SCHEDA TECNICA (1995)

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,700 |
| Larghezza | m 1,540 |
| Altezza | m 1,350 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 820 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1189 cc |
| Cilindri | 3 |
| Potenza | 74 Cv |

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 155 km/h

PREZZO Lire 22.032.000

Legacy

Produzione Dal 1989

Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Legacy debutta nel 1989 sul mercato giapponese e l'anno dopo sugli altri mercati. Nella prima serie adotta delle motorizzazioni di 1,8 e 2,2 litri da 103 e 136 Cv e successivamente anche un 2 litri in versione aspirata da 115 Cv o turbo da 200 Cv. Tutti i propulsori sono di tipo boxer associati a una trazione integrale permanente, salvo quello di 1,8 litri con trazione anteriore. Nel 1993 arriva la seconda serie, modificata soprattutto nei motori. Nella gamma appare, infatti, un 2,5 litri da 150 Cv, mentre nel 1996 debutta la versione Outback con maggiore altezza da terra. Con la terza serie cambia l'estetica e arriva un nuovo aspirato a 6 cilindri di 3 litri da 209 Cv. Altre modifiche estetiche e funzionali portano alla quarta serie che nel 2008 è equipaggiata con il primo propulsore boxer turbodiesel Subaru.



1



FOCUS Dotazioni hi tech

Dal 2008, le Legacy per il mercato interno dispongono come optional dello EyeSight Plus, un sistema di telecamere poste in corrispondenza dei retrovisori che controllano l'area circostante la vettura. L'analisi delle immagini è affidata a un computer che riconosce gli ostacoli ed eventuali situazioni di pericolo e, se è il caso, interviene attivando i freni.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1989 - 1993 |
| II Serie | 1993 - 1998 |
| III Serie | 1998 - 2003 |
| IV Serie | dal 2003 |

SCHEDA TECNICA (1999)

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,600 |
| Larghezza | m 1,700 |
| Altezza | m 1,410 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.370 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1994 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 125 Cv |

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA 188 km/h

PREZZO Lire 42.800.000

Alcyone-SVX

Produzione 1991 - 1996

Carrozzeria Coupé

Disegnata con la collaborazione Giugiaro, l'Alcyone è la prima sportiva di classe elevata ad essere venduta sul mercato americano e in Europa. Il nome si riferisce alla stella più brillante della costellazione delle Pleiadi, le stesse raffigurate sul logo Subaru. Ha un motore boxer 6 cilindri di 3,3 litri da 230 Cv. Dotato di un cambio automatico, questo potente boxer è accoppiato a una trazione integrale (una trazione anteriore è in vendita solo per due anni), con due sistemi diversi per i vari mercati in cui viene venduta. Per il solo mercato interno viene prodotta una versione a 4 ruote sterzanti. La successiva evoluzione, che assume la denominazione SVX si distingue per il design coraggioso e avveniristico e per la configurazione coupé a quattro posti; si tratta di una sportiva decisamente all'avanguardia.



1. La Subaru Alcyone prodotta dal 1991 al 1996
2. La versione SVX
3. Gli interni della Alcyone



FOCUS Un motore dai mille usi

Il potente sei cilindri Subaru viene utilizzato anche per alcune applicazioni estemporanee: A causa della sua conformazione boxer può per esempio sostituire il motore originale del pulmino Volkswagen Bulli (nella foto) nelle elaborazioni più spinte. In altri casi è utilizzato per equipaggiare aerei di piccole dimensioni ed elicotteri.



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,620
Larghezza m 1,770
Altezza m 1,230

POSTI 2+2

PORTE 2

PESO 1.624 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 3318 cc
Cilindri 6
Potenza 230 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco
Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 235 km/h

PREZZO Lire 91.120.000

Impreza

Produzione Dal 1993

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Forse nemmeno i più entusiasti tra gli ingegneri Subaru credono di essere sul punto di generare un fenomeno sociale e sportivo quando progettano la Impreza. Eppure dal 1993 la compatta delle Pleiadi arriva su quasi tutti i mercati del mondo, vince per tre volte consecutive il Mondiale rally, con la berlina, e si coniuga in tre varianti di carrozzeria: berlina 3 volumi 4 porte, station wagon (commercialmente denominata Sport Wagon) e coupé (non importata in Italia). Molti i motori montati nel cofano delle tre generazioni, dal 1.5 fino al due litri turbo da 280 Cv o dal 2500 che ne eroga 230. E, dal 2008, anche il boxer diesel, che arriva mentre la Subaru annuncia il proprio ritiro dal Wrc e la partecipazione ai rally continua attraverso privati e le filiali nazionali. L'Impreza più significativa è quella della seconda generazione (2001-2007), quando l'auto cambia look, diventa più grande, rigida e reattiva. Diventa però anche più pesante e molti "fanatici" di questo modello la guardano con diffidenza, favorevoli ancora alla serie precedente. Scompaiono coupé e station wagon e la calandra riprende il design ad ali di aeroplano visto sulla Tribeca. Intanto, alla fine della vita per la seconda serie Impreza, Subaru presenta la nuova versione della WRX GTI 2007, diretta concorrente della Mitsubishi Evo, con cui si batte nei rally prima del ritiro. La terza generazione della Impreza segna un distacco netto con il passato per la carrozzeria a due volumi con portellone meno personale rispetto alla precedente, ma anche per la gamma motori interamente rivista. Prestazioni di rilievo, in ogni caso, anche per il modello 2008, che ha la massima espressione nella 2500 WRX Sti RD da 300 Cv con cambio a 6 marce, mentre le altre versioni vanno da 107 a 150 Cv, equipaggiate con cambio manuale a 5 rapporti con Dual Range, comprese le versioni bi fuel. Fanno eccezione le diesel, che hanno lo stesso cambio meccanico a 6 rapporti.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,370

Larghezza m 1,700

Altezza m 1,410

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.184 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1820 cc

Cilindri 4

Potenza 103 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 177 km/h

PREZZO Dollari 10.900



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1993 - 2001 |
| II Serie | 2001 - 2007 |
| III Serie | dal 2008 |



LA TECNICA

Protagonista anche nel settore della doppia alimentazione, l'Impreza 2008 può contare su due versioni bi fuel alimentate benzina/Gpl.

Queste sono equipaggiate con i motori di 1,5 e 2 litri da 107 e 150 Cv che garantiscono emissioni contenute e sono accoppiati al cambio Dual Range con un riduttore su tutti e cinque i rapporti.



1. La Impreza è il modello con cui la Subaru vince per tre volte consecutive il Mondiale rally
2. Il frontale caratterizzato dalla presa d'aria sul cofano per l'alimentazione
3. L'abitacolo della edizione 2008 equipaggiato con sedili sportivi avvolgenti



FOCUS 2.5 WRX Sti RD

L'esperienza agonistica della Subaru influenza lo sviluppo tecnico della Impreza. La versione 2.5 WRX STI RD da 300 Cv è infatti equipaggiata con soluzioni simili a quelle utilizzate sulle vetture da rally. Come ad esempio il sistema di controllo della trazione integrale permanente.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,410

Larghezza m 1,795

Altezza m 1,475

POSTI..... 5

PORTE..... 5

PESO 1.450 kg

MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata 2457 cc

Cilindri 4

Potenza 300 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 6 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA 250 km/h

PREZZO Euro 46.700

Forester

Produzione Dal 1997

Carrozzeria Suv

La Forester è una sport utility che deriva dalla concept car Sutoriga presentata nel 1995 al salone di Tokyo. In Giappone la versione definitiva debutta nel 1997 e sugli altri mercati l'anno dopo. Utilizza il pianale dell'Impreza e tra le motorizzazioni anche il motore di 2,5 litri boxer da 163 o 210 Cv accoppiato a una trazione integrale grazie alla quale è capace di affrontare anche fondi stradali particolarmente sconnessi. La seconda generazione è disponibile nelle versioni X e XS e si distingue dalla precedente per gli interni ridisegnati ma soprattutto per la meccanica: la trazione infatti viene migliorata con differenziale autobloccante centrale ed è disponibile un cambio automatico. La terza generazione adotta invece un nuovo boxer diesel di 2 litri da 150 Cv ed è caratterizzata da alcune modifiche estetiche.



FOCUS Versione sportiva

Derivare dalla Impreza significa anche trarne una versione super sportiva. Sul pianale della Subaru, Forester, infatti, viene montato anche il 2500 turbo intercooler della WRX STI con 315 Cv, abbinato a un cambio manuale a 6 velocità, per dar vita ad una versione realizzata in pochi esemplari caratterizzata anche da un assetto modificato con cerchi da 18 pollici.

1. La terza generazione della Forester equipaggiata con un propulsore boxer diesel da 150 Cv
2. Nella parte posteriore la Forester è caratterizzata da un grande portellone che chiude un bagagliaio della capacità fino a 1.300 litri



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1997 - 2002 |
| II Serie | 2003 - 2008 |
| III Serie | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,450 |
| Larghezza | m 1,730 |
| Altezza | m 1,650 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.184 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1820 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 103 Cv |

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 177 km/h

PREZZO Lire 31.600.000

Pleo

Produzione 1998 - 2007

Carrozzeria Monovolume

Nasce contemporaneamente alla revisione della normativa giapponese sulle "k car", le auto compatte che godono di particolari agevolazioni fiscali. La Pleo, infatti, nei suoi 3,39 metri ospita 4 passeggeri ed è spinta da un propulsore di 658 cc a 4 cilindri, con potenze da 45 a 64 Cv, abbinato a un cambio i-CVT e a una trazione integrale o anteriore. La vita della Pleo si articola su 4 generazioni e numerose versioni. Termina nel 2007 e in Giappone, unico mercato su cui viene venduta, è disponibile anche successivamente un piccolo veicolo commerciale derivato da questa berlina. Sostituisce la Vivio nel 1998 e debutta sul mercato nella versione Nesta, cui si aggiungono quasi subito la LS e la LE. Vengono poi lanciate fino al 2003 altre varianti di questa vettura come la Niccoto, la Awd, la Limited RS e la Nesta GS.



FOCUS Il motore

Il propulsore di 658 cc della Pleo è un esempio di quante configurazioni si possano ottenere dallo stesso motore. È disponibile, infatti, con uno o due alberi a camme in testa e in versione aspirata o turbo. Collegato a una trazione anteriore o integrale e a un cambio automatico a variazione continua oppure manuale a 5 marce.

1. La Pleo, piccola monovolume Subaru a 4 posti venduta nel solo mercato giapponese
2. La Pleo Nesta del 2005



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------------|-------------|
| Nesta | 1998 - 1999 |
| Niccoto | 1999 - 2000 |
| Awd | 2000 - 2007 |
| Limited FS | 2003 - 2007 |
| Nesta GS/RS/LS | 2003 - 2007 |
| Special | 2003 - 2007 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,390 |
| Larghezza | m 1,470 |
| Altezza | m 1,570 |

POSTI 4

PORTE 5

PESO 770 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 658 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 45 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 130 km/h

PREZZO nd

R1

Produzione Dal 2004

Carrozzeria Berlina

Il 2004 si rivela importante per la Subaru nel settore delle piccole. Debuttano, infatti sia la R2, sia la R1: ovvero una versione a passo accorciato e due sole porte della prima, riservata al solo mercato interno. Derivate entrambe dalla precedente Vivio, appartengono alla categoria delle city car. Grande tecnologia, design al limite della concept e un abitacolo flessibile come quello di una monovolume, questa la linea guida seguita dai progettisti per la realizzazione della R1. Si tratta di una vettura a due posti molto flessibile grazie ad un sistema di azionamento della panchetta posteriore, normalmente riposta per lasciare spazio ai bagagli, ma pronta ad essere estratta per ospitare altri due passeggeri. Nella meccanica dispone di un motore a 4 cilindri bialbero di 660 cc, dotato di un sistema di distribuzione con fasatura variabile delle valvole. Al lancio questo propulsore è disponibile in una sola declinazione di potenza, ma dal 2005 i cavalli crescono da 46 a 54 per poi arrivare a 63 in una versione sovralimentata con turbocompressore e intercooler. La trazione è anteriore o integrale su tutte le versioni. Il tutto si traduce in un consumo medio dichiarato di 24 chilometri al litro, ottenuto anche grazie all'ottimizzazione di molte parti meccaniche, come il cambio a trasmissione continua i-Cvt (è disponibile però anche la versione con cambio manuale a 5 marce). La R1 è parte integrante della piccola famiglia di vetture di cui fanno parte anche la R2 e la Stella: una 5 porte di 3,28 metri con carrozzeria da monovolume. Tutti i modelli attuali derivano dalla precedente Vivio (1992-1998), già motorizzata con il 4 cilindri di 658 cc, in una versione turbo da 52 Cv.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,280

Larghezza m 1,470

Altezza m 1,510

POSTI 2/4

PORTE 3

PESO 800 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 658 cc

Cilindri 4

Potenza 46 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

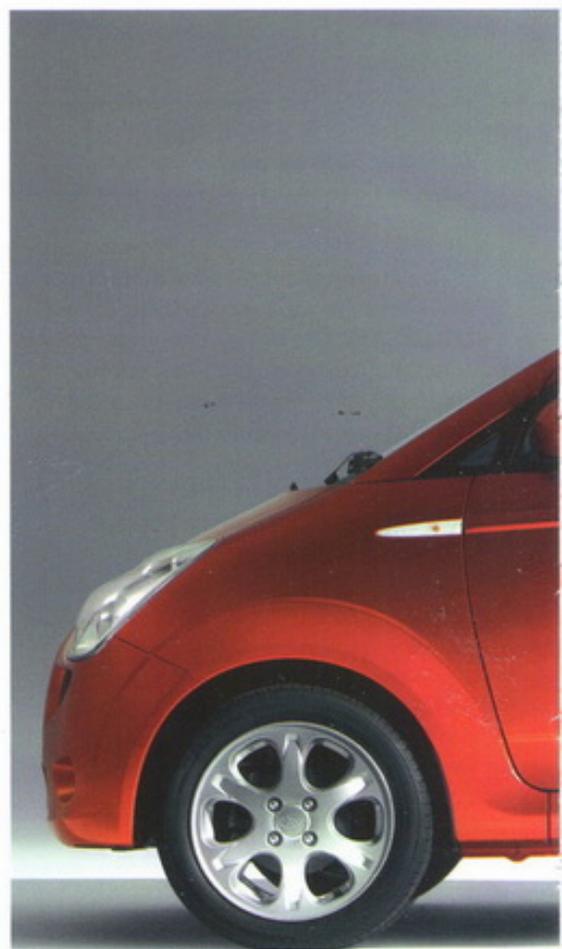
VELOCITÀ MASSIMA 130 km/h

PREZZO Yen 1.233.750



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------------------|------------|
| I Serie | dal 2004 |
| Prototipo elettrico | 2008 |





LA TECNICA

Particolarmente curata nella sicurezza passiva, la R1 adotta una scocca molto leggera ma allo stesso tempo in grado di assorbire elevati livelli di energia cinetica in caso di impatto. Per la massima protezione degli occupanti, pur trattandosi di una city car, è poi dotata di particolari tecnologie come la pedaliera che si sgancia negli urti frontali.

1. La R1, mini car della Subaru dotata di un abitacolo in grado di accogliere quattro persone
2. La R1, presentata dalla Subaru nel 2004 ed equipaggiata all'esordio con un motore da 46 Cv
- 3 Il frontale della R1 è caratterizzato dalla calandra divisa in tre parti



FOCUS Il prototipo elettrico

Presentata per adesso come prototipo, la R1 elettrica ha un'autonomia di 80 chilometri e raggiunge una velocità massima di 100 chilometri orari. Utilizza delle sofisticate batterie agli ioni di litio che possono essere ricaricate fino all'80 per cento in soli 15 minuti e hanno una vita superiore ai 240.000 chilometri.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 3,280
Larghezza..... m 1,470
Altezza..... m 1,510

POSTI..... 4

PORTE..... 3

PESO..... 850 kg

MOTORE

Alimentazione..... elettrica
Potenza..... nd

TRAZIONE..... anteriore

CAMBIO..... automatico

FRENI

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

VELOCITÀ MASSIMA..... 100 km/h

PREZZO..... nd

Sunbeam

*Wolverhampton, Inghilterra
1905 - 1981*



Come molti dei più antichi e storici marchi inglesi, la Sunbeam si sviluppa in fasi del tutto differenti, in un'alternanza di periodi favorevoli e di tracolli.

Anche per la Sunbeam l'approccio alla tecnologia della mobilità inizia con le biciclette, con l'apertura di una fabbrica-officina che già dal 1887 produce velocipedi su progetto proprio; ne è artefice l'industriale John Marston che coltiva la sua passione per la meccanica applicata assieme al collaboratore tecnico Thomas Cureton. I due iniziano rapidamente a trasferire le competenze aziendali verso il mondo dei motori e già nel 1901 sorprendono con l'ideazione di un curioso veicolo con quattro ruote disposte a rombo; qualcosa di simile alle cyclecar ma con un'architettura del tutto differente e un'originale disposizione dei posti su due divanetti vis-à-vis ma orientati trasversalmente alla strada.

L'esperimento non ha ovviamente seguito ma la volontà di produrre automobili si concretizza due anni più tardi con un modello convenzionale. Anche questa si rivela però poco più che una vettura sperimentale, presentata ancora sotto le insegne originarie della John Marston Limited, dato che la Sunbeam Motor Bar Company viene ufficialmente creata solo nel 1905, dopo lo sviluppo di un secondo progetto, siglato 12 HP, rimasto nella storia per essere la prima vettura inglese con motore a sei cilindri.

Con il marchio Sunbeam esordisce invece nel 1906 il primo modello di successo noto come 16/20 HP con il quale inizia l'effettiva produzione in serie che, nel periodo precedente la Prima guerra mondiale, arriva fino a quasi duemila vetture l'anno. Non mancano,

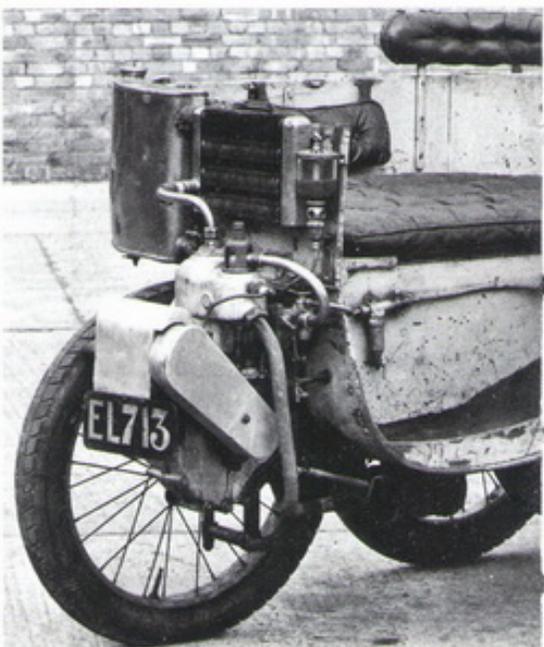
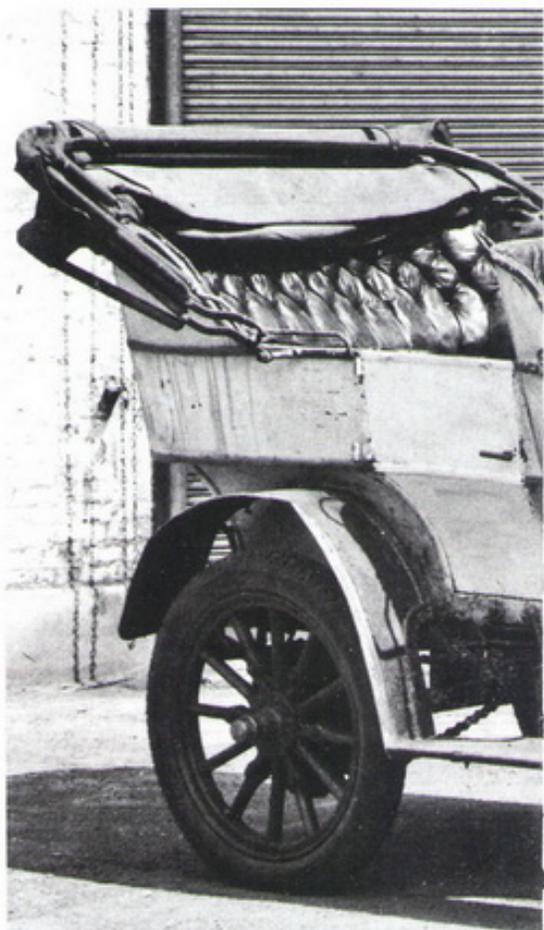
in questo periodo le partecipazioni a gare di ogni genere e la realizzazione di un modello da Gran premio e di un veicolo mosso da un motore aeronautico a 12 cilindri.

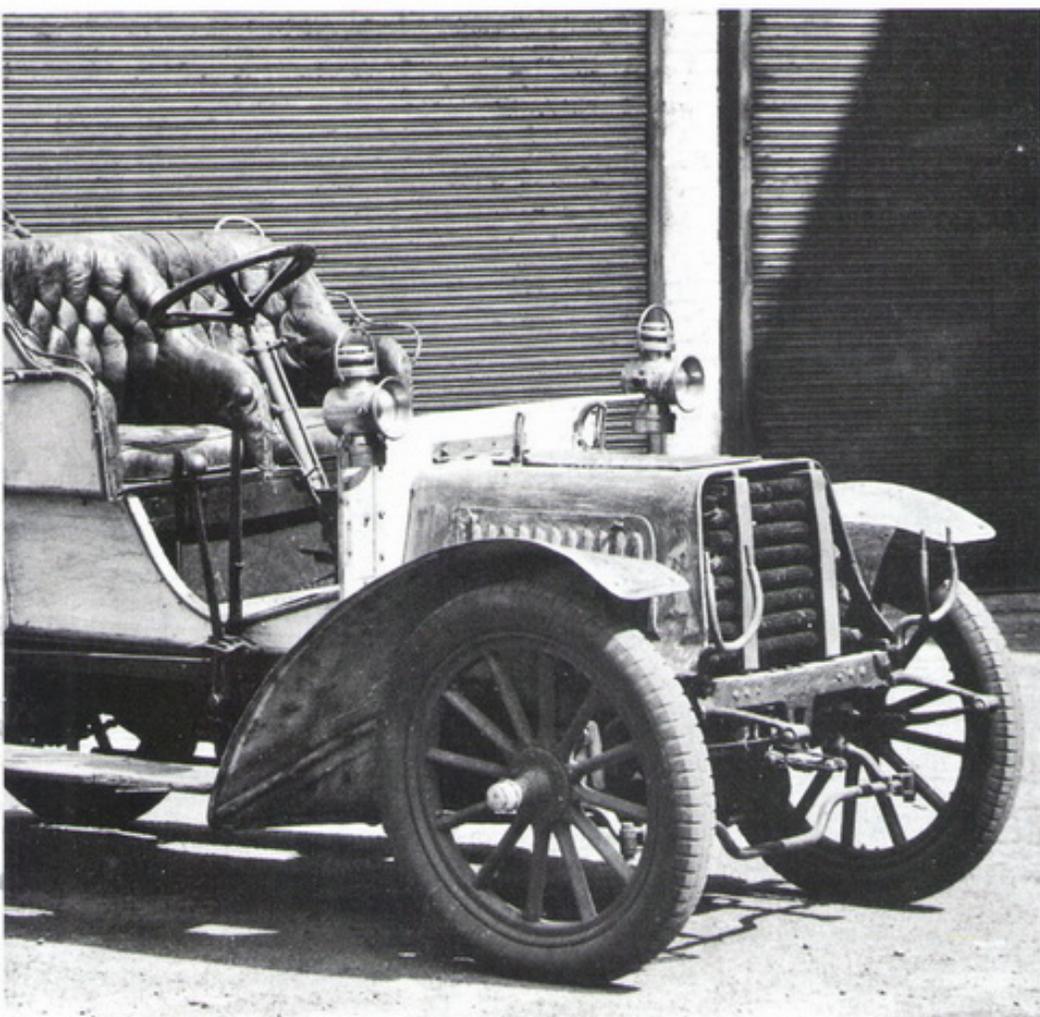
Nel dopoguerra il ritorno alla produzione di vetture si accompagna a una serie di iniziative industriali culminate nell'ingresso nel consorzio anglo-inglese S.T.D. (Sunbeam-Talbot-Darracq) che, vittima anche della crisi degli anni Trenta, verrà assorbito dal gruppo Rootes nel 1935.

Da questo momento Sunbeam perde gradatamente il ruolo di produttore autonomo e si limita a collaborare con Talbot, Humber e Hillman; fa eccezione la sola spider Alpine, presentata nel 1959, la più celebre delle Sunbeam d'epoca. Il passaggio del gruppo Rootes alla Chrysler nel 1970 non fa che accentuare la decadenza del marchio Sunbeam che viene utilizzato solo per designare alcuni modelli, compresa la piccola Chrysler Sunbeam del 1977, che l'anno successivo, a seguito dell'acquisizione della Chrysler da parte della Peugeot, diventa Talbot Sunbeam. Con la cessazione della produzione del modello nel 1981, si interrompe anche l'esistenza ufficiale del marchio.

Daniele P. M. Pellegrini

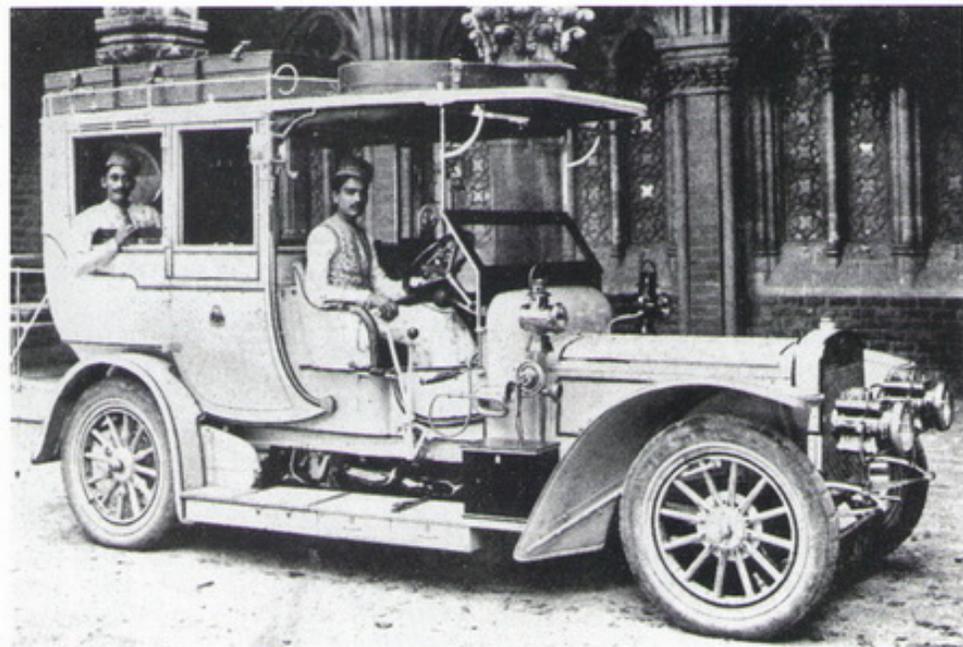
1. La Sunbeam 12-14 HP del 1905, con carrozzeria tonneau
2. La singolare Sunbeam-Mabley del 1901
3. La Sunbeam 25/30 HP del 1907, in uno speciale allestimento realizzato per un cliente indiano





La curiosità A 200 miglia orarie il record nel 1926

Già agli inizi della storia la voglia di primato di Sunbeam emerge con la 1000 HP del 1926, subito ribattezzata Mystery o Slug. Nata per stabilire primati di velocità, è la prima auto che supera le 200 miglia orarie. Disegnata da Jack Irving, con una carrozzeria avvolgente, con muso arrotondato e una lunga coda, è mossa da due motori di 12 cilindri a V Sunbeam Matabele di derivazione aeronautica di 22444 cc ciascuno, in precedenza utilizzati su motoscafi da corsa. Ha una potenza reale di 900 Cv (2x450). I motori sono sistemati longitudinalmente sul telaio, uno davanti e l'altro dietro al pilota. Il motore anteriore si avvia con un compressore ad aria, poi mette in moto l'altro attraverso un sistema a frizione meccanica, bloccato una volta che i due motori si sincronizzano. La trasmissione ha un cambio a 3 marce collegato a un albero con due ruote dentate che trasmettono la spinta alle ruote posteriori attraverso 2 catene. I freni sono a tamburo con servofreno e le sospensioni a balestre. Henry Segrave stabilisce il primo record mondiale di velocità con 245 chilometri orari, il 21 marzo 1926.



12/16 HP

Produzione 1910 - 1914

Carrozzeria Tourer - Landaulet

Progettata interamente da Louis Hervé Coatalen, la 12-16 HP è una versione più piccola della 16-20 HP. Anch'essa ha un motore quattro cilindri costituito da due blocchi di due cilindri fusi separatamente. Il freno, con comando a pedale, agisce sull'albero di trasmissione mentre il freno a mano è sulle ruote posteriori. Nel 1912 la cilindrata del motore, questa volta monoblocco, passa a 3 litri. Viene aumentato il passo e la vettura diventa più lunga (+ 22 centimetri) e più larga (+ 5 centimetri). Il serbatoio del carburante, precedentemente posto sotto il sedile anteriore, viene spostato tra le molle della sospensione posteriore, consentendo così di realizzare carrozzerie più basse per i modelli sportivi (Sporting Model) a 2, 4 e 5 posti prodotti dalla stessa Sunbeam o da carrozzeri indipendenti su telai forniti dalla Sunbeam.



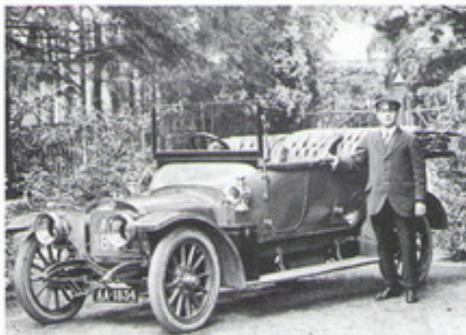
1. La Sunbeam 12-16 HP in produzione dal 1910 al 1914

2. Una Sunbeam 12-16 HP del 1911



FOCUS 16 HP

La sigla 16 HP si riferisce alla potenza, (in realtà 15,9 HP) calcolata secondo il RAC horsepower rating, un sistema antiquato basato su una formula che tiene conto della capacità di un cilindro, del rapporto di compressione e del numero di cilindri. A partire dagli anni Venti la potenza viene invece indicata in Bhp che si riferiscono al valore effettivo.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------------|-------------|
| Tourer 2.4 | 1910 - 1911 |
| Landaulette 2.4 | 1910 - 1911 |
| Tourer 3.0 | 1912 - 1914 |
| Landaulette 3.0 | 1912 - 1914 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,734 |
| Larghezza | m 1,620 |
| Altezza | nd |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2412 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 42 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|----|
| Anteriore | nd |
| Posteriore | nd |

VELOCITÀ MASSIMA

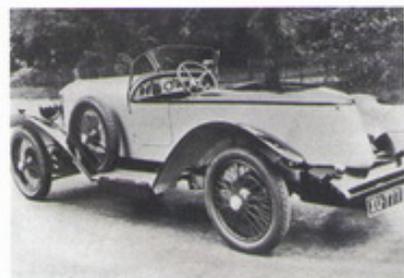
PREZZO

20/60 HP

Produzione 1924 - 1926

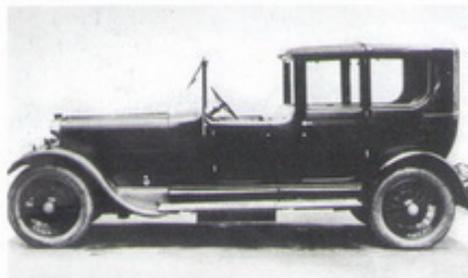
Carrozzeria Touring - Berlina - Landalet - Torpedo

Presentata all'Olympia Motor Show di Londra del 1923 come la "nuova 20", assume qualche mese dopo la denominazione di 20/60 HP. È il primo modello Sunbeam completamente nuovo del dopoguerra e anche il motore, un 6 cilindri da 3,2 litri, è di nuova concezione. Tre le versioni disponibili: touring (la versione torpedo più economica), berlina e landalet (la versione più lussuosa da 1.250 sterline). La 20/60 viene venduta anche come solo telaio per essere poi allestita dai più famosi carrozzieri del tempo. È la prima Sunbeam con freni sulle quattro ruote e all'epoca è da molti considerata decisamente migliore della Rolls Royce. A parte alcuni ritocchi estetici, rimane praticamente immutata per tutta la durata della sua produzione.



FOCUS Sporting Model

Della 20/60 viene realizzata anche una versione più veloce dai connotati sportivi. Si tratta della Sporting Model, equipaggiata con telaio a passo più corto di 10 centimetri. Anche in questo caso può essere acquistato il solo telaio che i carrozzieri esteri utilizzano per realizzazioni personalizzate.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| Touring | 1924 - 1926 |
| Berlina | 1924 - 1926 |
| Landalet | 1924 - 1926 |

1. La Sunbeam 20/60 HP con carrozzeria berlina
2. Il modello con carrozzeria torpedo. La 20/60 HP viene prodotta dal 1924 al 1926
3. La 20/60 HP in versione landalet

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,648
Larghezza m 1,544
Altezza nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO nd

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 3181 cc
Cilindri 6
Potenza 63 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 112 km/h

PREZZO Sterline 950

Alpine

Produzione 1953 - 1968

Carrozzeria Roadster - Coupé

La Alpine è concepita allo scopo di introdurre nella gamma del gruppo Rootes una vettura biposto sportiva. La prima edizione, impiegata con successo nei rally, risale al 1953 ed è prodotta utilizzando la stessa meccanica della Sunbeam Talbo 90. Nel 1959 la Alpine viene totalmente riprogettata ed è realizzata sul pianale della Hillman Husky in cinque differenti serie fino al 1968. Disponibile inizialmente come roadster a due posti e successivamente anche in versione coupé con un hard top rigido smontabile, nella sua seconda generazione apre un nuovo corso stilistico per la Sunbeam. Destinata a fare breccia anche nei mercati oltreoceano è infatti segnata nella linea da un design che richiama quello delle vetture americane con la parte posteriore della carrozzeria caratterizzata dalle due pinne laterali.



1. La terza serie della Sunbeam Alpine in produzione tra il 1963 e il 1964
2. La Sunbeam Alpine vista da dietro. Il posteriore richiama le vetture americane per le due pinne laterali



FOCUS La Tiger

Nel 1964, per esaltare l'immagine sportiva della Alpine, viene allestita la versione Tiger, invariata nell'aspetto ma equipaggiata con un motore 8V di origine americana. Si tratta esattamente del 4,2 litri Ford che è anche utilizzato per le contemporanee AC Cobra e che con i suoi 260 Cv trasforma la Alpine in una vettura competitiva anche nelle competizioni.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------------|-------------|
| I Generazione | 1953 - 1959 |
| II Generazione | 1959 - 1968 |
| I Serie | 1959 - 1960 |
| II Serie | 1960 - 1963 |
| III Serie | 1963 - 1964 |
| IV Serie | 1964 - 1965 |
| V Serie | 1965 - 1968 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,658 |
| Larghezza | m 1,524 |
| Altezza | nd |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

998 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1494 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 78 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

160 km/h

PREZZO

nd

Venezia

Produzione 1963 - 1965

Carrozzeria Coupé



Fabbricata a Milano in seguito a un accordo tra il gruppo Rootes, del quale fa parte la Sunbeam, e la celebre carrozzeria Touring, la Venezia è una coupé sviluppata sulla stessa meccanica della Humber Sceptre. Viene costruita impiegando una struttura "Superleggera", un tipo di carrozzeria realizzato dalla Touring a partire dal 1936 e poi applicata a numerosi celebri vetture sportive. Questa soluzione prevede una struttura, composta da sottili tubi in acciaio, che viene ricoperta con pannelli in alluminio. La Sunbeam Venezia è disegnata dall'ingegnere Carlo Felice Bianchi Anderloni che ne realizza diversi prototipi fino ad arrivare alla versione definitiva seguendo le direttive del capo sviluppo della Rootes, Alec Caine. La coupé della Casa inglese, equipaggiata con un motore di 1,6 litri in grado di erogare una potenza di 88 Cv, viene presentata alla stampa con una fastosa cerimonia nel settembre del 1963

in piazza San Marco a Venezia. Anche se inizialmente è ben accolta dal pubblico, la Sunbeam Venezia non ha però grande successo sul mercato. A causa del prezzo elevato di 2,5 milioni di lire viene infatti prodotta in soli 200 esemplari.

1. La Sunbeam Venezia, prodotta tra il 1963 e il 1965
2. Una pubblicità d'epoca della Sunbeam Venezia con carrozzeria realizzata dalla Touring Superleggera



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,490
Larghezza m 1,560
Altezza m 1,370

POSTI 4

PORTE 4

PESO 1.125 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 1592 cc
Cilindri 4
Potenza 88 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 162 km/h

PREZZO Lire 2.500.000

Suzuki

Hamamatsu, Giappone 1909



All'alba del terzo millennio la Suzuki è arrivata a essere il nono produttore automobilistico mondiale con oltre 2,5 milioni di veicoli prodotti l'anno, ed è uno dei big four del motociclismo con 3,3 milioni di moto prodotte e vendute ogni dodici mesi. Suzuki è poi anche un grande produttore di motori marini.

La sua storia è ormai centenaria. A differenza di Nissan e Honda il gruppo non nasce come un produttore di motori, di moto o di auto, ma, come Toyota, la sua origine è nei telai meccanici. Il fondatore, Michio Suzuki, figlio di un agricoltore di Hamamatsu, un villaggio duecento chilometri circa a nord di Tokyo, è un carpentiere assai ingegnoso. Nato nel 1887, a soli 22 anni, nel 1909, Michio crea il suo primo telaio a pedali, in legno, e da quel telaio comincia un'avventura sorprendente. L'azienda viene battezzata Suzuki Loom Works ed è destinata a un rapido successo. La prima fabbrica viene installata in un vecchio magazzino e l'obiettivo di Michio è di produrre telai sempre più solidi, efficienti e facili da usare. Il suo mercato sono i produttori di seta, una delle industrie tessili più importanti del Paese.

La produzione cresce, gli affari vanno bene, i telai Suzuki conquistano un posto di primo piano e nel 1920 la Suzuki Loom Works si trasforma nella Suzuki Loom Manufacturing Company e viene ricapitalizzata. La decisione di trasformare l'azienda in una vera e propria corporation è dovuta all'ambizione di Michio, che vuole espandere le attività e ha bisogno di nuovi capitali. I telai diventano sempre più sofisticati e il gruppo è ormai uno dei maggiori produttori del Giappone, che oltre al mercato domestico guarda oltre frontiera e dal 1926 comincia a esportare in India e nel sud est asiatico. Ma sono telai fatti per durare e il merca-

to non aumenta più tanto da consentire all'azienda di crescere solo con la domanda di macchine per nuovi impianti. A metà

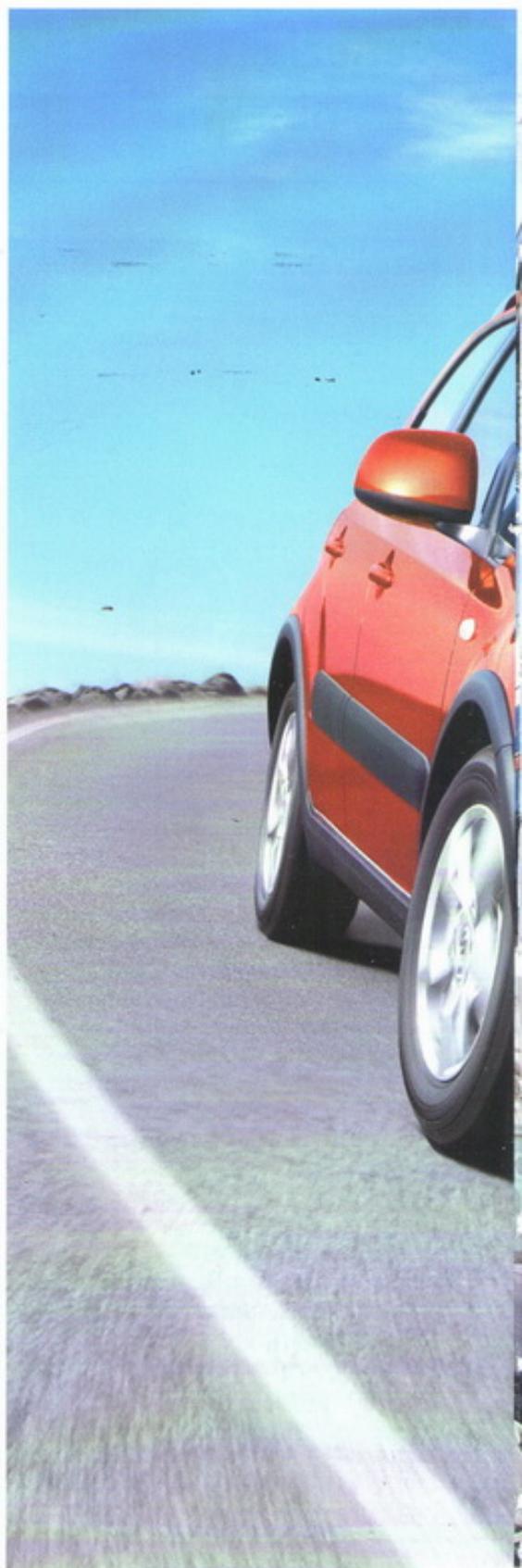
degli anni Trenta il fondatore e presidente della società comincia a pensare alla necessità di diversificare, aggiungendo altri prodotti accanto al filone tradizionale. La sua ricerca si basa sull'osservazione del mercato, l'imprenditore studia i comportamenti e le esigenze dei suoi compatrioti cercando di capire quali nuovi bisogni stanno emergendo che la sua azienda potrebbe soddisfare.

L'IDEA DI UN'AUTO

Dopo un'attenta analisi la scelta cade sulle automobili. I giapponesi hanno sempre più bisogno di mezzi di trasporto economici, prodotti localmente. Il Giappone importa oltre 20mila vetture l'anno e l'industria nazionale non è in grado di soddisfare la crescente domanda. Suzuki guarda all'Europa per cercare tecnologia e ispirazione e sceglie la Austin 7 (anche la Nissan punta in quegli anni sulla Austin) come modello base sul quale esercitare il suo apprendistato. Viene acquistato un modello, che viene smontato e rimontato finché gli ingegneri della Suzuki non ne svelano tutti i misteri. Dall'inizio dell'avventura automobilistica nel 1937, solo due anni dopo Suzuki è pronto con una serie di nuovi prototipi.

Nonostante la grande velocità nell'apprendere nuove tecnologie e nel realizzare prototipi, il momento non è quello giusto. Il governo giapponese si sta preparando alla guerra e dichiara che i veicoli per passeggeri non sono una priorità per l'industria nazionale.

La Suzuki SX4, il Suv della Casa giapponese in produzione dal 2006





Suzuki

Niente auto, si continua con i telai e, durante i durissimi anni della guerra, le fabbriche della Suzuki Loom Manufacturing Corporation si dedicano alla produzione di proiettili.

1. Due prototipi Suzuki dalle forme avveniristiche: SSC e Pixy
2. Il pick up X-Head, concept car Suzuki presentata nel 2007

Alla fine del conflitto l'azienda è alle corde, ricomincia faticosamente a produrre telai e conosce un momento di gloria quando gli Stati Uniti decidono di esportare cotone in un Giappone stremato. Gli affari fioriscono ma il recupero è di breve durata, nel 1951 il mercato del cotone crolla e gli ordini di nuovi telai sono ridotti al lumicino. L'azienda rischia di chiudere. La leggenda vuole che questa volta sia Shunzo, il genero di Michio (che aveva tre figlie e nessun erede maschio), ad avere l'idea vincente dopo una brutta caduta con la bicicletta. L'idea è di creare un piccolo motore da montare sulla bicicletta tradizionale. Shunzo lo disegna, con l'aiuto del padre e degli ingegneri del gruppo, e ne esce un prodotto se non originale - in Giappone ci sono già numerosi produttori che propongono piccoli motori da montare sulle biciclette - ma assai innovativo.

I PRIMI MODELLI

È un monocilindrico due tempi da 36 centimetri cubi con un cavallo di potenza, economico, semplice da montare e da mantenere, solido ed efficiente. La novità principale è la possibilità per il ciclista di usarlo anche insieme ai pedali, cumulando così la potenza del motore con la spinta delle sue pedalate, da solo, oppure di escluderlo andando soltanto a pedali.

Su mercato è un successo, ma lo è anche all'ufficio brevetti, dove quel piccolo e semplice motore appare così ingegnoso da convincere il governo a finanziare l'azienda Suzuki perché porti avanti la sua ricerca nel settore delle due ruote.

Il Power Free, questo è il nome del piccolo motore commercializzato nel 1952, è il primo di una lunga serie e segna l'inizio della seconda vita della Suzuki. Nel 1953 è già pronto un fratello maggiore, il Diamond Free, da 60 centimetri cubi con 2 Cv di potenza (con una ver-

sione anche a due marce), con il quale la Casa conquisterà la prima vittoria sportiva con le due ruote vincendo per la sua classe la classica cronoscalata del Monte Fuji. Nel '54 la Suzuki Motors passa dai motori per bicicletta al primo ciclomotore, il Free Mini da 50 centimetri cubi, e ne produce 6mila al mese.

Cambiata pelle, la compagnia cambia definitivamente anche la sua ragione sociale: la Suzuki Loom Manufacturing Corporation diventa Suzuki Motor Corporation, il nome che ha tuttora. La parte motoristica prende così il sopravvento sulla tradizionale produzione di telai, che tuttavia rimane in vita e nel 1961 viene scorporata in una nuova società che riprenderà il nome storico di Suzuki Loom Manufacturing Corporation.

Nel 1955 arriva il terzo modello, la Colleda e, soprattutto, il debutto nelle quattro ruote. La prima auto della Casa, la Suzulight con un mo-

tore di 360 centimetri cubici, è un grande successo ed è un concentrato di innovazione: trazione anteriore, sospensioni indipendenti sulle quattro ruote, sterzo assistito. D'altra parte l'innovazione è nel patrimonio genetico della Casa dal fondatore Michio al figlio Shunzo fino al giorno d'oggi, con già negli anni Cinquanta un portafoglio brevetti di assoluto rispetto.

L'evoluzione è continua, nel 1961 arriva sul mercato Suzulight Carry, un furgone leggero e nel 1962 le moto della Casa debuttano in Europa con una vittoria nella classe 50 cc all'Isola di Man. Il nome Suzuki è allora soprattutto legato al mondo delle due ruote ed è con le moto che sbarca negli Stati Uniti, nel 1963, prima partecipando a gare e poi commercializzando modelli di notevole successo, una 250 velocissima, la X-6Hustler nel 1966, seguito dalla Titan, con un motore da 500 cc. La crescita nel settore moto si ferma più, il





1

palmarés di trofei diventa lunghissimo e il marchio è di primo piano in tutto il mondo. Nelle quattro ruote il percorso è più lento ma non meno sicuro e legato internazionalmente al grande successo delle 4x4. L'ingresso della Suzuki nel settore dei fuoristrada avviene attraverso la crisi di un altro produttore giapponese, la Hope Motor Company che nel 1965 comincia a sviluppare una piccola 4x4 molto sobria e semplice con un motore a due tempi di 360 cc, l'HopeStar ON360. Senza portiere, senza accessori, chiaramente ispirato alle Jeep della Seconda guerra mondiale, l'HopeStar non ha però molta fortuna, la Hope Motor riesce a produrne solo 15 e nel 1967 è in crisi. Suzuki coglie l'occasione, rileva i diritti per la produzione dell'ON360, lo ridisegna integralmente e nel 1970 lancia sul mercato l'LJ10, il primo fuoristrada prodotto in massa del Giappone.

IL PERSONAGGIO Michio Suzuki

Cent'anni e ancora un Suzuki alla guida. È una strana dinastia quella che per un secolo ha guidato uno dei primi dieci produttori mondiali di automobili, una dinastia senza figli maschi. Il fondatore, Michio, nato nel 1887, il geniale inventore che ha avviato l'impresa nel 1909 costruendo innovativi telai per l'industria della seta, ha tre figlie e neanche un maschio a cui lasciare la guida dell'azienda. Avviene così che il suo successore, Shunzo, è il marito di una delle figlie che, come accade spesso in Giappone, prende il nome di famiglia della sposa. Anche Shunzo ha solo figlie e nel 1970 gli succede Jitsujiro Suzuki, che guida il gruppo fino al '78 quando al vertice del gruppo arriva Osamu Suzuki, marito della prima delle cinque figlie di Shunzo. Osamu è nato nel 1930 ed ha una laurea alla Chuo University e una carriera di bancario alle spalle. Il suo nome è Osamu Matsuda, ma anche lui prende il nome della famiglia della moglie. Entra in azienda nel 1958 e ricopre vari incarichi fino ad arrivare al vertice. È l'artefice dell'internazionalizzazione del gruppo ed è lui che orienta l'azienda alla produzione di macchine piccole ed economiche per conquistare i mercati emergenti. Attentissimo ai costi, grande diplomatico, resta il numero uno incontrastato fino al 2000, quando lascia la guida operativa al suo vice Masao Toda. In realtà la presenza di Osamu continua ad essere rilevante e nel 2008, all'età di 78 anni, torna ad essere presidente e ceo del gruppo, probabilmente l'uomo che più a lungo è stato al vertice di uno dei colossi automobilistici mondiali.



2

Vincoli normativi impongono limiti al motore, non oltre i 360 cc, e alle dimensioni, massimo 3 metri di lunghezza e 1,30 di larghezza. Destinato solo per il mercato giapponese, ha 25 Cv di potenza e 3 posti a sedere (il quarto è occupato dalla ruota di scorta che i vincoli dimensionali imponevano di tenere all'interno dell'abitacolo). Nel 1973 arriva

l'LJ20, il motore è raffreddato ad acqua e la potenza sale a 29 Cv, ne viene prodotta anche una versione berlina. Finalmente, nel 1976, la normativa giapponese sulle minicar viene cambiata, la cilindrata può salire fino a 550 cc, la lunghezza arrivare a 3 metri e 20 e il peso a 1.400 chilogrammi. La ruota di scorta può essere portata all'esterno, i posti

Suzuki

a sedere diventano quattro, il motore diventa un 536 cc a due tempi e tre cilindri. È l'LJ50, che ha un successo tale da spingere l'azienda a

Il prototipo Kizashi che prefigura una futura berlina media della Casa giapponese

guardare oltre i confini dell'arcipelago. Nel 1977 comincia l'esportazione e debutta l'LJ80, una novità assoluta, con il primo motore a quattro tempi della Suzuki, 797 cc per 42 Cv. La strada della Suzuki nelle quattro ruote è ora segnata, diventerà la regina mondiale dei piccoli fuoristrada con il Samurai, l'SJ410, un 970 cc con 45 Cv prodotto in versione berlina, cabrio, a passo lungo, a tetto rialzato e pickup. La serie degli SJ continua ad avere successo per tutti gli anni Ottanta e prepara la strada all'arrivo del Vitara, un 4x4 adatto anche all'uso su strada, che monta un motore 1590 cc con 8 valvole e con una potenza di 80 cavalli, alimentato ad iniezione. Gli interni diventano più spaziosi e curati, le sospensioni indipendenti assicurano maggiore comfort: è la nascita del Suv, il nuovo tipo di veicolo del quale sono piene oggi le strade del pianeta a tutte le latitudini.

LO SBARCO IN AMERICA

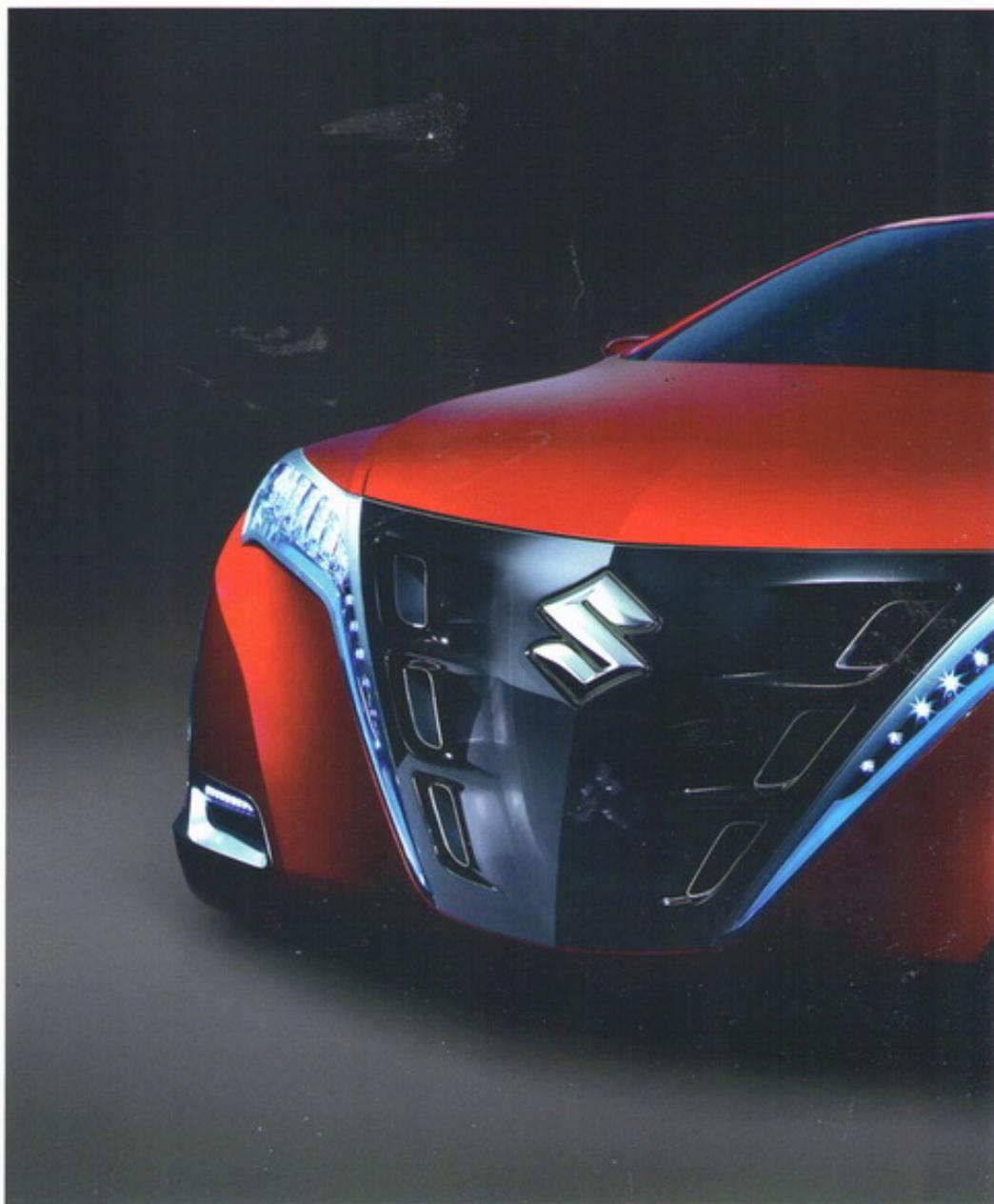
È con i suoi 4x4 che la Suzuki, fino ad allora conosciuta solo per le moto, entra nel mercato americano dell'auto. È il 1985 e la Casa giapponese decide di allargare la American Suzuki al settore auto importando e proponendo il primo fuoristrada compatto. È un successo, è piccolo, efficiente, solido ed economico, centinaia di migliaia di americani trovano la risposta a un'esigenza che nessuna casa aveva fino ad allora soddisfatto. Il successo sarà replicato dagli altri 4x4 che la Suzuki produce nei decenni successivi.

Ma la Suzuki non si ferma al 4x4 né ai mercati giapponese e americano. La sua espansione internazionale è continua. Thailandia, Canada, Indonesia, Filippine, Australia, Pakistan e via via altri Paesi nei quali vendere, assemblare, produrre moto, utilitarie e fuoristrada. Il vero balzo però avviene nel 1983 con la nascita di una partnership con la Maruti Udyog

Ltd. per produrre auto in India. Il governo di Nuova Delhi spinge per la produzione di vetture economiche per motorizzare la nascente classe media del sub continente e la Suzuki coglie in pieno l'opportunità. Inizialmente con una posizione di minoranza (la maggioranza è del governo indiano), la Maruti Suzuki conquista il mercato e diventa il primo produttore del Paese. Progressivamente la Suzuki acquisisce quote di capitale fino ad arrivare all'attuale 54,2 per cento, mentre il resto è posseduto da enti governativi e investitori privati. Nonostante la cre-

scente concorrenza degli altri produttori, ancora nel 2006 la Suzuki Maruti ha una salda leadership con il 54 per cento del mercato indiano e una produzione di oltre 600mila vetture, parte delle quali destinate all'esportazione, e 14 modelli. La campagna indiana è un grande successo e la Suzuki Maruti è certamente la più preziosa delle partecipazioni della Casa giapponese.

L'altro grande passo, nel 1998, è l'ingresso della General Motors nel capitale, a suggellare un'alleanza finanziaria, produttiva e commerciale su scala globale che coinvolge-





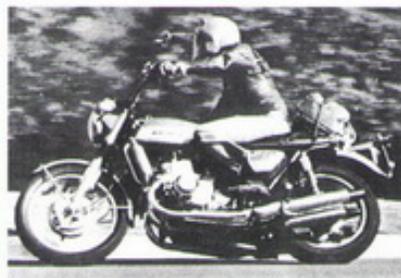
rà in seguito anche la Daewoo (acquisita da GM) e successivamente la Fiat, della quale la Suzuki utilizza i motori diesel prodotti da Fiat Powertrain 1.3 e 1.9 sul Suv fabbricato anche per conto della Fiat stessa, il Suzuki Sx4. L'alleanza con GM dura fino al 2006 quando la Casa americana, già in difficoltà, riduce la sua quota al 3 per cento.

Attraverso le sue alleanze con Maruti, GM, Daewoo e Fiat, Suzuki sviluppa oltre la originaria produzione giapponese, la produzione e commercializzazione di utilitarie e piccole berline, settori nei quali ha una consolidata posizione

di mercato fedele alla sua tradizione di innovazione, semplicità d'uso ed economicità di prezzo. Il gruppo nel 2009 ha circa 15mila dipendenti, 36 centri di produzione distribuiti nei cinque continenti, e le sue auto, le sue moto e i suoi motori marini sono commercializzati in 187 mercati.

Marco Panara

www.globalsuzuki.com
Hamamatsu-Nishi, P.O. Box 1, Hamamatsu
Giappone



LA CURIOSITÀ

L'espansione viaggia anche su due ruote

Dai motori da un cavallo di potenza da montare sulla bicicletta alle Gsxr da 180 Cv e 300 chilometri l'ora. La storia delle due ruote Suzuki ha ormai quasi sessant'anni ed è una storia di continua innovazione. Nel Giappone del 1952, che avvia a ricostruzione che dalle rovine della Seconda guerra mondiale l'avrebbe portato a diventare la seconda potenza industriale del pianeta, la motorizzazione è un traino fondamentale. All'inizio piccoli geniali motori da applicare al telaio della bici, settore in cui Suzuki inserisce le prime innovazioni, poi i ciclomotori, quindi le moto vere e proprie, con cui la Casa giapponese sbarca sul mercato americano e comincia la sua conquista del mondo fino a diventare uno dei quattro grandi costruttori. Con due serie soprattutto, che hanno conquistato gli appassionati e, la seconda, anche le piste. La prima è la serie Gt, che debutta nel 1972 con un 750 (nella foto a Le Mans) con 3 cilindri e 2 tempi con la novità assoluta del raffreddamento ad acqua. La serie Gt tiene banco fino al 1978. La seconda è la serie Gs, con la quale la Suzuki passa al motore a 4 tempi, che da alla Casa e agli appassionati grandi soddisfazioni con i modelli Gsxr, che con varie cilindrata, da 600 a 1100, e vari modelli, sono state ai vertici del mercato e delle prestazioni dal 1985 a oggi. Importante è anche la Bandit che, insieme alla Ducati Monster, inaugura nel 1990, il filone delle naked. Le vittorie confermano: 6 titoli mondiali in classe 500, un mondiale Superbike, 5 titoli motocross nella classe 500, 13 nella classe 125, 7 titoli Supercross AMA e 11 AMAS Superbike Championship.

Suzulight

Produzione 1955 - 1965

Carrozzeria Berlina

Il momento dell'entrata di Suzuki nel settore auto è dell'ottobre 1955 con la Suzulight, una berlina a due porte mossa da un bicilindrico a due tempi da 359 cc, abbinato a un cambio manuale a tre rapporti. Il prezzo competitivo la rende sin da subito tra le protagoniste a quattro ruote della ripresa economica. Nel 1958 il passo della vettura viene aumentato da 2.000 a 2.050 millimetri, così come la potenza che dagli originali 16 Cv arriva a 22 Cv. L'ultima versione si chiama già Suzulight Fronte, come un modello successivo, e resta in produzione dal 1962 al 1965.

1. La Suzulight, la prima automobile prodotta dalla Suzuki

2. Una pubblicità Suzuki degli anni Sessanta

3. L'ultima versione della vettura denominata Suzulight Fronte



FOCUS Diversi allestimenti

Per la Suzulight la Casa giapponese propone diverse soluzioni di carrozzeria: dalla station wagon SD con tre porte e quattro posti, alla SP, un pick up a due porte e due posti. Nel 1958, anno del restyling della berlina, arriva anche una versione van, veicolo commerciale puro con sospensioni posteriori a balestra per sopportare meglio i carichi.



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 2,990

Larghezza m 1,300

Altezza m 1,400

POSTI 4

PORTE 3

PESO 540 kg

MOTORE

Alimentazione miscela

Cilindrata 359 cc

Cilindri 2

Potenza 16 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 85 km/h

PREZZO nd

Fronte

Produzione 1967 - 1989
Carrozzeria Berlina - Coupé - Van

La Suzuki Fronte nasce nel 1967 con un motore 3 cilindri a due tempi raffreddato ad aria di 356 cc di cilindrata. Nel 1970 arriva la seconda generazione che aumenta il passo a 201 centimetri e viene introdotta una versione raffreddata ad acqua. Nel 1971 Giorgetto Giugiaro realizza una coupé due porte che resta in produzione fino al 1976. La Suzuki Fronte subisce diversi restyling, le motorizzazioni iniziano ad aumentare di cilindrata sino ad arrivare nel giugno del 1977 al nuovo motore da 539 cc. Si entra così nella seconda fase della produzione della vettura con le versioni SS30 e SS40 del 1979. Una nuova versione, la CB 71, arriva nel 1984 con un motore da 543 cc e trasmissione manuale a cinque rapporti (o automatica a due). Seguono, nel 1987, la CB 72 che presenta diversi aggiornamenti estetici, e nel 1988 la CN11S con un passo più lungo e un nuovo motore da 547 cc. In seguito la meccanica della Fronte cambia, passando da un "tuttodietro" a motore trasversale anteriore e trazione anteriore o integrale. In Europa la vettura è esportata con un motore 796 cc a quattro tempi.



1. La Suzuki Fronte in versione coupé
2. La Suzuki Fronte in allestimento berlina.
L'utilitaria della Casa giapponese viene prodotta, in diverse versioni, dal 1967 al 1989



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 2,997
Larghezza m 1,295
Altezza m 1,334

POSTI 2+2

PORTE 2

PESO 426 kg

MOTORE

Alimentazione miscela
Cilindrata 356 cc
Cilindri 3
Potenza 25 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 111 km/h

PREZZO nd

FOCUS Fronte Van

Nel 1969 la Suzuki Fronte-Van succede al commerciale Suzulight. Lo schema è classico, motore anteriore e trazione dietro, con assale posteriore rigido con molle a balestra. Il motore è un tre cilindri a due tempi raffreddato ad aria. Da questo modello deriva nel 1969 la Fronte Estate, una sorta di piccola station wagon con portellone posteriore che ormai non è più un veicolo commerciale.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------------------|-------------|
| 360 I Serie | 1967 - 1970 |
| 360 II Serie | 1970 - 1976 |
| 550 (7-S/SS30/SS40) | 1977 - 1984 |
| CB 71 | 1984 - 1987 |
| CB 72 | 1987 - 1988 |
| CN11S | 1988 - 1989 |

LJ

Produzione 1970 - 1981

Carrozzeria Fuoristrada

La Suzuki inizia a preparare un 4x4 già nel 1965, ma il vero sviluppo della trazione integrale avviene nel 1968, quando acquista la Hope Motor Company e il suo modello 4x4 ON360. Due anni dopo, nel 1970, vede la luce il fuoristrada LJ10 che monta un bicilindrico da 360 cc (21 Cv) raffreddato ad aria, di produzione Mitsubishi, subito sostituito con un 359 cc 2 cilindri Suzuki da 25 Cv. La sigla poi resta invariata, ma la numerazione progredisce con le versioni successive. Il modello LJ20 del 1972 ha il raffreddamento ad acqua e vanta 32 Cv. Nel 1974 si passa all'LJ50 di 539 cc (tre cilindri a due tempi), poi arriva la versione finale del progetto, con il modello LJ80 del 1977. L'LJ50 resta in produzione, ma il nuovo 80 monta un 797 cc, a quattro tempi con albero a camme in testa, che sviluppa 41 Cv.



1



FOCUS

Hope Motor Company

La Hope Motor Company è un costruttore giapponese che sviluppa, già nel 1965, il fuoristrada ON360 HopeStar. Mosso da un motore Mitsubishi di 360 cc che sviluppa 21 Cv di potenza, è un modello spartano con le porte smontabili e trazione integrale. La piccola azienda non riesce però a vendere molti di questi veicoli e cede il progetto alla Suzuki già nel 1968.



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| LJ10 | 1970 - 1972 |
| LJ20 | 1972 - 1974 |
| LJ50 | 1974 - 1981 |
| LJ80 | 1977 - 1981 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 2,990 |
| Larghezza | m 1,290 |
| Altezza | m 1,510 |

POSTI 3

PORTE 2

PESO 586 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | miscela |
| Cilindrata | 359 cc |
| Cilindri | 2 |
| Potenza | 25 Cv |

TRAZIONE integrale

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 72 km/h

PREZZO nd

Cervo

Produzione Dal 1977

Carrozzeria Berlina - Coupé

Con le sue cinque generazioni la Cervo è una "k car" e, come tale non esce dai confini del Giappone. Il motore al debutto della Cervo SS20, che utilizza il pianale della contemporanea Fronte, è il 360 cc a due tempi a tre cilindri, montato posteriormente, con cambio manuale a quattro marce. Nel 1982 arriva la seconda generazione, la SS40, con motore trasversale anteriore, a quattro cilindri e quattro tempi, con potenze variabili fra 29 e 40 Cv. Il cambio è a quattro o cinque marce, oppure automatico a due rapporti. La carrozzeria della Cervo SS40C è una berlina quattro posti e due porte, derivata dalla Fronte disegnata da Giugiaro. La terza generazione è del 1988 e si caratterizza per un nuovo propulsore a tre cilindri SOHC 12V da 547 cc, mentre con la quarta serie del 1990 i motori raggiungono i 660 cc. C'è anche una versione più potente, la prima a montare un quattro cilindri 16V DOHC con turbo e intercooler, ma anche Abs e trazione integrale a richiesta. Nel 1996 appare la serie speciale Cervo C che si caratterizza per il look rétro che propone paraurti, specchi esterni e maniglie diversi rispetto alle versioni precedenti. Questo modello monta un propulsore da 52 Cv, con cambio automatico e trazione integrale opzionali. L'anno successivo la Cervo C viene proposta anche nella versione a tre porte, poi la produzione di questa versione speciale si interrompe nel 1998. La generazione del 2006, sempre in produzione per il mercato interno, ha carrozzeria a cinque porte e presenta linee tese e moderne. Il propulsore è un 658 cc da 54 Cv aspirato (o 60 turbo), mentre il cambio è automatico a quattro rapporti.



1. La Suzuki Cervo, "k car" prodotta esclusivamente per il mercato giapponese
2. La Cervo in versione coupé. La vettura della Casa nipponica è ancora in produzione nel Paese del Sol Levante



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1977 - 1982 |
| II Serie | 1982 - 1988 |
| III Serie | 1988 - 1990 |
| IV Serie | 1990 - 1998 |
| Cervo C | 1996 - 1998 |
| V Serie | dal 2006 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,190 |
| Larghezza | m 1,390 |
| Altezza | m 1,210 |

POSTI 4

PORTE 2

PESO 535 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | miscela |
| Cilindrata | 539 cc |
| Cilindri | 3 |
| Potenza | 26 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 105 km/h

PREZZO nd

Samurai

Produzione Dal 1977

Carrozzeria Fuoristrada

Il fuoristrada Samurai ha il suo antesignano nell'LJ80 del 1977 con motore da 800 cc. Questo si evolve nel 1982 nel modello SJ 410, equipaggiato con un motore di 970 cc a quattro cilindri e destinato alla esportazione, e in altre varianti riservate al solo mercato giapponese spinte da propulsori a tre cilindri di 550 e 660 cc. Nella meccanica adotta inizialmente un cambio manuale a quattro marce e un impianto frenante con 4 freni a tamburo senza servocomando. La carrozzeria è cabrio, ma ci sono anche allestimenti hard top, pick up e con il tetto rialzato. All'esordio è prodotto in Giappone nello stabilimento Suzuki di Hamamatsu ma anche in Spagna, realizzato dalla Santana Motors nello stabilimento di Linares, per superare il contingentamento imposto in Europa per i prodotti giapponesi. Esportato sui mercati di mezzo mondo, grazie al prezzo di soli 6.200 dollari il Samurai si trasforma immediatamente in successo commerciale negli Stati Uniti, dove vengono venduti fino a 47.000 esemplari in un anno. Nel 1984 poi la serie si rinnova con il lancio della SJ413, che monta un 1300 a quattro cilindri abbinato a un cambio a cinque marce e che dispone di servofreno. Carrozzeria e interni sono ridisegnati, con cruscotto, sedili e calandra anteriori nuovi. Intanto l'SJ410 resta ancora in produzione fino al 1985. In questi anni la figura del Suzuki Samurai si delinea come quella del fuoristrada per eccellenza tra i piccoli del settore. Nel 1989 il modello migliora le sue caratteristiche stradali con una nuova taratura, più morbida, delle sospensioni e una barra stabilizzatrice maggiorata per ridurre il rollio. Anche il motore si evolve, con un nuovo 1300 a iniezione da 66 Cv. Nel 1989 cambia la politica di esportazione per il Samurai, sostituito da altri modelli. Viene ancora prodotto in India dalla Maruti come Gipsy.

SCHEDA TECNICA (1982)

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,430

Larghezza m 1,460

Altezza m 1,660

POSTI 4

PORTE 2

PESO 805 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 970 cc

Cilindri 4

Potenza 45 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

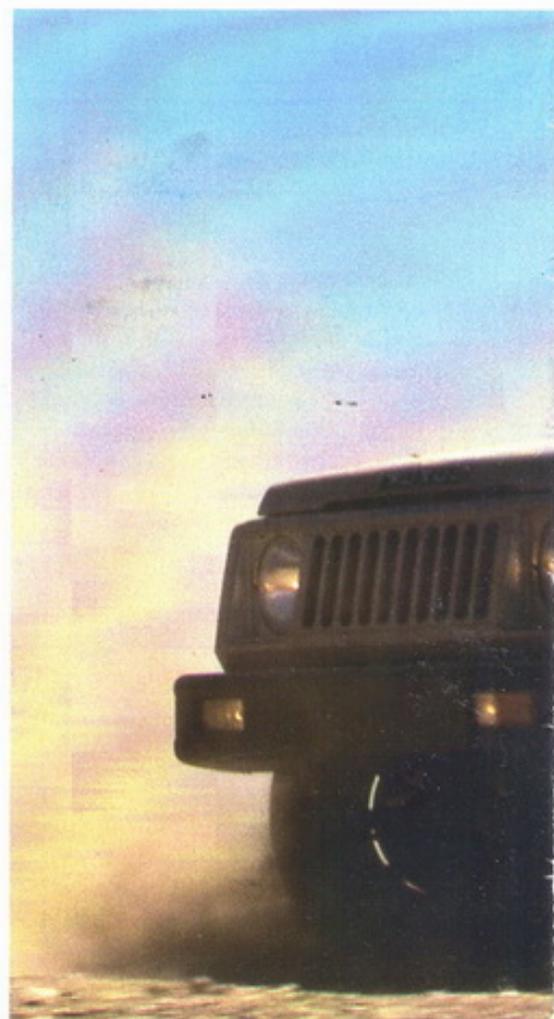
VELOCITÀ MASSIMA 115 km/h

PREZZO Lire 12.300.000



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| SJ410 | 1982 - 1985 |
| SJ413 | dal 1984 |



LA TECNICA

In Europa i Suzuki Samurai arrivano con un motore di 970 cc o un 1300 da 64 Cv, entrambi a benzina, alimentati a carburatori. Dal 1992 arrivano le nuove versioni con impianto di iniezione single point su un 1298 cc da 69 Cv. La versione con motore diesel appare invece più tardi prima un turbo Peugeot di 1905 cc (62 Cv), poi un aspirato di 1870 cc (64 Cv).



1. Il fuoristrada Suzuki Samurai nella versione cabrio
2. Gli interni del fuoristrada giapponese
3. Una versione con il tetto rigido. Il Samurai è uno dei grandi successi commerciali della Casa nipponica



FOCUS

La versione spagnola

La versione spagnola si differenzia per le scritte Santana sul cofano e sul portellone e per alcuni componenti di produzione europea. Diverse anche le sospensioni, con una sola foglia per le balestre anteriori e due foglie per le posteriori, una in meno del modello giapponese.

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,430 |
| Larghezza | m 1,460 |
| Altezza | m 1,590 |
| POSTI | 4 |
| PORTE | 2 |
| PESO | 870 kg |

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 970 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 64 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

Alto - Maruti

Produzione Dal 1979

Carrozzeria Berlina

Nata nel 1979 da un progetto di k car giapponese, la Suzuki Alto è costruita per il mercato interno in Giappone, mentre le versioni destinate all'Europa vengono assemblate in India, nello stabilimento Maruti, a partire dal 1983. La Alto riprende la meccanica della Fronte: il motore è un 3 cilindri a 2 tempi di 539 cc, derivato dalle moto, cui si aggiunge presto un 543 cc a quattro tempi, sempre a tre cilindri. Prima e seconda generazione sono molto simili, con piccole differenze di carrozzeria. La Alto a trazione anteriore si arricchisce poi, nel 1981, anche di una versione a quattro ruote motrici. La terza serie, presentata nel 1988, ha il passo allungato e un motore da 547 cc, che viene aumentata a 657 cc - sempre a tre cilindri - non appena cambiano le norme fiscali relative alle kei car in Giappone. In Italia la Alto è in vendita come Suzuki Maruti, e solo nella versione a cinque porte, con un motore tre cilindri di 800 cc e 45 Cv. La quarta e la quinta generazione sono molto simili, l'unica differenza è nella calandra anteriore, appena un po' più grande sulla quinta serie. Il motore è ancora un tre cilindri, ma con cilindrata aumentata a 993 cc e potenza di 53 Cv. Il costruttore dichiara, per questa versione, 150 orari di velocità massima con un consumo di oltre 17 chilometri nel ciclo misto. Il cambio è manuale a cinque rapporti, in alternativa è disponibile la versione con l'automatico a quattro marce. La sesta serie della vettura copre il periodo 2004-2007 ed è equipaggiata con un quattro cilindri di 1061 cc e 63 Cv, con testata a 16 valvole. Diminuisce però il consumo dichiarato dalla Casa, fino a 20 chilometri nel ciclo combinato. Nel febbraio 2008 la Suzuki Alto raggiunge il milione di unità vendute e la produzione di altri modelli precedenti continua per il mercato indiano. Anticipata dalla concept A-Star, la

SCHEDA TECNICA - MARUTI

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,300

Larghezza m 1,440

Altezza m 1,400

POSTI 4

PORTE 5

PESO 683 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 796 cc

Cilindri 3

Potenza 37 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

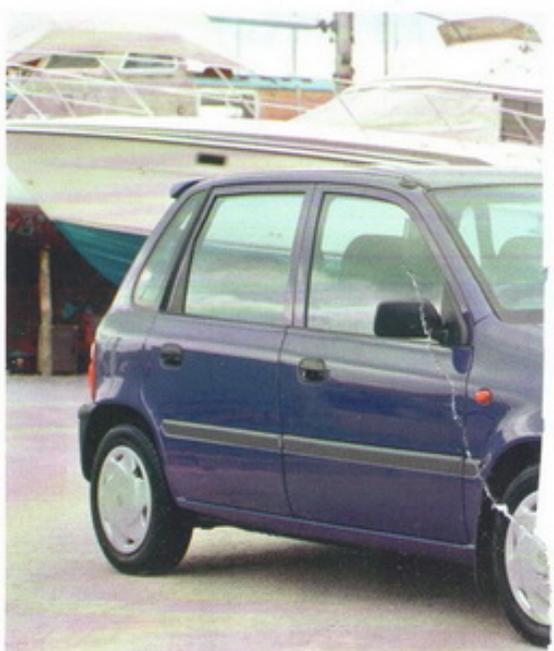
VELOCITÀ MASSIMA 135 km/h

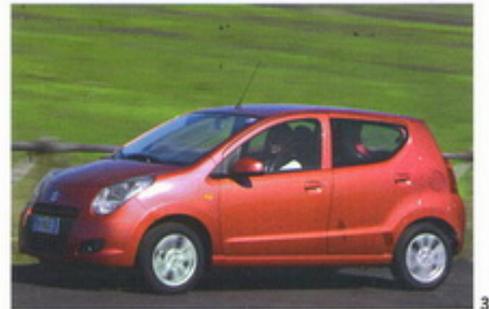
PREZZO nd

settima generazione dell'utilitaria giapponese arriva sui mercati europei nella prima metà del 2009. È un prodotto oggetto di una collaborazione con Nissan, per la quale viene realizzata con la denominazione Pixo. Il motore è un nuovo 3 cilindri in alluminio di 998 cc che eroga 68 Cv. La trazione è sempre anteriore, mentre il pianale è totalmente nuovo. Per il cambio si può scegliere tra un manuale a 5 marce o un automatico a 4 velocità.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------|-------------|
| I/II Serie | 1979 - 1988 |
| III Serie | 1988 - 2003 |
| IV/V Serie | 1994 - 2003 |
| VI Serie | 2004 - 2007 |
| VII Serie | dal 2008 |





1. La prima versione della Suzuki Alto, la piccola berlina della Casa giapponese in produzione dal 1979
2. La quinta serie della Suzuki Alto
3. La versione 2009 della Alto
4. La quarta serie della piccola Suzuki. Nonostante le ridotte dimensioni, la Alto ha cinque porte e può ospitare quattro persone



FOCUS Alto 2009

Le caratteristiche principali della Alto 2009 si riscontrano soprattutto nell'abitacolo in stile piccola monovolume: il portellone ha la soglia molto bassa e gli schienali posteriori sono reclinabili in due porzioni, mentre il bagagliaio ha una capienza massima di 367 litri.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 3,500

Larghezza m 1,600

Altezza m 1,470

POSTI..... 4

PORTE..... 5

PESO 930 kg

MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata 996 cc

Cilindri..... 3

Potenza..... 68 Cv

TRAZIONE..... anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 155 km/h

PREZZO..... Euro 9.490

Ignis/Swift

Produzione Dal 1983

Carrozzeria Berlina

La storia della Ignis inizia nel 1983. La piccola berlina Suzuki, prodotta in Giappone ma anche in Colombia, Stati Uniti e Canada (con i marchi Suzuki, Chevrolet e Pontiac), cambia parecchie volte nome nel corso della sua storia. La vettura, inizialmente prodotta per il solo mercato nipponico, si chiama in origine Cultus ed è una citycar a tre o cinque porte. Con la seconda generazione prende anche il nome di Swift e di Justy (nella versione prodotta per la Subaru). La quarta generazione arriva nel 2000 e sostituisce le serie precedenti basate sulla Cultus. A seconda dei mercati in cui viene commercializzata il nome cambia in Ignis o Swift. Questa serie è a cinque porte, equipaggiata con una nuova generazione di motori Suzuki a benzina da 1300 cc o 1500 cc e potenze di 89 Cv e 110 Cv. La trasmissione è manuale a cinque rapporti, ma su richiesta è anche disponibile il cambio automatico a quattro marce. La trazione è anteriore o integrale. Nel 2003 viene introdotta nella gamma una versione a tre porte, riconoscibile esteticamente per i paraurti ridisegnati, chiamata Swift Sport in Giappone e Ignis Sport in Europa. Questo modello monta un propulsore di 1,5 litri con potenze che variano dai 109 Cv per il mercato europeo ai 115 Cv per il Giappone. Con la quinta generazione il nome diventa definitivamente Swift. Presentata al salone dell'auto di Parigi del 2004, la compatta della Casa giapponese entra in produzione l'anno successivo e definisce la Suzuki come un'azienda globale, essendo fabbricata in diversi stabilimenti dislocati in Giappone, India, Cina e Ungheria. Dalle linee decise e muscolose, la nuova Swift viene venduta in versioni a tre e cinque porte. Esteticamente si caratterizza per il frontale sportivo che incorpora

SCHEDA TECNICA (1990)

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,710

Larghezza m 1,590

Altezza m 1,350

POSTI 5

PORTE 3

PESO 790 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1298 cc

Cilindri 4

Potenza 101 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

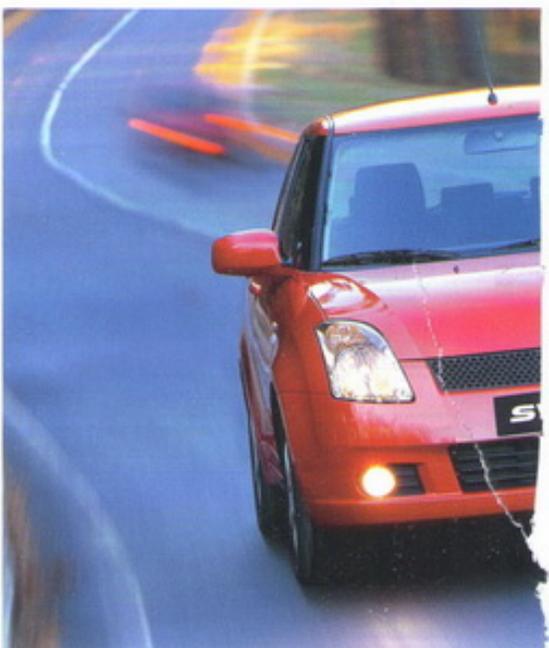
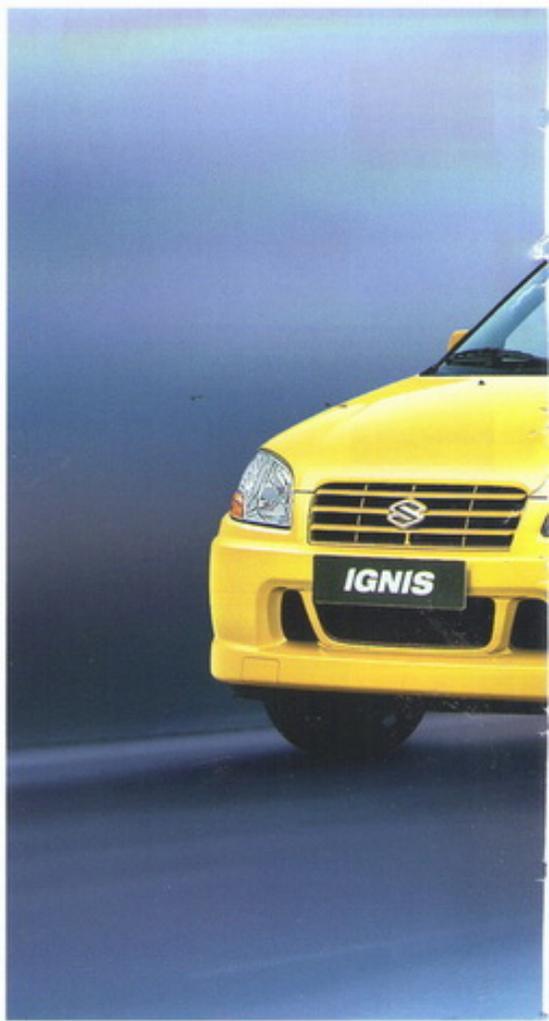
VELOCITÀ MASSIMA 188 km/h

PREZZO Lire 17.230.000

fanali ben visibili sviluppati in verticale. La piccola giapponese viene offerta con tre motorizzazioni: 1.3 e 1.5 benzina e 1.3 diesel. Il cambio standard è manuale a cinque rapporti, sulla versione 1.3 benzina è disponibile con opzione manuale/automatica, mentre sulla versione 1.5 benzina è possibile richiedere l'automatico a quattro rapporti. Nel 2006 arriva una nuova versione Sport con propulsore da 1600 cc.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------------|-------------|
| Serie I/II/III | 1983 - 1999 |
| Serie IV | 2000 - 2004 |
| Serie V | dal 2005 |
| Sport | dal 2006 |





1. La Suzuki Ignis. La vettura, in produzione dal 1983, cambia denominazione a seconda dei mercati
2. Il posteriore della Suzuki Ignis
3. La quarta serie della Ignis a cinque porte
4. L'ultima generazione della vettura. Dal 2005 il nome cambia definitivamente in Swift



FOCUS Swift Sport

Tra le tante versioni della Swift, non poteva mancare una vettura sportiva che arriva nel 2006. È simile al modello del 2003, ma con prestazioni migliori: il motore 1600 cc da 125 Cv le fa raggiungere i 200 chilometri orari di velocità massima, con accelerazione da 0 a 100 in 8,9 secondi.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 3,765

Larghezza m 1,690

Altezza m 1,500

POSTI..... 4

PORTE..... 3

PESO 1.030 kg

MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata 1586 cc

Cilindri..... 4

Potenza 125 Cv

TRAZIONE..... anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA 200 km/h

PREZZO Euro 16.140

Vitara/Grand Vitara

Produzione Dal 1988

Carrozzeria Fuoristrada

A seconda dei mercati si chiama anche Escudo e Sidekick, ma la denominazione con cui è universalmente nota è Vitara, versione con attitudine più stradale dell'originale off-road 413. Lo schema costruttivo è sempre lo stesso: carrozzeria fissata a un telaio separato costituito da due robusti longheroni e trazione integrale che si traduce in quella posteriore con l'anteriore inseribile, senza il terzo differenziale centrale. La Suzuki Vitara però non rinuncia al suo ruolo di veicolo con elevata mobilità e, in controtendenza con i nascenti Suv, conserva il riduttore - di serie su tutte le versioni - per superare gli stessi ostacoli di un fuoristrada, rispetto al quale è solo un po' più rifinita. Della Vitara esistono tre versioni: con passo corto a 3 porte o lungo con 5 porte, cui si aggiunge verso la fine della produzione una cabrio con due porte e tetto ripiegabile in tela nella parte posteriore, mentre la porzione di tettuccio sopra ai posti anteriori si smonta e si ripone nel vano bagagli. Più morbida e arrotondata nelle linee, per la Suzuki rappresenta l'ingresso nel nascente segmento dei Suv prima maniera, ancora in grado di offrire buone prestazioni in fuoristrada, ma già adatti a viaggiare su asfalto. Il motore con cui trova la maggiore diffusione in Europa è un 1.6 benzina da 94 Cv che spinge la vettura a 150 chilometri orari. In alternativa arrivano poi anche due diesel di derivazione PSA, un 1.9 e un 2.0 turbo, mentre sul versante benzina si aggiunge un 2.0 V6, disponibile solo sul passo lungo. Il cambio è manuale a 5 marce o automatico a 4. La Vitara viene costruita anche in Spagna, negli stabilimenti della Santana Motor nelle due versioni di carrozzeria, con la sigla di Santana 300 per la 3 porte e Santana 350 per la 5 porte. Nel 1997 alla Vitara si affianca la Grand Vitara, che pian piano la sostituisce. L'uscita di scena della Vitara è quasi invisibile: per circa un anno convive con la sorella maggiore. La prima

SCHEDE TECNICHE

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,620

Larghezza m 1,630

Altezza m 1,660

POSTI 4

PORTE 3

PESO 1030 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1590 cc

Cilindri 4

Potenza 75 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 145 km/h

PREZZO Lire 22.800.000

generazione di Grand Vitara ha carrozzeria a 3 e 5 porte. Nel 2006 arriva la seconda generazione, con un'ampia gamma di motori e cambio automatico o manuale a 5 marce con riduttore, esclusa la versione 1.6. I motori a benzina sono quattro: un 1.6 da 109 Cv, un 2.0 da 140 Cv, un 2.4 da 166 Cv e un 3.2 V6 da 232 Cv. Uno solo, invece, il diesel: un propulsore 1.9 da 129 Cv di derivazione Renault. Gli ingombri inferiori a 4,5 metri decretano il successo alla 5 porte, che vende molto più di quella a passo corto grazie ai volumi più ampi.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------------------|-------------|
| Vitara | 1988 - 2006 |
| Grand Vitara | 1997 - 2006 |
| Grand Vitara Serie II | dal 2006 |





LA TECNICA

Non manca certo la scelta tra le tante motorizzazioni offerte sulla gamma della Grand Vitara. I motori a benzina sono un 1.6 da 78 Cv, un 2.0 da 140 Cv e un 2.4 da 168 Cv, tutti con fasatura variabile, a cui si aggiunge il top di gamma, un 3.2 V6 da 232 Cv. Sul versante gasolio, si segnala, infine, il 1.9 DDiS da 129 Cv con filtro anti particolato di serie.



1. L'ultima versione del Suzuki Grand Vitara
2. Gli interni del Grand Vitara. Nei poggiatesta anteriori sono inseriti due schermi Lcd per l'intrattenimento dei passeggeri
3. La Suzuki Vitara in due diversi allestimenti di carrozzeria



FOCUS La Grand Vitara diesel

A seguito della tradizionale ostilità dei giapponesi per il motore diesel la Suzuki ha per molto tempo trascurato lo sviluppo di motori a gasolio. Per rimediare la Casa giapponese si è rivolta prima al gruppo PSA e quindi alla Renault per la fornitura di motori sui modelli per l'esportazione.

DIMENSIONI

| | |
|----------------|----------|
| Lunghezza..... | m 4,450 |
| Larghezza..... | m 1,810 |
| Altezza..... | m 1,700 |
| POSTI..... | 5 |
| PORTE..... | 5 |
| PESO..... | 1.590 kg |

MOTORE

| | |
|--------------------|---------|
| Alimentazione..... | gasolio |
| Cilindrata..... | 1870 cc |
| Cilindri..... | 4 |
| Potenza..... | 129 Cv |

TRAZIONE..... integrale

CAMBIO..... 5 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA..... 170 km/h

PREZZO..... Euro 28.500

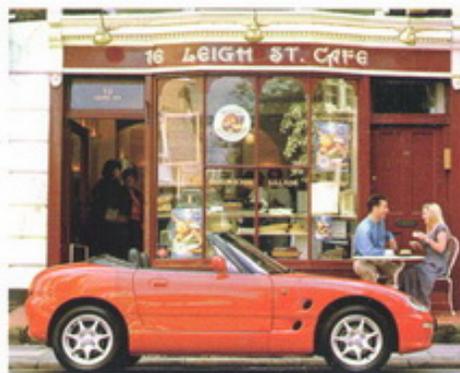
Cappuccino

Produzione 1991 - 1997

Carrozzeria Spider

Nel segmento delle k car in Giappone c'è posto anche per le sportive. È il caso della Cappuccino, spider ultracompatta, inferiore ai 3,30 metri di lunghezza, con motore da 657 cc a tre cilindri (63 Cv) con doppio albero a camme in testa. L'impostazione è tradizionale: motore anteriore e trazione posteriore. Per contenere il peso a 700 chilogrammi vengono adottati alcuni componenti in alluminio, tra cui il cofano motore e la struttura del tetto. Antesignana delle spider a tetto rigido pieghevole, la Cappuccino ha tre pannelli rimovibili che si ripongono nel vano bagagli. Il lunotto posteriore, invece, si ritira nella carrozzeria dietro ai sedili. La tecnica della Suzuki Cappuccino prevede quattro freni a disco e cambio manuale a cinque velocità cui si aggiunge un automatico a tre marce nel 1995, quando la vettura monta un nuovo motore da 64 Cv.

1. La Suzuki Cappuccino, spider ultracompatta della Casa nipponica
2. Il nome del modello sulla carrozzeria
3. La Cappuccino ha dimensioni ridotte: è lunga poco più di tre metri



FOCUS

Un flop in Inghilterra

La guida a destra fa della Cappuccino una candidata ideale per il mercato inglese, dove però la piccola spider arriva solo nel 1993 dopo 18 mesi di pratiche e 23 modifiche per adeguarla alle norme di omologazione locali. Le importazioni dal Giappone sono contingentate e le unità vendute nel Regno Unito nel periodo 1993-1995 sono poco più di 1.000.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,290 |
| Larghezza | m 1,390 |
| Altezza | m 1,190 |

POSTI 2

PORTE 2

PESO 700 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 657 cc |
| Cilindri | 3 |
| Potenza | 63 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA 136 km/h

PREZZO nd

Wagon R

Produzione Dal 1993

Carrozzeria Monovolume

L'obiettivo Suzuki con questa piccola monovolume è di creare un'auto utile e divertente. La prima generazione ha una carrozzeria a tre porte che diventano cinque già dal 1998, con la seconda serie. La terza generazione della wagon R viene venduta sui mercati esteri con un motore benzina a iniezione di un litro di cilindrata e cambio manuale a 5 marce (o automatico a 4 rapporti). La trazione è anteriore o integrale. Nel 2005 la Suzuki decide un restyling. In questi anni la Wagon R, a seguito dell'accordo con la General Motors, inizia a essere prodotta anche come Opel Agila. Nello stesso periodo nasce la versione Sting Ray, che differisce soprattutto per lo stile diverso, mentre la meccanica resta invariata. La quarta generazione, venduta sul mercato interno, ha un motore 660 cc turbo da 64 Cv. Nel 2008 è sostituita, sui mercati europei, dalla Splash.



FOCUS Anche 4x4

Come tradizione per molte piccole giapponesi anche la Wagon R viene sviluppata a trazione integrale, ottenuta con lo stesso sistema utilizzato le altre piccole. Il motore anteriore trasversale è collegato alle ruote posteriori da un albero di trasmissione con un giunto viscoso che funge da differenziale centrale e gestisce la ripartizione della trazione sui due assali.

1. La Suzuki Wagon R, monovolume a cinque porte omologata per cinque posti
2. L'ultima serie della Suzuki Wagon R, in produzione dal 2008. Viene venduta soltanto sul mercato giapponese



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1993 - 1998 |
| II Serie | 1998 - 2003 |
| III Serie | 2003 - 2008 |
| Restyling | 2005 - 2007 |
| IV Serie | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,410 |
| Larghezza | m 1,580 |
| Altezza | m 1,710 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 885 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 996 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 64 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 140 km/h

PREZZO Lire 19.220.000

Jimny

Produzione Dal 1998

Carrozzeria Fuoristrada

Il nome Jimny viene dato già a un 4x4 nel 1968 in Giappone, ma il "vero" Jimny, quello più conosciuto in occidente, arriva nel 1998. Mentre già nel 1995 nasce un Jimny per il mercato interno, un'evoluzione del SJ 413 che esce di produzione nel 1998, con l'arrivo del modello attuale. Questa versione monta un 4 cilindri di 1300 cc a benzina con iniezione elettronica, oppure un diesel di 1500 cc. La trazione è integrale, permanente sulle ruote posteriori con l'anteriore inseribile anche in movimento. Il cambio è a 5 marce con riduttore oppure automatico a 4 rapporti. Due i tipi di carrozzeria: chiusa a due porte con portellone o cabrio con capote in tela. Due anche gli allestimenti, la JX e la JLX. Su alcuni mercati è disponibile anche una versione a due ruote motrici, solo con cambio manuale a cinque marce.



FOCUS Gli allestimenti

Come in tutte le famiglie di modelli giapponesi, anche nel caso del Jimny sono previsti allestimenti con dotazioni aggiuntive. Così è possibile avere il compatto fuoristrada giapponese in due varianti, la JX e la JLX. Quest'ultima aggiunge mancorrenti sul tetto, servosterzo, alzacristalli elettrici, specchi esterni regolabili elettronicamente, e diversi miglioramenti nel comfort interno.

1. L'ultima versione del Suzuki Jimny. Il fuoristrada della Casa giapponese è in produzione dal 1998
2. Il Suzuki Jimny viene offerto con motori benzina e diesel e due allestimenti di carrozzeria



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------------|-------------------------|
| I Serie Restyling | 1998 - 2004 dal 2005 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,610 |
| Larghezza | m 1,600 |
| Altezza | m 1,670 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1328 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 85 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO

Liana

Produzione 2001 - 2006

Carrozzeria Berlina

Acronimo di Life In A New Age, la Liana nasce nel 2001 con carrozzeria berlina due volumi e sostituisce la Baleno. Solo per alcuni mercati è disponibile anche in versione tre volumi e quattro porte. I motori variano a seconda dei mercati: in Giappone ci sono un 1.5 e un 1.8, entrambi a benzina e con testata a 16 valvole, in Europa la Liana si vende con i 1.3 (90 Cv) e 1.6 (103 Cv, anche con trazione integrale), mentre per l'America c'è un 2 litri da 145 Cv. Il cambio è manuale a 5 marce di serie, ma c'è anche un automatico a 4 rapporti. La versione a trazione integrale, invece, si può avere solo abbinata al cambio automatico. Nel 2004, mentre la versione americana riceve un più potente 2.3, Liana subisce un restyling che comprende anche l'arrivo di un turbodiesel per l'Europa, un 1400 a 16 valvole prodotto da PSA, da 90 Cv.



FOCUS Il cruscotto hi-tech

Oltre a essere una delle prime vetture equipaggiate con strumentazione digitale, la Liana ha anche un cruscotto separato in due porzioni, con contagiri e tachimetro davanti al guidatore - che rende possibile mantenerne la perfetta visibilità anche agghiustando il volante in altezza - mentre altri strumenti sono collocati in un ulteriore display al centro della plancia.

1. La Suzuki Liana, nella versione berlina a quattro porte
2. La Liana nell'allestimento a cinque porte. In Europa viene offerta con motori benzina e diesel



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| Benzina | 2001 - 2006 |
| Diesel | 2004 - 2006 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,230 |
| Larghezza | m 1,690 |
| Altezza | m 1,550 |

POSTI

PORTE

PESO..... 1.140 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata..... | 1328 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 90 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 165 km/h

PREZZO

Lire 28.950.000

SX4

Produzione Dal 2006

Carrozzeria Suv

Frutto della collaborazione con Fiat (che la vende con il nome Sedici), la SX4 è un Suv con trazione anteriore o integrale. Il cambio è manuale a 5 rapporti per le due soluzioni di trasmissione, mentre l'automatico a 4 marce è disponibile solo abbinato alla trazione anteriore. A due anni dal lancio la SX4 subisce un restyling, con poche differenze esterne, salvo i nuovi paraurti e cerchi in lega e l'aggiunta di cromature. Gli interni, invece, migliorano nella qualità dei materiali, con un nuovo stile per la strumentazione, i comandi del climatizzatore e il volante. Anche i motori passano dai 1.6 (107 Cv) e 2.0 (145 Cv) benzina (oltre al diesel 1.9 da 120 Cv) ad un 1.5 16v da 112 Cv e un 1.6 16v da 120 Cv benzina. Le unità a gasolio diventano invece due: un 1.6 DDiS da 90 Cv e un 2.0 DDiS da 135 Cv.

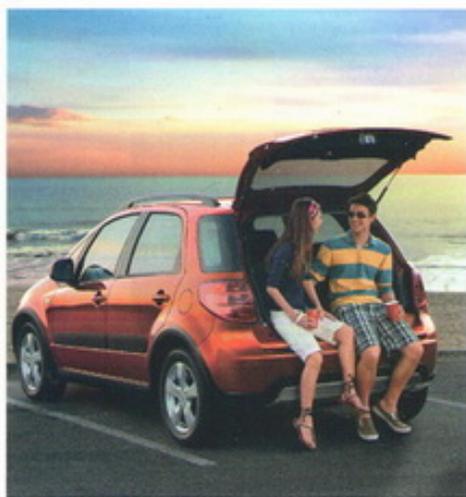


FOCUS Il progetto GM-Fiat

Il progetto SX4-Sedici risale ai primi anni 2000, quando la GM (azionista Suzuki) e la Fiat decidono di consorziarsi per realizzare un'auto con trazione anteriore o integrale. Della Liana la SX4, disegnata con la collaborazione di Giugiaro, riprende anche alcuni tratti estetici, tra cui i proiettori anteriori.

1. La Suzuki SX4, il Suv della Casa nipponica sul mercato dal 2006

2. L'ampio bagagliaio della SX4 ha una capacità massima di 1.100 litri



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------------|-------------------------|
| I Serie Restyling | 2006 - 2008 dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,110 |
| Larghezza | m 1,730 |
| Altezza | m 1,580 |

POSTI

PORTE

PESO..... 1.130 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata..... | 1586 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 107 Cv |

TRAZIONE..... integrale

CAMBIO

FRENI

Anteriore

Posteriore

VELOCITÀ MASSIMA..... 180 km/h

PREZZO

Splash

Produzione Dal 2008

Carrozzeria Monovolume

1. La Splash, la piccola monovolume realizzata in casa Suzuki
2. Il frontale della Suzuki Splash
3. La Suzuki Splash, nata da una joint venture con la Opel, è prodotta assieme alla Agila



Frutto delle sinergie con la General Motors (che ha nella Agila la sua versione con marchio Opel), la Splash viene costruita nello stabilimento di Esztergom in Ungheria e sostituisce sui mercati europei la WagonR. La linea è pressochè identica alla citycar tedesca con cui condivide il 90 per cento delle parti e dalla quale si differenzia solo per alcuni dettagli. All'interno la vettura, omologata per cinque persone, offre una buona abitabilità. Il livello delle finiture è alto, la plancia presenta un bel design e una strumentazione ricca. La Suzuki Splash viene proposta con diverse motorizzazioni. I propulsori a benzina sono due: un motore da un litro (996 cc) a 3 cilindri con quattro valvole per cilindro e una potenza massima di 65 Cv abbinato a un cambio manuale a 5 marce, e un 1.2 (1244 cc) a 4 cilindri 16V da 86 Cv, disponibile anche con trasmissione automatica. Il motore a gasolio è invece un 1.3 turbodiesel



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,700

Larghezza m 1,680

Altezza m 1,590

POSTI 5

PORTE 5

PESO 975 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 996 cc

Cilindri 3

Potenza 65 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 160 km/h

PREZZO Euro 9.950

common-rail, analogo al popolare Multijet e prodotto su licenza Fiat, in grado di erogare 75 Cv di potenza. In Italia la Splash è disponibile anche con alimentazione bifuel, benzina e Gpl, sui motori 1.0 e 1.2. La Splash ha di serie Abs, Esp e quattro airbag, oltre a cinture di sicurezza anteriori con pretensionatore. Altri due airbag a tendina sono opzionali, come pure a richiesta è ottenibile il controllo di stabilità ESP.

1. Gli interni della Suzuki Splash
2. I sedili posteriori della Splash. La citycar della Casa giapponese è omologata per cinque persone
3. Un prototipo della Suzuki Splash con motore dotato di tecnologia stop/start, presentato al salone di Ginevra del 2009



FOCUS Una mini monovolume

Nel vano bagagli della Splash, per passare dalla configurazione a 5 posti e 202 litri di bagagliaio a quella a due posti e 1000 litri è sufficiente sbloccare le due leve di sicurezza dei sedili divisi 60/40 perché le sedute e gli schienali lascino spazio a un piano di carico piatto, su cui è facile stivare anche oggetti ingombranti. Un'esemplare applicazione del concetto di mini-monovolume.



Swallow Doretti

Walsall
Inghilterra
1945 - 1955



Il nome Swallow è noto per essere stato all'origine della nascita della SS prima e della Jaguar poi, ma in concomitanza con il cambiamento della ragione sociale il proprietario William Lyons aveva ceduto i diritti e il nome ad un'altra azienda. Nasce così nel 1945 una nuova Swallow Coachbuilding Co. che per alcuni anni riprende la produzione di sidecar e di piccoli scooter, quindi si dedica alla produzione di una spider derivata dalla Triumph TR2 e destinata prevalentemente al mercato americano. Il progettista Eric Saunders disegna un telaio tubolare simile a quello della TR2 ma dal design innovativo e con il motore TR2 in posizione arretrata per un'ottimale disposizione dei pesi. La carrozzeria è in stile italiano in alluminio, sopra una struttura interna di acciaio, con una griglia tipo Ferrari e una parte posteriore molto simile a quella dell'Austin Healey. La produzione comincia nel 1953. Dopo soli dieci mesi la Jaguar, proprietaria della Tube Investments, per stroncare una possibile concorrente ottiene il fermo della produzione, poco prima del lancio di un nuovo modello, Le Sabre. L'azienda realizza in tutto 273 esemplari, fino al 1955.

La Swallow Doretti del 1955, anno in cui la Casa inglese cambia attività. Ne vengono realizzati 273 esemplari



Swift

Coventry
Inghilterra
1901 - 1931



La Swift of Coventry Ltd. è una Casa automobilistica inglese che nasce nel 1901 per la realizzazione di tricicli e quadricicli a motore. Le prime vetture che l'azienda presenta sono ispirate ai modelli francesi ed equipaggiate con motori monocilindrici. La versione aggiornata del 1902 monta un motore Fafnir e l'unica caratteristica che contraddistingue questi modelli è l'avviamento a manovella alloggiata posteriormente e la trasmissione priva di scatola del cambio. Le vetture della Casa inglese, anche se considerate apparentemente poco idonee alle competizioni sportive, partecipano per due anni consecutivi, nel 1905 e 1906, alla corsa del Tourist Trophy e ottengono come miglior piazzamento il sesto posto con il pilota Harvey du Cross Jr. La gamma Swift è piuttosto convenzionale e concentrata nella produzione di utilitarie. Nel periodo a ridosso del primo conflitto mondiale non risente molto della crisi economica, proprio perché il tipo di vetture economiche della Swift sono le più richieste. Nel 1931 l'azienda dichiara fallimento e chiude gli stabilimenti di Coventry.

Una piccola Swift biposto del 1904, con motore 7-8 Hp



Syrena

Bielsko - Biala
Polonia
1955 - 1983

La Syrena è il marchio di fabbrica di un tipo di vettura della Fabryka Samochodow Malolitrazowych (FSM), il gruppo automobilistico polacco che produce le Polski Fiat e le Warszawa. La FSM nasce da un accordo tra la FSO (Fabryka Samochodów Osobowych) e la Fiat nel 1970 per la costruzione di un nuovo modello, la Polski Fiat 126p, versione polacca della Fiat 126. La Syrena viene concepita come la classica vettura destinata ai paesi dell'Est: economica, solida, efficiente ma dal design austero e antiquato. Si tratta di un'utilitaria con motore a due tempi a tre cilindri di 842 cc da 40 Cv, in grado di portare la vettura a una velocità massima di 120 chilometri orari. Inizialmente la produzione è affidata alla FSO, dal 1957 al 1972, poi passa alla FSM, fino al 1983, anno in cui viene sostituita dalla Polski Fiat 126p. Il prototipo della Syrena è del 1955, mentre la prima versione commercializzata è la Syrena 100, seguita, tra il 1960 e il 1965, dalla 101, 102, 103 e 104. Dal 1972, anno del trasferimento della produzione negli stabilimenti della FSM, appaiono anche dei nuovi allestimenti: coupé, sport e persino una versione per uso commerciale. La diffusione rimane comunque circoscritta all'Europa orientale.

Una Syrena del 1957, prodotta dalla Fso



**GINEVRA 2006
LA PASSERELLA**

La locandina del 76esimo salone internazionale dell'auto di Ginevra. È il 2006 e si cominciano a vedere i primi segnali della grande crisi. La General Motors chiude il 2005 portando a bilancio una perdita di 7,1 miliardi di dollari e annuncia la chiusura di alcuni impianti e il taglio di 30mila posti di lavoro nei due anni seguenti



Talbot - Twike

Tt

Talbot Talbot-Lago Tata Tatra Temperino Tesla Teste et Moret Thai Rung Union Car
Thieulin Thomas Th. Schneider Tiger Titania Toyota Trabant Tracta Tre Spade Trident Triumph
Trnavské Automobilové Zavody Trojan Tucker Turcat-Méry Turicum Turner TVR Twike

Talbot

Londra, Inghilterra 1904 - 1996



La Talbot è figlia di una delle poche avventure industriali che abbiano visto francesi e inglesi lavorare fianco a fianco. È l'alba del Novecento quando Lord Shrewsbury and Talbot incontra una prima volta Adolph Clément, che ha già in atto una produzione di piccole vetture. Due anni più tardi, il 10 giugno 1902, i due siglano la nascita di una società congiunta, basata in Gran Bretagna e denominata Clément-Talbot Ltd, che ha quale obiettivo l'importazione nel Regno Unito delle piccole auto prodotte al di là della Manica. Passano altri due anni prima che il nobile inglese decida di diventare costruttore, impiantando quella che vuol essere "la più bella fabbrica del Regno Unito". Sorge a Londra, esattamente in Barbly Road e rappresenta un esempio di architettura industriale. Qui prende avvio la produzione delle nuove vetture, che portano soltanto il marchio Talbot. I modelli proposti inizialmente sono una 8 Cv a 2 cilindri e una 12 Cv a 4 cilindri. Bisogna però attendere un altro paio d'anni prima di vedere nascere una Talbot "all British": una 20 Cv a 4 cilindri ricca di ingegno ed eleganza, che vede appunto la luce nel gennaio del 1906. A partire dall'anno successivo queste vetture trovano una straordinaria promozione nella partecipazione a innumerevoli competizioni sportive: le vittorie fioccano e fanno crescere rapidamente la notorietà del marchio. Ma c'è un altro anno pari in arrivo, il 1908, a portare grandi trasformazioni alla società: Adolph Clément, dopo la perdita del figlio per un incidente di gara, comincia ad allontanarsi dalle automobili. Peraltro, le Talbot continuano a correre e la loro fama aumenta grazie alla performance del pilota Percy Lambert, che nel 1913 supera le 100

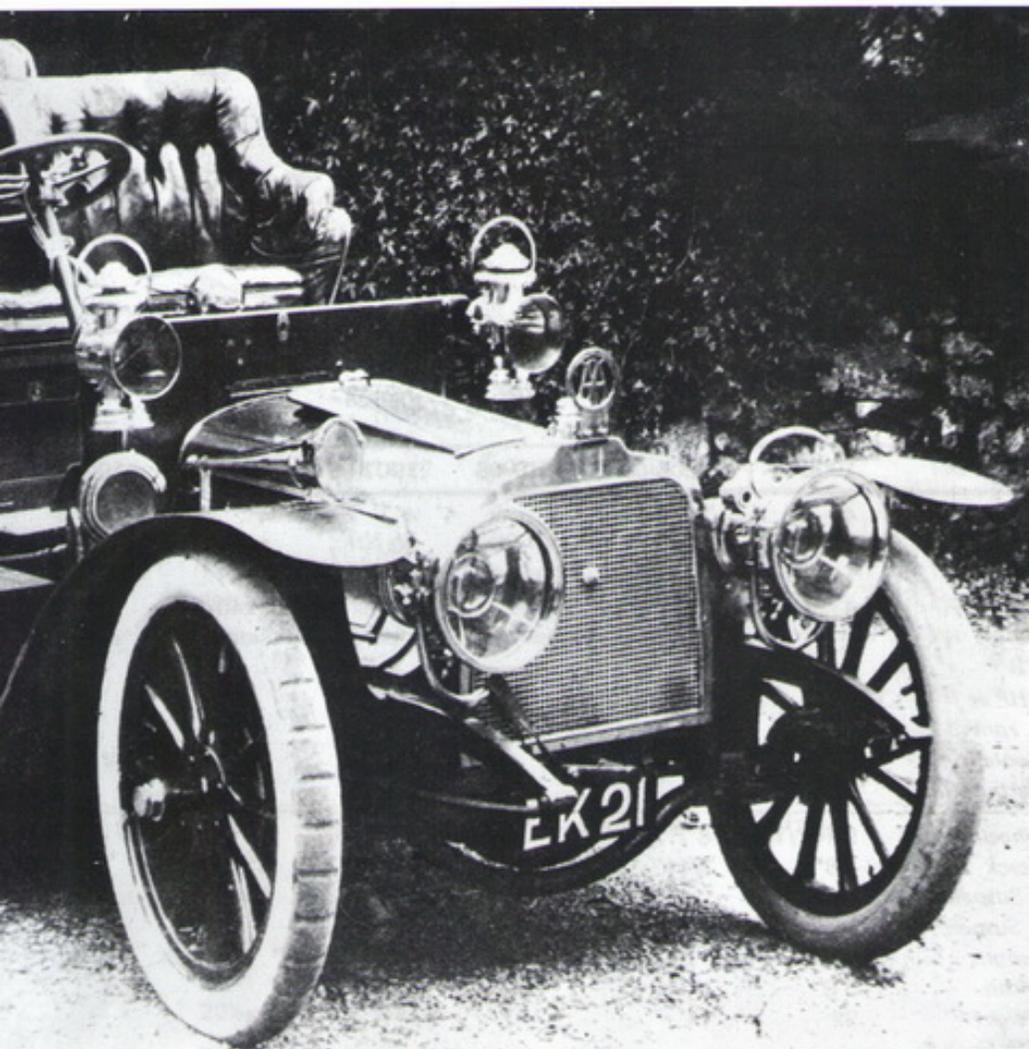
miglia all'ora: per la precisione, porta la sua Talbot di 4,5 litri a coprire il miglio alla media di 182,33 chilometri orari, sul circuito di Brooklands. L'anno successivo Adolph Clément decide di abbandonare definitivamente il mondo dell'auto, cedendo le sue attività. Quelle francesi passano a un nuovo imprenditore, Citroën, che non deve cambiare neppure le iniziali all'ingresso della sede: A.C. va bene sia per Adolph Clément sia per André Citroën. Sul fronte inglese, è invece la Prima guerra mondiale a segnare il destino dell'impresa: il figlio del duca di Shrewsbury perde la vita durante il conflitto. Sicché i due fondatori, demotivati e senza eredi, abbandonano definitivamente un'avventura che pure era stata segnata dal successo.

IL NUOVO CONSORZIO INGLESE

Subito dopo la guerra la filiale locale della francese Darracq, forte dei capitali guadagnati con la Difesa, decide di rilevare la Talbot: compare dunque il marchio Darracq-Talbot, ma dura poco. Già nel 1920 prende corpo il consorzio S.T.D. (Sunbeam, Talbot e Darracq) dove il pallino è chiaramente nelle mani della potente Sunbeam. Le fabbriche inglesi di Talbot e quelle francesi, originariamente di Darracq, confluiscono sotto il nuovo consorzio capitanato dagli inglesi. Che puntualmente, nel 1922, eliminano ogni riferimento alle origini francesi e lasciano in vita il solo nome Talbot.

Al tempo, i modelli prodotti dalla Talbot in Francia differiscono da quelli inglesi, anche se la direzione è unica ed è affidata all'inglese Owen Clegg, mentre la responsabilità tecnica rimane nelle mani del francese Louis Coatalen. A quest'ultimo va attribuita la spin-

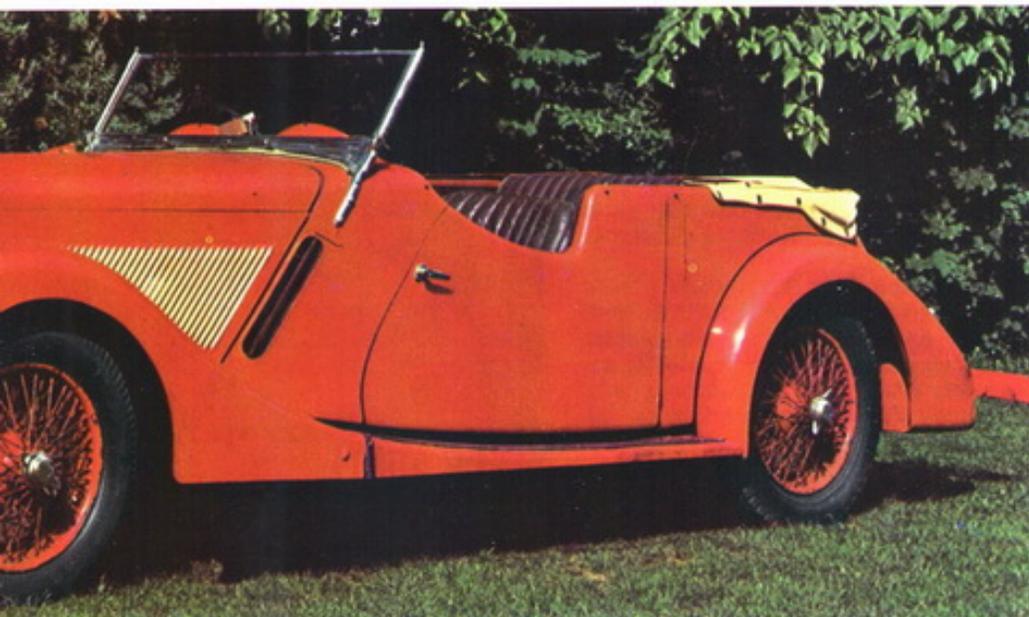




1. Una delle prime automobili Talbot, una torpedo a quattro posti del 1905
2. Una spider Talbot degli anni Trenta: la Tipo 105 equipaggiata con un motore di 3 litri a 6 cilindri in grado di raggiungere la velocità, ragguardevole per l'epoca, di 140 chilometri orari

IL PERSONAGGIO Georges Henry Roësch

Georges Henry Roesch, classe 1891, è un giovane appassionato di automobili, che già a 18 anni trova un impiego nella progettazione di vetture presso la fabbrica Grégoire, in Francia e successivamente come aiutante dell'ingegner Marius Barbarou. Pochi anni dopo lo ritroviamo presso l'ufficio tecnico della Daimler, finché nel 1916 viene assunto come ingegnere alla Clément-Talbot. Devono passare però altri nove anni perché gli venga offerta l'opportunità di progettare una vettura ex novo: a portare la sua firma sono la Talbot 14/18 e la Talbot 65. Ma la sua fama è legata soprattutto alla capacità di trasformarle per le competizioni: antesignano dei preparatori, Roesch rivede motore e autotelaio in funzione delle gare di durata come la 24 Ore di Le Mans, dove le Talbot 90 e 105 riescono a conquistare il terzo gradino del podio nel 1930, 1931 e 1932. Ma non basta: le sue Talbot conquistano il primo, il secondo e terzo posto di classe al Gran premio d'Irlanda, così come nel Tourist Trophy e nella 500 Miglia di Brooklands. Come sempre, l'eco delle vittorie in gara si riflette subito sulle vendite della Talbot, e offre un nuovo impulso all'elaborazione motoristica. Peccato che poi gli effetti della Grande depressione, costringono a chiudere: con il passaggio della marca sotto il gruppo Rootes, Talbot dà un primo addio alle gare.



Talbot

ta alle attività sportive del marchio Talbot, con la scelta del tecnico svizzero Georges Roesch, chiamato in Inghilterra nel 1924 per studiare nuovi modelli. È un periodo decisamente positivo per il gruppo, sia in campo commerciale, sia per i successi in campo sportivo grazie a piloti come John Cobb e Johnny Hindmarsh.

GLI ANNI DEL RILANCIO

Purtroppo la crisi del '29 ridimensiona il mercato dell'auto: il gruppo S.T.D. è fra le vittime della depressione e nel 1933 viene posto in liquidazione, trascinando con sé il marchio Talbot. Il ramo inglese del consorzio viene comunque rilevato dalla Rootes, che continua la produzione della Talbot in Gran Bretagna: fino al 1938 restano in listino i modelli Ten e quelli equipaggiati con motori da 2, 3 o 4 litri. Al momento della spartizione del gruppo STD, la attività francesi della Talbot vengono rilevate da Anthony Lago, nato a Venezia nel 1893. Quest'ultimo ribattezza le vetture Talbot-Lago e le rilancia, facendo leva sulla loro eleganza e su qualche stravaganza, con le famose "goutte d'eau" del carrozziere Saoutchick.

I due marchi Talbot conservano questo assetto sino al secondo dopoguerra. Alla ripe-



1. Una pubblicità degli anni Settanta che promuove i marchi Peugeot e Talbot
2. Un furgone Talbot in dotazione alla polizia francese
3. L'Express, veicolo commerciale per il mercato inglese dal 1982 al 1995

AUTOMOBILES PEUGEOT UN CONSTRUCTEUR SOR

PEUGEOT **TA**

2 MAR QUE
LE PLUS GRAND CHOIX AUTOM

sa il ramo inglese, sempre nelle mani del gruppo Rootes, prosegue coi modelli Talbot 80 e 90, per cessarne la produzione nel 1954, quando il gruppo decide di privilegiare il marchio Sunbeam. Il ramo francese invece ha miglior fortuna: Lago riprende la produzione della T26, e prosegue l'attività nelle competizioni riportando anche una straordinaria doppietta alla 24 Ore di Le Mans del 1950. Le versioni stradali, ormai vendute in numeri esigui, terminano però con la coupé Grand Sport di 2,5 litri presentata al salone dell'auto di Parigi del 1955. È il canto del cigno: dopo vari tentativi di far rivivere il marchio (anche con un motore V8 Bmw) e un contatto per il rilancio con la Maserati, nel 1958 la Talbot-Lago viene acquistata dalla Simca, che cerca (senza successo) di rilanciare la

Grand Sport, dotandola del motore V8 di soli 95 Cv già utilizzato sulle sue vetture. Con il 1959 si chiude dunque conseguentemente un altro capitolo delle Talbot francesi.

La storia del marchio torna ad animarsi per mani americane: nel 1967 la Chrysler decide di aggredire il mercato europeo e rileva sia il gruppo Rootes in Gran Bretagna sia la francese Simca. Assieme, danno origine alla Chrysler Europa.

Per poco più di dieci anni, fino al 1978, una continua girandola di nomi cerca in ogni modo di traghettare i clienti Simca verso le vetture Chrysler. L'operazione non riesce, sicché nel 1978 la Chrysler decide di cedere alla Peugeot l'intera divisione europea. Compresa la Simca, la Rootes, la Sunbeam e ovviamente la Talbot. La Casa di Sochaux avvia

GEOT T SES GRIFFES.



TALBOT

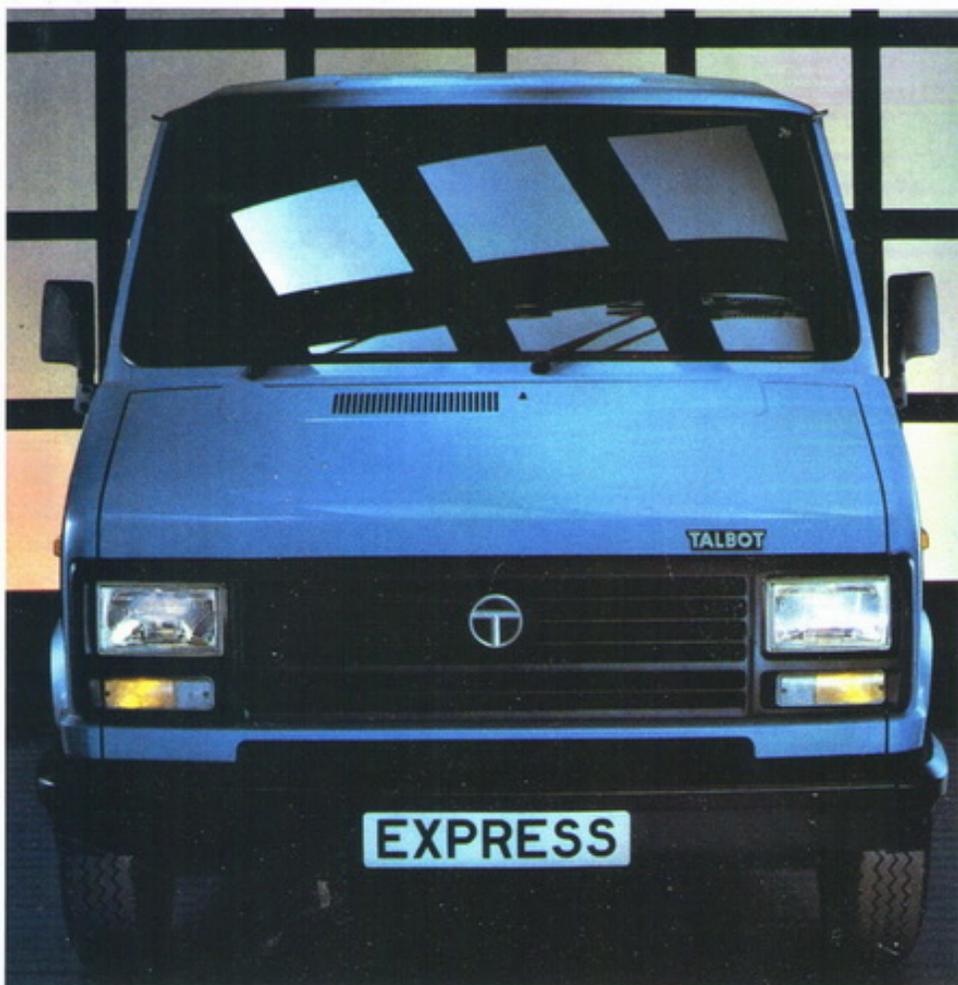
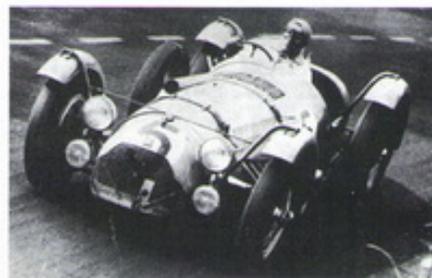
S OBILE FRANCAIS

una serie di operazioni di re-badging, battezzando Talbot modelli di produzione Sunbeam o Simca. Non manca neppure un tentativo, quanto mai velleitario, di riproporre un'ammiraglia, la Tagora. Ma la convinzione è scarsa, le premesse tecniche troppo fragili, e la qualità non all'altezza. Il marchio comunque trova modo di sopravvivere fin quasi alla fine del secolo: è il 1996 quando l'ultimo furgoncino che porta la "T" della Talbot lascia le linee di produzione.

Massimo Nascimbene

La strategia *Doppietta a Le Mans lo sport rende grandi*

In un palmarès ricco di vittorie, in particolare sul fronte francese e sotto la guida di Anthony Lago, quella da incorniciare è la straordinaria doppietta alla 24 Ore di Le Mans del 1950. È il 25 giugno quando il pilota *Louis Rosier* (nella foto) e il figlio Jean-Louis prendono il via alla competizione di durata più famosa del mondo. Portano in gara una Talbot T 26 GS con motore a sei cilindri di 4500 cc e cambio a preselettore. Già nelle prime ore Rosier riesce a mantenersi in seconda posizione, mentre il lotto dei concorrenti comincia ad assottigliarsi. Dopo circa otto ore, Rosier è vittima di un curioso incidente: un rapace notturno colpisce la sua auto che viaggia a circa 200 chilometri orari, rompendone il parabrezza. Fortunatamente la vettura non riporta nessun danno alla meccanica, che comincia a richiedere attenzioni solo poco prima dell'alba: la Talbot è costretta a fermarsi ai box per problemi alla distribuzione. La sostituzione dell'albero dei bilancieri, che in genere richiede almeno due ore di tempo, viene portata a termine in soli 48 minuti, permettendo così a Rosier di riguadagnare le prime posizioni. Poi, il sorpasso sulla "sorella" guidata da Meyrat-Mairesse, per un trionfo per molti versi inatteso.



Sunbeam

Produzione 1979 - 1981

Carrozzeria Berlina

La Sunbeam è una compatta berlina a due volumi prodotta per due anni (1977-78) dalla Chrysler Europe e poi dalla Talbot quando la PSA rileva le attività europee del gruppo nordamericano. Progettata per poter offrire in tempi rapidi una vettura piccola, contenendo al massimo i costi di produzione, la Sunbeam è realizzata sulla base della precedente Hillman Avenger e nasce quindi con un'impostazione tecnica "classica" (motore longitudinale, trazione posteriore, assale posteriore rigido) che, tra le altre cose, ne penalizza la capacità di carico. Il risultato è una berlina a 3 porte, dalla linea piuttosto squadrata, equipaggiata con il monoalbero di 928 cc da 42 Cv della Hillman Imp oppure con un 4 cilindri ad asse a camme laterali di 1295 cc di origine Avenger da 59 Cv. A questi motori si aggiungono nel 1979 un 4 cilindri con asse a camme laterali di 1598 cc, in versione monocarburatore da 80 Cv e doppio carburatore da 100 Cv, e soprattutto un 4 cilindri a 16 valvole anch'esso a doppio carburatore di 2174 cc da 155 Cv riservato alla sportivissima versione Lotus che nel 1981 vince il Campionato Mondiale Rally.



1. La Talbot Sunbeam TI, equipaggiata con un motore da 1598 cc in grado di erogare una potenza di 100 Cv
2. La versione Lotus della Talbot Sunbeam che nel 1981 si aggiudica il Campionato Mondiale Rally



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,830 |
| Larghezza | m 1,600 |
| Altezza | m 1,390 |

POSTI 5

PORTE 3

PESO 815 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 928 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 42 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 130 km/h

PREZZO Lire 4.295.000

Horizon

Produzione 1979 - 1985

Carrozzeria Berlina

La Horizon è una berlina media sviluppata dal gruppo Chrysler come automobile per il mercato mondiale (progetto C2), e venduta per due anni (1977-1978) in Europa con il marchio americano e quindi, fino al 1990, negli Stati Uniti come Plymouth Horizon e Dodge Omni. Con il passaggio della Chrysler Europe nelle mani del gruppo PSA, la Horizon viene riproposta sul mercato europeo con il marchio Talbot senza però riscuotere lo stesso successo del modello originale, insignito tra le altre cose del premio "Auto dell'Anno 1979". La Talbot Horizon è una compatta berlina a due volumi e 5 porte a trazione anteriore con sospensioni indipendenti sulle quattro ruote ed una moderna carrozzeria caratterizzata da una linea spigolosa con due grandi fari anteriori rettangolari ed un ampio portellone posteriore. È inizialmente disponibile con tre propulsori a benzina di origine Simca, montati in posizione trasversale. Oltre al 1100 da 60 Cv, i clienti possono avere un 4 cilindri di 1294 cc da 68 Cv e uno di 1442 cc da 83 Cv. Nell'autunno del 1982 la gamma delle motorizzazioni si arricchisce di un propulsore a benzina di 1592 cc da 90 Cv e del diesel Peugeot tipo XUD di 1905 cc da 65 Cv. Nel 1983 la



Horizon è oggetto di una serie di modifiche che ne aumentano la capacità di carico. Il lancio della seconda generazione della Horizon con carrozzeria a due volumi e mezzo viene sospeso all'ultimo momento poiché, nel 1986, il gruppo PSA decide di abbandonare il marchio Talbot: al posto di una nuova Talbot Horizon esce la Peugeot 309.

1. La Talbot Horizon, berlina di dimensioni medie in produzione tra il 1979 e il 1985

2. La versione diesel della Horizon.

Il motore alimentato a gasolio di 1905 cc e 65 Cv di potenza arriva nel 1982



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,960

Larghezza m 1,680

Altezza m 1,410

POSTI 5

PORTE 5

PESO 960 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1118 cc

Cilindri 4

Potenza 60 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 146 km/h

PREZZO Lire 5.245.000

Tagora

Produzione 1980 - 1983

Carrozzeria Berlina



Tra i tanti progetti che la PSA eredita dalla Chrysler, quello dell'ammiraglia destinata a sostituire la Simca 160/180/2 litri è forse il meno interessante per il gruppo francese, visto che in questo segmento di mercato è già ben presente con la Peugeot 604 e con la Citroën CX. Nondimeno il progetto C9 è in una fase ormai troppo avanzata per poter essere cancellato e viene quindi portato avanti per il marchio Talbot utilizzando il maggior numero possibile di componenti Peugeot. Al salone di Parigi del 1980 viene presentata la Talbot Tagora, una berlina a tre volumi dalle linee squadrate, moderne ma poco personali, con finitura e allestimenti di medio livello. Oltre che con un 4 cilindri in linea con asse a camme in testa di origine Simca di 2155 cc da 115 Cv, è disponibile anche con il V6 di 2664 cc a triplo carburatore da 165 Cv, frutto di una collaborazione tecnica tra Peugeot, Renault e Volvo e con il turbodiesel Peugeot di 2304 cc da 80 Cv. La vettura ha scarso successo tra il pubblico e nel 1983 esce di produzione dopo meno di 20.000 esemplari prodotti.

1. La Talbot Tagora, berlina tre volumi e quattro porte, in produzione tra il 1980 e il 1983
2. Il profilo della Talbot Tagora
3. Il posteriore della Tagora. La vettura è disponibile con tre diversi motori, due benzina e un turbodiesel



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,620 |
| Larghezza | m 1,810 |
| Altezza | m 1,440 |

POSTI

5

PORTE

4

PESO

1.265 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2155 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 115 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

171 km/h

PREZZO

Lire 13.375.000

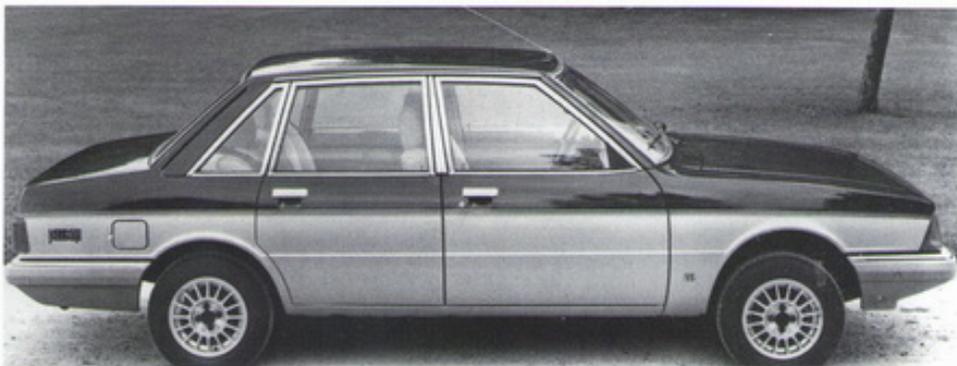
Solara

Produzione 1980 - 1984

Carrozzeria Berlina

Come altri modelli Talbot degli anni Ottanta, anche la Solara è l'evoluzione di una vettura precedente. Questa berlina di classe medio-superiore altro non è infatti che la versione con carrozzeria a tre volumi della Simca 1307 e della Talbot 1510. Per questo motivo, quando compare sul mercato, la Solara paga il prezzo di una linea semplice e squadrata che si rivela subito un po' datata e che non le permette di confrontarsi con modelli più recenti o da poco ristilizzati. Allestimento e componenti meccaniche sono praticamente quelli della Talbot 1510. Identico è ovviamente lo schema meccanico: motore trasversale, trazione anteriore, sospensioni a quattro ruote indipendenti. La gamma delle motorizzazioni comprende un propulsore di 1294 cc da 68 Cv, uno di 1442 cc da 85 Cv e uno di 1592 cc da 88 Cv.

1. La Talbot Solara, berlina a tre volumi che nasce come evoluzione della 1510
2. Il frontale della Solara, caratterizzato dai grandi gruppi ottici rettangolari
3. La parte posteriore della berlina
4. Una veduta laterale della Solara



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,392

Larghezza m 1,680

Altezza m 1,390

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.060 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1294 cc

Cilindri 4

Potenza 68 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 153 km/h

PREZZO Lire 6.990.000

Samba

Produzione 1982 - 1986

Carrozzeria Berlina

Utilizzando molte componenti meccaniche della Citroën Visa e della Peugeot 104, il gruppo PSA realizza la Talbot Samba, una piccola vettura a tre porte che sostituisce la Talbot Sunbeam. La Samba riprende molti concetti stilistici dei contemporanei modelli Talbot, a partire dalle linee squadrate, dalla finitura essenziale e dai fari anteriori rettangolari e li abbina ad un'impostazione meccanica di tipo convenzionale (motore trasversale, trazione anteriore, impianto frenante misto, sospensioni a quattro ruote indipendenti). La gamma dei motori comprende inizialmente un 954 cc da 45 Cv e un 1124 cc da 50 Cv a cui si aggiungono l'anno seguente un motore di 1219 cc da 90 Cv e uno di 1360 da 72 Cv, riservati alle versioni Rallye e Cabriolet. Con l'uscita di produzione della Samba, il gruppo PSA cessa di utilizzare il marchio Talbot su un'autovettura.



1. La Talbot Samba, l'utilitaria a tre porte che nel 1982 sostituisce la Sunbeam nella gamma della Casa francese
2. La Samba è l'ultima automobile prodotta con il marchio Talbot



FOCUS La cabriolet

Tranne alcuni elementi della carrozzeria, la Samba Cabriolet è profondamente diversa dalle berline. Pininfarina ne modifica e ne irrobustisce il pianale, inserisce dietro ai sedili anteriori un robusto roll-bar che svolge anche una funzione strutturale. Anche la coda, le porte e i montanti del parabrezza vengono ridisegnati. Particolare cura viene dedicata alla capote in tela plastificata per migliorare la tenuta all'acqua.



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,506
Larghezza m 1,528
Altezza m 1,362

POSTI 5

PORTE 3

PESO 740 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 135 km/h

PREZZO Lire 5.890.000

Talbot-Lago

Suresnes
Francia
1934 - 1959



La Talbot-Lago nasce nel 1934 in seguito al crollo del consorzio anglo-francese S.T.D. (Sunbeam, Talbot, Darracq). Nel 1932 la Rootes, marchio inglese nato nel 1919, acquista il ramo inglese del gruppo S.T.D., mentre il ramo francese passa nelle mani dell'industriale italo-francese Anthony Lago. In Inghilterra, la Rootes continua la produzione delle Talbot e mantiene il marchio sulle vetture già esistenti fino al 1938, anno in cui costituisce il Gruppo Sunbeam-Talbot, sempre appartenente alla Rootes. Da quando Anthony Lago entra in azienda alla guida della Talbot, nel 1934, le vetture della marca beneficiano di un notevole rinnovamento. Lago sviluppa l'esistente motore sei cilindri delle Talbot in modo da ottenere un alto rendimento e i modelli sportivi realizzati ottengono risultati eclatanti nella maggior parte delle competizioni a cui partecipano. Una delle più leggendarie vetture della Talbot-Lago, per estetica e prestazioni, è la coupé T150. L'atelier Figoni e Falaschi è incaricato di realizzare la fastosa due posti, sull'autotelaio Talbot-Lago T 150 C Super Sport, che suscita clamore al salone di Parigi nel 1937 per l'interpretazione audace di nuovi parametri



estetici. Di questa coupé, spinta da un motore a sei cilindri di quattro litri in grado di raggiungere 175 chilometri orari, vengono costruiti, fino al 1939, quattordici esemplari. Dopo la Seconda guerra mondiale, la produzione in Francia riprende con il lancio della T26, che partecipa con successo anche alla 24 Ore di Le Mans del 1950. La Rootes, invece, do-



1. La coupé Talbot-Lago T150 C SS del 1937
2. Gli interni della biposto T150 C SS. carrozzeria Figoni e Falaschi realizzano l'intero allestimento
3. La T 150 C SS è prodotta in sole 14 unità

po la guerra, estingue il marchio Talbot, non quello della Sunbeam, che continua a produrre autovetture. La T26 è una delle prime Talbot-Lago del secondo dopoguerra: il suo progetto risale comunque al 1942, in pieno periodo bellico. La presentazione alla stampa avviene nel mese di giugno del 1947. La T26 è frutto della collaborazione di Lago con il designer italiano Carlo Marchetti. La vettura viene così declinata in diversi allestimenti sportivi, compresa la carrozzeria barchetta da gara, monoposto e biposto. La T26 viene utilizzata in diverse competizioni durante i primi anni del dopoguerra, guidata da piloti di successo come Chiron e Rosier. Il cuore della sportiva francese ha un motore a sei cilindri di 4,4 litri. L'evoluzione della T26 è la monoposto T26C, che, con il nuovo motore di 260 Cv, compete anche con Maserati e Ferrari, aggiudicandosi diversi gran premi e a distinguersi alla 24 Ore di Le Mans. La velocità massima è compresa tra i 180 e i 210 orari a seconda delle versioni e delle motorizzazioni. Il prezzo elevato penalizza le vendite: in nove anni sono prodotti solo 500 unità. La Talbot-Lago lotta per la sopravvivenza, ma la produzione termina quando Simca ne assume la proprietà nel 1959.

Tata

Mumbai, India 1945



Tata Motors Limited fa parte dell'impero guidato da Ratan Tata. Fondato intorno al 1860, il gruppo delle società Tata è il maggiore conglomerato industriale indiano. Costituito da 85 compagnie principali, copre svariati settori produttivi manifatturieri e metallurgici, oltre a essere presente nel mondo delle telecomunicazioni, dell'energia, dell'informatica, della finanza e della distribuzione. Tata Motors, con circa 22mila dipendenti, nasce nel 1945 per produrre locomotive, per poi passare ai veicoli commerciali nel 1954, grazie alla collaborazione con la tedesca Daimler Benz.

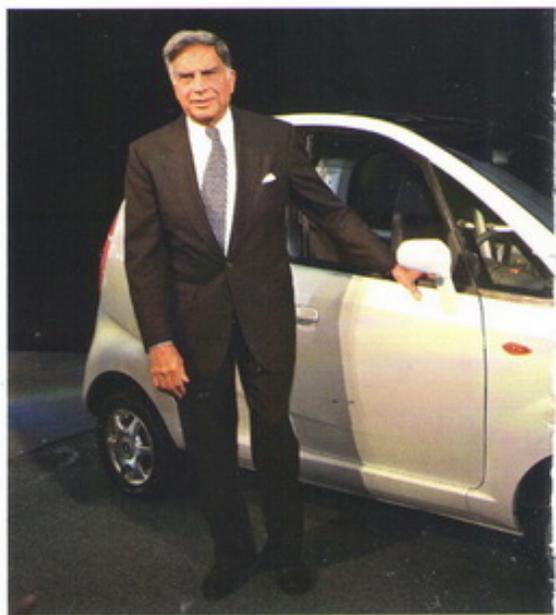
Il salto avviene alla fine degli anni Novanta. Tata Motors chiude nel 2000 un bilancio in rosso per 110 milioni di dollari e Ratan Tata decide di far cambiare marcia al marchio. Catapulta i suoi dirigenti in una *full immersion* per migliorare l'efficienza produttiva e tagliare i costi. Seimila dipendenti vengono mandati a casa in pre-pensionamento, le fabbriche vengono modernizzate, i lavoratori formati da esperti giapponesi del *just in time* (paga media annuale: 5.500 dollari), i

tempi di lavoro velocizzati: per cambiare uno stampo sulla linea di montaggio di un'auto si impiegavano 2 ore nel 2000, tra i 12 e i 15 minuti nel 2007. Tata Motors comincia a macinare utili, una divisione che ne fa tanti è quella della produzione di stampi: tra i clienti ci sono anche la Jaguar, che diventerà una sua controllata, la Ford, la General Motors, la Toyota.

Tata Motors è la prima azienda indiana del settore ingegneristico a sbarcare al New York Stock Exchange (NYSE) il 27 settembre 2004, quando la società esordisce alla borsa americana. Comincia un'espansione verticale, con shopping in giro per il mondo. Il primo ottobre del 2005 Tata Motors acquisisce la Daewoo Commercial Vehicle Co. Ltd, ribattezzandola Tata Daewoo Commercial Vehicle Co. Ltd., confermandosi tra i maggiori produttori mondiali di automezzi pesanti. Poco prima, il primo maggio del 2005 è la volta di Hispano Carrocera SA: Tata Motors Ltd. acquisisce il 21 per cento delle quote (con opzione di acquisto sul restante 79) del produttore spagnolo di veicoli per trasporto passeggeri.

Ma la notizia che dà la maggiore notorietà alla Tata è del primo giugno del 2005: l'azienda indiana annuncia che realizzerà un'automobile molto economica per motorizzare l'India. È il progetto della Nano, che prevede la costruzione

4 di una nuova fabbri-



ca dedicata alla piccola vettura a Singur, nel Bengala occidentale. Nel settembre del 2005, un altro scatto. Ratan Tata e l'amministratore delegato della Fiat Sergio Marchionne siglano un accordo tecnico - che prevede lo sviluppo congiunto di nuove piattaforme e lo scambio di quelle esistenti oltre che della tecnologia - e commerciale per la distribuzione e la vendita di prodotti Fiat in India. Conta ancora di più che Tata parli (ricambiato) della Fiat come *preferred development partner*, insomma strategicamente insieme per il futuro.

IL LEGAME CON FIAT

Il 25 luglio del 2006 il legame con Fiat Auto diventa sempre più forte. Nel consiglio di amministrazione della Fiat, in cui siede anche Ratan Tata, vengono approvate altre intese tra i due gruppi: la produzione in comune di autoveicoli, motori e cambi per il mercato indiano e per l'esportazione. Un altro accordo riguarda la produzione congiunta di un veicolo pick up presso lo stabilimento Fiat di Córdoba in Argentina, destinato alla commercializzazione in America Latina con brand separati. La prima intesa viene perfezionata un anno dopo, il 12 ottobre del 2007, quando viene indicato lo stabilimento di Ranjangaon nello stato di Maharashtra (India) per la produzione comune di vetture passeggeri, motori e cambi per il mercato indiano e l'esportazione. Le vetture vengono marchiate sia Tata che Fiat e destinate alle rispettive



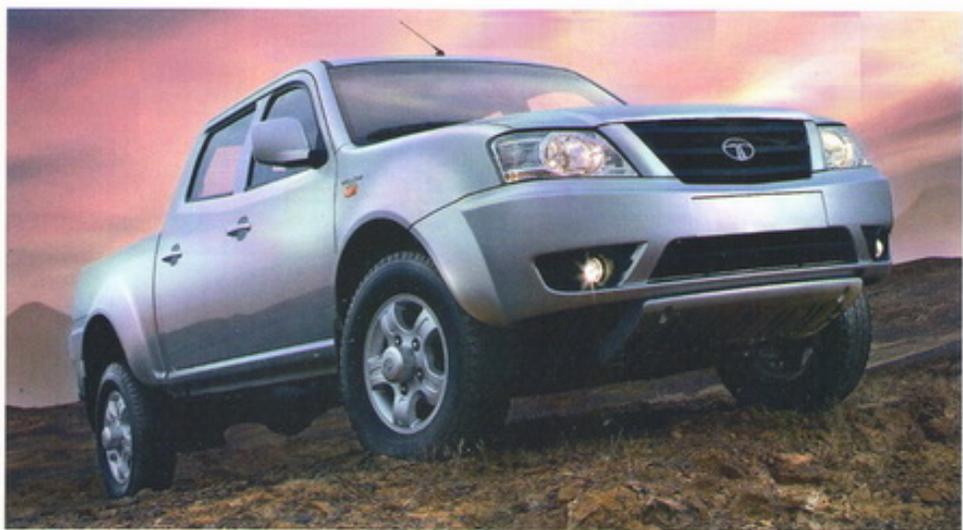


1. Ratan Tata con la Nano, la piccola della Casa indiana
2. Il concept della Tata Prima del 2009, firmato da Pininfarina
3. Il pick up Xenon, realizzato da Tata per il mercato indiano
4. Il fuoristrada Tata Gurkha del 1994

reti, utilizzando motori Fiat.

Ma l'evento che proietta Tata sullo scenario mondiale dell'auto è del 10 gennaio del 2008. All'Auto Expo di New Delhi, sotto un fascio di riflettori e sulle celebri note del film *2001: Odissea nello spazio*, Ratan Tata presenta la piccola Nano, auto low cost da 100mila rupie, one lakh, 2.500 dollari, 1.720 euro al cambio di quel giorno. Tata esordisce con la frase *a promise is a promise* (una promessa è una promessa), ecco la macchina del popolo con cui il costruttore dice di voler motorizzare l'India. Il motore posteriore ha due cilindri, la carrozzeria è monoscocca.

Dal low cost al lusso. Il mese successivo, il 25 febbraio 2008 Ratan Tata e John Elkann, vice presidente del gruppo Fiat, danno ufficialmente il via alla Ferrari Magic India Discovery. La partenza ha luogo a Mumbai, davanti all'ingresso principale dello storico hotel Taj, appartenente al gruppo Tata. L'evento è organizzato dalla Ferrari in collaborazione con Tata Group e Tata Motors. Ferrari offre a 50 giornalisti, provenienti da Paesi di tutto il mondo, la possibilità di condurre attraverso l'India due 612 Scaglietti in dodici tappe, per



raccontare le bellezze del Paese. E, sempre all'insegna del lusso, il 26 marzo Tata Motors annuncia ufficialmente la conclusione dell'accordo per l'acquisto della Jaguar e della Land Rover, con i quali fa capire di voler entrare davvero nel gioco mondiale dell'automobile. Il gruppo indiano paga alla Ford per i due marchi 2,3 miliardi di dollari e segna in qualche modo un'epoca, perché per la prima volta due tipici *british brand* sono in mano a un gruppo del Paese ex colonia di Sua Maestà britannica. L'acquisizione solletica il razzismo. Un gruppo di concessionari americani della Jaguar scrive una lettera al quartier generale della Ford, a Dearborn, sostenendo che l'immagine premium

del marchio potrebbe essere danneggiata dal compratore indiano. Diversi analisti storcono il naso, spingendosi a ipotizzare che, in caso di fallimento dell'operazione, Tata potrebbe trasferire l'intera produzione dall'Inghilterra in India. Più o meno come è accaduto con il cricket, sport nazionale indiano nato nelle brume inglesi. Ma la storia di Tata è appena agli inizi.

Francesco Paternò

www.tatamotors.com
Shivsagar Estates, Worli, Mumbai
India

Sierra

Produzione 1991 - 2002

Carrozzeria Fuoristrada

È il primo modello interamente progettato e costruito in India dalla Tata, fino a quel momento nota esclusivamente come costruttore leader nel segmento dei veicoli commerciali. Con la Sierra la Tata riesce anche nell'intento di far accettare al pubblico indiano, molto scettico al riguardo, il motore diesel: si tratta del tradizionale 1948 cc da 68 Cv (abbinato ad un cambio manuale a 5 marce), che esordisce nella versione aspirata, ma che dopo qualche anno viene proposto anche in quella turbocompressa con potenza che lievita fino a 90 Cv. La vettura ha poi una dotazione di accessori ricca, con alzacristalli elettrici e servosterzo, ma i suoi punti di forza rimangono l'affidabilità e la robustezza: qualità fondamentali per affrontare le strade sterrate e dissestate dell'India. La Sierra esce di produzione nel 2002, dopo oltre dieci anni di buoni riscontri commerciali.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|--------------|-------------|
| Sierra | 1991 - 2002 |
| Sierra turbo | 1997 - 2002 |

1. La Tata Sierra, fuoristrada della Casa indiana spinto da un motore diesel di 1948 cc
2. La Sierra rimane in produzione dal 1991 al 2002



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,400
Larghezza m 1,710
Altezza m 1,770

POSTI 5

PORTE 3

PESO 1.600 kg

MOTORE

Alimentazione gasolio
Cilindrata 1948 cc
Cilindri 4
Potenza 68 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 105 km/h

PREZZO nd

Estate

Produzione 1992 - 2000
Carrozzeria Station wagon

Tipico esempio di un prodotto pensato per motorizzare l'India, la Tata Estate ha linee piuttosto squadrate. Viene prodotta per quasi dieci anni in una sola versione, con un motore diesel aspirato, lento quanto longevo. Della Tata Estate non si costruiscono versioni diverse. Si punta, invece, sulla solidità. Nonostante il settore automobilistico indiano risponda sempre con poco entusiasmo alle station wagon, tipologia di vettura non molto diffusa nel Paese, Tata decide comunque di lanciare la Estate nel 1992. In confronto al parco circolante dell'epoca, la station wagon della Tata ha sospensioni a ruote indipendenti e servosterzo. La Casa indiana con questo modello dimostra di ispirarsi alle più blasonate Mercedes station wagon dell'epoca, tentando di riproporre l'estetica seppur con le debite differenze.



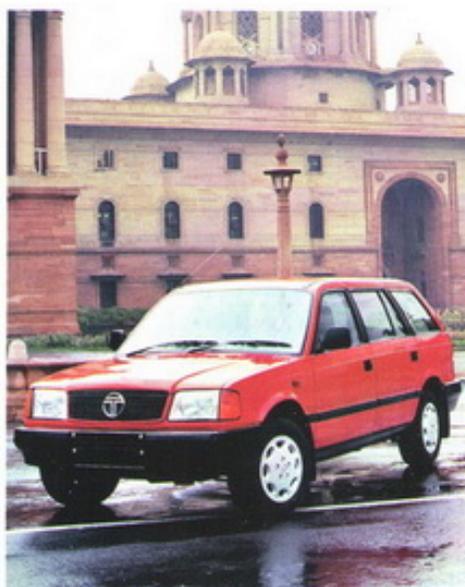
1



FOCUS Tata Xover

Sulla piattaforma della Tata Estate viene proposto un prototipo esposto al salone di Ginevra del 2005. Si chiama Xover (Crossover) ed è una vettura con una lunghezza superiore alla station wagon di serie. Misura, infatti, 4,85 metri ed è progettata per contenere tre file di sedili, per un totale di 7 posti, ma anche per adeguarsi alla normativa Euro 4 con le nuove generazioni di motori Tata.

1. La Tata Estate, la station wagon della Casa indiana in produzione tra il 1992 e il 2000
2. La Estate è equipaggiata con un motore diesel di 1948 cc in grado di sviluppare 68 Cv di potenza



2

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,630
Larghezza m 1,170
Altezza m 1,700

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.640 kg

MOTORE

Alimentazione gasolio
Cilindrata 1948 cc
Cilindri 4
Potenza 68 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 110 km/h

PREZZO nd

Sumo

Produzione Dal 1994

Carrozzeria Suv

La Tata Sumo è uno dei primi veicoli per trasporto passeggeri progettato e costruito in India, una vettura capace di contenere fino a 10 persone in alcune versioni, assai ambite dai tassisti per il basso costo. Al debutto la Tata Sumo monta un motore diesel aspirato di 1948 cc, presto sostituito da un propulsore turbo. La Sumo è basata sul pick up 207 della Tata Motors, e condivide una buona percentuale della meccanica con altri modelli del gruppo indiano. Altre versioni della Sumo sono la Spacio, un modello base senza optional, e la Victa che arriva sul mercato nel 2004 e si caratterizza come un restyling del modello precedente. Nel 2008 viene presentata la Sumo Grande, spinta da un nuovo turbodiesel 2.2 cc Dicor (Direct Injection Common Rail) capace di 120 Cv.



1. La Tata Sumo, nella versione Grande. Presentata al salone di New Delhi del 2008, è equipaggiata con un propulsore turbodiesel 2200
2. La Sumo arriva in commercio nel 1994



FOCUS Il design

L'evoluzione del design sui prodotti Tata è molto rapido. La differenza tra il primo modello della Sumo e la versione Grande (presentata al salone di Nuova Delhi del 2008), è notevole: si passa da linee spigolose a un'estetica gradevole, da una configurazione a 8/10 posti a una con sette, da una vettura pensata per il trasporto pubblico a un veicolo adatto a una famiglia agiata.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-------------|-------------|
| Sumo | 1994 - 2004 |
| Sumo Victa | 2004 - 2008 |
| Sumo Grande | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA - GRANDE

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,410 |
| Larghezza | m 1,710 |
| Altezza | m 1,980 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | gasolio |
| Cilindrata | 2179 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 120 Cv |

TRAZIONE..... integrale

CAMBIO

FRENI

Anteriore

Posteriore

VELOCITÀ MASSIMA..... 148 km/h

PREZZO..... Rupie 793.100

Safari

Produzione Dal 1998

Carrozzeria Fuoristrada

La Tata Safari nasce nel 1998 grazie alla stretta collaborazione tra Tata Motors e l'inglese International Automotive Design (IAD). Questo fuoristrada approda tuttavia sul mercato italiano solo l'anno successivo. Nell'evoluzione della Tata Safari, si susseguono tre generazioni. Il primo intervento si rende necessario sul motore: la potenza sale da 90 a 115 Cv, la cilindrata è di 2200 cc, viene adottata l'iniezione diretta, con turbocompressore e sistema common rail. Oltre al nuovo propulsore, la Safari monta cerchi da 16 pollici (con pneumatici 235/70). Alla fine del 2006 poi, il motore del fuoristrada indiano aumenta vede la sua potenza salire a 140 Cv, in virtù della ottimizzazione del turbo con intercooler e del common rail. La velocità massima della versione Xenon raggiunge i 160 chilometri orari.



FOCUS La trazione integrale

Seguendo una scuola di pensiero squisitamente americana, la Tata Safari viene offerta fin dall'inizio della produzione sia nella versione con trazione posteriore, sia con quella a trazione integrale. A partire dalla terza serie (rimasta in commercio dal 2003 al 2006), si passa poi dalla trazione integrale inseribile alla trazione permanente sulle quattro ruote.

1. La Tata Safari, il fuoristrada indiano in produzione dal 1998
2. La Safari ha cinque porte ed è omologata per cinque persone



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|--------------|-------------|
| I Serie | 1998 - 2000 |
| II Serie | 2001 - 2003 |
| III Serie | 2003 - 2006 |
| Safari Xenon | dal 2006 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,650 |
| Larghezza | m 1,900 |
| Altezza | m 1,920 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 2.025 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | gasolio |
| Cilindrata | 1948 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 90 Cv |

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 140 km/h

PREZZO Lire 39.940.000

Indica

Produzione Dal 1998

Carrozzeria Berlina

La Tata Indica è una berlina compatta a 5 porte, dalla produzione anomala: la prima serie continua a essere fabbricata anche dopo l'arrivo della successiva. Nel corso degli anni arrivano due evoluzioni della prima generazione, la V1 e la V2. Mossa da un 1400 cc a benzina, la Indica è disponibile con carburatore e 60 Cv o con impianto di iniezione e 75 Cv. Il design è frutto dell'italiana I.DE.A., mentre per i motori la Tata raggiunge un accordo con l'austriaca AVL che elabora propulsori benzina e diesel. Indica è una delle prime vetture indiane equipaggiate con un diesel 1400 cc. In Italia viene importata dal 2000. Con la V2 cambiano mascherina anteriore, paraurti e c'è un nuovo portellone. Vengono anche rinnovate le versioni, con interni in pelle o con il tetto apribile. Arrivano anche motori bi-fuel (GPL o metano) e, dal 2008, i Tata Dicor, turbodiesel con intercooler.



1. La Tata Indica, berlina compatta a cinque porte omologata per il trasporto di cinque persone
2. Il design della Indica è realizzato dall'istituto I.DE.A. di Torino



FOCUS Il prototipo elettrico

Presentata al salone di Parigi del 2008, la Indica EV (sta per Electric Vehicle), è frutto di un progetto del centro ricerche e sviluppo inglese della Tata Motors. Il motore elettrico, alimentato da batterie agli ioni di litio, garantirebbe 200 chilometri di autonomia e una velocità massima di 120 orari. All'epoca, viene annunciato l'inizio della produzione a partire dal 2010.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| I Serie | dal 1998 |
| V1 | 1998 - 2007 |
| V2 | dal 2007 |
| II Serie | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,660 |
| Larghezza | m 1,640 |
| Altezza | m 1,490 |

POSTI

PORTE

PESO..... 1.090 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata..... | 1405 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 60 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 145 km/h

PREZZO

Lire 17.790.000

Indigo

Produzione Dal 2002

Carrozzeria Berlina - Station wagon

La Indigo altro non è che la versione berlina della Indica. Come quel modello anche la Tata Indigo viene disegnata in Italia dall'istituto I.DE.A. di Torino. Poco dopo viene proposta anche in versione station wagon, sempre a trazione anteriore. Flessibile e molto capiente il vano di carico, da 410 a 900 litri. In Italia la Indigo è commercializzata con la sola motorizzazione 1400 cc sia benzina che diesel. Il primo propulsore eroga una potenza massima di 85 Cv, mentre il turbodiesel arriva a 71 Cv. Dal 2006 la gamma dei motori si arricchisce delle versioni bifuel benzina/Gpl oppure benzina/metano, sempre di 1405 cc e 85 Cv di potenza. Nel 2006 viene introdotto un nuovo motore, il 1400 Dicor (Direct Common Rail) da 71 Cv. Per il mercato indiano c'è anche una versione da 101 Cv del 1400, non importata in Europa. Con tutti i motori Indigo monta un cambio manuale a 5 marce, mentre lo schema delle sospensioni si basa su un McPherson all'avantreno e assale torcente al retrotreno. Alcuni aggiornamenti stilistici, sia nelle linee esterne che negli interni, vengono proposte nel corso degli anni.



1. La Tata Indigo, disegnata dall'istituto I.DE.A. di Torino, è l'evoluzione della Indica
2. La Indigo, station wagon della Casa indiana equipaggiata con motori 1.4 benzina, diesel e bifuel
3. Il posteriore della Tata Indigo

FOCUS La tre volumi

Sul mercato indiano dal 2009 è in commercio anche una Indigo Manza, berlina a tre volumi. Evoluzione in chiave europea del prodotto Tata, viene offerta in quattro varianti: Aqua, Aura, Aura(Abs) e Aura plus. Costruita negli stabilimenti di Ranjangan, monta motori Fiat 1400 a benzina e 1300 diesel Multijet, prodotti in India grazie alla joint venture tra i due costruttori.



SCHEDE TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,130 |
| Larghezza | m 1,630 |
| Altezza | m 1,580 |

POSTI

PORTE

PESO..... 1.165 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata..... 1405 cc

Cilindri 4

Potenza 85 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA..... 160 km/h

PREZZO Euro 11.870

Nano

Produzione Dal 2009

Carrozzeria Berlina

La Tata Nano arriva sul mercato indiano alla metà del 2009, all'incredibile prezzo di 1900 euro. In Europa il suo arrivo è previsto per il 2010 con alcune importanti modifiche che riguardano le dotazioni per la sicurezza e per il rispetto delle norme anti-inquinamento, e un prezzo stimato attorno ai 5.000 euro. La produzione della vettura, prevista in 250.000 unità/anno, parte però in sordina ed è necessario un cambiamento dell'impianto di produzione. La Nano riporta il concetto di automobile alla sua funzione: è un'auto progettata solo per uno scopo ovvero costare poco e coprire la mobilità di base. La vettura ha carrozzeria di plastica a cinque porte, un telaio tubolare e un motore di origine motociclistica di 624 cc da 35 Cv in grado di raggiungere la velocità massima di 105 chilometri orari. In realtà tutto sulla Nano è progettato per risparmiare: limitare la velocità si traduce nel poter montare pneumatici di dimensioni più contenute (e quindi meno costosi), lo stesso discorso vale per freni, sospensioni e rigidità dell'insieme. Un ragionamento analogo viene fatto per il motore, di origini motociclistiche, abbinato a un sistema di trasmissione a cinghia altrettanto semplice. Questa vettura ultra-low cost è anche un concentrato di idee: la spazzola del tergicristallo è unica per risparmiare i leveraggi, i fanali sono fissi e la strumentazione è ridotta al minimo, solo la spia della riserva e il tachimetro. Nelle intenzioni della Casa indiana, la Nano è destinata a essere l'auto più economica del mondo. Ancora prima della commercializzazione, la vettura raggiunge 500mila ordini nelle 1.350 concessionarie sparse in 850 città dell'India, oltre ai 30mila punti di raccolta in altre mille città del Paese. Le prime vetture, in produzione nelle linee

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,099

Larghezza m 1,495

Altezza m 1,652

POSTI 4

PORTE 5

PESO 600 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 624 cc

Cilindri 2

Potenza 35 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 105 km/h

PREZZO Dollari 2.500

1. La Tata Nano, la vettura più economica del mondo: costa solo 2.500 dollari
2. Il posteriore della Nano
3. Gli interni della citycar indiana
4. Due modelli di Tata Nano. La vettura è equipaggiata con un motore di 624 cc capace di 35 Cv di potenza

allestite negli stabilimenti di Pantnagar e Pune, hanno però un prezzo leggermente più alto di quello annunciato a causa dei costi di trasferimento della fabbrica. Nel suo primo anno di vita la Nano si fa largo sul mercato domestico, dove compete tra l'altro con la Maruti 800S. Con il vantaggio di collocarsi in un settore di mercato scoperto al di sotto della Maruti 800 stessa, la più economica automobile locale. E mettendosi dunque in concorrenza soprattutto con le motociclette, che costituiscono il primo gradino della motorizzazione indiana.



LA TECNICA

La Tata Nano risparmia applicando dei concetti costruttivi considerati superati. Al contrario delle citycar moderne, è una vettura a trazione posteriore con motore montato posteriormente. In questo modo si eliminano componenti costosi e si rende più facile l'assemblaggio anche in stabilimenti non proprio all'avanguardia.



Tatra

Kopřivnice
Repubblica Ceca
1897



Una Tatra 87, berlina della Casa cecoslovacca prodotta tra il 1936 e il 1950



La storia della cecoslovacca Tatra (il nome deriva dai monti Tatra, al confine tra Polonia e Slovacchia) inizia nel 1897, ma le origini dell'azienda risalgono al 1850, a una fabbrica di vagoni ferroviari: la Nesslerdorfer Wagenbau. Il primo modello di automobile è la President, mossa da un bicilindrico Benz di 2,7 litri, con trasmissione a catena. Dal 1914 Tatra monta motori suoi, come sulla Type U, che ha un 6 cilindri in linea, una delle prime auto con i freni sulle quattro ruote. Nel '19 la fabbrica assume il nome Tatra, e 4 anni dopo è lanciata la T11, con bicilindrico boxer di 1050 cc, mentre è del 1925 la T17 con un 6 cilindri in linea, modello importante per le sue innovazioni, come l'adozione di sospensioni pneumatiche e di un compressore volumetrico. Negli anni Trenta le Tatra hanno linee sempre più aerodinamiche, a cominciare dalla T77, prima auto con motore 3.4 V8 raffreddato ad aria, nella

versione T77-A con 75 Cv e oltre 150 chilometri orari. Il posto guida è centrale, e un terzo faro in mezzo alla calandra gira in sincrono con lo sterzo, una vera anteprima. Nel 1936 ecco la T87, con 400 chili in meno grazie al motore in lega leggera e all'accorciamento del corpo vettura. Tra le idee Tatra figura anche un progetto del 1931, la concept car V570, con motore boxer raffreddato ad aria, che ricorda da vicino il futuro Maggiolino. Nel 1948 appare la T600, o Tatraplan. Derivata dalla T97, monta un 2.0 4 cilindri con 50 Cv di potenza: la distribuzione dei pesi diventa quasi perfetta, (45/ 55), tanto da ispirare una sportiva a 2 porte da 180 orari, la Tatraplan Montecarlo. Nel 1951 la produzione di auto si arresta, il governo vuole incentivare quella di veicoli industriali, ma nel 1957 ecco ripartire la T603, prodotta fino al 1975 in 20.000 unità. Costruita nel nuovo sta-

bilimento di Pribor, è motorizzata da un V8 2.5 da 94 Cv. Nel 1967, inoltre, viene realizzata la T603 X, con linee simili alla NSU RO 80. Nel 1973 è poi la volta della T613: disegnata da Vignale, ha un V8 3500 cc, bialbero in testa, da 166 Cv e 200 orari. La vettura è destinata a capi di Stato e funzionari di partito (costa l'equivalente di 40.000 euro, 60.000 nella versione a passo lungo). Nel 1993, compare un modello sportivo: è la MTX-01, coupé ad alte prestazioni realizzata dall'elaboratore ceco Metalex. Questa biposto monta il V8 Tatra in due versioni: 3.5 o 4.0, da 220 o 300 Cv. Nel 1996 è presentata l'evoluzione della T613, la T700 con motore a iniezione da 200 Cv. La produzione non raggiunge le 100 unità/anno e dal 1999 Tatra si occupa solo di veicoli industriali e militari.

www.tatra.cz

(M. C.)

T11

Produzione 1923 - 1927

Carrozzeria Berlina - Cabriolet

La T11 non è certo la prima vettura prodotta con il marchio Tatra, ma è senza dubbio quella che nel 1923 ne segna la definitiva affermazione a livello continentale. Il perché va ricercato nel gran numero di innovazioni tecniche presenti su questa auto. La sua impostazione meccanica prevede infatti un telaio a struttura centrale che incorpora la trasmissione, le sospensioni indipendenti sulle quattro ruote e la scatola del cambio è in blocco con il motore a due cilindri contrapposti, sistemato anteriormente. Questo propulsore di 1055 cc ha una potenza di 12 Cv, viene raffreddato ad aria, ed è in grado di spingere la vettura fino a 65 chilometri orari di velocità massima. Prodotta fino al 1927, la T11 viene dapprima (1926) affiancata e poi sostituita dalla T12.



1

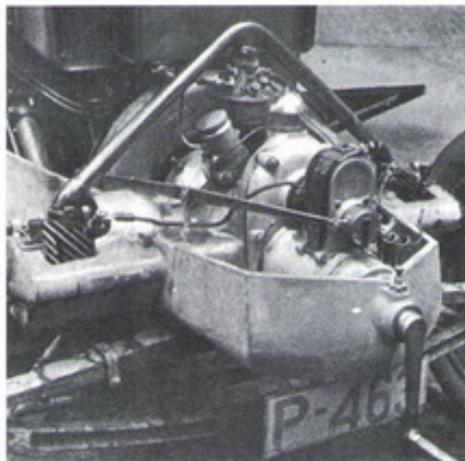


FOCUS Il progettista

Sebbene il progettista-designer Hans Ledwinka si sia occupato di diversi modelli Tatra, la fama e il successo arrivano con la T11 del 1923. Ledwinka comincia la sua attività nel 1906 alla Nesseldorfer, azienda con sede in Moravia che poi diviene Tatra, per poi passare all'austriaca Steyr e quindi tornare definitivamente alla Tatra dove progetta, oltre alla T11, anche la T77 con motore posteriore.



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza nd

Larghezza nd

Altezza nd

POSTI 2/4

PORTE 2

PESO 700 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1055 cc

Cilindri 2

Potenza 12 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 65 km/h

PREZZO nd

600 Tatrplan

Produzione 1948 - 1952

Carrozzeria Berlina - Coupé

Derivata concettualmente dalla T97 (che ha diverse analogie con il famoso Maggiolino Volkswagen), la 600, anche detta Tatrplan, ne spinge più avanti il progetto stilistico. Quest'auto viene infatti costruita con una particolare attenzione per l'aerodinamica, il che la rende inconfondibile esteticamente ed efficiente in marcia, dal momento che il suo coefficiente di penetrazione ha il considerevole valore di 0,32. Unito ad un motore 4 cilindri di 1952 cc e 52 Cv, che le consente la velocità massima di 130 orari. Preceduta dai due prototipi Ambroz (1946) e Joseph (1947), la Tatrplan comincia ad essere costruita su scala industriale nel 1948. Nel 1951 la produzione viene spostata dalla Tatra allo stabilimento Skoda di Mlada Bolesav, e nel 1952 la Tatrplan esce definitivamente di produzione, dopo 6.340 esemplari.



1. La Tatra 600, nota anche come Tatrplan. La vettura si caratterizza per la carrozzeria dalle linee aerodinamiche
2. Un manifesto pubblicitario della Tatrplan



FOCUS La sportiva

Il successo di pubblico e critica riscosso dalla 600, induce i vertici della Tatra a proporre versioni diverse. Come ad esempio una cabriolet costruita dalla carrozzeria Sodomka, di cui un esemplare viene anche donato a Stalin per il suo compleanno. C'è spazio anche per una versione sportiva: si tratta della Tatrplan Montecarlo, una due porte che raggiunge la velocità di 180 chilometri orari.



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,540
Larghezza m 1,670
Altezza m 1,520

POSTI 6

PORTE 4

PESO 1.200 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 1952 cc
Cilindri 4
Potenza 52 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 130 km/h

PREZZO nd

603

Produzione 1956 - 1975

Carrozzeria Berlina - Coupé

La 603 arriva nel 1956, ed è considerata per certi versi l'erede della 600 Tatraplan. Questa vettura, dall'aerodinamica particolarmente curata come tutte le Tatra, presenta le stesse caratteristiche tecniche delle T77: autotelaio con sospensioni a ruote indipendenti e freni a tamburo a doppio circuito. Per quanto riguarda il motore, la 603 è spinta da un V8 di 2,5 litri montato in posizione longitudinale posteriore, raffreddato ad aria, che sviluppa una potenza di 100 Cv ed è abbinato ad un cambio sincronizzato a quattro marce. Nel 1961 la cilindrata cala (2472 cc anziché 2545), mentre l'anno successivo viene introdotta la 603-2 con potenza di 125 Cv, seguita nel 1967 dalla 603-3. In quasi vent'anni di produzione, le 603 vengono sfornate in oltre 20mila esemplari.



1

1. Una Tatra 603, berlina in produzione tra il 1956 e il 1975
2. Tre esemplari di Tatra 603
3. Il profilo della vettura evidenzia la coda spiovente



FOCUS L'auto dei politici

La 603 viene utilizzata da membri dell'establishment politico e industriale cecoslovacco e dei Paesi dell'ex Cortina di Ferro, ed alcuni esemplari sono esportati anche a Cuba. Le vendite a privati sono quasi impossibili, sebbene esistano alcune di queste vetture nell'ex Germania dell'Est. In occidente le 603 sono praticamente introvabili, a parte pochi modelli delle ambasciate cecoslovacche.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| 603 | 1956 - 1962 |
| 603-2 | 1962 - 1967 |
| 603-3 | 1967 - 1975 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 5,065

Larghezza m 1,910

Altezza m 1,529

POSTI 6

PORTE 4

PESO 1.400 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 2545 cc

Cilindri 8 a V

Potenza 100 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 169 km/h

PREZZO nd

613

Produzione 1973 - 1996

Carrozzeria Berlina

Nel 1968, presso la Carrozzeria Vignale di Torino, cominciano ad essere costruiti i primi prototipi dell'auto destinata a raccogliere l'eredità della 603 entrando in produzione nel 1973 e in commercio l'anno successivo: la 613. Si tratta di un'auto che mantiene l'impostazione tecnica tipica della marca, con motore posteriore raffreddato ad aria. E' inoltre una vettura lunga più di cinque metri, con linee originali e dotazioni di lusso, dunque prevalentemente dedicata alla rappresentanza e al trasporto di alte cariche dello stato: ad esempio, fino al 1989 queste auto vengono usate da parecchi leader di partiti comunisti dell'Europa dell'Est. La 613 è spinta da un V8 3,5 con 165 Cv raffreddato ad aria, che nel corso degli anni, così come avviene per altre parti meccaniche della vettura, viene migliorato e potenziato.



1



FOCUS

L'evoluzione

Sono diversi gli aggiornamenti sui modelli di 613 che si susseguono negli anni. Prima arriva un cambio a cinque marce, poi anche l'iniezione elettronica (1993). Il modello del 1996 che le succede, la 700, può invece contare su un *restyling* completo di esterni e interni, nonché su un motore V8 che ora raggiunge i 200 Cv di potenza ed è abbinato a una trasmissione automatica.

1. La Tatra 613, berlina di rappresentanza utilizzata nei Paesi dell'Est
2. Una veduta laterale della 613
3. Un'immagine pubblicitaria della Tatra 613. La berlina della Casa cecoslovacca è spinta da un motore a benzina V8 di 3,5 litri capace di 165 Cv



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 5,030 |
| Larghezza | m 1,800 |
| Altezza | m 1,510 |

POSTI

5

PORTE

4

PESO

1.600 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 3495 cc |
| Cilindri | 8 a V |
| Potenza | 165 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

4 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA

186 km/h

PREZZO

nd

Temperino

Torino, Italia 1919 - 1924



1. Il prototipo realizzato dai fratelli Temperino nel 1908, undici anni prima della fondazione della omonima Casa automobilistica
2. Giacomo Temperino con il telaio di una vettura
3. La copertina del catalogo Temperino per il mercato inglese



I fratelli Temperino aprono a Torino nel 1907 un garage per la riparazione di motocicli e auto. Dopo aver costruito anche alcune motociclette con il marchio Mead Flyer, nel 1908 realizzano un prototipo di vettura economica, con un motore bicilindrico raffreddato ad aria di 350 cc alla quale fa seguito un secondo esemplare migliorato e con motore portato a circa 800 cc. Terminata la Grande Guerra i Temperino (Maurizio, Giacomo e Carlo ai quali si aggiunge la sorella Mary con funzioni di contabile) riprendono il vecchio progetto, affinandolo ulteriormente e affidando la costruzione del motore alla Ditta Opessi, antica fabbrica di strumenti di precisione, la costruzione dei telai e il montaggio meccanico complessivo alla nota fabbrica di motociclette Della Ferrera, mentre le carrozzerie so-

no opera degli Stabilimenti Farina. Dopo varie esibizioni e partecipazioni a gare con ottimi risultati, nell'ottobre del 1919 viene costruita la Società Anonima Vetturette Temperino, con sede in via Stupinigi negli stabilimenti Opessi. L'avvio sembra molto promettente, anche perché in tutta Europa si sta affermando il concetto di cyclecar, veicoli molto leggeri ed economici, quasi a mezza via fra l'auto e la motocicletta, che però in Italia non ha altrettanto seguito. La stampa specializzata esprime giudizi lusinghieri, definendola "una vettura che appartiene a pieno diritto alla famiglia dell'automobile, è una macchina seria, che possiede tutti i suoi organi necessari e che risponde ad ogni requisito di uso pratico e che nell'aspetto e nel comfort soddisfa pienamente l'automobilista".

The Famous ITALIAN LIGHT CAR



£175

Temperino Motors (Gt. Britain) Ltd.

Temperino

Il catalogo offre la spider a due posti a 9.000 lire, la torpeda a tre posti a 10.000 lire, un camioncino a 9.800 lire e altri tipi a un costo da definirsi. Il motore con due cilindri a V aumenta di cilindrata sino a un litro ed esprime una potenza di 20 Cv.

Maurizio Temperino, forte anche della sua conoscenza dell'inglese, allaccia rapporti con Mr. J.S. Wood, titolare a Londra della Kingway Motor Company, che fa testare una Temperino alla rivista britannica *The Light Car and Cyclecar* che ne elogia la costruzione perfetta, l'elasticità, il comfort. Così, pochi mesi dopo, viene fondata la Temperino Motors Ltd per la vendita in Gran Bretagna e Irlanda delle vetturine torinesi. Direttore è naturalmente l'amico J.S. Wood. L'accoglienza della stampa e del pubblico è ottima e da me-

1. Una Temperino Della Ferrera costruita tra il 1918 e il 1920
2. La Temperino Tipo Unico da corsa del 1918 con motore bicilindrico a V di 1010 cc

IL PERSONAGGIO Maurizio Temperino

Maurizio Temperino (nella foto a sinistra vicino a un modello del 1920) il maggiore dei quattro fratelli, nasce a Limone Piemonte (Cn) nel 1888 e l'anno dopo raggiunge il padre in America, dove questi era emigrato come minatore nel Sud Dakota. Alla sua morte, avvenuta nel 1899, la vedova rientra in Italia con Maurizio e gli altri figli nati nel frattempo: Giacomo, Secondo Carlo e Mary. Abitano a Torino e i ragazzi studiano la sera per imparare l'italiano e un mestiere, lavorando di giorno nell'officina di un fabbro. Poco più che ragazzo, Maurizio passa in una piccola fabbrica di biciclette, fino ad aprire assieme ai fratelli la prima bottega nel 1907. Maurizio, il più dinamico, perfeziona il suo inglese ed allaccia rapporti con l'estero. Non smette mai di pensare a brevetti, auto, motori e convegni, anche dopo la chiusura definitiva della sua avventura automobilistica. Muore a Torino nel 1975.



tà 1920 si spediscono a Londra fino a trenta auto al mese. Qualche Temperino finisce anche a Malta, a Giava e in Brasile. Questa espansione industriale costringe i Temperino a riorganizzarsi. Dal 1921 tutte le parti meccaniche sono costruite dalle Officine Moncenisio di Condove (To), mentre le carrozzerie

vengono sempre eseguite dagli Stabilimenti Farina. Il dopoguerra in Italia è molto pesante economicamente e i Temperino combattono coraggiosamente la loro battaglia di mercato, appoggiati dalla Banca Italiana di Sconto, che però, a fine 1921 va vicina alla catastrofe, che, a livello governativo si cerca di tamponare, senza impedire però gravissime ripercussioni su molte aziende. La Temperino viene travolta da questo ciclone. Nel 1924, sommersi dai debiti, i fratelli abbandonano la partita. Orgogliosamente evitano però il fallimento pagando tutti i debiti. Costretti a non essere più industriali, proseguono in un piccolo garage come artigiani, costruendo qualche vettura e registrando un grande numero di brevetti sino al 1961.

Nino Balestra

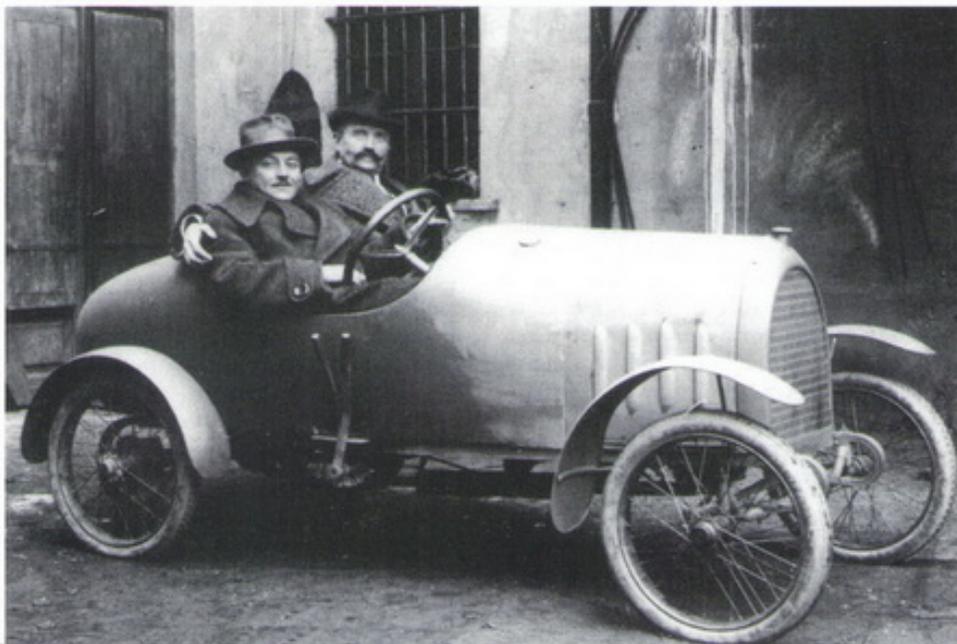


8/10 HP

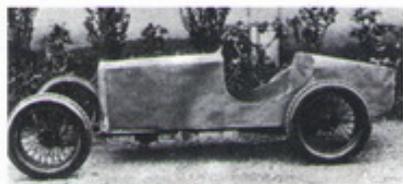
Produzione 1919 - 1921

Carrozzeria Roadster - Torpedo

Progettata nel 1908 ma rimasta allo stadio di prototipo per oltre 10 anni, la 8/10 HP è la prima vettura realizzata dai fratelli Temperino nell'immediato dopoguerra. Disponibile con diverse carrozzerie, prodotte negli stabilimenti torinesi della S.A. Giovanni Farina, è costruita per un totale di 1.500 esemplari ed è impiegata con successo anche in diverse competizioni sportive tra cui le gare nel Circuito del Sestriere. Pubblicitizzata dalla stampa dell'epoca come "un'automobile in grado di sorprendere per i bassi consumi", è dotata di un propulsore bicilindrico a V raffreddato ad aria di 1010 cc collegato ad un cambio a 3 marce integrato nel ponte posteriore. Questo, è in grado di percorrere 100 chilometri con 5 litri di benzina e raggiunge una velocità massima di 65 chilometri orari.



1. Il secondo prototipo della Temperino: la 8/10 HP
2. Il team della Casa torinese nel 1919: i fratelli Temperino e alcuni collaboratori
3. La Temperino 8/10 HP



FOCUS Tipo S

Visto il successo nel mercato, della 8/10 HP, a partire dal 1922 la Società Anonima Vetturette Temperino realizza sulla stessa meccanica la Tipo S. Questa, allungata di alcuni centimetri nel passo, si differenzia dalla 8/10 HP per il propulsore che è portato alla cilindrata di 1021 ed ha una potenza di 25 Cv. Nelle prestazioni arriva a toccare i 90 chilometri orari.



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza nd
Larghezza nd
Altezza nd

POSTI 2

PORTE 2

PESO 299 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 1010 cc
Cilindri 2
Potenza 20 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore nd
Posteriore nd

VELOCITÀ MASSIMA 65 km/h

PREZZO Lire 9.500

Tesla

San Carlos, Stati Uniti 2003



La Tesla Motors può essere considerata un caso di studio nel mondo dell'auto degli anni Duemila. Nata soltanto nel 2003 in California, guadagna immediatamente una fama mondiale senza avere un solo prodotto disponibile sul mercato. Il fenomeno Tesla si deve infatti all'idea, più che alle vetture e soprattutto per questo rappresenta una novità assoluta nel panorama automobilistico.

L'idea, vincente e comunicata con grande forza, è quella di voler rendere disponibili auto ad elevatissime prestazioni, vere supercar, rigorosamente ecocompatibili. In parole povere, la Tesla annuncia che il suo primo prodotto è un modello super sportivo, molto costoso, con prestazioni al livello delle più famose auto sportive del mondo ma assolutamente senza emissioni allo scarico. Quello della Tesla è dunque un ribaltamento in termini di comunicazione dell'immagine classica dell'auto elettrica. La Roadster, annunciata come primo modello della Casa, è infatti un'auto elettrica a batterie che fa del costo elevato, caratteristica di questo tipo di veicoli ritenuta fino a quel momento estremamente negativa e limitante per l'ingresso sul mercato, un punto di forza. La supercar ad emissioni zero che si ricarica dalla presa elettrica deve essere un prodotto d'élite, perciò è normale che costi tanto: questo è l'assunto.

Accanto allo sviluppo del primo modello, portato avanti non senza difficoltà e con più di un rinvio nei piani di commercializzazione, la Tesla si avvantaggia di una nuova linea di pensiero che si fa strada nel mondo: quello della mobilità sostenibile. Il concetto di "zero rinunce" si fa largo nella filosofia dell'azienda accanto a quello di zero emissioni e diventa il secondo obiettivo d'obbligo per

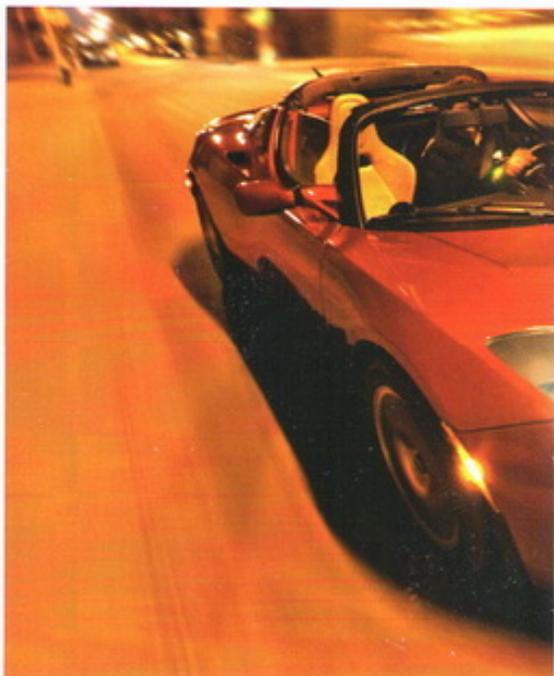
ogni suo modello a venire. Arrivano investimenti molto sostanziosi, necessari per lo sviluppo delle tecnologie che servono per la nuova generazione di veicoli.

Accanto ai fondatori Martin Eberhard e Marc Tarpenning, sostenuti già dal 2002 da importanti banche e lobby politico-industriali della California, arrivano alcuni mostri sacri della Internet economy e tra loro ci sono i fondatori di Google, Sergey Brin e Larry Page, e l'ex presidente di eBay, Jeff Skoll.

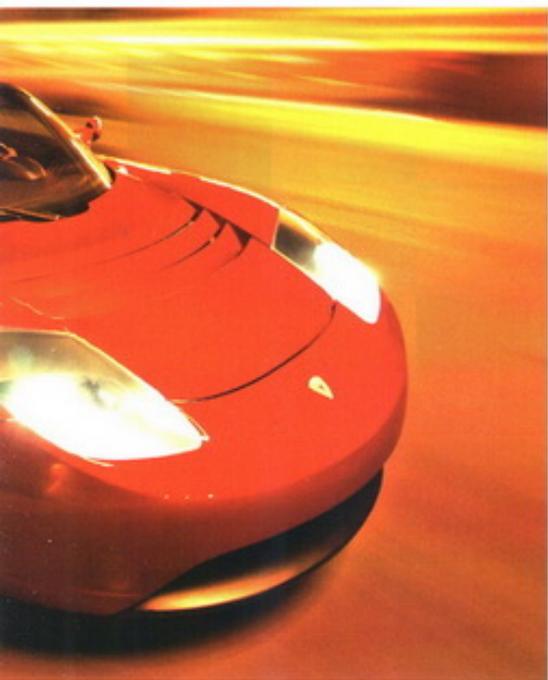
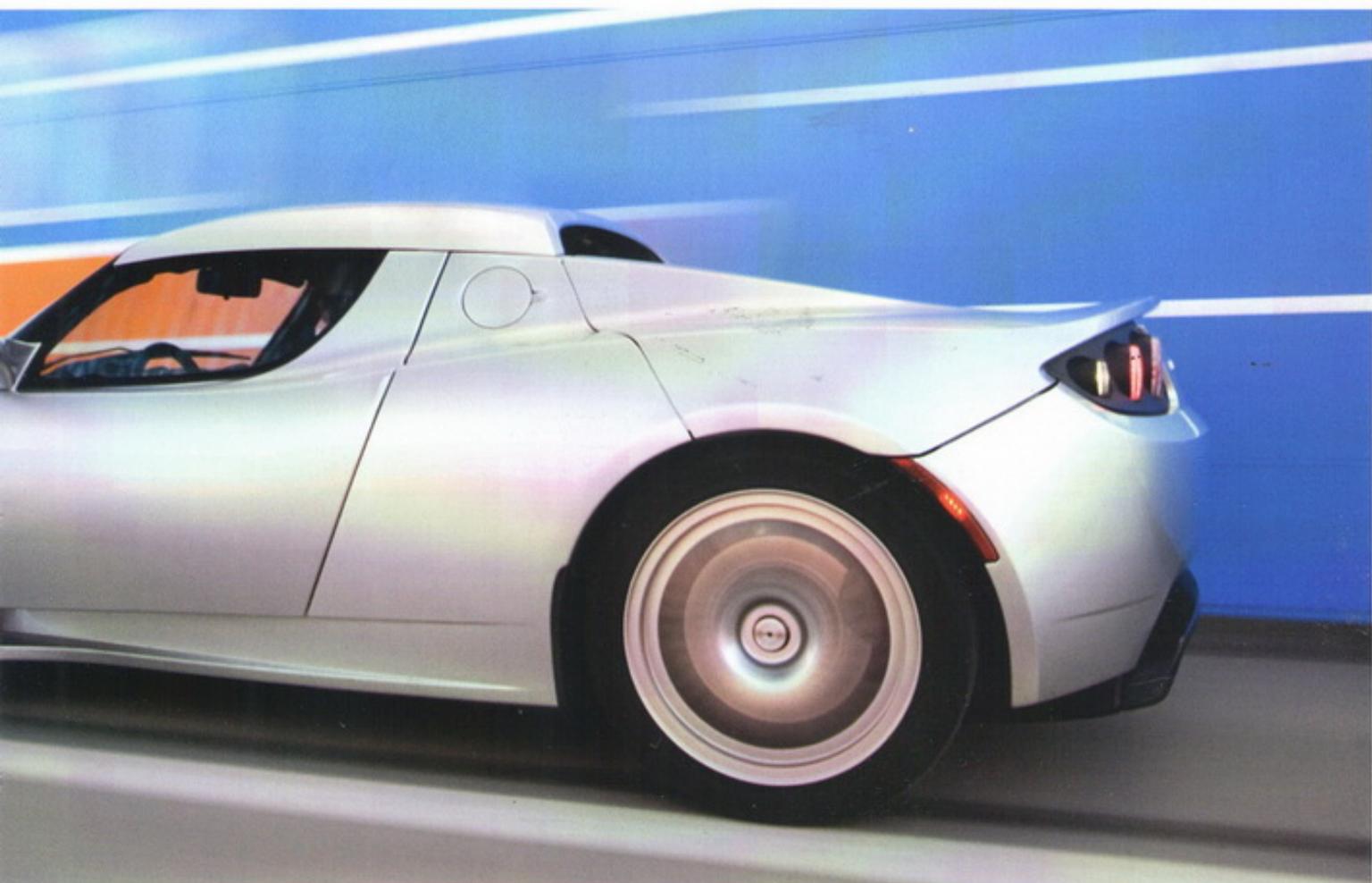
Nel 2008 arrivano in mano ai primi clienti le Roadster, capaci di arrivare alla velocità di 200 chilometri orari, di accelerare da 0 a 100 in meno di 4 secondi e con un'autonomia che può arrivare a 400 chilometri. La credibilità industriale viene poi sancita dall'annuncio della fornitura della nuova generazione di batterie al litio dalla Tesla nientemeno che alla Daimler, per realizzare le prime flotte dimostrative di Smart elettriche nelle principali città del pianeta. Nel maggio 2009 un ulteriore punto a favore della Tesla: la Daimler entra nella proprietà dell'azienda acquisendo il 10 per cento del pacchetto azionario.

Fabio Orecchini

www.teslamotors.com
1050 Bing Street, San Carlos, California

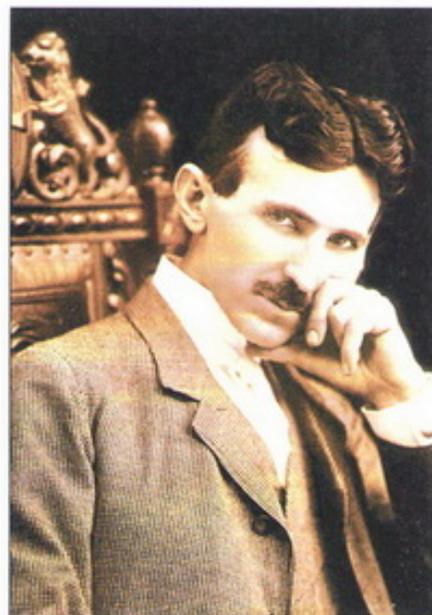


1. La Tesla Roadster, supercar elettrica costruita sulla piattaforma della Lotus Elise
2. La Tesla Roadster Sport



IL PERSONAGGIO Nikola Tesla

Il nome scelto per l'azienda deve essere rassicurante, rimandare ad una tradizione che il marchio in realtà non ha affatto. La scelta del cognome di uno dei più grandi scienziati nel settore dell'elettricità risulta così opportuna. *Nikola Tesla* (nella foto), nato nel 1859 a Smilijan, in Croazia, è lo scopritore dei raggi cosmici. Ridicolizzato alla fine dell'Ottocento per questa sua scoperta, inizialmente non riconosciuta, viene rivalutato solo molti anni dopo. Ma è soprattutto l'inventore del motore elettrico a induzione a corrente alternata nel 1883, e uno dei principali studiosi nel campo delle applicazioni di questo tipo di corrente elettrica.



Roadster

Produzione Dal 2008

Carrozzeria Roadster

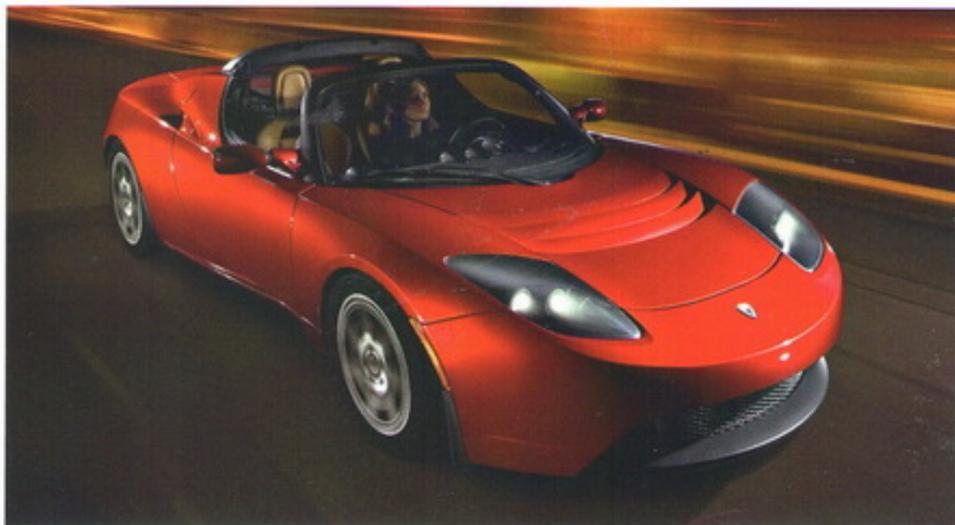
Sviluppata sullo stesso telaio della Lotus Elise, la Roadster è una vettura elettrica ad alte prestazioni. Progettata in collaborazione con l'azienda italiana Dallara, è equipaggiata con un motore elettrico a induzione raffreddato ad aria da 375 volt e 185 kilowatt di potenza. Questo è collegato ad una trasmissione monomarcia a coppia continua ed è capace di spingere la vettura fino ad una velocità di 205 chilometri orari.

Alimentata da una serie di batterie agli ioni di litio, che vengono gestite nella fase di rilascio e ricarica dell'energia da un apposito computer di bordo, la Roadster ha un'autonomia di 400 chilometri. A seconda delle esigenze offre 5 programmi di marcia preimpostati e, come anche diverse auto ibride in commercio, è munita di un sistema per il recupero dell'energia nelle fasi di frenata.



FOCUS Roadster Sport

La S è la variante sportiva della Tesla Roadster. Modificata nella meccanica con delle sospensioni a controllo elettronico ad alte prestazioni che possono essere regolate nell'assetto, è spinta da un motore elettrico della potenza di 212 kilowatt. Raggiunge i 200 chilometri orari e accelera da zero a cento in 3,6 secondi contro i 4 della versione normale.



1. La Tesla Roadster, vettura elettrica ad alte prestazioni in produzione dal 2008
2. La Roadster vista dall'alto
3. Gli interni sportivi della Tesla Roadster

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,945

Larghezza m 1,850

Altezza m 1,265

POSTI 2

PORTE 2

PESO 1.240 kg

MOTORE

Alimentazione elettrica

Potenza 185 kW

TRAZIONE posteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 205 km/h

PREZZO Euro 99.000

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------|------------|
| Roadster | dal 2008 |
| Roadster S | dal 2008 |

Teste et Moret

Lione
Francia
1898 - 1902

La Teste et Moret è una piccola e antica Casa francese che nasce a Lione nel 1898. Forti dell'esperienza maturata in vari settori merceologici produttivi, i suoi fondatori, Anatole Teste e Jules Moret decidono di intraprendere la costruzione di automobili in un periodo storico in cui l'industria manifatturiera dei veicoli a motore sta ottenendo una forte e rapida espansione. È comunque sotto la direzione di Auguste Teste che la fabbrica inizia la sua piccola produzione di automobili. L'unico veicolo prodotto in serie dal marchio automobilistico transalpino è una semplice vetturessa a due posti con carrozzeria in legno, ruote a raggi, sospensioni a balestra, conosciuta con l'appellativo *la Mouche*. Il soprannome viene attribuito al sibilo del motore monocilindrico da 1,5 Cv costruito dalla De Dion e collocato in posizione posteriore dietro ai sedili, che richiama il ronzio del volo della mosca. Nonostante il discreto successo ottenuto da questo modello la produzione di automobili, assieme ad altri progetti mai realizzati, cessa nel 1902.

La Mouche del 1902 di Teste et Moret



Thai Rung Union Car

Bangkok
Thailandia
1967

La Thai Rung Union Car nasce per opera di Vichien Phaenchoke, meglio conosciuto in Thailandia come il re dei pick up elaborati. Inizialmente l'azienda si chiama Thai Rung Engineering Co. e cambia la sua denominazione in quella attuale nel 1973. La compagnia è quotata alla borsa thailandese dal 1994 ed è attiva in diversi settori dell'industria automobilistica, che vanno dalla progettazione all'assemblaggio, alla produzione di veicoli speciali. Una delle attività principali è la trasformazione dei pick up in vetture con carrozzeria station wagon o multispazio a sette posti. Dal 1979 la Thai Rung Union Car, con il marchio TR, diventa la principale produttrice di station wagon con motore Isuzu, guadagnandosi la fiducia della filiale thailandese dell'azienda nipponica. Dall'inizio dell'attività di trasformazione dei pick up la TR la Casa realizza oltre venti differenti modelli e, negli anni Duemila, la produzione si incentra sui Suv Allroader e Adventure.

www.thairung.th

L'Allroader, uno dei modelli di punta della Thai Rung



Thieulin

Besançon
Francia
1907 - 1908

La Casa automobilistica Thieulin nasce in Francia per volontà del suo omonimo fondatore. Thieulin, grande appassionato di auto e competizioni, decide di avviare una piccola fabbrica di automobili e mette in produzione una vettura di tipo convenzionale con propulsore a quattro cilindri. L'auto è, per aspetto, simile a molte altre prodotte nella stessa epoca e si caratterizza per la cura dei dettagli e per le lussuose rifiniture. Di questo modello viene realizzata una versione a due posti e un'altra poco più grande capace di ospitare quattro persone. Il modello biposto viene costruito anche in versione sportiva per adattare la vettura alle competizioni automobilistiche di quel periodo. I risultati migliori sono raggiunti in occasione del Grand Prix des Voiturettes disputato il 6 luglio del 1908 a Dieppe, dove partecipano due vetture Thieulin che si classificano al sesto e undicesimo posto. Le vendite però restano insufficienti e nello stesso anno il marchio scompare.

Una Thieulin del 1908, costruita in soli sette esemplari



Thomas

Buffalo
Stati Uniti
1902 - 1919



1. Una Thomas Flyer K 6-70 in allestimento touring
2. La Flyer K 6-70 viene prodotta dalla Thomas tra il 1909 e il 1915

Come molte altre Case automobilistiche, la Thomas esordisce con la fabbricazione di biciclette, nel 1890, e successivamente di motori e motociclette. Nel 1902 la fabbrica di Buffalo, nello stato di New York, fondata da Erwin Ross Thomas, inizia a produrre le prime automobili. Sono modelli semplici con motore monocilindrico e cambio a tre rapporti: la Buffalo Junior da 3,5 Cv e la Buffalo Senior da 6 Cv. Nel 1903 esce il modello 24 HP con motore 3 cilindri, prima vettura battezzata con il nome Thomas Flyer, seguita l'anno successivo dal modello 25, dotato di un propulsore a 4 cilindri da 40 Cv e poi dalla Flyer 50 HP. Quest'ultima è una versione lussuosa e potente con motore a quattro cilindri e cambio a quattro rapporti, capace di sfiorare i 100 chilometri orari di velocità massima. La produzione sale vertiginosamente e la fabbrica non riesce a soddisfare

la crescente richiesta. Nel 1908 la Thomas partecipa al leggendario raid New York-Pariigi con un modello da 60 Cv e, grazie alla vittoria nella massacrante corsa, acquista fama internazionale. La Casa amplia la gamma e presenta due modelli con propulsore a sei cilindri: la L 6-40, con trasmissione cardanica, allestita nelle carrozzerie limousine, turismo e torpedo; e la K 6-70, con un motore da 72 Cv e trasmissione a catena. Sempre nel 1909 la Thomas presenta il modello M, equipaggiato con un propulsore a sei cilindri da 64 Cv. L'anno successivo però la stabilità finanziaria della Casa inizia a vacillare, entra in amministrazione controllata ed Erwin Thomas è costretto a cedere la proprietà a Eugene Meyer. La produzione però stenta a riprendere e i nuovi modelli MX e MC non incontrano il favore del pubblico. Nel 1919 il marchio esce di scena.



Th. Schneider

Besançon
Francia
1910 - 1929

Il nome della Th. Schneider deriva dal nome del suo fondatore, Théophile Schneider, che, stanco di lavorare alla Rochet-Schneider, di cui è co-fondatore, decide di avviare una fabbrica di automobili in autonomia. L'azienda parte bene e nel giro di due anni può vantare una gamma di sei differenti modelli, di varie dimensioni, classici e sportivi, dalla 10/12 HP alla 28/35 HP con motori a 4 cilindri, e la 15 HP con propulsore a 6 cilindri, con cilindrata comprese tra 1.8 e i 6.1. Le vetture, ben costruite e meccanicamente affidabili, si caratterizzano per la distribuzione a valvole monolaterali e la collocazione del radiatore tra il cruscotto e il motore. Nello stesso periodo la Casa partecipa ad alcune competizioni. Dopo la Prima guerra mondiale la produzione riprende con una graduale riduzione della gamma, fino al mantenimento di due soli modelli, la 10 HP con motore a 4 cilindri da 45 Cv e la 20 HP con un 6 cilindri da 60 Cv. Nel 1923 esce un modello più piccolo, la 10 Cv, seguita nel 1926 dalla VL. Entrambe restano in produzione fino al 1929.

La versione cabriolet della 10 Cv costruita dalla Th. Schneider nel 1927



Tiger

*Thorney Toll
Inghilterra
1989*



La Tiger Racing è un'azienda automobilistica a conduzione familiare, nata nel 1989 a Thorney Toll, nel Cambridgeshire, specializzata nella realizzazione di kit car che esporta in tutto il mondo. La Casa propone repliche di celebri auto sportive inglesi del passato come la Lotus Seven. La produzione comprende sette modelli di auto stradali e da competizione che possono essere forniti dal telaio al kit completo, da montare oppure già assemblati in fabbrica. La Avon è il modello d'ingresso della gamma e può essere utilizzata sia su strada che in pista. La R6, è il modello più popolare e può essere richiesta anche con carrozzeria in alluminio. La B6 è una evoluzione sportiva della R6 ed è spinta dal motore motociclistico della Suzuki GSXR 1000. Tiger è anche titolare del marchio ERA che utilizza per diversi modelli di impostazione sportiva: la ERA 30 è una biposto ispirata alla Lotus 23 mentre la ERA HSS è una monoposto a ruote scoperte dedicata alle competizioni in pista.

www.tigerracing.com

Il modello Tiger R6 con carrozzeria interamente in alluminio



Titania

*Torino
Italia
1966 - 1966*

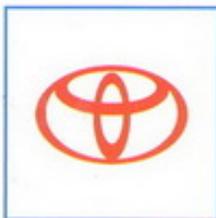
La vita della Titania, nata a Torino nel 1966, è brevissima. A dispetto delle ambizioni iniziali. L'unica vettura, realizzata in esemplare unico, porta la firma del designer toscano Franco Scaglione. La sportivissima Veltro, questo il nome della vettura, viene costruita ed esposta in occasione della prima edizione della mostra delle vetture da competizione, allestita a Torino nel 1966. La linea filante e affusolata della coupé a due posti viene esaltata dalle ampie prese d'aria laterali che caratterizzano le due fiancate e dai fari ovali a scomparsa nel frontale. La carrozzeria è tutta in alluminio e la scelta del motore cade sul Ford 1500 cc della Cortina. La potenza erogata dal propulsore è modesta, dispone infatti di 95 Cv, ma, grazie alle grandi doti aerodinamiche unite alla leggerezza della carrozzeria, la Titania Veltro è in grado di raggiungere la velocità massima di 200 chilometri orari. Nonostante le impressioni positive raccolte in occasione della presentazione, la produzione di fatto non inizia e così la Casa scompare.

L'unico esemplare della Veltro, la coupé biposto presentata dalla Titania nel 1966



Toyota

Honshu, Giappone 1937



"Dopo la Prima guerra mondiale, Henry Ford e Alfred Sloan della General Motors furono artefici del passaggio dell'industria dai secoli della produzione artigianale, di cui le aziende europee erano state caposcuola, all'era della produzione di massa. A ciò si deve in gran parte il predominio degli Stati Uniti sulla scena economica mondiale. Dopo la Seconda guerra mondiale, Eiji Toyoda e Taiichi Ohno della Toyota Motor Company in Giappone introdussero il concetto di produzione snella. L'ascesa economica del Giappone fino alla sua attuale supremazia fu rapida e altre società e industrie nipponiche copiarono questo straordinario sistema". Si parla della più grande evoluzione avvenuta in quella che Peter Druker, l'economista austriaco-americano considerato uno dei padri della scienza manageriale, nei primi anni Cinquanta definisce "l'industria delle industrie", l'industria dell'automobile. A scriverne in questi termini sono James P. Womack, Daniel T. Jones e Daniel Roos, i tre direttori dell'International Motor Vehicle Program (IMVP), realizzato tra il 1985 e il 1990 dal Massachusetts Institute of Technology, uno dei più prestigiosi centri di ricerca del mondo. Il risultato di quel lavoro sono 116 monografie e un libro, scritto dai tre direttori dell'IMVP, dal titolo *La macchina che ha cambiato il mondo* (pubblicato in Italia nel 1991 dalla Rizzoli).

"Abbiamo trascorso cinque anni scandagliando le diversità tra la produzione snella e la produzione di massa in un settore industriale di immense proporzioni. Durante tale processo - scrivono Womack, Jones e Roos nella presentazione del libro - ci siamo convinti che i principi della produzione snella

la possano essere applicati analogamente in ogni settore industriale del globo e che la conversione avrà un effetto profondo sulla società umana e cambierà veramente il mondo".

La Prius terza generazione del 2009. Il modello è la capostipite delle vetture ibride della Toyota

IL FUTURO DELL'AUTOMOBILE

Vale la pena di aggiungere un'altra breve citazione, che ci aiuta a comprendere quello che è successo negli anni Novanta e fino al primo decennio del 2009. Sul finire del 1984, i tre autori completano un loro precedente libro, *Il futuro dell'automobile*, in cui esaminano i problemi che in quel momento si prospettano per il settore. La loro ricerca già individua i problemi ambientali ed energetici che nei decenni successivi sarebbero arrivati al centro dell'attenzione dell'opinione pubblica, ma individuano anche un altro problema, la cui mancata soluzione segna i destini dei grandi produttori americani fino alla grande crisi degli ultimi anni. "Le industrie automobilistiche dell'America del Nord e dell'Europa - scrivono - si fondavano su tecniche non molto diverse da quelle del sistema di produzione di massa propugnato da Henry Ford e tali metodi non erano affatto competitivi con le nuove idee avanzate dalle imprese giapponesi... Con l'ampliamento della loro quota di mercato, i produttori giapponesi cominciarono a incontrare una crescente resistenza politica. Le aziende occidentali non sembravano però imparare la lezione dai loro rivali asiatici. Al contrario, concentravano le loro energie nell'erezione di barriere commerciali e altri ostacoli alla concorrenza, il che a nostro parere non fa-





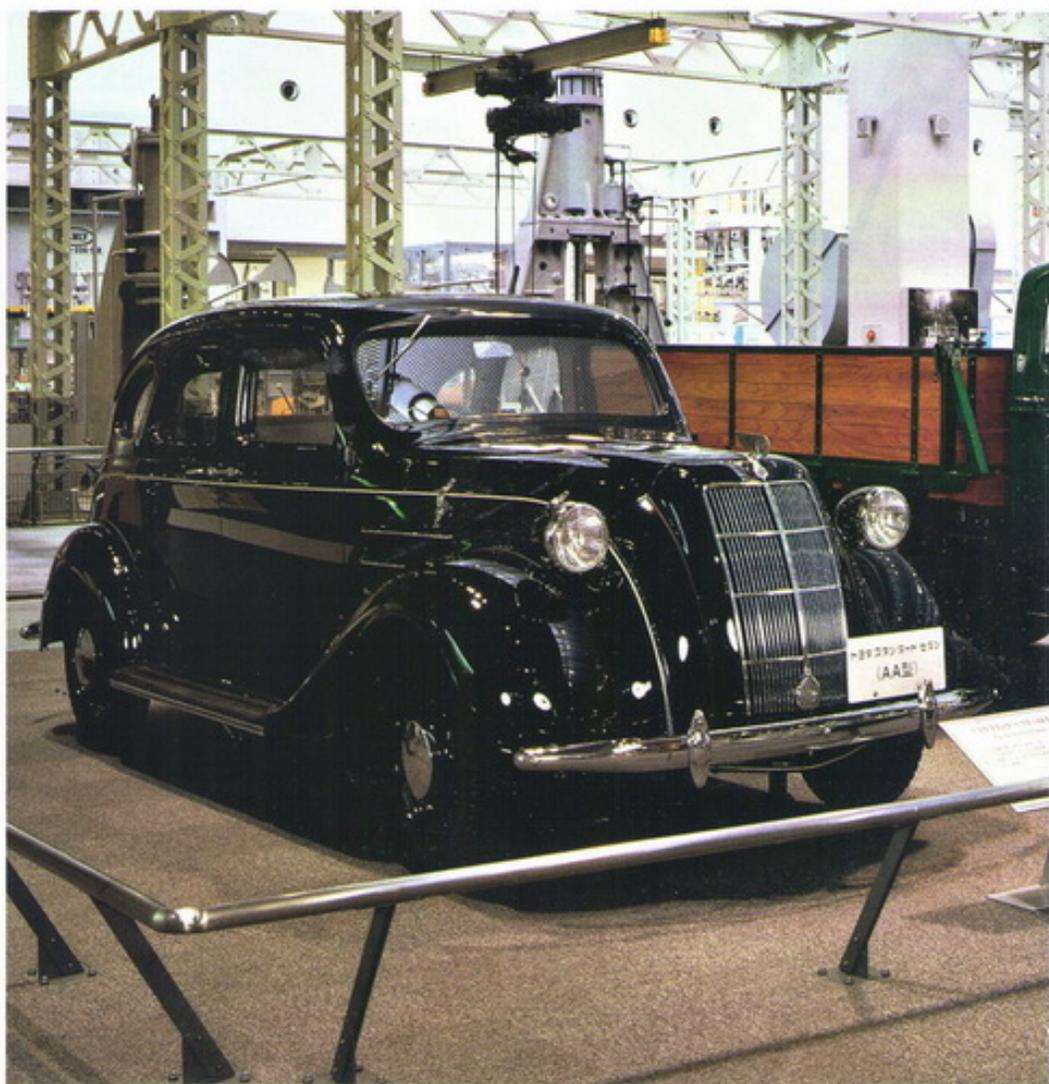
Toyota

ceva che ritardare il momento in cui avrebbero affrontato il vero problema". La storia ha dato loro ragione. Il successo, la scalata ai vertici dell'industria mondiale dell'auto della Toyota, si spiega essenzialmente così, nell'intuizione di alcuni uomini e nella determinazione dell'intera impresa nell'adottare e continuare a migliorare un sistema produttivo radicalmente nuovo che avrebbe dato all'azienda il vantaggio competitivo che l'avrebbe portata nel giro di pochi decenni a scalare passo dopo passo, fino a raggiungerne la vetta, il mercato mondiale dell'auto. Quegli uomini sono i due citati sopra, Eiji Toyoda, figlio di un fratello del fondatore del gruppo, e Taiichi Ohno, ma la storia di questo successo comincia assai prima di loro.

IL SUCCESSO INIZIA DA UN TELAIO

Sakichi Toyoda nasce a Kosai, nella prefettura di Shizuoka, il 14 febbraio del 1867, primo dei tre figli maschi (gli altri due sono Heikichi e Sasuke) di un falegname, che per tirare avanti fa anche il contadino, e di una tessitrice. Il Giappone è ancora un Paese agricolo e si tesse a mano, nelle case. Sakichi è un ragazzo pieno di iniziativa, nel 1890 progetta e realizza il suo primo telaio in legno e nel 1894 comincia a produrre e vendere anche filatoi in legno nelle prefetture circostanti. Il suo primo telaio a motore arriva tre anni dopo, nel 1897. È una piccola rivoluzione, ogni tessitore può gestire fino a tre telai contemporaneamente triplicando così la produttività mentre migliora anche la qualità del prodotto. Da quel telaio nasce un'azienda, creata insieme a Tohachi Ishikawa, un tessitore locale, che installa i telai di Sakichi e comincia a produrre tela di cotone. L'azienda si chiama Otsukawa Cotton Cloth Company e i telai sono alimentati da un motore a vapore acquistato usato e rimesso in funzione dal fratello di Sakichi, Heikichi. La fabbrica funziona e per i fratelli Toyoda comincia una lunga avventura imprenditoriale che li porterà a porre le basi di un impero mondiale.

Sakichi continua a migliorare i suoi telai e nel 1918 crea una nuova azienda, questa volta di notevoli dimensioni, la Toyoda Spinning &



Weaving, che produce filati e tessuti, nella quale mille telai sono al lavoro contemporaneamente. Toyoda, a poco più di quarant'anni, è già uno dei protagonisti dell'industrializzazione del Giappone. Il grande balzo però arriva nel 1926, quando nasce la Toyoda Automatic Loom Works, la prima pietra sulla quale poi sorgerà il gruppo Toyota. Sakichi introduce nella tessitura una serie impressionante di innovazioni, tra le quali un telaio automatico che si ferma da solo quando nel processo di tessitura si verifica un errore, così da dare la possibilità di correggerlo ed evitare la produzione di tele difettose. La novità raggiunge la lontana Inghilterra dove c'è il maggiore gruppo mondiale del settore, la Platt Brothers. Platt vuole l'uso del brevetto del G-Loom e nel 1929 lo ottiene per tutto il pianeta salvo Giappone, Stati Uniti e Cina. In cambio del brevetto, Platt

versa nelle casse della Toyoda Automatic Loom Works ben 100mila sterline che Sakichi affida a suo figlio Kiichiro per avviare, all'interno dell'azienda, un nuovo settore: la progettazione e la produzione di automobili.

IL PASSAGGIO GENERAZIONALE

Sakichi non vedrà gli sviluppi della nuova avventura, muore infatti alla fine di ottobre del 1930, a 63 anni. In Giappone è un mito, il suo soprannome è "il re degli inventori", nel 2005 la rivista americana *Forbes* lo mette al tredicesimo posto tra gli imprenditori più influenti di tutti i tempi. Il principio, da lui introdotto nella produzione industriale, del Jidoka, che prevede che le macchine si fermino da sole quando c'è un problema, è una innovazione fondamentale nei processi produttivi e viene poi incorporato nel Toyota Pro-



Una vettura AA e un camion esposti al museo Toyota in Giappone

duction System. Suoi sono anche i "cinque perché", il processo che deve portare alla risoluzione di ogni problema per evitare che escano prodotti imperfetti.

Sakichi è un uomo fortunato, ha un erede al quale non mancano l'inventiva e la determinazione imprenditoriale del padre. Kiichiro nasce nel 1894, è un uomo d'impresa, ma la sua vita non è quella del *self made man*. Va all'università a Tokyo dove studia ingegneria, fa apprendistato in Inghilterra alla Platt Brothers, va negli Stati Uniti a studiare le più nuove tecniche produttive. Quando torna, ad attenderlo c'è un posto al fianco del padre, che Kiichiro non deluderà. Continua a migliorare i telai automatici prodotti dall'azienda, ottie-

ne brevetti per innovazioni nel settore della cardatura. Ma la sua missione è un'altra. La decisione di allargare il raggio d'azione alla produzione di automobili la prende Sakichi, ma realizzarla tocca a Kiichiro.

Dopo la morte di Sakichi a guidare l'azienda con il ruolo di presidente è Risaburo Toyoda, marito della sorella di Kiichiro, Aiko, che viene adottato e prende il nome della famiglia. Risaburo è più grande di Kiichiro e quindi il posto tocca a lui, che guida la società fino al 1941, quando diventa *chairman* e cede il posto di presidente a Kiichiro.

VERSO LE QUATTRO RUOTE

È Risaburo che Kiichiro deve convincere, insieme al consiglio di amministrazione, che investire nel settore dell'auto ha un senso e può aprire nuove prospettive all'azienda. Kiichiro

IL PERSONAGGIO Taiichi Ohno

Uno degli uomini chiave della storia della Toyota è *Taiichi Ohno* (nella foto), simbolo dell'industrializzazione del Giappone nel secondo dopoguerra. Nato a Dairen in Manciuria nel 1912, laureato in ingegneria meccanica, Ohno comincia a lavorare alla Toyoda Spinning and Weaving per poi passare, nel 1939, alla Toyota Motor Corporation. È colui che, partendo dall'intuizione del fondatore della dinastia Sakichi, inventò il telaio che si ferma automaticamente quando c'è un errore, e del figlio di questi Kiichiro, che, avviando la produzione di auto si sforza di ridurre al minimo il magazzino, tra gli anni Quaranta e gli anni Settanta costruisce il Toyota Production System, adottato non solo in tutti gli stabilimenti del gruppo ma anche da molte altre aziende in Giappone e nel mondo. Ohno è un uomo imponente e con un carattere forte e - inusualmente per il Giappone - burbero. Grazie alla sua determinazione, la sua filosofia produttiva si impone nonostante le enormi resistenze incontrate e conquista fama mondiale anche grazie ai suoi libri, tradotti in inglese e in molte altre lingue, tra i quali *Lo spirito Toyota. Il modello giapponese di qualità totale. E il suo prezzo*; *Workplace management. La gestione della fabbrica moderna* e *Lo spirito Toyota*. Molti dei manager al vertice del gruppo lavorano con Ohno alla creazione del TPS, tra di essi Fujio Cho, divenuto poi presidente del gruppo dal 1999 al 2005. Ohno scompare nel 1990.



acquista una Chevrolet e mette insieme un team di ingegneri che la smontano e rimontano infinite volte finché non ne carpiscono tutti i segreti. Nel team c'è anche suo cugino Eiji, il figlio di Heikichi, il secondo dei tre fratelli Toyoda. Più giovane di lui di quasi vent'anni (è del 1913) anche lui laureato in ingegneria a Tokyo, Eiji viene convinto da Kiichiro a declinare le offerte ricevute dalle altre imprese e dalla pubblica amministrazione dopo la laurea per unirsi a lui nella nuova sfida di produrre automobili. Eiji, la cui tesi di laurea è la progettazione di un motore diesel, accetta, affianca lealmente il cugino e diventerà uno dei pilastri della Toyota, fino a diventare presidente e poi *chairman*. Sarà Eiji a raccontare la storia dei primi cinquant'anni della Toyota e la vicenda della sua famiglia in un libro vivissimo e pieno di memorie, *La fabbrica della qualità*, nel 1985.

Toyota

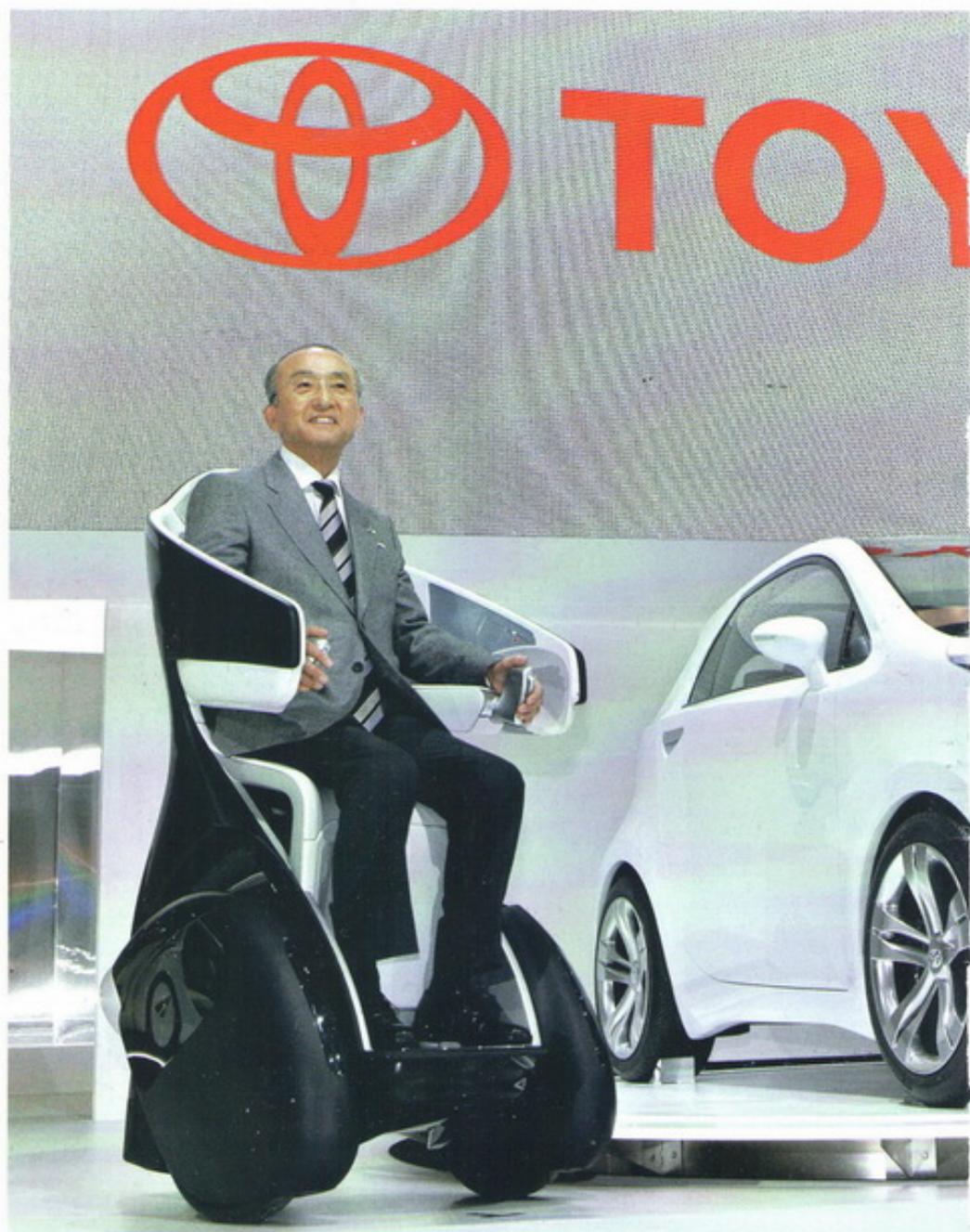
Nel 1933 all'interno della Toyoda Automatic Loom Works viene creata la nuova divisione che si occuperà di auto e nel 1934 Kiichiro e il suo team progettano il loro primo motore. Solo un anno dopo è pronto il primo prototipo, costruito combinando componenti giapponesi con parti Ford e Chevy importate dagli Stati Uniti, il tutto montato su un telaio Chevrolet. È il Modello A1 e la leggenda vuole che Kiichiro si mette alla guida della nuova auto e vada fino alla tomba del padre a testimoniare che l'impegno è stato mantenuto.

L'INIZIO SOSTENUTO DAL GOVERNO

La produzione della A1 comincia lo stesso anno nello stabilimento di Hinode (Aichi), ma il cammino è irto di difficoltà. Eiji ha il compito di cercare fornitori affidabili, scarseggiano le materie prime, Ford e General Motors che in Giappone hanno ciascuna uno stabilimento la prima a Yokohama e la seconda a Osaka, sono le padrone del mercato e la Toyota deve costruirsi da zero una rete di vendita.

Kiichiro non è però tipo da arrendersi alle difficoltà. Nel giro di due anni, tra il '35 e il '36, lancia il primo camion, il G1 Truk che viene assemblato nel nuovo stabilimento di Kariya e annuncia l'uscita di tre nuovi modelli, la AA Sedan, la AB Phaeton e il GA Truk, nel '37 esporta il primo veicolo della storia del gruppo, un G1 Truck e nel '38 avvia la produzione del GB Truk. La Toyoda, storico e affermato grande produttore di telai è ormai anche un'industria automobilistica che si rivolge a un mercato non solo di imprese ma anche di privati. Nel '36 decide di cambiare il marchio da Toyoda in Toyota.

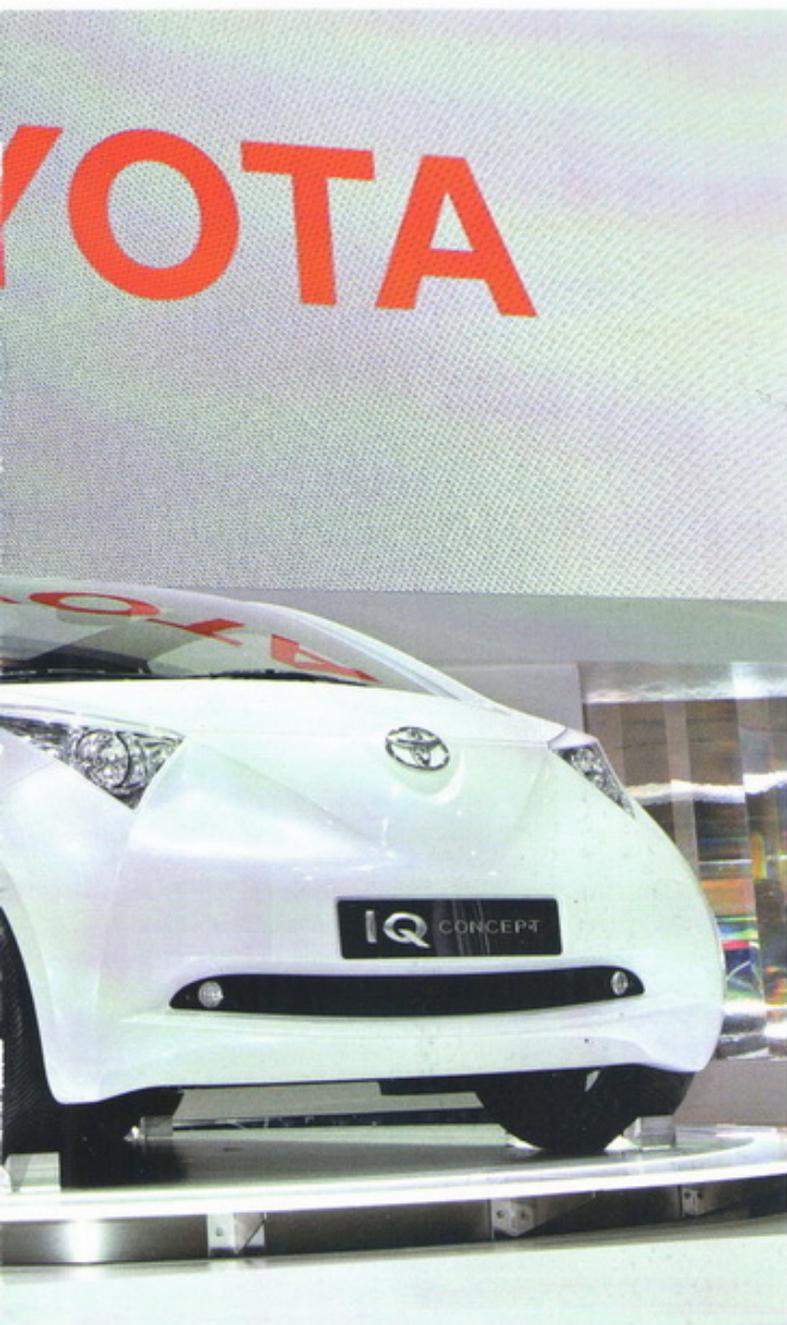
Il nuovo marchio viene registrato e nell'agosto del 1937 la divisione auto viene scorporata in una nuova compagnia, nasce la Toyota Motor Company. Le cose vanno, ma la volontà e l'impegno non sarebbero bastati ad affermarsi nonostante la concorrenza di due giganti come Ford e GM se il governo, convinto della necessità di sviluppare un'industria automobilistica nazionale, non ci avesse messo del suo. Si tratta di un colpo basso nei confronti delle aziende americane, lo ammette nel suo libro lo stesso Eiji, ma per Toyota e Nissan, i due



gruppi lanciatisi per primi con grande determinazione nel settore, risulta fondamentale. Il colpo basso agli americani è una legge che prevede l'autorizzazione del governo a qualunque azienda intenda produrre più di tremila veicoli l'anno e la necessità, per ottenere l'autorizzazione, che gli azionisti dell'azienda debbano essere in maggioranza giapponesi. Ford e GM producono già assai più di tremila veicoli l'anno e la possibilità di aumentarne il numero viene all'improvviso

bloccata, mentre nessuna difficoltà hanno Toyota e Nissan ad avere l'autorizzazione.

Con il via libera del governo in tasca e il blocco imposto ai due colossi, nello stesso consiglio di amministrazione del marzo del 1937 che decide di scorporare l'auto dalla Toyoda Automatic Loom Works e creare la Toyota Motor Company come società a se stante, si decide anche di costruire un nuovo stabilimento a Koromo, in grado di produrre, a pieno regime, 1.500 veicoli al mese, un salto dimensionale notevole ri-



spetto ai 200 prodotti nel novembre del '36. Nel novembre del 1938 Koromo è pronto a partire, mentre gli approvvigionamenti militari per la guerra in Cina mantengono alti gli ordini e lasciano prevedere una partenza positiva per il nuovo impianto.

LA NOVITÀ DEL JUST IN TIME

Nome nuovo, società nuova, impianto nuovo. La Toyota in effetti nasce a Koromo, con una serie importante di innovazioni. La prima è il

complesso passaggio per tutte le specifiche dei veicoli dal sistema di misurazione inglese al sistema metrico decimale, la seconda è il sistema poi chiamato *kanban* dal nome delle schede utilizzate per gestirlo. L'idea è di Kiichiro, che la studia a fondo e prepara un manuale particolareggiato per descrivere esattamente ciò che ha in mente. La sua intuizione è che bisogna passare dalla produzione in lotti al flusso continuo, e il concetto portante è che la produzione deve essere organizzata in modo

La strategia La distribuzione multipla

Le innovazioni della Toyota non si fermano alla fabbrica e al sistema produttivo ma investono anche la distribuzione. Fino al 1955 le vendite sono affidate

a una sola rete, con un distributore in esclusiva in ciascuna delle prefetture nelle quali è amministrativamente diviso il Giappone. Con il moltiplicarsi dei modelli tuttavia questo sistema diventa sempre più insufficiente e l'azienda decide di provare una strada nuova. L'idea è di creare un sistema multicanale, una distribuzione multipla, con i diversi modelli affidati a reti commerciali differenti. È un'idea audace per l'epoca ma Toyota Motor Sales, dopo aver faticosamente convinto i distributori in esclusiva, la realizza. Nel '56 viene creato il primo punto vendita Toyopet, che si occupa della vendita di un piccolo autocarro, che la Toyota vende già da qualche anno con il nome SKB. Per incrementare le vendite il veicolo viene ribattezzato *Toyopace* (nella foto). Non soddisfatta, la Toyota nel 1957 decide di creare una terza rete, questa volta specializzata nei veicoli dotati di motori diesel, che il gruppo comincia a fabbricare in via sperimentale nel 1955 per poi debuttare con il primo autocarro proprio '57. L'ingresso della Toyota nei diesel non piace al governo, poiché già la Isuzu è nel settore, ma Toyota va avanti e apre nove punti vendita a Tokyo, Osaka e Nagoya, mentre negli altri centri le vetture diesel, che ancora hanno un mercato limitato, vengono vendute dalla rete Toyota. I centri di distribuzione dei mezzi diesel sono il punto di partenza nella costruzione della rete di esclusivisti Publica, ai quali sarà affidata successivamente la vendita della Corolla.



Katsuaki Watanabe, numero uno di Toyota fino al giugno del 2008, seduto sulla i-Swing, prototipo di veicolo per la mobilità urbana individuale, accanto a un prototipo iQ

da «fare soltanto ciò che è necessario, in tempo utile, ma non fare troppo». È il *just in time* che fa il suo debutto in fabbrica. L'obiettivo di Kiichiro, che vuole un'azienda capace di produrre solo i componenti richiesti per completare la produzione di quel giorno, è evitare di avere grosse scorte in magazzino e i costi finanziari connessi. Insieme al *jidoka*, il blocco automatico della catena in caso di problemi e la loro soluzione immediata, che era stato introdotto da Sakichi, il *just in time* di Kiichiro è il secondo pilastro di quello che diventerà il Toyota Production System.

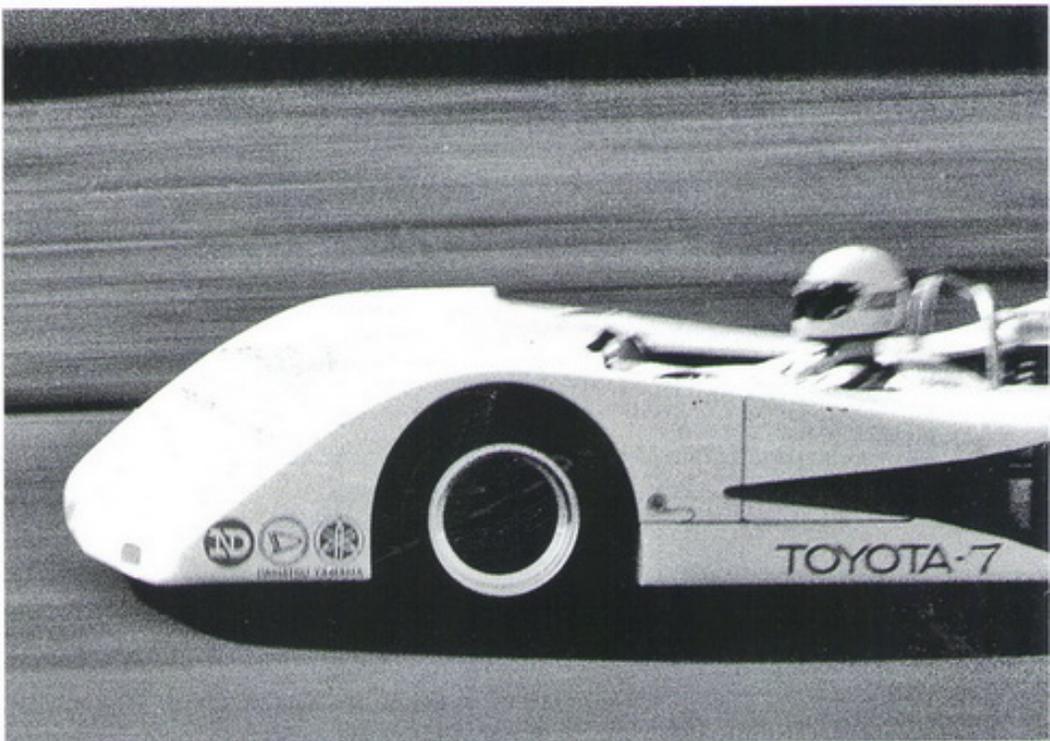
La Toyota Motor Company sta decollando, ma sulla pista c'è un ostacolo terribile, la Seconda guerra mondiale. È una tragedia immensa, che per l'azienda comporta un cambiamento radicale. Il governo di Tokyo scoraggia la produzione di veicoli per le famiglie e chiede veicoli pesanti, motori d'aereo, armi, munizioni. Le materie prime scarseggiano e sono allocate dal

Toyota

governo o dalle forze armate. Il *just in time* viene messo nel cassetto, si produce quello che si può quando si può, e anche con chi si può. Gli uomini abili vengono chiamati alle armi e la Toyota, come tutti gli altri deve sostituirli con uomini e donne, studenti e religiose, non specializzati, gran parte dei quali non sa utilizzare una macchina industriale.

IL DOPOGUERRA E LA CRISI

La sconfitta del Giappone non è una sorpresa per Kiichiro e per i massimi dirigenti dell'azienda, conoscendo la potenza industriale americana, ma per l'azienda si apre una fase di grande incertezza. Kiichiro, presidente dal 1941, preoccupato per il rischio che la potenza occupante possa bloccare la produzione di autocarri, avvia una frenetica diversificazione per garantire un salario e la sopravvivenza ai dipendenti. Dalle ceramiche alla pasta di pesce, si avviano studi e contatti, ma non se ne fa nulla (l'unica superstite di quell'avvio di diversificazione è una società che produce cemento armato per l'edilizia e case prefabbricate, la Toyoda Soken), le forze di occupazione autorizzano la Toyota a continuare a produrre camion e autobus (non automobili) e nel giro di un anno e mezzo il gruppo è pronto con



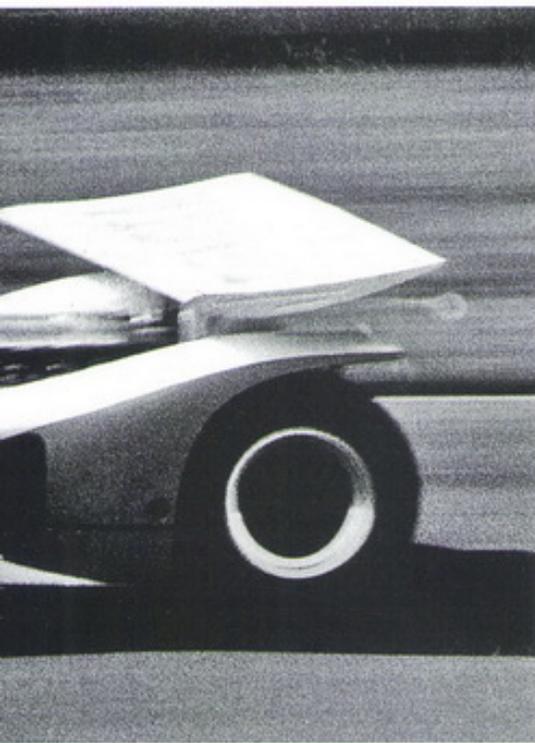
i nuovi autocarri. Ma i tempi sono cambiati, nasce il sindacato, viene liberalizzata la distribuzione e la Toyota deve affrontare nuove sfide. La prima, vinta, è la creazione di una rete di vendita completamente nuova, operazione che il gruppo riesce a portare a compimento rapidamente, creandosi un vantaggio rispetto alla concorrente Nissan. La seconda è assai più problematica. I primi anni dopo la

fine della guerra sono difficili, nel '47 parte un'inflazione devastante, nel '48 la riforma del sistema fiscale blocca l'inflazione ma getta il paese in una cupissima recessione accompagnata dalla deflazione. La Toyota vende meno e ancor meno riesce a incassare. Mancano i soldi per pagare fornitori e dipendenti e i lavoratori, ormai sindacalizzati, cominciano ad agitarsi.

All'inizio del 1950 l'azienda è sull'orlo del fallimento, la salvano le banche ma le condizioni sono durissime, con la riduzione di 1.600 dipendenti e la separazione delle attività produttive dalla rete di vendita, che viene scorporata in una società indipendente. Quest'ultima è un'operazione complessa ma relativamente indolore, viene creata la Toyota Motor Sales, che riconfluirà nella Toyota Motor Corporation trent'anni dopo. Assai più ardua la riduzione del personale. Si scatena un'ondata di scioperi che dura due mesi, Kiichiro, impegnatosi personalmente a non licenziare un solo dipendente, si dimette dalla presidenza e chiama a sostituirlo Taizo Ishida, che lascia la guida della Toyoda Automatic Loom Work e sarà il primo presidente della Toyota a non essere membro della famiglia del fondatore.

Lentamente la vertenza sindacale viene risolta, ma quell'esperienza segna per sempre l'azienda. La crisi totale sconvolge i conti, il





LA CURIOSITÀ Da Toyoda a Toyota

Le prime auto prodotte dalla Toyoda Automatic Loom Works vengono vendute con il nome *Toyoda* (nella foto) dalla famiglia del fondatore dell'impresa. Nel 1936 il vertice del gruppo si pone però il problema di creare un vero e proprio marchio e nel mese di settembre viene indetta una pubblica gara per il disegno del nuovo logo. Partecipano in 27mila e, dopo un'attenta valutazione, la proposta prescelta vede il nome *Toyoda* scritto in *katakana* (l'alfabeto fonetico giapponese), inserito dentro un circolo. Il presidente della compagnia, Risaburo Toyoda, non è soddisfatto: «la parola *Toyoda* è complessa da scrivere e da leggere e poi c'è un altro fattore che lo disturba. *Toyoda* vuol dire "fertili campi di riso", evoca un mondo agricolo, tradizionale, e, in un Giappone che cambia rapidamente, non è più il messaggio che l'azienda vuole trasmettere. La scelta è di fare un piccolo cambiamento fonetico, da *Toyoda* a *Toyota*, che però porta con sé una semplificazione considerata di buon auspicio nella scrittura, richiede solo otto tratti e otto è considerato un numero fortunato, ed elimina quel richiamo al mondo agricolo nel significato. Maliziosamente qualcuno dall'esterno dell'azienda rileva che, essendo Risaburo un membro acquisito della famiglia *Toyoda* (sposa una figlia del fondatore ed è da questi adottato), è più facile per lui sostituire il nome della famiglia. Malizia o no, il marchio funziona e si afferma in Giappone e in tutto il mondo.



1. Una Toyota Can Am del 1970
2. La 2000 GT: vettura con cui la Toyota conquista, dal 1966, vari record sportivi
3. Una Toyopet durante un rally in Australia nel 1957

vertice, le relazioni sindacali, la struttura stessa dell'impresa. È una lezione che il gruppo non dimenticherà con un'ossessione permanente per i numeri e i risultati, l'accumulo di un patrimonio finanziario per i momenti difficili, la costruzione di un sistema di relazioni industriali nuovo basato sulla fiducia e sul rispetto reciproci.

LA RIPRESA E L'ESPANSIONE

Ad aiutare l'azienda in questa nuova partenza è la guerra di Corea. Le forze armate americane hanno bisogno di mezzi e sulla Toyota piovono gli ordini, gli impianti possono lavorare a pieno ritmo. Quello che ancora manca è la cassa, per i tempi di pagamento dell'esercito americano, ma i soldi arriveranno, per l'azienda è una buona occasione per mettersi al lavoro su un altro fronte: la riduzione



dei costi. Non è semplicemente un proclama, i vertici studiano come affrontare questa nuova sfida e la strada che decidono di percorrere è anch'essa innovativa: coinvolgere i dipendenti nell'operazione. Dall'alto si possono vedere alcune delle cose da tagliare ma non tutte, chi è sul campo può vederne altre. È l'avvio di un'altra importante componente del Toyota Production System, il sistema di suggerimenti Toyota.

Nel 1951 l'azienda è completamente risanata, le casse sono piene, il portafoglio ordini ricco, Kiichiro può tornare al vertice e far ripartire il suo progetto iniziale, la produzione di automobili. Un colpo apoplettico glielo impedisce, muore il 27 marzo del 1952 a 58 anni e due

mesi dopo scompare anche il primo presidente della Toyota Motor, Risaburo Toyoda.

L'impegno a tornare a produrre automobili non scompare però con loro. Una prima piccola automobile montata sul telaio di un autocarro è già in produzione dal '47, nel 1951 esce la versione berlina che viene venduta come taxi, il suo nome è Toyopet. Per la prima vera automobile bisogna però aspettare il gennaio del 1955, quando dalla catena di montaggio esce la prima Crown, una berlina con motore di 1500 cc, seguita poco tempo dopo dalla versione Deluxe. Il mercato apprezza, le vendite vanno bene. Due anni dopo arriva un nuovo modello, la Corona, un po' più piccola, con un motore da 1000 cc, anche questa bene accolta dal mercato.

Le vendite vanno bene e l'azienda vuole crescere. Eiji Toyoda, tra i massimi dirigenti del gruppo, propone di costruire un nuovo stabilimento a Motomachi, in grado di produrre 5mila unità al mese ma progettato in modo da poter rapidamente raddoppiare la capacità. La nuova fabbrica è pronta nell'agosto del 1959. Eiji deve superare le resistenze di altri dirigenti e della rete di vendita, scettica sulla possibilità di vendere tante nuove auto, ma vede giusto. Il miracolo economico giapponese è partito, l'espansione economica degli anni Sessanta sale su di giri, la Toyota

Toyota

arriva prima dei suoi concorrenti ed è pronta a servire un mercato che cresce a ritmi vertiginosi. Motomachi è solo l'inizio, per mantenere il vantaggio acquisito il gruppo costruisce nuovi stabilimenti, uno dopo l'altro a Kamigo, a Takaoka, a Tsutsumi per tenere il passo con la rapida motorizzazione del Paese.

Alcuni robot realizzati dalla Toyota per mostrare le competenze della marca giapponese nel settore delle tecnologie avanzate

LA SVOLTA CON LA COROLLA

Per la Toyota il balzo dimensionale arriva con il lancio sul mercato della Corolla, una vettura media con 1100 cc di cilindrata, che va in vendita sul finire del 1966 e viene prodotta in versioni successive in enormi quantità: dalle 12mila degli ultimi mesi del '66 alle 160mila del '67, alle 856mila del 1985. In dieci anni, tra il '66 e il '76 ne vengono vendute cinque milioni, in 15 anni, dieci milioni. Intanto, nel 1967, un Toyoda è tornato alla presidenza, è Eiji, l'artefice del salto dimensionale, che resterà alla guida operativa del gruppo fino al 1982. Sono i quindici anni delle due crisi energetiche, delle leggi sulla riduzione delle emissioni. Per la Toyota quelli della costruzione di cinque nuovi impianti, della creazione della Toyota Foundation e del Toyota Technological Institute, del lancio internazionale del marchio e il balzo delle esportazioni che nel 1975 raggiungono cumulativamente i 5 milioni di unità e nel '79 i dieci milioni. I modelli lanciati in questo periodo sono numerosissimi, dalla Hilux alla Carina, dalla Celica al Light Ace, alla Tercel alla Camry, alla Cresta, per citarne alcuni. Sono anche gli anni in cui si perfeziona e si afferma il Toyota Production System, quello che farà scrivere agli studiosi del MIT il libro *La macchina che ha cambiato il mondo*. I tre lustri di Eiji si chiudono con la fusione della Toyota Motor Corporation e la Toyota Motor Sales: anche l'ultimo segno della grande crisi degli anni Cinquanta, è cancellato. La Toyota all'inizio degli anni Ottanta è ormai un protagonista mondiale del settore, ma non è ancora un gruppo multinazionale. La conqui-

La curiosità La fondazione culturale

La Toyota Foundation viene fondata nel 1974 dall'allora presidente della Toyota Motor Corporation Eiji Toyoda, per migliorare la qualità della vita degli uomini, sviluppare la conoscenza e la collaborazione tra paesi vicini, individuare nuove tendenze e nuovi problemi. La Fondazione opera con borse di studio e assegni di ricerca, che eroga per un ammontare che oscilla tra 400 e 500 milioni di yen l'anno. Una parte consistente degli interventi riguarda le scienze umane e sociali, l'ambiente, il welfare, l'educazione e la cultura. La Fondazione finanzia un programma venticinquennale dal nome *Know our neighbours* per la traduzione e pubblicazione di testi per promuovere la condivisione di idee e valori; e un programma di recupero, restauro, decrittazione e pubblicazione di antichi manoscritti. Particolarmente rilevante il *Grant Programme for Community Activities* che, insieme al *Grant Programme for Civil Society*, promuove attività per la tutela dell'ambiente, l'integrazione dei disabili e degli immigrati, la rivitalizzazione di città e villaggi in tutta l'Asia. La Fondazione favorisce la creazione di una rete di rapporti tra letterati, intellettuali e ricercatori in tutta l'area del Sud-est asiatico. Il gruppo promuove anche la Toyota Usa Foundation, dedicata allo sviluppo delle competenze dei giovani nella matematica tramite programmi appositi finanziati in Usa.

sta del mercato americano, dopo le difficoltà delle prime Crown esportate nel 1957, dà grandi soddisfazioni, troppe forse, almeno dal punto di vista di Detroit che si vede erodere quote di mercato dai nuovi arrivati giapponesi. Per la Toyota è giunta l'ora di uscire dal guscio, per andare avanti nella sua sfida deve produrre anche in America. Non è una decisione semplice, sono diverse le culture, le società, i sistemi produttivi, le relazioni sindacali. Alla Toyota, secondo tradizione, la cosa viene studiata a fondo e si decide che non è opportuno partire da soli, meglio iniziare con un'alleanza, prendersi il tempo di imparare e poi lanciarsi da soli. Dopo contatti infruttuosi con la Ford, l'alleanza viene siglata con la General Motors,



con la quale viene costituita nel 1984 una joint venture, la New United Motor Manufacturing (NUMMI), e viene scelto lo stabilimento dismesso della GM a Fremont, non lontano dal porto di Oakland sulla costa pacifica, per avviare le operazioni. La Toyota si prepara accuratamente, affronta un lungo braccio di ferro con il sindacato, ristrutturata radicalmente la fabbrica, forma i nuovi dipendenti e avvia l'attività. I risultati superano le aspettative, l'accordo con la GM funziona così bene che reggerà per 25 anni, fino al 2009 e da quella esperienza positiva la Toyota arriva alla decisione di aumentare la sua capacità produttiva negli Stati Uniti con un nuovo stabilimento, tutto suo questa volta, in Kentucky, che sarà a sua



volta seguito da un altro impianto in Indiana. Dopo l'America tocca all'Europa, alla Cina, a decine di Paesi nei cinque continenti dove la Toyota, oltre a vendere si stabilisce solidamente, importando la sua cultura produttiva ma favorendo la piena integrazione con le attività locali. Dalla produzione si passa alla progettazione: sempre più le nuove auto sono progettate lì dove dovranno essere prodotte e vendute, costruite su misura per i mercati di sbocco.

IL VECCHIO CONTINENTE

In Europa le prime Toyota arrivano nel 1962, in Danimarca, e nel 1971 un gruppo portoghese comincia a produrre auto Toyota su licenza, ma sino alla fine degli Ottanta per la Toyota l'Eu-

ropa è un mercato importante, nel quale vende circa 400mila auto l'anno, ma non centrale nelle sue strategie. La svolta arriva nel 1988 quando, di fronte alle restrizioni alle importazioni e alle tensioni con il mondo politico e con le opinioni pubbliche, e anche in seguito agli investimenti nel Vecchio continente avviati da Nissan e Honda, la Toyota decide che è il momento di investire. La scelta cade sulla Gran Bretagna dove, per un impianto di assemblaggio e uno per la produzione di motori, la Toyota spende quasi un miliardo di sterline, il più grande investimento diretto estero mai avvenuto in Gran Bretagna. La prima auto, una Carina E, esce dallo stabilimento britannico nel dicembre del 1992, ma la penetrazione euro-



La strategia *I due pilastri della produzione*

Il Toyota Production System (TPS) è una delle maggiori innovazioni dell'organizzazione dei processi produttivi degli ultimi 60 anni. L'obiettivo del sistema è produrre automobili senza difetti, il più rapidamente possibile ed eliminando tutti gli sprechi. I pilastri sono due, il primo è chiamato *jidoka* e il concetto base è che la qualità del prodotto finale deve essere costruita in ogni fase del processo produttivo. Ci sono precisi standard di qualità definiti per ogni componente e per ogni fase del processo e le macchine sono programmate in modo da verificare il rispetto di quegli standard. Quando la macchina incontra un problema o individua un difetto, si ferma automaticamente e interviene l'uomo per risolvere il problema o correggere le cause del difetto. Il secondo pilastro è il *just in time* o *lean manufacturing system*. La regola alla quale la lean production si ispira è "produrre solo quello che serve, nel momento in cui serve e solo nella quantità necessaria". Attraverso questo sistema, che richiede una logistica raffinata e una stretta collaborazione con i fornitori di componenti, si rende più snello il processo produttivo e si riducono al minimo il magazzino e i costi connessi. Il TPS non è un corpo immobile, ma è oggetto di continui affinamenti, molti dei quali sono il frutto del coinvolgimento dei dipendenti, i quali sono spinti a suggerire modi per aumentare l'efficienza del processo e la qualità del prodotto. I suggerimenti vengono attentamente vagliati, sperimentati e molto spesso adottati in tutti gli stabilimenti del gruppo nel mondo.

Toyota

pea non si ferma: nel 2001 parte la produzione nell'impianto di Valenciennes, in Francia, nel 2002 si inaugura un impianto in Polonia, nel 2005 viene inaugurata nella Repubblica Ceca la fabbrica frutto di una joint venture di Toyota con la francese Psa per la produzione della Toyota Aygo, della Peugeot 107 e della Citroën C1, mentre sin dal 1990 a coordinare le attività del gruppo in Europa è operativa in Belgio la Toyota Motors Europe Marketing & Engineering.

DALLA LEXUS ALLA PRIUS

L'internazionalizzazione della produzione, ovvero la trasformazione della Toyota in una vera grande multinazionale non è l'unica né l'ultima sfida che il gruppo affronta nell'ultimo ventennio del ventesimo secolo. Almeno altre due meritano di essere ricordate per l'impatto che avranno sullo sviluppo del gruppo e del suo ruolo nell'industria automobilistica mondiale.

La prima comincia nel 1983, nel corso di una riunione riservata convocata da Eiji Toyoda, che pone sul tavolo una questione nuova, chiede ai suoi collaboratori se la Toyota è in grado di affrontare la parte più alta del mercato, di confrontarsi con marchi prestigiosi e affermati come Mercedes e Bmw. La domanda è retorica, se vuole la Toyota ha tutti i numeri per farlo, quello che la sua cultura aziendale non le consente però è di improvvisare. Ci vogliono sei anni di studi e ricerche, esperimenti e organizzazione, ma quando la prima Lexus arriva sul mercato americano è una svolta. La decisione presa dall'azienda è di creare un marchio e una rete di distribuzione apposita, seguirà anche nel 2005 una organizzazione progettuale e produttiva completamente dedicata. La LS 400 e la ES 250 vengono messe in vendita nel settembre del 1989, subito conquistano il pubblico e la critica diventando nel giro di pochi anni leader del mercato americano delle auto di lusso importate. L'America è il primo mercato di sbocco, poi se ne aggiungono altri e solo nel 2005 il Giappone. Lexus è ormai un brand riconosciuto e affermato, sinonimo di lusso sobrio, tecnologia, comfort e qualità.

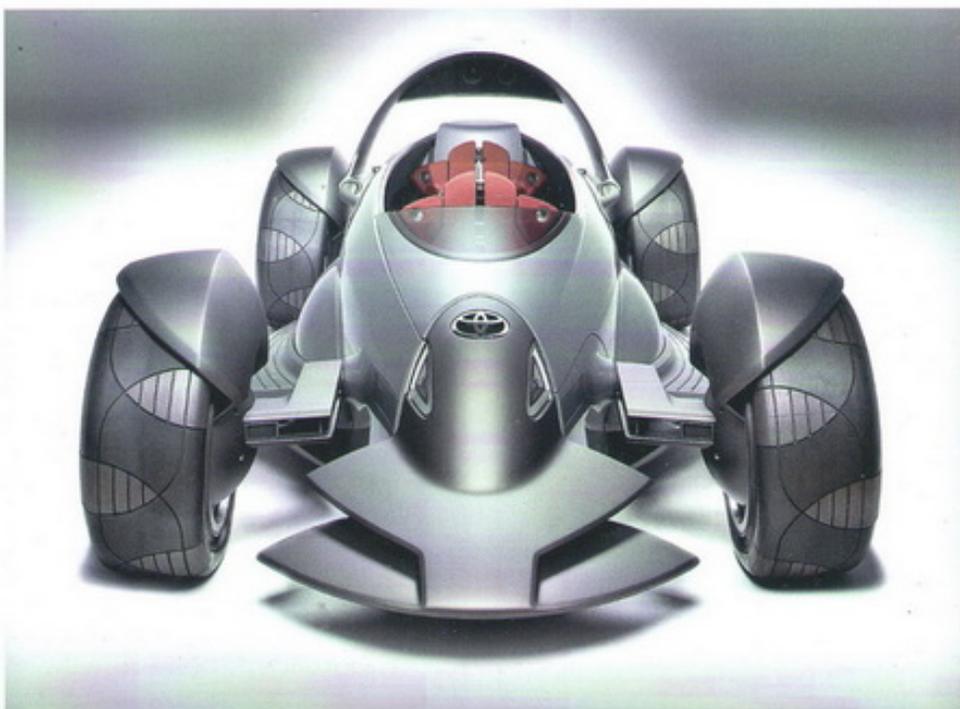
La seconda grande scommessa ha un nome che ormai fa parte della memoria collettiva. Il



1. La Toyota FT-EV II, prototipo di una minicar elettrica sviluppata sulla base della iQ, presentato al salone di Tokyo del 2009
2. La FT-HS, concept car che nel 2007 prefigura una vettura sportiva ibrida della Casa giapponese
3. La Hybrid X Concept
4. Il prototipo Motor Triathlon Race Car progettato nel centro stile europeo ED2 della Toyota

nome è Prius, la prima auto ibrida prodotta in grandi numeri nella storia dell'automobile. Ancora una volta è Eiji Toyoda ad aprire la via. Nel 1993 non è più presidente ma *chairman* del gruppo, non più impegnato nella guida operativa guarda lontano e affronta il problema della sostenibilità ambientale ed energetica dell'automobile nel lungo periodo. Le sue parole non cadono nel vuoto, viene creato un gruppo di lavoro che punta sull'auto ibrida, dotata cioè di un motore classico accoppiato con un motore elettrico che il primo, quando in funzione, ricarica. Nell'ottobre del 1995 viene presentata una concept car con un sistema di propul-

sione ibrida, a dicembre del 1997 le prime Prius sono messe in vendita sul mercato giapponese e, nell'agosto del 2000, anche negli Stati Uniti. Accolta con molto scetticismo dai critici e dai concorrenti, la Prius conquista il mercato, tanto da costringere la Toyota ad aumentare rapidamente la capacità produttiva. Nella seconda metà del primo decennio del 2000 i motori ibridi sono installati su altri modelli della Toyota e della Lexus e anche altre case presentano auto ibride. A rompere la barriera tuttavia è la Prius, la prima auto di massa con un motore ibrido, la prima vera innovazione energetica dalla nascita dell'automobile. Con la Prius anche l'immagine della Toyota cambia, considerata un grande ed efficiente produttore di auto, il gruppo di Toyota City, si porta però dietro una nomea di conservatorismo, innovatore nei processi produttivi ma piuttosto un *fast follower* nei prodotti. La Prius e il suo successo dimostrano il contrario. Lo sviluppo internazionale del gruppo, avviato da Eiji Toyoda, è portato avanti dal suo succes-



sore, Shoichiro Toyoda, figlio di Kiichiro e nipote di Sakichi, fondatore dell'impresa e della dinastia. Shoichiro è presidente fino al 1992, seguito fino al '95, dal fratello minore Totsuro, che chiuderà il lungo ciclo con un membro della famiglia al vertice del gruppo. Gli succedono manager di grande valore come Hiroshi Okuda, Fujio Cho e Katsuaki Watanabe fino al ritorno, nel giugno del 2009, di un Toyoda, Akio, figlio di Shoichiro. Con lui la quarta generazione dei Toyoda arriva sulla plancia di comando. Akio Toyoda guida un gruppo con oltre 320mila dipendenti, 53 centri di produzione in 27 Paesi, centri di ricerca e sviluppo in Giappone, negli Stati Uniti, in Europa, in Thailandia e in Australia, una capacità produttiva di oltre 9 milioni di veicoli l'anno: il primo produttore automobilistico mondiale.

Marco Panara

AA

Produzione 1936 - 1943

Carrozzeria Berlina - Cabriolet

Dopo il prototipo siglato A1 del 1935, realizzato in tre esemplari, l'anno successivo Toyota inizia la produzione in serie della AA. Priva di esperienza nel settore automobilistico, la neonata Casa giapponese decide di ispirarsi alla Chrysler Airflow, berlina che per prima propone una carrozzeria frutto di studi aerodinamici. Per il telaio, invece, guarda alle Ford, confermando la vocazione alle imitazioni dei prodotti occidentali da parte dei progettisti del Sol Levante. Abbondante nelle dimensioni esterne e spaziosa all'interno, la AA monta un 6 cilindri di 3400 cc da 62 Cv, accoppiato a un cambio a 3 marce. Della prima Toyota escono dalle linee di produzione, fino al 1943, circa 1.400 esemplari. Alla berlina quattro porte si affianca la versione cabriolet siglata AB ed equipaggiata con la stessa meccanica.



1



FOCUS

Il design

Ispirata alle auto americane dell'epoca, la AA consente a Toyota di esordire con un modello dai contenuti avanzati. Oltre alla linea della carrozzeria, che riprende alcuni tratti aerodinamici della Chrysler Airflow, il parabrezza è in un unico pezzo, telaio e corpo vettura sono interamente realizzati in lamiera. Da notare anche le tre luci laterali e le portiere con apertura ad armadio.



2



3

1. La Toyota AA: prima automobile prodotta dalla Casa giapponese
2. Una esposizione della Toyota AA
3. Gli interni, con il cruscotto, rifiniti in pelle e radica

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,380

Larghezza m 1,730

Altezza m 1,740

POSTI 4

PORTE 4

PESO 1.500 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 3389 cc

Cilindri 6

Potenza 62 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO nd

SA

Produzione 1947 - 1952

Carrozzeria Berlina

Nella difficile fase postbellica, la Toyota riesce a riprendere la produzione in tempi piuttosto rapidi e la prima vettura della nuova fase è la SA, una berlina due porte dalle dimensioni compatte adatta alle esigenze di un mercato dalla domanda fortemente contratta. Il disegno della carrozzeria, di Kazuo Kumabe, guarda a occidente, al Maggiolino della Volkswagen, soprattutto nel disegno della parte posteriore e del cofano anteriore, mentre il frontale ha forme più classiche. Anche nella tecnica la Toyota trae ispirazione da quanto visto dai suoi tecnici durante le visite in Germania, con l'impiego di un motore a 4 cilindri, montato davanti, e di moderne sospensioni a quattro ruote indipendenti. Le rigide norme legate all'occupazione militare del Giappone consentono una produzione limitata e, fino al 1952, le SA costruite sono soltanto qualche centinaio.

1. La SA, prodotta dalla Toyota dal 1947 al 1952

2. Nella carrozzeria la SA riprende le forme del Maggiolino Volkswagen



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,800

Larghezza m 1,590

Altezza m 1,530

POSTI 4

PORTE 2

PESO 1.170 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata nd

Cilindri 4

Potenza nd

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO nd



FOCUS La versione SB

Dalla SA deriva il veicolo commerciale siglato SB, prodotto sempre tra il 1947 e il 1952. Viene utilizzato per il lavoro e dalle forze di polizia nipponiche. Rispetto alla berlina, la meccanica viene modificata per le diverse esigenze, con più robuste sospensioni ad assali rigidi, mentre motore e cambio sono gli stessi. La carrozzeria Kanto Denki e alcuni privati trasformano la SB anche in berlina e station wagon.

motore e cambio sono gli stessi. La carrozzeria Kanto Denki e alcuni privati trasformano la SB anche in berlina e station wagon.

Land Cruiser

Produzione Dal 1951

Carrozzeria Fuoristrada

Come nel caso della capostipite di tutte le fuoristrada, la Jeep, anche la Toyota Land Cruiser ha origini militari che, anzi, proprio al veicolo americano si ispirano già nel corso della Seconda guerra mondiale, con i veicoli AK destinati all'uso bellico.

Successivamente, nel 1950, con il conflitto coreano in atto, alla Casa giapponese viene commissionata una serie di vetture derivate dalla stessa Jeep e, nel 1951, appare il primo prototipo BJ, un po' più grande del modello originale, con motore 6 cilindri 3.4 e trazione integrale sullo stesso schema della parente statunitense. La produzione regolare inizia nel 1953 e il nome Land Cruiser viene adottato l'anno successivo, su indicazione del direttore tecnico Hanji Umehara che vuole sottolineare il confronto anche con la diretta rivale britannica Land Rover. La seconda generazione del 1955 cerca di abbandonare il carattere strettamente militare e nella gamma si inserisce una versione wagon. Ulteriore svolta nel 1960 con la terza serie FJ40, equipaggiata con un 3.9 da 125 Cv e un diesel Mercedes per le varianti brasiliane Bandeirante, in attesa di un motore a gasolio Toyota che arriva nel 1974.

Prodotta per oltre vent'anni, questa è la Land Cruiser che porterà al successo il marchio giapponese nel mondo e in particolare negli Usa, a contrastare la stessa Jeep, o in Africa in aperta rivalità con la Land Rover. Nel 1980, viene lanciata la Serie 60 e la 4x4 nipponica assume forme e allestimenti decisamente più "civili", cominciando ad avvicinarsi alle caratteristiche dei moderni Suv. Filosofia costruttiva che avrà piena e definitiva conferma con la Serie 80 del 1990 che, d'altra parte, non rinuncia anche alle prerogative della fuoristrada in grado di affrontare le prove più dure. La gamma motori spazia ormai da un turbodiesel 3 litri a un benzina 4.5, con cambi meccanici o automatici, e le dimensioni esterne superano i 4,80 metri. Con la successiva ottava

SCHEDA TECNICA (1960)

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,840

Larghezza m 1,660

Altezza m 2,000

POSTI 4

PORTE 2

PESO 1.550 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 3900 cc

Cilindri 6

Potenza 125 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 3+3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO nd



LA TECNICA

Le prime versioni della Land Cruiser sono ispirate alla Jeep americana, con semplice sistema a trazione anteriore inseribile e sospensioni ad assali rigidi. Per il servosterzo bisogna attendere il 1979 e per il condizionatore il 1980. Nel 1990 arriva la trazione integrale permanente e con la Serie 100 le sospensioni anteriori abbandonano l'assale rigido.

generazione del 1998, siglata 90 o 100 secondo la lunghezza del passo, la Land Cruiser accentua ancora il suo carattere di modello polivalente, a suo agio su strada e off-road, con finiture ed equipaggiamenti di categoria superiore. Nella meccanica, da segnalare le sospensioni anteriori a ruote indipendenti al posto del ponte rigido tipico delle 4x4 "dure e pure". Nel 2008 la nona edizione 200, al limite dei 5 metri di lunghezza e con un diesel V8 4.5 da 286 Cv.



1. La nona edizione della Toyota Land Cruiser in vendita dal 2008
2. La Land Cruiser BJ con soft top del 1951
3. Una Land Cruiser Serie 40
4. Alcune versioni moderne della fuoristrada Toyota adottano schermi Lcd per i passeggeri posteriori
5. Il portellone posteriore ad apertura laterale

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| BJ | 1951 - 1955 |
| Serie 20 | 1955 - 1960 |
| Serie 40 | 1960 - 1984 |
| Serie 50 | 1967 - 1980 |
| Serie 60 | 1980 - 1990 |
| Serie 70 | dal 1985 |
| Serie 80 | 1990 - 1998 |
| Serie 90 | 1996 - 2002 |
| Serie 100 | 1998 - 2007 |
| Serie 200 | dal 2008 |



FOCUS La V8 diesel

Arriva sul mercato nel 2007, con allestimento di carrozzeria a 5 e 7 posti. La Toyota Land Cruiser V8 è equipaggiata con un propulsore diesel da 4,5 litri capace di 286 Cv. In alternativa è disponibile anche un motore benzina di 4,7 litri da 288 Cv.

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,950

Larghezza m 1,970

Altezza m 1,870

POSTI 5

PORTE 5

PESO 2.650 kg

MOTORE

Alimentazione gasolio

Cilindrata 4461 cc

Cilindri 8 a V

Potenza 286 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 210 km/h

PREZZO Euro 77.150

Crown

Produzione Dal 1955

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Dal 1955 la Crown rappresenta l'alto di gamma Toyota e fa parte della gamma della Casa giapponese per ben tredici generazioni di modelli. La prima serie, proposta anche con carrozzeria station wagon monta motori 1500 e 1800 cc e le dimensioni esterne sono relativamente contenute per la categoria (sui 4,30 metri di lunghezza). Con la seconda generazione del 1964 la Crown assume forme più imponenti e sottolinea il ruolo di ammiraglia con un V8 da 2,6 litri. Seguono anche varianti coupé e pick up, mentre a partire dagli anni Novanta la vettura consolida definitivamente la sua posizione d'eccellenza, con finiture ed equipaggiamenti di lusso. Nella meccanica arrivano inoltre versioni a trazione integrale. Riservata soprattutto al mercato nipponico, la Crown viene comunque esportata in altri Paesi asiatici, negli Stati Uniti e, più limitatamente, in Europa.



1



FOCUS I mercati occidentali

Modello giapponese per eccellenza, la Crown non manca di fare qualche apparizione anche sui mercati d'esportazione occidentali. Il primo approccio con il Vecchio continente avviene nel 1964 in Finlandia e successivamente in Olanda e Belgio, per approdare soltanto nel 1980 in un'area importante come quella britannica. Negli Usa la Crown arriva negli anni Cinquanta e rimane fino all'inizio dei Settanta.

1. La Toyota Crown prodotta dalla Casa giapponese a partire dal 1955 in tredici generazioni
2. Una versione station wagon della Crown



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------------|-------------|
| I Serie | 1955 - 1962 |
| II/III Serie | 1962 - 1971 |
| IV - VI Serie | 1971 - 1983 |
| VII - IX Serie | 1983 - 1995 |
| X - XII Serie | 1995 - 2008 |
| XIII Serie | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,280 |
| Larghezza | m 1,680 |
| Altezza | m 1,520 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.150 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1453 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 83 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 150 km/h

PREZZO nd

Corona

Produzione 1957 - 2001

Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

Nata nel 1957 come utilitaria, la Corona è la Crown destinata ai mercati esteri. La prima edizione è una quattro porte, inferiore ai 4 metri di lunghezza, con un 4 cilindri di 1000 cc. Già con la serie successiva del 1960 sono disponibili varianti wagon e pick up con motori fino a 1900 cc. La versione successiva, datata 1964, vede la collaborazione della Pininfarina per la carrozzeria e si aggiunge una cinque porte. La lunghezza arriva a 4,12 metri, la cilindrata massima è di 1600 cc. La Corona rappresenta ormai più di un terzo della produzione Toyota. Nel corso degli anni Settanta e Ottanta le dimensioni crescono ancora e la storia della vettura si intreccia con quella della Carina, nome utilizzato per l'Europa, dove viene prodotta dal 1992 in Inghilterra. L'ultima generazione è una berlina costruita per il solo mercato interno.



FOCUS Un mix di modelli

Nella sua lunghissima carriera la Corona è fra le Toyota più diffuse sui mercati esteri: in Asia, Usa, ma anche in Australia e Nuova Zelanda. In Europa, negli anni Ottanta, viene diffusa come Carina II (nella foto) e, dal 1992, come Carina E. Le varianti per il Vecchio continente, a trazione anteriore, offrono anche un motore diesel due litri e carrozzeria berlina a quattro o cinque porte e station wagon.

1. Una Toyota Corona del 1964
2. La versione berlina offre una buona abitabilità
3. Linee classiche e carrozzeria tre volumi e quattro porte caratterizzano le successive versioni della Corona



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,910 |
| Larghezza | m 1,480 |
| Altezza | m 1,520 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

Alimentazione

Cilindrata

Cilindri

Potenza

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

Anteriore

Posteriore

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

Publica

Produzione 1961 - 1978

Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet - Station wagon

Il progetto della Publica nasce nel 1955 da una proposta del ministero giapponese dell'Industria che sollecita la produzione di un modello popolare a basso costo per la motorizzazione di massa del Paese. La nuova vettura viene presentata nel 1961. Il nome è una sintesi di public car. La carrozzeria, tre volumi e due porte, è semplice e classico come pure gli allestimenti. Per la meccanica, si rinuncia subito alla trazione anteriore, per uno schema convenzionale e il motore è un bicilindrico boxer di 700 cc raffreddato ad aria da 28 Cv. Negli anni successivi si aggiungono le varianti wagon e sportive e nel 1966 arriva la seconda serie di 800 cc. Nel 1969 con la terza serie viene adottato un 4 cilindri di 1000 cc e, successivamente, la cilindrata sale fino a 1200 cc. La Publica esce di scena nel 1978 per lasciare posto alla nuova Starlet.



FOCUS Le versioni sportive

Modello popolare e di larghissima diffusione, dal 1962 la Publica offre versioni più brillanti, come la Sport 800, con alimentazione a doppio carburatore e potenza elevata a 54 Cv: un motore ad alte prestazioni che viene montato anche sulla cabrio. È l'inizio di una tendenza che dura fino a oggi, con l'offerta di piccole vetture, compatte e dalla cilindrata contenuta, ma con un comportamento molto vivace.

1. Una Toyota Publica coupé della terza serie
2. La versione station wagon del 1966



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1961 - 1965 |
| II Serie | 1966 - 1971 |
| III Serie | 1972 - 1978 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,520 |
| Larghezza | m 1,410 |
| Altezza | m 1,380 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 697 cc |
| Cilindri | 2 |
| Potenza | 28 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO



TOYOTA

COROLLA 1200

Limousine · Coupé · Kombi

LA STORIA TOYOTA IN UN MODELLO

La pubblicità della Toyota Corolla 1200, disponibile in vari allestimenti. La Corolla è uno dei modelli storici del marchio giapponese, entrata in produzione nel 1966 e ancora distribuita su alcuni mercati extra-europei



Corolla

Produzione Dal 1966

Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon - Monovolume

Nata nel 1966, per sostituire la Publica, la Corolla rappresenta l'essenza stessa del marchio Toyota. Dieci generazioni di modelli, costruita in una quindicina di paesi diversi in ogni continente, superati i 30 milioni di unità, la vettura può essere considerata la risposta giapponese a modelli occidentali di rilievo epocale, come la Ford T o il Maggiolino e la Golf di Volkswagen. D'impostazione tecnica tradizionale, con motore anteriore e trazione posteriore, la prima Corolla non vuole stupire con effetti speciali, ma punta sull'affidabilità, valore che accompagna la best seller nipponica lungo tutto l'arco della sua lunga vita.

Anche il motore è un normale "aste e bilancieri" di 1100 cc, proposto in varianti sia mono che bi-carburatore con potenze fino a 73 Cv. Già nel 1969 la cilindrata sale a 1200 cc, mentre è disponibile un cambio automatico a 2 rapporti in alternativa al manuale a 4 marce. Completa la gamma, con versioni berlina, coupé e wagon, con diversi allestimenti. Nel 1970 appare la seconda generazione, dalle forme più tondeggianti e con una più vasta scelta di motori, anche di 1400 e 1600 cc. Intanto, si consolida la presenza sui mercati esteri, con una forte presa anche su quello statunitense in confronto diretto con Volkswagen. Con la terza generazione del 1974, la Corolla abbandona il carattere da utilitaria e la successiva edizione del 1979 propone motori più moderni con albero a camme in testa. Svolta decisa con la quinta serie del 1983, che passa alla trazione anteriore e viene offerta anche con un diesel 1800.

Ormai la vettura ha raggiunto la piena maturità e, con la sesta generazione del 1987, è un modello dalla vocazione universale e interclassista, come l'acerrima rivale Golf, con la disponibilità di un numero eccezionale di varianti, motori che arrivano a oltre 160 Cv di potenza, alternative a trazione integrale e carrozzerie di ogni tipo. Con l'ottava edizione del 1995 la Corolla cambia ancora, nell'aspetto

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,840

Larghezza m 1,480

Altezza m 1,380

POSTI 4

PORTE 2

PESO 700 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1077 cc

Cilindri 4

Potenza 60 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

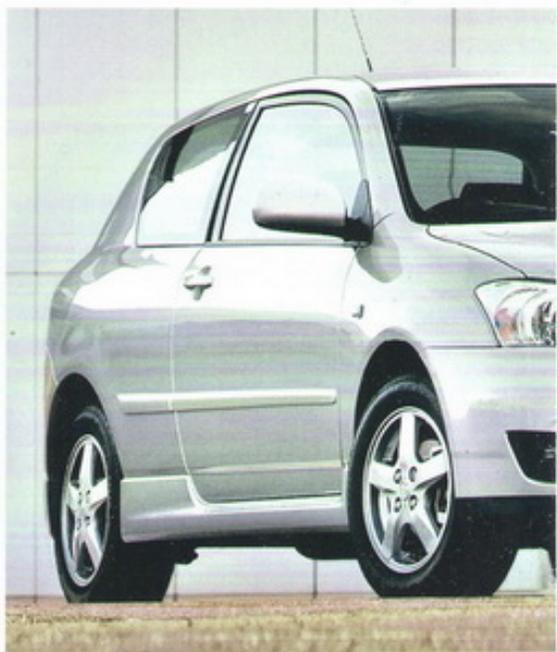
VELOCITÀ MASSIMA 140 km/h

PREZZO Dollari 1.700

esterno e nella meccanica, sempre più sofisticata e con motori in alluminio, mentre con le ultime due serie, a partire dal 2000, arrivano nuovi motori a benzina dalla distribuzione a fasatura variabile e i diesel D-4D. Nel 2001 arriva la derivata monovolume Verso che poi diventa modello autonomo. Con la Auris, che debutta nel 2007, la Corolla ha un'erede, pur continuando a esistere su alcuni mercati nella versione a tre volumi.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------------|-------------|
| I Serie | 1966 - 1969 |
| II - IV Serie | 1970 - 1982 |
| V - VI Serie | 1983 - 1990 |
| VII - VIII Serie | 1991 - 1999 |
| IX Serie | 2000 - 2005 |
| X Serie | dal 2006 |





LA TECNICA

Da oltre quarant'anni in produzione, la Corolla può essere considerata uno straordinario laboratorio tecnico che si adegua ai tempi, spesso con soluzioni d'avanguardia. Dopo un esordio senza scelte sofisticate, con il passaggio alla trazione anteriore la vettura adotta motori in alluminio, unità sovralimentate, fasatura variabile, trazione integrale e diesel common-rail.

1. La Corolla prima serie del 1966
2. La Corolla nuova serie nella versione a tre porte



FOCUS La Verso 2.0 D

Sempre caratterizzata da una gamma estremamente completa di versioni, la Corolla dona la sua piattaforma e la meccanica fondamentale a una variante monovolume battezzata Verso, nome che dal 2007 identifica un nuovo versatile modello di taglia media a cinque o sette posti.

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,440

Larghezza m 1,790

Altezza m 1,620

POSTI 7

PORTE 5

PESO 1.560 kg

MOTORE

Alimentazione gasolio

Cilindrata 1998 cc

Cilindri 4

Potenza 126 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 6 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 185 km/h

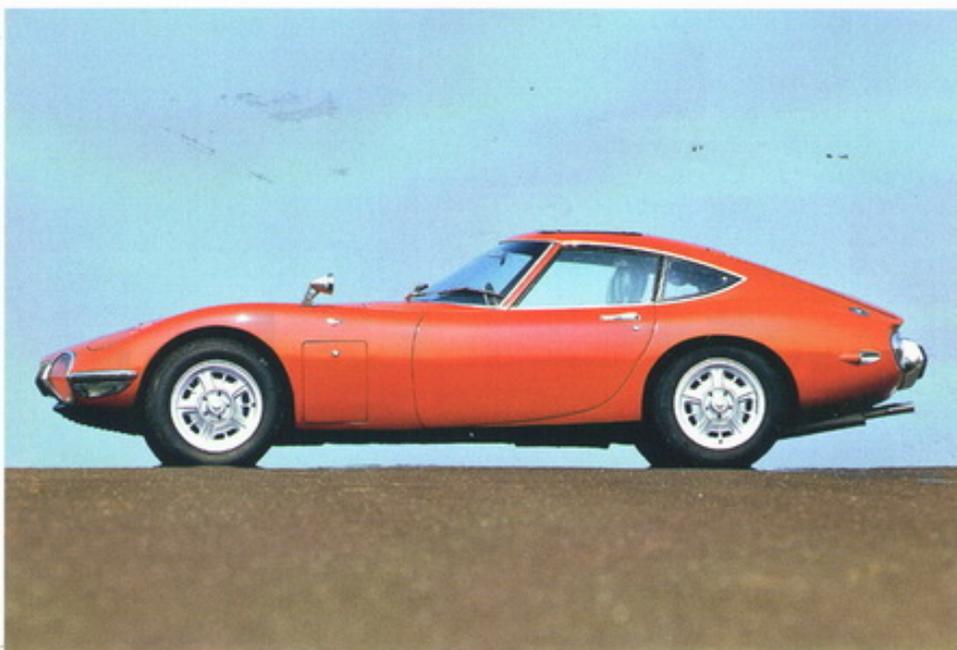
PREZZO Euro 24.700

2000 GT

Produzione 1967 - 1970

Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Presentata come show-car al salone di Tokio del 1965, la Toyota 2000 GT viene prodotta in poco più di 300 esemplari, dal 1967 al 1970, con carrozzeria coupé. Nei tratti estetici, del designer nipponico Satoru Nozaki, ricalca le sportive europee contemporanee, soprattutto la Jaguar E. Il frontale abbina fari carenati e a scomparsa, all'interno la strumentazione è completa, le finiture di pregio. La meccanica è realizzata in collaborazione con la Yamaha: il motore è un sei cilindri due litri di derivazione Crown, ma elaborato con doppio albero a camme in testa e carburatori doppio corpo per 150 Cv di potenza. Un piccolo numero di unità monta anche un 2300 cc, mentre il cambio è manuale a 5 marce o automatico a 3 rapporti. Le eccellenti prestazioni e il valido telaio consentono, inoltre, alla 2000 GT di ben figurare anche nelle competizioni in pista.



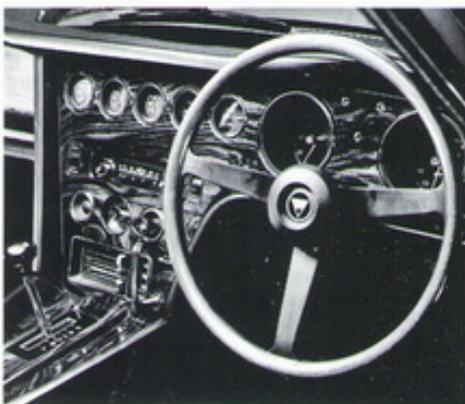
1. La Toyota 2000 GT del 1967
2. Cruscotto, volante e strumentazione della 2000 GT
3. Il posteriore della coupé nipponica con l'ampio lunotto inserito nel portellone



FOCUS

La cabriolet di Bond

Nel 1967 la Toyota 2000 GT è protagonista del film *Si vive solo due volte* della serie 007 con Sean Connery. La carrozzeria viene modificata in cabriolet, allestimento che però non ha seguito produttivo dopo la realizzazione dei due esemplari destinati alle riprese. L'agente segreto è però solo un passeggero. Alla guida appare l'attrice giapponese Akiko Wakabayashi.



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,170 |
| Larghezza | m 1,600 |
| Altezza | m 1,160 |

POSTI 2

PORTE 2

PESO 1.120 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1988 cc |
| Cilindri | 6 |
| Potenza | 150 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA 220 km/h

PREZZO nd

Century

Produzione Dal 1967

Carrozzeria Berlina - Limousine

Nata nel 1967 per commemorare i cento anni dalla nascita di Sakichi Toyoda, fondatore della Casa nipponica, la Century rappresenta ancora oggi la risposta della Toyota alle ammiraglie europee e americane top di gamma, dalle Mercedes Classe S alla Cadillac, con uno sguardo perfino alle Rolls Royce. Riservata quasi esclusivamente alla rappresentanza, la vettura è costruita con criteri artigianali e non ha mai abbandonato uno stile classico e allestimenti di prestigio. La prima generazione di modelli, rimasta in produzione per trent'anni senza modifiche sostanziali, è equipaggiata inizialmente con un V8 2600, via via maggiorato nella cilindrata fino a 4 litri. La seconda generazione viene modernizzata nella linea, ma non troppo, e monta un V12 da 280 Cv. Ricchissima la dotazione di accessori, che comprende ora anche un impianto video di serie.



FOCUS L'auto dell'imperatore

Dalla Century deriva una variante speciale a tiratura limitatissima, denominata Royal, allestita appositamente per la famiglia imperiale giapponese, con materiali esclusivi, dai tessuti pregiati al legno. La produzione, prevista inizialmente in 5 unità, viene ridotta a 4 per i costi eccessivi, superiori al preventivato, a dimostrazione della sobrietà di un cliente, comunque, molto privilegiato.

1. La Century, prodotta dalla Toyota a partire dal 1967
2. La versione limousine
3. Una Century prima serie, del 1972



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| I Serie | 1967 - 1997 |
| II Serie | dal 1997 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 5,120 |
| Larghezza | m 1,890 |
| Altezza | m 1,450 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.760 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2600 cc |
| Cilindri | 8 a V |
| Potenza | 170 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA..... 170 km/h

PREZZO nd

Hilux

Produzione Dal 1968

Carrozzeria Pick up

Mezzo da lavoro, ma anche modello "trasversale" di grande successo soprattutto in Usa, l'Hilux è il pick up Toyota diffuso in tutto il mondo. La prima generazione, prodotta dalla Hino, appare nella primavera del 1968, con telaio a passo corto e motore di 1500 cc. Si aggiungono subito dopo le varianti a passo lungo e di cilindrata maggiore. Tutta la meccanica è progettata per sopportare sollecitazioni massime e offrire ottima funzionalità, con robuste sospensioni e ampio pianale di carico. Con la terza serie del 1979 arrivano anche il diesel e la trazione integrale, mentre il corpo vettura, in tema di allestimenti, diventa più curato e adatto agli usi civili. Nel 1988 è la volta dei modelli "doppia cabina" a quattro porte, con una lunghezza che arriva a sfiorare i 5 metri. La sesta generazione del 2005 offre una gamma motori da 2 a 4 litri, per potenze fino a oltre 300 Cv.



1. Un Hilux Extra cab del 2009
2. La versione a cabina corta del pick up della Casa giapponese



FOCUS Un veicolo globale

Veicolo diffuso su tutti i continenti, l'Hilux viene inizialmente prodotto soltanto in Giappone, ma, a partire dalla fine degli anni Ottanta le fabbriche si diffondono.

L'assemblaggio avviene anche in Argentina e in Colombia, negli Stati Uniti e in Sudafrica, mentre assume molta importanza lo stabilimento di Samut Prakan in Thailandia. Numerosi sono, poi, i nomi adottati in vari mercati.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1968 - 1972 |
| II Serie | 1972 - 1978 |
| III Serie | 1979 - 1983 |
| IV Serie | 1984 - 1988 |
| V Serie | 1988 - 2005 |
| VI Serie | dal 2005 |

SCHEDA TECNICA - SERIE IV

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,320 |
| Larghezza | m 1,620 |
| Altezza | m 1,550 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1626 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 73 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 165 km/h

PREZZO..... nd

Celica

Produzione 1970 - 2006

Carrozzeria Coupé - Cabriolet

Sportiva di categoria media della Toyota, la Celica offre già al momento del lancio una gamma molto vasta di versioni, con carrozzeria a due o tre porte e con motori a 4 cilindri da 1400 a 2200 cc, seguendo una tendenza cara ai costruttori statunitensi e ispirandosi alla filosofia della Ford Mustang. Ampia la diffusione a livello internazionale e, dopo meno di sette anni, viene superato il milione di unità prodotte. A partire dalla terza generazione (1981) si aggiungono le cabriolet e, fino al 2005, si susseguono sette serie di modelli. Nel 1986, il passaggio alla trazione anteriore e la disponibilità anche di una variante a quattro ruote motrici equipaggiata con un due litri 16 valvole sovralimentato da 193 Cv. Lo stile della carrozzeria cambia radicalmente nel 1990, abbandonando le linee squadrate per forme più morbide, mentre il motore più potente dispone ora di 232 Cv.

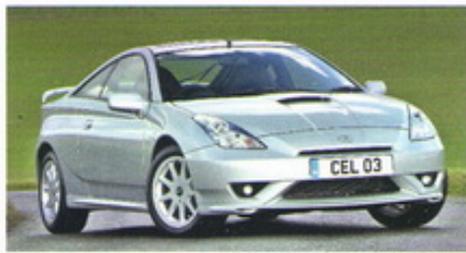


1



FOCUS Palmarès sportivo

Notevole il palmarès agonistico della Celica, in particolare nei rally. La prima affermazione internazionale è del 1982 in Nuova Zelanda. Con *Carlos Sainz* (nella foto) la Celica 4WD conquista il titolo mondiale nel 1990 e nel 1992, nel 1993 è la volta di *Juha Kankkunen* e nel 1994 di *Didier Auriol*. I successi consecutivi nel massacrante Safari Rally sono 4. Non mancano vittorie in pista in Europa e in Usa.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1970 - 1977 |
| II Serie | 1978 - 1981 |
| III Serie | 1981 - 1985 |
| IV Serie | 1985 - 1989 |
| V Serie | 1990 - 1993 |
| VI Serie | 1994 - 1993 |
| VII Serie | 2000 - 2006 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,160 |
| Larghezza | m 1,600 |
| Altezza | m 1,310 |

POSTI 4

PORTE 2

PESO 940 kg

MOTORE

| | |
|----------------------|---------|
| Allimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1588 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 115 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 190 km/h

PREZZO Yen 875.000

Carina

Produzione 1970 - 2001

Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

Vettura di gamma media, che intreccia la sua storia con i modelli Corona e Celica, la Carina appare nel 1970 come berlina intorno ai 4 metri di lunghezza con carrozzeria e meccanica tradizionali. I motori di base sono un 4 cilindri da 1,4 litri accoppiato a un cambio a 3 marce e un 1600 cc con cambio a 4 marce. Nelle serie successive si aggiungono le varianti station-wagon e coupé, mentre il motore sale a 1800 cc e a 115 Cv, dando alla vettura una connotazione più sportiva. Con la terza generazione arriva anche un diesel, sempre 1800 cc da 65 Cv, e il benzina acquista il turbocompressore per 158 Cv. Nel 1984 si passa alla trazione anteriore e, per i mercati europei, il nome Carina viene utilizzato per le Corona destinate all'esportazione. La quinta generazione vede la gamma arricchirsi di modelli a quattro ruote motrici. La produzione termina nel 2001.



1. La Carina è una berlina di impostazione classica, proposta inizialmente con motori 1.4 e 1.6 benzina
2. La Carina in versione quattro porte
3. Una Carina nella variante station wagon



FOCUS Versione 4x4

Nel 1988 la Carina, nella versione berlina 4 porte, adotta un sistema di trazione integrale permanente con terzo differenziale centrale e ripartizione della coppia al 50 per cento sui due assali. Il motore è un 4 cilindri di 1600 cc da 102 Cv. La velocità massima è di 175 chilometri orari con accelerazione da 0 a 100 in meno di 12 secondi. Gli allestimenti non variano rispetto alla berlina a due ruote motrici.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1970 - 1977 |
| II Serie | 1977 - 1981 |
| III Serie | 1981 - 1984 |
| IV Serie | 1984 - 1988 |
| V Serie | 1988 - 1992 |
| VI Serie | 1992 - 1996 |
| VII Serie | 1996 - 2001 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,130 |
| Larghezza | m 1,570 |
| Altezza | m 1,380 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1407 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 86 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO

Camry

Produzione Dal 1980

Carrozzeria Berlina - Coupé - Station wagon

Apparsa all'inizio degli anni Ottanta come Celica Camry e derivata direttamente dalla Carina, nel 1982 la vettura diventa un modello autonomo di classe media lanciato con carrozzeria berlina a quattro o cinque porte, a trazione anteriore e gamma motori da 1600 a 2000 cc, benzina o diesel. Con la seconda generazione del 1986 si aggiunge la variante station wagon e al vertice si colloca una versione equipaggiata con un V6 2,5 litri da 160 Cv, mentre si avviano impianti di produzione anche all'estero. Seguono altre cinque generazioni e la Camry diventa un'auto dal grande successo internazionale, costruita, oltre che in Giappone, negli Stati Uniti, in Australia, in Russia, in Cina e in altri Paesi asiatici. Particolarmente rilevanti i risultati commerciali in Usa, dove la media nipponica conquista la vetta della classifica nella categoria, con punte di circa mezzo milione di unità vendute all'anno.



1. La Toyota Camry nell'edizione del 2006. La berlina giapponese debutta nel 1980
2. La versione familiare della Camry



FOCUS All'inizio Celica

La Camry, secondo le varianti di carrozzeria e i Paesi di produzione e diffusione, assume di volta in volta nomi diversi. Nata come Celica Camry, soltanto Camry dal 1982, la vettura viene identificata in seguito come Scepter e Vista, Sienna e Solara, Avalon e Venza (nella foto). La media nipponica viene inoltre diffusa con il marchio di lusso Lexus e con quello Daihatsu, assumendo in questo caso il nome Altis.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|--------------|-------------|
| Celica Camry | 1980 - 1982 |
| I Serie | 1982 - 1986 |
| II Serie | 1986 - 1990 |
| III Serie | 1990 - 1996 |
| IV Serie | 1994 - 1998 |
| V Serie | 1998 - 2001 |
| VI Serie | 2001 - 2006 |
| VII Serie | dal 2006 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,350 |
| Larghezza | m 1,640 |
| Altezza | m 1,390 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1588 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 88 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO

Cresta

Produzione 1980 - 2001

Carrozzeria Berlina

Classica nell'impostazione tecnica, la Cresta è una berlina quattro porte di categoria medio-superiore intorno ai 4 metri e mezzo di lunghezza. Destinata a un pubblico attento agli allestimenti e al comfort, viene lanciata nel 1980 con un motore 1800 e con un due litri a sei cilindri. Con la seconda generazione, a partire dal 1984, la gamma si arricchisce di versioni più spinte sovralimentate e con un diesel 2400. Svolta stilistica importante nel 1988, sempre con carrozzeria a quattro porte ma dalle linee più slanciate e sportive, mentre con la quarta generazione del 1992 le cilindrate salgono fino a tre litri e sono disponibili versioni a trazione integrale. L'ultima serie del 1996, riporta la Cresta a una fisionomia d'impostazione più tradizionale e, per dimensioni, qualità costruttiva e dotazioni, la berlina nipponica sale ancora di rango svolgendo un ruolo da ammiraglia.



1

1. La Toyota Cresta nella serie del 1996
2. Il frontale della berlina giapponese



FOCUS Il nome

Il nome Cresta riprende quello di un modello della britannica Vauxhall (nella foto), appartenente alla stessa categoria della vettura giapponese: una berlina di tono superiore, dall'impostazione tecnica classica, votata al comfort dei passeggeri e con ampia dotazione di accessori di serie. Per la Toyota è un'auto di fascia intermedia tra le berline, come la Carina o la Camry.



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1980 - 1984 |
| II Serie | 1984 - 1988 |
| III Serie | 1988 - 1992 |
| IV Serie | 1992 - 1996 |
| V Serie | 1996 - 2001 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,500
Larghezza m 1,690
Altezza m 1,390

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.065 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 1770 cc
Cilindri 4
Potenza 95 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 165 km/h

PREZZO Yen 1.270.000

Soarer

Produzione 1981 - 2005

Carrozzeria Coupé - Coupé cabriolet

Coupé di categoria superiore, la Soarer riprende lo schema classico di base delle altre vetture sportive della Casa giapponese del periodo come la Celica o la Supra. I motori vanno da due a tre litri di cilindrata, mentre l'allestimento è curato nelle finiture e ricco di accessori, fra i quali non mancano Abs e climatizzatore automatico. Nel 1986 un primo aggiornamento, con al vertice della gamma una versione con motore tre litri sovralimentato. Con la terza generazione del 1991 la carrozzeria abbandona le forme squadrate per linee più morbide e aggressive e nella gamma arrivano varianti a quattro ruote sterzanti e un V8 quattro litri. D'ora in poi la storia della Soarer si intreccia con quella delle derivate vendute con il marchio di lusso Lexus, fino alla coupé-cabriolet SC 430 del 2001, con tetto metallico a scomparsa, che monta un V8 4300 da 280 Cv.



1



FOCUS

Un marchio particolare

Per sottolineare l'esclusività del modello nella gamma della Casa nipponica, la Soarer adotta un marchio specifico sulla calandra in sostituzione di quello tradizionale Toyota. L'emblema scelto è un leone alato e rampante, a simboleggiare il carattere di una vettura dalle prestazioni elevate, ma anche di classe superiore per la qualità costruttiva e la ricchezza degli equipaggiamenti.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1981 - 1985 |
| II Serie | 1986 - 1991 |
| III Serie | 1991 - 2000 |
| IV Serie | 2001 - 2005 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,650 |
| Larghezza | m 1,690 |
| Altezza | m 1,360 |

POSTI 4

PORTE 2+2

PESO 1.180 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1988 cc |
| Cilindri | 6 |
| Potenza | 125 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA 180 km/h

PREZZO Yen 1.880.000

MR2

Produzione 1984 - 2008

Carrozzeria Coupé - Spider

Sportiva dalle dimensioni compatte, la MR2 nasce come auto di cilindrata relativamente ridotta ma dal comportamento su strada appagante e dalle prestazioni notevoli. La sigla del modello, realizzato inizialmente con la consulenza della Lotus, sottintende le sue caratteristiche fondamentali: Middle engine, Rear traction, 2 seats (motore in posizione centrale, trazione posteriore, due posti). La carrozzeria delle prime due generazioni è del tipo targa, con tettuccio rigido asportabile e il motore parte da una cilindrata di 1500 cc. Con la seconda serie arriva un 2 litri, in variante aspirata e sovralimentata, o un più tranquillo 2.2, solo nella versione aspirata. La terza serie cambia completamente nella carrozzeria: ora è una spider classica con copertura in tela. Il motore, sempre centrale, è un 1.8 da 140 Cv.



1. Una Toyota MR2 del 2003
2. La coda della MR2 GT del 1990 è caratterizzata dal grande alettone



FOCUS Sportiva economica

Sportiva pura, la MR2 è pensata per gli appassionati, senza però esagerare nei costi. La tentazione di ispirarsi alle gran turismo europee è, tuttavia, forte e la spider, soprattutto con la seconda serie (nella foto), guarda alla Ferrari 308 GTS, con citazioni nei fari anteriori retrattili e nel tettuccio rigido asportabile. Anche lo schema tecnico con motore centrale, ricalca quello delle sportive più sofisticate.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1984 - 1989 |
| II Serie | 1990 - 1999 |
| III Serie | 2000 - 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,920 |
| Larghezza | m 1,660 |
| Altezza | m 1,250 |

POSTI 2

PORTE 2

PESO 980 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1452 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 83 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA..... 175 km/h

PREZZO Yen 1.395.000

Previa

Produzione Dal 1990

Carrozzeria Monovolume

Monovolume di taglia superiore, la Previa viene lanciata nel 1990 ed è caratterizzata da uno schema tecnico molto originale per la categoria, con motore 2.4 a benzina in posizione centrale e trazione posteriore o 4x4. Non convenzionale anche il disegno della carrozzeria, una vera monovolume dalle forme tondeggianti, con due porte anteriori e una sola porta laterale posteriore. Lo spazio interno ospita fino a otto persone e l'abitacolo è trasformabile grazie alla possibilità di muovere e ribaltare i sedili. Con la seconda generazione del 2000, l'impostazione è più convenzionale e la meccanica di base deriva dalla Camry. La gamma dei motori comprende un diesel 2 litri e un V6 3 litri, cui si aggiunge anche una variante ibrida. La terza generazione del 2006 vede al vertice un 3.5 da 270 Cv e la ibrida, che riprende lo schema della Lexus RX400h.



1. La Previa model year 2004. La grande monovolume Toyota debutta nel 1990
2. L'abitacolo della Previa, particolarmente modulare, versatile e capiente
3. Una Previa del 1992



FOCUS L'evoluzione ibrida

Il sistema ibrido della Previa 2006, ripreso da quello della più lussuosa Lexus RX 400h, si compone di un motore a benzina accoppiato a due motori elettrici, uno anteriore e l'altro posteriore. Soltanto un motore elettrico, invece, per la versione precedente meno sofisticata. Le Previa Ibride vengono diffuse esclusivamente sul mercato giapponese e a Hong Kong.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1990 - 2000 |
| II Serie | 2000 - 2005 |
| III Serie | dal 2006 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,750 |
| Larghezza | m 1,800 |
| Altezza | m 1,780 |

POSTI 7

PORTE 4

PESO 1.625 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2438 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 132 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA..... 175 km/h

PREZZO Lire 53.580.000

RAV4

Produzione Dal 1994

Carrozzeria Suv

Recreational Active Vehicle 4 wheel drive, o più semplicemente RAV4, una delle auto più innovative e di maggiore successo nella storia recente della Toyota che, dalla presentazione avvenuta nel 1994, è il modello punto di riferimento nella categoria dei Suv e crossover. La formula costruttiva prevede un sistema di trazione integrale non specialistico, oppure con la sola trazione anteriore, unito a una carrozzeria alta da terra e con caratteristiche di allestimento paragonabili a quelle di un'auto di classe media. Il modello d'origine riprende elementi tecnici della Corolla e inizialmente viene offerto con un corpo vettura molto compatto, a tre porte, dalla lunghezza inferiore ai 4 metri. Il motore è un due litri a benzina piuttosto potente e dalle prestazioni vivaci, accoppiato a un cambio manuale a 5 marce o a un automatico a 4 rapporti. Seguono le varianti a cinque porte e soft-top con tettuccio ripiegabile. Con la seconda generazione del 2000 la RAV4, sempre disponibile nelle versioni lunghe o corte, cresce nelle dimensioni e nella qualità degli equipaggiamenti, mentre si estende la gamma dei motori, con benzina di maggiore cilindrata e un due litri diesel. Abitacolo più ampio, bagagliaio ben sfruttabile, precisione di guida paragonabile a quella di una normale berlina, rendono la formula della giapponese ancora più appetibile per il pubblico di massa. Le vendite dunque decollano e, anche in Italia, il Suv del Sol Levante conquista rapidamente la vetta della classifica nel settore, contribuendo alla sua affermazione come nuova categoria di prodotti. La versatilità d'impiego fa della RAV4 un'alternativa alle station wagon e alle monovolume, costringendo molte concorrenti della Toyota ad allinearsi. La terza serie viene lanciata nel 2005 al salone di Francoforte e la vettura compie un ulteriore passo avanti. Scompare la variante a tre porte, mentre la cinque porte, più lunga di 15 centimetri, assume i connotati di

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,700

Larghezza m 1,690

Altezza m 1,660

POSTI 4

PORTE 3

PESO 1.050 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1998 cc

Cilindri 4

Potenza 133 Cv

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 170 km/h

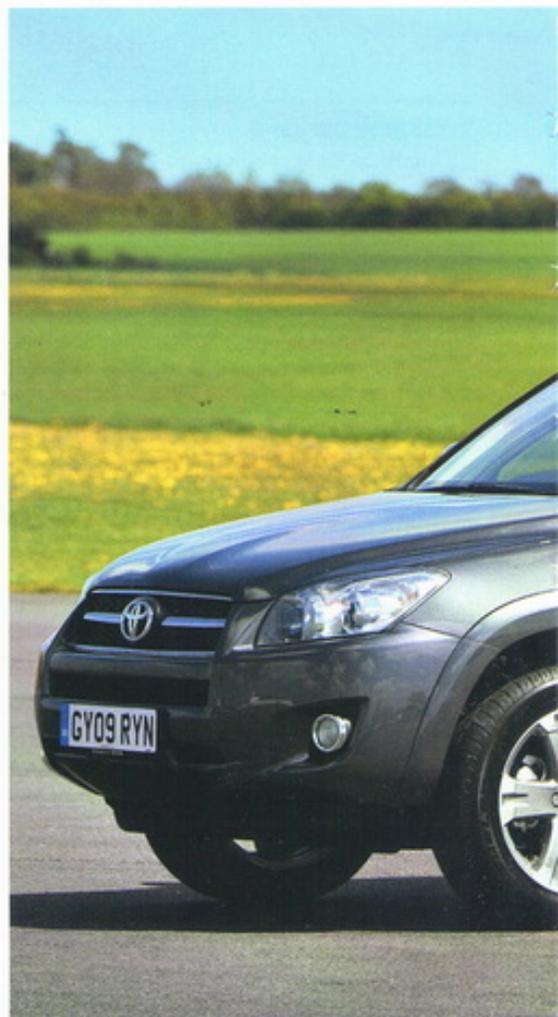
PREZZO Lire 35.700.000

1. Un Rav4 model year 2009
2. La prima serie del Suv Toyota risale al 1994
3. L'apertura del portellone posteriore è laterale, incernierata a destra

un moderno crossover, abbandonando le pur limitate citazioni fuoristradistiche dei modelli precedenti. Fra i motori, c'è anche un V6 3,5 litri da 270 Cv (non per il mercato italiano), mentre al vertice dei quattro cilindri a gasolio si pone un potente 2.2 common rail da 177 Cv con cambio a 6 marce. Nel 2009 la RAV4 viene aggiornata con un leggero *facelift*.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1994 - 2000 |
| II Serie | 2000 - 2005 |
| III Serie | dal 2005 |





LA TECNICA

Sulla RAV4 terza serie, il sistema di trazione integrale, passa dal tipo meccanico - all'elettronico, grazie ai sensori su ogni ruota che segnalano la perdita di aderenza. Dalla ripartizione della coppia, 55/45 per cento tra avantreno e retrotreno, si arriva al 100 per cento sull'anteriore in caso di necessità.



FOCUS Attitudine stradale

Nel 2007 Toyota lancia il nuovo RAV4 Crossover, versione senza la ruota di scorta sul posteriore e le barre sul tetto, dal look più compatto e "stradale". Due le motorizzazioni: un benzina 2.0 a fasatura variabile e un diesel 2.2 con filtro anti particolato (a richiesta).

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,335

Larghezza m 1,855

Altezza m 1,680

POSTI..... 5

PORTE..... 5

PESO 1.630 kg

MOTORE

Alimentazione..... gasolio

Cilindrata 2231 cc

Cilindri..... 4

Potenza 177 Cv

TRAZIONE..... integrale

CAMBIO 6 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a disco

VELOCITÀ MASSIMA 200 km/h

PREZZO Euro 33.450

Picnic

Produzione Dal 1996

Carrozzeria Monovolume

Presentata nel 1996, la Toyota Picnic (Ipsum in Giappone) è una monovolume di taglia media con possibilità di ospitare cinque o sei passeggeri in un abitacolo trasformabile. La meccanica è d'impostazione classica, a trazione anteriore, con motori plurivalvole due litri a benzina o diesel 2,2 litri. La seconda generazione del 2001 viene allestita sulla base tecnica della Avensis. Crescono le dimensioni esterne, con una lunghezza che ora si avvicina ai 4,70 metri e ha spazio disponibile per sette persone. Nella gamma è in evidenza il quattro cilindri a gasolio 2 litri D4D da 115 Cv, dalle buone prestazioni e dai consumi contenuti, mentre sono inoltre offerti un 2000 cc e un 2400 cc a benzina. Nel 2006 la Picnic debutta nella terza serie commercializzata esclusivamente in alcuni mercati extraeuropei come quello australiano.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1996 - 2001 |
| II Serie | 2001 - 2006 |
| III Serie | dal 2006 |

1. La prima serie della Picnic, monovolume media di Casa Toyota

2. L'ampio portellone caratterizza la coda arrotondata della Picnic



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,530 |
| Larghezza | m 1,690 |
| Altezza | m 1,620 |

POSTI

5

PORTE

5

PESO

1.335 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1998 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 128 Cv |

TRAZIONE

anteriore

CAMBIO

5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

180 km/h

PREZZO

Lire 41.232.000

Avensis

Produzione Dal 1997

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Prodotta in Inghilterra ed erede della Carina E, la Avensis è una media berlina a 4 o 5 porte e station wagon (Caldina per il mercato nipponico). Classica nell'aspetto, ma dai tratti aerodinamici e con un vano di carico che sulla familiare raggiunge i 1.600 litri, la Avensis è una trazione anteriore (in Giappone anche integrale) con ampia gamma di motori a benzina e a gasolio, da 1.6 a 2.0. Nel 2003 viene lanciata la seconda generazione, più spaziosa e decisamente migliorata nella qualità costruttiva. Fra i motori, il nuovo 2.2 turbodiesel offerto in due varianti da 150 e 177 Cv, mentre i benzina adottano il sistema a iniezione diretta. La terza generazione, del 2008, ha un design più anticonformista, dovuto al centro stile francese della Casa, mentre i motori sono aggiornati soprattutto nei consumi e contenimento delle emissioni.



1



FOCUS Qualità e garanzia

Sul mercato europeo la Avensis diventa per Toyota l'arma per contrastare soprattutto la concorrenza tedesca nella fascia intermedia. Grande attenzione dunque alla qualità costruttiva e alla cura degli allestimenti. In Italia la Avensis è accompagnata nelle diverse edizioni da particolari formule di garanzia che ne sottolineano l'elevata affidabilità.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1997 - 2003 |
| II Serie | 2003 - 2008 |
| III Serie | dal 2008 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,520 |
| Larghezza | m 1,710 |
| Altezza | m 1,425 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.240 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1598 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 110 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA..... 195 km/h

PREZZO Lire 36.208.000

Prius

Produzione Dal 1997

Carrozzeria Berlina

Con la Prius, lanciata nel 1997, Toyota riesce ad affermare anche sul piano commerciale una formula costruttiva prima riservata soltanto a modelli poco più che sperimentali. La vettura giapponese mette in campo il sistema denominato Hybrid Sinergy Drive, costituito dal funzionamento, in sinergia appunto, di un motore convenzionale a benzina e di uno elettrico, per realizzare consistenti risparmi sul piano dei consumi ed evidenti benefici in materia di contenimento delle emissioni inquinanti. Soprattutto nell'uso urbano, infatti, la Prius riesce a sfruttare al meglio la propulsione ibrida, mentre sui percorsi extraurbani la possibilità di far agire assieme i due motori consente prestazioni di tutto rispetto. Quasi in contrasto con la raffinatezza tecnica, la prima serie della vettura nipponica si presenta con una carrozzeria dall'impostazione assolutamente tradizionale: una tre volumi a quattro porte dalle dimensioni compatte, comoda e con un bagagliaio capace, ma certo non originale nei tratti. Più *hi-tech* l'allestimento interno, con la strumentazione arricchita da uno schermo a colori che consente di controllare direttamente in tempo reale il funzionamento del sistema ibrido. Il motore a benzina è un quattro cilindri di 1500 cc da 58 Cv, accoppiato a un elettrico da 41 Cv, che viene ricaricato recuperando energia nelle frenate e nei rallentamenti o con l'intervento dell'altro propulsore a batterie scariche. Nel 2004 arriva la seconda generazione della Prius, con analoga tecnologia ibrida ma carrozzeria completamente diversa. Ora si tratta di una più moderna due volumi a cinque porte, migliorata anche nella qualità degli allestimenti e nelle dotazioni. Ancora un passo avanti con la terza serie del 2009, che monta un benzina di 1800 cc da 98 Cv e vanta un'ulteriore crescita dell'efficienza del sistema, per emissioni di Co2 contenute in 89 grammi al chilometro e consumo medio di 4,8 litri per 100 chilometri: valori che

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,270

Larghezza m 1,690

Altezza m 1,490

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.240 kg

MOTORE TERMICO

Alimentazione benzina/elettrica

Cilindrata 1497 cc

Cilindri 4

Potenza 58 Cv

MOTORE ELETTRICO

Potenza 30 kW

TRAZIONE anteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 165 km/h

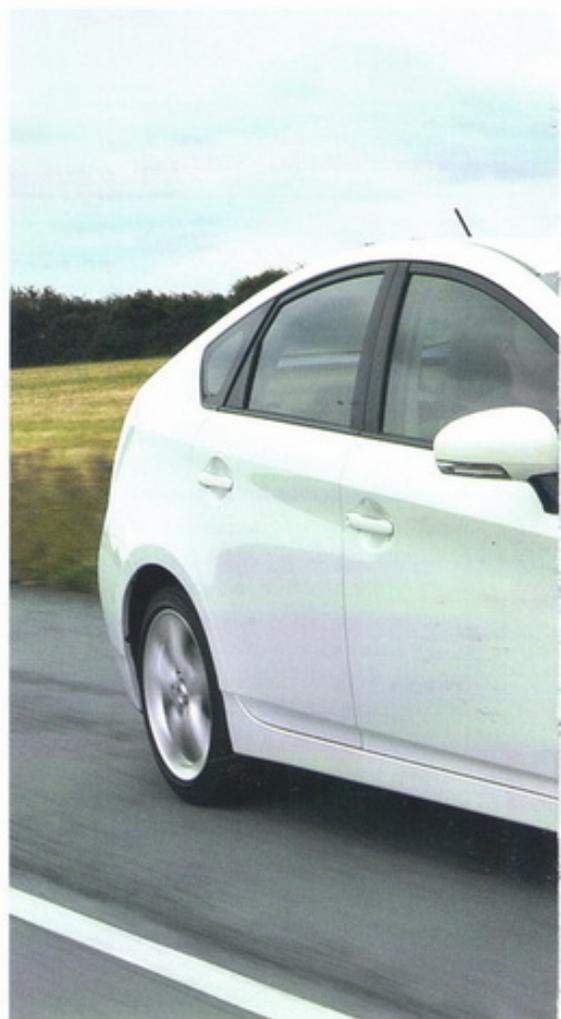
PREZZO Lire 49.000.000

1. La Prius terza serie, realizzata anche nella versione "plug-in"
2. La coda squadrata della Prius terza serie
3. La Prius prima serie equipaggiata con sistema ibrido che sviluppa una potenza totale di 98 Cv

rendono la Prius competitiva con i diesel più economici. La vettura conquista il consenso del pubblico, non solo in Giappone e Usa, primi mercati di riferimento. Nel 2008 viene superata la soglia del milione di unità prodotte e la ibrida nipponica diventa una possibilità concreta di realizzare una vettura dai costi non eccessivi, alternativa ai modelli ad alimentazione convenzionale.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1997 - 2004 |
| II Serie | 2004 - 2009 |
| III Serie | dal 2009 |





LA TECNICA

La Prius è il primo esempio di auto ibrida a larga diffusione, ma il suo schema tecnico è piuttosto sofisticato. Il motore di base è un normale benzina di 1500 cc, che opera però in sinergia con un elettrico alimentato a batterie, a sua volta utilizzato anche per alimentare i servizi di bordo, dal climatizzatore al servosterzo.



FOCUS Come un cellulare

Al salone di Francoforte '09 Toyota presenta il concept della Prius Plug-in, con batterie al litio, che si ricaricano dalla presa elettrica, in solo un'ora e mezzo. Rispetto alla batteria tradizionale ha una potenza doppia, con minori emissioni di Co2, scesi sotto i 60 grammi al chilometro.

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,460

Larghezza m 1,745

Altezza m 1,490

POSTI 5

PORTE 4

PESO nd

MOTORE TERMICO

Alimentazione benzina

Cilindrata/cilindri 1798 cc/4

Potenza 98 Cv

MOTORE ELETTRICO

Potenza 60 kW

TRAZIONE anteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore/Posteriore disco/disco

VELOCITÀ MASSIMA 165 km/h

PREZZO nd

Yaris

Produzione Dal 1999

Carrozzeria Berlina

Nel 1999 Toyota presenta la Yaris (Vitz in Giappone), modello innovativo nel classico segmento B del mercato. La compatta nipponica si distingue per i tratti anticonformisti dello stile e per alcune soluzioni originali e funzionali di allestimento, come la possibilità di far scorrere i sedili posteriori, per aumentare la capacità del bagagliaio, o la coreografica strumentazione digitale montata al centro della plancia. L'impostazione tecnica di base è quella convenzionale per un'auto della categoria (trazione anteriore, sospensioni posteriori con asse a torsione), ma i motori sono piuttosto sofisticati: quattro cilindri a benzina di 1000 e 1300 cc, caratterizzati dalla distribuzione con valvole a fasatura variabile e potenze notevoli, rispettivamente 68 e 86 Cv con prestazioni più brillanti. Grazie alle sue prerogative, la Yaris conquista anche il titolo di Auto dell'Anno 2000 e, già nel corso del 2001, si aggiungono una versione sportiva siglata TS di 1500 cc e le diesel 1400 da 75 Cv. Alle originarie carrozzerie a tre o cinque porte, si unisce inoltre una variante a tre volumi e quattro porte destinata soltanto ad alcuni mercati dell'Asia e del Sudamerica. Più diffusa, invece, la variante monovolume denominata Verso, dalla notevole possibilità di carico. Dopo un restyling nel 2003, viene lanciata nel 2005 la seconda generazione di modelli, sempre dallo stile anticonformista e con dimensioni solo leggermente aumentate rispetto alla precedente (siamo ancora abbondantemente al di sotto dei 4 metri di lunghezza), in controtendenza rispetto alle dirette rivali. L'abitacolo, comunque, grazie al notevole sviluppo in altezza e al razionale sfruttamento dello spazio, è piuttosto ampio in rapporto agli ingombri esterni ed è molto pratico il sistema di ribaltamento dei sedili posteriori, che scompaiono nel pianale offrendo un vano di carico perfettamente piatto. In questo senso, dunque, la Yaris resta

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,610

Larghezza m 1,660

Altezza m 1,500

POSTI 5

PORTE 5

PESO 820 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 998 cc

Cilindri 4

Potenza 68 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 165 km/h

PREZZO Lire 19.000.000

competitiva con vetture anche decisamente più grandi, ma esce di scena la monovolume Verso. Il motore base da un litro di cilindrata diventa un più parco tre cilindri (ma la potenza resta di 68 Cv) e completano la gamma un 1300 cc fino a 100 Cv, con sistema start & stop, un diesel 1400 cc common rail da 90 Cv, anche con filtro antiparticolato, e un 1.8 da 133 Cv, derivato dalla coupé Celica, riservato alla sportiva TS.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------------|-------------|
| I Serie | 1999 - 2005 |
| Verso | 2000 - 2004 |
| I Serie diesel | 2001 - 2005 |
| I Serie TS | 2001 - 2005 |
| II Serie | dal 2005 |
| II Serie TS | dal 2007 |





LA TECNICA

Al vertice della seconda generazione della Yaris si colloca il modello sportivo TS, con assetto modificato e dotato di un sofisticato quattro cilindri, con distribuzione a doppia fasatura variabile delle valvole, con cilindrata di 1800 cc da 133 Cv. Notevoli le prestazioni, con velocità massima ai 200 all'ora e 0-100 chilometri orari in meno di 10 secondi.

1. La seconda serie della Yaris, che arriva nel 2005
2. Gli originali interni della piccola Toyota



FOCUS Gli anni della Verso

Presentata nel 2000, come derivata monovolume della Yaris, la Verso ha una personalità propria e qualità funzionali notevoli per la categoria. Nonostante sia lunga meno di 4 metri la Verso offre una capacità di carico da 2.160 litri. Resta in produzione fino al 2007.

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,860

Larghezza m 1,690

Altezza m 1,680

POSTI 4

PORTE 5

PESO 1.043 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1299 cc

Cilindri 4

Potenza 86 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 165 km/h

PREZZO Lire 27.000.000

Will

Produzione Dal 2001

Carrozzeria Berlina

Con il nome Will, Toyota propone una gamma di tre modelli caratterizzati da forme estremamente originali, in pratica delle concept car che vengono diffuse in numero limitato di esemplari. Per quanto riguarda la meccanica, invece, si fa ricorso alle vetture di normale produzione. La compatta Will siglata Vi, con il suo lunotto "rovesciato", ricorda l'anticonformista Citroën Ami 6 degli anni Sessanta disegnata da Flaminio Bertoni ed è equipaggiata con il motore 1.3 della Yaris. La più grande Will VS è una media con evidenti sottolineature sportive che adotta il 1.8 con valvole a fasatura variabile ripreso dalla coupé Celica e con potenza di 140 o 180 Cv. Il terzo modello, Cypha, con fari anteriori rettangolari e lunotto bombato, è ancora una compatta che monta motori 1.0, 1.3 o 1.5 Yaris ed è offerta anche come 4x4.

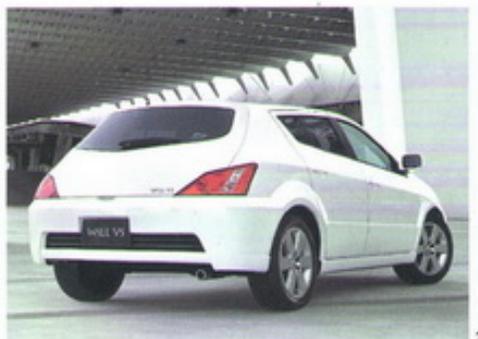


FOCUS Tra storia e innovazione

Ricerca di uno stile di tendenza con un occhio ai modelli più originali del passato: è la base delle scelte di design della Will. In particolare la Vi si riallaccia alle soluzioni della Citroën Ami 6 e delle Ford Anglia e Consul, riprese anche dalla C4 della Casa francese.

La Cypha, invece, punta su forme squadrate, simili a quelle Toyota per il marchio Scion, diffuso in Usa.

1. La Toyota Will Vi del 2001, spinta dallo stesso motore 1.3 benzina della Yaris
2. La VS, il secondo modello della Will di dimensioni medie e con un aspetto sportiveggiante



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|------------|
| Vi | dal 2001 |
| VS | dal 2001 |
| Cypha | dal 2002 |

SCHEDA TECNICA - CYPHA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,700 |
| Larghezza | m 1,670 |
| Altezza | m 1,540 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 998 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 70 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

Aygo

Produzione Dal 2005

Carrozzeria Berlina

Frutto di un accordo tra la Toyota e il gruppo PSA Peugeot-Citroën, la Aygo viene costruita, con le gemelle Citroën C1 e Peugeot 107, nello stabilimento di Kolin nella Repubblica Ceca che offre una capacità produttiva di oltre 300mila unità all'anno. Citycar con carrozzeria a 3 o 5 porte lanciata nel 2005, la piccola giapponese offre spazio sufficiente a quattro persone pur con dimensioni esterne molto contenute (lunghezza intorno ai 4,4 metri), mentre il bagagliaio ha una capacità ridotta. La meccanica riprende alcune componenti della Yaris, come il 3 cilindri a benzina di 1000 cc, mentre il diesel 1.4 è prodotto dal consorzio fra Psa e Ford. Disponibile, in alternativa al normale cambio meccanico, anche un robotizzato con comando automatico o sequenziale.



1



FOCUS L'accordo per le citycar

Jean Martin Folz, presidente di PSA, e Fujio Cho di Toyota, sono gli artefici del progetto che porta alla nascita delle tre piccole citycar franco-giapponesi. Un accordo, datato 2001, che mette definitivamente la parola fine al contrasto, protrattosi per anni, da parte transalpina nei confronti degli insediamenti industriali nipponici in Europa. Toyota, d'altra parte, produce in Francia anche la Yaris.

1. La Aygo, piccola city car Toyota in produzione dal 2005
2. Le dimensioni della Aygo sono particolarmente contenute, la sua lunghezza è di circa 3,4 metri
3. Il cruscotto della Aygo



2



3

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,420 |
| Larghezza | m 1,620 |
| Altezza | m 1,460 |

POSTI

4

PORTE

3

PESO

840 kg

MOTORE

Alimentazione

benzina

Cilindrata

998 cc

Cilindri

3

Potenza

68 Cv

TRAZIONE

anteriore

CAMBIO

5 marce

FRENI

Anteriore

a disco

Posteriore

a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA.....

157 km/h

PREZZO

Euro 9.050

Auris

Produzione Dal 2007

Carrozzeria Berlina

Nata con il difficile compito di sostituire il mito Corolla, la Auris, a 3 o 5 porte, ne riprende la filosofia costruttiva, basata su qualità e affidabilità meccanica e di comportamento. Diversa, invece, l'impostazione per il design e l'architettura dell'abitacolo, che guarda a soluzioni simili a quelle delle monovolume, con grande attenzione alla razionalità e al migliore sfruttamento dello spazio interno. Lo schema tecnico di base è classico, a trazione anteriore e con sospensioni posteriori interconnesse, ma le versioni più potenti adottano un sistema a bracci multipli. I motori a benzina e a gasolio vanno dai 1300 ai 2200 cc, mentre in Giappone la Auris è offerta anche con trazione integrale e unità più potenti motorizzazioni fino a un 6 cilindri da 250 Cv.



FOCUS Il super diesel

Modello di punta della Auris sul mercato europeo è la più potente delle versioni a gasolio. Questa è equipaggiata con il 4 cilindri 2.2 common rail da 177 Cv, utilizzato su molte altre Toyota di classe superiore, dotato di alberi di bilanciamento per ridurre le vibrazioni. Su questa variante le sospensioni posteriori sono del tipo multilink.

1. La Auris, berlina media Toyota che sostituisce la Corolla nel 2007
2. La parte posteriore della Auris, caratterizzata dal portellone inclinato



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|------------|
| 1.3 VVT-i | dal 2007 |
| 1.6 | dal 2007 |
| 1.4 D-4D | dal 2007 |
| 2.0 D-4D | dal 2007 |
| 2.2 D-Cat | dal 2007 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,220 |
| Larghezza | m 1,760 |
| Altezza | m 1,520 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.270 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1329 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 100 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA 175 km/h

PREZZO Euro 15.550

Urban Cruiser

Produzione Dal 2009

Carrozzeria Suv

La Toyota nel 2009, con la nuova sport utility Urban Cruiser, propone un Suv dalle dimensioni esterne estremamente compatte (siamo al di sotto della soglia dei 4 metri di lunghezza), ma con qualità funzionali che la avvicinano alla sorella maggiore Rav4. Con la sola trazione anteriore o con un sistema di trazione integrale automatico, la Urban Cruiser, fedele anche al suo nome, non può essere considerata una fuoristrada, quanto piuttosto una vettura dalla grande versatilità: a suo agio in città, grazie agli ingombri limitati, e in grado di affrontare anche i terreni difficili. Simile a quella della Yaris la gamma motori, che comprende un 1300 cc a benzina, dotato di sistema stop & start e un 1400 cc a gasolio con filtro antiparticolato. Moderno il design e curati gli allestimenti con ampia dotazione di accessori.



1



FOCUS Basse emissioni

I motori utilizzati sulla Urban Cruiser sono fra i più avanzati, per il controllo delle emissioni. Il quattro cilindri a gasolio 1.4 da 90 Cv è un common rail con filtro antiparticolato con emissioni di Co2 entro i 130 grammi per chilometro. Il 1.3 a benzina da 100 Cv si frema a 129 grammi per chilometro. Quanto a consumi, il diesel percorre anche oltre 20 chilometri con un litro.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|------------|
| 1.3 VVT-i | dal 2009 |
| 1.4 D-4D | dal 2009 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,930 |
| Larghezza | m 1,730 |
| Altezza | m 1,530 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.210 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1329 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 100 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 6 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA..... 175 km/h

PREZZO Euro 17.300

iQ

Produzione Dal 2009

Carrozzeria Berlina

Capace, nel corso della sua storia, anche di scelte costruttive rischiose e controcorrente, la Toyota, con la iQ, affronta in modo non convenzionale il tema della citycar supercompatta, offrendo un'alternativa alla Smart di Daimler-Mercedes, distaccandosi nettamente dalla lunga e consolidata tradizione delle microcar nipponiche. Contrariamente alla rivale europea, la piccola giapponese propone però uno schema tecnico a trazione anteriore, sospensioni posteriori con asse a torsione e quattro posti (o meglio, tre più uno), pur con dimensioni esterne del corpo vettura contenute al di sotto dei tre metri di lunghezza massima. Esteticamente originale, pur con misure tanto ridotte la iQ vanta un buon coefficiente aerodinamico pari a 0,30 Cx, mentre il peso non raggiunge i 900 chilogrammi, fattori che incidono positivamente sui consumi. La possibilità di ospitare anche due passeggeri nella parte posteriore con sufficiente comodità è effetto del passo relativamente lungo (due metri), della disposizione sfalsata dei sedili anteriori (di fronte a quello del passeggero la plancia rientra) e di una attenzione certosina nello studio degli spazi e di ogni particolare della componentistica per limitare gli ingombri. Certo, l'accessibilità dietro non è delle migliori e utilizzando tutti i posti il bagagliaio è praticamente inesistente (si riduce da 240 ad appena una trentina di litri di capacità). Ma la iQ ha caratteristiche di marcia e confort simili a quelle di una berlina di dimensioni molto superiori con il vantaggio di una manovrabilità straordinaria (il raggio di sterzata è inferiore a 4 metri); è curata anche sotto il profilo della sicurezza, sia passiva (nove airbag) che attiva (controllo elettronico della trazione e della stabilità). Inoltre può essere equipaggiata con accessori come il climatizzatore automatico,

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 2,980

Larghezza m 1,680

Altezza m 1,500

POSTI 3+1

PORTE 3

PESO 860 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 996 cc

Cilindri 3

Potenza 68 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 150 km/h

PREZZO Euro 12.600

oppure un navigatore satellitare.

Il motore di base è il tre cilindri da un litro della Aygo e della Yaris con potenza di 68 Cv, mentre il cambio è manuale o automatico a variazione continua di rapporti e l'impianto frenante adotta quattro dischi. Nel corso del 2009 si aggiunge, inoltre, una versione equipaggiata con un quattro cilindri 1.3, sempre ripreso da altri modelli della Casa, grazie al quale la piccola nipponica acquista un piglio quasi sportivo, a conferma di un telaio capace di sopportare anche prestazioni di tono superiore.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|------------|
| 900 cc | dal 2009 |
| 1.3 | dal 2009 |



LA TECNICA

Anche la meccanica della iQ è studiata per ottimizzare gli spazi. Modificato il disegno dei condotti del motore, la posizione del cambio e la scatola dello sterzo è spostata più indietro possibile e posizionata in alto. Anche l'impianto di condizionamento è miniaturizzato per ottenere una plancia asimmetrica.



1. La Toyota iQ offre in meno di tre metri di lunghezza tre posti più uno
2. Il quarto posto della iQ è più piccolo rispetto agli altri e può anche essere utilizzato per i bagagli



FOCUS La 1.3 da 90 Cv

A ottobre del 2009 arriva la iQ più prestazionale della gamma, spinta da un motore 1.3 benzina da ben 99 Cv. Nonostante prestazioni di tutto rilievo (la velocità massima è di 170 chilometri orari), i consumi rimangono particolarmente contenuti: quasi 21 chilometri con un litro.

DIMENSIONI

Lunghezza m 2,980

Larghezza m 1,680

Altezza m 1,500

POSTI 4

PORTE 3

PESO 900 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1329 cc

Cilindri 4

Potenza 99 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 6 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 170 km/h

PREZZO Euro 15.400

Trabant

Zwickau, Germania 1957 - 1991



Quando l'ultimo esemplare della Trabant (color ciclamino) esce dalla linea di montaggio dell'Automobilwerke Sa di Zwickau, in Sassonia, sono le cinque in punto della sera del 30 aprile 1991, le tv tedesche stanno riprendendo in diretta lo storico avvenimento e nugoli di nostalgici si asciugano le lacrime: quell'anacronistica vetturessa che il settimanale americano *Time* classificherà tra le cinquanta automobili più brutte della storia, rappresenta più di ogni altra cosa il simbolo e i sogni della defunta Repubblica Democratica Tedesca, crollata come un castello di carte dopo la caduta del Muro di Berlino nell'autunno del 1989, l'ultimo esemplare esce dalla fabbrica di Zwickau nel 1991.

La Trabi, l'affettuoso diminutivo che le danno dato i tedeschi, chiude baracca. I 6.500 operai e tecnici dello stabilimento entrano nel limbo della disoccupazione in attesa di essere assorbiti nella moderna fabbrica che la Volkswagen aveva cominciato a costruire vicino a Zwickau. A nulla sono valsi gli sforzi della Treuhand, la holding creata per privatizzare e risanare le imprese dell'ex Rdt: e inutili, anzi dannosi, i generosi finanziamenti per salvare la Trabant dal disastro.

È l'addio definitivo di un sistema che aveva fatto acqua da tutte le parti. Ed è la fine dell'alibi ideologico che aveva accompagnato la vetturessa per tutta la sua longeva esistenza, essere cioè l'automezzo che rispondeva al sacrosanto principio socialista dell'uguaglianza (una scusa per mascherare l'inferiorità economica comunista rispetto all'Occidente).

Una teatrale uscita di scena: la vettura feticcio della Ddr si allontana inquadrata dagli obiettivi delle telecamere ma non dalla memoria collettiva tedesca. Va industrialmente

in pensione. In un certo senso, l'icona più famosa dell'Est tedesco quell'est inteso soprattutto come falce e martello piglia commiato più che dignitosamente.

Perché nessuno dimentica l'esercito giubilante di tedeschi orientali che l'indomani della caduta del Muro invade Berlino a bordo di Trabant sgangherate ma simpatiche, rumorose e puzzolenti, povere testimoni di un grande fallimento.

Tutti, in quel pomeriggio epocale del 30 aprile 1991, si affannano ad attribuirle un numero: quante Trabant l'hanno preceduta? Si stabilisce la 3.096.099esima dall'inizio della produzione in serie cominciata alla fine del 1957.

L'AUTO DEL POPOLO

L'auto del popolo, come viene battezzata dalla propaganda del regime comunista di Pankow, la capitale della Germania dell'Est, sobborgo di Berlino orientale, nasce ufficialmente il 7 novembre del 1957, data niente affatto casuale, perché è il giorno in cui si celebra il quarantesimo anniversario della Rivoluzione d'Ottobre scatenata da Lenin. Pure il nome Trabant, che in tedesco significa "compagno di viaggio", evoca quello del sinonimo russo sputnik, parola che nella lingua di Tolstoj vuol dire anche "satellite". Un omaggio a Mosca dai vassalli della Germania Orientale per celebrare il lancio del primo satellite artificiale mai mandato in orbita attorno alla Terra, nell'ottobre dello stesso anno. Gli zelanti funzionari della Ddr vogliono tributare ai sovietici, primi nella corsa del cosmo, l'automobile universale che avrebbe dovuto motorizzare le masse proletarie. Tecnica, ingegneria e politica vengono ostentate con la riluttante complicità dei cittadini prigionieri di una società



Una Trabant 601 esposta al Museo nazionale dell'Automobile di Mulhouse, in Francia

teatrino real-socialista dove tutto viene pianificato e consacrato ai principi e all'ordinamento del socialismo vittorioso.

Certo, l'ingegneria automobilistica adottata per la piccola Trabant è, per usare un eufemismo, più che realistica, essenziale. Lo dimostrano i criteri con la quale viene concepita. Per esempio, la carrozzeria. Leggera. Leggerissima: 650 chili. Grazie al fatto che viene interamente realizzata con uno speciale materiale plastico chiamato Duroplast: contiene resina, rinforzata con lana o cotone riciclati e pressati.

C'è una ragione ben precisa: produrlo costa poco, ed evita alla Ddr di dover importare il più costoso acciaio necessario per le lamiere tra-



dizionali. Per collaudarne la robustezza, gli operai utilizzava un metodo piuttosto empirico, ma efficace: montano sul tettuccio e ne valutano la resistenza. Se regge, l'auto è pronta per essere consegnata. Nonostante le assicurazioni dei dirigenti della VEB Sachsenring Automobilwerke Zwickau, i proprietari delle Trabant chiamano ironicamente la loro utilitaria "bomba di plastica" o "cartone che corre" (una barzelletta di quei tempi dice: "Vuoi una Trabant da corsa? Mettile i pattini"). A 112 chilometri orari, la velocità di punta (talvolta si toccano i 120, ma solo su modelli fortunati, con coincidenze particolari), è impossibile o quasi sostenere una conversazione tra i passeggeri, tanto è il rumore all'interno dell'abitacolo. Ma si sopporta stoicamente questo difetto: per averla, bisogna attendere sino a dodici mesi, qualche volta persino quindici. Le

balbettanti linee della Veb Automobilwerke di Zwickau stentano a tenere il passo e non riescono a soddisfare la domanda, sollecitata negli anni Settanta dal raddoppio degli stipendi. Costa 8mila marchi (orientali), se ne aggiungono altri 2mila si può drasticamente tranciare il tempo d'attesa. Una follia commerciale. Ma i tedeschi orientali non è che avessero grandi scelte: l'altra soluzione a quattro ruote è quella rappresentata dalla Wartburg, Casa automobilistica che produce auto di buona qualità, sia per le tecnologie applicate sia per le finiture. Solo che il loro prezzo è inaccessibile alla maggior parte dei sedici milioni di abitanti della Ddr. Così, la Wartburg resta appannaggio della nomenklatura: e gli altri, armati di grandissima pazienza, si dovevano accontentare di acquistare la Trabant. E di sopportarne i limiti, in nome dell'orgogliosa

"sobrietà dell'Europa sovietica".

A cominciare dal motore. Che è, nella sua architettura progettuale, un due tempi ideato inizialmente per spingere un motoveicolo. Ma via via che il progetto prende forma e sostanza, si preferisce convertire la moto in auto, senza però modificare il motore. Quello del primo modello P50, prodotto dal 1957 al 1962 in 131.440 esemplari, è un borbottante e fumigante due tempi di 500 centimetri cubi. La Trabant P601, il modello più diffuso (dal 1964 al 1990 ne vengono costruite 2.818.547), porta la cilindrata a 594 cc: il propulsore eroga appena 26 Cv, ed è un vecchio due tempi imparentato in qualche modo con i motori DKW di anteguerra. Insomma, prevale il criterio della massima ed economica semplicità costruttiva, grazie all'eliminazione della complessa distribuzione. Le prestazioni sono modeste, per rag-

Trabant

giungere i cento all'ora impiega ben 29 secondi. In seguito, per la 601, a pochi mesi dalla caduta del Muro, la Trabant monta per la prima volta un motore a quattro tempi, di 1043 cc: quello della Polo (ovviamente della vecchia generazione). È la Volkswagen a metterlo a disposizione. Da anni, tuttavia, prospera il fai-da-te: molti proprietari montano sulle loro auto il motore della Fiat 128. Comunque, la fabbrica dispone di una gamma ridottissima di modelli: la berlina, la cabriolet e la giardinetta. E tre sono i colori a disposizione: crema, celeste e verde pastello. Il ciclamino sarebbe stata l'evoluzione cromatica finale. Non attecchisce. Ha però un grande pregio, la Trabant: la stabilità, su ogni superficie. Lo dimostra nel 1990, sottoposta al severo collaudo del "test dell'alce", la prova su strada che obbliga a schivare un ostacolo equivalente al grosso mammifero nordico con una violenta e rapida sterzata. Ebbene, la Trabant lo supera clamorosamente, mentre la neonata opulenta Classe A della Mercedes lo fallisce.

PICCOLA, SOLIDA E INQUINANTE

Ma altri sono i problemi. Quello più inquietante e irrisolvibile è che inquina troppo e vistosamente. Con la riunificazione delle due Germanie, le autorità federali chiudono un occhio, per via della "transizione". Decidono di concedere una deroga speciale per motivi umanitari: lo spiega lo stesso ministro dei Trasporti della Repubblica Federale, Friedrich Zimmermann. Come possono lasciare a piedi i tre milioni di "trabantisti"? Occorre tempo. E, sottinteso, molto denaro. A poco a poco le Trabant finiscono rottamate. Una resistenza stoica ma ineluttabilmente destinata a spegnersi per fattori imprescindibili: la schiacciante concorrenza e le rigide norme ambientali. La moratoria adottata nei confronti di chi le possiede viene un giorno sospesa e seppellita nel gennaio del 2008. L'obsoleto motore a due tempi scarica emissioni ad altissimo tasso di inquinamento: soltanto le più recenti Trabant a quattro tempi sono state in grado di adeguarsi alle nuove e più severe norme ecologiche. Tutti gli altri modelli non consentono l'uso di catalizzatori. Vanno



1



3

fermate. E chi non se la sente di demolirle, ha una sola alternativa: il garage.

In Baviera, il museo Nazionale di Monaco espone l'utilitaria dei cugini orientali sotto una beffarda insegna: Wald killer. L'Ammazzaforesta. Il nemico dei Verdi che polemicamente (e non senza ragioni) attribuiscono alla miscela olio-benzina bruciata dal motore delle Trabant disastrose conseguenze ambientali.

Ma come sovente succede ai manufatti mitici dell'ingegno umano, la Trabant diviene l'oggetto di un vero e proprio culto. Fomentato da un sentimento piuttosto diffuso, l'*ostalgie*, la nostalgia per l'Est, per la defunta società della Germania orientale. Il tempo, infatti, sfuma gli aspetti più odiosi e tragici di quel periodo, attenuando la severità del giudizio. Gli "ostalgie" della Cortina di Ferro, la tribù degli orfani di Stalin, coloro che rim-



piangono gli anni in cui tutto era peggio, ma almeno era peggio per tutti, fumano sigarette Karo dell'era comunista, acquistano mobili del realismo socialista, bevono caffè autarchico Rondo, si lavano i capelli con lo "shampoo dei Lavoratori", aprono musei o alberghi di tendenza Honecker (il capo della Ddr) o Breznev. Vogliono vivere come prima della caduta del Muro. E girano in Trabant che equipalgono alle carrozze a cavallo, quelle utilizzate negli itinerari che rievocano il passato. Una fuga dalla realtà: perché il passato della Ddr è di ieri, al massimo dell'altro ieri. E però, c'è chi vuole rivisitarlo a bordo di una Trabant. L'Ostalgie trabantata è un Paese stigmatizzato, gettato nelle pattumiere della Storia ma che continua a vivere nella testa e nei cuori. Lo scoppiettare della Trabant, la sua barcollante marcia a velocità rallentate, risponde a riti, codici, passaparola. Vanno a parcheggiare davanti alla libreria Karl Marx di Berlino e poi al Café Sybille sulla Karla-Marx Allee, dove fanno bella figura i mustacchi di Stalin conservati nella vetrina, strappati ad una statua del dittatore comunista abbattuta nel 1961 e salvati da un operaio che tenta disperatamente di salvare la statua che venerava. Come sono arrivati i mustacchi al Sybille è uno dei segreti degli "ostalgici". L'abilità del regime comunista Ddr è quella di mimetizzare la sua arretratezza spacciando-

1. Una Trabant per le strade dell'ex Germania dell'Est
 2. La sezione di una Trabant
 3. Un raduno di Trabant d'epoca.
- L'ultimo esemplare esce dalle linee di produzione nel 1991

la per difesa della tradizione. In questo involucro di menzogne, la Trabant recita una parte molto importante: consente ai cittadini orientali di verificare durante le loro gite, i loro spostamenti, come sono stati restaurati accuratamente i monumenti della storia tedesca, ai quali Honecker dedica negli ultimi anni del suo potere particolare attenzione: la città di Dresda, distrutta dai bombardamenti alleati, viene ricostruita minuziosamente in ogni suo dettaglio, esattamente come è prima della Seconda guerra mondiale. Così si può contrabbandare l'affermazione che le fabbriche della Ddr sono quanto di meglio ci sia, mentre invece sono improduttive e fonti inesauribili di veleni: appestano i luoghi in cui sorgono. In fondo, un'attività che la Trabant perpetua impietosamente, avvelenando l'aria, asfissando i passanti che vengono avvolti da un'inconfondibile e nauseante nebbiolina grigiazzurra. Che oggi viene raccolta e venduta in scatolette ad uso e consumo degli "ostalgici" più esigenti. Quelli che credono alle parole di un libro molto popolare degli anni Settanta sull'industria



LA CURIOSITÀ Il ritorno nel 2009

Può sottrarsi all'ennesima operazione amarcord la piccola e spartana Trabant? Certo che no: col nome *Trabant New Trabi* (nella foto) e un motore elettrico che più ecologicamente corretto non si può, a emissioni zero, altro che il pestilenziale propulsore made in Ddr. Semmai, la stravaganza sta nel fatto che a presentarla al salone di Francoforte del 2009 è un'azienda bavarese specializzata nella produzione di macchinine in miniatura, la Herpa, detentrici di tutti i diritti sul marchio Trabant. La sua concept car è l'attrazione del salone, il design riprende le forme originali della vecchia Trabant 601 Universal, la giardinetta a tre porte, e in verità richiama un poco le linee delle nuove Mini. Lunga circa 4 metri, con un discreto bagagliaio e un abitacolo buono per ospitare quattro passeggeri, che sotto il cofano un propulsore elettrico asincrono in grado di sviluppare una potenza di 61 Cv (45 kW) per una velocità massima di 130 chilometri orari. Le batterie agli ioni di litio garantiscono un'autonomia di 160 chilometri. Il progetto prevede pure un tettuccio fotovoltaico. La ricarica delle batterie costa un euro, secondo i calcoli dei progettisti, l'ingegnere Ronald Gerschewski e il designer freelance Niels Poschwatta che ha collaborato con Alfa Romeo e Volkswagen.

automobilistica della Ddr in cui si descriva la Trabant come il decisivo prodotto della creatività, audacia e volontà rivoluzionaria di una classe operaia liberata dallo sfruttamento" e "del sapere degli esperti". Insieme, operai ed esperti, "hanno creato questa vettura non appariscente e tuttavia sensazionale". *Das waren noch Zeiten*. Erano i bei tempi.

Leonardo Coen

P50/500

Produzione 1957 - 1963

Carrozzeria Berlina

La P50 è un'utilitaria costruita nell'ex-Germania Orientale dalla AWZ (Automobilwerk Zwickau) - la prima contraddistinta con il marchio Trabant - che negli ultimi anni rappresenta anche il simbolo negativo delle differenze tecniche e sociali tra i Paesi occidentali e quelli al di là della Cortina di Ferro. Progettata inizialmente per essere un motoveicolo, viene convertita in un'automobile. Monta un bicilindrico a due tempi raffreddato ad aria di 500 cc, realizzato sulla base di un progetto della tedesca DKW risalente a prima della Seconda guerra mondiale, salvo alcune piccole modifiche per adattarlo alle esigenze di produzione. Pur nascendo su basi tecnicamente giù superate, la Trabant P50 è la prima automobile tedesca con carrozzeria in materiale plastico, il Duroplast: il corpo vettura è costituito da un intelaiatura metallica saldata su una piattaforma portante su cui è fissata una carrozzeria realizzata in materiale sintetico. Nel 1960 la P50 viene sostituita dalla Trabant 500, una vettura praticamente identica, fatta eccezione per alcune migliorie estetiche e il motore potenziato a 20 Cv.



1. Una Trabant P50, con carrozzeria bicolore, esposta al Museo August Horch a Zwickau, in Germania
2. La Trabant 500, l'evoluzione della P50 con motore potenziato a 20 Cv

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,376
Larghezza m 1,501
Altezza m 1,394

POSTI 4

PORTE 2

PESO 600 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 500 cc
Cilindri 2
Potenza 18 Cv

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 90 km/h

PREZZO nd

FOCUS Il Duroplast

Il Duroplast con cui è realizzata la parte esterna della carrozzeria delle Trabant è un materiale plastico contenente resina rinforzata con lana, cotone e altre fibre vegetali. Può essere prodotto a basso costo e evita alla Germania Orientale di dover importare dall'estero il più costoso acciaio. Pur non offrendo molta protezione in caso di urto, recenti "crash-test" hanno dimostrato che quella offerta dalle Trabant era all'epoca adeguata alla classe della vettura.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| P50 | 1957 - 1960 |
| 500 | 1960 - 1963 |

601

Produzione 1964 - 1991

Carrozzeria Berlina - Cabriolet - Station wagon

La Trabant 601 è certamente il modello più famoso della Casa tedesca. Dopo aver montato un motore maggiorato a 594 cc su una carrozzeria praticamente identica a quella della precedente Trabant P50/500, realizzando così quella che potremmo definire una vettura intermedia (la tipo P60/600), nel 1964 la piccola vettura tedesca viene riproposta nella sua veste definitiva. Il nuovo modello ha una carrozzeria più grande e spaziosa, linee più squadrate, cofano diritto e frontale completamente rinnovato. Come i modelli precedenti, ha invece un motore bicilindrico a due tempi raffreddato ad aria e la carrozzeria, sempre in materiale plastico (Duroplast), montata su una intelaiatura metallica saldata su una piattaforma portante. La Trabant 601 è disponibile in versione berlina, cabriolet e station wagon. Man mano che passano gli anni, il bicilindrico a due tempi Trabant si rivela sempre più tecnicamente superato. Per questo motivo, dal 1989, la vettura riceve il 4 cilindri di 1043 cc da 45 Cv della Volkswagen Polo e prende il nome di Trabant 1,1. Oltre che per la nuova motorizzazione, il nuovo modello si differenzia dalla 601 per alcuni ritocchi estetici e per una serie di migliorie ai freni, alle luci e alle sospensioni.



1. La Trabant 601, il modello più famoso e longevo della Casa tedesca. Rimane in produzione dal 1964 al 1989, e viene sostituita dalla 1,1 nel biennio 1989-1991
2. Il cruscotto della Trabant 601
3. Una Trabant 601, in versione station wagon

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| 601 | 1964 - 1989 |
| 1,1 | 1989 - 1991 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,555 |
| Larghezza | m 1,505 |
| Altezza | m 1,440 |

POSTI 4

PORTE 2

PESO 615 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 594 cc |
| Cilindri | 2 |
| Potenza | 26 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA..... 100 km/h

PREZZO nd

Tracta

Asnières
Francia
1926 - 1934

Sono due giovani appassionati ingegneri francesi a dare vita nel 1925 a Versailles ai primi studi per la progettazione di una vettura a trazione anteriore, da cui deriva il nome della società Tracta (contrazione di *traction avant*). L'anno seguente in un locale ad Asnières, Jean Albert Gregoire e Pierre Fenaille costruiscono la loro prima auto. La vettura di tipo sportivo con trazione anteriore, tra le prime al mondo con questo sistema, viene messa in pista per dimostrare la validità del progetto. La vettura si rivela affidabile e partecipa con successo a varie competizioni imponendosi nella propria classe, nel 1929, alla 24 Ore di Le Mans. Inizialmente montano un motore quattro cilindri SCAP di 1100 cc, dotato di compressore Cozette, capace di una potenza di 40 Cv. L'auto si dimostra molto stabile grazie alla ridotta altezza da terra. La Tipo A debutta nel 1928 ma nonostante i successi sportivi il pubblico resta scettico. Nel 1930 esce la Tipo E con propulsore a sei cilindri di 2700 cc da 58 Cv ma nel 1934 la fabbrica chiude. La Tracta ha il merito dello sviluppo del celebre omonimo giunto snodato che diventerà la chiave di volta della trazione anteriore.

Una Tracta del 1930, con motore da sei cilindri



Tre Spade

Forno Rivara (Torino)
Italia
1905 - 1908

Il marchio Tre Spade risale al 1894 quando nasce come fabbrica di utensileria e forgiatura di proprietà dei fratelli Bertoldo. Come per altri marchi automobilistici celebri il passo prima della produzione automobilistica avviene con la costruzione di biciclette. In pieno boom dell'industria dell'auto decidono di avviare la produzione di una vettura. La scelta cade su un modello piuttosto convenzionale denominato 16/24 HP, con carrozzeria aperta con capote, cinque posti, equipaggiato con motore a quattro cilindri di circa 4000 cc, raffreddato ad acqua, cambio a quattro rapporti più retro marcia e trasmissione a catena. Di questa vettura, unico modello prodotto dalla Tre Spade, vengono realizzati circa una cinquantina di esemplari. Nel frattempo la situazione per l'industria dell'auto non è più così rosea e molte Case chiudono i battenti. Così nel 1908 viene interrotta la produzione di auto per iniziare quella in altri settori. L'azienda rimane quindi in vita col nome di Facem con due divisioni (stampaggio di acciaio e casalinghi) che utilizzano entrambe il marchio Tre Spade.

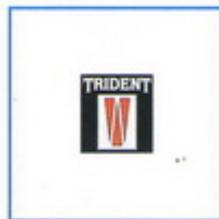
www.trespade.eu

La 12/24 HP, unico modello prodotto dalla Tre Spade dei fratelli Bertoldo



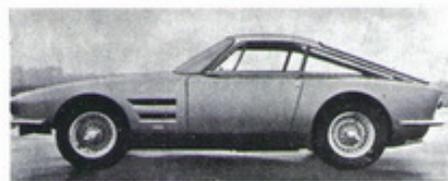
Trident

Ipswich
Inghilterra
1965 - 1978



La Trident nasce a Ipswich come Viking Performance, distributore di TVR. Nel 1965, da un progetto di Trevor Fiore, prende forma una vettura realizzata dalla carrozzeria italiana Fissore come prototipo di coupé e convertibile per la TVR. I problemi finanziari della Casa però ne impediscono la produzione in serie e il progetto viene rilevato dalla Trident Cars Limited, che mostra la prima vera Trident al Racing Car Show nel gennaio del 1966. La vettura è equipaggiata con motore 8 cilindri a V della Ford americana di 4727 cc con cambio a quattro rapporti e la velocità di punta di questa sportiva è superiore ai 240 orari. La produzione comprende il modello Clipper disponibile con lo stesso propulsore della Ford e con il più muscoloso Chrysler Hemi da 5576 cc con una potenza di 304 Cv, la Venturer, versione più economica, motorizzata con il sei cilindri a V Ford Essex da 138 Cv e la Tycoon con motore Triumph 2500 cc e cambio automatico. La crisi petrolifera degli anni Settanta e il costo elevato delle vetture Trident decreta la fine del marchio nel 1974. Il successivo tentativo di riprendere la produzione fallisce nel 1976, così come la Trident due anni più tardi.

La TVR Trident coupé allestita da Fiore-Fissore e presentata a Ginevra nel 1965





ADDIO CONDENSA ANCHE SOTTO ZERO

La pubblicità della Nash Ambassador del 1938, dotata di aria condizionata. In verità si tratta di un sistema di deumidificazione che impedisce il formarsi della condensa nell'abitacolo quando tra interno ed esterno c'è un forte sbalzo di temperatura. La Nash può avvalersi di questa tecnologia perché nel 1938 compra la Kelvinator, nota marca di frigoriferi

NO MORE FROZEN RIDES... OPEN WINDOWS
FOR WINTER VENTILATION...
CHILLING DRAFTS... FOGGED WINDOWS... DUSTY, GRIMY
TRIPS... INSECTS... SMOKY AIR... OR STUFFY CARS
... the World's First Car with a "Conditioned-Air System" for
winter driving is here! Always 70° comfort in zero weather. A revo-
lutionary feature—exclusive with Nash!

Triumph

Coventry, Inghilterra 1923 - 1984



Marca che appartiene alla grande tradizione britannica, la Triumph ha in realtà genitori tedeschi. Siegfried Bettmann e Mauritz Schulte da Norimberga aprono infatti a Coventry nel 1889 un'officina destinata alla produzione di biciclette che, a partire dal 1902, espande la sua attività alle moto, conquistando grande prestigio a livello internazionale grazie anche alle numerose e importanti affermazioni sportive, Tourist Trophy compreso. Convinto fino in fondo del futuro imprenditoriale legato alla motorizzazione, Bettmann, dopo la fine della Prima guerra mondiale, punta sull'ulteriore sviluppo dell'azienda lanciandola in campo automobilistico, scelta che lo porterà a un doloroso divorzio dal socio Schulte. Ma ormai "il dado è tratto" e, all'inizio degli anni Venti, acquistata e ristrutturata la ex fabbrica della Dawson Car, nasce la prima vettura Triumph: la 10/20 frutto della collaborazione con un'altra Casa già presente sul mercato, la Lea-Francis. Il progetto del motore, un 4 cilindri di 1400 cc, è di Harry Ricardo, tecnico che leggerà il suo nome a tutta una serie di ricerche sulla combustione e soprattutto allo studio della precamera per i diesel, mentre la carrozzeria è offerta in numerose varianti sia chiuse che aperte. Ad essa si aggiunge nel 1924 un modello di 1900 cc, la 13/35, tecnicamente interessante perché è la prima vettura britannica ad adottare un impianto frenante a comando idraulico. Si tratta comunque per ora di tirature produttive piuttosto limitate e il vero balzo in avanti per il marchio di Coventry è rappresentato dalla Super 7, presentata al salone di Londra del 1927 per contrastare il passo ad un'utilitaria di grande successo, come la contemporanea Austin Seven affermatasi a partire dal 1922.

Equipaggiata con un 4 cilindri di 800 cc, la piccola Triumph non avvicinerà mai i numeri della rivale (15mila unità costruite in tutto), ma contribuisce in modo determinante a consolidare l'immagine della Casa. In evidenza anche la Scorpion del 1930, con un 1200 cc addirittura a 6 cilindri, e la Super 9 del 1931, una 1000 cc che dà l'avvio alla collaborazione con la Coventry-Climax, specializzata in motori ad alte prestazioni e futura protagonista di tante stagioni in Formula 1. Ed è ancora la factory sportiva a fornire un 4 cilindri 1100 e un 6 cilindri 1.500 alla Gloria del 1933, primo frutto di un nuovo assetto dirigenziale per l'azienda che vede alla guida un ex militare, il colonnello Holdbrook, e vanta come responsabile della progettazione il talentuoso Donald Healey, altro personaggio dal grande futuro.

LA CRISI DEGLI ANNI TRENTA

Nonostante una gamma piuttosto ricca, dalle notevoli prestazioni, e le numerose vittorie nei rally, all'inizio degli anni Trenta la Triumph affronta un momento di estrema difficoltà, con caduta a picco delle vendite (si scende a circa 1.500 unità in tutto), pesante deficit finanziario che supera le 150mila sterline e conseguente crisi gestionale. Mentre Healey si lancia dunque nell'ambizioso progetto di una sofisticata 8 cilindri ispirata all'Alfa Romeo 8C, allora punto di riferimento d'eccellenza, si deve ripiegare nel 1936 su un modello meno prestigioso, che mantiene il nome Dolomite, scelto per l'aggressivo prototipo, ma che monta più modesti 4 e 6 cilindri. Intanto, il rosso del bilancio

La Triumph Italia, coupé della Casa inglese in produzione tra il 1959 e il 1962



è ormai a quota mezzo milione di sterline e l'azienda si sfalda, costretta a scorporare i settori della produzione ciclistica e motociclistica, mentre la branca auto passa alla T.W. Wards che, nel corso della Seconda guerra mondiale, ne converte l'attività ai fini bellici. Nel 1940, d'altra parte, Coventry viene praticamente rasa al suolo da massicci bombardamenti tedeschi e anche la fabbrica Triumph ne subisce le conseguenze e di fatto sparisce. Sopravvive però il marchio, che nel 1945 entra a far parte della Standard Motor Company. Nascono così le Renow 1.800 e 2.000 dal limitato consenso di pubblico e il vero rilancio arriva con la Mayflower del 1949, una 1.3 di categoria media dal discreto successo (32mila unità costruite). Intanto, in ambito Standard, matura la decisione di affidare alla Triumph il ruolo di braccio sportivo del gruppo e si rinnova quindi una fase di più forte caratterizzazione in te-



ma di prestazioni e di personalità nella tipologia e nel disegno delle carrozzerie. Resterà però soltanto un desiderio irrealizzato quello del patron sir John Black, di dare filo da torcere alle Jaguar (peraltro in origine equipaggiate con motori Standard), misurandosi ai vertici della produzione inglese dell'epoca.

Ancora una volta comunque, nel 1950, i tecnici della Casa di Coventry si sbilanciano inizialmente con un prototipo dai contenuti molto avanzati, ricco di accessori a comando elettrico (per alzacristalli, capote, sedili, fari), per poi ripiegare però su soluzioni più economiche e realistiche. Con la sigla TR, che sottintende Triumph Roadster, viene così lanciata nel 1953 la prima generazione di una mitica famiglia di vetture scoperte a due posti, che restano in corsa fino addirittura agli anni Ottanta (ben 370mila gli esemplari realizzati), diventando il simbolo, assieme alle MG e alle Austin Healey,

della più gloriosa tradizione delle spider britanniche del dopoguerra.

Certo, le caratteristiche della serie originaria non sono esaltanti (telaio a longheroni, freni a tamburo e un motore imparentato con quello dei trattori Ferguson), ma la TR non costa troppo (787 sterline, poco più della MG TD), sa cavarsela bene perfino nelle competizioni (dal RAC Rally, alla 24 Ore di Le Mans, alla Mille Miglia) e l'evoluzione del modello ne rende sempre più sofisticati i contenuti tecnici. Non indifferente il contributo del mercato statunitense, sempre sensibile per carenza di proposte locali alle sportive europee, che vede anche versioni specifiche delle ultime TR, con motori dalle emissioni più contenute e accessori indispensabili per gli americani, come lo sterzo servoassistito o il cambio automatico.

La ritrovata vocazione sportiva è quindi chiara, ma i dirigenti della Casa sentono la necessità

di disporre comunque di una gamma capace di attirare anche il pubblico più vasto e si pensa di mettere in cantiere un modello più popolare. Nasce così nel 1959 la Herald, una berlina compatta a due porte e a tre volumi, poi declinata nelle varianti wagon, coupé e cabriolet. La vettura, tecnicamente, è un originale concentrato di conferme conservatrici e di scelte innovative, che unisce un classico telaio a longheroni, invece della scocca portante, con un moderno sterzo a cremagliera collassabile e sospensioni a 4 ruote indipendenti, mentre il motore è al debutto un piccolo 1000 cc che poi cresce a 1100 e a 1300 cc fino ad essere affiancato da un 6 cilindri 1600 e quindi da un due litri per le varianti battezzate Vitesse. La linea della carrozzeria, inoltre, è il primo frutto della collaborazione tra la Triumph e il designer piemontese Giovanni Michelotti, che la definisce in una giornata a Torino con il direttore tec-

Triumph

nico Harry Webster in vacanza in Italia. D'ora in poi, la firma stilistica è sempre la stessa su quasi tutti i prodotti della marca

Una Triumph Spitfire del 1968 in un'immagine pubblicitaria dell'epoca

fino alla sua scomparsa compresa la spider Spitfire, derivata meccanicamente dalla Herald e altro purosangue della scuderia sportiva d'oltremarica degli anni d'oro. Disegnata assieme alla berlina, la due posti scoperta, conosciuta inizialmente in azienda come Bomb, viene congelata a causa della nuova fase critica che la Triumph attraversa alla fine degli anni Cinquanta e che porta, nel 1961, al suo assorbimento nel gruppo Leyland. Ed è proprio il nuovo direttore Stanley Markland, scoperto il prototipo abbandonato sotto un telone in un magazzino, a dare corso alla produzione, dal 1962, della piccola sportiva, utilizzando dopo un accordo con l'azienda aeronautica Wickers. Intanto, con la quarta serie e con l'intervento di Michelotti, cambia pelle la sorella maggiore TR, abbandonando i tratti antichi, un po' anni Trenta, per un look decisamente più al passo con i tempi. Anche la meccanica si aggiorna, con motori più potenti e sospensioni posteriori indipendenti. Mandato, tra l'altro, in pensione definitivamente il marchio Standard, la Leyland concentra ormai tutto il suo sforzo in campo automobilistico sulla Triumph, ponendo l'accento sullo sviluppo delle vetture già in listino (assieme alle nuove TR, la Spitfire acquista cavalli ed è affiancata dalla coupé GT6 a 6 cilindri), ma anche tornando ad esplorare diversi settori di mercato. Nel 1963 viene infatti presentata la 2000 (poi 2500), berlina e wagon 6 cilindri di categoria superiore, dallo stile elegante a tre luci laterali, sempre dovuto al carrozziere italiano, e molto curata nelle finiture (materiali tradizionali, come legno e pelle, si fondono con elementi innovativi). Ad essa si aggiunge nel 1965 la più compatta 4 porte siglata semplicemente 1300 (poi 1500), prima trazione anteriore della Casa di Coventry, mentre continua fino al 1971 la lenta corsa della ormai obsoleta Herald, solo moderatamente aggiornata nel tempo. A reggere le sorti della Triumph è però in realtà soprattutto la Spitfire, che re-



sta il suo asse portante, dal punto di vista commerciale, quando nel 1968, dalla fusione della Leyland con la British Motor Holding, nasce il colosso British Leyland e riuscire a mantenere l'autonomia dei vari marchi senza alimentare una dannosa concorrenza interna diventa impresa ardua. Nell'ambito del gruppo la convivenza è davvero complessa, soprattutto con l'acerrima rivale MG, ora appartenente alla stessa famiglia, o con la Rover per quanto riguarda le berline di tono superiore. E le stesse vetture con schema "tutto avanti" sono costrette a cedere il passo alle più diffuse e po-

polari parenti acquisite di Austin e Morris. Le 1300-1500 vengono dunque sostituite nel 1970 dalla Toledo, che ripropone la trazione posteriore, e nel 1972 dalla Dolomite, nome storico che viene onorato dalla presenza in gamma della Sprint 2 litri, prima berlina costruita in serie a vantare un raffinato motore con distribuzione a quattro valvole per cilindro. Originale anche la grossa cabriolet Stag tre litri, con roll bar centrale, mentre nel 1975 si chiude il lungo percorso delle TR classiche per lasciare il posto alla settima evoluzione. Proposta in allestimento sia coupé che spider, la



nuova Triumph TR7 non ha più nulla a che vedere con i toni, e la classe, delle precedenti: linea moderna e ricercata con fari a scomparsa (di Harris Mann), plastica a non finire invece di pelle e legno, un 4 cilindri abbastanza fiacco. Se ne vendono oltre 100mila unità, ma l'immagine del marchio ne soffre, mentre la stessa Spitfire, con la quinta e ultima serie 1500, subisce l'onta del motore in comune con la storica avversaria MG Midget. La compatta spider esce di scena nel 1980, confermandosi comunque come una delle scoperte con i più alti numeri produttivi in assoluto a livello inter-

nazionale (275mila esemplari), a fianco della sorella maggiore TR, della MG B e della odierna Mazda MX5, non a caso una sorta di fortunato revival proprio delle britanniche. Ma ormai la Triumph ha perso il suo ruolo nell'ambito del gruppo e il mercato delle sportive guarda soprattutto alle aggressive berline tipo GTI, mettendo in ombra coupé e spider. Tra l'altro, la Casa sta attraversando un momento di ulteriore trasformazione e apre il fronte dei rapporti di collaborazione con la giapponese Honda, fortemente proiettata a radicarsi in Europa. Il glorioso marchio viene



La strategia *Il debutto con le moto*

Nata come fabbrica di biciclette, la Triumph entra nel mondo dei motori nel 1902 con la n.1, la sua prima motocicletta equipaggiata con un piccolo Minerva da 2 Cv. Nel 1905 arriva la Model 3HP, interamente realizzata dalla nuova azienda, che comincia a farsi vedere nelle competizioni consacrando nel 1908 con il successo nel mitico Tourist Trophy. Durante la Grande guerra le moto Triumph vengono ampiamente utilizzate dall'esercito, ma alla fine del conflitto la volontà di uno dei fondatori, Bettmann, di avviare la produzione automobilistica porta alla rottura con il socio Schulte e all'inizio di una fase critica. La necessità di separare le diverse branche dell'azienda per motivi economici determina così, alla metà degli anni Trenta, il divorzio tra auto e moto, con l'intervento di Jack Sangster e l'avvio della nuova Triumph Engineering. Modello di punta la Tiger 500, tecnicamente avanzata e dalle notevoli prestazioni. Ancora la guerra però segna il destino della Casa, con la distruzione della fabbrica nel 1940 e, alla fine del conflitto, la Triumph viene assorbita dall'antica rivale BSA, pur riuscendo a mantenere una sua forte identità. Inizia dunque una fase positiva, con l'arrivo di modelli fondamentali come la Bonneville e la Trident, fino all'irrompere sul mercato della concorrenza giapponese. Gli anni Settanta diventano difficili e nasce la società Norton-Villiers-Triumph con esiti negativi. La ripresa inizia negli anni Ottanta grazie a John Bloor, con una lenta risalita e il successo di moto come la *Speed Triple* del 1994 (nella foto) e della riedizione rétro della Bonneville.

Triumph

così spesso per avviare un progetto comune e nasce, nel 1981,

La Triumph TR2, prodotta dal 1953 al 1955

la Acclaim, una berlina 1.300 strettamente derivata dalla Honda Ballade (a sua volta imparentata con la Civic) che di inglese non ha praticamente più nulla, sia nell'estetica sia nei contenuti tecnici. Con questo ibrido, ripudiato dagli ultimi fans e dai limitati risultati di vendita (circa 133mila unità) si conclude nel 1984 la storia delle auto Triumph, nome che d'ora in poi continua a vivere soltanto in campo motociclistico mentre il marchio resta, a seguito della varie cessioni delle aziende inglesi, di proprietà del gruppo Bmw.

Massimo Tiberi

LA TECNOLOGIA Dalla Scorpion alle ultime TR5

La vocazione sportiva della Triumph si manifesta già con le sue prime vetture e, anche quando i prodotti della Casa di Coventry non sono in grado di misurarsi con i modelli più prestigiosi, comunque l'attenzione alle prestazioni è un imperativo categorico per la marca. Grande attenzione viene sempre dedicata in particolare ai motori, spesso con scelte anche ardite sotto il profilo tecnico. La Scorpion nata all'inizio degli anni Trenta, ad esempio, viene equipaggiata con un sofisticato 6 cilindri di appena 1200 cc, peraltro assai poco affidabile, mentre con la Super 9 si avvia la collaborazione con la Coventry-Climax, factory specializzata in campo agonistico che fornisce alla Triumph un 4 cilindri di 1000 cc molto brillante per l'epoca. Non avrà fortuna, d'altra parte, la prima Dolomite progettata da Donald Healey,



ad imitazione dell'Alfa Romeo 2300 8C, equipaggiata con un 8 cilindri due litri da 140 Cv, capace di superare i 200 chilometri orari. Nel dopoguerra, torna un piccolo 6 cilindri di 1600 cc, successivamente portato a 2000, per la Vitesse, variante più spinta della Herald, mentre negli anni Sessanta arrivano gli impianti ad iniezione per la TR5 e le berline e wagon 2.500. Canto del cigno, dal punto di vista dei motori, per la Triumph, il 4 cilindri due litri con distribuzione a 4 valvole per cilindro destinato alla Dolomite Sprint del 1973 (nella foto una TR5 del 1969).



Super 7/8/9

Produzione 1927 - 1934

Carrozzeria Berlina - Spider - Cabriolet - Limousine

Per contrastare il successo commerciale della Austin 7, al salone di Londra del 1927 la Triumph presenta la Super 7, un'automobile piccola che si rivolge a un cliente disposto a pagare qualcosa in più pur di avere un'auto rifinita e curata. La Super 7 ha un motore a valvole laterali di 832 cc con albero motore a tre supporti, trasmissione a vite senza fine, sospensioni anteriori a balestre semiellittiche e posteriori ad un quarto di ellissi. Il costruttore inglese la propone con varie carrozzerie differenti tra le quali una cabriolet a due porte e quattro posti (con verniciatura bicolore nel caso della versione DeLuxe), una spider, una berlina 2 porte ed una limousine. Nel 1929 viene realizzata la versione Super Sport con motore da 747 cc con compressore volumetrico accreditata di una velocità prossima ai 130 chilometri orari. Il prezzo piuttosto elevato (250 sterline) ne limita tuttavia la diffusione. Nel 1931 arriva la Super 9 che, con il suo motore di un litro di cilindrata, si colloca nella gamma Triumph tra la più piccola Super 7 e la più grande Scorpion con motore 6 cilindri di 1200 cc. È la prima Triumph equipaggiata con un motore Coventry-Climax con valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali, costruito su licenza dalla stessa Triumph, che richiede lo sviluppo di un telaio specifico. La 9 è disponibile con carrozzeria scoperta a due porte e due o quattro posti, cabriolet a quattro porte oppure berlina a quattro porte con tre finestrini laterali. Viene prodotta in circa 2.200 esemplari. Nel 1932, intanto, le cabriolet della Super 7 assumono la denominazione di Mark I e le berline di Mark II. La gamma si arricchisce di un'originale berlina a quattro porte (posteriori apribili all'indietro) priva del montante centrale. Nel 1933 la Super 7 diventa Super 8, riconoscibile per il radiatore di nuovo disegno. La vettura ha il telaio della Mark II e una carrozzeria berlina leggermente più spaziosa.



1. La Triumph Super 7, equipaggiata con un propulsore di 832 cc
2. La Triumph Super 7, in produzione fino al 1932. L'anno seguente è sostituita dalla Super 8



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| Super 7 | 1927 - 1932 |
| Super 9 | 1931 - 1934 |
| Super 8 | 1933 - 1934 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,048 |
| Larghezza | m 1,346 |
| Altezza | nd |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 832 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | nd |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

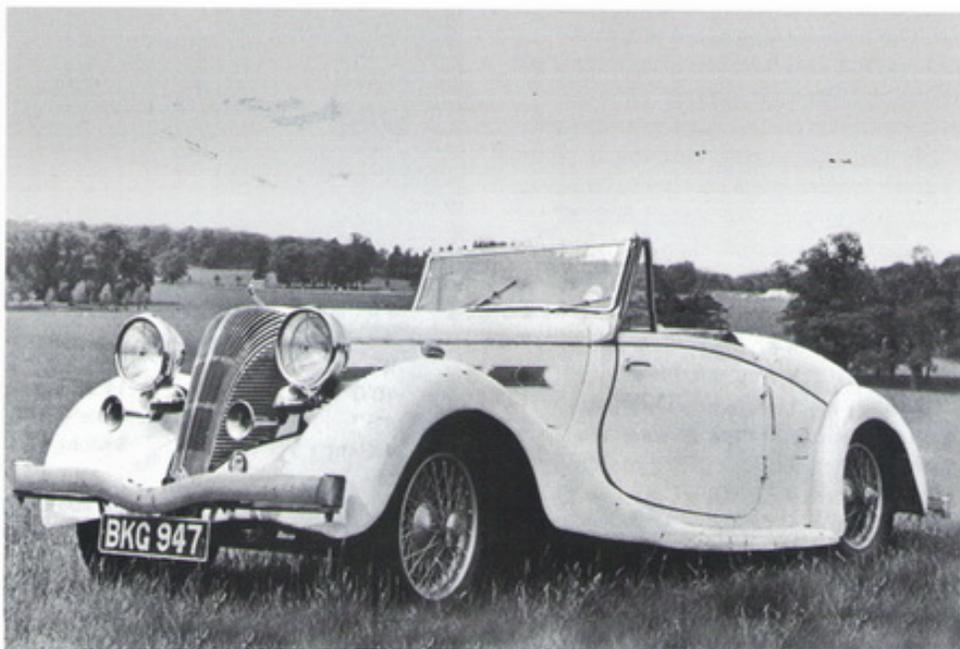
PREZZO

Dolomite

Produzione 1936 - 1939

Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Nella seconda metà degli anni Trenta la Triumph si interessa sempre più al mercato delle automobili medie ma di lusso. Le sue vetture non sono veloci come le migliori concorrenti, ma hanno costi d'acquisto e di manutenzione nettamente inferiori. Possono contare su una linea piacevole, su finiture curate e su un buon allestimento di serie. La Dolomite 14/60 corrisponde in pieno a questi canoni. La Casa inglese propone una convenzionale berlina a quattro porte e un'originale cabriolet a tre posti affiancati con due ulteriori sedili a scomparsa ricavati nel vano posteriore. Le Dolomite sono disponibili con un 4 cilindri di 1,8 litri da 60 Cv e con un 6 cilindri in linea di 1991 cc da 72 Cv. Nel 1937 la gamma Dolomite si arricchisce delle versioni 1,5 Litre con motore a 4 cilindri di 1496 cc da 50 Cv. Esteticamente viene offerta con due diversi tipi di mascherine.



1. La Triumph Dolomite in versione cabriolet
2. Un particolare del frontale della Triumph Dolomite



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,648 |
| Larghezza | m 1,651 |
| Altezza | nd |

POSTI

5

PORTE

4

PESO

1.422 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1767 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 60 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

4 marce

FRENI

Anteriore

a tamburo

Posteriore

a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA

nd

PREZZO

Sterline 338



FOCUS La 8 cilindri

Nel 1934 le Dolomite sono precedute da una 8 cilindri sportiva. Ispirata fortemente all'Alfa Romeo 2300 dell'epoca, tanto da essere da molti considerata una copia, questa vettura è per tale

motivo al centro di una piccola polemica e resta confinata tra gli appassionati. Ne vengono costruiti soltanto tre esemplari, uno dei quali viene distrutto durante il Rallye di Montecarlo del 1935 dal pilota Donald Healey.

Mayflower

Produzione 1949 - 1953

Carrozzeria Berlina - Cabriolet

La Mayflower è una piccola vettura a due porte che riprende lo stile "a lama di rasoio" della più grande Triumph Renown, che la fa sembrare una specie di Rolls Royce in scala ridotta. In effetti la Casa inglese cerca con questo modello di proporre una vettura piccola con immagine e finiture di classe superiore; ma le difficoltà economiche del secondo dopoguerra si rivelano un ostacolo insormontabile per centrare gli obiettivi commerciali che si propone con la Mayflower. La vettura è azionata da un 4 cilindri Standard Tipo 10 a valvole laterali di 1247 cc con testata in alluminio, alimentato da un carburatore monocorpo. Il cambio manuale a tre marce con comando a leva al volante e le sospensioni (anteriori indipendenti a molle, posteriori a ponte rigido e balestre) provengono dalla Standard Vanguard. I freni a tamburo sono azionati idraulicamente. La carrozzeria monoscocca è in acciaio. Pensata anche per il mercato americano, la Triumph Mayflower resta in pratica un modello prevalentemente nazionale, dove peraltro ne vengono venduti 32.000 esemplari nel giro di quattro anni, comprese alcune versioni cabriolet.



1. La Triumph Mayflower, berlina con carrozzeria monoscocca equipaggiata con un motore a valvole laterali di 1247 cc
 2. L'originale e squadrato posteriore della Mayflower
 3. La Triumph Mayflower, berlina a due porte in produzione tra il 1949 e il 1953

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,912

Larghezza m 1,575

Altezza m 1,575

POSTI 5

PORTE 2

PESO 930 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1247 cc

Cilindri 4

Potenza 38 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 106 km/h

PREZZO Sterline 370

TR2 - TR3

Produzione 1953 - 1963

Carrozzeria Spider

Presentata al salone di Ginevra del 1953, la Triumph TR2 è la capostipite di una generazione di automobili di successo e una delle più famose espressioni di quelle che ancora oggi chiamiamo spider all'inglese. Semplice, veloce, economica e giovanile, la TR2 conquista il cuore di moltissimi appassionati di automobili.

E continua a farlo ancora oggi. Il suo 4 cilindri in linea di 2 litri, alimentato da un doppio carburatore, le permette di superare agevolmente il muro delle 100 miglia all'ora, mentre le sospensioni (anteriori a molle, posteriori a balestra semiellittica) le conferiscono una grande maneggevolezza. Nel 1955 viene presentata la TR3 che altro non è che una versione evoluta della TR2 dotata di un motore potenziato a 90-100 Cv e di overdrive sulla seconda, terza e quarta marcia. Una novità è rappresentata da un sedile posteriore supplementare, utilizzabile per trasportare una persona per un breve tragitto oppure un bambino, cosa che permette di proporre la TR3 anche ai giovani padri di famiglia. Nell'ottobre 1956 la Triumph TR3 è la prima automobile prodotta in serie con freni anteriori a disco. Nel 1957 esce la TR3A con alcune modifiche al motore e piccoli interventi estetici, nel 1959 poi è la volta della TR3S Twincam con motore bialbero di 2000 cc e l'anno successivo della TR3B con motore maggiorato a 2138 cc da 105 Cv.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| TR2 | 1953 - 1955 |
| TR3 | 1955 - 1956 |
| TR3A | 1957 - 1963 |
| TR3S | 1959 - 1963 |
| TR3B | 1960 - 1963 |

1. Una Triumph TR2 durante una competizione riservata alle auto d'epoca
2. La Triumph TR3, versione evoluta della TR2
3. La TR2, la spider della Casa inglese prodotta tra il 1953 e il 1955



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,835 |
| Larghezza | m 1,397 |
| Altezza | m 1,270 |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

953 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1991 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 90 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

172 km/h

PREZZO.....

nd

Herald

Produzione 1959 - 1971

Carrozzeria Berlina - Station wagon - Coupé - Cabriolet

In un periodo in cui le Triumph sono più un'evoluzione di modelli precedenti che prodotti realmente nuovi, la Herald rappresenta una, sia pur parziale, eccezione. La vettura, la cui carrozzeria è disegnata da Giovanni Michelotti, ha ancora il telaio separato dalla carrozzeria, la trazione posteriore e quattro freni a tamburo. Nondimeno il cambio ha tre marce sincronizzate, lo sterzo è a cremagliera e le sospensioni posteriori sono indipendenti. Il punto carente è il motore, l'ormai superato 4 cilindri ad asse camme laterale di un litro di cilindrata della Standard Eight, che nel 1961 viene maggiorato a 1147 cc e potenziato a 48 Cv dando vita alla nuova Herald 1200. Due anni dopo la berlina e la cabriolet vengono proposte in una nuova versione sportiva 12/50 con motore potenziato a 51 Cv e freni anteriori a disco. Nel 1967 la gamma Herald è oggetto di una serie di interventi estetici che interessano il frontale e gli interni. Contemporaneamente le versioni 12/50 sono sostituite dalle 13/60 con motore di 1296 cc da 61 Cv. Quando, nel 1971, la Triumph interrompe produzione della Herald ne sono stati prodotti circa 530.000 esemplari.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| 948 | 1959 - 1964 |
| Coupé | 1959 - 1961 |
| 1200 | 1961 - 1970 |
| 12/50 | 1963 - 1967 |
| 13/60 | 1967 - 1971 |



1. Una Triumph Herald coupé, con carrozzeria bicolore. Il design è opera del carrozziere italiano Giovanni Michelotti
 2. La Triumph Herald nella variante cabriolet
2. Una pubblicità anni Sessanta della Triumph Herald



The girl gets dated. The Triumph Herald doesn't.

The design of the Triumph Herald was finalized when Edon was Prime Minister. They could have, in 1959, the car was launched. It was a revolution. It was the first British car to use alloy wheels. The Herald was the first British car to have a separate front and rear suspension. It was the first British car to have a separate front and rear suspension. It was the first British car to have a separate front and rear suspension.

The Herald is a very successful model. It is a very successful model.

Why people love the Herald. Some people think the Herald is a very successful model. It is a very successful model.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,886

Larghezza m 1,524

Altezza m 1,333

POSTI 5

PORTE 2

PESO 725 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 948 cc

Cilindri 4

Potenza 39 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO Sterline 702

TRIUMPH

TR4/TR5/TR6

Produzione 1961 - 1976

Carrozzeria Spider

La Triumph TR4 rappresenta un rinnovamento radicale rispetto alla precedente TR3. Pur conservando il telaio separato dalla carrozzeria e il retrotreno ad assale rigido, la nuova spider della Casa inglese ha una linea più moderna, disegnata da Giovanni Michelotti, che concilia fiancate più diritte con i classici fari circolari sporgenti dei modelli precedenti, un bagagliaio molto più ampio e la plancia rivestita in legno. A richiesta è ottenibile un tetto rigido staccabile (hard top). La TR4 monta lo stesso motore di 2,2 litri della TR3, abbinato a un cambio manuale con overdrive sulla terza e quarta marcia. Nel 1965 esce la versione TR4A IRS con sospensioni posteriori indipendenti e nel 1967 la TR5 PI (Petrol Injection), che pur essendo esteticamente identica al modello precedente, monta un 6 cilindri in linea di 2498 cc ad iniezione meccanica da 150 Cv. Nel 1969 la Triumph presenta la TR6. Si tratta essenzialmente un *restyling* operato dalla carrozzeria tedesca Karmann (frontale, coda, paraurti, hard top) che le conferisce una linea meno squadrata. La meccanica non subisce modifiche fino al 1973 quando, per ridurre le emissioni, la potenza del 6 cilindri viene ridotta a 125 CV.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| TR4 | 1961 - 1966 |
| TR5 | 1967 - 1968 |
| TR6 | 1969 - 1976 |



1. La Triumph TR4A IRS, spider della Casa inglese prodotta dal 1965
2. La TR6, evoluzione dei modelli precedenti. Il *restyling* è opera della carrozzeria tedesca Karmann

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,962 |
| Larghezza | m 1,461 |
| Altezza | m 1,270 |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

966 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2138 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 105 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

164 km/h

PREZZO

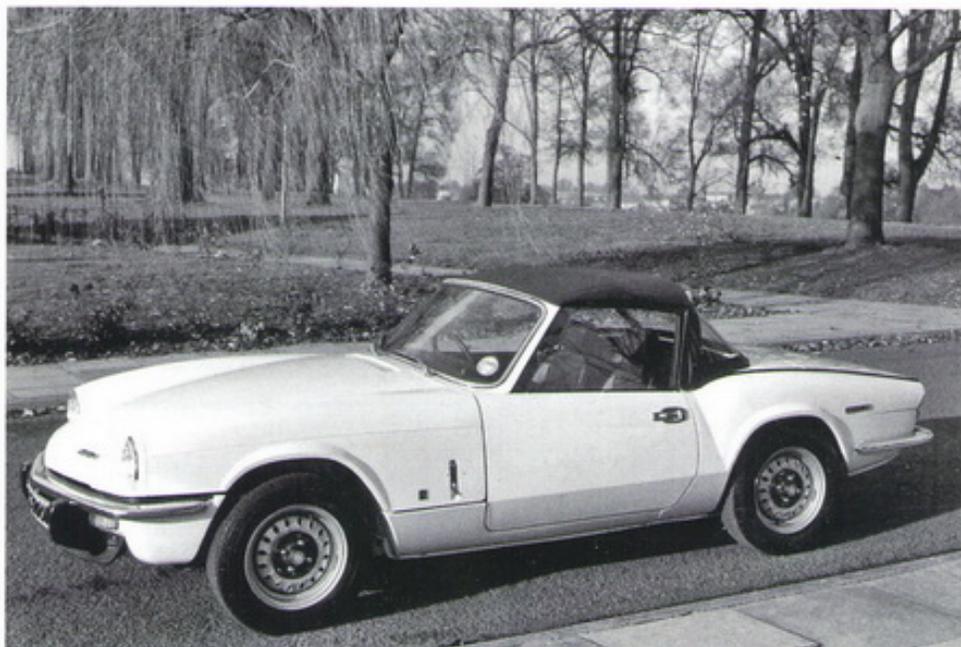
Sterline 1.095

Spitfire

Produzione 1962 - 1980

Carrozzeria Spider

Per contrastare il crescente successo commerciale di piccole spider come la Austin Healey Sprite e la MG Midget, all'inizio degli anni Sessanta il carrozziere italiano Giovanni Michelotti disegna un'automobile destinata a diventare un modello cult per gli appassionati. Al salone di Londra del 1962 la Triumph presenta la Spitfire, una slanciata spider 2 posti con sospensioni a quattro ruote indipendenti e carrozzeria in pannelli saldati fra loro e fissati in dodici punti a un telaio a forma di X allungata. Una particolarità della Spitfire è l'assenza del classico cofano motore apribile: l'intera parte anteriore della carrozzeria può essere sollevata su perni anteriori, lasciando ampio accesso a tutti gli organi meccanici, dopo aver sganciato due fermi posti sui parafranghi anteriori. Il motore della prima serie è in pratica il 4 cilindri con asse a camme laterale della berlina Herald 1200 alimentato da due carburatori SU che in questa versione sviluppa 55 Cv. Nel dicembre del 1964 viene presentata la seconda serie della Spitfire che, oltre ad alcuni ritocchi estetici (mascherina e maniglie ridisegnate, serrature su entrambi i lati, nuovi sedili), adotta un motore potenziato a 67 Cv grazie all'adozione di un differente asse a camme, di un collettore di aspirazione raffreddato dal liquido del motore e di un collettore di scarico in lamiera anziché in ghisa. La terza serie, presentata nel 1967, ha un carattere ancora più sportivo. Esternamente si riconosce per il frontale nuovamente ridisegnato, i nuovi gruppi ottici posteriori e i paraurti modificati. All'interno c'è una nuova plancia con finiture in legno e in vinile. La novità più significativa è rappresentata però dall'adozione del propulsore a 4 cilindri di 1296 cc della berlina Triumph TC che sviluppa 75 Cv di potenza e che le consente di raggiungere facilmente i 160



1. La Triumph Spitfire, modello che rimane in produzione dal 1962 al 1980
2. La Spitfire Mark III, versione prodotta dal 1967 al 1970



chilometri orari. In considerazione della maggiore potenza del motore, il diametro dei dischi freni anteriori viene aumentato. A questo punto lo sviluppo della Spitfire registra un'inversione di tendenza. Dopo aver ricercato un continuo miglioramento delle prestazioni, il costruttore comincia a lavorare sulla guidabilità e sui consumi. Il cambiamento è chiaramente avvertibile con la quarta serie presentata nel

SCHEDE TECNICHE

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,683 |
| Larghezza | m 1,448 |
| Altezza | m 1,219 |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

705 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1147 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 55 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

145 km/h

PREZZO

nd

novembre del 1970. In questa versione, riconoscibile per la forma più squadrata della parte posteriore della carrozzeria e parafranghi anteriori più larghi, il motore di 1,3 litri presenta una serie di modifiche che lo rendono meno brillante, ma sicuramente più fruibile nell'uso urbano. Sempre in quest'ottica nel 1974 viene presentata la versione 1500 che con la maggiore cilindrata cerca di compensare le misure adottate per ridurre i consumi e per rientrare nelle nuove normative anti-inquinamento.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| Mark I | 1962 - 1964 |
| Mark II | 1964 - 1966 |
| Mark III | 1967 - 1970 |
| Mark IV | 1970 - 1974 |
| 1500 | 1974 - 1980 |



FOCUS Spitfire 1500

Nel 1974 la Spitfire abbandona la classica denominazione "Mark" per assumere quella di "1500" che indica l'adozione del motore di 1493 cc della berlina Toledo: un 4 cilindri con asse a camme laterale alimentato da due carburatori SU che sviluppa 72 Cv di potenza.

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,880
Larghezza m 1,480
Altezza m 1,220

POSTI 2

PORTE 2

PESO 743 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1493 cc

Cilindri 4

Potenza 72 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 163 km/h

PREZZO Lire 2.390.000

1. Una Triumph Spitfire 1500
2. Il posteriore della Spitfire 1500
3. La seconda serie della Spitfire, la Mark II in produzione tra il 1964 e il 1966. Questa versione è equipaggiata con un propulsore potenziato a 67 Cv



LA TECNICA

Sulla base della Spitfire, nel 1966, Michelotti realizza una coupé con un piccolo portellone posteriore. Al posto del motore 4 cilindri della spider, su questa vettura la Triumph monta però un 6 cilindri in linea monoalbero di 1998 cc (95 Cv) alimentato da due carburatori. Nasce così la Triumph GT6 di cui fino al 1973 vengono prodotti oltre 40.000 esemplari in tre serie diverse.

PI

Produzione 1963 - 1977

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Nel 1963 la Triumph si affaccia nel segmento delle automobili di fascia alta una serie di eleganti vetture a trazione anteriore con un motore a 6 cilindri in linea, disegnate da Michelotti. Gli elementi stilistici principali sono l'originale forma della mascherina a quattro fari circolari e la parte posteriore del tetto. Nel 1968 la Triumph 2000 (disponibile dal 1969 anche in versione station wagon) viene affiancata dalla 2500 PI (Petrol Injection) che monta lo stesso motore di 2498 cc della TR5 che, in questo caso, eroga 132 Cv. In breve la 2500 PI diventa il modello più apprezzato della gamma. Nel 1969 esce la seconda serie con un frontale ridisegnato e interni più eleganti. Nuova è la versione 2500 S a carburatore da 114 Cv. Nella terza serie la 2500 PI resta immutata, mentre la 2000 e la 2500 S sono sostituite nel 1974 dalla 2000 TC (86 Cv) e dalla 2500 TC (106 Cv).



1



FOCUS Triumph 2000

La Triumph 2000 fa la sua prima apparizione al salone di Londra del 1963, dove anche la Rover presenta la sua 2000. Entrambe le vetture hanno un prezzo che si aggira attorno alle mille sterline e motori monoalbero da 90 Cv. Il motore Triumph è un 6 cilindri in linea, soluzione consona a un'ammiraglia in grado di garantire una maggiore progressività e fluidità di funzionamento.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| Mark 1 | 1963 - 1968 |
| Mark 2 | 1969 - 1974 |
| Mark 3 | 1974 - 1977 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,410 |
| Larghezza | m 1,650 |
| Altezza | m 1,420 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.170 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1998 cc |
| Cilindri | 6 |
| Potenza | 90 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 153 km/h

PREZZO nd

Stag

Produzione 1970 - 1977

Carrozzeria Cabriolet

La Triumph Stag è il singolare risultato di una lunga serie di compromessi tecnici e di design. Ritenendo, ad esempio, che le recenti normative americane sulla sicurezza avrebbero vietato la commercializzazione di nuove cabriolet, il designer italiano Giovanni Michelotti disegna una carrozzeria con un roll bar che irrobustisce la struttura e garantisce maggiore protezione agli occupanti della vettura. Per sopperire alla carenza di fondi per lo sviluppo del progetto, gli ingegneri della Casa inglese fanno di necessità virtù e realizzano il motore 3000-V8 della Stag accoppiando due propulsori quattro cilindri monoalbero della Dolomite. Le finiture realizzate in materiali di pregio insieme a soluzioni tecniche non sempre d'avanguardia lasciano trapelare la volontà della Casa inglese di proporre una vettura dal prezzo sicuramente contenuto, in considerazione soprattutto delle dimensioni e della cilindrata. Nei circa sette anni in cui l'auto rimane in produzione, la Triumph costruisce e mette in commercio quasi 26.000 esemplari della Stag.



1. Una Triumph Stag, la cabriolet della Casa inglese prodotta tra il 1970 e il 1977
 2. Il profilo della vettura. Il design è opera dell'italiano Giovanni Michelotti
 3. Una Triumph Stag a capote aperta. Si nota il roll bar a T, utilizzato per soddisfare le normative di sicurezza dell'epoca

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,420
 Larghezza m 1,610
 Altezza m 1,260

POSTI 2+2

PORTE 2

PESO 1.275 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
 Cilindrata 2997 cc
 Cilindri 8 a V
 Potenza 145 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco
 Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 190 km/h

PREZZO Lire 3.990.000

Toledo/Dolomite

Produzione 1970 - 1980

Carrozzeria Berlina

All'inizio degli anni Settanta la Triumph avvia la produzione di una serie di berline a tre volumi di classe media a trazione posteriore. La prima è la Toledo 1300 che nel 1971 viene affiancata dalla 1500 in versione a uno e a due carburatori (TC), rispettivamente da 61 Cv e da 64 Cv. Modelli che nel 1972 sono dotati di freni anteriori a disco. Nel frattempo al salone di Londra del 1971 la Triumph presenta la Dolomite, una berlina a 4 porte con quattro fari anteriori circolari, equipaggiata con un 4 cilindri monoalbero di 1854 cc da 91 Cv. Due anni dopo arriva la versione Sprint con ruote in lega, tetto rivestito in vinile, spoiler anteriore e motore 4 cilindri di 1998 cc (127 Cv), il primo 16 valvole prodotto in serie. Nel 1976 le gamme Toledo e Dolomite vengono unificate: spariscono le Toledo e nascono le Dolomite 1300 e 1500 che si affiancano alle Dolomite 1850 e Sprint.



1



FOCUS Dolomite Sprint

All'interno della testata in lega leggera del motore della Dolomite Sprint, un solo asse a camme, azionato da catena, comanda tutte le 16 valvole usando solo 8 camme. Le valvole d'aspirazione sono infatti comandate direttamente da punterie a bicchierino, mentre quelle di scarico sono azionate da bilancieri. Nel 1974 questa ingegnosa soluzione vale alla Triumph il premio del Design Council.

1. Una Triumph Toledo, berlina di classe media prodotta dal marchio inglese a partire dal 1970
2. Gli interni della Triumph Dolomite



2

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------------|-------------|
| Toledo 1300 | 1970 - 1976 |
| Toledo 1500 | 1971 - 1976 |
| Dolomite | 1971 - 1980 |
| Dolomite Sprint | 1973 - 1980 |
| Dolomite 1300 | 1977 - 1980 |
| Dolomite 1500 | 1977 - 1980 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,962 |
| Larghezza | m 1,575 |
| Altezza | m 1,372 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

Alimentazione

Cilindrata

Cilindri

Potenza

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

Anteriore

Posteriore

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

TR7/TR8

Produzione 1975 - 1981

Carrozzeria Coupé - Spider

Per sviluppare una nuova sportiva destinata soprattutto al mercato nordamericano, dove le nuove normative per la sicurezza penalizzano le spider inglesi, viene varato il progetto Bullet. Nasce così la coupé Triumph TR7 che non a caso viene introdotta a gennaio 1975 negli Stati Uniti e solo un anno e mezzo più tardi in Europa. Profilo cuneiforme, fari a scomparsa, carrozzeria coupé: la linea che Harris Mann disegna per la TR7 abbandona la classica immagine delle sportive Triumph che precedono questo modello per aprirsi alle esigenze del mercato americano, dedicando allo stesso tempo grande attenzione alla sicurezza. Per questo motivo al salone di Ginevra del 1975 viene presentata innanzitutto una compatta coupé a 2 posti (la versione spider segue quattro anni più tardi) dotata di una solida carrozzeria portante con sottotelaio anteriore e scocca a deformazione controllata. Il risultato estetico è quello di una spider al quale è stato saldato l'hard top. Anche gli interni, molto moderni e razionali, della TR7 staccano nettamente dalla tradizione Triumph. Il motore è un 2 litri monoalbero da 107 Cv alimentato da due carburatori abbinato a un inedito cambio a 5 marce di origine Rover. La trazione è sulle ruote posteriori, l'impianto frenante di tipo misto dischi/tamburi, le sospensioni anteriori a ruote indipendenti e posteriori a ponte rigido. La vettura ha dimensioni molto contenute e un passo di soli 2.160 millimetri che le conferisce un comportamento molto reattivo. A questo modello viene affiancata nel 1978 la TR8 che altro non è che una TR7 equipaggiata con l'8 cilindri a V della berlina Rover 3500 e della Range Rover che sulla Triumph sviluppa 150 Cv di potenza. La vettura non viene importata in Italia. In sei anni vengono prodotte complessivamente 115.083 Triumph TR7 e TR8, 2.715 delle quali con motore 3500-V8.

SCHEDA TECNICA - COUPÉ

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,070

Larghezza m 1,680

Altezza m 1,270

POSTI 2

PORTE 2

PESO 1.015 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1998 cc

Cilindri 4

Potenza 107 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 176 km/h

PREZZO Lire 5.770.000

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------|-------------|
| TR7 Coupé | 1975 - 1981 |
| TR8 | 1978 - 1981 |
| TR7 Spider | 1979 - 1981 |



LA TECNICA

Sulla TR7 il costruttore monta lo stesso 4 cilindri monoalbero di 2 litri di cilindrata della Dolomite Sprint inclinato di 45 gradi a sinistra e dotato di una testata in lega leggera a 2 valvole per cilindro mosse da un asse a camme in testa azionato da catena. Ne viene studiata anche una versione bialbero, che arriverà poi solo sulle Rover.



1. La Triumph TR7, coupé della Casa inglese prodotta tra il 1975 e il 1981 e destinata soprattutto al mercato nordamericano
2. Cruscotto e posto guida della TR7
3. Il design sportivo della Triumph TR7 è opera di Harris Mann. Il frontale si caratterizza per i fari a scomparsa



FOCUS TR8

Per soddisfare le esigenze del pubblico americano la Triumph decide nel 1978 di allestire una particolare serie di TR7, coupé e cabriolet, dotate del motore V8 utilizzato dalla Rover, abbinato a un cambio automatico e, in qualche caso, con un manuale sempre di derivazione Rover. La vettura si chiama TR8 e viene anche utilizzata nei rally.

DIMENSIONI

Lunghezza..... m 4,070

Larghezza m 1,680

Altezza m 1,260

POSTI 2

PORTE..... 2

PESO 815 kg

MOTORE

Alimentazione..... benzina

Cilindrata 3532 cc

Cilindri..... 8 a V

Potenza 155 Cv

TRAZIONE..... posteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

Anteriore..... a disco

Posteriore..... a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 217 km/h

PREZZO nd



Acclaim

Produzione 1981 - 1984

Carrozzeria Berlina

La Acclaim è l'ultima automobile prodotta con il marchio Triumph e la prima realizzata dal gruppo British Leyland in collaborazione con la Honda. In base a tale accordo, in Inghilterra, viene costruita nel 1981 la Honda Ballade reinterpretata in modo meno giapponese, soprattutto per quanto riguarda le finiture interne e l'assetto. Nasce così una berlina tre volumi a trazione anteriore. La Triumph Acclaim è un'automobile leggera e ben costruita, dotata di un moderno motore in lega leggera a camere di scoppio emisferiche di 1,3 litri con un asse a camme in testa e valvole inclinate, alimentato da due carburatori orizzontali Keihin Seiki. Ad esso è abbinato un cambio manuale a 5 marce (oppure in alternativa una trasmissione automatica a 3 rapporti). Le sospensioni sono indipendenti e l'impianto frenante è misto dischi/tamburi.



1. La Acclaim, l'ultima vettura prodotta con il marchio Triumph
2. La Triumph Acclaim, berlina a tre volumi e quattro porte prodotta tra il 1981 e il 1984



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,095 |
| Larghezza | m 1,600 |
| Altezza | m 1,340 |

POSTI 5

PORTE 4

PESO 815 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1335 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 70 Cv |

TRAZIONE anteriore

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 154 km/h

PREZZO Lire 8.550.000



FOCUS

La joint venture con Honda

La Acclaim è il primo esempio in assoluto di collaborazione tra una Casa europea e una giapponese. Nel complesso industriale

di Cowley, vicino a Oxford, la versione Triumph della Honda Ballade viene costruita al ritmo di circa mille unità al giorno. La produzione Acclaim cessa dopo 4 anni e 133.625 unità quando il gruppo British Leyland abbandona il marchio Triumph.

Trnavské Automobilové Zavody

Trnava
Repubblica Slovacca
1973 - 1999



La fabbrica di automobili Trnavské Automobilové Zavody, meglio conosciuta con il nome di TAZ, nasce nel 1973 nella ex Cecoslovacchia, nella cittadina di Trnava, a circa 50 chilometri da Bratislava. Come per molte altre fabbriche automobilistiche dell'Est la produzione è concentrata su modelli semplici, un po' spartani senza tanti orpelli poiché devono supplire a due funzioni principali ovvero al trasporto delle persone e delle merci. In questo caso la gamma è estremamente ridotta e si limita alla riproposizione del modello 1203 prodotto dalla connazionale Skoda, da cui acquisisce i diritti di fabbricazione. Lo stesso veicolo diventa il TAZ 1500, un piccolo van la cui carrozzeria viene adattata in base alle necessità. Esce così nelle versioni pick up con o senza telone, autoambulanza, furgone postale. La motorizzazione prescelta è il motore quattro cilindri a benzina di 1500 cc con potenza di 55 Cv che deriva da quello della Skoda Octavia degli anni Cinquanta. Nel 1999 la Trnavské Automobilové Zavody viene acquisita dalla Ocelot Auto.

Un TAZ 1500, il piccolo van derivato dalla Skoda Octavia degli anni Cinquanta



Trojan

Croydon
Inghilterra
1914 - 1974



La Trojan limited viene fondata da Leslie Hayward Hounsfield che da tempo ha in mente di realizzare una piccola vettura, facile da guidare e poco costosa. Dopo vari prototipi e disegni tra il 1910 e il 1913, la prima auto della Casa, la Utility, è pronta nel 1914, e dall'iniziale progetto di auto a due posti passa al più convenzionale quattro posti dall'aspetto simile alle altre vetture dell'epoca. La Utility si distingue invece meccanicamente per il propulsore due tempi quattro cilindri di 1529 cc di cilindrata, collocato sotto i sedili anteriori, con assale posteriore, senza differenziale, su cui agisce il cambio epicicloidale a due rapporti, più retromarcia. L'auto monta ruote in gomma piena, mentre gli pneumatici sono offerti come optional. Tuttavia lo scoppio della Prima guerra mondiale impedisce la produzione della vettura fino al 1922, quando l'auto viene presentata al London Motor Show e, grazie a un accordo con la Leyland Motors, è realizzata nel suo stabilimento di Kingston. La vettura viene costruita con diversi tipi di carrozzeria, anche commerciali, e fino al 1928, tra auto e furgoni, raggiunge un volume totale di circa 18mila unità. Nel 1931 esce un nuovo model-



lo, la RE, sigla che sta per Rear Engine e indica la collocazione del motore in posizione posteriore. Capace di una velocità massima di 70 chilometri orari, mantiene ancora l'avviamento elettrico opzionale e i freni solo sulle ruote posteriori. Il successo della RE è scarso e anche i tentativi con la Wayfarer del 1934 e con la Mastra a sei cilindri non vanno meglio, tant'è che la Casa decide di concentrarsi sulla produzione di veicoli commerciali. Nel dopoguerra la produzione di van riprende e dal 1952 sono equipaggiati con motore Perkins diesel. Nel 1959 Peter Agg acquisisce la compagnia e dal 1960 al 1965, sotto licenza Heinkel, produce una piccola bubble car, derivata dalla Isetta, venduta con il nome di Trojan 200. Con l'acquisto della Elva Cars si apre la parentesi sportiva che porta la Casa in Formula 1 dove partecipa, con scarsi risultati, ad alcune gare del mondiale nel 1974.

1. La Trojan 200, la bubble car prodotta tra il 1960 e il 1965 su licenza Heinkel
2. Una Trojan durante una competizione di Formula 1 nel 1974



Tucker

*Chicago
Stati Uniti
1946 - 1955*

L'ingegner Preston Thomas Tucker passa alla storia sia per l'elaborazione della sua innovativa vettura, la Torpedo, sia per il processo per frode cui viene sottoposto per non averla mai messa in commercio, causando un disastro commerciale di circa 20 milioni di dollari. Nel 1946 Tucker, già progettista di carri armati, fonda la Tucker Corporation, acquista un vecchio stabilimento della Dodge dismesso e allestisce una catena di montaggio, assemblando un prototipo di auto. Dopodiché affida a un'agenzia pubblicitaria il compito di annunciare la nuova vettura. La Torpedo, soprannominata in inglese tin goose (oca di latta) per la sua forma grossa e tondeggiante, è presentata nel 1947 e viene ammirata subito come concentrato di tecnologia e innovazione: il motore è un sei cilindri boxer di 9,5 litri, montato posteriormente, capace di una potenza di 150 Cv a 1.500 giri al minuto; la trasmissione è diretta, senza cambio di velocità; le sospensioni sono indipendenti sulle quattro ruote, con elementi elastici in blocchi di caucciù. L'abitacolo, in buona parte imbottito, è protetto da tre robuste centine, antesignane dei roll bar; i freni sono a disco e ogni componente viene realizzato per lo più in alluminio. Un progetto avveniristico sulla carta ma mai decollato perché in effetti dei 51 esemplari prodotti solo un piccolo numero è funzionante e con motori provenienti da altre vetture. Il disastro commerciale è enorme e Tucker viene processato per frode ma non è condannato. Si trasferisce in Brasile, dove costituisce un'altra società e cerca di realizzare un progetto di utilitaria ma senza successo. Muore nel 1955 e con lui chiude anche l'azienda.

Turcat-Méry

*Marsiglia
Francia
1899 - 1929*

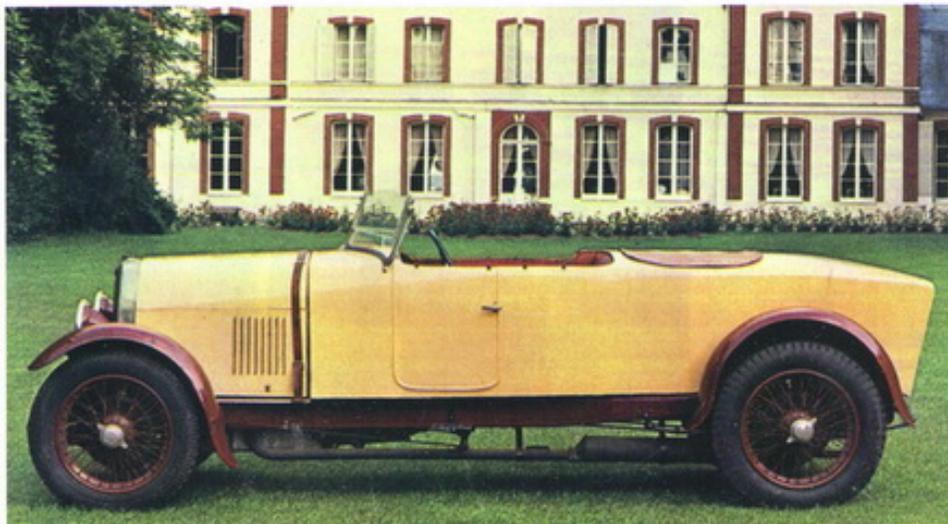


La passione per le auto di due giovani francesi, Léon Turcat e Simon Méry, porta dopo due anni di studi e tentativi con prototipi, alla nascita del marchio Turcat-Méry nel 1899. La prima vettura, la Type A, esce nel 1901 e monta un motore quattro cilindri di 2600 cc con valvole laterali. Le auto della casa sono realizzate con cura e ben presto si conquistano fama di affidabilità e velocità grazie anche alle buone prestazioni dimostrate nelle corse automobilistiche a cui partecipano con successo e per la quali la Casa realizza appositamente la 45 HP. A tale proposito bisogna ricordare la vittoria nella prima edizione del Rally di Montecarlo, nel 1911, con la Turcat-Méry guidata da Henri-Louis Rougier. La produzione procede subito a pieno ritmo, si espande con un accordo commerciale con la De Dietrich, e, ai modelli dotati di motori a quattro cilindri, nel 1907, si aggiunge un modello a sei ci-



lindri. Lo scoppio della Prima guerra mondiale vede la conversione a favore della costruzione di autocarri militari e nel dopoguerra la Casa cerca di riavviare il settore auto con l'uscita della PG che non ottiene grande successo. Nel 1923 si cerca di risollevarle le sorti con la sportiva RGH dotata, di motore quattro cilindri con albero a camme in testa, che raggiunge una velocità di 120 chilometri orari. Nonostante il successo di questa vettura la situazione economica si aggrava e nemmeno i modelli successivi, UG, VD e VF riescono a risollevarla. Nel 1928 la Casa sperimenta l'utilizzo di motori a sei e otto cilindri ma l'anno successivo viene posta in liquidazione.

1. Una touring Turcat-Méry del 1912, con motore quattro cilindri
2. Una Turcat-Méry del 1925 con motore di 2500 cc a quattro cilindri



Turicum

Zurigo
Svizzera
1904 - 1914

È Martin Fischer a dare vita nel 1904 al marchio svizzero Turicum, trasposizione latina del nome della città di Zurigo. Il primo veicolo costruito da Fischer è alquanto originale, di piccole dimensioni, monta un motore monocilindrico, a trazione posteriore, raffreddato ad aria e senza volante, poiché le ruote anteriori sono governate con due pedali (come negli aeroplani). Anche il secondo modello, sebbene più grande, non si discosta dallo schema del primo. Si distingue per la particolare trasmissione a frizione, progenitrice dei successivi cambi a variazione continua, sistema conservato per tutta la produzione delle vetture Turicum. Nel 1908 esce un modello più convenzionale, la Type D, con motore a 4 cilindri di 1940 cc e con una potenza di 18 Cv, parallelamente ad altre versioni con motore bicilindrico raffreddato ad acqua, che però sono subito abbandonate. Nel 1908 Martin Fischer lascia l'azienda per fondare una nuova Casa e produrre vetture con il suo nome. Le vetture Turicum continuano a essere prodotte fino al 1914, anno in cui, a causa della guerra, il marchio esce dal mercato.

La Turicum del 1908 che monta il primo propulsore a 4 cilindri della Casa svizzera



Turner

Wolverhampton
Inghilterra
1902 - 1928



La Turner nasce per opera di James Burns Dumbell che inizia a fabbricare auto a vapore su licenza della belga Miesse. La Turner-Miesse del 1904 è una vettura semplice con motore a vapore, a tre cilindri, montato trasversalmente, della potenza di 10 Cv, con trasmissione a catena ed è in grado di raggiungere i 55 orari. Il motore a vapore inizia a cedere il passo al propulsore a benzina ma nonostante ciò la Casa ne continua la produzione fino al 1913. Dal 1908 la Turner inizia a produrre dei modelli leggeri con motore a benzina, come la due posti da 9 Cv, con raffreddamento ad aria e cambio a due marce. L'anno dopo esce un modello a quattro cilindri da 10 Cv, raffreddato ad acqua, seguito da uno di maggiori dimensioni con motore da 15 Cv. Nel 1914 la Casa produce vetture per la Universal Car Company e, nel dopoguerra, ha una breve parentesi con la Varley Woods. Nel 1923 cerca di risollevarsi con i modelli Twelve Forty e Twelve Twenty. La Casa però non regge alla concorrenza e abbandona il settore delle auto nel 1928.

La Turner-Miesse a vapore del 1904 con motore a tre cilindri



TVR

Blackpool, Inghilterra 1947



TVR è uno dei tipici piccoli marchi inglesi capaci di trovare e mantenere nel tempo un proprio posto nel mercato delle sportive artigianali; quelle realizzate con pochi mezzi e molta passione, ricche di personalità quanto distanti dalla sofisticazione dei modelli creati dai grandi costruttori.

Il primo atto della storia della TVR è la fondazione della Trencar Motors a Blackpool nel 1947 da parte di Trevor Wilkinson, giovane ingegnere che ama "pasticciare" con le automobili secondo la tipica mentalità britannica delle sportive semplici e leggere, assemblate con componenti provenienti dalla normale produzione.

Si comincia con una iniziativa personale, ossia la elaborazione di una Alvis per uso proprio, ma già nel 1949 appare la prima TVR (la sigla ricavata dalla contrazione del nome di battesimo del progettista) costruita per essere venduta. La filosofia costruttiva è a modo suo classica, basata su un leggero telaio tubolare non molto complesso, sospensioni e altri componenti provenienti dalla Morris Eight e il diffuso motore Ford 100E a valvole laterali adeguatamente elaborato. Il tutto vestito con una carrozzeria essenziale, interamente in alluminio battuta a mano.

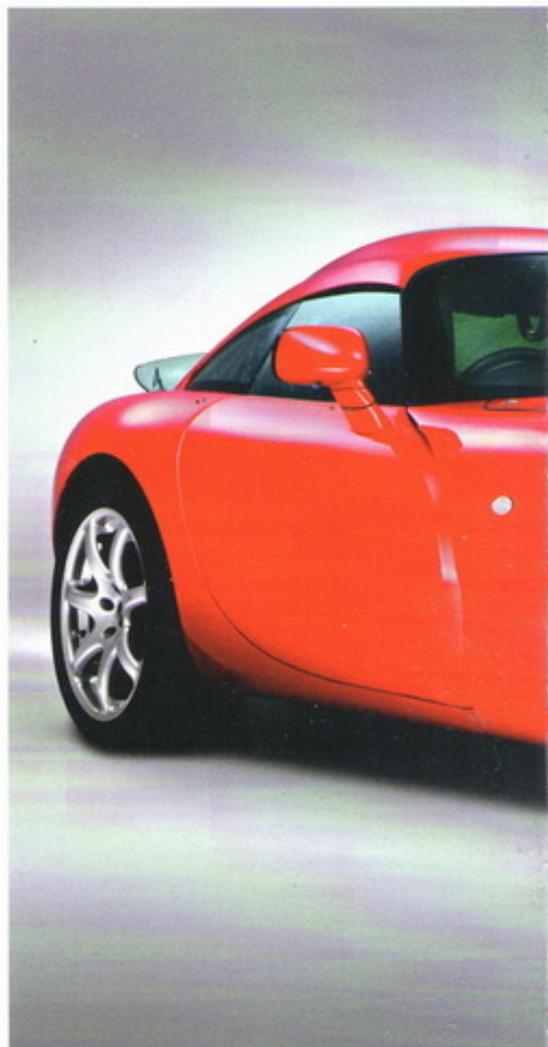
Pochi esemplari venduti ad appassionati locali segnano l'inizio effettivo della attività della TVR e contemporaneamente mettono il neo costruttore di fronte alle difficoltà e alle necessità della produzione commerciale. Il primo problema da affrontare è quello delle carrozzerie, che sono la parte più complessa e costosa da realizzare e per un certo periodo il problema viene aggirato semplicemente sostituendo la carrozzeria in alluminio realizzata in officina con quella in ve-

troresina realizzata all'esterno per un'altra vettura sportiva, la RGS Atlanta. Questa soluzione di ripiego viene utilizzata dal 1953 al 1958 quando, con la comparsa della Grantura, arriva la prima carrozzeria in plastica disegnata e realizzata all'interno dell'azienda. È l'inizio di un periodo di sviluppo molto rapido dei modelli, che si susseguono con produzioni sempre limitate e progressive evoluzioni nei telai, nelle sospensioni e soprattutto nei motori. Le sospensioni anteriori, inizialmente derivate da quelle della Volkswagen Maggiolino, vengono sostituite da quelle a quadrilateri mentre i motori passano dai Ford agli MG o altri. In questa fase le vetture commercializzate con il marchio TVR risultano in effetti prodotte da una società la cui denominazione ufficiale è Grantura Engineering.

LO SBARCO NEGLI STATI UNITI

Le TVR arrivano anche negli Usa dove dal 1956, incontrano un certo interesse da parte degli appassionati, soprattutto piloti impegnati nella gare GT dove la leggerezza e il buon equilibrio generale delle TVR rappresentano doti apprezzate. Anche nel Vecchio continente le TVR si fanno valere nelle competizioni e nel 1962 una di queste partecipa alla 24 Ore di Le Mans. Quello stesso anno, spinto dai problemi finanziari, il fondatore Trevor Wilkinson cede il controllo diretto dell'azienda per la quale si apre un periodo travagliato, senza una guida solida e con un certo numero di azionisti non molto interessati allo sviluppo dell'attività.

A smuovere le acque è l'interesse degli americani per lo sviluppo di un nuovo modello, la Griffith, realizzata nel 1963 come evoluzione



La TVR Sagaris, vettura sportiva della Casa inglese

della Grantura attraverso adattamenti della meccanica ma soprattutto l'adozione di un grosso motore V8 Ford. Questo è in origine lo stesso propulsore utilizzato dalla AC Cobra e pertanto molto apprezzato dai piloti d'oltre oceano. La Griffith è quindi un modello che sia su strada sia in pista è in grado di rivaleggiare con le protagoniste dell'epoca, come Ferrari e Jaguar, una circostanza che accresce notevolmente la notorietà e il prestigio della marca.

Fra i clienti-corridori c'è Martin Lilley, un appassionato e facoltoso gentleman driver che, nel momento in cui l'azienda in difficoltà rischia il fallimento, interviene assieme al padre Arthur, già azionista della Grantura Engineering, acquistando la totalità dell'azienda che



Sagaris

assume il nome definitivo di TVR Engineering. Durante la gestione Lilley, che si protrae per 16 anni, la TVR esprime una notevole vivacità e propone una grande varietà di modelli oltreché un certo numero di innovazioni tecniche. La Grantura viene sostituita dalla Vixen e da questa viene sviluppata la Tuscan quindi la cosiddetta serie M e la 3000S, la prima cabriolet della marca.

INNOVAZIONE E DESIGN

In questo periodo si segnalano l'adozione, per la prima volta in Inghilterra su una vettura stradale, della sovralimentazione turbo e l'utilizzo dei filamenti del lunotto posteriore riscaldato come antenna della radio. Quello che in realtà cambia poco è l'impostazione tecnica delle vetture, sempre basate su un telaio in tubi dalla struttura poco differente da quella originariamente concepita negli anni

Cinquanta, e le procedure produttive artigianali che hanno pesanti conseguenze sulla qualità complessiva delle vetture.

Nel 1970 l'azienda si trasferisce in una nuova sede a Blackpool e la nuova fase comporta anche un rinnovamento dello stile delle vetture che successivamente abbraccia la tendenza alle linee spigolose a cuneo tanto in voga all'epoca. L'innovazione si rivela però un boomerang in quanto le auto perdono un poco della loro tradizionale personalità, senza peraltro assumere un look abbastanza attraente rispetto alla concorrenza, e la conseguenza è una nuova pesante crisi finanziaria che porta la TVR sull'orlo di un ulteriore fallimento nel 1982. Ancora una volta la soluzione viene dall'intervento di un cliente appassionato, nella persona di Peter Wheeler, un ingegnere chimico che fa fortuna con le forniture agli impianti petroliferi che in



IL PERSONAGGIO Trevor Wilkinson

Il fondatore e per molto tempo l'anima e l'ispiratore delle TVR appartiene alla folta categoria dei tecnici appassionati e intraprendenti che nell'Inghilterra del dopoguerra si sono cimentati nella realizzazione in proprio di automobili sportive stradali e da competizione. Quello che però distingue Trevor Wilkinson è la capacità di interpretare a suo modo le tradizioni delle sportive britanniche di produzione artigianale e dare un'impronta personale ed efficace all'azienda, che anche per questo sarà in grado di svilupparsi nel corso del tempo. Nato a Blackpool nel 1923, Trevor Wilkinson coltiva la passione per l'automobile fino al compimento degli studi di ingegneria che già nel 1947 mette in pratica costruendosi una "special" realizzata sulla base di una vecchia Alvis Firebird di cui conserva il telaio e le sospensioni, modificando il motore e adattando una speciale carrozzeria in alluminio. Questa sperimentazione porta rapidamente a lavori più impegnativi e così nel 1949 dall'officina Trevecar Motors esce il primo modello "di produzione" che apre ufficialmente la storia della TVR come marchio autonomo. Sicuramente abile come tecnico, Wilkinson non ha la formazione, o almeno la stessa attitudine, a gestire le questioni economiche, rese ancora più complesse dal fatto di commercializzare le proprie vetture in molti mercati, compreso quello Usa. Ha però l'accortezza di mettere l'azienda nelle mani di altri manager e seguire per un certo tempo lo sviluppo delle "sue" vetture senza l'onere della proprietà. Allontanatosi definitivamente dall'azienda, Wilkinson si ritira nell'isola di Minorca dove muore nell'estate del 2008.

TVR

quegli anni vengono installati nel Mare del Nord. Anche lui parte dalla proprietà di una Taimar Turbo per finire con il rilevare l'intera azienda dalla famiglia Lilley.

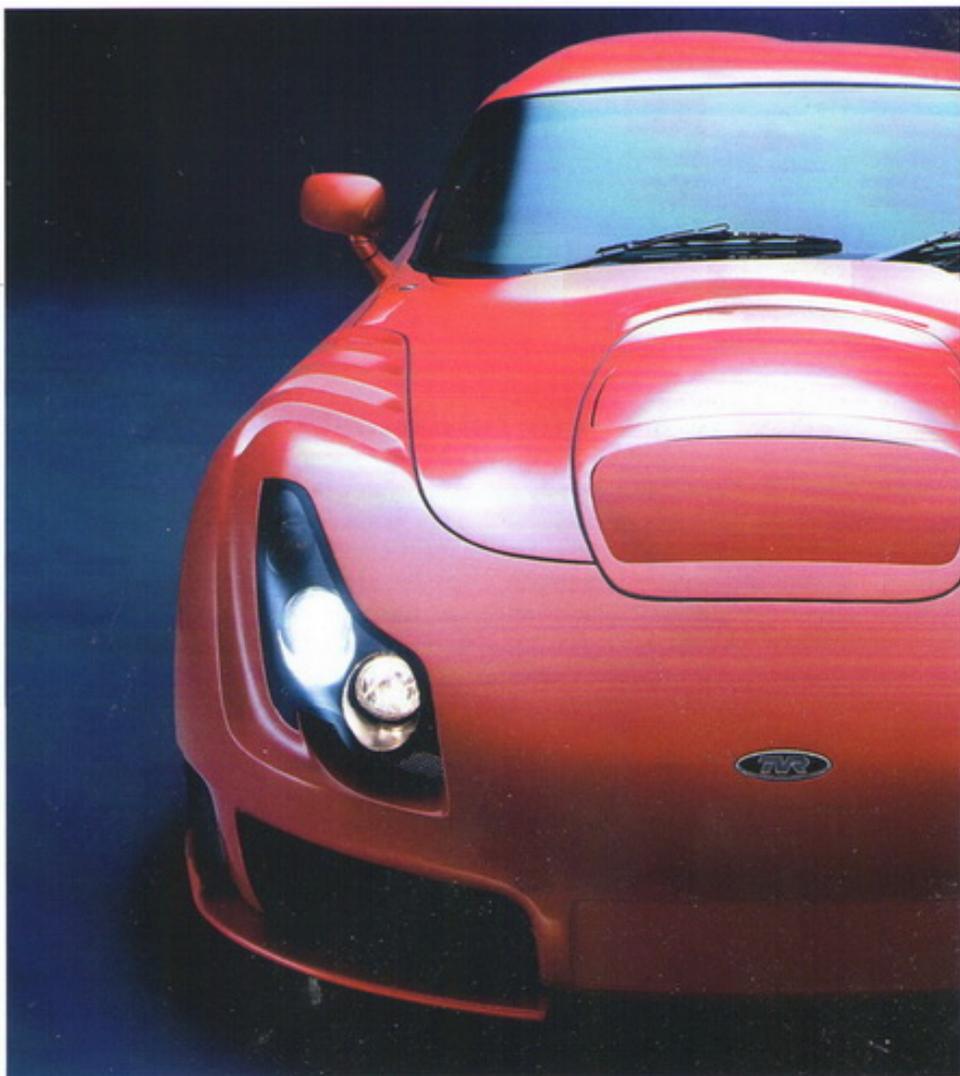
La situazione è pesantissima e nel 1983 le vendite complessive si riducono a soli 53 esemplari, ma Wheeler si impegna in tutti i modi, sperimentando modelli economici (come la 200 con motore 4 cilindri Ford) e altri di alte prestazioni con motori V8 di derivazione Rover. Verificato che la strategia più corretta è quella delle sportive più performanti, il marchio sviluppa versioni V8 sempre più potenti fino a quando nel 1996 nasce la Cerbera che adotta il primo motore realizzato in proprio dalla TVR, un V8 da cui nascono un V12 e quindi il 6 cilindri in linea che diventa il motore di base di tutta la gamma. Nel 1998 viene allestito un piccolo impianto in Malesia, nei pressi di Kuala Lumpur, dove vengono assemblate le vetture per i mercati asiatici e australiano, e parallelamente si sviluppa anche il reparto corse per la gestione dei campionati monomarca e la partecipazione alle maggiori gare internazionali. Ma a sorpresa nel 2004 viene annunciata la vendita dell'azienda al magnate russo Nikolaj Smolenski. Sembra la consacrazione di un futuro roseo e invece si apre un periodo turbolento con annunci faraonici seguiti di fatto dalla suddivisione della società in settori, con conseguente interruzione della produzione, chiusura dello stabilimento e successiva liquidazione che vede nel 2008 lo stesso Smolenski riacquistare i diritti sul marchio TVR, ma senza precise prospettive di ripresa dell'attività.

Daniele P. M. Pellegrini

LA CURIOSITÀ

La presentazione Nude look

Il periodo di gestione della TVR da parte di Martin e Arthur Lilley rimane uno dei più significativi nella storia dell'azienda per il dinamismo nell'ideazione e nello sviluppo di nuovi modelli, ma anche per l'azione di promozione del marchio presso il pubblico degli appassionati e non solo. Da una parte l'intensa attività sportiva, dall'altra una comunicazione particolarmente vivace e spettacolare per un piccolo marchio di natura artigianale. Una delle iniziative più clamorose riguarda la presentazione della nuova Tuscan V8 in occasione del salone di Birmingham del 1971: la vettura non è particolarmente innovativa o accattivante e per attirare al massimo l'attenzione in una manifestazione tradizionalmente impostata sull'abbinamento di donne e motori Lilley pensa bene di mettere sullo stand, a disposizione dei fotografi e degli sguardi del pubblico, una troupe di modelle completamente nude, una cosa mai osata in campo automobilistico. Come si può immaginare l'iniziativa suscita reazioni di ogni genere e ottiene una copertura dei media fuori dall'ordinario, riuscendo comunque ad attirare l'attenzione mondiale su un marchio conosciuto, fino a quel momento, solo nell'ambito degli appassionati.

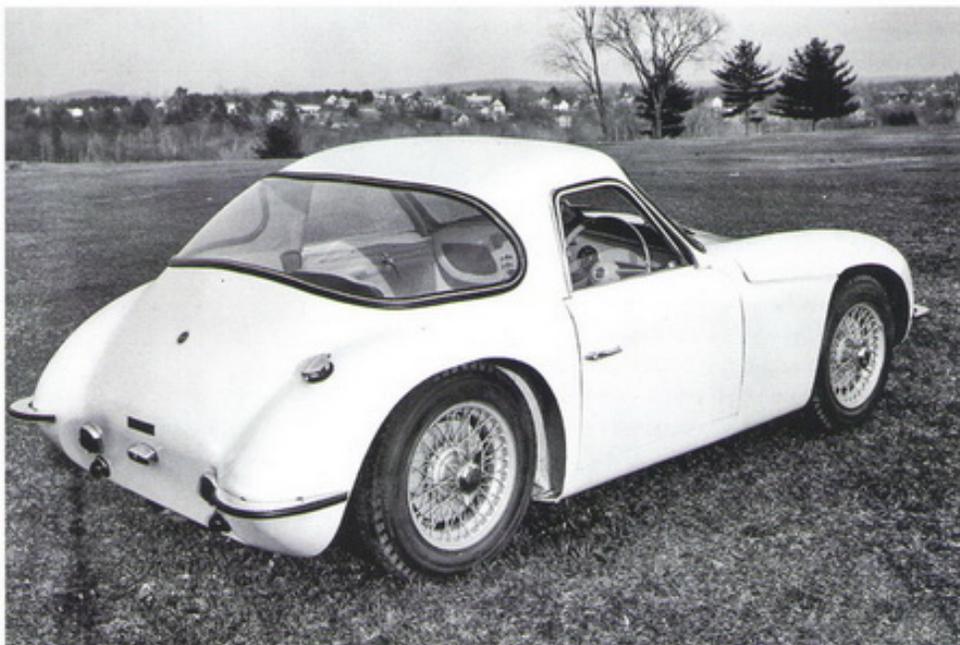


Grantura

Produzione 1958 - 1967

Carrozzeria Coupé

La prima automobile TVR (prodotta inizialmente con il marchio Layton) è una piccola sportiva con telaio a traliccio tubolare d'acciaio e carrozzeria leggera in vetroresina realizzata dalla RGS Automotive Components. Il cofano motore è incernierato anteriormente, mentre quello posteriore è chiuso (al bagagliaio si accede solo dall'abitacolo). Motori e componenti meccaniche provengono da varie industrie britanniche. Oltre al 4 cilindri Coventry-Climax tipo FEW di 1,2 litri, la prima serie può montare un Coventry Climax di 1098 cc, due Ford di 997 e 1172 cc e due BMC B Series di 1489 e di 1582 cc, utilizzati all'epoca anche sulle MG A. In tre anni il costruttore inglese ne produce in totale un centinaio di esemplari. Proprio il motore della MG A (maggiorato a 1622 cc) diventa la dotazione standard della II Serie (1960), i cui clienti possono avere però anche un Ford di 1340 cc. La vettura riceve anche uno sterzo a pignone e cremagliera. La produzione della II Serie si aggira attorno alle 400 unità. Negli anni seguenti la TVR propone altre tre serie della Grantura, con motori MG di 1622 cc o di 1798 cc: la Serie III ('62), la 1800S ('64) e Serie IV ('66) di cui vende circa 300 esemplari.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1958 - 1960 |
| II Serie | 1960 - 1962 |
| III Serie | 1962 - 1967 |
| 1800 S | 1964 - 1967 |
| IV Serie | 1966 - 1967 |



1. La Grantura del 1958 è la prima automobile della Casa inglese TVR
2. Un esemplare di TVR Grantura in allestimento da gara

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------|---------|
| Lunghezza | m 3,467 |
| Larghezza | m 1,664 |
| Altezza | m 1,194 |

POSTI 2

PORTE 2

PESO nd

MOTORE

| | |
|---------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1216 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 84 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 162 km/h

PREZZO nd

Tuscan

Produzione Dal 1967

Carrozzeria Spider - Coupé

Nel 1967 la Tuscan è la seconda vettura progettata da Martin Lilly per l'azienda di Blackpool e la prima contraddistinta dal marchio TVR. La sua struttura è identica a quella dei modelli che la precedono e che è ormai una caratteristica della marca inglese: telaio a traliccio tubolare d'acciaio e carrozzeria in vetroresina rinforzata. Sviluppata in funzione del mercato nordamericano, la Tuscan è inizialmente equipaggiata con 4.7-V8 Ford alimentato da 4 carburatori, ma già nel 1969 viene realizzata la versione V6 con il motore Ford Essex di 2994 cc da 136 Cv e freni posteriori a tamburo che nel 1970 sostituisce del tutto la versione V8. In quattro anni la TVR costruisce 174 esemplari delle Tuscan V8 e V6. Dopo una pausa di diciotto anni, nel 1999, la TVR riprende il nome Tuscan con la versione Speed 6 che propone con cinque differenti propulsori a 6 cilindri in linea a 24 valvole, quattro hanno una cilindrata di 3996 cc e potenze comprese tra 360 Cv e 400 Cv, mentre il quinto, di 3605 cc, sviluppa 350 Cv. Nel 2005 arriva anche la versione S Mk II, caratterizzata da modifiche alla forma di fari e plancia.



1

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| V8 | 1967 - 1970 |
| V6 | 1969 - 1971 |
| Speed 6 | 1999 - 2006 |
| S Mk II | dal 2005 |



1. Il modello 2008 della TVR Tuscan, la S Mk II in versione spider
2. La variante coupé della nuova generazione di Tuscan

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,886 |
| Larghezza | m 1,656 |
| Altezza | m 1,252 |

POSTI 2

PORTE 2

PESO 1.030 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 4727 cc |
| Cilindri | 8 a V |
| Potenza | 200 Cv |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA 250 km/h

PREZZO nd

Taimar

Produzione 1976 - 1979

Carrozzeria Coupé

Sul telaio Serie M, adottato per la prima volta nel 1972, la TVR monta nel 1976 il motore Ford Essex della Capri 3.0-V6. Nasce così la coupé Taimar che, oltre al nuovo motore, porta un'altra importante novità per i sostenitori della marca inglese: il cofano posteriore portabagagli, realizzato con un ampio portellone in vetro sollevando il quale si accede direttamente all'interno bagagliaio. La Taimar è disponibile anche in versione Turbo, con una edizione sovralimentata del 6 cilindri a V Ford Essex che sviluppa 230 Cv. Entrambe sono abbinate ad un cambio manuale a 4 marce con overdrive a richiesta. In quattro anni la TVR ne costruisce in tutto 395 esemplari.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| Turbo | 1976 - 1979 |



1. La TVR Taimar del 1976
2. L'originale portabagagli della Taimar
3. Una Taimar da collezione ad un raduno
4. Il profilo della TVR Taimar. In evidenza il cofano allungato

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,013 |
| Larghezza | m 1,626 |
| Altezza | m 1,194 |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

1.025 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2994 cc |
| Cilindri | 6 a V |
| Potenza | 142 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

4 marce

FRENI

Anteriore

a disco

Posteriore

a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA

188 km/h

PREZZO

Sterline 4.260

Griffith

Produzione 1991 - 2002

Carrozzeria Spider - Coupé

All'inizio degli anni Novanta la TVR riprende il nome Griffith per contraddistinguere una nuova automobile sportiva con motore di 8 cilindri a V. Come gli omonimi modelli che la precedono trent'anni prima, anche in questo caso si tratta di una slanciata e leggera vettura due posti con carrozzeria in fibra di vetro, ma il motore non è più di produzione Ford, bensì Rover. Per la versione originale viene usato un propulsore di 4 litri e 243 Cv, ma già nel '92 è disponibile una versione di 4280 cc da 284 Cv e nel '93 una di 4988 cc da 345 Cv. Nel 2000 la Casa inglese avvia una serie limitata di cento esemplari numerati della Griffith, riconoscibili per la diversa forma delle luci posteriori e degli specchietti retrovisori esterni, per le ruote in lega da 16 pollici e per alcuni dettagli della finitura interna.



1. La TVR Griffith caratterizzata dall'ampio cofano e dai singolari fari anteriori
2. Il posteriore "bombato" della spider inglese
3. La plancia in radica della TVR Griffith



FOCUS Motore potenziato

Nel 1962 Jack Griffith monta su una Grantura Serie III il motore 8 cilindri a V di 4,7 litri delle Ford Cobra e Mustang per realizzare una propria coupé. La sua esperienza ha vita breve. La TVR decide così di portare avanti il progetto in proprio e realizza la Griffith 200, poi riproposta nella versione 400, con un V8 potenziato a 285 Cv che ne porta la velocità massima da 225 a 250 orari. La produzione cessa nel '67.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------------|-------------|
| 4.0 | 1991 |
| 4.3 | 1992 |
| 5.0 | 1993 - 2002 |
| Special Edition | 2000 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,892 |
| Larghezza | m 1,060 |
| Altezza | m 1,205 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 3950 cc |
| Cilindri | 8 a V |
| Potenza | 243 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO

Chimaera

Produzione 1992 - 2001

Carrozzeria Spider

Pur potendo contare sullo stesso telaio, su molte componenti meccaniche e sugli stessi motori della Griffith, la Chimaera, che la TVR le affianca nel 1992, è un'automobile scoperta a due posti con telaio tubolare in acciaio e carrozzeria in vetroresina rinforzata, pensata per un utilizzo più turistico rispetto alla "collega". La vettura è decisamente più fruibile della Griffith nell'uso quotidiano: ha un abitacolo più spazioso, un bagagliaio più grande e sospensioni leggermente più morbide. Per la motorizzazione il cliente può scegliere tra cinque 8 cilindri a V di 90 gradi Rover in lega di cilindrata differente: si parte da un 4 litri da 243 Cv per arrivare a un motore di 4988 cc da 324 Cv passando per un 4.0-V8 potenziato, un 4.3 e un 4.5. L'originale cambio manuale a 5 marce della Rover SD1 viene sostituito nel 1994 dal Borg Warner T5. Nel 1995 la gamma si arricchisce della versione Chimaera 500 con motore 5.0-V8 riconoscibile esternamente per le ruote in lega con disegno a sette raggi. L'anno seguente la vettura è oggetto di un leggero *facelift* che interessa principalmente la parte anteriore: la mascherina anteriore a griglia viene sostituita da una con un elemento orizzontale.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|------------------|-------------|
| 4.0 | 1992 - 2001 |
| 4.0 Supercharged | 1992 - 2001 |
| 4.3 | 1992 - 2001 |
| 4.5 | 1992 - 2001 |
| 5.0 | 1992 - 2001 |
| 500 | 1995 - 2001 |



1. L'aggressivo frontale della Chimaera
2. Al posteriore, i gruppi ottici somigliano molto a quelli della Griffith del 1991
3. Il posto guida della Chimaera dove spicca la plancia in radica, un classico della TVR



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,015 |
| Larghezza | m 1,865 |
| Altezza | m 1,215 |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

1.060 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 3950 cc |
| Cilindri | 8 a V |
| Potenza | 243 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA.....

245 km/h

PREZZO

Sterline 26.500

Cerbera

Produzione 1996 - 2003

Carrozzeria Coupé

La coupé Cerbera porta con sé alcuni importanti elementi di novità per la produzione TVR. Non è solo la prima 2+2 della Casa inglese ma anche la prima a essere equipaggiata con motori progettati e costruiti dalla stessa TVR. La gamma comprende inizialmente la versione Speed Eight, disponibile con un 8 cilindri a V a 24 valvole di 4185 cc da 360 Cv oppure di 4475 cc da 420 Cv. In seguito la TVR le affianca la Cerbera Speed Six con un sei cilindri in linea bialbero sempre a 24 valvole di 3996 cc (successivamente ridotto a 3605 cc) e la Cerbera Speed Twelve con un 12 cilindri di 7730 cc da 880 Cv (realizzato unendo due propulsori della Speed Six), destinata all'esclusivo impiego agonistico. Nel 2000 il frontale della TVR Cerbera viene leggermente modificato intervenendo sulla forma dei fari in modo da renderlo più simile a quello della Tuscan.



1. La Cerbera, prima coupé 2+2 della TVR
2. Il posteriore della Cerbera, meno massiccio rispetto ai modelli precedenti
3. Gli interni della TVR Cerbera, con rivestimenti in pelle

FOCUS I nuovi motori

Durante la progettazione della Cerbera, la Rover, fornitrice negli ultimi anni dei suoi V8 alla TVR, viene assorbita dal gruppo Bmw. Per non correre rischi sulla continuità della fornitura, Peter Wheeler e Al Melling sviluppano per il nuovo modello un compatto 8 cilindri a V di 75 gradi con distribuzione monoalbero e 2 valvole per cilindro. La TVR lo progetta per costruirlo in proprio e fornirlo anche ad altri costruttori. Vista la buona accoglienza di questo motore (denominato AJP8), viene progettato anche il 6 cilindri in linea bialbero a 4 valvole per cilindro tipo J6 per la versione Speed Six.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|--------------|-------------|
| Speed Eight | 1996 - 2003 |
| Speed Six | 1996 - 2003 |
| Speed Twelve | 1997 |

SCHEDA TECNICA - SPEED EIGHT

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,280

Larghezza m 1,865

Altezza m 1,220

POSTI 2+2

PORTE 2

PESO 1.100 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 4185 cc

Cilindri 8 a V

Potenza 360 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO a 5 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a disco

VELOCITÀ MASSIMA 297 km/h

PREZZO Sterline 37.000

Tamora

Produzione 2002 - 2006

Carrozzeria Spider

La Tamora è una spider a due posti che sostituisce le precedenti Chimaera e Griffith e che, al momento della sua introduzione sul mercato, rappresenta il modello d'ingresso della gamma TVR. In pratica, è la versione scoperta della coupé T350 e, come quest'ultima, è equipaggiata con il sei cilindri in linea bialbero a 24 valvole tipo J6 di 3605 cc progettato e costruito dalla stessa Casa inglese. Ad esso è abbinato un cambio manuale a 5 marce e un differenziale posteriore autobloccante. Come è tradizione della produzione TVR, anche Tamora ha un telaio a traliccio in tubi d'acciaio sul quale sono montati gli organi meccanici e la carrozzeria in vetroresina. È invece del tutto assente qualsiasi dispositivo elettronico di assistenza alla guida.



1



2



3

1. La TVR Tamora, spider che nel 2002 sostituisce i modelli Griffith e Chimaera
2. L'abitacolo della Tamora
3. Il posteriore della TVR Tamora, con il doppio scarico e lo "scivolo" aerodinamico inferiore
4. Il frontale della spider inglese



4

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,924 |
| Larghezza | m 1,714 |
| Altezza | m 1,200 |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

1.060 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 3605 cc |
| Cilindri | 6 |
| Potenza | 350 Cv |

TRAZIONE

posteriore

CAMBIO

a 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|---------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a disco |

VELOCITÀ MASSIMA.....

274 km/h

PREZZO

Sterline 36.425

Twike

Berna
Svizzera
1996



La Twike nasce da un progetto del 1986 di alcuni giovani studenti svizzeri per l'Expo canadese di Vancouver. Il veicolo, biposto a tre ruote, riceve numerosi riconoscimenti per l'innovazione, la funzionalità e l'ergonomia ed è mosso esclusivamente da pedali. Il passo successivo è lo sviluppo del primo esemplare a motore a cui lavorano anche Ralph Schnyder e Peter Zeller in collaborazione con la Alusuisse-Lonza Services. Nasce così la Twike II equipaggiata con motore elettrico alimentato da batterie al nichel-cadmio. Nel 1992 la Twike decide di mettere in produzione il veicolo e cerca dei finanziatori per l'industrializzazione del progetto. L'evoluzione porta il nome di Twike III e nel 1996, data ufficiale della sua costituzione, la Twike diventa uno dei principali attori



nelle settore dei veicoli elettrici in Svizzera. Nel 1998 la Fine Mobile GmbH avvia la produzione in Germania e nel 2002 diventa proprietaria del marchio Twike. La Twike III viene quindi prodotta nello stabilimento tedesco di Rosenthal. Il veicolo ha un sistema di guida a e il motore elettrico è alimentato da batterie Li-Ion, ma mantiene il sistema a pedali. L'autonomia della vettura è di circa 150 chilometri e può raggiungere la velocità massima di 85 chilometri orari.

www.twike.com

1. Il display di controllo della Twike II, la piccola biposto elettrica svizzera
2. Il primo modello della Twike dotato di motore elettrico appare nel 1992



Uaz - Urbanina

UUA

Uaz UkrAvto Ultima Unic Urbanina

Uaz

Ulyanovsk, Russia 1941



Porta le stellette sin dalla nascita, la Uaz. Tutto comincia nel corso della Seconda guerra mondiale: nell'estate del 1941 l'avanzata tedesca impone allo stato maggiore sovietico di trasferire parte del suo apparato industriale in aree lontane dal fronte. Le linee di assemblaggio dei mezzi pesanti della Zis vengono spostate a Ulyanovsk, nella regione del Volga. Nasce così la Uaz, Ulyanovskiy Avtomobilnyi Zavod, ossia Fabbrica Automobili di Ulyanovsk. Naturalmente la produzione di munizioni e componenti destinati all'impiego militare ha la precedenza, e i primi veicoli (che ancora portano la sigla Zis) vengono sfornati nel maggio dell'anno successivo. Ma la produzione, che già nel 1943 impiega 4.000 dipendenti, resta prevalentemente rivolta ai veicoli industriali, cui nel 1947 va ad aggiungersi un commerciale leggero.

E le fuoristrada? Ai tempi se ne occupava la Gaz, a Gorky. Soltanto dal 1954 cominciano a essere assemblati dalla Uaz: la 69 con motore Pobjeda di 2120 cc da 52 Cv, 90 chilometri orari, e la 69A (versione a 2 porte e 8 posti), che peraltro portano ancora la sigla d'origine.



Ma dal 1955 la pianificazione sovietica prevede che il sito di Ulyanovsk sia destinato alla produzione dei fuoristrada in tutte le versioni: ambulanza, pianale, otto posti. Dall'anno seguente iniziano anche le esportazioni verso i Paesi collegati e in breve, già nel 1959, il fuoristrada russo è esportato in ben ventidue Paesi. Nel 1965 il volume produttivo raggiunge le 250mila unità, ma la 69 è ormai destinata alla pensione. I tempi di sviluppo peraltro non sono proprio rapidissimi: del progetto 469, la 4x4 destinata a passare alla storia come "la Uaz", si inizia a parlare nel 1962, ma per il via libera finale occorre attendere il 2 novembre 1971, e la produzione ha inizio soltanto nel 1972. Nello stesso anno, al salone di Torino prende il via la distribuzione della Uaz sul mercato italiano, a opera di Martorelli: inizialmente la 469 viene proposta con l'originale motore a benzina, poi vi vengono trapiantati prima un turbodiesel di produzione VM, poi i Peugeot, 2500 prima e 2100 poi. Quest'ultimo accompagna la versione italiana della fuoristrada sovietica sino agli anni Novanta. Nel frattempo, a Mosca viene presentata la Uaz 452D, veicolo da lavoro concepito in funzione dell'impiego in campagna. La produzione è in crescita e richiede un allargamento della fabbrica di Ulyanovsk, che il 18 febbraio del 1974 festeggia l'uscita dalle linee del milionesimo veicolo. Ma il nome e le fortune della marca sovietica restano legate a doppio filo alle caratteristiche della sua 4x4, spartana fin che si vuole ma realmente capace di andare ovunque (gli appassionati di fuoristrada sono concordi nell'attribuirle doti di mobilità non inferiori a quelle delle più celebrate 4x4 occidentali e giapponesi) potendo contare su una notevole autonomia (la 469 dispone di doppio serbatoio



io carburante, per 80 litri di capacità totale). E poi, la sua vocazione militare le garantisce una meccanica semplice quanto robusta, la cui manutenzione può tranquillamente essere effettuata, con pochi attrezzi, anche nel buio e nel gelo delle steppe siberiane.

Negli anni Ottanta si affaccia l'idea di diversificare la produzione: si lavora a un progetto di veicolo anfibo, denominato 3907 Giaguar, che può raggiungere la velocità di 10 chilometri orari in acqua, ma che non raggiunge mai le linee di produzione. Sarebbe anche tempo di rimpiazzare la classica 4x4 militare con un modello più in linea con le tendenze del tempo, e la Uaz ci lavora con il progetto che porta la sigla 3172. Esteticamente molto simile alla Toyota Land Cruiser, monta sempre il classico 4 cilindri ad aste e bilancieri, con cilindrata aumentata da 2,5 a 2,9 litri e potenza massima di 103 Cv. In compenso abbandona le balestre in favore di sospen-



LA CURIOSITÀ

Una vetturina stile Dune buggy

Sulla base della sempreverde Uaz 469, la Dragon Motor (un'azienda con due stabilimenti, uno ex militare a San Pietroburgo, e uno ad Aginskoje, in Siberia) produce, in piccola serie, la Jump e la Astero. La Jump è un veicolo da divertimento, una sorta di dune buggy alla russa, con tanto di portiere e tetto smontabili, mentre la Astero è una tre porte dalla linea slanciata. Entrambe utilizzano lo storico telaio della 469, mentre la carrozzeria è in materiale plastico, con colore già incorporato nella resina.

1. Una Uaz Hunter in versione cingolata in azione
2. Un pullmino Uaz di fine anni Sessanta, a trazione integrale

sioni a molle elicoidali. I test di pre-produzione si concludono nel 1993, ma l'intera operazione viene vanificata dal collasso dell'impero sovietico: dall'ex Armata Rossa non arrivano più ordini, presupposto indispensabile per una produzione che non verrà mai avviata.

OLTRE L'ARMATA ROSSA

Il crollo dell'Urss e la nascita della "nuova Russia" comportano la variazione della ragione sociale: nel 1992 la Uaz si trasforma in Ulyanovskiy Avtomobilny Zavod PJST. L'anno successivo entra in produzione un nuovo modello, la 31514, in pratica ancora una 469 con padiglione metallico, sedili finalmente regolabili, serrature alle porte e altre modifiche ai propulsori e alle sospensioni. La produzione comincia ad acquistare un minimo di flessibilità e dal 1997 diventano possibili anche costruzioni in piccole serie, come la 3153 a passo lungo. Finalmente, è pronto anche un mo-

dello interamente nuovo: il 5 agosto 1997 viene prodotta la prima 3160, che costituisce la base della Simbir (leopardo, in russo). È una 4x4 più moderna, anche se i motori sono quelli della 469: il quattro cilindri 2500 cc a iniezione (per l'estero) e 2900 cc a carburatore (per il mercato interno) che sviluppano da 90 a 120 Cv di potenza. Vi si aggiungono un nuovo 2300 da 150 Cv e il turbodiesel dell'italiana VM, da 124 Cv. Il processo di privatizzazione si conclude nel 1998: in ottobre la Severstal OJSC rileva il capitale di maggioranza della Uaz e dà il via alla realizzazione di una rete di concessionari che si avvale di oltre 100 dealer, fra Russia e Paesi collegati. L'azienda sigla un accordo col gruppo Fiat sicché dal 2008 la 3160, nel frattempo ribattezzata Patriot, viene equipaggiata con un turbodiesel common rail 2300 di produzione Iveco.

Nel 2003, al salone di Mosca, la Uaz presenta la 3165 Simba, una grande monovolume a

trazione integrale: è destinata a rimpiazzare i vecchi minibus con motore quattro cilindri ad aste e bilancieri di 2700 cc e 128 Cv, che nelle campagne russe restano ancora uno dei principali mezzi di trasporto, privato e collettivo. Quanto alla sempiterna 469, la sigla che ha fatto la storia della fuoristrada dell'Est finisce di esistere nel 2003. In realtà, la gloriosa 4x4 continua comunque a vivere: beneficia di qualche ammodernamento e viene ribattezzata Hunter.

Massimo Nascimbene

www.uaz.ru/eng
Moskovskoye sh. 8
Ulianovsk, Russia

Gaz 69

Produzione 1954 - 1972

Carrozzeria Fuoristrada

Prodotta a Ulyanovsk dalla Uaz su licenza della Gaz, la Gaz 69 è una fuoristrada destinata ad usi militari ispirata nei contenuti alle Jeep. Progettata da Grigory Moiseevich Vasserman, adotta lo stesso propulsore a valvole laterali impiegato dalla Gaz sulle berline Pobjeda, ovvero un 4 cilindri di 2100 centimetri cubici della potenza di 55 Cv. Questo è collegato a una meccanica a trazione posteriore, con l'asse anteriore inseribile, e a un cambio a tre marce con un riduttore che può essere usato solo in modalità integrale per evitare sovraccarichi di sforzo sull'asse posteriore. Disponibile con una carrozzeria a 2 e 5 porte, in alcune versioni la Uaz Gaz 69 è dotata di due serbatoi per il carburante per una capienza totale di 75 litri di benzina. Viene venduta anche in Paesi fuori dell'Est Europa come Africa e Mongolia.

1. La Gaz 69, fuoristrada prodotta dalla Uaz dal 1954 al 1972
2. La Gaz 69 è una vettura utilizzata prevalentemente per usi militari
3. La Gaz 69, a trazione integrale, equipaggiata con un propulsore da 2,1 litri



FOCUS

Gaz 46 Mav

Costruita per pochi esemplari dalla Gaz sullo stesso telaio della 69, a partire dal 1955 viene realizzata la Gaz 46 Mav. Si tratta di una fuoristrada dotata di capacità anfibia in grado di navigare in acqua ad una velocità di circa 9 chilometri orari. Può, inoltre, trasportare fino a otto persone.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,850 |
| Larghezza | m 1,750 |
| Altezza | m 2,030 |

POSTI

2

PORTE

2

PESO

1.525 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2100 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 55 Cv |

TRAZIONE

integrale

CAMBIO

3 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA

90 km/h

PREZZO

nd

469-Hunter

Produzione Dal 1972

Carrozzeria Fuoristrada

Venduta ancora oggi con il nome Hunter, la 469 è una fuoristrada realizzata a partire dal 1972 per soddisfare le esigenze di trasporto dell'Armata Russa. Costruita anche in un'edizione civile distinta inizialmente dalla sigla 31512, adotta all'esordio un motore della Gaz a 4 cilindri di 2445 centimetri cubi da 75 Cv. Mentre nella meccanica è munita di una trazione posteriore con un comando manuale per passare alla modalità 4X4 che le permette di superare pendenze molto elevate e guadi fino a 80 centimetri. Progettata per operare anche con temperature polari, dispone di un cambio a 4 marce sincronizzato e ha un doppio serbatoio con una capacità di 80 litri. In Italia è venduta nel corso del tempo con diverse motorizzazioni tra cui un turbodiesel 2.4 realizzato dalla VM Motori.



FOCUS Hunter

La versione attuale della 469 è commercializzata in diversi mercati sotto il nome Hunter. Più o meno simile nella meccanica alle precedenti è disponibile con un propulsore turbodiesel Andoria da 85 Cv e due motori a benzina. Ovvero un 2,9 litri a carburatori con una potenza di 84 Cv e un 2,7 litri ad iniezione da 128 Cv in grado di raggiungere i 130 chilometri orari.

1. La Uaz 469, in produzione dal 1972, conosciuta anche come Hunter
2. Realizzata inizialmente per l'Armata Rossa, la Uaz 469 trova estimatori fra gli appassionati di off-road



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| 2.4 | 1972 - 1983 |
| 2.1 | 1976 - 1983 |
| 2.3 | 1983 - 1992 |
| 4.3 | 1993 - 1998 |
| 2.9 | dal 1999 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,020 |
| Larghezza | m 1,780 |
| Altezza | m 2,010 |

POSTI

5

PORTE

5

PESO

1.540 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2445 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 75 Cv |

TRAZIONE

integrale

CAMBIO

4 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

100 km/h

PREZZO

nd

Patriot

Produzione Dal 2005

Carrozzeria Suv

La Patriot è la prima Sport Utility compatta prodotta dalla Uaz. Ispirata nel design a modelli come la Nissan Pathfinder o la Chevrolet Trail Blazer, ha un abitacolo molto versatile con una capacità di carico fino a 600 chilogrammi. Nella meccanica adotta una trazione integrale AWD (all wheel drive) che provvede a distribuire a seconda delle esigenze di marcia la coppia motrice in modo proporzionale tra i due assali. Per quanto riguarda le motorizzazioni, all'esordio sul mercato dispone di un 4 cilindri benzina a 16 valvole di 2,7 litri da 128 Cv. Seguendo la nuova strategia della Casa russa che, per abbattere i costi di produzione, prevede l'utilizzo di componenti prodotte da terze parti, il propulsore è accoppiato a una trasmissione manuale a 5 marce con riduttore realizzata dalla Hyundai Motor Company.



FOCUS Meccanica

La meccanica della Patriot permette di affrontare con disinvoltura anche situazioni di marcia impegnative. Questa Sport Utility, infatti, è in grado di superare delle pendenze fino a 30 gradi e angoli di dosso fino a 35 gradi. Inoltre la Patriot ha una capacità di guado fino a 50 centimetri.

1. La Uaz Patriot, il primo Suv prodotto dalla Casa russa a partire dal 2005
2. Gli interni della vettura
3. La Uaz Patriot su strada. Il Suv è equipaggiato con un propulsore di 2,7 litri in grado di sviluppare 128 Cv di potenza



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,025 |
| Larghezza | m 2,080 |
| Altezza | m 2,000 |

POSTI 5

PORTE 5

PESO 1.800 kg

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2690 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 128 Cv |

TRAZIONE integrale

CAMBIO 5 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a disco |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 150 km/h

PREZZO nd

UkrAvto

Kiev
Ucraina
1969



La Ukrainian Automobile Corporation, più semplicemente UkrAvto, nasce nel 1969 come azienda nazionale per la riparazione e la manutenzione delle automobili. Si occupa di produzione e servizi per il mondo automotive in Ucraina, dove è il più grande distributore di veicoli. Nel 1989 viene riorganizzata su basi più moderne e inizia la sua espansione, tanto che appena pochi anni dopo, nel 1992, la UkrAvto sviluppa importanti accordi per la distribuzione di vetture estere nel Paese: dopo Toyota e Nissan, diventa rappresentante generale per DaimlerChrysler e distributore dei marchi Mercedes Benz, Chrysler, Jeep e Dodge. Il 1995 è l'anno della privatizzazione, a seguito dell'indipendenza dell'Ucraina. Le joint venture proseguono e nel 2001 UkrAvto apre il primo Bosch Service del Paese, mentre nel 2004, grazie all'accordo con la Opel, inizia la produzione locale dell'Astra. Dopo il fallimento della Daewoo, nel 2002, UkrAvto compra gli impianti della ZAZ e acquisisce il controllo della polacca Fso. Dacia, Chevrolet e Tata sono le altre Case con cui la UkrAvto stipula accordi per la produzione e la commercializzazione.

www.ukrauto.ua/eng

Una ZAZ 968, prodotta negli stabilimenti di proprietà della UkrAvto



Ultima

Hinckley
Inghilterra
1992

Il marchio Ultima porta la firma dell'ingegnere e designer inglese Lee Noble che, nel 1983, fonda la Noble Motorsports e realizza la Ultima Mk1. La vettura sportiva è caratterizzata dal telaio a tubi con sezione quadrata e utilizza i componenti della Ford Cortina, della Austin Princess e della Renault 30. L'anno successivo arriva la Mk2, evoluzione del precedente modello, con alcune modifiche a telaio, carrozzeria e propulsore. Ted Marlow è il primo acquirente di questo modello, equipaggiato con motore Ford Essex 6 cilindri a V di 3100 cc. Marlow vince varie gare con la Mk2 e sperimenta diverse motorizzazioni. Verso la fine degli anni Ottanta compare il modello Mk3 con un nuovo telaio e motore 6 cilindri a V della Renault, insieme alla Spyder versione della Ultima realizzata solo per le corse. Grazie alle vittorie il marchio conquista una certa fama e nel 1991 la McLaren acquista dalla Noble Motorsports due kit della Mk3 con motori a 8 e 12 cilindri, per effettuare studi sullo sviluppo della sua vettura stradale. Nel 1992



1. La GTR 720 lanciata nel 2006
2. La GTR 720 in pista. La supercar della Ultima è disponibile anche in kit di montaggio

Marlow acquisisce i diritti per la fabbricazione della Mk2 e Mk3 e, con il fratello Richard, fonda la società Ultima Sports con sede a Long Itchington, nel Warwickshire. La Mk3 subisce una profonda trasformazione: diventa più adatta a un utilizzo stradale e può essere fornita sia in kit di montaggio sia completamente allestita. Il motore è Chevrolet la trasmissione Porsche. L'anno successivo la Ultima torna a Hinckley e viene ripreso lo sviluppo della Spyder, che inizialmente monta un motore Rover 8 cilindri a V di 3500 cc e una trasmissione Renault. Viene poi sostituito dall'8 cilindri a V Chevrolet di 5700 cc. Nel 1995 si sperimenta la carrozzeria in fibra di carbonio ma il progetto è abbandonato per i costi. Nel 1999 al motor show di Stafford viene presentata la Ultima GTR, seguita l'anno dopo dalla versione aperta Can-Am, dotata nel 2002 di cappottina in tela. Nel 2005 viene lanciata la GTR 640 seguita nel 2006 dalla GTR 720.

www.ultimasports.co.uk



Unic

*Puteaux
Francia
1905 - 1938*



Dopo aver concluso, a causa di disaccordi, l'esperienza con Henri Brasier, Georges Richard decide di fondare a Puteaux, nel 1905, un proprio marchio automobilistico con il nome Unic. Il primo modello è una vettura semplice, la A1 con motore bicilindrico da 10 Cv, seguito poco dopo dalla A2, ossia la A1 con telaio allungato. Il marchio diventa Société Anonyme des Automobiles Unic e, per il salone di Parigi del 1906 escono i modelli C1 da 12-14 Cv, B2 con motore a quattro cilindri da 14 Cv, F1 più lussuoso con telaio lungo e motore sei cilindri, D1 utilizzato come omnibus e ambulanza. Un successo particolare ottiene il modello 12-14 Cv con motore quattro cilindri di 1945 cc, largamente utilizzato come taxi a Parigi, Montecarlo e Londra. Le vetture Unic godono di buona reputazione grazie alla semplicità e all'affidabilità dimostrata. L'avvento della Prima guerra mondiale frena l'espansione della società che, alla ripresa della produzione, presenta i modelli J3, M1 e M2E, destinati ai mercati esteri. Nel 1922 scompare Georges Richard e alla guida della società subentra Ge-



orges Dubois, che introduce tre nuovi modelli della serie L. La produzione dei veicoli commerciali inizia a prevalere sulle vetture da turismo. Nel 1927 esce il modello L61, il primo dotato di freni sulle quattro ruote, seguito dal modello L9 con la guida posizionabile a destra o a sinistra. Non riscuote molto successo invece il modello H1 con 14-15 Cv con motore 8 cilindri con albero a camme in testa. Alla fine del 1931 la Casa presenta la CD2 con motore diesel su licenza Codra. I modelli U4D e U6C con motore a 4 e 6 cilindri sono le ultime vetture prodotte dalla Casa nel 1938 dopo di che la produzione si concentra sui mezzi pesanti. Nel dopoguerra la Unic rinuncia definitivamente alla fabbricazione di auto per dedicarsi solo ai veicoli commerciali. Nel 1952 viene assorbita dalla Simca, che la cede alla Fiat nel 1966. Nasce così il marchio Fiat-Unic che poi confluisce, nel 1975, nella Iveco.

1. La Unic Fiacre del 1912, utilizzata come taxi a Londra fino al 1914
2. La coupé Unic L11 T del 1931 con motore 4 cilindri a valvole laterali



Urbanina

*Santa Croce sull'Arno (Pi)
Italia
1965 - 1968*

L'Urbanina nasce da una geniale intuizione di due soci, il nobile Piero Bargagli e il suo concittadino di S. croce sull'Arno Narciso Cristiani. I due elaborano un progetto per realizzare una piccola vettura da città a due posti, con motore termico di tipo tradizionale oppure con motore elettrico alimentato da batterie al piombo. La versione definitiva appare al salone dell'auto di Torino del 1967 e sorprende sia per le dimensioni ridotte sia per la carrozzeria a forma di cilindro che può ruotare, per salire o scendere da qualsiasi direzione. Il motore, monocilindrico orizzontale a due tempi, posto sotto il pianale, è quello della Innocenti che equipaggia la Lambretta con la cilindrata aumentata a 198 cc, mentre quello elettrico è fornito dalla Bosch. Il telaio è a X e le ruote sono poste alle sue estremità. Il progetto è ceduto a Elio Zagato ma la produzione si ferma a pochi esemplari.

Uno dei pochi esemplari della Urbanina, con l'originale carrozzeria in vimini



Vallée - Vulcan

WV

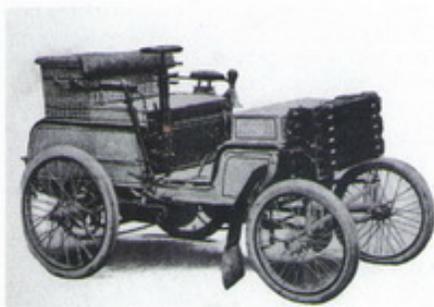
Vallée Valmet Vauxhall Vaz Vector Velie Velox Venturi Veritas Vermorel Vernon-Derby Vickers Villard
Vinot & Deguingand Violet Vivinus Voisin Volga Volkswagen Volugrafo Volvo Vulcan

Vallée

Le Mans
Francia
1895 - 1901

La Vallée è una piccola Casa automobilistica che, al pari di molte altre aziende dell'epoca, si occupa principalmente della produzione di biciclette prima di tentare l'avventura nel mondo dell'automobile. La prima vettura della Casa esordisce infatti nel 1895 in occasione del salone francese delle biciclette, è un modello leggero caratterizzato dall'originale sistema di illuminazione con i fari che seguono il movimento dello sterzo. Monta un motore bicilindrico orizzontale con una potenza di 4 Cv ed è dotata di un cambio a quattro rapporti con trasmissione a catena. A due anni di distanza esce un nuovo modello di dimensioni maggiori, più potente, con sedili vis-à-vis, dotato di assale anteriore sterzante. Questa tecnica costruttiva viene adottata anche sul modello sportivo della Casa, la Slipper del 1899, che partecipa con successo alle competizioni dell'epoca. Il motore 4 cilindri da 7598 cc è molto elastico e la vettura può così fare a meno del cambio, soluzione questa però abbandonata nei successivi modelli a 2 e 4 cilindri. La produzione di auto cessa definitivamente nel 1901.

Una Vallée 6 HP da corsa del 1899



Valmet

Uusikaupunki
Finlandia
1968

La Valmet sorge nel 1968 a Uusikaupunki, a sud-ovest della Finlandia, come industria per la fabbricazione e lo sviluppo di auto di alta qualità per il mercato globale. La società, nasce a seguito di una joint venture con l'azienda svedese Saab-Scania e assume la denominazione di Saab-Valmet. L'obiettivo è sviluppare il *know-how* nel settore automobilistico e la produzione per conto terzi di autovetture e altri veicoli anche elettrici. Dal 1992 la Valmet diventa l'unica proprietaria della società e la ragione sociale cambia in Valmet Automotive.

Nel 1999, dopo la fusione con la Rauma, la proprietaria diventa la Metso Corporation.

La Valmet, nel corso degli anni, fabbrica vetture per marchi come Saab, Psa, General Motors e Avtovaz e in quarant'anni nei suoi impianti di Uusikaupunki vengono prodotti oltre un milione di veicoli. Attualmente la Valmet Automotive produce per la Porsche, i modelli Boxster e Cayman. Nel novembre del 2008 la Valmet Automotive sigla un accordo con la Fisker Automotive, per la produzione del primo modello della Fisker, la sportiva ibrida Karma.

www.valmet-automotive.com

La Valmet Automotive costruisce per conto della Porsche AG le Boxster e le Cayman



Vauxhall

Londra, Inghilterra 1857



Il destino della Vauxhall è legato a doppio filo con quello della General Motors e della tedesca Opel con la quale condivide, negli ultimi 45 anni, successi e insuccessi. Viene fondata a Londra nel 1857 da Alexander Wilson per produrre motori marini, attività che si conclude nel 1906. La prima automobile è del 1903: una monocilindrica, la 5 HP, che introduce interessanti innovazioni tecniche soprattutto nello chassis, che si basa su un'originale struttura integrale in acciaio. Già due anni dopo si tenta la strada della cilindrata frazionata e appare una tre cilindri. Il tre cilindri di allora non si afferma e viene sostituito l'anno seguente da un convenzionale quattro cilindri. Per avere a disposizione un tre cilindri di successo la Vauxhall dovrà aspettare gli anni Ottanta quando tale soluzione viene adottata, in parallelo con la Opel, per la piccola Corsa 1000. Nel 1905 la Vauxhall sembra soffrire per una crisi di idee: vengono tentate molte strade

La Vauxhall VX220 Turbo, gemella inglese della Opel Speedster

originali che si rivelano tutte, per un verso o per l'altro, piuttosto modeste. Viene aumentata la cilindrata del tre cilindri ma con scarso successo e l'unico merito di questo propulsore rimane quello di essere servito come base per un nuovo quattro cilindri. Altro tentativo, tanto originale concettualmente quanto infelice tecnicamente, è quello di uno strano veicolo con motore anteriore e passeggeri comodamente seduti immediatamente dietro, con un'ottima visibilità sulla strada e sul panorama circostante. Il pilota è invece in una posizione rialzata dietro alla cabina dei passeggeri. Anche per il pilota un'ottima visione ma i rinvii che portano agli organi di guida e al motore sono davvero troppo lunghi e complicati. Questa 9HP si rivela un insuccesso. Una svolta decisiva nella storia della marca la produce l'assunzione di un



La curiosità *Il soldato normanno nel marchio*

Il marchio del grifone, che da oltre un secolo contraddistingue la Vauxhall, deriva dallo stemma di Falkes de Breauté, un soldato mercenario anglo-normanno del XIII secolo, che riceve la tenuta di Luton, nella contea del Bedfordshire, a nord di Londra, per i servizi resi a re Giovanni. Qualche anno dopo, in seguito al matrimonio con la figlia del ciambellano reale, de Breauté ottiene anche i diritti su un'area, nei pressi della stessa Londra, a sud del Tamigi. Qui costruisce la sua residenza cui dà il nome di Fulk's Hall, nome che, con il passare degli anni si trasforma prima in Fox Hall e quindi in Vauxhall. Lo stemma, adottato nell'Ottocento come marchio di fabbrica dalla Vauxhall Iron Works per sottolineare il suo legame con il territorio dove opera, segue l'azienda quando, nel 1905, si trasferisce a Luton, riportandolo così per pura coincidenza nel suo luogo di origine. A partire dagli anni Venti il marchio Vauxhall viene ridisegnato almeno nove volte, conservando sempre l'immagine del grifone, che sostiene una bandiera con una V, inserita ora in quadrato ora in un cerchio. Quest'ultima soluzione è quella preferita a partire dagli anni Novanta in quanto ne consente una perfetta intercambiabilità con il marchio della consorella Opel nelle insegne delle concessionarie inglesi. L'ultima rivisitazione del marchio Vauxhall porta la data del 2008 e vede l'adozione di un grifone stilizzato tridimensionale su fondo nero (nella foto il marchio della Vauxhall).

Vauxhall

tecnico di grande valore: Laurence H. Pomeroy diviene assistente dell'ingegnere capo Frederick W. Hodges e si rivela un tecnico di fama mondiale. Viene universalmente considerato alla stregua di un Ferdinand Porsche.

Dal 1909 al 1920 sotto la guida di Pomeroy vengono prodotti diversi modelli e motori, nati dal desiderio di primeggiare anche nelle gare. Dall'originale monoblocco 4 cilindri di 3050 cc da 40 Hp si passa in tempi successivi fino a 4 litri da ben 90 Hp. Molte moderne soluzioni, quali le 4 valvole per cilindro e il doppio albero a camme in testa, divengono di casa alla Vauxhall.

LE CORSE E LE MOTO

La serie Prince Henry, che prende il nome dall'omonima gara Trial organizzata nel 1910 in Germania, segna la storia della Vauxhall che riesce anche a superare indenne la Prima guerra mondiale producendo la Tipo D per l'esercito. Alla fine del conflitto, Pomeroy firma un nuovo motore in lega leggera e un possente 12 cilindri a V. Lo stesso Pomeroy nel 1920 si dimette dalla Vauxhall per trasferirsi negli Stati Uniti. Il suo posto viene preso da Clarence E. King che modernizza tutta la produzione esistente e apre anche al segmento delle vetture medie: nasce la Tipo M. Il successo commerciale di questo modello non basta però alla marca inglese per compensare i forti investi-

1. Una berlina Vauxhall degli anni Quaranta
2. La Vauxhall SRV, concept car del 1970



menti richiesti dalla attività sportiva. Il 1924 segna una tappa storica per la Casa inglese: l'attività sportiva, che fino a quel momento condiziona tutta la progettazione, viene abbandonata. Nel 1925 la Vauxhall lancia la Tipo S tecnicamente in grado di competere con le marche più prestigiose, ma i cui costi di produzione ne limitano il successo commerciale. Nel 1923 la Vauxhall esamina la possibilità di entrare nel mondo delle due ruote: progetta una moto con un motore a 4 cilindri in linea di circa 1000 cc di cui vengono costruiti soltanto 2 esemplari. Il progetto viene abbandonato poiché non vi è lo spazio di mercato per una moto di lusso: la tipica due ruote dell'epoca è infatti una monocilindrica destinata a motorizzare i piccoli spostamenti della classe operaia. Nel 1925 inizia una nuova storia della Vauxhall, che in quell'anno viene acquistata dalla americana General Motors. Nel 1927 al salone di Londra viene presentata la prima auto che na-

sce dall'intervento diretto della nuova proprietà: la Tipo R. Da quel momento tutta la produzione subisce l'influsso diretto della progettazione americana pur mantenendo alcune particolarità della tradizione britannica. È il caso della Vauxhall Cadet introdotta al salone di Londra del 1930 e le cui vendite iniziano l'anno successivo. Si tratta di un fatto importante poiché entra nella storia della GM in Europa un nome che, con la successiva declinazione Kadett, dovuta all'ingresso della Opel, nel 1929 nello stesso gruppo, diventa un classico fino al 1979. La crisi economica e il successivo conflitto mondiale vengono superati dalla Vauxhall grazie alla produzione dei veicoli commerciali Bedford. Si tratta di trucks e piccoli autobus basati sulla cugina americana Chevrolet che ottengono un lusinghiero successo e che accompagnano la Vauxhall fino al 1986. La produzione automobilistica postguerra ricomincia nel 1946. Entrano nella storia nomi come Velox e Victor che accompagnano la Vauxhall fino alla totale integrazione con la produzione della Opel. La Vauxhall rimane poco più che un marchio commerciale necessario per mantenere quella matrice nazionale indispensabile per competere nel mercato delle flotte. Le produzioni Vauxhall e Opel sono identiche e la differenza è ormai solo nel marchio e in alcuni particolari della calandra.

Luca Apollonj Ghetti



www.vauxhall.co.uk
Griffin House, Osorne Road, Luton
Regno Unito

5 HP

Produzione 1903 - 1904

Carrozzeria Baquet

La 5 HP è la prima automobile costruita dall'inglese Vauxhall. È una piccola vettura con un'essenziale carrozzeria scoperta a quattro posti e guida a barra anziché a volante. Il motore monocilindrico orizzontale di 970 cc con valvola di aspirazione automatica è montato davanti, praticamente sotto ai sedili anteriori, e abbinato a un cambio a due rapporti senza retromarcia. Il moto arriva alle ruote posteriori tramite una trasmissione a catena centrale senza differenziale. Dopo un anno, durante il quale riscuote un buon successo di pubblico (40 esemplari venduti), la vettura è oggetto di alcune migliorie. Il motore viene maggiorato a 1029 cc e la sua potenza sale a 6 Cv. Le ruote di tipo ciclistico vengono sostituite con altre in legno. Nel 1904 le vendite salgono a 76 unità.



1. La 5 HP, la prima vettura costruita dalla Vauxhall nel 1903
2. La Vauxhall 5 HP è equipaggiata inizialmente con un motore monocilindrico di 970 cc, poi maggiorato a 1029 cc

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza nd
Larghezza nd
Altezza nd

POSTI 4

PORTE assenti

PESO nd

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 970 cc
Cilindri 1
Potenza 5 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 2 marce

FRENI

Anteriore assente
Posteriore a nastro

VELOCITÀ MASSIMA 40 km/h

PREZZO Sterline 136

Prince Henry

Produzione 1911 - 1927

Carrozzeria Torpedo - Spider

Prince Henry è il soprannome dato alla Vauxhall tipo C per ricordare la partecipazione di tre Tipo A ad una competizione di trial intitolata al Principe Enrico di Prussia. La vettura, una torpedo riconoscibile per l'originale frontale "a freccia", monta inizialmente un 4 cilindri di 3 litri a valvole laterali da 60 Cv che nel 1913 viene maggiorato a 3969 cc e 76 Cv con velocità massima di 130 orari. La dotazione di serie comprende ruote a raggi Rudge e impianto di illuminazione elettrico. A richiesta, è fornito anche l'avviamento elettrico. Nel 1912 arriva anche la tipo D, versione meno sportiva con motore di 4 litri (60 Cv) prodotta fino al '22 in circa 4.500 unità. Sullo stesso telaio viene realizzato nel 1913 il modello 30/98 con motore di 4529 cc da 98 Cv, riconoscibile per il radiatore piatto anziché a V. Quando la sua produzione riprende al termine della Prima guerra mondiale, la Vauxhall 30/98 viene sostituita dalla tipo E con motore montato su un sottotelaio separato da quello principale e sospensioni anteriori e posteriori a balestre semiellittiche. Nel 1923 il motore è dotato di valvole in testa e testate. Nasce così la Vauxhall tipo OE con motore di 4224 cc (115 Cv) e freni anche sulle ruote anteriori.

1. La Vauxhall tipo C, conosciuta anche con il nome di Prince Henry
2. Una Prince Henry torpedo del 1911. Inizialmente la vettura monta un propulsore 4 cilindri di 3054 cc da 60 Cv



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| C-Type | 1911 - 1915 |
| D-Type | 1912 - 1922 |
| 30/98 | 1913 |
| E-Type | 1919 - 1922 |
| OE-Type | 1923 - 1927 |



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,050

Larghezza nd

Altezza nd

POSTI 4

PORTE 2

PESO 1.250 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 3054 cc

Cilindri 4

Potenza 60 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO nd

FRENI

Anteriore assente

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 115 km/h

PREZZO Sterline 580

M/ML 14/40

Produzione 1921 - 1927

Carrozzeria Torpedo



Dopo essersi costruita nei primi vent'anni del Novecento una buona reputazione come costruttore di automobili sportive, nel 1922 la Vauxhall entra nel segmento delle vetture di classe media con la tipo M 14/40 che riscuote un buon successo di pubblico in virtù di alcune soluzioni innovative e di una velocità massima di 100 chilometri orari. La vettura si segnala per l'ampio uso di elementi realizzati in lega di alluminio e per il cambio a 3 marce montato posteriormente. Il motore, un 4 cilindri a valvole laterali di 2,3 litri, è dotato di testata smontabile. Le sospensioni anteriori sono a balestre semiellittiche e quelle posteriori a cantilever. Nel 1925 la Casa inglese presenta poi la tipo ML 14/40, che si differenzia dalla precedente versione per il cambio a 4 marce e per i freni presenti anche sulle ruote anteriori. Il prezzo al pubblico della ML 14/40 è di 500 sterline.

1. La Vauxhall tipo M 14/40, una torpedo equipaggiata con un motore da 2,3 litri
2. Il frontale della Vauxhall M 14/40, riconoscibile per l'ampia calandra verticale e i gruppi ottici circolari



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| M | 1921 - 1924 |
| ML | 1925 - 1927 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|----|
| Lunghezza | nd |
| Larghezza | nd |
| Altezza | nd |

POSTI 4

PORTE 4

PESO nd

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2297 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | nd |

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | assente |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA 100 km/h

PREZZO nd

Cadet

Produzione 1931 - 1933

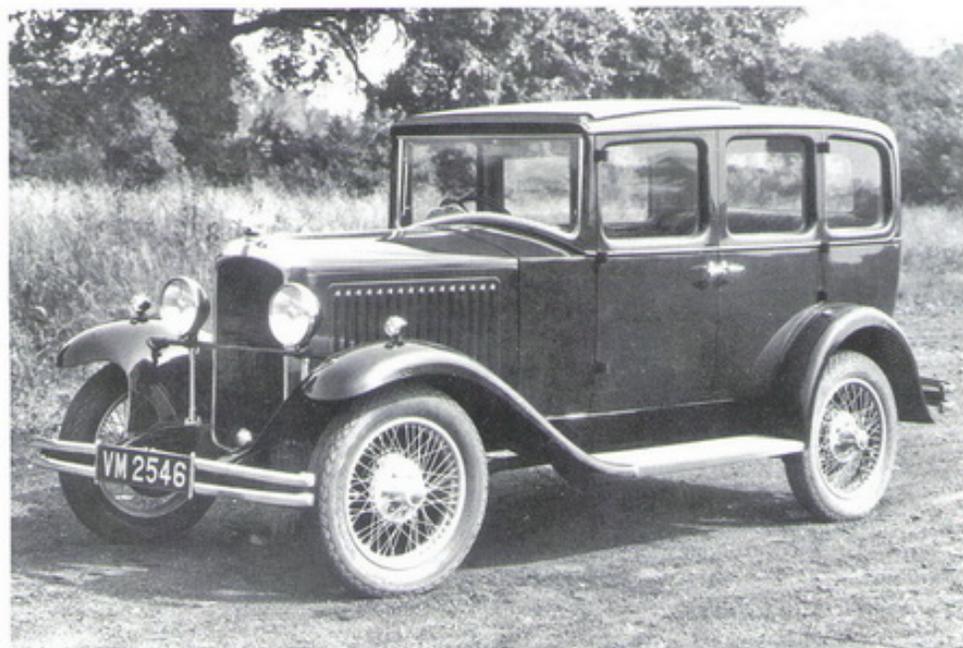
Carrozzeria Berlina - Coupé

La Vauxhall Cadet, presentata al salone di Londra del 1930, permette alla Casa inglese di affacciarsi nella fascia bassa del mercato britannico in quanto la sua versione più economica costa meno di 300 sterline. Il progetto si basa in gran parte su quello del contemporaneo modello da 1,8 litri della Opel e avvia una lunga fase di integrazione tecnica tra le due marche del gruppo GM. Anche la berlina inglese ha il tetto apribile in corrispondenza dei sedili anteriori. Monta un 6 cilindri in linea a valvole in testa di 2 litri e ha l'impianto elettrico a 12 Volt. Nel 1932 la Vauxhall Cadet è la prima automobile made in England dotata di un cambio a 3 marce parzialmente sincronizzato (sulla seconda e terza marcia) di chiara ispirazione nordamericana. In un periodo di grave recessione economica, la Cadet risulta penalizzata sul mercato da una pesante classificazione fiscale (17 Cv). Nondimeno nel solo 1931 la Vauxhall riesce a venderne quasi 15.000 esemplari, due terzi dei quali sono acquistati da aziende.



1. La Cadet, berlina presentata dalla Vauxhall al salone di Londra del 1930

2. La Vauxhall Cadet monta un propulsore a benzina 6 cilindri di 2048 cc



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|----|
| Lunghezza | nd |
| Larghezza | nd |
| Altezza | nd |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

Alimentazione

Cilindrata

Cilindri

Potenza

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

Anteriore

Posteriore

VELOCITÀ MASSIMA

PREZZO

Ten

Produzione 1937 - 1947

Carrozzeria Berlina

La piccola Vauxhall Ten è la prima vettura inglese con carrozzeria a scocca portante prodotta in serie, cosa che negli anni Trenta rappresenta una soluzione oltremodo avanzata. Sfruttando le importanti esperienze acquisite in questo campo da General Motors con la Opel Olympia, la Casa inglese realizza una piccola berlina a 4 porte che deve il suo nome (Ten ovvero dieci) alla sua classificazione fiscale, 10 Cv. Pubblicizzata come "l'automobile da un milione di sterline" per sottolineare l'investimento finanziario fatto per realizzarla, la Vauxhall monta un propulsore a 4 cilindri, con albero a 3 supporti e valvole in testa, di 1,2 litri con impianto elettrico a 6 Volt e cambio manuale a 3 marce. La produzione della Ten, sospesa nel 1940 per la Seconda guerra mondiale, riprende nel 1946 con una versione leggermente modificata ed un motore di pari cilindrata, ma depotenziato a 31 Cv per poter funzionare con la benzina di bassa qualità al momento reperibile sul mercato.



1. La Vauxhall Ten, la prima automobile inglese con carrozzeria a scocca portante di serie
2. La Ten è una piccola berlina a quattro porte equipaggiata con un motore 4 cilindri di 1,2 litri



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,950

Larghezza m 1,549

Altezza nd

POSTI 4

PORTE 4

PESO 914 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1203 cc

Cilindri 4

Potenza 34 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO Sterline 168

Velox

Produzione 1948 - 1965

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Nel secondo dopoguerra la Vauxhall rinnova quasi completamente la sua gamma e nel segmento medio propone la Velox o tipo L, una berlina a 4 porte equipaggiata con un inedito 6 cilindri di 2,3 litri e fornita a richiesta di impianto di riscaldamento e ventilazione interna. Nel 1951 la vettura viene riproposta con una carrozzeria a tre volumi più grande e moderna e un motore potenziato a 58 Cv. Questo propulsore è sostituito l'anno seguente con uno di cilindrata leggermente ridotta (2262 cc), dimensioni interne superquadre e 64 Cv di potenza. Al salone dell'auto di Londra del 1957 debutta la terza serie della Velox, profondamente rinnovata nell'estetica e caratterizzata, tra le altre cose, da un ampio parabrezza avvolgente e da piccole pinne posteriori. Questa serie è disponibile anche in versione station wagon. Al già noto 6 cilindri di 2,3 litri che guadagna potenza fino ad arrivare a 83 Cv, si affianca nel 1960 un motore di 2651 cc da 95 Cv. La quarta e ultima serie della Vauxhall Velox viene presentata sempre al salone di Londra, quello del 1962. La carrozzeria, che viene completamente rinnovata, presenta linee più squadrate e un minor uso di cromature, ma soprattutto è ancora più lunga (4.616 millimetri) e larga (1.784 millimetri) della generazione che la precede. Al 2700, infine, viene affiancato nel 1964 un propulsore 6 cilindri di 3295 cc che sviluppa una potenza di 115 Cv.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| LIP | 1948 - 1951 |
| EIP/EIPV | 1951 - 1957 |
| PA | 1957 - 1962 |
| PB | 1962 - 1965 |



1. La Vauxhall Velox PA del 1957. Questo esemplare si caratterizza per la carrozzeria bicolore e una linea che ricorda le auto americane dello stesso periodo
2. Una Vauxhall Velox prima serie
3. La seconda serie del 1951



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,178 |
| Larghezza | m 1,575 |
| Altezza | m 1,600 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2275 cc |
| Cilindri | 6 |
| Potenza | 54 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO.....

Victor

Produzione 1957 - 1976

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Nata per essere il modello medio-piccolo della gamma Vauxhall, nel corso di circa vent'anni la Victor vede crescere progressivamente le sue dimensioni e le sue motorizzazioni, passando di fatto al segmento superiore. Quando, nel 1957, viene presentata la prima serie, la Victor è la prima automobile europea con parabrezza avvolgente. Linea e finiture ricalcano lo stile delle automobili americane dell'epoca (cromature, verniciatura bicolore, pneumatici con fascia bianca), ma la meccanica è tipicamente europea (motore a 4 cilindri longitudinale di 1,5 litri a valvole in testa, trazione posteriore, sospensioni anteriori indipendenti). Di gusto decisamente più europeo è la seconda serie che, oltre a una linea più sobria, presenta un motore maggiorato a 1594 cc, rivisto nel sistema di aspirazione e nel rapporto di compressione. A richiesta è disponibile un cambio a quattro marce sincronizzate. La terza serie segna l'adozione di carrozzerie più grandi e spaziose e la disponibilità della trasmissione automatica Powerglide. Una nuova linea e due nuove motorizzazioni accompagnano invece la quarta serie. Al già noto motore di 1,6 litri vengono affiancati prima un 4 cilindri monoalbero di 1775 cc e quindi un 6 cilindri in linea di 3294 cc. La quinta ed ultima serie della Victor è realizzata sulla stessa piattaforma della Opel Rekord, ma conserva ancora una carrozzeria originale, così come sospensioni e sterzo propri. I motori a 4 cilindri sono maggiorati rispettivamente a 1759 cc e a 2279 cc.

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------------|-------------|
| Serie F | 1957 - 1961 |
| Serie FB | 1961 - 1964 |
| Serie FC (101) | 1964 - 1967 |
| Serie FD | 1967 - 1972 |
| Serie FE | 1972 - 1976 |



1. Una Vauxhall Victor, serie F, in allestimento Deluxe
2. Una Victor con carrozzeria bicolore
3. La versione station wagon



SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,272

Larghezza m 1,600

Altezza m 1,499

POSTI 4

PORTE 4

PESO 950 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1508 cc

Cilindri 4

Potenza 55 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA nd

PREZZO nd

Viva

Produzione 1963 - 1979

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Dopo quasi trent'anni, nel 1963, la Vauxhall, torna a proporre al pubblico una vettura compatta completamente nuova. È la Viva, una piccola berlina a due porte dalle linee squadrate, equipaggiata con un motore di 1057 cc a valvole in testa e con un cambio a quattro marce sincronizzate. Si tratta di una vettura che all'epoca rappresenta un esempio in fatto di leggerezza costruttiva e di semplicità d'uso. All'originale versione Deluxe si affiancano due anni dopo la SL (Super Luxury) e la 90 con motore da 54 Cv e freni anteriori a disco. La seconda serie, riconoscibile per la carrozzeria più grande e meglio rifinita, è disponibile anche con carrozzeria berlina 4 porte e station wagon 5 porte.

L'aggiornamento non riguarda soltanto la carrozzeria, ma anche i contenuti tecnici: la Vauxhall Viva riceve nuove sospensioni e un motore maggiorato a 1159 cc. Ad esso si affiancano poi due propulsori 4 cilindri di 1,6 e 2 litri, quest'ultimo riservato alla versione GT. Sulla seconda serie della Viva è disponibile, a richiesta, una trasmissione automatica. Nel 1970 arriva la terza serie che presenta una carrozzeria ancora più moderna della precedente e interni con maggiore spazio. Le prime versioni montano gli stessi motori di 1,2 e 1,6 litri dei modelli precedenti. Poi, nel 1971, arrivano gli aggiornamenti: il primo viene maggiorato da 1159 cc a 1256 cc e il secondo passa da 1599 cc a 1759 cc. La gamma motorizzazioni comprende anche versioni per il mercato americano con propulsore di 2279 cc.



1. La Vauxhall Viva, qui in versione Deluxe, monta inizialmente un motore di 1057 cc
2. Il profilo di una Viva prima serie
3. La seconda serie della Vauxhall Viva, in produzione dal 1966 al 1970



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|----------|-------------|
| Serie HA | 1963 - 1966 |
| Serie HB | 1966 - 1970 |
| Serie HC | 1970 - 1979 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 3,937 |
| Larghezza | m 1,511 |
| Altezza | m 1,353 |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 1057 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 44 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA.....

PREZZO.....

Chevette

Produzione 1975 - 1984

Carrozzeria Berlina - Station wagon

Al salone dell'auto di Ginevra del 1975, la Vauxhall presenta la Chevette. Si tratta di una berlina compatta con carrozzeria due volumi e tre porte, sebbene poi ne arrivino anche delle varianti familiari. Sviluppata nell'ambito di un progetto GM di un'automobile globale.

La Vauxhall Chevette è realizzata sulla stessa piattaforma delle contemporanee Opel Kadett, Chevrolet Chevette e Isuzu Gemini. In fondo al cofano anteriore spicca una coppia di fari rettangolari e lunga presa d'aria sotto il paraurti; mentre il posteriore si caratterizza per l'ampio portellone. Sotto al cofano c'è un 4 cilindri di 1256 cc da 59 Cv. L'impostazione meccanica è di tipo classico (motore anteriore, trazione posteriore), e le sospensioni sono quelle della terza generazione Kadett con avantreno a ruote indipendenti, molle elicoidali, bracci oscillanti, barra anti-rotolli e retrotreno a ponte rigido anch'esso con molle elicoidali e barra Panhard. Nel 1978 sulla Chevette è disponibile anche in versione sportiva HGR equipaggiata con un motore di 2279 cc a 4 valvole per cilindro sviluppato dalla Lotus. Oltre a introdurre il concetto di automobile compatta a tre volumi,



la Chevette ha, ad esempio, lo schienale dei sedili posteriori ribaltabile che permette di aumentare la capacità di carico del bagagliaio fino a 530 litri. Oltre alla versione base a due volumi e tre porte la Chevette viene prodotta anche con la tradizionale carrozzeria a tre volumi, sia in versione a due porte sia in quella a quattro porte.



1. La Vauxhall Chevette, in produzione dal 1975 al 1984
2. Sul frontale della Chevette spiccano i grandi fari di forma rettangolare

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,944

Larghezza m 1,580

Altezza m 1,300

POSTI 5

PORTE 3

PESO 860 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1256 cc

Cilindri 4

Potenza 59 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a disco

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 140 km/h

PREZZO Lire 3.416.000

Vaz

*Togliatti
Russia
1967*



La più grande fabbrica russa di automobili, la Volzhsky Avtomobilny Zavod, nasce nel 1967 a Togliatti, città che prende il nome dal leader del Partito comunista italiano. Il progetto è quello di allestire in terra sovietica gli impianti della Fiat, con cui la Vaz stringe importanti accordi industriali. La prima vettura prodotta nel 1970 è la copia della Fiat 124 modificata per sopportare le severe condizioni climatiche russe. Alla Vaz 2101 con motore di 1198 cc, ribattezzata Zhiguli, vengono rinforzate le sospensioni e potenziato l'impianto di riscaldamento.

Nel 1970 la produzione è di 23mila unità, l'anno successivo diventano ben 172mila. Nel 1972 dalla catena di montaggio esce la versione familiare, la 2102, seguita dalla Vaz 2103, modello con propulsore di 1451 cc e 72 Cv. Negli anni la produzione si diversifica in funzione degli accordi via via stipulati con i grandi gruppi stranieri. Prima con GM e successivamente con la Renault.

www.vaz.ru

Un fuoristrada prodotto dalla Vaz nel 1978, dopo l'ampliamento della produzione



Vector

*Wilmington
Stati Uniti
1978*



La Vector nasce per opera di Gerald Wiegert, appassionato designer di auto, che fonda la Vehicle Design Force, con l'intenzione di offrire la risposta americana alle supercar fabbricate in Europa. Dopo il prototipo Vector, mostrato al salone di Los Angeles del 1972, bisogna attendere il 1978 per vedere la Vector W2, che due anni dopo debutta su strada. Equipaggiata con un motore Chevrolet V8 sovralimentato con due turbocompressori, sviluppa oltre 600 Cv e può raggiungere i 320 orari. La vettura però non entra subito in produzione, lo farà la sua evoluzione W8 del 1991, fabbricata in circa 17 esemplari. Gli alti costi di produzione e le vendite limitate portano la Casa alla bancarotta e nel 1993 viene rilevata dall'indonesiana Megatech. Wiegert lascia la Casa e nel '95 esce la M12 con motore Lamborghini V12 e componenti della Diablo. La produzione è limitata e nel 1999 la Casa è acquistata da Tommy Suharto, figlio del presidente dell'Indonesia, che la chiude lo stesso anno. Nel 2007 Gerald Wiegert ancora titolare del marchio, presenta a Los Angeles un prototipo della Vector WX8.

www.vectormotors.com

La W8 del 1991, prodotta dalla Vector in soli 17 esemplari



Velie

*Moline
Stati Uniti
1908 - 1929*



Dopo aver conquistato una posizione di rilievo come fabbricante di carrozze, nel 1908 il fondatore, Willard Velie decide di affrontare il mercato automobilistico e crea la Velie Motor Vehicle Co. Le prime vetture prodotte montano un motore Porter a quattro cilindri collocato in posizione anteriore, della potenza di 30 Cv. Sono robuste e affidabili e ottengono un buon successo. Nel 1914 la gamma si amplia con un nuovo modello dotato di propulsore Continental a sei cilindri e la ragione sociale cambia in Velie Motors Corp. Nell'immediato dopoguerra una Velie vince la corsa al Pikes Peak ed esce il modello più significativo della Casa, la Sport, con motore a sei cilindri di 4965 cc e 60 Cv di potenza a cui seguono altri modelli a 8 cilindri. Nel 1928 muore Willard Velie e poco dopo, nel 1929, anche suo figlio Willard Jr decide di abbandonare. A questo punto l'attività si interrompe e l'azienda si limita per qualche anno alla produzione di alcuni piccoli aerei ai quali si era dedicata a partire dal 1927.

Il modello coupé 60 della Velie, prodotta nel 1926



Velox

Praga
Cecoslovacchia
1906 - 1910



La Velox è una piccola Casa cecoslovacca con sede a Praga che si ricorda per un'unica vettura prodotta tra il 1906 e il 1910, ossia durante gli anni della breve vita della società. L'auto è equipaggiata con un motore monocilindrico di 1200 cc da 10 Cv. La sua struttura è quella tipica delle carrozze e infatti viene utilizzata prevalentemente come taxi.

Esiste anche un'altra Velox, una Casa inglese nata a Coventry (Londra) nel 1902 per volontà della società costruttrice di pneumatici Amalgamated Tyre Company. L'azienda, nei suoi solo due anni di vita, produce tre modelli di vettura, tutti compatti e leggeri: l'ultima Velox viene chiamata Miniature, proprio per le sue dimensioni ridotte.

La vettura prodotta dalla Velox cecoslovacca tra il 1906 e il 1910, utilizzata come taxi



Venturi

Coueron
Francia
1984



Sono il genio e la passione per l'auto di Claude Poiraud e Gérard Godfroy a dare vita nel 1984 al marchio Venturi. Lo stesso anno mostrano il frutto dei loro studi per la realizzazione di una vettura sportiva al salone di Parigi. La prima vettura, la Grand Tourisme, rivela le intenzioni della Casa di produrre lussuose sportive. La Casa partecipa con entusiasmo anche alle competizioni, compresa la 24 Ore di Le Mans, e la produzione si amplia con modelli di discreto appeal. Tra i modelli di maggior popolarità c'è la 260 Transcup, la 260 Atlantique - seguita dalla 300 Atlantique, la Gran Prix e la GT3 con motore 8 cilindri a V di 4200 cc da 486 Cv. Il progetto più ambizioso è quello della 400 GT, la prima con freni in carbonio di serie. Nel 1992 la Casa ha anche una breve parentesi in Formula 1. Nel 2001 la Venturi è acquisita da Gildo Pallanca Pastor che la rilancia puntando anche sulle vetture elettriche: la sportiva Fétish, il tre posti Eclectic e la sportiva scoperta elettro-solare a due posti in tandem, Astrolab.

www.venturi.fr

La Venturi 300 Atlantique, erede della 260 ed entrata in produzione nel 1996



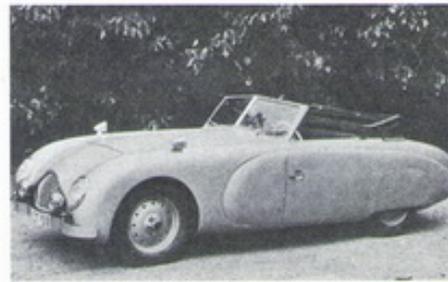
Veritas

Hausen am Andelsbach
Germania
1948 - 1952



Nel 1948 tre ex dipendenti della Bmw fondano la Veritas, per la realizzazione di una vettura da competizione basata sulla Bmw 328 anteguerra. Il primo modello prodotto è la PS 80, coupé sportivo a due posti con motore 6 cilindri in linea di 1971 cc che sviluppa 80 Cv e raggiunge una velocità di 165 orari. La versione da competizione, con carrozzeria aperta, ha il motore potenziato a 125 Cv e conquista numerose vittorie. Nel 1950 con il nuovo motore Heinkel da 1888 cc e 100 Cv vengono realizzati la coupé Saturn, la decapottabile Skorpion, la sportiva Komet e la Komet S da corsa, con motore ulteriormente potenziato a 150 Cv. Sempre con questo motore vengono costruite anche alcune monoposto F2 dal nome Meteor. Ernest Loof riprende la produzione poco dopo spostando la sede al Nürburgring, nome abbinato al marchio Veritas. Nel 1951 esce la due posti decapottabile Dyna-Veritas con motore due cilindri da 744 cc da 32 Cv di fabbricazione Panhard che resta in produzione fino al 1952, anno in cui la Casa chiude.

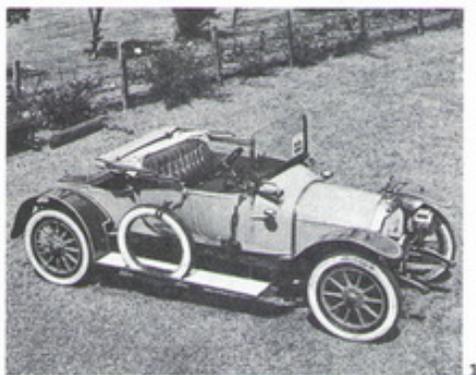
La vettura sportiva Veritas Skorpion del 1950, con motore di 2 litri



Vermorel

Villefranche-sur-Saône
Francia
1908 - 1930

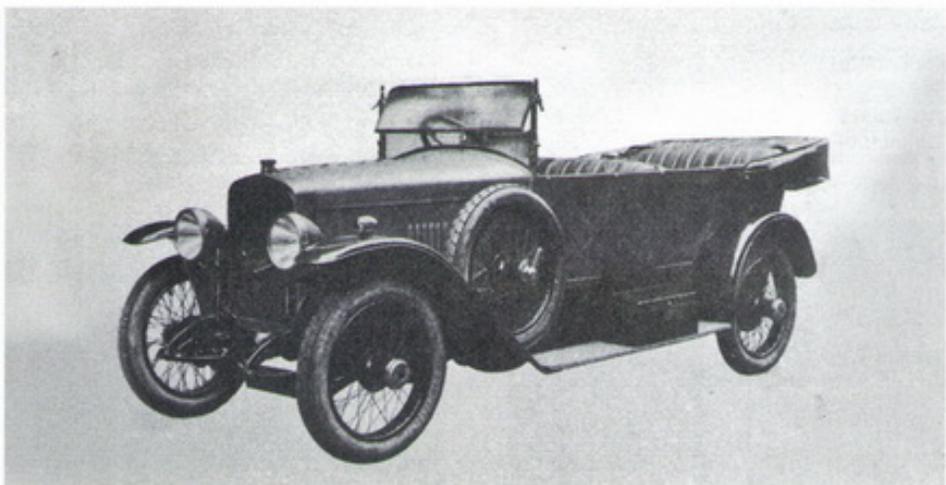
La Vermorel trae le sue origini dall'affermato marchio attivo nella produzione di macchinari per l'agricoltura. Victor, figlio del fondatore dell'azienda, Antoine Vermorel, ha la passione per le auto e convince il padre ad avviarne la fabbricazione. Già nel 1899 la Casa compie degli studi, che si fermano però soltanto a livello di prototipo, di una vettura monocilindrica, seguita da una versione bicilindrica. Nel 1908 esce dagli stabilimenti di Villefranche-sur-Saône, il primo modello, equipaggiato con motore quattro cilindri in linea, di 1800 cc con valvole laterali e cambio a quattro rapporti, realizzato con cura e materiali di qualità. Successivamente vengono aumentate le cilindrata dei propulsori a 2200 cc e 3300 cc e nel 1913 compare una nuova serie di vetture di piccole dimensioni con motore a quattro cilindri monoblocco, la stessa soluzione avanzata che compare l'anno successivo sulla tipo LO con motore 2,8 litri da 12 Cv.



La produzione automobilistica si arresta durante la Prima guerra mondiale con la fabbricazione di camion militari. Nel dopoguerra la Casa introduce, dal 1922 in poi, la possibilità di richiedere i freni montati su tutte e quattro le ruote e l'anno successivo la versione Sport della 10 Cv è dotata di valvole in testa. Si distingue poi la 16/60 Cv del 1924 con motore 4 cilindri di 2600 cc mentre due anni dopo è la volta del primo motore a 6 cilindri seguito dalla Vermorel AH, ultimo modello della Casa. La Vermorel infatti, nel 1930, a causa del calo della domanda automobilistica, sospende la produzione di vetture per dedicarsi esclusivamente a quelle dei macchinari agricoli, la cui fabbricazione prosegue invece fino al 1965.

1. Una biposto Vermorel del 1912 con motore 12-16 Cv

2. La Vermorel del 1921 con motore da 12 Cv e carrozzeria torpedo



Vernon-Derby

Saint Denis
Francia
1927 - 1929

Il pilota inglese Vernon Balls crea il marchio anglo-francese Vernon-Derby, principalmente in Inghilterra diffuso nel periodo tra il 1927 e il 1929. Vernon Balls sottopone a modifiche le Derby per renderle idonee alla partecipazione alle corse automobilistiche. Così, allo stesso modo delle Derby tradizionali, anche le versioni modificate Vernon-Derby sono equipaggiate con propulsori a quattro e a sei cilindri prodotti da Chapuis-Dornier, Cime e Ruby, con cilindrata di 1094 cc, 1493 cc e 1097 cc. Lo stesso pilota-costruttore Vernon Balls guida questi modelli sportivi a due posti e ottiene diversi successi nelle competizioni che si disputano sul territorio inglese. Le vetture si rivelano veloci e affidabili e la partecipazione alle corse serve per promuovere il marchio. Purtroppo le vendite non decollano come sperato e restano modeste, motivo per cui alla fine del 1929 viene presa la decisione di interrompere la produzione.

Una Vernon-Derby da corsa del 1928 durante una competizione di auto d'epoca



Vickers

Sheffield
Inghilterra
1828 - 1999



Sebbene questa antica compagnia inglese non abbia mai prodotto auto solo con il proprio marchio, il suo legame con il mondo automobilistico è profondo e prolungato. La società nasce come acciaieria e con il tempo amplia i suoi interessi ad armamenti, motori, turbine e componenti aero-navali. Nel 1900 la società, interessata all'ingresso nell'industria dell'auto, contatta Herbert Austin per finanziare lo sviluppo e la produzione della Wolseley. L'anno dopo registra la Wolseley Tool & Motor Car Company Ltd con stabilimento ad Adderley, struttura di proprietà della Vickers. Il nome Vickers compare così al centro dello stemma delle Wolseley. Tra le altre acquisizioni famose della Casa spicca quella del 1990 relativa alla Cosworth, società che produce motori automobilistici di alte prestazioni. Ma l'operazione più importante con il mondo dell'auto è l'acquisizione nel 1980 della Rolls Royce Motors. La Casa di Crewe è in ginocchio e la Vickers tenta l'operazione di rilancio, che si conclude nel 1998 con la cessione al gruppo Volkswagen di Rolls Royce e di Cosworth.

Villard

Janville (Oise)
Francia
1925 - 1935

La Automobiles Villard è una piccola Casa francese che produce principalmente cyclecar, molto diffusi nei primi anni del Novecento. Quello che distingue i primi modelli della Villard è l'impostazione di tipo sportivo con cui la Casa vuole caratterizzare i suoi veicoli. Il Type 29 del 1925 è un veicolo a tre ruote che vede, contrariamente ai cyclecar delle altre Case, una sola ruota anteriore con funzione motrice e sterzante, e due posteriori. Il motore è un piccolo monocilindrico a due tempi da 350 cc di cilindrata con raffreddamento ad acqua e la trasmissione è a catena. La carrozzeria è aperta e in caso di necessità si può utilizzare la capote ripiegabile in tela. Di impostazione più automobilistica è invece il modello Type Aero 34 con carrozzeria chiusa, sempre a tre ruote. La Casa comunque produce anche piccole vetture a quattro ruote con motori bicilindrici e a quattro cilindri di marca Chaise. La produzione principale resta però legata ai modelli a tre ruote di cui vengono realizzate svariate versioni da turismo e commerciali, fino all'anno di chiusura, il 1935.

Una Villard del 1931 coupé decapottabile, con motore di 500 cc, carrozzata da Felber



Vinot & Deguingand

Puteaux
Francia
1897 - 1926

Sono Rolland, Vinot e Deguingand i tre soci che nel 1897 fondano a Puteaux, in Francia, la Casa automobilistica Vinot & Deguingand. Nel primo modello prodotto, una vetturina leggera, viene introdotto un cambio azionato tramite una leva centrale o lo sterzo a volante, quando la concorrenza usa ancora il sistema a barra. Nel 1907 alla guida dell'azienda resta solo Vinot che di conseguenza adegua la ragione sociale soltanto con il suo cognome. Di buona fattura risultano i primi modelli, Type H e F, a cui si aggiungono la piccola Type K e la grande Type L in grado di raggiungere gli 80 orari, grazie al motore 4 cilindri da 30 Cv. Nel 1908 la gamma si amplia grazie all'acquisizione della Gladiator e i modelli raddoppiano. Nel 1912 la Casa sviluppa una versione da corsa per il Tourist Trophy in cui spicca la carrozzeria in alluminio e la silhouette affusolata. Nel dopoguerra la produzione riprende con la nuova BP del 1921, che resta in produzione fino al 1926, anno in cui la Casa chiude i battenti.

Una delle prime vetturine della Vinot & Deguingand del 1901, con motore di 5,5 litri

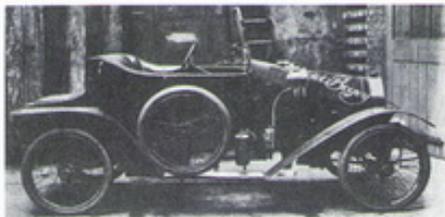


Violet

*Parigi
Francia
1908 - 1929*

Marcel Violet è uno dei padri del motore automobilistico a due tempi, anche se l'utilizzo di questo propulsore sulle auto è attribuito soprattutto al connazionale Cozette. L'attività prevalente di Violet è nel campo delle cyclecar. Nel 1908 produce un quadriciclo leggero con motore Quentin di 500 cc, valvole automatiche e trasmissione a cinghia, seguito, due anni dopo, dal modello Le Violette, con propulsore monocilindrico di 700 cc e trasmissione a catena. Nel 1912 esce il Violet-Bogey, cyclecar bicilindrico di 1100 cc con motore a quattro tempi, con cui lo stesso Violet coglie i primi successi sportivi. Dopo la Prima guerra mondiale esce il modello Major con motore bicilindrico a due tempi che si impone nel Gran premio Cyclecar a Le Mans nel 1920, sempre con Violet alla guida. Nello stesso periodo inizia la collaborazione con la Sicam che porta all'uscita di cyclecar con il marchio Sicam-Violet mentre nel 1924 esce il modello Sima-Violet, considerato il migliore dell'ingegner Violet, che resta in produzione fino al 1929.

Il cyclecar Violet-Bogey del 1912, con motore bicilindrico di 1100 cc a 4 tempi



Vivinus

*Schaerbeek
Belgio
1899 - 1912*

Robustezza, praticità e prezzo basso sono le caratteristiche alla base della produzione delle vetture Vivinus, che iniziano a uscire da una piccola officina di Schaerbeek, vicino Bruxelles, nel 1899, su iniziativa dell'ingegner Alexis Vivinus. Il primo modello è una piccola biposto dotata di motore monocilindrico sistemato anteriormente, con raffreddamento ad aria, della potenza di 3,5 Cv, in grado di spingere l'auto a una velocità massima di 25 chilometri orari. Il successo è buono, così l'anno dopo viene costruito un nuovo modello di dimensioni maggiori con motore bicilindrico della potenza di 7 Cv, trasmissione a cinghia, in grado di toccare i 35 chilometri orari. Con questa vettura la Vivinus inizia l'espansione sui mercati esteri dove viene prodotta su licenza New Orleans in Inghilterra, Georges Richard in Francia e De Dietrich in Germania. Nel 1901 la vettura viene equipaggiata con un propulsore De Dion con raffreddamento ad acqua e contempo-



aneamente inizia la produzione di un modello, la 15/18 Cv, di dimensioni medie con motore 4 cilindri. Ma l'accoglienza del pubblico non è la stessa riservata ai primi modelli della Casa. Vivinus, pur diversificando la produzione verso il settore aereo e navale, insiste con la fabbricazione di modelli a quattro cilindri e tenta anche con una sei cilindri, ma i costi lievitano e le dimensioni aumentano, a scapito della maneggevolezza. Tutto ciò decreta l'insuccesso della nuova serie. I modelli successivi si rivelano un fallimento, per cui la Casa, in gravi difficoltà finanziarie, nel 1912 è costretta a chiudere i battenti. Successivamente Alexis Vivinus contribuisce alla realizzazione e al successo del motore da 40 Cv della Minerva.

1. Il motore a due cilindri di 7 Cv di potenza del secondo modello della Vivinus, del 1900
2. La Vivinus del 1900, donata dal re del Belgio Leopoldo II alla baronessa di Vangrand



Voisin

Issy-les-Moulineaux
Francia
1919 - 1958



1. La Voisin tipo C11, l'auto personale di Gabriel Voisin

2. Una torpedo Voisin con a bordo il primo ministro francese Raymond Poincaré a una parata militare nel 1922

Figlio del proprietario di una fonderia, Gabriel Voisin nasce il 5 febbraio 1880, studia Belle arti a Lione e a 23 anni inizia a lavorare da Ernst Archdeacon, mecenate e pioniere della neonata industria aeronautica. Presto si mette in proprio insieme al fratello Charles. Accanto a loro appare quel Louis Blériot, presto divenuto uno dei nomi più famosi dell'aeronautica francese. L'azienda prospera con la Prima guerra mondiale grazie a un progetto di aereo interamente metallico che precorre i tempi. Nel 1918 però Voisin comincia a credere nelle automobili, e già l'anno dopo entra in produzione la sua M1, costruita in oltre 100 esemplari fino al 1920. Da questa deriva la 4 cilindri 18/23 HP, poi la grande C2, mossa da un 12 cilindri a V, seguita da una sportiva, la C3, e la più classica C4. Nel 1923 un "rigurgito" aeronautico spinge Voisin ad applicare la sua esperienza precedente a un prototipo di auto, la Voisin Laboratoire. Su questa concept la carrozzeria è in alluminio, molto profilata, e non c'è differenziale per ridurre le perdite di potenza, ma Voisin adotta sempre motori con po-

chi cavalli che non bastano a raggiungere alte velocità. Nel 1926 arriva la C7 a sostituire la popolare C4. Nel frattempo Voisin riesce a produrre più di mille auto, o meglio telai, visto che all'epoca ancora si usa lasciar scegliere al cliente la carrozzeria da montare. È proprio Voisin però a dare avvio a una nuova tendenza, consegnando le vetture complete di carrozzeria, già nel 1926. Pioniere e innovatore, il francese pensa continuamente a nuove soluzioni ed ecco la C11, che si avvale dell'esperienza della precedente vettura-laboratorio da cui mutua la carrozzeria in alluminio, ma già nello stesso anno passa alla C12, mossa da un propulsore di 4500 cc. Uomo dal carattere difficile, Gabriel Voisin non ammette difetti né approssimazioni, ma questo tipo di attitudine lo costringe a costruire solo vetture alto di gamma, riconoscibili nella progressione dal numero crescente che segue la lettera C, da 16 fino a 24. Il tutto realizzato in una sequenza rapida, come se il tempo fosse un nemico da battere. Non passa molto tempo e un incendio distrugge la fabbrica, poi la crisi storica del

1929, e il conseguente periodo di forte rallentamento del mercato automobilistico che ne deriva, infliggono un duro colpo alle industrie Voisin, che però resistono. Così nel 1934 vede la luce una delle migliori auto della Casa francese, la Aérodyne. L'anno successivo arriva la C28 e, parallelamente, la Voisin propone il progetto Aerosport. L'azienda transalpina si scontra però con le difficoltà di vendere automobili firmate, mentre la concorrenza è già passata alle vetture realizzate in serie. Così, dal 1937, Gabriel Voisin deve passare la mano ai soci finanziatori. Con il suo abbandono la fabbrica perde l'anima, le auto Voisin la personalità. Dopo la Seconda guerra mondiale Voisin tenta una terza via, dopo aerei e auto, con il Biscooter, un piccolo motocarro spinto da un motore di 125 cc, destinato a motorizzare la Francia del dopoguerra e che incontra grande successo in Spagna. Gabriel Voisin si ritira dall'attività nel 1958. Muore nel 1973 all'età di 93 anni.

(M. C.)

C1

Produzione 1919 - 1920

Carrozzeria Berlina - Coupé - Torpedo

La C1 è la vettura con cui si inaugura, dopo quella aeronautica, anche la produzione automobilistica della Voisin, nel 1919. Denominata anche 18/23 HP, quest'auto è disponibile con carrozzeria berlina sia a due che a quattro porte. È inoltre spinta da un quattro cilindri a V di quasi 4 litri che sviluppa una potenza di 78 Cv, successivamente portati a 80 (a 2.700 giri al minuto) sugli ultimi modelli prodotti, per una velocità massima di circa 120 chilometri orari. La produzione della C1 va avanti per tutto il biennio 1919-1920, dal momento che la vettura è particolarmente apprezzata sia in patria che all'estero: in totale, ne vengono venduti circa mille esemplari. Viene sostituita negli anni successivi da altri modelli, quali la C3 e la C5, quest'ultima disponibile anche in una versione più sportiva.



1



FOCUS L'antefatto

Per disegnare la sua prima auto, Gabriel Voisin non parte certo da un foglio bianco. Egli compra infatti il progetto proposto dagli ingegneri Artault e Dufresne ad André Citroën, e da questi rifiutato. I disegni vengono acquistati da Voisin, insieme a 4 prototipi sviluppati durante tutto il corso del 1918. Nell'ottobre del 1919 a Parigi, si presenta la versione definitiva della vettura.



2



3

1. La Voisin C1, la vettura con cui l'azienda francese entra nel mercato automobilistico
2. La C1 è equipaggiata con un motore di 3969 cc in grado di sviluppare 80 Cv
3. Una Voisin C1 conservata in un museo

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,530

Larghezza nd

Altezza nd

POSTI 4

PORTE 4

PESO 1.200 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 3969 cc

Cilindri 4 a V

Potenza 80 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 120 km/h

PREZZO nd

C4

Produzione 1922 - 1926

Carrozzeria Berlina - Spider

La C4 è uno dei modelli più noti costruiti dalla Voisin, anche conosciuto con il nome di 8 HP, forse anche per il fatto di essere una vettura dalle dimensioni più contenute e dunque più accessibile a un'utenza più vasta. Altri punti a favore della C4 sono il buon comportamento stradale e la facilità di guida, frutto del lavoro sui materiali e sull'alleggerimento dei pesi fatto dal progettista, l'ingegner Marius Bernard, che nel frattempo subentra alla coppia Artault Dufresne come direttore tecnico della Voisin. Questa vettura è spinta da un propulsore piccolo ed elastico, in linea con la filosofia che ne ha ispirato la costruzione: si tratta di un 1250 cc con albero motore a due supporti in grado di erogare una potenza di 40 Cv a 4.000 giri al minuto. Una curiosità: la C4 riesce a battere il treno Orient Express sul tragitto Parigi-Milano.



1. La Voisin C4, conosciuta anche con il nome di 8 HP

2. La versione sportiva della Voisin C4, la CS

3. La Voisin CS. Rispetto alla C4, la versione sportiva ha un motore più potente



FOCUS La sportiva

La C4 non sfugge alla tradizione dell'epoca, che prevede l'affiancamento di un modello sportivo alla versione cosiddetta di serie. La variante più dinamica della C4, dunque, prende il nome di CS: la differenza più importante sta nella potenza del motore, che guadagna un paio di cavalli (ora sono 42) in virtù di un maggiore alesaggio e della conseguente crescita della cilindrata a 1330 cc.

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 3,790

Larghezza nd

Altezza nd

POSTI 4

PORTE 2/4

PESO 1.090 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 1328 cc

Cilindri 4

Potenza 40 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 80 km/h

PREZZO nd

C11/14/15

Produzione 1927 - 1935

Carrozzeria Berlina - Coupé - Roadster

Nel 1927 si inaugura la produzione di auto con propulsori a sei cilindri della Voisin. La prima di queste è la C11, che viene equipaggiata con un propulsore di 2360 cc abbinato a un cambio a tre marce, che nelle ultime versioni è sostituito da un sei marce a comando elettromagnetico sistemato direttamente sul volante. Questa vettura, che commercialmente appartiene ad una delle serie più fortunate della Casa francese, rimane in produzione fino al 1935 ma i suoi contenuti vengono progressivamente aggiornati: i modelli che la seguono si chiamano infatti C14 e C15. Molto apprezzata sembra essere la prima delle due, prodotta dal 1928 al 1932 in 1.795 esemplari. Mentre la C15, specie nella versione Roadster, è un pò il contraltare delle Voisin d'ispirazione aeronautica, con le sue forme arrotondate.



FOCUS La C14

Questo modello fa registrare il record di vendite di tutte le Voisin a cavallo degli anni Venti e Trenta. Sotto il cofano ha un sei cilindri da 65 Cv, abbinato a un cambio manuale a tre rapporti. La trazione è posteriore, mentre la carrozzeria è realizzata in alluminio, un materiale prevalentemente aeronautico e di uso non comune nell'industria automobilistica dell'epoca.

1. Una Voisin C14, in produzione dal 1928 al 1932. La vettura monta un propulsore 6 cilindri di 2327 cc
2. Una Voisin C11 equipaggiata con un motore di 2360 cc



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| C11 | 1927 - 1928 |
| C14 | 1928 - 1932 |
| C15 | 1932 - 1935 |

SCHEDA TECNICA - C14

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,450
Larghezza m 1,660
Altezza nd

POSTI 5

PORTE 4

PESO 1.310 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 2327 cc
Cilindri 6
Potenza 65 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 3 marce

FRENI

Anteriore a tamburo
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 120 km/h

PREZZO nd

C23/28

Produzione 1931 - 1937

Carrozzeria Berlina - Coupé - Cabriolet

Nonostante siano auto di inebbia pregio, e molto spesso più avanti concettualmente rispetto a quelle della concorrenza, le Voisin continuano ad essere appannaggio di un'utenza esigente ed esclusiva. All'inizio degli anni Trenta, dunque, Gabriel Voisin decide di rimpolpare l'offerta di vetture con motore a sei cilindri della propria azienda. Con queste premesse nasce dunque la C23, auto di lusso disponibile sia con carrozzeria berlina a due e quattro porte che elegantissima cabriolet. Il motore è un 3 litri, con distribuzione a foderi, secondo il sistema Knight che sviluppa una potenza di 90 Cv e viene accoppiato a un cambio manuale a quattro rapporti: la velocità massima raggiungibile dalla C23 si attesta dunque sui 130 chilometri orari.



1



FOCUS L'evoluzione C28

L'erede naturale della C23 arriva nel 1935, e porta il nome di C28. Questa vettura di gran lusso può contare su un sei cilindri che viene portato a 3,3 litri, che ne aumenta di conseguenza le prestazioni. Ma la vera novità sta nelle linee, molto aerodinamiche: la versione top di gamma, prodotta in soli 4 esemplari. In totale, le C28 prodotte sono circa 60.



2



3

LE VERSIONI NO

| Modello | Produzione |
|---------|-------------|
| C23 | 1931 - 1935 |
| C28 | 1935 - 1937 |

1. La Voisin C23, berlina a quattro porte equipaggiata con un motore da 3 litri
2. Una Voisin C23 su strada. La vettura della Casa francese resta in produzione dal 1931 al 1935
3. Gli interni, esclusivi nei materiali e nelle dotazioni, della Voisin C28

SCHEDA TECNICA - C28

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,800
Larghezza m 1,750
Altezza m 1,550

POSTI 6

PORTE 2/4

PESO 1.200 kg

MOTORE

Alimentazione benzina
Cilindrata 3300 cc
Cilindri 6
Potenza 115 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO 4 marce

FRENI

Anteriore a tamburo
Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 150 km/h

PREZZO Franchi 85.000

Volga

Gorkij, Russia 1956



Da una costola della Casa automobilistica russa Gaz (Gorkovska Automobilova Zadov) nasce nel 1956 la Volga, che da quel momento è l'immagine a quattro ruote della nomenclatura russa. All'inizio degli anni Cinquanta i capi dell'allora governo sovietico danno carta bianca al progettista Alexander Mihajlovich Nevzorov per realizzare un'automobile di categoria medio-superiore in grado di confrontarsi con i prodotti dell'industria statunitense.

Nell'ottobre 1956 la Gaz presenta così il modello M-21, una berlina a tre volumi e 4 porte lunga 4,8 metri e dotata di un 4 cilindri di 2,5 litri da 65 Cv, cui viene inizialmente associato il nome Volga, nome che diventa poi il marchio di fabbrica di una serie di automobili di categoria medio-superiore.

La vettura nasce come una berlina a 6 posti

con due divanetti interni a 3 posti di cui quello anteriore può essere ripiegato all'indietro per formare un letto a due piazze. L'aerodinamica (Cx 0,42) non è certo il punto forte della Volga M 21, ma all'epoca la cosa sembra non essere molto importante. Alla metà degli anni Cinquanta le infrastrutture sovietiche sono ancora molto arretrate. Solo nelle principali città ci sono marciapiedi e strade in buone condizioni. Quelle extraurbane sono prevalentemente sterrate. Le stazioni di servizio sono rare. La vettura deve essere quindi in grado di raggiungere buone velocità in autostrada e, al tempo stesso, tecnicamente semplice ed affidabile. La Volga M 21 viene prodotta in tre serie - che comprendono anche una versione station wagon (M 22) e una con motore 5.5 V8 (M 23) - fino al 1970 in circa 600mila esemplari.

Oltre a essere esportata in Germania orientale e Polonia, negli anni Sessanta la Volga M 21 è assemblata anche in Belgio, dove viene equipaggiata con motori diesel Perkins Four-99 e Indenor (di derivazione Peugeot). Nello stesso periodo il carrozziere italiano Ghia viene invitato a ridisegnare il frontale della vettura: il prototipo è esposto al salone di Bruxelles del 1961, ma non ha poi seguito nella produzione di serie.

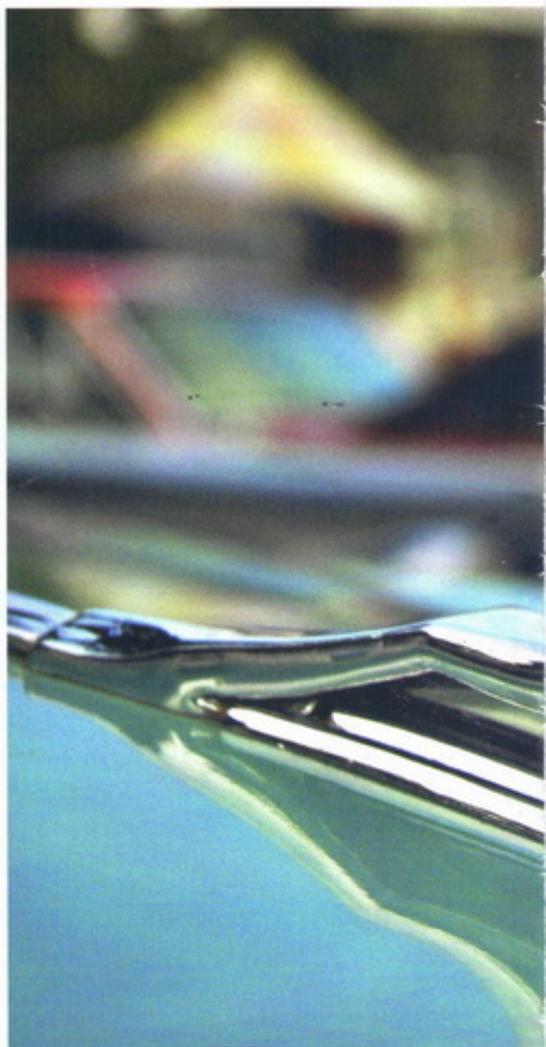
Nel 1970 la Volga presenta il modello M 24, una vettura leggermente rinnovata nell'estetica e dotata di un motore potenziato prima a 85 Cv e quindi a 98 Cv. Come nel caso della precedente M 21, anche questa viene proposta in versione station wagon (M 24 Universal) e con motore V8 di 5,5 litri da 195 Cv (M-24-24). Nuove sono invece la versione cabriolet a 4 porte (prodotta in pochi esemplari) e, nei primi anni Ottanta, la versione spe-

perimentale con motore Wankel birotore (prodotto dalla Lada) da 210 Cv che supera i 200 chilometri orari. La Volga M 24 viene costruita fino al 1992.

Nel frattempo viene presentato il modello 3102 che, oltre a segnare un cambiamento nella denominazione dei modelli Volga, adotta un nuovo motore con testata a 3 valvole per cilindro che sviluppa 105 Cv.

Con il crollo dell'Unione Sovietica e la fine del mercato protetto, la Volga, come tutte le industrie dell'ex Urss, cerca di proporre modelli più moderni che incontrino i gusti del mercato. Verso la metà degli anni Novanta il vice-premier Boris Nemtsov, originario di Nizhni Novgorod (la città dove vengono prodotte le Volga), cerca, senza successo, di imporre l'uso di queste vetture ai funzionari dello Stato.

Nel 1997 il costruttore russo presenta la 3110



La curiosità Quel grasso in eccesso

Fino al 1960 le Volga M-21 sono dotate di uno speciale dispositivo centralizzato che provvede a ingrassare le varie componenti meccaniche dell'auto. Un pedale azionato dal guidatore attiva una sorta di pompa che "spinge" letteralmente il grasso a destinazione. Il problema è che le eventuali eccedenze sono eliminate da uno scarico sulla strada. Una soluzione indubbiamente pericolosa per gli altri automobilisti e per niente ecologica secondo i canoni moderni. All'epoca viene considerata invece un importante vantaggio.



IL PERSONAGGIO Jurij Gagarin

Insieme a Vladimir Putin (che possiede personalmente una M-21 color avorio che ha fatto guidare anche al presidente americano George W. Bush in occasione di una visita a Mosca), l'astronauta *Jurij Alekseevic Gagarin* (nella foto, a destra) è sicuramente uno dei più famosi clienti della Volga. Primo uomo ad andare nello spazio (1961) e per questo celebrato come eroe dell'Unione Sovietica, Gagarin riceve in regalo dallo Stato sovietico una Volga M-21, è ancora oggi esposta in un apposito padiglione presso la sede della Gaz.

1. L'effigie che campeggia sulle auto Volga rappresenta un cervo
2. Un vecchio modello Volga fotografato a Dushambe, nel Tagikistan

e tre anni dopo la 3111 che, pur essendo ancora realizzate sullo stesso pianale della precedente M 24, rappresentano un passo avanti sia dal punto di vista estetico che da quello tecnico. La Volga 3111 monta un inedito 4 cilindri a 16 valvole di 2,3 litri da 150 Cv, un 2200 cc turbodiesel a iniezione diretta da 114 Cv prodotto su licenza Steyr-Puch e il 3000 V6 da 220 Cv della Lexus GS 300. Le sospensioni sono però ancora a balestre e i freni posteriori a tamburo. Anche le nuove Volga non sono ancora tecnicamente all'altezza della produzione internazionale.

Alla fine del 2005 Oleg Deripaska, il magnate dell'alluminio che controlla la Gaz, dichiara che "le Volga non corrispondono alla realtà moderna" e mette temporaneamente la parola fine sulla produzione delle cosiddette Mercedes dei russi. Già nell'estate successiva però l'azienda torna sui suoi passi e annuncia

nuovi investimenti per aggiornare l'estetica e i contenuti tecnologici delle Volga.

In quest'ottica adotta un 2400 cc bialbero di produzione Chrysler sul modello 31105, e soprattutto raggiunge un accordo con la DaimlerChrysler per acquistare le attrezzature e la proprietà intellettuale della Chrysler Sebring in modo da produrla come Volga Siber con motori di 2000 e 2400 cc. La vettura, che viene presentata nell'agosto del 2007 al salone di Mosca, differisce dai modelli americani per una serie di modifiche suggerite dallo studio britannico UltraMotive, tra cui spiccano il disegno del frontale e l'adozione di sospensioni più rigide.

www.gazgroup.ru

Paolo Ferrini



M 21

Produzione 1956 - 1970

Carrozzeria Berlina - Station wagon

La M 21 è la prima auto a portare anche il nome Volga. Si tratta di una berlina studiata appositamente per le esigenze degli apparati statali, dei dignitari di partito, dei servizi segreti e della nomenclatura in generale, ma soprattutto di un'auto in grado di affrontare le dissestate strade russe degli anni Cinquanta: assetto rialzato e sospensioni rinforzate, nonché un motore robusto e affidabile. Il quattro cilindri in linea di 2445 cc, sviluppa una potenza di 80 Cv ed è in grado di spingere l'auto ad una velocità di quasi 140 chilometri orari. In più, viene abbinato ad un cambio automatico a tre rapporti. In 15 anni di vita, sono tre le generazioni di M 21 che si susseguono nella produzione dell'azienda automobilistica russa.

1. La Volga M 21, berlina dotata di un motore da 80 Cv
2. La plancia di guida della Volga M 21
3. Una Volga M 21 del 1958



1



FOCUS

Uno status symbol

La M 21 è la macchina di maggior lusso che un cittadino russo possa permettersi alla fine degli anni Cinquanta, praticamente inarrivabile visto il livello medio degli stipendi nell'allora Unione Sovietica. Quest'auto viene dunque utilizzata molto di più dalla polizia e dall'establishment politico, nonché dai servizi segreti del KGB, le cui M 21 sono equipaggiate da più potenti propulsori V8.



2



3

LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1956 - 1958 |
| II Serie | 1958 - 1962 |
| III Serie | 1962 - 1970 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

Lunghezza m 4,826

Larghezza m 1,803

Altezza nd

POSTI 5

PORTE 4/5

PESO 1.422 kg

MOTORE

Alimentazione benzina

Cilindrata 2445 cc

Cilindri 4

Potenza 80 Cv

TRAZIONE posteriore

CAMBIO automatico

FRENI

Anteriore a tamburo

Posteriore a tamburo

VELOCITÀ MASSIMA 140 km/h

PREZZO nd

M 24

Produzione 1970 - 1992

Carrozzeria Berlina - Station wagon

L'avvio del progetto per il modello M 24, destinato a prendere il posto della M 21, risale all'inizio degli anni Sessanta. Dopo una lunga gestazione, nel 1968 prende avvio la pre-produzione mentre due anni dopo parte quella su larga scala. La fabbricazione di questa berlina di lusso va avanti per oltre vent'anni e tre generazioni, fin quando nel 1992 non viene rimpiazzata dalla M 31. Nel corso degli anni, com'è lecito attendersi, l'auto subisce una serie di migliorie e modifiche sia estetiche che meccaniche: ad esempio, il primo motore è lo stesso 2.5 quattro cilindri che equipaggia la M 21, portato ad una potenza di 95 Cv, ma successivamente viene affiancato anche da un V8 5.5 da 195 Cv abbinato ad un cambio automatico a tre marce, appannaggio prevalentemente dei servizi segreti e della polizia.



1. Una Volga M 24 pre-serie. La berlina di lusso rimane in produzione per oltre vent'anni
2. La Volga M 24 nella versione definitiva



FOCUS L'ultima M 24

La terza e ultima generazione della berlina Volga arriva nel 1985, e presenta aggiornamenti sostanziali per quanto riguarda l'estetica, il motore (ora da 98 Cv), le sospensioni, i freni (in alcune versioni a disco), e più in generale tutta la parte meccanica.

A differenza delle serie precedenti, infine, questa può essere acquistata abbastanza agevolmente anche da una clientela privata.



LE VERSIONI

| Modello | Produzione |
|-----------|-------------|
| I Serie | 1970 - 1977 |
| II Serie | 1977 - 1985 |
| III Serie | 1985 - 1992 |

SCHEDA TECNICA

DIMENSIONI

| | |
|-----------------|---------|
| Lunghezza | m 4,735 |
| Larghezza | m 1,800 |
| Altezza | nd |

POSTI

PORTE

PESO

MOTORE

| | |
|---------------------|---------|
| Alimentazione | benzina |
| Cilindrata | 2445 cc |
| Cilindri | 4 |
| Potenza | 95 Cv |

TRAZIONE

CAMBIO

FRENI

| | |
|------------------|-----------|
| Anteriore | a tamburo |
| Posteriore | a tamburo |

VELOCITÀ MASSIMA..... 150 km/h

PREZZO

Indice

| | | | |
|--------------------------------|----|-----------------------------|-----|
| Guida alla consultazione | 6 | Rodius | 79 |
| Auto d'autore | 8 | Stabilia | 82 |
| S | | Standard | 82 |
| Simca | 10 | Stanguellini | 83 |
| Ariane | 19 | Stanley | 85 |
| Aronde | 17 | Star | 85 |
| Vedette | 18 | S.T.A.R. | 86 |
| 5 | 15 | Stearns-Knight | 86 |
| 8 | 16 | Steiger | 87 |
| 1000 | 20 | Stellite | 87 |
| 1100 | 23 | Steyr-Daimler-Puch | 88 |
| 1200 S | 22 | Haflinger | 90 |
| 1301/1501 | 24 | Pinzgauer | 91 |
| 1307/1308 | 25 | 500/650 | 89 |
| Simplex | 27 | Stoewer | 92 |
| Sims | 27 | Storero | 92 |
| Simson-Supra | 27 | Strathcarron | 92 |
| Singer | 28 | Studebaker | 93 |
| Bantam | 32 | Big Six | 95 |
| Gazelle | 33 | Champion | 98 |
| Junior | 31 | Dictator | 96 |
| 10 HP | 30 | Hawk | 99 |
| Siva | 34 | President Eight | 97 |
| Sizaire-Berwick | 35 | Studio Torino | 100 |
| Sizaire Frères | 35 | Stutz | 101 |
| Sizaire-Naudin | 35 | Subaru | 102 |
| Skoda | 36 | Alcyone-SVX | 113 |
| Fabia | 54 | E10/Domingo | 110 |
| Favorit | 44 | Forester | 116 |
| Favorit | 51 | Justy | 111 |
| Octavia | 52 | Impreza | 114 |
| Octavia | 46 | Legacy | 112 |
| Roomster | 56 | Leone | 109 |
| Superb | 55 | Pleo | 117 |
| Yeti | 57 | R1 | 118 |
| 105/120/130/135 | 50 | R2 | 108 |
| 420 - 418 Popular | 42 | 360 | 106 |
| 422 - 633 | 41 | 1000 | 107 |
| 1000 MB | 48 | Sunbeam | 120 |
| 1101 Tudor | 45 | Alpine | 124 |
| Smart | 58 | Venezia | 125 |
| Forfour | 63 | 12/16 HP | 122 |
| Fortwo | 60 | 20/60 HP | 123 |
| Roadster | 62 | Suzuki | 126 |
| S.M.B. | 64 | Alto - Maruti | 138 |
| SPA | 64 | Cappuccino | 144 |
| S.P.A.G. | 65 | Cervo | 135 |
| Sparrow | 65 | Fronte | 133 |
| Spectre Cars | 66 | Ignis/Swift | 140 |
| Speedwell | 66 | Jimny | 146 |
| Sphinx | 67 | Liana | 147 |
| Sportec | 67 | LJ | 134 |
| Spyker | 68 | Samurai | 136 |
| C4 | 71 | Splash | 149 |
| C8 | 72 | Suzulight | 132 |
| 60/80 HP | 70 | SX4 | 148 |
| Ssang Yong | 73 | Vitara - Grand Vitara | 142 |
| Actyon | 81 | Wagon R | 145 |
| Chairman | 77 | Swallow Doretta | 151 |
| Kyron | 80 | Swift | 151 |
| Korando | 75 | Syrena | 151 |
| Musso | 76 | Talbot | 154 |
| Rexton | 78 | Horizon | 159 |

| | | | |
|----------------------------------|-----|---|-----|
| Tagora | 160 | Mayflower | 249 |
| Samba | 162 | PI | 255 |
| Solara | 161 | Spitfire | 253 |
| Sunbeam | 158 | Stag | 256 |
| Talbot-Lago | 163 | Super 7/8/9 | 247 |
| Tata | 164 | Toledo/Dolomite | 257 |
| Estate | 167 | TR2 - TR3 | 250 |
| Indica | 170 | TR4/TR5/TR6 | 252 |
| Indigo | 171 | TR 7/TR 8 | 258 |
| Nano | 172 | Tranvské Automobilové Zavody | 261 |
| Safari | 169 | Trojan | 261 |
| Sierra | 166 | Tucker | 262 |
| Sumo | 168 | Turcat-Méry | 262 |
| Tatra | 174 | Turicum | 263 |
| T11 | 175 | Turner | 263 |
| 600 Tatrapián | 176 | TVR | 264 |
| 603 | 177 | Cerbera | 272 |
| 613 | 178 | Chimaera | 271 |
| Temperino | 179 | Grantura | 267 |
| 8/10 HP | 181 | Griffith | 270 |
| Tesla | 182 | Taimar | 269 |
| Roadster | 184 | Tamora | 273 |
| Teste et Moret | 185 | Tuscan | 268 |
| Thai Rung Union Car | 185 | Twike | 274 |
| Thieulin | 185 | Uaz | 276 |
| Thomas | 186 | Gaz 69 | 278 |
| Th. Schneider | 186 | Patriot | 280 |
| Tiger | 187 | 469-Hunter | 279 |
| Titania | 187 | UkrAvto | 281 |
| Toyota | 188 | Ultima | 281 |
| AA | 200 | Unic | 282 |
| Auris | 230 | Urbanina | 282 |
| Avensis | 223 | Vallée | 284 |
| Aygo | 229 | Valmet | 284 |
| Carina | 214 | Vauxhall | 285 |
| Camry | 215 | Cadet | 290 |
| Celica | 213 | Chevette | 295 |
| Century | 211 | M/ML 14/40 | 289 |
| Corona | 205 | Prince Henry | 288 |
| Corolla | 208 | Ten | 291 |
| Cresta | 216 | Velox | 292 |
| Crown | 204 | Victor | 293 |
| Hilux | 212 | Viva | 294 |
| iQ | 232 | 5 HP | 287 |
| Land Cruiser | 202 | Vaz | 296 |
| MR2 | 218 | Vector | 296 |
| Picnic | 222 | Velie | 296 |
| Previa | 219 | Velox | 297 |
| Prius | 224 | Venturi | 297 |
| Pubblica | 206 | Veritas | 297 |
| RAV4 | 220 | Vermorel | 298 |
| SA | 201 | Vernon-Derby | 298 |
| Soarer | 217 | Vickers | 299 |
| Urban Cruiser | 231 | Villard | 299 |
| Will | 228 | Vinot & Deguingand | 299 |
| Yaris | 226 | Violet | 300 |
| 2000 GT | 210 | Vivinus | 300 |
| Trabant | 234 | Voisin | 301 |
| P50/500 | 238 | C1 | 302 |
| 601 | 239 | C4 | 303 |
| Tracta | 240 | C 11/14/15 | 304 |
| Tre Spade | 240 | C 23/28 | 305 |
| Trident | 240 | Volga | 306 |
| Triumph | 242 | M 21 | 308 |
| Acclaim | 260 | M 24 | 308 |
| Dolomite | 248 | | |
| Herald | 251 | | |

Publicazione settimanale da vendersi esclusivamente
in abbinamento a la Repubblica oppure a L'espresso.
Supplemento al numero in edicola.
Euro 12,90 + il prezzo di Repubblica oppure de L'espresso

