

lindri che costituì la base stilistica di tutte le gran turismo di Maranello a motore centrale prodotte sino a oggi. Il 1975 è l'anno di un altro primato: con la Rolls Royce Camargue la Casa inglese cede per la prima volta al fascino di una linea italiana per una propria vettura di serie. Negli anni Settanta sono da ricordare la bella serie Fiat 130 berlina Opera, coupé e break Maremma, seguita da analoghe tre proposte su base Lancia Gamma. In entrambi i casi entrarono in produzione solo le versioni coupé. Di grande bellezza la Jaguar XJS del 1978, uno spider che sottolineava la grande abilità della Pininfarina nel creare linee moderne e affascinanti pur nel rispetto del family feeling della Casa di volta in volta interessata.

Gli anni Ottanta, non particolarmente prolifici a livello di proposte (una menzione per l'Audi Quarr del

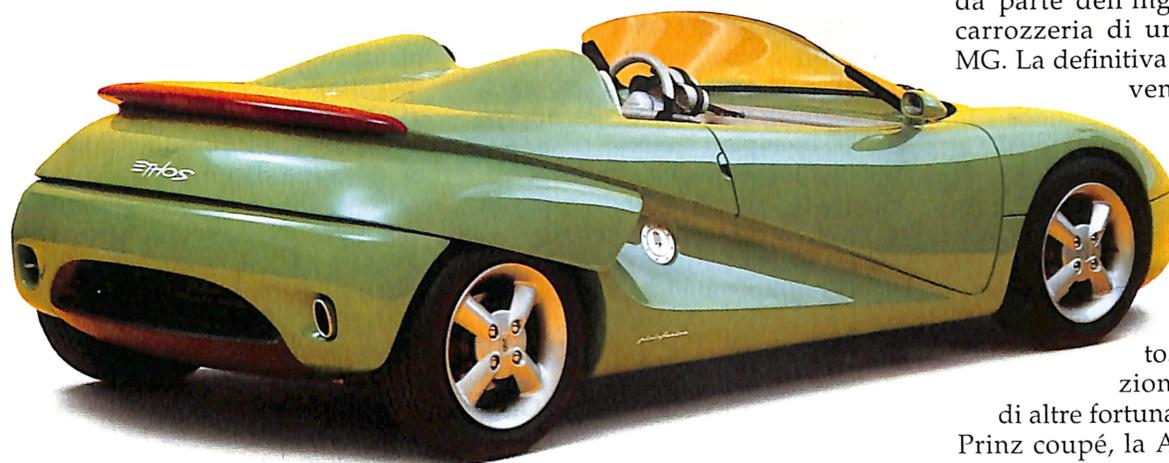
1981, la Honda HPX del 1984 e il coupé/spider Vivace su base Alfa Romeo), hanno rappresentato per la Pininfarina una fase di consolidamento industriale: merito soprattutto del programma di produzione della Cadillac Allanté, una interessante spider prodotta a Grugliasco sulla base di telai Eldorado provenienti via aerea dagli Stati Uniti, dove vengono poi rispediti con lo stesso mezzo completati nella carrozzeria.

Con la Mythos del 1989 la Pininfarina ha continuato la serie di esemplari unici su base Ferrari, mentre una ripresa creativa a livello di più complete concept-car si è avuta in occasione del Salone di Torino di quest'anno, con la realizzazione della Ethos. Si tratta del progetto industriale completo di una interessante, piccola, divertente e razionale spider ecologica realizzabile a costi

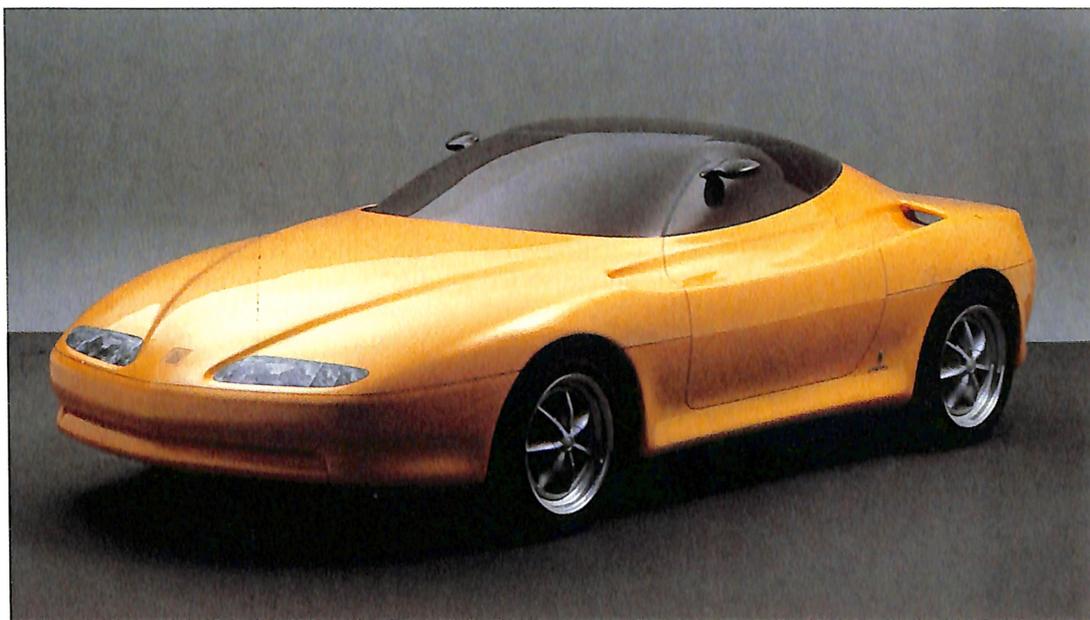
contenuti. Attualmente la Pininfarina rappresenta una realtà da 502 miliardi di fatturato annuo e con una produzione articolata sui modelli Ferrari Testarossa, Lancia Thema SW, Peugeot 205 Cabriolet e, oggi in quantità limitata, l'intramontabile Alfa Romeo Spider presentata nella sua prima versione nel 1966.

È del 1921 l'esordio automobilistico di Giovanni Bertone con una SPA 23 S Torpedo. Negli anni seguenti si consolidarono rapporti di collaborazione con tutte le maggiori Case italiane, ma soprattutto con la Lancia, tanto da pervenire alla soglia dell'assorbimento. La scelta di Giovanni fu l'indipendenza, pur nella consapevolezza che questo avrebbe significato intraprendere la meno tranquilla strada della produzione in piccola serie.

Dopo la guerra un'importante affermazione fu nel 1952 la commessa da parte dell'inglese Bristol della carrozzeria di una coupé su base MG. La definitiva consacrazione avvenne due anni più tardi con la Giulietta Sprint, della quale vennero prodotti 36.000 esemplari. Il passaggio alla dimensione industriale era compiuto. Seguì la produzione in piccola serie di altre fortunate vetture: la NSU Prinz coupé, la Alfa Romeo Giulia GT, la Fiat Dino coupé, l'Alfa Ro-

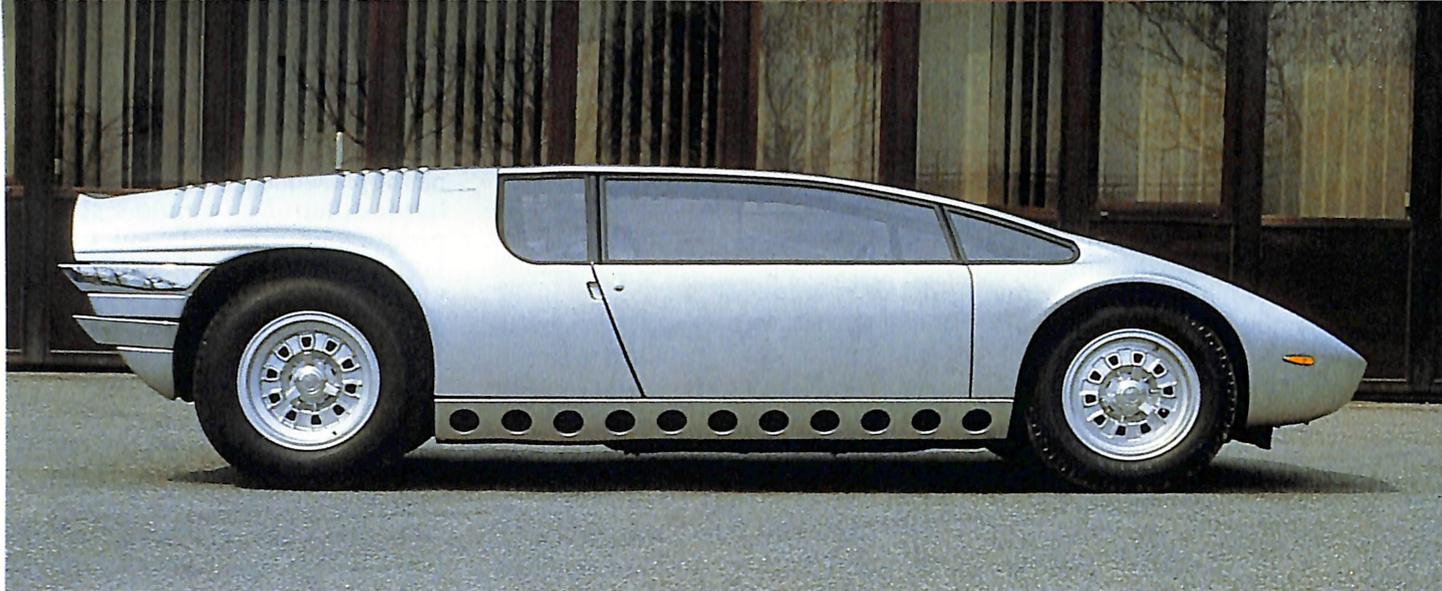


venne due anni più tardi con la Giulietta Sprint, della quale vennero prodotti 36.000 esemplari. Il passaggio alla dimensione industriale era compiuto. Seguì la produzione in piccola serie di altre fortunate vetture: la NSU Prinz coupé, la Alfa Romeo Giulia GT, la Fiat Dino coupé, l'Alfa Ro-



### Linea italiana, essenzialità e leggerezza

Qui a fianco: Chronos, uno studio di Pininfarina per interpretare in chiave moderna una classica sportiva a motore anteriore. È del 1991. Sopra, la Ethos, recentissima creazione di Pininfarina, una vera scultura in movimento. Nella pagina di sinistra in alto, un altro capolavoro di Pininfarina: la Mythos del 1989 dalla linea essenziale. Sotto uno straordinario esempio di creatività: la Carabo di Bertone, su telaio Alfa Romeo 33, fu presentata al Salone di Parigi nel 1968.



## La matita di Giugiaro

Quattro famose automobili firmate dall'Italdesign di Giugiaro. Dall'alto in basso: la Manta Bizzarrini, primo prototipo creato dallo stilista da "indipendente" nel 1968. Fu realizzato a tempo di record, in 40 giorni. Sopra, la Fiat Uno; sotto, la Volkswagen Golf e, in basso, la Lancia Delta C: sono le tre vetture, tra le più popolari e diffuse, disegnate da Giugiaro.



## Lo stile

meo Montreal, tutte le Lamborghini a eccezione dell'ultima Diablo, la Simca 1200 coupé, la Fiat 850 coupé, la Fiat X1/9, la Dino 208 GT4, la Lancia Stratos, fino ai recenti fuoristrada freeclimber costruiti su carrozzeria Daihatsu con meccanica BMW e la Opel Kadett cabriolet, della quale vengono realizzati ben 13.000 esemplari l'anno.

Nuccio Bertone ha sempre considerato la propria azienda come un gruppo integrato dove stimolare la creatività e l'intraprendenza dei suoi migliori uomini. E oggi sono 1500 i dipendenti, distribuiti tra lo stabilimento di Grugliasco, il centro design e la società Socar ICS per la produzione di vetri speciali. Oltre alla produzione in serie, non è mancata per Bertone un'importante opera di consulenza con grandi Case automobilistiche per la definizione della linea di modelli di larga diffusione. Ricordiamo la Audi 50, la Volkswagen Polo del 1975 e le Citroën BX e XM. Significative realizzazioni sperimentali hanno legato il nome di Bertone anche ai produttori giapponesi e americani. Tra queste la Mazda MX-81 Aria del 1981

(le cui forme ispireranno non poco la successiva Citroën BX), e le Chevrolet Testudo su base Corvair Monza del 1963, che precedette idealmente le affascinanti Chevrolet Ramarro del 1984, Nivola del 1990 ed Emotion del 1991, tutte su base Corvette.

Naturalmente molto vasto il campionario di pezzi unici su base italiana, al-

cuni dei quali hanno lasciato un segno indelebile nella storia del design: l'Alfa Romeo 33 Carabo del 1968, per esempio, o la roadster Lamborghini Athon del 1980.

La Italdesign di Giorgio Giugiaro è balzata perentoriamente alla ribalta alla fine degli anni Sessanta con una filosofia operativa ben precisa: non studi stilistici ma elaborazione di progetti definiti anche nella tecnica e nei costi di industrializzazione. Si tratta di un approccio che è valso a Giugiaro, proveniente da una lunga esperienza presso la Fiat, Bertone e Ghia, una vasta sfera di importanti collaborazioni con molte Case automobilistiche. Per l'Alfa Romeo sono state realizzate l'Alfasud e l'Alfetta GT, per la Volkswagen la prima generazione di Passat, Scirocco e Golf, per la BMW la M1. La Fiat affidò alla Italdesign la Panda, la Uno; la Lancia, la Delta e la Thema. Per la Seat, Giugiaro ha inoltre realizzato la Ibiza e la Toledo, mentre la Hyundai si è avvalsa del designer italiano per la Pony e la Stellar. La Isuzu ha prodotto in serie con il nome di "Piazza" quello che era stato presentato da Giugiaro come prototipo: l'Asso di Fiori e quindi la Gemini. All'Italdesign si deve anche la Lotus Esprit, nata nel 1983 e tuttora in produzione. Caratterizzato anch'esso da un attento studio di industrializzazione è il prototipo Nazca del 1991 su meccanica BMW con telaio interamente in fibra di carbonio.

Molto importante per Giugiaro è sempre stato lo studio dell'abitabilità, che ha dato luogo a proposte di grande interesse. Dalla Lancia Megagamma del 1978, ad esempio, è nato il concetto di space-wagon che,

ripreso con tempestività da alcune Case giapponesi, si sta progressivamente diffondendo anche tra i costruttori europei e americani.

Tra i grandi carrozzieri oggi in attività è necessario menzionare Zagato, che nel 1992 ha rilanciato in pieno la propria creatività con tre progetti inediti: lo studio Hyena e due interessanti studi sul medesimo telaio della Nissan 300 ZX, denominati Seta e Bambù. In essi è evidente una felice sintesi di modernità con gli elementi tipici delle grandi vetture del passato.

Iniziata l'attività già nel 1919, la Zagato, infatti, aveva nel dopoguerra maturato una grande notorietà grazie ad alcune gran turismo di rara efficacia stilistica, quali la Aston Martin DB4 GTZ del 1959 e le celebri Alfa Romeo Giulia TZ e TZ2 degli anni Sessanta, le quali raccolsero importanti affermazioni sportive. Dell'ultimo periodo vanno ricordate l'interessante prototipo Alfa Zeta 6 del 1983, caratterizzato da una carrozzeria in alluminio molto filante, e quindi l'attuale TZ che, prodotta in serie, rimane l'ultimo esempio e il più esasperato della meccanica a trazione posteriore che ha fatto la fortuna della ventennale serie Alfetta/Giulietta della Casa del biscione.

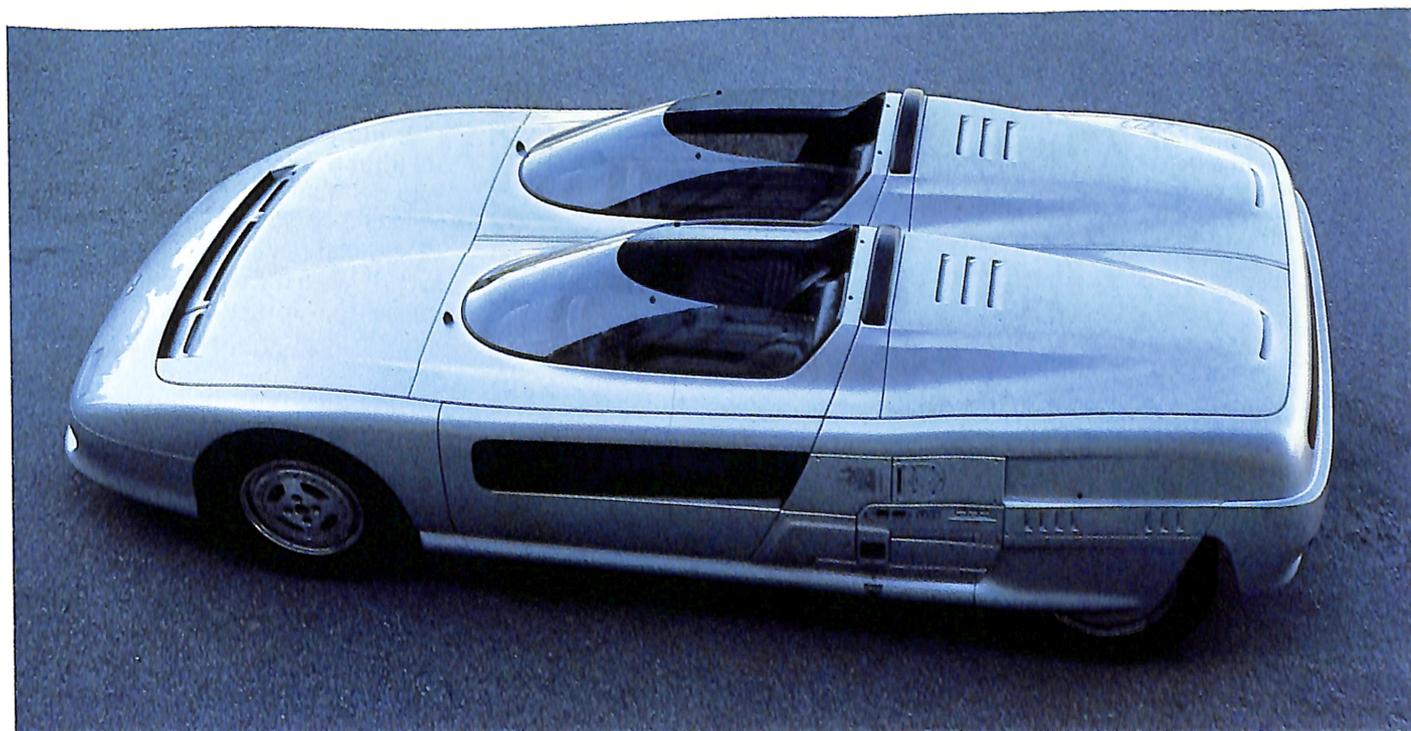
Altro nome "eccellente": Ghia. Oggi emanazione della Ford, della quale rappresenta il centro per studi stilistici avanzati, questa azienda,

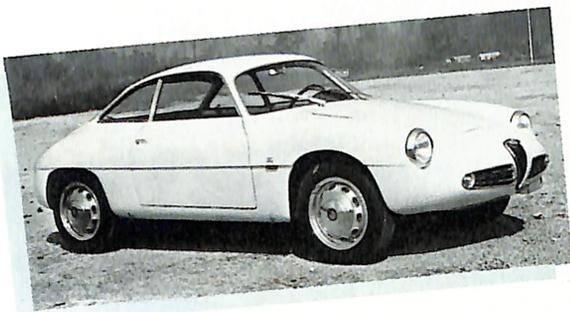


fondata nel 1915 da Giacinto Ghia, ha seguito fino all'assorbimento da parte della Casa americana il filone classico dei carrozzieri negli anni Sessanta e Settanta, alternando prototipi da Salone allo studio di prototipi di serie. La collaborazione con produttori statunitensi è sempre stata comunque molto sviluppata, tanto che alcune delle più significative realizzazioni del dopoguerra furono alcuni dream-car commissionati da Ford, Packard e Chrysler. Per quest'ultima venne anche prodotta in piccola serie nel 1960 la "6,4 litri". Anche diverse Case europee si avvalsero della Ghia per vetture quali la Volvo P 180 del 1959, i due coupé Volkswagen Karmann-Ghia e la Fiat 2300 coupé. Nel 1967 la so-

Nella foto qui sopra, la Pantera carrozzata da Ghia con motore Ford a 8V; è del 1970. Sotto: la Aztec, un prototipo di ricerca per spider a due posti separati, progettato dalla Italdesign nel 1987/88. Monta motore centrale trasversale Audi Turbo.

cietà venne acquistata dalla Rowan, che ne affidò la presidenza ad Alessandro De Tomaso. Di questo periodo sono la Mangusta (1967) e la Pantera (1970), dotate entrambe di motore Ford 8V. Rilevata quindi dalla Ford, l'azienda torinese ha prodotto incessantemente prototipi di studio che spesso hanno prefigurato successivi prodotti Ford di serie, come ad esempio la bella Probe III dalla quale è derivata la Sierra. Negli anni più recenti, la Ghia ha



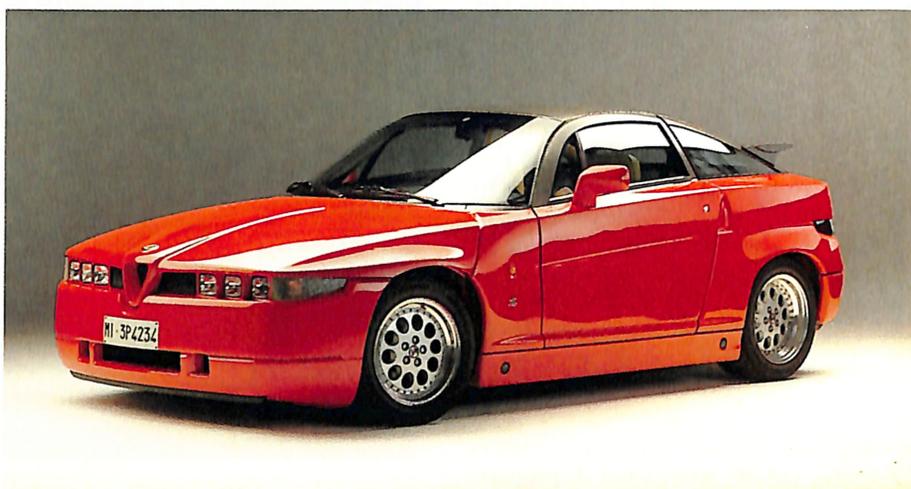


## Lo stile

presentato alcuni prototipi estremamente avanzati dal punto di vista stilistico, concepiti secondo dettami piuttosto coraggiosi e anticonvenzionali. Altri carrozzieri ancora oggi in attività svolgono un lavoro significativo. Alludiamo a Coggiola, che si è fatto particolarmente notare per la piacevole interpretazione sportiva della Fiat Cinquecento allo scorso Salone di Torino e per aver dato concretezza ai prototipi Mercedes-Benz F100 e C112.

Un nome nuovo ma ormai consolidato nel programma del design automobilistico italiano è l'I.D.E.A Institute di Torino, che, attivo dal 1978, ha contribuito con immediata autorevolezza alla definizione delle forme delle Tipo 3 del gruppo Fiat, composte da Fiat Tipo, Lancia De-

Nelle due foto in alto, due realizzazioni del carrozziere Zagato, una delle grandi firme italiane dal 1919: a sinistra, la berlinetta Alfa Romeo Giulietta del 1957; a destra, l'Alfa Romeo SZ del 1989. Qui a fianco e sotto due moderne automobili firmate dall'I.D.E.A Institute di Torino in attività dal 1978: la recente Alfa Romeo 155 e la Lancia Dedra del 1990.



dra e Alfa Romeo 155. La qualità del lavoro dell'istituto torinese è evidenziato dalla innegabile difficoltà di dare a un unico progetto, tecnicamente piuttosto ortodosso nel segmento medio, tre volte dalla buona individuazione del rispetto dei family feeling che caratterizza i tre marchi interessati alla produzione. L'I.D.E.A Institute ha ormai consolidato il ruolo di un qualificato centro di progettazione che ha saputo meritare la fiducia dell'industria au-

tomobilistica di tutto il mondo.

Il panorama dei carrozzieri italiani che hanno lasciato un segno tangibile nella evoluzione dell'automobile non sarebbe completo senza menzionare tre aziende che hanno purtroppo cessato l'attività: Touring, Vignale e Michelotti. La prima svolse una notevole attività dal 1926 al 1966 e lanciò una particolare struttura di carrozzeria chiamata "Superleggera". La Vignale invece nel 1974, dopo 28 anni di produzione, fu assorbita dalla Ghia. Michelotti dal 1947 operò sino al 1984.

In definitiva, i carrozzieri italiani, pur nelle ricorrenti crisi e difficoltà che hanno visto scomparire anche nomi illustri, rappresentano tuttora il fiore all'occhiello di una industria automobilistica italiana che per altri versi vive un momento non particolarmente felice quanto a innovazione e dinamismo.

I numerosi progetti presentati all'ultimo Salone di Torino, nell'ambito del quale particolarmente lodevole ci è parsa l'iniziativa della Fiat di stimolare la creatività su una vettura di larga diffusione quale la Cinquecento, rappresentano una testimonianza di grande vitalità del design automobilistico del nostro Paese, che ha saputo rispondere adeguatamente alle sempre più emergenti scuole americana, giapponese e inglese. Si tratta probabilmente del frutto di una cultura architettonica e stilistica che non è facile improvvisare e che possiamo considerare un patrimonio che costituisce un fattore di ottimismo per un prossimo pieno recupero di competitività dell'automobile italiana.

Marco Ruiz

IL PIACERE DELL'ABITARE

UNI PUBBLICITÀ & MARKETING



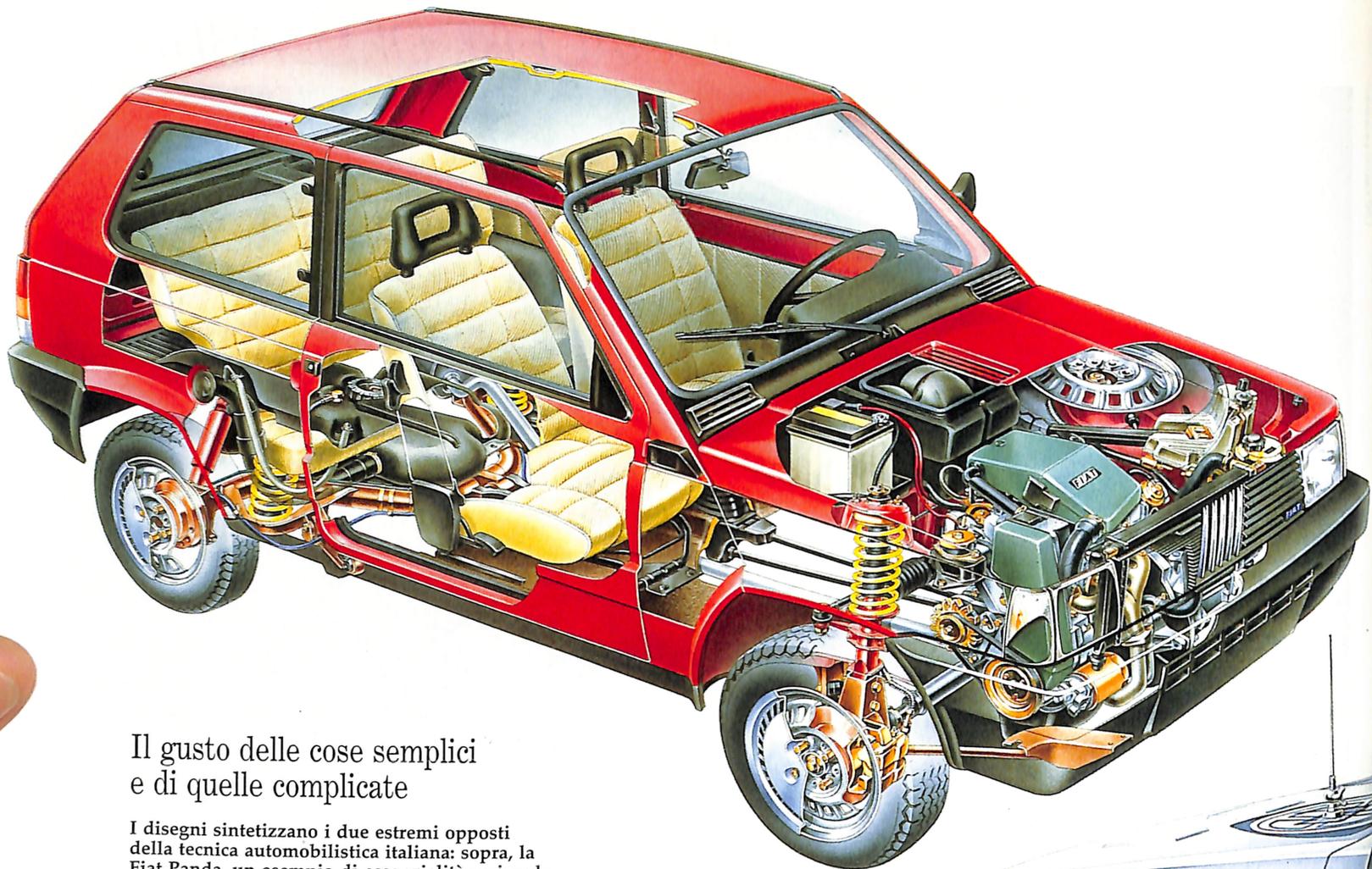
Realizzate in diversi formati, per comporre ritmi geometrici di rara suggestione. Hanno sfumature uniche, calde e imprevedibili.

Sono

LE TERRE  
**EDILCUOGHI**  
*Create forti  
per il piacere dell'abitare*

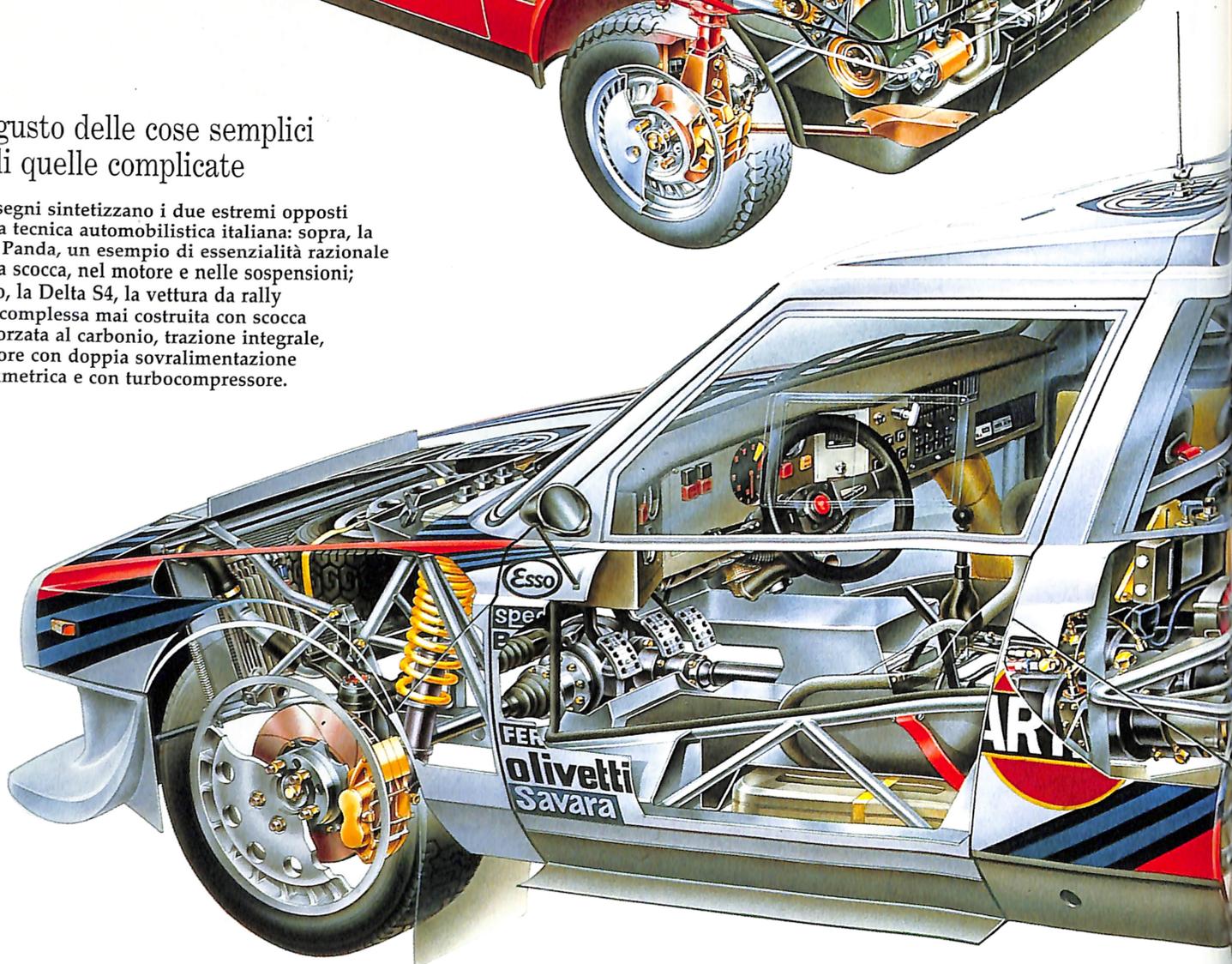


41049 SASSUOLO MODENA - ITALY - VIA RADICI IN PIANO, 675  
TEL. (0536) 80.01.00 - 80.37.00



Il gusto delle cose semplici  
e di quelle complicate

I disegni sintetizzano i due estremi opposti della tecnica automobilistica italiana: sopra, la Fiat Panda, un esempio di essenzialità razionale nella scocca, nel motore e nelle sospensioni; sotto, la Delta S4, la vettura da rally più complessa mai costruita con scocca rinforzata al carbonio, trazione integrale, motore con doppia sovralimentazione volumetrica e con turbocompressore.



La tecnica italiana

# SEMPLICITÀ COSTRUTTIVA E SISTEMI EVOLUTI

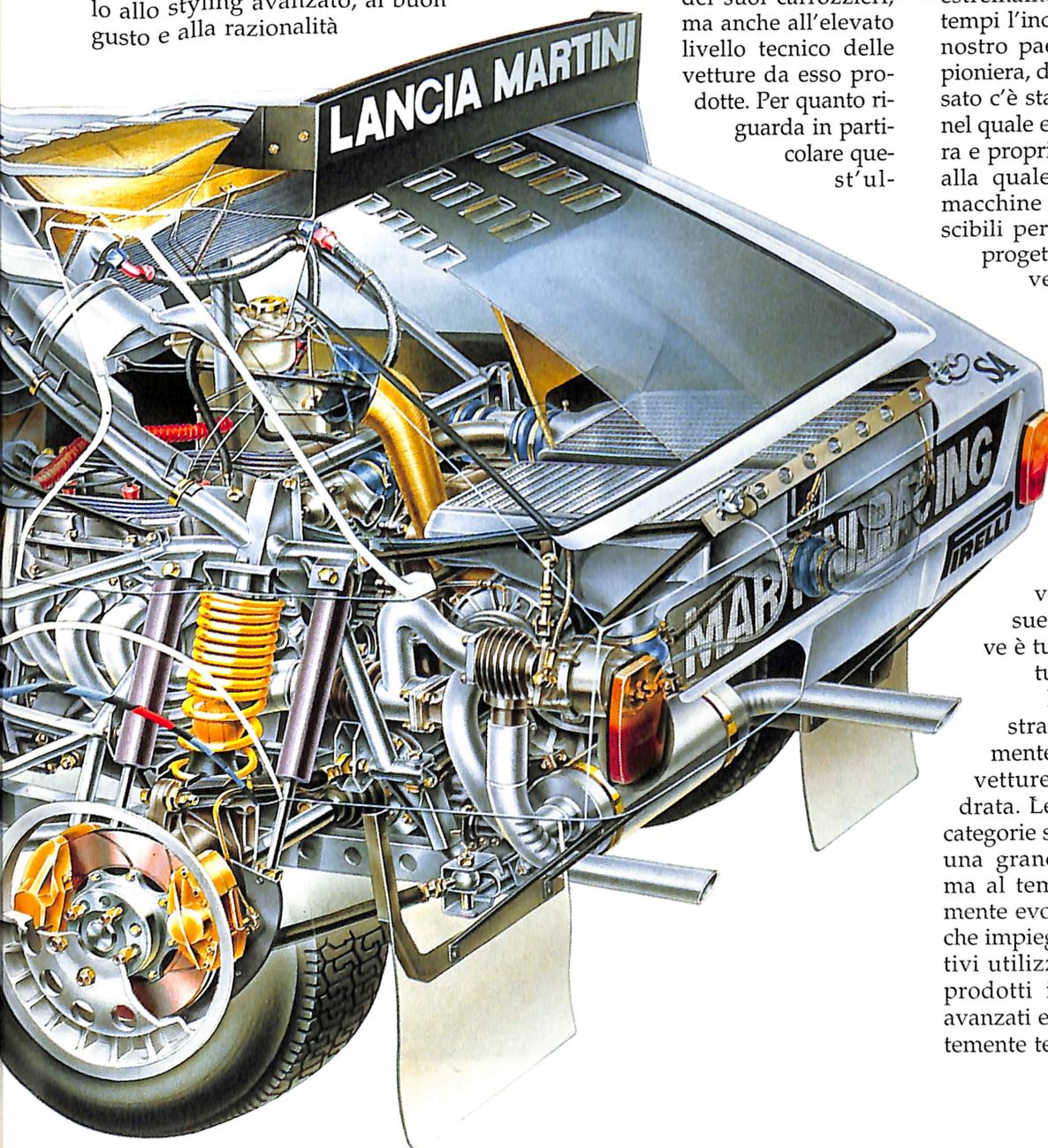
*Punti di forza: piccole e medie cilindrata (facciamo scuola e anticipiamo la concorrenza), gran turismo e sportive di classe (continua il predominio della "scuola modenese"), soluzioni tecniche innovative (motore Fire, aspirazione CHT, fasatura variabile, iniezione diretta nel diesel, sovralimentazione) il tutto integrato con i moderni sistemi produttivi*

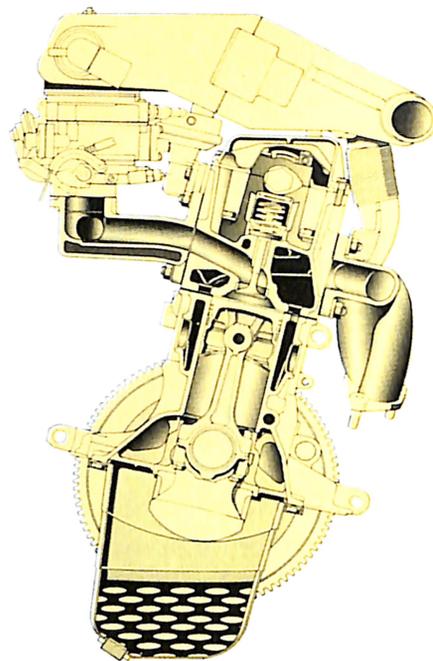
**I**l posto di assoluta preminenza a livello mondiale che l'industria italiana occupava è legato non solo allo styling avanzato, al buon gusto e alla razionalità

delle sue creazioni, nonché alla fresca inventiva che così spesso caratterizza le realizzazioni dei suoi carrozzieri, ma anche all'elevato livello tecnico delle vetture da esso prodotte. Per quanto riguarda in particolare quest'ul-

timo aspetto è indispensabile sottolineare che non solo di molte soluzioni tecniche innovative o comunque estremamente avanzate per i loro tempi l'industria automobilistica del nostro paese è stata una autentica pioniera, di recente, ma anche in passato c'è stato addirittura un periodo nel quale era lecito parlare di una vera e propria "scuola" tecnica italiana alla quale erano dovuti motori e macchine immediatamente riconoscibili per le loro caratteristiche di progetto. Oggi la situazione è diversa in quanto numerosi schemi sono da considerare largamente standardizzati a livello mondiale e non è sempre facile riconoscere, in base alle sole soluzioni tecniche impiegate, la "nazionalità" di un motore o di un gruppo meccanico. Nonostante questo, individuare una vettura italiana in base alle sue caratteristiche complessive è tutt'ora abbastanza agevole, tutto sommato.

Il settore nel quale la nostra industria è tradizionalmente molto forte è quello delle vetture di piccola e media cilindrata. Le auto nazionali di queste categorie sono tutte caratterizzate da una grande semplicità costruttiva ma al tempo stesso sono estremamente evolute come soluzioni tecniche impiegate e per i sistemi costruttivi utilizzati. Si tratta insomma di prodotti industriali estremamente avanzati e in grado di tenere brillantemente testa al meglio della produ-





## Il nome è un programma

Fire (Fully Integrated Robotized Engine, motore a robotizzazione totale integrata) è la sigla del quattro cilindri progettato per la produzione automatica.

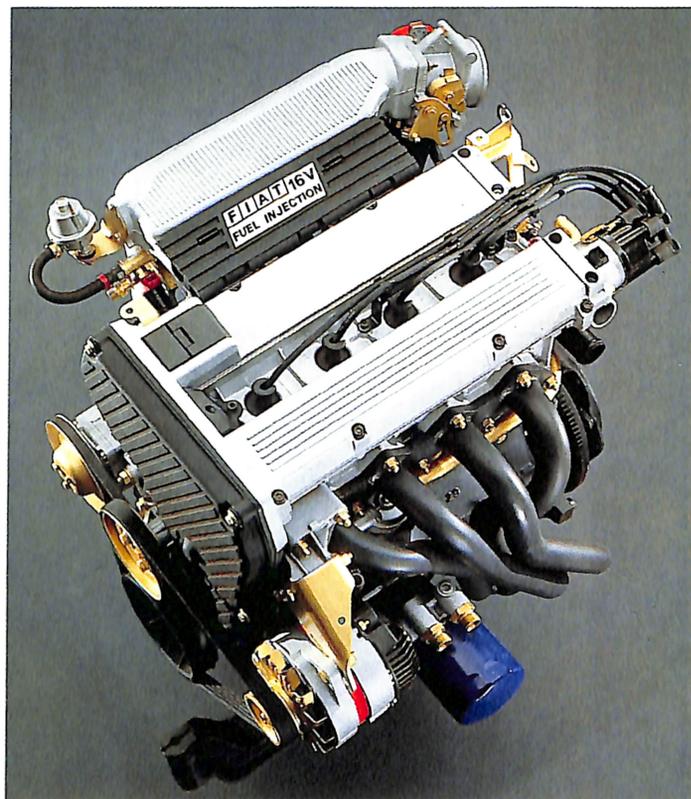
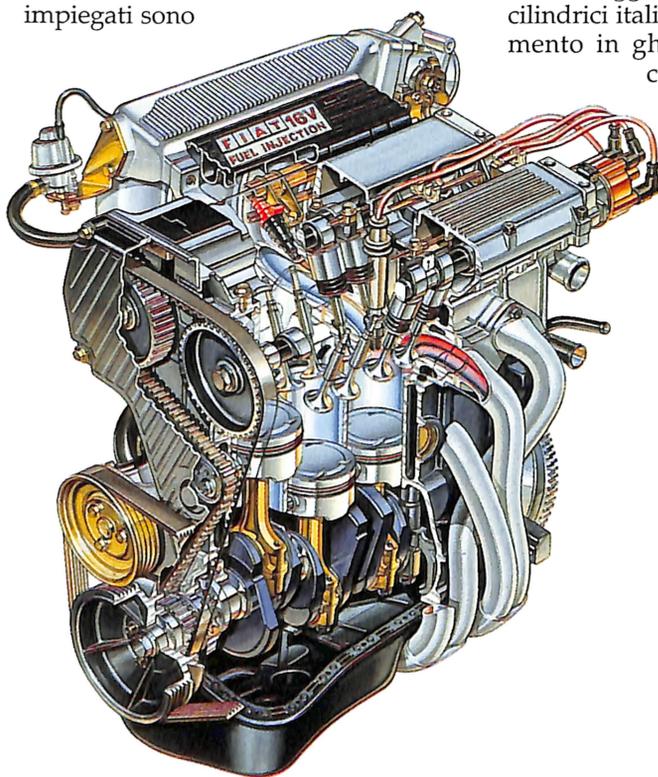
### La tecnica italiana

zione mondiale del settore (anzi non di rado sono proprio loro a "mostrare la strada" alla concorrenza!)

Gli schemi motoristici impiegati sono

vari ma la scena è dominata dal quattro cilindri in linea, che unisce una grande semplicità strutturale a peso e ingombri ridotti e ha un funzionamento pressoché privo di vibrazioni. Nella maggior parte dei casi i quadricilindrici italiani sono muniti di basamento in ghisa (talvolta realizzato con una modernissima

tecnica fusoria che consente di ottenere pareti molto sottili e quindi di portare il peso di questo componente a livelli analoghi a quelli raggiungibili impiegando la lega leggera) con canne integrali. Per la distribuzione lo schema più utilizzato e senz'altro quello a singolo albero a camme in testa con comando a cinghia dentata

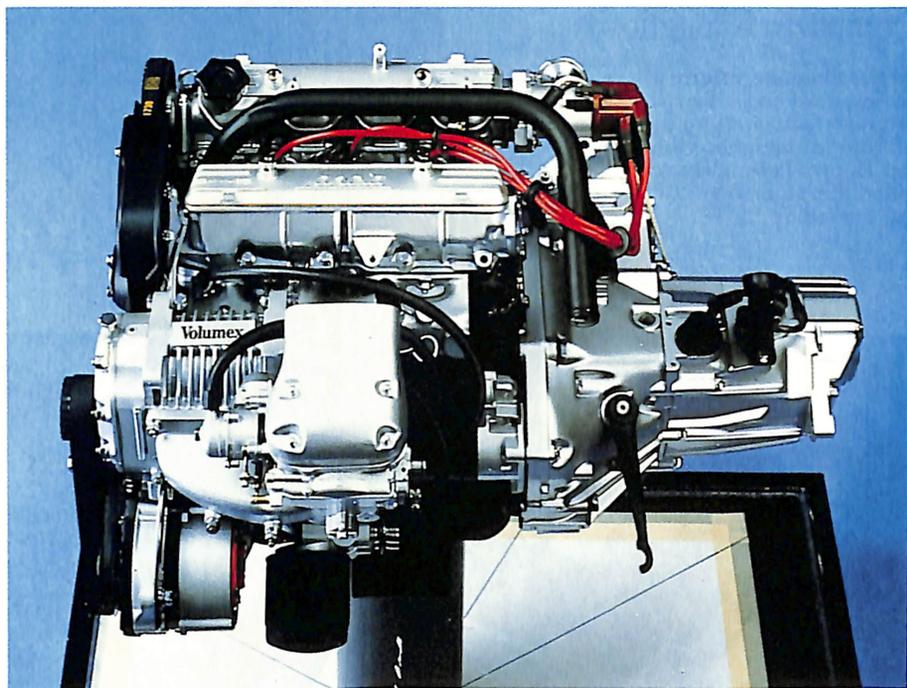


## Eredi di una tradizione sportiva

Il primo motore automobilistico a quattro valvole per cilindro fu costruito proprio dalla Fiat per il Grand Prix del 1909; nella produzione di serie questa soluzione è arrivata però soltanto nel 1988 con la Thema (sopra e a lato il due litri Fiat da 148 cv).

e concentrici che azionano le valvole per mezzo di punterie a bicchiere. Un accurato studio teso alla realizzazione sia del disegno generale che di tutti i dettagli ha consentito di ridurre in misura assai sensibile il numero dei componenti rispetto ad analoghi motori delle generazioni precedenti costruiti con identica architettura. L'adozione di una pompa dell'olio del tipo a ingranaggio interno calettata direttamente alla estremità dell'albero a gomiti, tanto per fare un esempio, ha consentito di eliminare un rinvio e di ricavare il corpo pompa direttamente nel coperchio del basamento (lato distribuzione).

In alcuni casi (motori Fire) tutti i fori sono paralleli a due perpendicolari tra loro, il che consente di rendere più veloci e agevoli le lavorazioni alle macchine utensili. La grande semplicità complessiva non è però stata ottenuta a scapito delle prestazioni e dall'efficienza, anzi al contrario questi ultimi aspetti sono stati tenuti nella massima considerazione in fase di progetto e di messa a punto. Altre "voci" che tradizionalmente i tecnici di casa nostra ten-

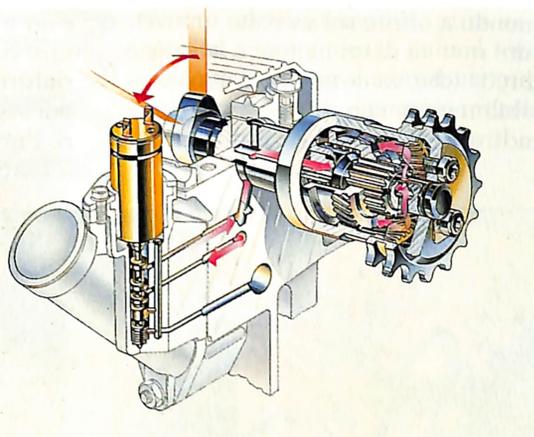


### Invece del turbo il vecchio Roots

Nel 1982 la Lancia ha riproposto per la Trevi la sovralimentazione volumetrica con compressore a lobi, tipo Roots, comandato dal motore; questa soluzione aveva lo scopo di migliorare l'erogazione di potenza del motore due litri soprattutto ai regimi medio bassi.

### L'Alfa cambia la fasatura

Il sistema di fasatura variabile adottato per la prima volta nel mondo dall'Alfa Romeo nel 1982 modifica la posizione dell'albero a camme di aspirazione per consentire una marcia regolare a tutti i regimi anche in presenza di una fasatura molto spinta.



gono sempre ben presenti sono la affidabilità, la durata e la possibilità di consentire l'effettuazione di qualunque intervento meccanico in maniera estremamente agevole e senza che sia necessario l'impiego di sofisticate attrezzature specifiche spinte da quattro valvole per cilindro. Per alcune auto di impostazione decisamente utilitaria l'industria nazionale realizza anche un motore a due cilindri paralleli (raffreddato ad acqua e con i cilindri orizzontali). Nel settore delle "medie" non manca una serie di eccellenti quattro cilindri

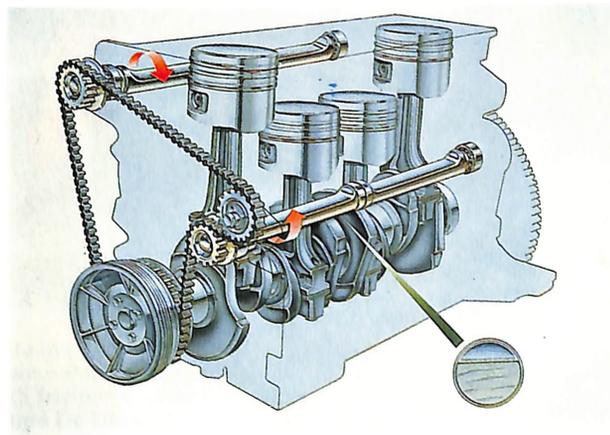
boxer con basamento monolitico in ghisa e testate sia in versione monoalbero che in versione bialbero.

Un campo nel quale le nostre Case si sono date molto da fare conseguendo risultati eccellenti è quello della sovralimentazione.

Oltre ai motori con turbocompressore è infatti necessario ricordare che qualche anno fa l'industria italiana ha lavorato intensamente anche alla soluzione volumetrica realizzando interessanti compressori a lobi che sono stati impiegati sia in vetture di serie che in auto da rally. Nel setto-

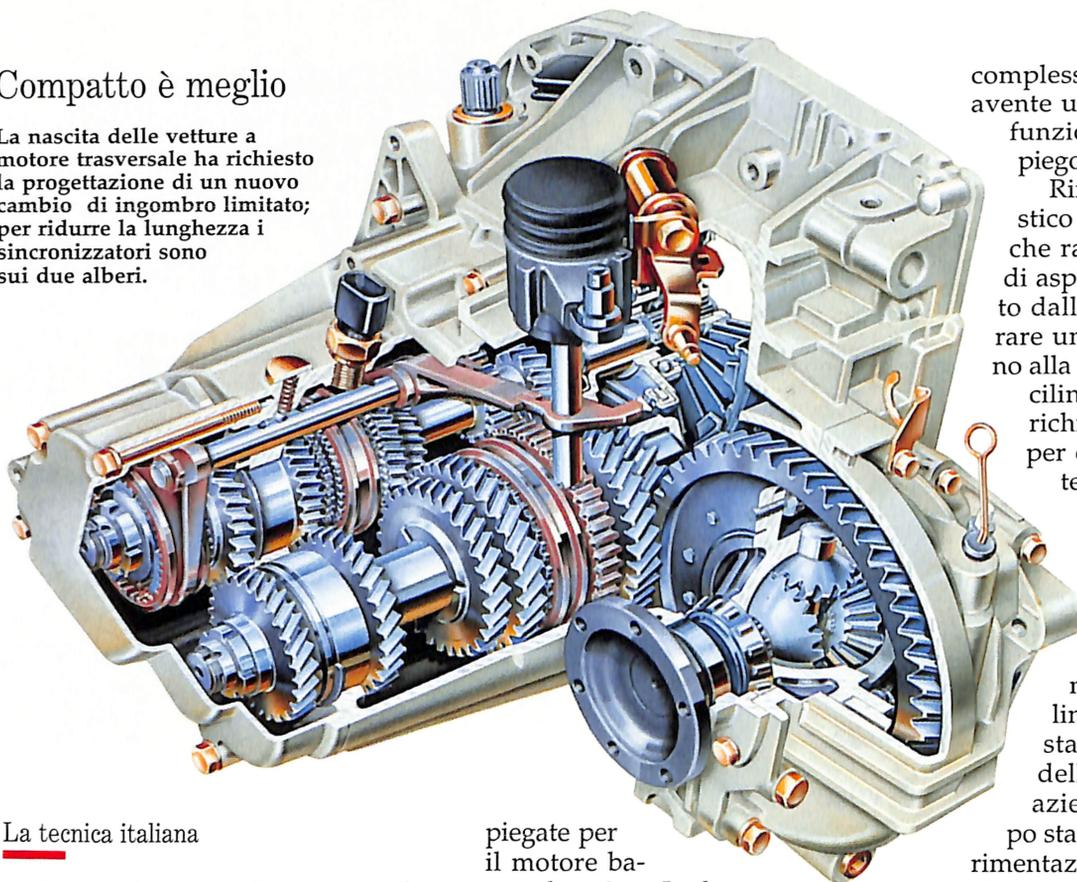
### Due alberi in più per il comfort

Il sistema "vibrodine" adottato dalla Lancia per i motori della Thema, consiste in due alberi dotati di contrappesi che equilibrano le vibrazioni tipiche dei quattro cilindri rendendo il funzionamento più fluido e silenzioso.



## Compatto è meglio

La nascita delle vetture a motore trasversale ha richiesto la progettazione di un nuovo cambio di ingombro limitato; per ridurre la lunghezza i sincronizzatori sono sui due alberi.



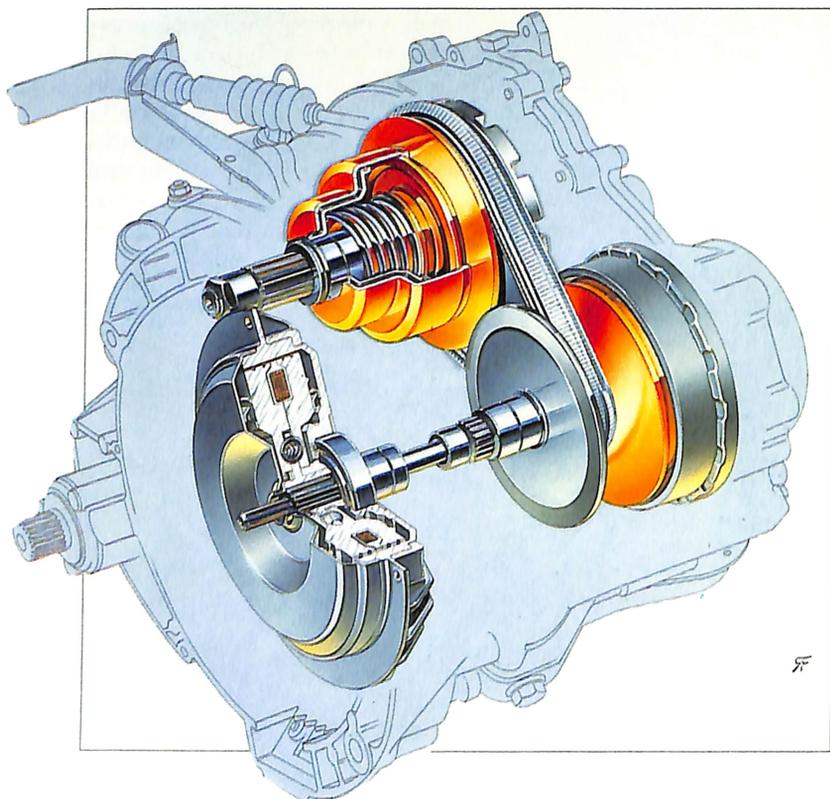
### La tecnica italiana

re dei diesel leggeri, direttamente derivati da motori a benzina, siamo stati tra i più vitali ed efficienti del mondo allestendo versioni con precamera (installata praticamente al posto della candela di accensione) di elevata efficienza e di grande razionalità sotto l'aspetto costruttivo, che possono essere lavorate lungo le stesse linee im-

piegate per il motore base a benzina. Inoltre, sempre per rimanere nel campo del diesel, la nostra Fiat è stata una delle primissime Case al mondo a offrire sul mercato una vettura munita di un motore a iniezione diretta (che, come noto, consuma sensibilmente meno di uno a iniezione indiretta di analoghe caratteristiche

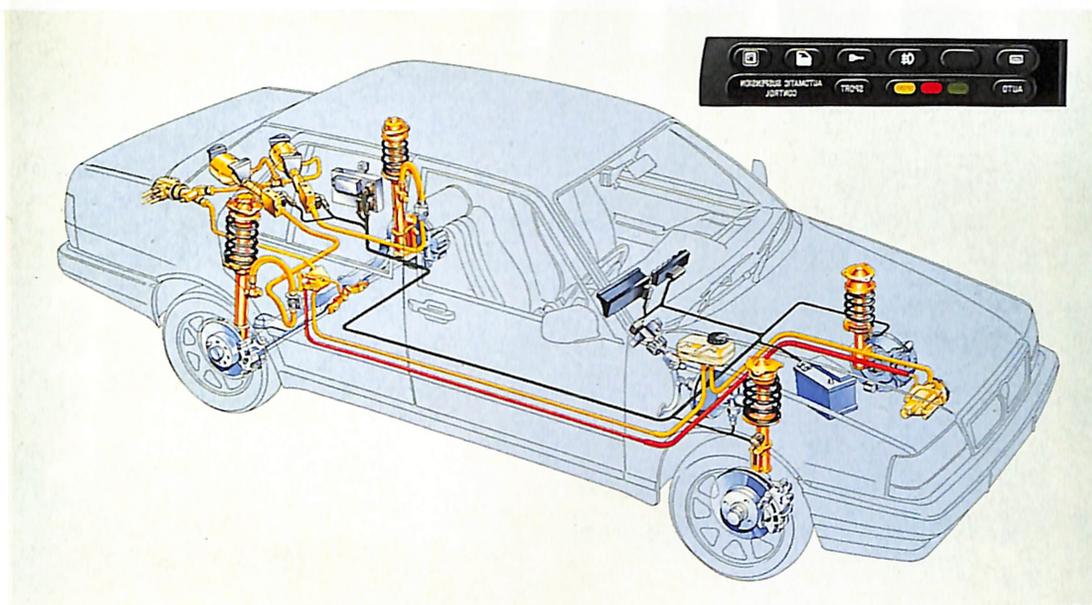
complessive e di eguale potenza) avente una silenziosità e fluidità di funzionamento adeguati all'impiego automobilistico.

Rimanendo in campo motoristico vanno sottolineate autentiche raffinatezze come il sistema di aspirazione CHT messo a punto dalla Fiat e in grado di assicurare una elevata turbolenza in seno alla massa gassosa che entra nel cilindro a regimi ridotti e a carichi parziali, con ovvi benefici per quanto riguarda la completezza e la rapidità della combustione (e quindi della riduzione del consumo e del contenimento delle emissioni nocive). Altri esempi di tecnica avanzata si riscontrano nei motori a tre valvole per cilindro Alfa Romeo e nelle testate con doppia accensione della stessa Casa. Sempre alla azienda di Arese, che da tempo sta compiendo importanti sperimentazioni con condotti di aspirazione muniti di valvole a lamelle, va il merito di essere stata una delle prime al mondo a interessarsi alla distribuzione con fasatura variabile e ad avere messo in commercio vetture con un semplice e affidabile variatore realizzato con uno schema poi seguito da diversi altri costruttori. Pure nel campo degli equilibrato-



## Il continuo viene dall'Olanda

La Fiat partecipa alla società che sfrutta il brevetto Van Doorne per il cambio continuo a cinghia metallica che viene utilizzato su alcune vetture Fiat e Lancia. A sinistra la versione Selectronic con frizione di tipo elettromagnetico a controllo elettronico che viene accoppiata al motore Fire su Panda e Y 10.



## Sospensioni intelligenti

Per la Lancia Thema sono state sviluppate sospensioni a controllo elettronico in grado di variare la taratura degli ammortizzatori in funzione delle condizioni di marcia; il sistema comprende anche un dispositivo autolivellante.

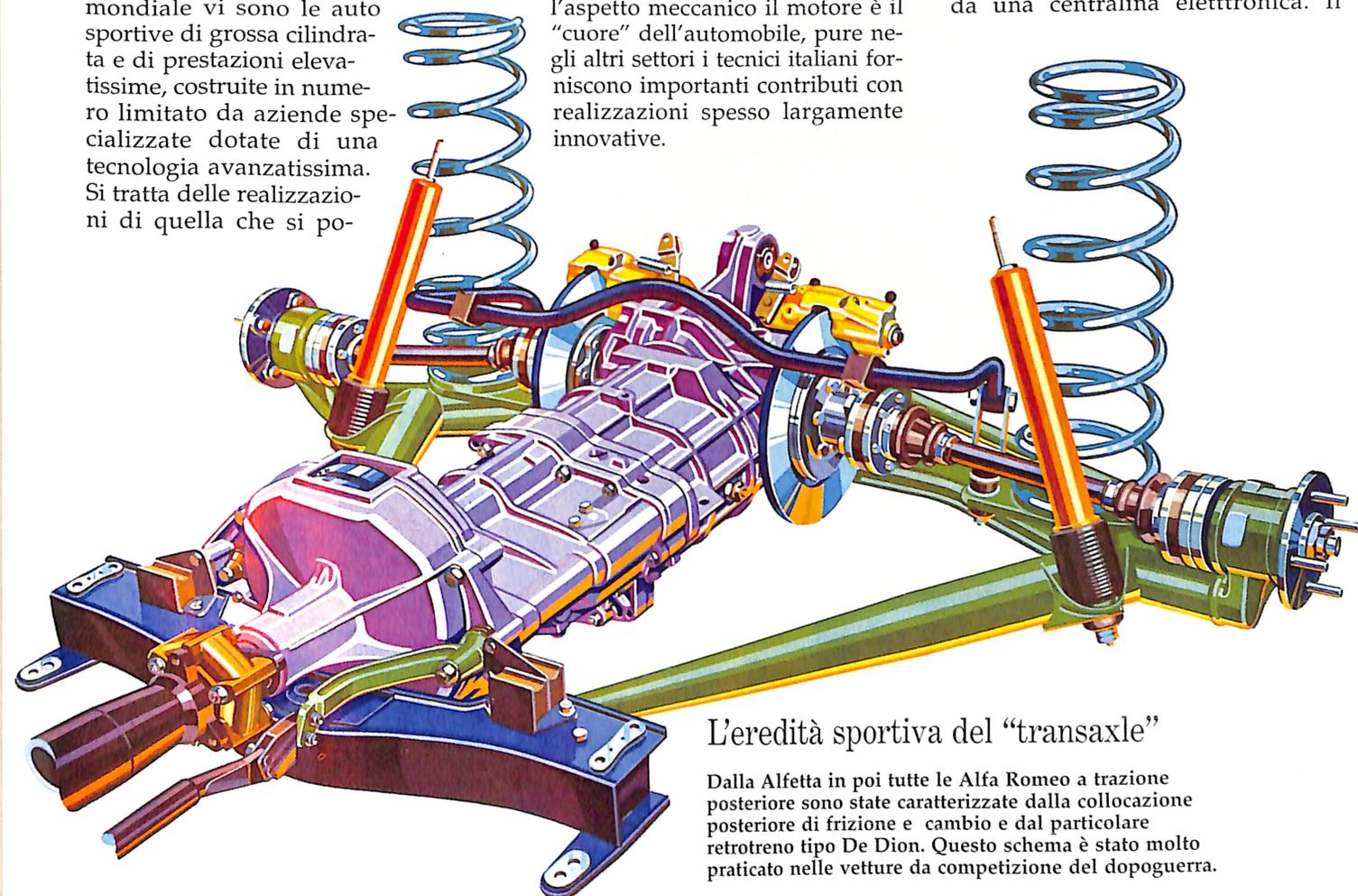
ri dinamici le nostre Case si sono distinte realizzando semplici e affidabili sistemi a due alberi ausiliari controrotanti muniti di masse eccentriche in grado di eliminare completamente le vibrazioni.

Tra i prodotti della nostra industria più famosi a livello mondiale vi sono le auto sportive di grossa cilindrata e di prestazioni elevatissime, costruite in numero limitato da aziende specializzate dotate di una tecnologia avanzatissima. Si tratta delle realizzazioni di quella che si po-

trebbe a buon diritto definire "scuola" modenese, con motori molto sofisticati a otto e a dodici cilindri a V, distribuzione bialbero, quattro o perfino cinque valvole per cilindro e numerose soluzioni riprese direttamente dalle vetture da competizione.

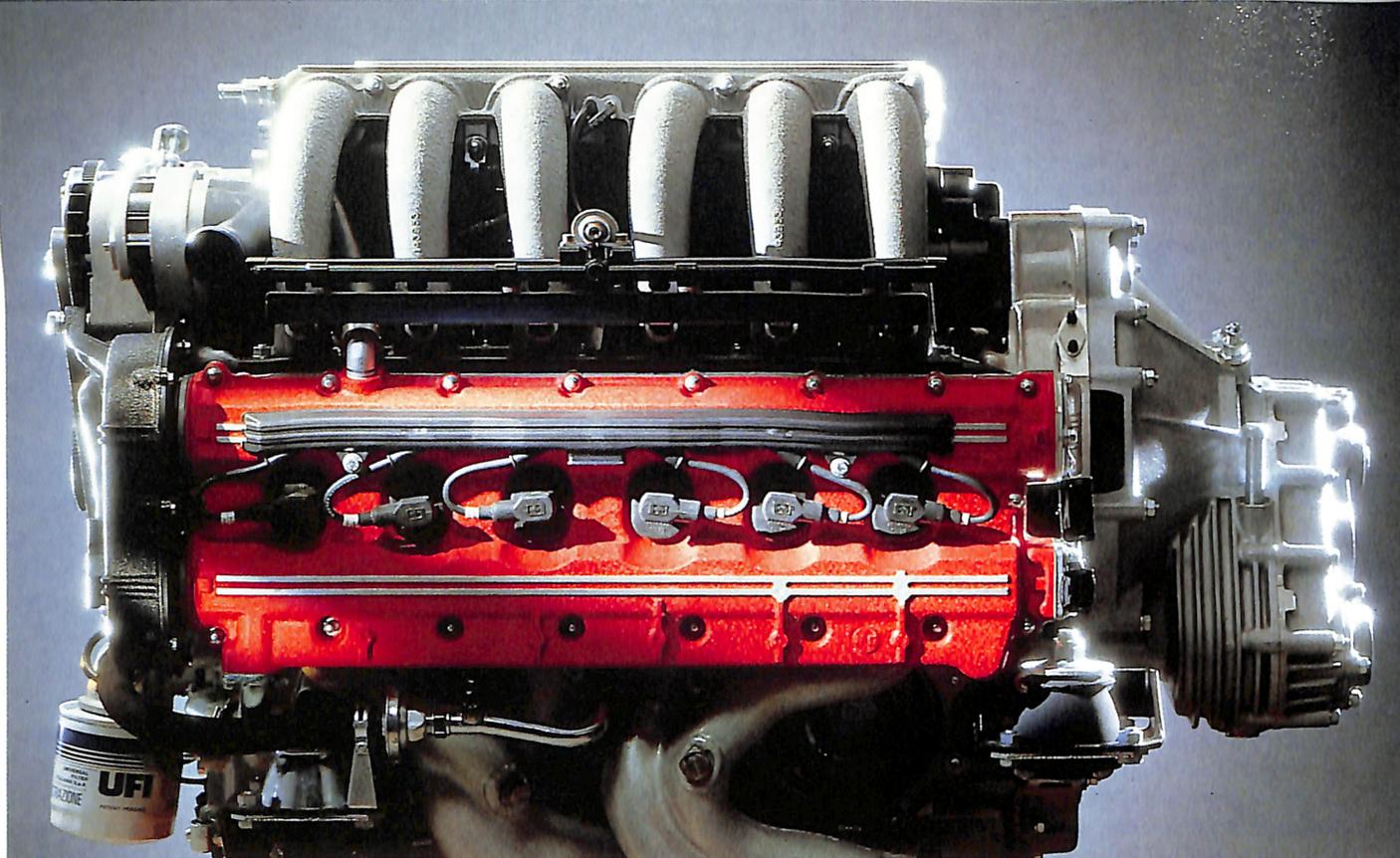
Naturalmente, anche se sotto l'aspetto meccanico il motore è il "cuore" dell'automobile, pure negli altri settori i tecnici italiani forniscono importanti contributi con realizzazioni spesso largamente innovative.

Per esempio a livello di trasmissione non si può non parlare del cambio automatico a variazione continua di rapporto messo a punto dalla Fiat (che lo utilizza per esempio sulla Uno Selecta) nel quale si impiega un sistema a cinghie e pulegge con diametro utile variabile gestita da una centralina elettronica. Il



## L'eredità sportiva del "transaxle"

Dalla Alfetta in poi tutte le Alfa Romeo a trazione posteriore sono state caratterizzate dalla collocazione posteriore di frizione e cambio e dal particolare retrotreno tipo De Dion. Questo schema è stato molto praticato nelle vetture da competizione del dopoguerra.



## Accanto alla tecnologia tanta passione

La scuola emiliana, basata sul più raffinato artigianato motoristico che affianca la tecnologia, è una caratteristica peculiare della tecnica italiana e vede nella Ferrari (sopra il 12 cilindri boxer della 512 TR) il vertice di una scuola che ha prodotto tecnici e macchine famosi in tutto il mondo.



### La tecnica italiana

complessivo, compatto e leggero, si adatta ottimamente a essere impiegato in vetture di media e piccola cilindrata; viene abbinata con una frizione con funzionamento totalmente automatico. Anche nel settore dei

cambi tradizionali si è lavorato intensamente come dimostrato dal moderno complessivo con sincronizzatori disposti su entrambi gli alberi (soluzione che ha consentito di migliorare sensibilmente la compattezza) utilizzato sulla Croma.

Le nostre vetture con trazione in-

tegrale, realizzate con schemi differenti ma invariabilmente razionali e semplici, sono sicuramente ai vertici a livello mondiale in quanto a funzionalità e efficienza, come dimostrato del resto dai successi ottenuti nei rally. Quello delle sospensioni è un altro settore nel quale sono stati ottenuti risultati assolutamente eccellenti (quasi tutte le auto italiane sono note per il loro ottimo comportamento su strada) con schemi lineari e di grande semplicità costruttiva (in questo campo non poche realizzazioni estere, occorre ricordarlo, sono decisamente complesse e macchinose). Di recente sono apparse anche sospensioni attive a controllo elettronico su alcune delle nostre berline di livello più elevato.

Oltre che per le sue vetture, l'industria del nostro Paese si è imposta all'attenzione mondiale anche per i modernissimi sistemi produttivi impiegati che prevedono una robotizzazione sempre più spinta delle linee di assemblaggio e la totale automatizzazione di quelle di lavorazione, con impianti di controllo e di monitoraggio interamente computerizzati. La Fiat in particolare ha mostrato come oggi la progettazione di un motore (o di una vettura) deve procedere di pari passo con quella delle strutture destinate alla sua produzione. □

# URANIO: il successo della potenza

MB INTERSTUDIO VR



La Società URANIO è in grado di fornire oggi, nel settore delle batterie avviamento, un prodotto di assoluto livello europeo, ottenuto attraverso una politica di massicci investimenti e di continua ricerca. La qualità e la completezza delle gamme offerte, sono punti preminenti che la contraddistinguono sia sul mercato del ricambio che su quello del primo equipaggiamento.





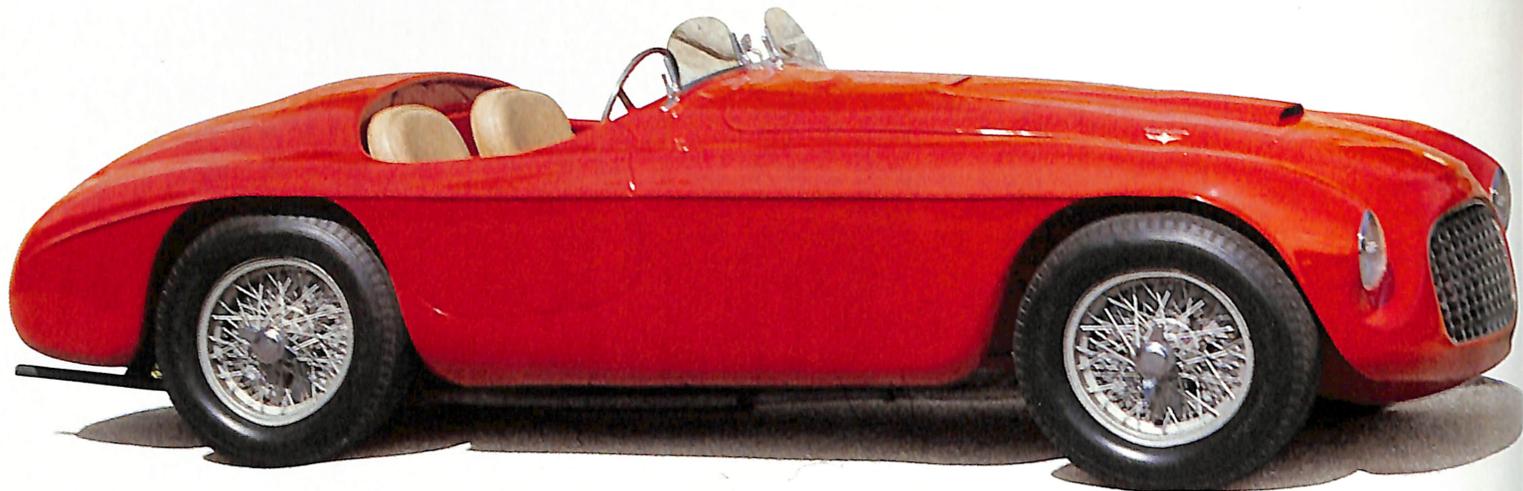
La marca più conosciuta

# IL MITO FERRARI IERI OGGI E DOMANI

*Lanciata dai successi sportivi degli anni '60 e '70  
la Casa di Maranello produce vetture sportive  
e gran turismo esportate in tutto il mondo.*

*Le conseguenze della crisi attuale  
in Formula Uno e i problemi  
di una impossibile successione  
nel ruolo del "Grande Vecchio"*

di Gianni Rogliatti



Quarant'anni fa, nel 1952, la Ferrari conquistava con Alberto Ascari il suo primo titolo mondiale piloti. In quell'anno il campionato si era disputato con le monoposto di F2, come pure nel '53, mentre tutti gli altri anni sono state utilizzate le macchine di F1. La marca modenese aveva solo cinque anni di vita, avendo debuttato in gara nel maggio del '47, ma già nel '51 aveva sfiorato il titolo mondiale, perdendolo a Barcellona per una faccenda di gomme dai risvolti misteriosi. In pratica non si seppe mai se le gomme cedettero perché inadeguate o perché il costruttore non

aveva voluto accettare una diversa dimensione come suggerito dal fornitore dei pneumatici.

In questi due episodi, trionfo e mistero, si può condensare la storia di una Azienda che, per ammissione del suo stesso fondatore Enzo Ferrari, ha fabbricato automobili che non sempre erano migliori di altre ma sicuramente diverse. Questa diversità, oltre naturalmente alla gloria ottenuta con le tante vittorie sportive, ha reso la Ferrari la marca più conosciuta e invidiata in tutto il mondo. E parlando di vittorie sportive non ci si deve limitare alle 103 ottenute nel corso dei 43 campionati

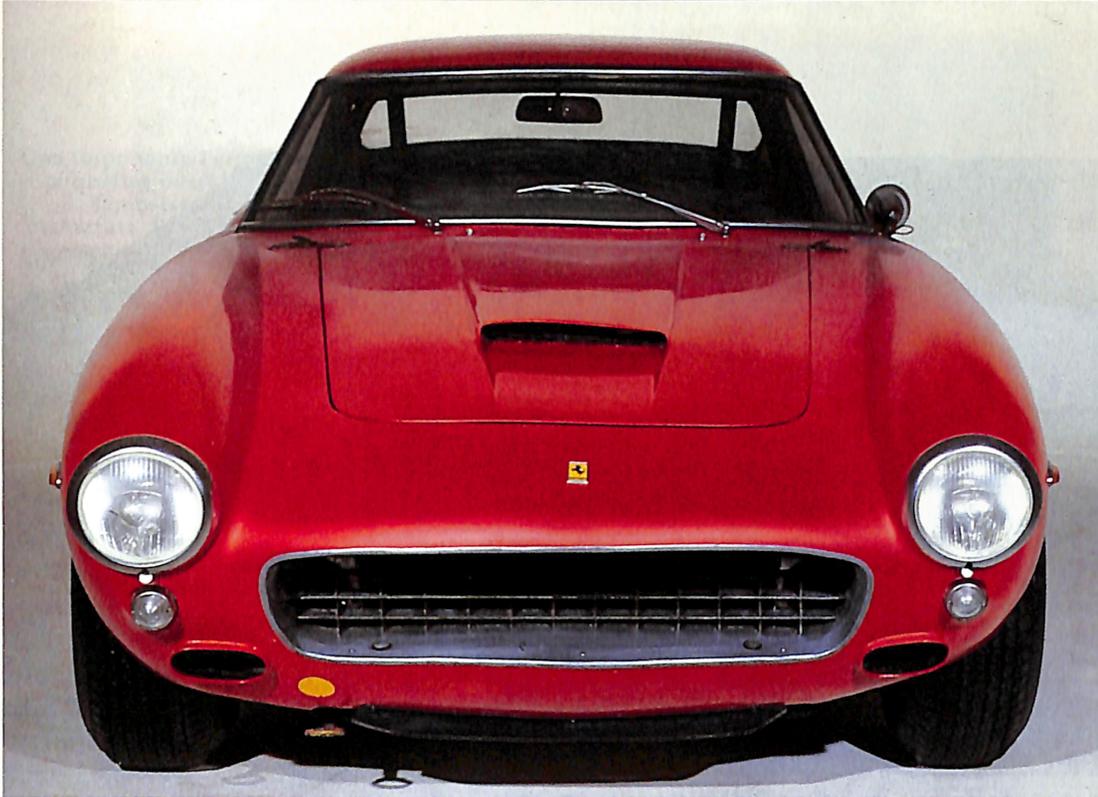
del mondo piloti, perché molto più importanti dal punto di vista della clientela sono le 5.000 e più vittorie ottenute nelle gare sport.

Enzo Ferrari è arrivato alla costruzione delle vetture col suo nome dopo un lunghissimo tirocinio iniziato nel 1919 come semplice meccanico, poi come collaudatore, pilota da corsa, direttore di scuderia e proprietario della propria organizzazione sportiva; che tra l'altro costruiva macchine da corsa con parti Alfa Romeo. E anche se amava dire che non era un tecnico, aveva però una conoscenza molto profonda di tutti i problemi dell'auto da corsa ma an-

### Stilisti in gara

Nel corso di quaranta anni tutti i maggiori carrozzieri si sono cimentati per disegnare un degno "vestito" alla meccanica fuori classe di Ferrari. In alto: la 166 Mille Miglia, Barchetta, carrozzata dalla milanese Touring. Qui a destra, la 250 GT del 1957, detta "Tour de France", realizzata dalla Scaglietti di Modena.





## Berlinette e Barchette

Nelle foto di questa pagina due illustri modelli sportivi degli anni '50. Qui a fianco la 250 SWB del 1951 Berlinetta. Sotto: la 225 S Barchetta carrozzata Touring. Con una vettura come questa Eugenio Castellotti vinse il Gran Premio del Portogallo precedendo un'altra 225 spider carrozzata Vignale, condotta dal portoghese Casimiro de Oliveira.

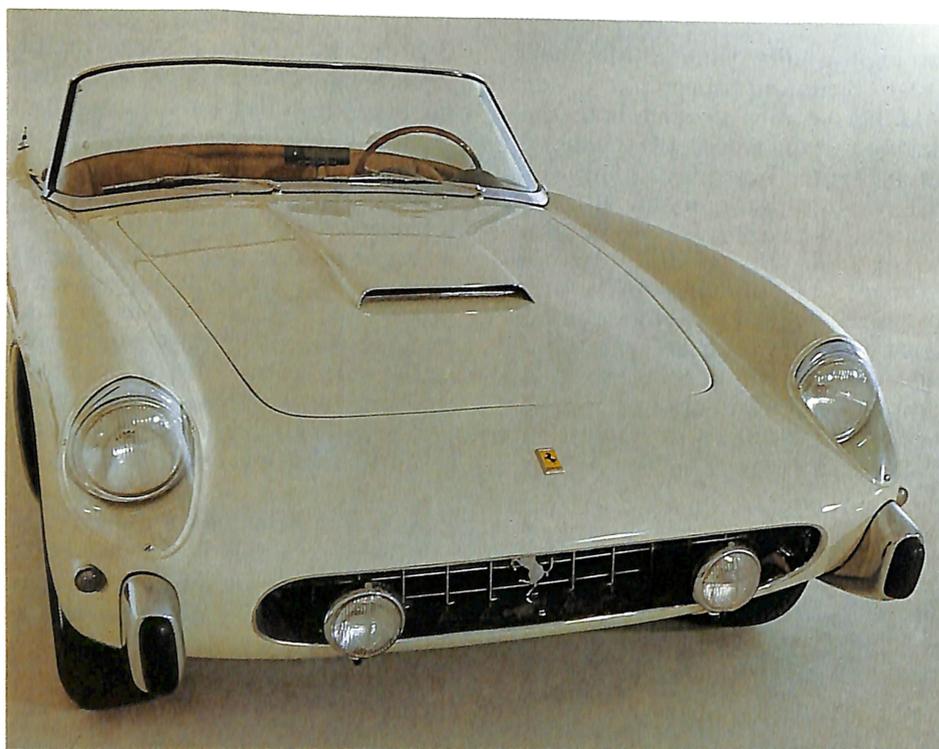
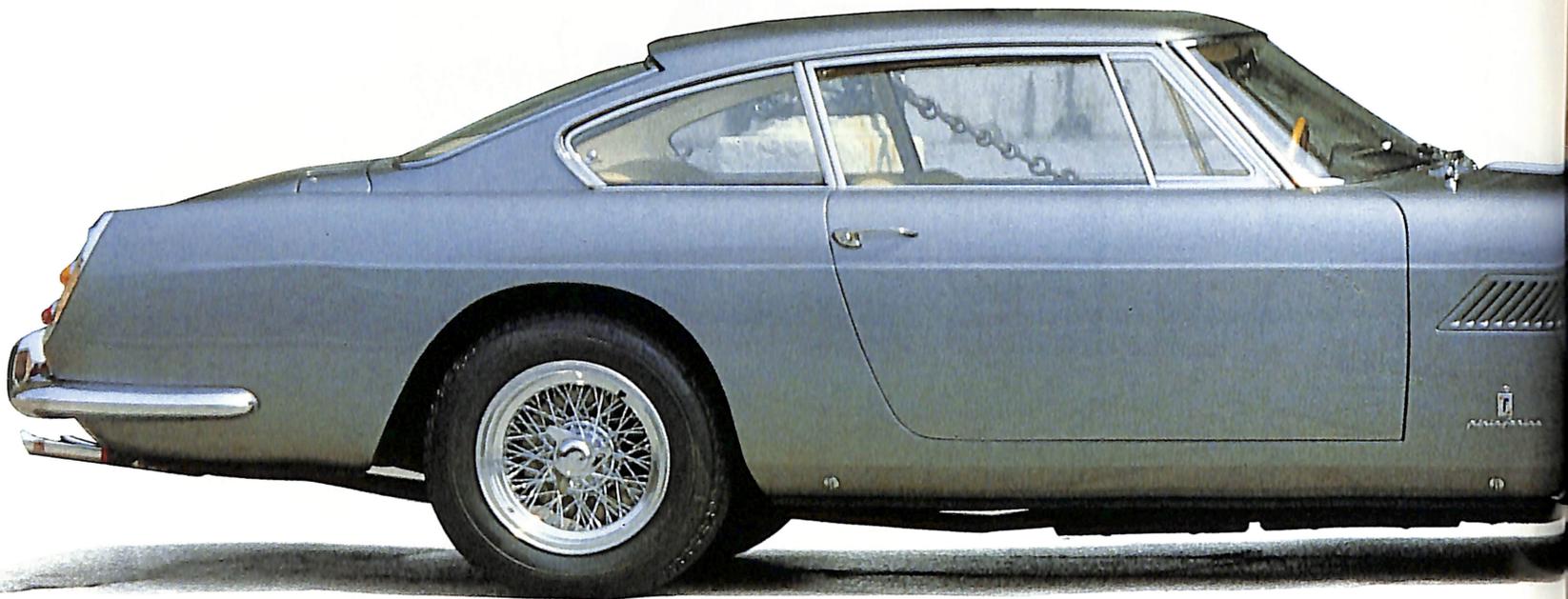
che, e sarebbe il caso di dire soprattutto, della psicologia dei piloti e dei progettisti. Tutta la storia della Ferrari, comprese le attuali difficoltà, va inquadrata alla luce della personalità del suo fondatore, un uomo per molti versi straordinario, con visioni acutissime dei problemi e delle loro soluzioni: amava definirsi "agitatore di idee" e questo ha funzionato fin quando poteva chiudere il suo mondo dentro i cancelli di Maranello. Ha avuto anche la intuizione giusta quando, nel 1986, ha chiamato Barnard ma era forse troppo tardi (data la sua età) e comunque l'innesto del ra-

mo inglese sulla pianta di Maranello è stato pieno di problemi.

La Ferrari di ieri è stata la trasposizione metallica della personalità di Enzo Ferrari: bisognava avere una visione straordinariamente all'avanguardia per impostare un 12 cilindri di 1500 cm<sup>3</sup> nel 1947 quando l'Europa si leccava ancora le ferite di guerra. Ferrari puntava alla potenza. Diceva: "Date 20-30 cavalli di più al vostro pilota e ne farete un campione". Il telaio era una cosa secondaria per lui e, purtroppo, si convinse

del contrario solo quando gli inglesi lo battevano con 20-30 cavalli in meno. Ma la cosa funzionava negli anni '50 quando si passava dalle 33 auto vendute nel '51 alle 61 vendute nel '55; da lì alle 306 macchine del 1960 il balzo dovette sembrare incredibile e Ferrari cominciava a sentire il peso di dover fare l'industriale suo malgrado. Nel '68, quando le vendite erano arrivate a 709 macchine in un anno pensò seriamente che era venuto il momento di vendere e questa volta alla Fiat, non come quando fece finta di voler vendere alla Ford e piantò in asso la delegazione americana a metà della lettura del contratto. L'accordo con la Fiat venne siglato nel '69 e da allora e fino alla sua morte





Nel 1948 la Carrozzeria Touring di Milano presentava lo spider su telaio 166 (12 cilindri e due litri di cilindrata, 130 e 160 CV secondo le versioni): venne chiamato "barchetta" ed è bellissima ancor oggi. Ci furono anche versioni carrozzate da Ghia, Vignale, Bertone, Zagato ed altri. Nel 1952 Ferrari incontrò Pinin Farina e l'intesa è stata così perfetta che dura ancora, con carattere esclusivo, dopo quarant'anni. Un caso particolare è stato Scaglietti, il car-

## Due eccezionali interpretazioni di Pinin Farina

Il grande stilista torinese ha lavorato moltissimo su meccaniche Ferrari dando a tutte l'impronta della sua inconfondibile linea. Qui sopra, la 250 spider del '57. A destra, la 250 cabriolet del 1960.

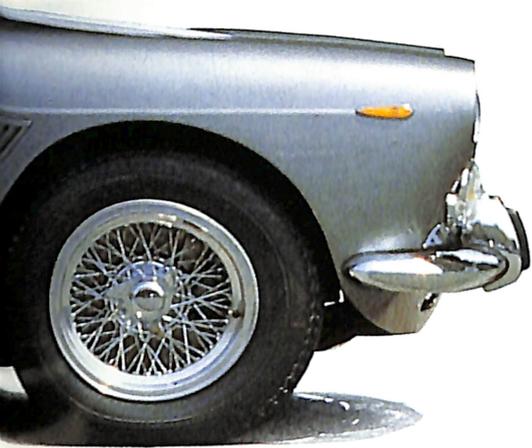
### Ferrari

Enzo Ferrari si è dedicato alla sua unica passione, le auto da corsa. Intanto la produzione è andata in costante aumento fino a toccare le 4.595 automobili costruite nel '91, per un totale generale a tutt'oggi di circa 65 mila.

La ricetta di Ferrari per fare macchine vincenti era in fin dei conti semplice a dirsi: un grandissimo motore, un telaio affidabile e, per le auto granturismo, una bella carrozzeria. L'elenco di tutti i modelli usciti da Maranello è enorme: ne citiamo alcuni divenuti leggendari.



Una imponente Ferrari 250 GT, berlina a quattro posti del 1960. A destra, la famosissima 250 GTO Berlinetta carrozzata da Scaglietti, costruita in 36 esemplari. Ha quotazioni altissime.



rozziere di Modena che aveva (ed ha tuttora) una fedeltà commovente verso quel suo cliente singolare, che un giorno gli chiese addirittura di vendergli l'azienda e lavorare solo per lui. Di Scaglietti sono le sport competizione più famose, dagli spider alle berlinette che negli anni '50 e '60 hanno vinto tutto. Basti citare la 750 Monza del 1955 (quattro cilindri, tre litri di cilindrata 260 CV) e le varie versioni della berlinetta 250 GT che a forza di vincere il Tour

de France automobilistico è conosciuta col nome della gara. Il suo motore a 12 cilindri di 3 litri di cilindrata è il classico dei classici e secondo i modelli ha una potenza da 225 a 280 CV. La 250 GTO, ultima della serie, rappresenta l'apoteosi in fatto di vettura a motore anteriore a trazione posteriore; non per niente è difficile comprare una delle 36 costruite, anche offrendo 20 miliardi. Pininfarina ha fatto le granturismo: berlinette e spider col motore 250

poi via via con la cilindrata in aumento per esigenze di comfort: 275, 330, 365 fino alla nuova che debutta a Parigi. Il numero del modello indica la cilindrata unitaria con qualche eccezione; ci sono stati modelli 400 e 500 per sottintendere motori da 4 e 5 litri, oppure il 412 che vuol dire 4 litri e 12 cilindri.

Ciò che appare stupefacente ai giorni nostri è la capacità di un gruppo relativamente piccolo di persone (che facevano tutto a mano,



## Ferrari

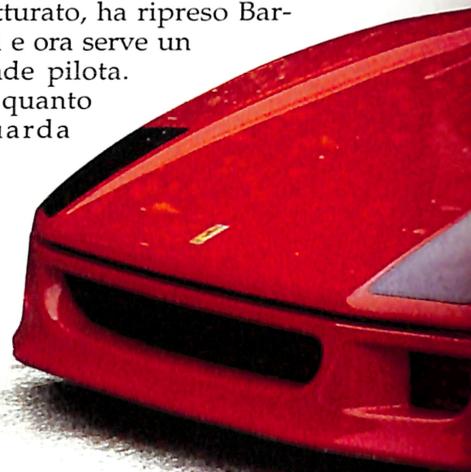
altro che CAD-CAM) di realizzare tanti modelli diversi. Nel 1950 alla Ferrari lavoravano 255 persone che costruivano motori a 12 cilindri in tutte le cilindratae possibili da 1,5 fino a 4,5 litri, con e senza compressore. Dal 1951 in avanti cominciarono a progettare e costruire anche vetture con motore a 4 e 6 cilindri in linea e poi a 6 ed 8 cilindri a V. Naturalmente facevano anche ogni particolare delle macchine, un po' per segretezza un po' per far bene. Entro il 1960, quando il personale era di 367 dipendenti, la Ferrari aveva costruito e venduto 1.239 automobili "di serie", almeno 50 monoposto per le varie formule, vinto 4 titoli mondiali piloti e 6 campionati del mondo per vetture sport. Quel che è ancora più importante ai fini della fama internazionale è il fatto che piloti relativamente sconosciuti potevano comprare una Ferrari a Maranello, andare su strada fino a Parigi o Bruxelles, poi, messe le candele fredde, vincere gare leggendarie come il "Tour de France", la Liegi Roma Liegi o anche la classe GT della 24 Ore di Le Mans e diventare celebri.

Grazie alla pubblicità gratuita dei successi sportivi la Ferrari non ha mai avuto problemi nel vendere le

sue auto di serie: in Formula 1 i problemi cominciarono quando Lui era diventato il "grande vecchio" e la tecnica moderna gli era sfuggita di mano nella specialità in cui non era abbastanza ferrato, ossia l'aerodinamica e l'elettronica. Doveva destreggiarsi con quanto gli dicevano i vari tecnici e forse anche il suo grande intuito non gli bastava più. Capì però il potenziale dei motori turbo e fu il primo a seguire la Renault su quella strada. Per un soffio si perse il titolo mondiale nel 1985 a causa di rotture misteriose dei motori da metà campionato in poi. Tornò volentieri all'aspirato che era stato sempre il suo preferito. Il suo canto del cigno è stato il modello F40 presentato nel 1987, giusto un anno prima di morire: alcuni esemplari sono stati pagati fin quattro volte il prezzo di listino.

Nei quattro anni da quando Ferrarì è morto, a Ferragosto del 1988, la Casa di Maranello ha attraversato una serie di crisi in campo sportivo cui si cercava di porre rimedio (da Torino) con cambiamenti sin troppo precipitosi dei vari responsabili. La Ferrari oggi ha una buona gamma di prodotti (348, Mondial, 512 TR e la nuova 2+2) ma deve rinverdire gli allori sportivi ed il presidente Luca di Montezemolo ha già fatto sapere che il rilancio ci sarà. Con la

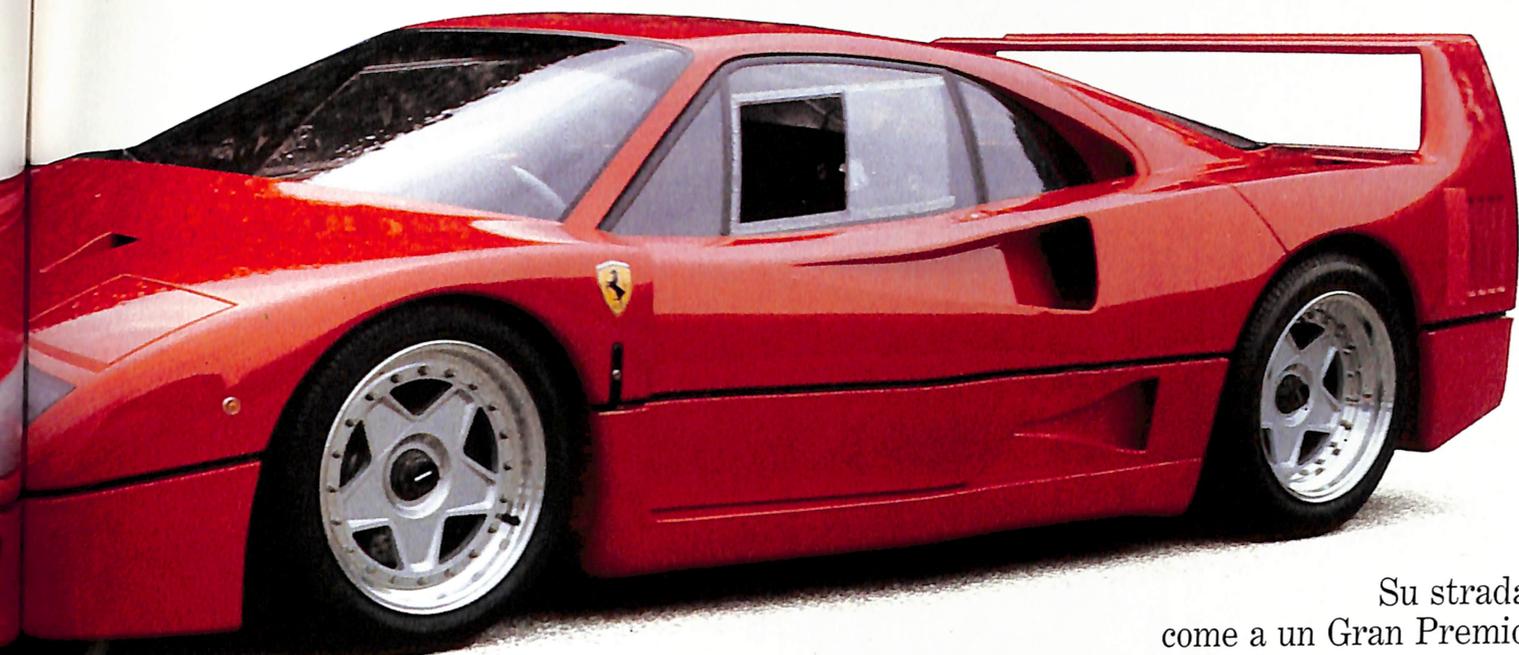
consueta franchezza che potrà anche apparire brutale, ha detto che la situazione del reparto corse era arrivata a un punto di estrema gravità, per uscire dal quale occorreranno due o tre anni. Lo ha già ristrutturato, ha ripreso Barnard e ora serve un grande pilota. Per quanto riguarda



la gestione industriale, Montezemolo ha anche detto che bisognerà contenere la produzione entro le quattromila unità l'anno e lanciare modelli nuovi che siano nella tradizione Ferrari, ossia diversi dal resto della produzione mondiale. Ogni tanto indiscrezioni di stampa e foto "rubate" mostrano dei prototipi che confermano come la Ferrari di domani ha lo spirito di sempre.

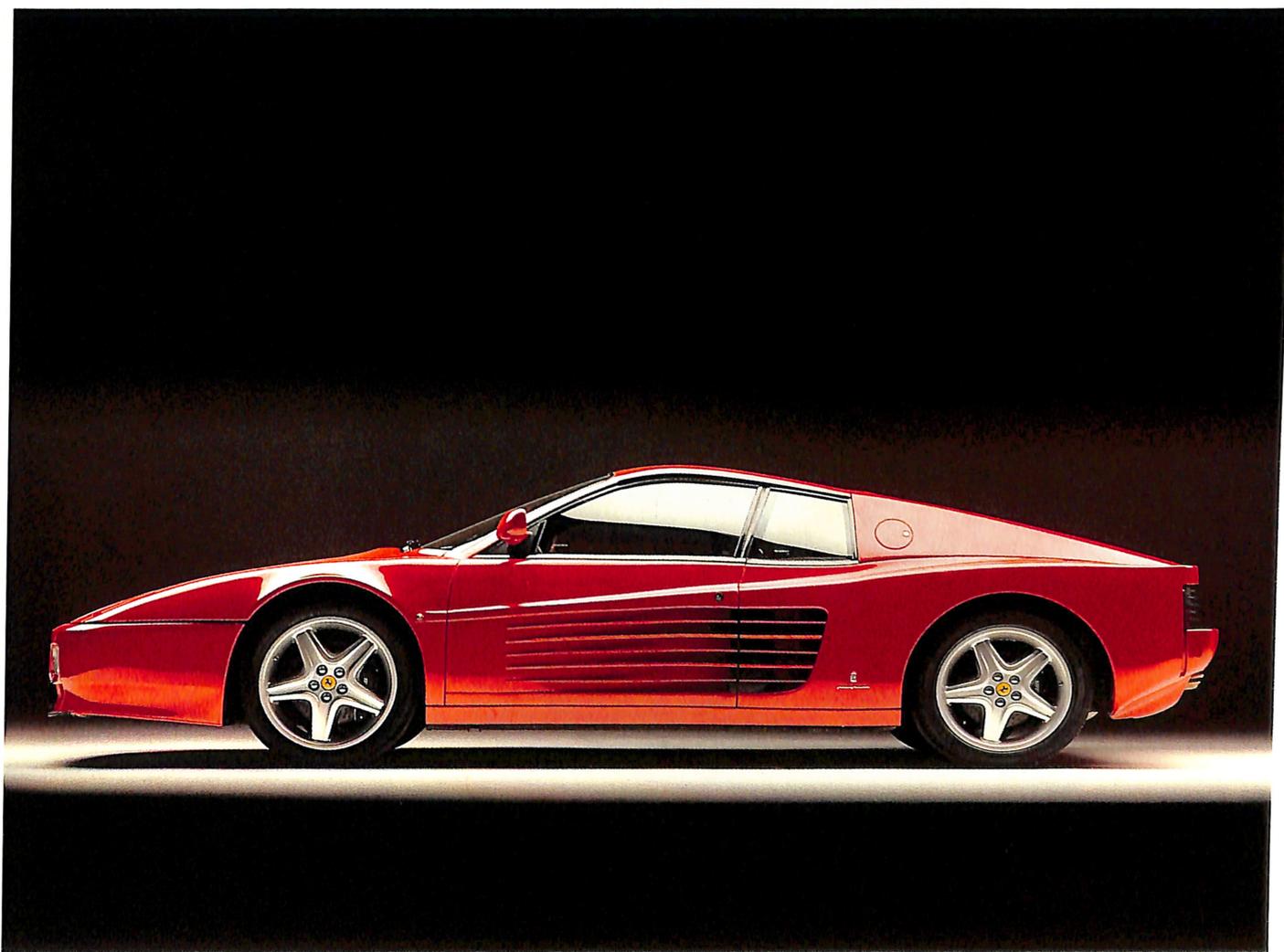
Gianni Rogliatti





## Su strada come a un Gran Premio

Qui sopra, la linea stupenda della F40 del 1987, disegnata da Pininfarina, una berlinetta con soluzioni tipiche delle auto da competizione come le prese d'aria sulle fiancate e l'alettone. Sotto, la celebre Testarossa (dal 1992 512 TR) nata nel 1984, il capolavoro nella filosofia Ferrari mirante a creare vetture potenti e veloci ma anche lussuose e affidabili. A sinistra, ancora di Pininfarina la 348 ts del 1989 con motore a 8 cilindri di 3,4 litri.



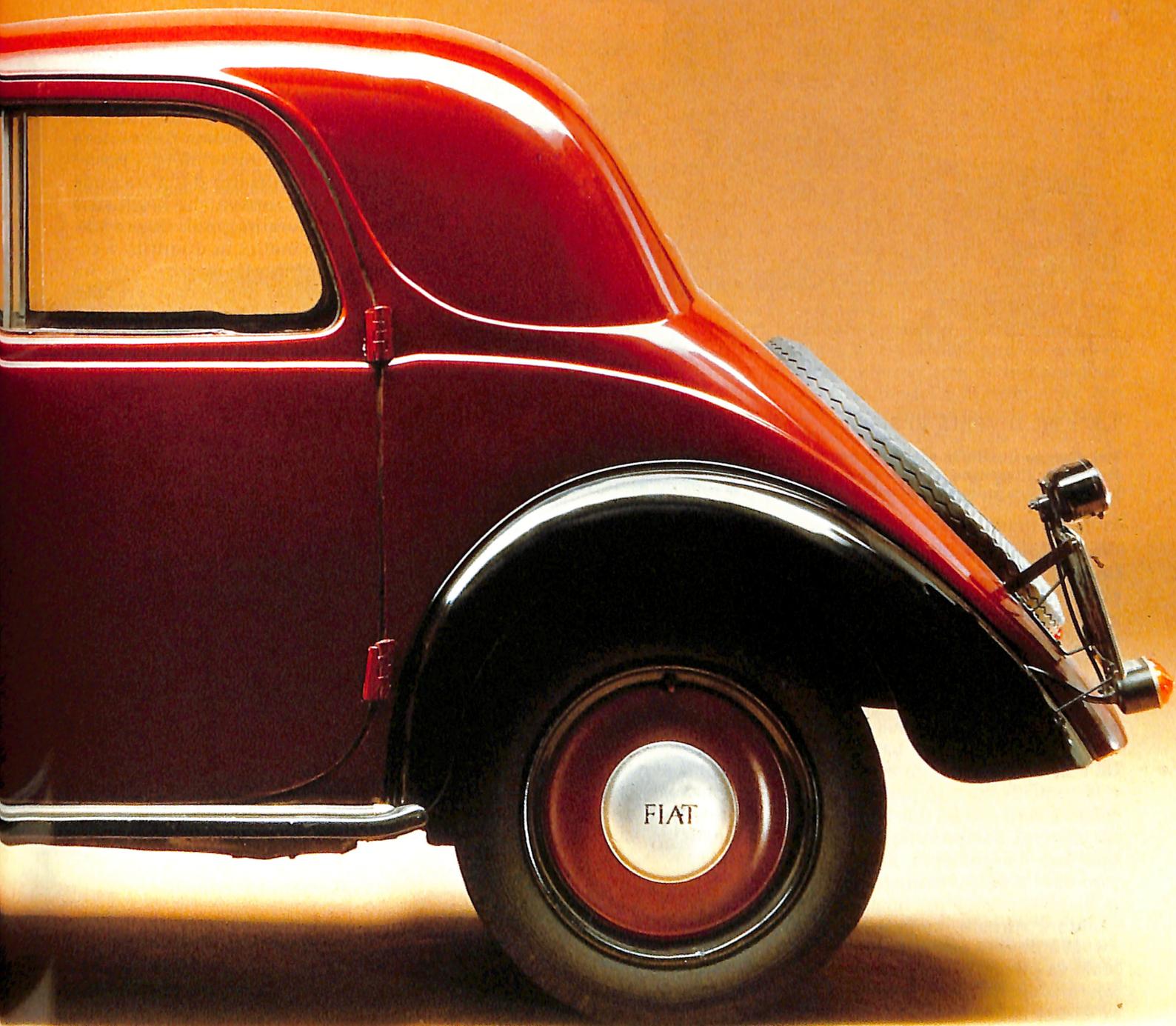
Un' invenzione italiana: l'utilitaria

# DALLA 500 ALLA CINQUECENTO

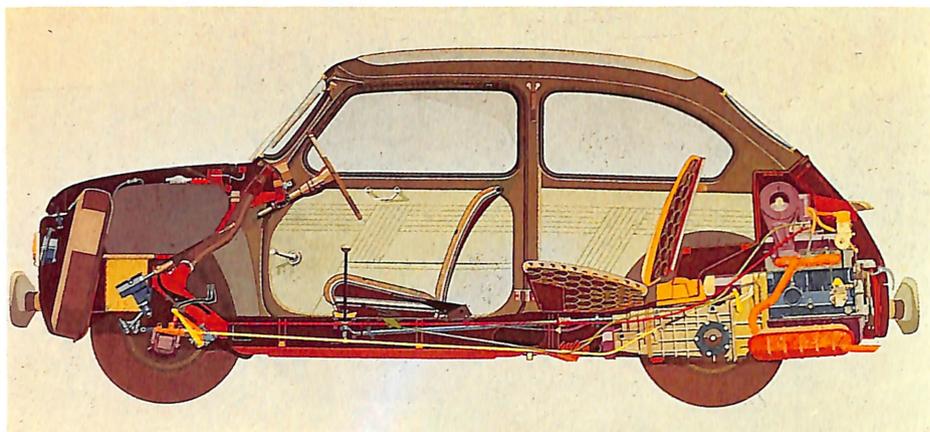
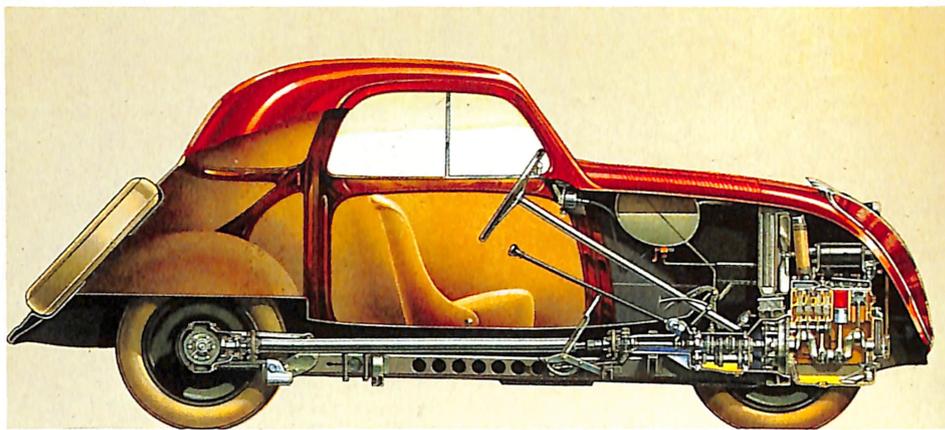
*Nel 1936 nasce la Topolino. Voluta dal senatore Giovanni Agnelli e realizzata con geniali soluzioni da Dante Giacosa sarà la prima di una lunga serie di grandi "piccole" che hanno segnato le tappe fondamentali della motorizzazione di massa*

di Gianni Rogliatti





Quando si parla di utilitaria, almeno dal punto di vista dell'utente italiano, si pensa a una vera piccola automobile non quindi a uno scooter a quattro ruote e naturalmente con tutti gli accessori per renderla confortevole come una macchina grande ma a un costo contenuto. Come si vede è un problema di non facile soluzione, che richiede una grande esperienza e, si è tentati di dire, la vocazione a farlo. Il problema dell'utilitaria è tipicamente europeo perché l'auto è nata in Europa come passatempo per i



caso di imbarcarsi a farli triangolari". Dunque Giacosa progettò la Fiat 500 secondo concetti di semplicità e modernità ma senza allontanarsi dalla prassi consolidata del motore anteriore con le ruote motrici posteriori; era già attratto dalla trazione anteriore ma sapeva che l'industria non era ancora in grado di produrre gli omocinetiche in quantità e costo accettabili. Il motore era un quattro cilindri di 569 cm<sup>3</sup> semplificato ai limiti del possibile: due soli supporti per l'albero a gomiti, valvole laterali, raffreddamento a "ter-

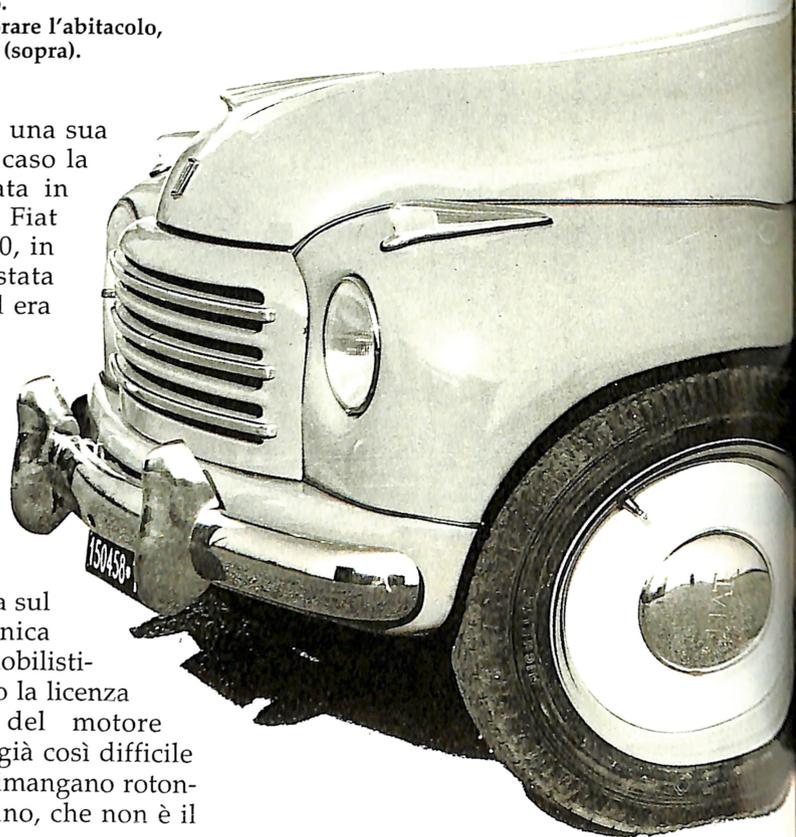
## La Fiat inventa lo spazio

Nel disegno in alto, in sezione, l'interno della prima Fiat 500 del 1936. È evidente l'impegno del progettista nel trovare spazi utili per migliorare l'abitacolo, obiettivo perseguito con soluzioni tecniche diverse nella 600 del 1955 (sopra).

ricchi e solo negli anni Trenta ci si è posti l'obiettivo di renderla più popolare. Ben diversa la situazione negli Stati Uniti dove per motivi sociali e geografici l'auto è apparsa subito come indispensabile mezzo di trasporto e la prima utilitaria è stata la Ford T costruita in quindici milioni di esemplari dal 1908 al 1927.

L'utilitaria di massa nasce in Italia e in Germania negli anni Trenta e la coincidenza è in parte casuale: infatti è vero che nei due Paesi c'erano governi di tipo dittatoriale che usavano l'argomento automobile popolare a scopo demagogico, ma la Fiat 500 nacque per iniziativa del senatore Agnelli, mentre la Volkswagen doveva essere l'utilitaria di stato in prevendita a mezzo del risparmio coatto. Questo per dire che se Hitler aveva le sue motivazioni di un certo tipo, la Fiat cercava quello che oggi si chiama il segmento di

mercato adatto per una sua espansione (non a caso la VW è subito andata in guerra mentre la Fiat 500 no). La Fiat 500, in arte Topolino, è stata lanciata nel 1936 ed era il primo progetto di Dante Giacosa, un ingegnere geniale ma al tempo stesso pragmatico. Non dimenticheremo mai la sua risposta di trent'anni fa alla nostra domanda sul perché la Fiat, unica grande Casa automobilistica, non avesse preso la licenza di fabbricazione del motore Wankel. "Perché è già così difficile far sì che i pistoni rimangano rotondi quando si scaldano, che non è il

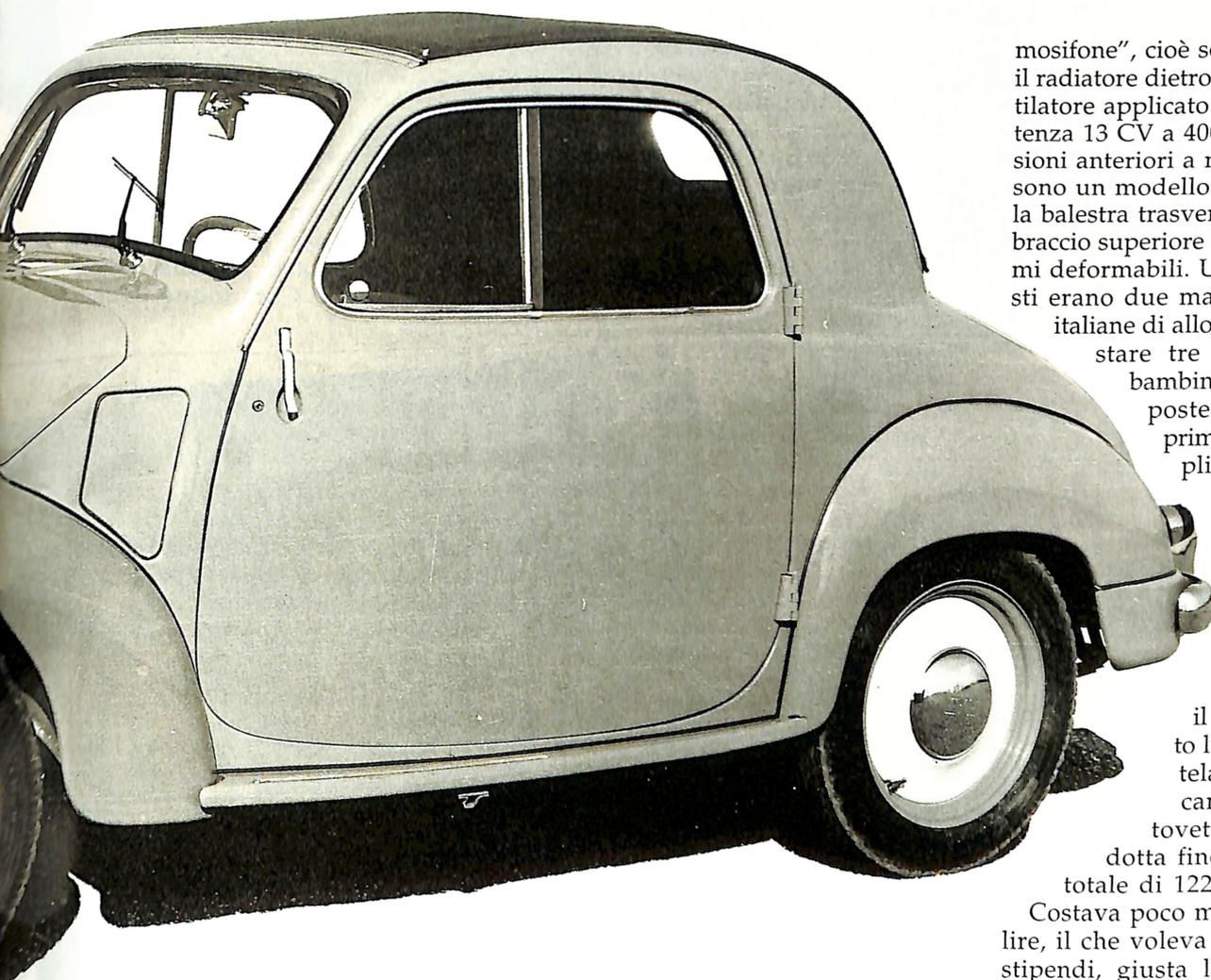




## 1949: ecco la 500 C Motore migliorato e accessori "di lusso"

La 500 C presenta importanti modifiche e miglioramenti rispetto la serie precedente. Il motore ha la testa in alluminio e, eccezionale allora per un'auto utilitaria, vengono forniti "di serie" il sistema di riscaldamento per l'abitacolo e lo sbrinatori per il parabrezza.

Sopra: il telaio a longheroni della 500 C. Sotto: la caratteristica linea compatta della piccola Fiat che resterà in produzione sino alla fine del 1954 e raggiungerà la notevole quota di 519.646 auto vendute.



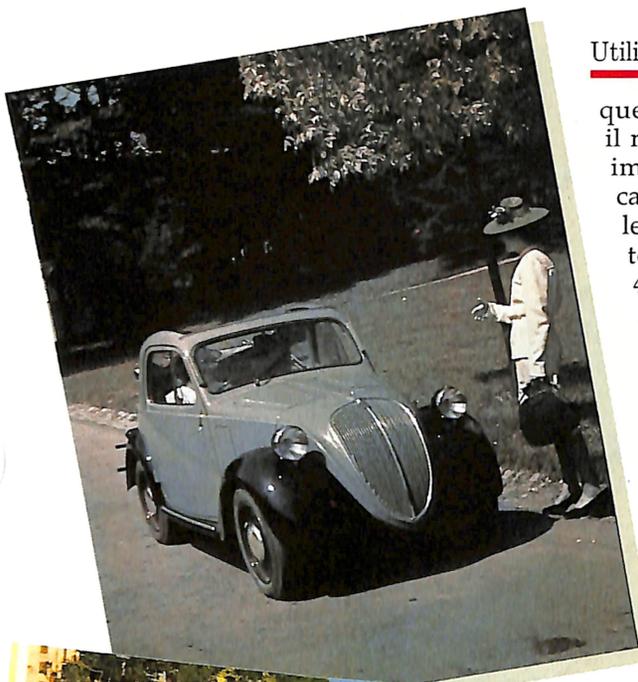
mosifone", cioè senza pompa, e con il radiatore dietro al motore e il ventilatore applicato sulla dinamo. Potenza 13 CV a 4000 giri. Le sospensioni anteriori a ruote indipendenti sono un modello di semplicità con la balestra trasversale che funge da braccio superiore dei parallelogrammi deformabili. Ufficialmente i posti erano due ma le belle famiglie italiane di allora riuscivano a far

stare tre e anche quattro bambini nel piccolo vano posteriore. Dopo una prima serie, viene semplificata la sospensione posteriore ad assale rigido: al posto delle mezze balestre e braccetti di reazione, vengono applicate balestre intere,

il che ha comportato l'allungamento del telaio. Con queste caratteristiche l'autovettura verrà prodotta fino al 1948 per un totale di 122 mila esemplari.

Costava poco meno di diecimila lire, il che voleva dire dieci buoni stipendi, giusta la canzone delle "mille lire al mese".

Nel 1948 arriva la 500 B, ossia



## Utilitarie

quello che si chiama oggi il restyling con modifiche importanti alla meccanica: il motore ha le valvole in testa, col che la potenza sale a 16,5 CV a 4400 giri. Gli ammortizzatori sono del tipo telescopico e i miglioramenti toccano anche il cruscotto, il volante e due tergicristalli invece di uno solo. Inoltre c'è anche la carrozzeria tipo giardinetta di stile americano con le ossature di legno in vista.

La versione 500 C è del 1949: qui le modifiche estetiche sono importanti, il motore viene migliorato con la testa in alluminio (ma la potenza è invariata) mentre invece c'è un dettaglio di lusso inaudito: il primo riscaldatore dell'abitacolo e sbrinatori del parabrezza di serie su una vettura di questo tipo. Continuava anche a essere prodotta la Giardinetta, e nel 1952 veniva abbandonata la struttura in legno per la versione metallica.

Nel 1955 la Fiat giocava la carta della maggiorazione della utilitaria lanciando la 600 e fermando la produzione della 500 dopo che ne erano state sfornate 519.646 a partire dalla prima. Era di poco più grande e aveva dei veri sedili posteriori: inoltre era una concezione totalmente nuova con la scocca portante, le quattro ruote indipendenti e il motore posteriore. Ma non era una 500. Così due anni dopo nell'estate del 1957 veniva presentata la "Nuova 500" che ricalcava i concetti tecnici della 600 ma con la novità del motore bicilindrico raffreddato ad aria: la cilindrata era di 479 cm<sup>3</sup> e la potenza uguale a quella della prima 500, 13 CV a 4000 giri. Sulle prime il pubblico non gradì quella che appariva una riduzione di qualità e le vendite non furono eccezionali tanto che la Casa corse ai ripari con una riduzione del prezzo. Il che spiega come il successo italiano di vetture straniere spartane tipo la Citroën 2 CV era un fatto snobistico e non perché fossero utilitarie. L'utilitaria italiana deve essere di lusso... Comunque della



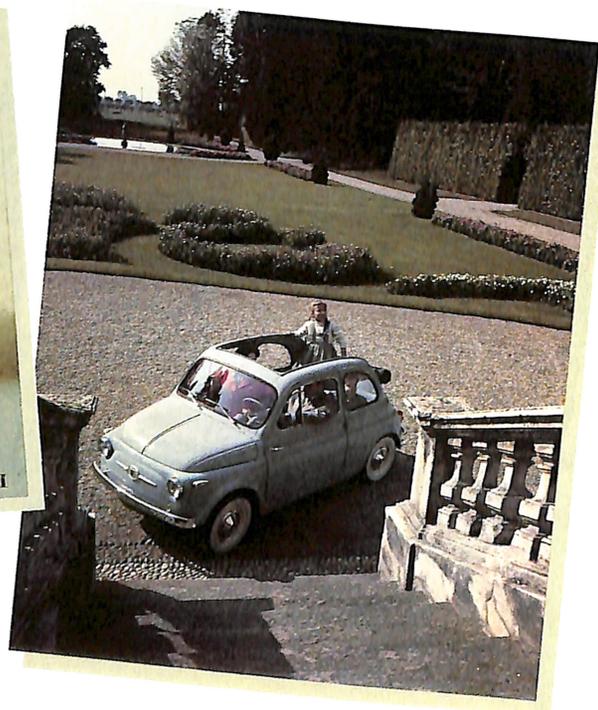
**FIAT 500C**

La Berlina trasformabile (a tetto apribile) 500 C. La «500» nacque sotto questo slogan: «la piccola grande vettura». Un'affidazione a cui essa risponde con costante successo mondiale. Nel corso di questo suo successo si è arricchita ed esteticamente perfezionata. L'attuale «500 C» non è soltanto l'utilitaria di universale impiego, ma è anche una bella vettura. C'è chi l'ha paragonata all'«historica delle piccole vetture popolari». È aggiornata al progresso tecnico: motore con testate in alluminio, valvole in testa, riscaldamento, a ventola. Sospensione anteriore a ruote indipendenti, ammortizzatori idraulici, ecc.



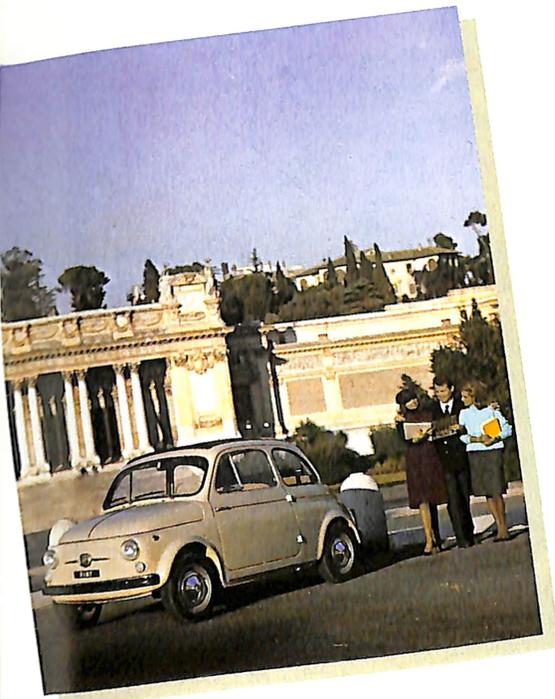
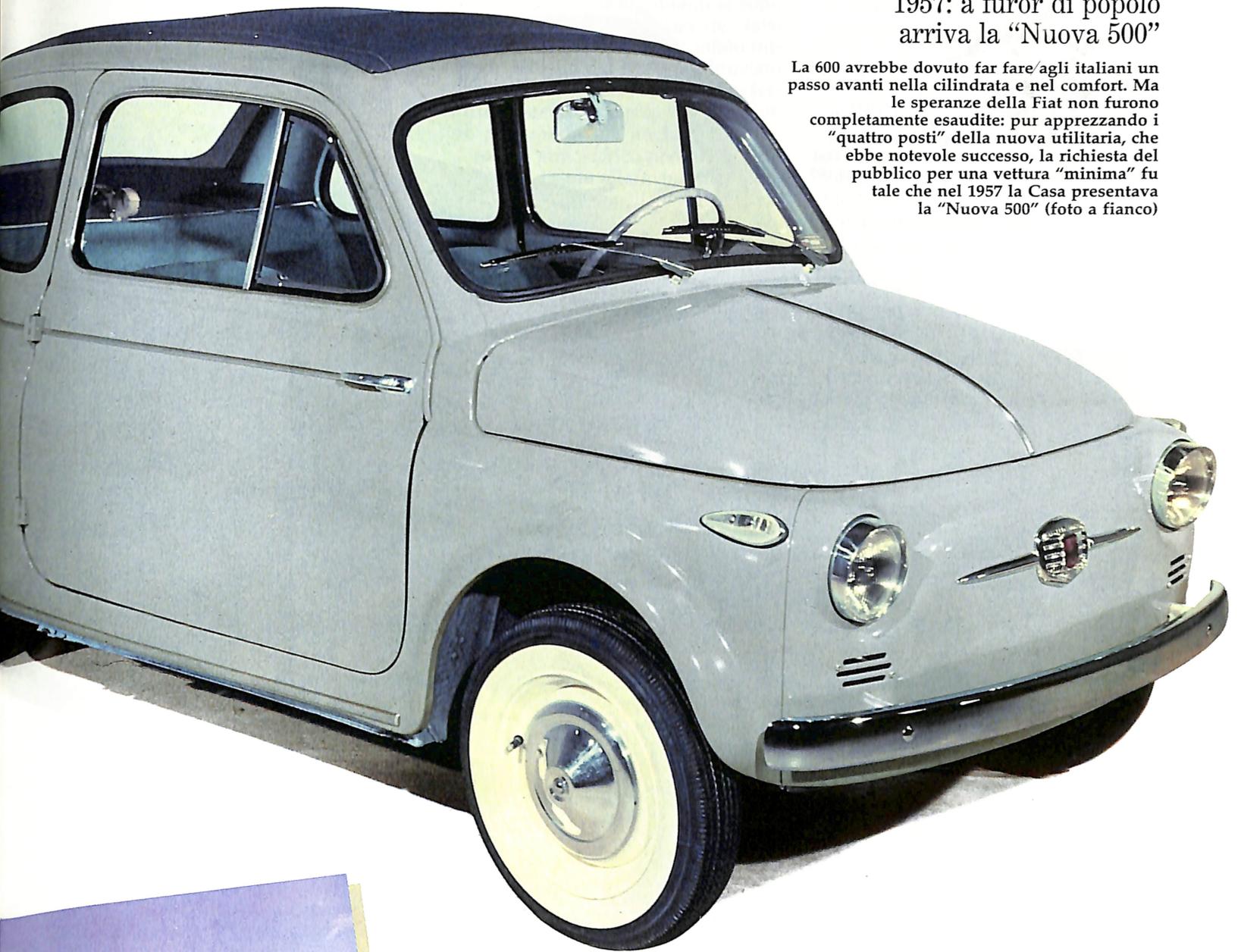
LA «500 C»: L'OGGI E IL DOMANI DELLA VETTURA PER TUTTI

Negli anni '50, parallelamente all'incremento delle vendite, si affinano anche in Italia le tecniche pubblicitarie per il "lancio" dei nuovi modelli. Ecco una serie di suggestive immagini d'epoca che coprono l'arco di oltre un decennio: dal 1936 per la Fiat 500 (in alto) alla Fiat 500C del 1949 (al centro) e qui sopra, alla 1° e 2° serie della Nuova 500 (a destra).



## 1957: a furor di popolo arriva la "Nuova 500"

La 600 avrebbe dovuto far fare agli italiani un passo avanti nella cilindrata e nel comfort. Ma le speranze della Fiat non furono completamente esaudite: pur apprezzando i "quattro posti" della nuova utilitaria, che ebbe notevole successo, la richiesta del pubblico per una vettura "minima" fu tale che nel 1957 la Casa presentava la "Nuova 500" (foto a fianco)



nuova 500 prima serie si vendettero 181 mila esemplari in meno di quattro anni. E siccome siamo in Italia ne venne fatta anche la versione sport con ben 21,5 CV (499 cm<sup>3</sup>) capace di raggiungere i 105 km/h. Ma gli elaboratori nostrani ne fecero anche versioni capaci dei 140 all'ora.

Nel 1960 la 500 versione "giardiniera" disponeva di un bicilindrico detto a sogliola perché coricato su un fianco allo scopo di rendere possibile l'utilizzo del pianale con portellone posteriore. Insieme a questa o meglio pochi mesi dopo, viene lanciata la 500 D con lo stesso motore da 499 cm<sup>3</sup> della sport e della giardiniera e lo schienale posteriore

reclinabile. Ne verranno prodotte 640 mila dal 1960 al 1965. La versione 500 F del 1965 ha come principale differenza le portiere incernierate anteriormente come richiesto dai nuovi concetti di sicurezza; la potenza del motore (cilindrata invariata) viene arrotondata a 18 CV. Viene affiancata nel 1968 dalla versione "lusso" (come volevasi dimostrare) che costava 50 mila lire in più ed aveva una carrozzeria con dettagli migliorati all'interno ed all'esterno. Nuovamente nel 1972 la Fiat tenta di convincere la propria affezionata clientela che è ora di aumentare le dimensioni della utilitaria, lanciando la 126 che è quasi una 500 mag-

## La 600: l'ebbrezza di viaggiare in quattro

Motore posteriore di 633 cm<sup>3</sup>, scocca portante, quattro ruote indipendenti e dei "veri" sedili posteriori: il progettista Dante Giacosa ha ulteriormente perfezionato la sua idea di utilitaria popolare e con la Seicento ha davvero messo l'Italia su quattro ruote. Dal 1955 al 1969 ne sono state prodotte 2.695.197.



### Utilitarie

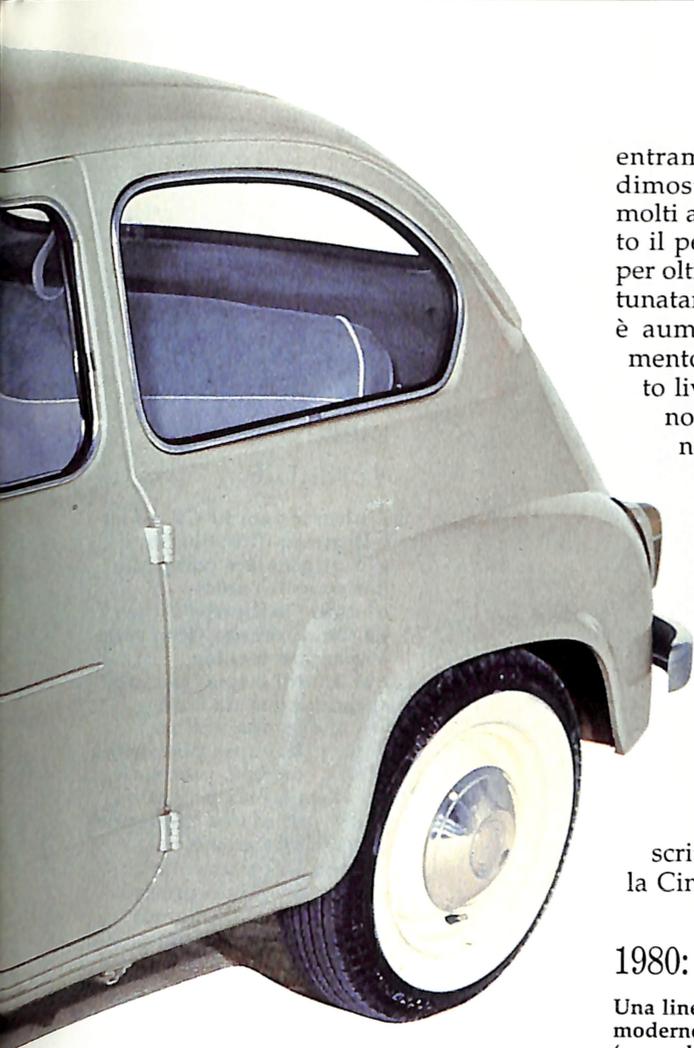
giorata: infatti ha un bicilindrico di 594 cm<sup>3</sup> e 23 CV. Ma a furor di popolo la 500 deve continuare e così esce in contemporanea la 500 R che ha lo stesso motore della 126 con potenza ridotta ai 18 CV di prima. Però la velocità dichiarata passa dai 95 ai 100 km/h segno che forse sono cavalli più robusti.

La produzione cessa nel 1975 dopo che delle varie serie sono stati prodotti ben 3.678.000 esemplari, e immediatamente incomincia il fenomeno della caccia alla 500 usata per-

ché nel momento in cui non si trova più dal concessionario tutti pensano che sia la macchina giusta. Diventa anche la macchina più rubata per la fornitura di ricambi.

Può apparire singolare che la 500 non sia stata subito sostituita da un modello a trazione anteriore: la Fiat tramite l'ing. Giacosa si era già convertita alla soluzione del tutto avanti con l'introduzione dell'Autobianchi Primula nel 1964, poi la 128 nel 1969 e la 127 nel 1971: quest'ultima può essere considerata come un nuovo tentativo di ingrandire l'utilitaria. Anche perché nell'industria

automobilistica vale il detto "piccole auto, piccoli guadagni". Ma i tempi e le situazioni cambiano: a fronte di una maggiore disponibilità di denaro che non solo allarga la base del mercato ma rende tutti più esigenti, cominciano a farsi sempre più pressanti vari problemi: prima ci fu la crisi mediorientale del 1973 che fece dire ai velinari dei petrolieri (specie quelli arabi) che il petrolio andava ad esaurimento e quindi il prezzo poteva veleggiare anche fino a 50 dollari al barile. Poi c'era il problema dell'inquinamento per cui bisognava comunque consumare meno:



entrambi questi argomenti si sono dimostrati clamorosamente falsi molti anni dopo: nel 1991 infatti tutto il petrolio del Kuwait è bruciato per oltre sei mesi e, bisogna dire fortunatamente, non solo il prezzo non è aumentato ma anche l'inquinamento atmosferico non ha mostrato livelli più allarmanti di quanto non siano quelli che si registrano nelle grandi città d'inverno.

E c'è infine il problema del traffico e del parcheggio nelle grandi città: tutti questi elementi hanno indotto la Fiat a creare un nuovo fenomeno industriale con la 500 "polacca". Anche in questo caso esperienza e vocazione a costruire piccole automobili complete di tutto hanno guidato i progettisti. Questa volta la sigla è il numero scritto in lettere anziché in cifre: la Cinquecento è dunque l'utilita-

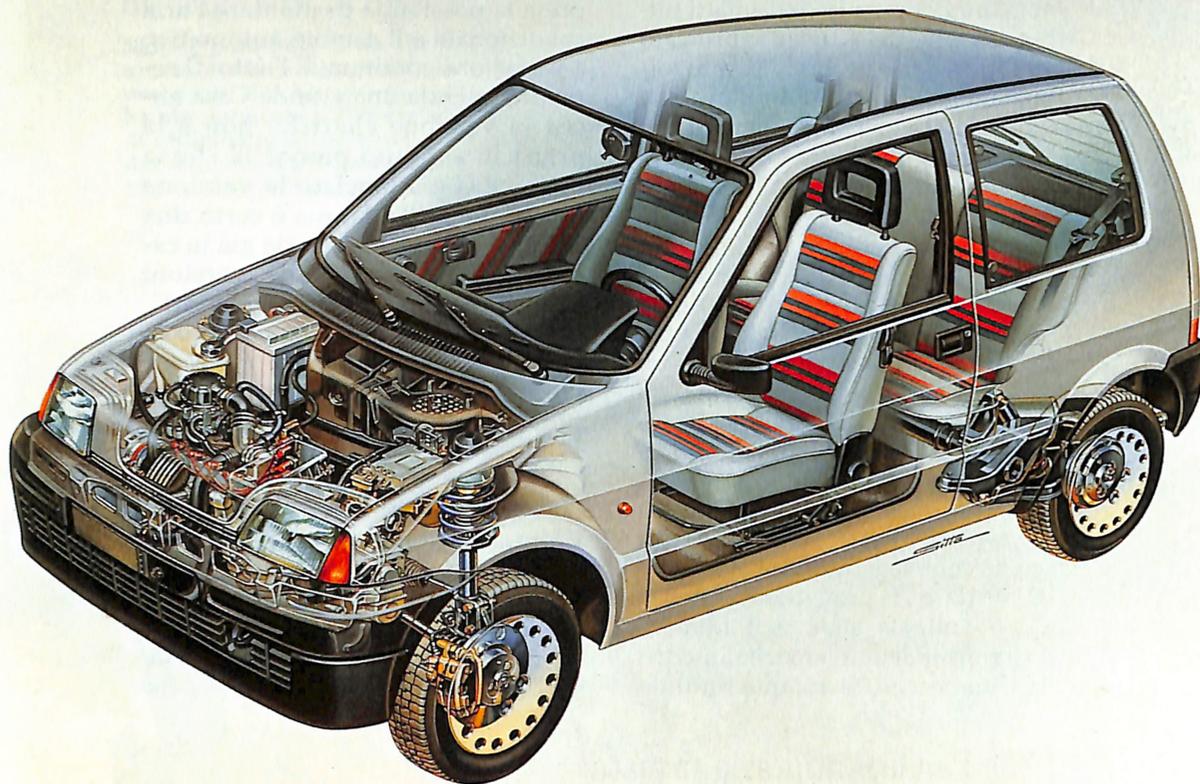
ria degli anni '90 e come tale è stata concepita con tutti i comfort, compresa la possibilità di montare l'aria condizionata e il cambio automatico a variazione continua. È l'auto di serie prodotta da una grande Casa anche in versione elettrica: non è la prima in assoluto perché la stessa Fiat aveva già lanciato la versione Elettra della Panda, ma è certo una novità sensazionale che sia già in catalogo insieme alle due versioni benzina con motori a 2 e 4 cilindri.

Dal punto di vista meccanico la vettura rispecchia le più moderne tendenze costruttive: gruppo propulsore anteriore con motore trasversale a due o quattro cilindri rispettivamente con cilindrata di 704 cm<sup>3</sup> e 31 CV oppure 903 cm<sup>3</sup> e 41 CV. La velocità raggiungibile nel primo caso è di 127 km/h e nel secondo di 140 km/h. È sicuramente l'automobile con il miglior rapporto tra peso proprio e carico trasportabile: rispettivamente kg 675 di peso

### 1980: Panda, l'utilitaria firmata

Una linea originalissima disegnata da Giugiaro, un abitacolo moderno e funzionale, una serie di piccoli particolari (mensola portaoggetti, tessuti colorati, sedili adattabili) ne fanno un piccolo capolavoro di buon gusto e di efficienza. Adesso una "piccola" Fiat conquista anche il mercato estero...





La Cinquecento:  
piccola ma ricca,  
piacevole,  
versatile...

L'ultima nata in Casa Fiat è il punto di evoluzione più originale e compiuto del concetto stesso di auto "utilitaria". La Cinquecento (foto sotto e spaccato tecnico qui a lato) è una "piccola" specializzata da città ma anche una vettura dalle più ampie possibilità d'uso, comoda, piacevole. È basata su un progetto che esprime una modernità percettibile anche nei minimi particolari. Un prodotto con precise motivazioni funzionali legate alla versatilità di impiego di una moderna automobile.

#### Utilitarie

a vuoto e 1110 a pieno carico per la bicilindrica e 710 kg e 1150 per la versione a quattro cilindri. Per concludere: la Cinquecento ha punterie idrauliche, accensione e iniezione elettronica, cambio a 5 marce e ruote indipendenti, freni anteriori a disco; è lunga 3,22 all'incirca come la sua antenata ma ha un passo di m 2,20 invece di 2 metri per dare maggior comfort e stabilità. Consuma a 120 km/h più o meno come la prima 500 consumava a 60-70 km e ha una affidabilità e una vita utile enormemente superiori. Dati i gusti della clientela italiana la versione prefe-

rita sarà senz'altro quella a quattro cilindri. Accessoriata, s'intende, con aria condizionata, e magari telefonino. Il cambio automatico forse no: siamo un popolo di sportivi e quindi

è preferibile una versione potenziata (già presentata al Salone di Torino insieme alle altre versioni specializzate anche a quattro ruote motrici).

Gianni Rogliatti

