

BERTONE "RAMARRO"¹⁾ su meccanica Chevrolet Corvette

Una svolta sicura: il più popolare modello sportivo statunitense non di prestigio di cui mai. Ecco perché Bertone ha scelto la meccanica Chevrolet CORVETTE per il suo prototipo "RAMARRO".
La nuova CORVETTE rappresenta uno dei prodotti più sofisticati e tecnologicamente avanzati oggi realizzati dall'industria americana. Un grosso sterzo quindi ricco di contenuti e suggestione per un designer-carrozziere. Ecco le principali ragioni della scelta di Bertone. Non nuovo a suggerimenti americani, già nel prototipo (anni '61) Bertone prese spunto da alcune meccaniche americane per alcune scelte applicative.
Nascono così nel '62 la TESTUDO (meccanica Chevrolet CORVETTE) e nel '65 una speciale interpretazione della Ford MUSTANG.

Bertone tradizionalmente non si limita a "sostituire" la carrozzeria, bensì porta anche mano al "cervello" generale del veicolo su cui lavora: suoi prototipi. Nascono così soluzioni di ingegneria, ricche di interesse per gli specialisti e per gli appassionati utenti di vetture sportive.
Lo stesso concetto è stato seguito anche in questa occasione e la RAMARRO presenta soluzioni inedite e nuove anche per quanto concerne alcune soluzioni meccaniche.
Il design esterno del prototipo Bertone differisce profondamente da quello della CORVETTE.
L'interpretazione formale risulta più lineare e pulita rispetto alla "mascolina" interpretazione di Inghier e, malgrado ciò, la RAMARRO risulta essere ben 11 cm più corta della CORVETTE.

Per ottenere questo risultato, pur mantenendo invariata l'assetto generale, Bertone ha spostato il radiatore dell'acqua e del condizionatore nella parte posteriore con due finalità ben precise:

- 1) ottenere una notevole riduzione della sezione longitudinale ed una maggiore compattezza del veicolo;
- 2) sfruttare al 50% del raffreddamento la parte posteriore della vettura che è di solito una zona assolutamente molto "ventilata".

Questo caratteristico aerodinamico viene sfruttato con uno sportello previsto a comando termistatico che consente una ventilazione ottinale del radiatore e qualunque velocità.
La parte della "RAMARRO" sotto a doppio movimento apertura/innalzamento e accorciamento verso i avanti. In un colpo di 2 porte, oltre la lunghezza delle porte, l'apertura della stessa risulta sempre piuttosto ingombrante specie in caso di parcheggio nei vicoli, per cui diventa problematico entrare e uscire dalla vettura.

Questa soluzione comporta sempre dei notevoli problemi di natura tecnica e richiede una maggiore sofisticazione e una delicata messa a punto dei meccanismi di apertura specie quando, come nel caso della RAMARRO, le porte accorrono verso i avanti. Questo infatti garantisce una traslazione della porta che consente a questa di avvicinarsi verso l'avanti senza interferire con il cofano e con le ruote che, in posizione sterzata, funzionano naturalmente dalla stessa vettura.

Questa complessa serie di problematiche fanno capire perché la soluzione a porte scorrevoli non sia facilmente adottabile se non in presenza di vetture a lunghezze delle fiancate molto alle e normalmente con sovraccarichi di carico.
Una preziosità quindi, quella delle porte, studiata da Bertone per un prototipo di eccezione. La soluzione a porte scorrevoli ha poi determinato il trattamento estetico formale di tutta la fiancata. La necessità di ampie nervature e lesure per lo scorrimento delle cerniere-porte ha suggerito di continuare questo trattamento lungo tutta la fiancata.

Questo design è stato ulteriormente sottolineato ed enfatizzato da una diversa collocazione della fiancata in tre toni degradati di verde.
Negli interni Bertone si esibisce in una raffinata esecuzione, tra moda e design. Bertone ha cercato, sebbene in presenza di notevoli ingombri meccanici, di dare una sensazione di grande spazio per i passeggeri. Di particolare interesse i sedili che non sono più visibili come pezzi singoli e staccati, ma risultano fusi e integrati in un unico elemento a forma di "sella" che sovrasta il tunnel centrale e scende sul medesimo grado ad un particolare comando.
I finestrini sono in pelle trattata "tipo RAMARRO" in due diverse tonalità di colore che si fondono molto elegantemente con il verde dell'esterno.

È stata conservata la strumentazione di origine della CORVETTE che risulta particolarmente completa e sofisticata. La strumentazione è stata abilmente trattata e integrata nel design del insieme plancia onde ottenere un effetto di maggior costanza. Una apposita "consolle" centrale opportunamente angolata verso il pilota, consente il facile e corretto controllo dei principali comandi. Inoltre ed originale il comando del cambio automatico trattato da Bertone alla stregua di una impugnatura a maniglia montata su di un asse centrale.

I pneumatici sono dei MICHELIN 280/45/15, sculturati a parte sono gli stessi usati fino allo scorso anno in Formula 1.
I cerchi in lega sono disegnati da Bertone.

¹⁾ RAMARRO è come tale oggetto del copyright ed è protetto automaticamente dal copyright per l'abbigliamento di Bertone per la realizzazione del prototipo. Per il diritto di usare per l'abbigliamento una pelle tipo "sella" per gli interni rimane alla compagnia di un autore molto riservato.

The BERTONE "RAMARRO"¹⁾ A Bold New Interpretation of the Chevrolet Corvette

The ideal choice: America's favorite sports car, celebrated for its unique prestige and charisma. That's why Bertone chose the Corvette as a basis for his "RAMARRO" prototype.
Chevrolet's latest Corvette has already won wide recognition as one of the most sophisticated and technically advanced automobiles produced in America today.
What richer more evocative stimulus for an automobile designer? These are the main reasons for BERTONE's choice.
And, of course, American inspiration is nothing new to Bertone, some of whose most successful applications of the Sixties were based on American engineering.
Examples include the TESTUDO in 1962 (also utilizing Chevrolet components) and BERTONE's very handsome interpretation, in 1965, of the Ford Mustang.

It is BERTONE's tradition to seek original solutions to aesthetic as well as functional aspects of the model upon which the prototype is based. This unique blending of form and function has been a BERTONE trademark for many years. It is the basis for creating state of the art automobiles, which never fail to generate enormous interest in car enthusiasts and manufacturers alike.

These qualities are certainly reflected in the latest prototype from Italy's oldest design and coachbuilding house. The BERTONE Corvette embodies several innovative features, including new interpretations of basic engineering themes. The RAMARRO's appearance is totally different from that of the production version of the Corvette. The BERTONE shape is more linear and tauter than that of its "masculine" forbear and overall length a good 33-cm shorter.
To achieve these results, without altering the general layout, the water and air-conditioner radiators have been moved to the rear. This serves two specific purposes:

- 1) It reduces overall length to create a more compact vehicle.
- 2) Its aerodynamic terms the rear of the car is highly ventilated and hence adaptable for cooling purposes.

The RAMARRO's aerodynamic advantage is exploited by

means of a thermodynamically controlled hatch to give optimal radiator ventilation at any speed.

The RAMARRO features double-acting doors, simultaneously opening laterally and sliding forward. Typically, door lengths on 2-door coupes are long, making them both cumbersome and a problem when slow-parked to other cars. Getting in and out can sometimes be very difficult.

The sliding doors on the RAMARRO incorporate sophisticated BERTONE solutions to difficult technical problems. These needs to be a state of delicate balance in the opening mechanisms to achieve optimum ease of operation.

Also, provision must be made for the doors to slide forward without interfering with the hood, as well as the front wheels, which protrude quite a distance in full lock position. Considering the complexity of these problems it is not surprising that sliding doors are hard to master except on cars or vans with very high sides and even then they usually slide rearwards.

The engineering lessons reflected in the RAMARRO's sliding doors is certainly worthy of a truly exceptional prototype car. Selection of sliding doors obviously influenced the formal aesthetics of the body sides. The need for wide ribs and tracks for the doors and hinges to slide along suggested continuation of this feature along the entire body side. This condition was then underlined and emphasized by painting the sides in three different shades of green.

Inside, the BERTONE prototype is a sophisticated blend of fashion and design. The seats attract particular attention. Instead of being treated as separate, individual items, they are blended and integrated into a single saddle-like module which straddles the central tunnel which, in turn, serves as a controlled track for seat adjustment.

The hand-textured leather upholstery is in two-tone color and blends elegantly with the green parts of the interior. BERTONE has the Corvette's particularly comprehensive and sophisticated instrument range. However, these have been integrated into the overall fascia design to create a harmonious total design concept. A special control console is carefully angled towards the driver for easy, accurate handling of the main controls.

Another completely original BERTONE feat is the automatic transmission gear lever, conceived as a handle located on a central axis.

The tires are MICHELIN 280/45/15 and, except for the front pattern, are identical to those used for Formula 1 racing until last year.

The alloy rims were specially designed by BERTONE.

¹⁾ RAMARRO is the Italian word for a green lizard. The name is appropriate in view of BERTONE's highly original blending of colors and shades in the prototype's exterior. The body is covered in three different shades of green. Each kind of skin has been used to create a high fashion interior design.

DIMENSIONI / DIMENSIONS	RAMARRO	CORVETTE
Lunghezza / Length	4370	4685
Larghezza / Width	1820	1958
Altezza / Height	1190	1186
Passe / Wheelbase	2430	2490
Carreggiata / Track	ant. 1540 post. 1522	1513 1534
Stacco / Overhang	ant. 890 post. 870	890 890
Peso / Weight	1480	1481
Pneumatici / Tyres	MICHELIN 18X 280/45/15	GOODYEAR EAGLE VRSB 120/100R-14
Motore / Engine	1980 Corvette	

