

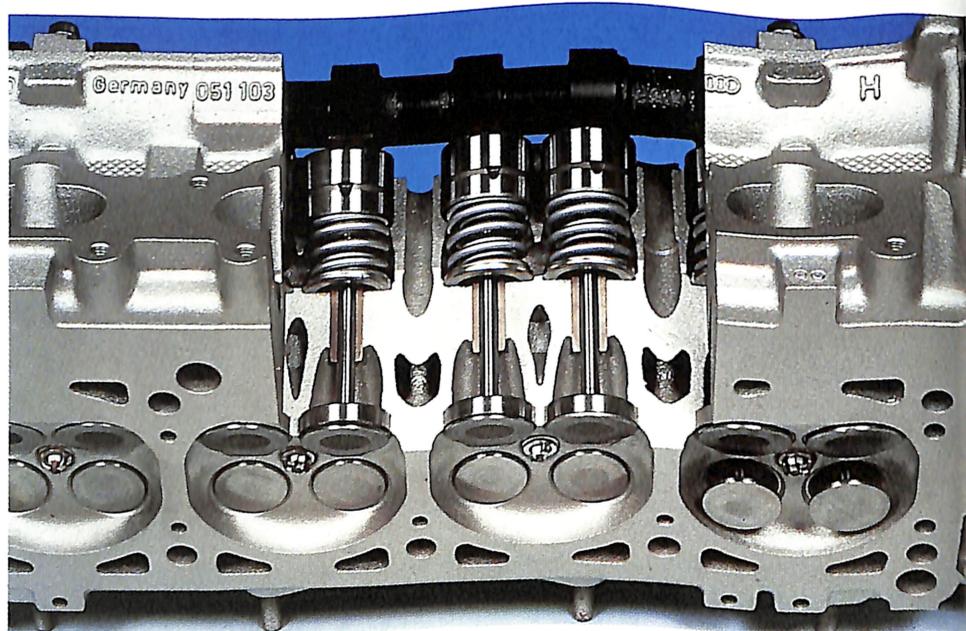
Il 16 valvole di famiglia

A sinistra: il vano motore della A6 accoglie comodamente il 4 cilindri due litri; questa unità motrice è analoga a quella che, collocata trasversalmente, equipaggia i modelli Volkswagen. Sotto, un particolare della distribuzione: le valvole sono comandate direttamente dalle camme attraverso bicchierini con punterie idrauliche. In basso, il vano bagagli, capace (510 dm³) e ben sfruttabile.

PROVA SU STRADA

Audi A6 2.0 16V

prestazionale per cui sullo sconnesso la risposta non è morbida; in compenso sui normali fondi regolari e sugli avvallamenti la vettura si adatta senza oscillazioni all'andamento della strada. L'assetto in curva è molto piatto e si ha la netta percezione dell'elevata aderenza disponibile; l'impostazione della traiettoria è rapida, precisa e le reazioni della vettura appaiono omogenee e costanti indipendentemente dalla velocità e dalle condizioni di fondo. Su asfalto bagnato il comportamento è fondamentalmente quello tipico delle vetture a trazione anteriore, con un sottosterzo proporzionale alla velocità e alla coppia trasmessa



alle ruote; in queste condizioni nell'Audi A6 si apprezza la progressività delle reazioni del retrotreno che non sono mai brusche anche a pieno carico.

Le caratteristiche dello sterzo richiedono un minimo di assuefazione da parte di chi proviene da altre vetture, particolarmente se a trazione posteriore, perché ha un ritorno non uniforme sotto forti angoli di sterzata e resta molto pronto anche alle alte velocità quando il comando si fa più pesante; una volta fatta l'abitudine ci si affida alla stabilità intrinseca della vettura e si apprezza la possibilità di andare molto veloci con un ridotto impegno di guida.



Da questo punto di vista una novità importante, anche se poco avvertibile nella guida normale, è l'adozione di un più evoluto sistema di ABS (l'impianto Bosch della quinta generazione) che integra la funzione EBV (ripartizione elettronica della forza frenante), in pratica un

sistema più sofisticato del tradizionale limitatore di frenata al retrotreno. Il vantaggio di questo dispositivo sta nel fatto che la frenata "normale" risulta meglio ripartita e più efficace e quindi l'ABS non si occupa anche di rimediare agli scompensi fra avantreno e retrotreno ma in-

terviene solamente quando si è oltre la decelerazione limite.

Il motore è il tradizionale due litri 16 valvole che equipaggia tutti i modelli Audi e strettamente imparentato con quello (in versione trasversale) utilizzato dalla Volkswagen. Le sue doti sono conosciute a partire



PROVA SU STRADA

Audi A6 2.0 16V

dalla soddisfacente potenza, alla brillantezza, alla buona progressività. Certo questo tipo di propulsore sta un po' stretto a una vettura del genere, soprattutto per quel che riguarda la coppia ai regimi medio bassi e una certa ruvidità a quelli più alti; dal punto di vista delle prestazioni però i risultati sono più che soddisfacenti sia in fatto di velocità massima sia di accelerazione, grazie anche ai rapporti al cambio opportunamente corti e correttamente scalati. Si potrebbe dire che mentre nella guida normale e rilassata sulla A6 2.0 si sente la mancanza di un 6 cilindri (che esiste, ma solo in cilindrate superiori), la motorizzazione a 16 valvole è apprezzabile e dà le maggiori soddisfazioni quando si guida con piglio sportivo. **D.P.M.P.**

Rispetto alla precedente gamma 100, la A6 è evoluta stilisticamente e arricchita negli equipaggiamenti; complessivamente le prestazioni sono allineate con quelle delle altre ammiraglie di 2 litri.



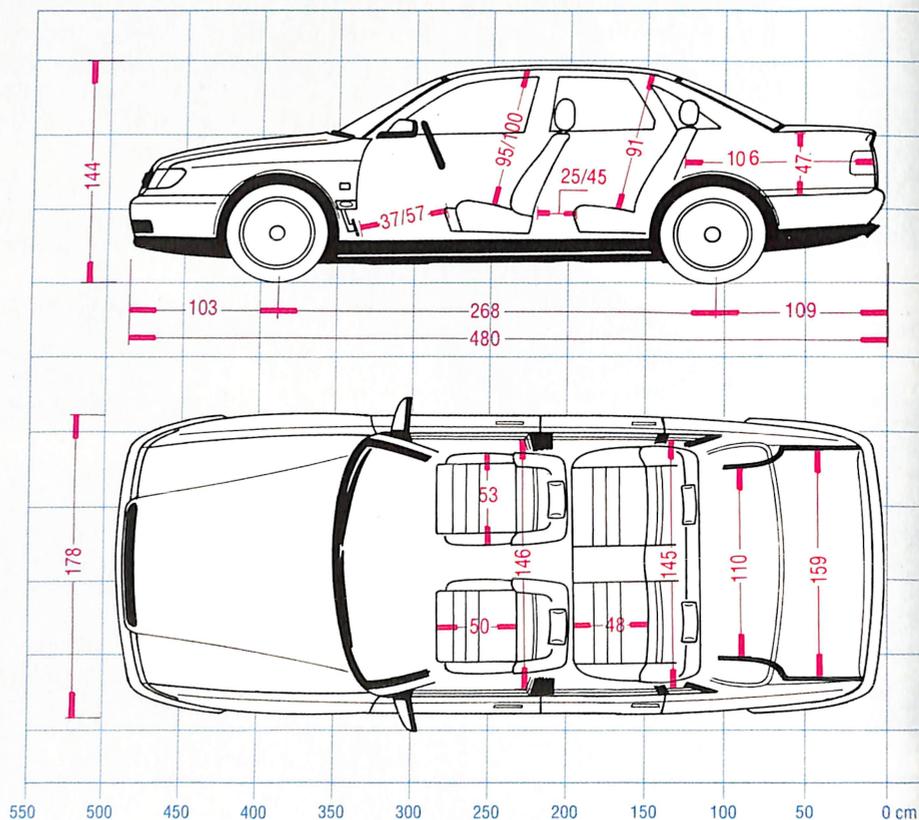
DATI TECNICI Audi A6 2.0 16V

Motore Anteriore longitudinale, quattro cilindri in linea, albero motore su cinque supporti. Distribuzione a due alberi a camme in testa (cinghia dentata), quattro valvole per cilindro. Monoblocco in ghisa, testa in lega leggera. Raffreddamento ad acqua. Alimentazione a iniezione elettronica multipoint integrata con il sistema di accensione.

Cilindrata	1984 cm ³
Alesaggio x corsa	82,5 x 92,8 mm
Rapporto di compressione	10,8:1
Potenza max	103 kW - 140 CV
a giri/min	5900
Potenza specifica	51,9 kW/l - 70,6 CV/l
Coppia massima	185 Nm - 18,9 kgm
a giri/min	4500
Circuito di raffreddamento	7 l
Circuito di lubrificazione	3 l
Alternatore	90 A
Batteria	40 Ah

Trasmissione Trazione anteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco a comando idraulico. Rapporti al cambio: 1^a 3,545; 2^a 2,105; 3^a 1,429; 4^a 1,029; 5^a 0,838; RM 3,500. Rapporto finale 4,111.

Corpo vettura Berlina quattro porte, cinque posti. Telaio a scocca portante in acciaio. Avantreno a ruote indipendenti, montanti McPherson, molle elicoidali coassiali, bracci inferiori, barra antirollio; retrotreno a ruote interconnesse, assale torcente, bracci longitudinali, barra

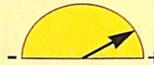




AM. RILEVAZIONI

Velocità massima

in 5ª marcia a 6100 giri/min 205 km/h



Lo scrupolo Audi per l'aerodinamica paga e anche questa grande berlina risulta veloce.

Accelerazione

0 - 60 km/h 4,4 sec
 0 - 100 km/h 10,2 sec
 0 - 140 km/h 20,5 sec
 0 - 180 km/h 41,1 sec
 Un km con partenza da fermo 31,7 sec



Anche se il rapporto peso/potenza non è particolarmente favorevole lo scatto è discreto grazie anche ai rapporti al cambio.

Ripresa

da 80 a 120 km/h in 4ª 10,9 sec
 da 80 a 120 km/h in 5ª 14,9 sec
 da 100 a 140 km/h in 4ª 11,8 sec
 da 100 a 140 km/h in 5ª 16,9 sec



Anche qui i rapporti aiutano ma a basso regime servirebbe un motore con più coppia.

Elasticità

Velocità minima in 5ª marcia (a 1300 giri/min) 45 km/h



Valore soddisfacente.

Frenata

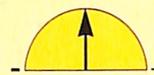
Spazi di arresto:
 da 60 km/h 14,4 m
 da 100 km/h 40,3 m
 da 130 km/h 69,1 m
 Test di affaticamento freni: efficienza residua 97 %



Buone l'efficienza e la modulabilità, eccellente la stabilità anche al limite e in condizioni difficili.

Consumi

a 90 km/h costanti 14,4 km/l
 a 120 km/h costanti 11,2 km/l
 medio su percorso misto 10,1 km/l
 medio urbano 8,4 km/l
 massimo (guida veloce) 5,1 km/l



Il "piccolo" 16 valvole mantiene fede alla sua efficienza e fa registrare consumi mediamente contenuti per la categoria.

Emissioni

tempo di riscaldamento del catalizzatore (temperatura esterna 24 °C) 2'30"



Tempo di riscaldamento abbastanza contenuto.

Rumorosità

a 90 km/h costanti 62 dB
 a 130 km/h costanti 68 dB
 al regime massimo in 2ª marcia 82 dB
 Inquinamento acustico max 84 dB



Ad andatura normale la silenziosità è eccellente e rivaleggia con le altre "nobili" tedesche.

Nel giudizio di una vettura come questa la valutazione è più qualitativa che quantitativa, tuttavia alcuni valori numerici, come la velocità massima, i consumi e la rumorosità, rendono bene l'idea dell'efficienza e delle caratteristiche funzionali del modello.

Panhard, barra antirollio. Sterzo a cremagliera con servocomando idraulico. Freni anteriori e posteriori a disco, sistema antibloccaggio.

Cx (coefficiente di forma) 0,31
 Cx.S (resistenza aerodinamica) 0,657 m²
 Lunghezza 480 cm
 Larghezza 178 cm
 Altezza 144 cm
 Passo 268 cm
 Carreggiata ant/post 152/152 cm
 Diametro di sterzata 11,4 m
 Giri volante 3,5
 Cerchi 6J 15
 Pneumatici 195/65 15
 Capacità serbatoio 80 l
 Capacità bagagliaio 510 dm³
 Peso in ordine di marcia 1355 kg
 Peso a pieno carico 1905 kg
 Peso rimorchiabile 1200 kg

Manutenzione Tagliandi di servizio ogni 15.000 km.

Prestazioni Velocità massima 204 km/h
 Consumi: a 90 km/h 14,7 km/l
 a 120 km/h 11,9 km/l
 urbano 8,3 km/l

marcia	velocità a 1000 giri/min (km/h)	velocità a 7000 giri/min (km/h)
1	7,93	55
2ª	13,35	93
3ª	19,66	133
4ª	27,30	191
5ª	33,53	=



COME SE FOSSERO UNO



E' Sintesi, la nuova Idrodoccia Teuco.

In un unico corpo, due anime, le due metà del mondo Teuco: Idromassaggio e Doc-

cia Multifunzioni. Nella vasca puoi provare l'Idromassaggio Top a 8 jet, comandato dal pannello elettronico. Nella cabina, la doccia è sempre pronta per te, con due soffioni: centrale, dotato di nebulizzatore, e a mano, su asta sciliscendi.

E poi ci sono le Multifunzioni, gli esclusivi massaggi d'acqua Teuco: il massaggio verticale, localizzato su spalle, fianchi e cosce, e il massaggio plantare che, stimolando le piante dei piedi, svolge di riflesso la sua azione su tutto il corpo. La cabina, a perfetta chiusura

COME SE FOSSE DUE

Advema Cooper



dispone di pareti trasparenti in cristallo temperato, specchio e comodi vani portaoggetti. Questa è l'idrodoccia: una, ma come se fosse due, facilmente inseribile in qualsiasi ambiente bagno, anche di dimensioni contenute. E' la sintesi perfetta. La Sintesi di Teuco.

Per maggiori informazioni scrivere a: Teuco Guzzini s.r.l. - Via Passionisti 40
60019 Recanati (MC) - Tel. 071/98371 - Fax 071/981480 AM 10 94

Nome _____ Cognome _____
Via _____ Tel. _____
Cap. _____ Città _____

Design: Leñci - Talocci



3 anni di garanzia sul sistema di idromassaggio e 10 anni di garanzia sulla struttura delle vasche. Chiedete tutte le informazioni ai rivenditori Teuco.





I MAESTRI Alfredo Vignale

L'UOMO DELLE FUORISERIE

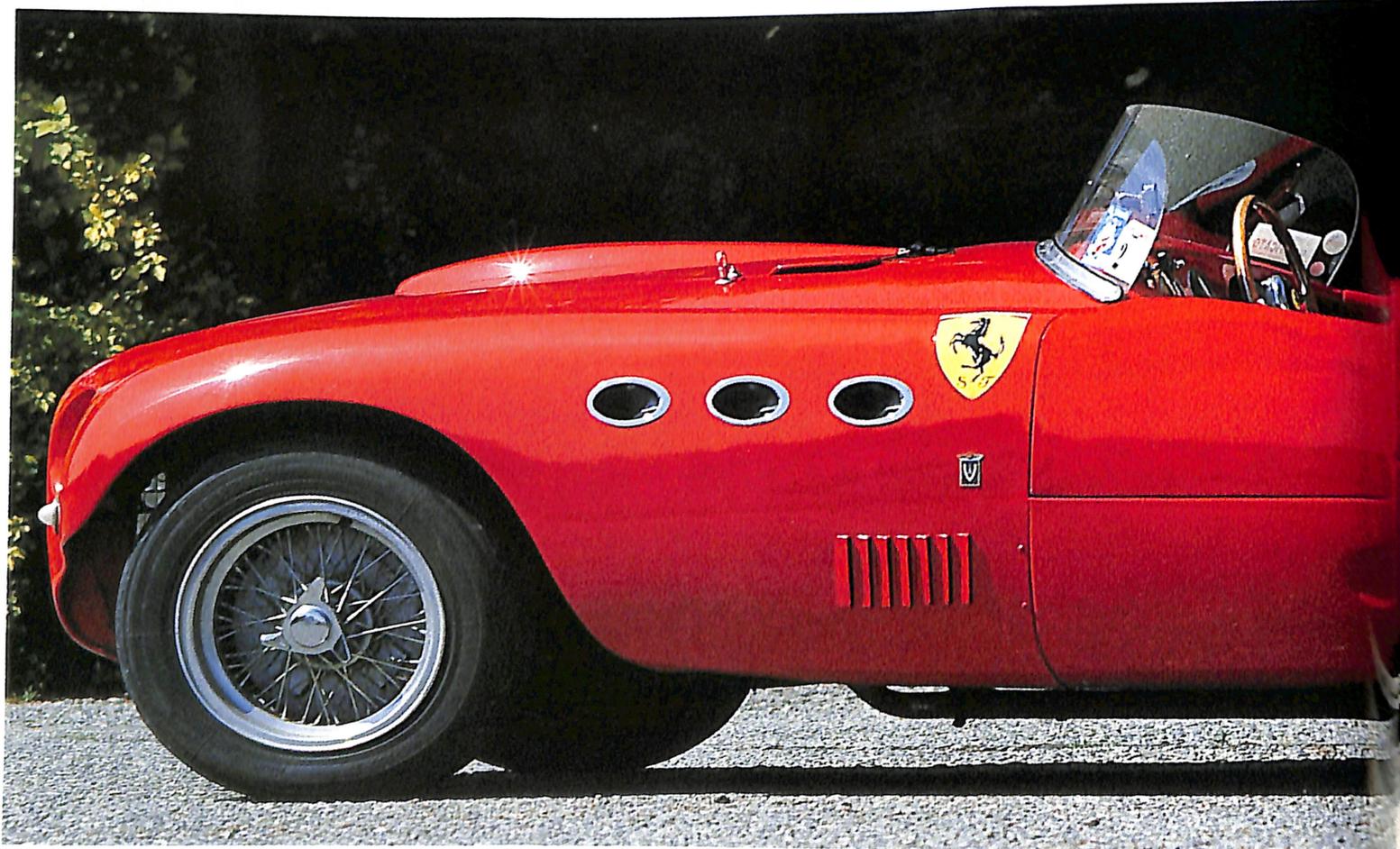
Un quarto di secolo fa moriva il carrozziere torinese, celebre per le Ferrari degli anni 50. Ecco la storia del grande artigiano e dei suoi pezzi unici fatti su misura

di Guido Costantini - fotografie di Luci & Immagini e Archivio Zanellato

Una nebbiolina sottile avvolge la periferia di Torino quando, alla luce dei lampioni, si cerca di soccorrere un signore di mezza età, uscito di strada dalle parti di Mirafiori. È l'alba del 16 novembre '69 e quell'uomo è Alfredo Vignale, patron di una famosa Carrozzeria italiana. Nulla da fare, purtroppo.

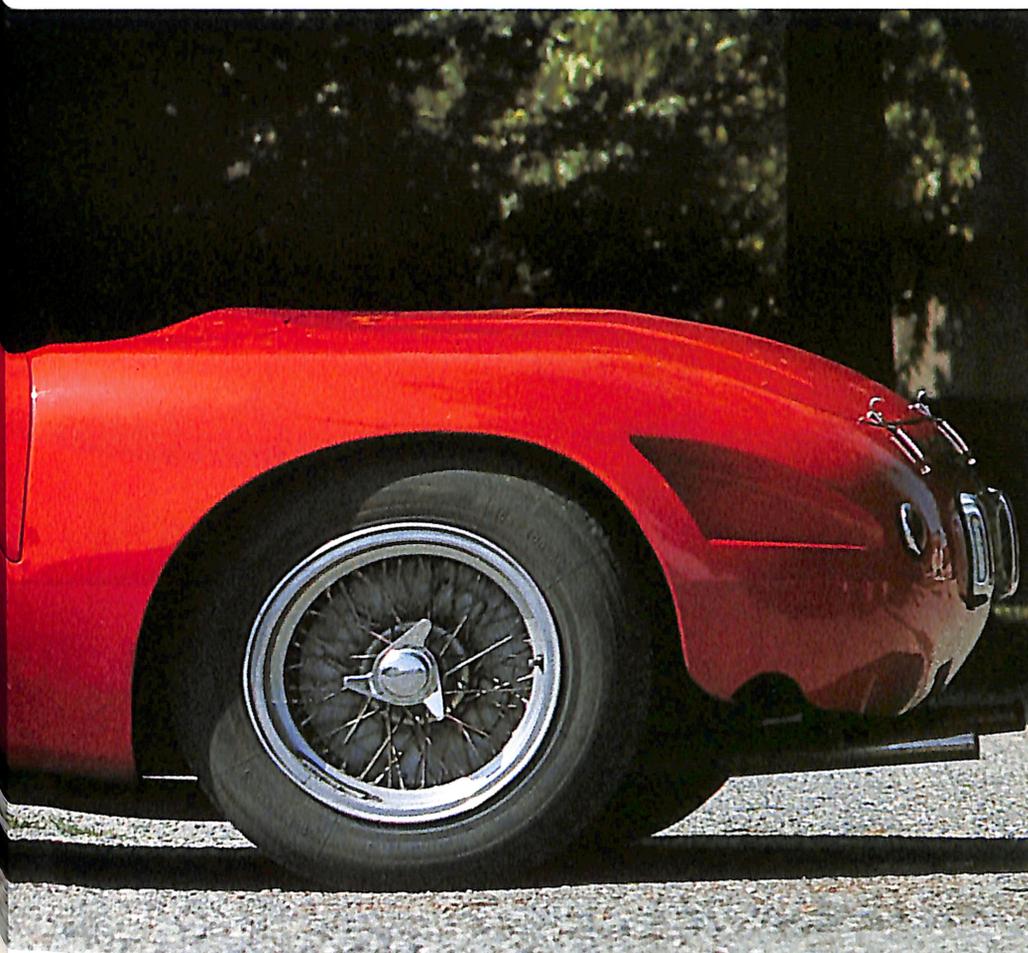
Sulla scomparsa di Vignale corrono voci diverse: l'azienda è in difficoltà e, subito dopo, viene rilevata dalla Ghia (allora controllata da De Tomaso) e poi rivenduta alla Ford. Amici e familiari concordano comunque nel sostenere che si sia trattato di un tragico incidente. Benché stanco e amareggiato, Alfredo Vi-

gnale amava troppo la vita per essere anche soltanto sfiorato dal proposito di farla finita. Uomo schivo, apprezzava le cose semplici: la partita a carte o a bocce con gli amici all'Unione Sportiva Vanchiglia, il gioco del calcio. La tesi dell'incidente è suffragata da un particolare: Vignale non era un gran pilota. Ebbe la





Sopra: Alfredo Vignale nel 1967. È una foto "ufficiale"; ci mostra un uomo assorbito dai problemi di un'azienda che non è più il piccolo atelier dei primi anni 50, dal quale uscivano le scocche per le Ferrari da corsa; ma una vera industria, con centinaia di dipendenti e un grande stabilimento alle porte di Torino. Sotto: una Ferrari 250 MM barchetta. In origine era una berlinetta Pinin Farina. Venne poi ricarrozata da Vignale, che la trasformò completamente, dopo un incidente.



patente tardi negli anni, non gli piaceva guidare. Strano, per un uomo che ha firmato alcune tra le più belle automobili mai costruite. In realtà, egli amava l'auto: ma il suo era innanzitutto amore per il lavoro.

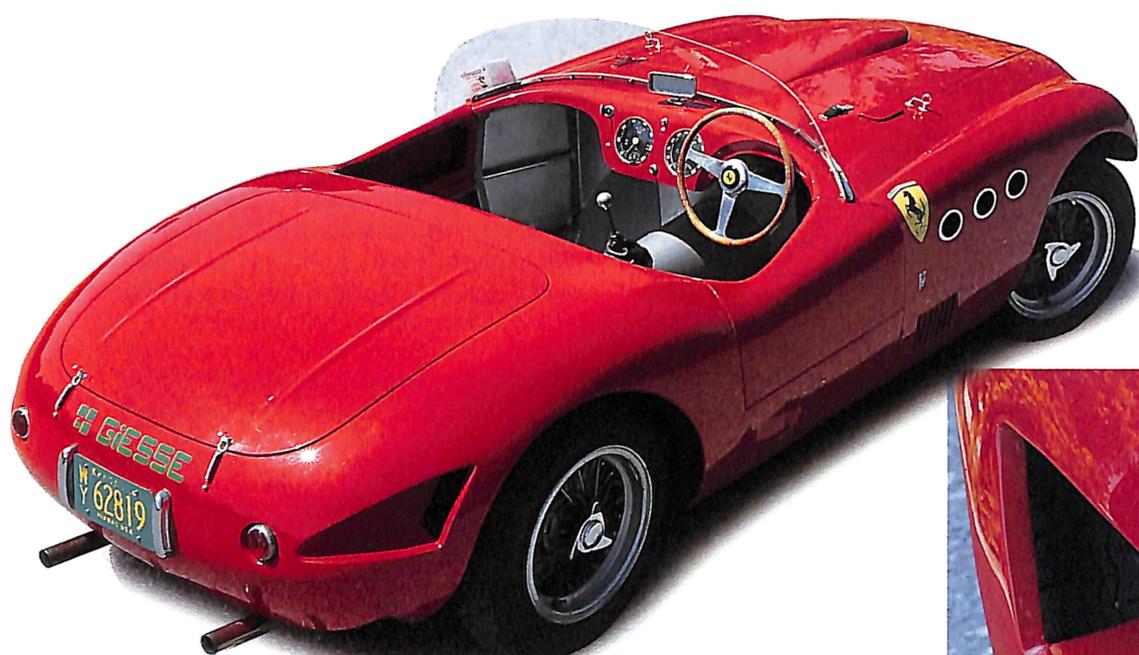
Dalla Vignale uscirà ancora qualche prototipo, le sarà affidata la produzione delle Maserati Ghibli e Indy, oltre che delle De Tomaso Pantera. Le campane a morto per la carrozzeria suonano il 30 novembre 1974: l'Occidente sta facendo i conti con i Signori del petrolio. È uno choc, i consumi calano, molte aziende entrano in crisi. Non tutte ce la faranno. Il declino della Pantera dà il colpo di grazia alla Vignale che cessa ogni attività: viene liquidata, ridotta a un marchio. Che ancora oggi riappare, di tanto in tanto, sui prototipi Ford da Salone e su alcune auto di lusso per gli Usa.

Nulla di più lontano dal vero spirito di Vignale, dall'eleganza sobria delle Ferrari disegnate da Michelotti, dalla vita semplice del "borgo del fumo" (borgo del fumo), com'era chiamato, per il gran numero di officine e fonderie che ospitava, il quartiere torinese di Borgo Vanchiglietta. È qui che Alfredo Giorgio Giovanni Vignale, quinto di sette figli, nasce nel giugno 1913. Ed è ancora in quel dedalo di vie strette tra la collina, il Po e la Dora, che egli cresce: le scuole elementari, poi l'apprendistato presso un artigiano.

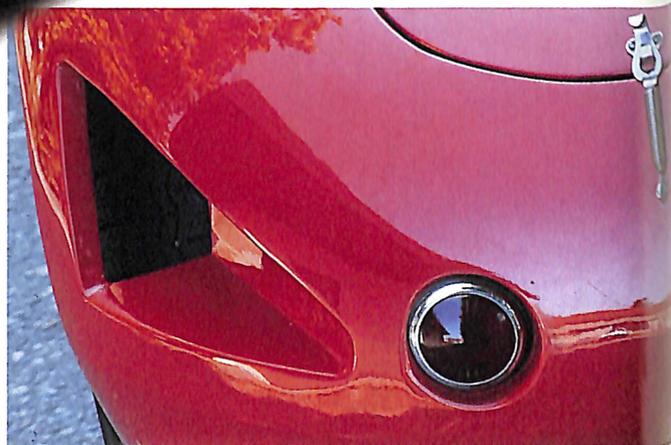
Quel bimbo ha già le idee chiare:

Un "classico" che si può ammirare alla Galleria Ferrari

Questa 166 MM, costruita nel 1953, si trova presso la Galleria Ferrari di Maranello. È una classica coupé di Vignale, di linea molto equilibrata. È stata restaurata di recente. Il colore non è quello d'origine: esibiva infatti un bel blu francese. E in Francia ha partecipato ad alcune gare, compresa la 12 Ore di Reims del '53.



La Ferrari 250 MM barchetta è un compendio dello stile Vignale dell'epoca. Notare i tre caratteristici fori ovoidali sulle fiancate, per l'uscita dell'aria calda dal vano motore. Tipiche di Vignale anche le aperture in prossimità delle ruote posteriori: servivano per dare sfogo alle turbolenze d'aria generate dalle ruote stesse.

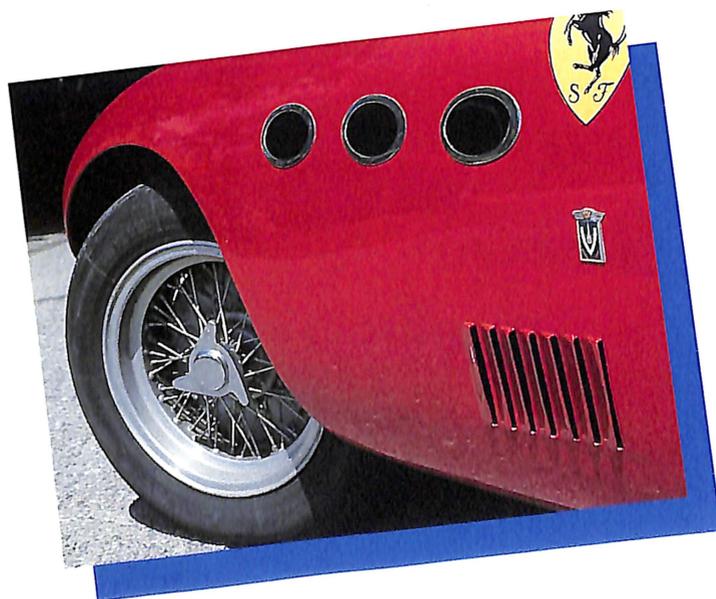


I MAESTRI

Alfredo Vignale

da grande vuol fare il "magnin", il battilastra. Non è facile. È solo un ragazzo quando un braccio gli finisce sotto la mazza del maglio meccanico. Si riprenderà completamente, ma sono anni di sacrifici: all'impegno in officina, Alfredo aggiunge lo studio in una scuola serale, paragonabile all'attuale media inferiore, pur con un indirizzo più tecnico.

A 17 anni egli è un abilissimo battilastra. E approda alla neonata ma già rinomatissima industria carrozzeria creata da Battista Pinin Farina:



inizialmente per seguire qualche commessa, poi come collaboratore fisso. Il rapporto con Pinin influenzerà la formazione di Vignale. Una scuola severa, un bel periodo. Interrotto dal servizio militare. Terminato il quale, Alfredo passa agli Stabilimenti Farina, di proprietà del fratello maggiore di Pinin, Giovanni.

Qui si ferma a lungo: il lavoro gli piace e ha la fortuna di avere come colleghi (sia pure in altri reparti) il padre e due dei fratelli. L'Europa è presto sconvolta dalla guerra, la fabbrica trasformata in Opificio Militare. Freddo, borsa nera, l'incubo delle incursioni aeree e delle distruzioni, i rastrellamenti.

Quando torna il sereno il Paese è distrutto, ma c'è voglia di reagire.



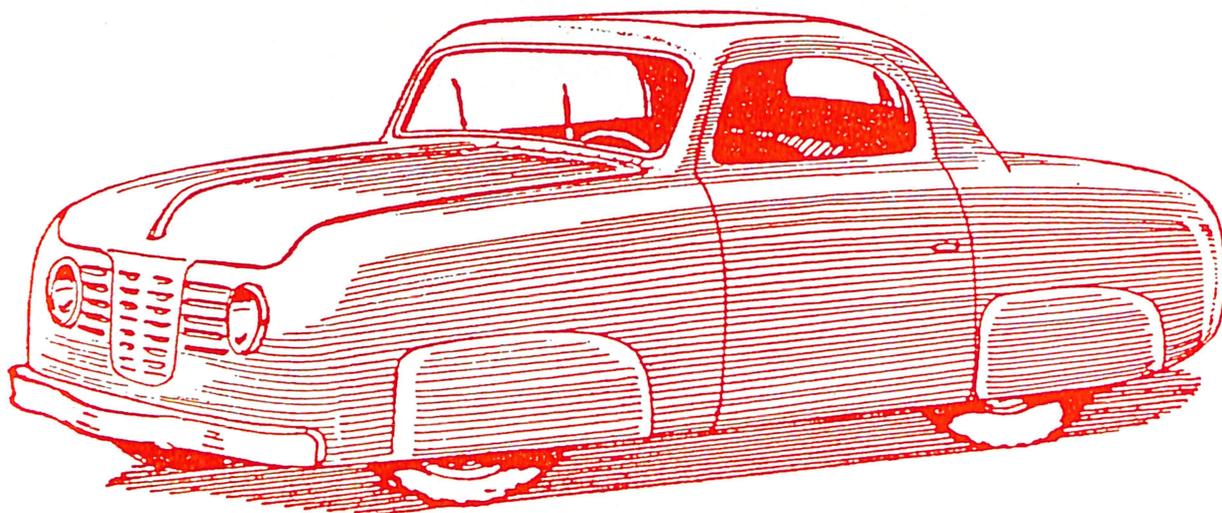
**Tre Mille Miglia, tre vittorie consecutive.
Su quei bolidi anche la firma di Vignale**

Sopra: una foto di Ferrari con dedica a Vignale. I rapporti tra i due, buoni per un certo periodo, si deteriorarono sul finire del '53. In quegli anni le Ferrari-Vignale fecero man bassa di vittorie alla Mille Miglia e in molte altre gare.



Un altro pezzo di bravura della coppia Ferrari-Vignale. È una coupé 212 Inter del '52, vincitrice, l'anno successivo, della Coppa Intereuropa a Monza con Franco Cornacchia. Ben restaurata, la vettura oggi è di proprietà di Andrea C. Bonomi.





La prima auto non si scorda mai: era una Topolino coupé

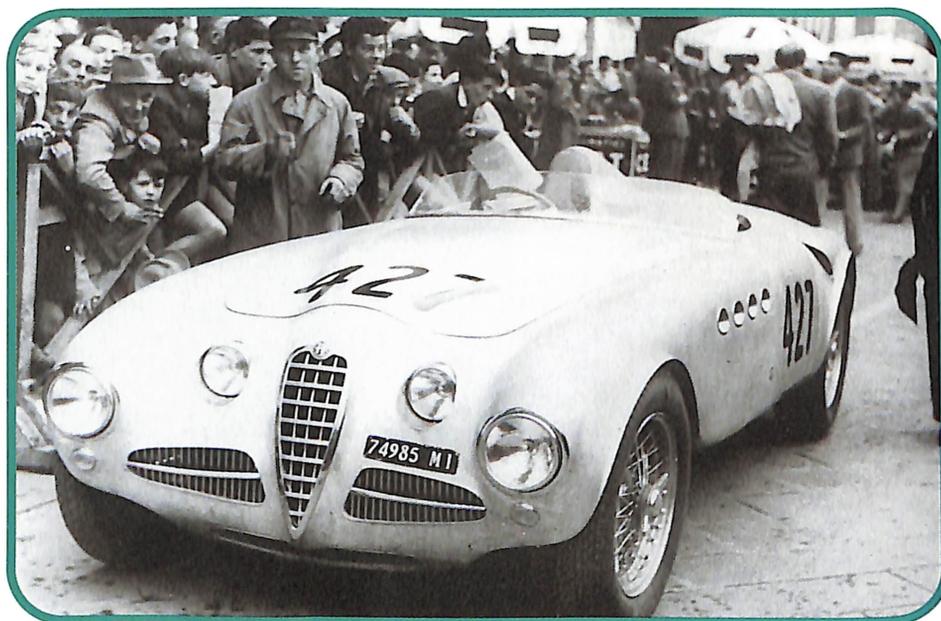
A sinistra: il disegno mostra la prima auto costruita da Vignale nel '47. Era una coupé su base Fiat Topolino, usata per mesi come auto di rappresentanza da Vignale e poi ceduta. Esposta in un salone di vendita, fece colpo sui clienti e venne addirittura attribuita alla Pininfarina.

I MAESTRI

Alfredo Vignale

Vignale partecipa alla ricostruzione degli Stabilimenti Farina, devastati dalle bombe; in cuor suo sogna però di mettersi in proprio. Comincia con una piccola officina dove, nei ritagli di tempo, costruisce parafanghi per biciclette e pentole da cucina in alluminio. E quando viene a sapere che Angelo Balma, proprietario di una segheria, intende affittare parte dello stabile, non perde tempo. Con Balma entra addirittura in società.

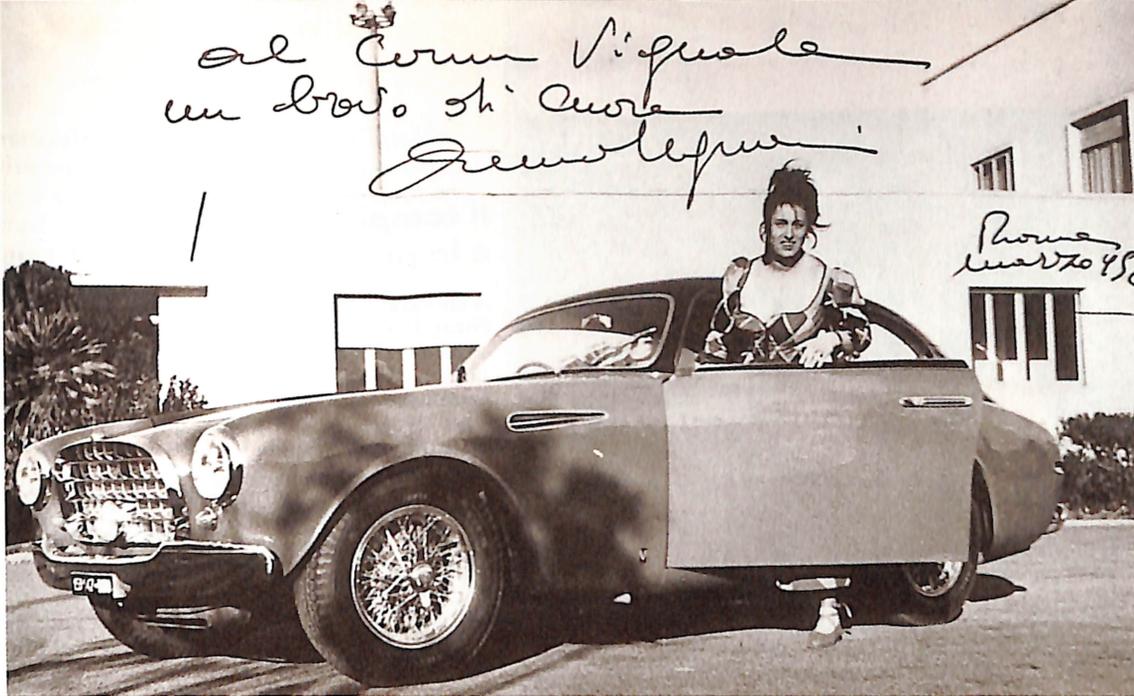
Vignale conserva i contatti con i suoi ex datori di lavoro, Giovanni e Pinin Farina. Per loro cura piccole lavorazioni, e per i trasporti usa una Fiat 509 trasformata in camioncino. Sarebbe utile anche un'auto di rap-



L'eleganza di una spider a due posti

A sinistra: una Fiat 1100 spider a due posti, la seconda vettura carrozzata da Vignale. Seconda assoluta al Concorso d'Eleganza di Torino nel '47. Sopra: la linea di questa Alfa Romeo da 230 CV è di un ragazzo che diventerà un grande del design, Rodolfo Bonetto. La vettura risale al '51 e viene costruita per lo zio, il pilota Felice Bonetto.

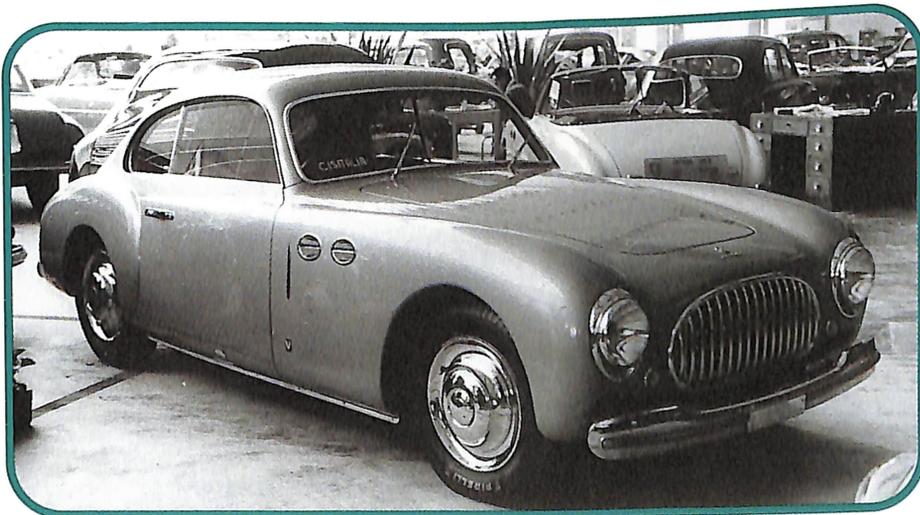
al Conun Vignale
 un bravo sh' autore
 Giuseppini



Le star del cinema e i trionfi in gara

Tra le clienti di Vignale anche Anna Magnani (a sinistra) e Gina Lollobrigida. Sotto: la Ferrari 250 Sport Vignale di Gioanin Bracco, coequipier Alfonso Rolfo, alla Mille Miglia del '52 vinta dopo una rimonta incredibile. In basso: la Cisitalia 202. Fu la prima importante commessa ricevuta da Vignale che affiancò, nella produzione, Pininfarina.

presentanza, per fare colpo su clienti e fornitori. In un magazzino giace una vecchia Topolino, un rottame. Vignale la osserva e non ha dubbi: saprà trasformarla in una rossa coupé, il tetto color avorio, l'interno in pelle. È la prima fuoriserie Vignale: usarla, però, costa troppo, si decide di venderla a un commerciante d'auto, un salonista. Ma il mondo è piccolo e quel gioiello non sfugge a clienti e giornalisti. Finisce persino sulla rivista inglese Autocar, che l'attribuisce a Pinin Farina, e questo la dice lunga sull'abilità di Vignale. Il quale decide di tentare il grande salto: non solo parti per auto, ma vetture complete. Una dopo l'altra, ecco le sue prime creazioni: una Fiat 1100 spider a due posti (seconda al Concorso d'Eleganza di Torino nel '47), le Cisitalia 202 spider e coupé, che pochi riescono a distinguere ri-



petto a quelle, celebratissime, di Pinin, un'Alfa Romeo da corsa costruita per il pilota Felice Bonetto.

La svolta, nella vita di Vignale, è l'incontro con Giovanni Michelotti. Che ha poco più di vent'anni, si è fatto le ossa come stilista presso gli Stabilimenti Farina e, senza saperlo, sta per inventare una professione: quella di designer automobilistico free lance. Michelotti lavorerà un po' per tutti, ma gli anni più felici e creativi risalgono al periodo Vignale.

Nascono le Ferrari di Vignale, 154 in tutto. Alcune sono carrozzate in origine da Touring o Scaglietti e successivamente ricostruite, in seguito



Il campione e la principessa

A sinistra: Nino Farina, campione di Formula 1, amico e cliente di Vignale, accompagna la principessa Liliana de Rethy in visita alla carrozzeria. Alfredo Vignale fa gli onori di casa. È il 1954 e per la principessa del Belgio viene realizzata un'elegante coupé Ferrari 250 GT a due posti con cristalli panoramici. Anche re Baldovino si rivolse a Vignale, ma per farsi carrozzare un'Aston Martin DB2/4. Oltre all'aristocrazia del Belgio, altri celebri personaggi facevano parte della clientela della Vignale: tra gli altri, William Holden, David Niven e Roberto Rossellini. Sotto: un'altra celebre barchetta carrozzata Vignale. È la Maserati A6 CGS, del '53. Allo stesso anno risale la Cisitalia 707 coupé (in basso).

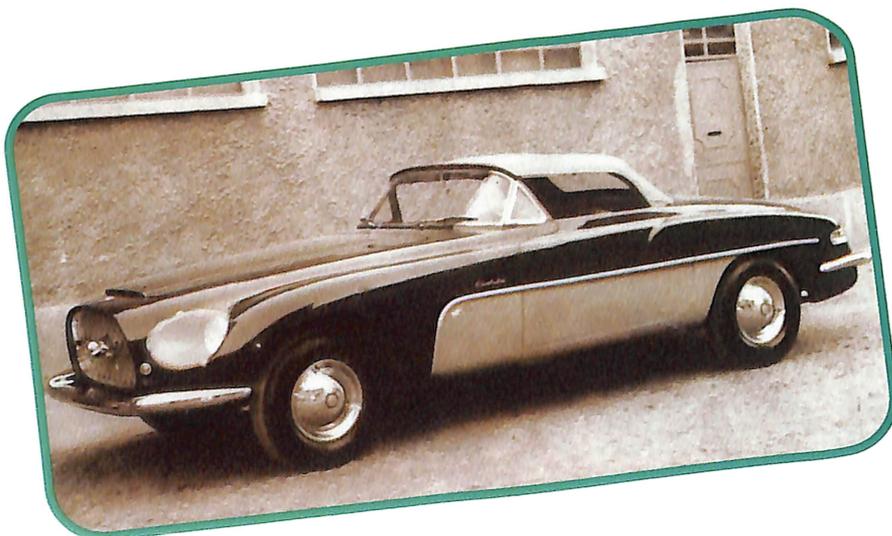
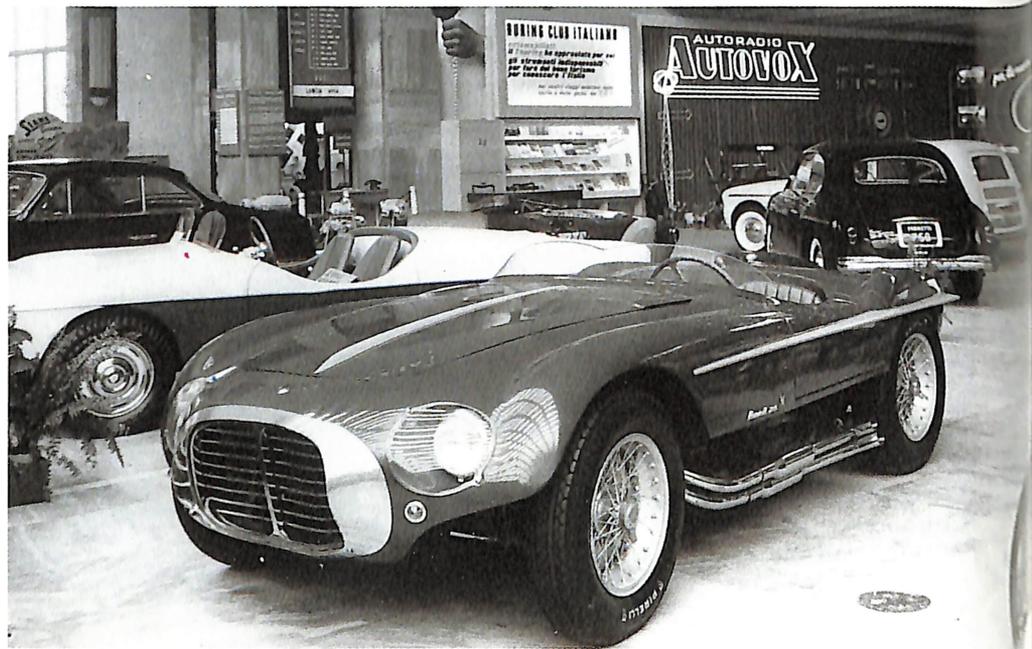
I MAESTRI

Alfredo Vignale

a incidenti, nell'officina torinese di via Cigliano. La prima vera Ferrari Vignale è della fine del '50. Si tratta di una coupé 166 Inter, il lungo cofano motore solcato da una sottile presa d'aria, la grande calandra cromata, il padiglione arrotondato, il riuscito raccordo tra montante e parafrangente posteriore.

Presto si afferma uno stile Vignale. In certi casi è fatto di dettagli: i fori ovoidali sulle fiancate (da uno a tre) per eliminare l'aria calda, le prese d'aria cromate ai lati della calandra, gli sfoghi per la turbolenza aerodinamica creata dalle ruote posteriori (usati su spider e barchette).

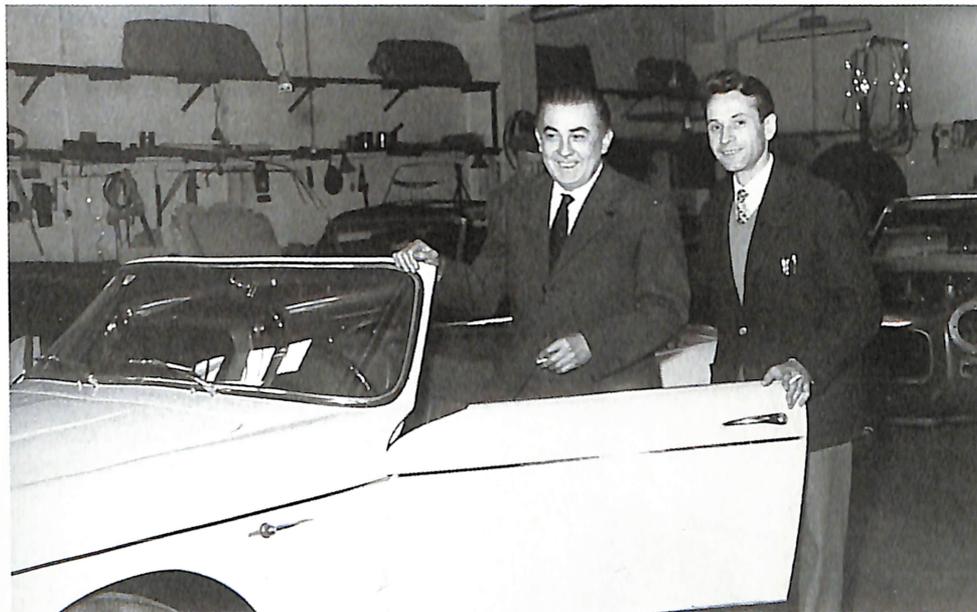
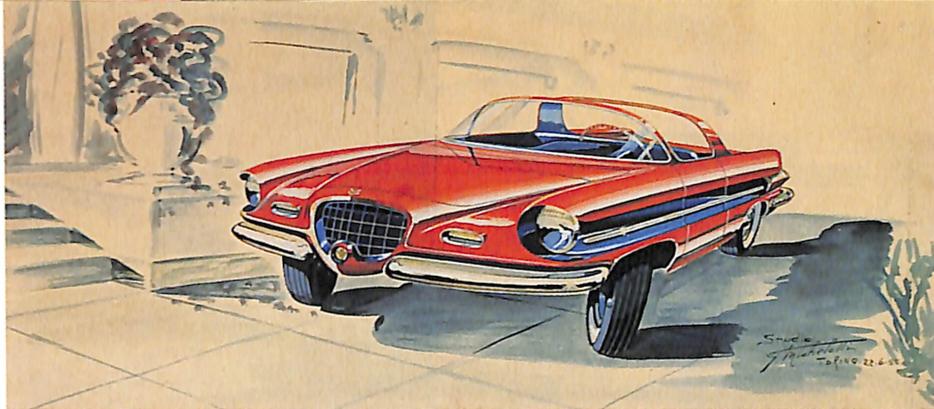
Le Ferrari di Vignale sono auto da corsa, leggerissime, spartane, essen-



ziali. Che siano anche belle è secondario. E fanno subito man bassa. Nel '51, è una Ferrari 340/America carrozzata Vignale a vincere la Mille Miglia: la guida Gigi Villorosi. Stesso anno, Carrera Panamericana: prima e seconda, due berline Vignale su meccanica Ferrari 212 Inter, pilotate da Taruffi-Chinetti e Ascari-Villorosi. E si potrebbe continuare a lungo. Mille Miglia, 1952: dopo una gara massacrante la bandiera a scacchi consacra il successo di Gioanin Bracco e Alfonso Rolfo. La macchina? Una Ferrari 250/S. Di Vignale,

naturalmente. Tre Ferrari Vignale vincono tre Mille Miglia consecutive: l'anno dopo Marzotto-Crosara, a bordo di una 340 MM barchetta non ufficiale, si aggiudicano a tempo di record la corsa.

Avere una Ferrari con la "V" sul fianco diventa un must. Anche se il corpo vettura non è d'alluminio, come in quelle da corsa, ma in lamiera

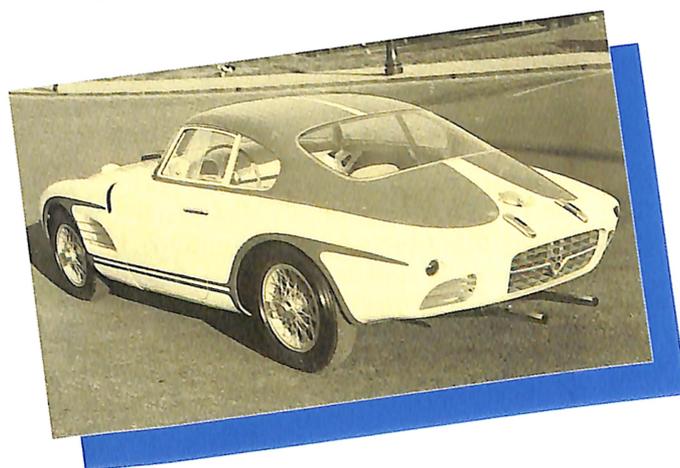
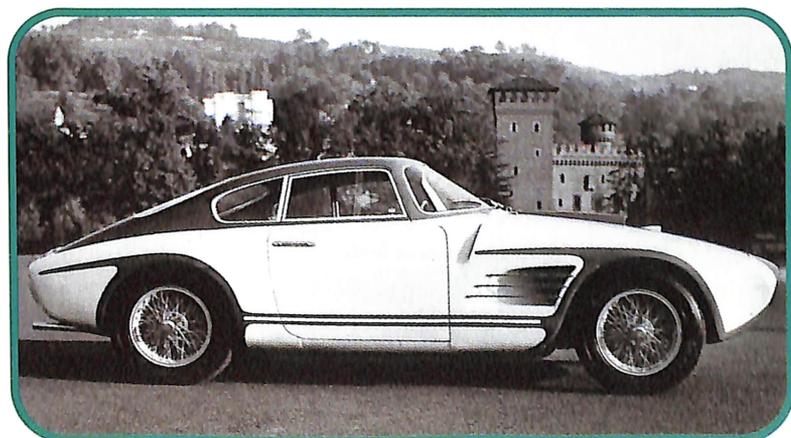
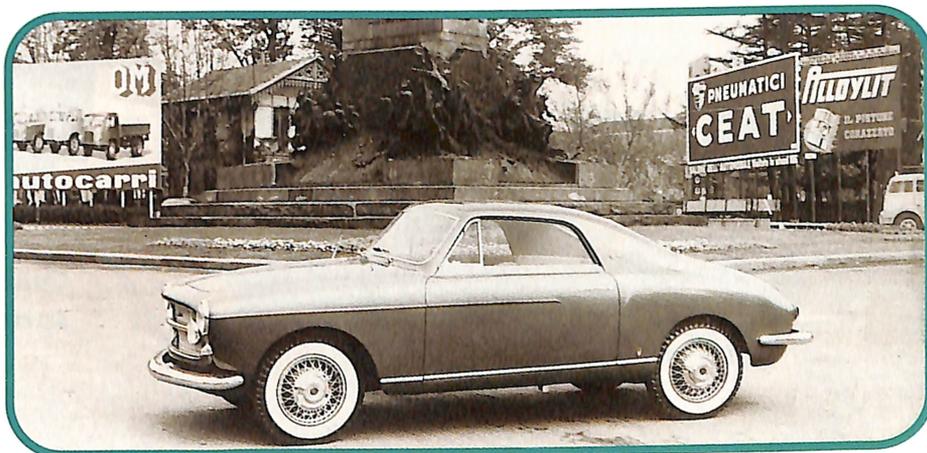


Con l'amico Michelotti il designer più bravo

In alto: il figurino della Fiat 1100 Désiée, costruita in piccola serie nel '56. L'autore è Giovanni Michelotti (nella foto qui a sinistra con Vignale), lo stilista preferito del grande carrozziere. Per anni i due lavorano con un affiatamento che ha dello straordinario: Michelotti capisce al volo le esigenze di Vignale e le visualizza su carta; Vignale, a sua volta, ha la capacità di trasformare quei disegni in vere automobili, interpretandoli senza stravolgerne lo stile. Qui sotto: un'altra fuoriserie Fiat, la 1110 TV del '54. In basso: linee aggressive e filanti per la coupé Fiat 8V Siata (1954). Anche in quest'automobile ci sono tutto lo stile e la personalità del duo Michelotti-Vignale.

d'acciaio. Le ordinano attori e cantanti d'opera, industriali e campioni dello sport. Tra i clienti Nino Farina, la principessa Liliana de Rethy del Belgio. Re Baldovino vuole invece un'Aston Martin, ma la carrozzeria dev'essere di Vignale. Macario si accontenta di un'Aurelia. Un americano chiede di carrozzare una Rolls.

Con Ferrari il rapporto sembra buono. È del '53 una cartolina con dedica del Drake: "Al velocissimo Vignale". Poi le incomprensioni: sono due caratteri forti, anche duri. Va a finire che Scaglietti e Pinin Farina



I MAESTRI

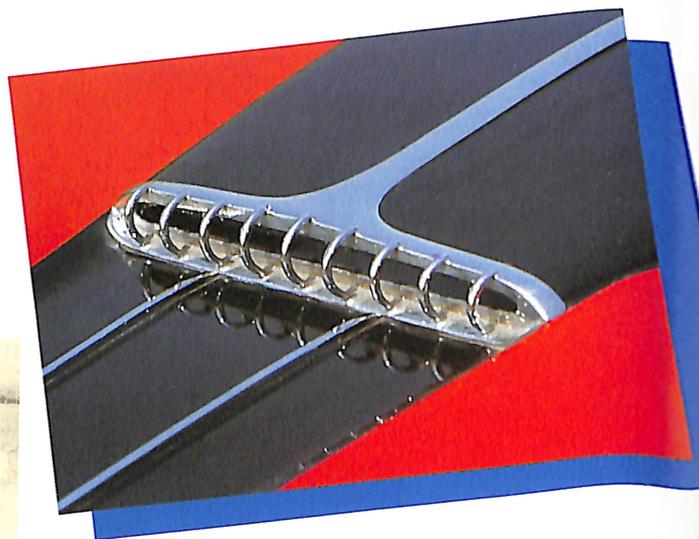
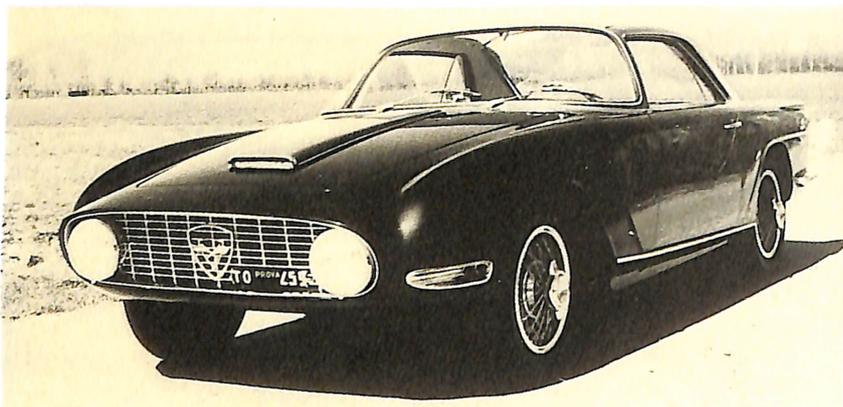
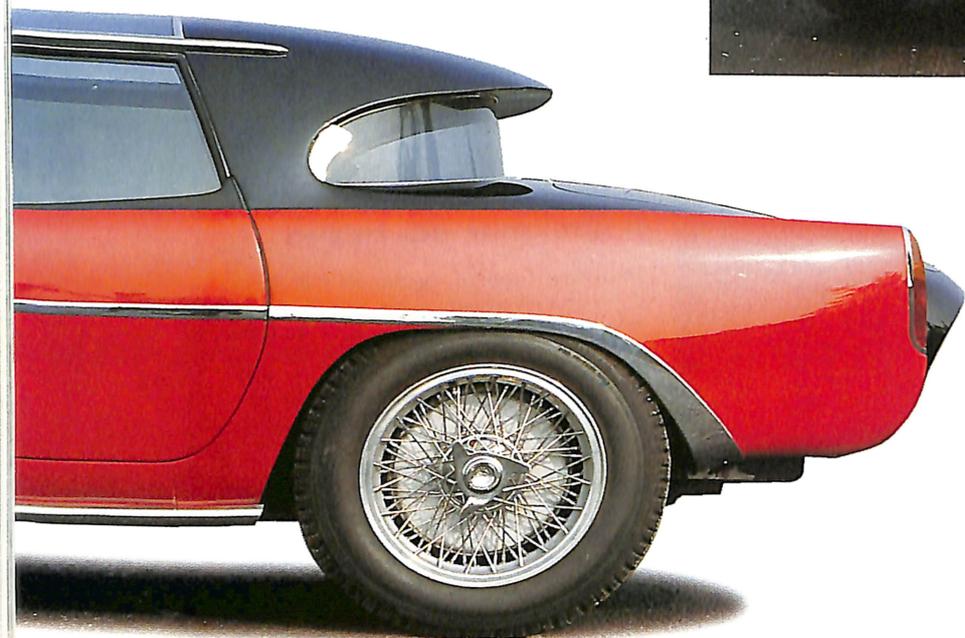
Alfredo Vignale

diventano i carrozzieri "ufficiali" del Cavallino. Ma non manca chi vuole ugualmente una Ferrari Vignale. E la ordina.

È un fiorire di pezzi unici, in quel



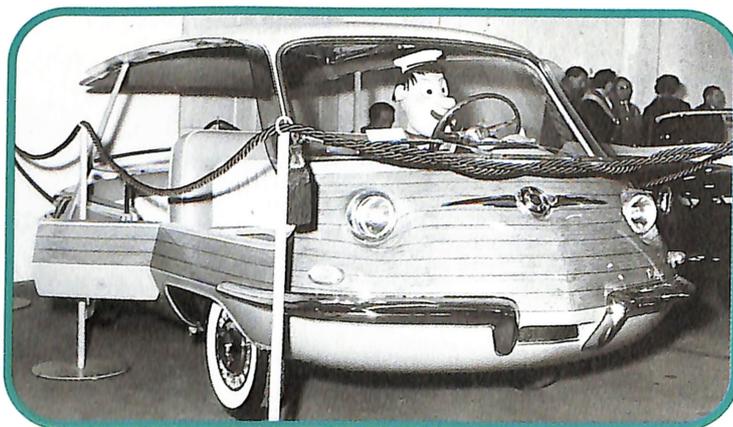
Una delle più affascinanti fuoriserie è la Démon Rouge, su base meccanica della Fiat 8V. Venne creata, su disegno di Michelotti, nel '55 per il dottor Luino, il medico personale di Vignale. Notare l'arditezza del lunotto e del parabrezza. L'elemento cromato tra il padiglione e il lunotto funge da maniglia per la portiera. A sinistra: originale anche la Lancia Aurelia Raggio Azzurro (1958), disegnata da Michelotti e curata, nella meccanica, da quel mago di Enrico Nardi. In basso: la 600 Multipla Spiaggetta (Salone di Ginevra, 1957).



Quando la creatività spazia davvero a tutto campo

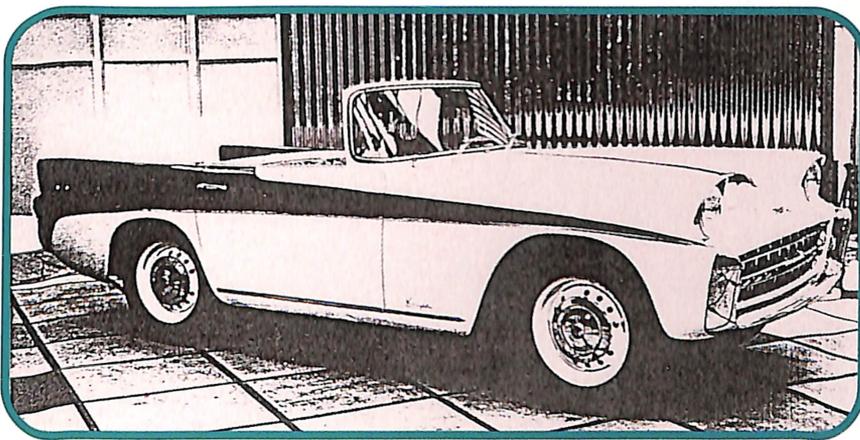
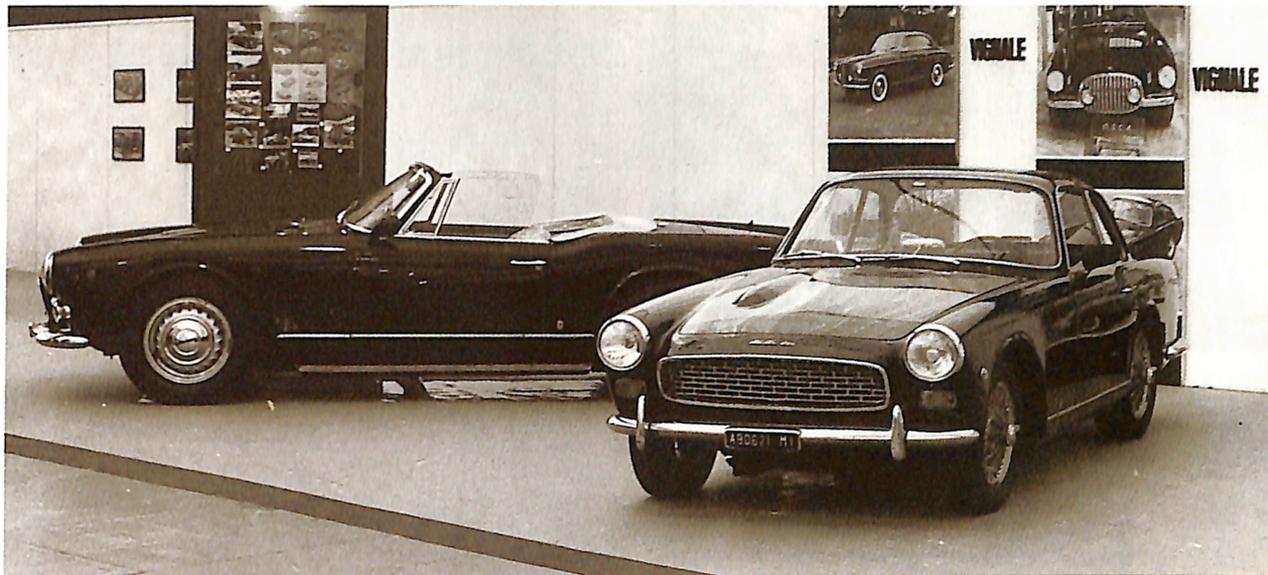
periodo. Auto strane, ardite. Come la Raggio Azzurro, su meccanica Lancia, costruita per un cliente americano, e la Démon Rouge su base Fiat 8V, realizzata per il medico di famiglia, il dottor Luino.

I tempi cambiano, e in fretta. Anche per Vignale si pone il problema d'inseguire nuove fasce di pubblico, e di attrezzarsi di conseguenza. Agli esemplari unici destinati alla clientela più d'élite cominciano ad affiancarsi quelli costruiti in piccola serie. Per esempio, le Lancia Appia e Fla-



Con nuove idee al servizio di Sua Maestà la Triumph

A destra: la Maserati 3500 GT Spider e la Triumph TR3 Italia, un'elegante coupé prodotta in piccola serie fino al '62. Qui sotto: la Triumph TR3A, disegnata da Michelotti nel 1957. Il prototipo, costruito da Vignale, venne esposto al Salone di Ginevra l'anno seguente. La spider non entrerà in produzione. Ma in quel periodo la collaborazione con gli uomini della Triumph è continua.



con Michelotti volge verso la fine: il designer vuol fare un salto di qualità, diventare a sua volta carrozziere. Per Vignale è sicuramente un brutto colpo. Ma i guai più grossi, di carattere finanziario, si profilano con il nuovo stabilimento di Grugliasco, alle porte di Torino: 12 mila metri quadrati coperti, un forte investimento per un'industria che pure era cresciuta molto. Forse troppo.

Gli ultimi anni di quest'uomo lo vedono alla continua ricerca di partnership per sostenere la crescita dell'azienda. Continuano le serie

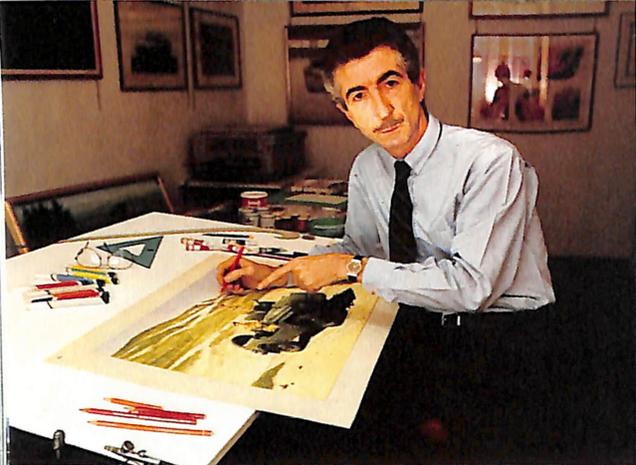
via convertibile, o le piccole spider e coupé su base Fiat. Siamo nella seconda metà degli anni 50 e i giovani sembrano apprezzare la Fiat 1100 Désirée o la Vignalina, su telaio 600. Per la vendita, che all'inizio era curata dalle Case automobilistiche, subentrano in prima persona i carrozzieri, creando vere e proprie reti commerciali. E i problemi aumentano.

Alfredo Vignale stabilisce rapporti con gli inglesi della Triumph, complice la bravura di Michelotti, loro consulente. È del 1959 la TR3 Italia, un'elegante coupé costruita in piccola serie fino al '62. Ma anche il sodalizio



Tra Londra e il Sol Levante

A sinistra: Alfredo Vignale a Londra nel 1958, per la presentazione della Triumph Herald. Oltre che per le Case britanniche, a Torino cominciano a lavorare per la nascente industria giapponese, come dimostra la Daihatsu Compagno giardinetta, del '63. Giovanni Michelotti non collabora più con l'azienda, ma prosegue l'attività di ricerca nel campo del design: nel '62 viene presentata una berlinetta sportiva aerodinamica su base 600, nel '63 una monoposto da record.



E UNA MANO "ACCAREZZAVA" LE LAMIERE

smanti, quando la Vignale si stava affermando come una delle carrozzerie emergenti in Italia. La sua famiglia viveva a pochi metri dall'officina, in via Cigliano: al piano terra nascevano le auto, l'appartamento, confinante con quello di Alfredo Vignale, era al primo piano. Quella di Zanellato è dunque una preziosa memoria "storica" per chi non guarda all'automobile come a un elettrodomestico. La sua testimonianza uno spaccato felice di quell'epoca. Eccola.

"Vignale stilista non è: non ha molta dimestichezza con matita e pennelli; possiede in compenso una gran capacità d'interpretare un'idea, un bozzetto, oltre a un meraviglioso senso delle proporzioni. Potremmo accostarlo a uno scultore, che invece della creta sappia plasmare magistralmente la lamiera. Ma il destino vuole che egli incontri uno stilista poco più che ventenne, uscito dagli Stabilmienti Farina per aprire uno studio e diventare ciò che oggi si chiama free lance.

"Quel giovane è Michelotti. Il quale

disegnerà anche per quasi tutti gli altri carrozzieri di Torino, ma nessuna delle sue creazioni avrà il successo di quelle realizzate in coppia con Vignale. Fra i due si era instaurato un feeling particolare; Michelotti sapeva interpretare al meglio le richieste di Vignale, e questi sapeva dare ai suoi studi grinta e armonia come nessun altro. I figurini di Michelotti erano semplici bozzetti a colori, la visualizzazione di un'idea; non avevano quote e, al massimo, erano in scala 1:10, per cui la lamiera veniva forgiata a occhio, senza alcun disegno tecnico di riferimento. Per trovare un piano di forma vero e proprio in scala 1:1 bisogna arrivare al '57, alla Triumph Herald.

"Coloro che oggi progettano e costruiscono carrozzerie di automobili, e non hanno vissuto quel periodo, non riescono a immaginare come si potesse realizzare una vettura in tre settimane partendo da un semplice figurino. Poiché si trattava quasi sempre di esemplari unici, non aveva senso parlare di stampi, e le at-

ALFREDO Zanellato, 52 anni, sposato, una figlia. È ingegnere e designer: ha lavorato con Marcello Gandini, nei primi anni Settanta, presso il centro stile della Bertone. Poi alla Carrara & Matta, settore arredamento. Si occupa di progettazione in campo nautico e in quelli della telefonia e dell'edilizia. Ma trova anche il tempo di collaborare, come illustratore, con le principali riviste italiane dell'auto. Tra un progetto di un'abitazione e uno "spaccato" per una testata specializzata, Alfredo Zanellato riesce a dedicarsi alla sua passione di sempre: la pittura. La ama fin da bambino, da quando Giovanni Michelotti gli insegna i primi rudimenti del disegno e della colorazione.

Zanellato, nelle sue opere di stile iperrealista, racconta di automobili da favola colte nel pieno di una gara o nella luce fredda di un'officina. Sono le stupende vetture dello zio, le Vignale. Macchine fatte a mano per le attrici più famose e per i grandi campioni di allora, per la principessa del Belgio e per un Gianni Agnelli che ancora non pensava troppo alla Fiat. Quelle auto, Ferrari soprattutto, erano il frutto di sacrifici, dedizione, fatica. Zanellato, "Alfredino" come lo chiamavano per distinguerlo dallo zio, ricorda bene quegli anni duri ma entusia-



Questa tempera di Zanellato ritrae un momento importante per la Vignale. Il grande pilota Froilan Gonzales, ordinata una Ferrari 166 MM, passa in via Cigliano a ritirarla. Lo vediamo accanto allo stesso Vignale. Più in alto: un quadro a gesso e tempera per celebrare il trionfo di Taruffi-Chinetti alla Carrera Panamericana nel 1951.

trezzature d'officina erano macchine rudimentali, strumenti per lo più azionati dalla mano dell'uomo.

"Ogni magnin era geloso della sua cassetta, nella quale il martello, la martellina, i tasselli d'acciaio o batuar (versione piemontese del francese batoir) avevano l'impronta del proprietario che se li era levigati e adattati a proprio uso e consumo, e secondo i propri gusti. Nella medesima trovavano posto anche attrezzi più generici come il dente di lupo per arricciare la lamiera, la lima americana, a denti diritti o ricurvi, lo scalpello mozzo e il mazzoletto di legno per le imbutiture profonde. Le poche macchine degne di tal nome presenti in officina erano due magli per spianare, una calandra a rulli, una bordatrice per le gole e i profili, una saldatrice a punti a pedale e una elettrica, diverse bombole con cannello per la

saldatura ossiacetilenica.

"Il procedimento di lavoro era semplice, ma la sua esecuzione richiedeva grande abilità. Alfredo esaminava il telaio della vettura da vestire, poi si fissava bene in testa le linee principali del figurino che Michelotti gli aveva sottoposto, mentre già elaborava mentalmente il proget-

tirati al maglio e ultimati con il martello; quelli di maggiore curvatura (parafanghi, passaggi ruote, cruscotto) venivano sgrossati sul ceppo di legno con il mazzetto e completati col martello o la martellina sui tasselli fissi (montati su colonna) di diversa forma e dimensione.

"Dopo l'assemblaggio tramite la salda-



Sopra: la vittoria di classe nella 24 Ore di Le Mans del '52 della Osca 1100 carrozzata Vignale. Zanellato le ha dedicato questo bel quadro a tempera. A destra: l'arrivo vittorioso della coppia Bracco-Rolfo e della loro Ferrari 250 Sport Vignale alla Mille Miglia del 1952. Si tratta di un acrilico su tela.



to. Faceva quindi costruire dai ferraioli una sottile e leggera ossatura che doveva servire tanto da sostegno della carrozzeria (con opportuni rinforzi dei quali era maestro), quanto da guida ai battilastra per l'esecuzione dei pannelli di lamiera del rivestimento. I pannelli di maggior dimensione e minor curvatura (padiglione o tettuccio, cofano, fiancate) venivano

tura ossiacetilenica, Alfredo 'accarezzava' con la mano tutte le superfici e segnava col gesso gli avvallamenti, le sporgenze, le imperfezioni. Alcuni punti di giunzione particolarmente evidenti venivano poi stagnati e levigati con la lima americana. A quel punto la carrozzeria era pronta per la verniciatura".

Alfredo Zanellato



Alcune tra le ultime realizzazioni della Vignale. Sopra: la Jensen Interceptor, una coupé a quattro posti (1966). Sotto: due prototipi di preserie. Il primo si chiama AMX ed è stato costruito per l'American Motors nel 1965. Quella nella foto più in basso è una proposta di vettura sportiva per la Matra. Risale a tre anni più tardi.



I MAESTRI

Alfredo Vignale

speciali per la Fiat (ora è il momento delle 850, delle 124 e 125), ma non bastano più. La Vignale comincia a costruire direttamente per Maserati e Jensen, una Casa inglese. È tempo di revival, piacciono le auto d'Oltremania e Vignale cerca il rilancio con la Gamine, spiderina vagamente retro sul pianale della 500. Sarà un insuccesso, soprattutto all'estero. E a poco o nulla varrà giocare di nuovo la carta del design, con prototipi quali l'American Motors AMX e la Matra Sports M530. Per la Vignale il futuro è segnato.

G.C.

ANTEPRIMA Mercedes Classe A

LA MINIMERCEDES PRONTA NEL '97

Molto più che una semplice anticipazione, la Vision A, presentata nel 1993 al Salone di Francoforte, è un vero e proprio prototipo viaggiante di quella che sarà la innovativa supercompatta che la Mercedes metterà in produzione fra meno di tre anni. Classe e abitabilità in 3 metri e mezzo di tecnologia, con motori di ogni tipo

Una piccola Mercedes o una Mercedes piccola? Sembra un gioco di parole ma è il dilemma che i tecnici di Stoccarda si sono trovati ad affrontare quando è stata presa la decisione strategica di ampliare la gamma di modelli e di programmare la produzione di una vettura di piccole dimensioni, la cosiddetta Classe A. Un prodotto del genere infatti interessa una fascia di clientela molto più ampia di quella tradizionale legata al marchio ma questo non deve comportare la rinuncia ai valori tipici della stella a tre punte e, inevitabilmente, il costo elevato rispetto alle altre "piccole".

Il prototipo Vision A, presentato al Salone di Francoforte dell'anno scorso e quindi a tutte le più importanti manifestazioni mondiali, non è soltanto una proposta innovativa ma è soprattutto la soluzione scelta dalla Mercedes per estendere la sua gamma verso le fasce di mercato in-

feriori nella prospettiva di un mutamento nelle esigenze della clientela.

Gli obiettivi di base di questa nuova vettura, che sarà commercializzata entro il 1997, sono: dimensioni compatte, grande abitabilità, versatilità d'uso, sicurezza, piacevolezza di guida e massima compatibilità ambientale il che vuol dire bassi



È possibile mettere in 3 metri e mezzo di vettura tutto quanto il cliente si aspetta da una Mercedes? I tecnici di Stoccarda hanno trovato la soluzione in una compattissima quattro porte dalla grande abitabilità e dalle prestazioni interessanti, caratterizzata da una struttura meccanica particolare che prevede un telaio portante sopraelevato che separa l'abitacolo dalla parte meccanica, collocata sotto. Previste tre motorizzazioni: a benzina, diesel ed elettrica, con potenze di 75, 60 e 54 CV. Le foto si riferiscono al più recente prototipo Vision A, reale prefigurazione della vettura che entrerà in produzione nel 1997.



ANTEPRIMA

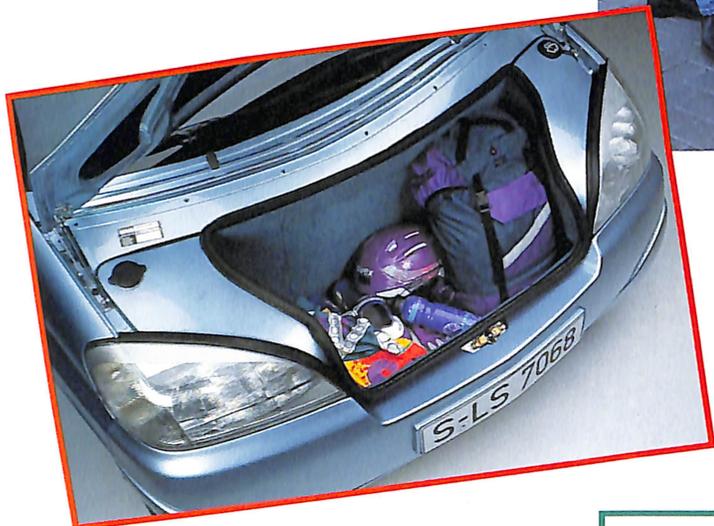
Mercedes Classe A

consumi e possibilità di adottare motorizzazioni diverse, compresa quella elettrica. Un progetto così innovativo è costoso da studiare, da progettare e da produrre, ma la cosa non spaventa la Mercedes che ha impostato un vero e proprio piano di gamma delle *sub-compact*, affidato a uno specifico team di tecnici, che comprende sia la Classe A sia la MCC, la microvettura concepita in collaborazione con la Swatch.



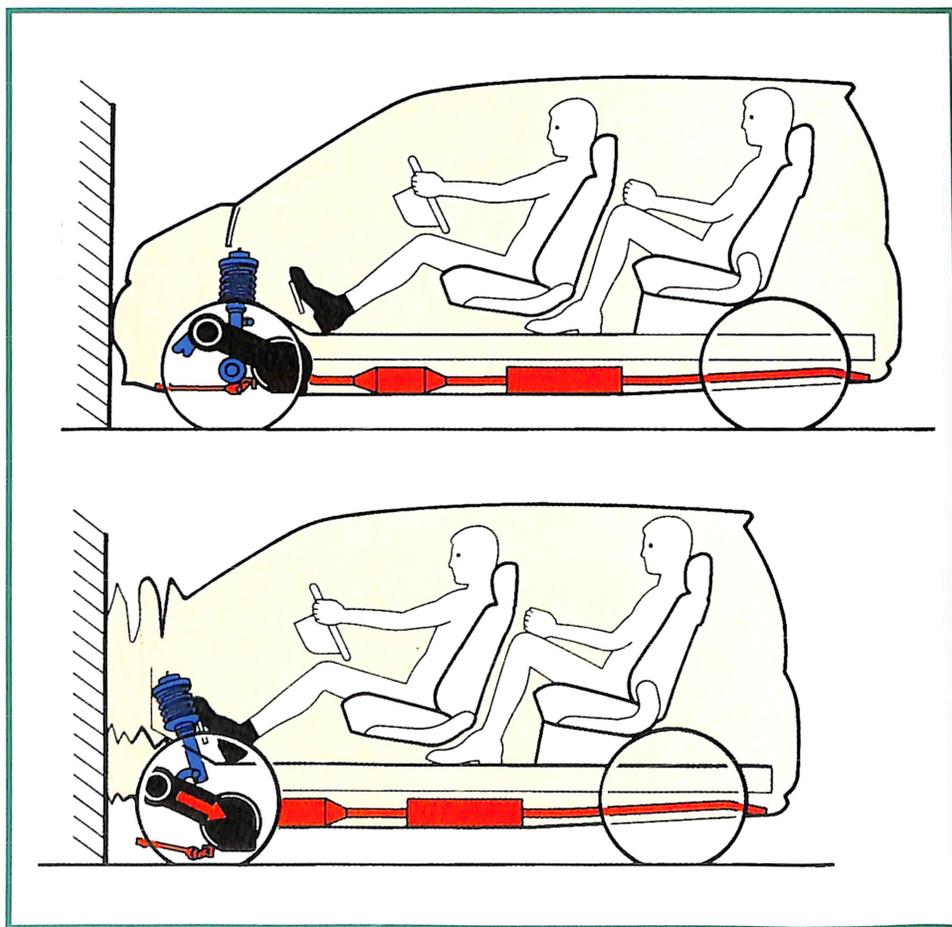
Spazio, ecologia e sicurezza

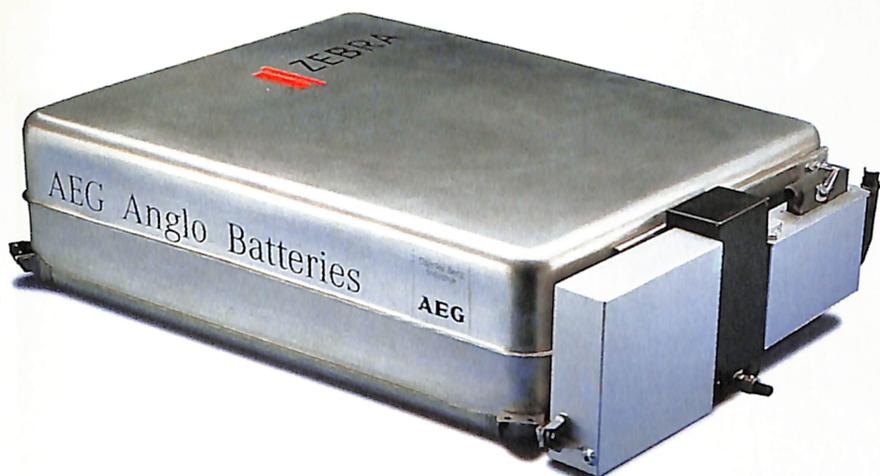
L'intero studio della supercompatta è impostato sugli aspetti fondamentali della circolazione di domani a partire dalla praticità e piacevolezza d'uso con un comfort da berlina superiore; anche nella scelta dei materiali si è considerata fondamentale la tematica del riciclaggio. Nella foto a sinistra il corto cofano anteriore che in caso d'urto funge da elemento deformabile; nei disegni sotto è evidenziato come, a seguito della deformazione, il gruppo motopropulsore scivoli sotto l'abitacolo.



La futura Classe A (sigla di progetto W 168) avrà, a parte alcuni ovvi aggiornamenti estetici, la medesima struttura e impostazione tecnica della Vision A, arrivata ora allo stadio di vero e proprio prototipo viaggiante equipaggiato con la motorizzazione più avanzata fra quelle previste, quella elettrica con batterie. Questa vettura dà quindi molto più che un'idea di cosa sarà questa nuova piccola Mercedes e permette di valutare la realtà di alcune proposte contenute nel progetto.

Cominciamo dalle dimensioni: 3 metri e mezzo di lunghezza per un'altezza di 1 metro e 60, in pratica una Panda più alta di 20 centimetri. Per sfruttare al massimo la volumetria della carrozzeria l'abitacolo ha una struttura tipo monovolume, ma il trucco sta nella completa eliminazione degli ingombri della parte meccanica che è collocata sotto il pianale così da ottenere una spaziosità assolutamente incomparabile con la compattezza esterna. Questa soluzione offre anche la possibilità di adottare senza modifiche sostan-





Questo, a sinistra, è il "serbatoio" di energia previsto per la piccola vettura in versione elettrica; si tratta di una batteria del tipo sodio/cloruro di nichel (messa a punto in collaborazione con AEG e Beta Research) della capacità di 32 KW/h e del peso di 330 kg, funziona a una temperatura di circa 300 °C e si ricarica completamente in 6-12 ore; questo tempo può essere considerevolmente ridotto utilizzando speciali impianti di ricarica rapida in grado di fornire intensità di corrente molto elevate.

ziali batterie e motore elettrico al posto dei tradizionali motori a combustione, infine presenta vantaggi per la protezione in caso d'urto, dato che anche in presenza di forti deformazioni della struttura gli organi meccanici non penetrano in modo pericoloso all'interno dell'abitacolo.

La propulsione elettrica rappresenterà comunque un'alternativa ai motori tradizionali: un quattro cilindri a benzina di 1199 cm³ (75 CV) e un analogo turbodiesel a iniezione diretta a controllo elettronico da 60 CV. Gli obiettivi di consumo sono molto ambiziosi con valori previsti di 6 l/100 km e 4 l/100 km rispettivamente. La Classe A verrà prodotta nello stabilimento di Rastatt a un ritmo di 200.000 esemplari l'anno.

TECNICA Le Mercedes elettriche

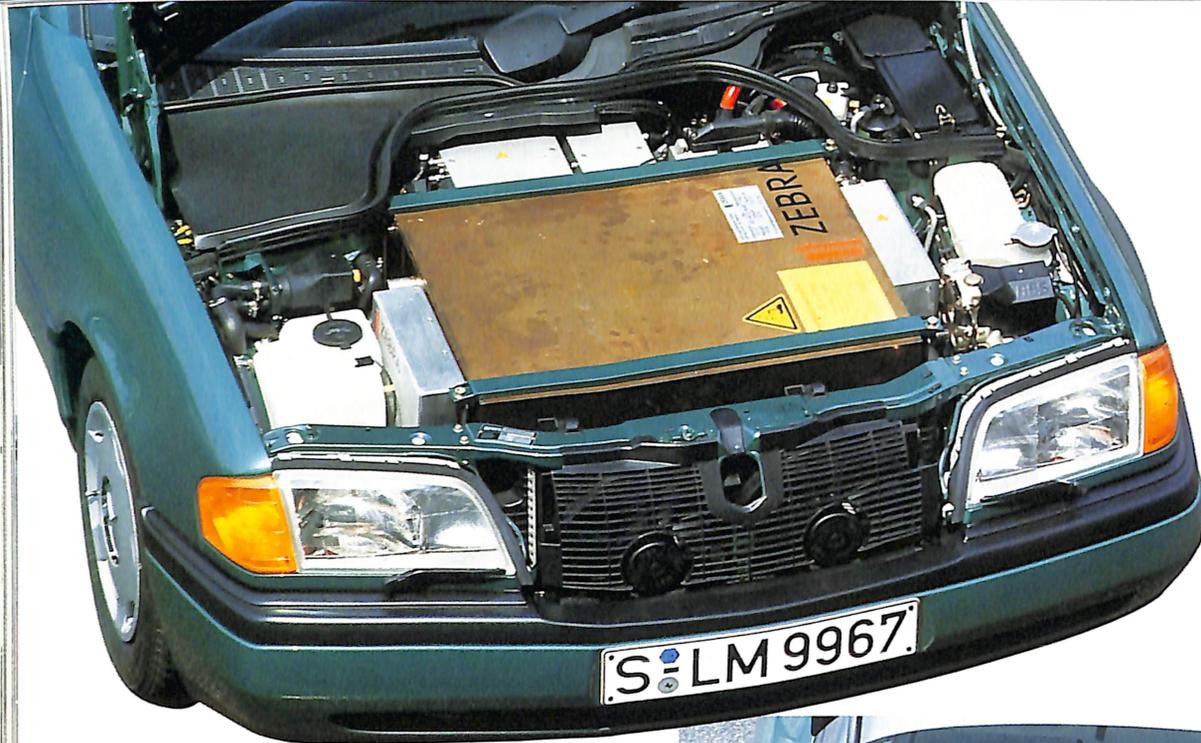
SE L'AMERICA CHIAMA, STOCCARDA RISPONDE

Dalla prima 190 sperimentale alla nuova Classe C, verso la prossima piccola monovolume; come alla Mercedes si guarda al futuro della propulsione elettrica, con un occhio alla California

La California fa paura. Naturalmente non il ridente stato americano culla del cinema, ma le sue rigorosissime norme contro l'inquinamento da traffico, che prevedono per i prossimi anni una

crescente (e obbligatoria) diffusione dei veicoli ZEV (Zero Emission Vehicle, veicoli a emissione nulla) cioè a trazione elettrica; secondo le autorità americane i californiani ne acquisteranno 40.000 nel 1998 per





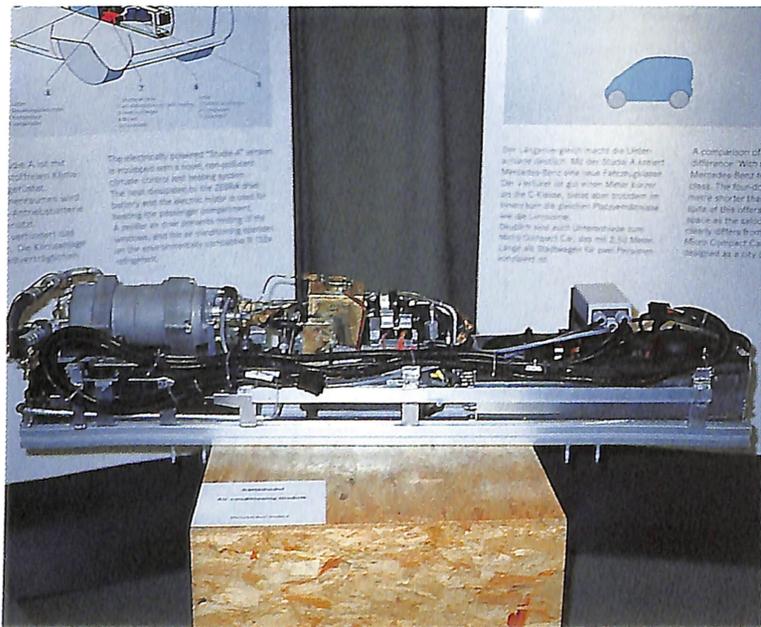
La Mercedes ha pronto un prototipo a propulsione elettrica su corpo vettura Classe C. Nella foto a sinistra, il cofano motore che contiene, oltre al motore vero e proprio, il sistema di regolazione e un gruppo batterie (del tipo sodio/cloruro di nichel); un secondo elemento accumulatore è collocato nella parte posteriore (al posto del serbatoio) e lascia spazio per i bagagli. Nelle foto in basso: due elementi destinati alla piccola Vision A: a sinistra il gruppo condizionatore e, a destra, il motore con trasmissione e differenziale.

TECNICA

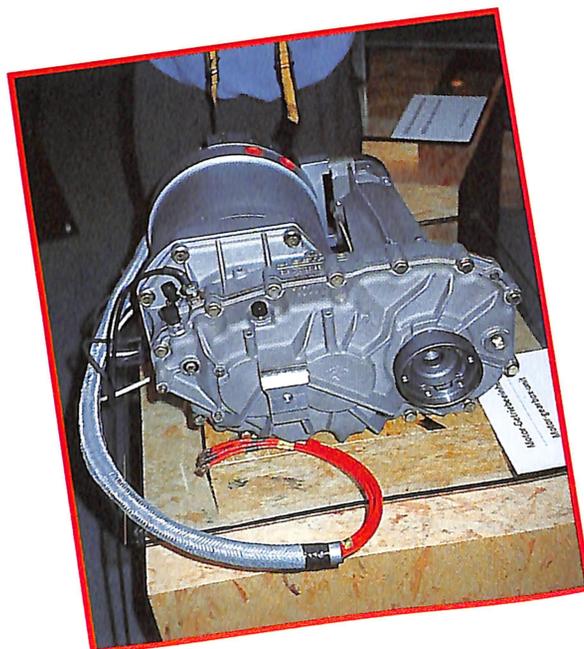
Le Mercedes elettriche

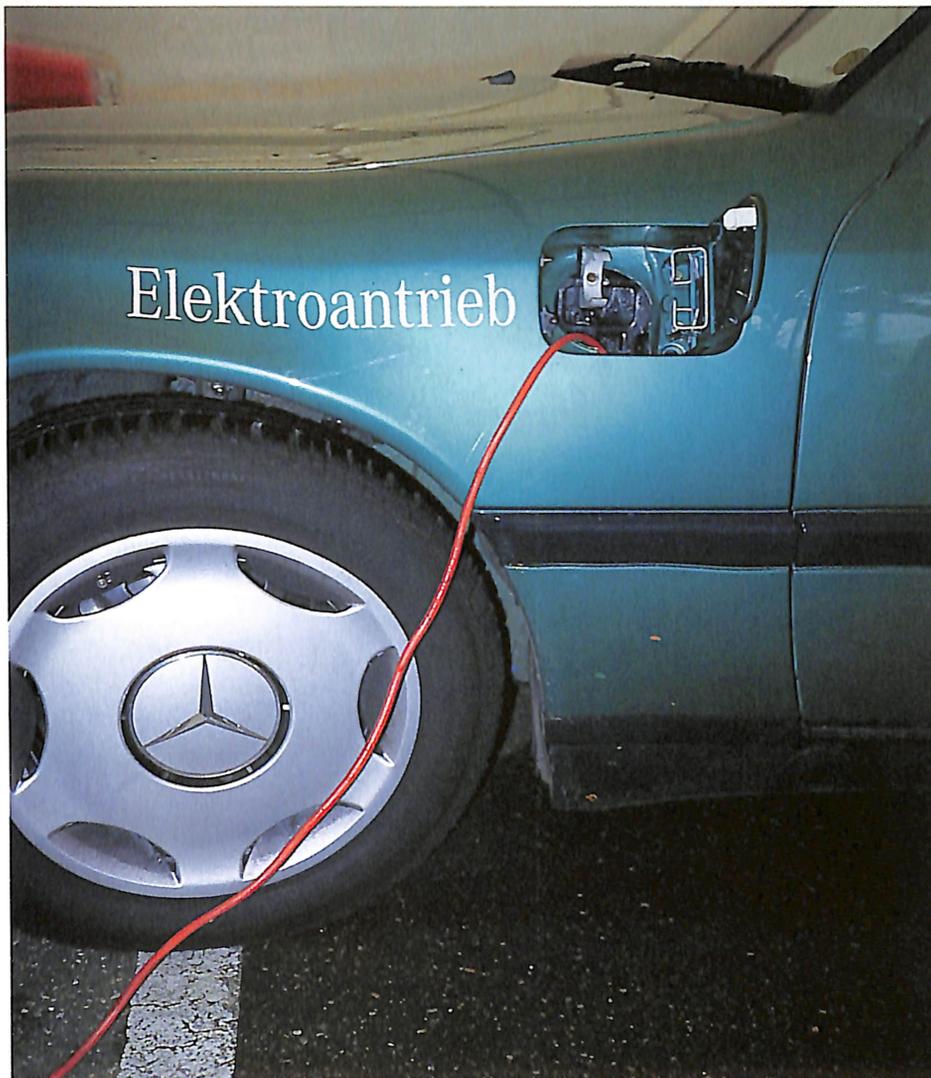
arrivare a circa 200.000 l'anno a partire dal 2003.

Quanto basta per preoccupare tutti i costruttori interessati al mercato americano e quindi anche la Mercedes che, da parte sua, ha uno stimolo in più nell'ambizione di dimostrare anche in un settore particolare la sua tradizionale supremazia tecnica. In questo campo lo stato dell'arte della Casa di Stoccarda, che vanta un quarto di secolo di esperienza, è rappresentato proprio dal prototipo Vision A, prefigurazione



Nella grande e nella piccola attenzione agli ingombri



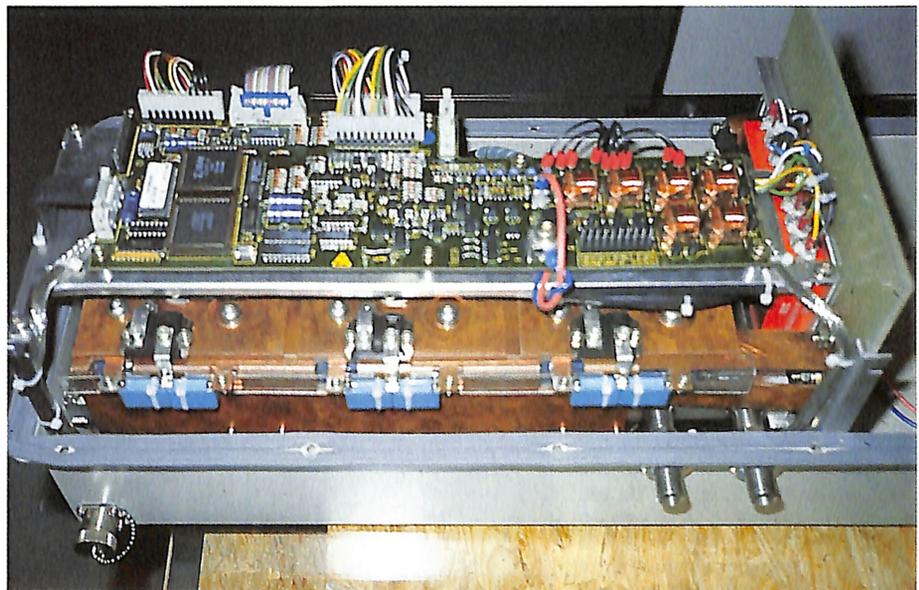


un'accelerazione massima (sfruttando a fondo la potenza disponibile a piena carica) tale da permettere alla Vision di raggiungere i 100 km/h da fermo in 17 secondi.

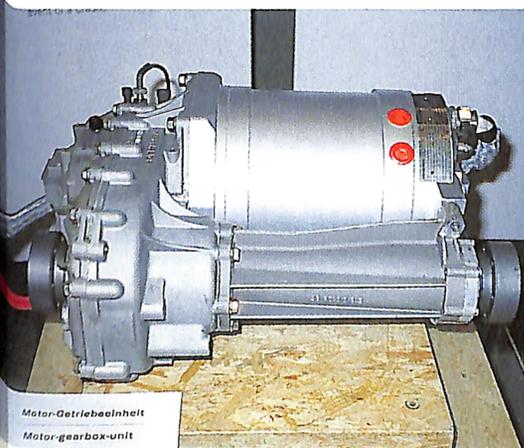
L'autonomia, di circa 150 km in condizioni di traffico urbano, viene assicurata da un sistema di batterie della capacità di 32 KW/h che ha un tempo di ricarica compreso fra le sei e le 12 ore. Come si sa il problema fondamentale della propulsione elettrica è il "serbatoio", ossia la batteria, che deve immagazzinare molta energia, poter essere ricaricata rapidamente, sopportare un numero elevato di "rifornimenti" e infine non essere pericolosa per l'ambiente nell'uso e a fine vita.

Alla Mercedes hanno scelto la ZEBRA (Zero Emission Battery Research Activity), batteria del tipo Sodio/nichel messa a punto con la collaborazione dell'AEG tedesca e della Beta Research & Development inglese. Questo sistema è piuttosto complesso e costoso perché la produzione di energia elettrica avviene soltanto a una temperatura compresa fra i 260 e i 320 °C (la batteria è dotata di un sistema di riscaldamento e deve essere isolata anche termicamente), tuttavia ha una capacità di immagazzinare energia elettrica quattro volte superiore a quella di una normale batteria piombo/acido e ha una vita pari a un migliaio di cicli di

della futura supercompatta che avrà fra le varie motorizzazioni anche quella elettrica. Questo veicolo utilizza un motore elettrico, collocato sotto il pianale e collegato alle ruote anteriori, della potenza di 54 CV, capace di spingere la Vision a una velocità massima di 120 km/h con



A lato: in evidenza la compattezza del gruppo motore trasmissione della Vision A, progettato per essere collocato anteriormente sotto il telaio. Sopra: il sistema elettronico di regolazione del motore e della rigenerazione in frenata; la Mercedes per la prima volta ha utilizzato un sistema a 550 volt (normalmente 180 volt) che consente un notevole risparmio di peso (50%) e un aumento della potenza (25%) e dello spunto (15%).



TECNICA

Le Mercedes elettriche

ricarica prima di dover essere sostituito. Un altro vantaggio è la riciclabilità delle principali sostanze utilizzate nella batteria: nichel, sali di sodio, alluminio; è allo studio un metodo di riutilizzo anche delle sostanze ceramiche impiegate come isolanti. La ZEBRA messa a punto dalla Mercedes è un parallelepipedo di 330 kg che può essere agevolmente collocato sotto il pianale

	Classe C elettrica	190 elettrica
Anno	1994	1989
N° posti	5	3-4
Motore	asincrono	corrente continua
Trasmissione	a rapporto costante (1:8,1)	manuale a 5 velocità
Potenza massima	20kW(max 35kW)	19 kW
Coppia massima	170 Nm	125 Nm
Batteria	Nichel-sodio	Nichel- sodio
Capacità di accumulo	27,5 kWh	27,5 kWh
Autonomia urbana	circa 110 km	circa 110 km
Acceleraz. 0-50 km/h	9,0 sec.	13,0 sec
Velocità massima	120 km/h	110 km/h

La tabella a lato permette un raffronto diretto fra i prototipi realizzati sulla base di una vettura di normale produzione a 5 anni di distanza. Oltre alle evidenti differenze di prestazioni vanno segnalati gli importanti progressi in fatto di funzionalità e praticità d'uso; nella pagina accanto la strumentazione della 190 del 1989 con il contagiri, necessario per sfruttare il motore ai regimi corretti, facendo uso del cambio manuale.



Con 5 anni di sperimentazione sulle spalle, la vecchia 190 elettrica continua ad essere un laboratorio viaggiante, ora utilizzato quasi esclusivamente per effettuare prove di efficienza e durata dei sistemi di batterie. A lato; il vano per i bagagli completamente occupato dal gruppo accumulatore (sulla destra) e dagli strumenti di misura.



della Vision A. Su questi principi la Mercedes ha anche realizzato una vettura sperimentale sulla base della nuova Classe C, perfettamente a punto e teoricamente in grado di essere messa in produzione in tempi brevi. Questo modello è in pratica un'evoluzione affinata del prototipo su base 190 allestito nel 1989 e il confronto fra le due vetture evidenzia bene il progresso compiuto negli ultimi cinque anni. La 190, un vero e proprio laboratorio, è una vettura di prestazioni modestissime (13 secondi da 0 a 50 km/h), equipaggiata di cambio manuale perché dotata di un motore a corrente continua con un regime di utilizzazione ridotto e soprattutto con la parte posteriore dell'abitacolo e il bagagliaio completamente occupati dal sistema di

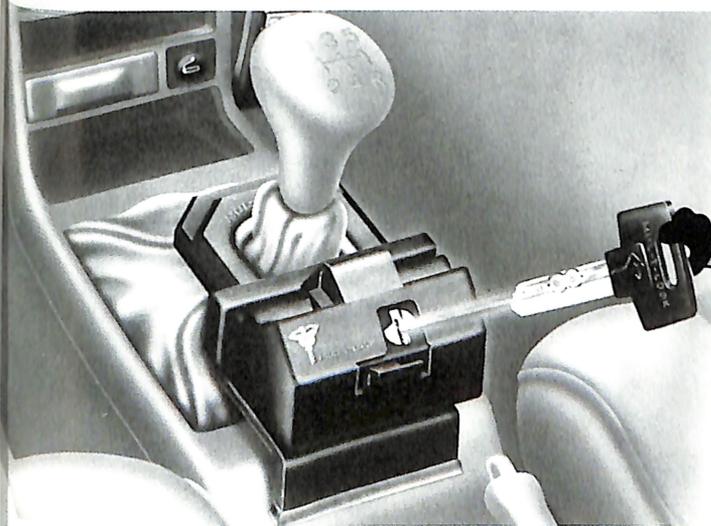


batterie. La nuova Serie C ha prestazioni migliori, è più veloce, priva di cambio di velocità e con un'abitabilità quasi normale perché vi sono due gruppi di accumulatori, uno nel cofano anteriore e l'altro al posto del normale serbatoio. Questa vettura è

anche perfettamente definita in tutti i particolari, compresa la strumentazione con gli indicatori dell'autonomia e del consumo istantaneo. In pratica una vettura perfettamente rifinita e anche piacevole nel traffico del centro; ma soltanto lì. **D.P.M.P.**

DISSUADE ANCHE *gli irriducibili!*

B L O C C A C A M B I O M U L T L O C K



È UN ANTIFURTO INTELLIGENTE CHE RIBALTA LA LOGICA DEI SISTEMI TRADIZIONALI.

Il sistema non compromette l'uso della leva del cambio perché quando è disinserito, trova collocazione su di un supporto nella parte superiore del meccanismo. **PERCHÈ È**

EFFICACE. Una volta montato non c'è modo di manomettere o tagliare il sistema di bloccaggio. La chiave è costruita e programmata da computer, con combinazione telescopica e le basi sono in acciaio antitaglio.

NON È ANTIESTETICO. L'estetica è stata disegnata in modo da armonizzarsi con l'interno della vettura.

DISPONIBILE PER TUTTI I MODELLI DI AUTO!

EURO MUL-T-LOCK ITALIA srl

Scala Belvedere 1 • 34135 Trieste
Tel. 040.425340 r.a. • Fax 040.425370



EURO MUL-T-LOCK®
EURO MUL-T-LOCK ITALIA S.R.L.

PROVA SU STRADA TVR Griffith

UNA BRUTALE SIGNORA MOLTO INGLESE

di Daniele P.M. Pellegrini - fotografie di Luci & Immagini

Una vecchia spider inglese? Per carità! La TVR Griffith è una macchina per pochi "asatanati", da non affidare assolutamente alla moglie o peggio ancora al figlio neopatentato; c'è da avere anche qualche dubbio a concederla per una breve prova all'amico appassionato a meno che questi non abbia alle spalle una passata esperienza con la Cobra.

Già, la Cobra; molti ricordano questa affascinante sportiva, che ha segnato negli anni Sessanta il ritorno alle competizioni della Ford, nata dal connubio fra l'essenziale telaio della AC e un possente otto cilindri

Un bel telaio leggero, un motorone derivato dalla serie, un aggressivo guscio di plastica e un po' di Old England nell'abitacolo; la ricetta TVR per chi ama il classico, ma soprattutto le sensazioni forti al volante



americano. Questa spider, spartana e sgraziata rispetto alle sofisticate ed eleganti sportive europee, dimostrò però che col basso peso e un borbottante otto cilindri di grossa cilindrata si poteva ugualmente andare forte e togliersi qualche soddisfazione in pista.

Non occorre scomodare i grandi progettisti (come Colin Chapman per esempio) per ricordare che qualche chilo in meno è meglio di qualche cavallo in più e che i cavalli sono tali indipendentemente dal motore che li produce, così è legittimo che i puristi della tecnica arriccino il naso di fronte a un vecchio aste e bilancie-



ri derivato da quello di un fuoristrada (la TVR acquista i motori 8V dalla Rover che li produce per la Land e la Range) ma di fronte ai dati numerici delle prestazioni espresse da questa vettura non c'è discussione.

Da questo punto di vista la Griffith, nella versione in prova con motore Big Valve da 335 CV, è perfino esagerata, ai limiti della brutalità; non è sicuramente una spider per andare a spasso godendosi il panorama ma una sportiva divertente quanto impegnativa e soprattutto personale come soltanto le inglesi "sopravvissute" sanno essere.

L'aspetto della Griffith è piacevolmente compatto e tondeggiante e, pur essendo stilisticamente moderna, richiama immediatamente le vetture "Sport" di qualche decennio fa per alcuni particolari caratterizzanti come la totale mancanza di paraurti, gli sfoghi dell'aria sul cofano



PROVA SU STRADA

TVR Griffith

e nelle fiancate e i grossi tubi di scarico che sporgono dalla carenatura inferiore della coda. All'interno si respira l'ambiente delle granturismo di produzione artigianale, fatto di legno, pelle e soffice moquette.

La finitura è impeccabile al momento della produzione ma, come è tradizione nelle vetture *made in England*, ha bisogno di una forma di manutenzione costante per rimediare a qualche innesto che prende gioco, a qualche rivestimento che si scolla e così via. Tutte cose intollerabili per un utente Porsche ma che gli amanti delle inglesi conoscono e affrontano

Un mix di classico e di moderno



I fari carenati e i proiettori supplementari rotondi incassati conferiscono una marcata aggressività sportiva al frontale caratterizzato dallo sfogo superiore per l'aria di raffreddamento; il tetto è in due parti: quella superiore è rigida asportabile mentre quella posteriore, compreso il lunotto in plastica, si ripiega dietro il rollbar.

con amore. C'è da restare sconcertati per la collocazione e il criterio funzionale dei comandi secondari (sarebbe troppo complicato descrivere i vari pulsanti per le luci, la climatizzazione e quant'altro) come è sicuramente sorprendente il fatto che le maniglie di apertura delle porte si trovino nel tunnel centrale.

Il tetto merita un discorso a parte per la sua particolare struttura: una parte centrale rigida e la parte posteriore abbattibile (come quello della Suzuki Cappuccino); il siste-



L'assenza di paraurti sia anteriormente che posteriormente accentua l'aspetto tondeggiante della Griffith e la compattezza delle dimensioni; la lunghezza è infatti inferiore ai 4 metri.

CARTA D'IDENTITÀ DELLA VETTURA PROVATA

TVR GRIFFITH

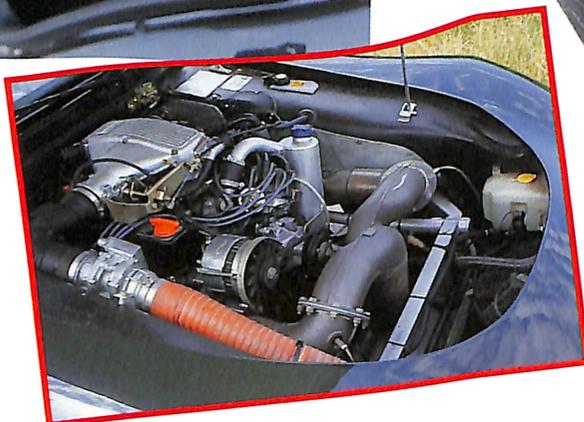
Targa	MI 9X3529
Chilometraggio	5000 km
Pneumatici	Bridgestone Expedia
Equipaggiata con:	
- Vernice metallizzata	
- Interno in pelle Connolly	
- Rilevatore di ghiaccio	
- Sistema di allarme	
- Pedaliera regolabile	
- Freni sportivi	
- Motore "Big Valve" 335 CV	
Prezzo totale	L. 128.000.000

A richiesta: condizionatore (L. 5.000.000)

ma è molto semplice e apparentemente fragile, invece sorprende la sua resistenza alle alte velocità, la assenza di sbattimenti e (udite, udite) la buona tenuta all'acqua. L'origine inglese si nota dal fatto che non è destinato a proteggere la vettura dai furti, infatti è possibile infilare la mano dalla parte laterale fissata con il velcro e aprirlo anche a portiere chiuse.

Ma torniamo alle prestazioni, che sono l'elemento fondamentale che giustifica la spesa di quasi 130 milioni. Le nostre rilevazioni hanno fatto emergere cosa significhino oltre 300 CV in una vettura di meno di 1000 kg; infatti i valori di accelera-





DATI TECNICI TVR Griffith

Motore Anteriore longitudinale, otto cilindri a V di 90°, derivazione Rover; albero motore su cinque supporti. Distribuzione ad aste e bilancieri con punterie idrauliche, albero a camme centrale (catena), due valvole per cilindro. Monoblocco e teste in lega leggera. Raffreddamento ad acqua. Alimentazione a iniezione elettronica multipoint integrata con il sistema di accensione.

Cilindrata	4500 cm ³
Alesaggio x corsa	94 x 80 mm
Rapporto di compressione	10,5:1
Potenza max	246 kW-335 CV
a giri/min	5200
Potenza specifica	54,8 kW/l-74,4 CV/l
Coppia massima	461 Nm-47 kgm
a giri/min	4300
Circuito di raffreddamento	11 l
Circuito di lubrificazione	5,5 l
Alternatore	12 A
Batteria	60 Ah

Trasmissione Trazione posteriore; cambio meccanico a cinque marce. Frizione monodisco a secco a comando idraulico. Differenziale autobloccante. Rapporti al cambio: 1^a 3,32; 2^a 2,09; 3^a 1,40; 4^a 1; 5^a 0,79; RM 3,43. Rapporto finale 3,31.

Corpo vettura Spider due porte, due posti. Telaio a traliccio in tubi d'acciaio, scocca in resina rinforzata con elementi in fibra di carbonio. Avantreno a ruote indipendenti, doppi bracci triangolari, mol-

le elicoidali, ammortizzatori regolabili a gas, barra antirollio; retrotreno a ruote indipendenti, doppi bracci trasversali, molle elicoidali, ammortizzatori regolabili a gas, barra antirollio. Sterzo a cremagliera. Freni anteriori e posteriori a disco autotventilanti.

Lunghezza	396 cm
Larghezza	194 cm
Altezza	119 cm
Passo	228 cm
Carreggiata ant/post	146/146 cm
Diametro di sterzata	10 m
Giri volante	2,5
Cerchi ant.	7 J 15
Cerchi post.	7,5 J 16
Pneumatici ant.	215/55 15
Pneumatici post.	225/50 16
Capacità serbatoio	57 l
Peso a secco	950 kg
Peso a pieno carico	1280 kg

Manutenzione Primo tagliando a 1500 km; tagliandi di servizio ogni 10000 km.

Prestazioni Velocità massima 280 km/h

marcia	velocità a 1000 giri/min (km/h)	velocità a 5500 giri/min (km/h)
1 ^a	14,2	78
2 ^a	20	110
3 ^a	30	165
4 ^a	40,1	225
5 ^a	50,1	276

PROVA SU STRADA

TVR Griffith

zione e soprattutto la ripresa sono di livello assoluto, confrontabili addirittura con quelli della Ferrari 456. C'è da osservare che per partire bene con la Griffith ci vorrebbe un corso di preparazione sui dragster perché da fermo ci vuole una precisione, una sensibilità e un mestiere non comuni; si potrebbe dire che in questo caso i tempi di accelerazione dipendono più dal pilota che dalla vettura.

Il motore è generosissimo e, complice uno scarico presumibilmente fuori da ogni norma, dà sensazioni acustiche oramai dimenticate, date le sue origini tutt'altro che sportive

Il motore 8V in lega leggera (sopra a sinistra) è derivato dal Rover, con modifiche alla cilindrata e alle teste; è collocato in posizione arretrata per migliorare la distribuzione delle masse. Nella foto in alto, il vano bagagli nel quale trova posto la parte rigida del tetto.



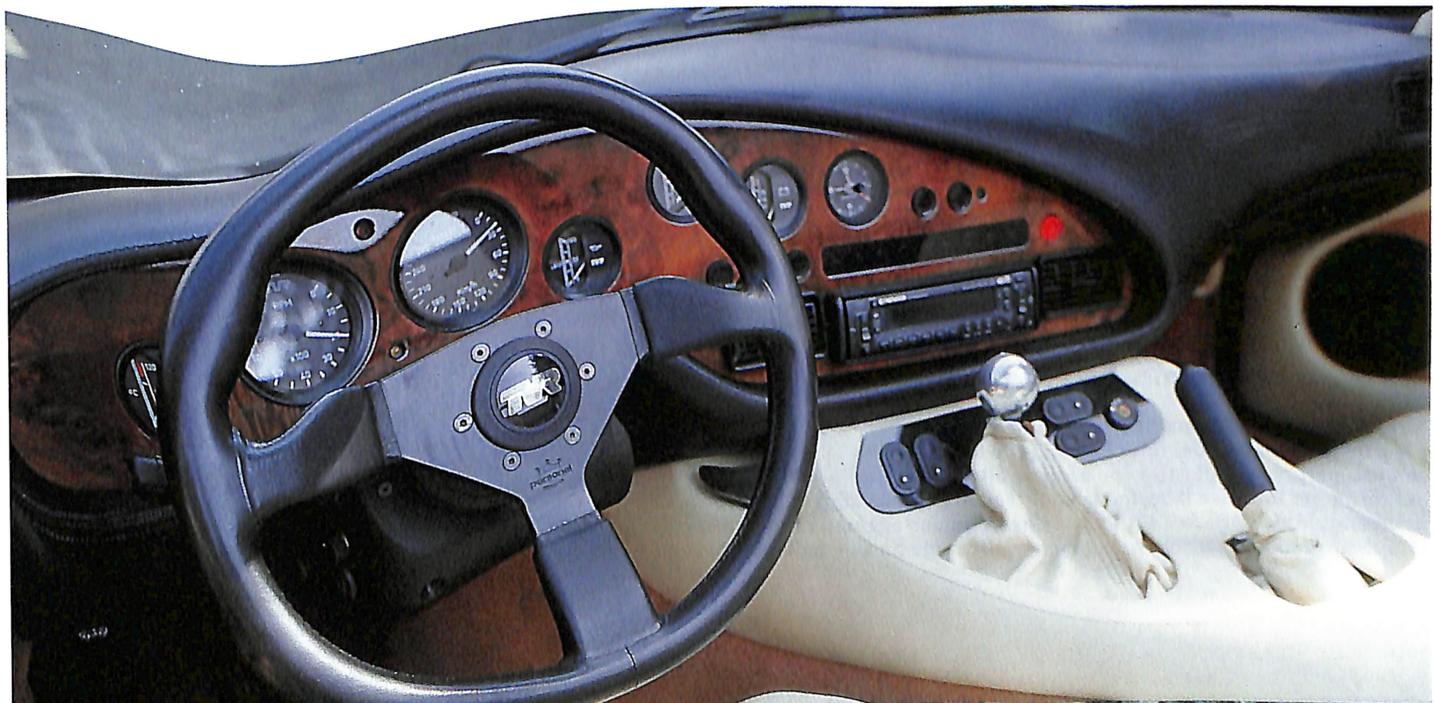
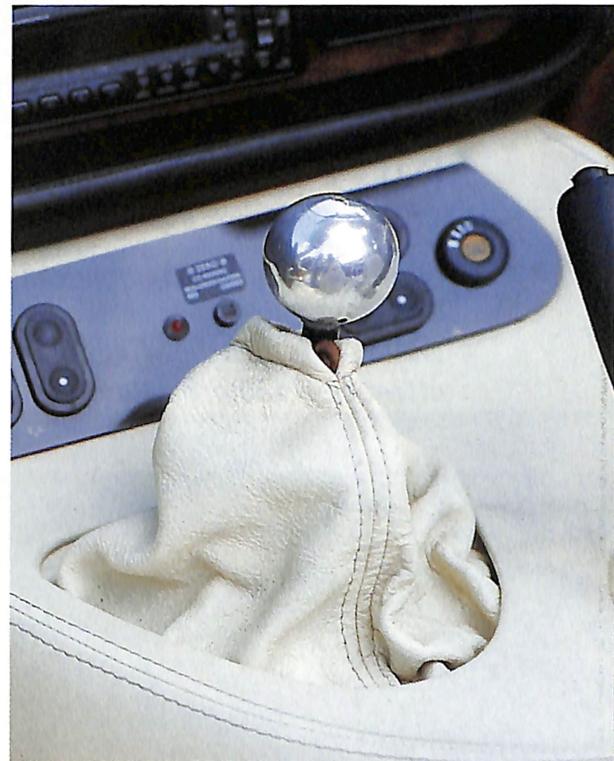
AM. RILEVAZIONI

Velocità massima in 5ª marcia a 5500 giri/min	275 km/h		Ovviamente elevata, quasi eccessiva per il tipo di vettura.
Accelerazione			
0 - 60 km/h	2,5 sec		
0 - 100 km/h	5,2 sec		
0 - 140 km/h	9,1 sec		
0 - 180 km/h	14,8 sec		I tempi sono quelli ottenibili in condizioni normali, con gomme slick e senza scrupoli per la frizione si può scendere ancora.
Un km con partenza da fermo	24,6 sec		
Ripresa			
da 80 a 120 km/h in 4ª	4,9 sec		
da 80 a 120 km/h in 5ª	6,8 sec		
da 100 a 140 km/h in 4ª	7,2 sec		Absolutamente eccezionale, la prontezza di risposta è notevole a qualsiasi velocità con qualsiasi marcia.
da 100 a 140 km/h in 5ª	4,9 sec		
Elasticità			
Velocità minima in 5ª marcia (a 1050 giri/min)	52 km/h		La regolarità al minimo non è ottimale, ma appena si tocca il pedale...
Frenata			
Spazi di arresto:			
da 60 km/h	13,9 m		In mancanza dell'ABS gli spazi d'arresto sono da considerarsi molto buoni; pedale duro ma resistenza eccellente.
da 100 km/h	36,5 m		
da 130 km/h	65,6 m		
Test di affaticamento freni: efficienza residua	100 %		
Emissioni			
tempo di riscaldamento del catalizzatore (temperatura esterna 17 °C)	3'50"		Un motore con scarse attitudini ecologiche, il riscaldamento non è certo rapido.
Rumorosità			
a 90 km/h costanti	78 dB		Lo scarico molto libero e l'assenza di una efficace insonorizzazione si fanno "sentire".
a 130 km/h costanti	82 dB		
al regime massimo in 2ª marcia	93 dB		
Inquinamento acustico max	96 dB		

Essendo prodotta artigianalmente, nessuna vettura TVR, anche per scelta dei clienti, è uguale alle altre; queste rilevazioni vanno perciò valutate in riferimento al particolare esemplare in prova: con un certo motore, un certo cambio e un certo tipo di freni.

Lo spazio abitabile è ridotto anche a causa del notevole ingombro del gruppo motore-cambio; la finitura è quella classica delle vetture artigianali inglesi con il calore del legno e della pelle per la selleria. I tanti comandi secondari sono distribuiti in modo non molto razionale e la maniglia di apertura della portiera è sotto la plancia, sul fianco della console centrale. A lato, la leva del cambio con il pomolo in alluminio lucido.

non ha la vivacità dei moderni pluri-valvole ma rimedia con una eccellente prontezza di risposta ai comandi dell'acceleratore a tutti i regimi. Il regime massimo nella versione standard è limitato a 5500 giri/min ma è possibile modificare la taratura del limitatore per portarlo a 6300 giri/min o addirittura eliminarlo (in questo caso l'integrità del motore è ovviamente a rischio). Come si può immaginare al volante si sta tutt'altro che rilassati e non ci si risparmia nemmeno dal punto di vista fisico a causa della durezza di sterzo, freni,



PROVA SU STRADA

TVR Griffith

frizione e cambio. La concentrazione è necessaria perché le alte velocità vengono raggiunte con incredibile facilità e, malgrado la buona bilanciatura e la notevole aderenza all'asfalto, la Griffith reagisce con la prontezza di un'auto da corsa; questo comportamento impone di impugnare il volante con fermezza, pronti a controllare un eventuale scarto del retrotreno se si esagera

con l'acceleratore. Anche per gli aficionados del sovrasterzo di potenza la vita non è facile perché il passo corto rende la vettura molto nervosa e difficile da controllare in controsterzo.

Se una TVR è uno sfizio, una Griffith così è una sfida: agli altri, forse al buon senso, certamente alle proprie capacità di guida. A proposito: se non guidate come Senna sul bagnato, in caso di pioggia, fate come Lauda in Giappone: tornate al box. **D.P.M.P.**

DIETRO LE QUINTE Nella fabbrica di Blackpool

CATENA DI MONTAGGIO? NO GRAZIE!

Novecento auto vengono prodotte ogni anno dai 240 operai in forza al maggiore costruttore indipendente britannico. Dalla saldatura del telaio in tubi d'acciaio alla vettura finita attraverso 450 ore di lavoro rigorosamente artigianale

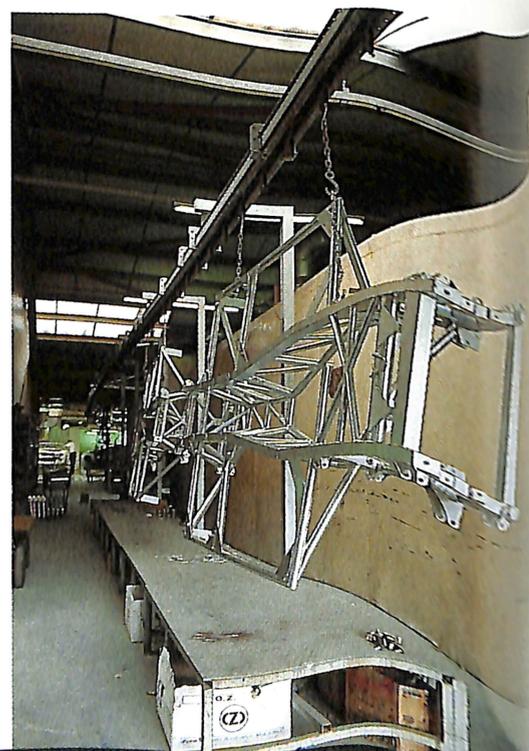


Un tubo di acciaio diventa telaio

Nella fabbrica TVR la costruzione di una nuova vettura comincia con il taglio e la saldatura (sopra) dei tubi d'acciaio che formeranno il telaio, che viene poi rivestito con una pellicola di plastica epossidica e alluminio. Il processo prevede il passaggio nel forno per indurire la resina (a lato). Telaio e sospensioni sono poi portati in un angolo dell'officina principale dove vengono aggiunti i condotti del carburante, l'impianto frenante, il rollbar e i mozzi delle ruote (in alto, nella pagina seguente).

Blackpool è una ridente (almeno per i canoni britannici) cittadina balneare che si affaccia sul Mare d'Irlanda a nord di Liverpool. Va famosa per le sue spiagge ma anche perché qui è la sede di uno dei piccoli costruttori automobilistici che danno ancora prestigio all'industria inglese. Piccolo poi nemmeno tanto. Con 240 dipendenti e 900 vetture all'anno la TVR conquista il vertice della classifica dei produttori indipendenti dell'isola.

Un risultato che corona quasi cinquant'anni di attività. La TVR fu infatti fondata nel 1947 da un giovane ingegnere, Trevor Wilkinson, che battezzò la piccola impresa con le consonanti del suo nome. La sua prima opera fu un pezzo unico in lega leggera sulla meccanica di una Alvis Firebird. Il primo telaio fu realizzato due anni più tardi; era equipaggiato con un motore Ford a valvole laterali. Nel 1956 le TVR venivano già

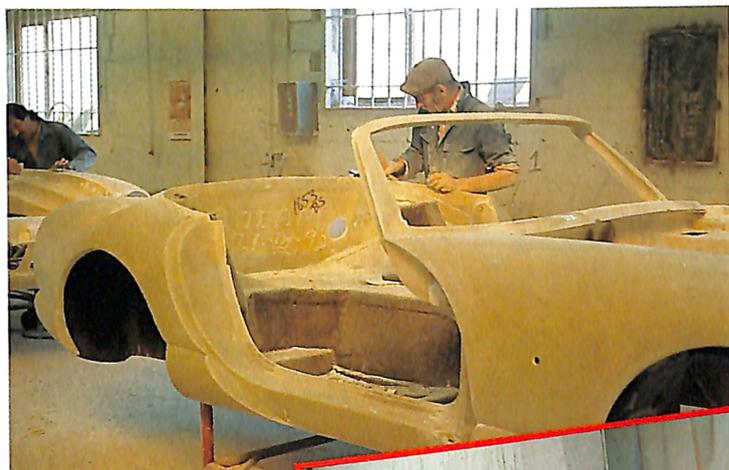




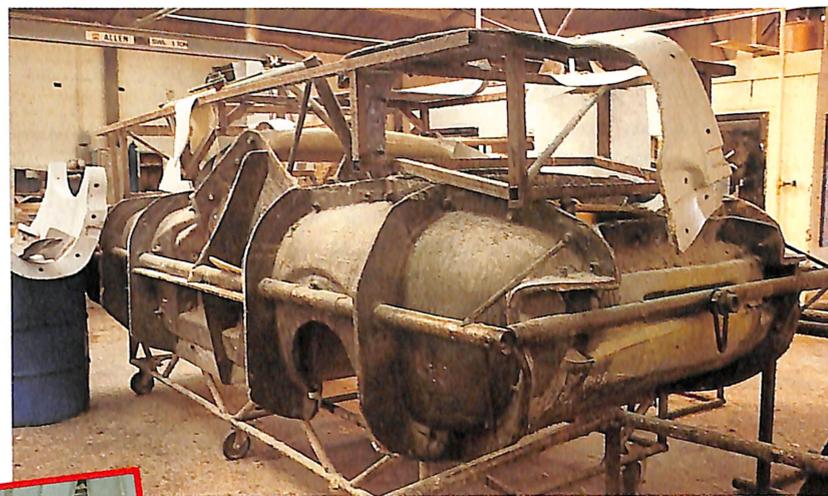
La carrozzeria in fibra di vetro delle TVR è composta da dodici pezzi. Lo stampo viene coperto di cera e di tre strati di fibra di vetro. Dopo due o tre ore, si incollano tra loro le varie parti che vengono lasciate riposare nelle presse per circa sedici ore (sotto, a destra). Si passa quindi alla fase di lucidatura e rifinitura. A mano, con la carta vetrata (qui sotto), vengono eliminati i segni delle giunture e ogni minima imperfezione. Dopo la sabbatura sono previste una cottura di tre ore a 62 °C e quattro mani di fondo.

esportate negli Stati Uniti. Nel 1958 vide la luce la Grantura, una sportiva che già racchiudeva in sé il segreto del successo del marchio: rigido telaio tubolare in acciaio, carrozzeria

Dodici pezzi in fibra di vetro per una carrozzeria superleggera



La carrozzeria pronta per la verniciatura viene avviata al forno (a lato). Il cliente può trovare il colore dei suoi sogni tra i 35 standard. Considerando però anche le vernici speciali si arriva a due milioni di tonalità. Quaranta le possibilità di scelta per la pelle degli interni, alla quale abbinare una delle 23 tinte dei tappeti.



invitante, motore dalle prestazioni aggressive, prezzo ragionevole.

Nel 1963 nasce la prima Griffith (una delle sue discendenti è la protagonista della prova nelle pagine precedenti). Si trattava essenzialmente di una Grantura con il telaio modificato e un potente V8 di nazionalità americana. Con le sue prestazioni era in grado di competere con le AC Cobra, ovvero di mettere in difficoltà Jaguar e Ferrari.

Nel 1966 le sorti della TVR passano nelle mani della famiglia Lilley.



A lato, un'altra immagine del reparto verniciatura. Dall'inceratura dello stampo alla prima mano di fondo che prepara alla verniciatura sono necessarie 160 ore/uomo di lavorazione. La TVR non bada troppo all'aspetto esteriore della fabbrica: sarebbe troppo costoso. È però intransigente per quanto riguarda la qualità. Sotto, le carrozzerie verniciate vengono montate sul telaio già dotato di sospensioni e passano nella grande officina (sotto) dove si provvede al montaggio delle altre parti meccaniche e del motore.

DIETRO LE QUINTE

La fabbrica di Blackpool

Sono i tempi in cui la Grantura viene sostituita dalla Vixen e la Griffith dalla Tuscan V8. Nel 1970, il trasferimento in Bristol Avenue dove lo stabilimento è cresciuto fino a raggiungere le dimensioni attuali. Dalla nuova fabbrica escono per tutti gli anni Settanta le vetture della serie M. Nel 1980 è la volta della Tasmin (un progetto completamente inedito) con motore Ford di 2,8 litri.

Nel 1982 la proprietà della TVR passa nelle mani di Peter Wheeler, che la gestisce ancora oggi. Sotto la sua direzione inizia l'epoca dei motori Rover. La prima auto a ospitare il potente V8 inglese è la 350i alla quale si affiancano negli anni modelli sempre più sofisticati che culminano nella 450 SEAC del 1988 con la sua esuberante potenza di 324 CV.



Il motore è Rover ma l'elaborazione è firmata TVR

Prima di trovare posto sotto il cofano delle sportivissime TVR, i propulsori Rover vengono elaborati dalla consociata TVR Power di Coventry. Insieme al motore viene montato il serbatoio del carburante e i materiali isolanti. L'assemblaggio delle porte (sotto, a sinistra) è uno dei momenti più delicati di tutto il processo. Gli ultimi ritocchi... e le vetture, dopo oltre 450 ore di lavorazione, sono pronte per la consegna.



Nel 1987 un'altra pietra miliare: la serie S che grazie al suo prezzo davvero interessante riesce a far raddoppiare la produzione della TVR. L'exploit viene confermato grazie alla nuova Griffith del 1992. L'anno seguente hanno esordito la Chimæra, la S4c e la Griffith 500. Nel '94 è stata la volta della Cerbera che ha segnato il ritorno per la TVR di una 2+2 dopo otto anni di latitanza.

Con l'introduzione della Cerbera la TVR ha anche razionalizzato la gamma motori. Il vecchio 4.3 è stato sostituito da un V8 di cinque litri che viene fornito senza particolari elaborazioni e un quattro litri potenziato. L'elaborazione dei propulsori viene effettuata dalla TVR Power mentre il compito di tenere alto i colori della Casa nelle competizioni è affidato alla TVR Motorsport.



Un'immagine d'effetto per il reparto dove vengono preparati tutti i cablaggi delle vetture (a lato). Anche la selleria e la plancia vengono realizzate all'interno dell'azienda (sotto). Tra i fornitori esterni, capeggiati dalla Rover, figurano aziende italiane di spicco: la OZ (cerchi in lega), la Nardi (volanti) e la Gemini (antifurto).

La scuderia ebbe il suo primo momento di notorietà nel 1962 grazie alla partecipazione di tre Grantura alla 24 Ore di Le Mans, ma è stato negli anni Settanta e Ottanta che la TVR ha raggiunto il culmine agonistico, fino all'esclusione dalle gare nel 1986 di una 420 SEAC perché era troppo veloce rispetto alle concorrenti. Per la Tuscan è stato creato un campionato monomarca che quest'anno festeggia la sesta edizione. Le Tuscan della TVR Motorsport pesano soltanto 800 chili e hanno una potenza di 420 CV. Non è difficile



A misura di cliente

La produzione artigianale consente flessibilità ed elasticità. Prodotte su ordinazione, le TVR possono essere costruite "su misura", seguendo le indicazioni, anche le più eccentriche, dell'acquirente finale. Eccole pronte alla consegna (sopra). Molto spesso il cliente (inglese nell'80 per cento dei casi) provvede personalmente al ritiro: una buona occasione per visitare questa fabbrica che non conosce la catena di montaggio.

immaginare lo spettacolo che una competizione tra loro può offrire allo spettatore. Ed emozioni la TVR garantisce anche ai suoi clienti che possono vantarsi di aver acquistato una vettura costruita seguendo i loro desideri. Ogni auto, venendo fabbricata soltanto su ordinazione, può essere personalizzata al punto di avere per esempio la plancia di un colore e l'hardtop di un altro.

Capita sovente che il proprietario provveda personalmente al ritiro del suo acquisto (che ha aspettato magari per mesi) e ne approfitti per visitare la fabbrica e rendersi conto della lavorazione assolutamente artigianale (le varie fasi sono spiegate nelle didascalie in queste pagine) che in 450 ore/uomo crea una fiammante TVR.

Manuela Piscini

(fotografie di Marinella Terziotti)