



Università degli studi di Camerino  
Scuola di Ateneo "Eduardo Vittoria"  
Laurea in Disegno Industriale e Ambientale

Progetto  
**Fanali: sito web dedicato alla  
Storia del Car Design Italiano del XX secolo**

Candidato  
**Alessio Speranza**

Relatore  
**Carlo Vinti**

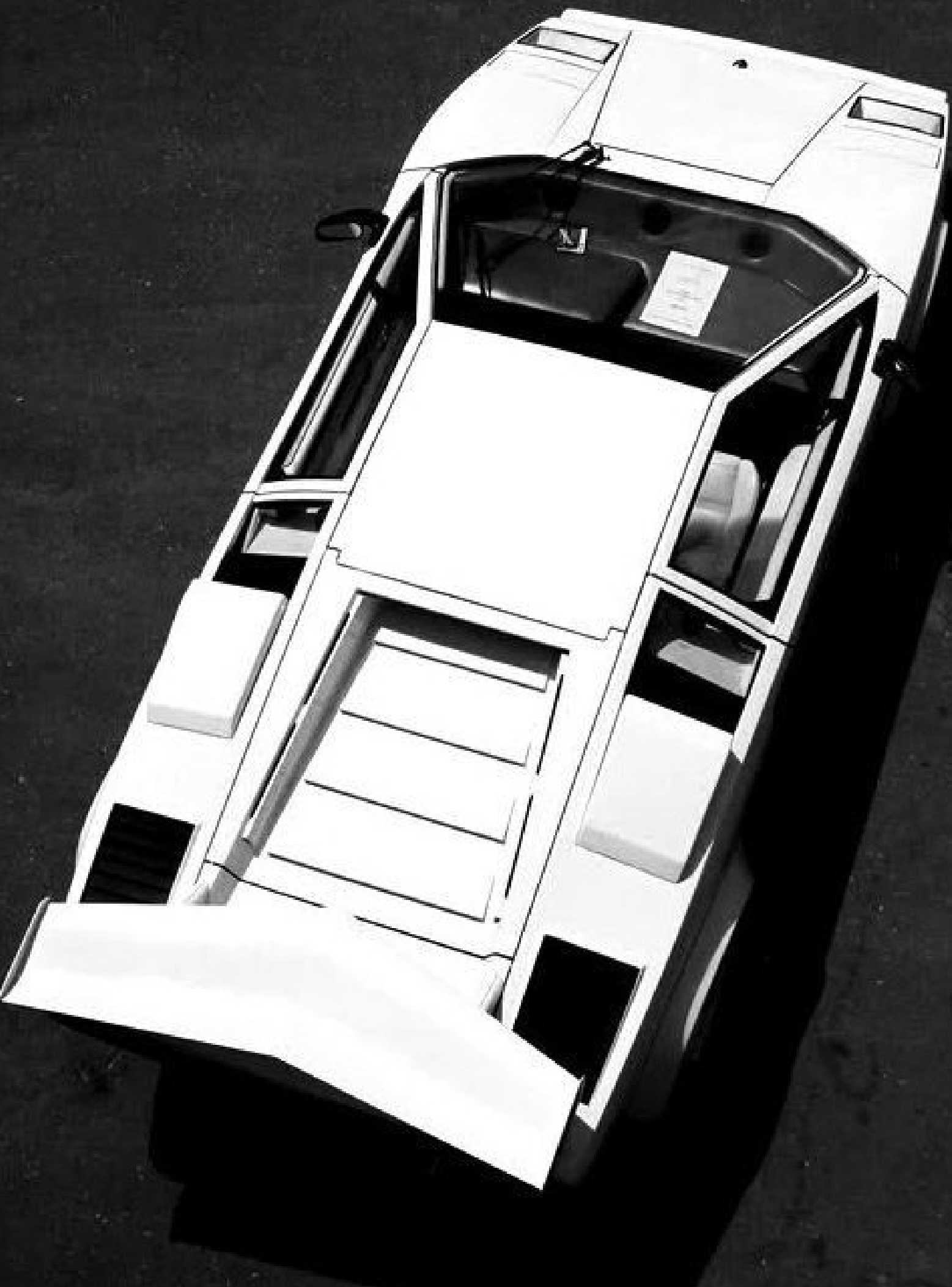
Corelatore  
**Antonello Garaguso**

Anno Accademico  
**2020/2021**



# Abstract

*La mia passione per le auto, e tutto il mondo che gravita attorno ad esse, mi ha portato a voler intraprendere un percorso di ricerca sul mondo del design automobilistico. Ho voluto focalizzarmi specificatamente sul design italiano, sia per poter analizzare un contesto ben definito, sia per la ricchezza di contenuti che la nostra storia nazionale ci ha donato. L'arco storico che ho voluto prendere in considerazione va dall'inizio del XX secolo sino al suo ultimo decennio. La mia scelta è stata guidata dalla poca considerazione che di solito si da ai marchi, progettisti e modelli d'auto antecedenti alla Seconda Guerra mondiale, quindi al boom economico, periodo in cui il nostro paese ha davvero puntato per la prima volta sulla produzione automobilistica. Ho reputato importante riportare anche le storie delle case automobilistiche di inizio secolo, le cui tracce, per lo più, sono state perse col tempo, ma che hanno gettato le basi e, spesso, contribuito alla creazione dei marchi che tutt'oggi conosciamo. Per quanto riguarda le vetture riportate all'interno della ricerca, ho selezionato tutte quelle che hanno svolto un ruolo importante all'interno del panorama economico e culturale italiano, talvolta anche artistico. Qualsiasi auto abbia fatto parlare di sé, rendendo famoso e prestigioso il proprio marchio ed il progettista che l'ha creata, lasciando un segno indelebile nel tempo. L'idea del mio progetto parte dal voler far confluire tutti i contenuti della mia ricerca in uno spazio digitale in grado di poter catturare l'attenzione dell'utente facendolo appassionare al mondo del car design, o magari aiutare i già appassionati a cercare con facilità le informazioni desiderate.*



# Indice

## Fase di ricerca

Storia dell'automobile per decenni	7
Storia delle maggiori case automobilistiche italiane	17
Stato dell'arte	89

## Fase progettuale

Il sito Fanali	95
Struttura del sito	99
Codice visivo	113
Fonti	123



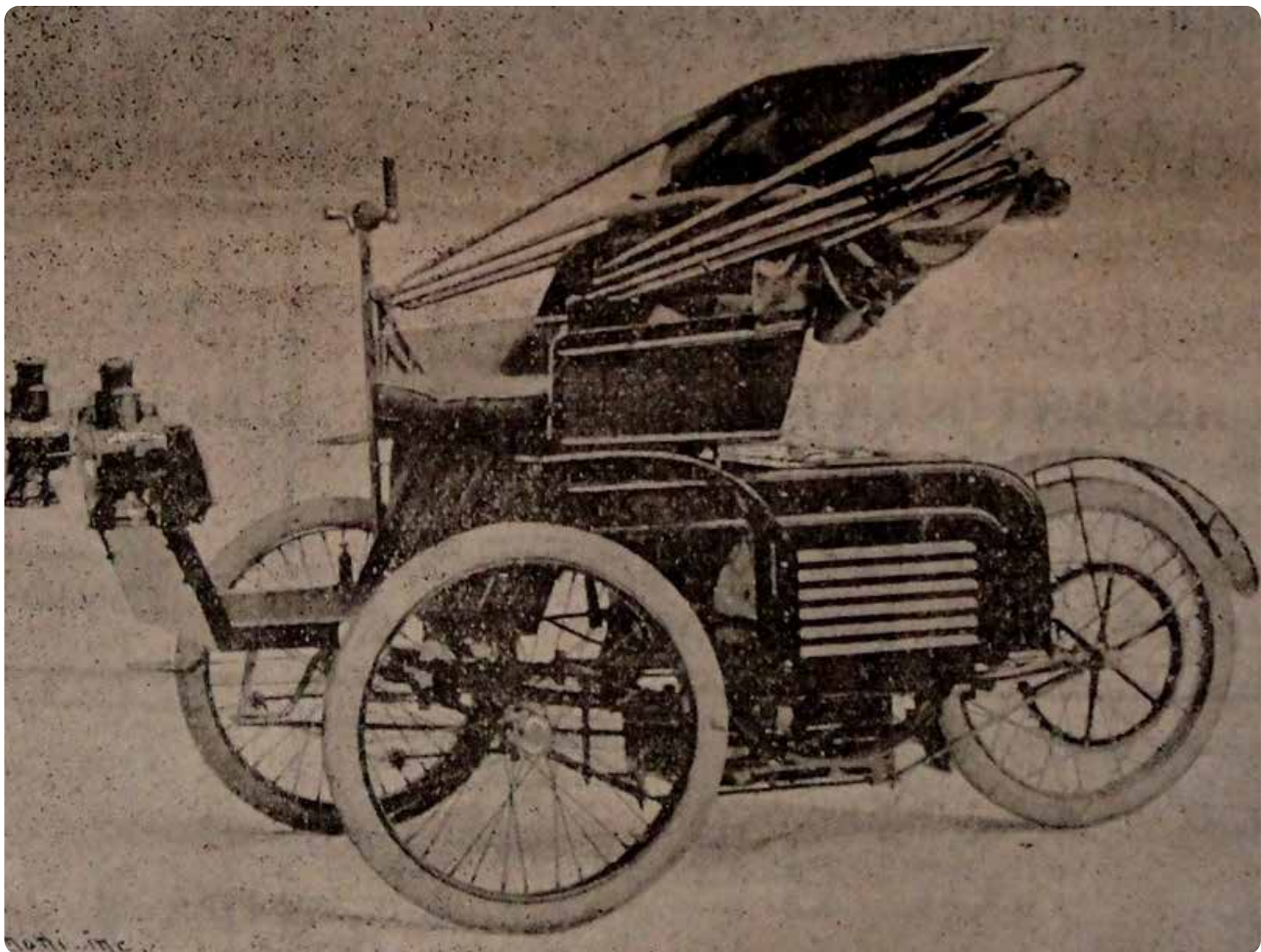
# Storia dell'automobile per decenni

*Nel capitolo seguente ho riportato una mia interpretazione della storia del design automobilistico italiano, dalle origini sino agli anni '80, suddividendo l'analisi per decenni. Ho incentrato il racconto sui marchi, le vetture ed i personaggi che hanno segnato la storia di questo mondo. Oltre che raccontare la storia dei protagonisti del panorama automobilistico e degli stili che vigevano nelle varie epoche, ho cercato di analizzare anche gli ambiti culturali e economici di ogni periodo, i quali hanno portato il mondo della progettazione ad evolversi in certe direzioni sino ad ora.*

## Fine 800 - Le origini

L'Italia al termine del XIX secolo può essere definita come un paese essenzialmente agricolo, lontanissimo dalle realtà industriali europee che iniziavano a nascere negli altri paesi già nella seconda metà del secolo. Prevalentemente la popolazione era composta da milioni di abitanti, circa un terzo rispetto ad oggi, non scolarizzati e nella maggior parte dei casi analfabeti. Tutte le forze erano dedite all'agricoltura e i tassi di mortalità erano ancora elevati. Sicuramente uno dei settori ancora arretrati è quello dei trasporti: di strade percorribili da veicoli a quattro ruote ce ne erano ben poche, per lo più al Nord. I trasporti commerciali, e non solo, avvenivano maggiormente su rotaia sfruttando i primi treni. Le poche strade presenti sul territorio neo-italiano sono per di più tratturi e mulattiere, spesso pericolose a seconda delle condizioni meteorologiche: bastava un periodo di pioggia per renderle impercorribili per via della presenza di fango e la creazione di voragini. Tutte queste

motivazioni rendevano l'utilizzo ed il possesso di un'automobile, a cavallo tra l'Ottocento ed il Novecento, non un bisogno reale ma un semplice divertimento abordabile solamente dall'alta borghesia, da persone abbienti che le vedevano come un vero e proprio giocattolo, costosissimo ma pur sempre uno sfizio personale. Gli archivi riportano la presenza di solamente 111 automobili in Italia alla fine del XIX secolo. Si trattava di un mercato molto limitato con un target molto ben definito, ma con dei guadagni da capogiro. Questo spinge gli industriali italiani ad interessarsi a questo prodotto nascente. Così, iniziano a nascere le prime fabbriche automobilistiche, spesso convertite partendo da fabbriche metallurgiche e di altri tipi. Una delle prime aziende a cui dobbiamo molto è la Società Motori Bernardi di Padova, la quale inizia ad assemblare i primi tricicli e quadricicli a motore a partire dal 1894.



*Triciclo Bernardi, 1894*



## Inizio 900 - La nascita

Ufficialmente la prima azienda automobilistica fondata in Italia è la Miari&Giusti, la prima impresa italiana che decide di industrializzare autonomamente le proprie automobili. L'azienda cambia nome nel 1896 con Motori Bernardi, Miari, Giusti & Co, dopo la rilevazione della sua citata azienda Società Motori Bernardi. Subito dopo la Miari&Giusti troviamo nuove aziende pronte a produrre le proprie auto in maniera autonoma come la Ceirano GB&Co, azienda ai tempi molto meno nota della presto nascente FIAT ma fondamentale per la creazione di quest'ultima. Infatti la FIAT (Fabbrica Italiana Automobili Torino) nasce nel 1899 con l'assorbimento dell'ormai fallita Ceirano GB&Co, dalla quale prenderà i progetti dei motori da inserire nella propria automobile, la Fiat 3 1/2 HP. È interessante osservare in quegli anni la tendenza, all'epoca, delle carrozzerie, aziende che creavano e riparavano carrozze, all'interessamento sempre più forte verso le automobili. Non erano rari i casi in cui le aziende automobilistiche cooperavano con le carrozzerie per la creazione di un'automobile. Uno dei primi casi fu proprio la creazione della Fiat 3 1/2 HP la cui scocca fu realizzata dalla carrozzeria Marcello Alessio. È facile infatti notare l'assoluta similitudine tra una carrozza ed un'automobile del tempo. Le ruote posteriori avevano un diametro maggiore rispetto a quelle anteriori ed erano fabbricate in

legno, ricoperte da copertoni finissimi. Di certo non possiamo non menzionare le prime competizioni tra automobili che nascono proprio in quegli anni, le quali porteranno ad una tempestiva evoluzione delle vetture, sia nelle linee che a livello ingegneristico. Nel 1905 nascono o si convertono alla produzione di automobili aziende come la Star Rapid, Aquila Italiana, Züst e Diatto, tutte fabbriche molto presenti anche nelle competizioni. Una delle prime gare in Italia è stata la Targa Florio. Tra le società appena citate forse una delle più importanti può essere proprio la Diatto, dalla quale assistiamo alla nascita di figure importantissime successivamente come Zagato e Bertone. Come già detto le competizioni portano l'automobile ad evolversi, da simil carrozze iniziano ad avere tratti più simili alle automobili contemporanee, le ruote diventano d'acciaio e di diametro univoco, i motori più grandi e più potenti dettano la nuova tendenza a progettare vetture con cofani più ampi, le dimensioni generali iniziano ad aumentare e diminuisce la distanza tra il sotto scocca ed il suolo. Fu l'anno successivo, nel 1906 che nascono altri due pilastri della nostra industria automobilistica, la Lancia e l'Alfa Romeo. Compiono le prime auto con bagagliaio incorporato, i tettucci in tela ribaltabili e c'è l'introduzione di sistemi di avviamento alternativi come quello ad aria compressa.



*La Fiat 28-40 HP di Felice Nazzaro taglia vittoriosa il traguardo dell'edizione 1907*

## La Grande Guerra - Lo stop

I primi dieci anni del Novecento vedono inoltre un piccolo abbassamento dei prezzi dei veicoli, nonostante questi ultimi vengono visti dal ceto medio come qualcosa di tutt'altro che raggiungibile. Le case automobilistiche continuano indisturbate a produrre e migliorare le proprie auto fino all'arrivo della Grande Guerra nel 1914, uno dei primi conflitti in cui si fa largo utilizzo di mezzi meccanizzati di qualsiasi tipo, incluso l'automobile. Lo Stato italiano impone a tutti i costruttori di produrre veicoli per il proprio esercito portando alle strette, in termini econo-

mici, molte aziende, le quali non riescono ad arrivare a vedere la fine del conflitto. Nonostante la guerra, aziende come Diatto, SPA, FIAT, Alfa Romeo e Lancia sono riuscite a sopravvivere alle gravi perdite finanziarie, risarcite dallo Stato una volta terminata la guerra. Alcune aziende minori in fallimento vengono accorpate dalla FIAT che inizia a diventare un colosso nascente dell'industria automobilistica. Proprio all'inizio del primo conflitto mondiale troviamo la nascita di un altro pilastro, la Maserati, fondata da un gruppo di fratelli a Bologna.



*SPA 9000 da 102/35 catturato dagli austriaci*

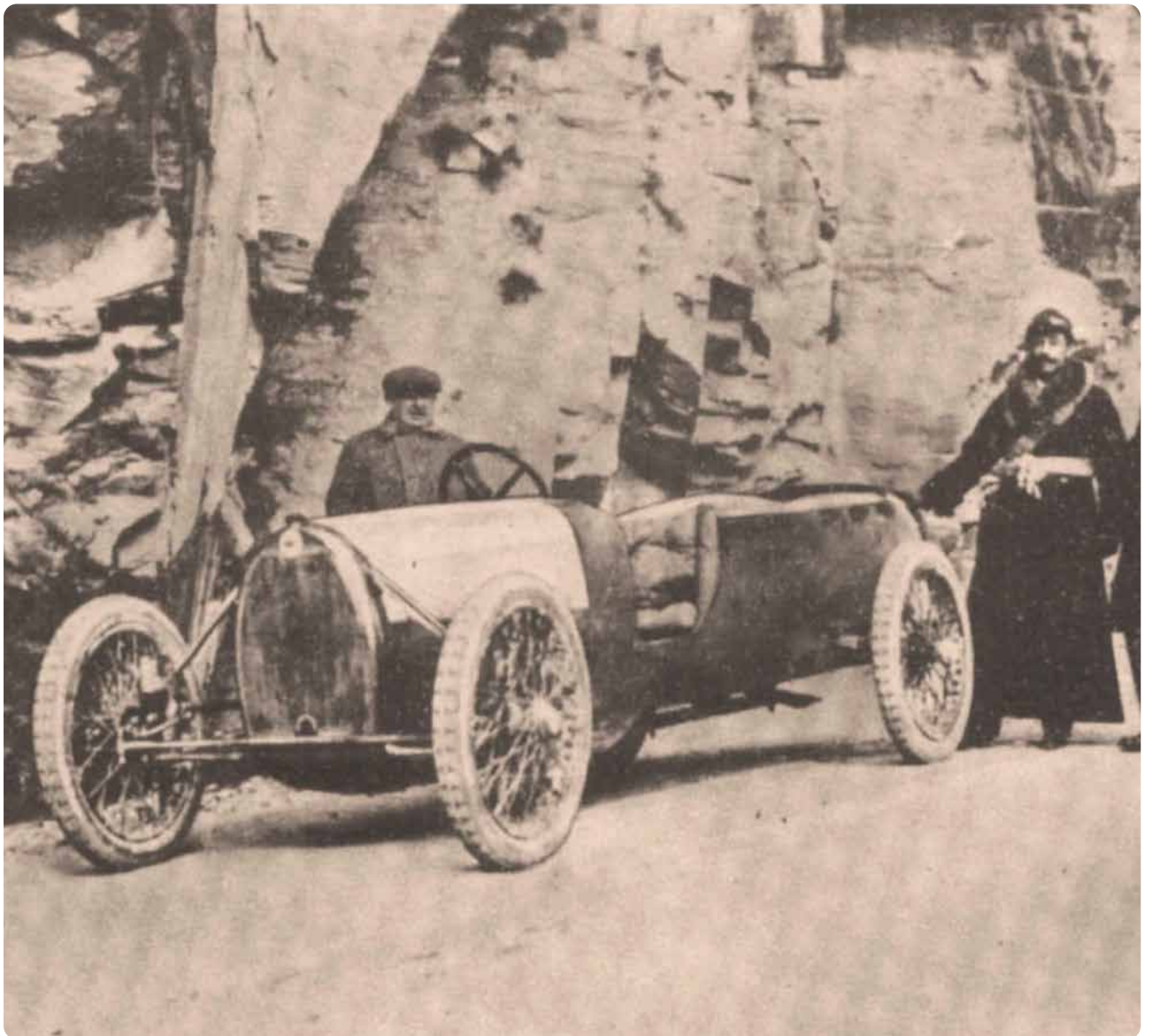


*Autoblindomitragliatrice Ansaldo-Lancia 1Z*

## Fra le due guerre - La ripresa

La guerra ha portato, come precedentemente le corse, l'automobile a compiere un passo evolutivo in termini di resistenza e affidabilità. La prima automobile al mondo ad adottare la scocca portante è proprio la Lancia Lambda del 1922, la quale adottava anche il sistema che permetteva alle ruote anteriori di essere indipendenti e inoltre fu la prima ad essere dotata di un impianto frenante idraulico. In questi anni le linee della carrozzeria delle auto iniziano a diventare più affusolate, morbide e sinuose, lasciando al passato la spigolosità delle lamiere. Compaiono inoltre piccoli dettagli, che per noi sono scontati al giorno d'oggi ma all'epoca risultavano come grandi novità: la comparsa della luce della retro-marcia, l'autoradio, il sistema di riscaldamento e

i primi cerchi in lega. Nel pieno degli anni Trenta compaiono i primi motori a diesel, molto più grandi ed inquinanti dei benzina. Compaiono gli indicatori di direzione posteriori, invenzione che ha sventato numerosi incidenti, soprattutto ora che le auto iniziano a diventare sempre più frequenti fra le strade, fu un passo in avanti nella direzione della sicurezza a bordo. Sui modelli più lussuosi compaiono le prime capote elettriche, frutto dello sviluppo sempre più intenso dei sistemi elettrici all'interno dell'auto. Un importante avvenimento in questi anni fu proprio la divisione del reparto Alfa Romeo corse diretto da Enzo Ferrari, il quale diventerà prima direttore e poi fonderà la propria azienda a cavallo tra i anni '40 e '50.

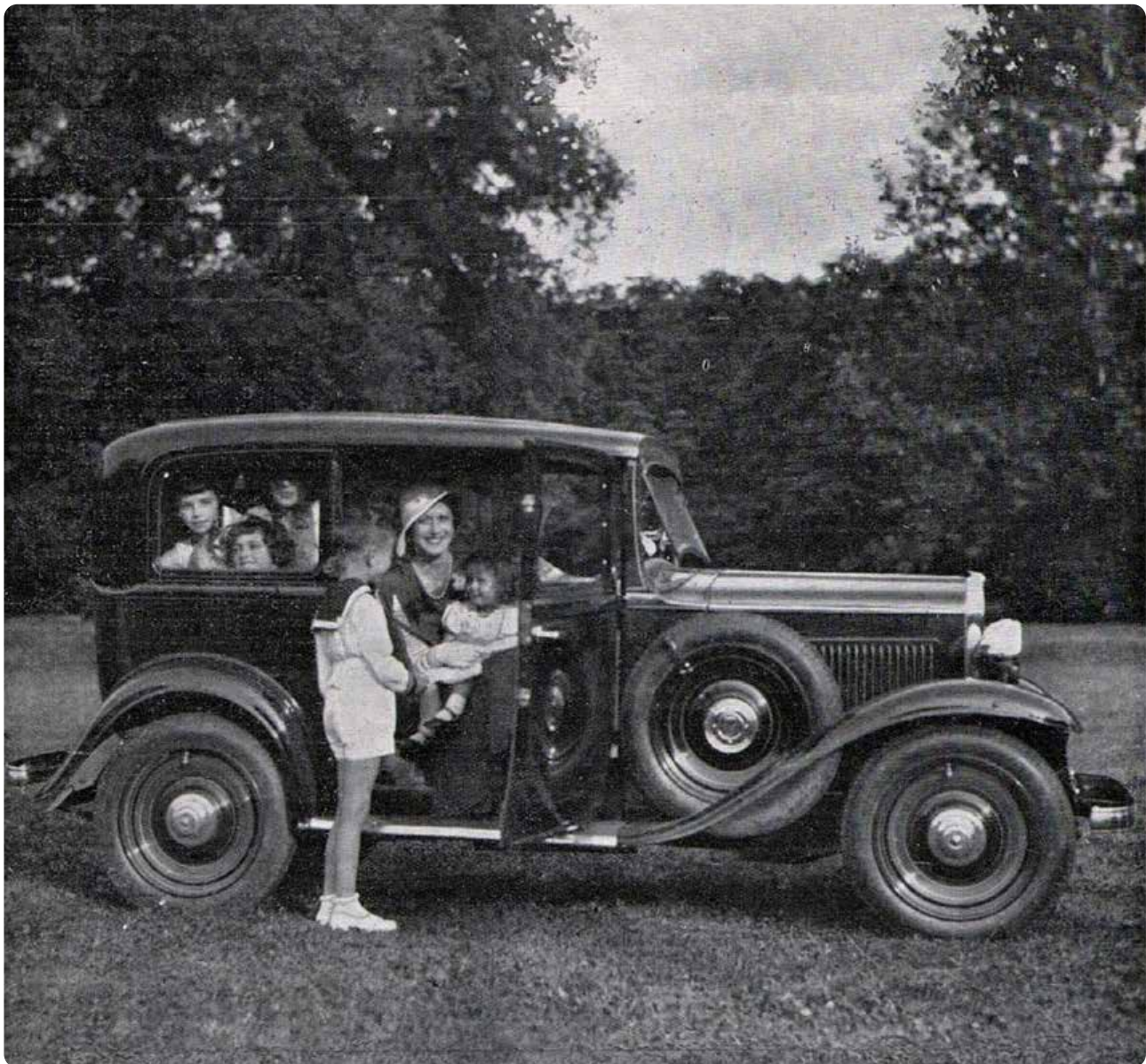


*Lancia Lambda, 1922*

# Dittatura in Italia - Esperimenti

Fu proprio Benito Mussolini ad avviare il processo di motorizzazione di massa in Italia commissionando agli ingegneri Antonio Fessia e Dante Giacosa la creazione di una vettura per il popolo, dai costi relativamente contenuti, si stimava all'inizio un prezzo che orbitava attorno alle 5000 lire. Il modello fu presentato alla fiera di Milano il 12 aprile 1932, in occasione del Salone dell'automobile, con il nome di FIAT 508 Balilla. Il popolo decise di dare a questa vettura un nome singolare: "Topolino" collegandola al personaggio di fantasia creato oltremare da Walt Disney. La 508 diventò famosa anche per le sue numerose facce o configurazioni, vennero prodotte in versione berlina, spider, torpedo e

coupé. Inoltre venne data in dotazione alle forze armate in versione "Militare" e la cosiddetta "Coloniale". Questa versatilità portò alla piccola vettura FIAT un grande successo e dal '32 al '37 furono prodotti ben 112.000 esemplari, con un costo finale per pezzo di 10.800 lire. Non fu solo la FIAT a lanciare auto a, relativamente, basso costo. Chiamate a contrastare la 508 fu per la lussuosa Lancia la Astura e per la sportiva Alfa Romeo 6C. La guerra dei prezzi portò ad un abbassamento abbastanza consistente dei costi per acquistare un'auto, portando ad una maggiore richiesta che aumenterà sempre di più nell'immediato dopoguerra col cosiddetto boom economico.



*FIAT 508 Balilla, 1932*

## Anni '50 e '60 - Il boom

Come tanti altri paesi europei, l'Italia esce distrutta dalla seconda guerra mondiale. La ricostruzione del paese si trasforma in un' enorme crescita della produzione, dei consumi e del lavoro. Il costo della manodopera è molto più basso degli standard odierni. Il paese aderisce alla nascente Comunità europea, aprendosi ai mercati esteri e trasformando il processo di rinascita in un vero e proprio miracolo economico, chiamato da molti "boom economico". Oltre che il mondo finanziario si trasforma anche lo stile di vita. Le famiglie hanno più tempo libero. La vita del genere femminile, ancora relegato alla cura esclusiva della casa, cambia notevolmente con l'avvento degli elettrodomestici che lasciano più spazio all'impiego del tempo per accrescere la propria presenza nel mondo della cultura, della politica e del lavoro. Nascono in questi anni anche le tipiche vacanze all'italiana. Il forte turismo balenare accrebbe il bisogno, quindi la domanda, di mezzi di trasporto utili ai viaggi in famiglia durante il periodo estivo. Inizia quella che verrà chiamata "motorizzazione di massa". Mai prima d'ora c'è stato un trend di crescita stabile così forte in Italia. In assoluto l'automobile più acquistata all'epoca fu la FIAT 600, completamente sorpassata dalla Nuova 500 nel '57. Dante Giacosa progetta la 500 con l'intento di creare una vettura minimaL. Una macchina poco ingombrante ma capace di accogliere una famiglia intera durante gli esodi vacanzieri e di

percorrere tutta la penisola. Gli elementi interni erano minimi, lo stretto necessario. Sul cruscotto possiamo trovare giusto il tachimetro e qualche interruttore. La prima serie non era dotata di indicatori di direzione e le porte erano controvento. Il prezzo di vendita era di 490.000 lire, un anno di stipendio circa. Lo stile prediletto dall'industria automobilistica del periodo era lo streamlining, uno stile che prevedeva l'utilizzo di forme affusolate, aereodinamiche, derivante direttamente dallo studio della galleria del vento, in vigore dall'inizio del secolo nell'intero mondo del disegno industriale e non solo. La moda dell'epoca prevedeva sicuramente l'utilizzo di elementi cromati come i paraurti, maniglie e cornice dei fari. L'Italia si afferma in questo periodo anche nella produzione delle auto sportive di lusso, le quali fondevano la sportività col mondo dell'esclusività e dello stile. Un esempio può essere la grande produzione da parte delle Ferrari soprattutto in questi anni. Possiamo menzionare la Testarossa, la GT California e la GTO. La crescita esponenziale del settore industriale automobilistico dovette rallentare bruscamente però all'inizio degli anni '70 in concomitanza alla prima grande crisi petrolifera lasciandosi alle spalle quel ventennio che tutti ricordano come il periodo di grande crescita su tutti i fronti del nostro paese e di riconoscimento a livello internazionale.



FIAT 500, 1957

## Anni '70 - La crisi

Gli anni '70 sono degli anni rivoluzionari, simbolo di libertà e trasgressione. Un decennio mosso da una vera e propria esplosione di creatività. Un periodo dalle tinte forti e di grande competizione in tutti i campi: si fanno sentire sempre di più la presenza dei media, che entrano di prepotenza nella nostra vita quotidiana, le contestazioni scaturite dalle tensioni generazionali e gli atteggiamenti aggressivi. La tecnologia fa passi da gigante: all'inizio del settanta fanno la loro comparsa i primi moderni computer, nel 1971 la Intel sviluppa il primo microprocessore della storia, successivamente arriveranno i Commodore e i primi videogiochi elettronici come PacMan e Space Invaders, destinati a diventare ben presto popolarissimi. Emerge ovunque la creatività, la trasgressione, la voglia di progresso a tutti i costi, l'interesse per l'archeologia. In questo panorama di grande rivoluzione e progresso però troviamo nel nostro paese una grave crisi petrolifera che innesca una serie di malus come l'aumento dei costi di produzione, l'inflazione, l'aumento del debito pubblico e il bisogno di ridurre i consumi energetici. Le aziende automobilistiche dovettero agire di conseguenza, si iniziò a progettare motori più efficienti, più piccoli e potenti, che potessero consumare meno carburante. La vettura italiana più acquistata all'epoca fu certamente la FIAT 126, uscita nel '72, chiamata a sostituire la 500, con un totale comples-

sivo di vendite di circa 5 milioni di esemplari in 18 anni di carriera. La vettura si presenta come impostazione molto simile alla sua antenata, con misure leggermente maggiorate. La differenza sostanziale che la porta ad essere più spaziosa è la tendenza ad utilizzare forme più definite e squadrate a differenza delle abbondanti bombature della 500. Si inizia a parlare di più di sicurezza a bordo trovando soluzioni come spostare il serbatoio dal cofano al sottoscocca. La 126 sarà la responsabile e la protagonista della motorizzazione di massa in paesi meno sviluppati, per esempio la Polonia, come la 500 è stata per noi nel ventennio precedente. Infatti nonostante la sua grande popolarità non riuscì mai a superare la fama e l'apprezzamento dell'antenata. Da un punto di vista stilistico le forme tendono a diventare più squadrate, si abbandonano, ma non del tutto, i dettagli cromati e anche i piccoli elementi come i fari iniziano ad assumere forme spigolose, lasciando le forme tondeggianti al passato. In questi anni si nota sempre di più la tendenza delle aziende automobilistiche nel collaborare con i designer e con i centri stile. Esempi possono essere la Lamborghini Countach di Gandini per Bertone, la De Tomaso Mangusta di Giugiaro per Ghia, Gandini e Giacosa che creano la A112 di Autobianchi per Bertone o la Maserati Bora di Giugiaro per Italdesign.



FIAT 127, Terza serie

## Anni '80 - Il secondo boom

Gli anni '80 possono essere definiti con aggettivi come colorati, incoscienti, stravaganti ed esagerati. Il voler dimenticare le difficoltà del decennio precedente detta il sentimento pubblico generale in ogni ambito. Sono anni in cui lo sguardo è rivolto fisso al futuro con grande spensieratezza senza alcuna cura del presente. La tecnologia non è mai stata così presente. Nasce internet, seppur molto diverso da come lo conosciamo nel mondo odierno. Sempre più presenti sono le mode che entrano pesantemente a far parte della vita dei giovani del tempo, dettando non solo le regole nel vestirsi ma anche nei comportamenti veri e propri. Gli effetti speciali entrano prepotentemente a far parte dei film sul grande schermo. Hollywood sfornerà delle pellicole che non solo diventeranno dei cult ma faranno parte della cultura pop fino al giorno d'oggi. Come per l'abbigliamento, anche la musica è scatenata e trasuda di spensieratezza e voglia di divertirsi. Si può dire che gli anni '80 hanno una doppia faccia, se da un parte non si pensa a nulla, solo a consumare senza ritegno, dall'altra catastrofi come Chernobyl e il naufragio della

petroliera dell'ExxonMobil iniziano a far nascere i primi ideali ambientalisti. Nascono i primi movimenti a favore dell'ambiente, associazioni ambientaliste e animaliste. Dopo la scoperta del buco nell'ozono al Polo Sud, al termine del decennio, in Italia viene bandito l'utilizzo del freon nelle bombolette spray, una piccola svolta che caratterizzerà le scelte nei decenni successivi. Dal punto di vista automobilistico in questo clima di stravaganza e spensieratezza troviamo uno dei decenni più incisivi per la nostra produzione. Gli anni Ottanta si configurano come una sorta di "Belle Époque" per l'industria automobilistica nostrana. Comprare prodotti italiani era motivo di orgoglio, significava scegliere prodotti realizzati con le tecnologie più avanzate e di grande stile. Dal punto di vista stilistico le linee delle auto riprendono la tendenza degli anni '70 di utilizzare forma spigolose ma estremizzandola al massimo, basti pensare alla FIAT Uno, così futuristica da essere presentata a Cape Canaveral, sito di lancio per i razzi della NASA. Auto super sportive come



Test Alfa 75, 1985





# Storia delle maggiori case automobilistiche italiane

*In questo capitolo affronto le storie delle case automobilistiche italiane più importanti. Ho deciso di partire da prima della Grande Guerra, quando ancora l'automobile era definita "un giocattolo per persone ricche", con alcune delle case automobilistiche che hanno gettato le basi o, in alcuni casi, hanno portato alla luce alcune delle figure più importanti in questo ambito che si sarebbero contraddistinte successivamente, nella seconda metà del secolo scorso.*

# Alfa Romeo

## FONDATORE

Nicola Romeo

## ANNO DI FONDAZIONE

1918

## PRIMO STABILIMENTO

Milano

## MODELLI

24 HP - P2 - 6C - 8C - GP Tipo 159 "Alfetta" - Giulietta - 33 Stradale - Alfasud - Alfetta - 75 - 164

## COLLABORAZIONI

Elio Zagato - Franco Scaglione - Giorgetto Giugiaro - Nuccio Bertone - Sergio Pininfarina



Nel 1906 a Napoli viene fondata la Società Italiana Automobili Darracq, emanazione della filiale londinese della ben più nota e ricca fabbrica di automobili francese. La necessità di uno stabilimento attrezzato costringe l'azienda a trasferirsi a Milano, al Portello. Il successo commerciale però non arriva e il cavalier Ugo Stella, amministratore delegato della Società, promuove la costituzione di una nuova azienda. Il 24 Giugno 1910 nasce la A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), fondata dagli stessi investitori della "vecchia" Darracq e con sede nelle officine milanesi del Portello. Nello stesso anno Ugo Stella e Giuseppe Merosi, il primo progettista dell'azienda, stringono un accordo per la realizzazione di due vetture denominate 24 HP e 12 HP, i cui nomi si riferiscono alla potenza fiscale. Merosi è un progettista ambizioso, ma lo scoppio della Prima Guerra Mondiale blocca i sogni di gloria della Casa milanese. Il mercato chiede la conversione all'industria bellica e la A.L.F.A. entra in crisi. Una mancata commessa statale per la costruzione di veicoli militari causa lo scioglimento anticipato per mano della Banca Italiana di Sconto (Bis). Entrata in liquidazione, l'azienda - per via delle dotazioni tecniche all'avanguardia del suo stabilimento cattura le attenzioni del giovane imprenditore napoletano Nicola Romeo. Tramite l'intermediazione della stessa BIS, la Società Ing. Nicola Romeo & C. nel 1915 ottiene il controllo dell'azienda. I profitti sono ingenti, la manodopera cresce e la fabbrica del Portello si ingrandisce. Nel 1918 gli investitori ufficializzano la nascita della Società Anonima Italiana Nicola Romeo & C., altrimenti detta Alfa Romeo. Lasciato alle spalle il conflitto mondiale, l'Alfa Romeo sviluppa rapidamente la propria produzione automobilistica. Nel '19 viene avviata la produzione e l'anno successivo debutta la 20-30 ES, la prima auto con il marchio Alfa Romeo. Segue un periodo di tentativi: la G1 e la G2 non ottengono il successo che invece celebra la RL. Le vendite sono in crescita, merito anche di una lunga serie di vittorie. La prima avviene nel 1923 alla Targa Florio, l'edizione che ha dato i natali al simbolo del Quadrifoglio disegnato sulla livrea della propria auto dal pilota Ugo Sivocci. Nello stesso anno approda in Alfa Romeo il giovane

tecnico Vittorio Jano che ha il merito di progettare la Gran Premio Tipo P2, auto che vince il GP di Lione 1924 e il 1° Campionato del Mondo per vetture Grand Prix nel 1925 - titolo che varrà la corona d'alloro intorno al marchio. Nel 1927 viene prodotta la 6C 1500 (in origine le era stato dato il nome NR, in onore di Nicola Romeo, ma alla fine si opta per una sigla più tecnica) che non tarda a imporsi nelle competizioni, nelle sue versioni "Sport" e "Super Sport". Campari e Ramponi dominano alla Coppa delle Mille Miglia del 1928, la prima delle undici vittorie Alfa Romeo alla "Freccia Rossa". Ma i successi straordinari conquistati dall'Alfa Romeo negli anni '30 si devono soprattutto a un'altra leggenda dell'automobilismo: il "Mantovano Volante" Tazio Nuvolari. Con Nuvolari - e altre glorie dell'automobilismo sportivo come Varzi, Caracciola e Chiron - al volante delle vetture da competizione 6C e 8C e delle monoposto da Gran Premio, Alfa Romeo conquista una messe di vittorie nelle prove su strada, come la Mille Miglia e la Targa Florio, e nelle più importanti gare su pista di tutta Europa. Il rapporto tra l'Alfa Romeo e Enzo Ferrari inizia nel 1920 quando il giovane modenese si mette in mostra come pilota. Pochi anni dopo diviene concessionario del Marchio per l'Emilia-Romagna e le Marche e nel 1929 fonda la Società Anonima Scuderia Ferrari, che schiera con successo vetture Alfa Romeo nelle più importanti competizioni internazionali e conta oltre 40 piloti, tra cui lo stesso Enzo. Al termine della stagione 1932, per ridurre i costi, viene chiuso il reparto corse Alfa Romeo. Ugo Gobatto affida la gestione delle competizioni alla Scuderia Ferrari che, sotto la direzione di Enzo Ferrari, diventa l'espressione sportiva dell'Alfa Romeo. Nel 1937 l'Alfa Romeo acquista l'80% delle azioni della Scuderia, scioglie la società, trasferisce le attrezzature al Portello e fonda l'Alfa Corse. Enzo Ferrari viene nominato direttore, ma nel 1939 la mancanza di autonomia spinge il modenese a lasciare l'Alfa Romeo per dare vita a una propria azienda. I successi sportivi non coincidono con la situazione aziendale. La produzione è in calo, il personale viene ridimensionato e la struttura risulta inadeguata. L'Alfa Romeo viene nazionalizzata dal Governo tramite l'IRI (Istituto per la

Ricostruzione Italiana) che affida a Ugo Gobbato la Direzione Generale. Ogni spreco viene eliminato e si rinuncia a pubblicità e corse: al termine della stagione 1932 matura la decisione di ritirare le Tipo B dai Gran Premi in quanto se ne era sufficientemente “dimostrata l’imbattibilità”. Negli anni successivi, in vista dei crescenti timori per un nuovo conflitto mondiale, la fabbrica viene riorganizzata e convertita alla produzione militare di autocarri, furgoni e motori avio. L’Alfa Romeo diviene una grande industria metalmeccanica e dà il via alla costruzione del nuovo stabilimento aeronautico San Martino di Pomigliano d’Arco. La fine delle ostilità porta con sé un grande cambiamento per Alfa Romeo. Ugo Gobbato, assassinato nel 1945, viene sostituito da Pasquale Gallo che si trova a gestire la fabbrica al Portello ancora semidistrutta dalle bombe e una produzione che fatica a ripartire. L’esigenza è quella di saturare le capacità produttive dello stabilimento: riprende la produzione della 6C 2500, sviluppata prima del conflitto, e in parallelo si fabbricano cucine, tapparelle e materiale ferroviario. Negli stessi anni la squadra di progettisti capeggiata dall’ingegner Orazio Satta Puliga sviluppa il progetto di una vettura moderna, più economica, affidabile e razionale. Nel 1950 nasce la 1900, prima vettura Alfa Romeo prodotta in serie: è la “vettura di famiglia che vince le corse”, e supera le 17.000 unità vendute. Nel 1950 l’Alfa Romeo partecipa al 1° Campionato del Mondo Formula 1. La GP Tipo 158 “Alfetta” conquista undici vittorie su undici gare disputate: il titolo va a Nino Farina, seguito dagli altri due membri della “squadra delle tre ‘F’”, Fangio e Fagioli. E l’anno successivo Farina vince il secondo Campionato del Mondo Formula 1. Nel 1951 Giuseppe Luraghi viene nominato Direttore Generale di Finmeccanica, la finanziaria dell’IRI proprietaria dell’Alfa Romeo. La Casa milanese si concentra sulla produzione di automobili ma, a causa delle risorse limitate, è costretta a rinunciare alla Formula 1. Luraghi, sempre affiancato da Satta Puliga, chiama al Portello l’ingegnere Rudolf Hruska per organizzare la produzione della neonata Giulietta, la vettura di classe media presentata nel ‘55, che era stata preceduta dalla Giulietta Sprint nel 1954. Con oltre 177.000 esemplari venduti, la Giulietta consacra definitivamente Alfa Romeo come grande costruttore automobilistico. Il successo commerciale prosegue nel 1962 con il lancio della Giulia, la cui

produzione inizia al Portello per poi si sposta nel nuovo stabilimento di Arese. Con l’intenzione di estendere la produzione automobilistica dell’Alfa Romeo al sud Italia, Luraghi crea un nuovo stabilimento a Pomigliano d’Arco, adiacente alla precedente struttura dedicata alla produzione di motori aeronautici. Qui nel 1972 vede i natali la mitica Alfasud. Il successo commerciale della Giulietta e della Giulia va di pari passo con il ritorno ufficiale dell’Alfa Romeo alle competizioni nel 1964, con il supporto dell’Autodelta dell’ingegner Chiti. Le Giulia TZ, GTA e GT Am sono dominatrici indiscusse delle competizioni Turismo per oltre un decennio. In parallelo, l’Alfa Romeo si cimenta con successo anche nel Campionato Sport Prototipi con la Tipo 33 che, prodotta in diverse versioni e motorizzazioni tra il ‘67 e il ‘77, conquista due titoli mondiali nel 1975 e nel 1977. Il ritrovato entusiasmo spinge la Casa milanese al ritorno in Formula 1. Dapprima in veste marginale fornendo i motori della Tipo 33 ad altre Scuderie, quindi dal ‘75 con una propria vettura e un proprio parco piloti tra cui Giacomelli, Brambilla, Depailler, Andretti, Patrese e Cheever. Nonostante il successo della nuova Alfa Romeo 75 del 1985 - chiamata così per celebrare i 75 anni della Casa milanese - difficoltà finanziarie e commerciali spingono l’IRI a optare per la vendita. Nel 1985 pervengono proposte dall’estero che prevedono un’acquisizione graduale. Fiat, invece, controbatte con l’offerta di una acquisizione totale e immediata. L’IRI non ha dubbi e il 6 novembre 1986 l’Alfa Romeo entra a far parte del Gruppo Fiat. Nello stesso anno viene fondata la “nuova” Alfa Corse che raccoglie l’eredità dell’Autodelta, allo scopo di riunire in un solo settore le attività sportive della Marca. L’anno successivo viene presentata l’ammiraglia 164, sviluppata sullo stesso pianale utilizzato per Fiat Croma e Lancia Thema. Nei primi anni ‘90 l’attività dell’Alfa Corse viene notevolmente incrementata con la preparazione sportiva della nuova berlina 155, che conquista i campionati Turismo Italiano, Spagnolo e, soprattutto, Tedesco: il famoso DTM, vinto da Nicola Larini su 155 V6 TI nel 1993. Negli anni a seguire la gamma si rinnova con due prodotti di grande qualità: la 156 (1997) e la 147 (2000). Entrambe conquistano il prestigioso titolo di “Auto dell’Anno”. Nel 2007 il lancio della 8C - prodotta in soli 1000 esemplari nelle versioni coupè e spider - segna il ritorno della Casa nel segmento

delle super sportive. Alle linee della 8C si ispira la MiTo, la vettura compatta rivolta soprattutto ai giovani e presentata nel 2008. Il 24 giugno 2010 si ritrovano spontaneamente al Museo di Arese più di 8.000 appassionati per festeggiare il Centenario. Nello stesso anno nasce la Giulietta. La 4C nel 2011 segna un'ulteriore svolta, che riporta Alfa Romeo sul mercato nordamericano e apre le porte a una nuova generazione di auto, in cui spiccano Giulia e Stelvio. Nel 2018 il Marchio Alfa Romeo ritorna in Formula 1.



*Primo stabilimento ufficiale Alfa Romeo*



*Nicola Romeo e Enzo Ferrari*



*Prima vittoria in Targa Florio, 1923*

# Scheda vettura

## Alfa Romeo Alfasud

Nel 1972 nasce l'Alfasud dalla penna del designer Giorgetto Giugiaro, futuro fondatore della Italdesign, uno dei principali studi di progettazione automobilistici italiani. Il progetto gli viene affidato dall'Alfa Romeo: Si tratta della prima vettura assemblata attraverso la società Industria Napoletana Costruzione Autoveicoli Alfa Romeo - Alfasud S.p.A, azienda situata a Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli, diventando il fulcro della produzione automobilistica nel Mezzogiorno. Gli allestimenti interni erano stati concepiti per dare un sentore di sportività, per questo sotto alcuni

aspetti apparivano spartani per elementi come il pavimento in gomma e le plastiche economiche. C'era una grave pecca di tipo estetico anche al di fuori dell'auto, ovvero le cerniere del bagagliaio a vista. Gli acquirenti della prima serie non rimasero tanto contenti dell'assenza di elementi, all'epoca scontati, come il servofreno ed il contagiri, soprattutto a fronte del prezzo di questo modello (1.420.000 lire). La dotazione era però generalmente di buon livello, ad esempio a presenza sedile e volante regolabili e un impianto di ventilazione al passo con i tempi.



*Collaudo nello stabilimento di Pomigliano d'Arco*



*Seconda serie*



*Placia della prima serie*

# Scheda progettista

## Giorgetto Giugiaro

Giorgetto Giugiaro nasce il 7 agosto 1938 a Garessio, in provincia di Cuneo, da una famiglia di artisti. A soli 14 anni si trasferisce a Torino per studiare (arte di giorno e disegno tecnico la sera) e tre anni più tardi, dopo aver mostrato al direttore tecnico della Fiat Dante Giacosa dei lavori di fine anno scolastico, viene assunto dalla Casa piemontese. Giorgetto è un giovane ambizioso ma in un'azienda grande come la Fiat è impossibile fare carriera rapidamente: nel 1959 lascia quindi il colosso piemontese per ricoprire il ruolo di responsabile dello stile presso la carrozzeria Bertone. Nei cinque anni trascorsi alla Bertone il giovane Giugiaro realizza sportive caratterizzate da linee moderne, eleganti e pulite: nel 1960 vede la luce l'Alfa Romeo 2000 Sprint, nel 1962 tocca all'Alfa Romeo 2600 Sprint e alla Simca Coupé 1000 mentre l'anno successivo è la volta della Iso Grifo. Gli ultimi due progetti portano sul cofano il marchio Fiat: la 850 Spider del 1965 e la Dino Coupé del 1967. Nel 1965 Giorgetto Giugiaro diventa direttore del centro stile Ghia e sviluppa progetti che anticipano le tendenze di design degli anni '70. Qualche esempio? Le coupé De Tomaso Mangusta e Maserati Ghibli e l'ammiraglia Iso Rivolta Fidia (primo lavoro importante di Giugiaro su un'auto dotata di porte posteriori), tutte mostrate nel 1967. Giorgetto si mette in proprio a soli 29 anni e crea la Ital Styling, società che diventerà nel 1968 la Italdesign (fondata insieme ad Aldo Mantovani). I primi lavori per Italdesign arrivano grazie all'Alfa Romeo (l'Alfasud del 1971 può essere considerata la prima delle tante auto "tradizionali" realizzate dallo stilista di Garessio) e alla Maserati con la Bora (1971) e la Merak (1972). Nello stesso anno Giorgetto Giugiaro disegna l'Alfa Romeo Alfetta GT, una sintesi di emozione e ragione (praticità) che racchiude le due anime stilistiche del designer piemontese. Risalgono invece al 1979 la Lancia Delta e la terza generazione della Maserati Quattroporte. La collaborazione tra Italdesign e il Gruppo Fiat iniziata nella metà degli anni '70 con la Lancia Delta

prosegue per tutta la prima metà degli anni '80 con modelli che contribuiscono ad aumentare le vendite del colosso torinese: la mitica Fiat Panda del 1980, la Lancia Prisma del 1982, la Fiat Uno del 1983, la Lancia Thema del 1984 e la Fiat Croma del 1985. Anni dopo vedono la luce la Fiat Punto. Nel 1998 Giorgetto Giugiaro disegna la Maserati 3200 GT e l'anno successivo viene nominato Car designer del secolo e Cavaliere del lavoro. Il terzo millennio per Italdesign e Giorgetto Giugiaro si apre con la presentazione di due capolavori di stile su quattro ruote: la Maserati Coupé e la variante scoperta Spyder. Una collaborazione con il Gruppo Fiat che continua per tutta la prima parte degli anni Duemila con il restyling dell'Alfa Romeo 156 nel 2003, un poker di novità nel 2005 (Alfa Romeo Brera e Fiat Grande Punto, Croma e Sedici) e l'Alfa Romeo 159 del 2006.



# Aquila Italiana

## FONDATORE

Giulio Cesare Cappa - Giulio Pallavicino

## ANNO DI FONDAZIONE

1905

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

## MODELLI

Aquila Italiana 25/30 HP



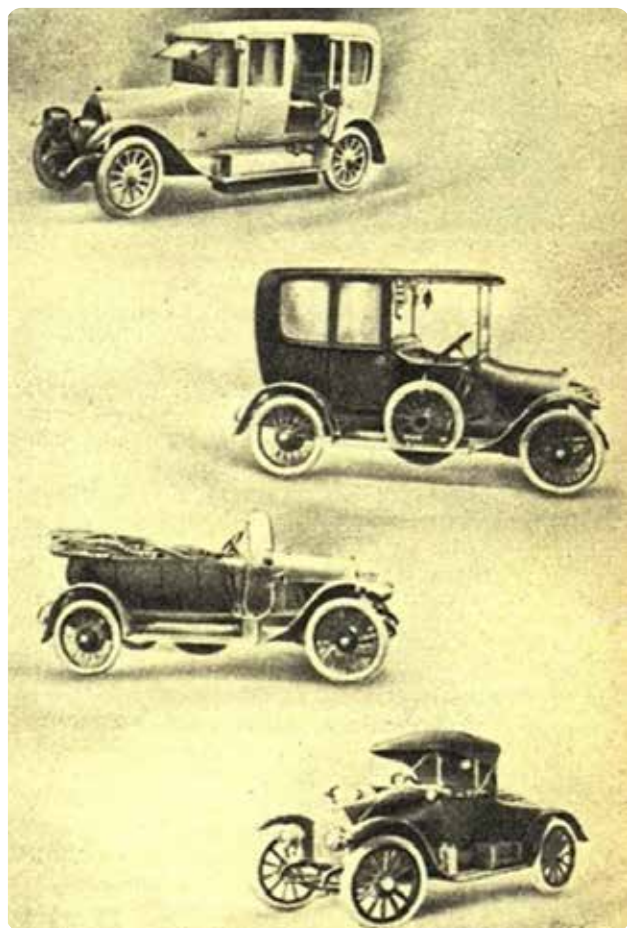


Nella Torino del 1905, il giovane ingegnere Giulio Cesare Cappa, fresco di laurea, aveva approntato un piccolo laboratorio per la riparazione e la costruzione di motori a scoppio. Ciò rese possibile l'incontro con il marchese Giulio Pallavicino di Priola, figlio del senatore Emilio Pallavicino, che l'anno precedente aveva avviato un'azienda per la commercializzazione in esclusiva di vetture prodotte dall'inglese Napier, oltre che socio cofondatore della Itala. Valutati gli interessanti progetti del giovane ingegnere, Pallavicino si propone di finanziare la costruzione di un nuovo motore, che verrà realizzato a tempo di record e montato su uno chassis prodotto dalla "Cornilleau e Saint-Beuve" di Parigi. La nuova vettura viene presentata al Salone dell'automobile di Torino nel febbraio 1906 ed ottiene lusinghieri apprezzamenti dalla stampa specializzata per le numerose soluzioni tecniche d'avanguardia che riguardano il basamento motore in monoblocco, la copertura dei meccanismi di distribuzione, il comando d'avviamento mediante pedale frizione nell'abitacolo, al posto della scomoda manovella, l'adozione di cuscinetti a sfera in sostituzione delle bronzine a superfici d'attrito. La grande innovazione, però, è rappresentata dai nuovi pistoni in lega leggera, geniale intuizione dell'ing. Cappa, destinata a stravolgere la produzione mondiale dei motori a scoppio. Visto il successo, Pallavicino propone a Cappa di trasformare il laboratorio di riparazioni in un'azienda per la produzione di automobili, così fondando ufficialmente la "Società Anonima Aquila", subito ribattezzata come "Società Anonima Aquila Italiana, Fabbrica Italiana di Automobili G. Pallavicino di Priola e ing. G. Cappa", a causa delle vibranti rimostranze dell'affermata casa tedesca "Adler" (in lingua tedesca, aquila) che temeva confusione sul mercato internazionale. Alla neonata società, partecipava anche l'avvocato e musicista Gustavo Malvano, in qualità di sindaco societario. Grazie alla fama ottenuta con quel prototipo ed alle sue buone conoscenze, Pallavicino procurò facilmente all'azienda cospicui finanziamenti dalla "Banca F.lli Marsaglia" per l'acquisizione del terreno, la costruzione dello stabilimento e l'acquisto dei macchinari necessari. L'opificio venne realizzato nella nuova zona

industriale della Vanchiglietta, in via Graglia, ora corso Belgio, secondo le più moderne tecniche costruttive dell'epoca. Si trattava di un modernissimo capannone dalla superficie coperta di circa 1.180 mq (15,40 x 76,50 m) con struttura in cemento armato e pavimento in calcestruzzo, dotato di ampie superfici aero-illuminanti alle pareti come alla copertura, quest'ultima caratterizzata da 10 enormi lucernari apribili. Il programma steso da Pallavicino, che prevedeva la costruzione di 300 autovetture all'anno ed una gamma di prodotti con quattro diverse motorizzazioni, si rivelerà piuttosto ambizioso e costringerà l'azienda a chiedere nuovi apporti di capitali. Inoltre, la grave crisi finanziaria e borsistica occorsa nei primi mesi del 1907, ebbe immediate ripercussioni sul settore automobilistico. La notte tra il 31 agosto e il 1° settembre 1907, Pallavicino si reca a Milano con la sua automobile, accompagnato da Malvano, per incontrare alcuni facoltosi capitalisti, interessati ad entrare nella società. Purtroppo, ad un passaggio a livello nei pressi di Magenta, sulla linea Milano-Novara, la vettura venne travolta dal treno merci 5055 e nell'incidente perirono Pallavicino, Malvano e lo chauffeur. Con questa tragedia si conclude la prima fase dell'Aquila Italiana che, rimasta senza direzione commerciale e senza finanziamenti, nei primi mesi del 1908 è costretta a licenziare le maestranze e depositare in tribunale i libri contabili. Dietro insistenza di Vincenzo Marsaglia, figlio del proprietario della banca creditrice e valente pilota d'automobili e aerei, l'azienda verrà acquisita dall'istituto di credito e, dal gennaio 1909, assumerà la denominazione "Anonima Aquila Italiana di L. Marsaglia", lasciando alla direzione tecnica il valente ing. Cappa. Con l'avvento dei nuovi capitali le linee di produzione furono completate e l'azienda iniziò una vera produzione di serie. Le idee innovative di Cappa, le numerose vittorie sportive di Vincenzo Marsaglia e l'oculata amministrazione, sovrintesa del padre Luigi, portarono l'Aquila Italiana a notevoli successi di vendite. Il 1914 segna l'apice tecnologico, sportivo e produttivo dell'azienda, altresì registrando l'inizio del declino. Alcuni screzi che porteranno all'allontanamento dell'ing. Cappa (che verrà immediatamente assunto alla FIAT) e,

inoltre, la decisione di non convertire lo stabilimento, almeno parzialmente, alla produzione bellica, si riveleranno fatali. Il primo conflitto mondiale esplose nell'agosto 1914 e, nel periodo di neutralità italiana, le aziende nazionali vennero sommerse dalle commesse militari degli Stati europei già belligeranti e del Regio Esercito che si preparava ad intervenire, pur non sapendo ancora in quale schieramento. Comprensibilmente la domanda dei beni di consumo non strettamente necessari, primi fra tutti le auto-

mobili, diminuì fino ad azzerarsi con l'entrata in guerra dell'Italia, nel maggio 1915. Un tardivo esperimento di riconversione non portò i frutti sperati e, nel 1916, il controllo dell'azienda venne assunto dalla SPA, in grande espansione grazie alle forniture di autocarri militari, per essere definitivamente assorbita nel 1917. Durante il periodo di attività, l'Aquila Italiana produsse circa 1.500 esemplari delle sue vetture, nei vari modelli e allestimenti.



Brochure di vendita del 1912



Aquila Italiana sulla copertina della rivista Touring, 1913



*25/30 HP - Aquila Italiana*



*Vetture Aquila Italiana, Targa Florio 1913*

# Autobianchi

## FONDATORE

Ferruccio Quintavalle

## ANNO DI FONDAZIONE

1955

## PRIMO STABILIMENTO

Desio

## MODELLI

Bianchina- A112 - Y10

## COLLABORAZIONI

Dante Giacosa - Marcello Gandini



L'Autobianchi nasce l'11 gennaio 1955 per iniziativa del direttore generale della Bianchi, ingegnere Ferruccio Quintavalle, il quale, al fine di risollevare dalle difficoltà del dopoguerra la Fabbrica Automobili e Velocipedi Edoardo Bianchi, coinvolge FIAT e Pirelli in questa nuova società. La Pirelli avrebbe in tal modo ampliato il proprio mercato mentre la FIAT avrebbe avuto a disposizione un marchio più esclusivo con cui commercializzare un proprio prodotto, nonché la possibilità di sperimentare nuove soluzioni tecniche senza ripercussioni dirette sulla propria immagine. La fabbrica sarà quella di Desio, di proprietà della Bianchi, della superficie di 140.000 metri quadri, opportunamente ristrutturata e rimodernata. Solo dal 1958 la proprietà dello stabilimento di Desio sarà anche formalmente della Autobianchi, nel momento in cui la Bianchi cede le sue quote agli altri 2 soci. Grazie alla presenza di macchinari molto moderni per l'epoca, soprattutto nel campo della verniciatura, lo stabilimento riusciva a produrre 200 vetture al giorno, oltre che continuare, fino al 1959 a costruire anche un autocarro, il Visconteo. Nel 1960 la sede della società viene

trasferita nel nuovo Grattacielo Pirelli appena inaugurato. La casa automobilistica inizierà a produrre la Stellina e la Bianchina divenuta l'auto più famosa della società. Nel 1968 la Autobianchi verrà completamente assorbita da FIAT S.p.A. e per qualche anno nello stabilimento di Desio verranno trasferite parti di lavorazione di alcuni modelli Fiat, la 126 e la Panda. Verranno inoltre prodotte dagli anni '70 agli '80 le Autobianchi A112, delle autovetture piccole ma veloci. L'azienda torinese manterrà comunque in uso, sul territorio nazionale, il marchio fino al 1995; l'ultimo modello prodotto, la Y10, fu commercializzato all'estero con il marchio Lancia, più conosciuto e prestigioso. Nel 1992 quando lo stabilimento di Desio venne definitivamente chiuso la produzione della Y10 venne trasferita nell'impianto Alfa Romeo di Arese dove rimase fino al 1995 quando terminò definitivamente. Nel 2002 ha avuto inizio lo smantellamento totale dell'area dell'ex stabilimento di Desio, concluso nel luglio 2003 con l'abbattimento della torre piezometrica, ultimo simbolo dell'ex-capitale dell'auto lombarda.



*Autobianchi Bianchina, presentazione negli anni '60*

# Scheda vettura

## Autobianchi Y10

L'Autobianchi Y10 debutta ufficialmente al Salone dell'automobile di Ginevra, nel marzo 1985. La nuova utilitaria ha l'impegnativo compito di sostituire degnamente la "A112", presente da quindici anni con successo sul mercato automobilistico nazionale ed internazionale. Per rendere meno evidente l'enorme differenza formale fra i due modelli, in seno al Gruppo Fiat - Lancia (l'Alfa Romeo sarebbe stata acquisita dal gruppo torinese soltanto l'anno successivo) viene stabilito che l'A112 resti in listino, parallelamente alla Y10, fin quasi alla fine del 1986. A mettere in comune la Y10 all'A112 c'è solo il marchio, la tipologia strettamente utilitaria delle due automobili e la stessa ambizione di proporsi come automobile "di classe" da città, per questo molto attente a soddisfare le pretese non soltanto di un pubblico femminile sempre più esigente, ma anche di tutti coloro che vedono l'automobile utilitaria non soltanto come una "scatola" con cui destreggiarsi il più abilmente possibile in mezzo al traffico cittadino, ma come qualcosa di appagante, in termini di design, prestazioni e comfort. La più importante novità nel design che colpisce il pubblico e la stampa è soprattutto la coda tronca, caratterizzata dal portellone con verniciatura in nero satinato, indipendentemente dal colore scelto per la carrozzeria. La linea della piccola scocca, marcatamente a cuneo, è molto aerodinamica (CX di 0,31), grazie al cofano motore accentuatamente inclinato, al parabrezza curvo e anch'esso parecchio inclinato, ai finestrini laterali a filo con la carrozzeria, all'assenza di gocciolatoi laterali, alle maniglie porta incassate ed alla lieve rastrematura del tetto verso la coda. Tutte queste caratteristiche, uniche per un'utilitaria del 1985, sono merito del Centro Stile Fiat, a quei tempi guidato dall'ing. Vittorio Ghidella. La definizione del progetto Y10 ha richiesto più di tre anni di studi. Era necessario che questa macchina avesse una identità ben precisa da collocare inequivocabilmente sotto il marchio Lancia. Gli incarichi originariamente furono affidati a Pininfarina, a Giorgetto Giugiaro e allo

stesso centro stile Fiat. Furono eseguiti centinaia di disegni, bozze e modelli in scala reale iniziati già dal 1980; alla fine venne prescelto e sviluppato il progetto del Centro Stile Fiat che meglio rispondeva al tema proposto: studiare una vettura destinata ad una particolare utenza "selezionata e d'élite", una vera e propria ammiraglia in miniatura desiderata dalle donne tanto quanto una borsetta firmata e dagli uomini come il loro profumo preferito. Anteriormente, i fari rotondi dell'A112 sono soltanto un ricordo: ora ci sono gruppi ottici rettangolari, che, insieme alla semplice ed elegante griglia, delimitano lo sviluppo del cofano motore, dando al frontale della vettura una immagine molto "tecnica", anche se un po' comune alla sorella più economica Panda, totalmente diverse però per la coda. Il parabrezza, ora dotato di guarnizione in resina siliconica, è ampio, inclinato e caratterizzato da un tergicristallo mono spazzola, soluzione più economica rispetto alla doppia spazzola. La fiancata, dal disegno molto pulito, è caratterizzata da una linea di cintura che parte dalla base del cofano motore e tende a salire a mano a mano che ci si avvicina alla coda, delimitando inferiormente le due luci laterali. Assente, sulla superficie della fiancata, un qualunque tipo di nervatura, anche soltanto un profilo di abbellimento e di protezione: soluzione che rende la linea della Y10 molto particolare dal punto di vista del design. La Y10 è proposta solo con carrozzeria a tre porte, piuttosto ampie, rendendo così l'accesso in auto agevole anche ai passeggeri posteriori. Il ruolo da protagonista spetta, come già accennato, al portellone posteriore piano e quasi verticale, incernierato in modo da rendere più pratico possibile l'accesso al vano bagagli, arretrando il punto di rotazione undici centimetri verso il centro del tetto, consentendo un'agevole apertura. I gruppi ottici posteriori sono rimasti, come sulle ultime A112, a sviluppo orizzontale; gli scudi paraurti, dalla forma avvolgente, sono realizzati in polipropilene.



*Autobianchi Y10, versione Ego*



*Autobianchi Y10, versione Ego, interni*

# Cisitalia

## FONDATORE

Piero Dusio

## ANNO DI FONDAZIONE

1946

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

## MODELLI

D46 - 202 SMM

## COLLABORAZIONI

Battista Farina





La casa automobilistica Cisitalia fu fondata a Torino - Italia, da Piero Dusio, noto pilota e uomo d'affari, all'epoca considerato ricco e potente come Giovanni Agnelli. Cisitalia costruì la sua prima autovettura nel 1946, la D46, che debuttò nella gara "Coppa Brezzi" a Torino - Italia, alla quale parteciparono i piloti più famosi del tempo. Di questa corsa rimarrà per l'eternità la foto del leggendario Tazio Nuvolari che guida con il volante staccato dall'auto mostrandolo in una mano. La D46 fu un successo sia nel mondo delle competizioni (considerata la sua piccola cilindrata), sia nel mondo automobilistico per la sua capacità di imporsi in pochissimo tempo. Cisitalia fu la prima casa automobilistica a ideare e realizzare gare monomarca: la prima e unica si svolse il 9 marzo 1947 in Egitto, a El Gezirah, il cui trofeo fu una coppa d'oro donata dallo stesso

re Farouk. Il modello più famoso di Cisitalia fu la 202, che può essere considerato, senza esagerazione, il predecessore di tutti i modelli "coupè" fino ai nostri giorni. Un altro importante modello prodotto da Cisitalia fu la 360 Grand Prix, che si rivelò troppo innovativo per il suo tempo. Aveva un motore 12 cilindri, 400 CV e la trazione su tutte e 4 le ruote. Attualmente un esemplare si trova esposto presso il Museo Porsche di Stoccarda (Germania). Un giusto tributo a Cisitalia, marchio automobilistico a cui si deve la nascita di Porsche, una delle più influenti case automobilistiche dei nostri tempi. Nella sua vita breve ma leggendaria, tra il 1946 e il 1952 Cisitalia produsse in Italia meno di 300 autovetture, ma a dispetto di una quantità così piccola, la sua eredità e la sua influenza sono inestimabili.



*Cisitalia D46 in una gara del 1947*

# De Tomaso

## FONDATORE

Alejandro De Tomaso

## ANNO DI FONDAZIONE

1959

## PRIMO STABILIMENTO

Modena

## MODELLI

Vallelunga - Mangusta

## COLLABORAZIONI

Marcello Gandini



De Tomaso era una casa automobilistica italiana, fondata a Modena nel 1959 dal pilota italo-argentino Alejandro de Tomaso. Nel corso degli anni ha cambiato più volte la sua denominazione sociale, pur restando sempre sotto il pieno controllo del suo fondatore, deceduto nel 2003 all'età di 75 anni. Già nel 1959, ottenuto prontamente l'appoggio finanziario dell'americana Rowan Controller Industries per il tramite della sua seconda moglie, la piccola officina di Alejandro divenne la Automobili De Tomaso, assumendo nel proprio logo la medesima "T" utilizzata come marchio per il bestiame nella fattoria della ricchissima famiglia materna, posta in campo bianco e azzurro, i colori della bandiera del paese d'origine del pilota. In breve tempo De Tomaso iniziò la costruzione di vetture da competizione destinate ai piloti privati e, nel 1964, anche di automobili in piccola serie. Tra le varie vetture da corsa realizzati dall'argentino, molti dei quali erano esemplari unici o prototipi, vi fu la vettura utilizzata dalla squadra di Frank Williams per il campionato di Formula 1 del 1970. Il primo modello De Tomaso destinato alla circolazione su strada fu la Vallelunga, il cui prototipo con carrozzeria coupé venne studiato e realizzato dalla Carrozzeria Fissore di Savigliano, per essere presentato al Salone di Torino del 1964, dopo che un primo esemplare in versione spyder (rimasto unico) era stato realizzato nel 1962 e presentato nell'edizione del 1963. Questa innovativa macchina sportiva, la seconda vettura di serie al mondo a essere dotata di motore centrale, fu dotata di un motore Ford Cortina a 78 kW e aveva una velocità massima dichiarata di 215 km/h. Aveva un telaio monotrave in alluminio, divenuto poi il marchio tecnologico della De Tomaso, che collegava l'avantreno al motore posteriore portante e una carrozzeria in fibra di vetro. Costruita in meno di 60 esemplari tra il 1964 e il 1967, il suo progetto diede vita anche ad alcuni esemplari da competizione con carrozzeria barchetta come la Sport 2000 Fantuzzi Spyder, la Sport 5000 Prototipo, la Sport 5000 Fantuzzi Spyder (conosciuta anche come P70), la Competizione 2000 Ghia Spyder e la Sport 1000 Fantuzzi Spyder. Poi ci fu la Mangusta, presentata nel 1966, il primo modello a essere

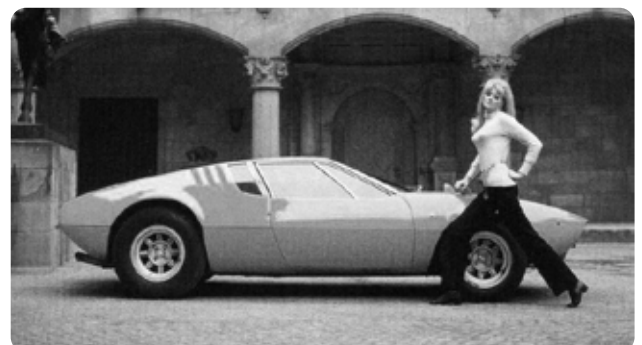
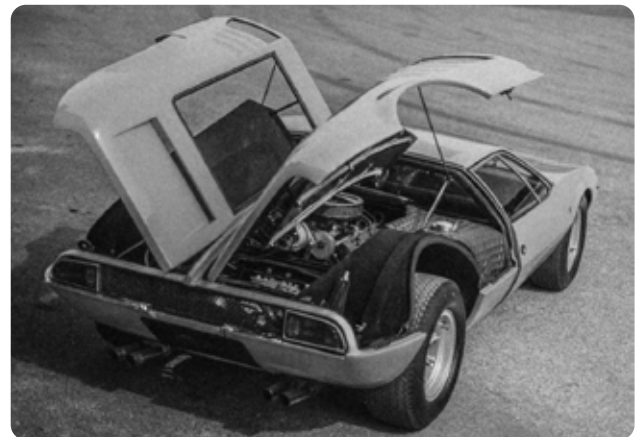
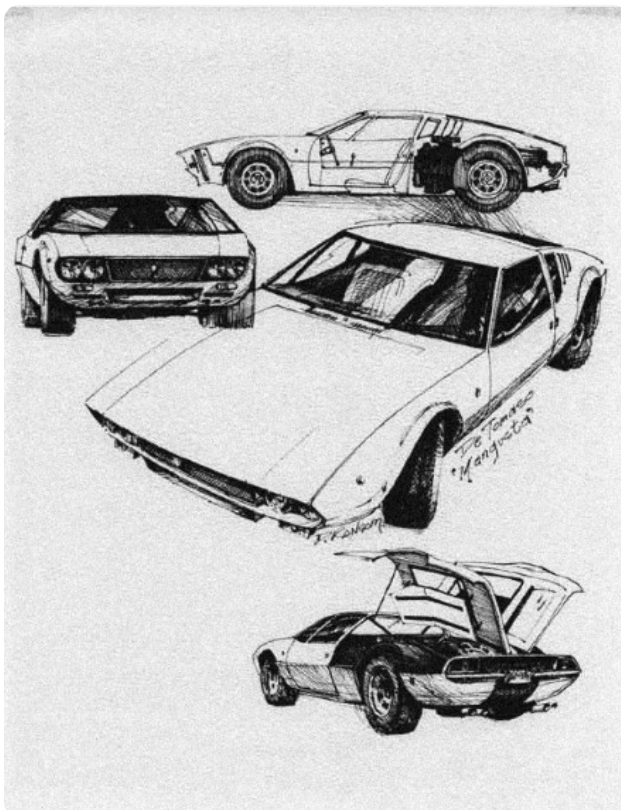
sviluppato in collaborazione con Ford, marchio che ebbe un'influenza decisiva sulla vita della De Tomaso. Con la Mangusta, De Tomaso passò dai motori Ford europei a quelli americani; potenziata da un motore a V a 8 cilindri e con carrozzeria coupé in acciaio e alluminio, su disegno di Giorgetto Giugiaro, realizzata dalla Ghia - una carrozzeria italiana controllata anche da Alejandro De Tomaso - la Mangusta poteva competere con le contemporanee Ferrari e Lamborghini sull'aspetto esteriore, anche se non dotata di eguali raffinatezze tecniche. La Mangusta fu una vera "supercar" italiana. Ne furono costruiti circa 400 esemplari finché la produzione terminò nel 1971. Alla Mangusta successe la Pantera, la macchina che portò De Tomaso a essere ancora più conosciuto in sede internazionale. Apparve nel 1970 con un 5,8 litri Ford V8 e una carrozzeria fortemente cuneiforme, disegnata da Tom Tjaarda della Ghia. La vettura era figlia di un accordo con la Ford Motor Company negoziato direttamente con il suo presidente Lee Iacocca: il colosso statunitense rilevò le quote societarie detenute dalla Rowan e De Tomaso destinò le Pantera al mercato americano, attraverso Lincoln e Mercury, marchi di proprietà della Ford. Tra il 1970 ed il 1973, vennero prodotte negli stabilimenti controllati da De Tomaso - quelli piemontesi della Ghia e della Vignale (carrozzerie) e quello di Modena (meccanica e assemblaggio finale) - 6.128 Pantera. Contrasti interni alla Ford portarono gli americani a rilevare le quote societarie dell'argentino, estromettendolo dalla società alla fine del 1972 e assumendo il controllo della Ghia (che assorbì anche la Vignale) e concentrando tutta la produzione a Grugliasco, ma problemi organizzativi e la crisi del petrolio dei primi anni settanta costrinsero Ford a escludere la Pantera dalle sue produzioni nel 1975. Seppur tagliato fuori dal mercato nordamericano, l'ideatore della Pantera aveva comunque ottenuto di poter produrre la vettura per i mercati europei e del resto del mondo e lo fece mediante una nuova società denominata De Tomaso Modena che continuava ad operare in un nuovo stabilimento alla periferia della città emiliana, dove la produzione continuò per altri due decenni in una scala fortemente ridotta (acquistan-

do le carrozzerie dalla Ghia), incorporando poi le rivisitazioni tecniche ed estetiche del designer Marcello Gandini nel 1990, finché venne messa fuori produzione nel 1993 per lasciare spazio alla Guarà, l'ultima vettura prodotta da De Tomaso, visto che la collaborazione con la Qvale si interruppe quando il prodotto (la De Tomaso Biguà, poi ridenominata Qvale Mangusta) stava per essere immesso sul mercato e il successivo progetto De Tomaso Pantera Concept del 2000 non rimase che un prototipo statico. Anche se gli appassionati di vetture conoscono principalmente De Tomaso come un creatore di macchine sportive di alto profilo, l'azienda produsse anche coupé di lusso e berline - benché in piccole quantità - durante gli anni settanta e ottanta. La Deauville del 1971 fu un tentativo di competere con le contemporanee Jaguar e Mercedes-Benz. Con lo stesso motore della Pantera ma montato anteriormente, la Deauville fu sistemata in una carrozzeria a quattro porte di Tjaarda/Ghia, che aveva più di un particolare della Jaguar XJ6. La Deauville non aveva una speranza di competere con le sue concorrenti, specialmente con quelle tedesche, sulla qualità del suo apparato, ma le sbaragliava sulla rarità del fascino. Nonostante ciò rimase nella produzione De Tomaso fino al 1988, ne furono prodotti solamente 300 esemplari. L'ultima rara Deauville è il solo esemplio di un regalo costruito per la moglie di Alejandro De Tomaso. Il 1972 vide l'introduzione di un coupé basato sul modello Deauville, la Longchamp. Dal punto di vista meccanico, questa era essenzialmente la stessa auto: la Longchamp usava un telaio di Deauville leggermente accorciato e aveva lo stesso motore Ford V8. Nel 1976, Alejandro De Tomaso, con l'assistenza del governo italiano, assorbì la Maserati quando il suo proprietario, Citroën, rifiutò di sostenere oltre il risanamento della compagnia. La prima Maserati introdotta dalla proprietà De Tomaso, il Kyalami, era infatti un modello lievemente ridisegnato della Longchamp col motore Ford sostituito dal Maserati V8. Le due auto, esteriormente identiche a parte i loro marchi, mascherine e fari, rimasero in produzione fino al 1983, quando il Kyalami fu sostituito dal Maserati Biturbo completamente nuovo, introdotto due anni prima. Vennero prodotte solo 395 Longchamp e 14 convertibili. La produzione totale del Kyalami fu ancora inferiore, ferma a 198. Il 1976 è anche l'anno nel quale debutta la Innocenti Mini De

Tomaso, versione "sportiva" della Innocenti Nuova Mini disegnata da Nuccio Bertone. Il marchio De Tomaso veniva utilizzato insieme a quello Innocenti quale caratterizzatore del temperamento sportivo della piccola utilitaria lambratese, che usciva dagli stabilimenti Innocenti, di cui la De Tomaso era divenuta proprietaria nello stesso anno per tramite della GEPI. Questa vettura rimase in produzione, dapprima con motore aspirato e poi con motori turbo di origine Daihatsu, fino al 1990. La produzione di Mini De Tomaso fu ampiamente maggiore rispetto alle altre vetture del marchio modenese, dato il diverso segmento di mercato, e la vettura riscosse un discreto successo di pubblico. I numeri di produzione delle vetture riportati sugli esemplari arrivano infatti circa a circa 30.000 vetture aspirate prodotte dal 1976 al 1982 e 6.000 vetture Turbo prodotte dal 1982 al 1990. L'azienda nei primi anni del 2000 aveva avanzato un piano di ampliamento della sua produzione, puntando su un accordo di collaborazione con l'azienda russa UAZ (U'janovskij Avtomobil'nyj Zavod), del gruppo Severstal, colosso dell'acciaio. Il progetto era quello della produzione di un nuovo modello di fuoristrada con motore Iveco, il Simbir 4x4. L'accordo fu sottoscritto a Mosca il 3 aprile 2002 alla presenza dei capi di governo Berlusconi e Putin. Luogo di produzione per questo investimento sarebbe stata la Calabria e più precisamente l'area industriale della Valle del Tacina di Cutro nel crotonese. Nel gennaio del 2005 il progetto ottenne il via libera definitivo da parte della Commissione Europea per l'aiuto di stato per un importo di oltre 80 milioni di euro (sui 136 necessari) alle aziende Uaz Europa e De Tomaso Consortile. Fu l'ultimo di questo tipo di aiuti da parte dell'Unione europea destinato al settore auto, in quanto fu notificato nel 2002. A partire dal gennaio 2003, infatti, i progetti nell'industria automobilistica sono ammissibili ad aiuto a concorrenza del 30% del massimale autorizzabile per ciascuna regione (anziché a concorrenza del 100% secondo le vecchie norme). Successivamente, alla morte di Alejandro De Tomaso nel 2003, la De Tomaso Modena è passata nelle mani della vedova Isabelle Haskell e del figlio Santiago De Tomaso, che non vedevano di buon occhio il progetto portato avanti dall'ex amministratore delegato Marco Berti e che nell'estate del 2004 misero in liquidazione l'azienda. Pochi mesi dopo la messa in liqui-

dazione la produzione si fermò e il marchio, i terreni e i capannoni dell'azienda modenese vennero messi in vendita nel settembre 2007. In particolare la base d'asta per i marchi "De Tomaso", "Guarà" e "Pantera" era di 1.780.000 euro ma non arrivarono offerte, a fronte di una stima di valore di oltre 10 milioni di euro. Lo stabilimento fu definitivamente demolito nel 2020 per fare spazio a un centro commerciale. Nel 2009 il marchio De Tomaso, nuovamente messo in vendita nel mese di luglio a una quotazione più bassa della precedente, venne acquistato dalla Innovation in Auto Industry S.p.A. (IAI) dell'imprenditore monferrino Gian Mario Rossignolo, affittuaria dalla Regione Piemonte dello stabilimento ex Pininfarina di Grugliasco a Torino. In seguito alla firma dell'accordo preliminare, in data 12 novembre 2009, l'assemblea della società acquirente, nuova proprietaria del marchio, deliberò il cambio di denominazione in De Tomaso Automobili S.p.A., con la presidenza affidata a Rossignolo. La ripartenza della produzione era prevista per il 2011: a regime, dalla fabbrica di Grugliasco, con le lavorazioni meccaniche e assemblaggio dei sottogruppi nella fabbrica di Guasticce in Provincia di Livorno (ove dovevano essere riassorbiti dipendenti del vicino stabilimento Delphi di Livorno) sarebbero dovute uscire ottomila vetture, di cui tremila SUV,

tremila limousine e duemila coupé. La casa costruttrice lanciò un prototipo chiamato De Tomaso SLC (acronimo di Sport Luxury Crossover, successivamente denominato De Tomaso Deauville in onore al modello del 1971) nel corso del Salone dell'automobile di Ginevra 2011. Secondo i piani aziendali della nuova dirigenza entro la fine del 2011, al salone di Los Angeles, doveva essere presentata una super sportiva. Il 9 febbraio 2012, a sorpresa, la famiglia Rossignolo dichiarò di aver ceduto il controllo del marchio a un gruppo di investitori esperti del settore automobilistico. L'identità degli investitori venne svelata il successivo 14 febbraio 2012 e si trattava della Car Luxury Investment, società italiana del gruppo cinese Hotyork Investment Group, ma la cassa integrazione per crisi prima e il successivo fallimento dell'azienda nel luglio 2012, a cui gli amministratori non si sono opposti né hanno chiesto il concordato, hanno posto fine al rilancio del marchio. In seguito a questi eventi i dirigenti della nuova società sono stati poi incarcerati per truffa ai danni dello Stato, relativamente a fondi pubblici ottenuti per pagare corsi di formazione in favore del personale, in realtà mai svolti. Nel febbraio del 2019 Gian Mario Rossignolo e il figlio Gianluca sono stati condannati dal tribunale di Torino per la bancarotta della De Tomaso.



*De Tomaso Mangusta*

# Diatto

## FONDATORE

Guglielmo Diatto

## ANNO DI FONDAZIONE

1835

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

## MODELLI

Diatto 30 Bugatti - Diatto 4DS

## COLLABORAZIONI

Zagato, Bertone



Nel 1835, Guglielmo Diatto apre a Torino, in riva al Po, un'officina da "carradore" per la costruzione di carretti e carrozze trainate da cavalli. Grazie al successo delle Sue innovazioni tecnologiche, tra le quali il brevetto di un'ingegnosa "ruota perfezionata", negli anni successivi amplia notevolmente l'attività, con la costruzione di omnibus e tram (la documentazione storica della Diatto è conservata al "Museo Nazionale dell'Automobile Biscaretti Ruffia" di Torino. Nel contempo, i giovani e facoltosi ingegneri Vittorio e Pietro Diatto, figli di Battista e nipoti del capostipite Guglielmo, con il partner francese Adolphe Clément, fondano nel 1905 a Torino, capitale italiana degli "automobili", la omonima casa automobilistica. Dal 1909, gli ingegneri Diatto, divenuti unici titolari, espongono ai Saloni Internazionali dell'Automobile, con il caratteristico marchio ovale. Diatto brevetta cambi, impianti frenanti e sistemi di alimentazione, dota i suoi motori di due alberi a camme e di quattro valvole per cilindro, distinguendosi per la superiorità tecnologica, che infonderà supremazia competitiva, alla Sua gloriosa squadra corse. Dal 1911 diventa fornitrice di Sua Maestà la Regina Madre e Sua Maestà il Re d'Italia, che acquistano ben 5 vetture Diatto, berlinate e sportive a due posti. Enzo Ferrari è tra i suoi primi clienti. Diatto in quegli anni è in forte espansione e si avvia a diventare uno dei primi gruppi industriali del Regno d'Italia. Nel 1914 rileva parte degli stabilimenti meccanici della Itala e della Newton di Torino, nel 1915 rileva le industrie meccaniche della Scacchi a Chivasso e acquisisce il controllo della rinomata Carrozzeria Garavini e della Gnome & Rhone, la più importante fabbrica italiana di motori per l'aeronautica, trasferendo sofisticata tecnologia alla produzione automobilistica: "Diatto: la più illuminata scienza e la più sicura esperienza della meccanica automobilistica e aviatoria". Gnome & Rhone, incorporata dalla Diatto, con i motori rotativi a 9 cilindri, vince le più ambite gare Europee di trasvolate: Traversata del Mediterraneo, Coppa Gordon Bennet, Meeting di Reims, Raids di Friedrichsafen, Dusseldorf, Cuxhaven, Zeebrugge, Dunkerque ... Successi e notorietà, Le permettono, allo scoppio della "Grande Guerra",

di acquisire consistenti commesse da tutta Europa: "5.000 motori aeronautici per le armate aeree d'Italia, Francia, Inghilterra e Russia". Durante il primo conflitto mondiale, gli stabilimenti Diatto, oltre 30.000 mq., convertono la produzione in autocarri per uso bellico, producendo migliaia di camion per gli eserciti Francese, Russo, Belga (che ne ordina 400 e impiega le vetture Diatto, grazie alla loro affidabilità, sui campi di battaglia della Tracia) e per l'esercito Italiano, che usa le Diatto anche in Tripolitania. Nel 1919, appena finita la guerra, Diatto lancia la sontuosa "Tipo 4 DC, con carrozzeria a coupè - la vettura italiana più veloce e di minore consumo", all'epoca tecnologicamente e stilisticamente all'avanguardia. La direzione della produzione automobilistica, viene affidata all'ing. Giuseppe Coda, pioniere nel campo della progettazione dei motori, validissimo e stimato progettista, con esperienze presso la Züst di Brescia, la Fiat, la Rapid e presso la fabbrica torinese di automobili Scat, quale direttore tecnico per la costruzione di aerei Spad, con motori d'aviazione HispanoSuiza, a 4 e a 8 cilindri. L'ing. Coda frequenta gli "assi" delle squadriglie aeree italiane, Ancillotti, Ronza, Piccio ed è intimo amico del fuori-classe, pluri-decorato, Francesco Baracca (dal quale Enzo Ferrari ereditò il mitico stemma del cavallino rampante). Coda realizza i motori Diatto Tipo 20 e 20S, evoluzione di un progetto inizialmente destinato alla Veltro, la Sua piccola fabbrica di automobili. Alla politica di acquisizione dei migliori tecnici, seguirà l'acquisizione dei migliori piloti, anche grazie ai quali, Diatto vincerà nei più importanti circuiti. Nel 1920 Diatto, proseguendo con determinazione nella sua vocazione agonistica, presenta una "Vettura speciale tipo corsa, con siluro in alluminio", che fa grande scalpore sulla stampa (Auto d'Italia, L'automobile, ...). Nel 1921 vince in Inghilterra e in Svizzera, contro tutti i più importanti costruttori europei, i più ambiti "Concorsi Internazionali per il Maggiore Rendimento": le Diatto sono premiate per le maggiori leggerezza e velocità corrispondenti al minore consumo: le loro prestazioni sovrastanti, sono l'espressione di raffinate capacità progettuali e costruttive. Sempre nel 1921, Diatto realizza uno sfolgorante successo:

si classifica “ Prima assoluta nella Rocca di Papa e Prima nella sua categoria (3 litri), battendo macchine di qualsiasi cilindrata, comprese quelle di oltre 4.500 cc. ”.

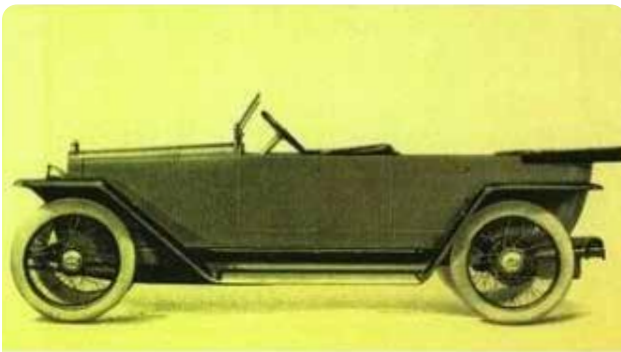
Grazie alla supremazia nelle competizioni, le Diatto trovano acquirenti in gran parte d'Europa - Spagna, Francia, Svizzera, Austria, Germania, Inghilterra, Polonia, Russia, ecc. -, nel Nord e Sud America - Canada, USA, Brasile, Cuba, Argentina, ecc. - e in Australia, da Sidney a Melbourne, come riportato dalle riviste specializzate dell'epoca. Le esportazioni intercontinentali, avviate sin dal 1911, permettono a Diatto di dotarsi di una estesa rete commerciale e di garantire ovunque l'assistenza della “Regina delle vetture leggere, per velocità, comfort e distinzione”. Diatto diventa una tra le più rinomate case automobilistiche Europee, per la produzione di lussuose berline e soprattutto di costose vetture sportive ad alte prestazioni, destinate ai gentleman-driver, magistralmente carrozzate da Bertone, Castagna, Garavini, Mulliner, Schieppati, Stabilimenti Farina, Zagato ... Nel 1924, “Le 2 litri Diatto 4C monoblocco -progetto Coda-, hanno il blocco delle teste senza l'interposizione di guarnizione, per l'assoluta precisione di lavorazione e i 100 km/h corrispondono a soli 2.700 giri”. I “Puro sangue Diatto” si affermano nei maggiori circuiti, in tantissime crono-scalate,

nelle gare di velocità e di durata e si affermano per il loro stile, che fa tendenza: “Il disegno classico del radiatore Diatto, a linea diritta, i suoi chassis abbassati, carrozzati molto elegantemente, costituendo vetture basse a linee sfuggenti, hanno fatto scuola ad altri”. Nel 1926, Diatto presenta con orgoglio, alla stampa internazionale, uno dei suoi primati tecnologici, frutto della grande esperienza maturata nelle corse su strada e in pista, che polverizza le performance delle auto prodotte dalle case concorrenti: “La Diatto 30” è la più veloce “2 litri” italiana, di serie, in commercio - 145 km/h.; un Primato Italiano, i maestri della vettura leggera” Intensa è la progettazione e la costruzione di ambite vetture sportive, leggere e potenti, “Meccanica e stile di suprema distinzione”, con cilindrata da 2 a 6 litri, motori a 4, a 6 e a 8 cilindri con compressore, 4 valvole e pistoni in alluminio, sfornati dalle proprie fonderie. L'attività prosegue febbrilmente fino all'inizio degli anni trenta. Nel 1932, a seguito di insormontabili difficoltà finanziarie, causate dal dissesto delle industrie tessili dei fratelli Musso, suoi importanti azionisti e dal mancato incasso delle ingenti forniture militari al Regno d'Italia, cambia la proprietà, che limita la produzione ai pezzi di ricambio delle Diatto, ai motocompressori e gruppi elettrogeni, attività che cessa definitivamente nel 1955.



1922 - Targa Florio - Massola su Diatto 20





## LA 15<sup>HP</sup> DIATTO

(LICENCE BUGATTI)

### CARACTÉRISTIQUES GÉNÉRALES

**L** E MOTEUR, du type monobloc à quatre cylindres, alésage 68 millimètres, course 100 millimètres, présente, dès l'abord, cette particularité que les soupapes commandées sont au nombre de seize et logées dans le fond des cylindres. L'arbre à cames, placé au-dessus, fonctionne dans un carter rempli d'huile et facilement démontable.

Les engrenages de distribution sont coniques et enfermés dans des carters.

Le carburateur est du type automatique. L'avance des gaz est commandée par une pédale.

L'allumage s'effectue par une magnéto à haute tension



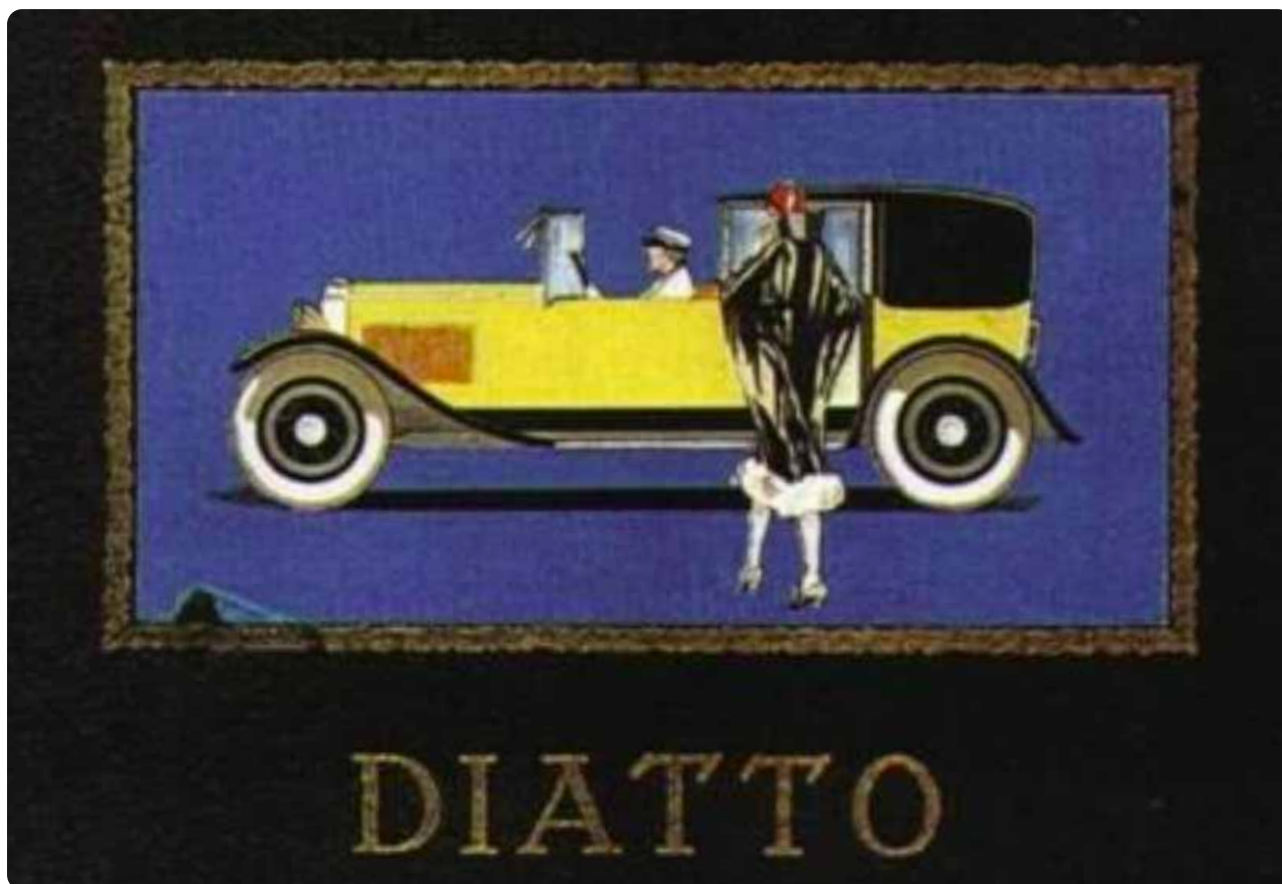
## INTRODUCTION

**L'**ACHETEUR D'UNE DIATTO — licence Bugatti — sait ne pouvoir trouver nulle part ailleurs l'équivalent de ce qui lui est offert. Il n'ignore pas que le châssis présenté est une véritable création, qu'il a été conçu, étudié et exécuté dans un but précis, qu'il constitue, en un mot, la solution concrète d'un problème dont, préalablement, toutes les données ont été soigneusement et clairement déterminées. Ces données, c'est la clientèle elle-même qui les fournit. Elles peuvent se résumer dans le mot : Economie.

ECONOMIE DE TEMPS  
ECONOMIE D'ENTRETIEN  
ECONOMIE D'ACHAT

ECONOMIE DE TEMPS, car il serait puéril de nier que le tourbillon de la vie moderne, encore accentué par l'influence de cinq années de guerre, entraîne à se déplacer de plus en plus vite. Non pas certes qu'une folle allure

Brochure della Diatto-Bugatti presentata ai Saloni di Parigi e di Londra, prodotta dal 1919



Copertina della brochure della Diatto 30 Bugatti

# Ferrari

## FONDATORE

Enzo Ferrari

## ANNO DI FONDAZIONE

1947

## PRIMO STABILIMENTO

Maranello

## MODELLI

125S - 250 Testa Rossa - 250 GT - California 250 GTO - Dino 206 GT - 288 GTO - Testarossa - F40  
288 GTO

## COLLABORAZIONI

Giuseppe Busso - Sergio Scaglietti - Aldo Brovarone - Leonardo Fioravanti



Enzo Ferrari iniziò la sua carriera come pilota, nello specifico a Modena, nel Nord Italia. Divenne pilota ufficiale per l'Alfa Romeo nel 1920 e successivamente, dal 1933, presso la scuderia ufficiale che riportava il suo stesso nome, diventando "Scuderia Ferrari".

Quando l'Alfa decise di riportare le proprie corse in casa, Enzo Ferrari fu nominato racing manager, ma decise di rifiutare il ruolo per fondare la propria azienda, l'Auto Avio Costruzione, che presto si stabilì a Maranello, dove la Ferrari ha ancora sede oggi. Dopo un certo successo con le auto da corsa Fiat, Ferrari lanciò la prima vettura con il proprio nome, la 125S, che fu commercializzata nel 1947. Le vetture della Ferrari vinsero la Mille Miglia e la Targa Florio nel 1948, e la prestigiosa gara di 24 ore di Le Mans nel 1949. La loro prima vittoria nel Gran Premio di Formula 1 avvenne nel 1951 grazie alla guida di Alberto Ascari, che vinse il Campionato del Mondo di F1 per la Ferrari nel 1952 e nel 1953. Da lì, la Ferrari divenne un appuntamento fisso nelle corse di F1, vincendo altri due titoli mondiali negli anni '50 con Juan-Manuel Fangio e Mike Hawthorn, e un altro nel 1961 con il pilota americano Phil Hill. Allo stesso tempo, la Ferrari vinse a Le Mans sei volte di fila per sigillare il suo posto come più grande scuderia automobilistica mai vista. Ma il successo non è venuto facilmente. La Ferrari è stata guidata dalla vittoria e non ha tollerato il fallimento. Ci sono stati Debrief dettagliati nella sala riunioni dell'azienda in seguito ad ogni gara persa, i quali hanno visto spesso Enzo Ferrari lanciare componenti rotti sul tavolo ai membri del team spaventati. Capi-ingegneri e piloti sono stati spesso trattati con arrogante disprezzo. Anche i clienti paganti sono stati spesso trattati con lo stesso disprezzo. Lo stesso Ferruccio Lamborghini, leggendariamente, fu così irritato dall'atteggiamento di Ferrari che decise di aprire un'azienda propria, la quale divenne col tempo la vera e propria rivale della scuderia di Maranello. Vero o no, tutto questo non ha fatto altro che arricchire l'immaginario dell'azienda Ferrari e del suo fondatore. Mentre il vero interesse di Enzo Ferrari erano le corse, la sua azienda si è costruita una straordinaria reputazione per le sue auto stradali. La

famiglia 250 comprendeva tutto, dai vincitori di corse alle auto GT stradali. Modelli successivi, come la 275GTB e la 365GTB/4 Daytona, avevano velocità e glamour senza pari. Già da allora, la Ferrari era una società troppo piccola per sopravvivere come azienda indipendente e l'aver intrapreso relazioni con il gigante statunitense Ford la portò quasi ad una totale acquisizione, la quale non avvenne mai grazie ad un accordo all'ultimo minuto con la Fiat, che acquisì circa il 50 per cento delle azioni nel 1969. Questo diede alla Ferrari la stabilità necessaria per produrre una gamma più ampia di vetture stradali. Sulla base del successo della magnifica 206/246 Dino, venne creata una redditizia linea di pesi medi, auto sportive a motore centrale, a partire dalla 308GTB del 1975. Di lì in poi anche le auto di fascia alta adottarono la scelta del motore centrale, ad esempio le supercar 512TR e la 512BB degli anni Settanta, e la successiva Testarossa. Al contempo la forza in pista della Ferrari calò drasticamente, tornando anni dopo con la guida di Niki Lauda, il quale vinse due titoli mondiali. Nel 1975 e nel 1977. Il successivo titolo mondiale arrivò nel 1979 con il pilota Scheckter. Dopo la morte di Enzo Ferrari nel 1988, la Fiat perse circa il 90 per cento delle quote azionarie del Cavallino, dandogli la possibilità di raggiungere livelli di qualità ancora più alti, mai visti prima. Per quanto riguarda la F1, grazie alla guida dell'ingegnere Ross Brawn e l'aiuto del pilota Michael Schumacher, la Ferrari riuscì ad assicurarsi ben cinque titoli mondiali, dal 1999 al 2004, ottenendone un ultimo con Kimi Raikkonen nel 2007. Nel 2015 la casa di Maranello ha deciso di separarsi dal genitore, la Fiat, per diventare un'azienda indipendente e non che meno il marchio automobilistico sportivo più prestigioso al mondo, valutato oltre 9,8 miliardi di dollari.

# Scheda vettura

## Ferrari F40

La Ferrari F40 è un'auto sportiva prodotta dalla casa automobilistica italiana Ferrari, virtuale erede della Ferrari 288 GTO Evoluzione, costruita tra il 1987 e il 1998 (per gli ultimi esemplari "F40 GTE"), la cui erede fu la F50. Il disegno della carrozzeria è stato realizzato dallo studio Pininfarina da Aldo Brovarone e Leonardo Fioravanti sotto la guida di Nicola Materazzi (che progettò motore, cambio e altre parti meccaniche della vettura e aveva in precedenza disegnato la carrozzeria della 288 GTO Evoluzione, dalla quale l'F40 riprende numerosi tratti stilistici) e Pietro Camardella. L'idea di festeggiare i 40 anni di vita della Ferrari con un'auto particolare si presenta subito complessa viste le prestazioni e le caratteristiche tecniche della 288 GTO. Pertanto viene realizzata un'auto che richiami una vettura da Formula 1 dell'epoca adattata all'uso stradale. Questa Ferrari inoltre doveva dare la supremazia prestazionale al cavallino nel mercato mondiale. Ci riuscirono ampiamente, sia per i primati velocistici noti, sia per comportamento stradale. Al momento della presentazione l'unica rivale diretta era la Porsche 959, che era stata anch'essa concepita per le competizioni in pista riservate al Gruppo B e rimase in produzione fino al 1988, mentre negli anni novanta fu messa in commercio la Jaguar XJ220, prodotta tra il 1992 e il 1994. La prima presentazione ufficiale alla stampa avvenne a Maranello il 21 luglio 1987, mentre al livello internazionale la vettura esordì al Salone dell'automobile di Francoforte sempre dello stesso anno. Venne utilizzato il kevlar per rinforzare la scocca e la fibra di vetro per la carrozzeria, che ha un coefficiente aerodinamico di 0,34. Il cofano motore (posteriore) si apre a conchiglia come sulle vetture Sport Prototipo e presenta un'estesa superficie trasparente in plexiglas che lascia in mostra il motore. Del design della F40 fu incaricato al Centro Studi e Ricerche Pininfarina di Cambiano TO diretto da Leonardo Fioravanti, da sviluppare sulla meccanica di una 288 GTO Evoluzione con carrozzeria tecnico-sperimentale, mantenendone la cellula abitacolo,

a sua volta derivata dalla 288 GTO. Affidato all'ufficio stile guidato da Aldo Brovarone, lo stile fu definito dai bozzetti di Pietro Camardella e grazie ad un'approfondita ottimizzazione aerodinamica, condotta in galleria del vento Pininfarina dall'ing. Mario Vernacchia, anch'egli stilista al CSRP. Mentre il telaio in acciaio e materiali compositi era già quello definitivo, il motore di 2.855 cm<sup>3</sup> era arrivato a sprigionare anche 650 CV. La Ferrari intendeva così esplorare la robustezza del propulsore con tali potenze in gioco e la possibilità di evoluzioni per l'impiego agonistico. La F40 infatti rispondeva al cliché tecnico del Gruppo B, mai abolito ufficialmente negli allegati tecnici, ma che all'epoca non era più ammesso in nessuna competizione sanzionata dalla Federazione Internazionale dell'Automobile. Dopo approfondite prove in pista si omologò per la produzione un V8 con qualche cm<sup>3</sup> in più (2.936 cm<sup>3</sup>, per la precisione) e parecchi cavalli in meno, per soddisfare le esigenze di trattabilità nell'uso quotidiano e soprattutto per rispettare le stringenti norme sulle emissioni. Come per la Ferrari 288 GTO, anche l'F40 fu subito oggetto di speculazioni: all'inizio il prezzo di listino venne fissato intorno a 374 milioni di lire, ma sul mercato non ufficiale le vetture vennero vendute a cifre vicine ai 1,5/2 miliardi di lire. Il numero di esemplari prodotti, pianificati inizialmente in 400, venne aumentato fino al limite invalicabile di 1.000 esemplari. Proprio nel momento in cui il valore dell'auto era all'apice però, la vettura ottenne l'omologazione negli Stati Uniti, fino ad allora negata a causa delle caratteristiche estreme della macchina. La Ferrari dovette quindi rispettare il contratto con l'importatore statunitense che obbligava la casa di Maranello a destinare il 22% della produzione di ogni modello al mercato americano. La produzione venne quindi estesa fino a portare il numero totale di F40 prodotte a 1.337 esemplari.



*Ferrari F40*



*Interni*

# FIAT

## FONDATORE

Emanuele Cacherano di Bricherasio, Cesare Goria Gatti, Giovanni Agnelli

## ANNO DI FONDAZIONE

1899

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

## MODELLI

3 ½ HP, Tipo 4, S76 Record, 508 Balilla, 500 "Topolino", 1100, 600, Nuova 500, 124, Dino, 127, Panda, Uno, Tipo

## COLLABORAZIONI

Dante Giacosa - Oreste Lardone - Pinin Farina - Rodolfo Bonetto - Pio Manzù - Giorgetto Giugiaro - Ercole Spada



La F.I.A.T. viene fondata l'11 luglio 1899 a Torino, in un periodo di vivace espansione industriale della città. Il primo stabilimento viene inaugurato nel 1900 in Corso Dante, vi lavorano 35 operai e vi si producono 24 autovetture. Il Presidente della società è Ludovico Scarfiotti, Emanuele Cacherano di Bricherasio vice Presidente, Giovanni Agnelli segretario del Consiglio e consiglieri sono Michele Ceriana, Alfonso Ferrero di Ventimiglia, Cesare Gorla Gatti, Carlo Racca, Roberto Biscaretti di Ruffia, Luigi Damevino. Giovanni Agnelli, ex ufficiale di cavalleria, spicca nel gruppo degli investitori, per determinazione e visione strategica e nel 1902 diviene amministratore delegato. Promuove un giro d'Italia in automobile a scopo pubblicitario, che ottiene successo e termina all'Esposizione di Milano. Dal 1904 viene adottato il marchio ovale su fondo blu, disegnato da Carlo Biscaretti. La prima vettura a marchio Fiat è una 4 HP. Lo sviluppo dell'azienda viene orientato su due direttrici che la caratterizzeranno per tutto il secolo della sua storia: la diversificazione della produzione e l'orientamento ai mercati più promettenti. Dal 1903 la Fiat viene quotata in borsa e sorgono nuove società con funzioni specifiche: Società Carrozzeria industriale, Fiat Brevetti, S.A. Garages Riuniti Fiat-Alberti-Storero. Gli stabilimenti Fiat, accanto alle auto per uso civile e per competizione, producono veicoli industriali, motori marini, autocarri, tram, taxi, cuscinetti a sfera. L'azienda guarda al mercato con visione strategica e internazionale: nel 1908 sorge, negli Stati Uniti, la Fiat Automobile Co., per realizzare vetture Fiat su licenza e nel 1909 nasce nello stato di New York lo stabilimento di Poughkeepsie. Si sviluppano rapporti per l'esportazione di autovetture in Francia, Austria, Regno Unito e Australia. Alla fine del primo decennio la Fiat ha un capitale sociale di 12.000.000 di lire, 2.500 dipendenti e una produzione di 1215 autovetture. Con lo scoppio della guerra, grande sviluppo ha la produzione di camion militari, di aerei, di autoambulanze, di mitragliatrici e di motori per sommergibili. Ma la conversione alla produzione militare non muta i piani di Agnelli che pensa soprattutto a un grande futuro per la Fiat nel campo della produzione di auto. Dopo i viaggi

negli Stati Uniti dello stesso Agnelli, di Bernardino Maraini e di Guido Fornaca si progetta "un nuovo grande stabilimento, uso americano". Nel 1916 inizia dunque la costruzione dello stabilimento del Lingotto, in via Nizza, in un'area ancora agricola o proto industriale e la direzione dei lavori è affidata a Giacomo Mattè Trucco. La fabbrica del Lingotto, la più grande d'Europa, diventerà rapidamente il simbolo dell'industria automobilistica italiana ed una delle immagini più note della stessa città di Torino. In quegli anni la Fiat amplia le proprie attività nel settore siderurgico e ferroviario, in quello elettrico e nel campo delle linee di trasporto pubblico, fornendo in esclusiva gli autobus alla società SITA di Firenze. Alla Grande guerra segue un decennio di estrema complessità e di profonde trasformazioni. Ne viene coinvolta anche la Fiat, le cui fabbriche vengono occupate dagli operai nel settembre 1920. Nel novembre dello stesso anno Giovanni Agnelli diviene presidente del consiglio di amministrazione e Guido Fornaca amministratore delegato. Dopo due anni di contenimento dei costi, con riduzione del personale e delle retribuzioni, nel 1923 entra in funzione il nuovo stabilimento del Lingotto e riprende la crescita. Esce il modello Fiat 501, vengono lanciati i modelli 505, 510, 519 e nel 1925 nasce la 509, vettura a 4 posti.

Lo sviluppo dell'azienda viene visto dalla direzione Fiat profondamente legato allo sviluppo della produzione industriale di massa in Italia: maggiore produzione avrebbe significato aumento del tenore di vita e sviluppo sociale e crescita dei consumi. Con questi obiettivi Fiat dà vita alla SAVA, società di credito al consumo, con lo scopo di favorire la vendita rateale delle automobili. Nei manifesti, sui giornali e nelle pubblicazioni aziendali, anche le donne compaiono come destinatarie dei messaggi pubblicitari delle nuove auto. Le vittorie delle auto Fiat nelle gare sportive, la traversata del Sahara in automobile o i raid in America Latina diffondono più ampiamente l'attrazione verso il moderno mezzo di trasporto. In quegli anni nascono i servizi di assistenza sanitaria Fiat per i dipendenti, la Scuola Centrale Allievi Fiat e molteplici organismi associativi dei dipendenti: il Gruppo

Sportivo Fiat, le Colonie Alpine, l'Associazione Impiegati che, seguendo le trasformazioni sociali, costituiranno una costante nella vita aziendale fino ad oggi. Cresce la partecipazione a società italiane e straniere e nasce l'IFI (Istituto Finanziario Industriale) per coordinarne la fitta rete. Nel 1924 incominciano ad operare gli impianti di Mosca per la costruzione di automobili e di camion su licenza Fiat, frutto di un progetto del 1913. La svolta autarchica di Mussolini costringe l'azienda a ridimensionare i suoi piani di presenza internazionale per concentrarsi sul mercato interno. Negli anni trenta subiscono un notevole sviluppo tecnologico gli autocarri e i veicoli industriali, anche con motori diesel, crescono il settore aereo e quello ferroviario. Per conto delle Ferrovie dello Stato viene organizzata, per la prima volta al mondo, la costruzione in serie di automotrici elettriche e diesel. Nel 1928 Vittorio Valletta è nominato direttore generale della Fiat. Nel 1935 il senatore Giovanni Agnelli viene colpito dalla perdita del figlio Edoardo. Nel 1934 viene progettata una vettura di piccola cilindrata: la 508 chiamata "Balilla" e detta anche "tariffa minima" per il minimo consumo (otto litri per 100 chilometri). Ne saranno prodotte 113.000 unità, con una versione sportiva (508 S) ed una a quattro marce (71.000 unità). Nel 1936 esce la Fiat 500 "Topolino", disegnata da Dante Giacosa. E' la più piccola utilitaria al mondo, da quell'anno al 1955 se ne produrranno 510.000 esemplari. A conferma dell'orientamento verso la produzione di massa, nel 1937 iniziano a Torino i lavori per la costruzione dello stabilimento di Mirafiori, che introdurrà in Italia le più avanzate esperienze di organizzazione industriale. Inaugurato il 15 maggio 1939, ospita 22.000 operai su due turni, una cifra considerevole se si pensa che i dipendenti Fiat in quegli anni sono circa 55.000. All'estero nascono centri di assistenza, officine e iniziative industriali specifiche in Spagna, Egitto, Polonia e Francia. La seconda guerra mondiale comporta una riduzione drastica della produzione di autovetture mentre si quintuplica il numero dei veicoli industriali. Nel corso del conflitto, bombardamenti a tappeto sugli stabilimenti Fiat producono gravi danni che tuttavia non paralizzano l'attività produttiva. Nel corso della guerra e nell'immediato dopoguerra i servizi Fiat per i dipendenti suppliscono alle carenti strutture pubbliche: l'ufficio assistenza fornisce biancheria, scarpe, legna da ardere ai lavoratori, negli

spacci alimentari Fiat si distribuiscono centomila minestre al giorno. Nel 1945 muore il senatore Giovanni Agnelli e nel luglio del '46 Vittorio Valletta assume la presidenza della Fiat. Occorre rimettere la Fiat al passo con la tecnologia americana e aprire la via italiana alla motorizzazione. I finanziamenti del piano Marshall nel 1948 consentono di completare la ricostruzione degli impianti. Il personale passa da 55.674 a 66.365, gli utili, stazionari nel corso della guerra, azzerati dopo il 1943, e in perdita nel 1946, ricominceranno a crescere nel 1948. La ripresa produttiva postbellica vede l'uscita della Fiat 500 B berlina e giardinetta, dei modelli 1100E e 1500E, e di una vettura a carrozzeria portante, del tutto nuova sia per lo stile che per la meccanica, la Fiat 1400. Sulla 500C viene per la prima volta installato di serie l'impianto di riscaldamento e di areazione. Nel 1953 escono i primi modelli di vetture con motore diesel. Continua la ricerca nel campo dei motori marini e aerei, e nel 1951 è prodotto il primo velivolo militare italiano a reazione: il G 80. Si aprono nuove frontiere con la costruzione di un prototipo di vettura a turbina e con attività in campo nucleare. Nel 1956 il G 91 di Fiat vince il concorso Nato per la produzione di un caccia tattico. Nel 1955 è presentata la Fiat 600, utilitaria di cui saranno costruite oltre 4.000.000 di unità. Per il suo lancio, un variopinto corteo di Fiat 600 per le vie di Torino annuncia l'epoca della motorizzazione di massa in Italia. Segue due anni dopo, la Nuova 500 che raggiungerà i 3.678.000 esemplari. Il numero complessivo dei dipendenti passa in questo decennio dai 70 agli 80.000, la produzione passa dalle 70.800 autovetture del 1949 alle 339.300 del 1958. Tra il 1956 e il 1958 si conclude il raddoppio degli stabilimenti di Mirafiori, che alla fine degli anni 60 arriverà a toccare la cifra di oltre 50 mila lavoratori. Si sviluppa la produzione di trattori agricoli e di macchine movimento terra. All'estero, nascono nuovi stabilimenti in Sudafrica, Turchia e Jugoslavia, Argentina e Messico. Le attività di impianti e costruzioni edili di Fiat coordinate dalla Impresit conoscono un forte sviluppo internazionale: l'impianto elettrico di Kariba sullo Zambesi, la diga di Dez in Iran e quella di Roiseires sul Nilo blu in Sudan, il salvataggio dei tempi egizi di Abu Simbel, la galleria autostradale del Gran San Bernardo. E' il periodo del "miracolo economico" in Italia. Fra il 1958 e il 1963 il tasso di crescita annuo



del prodotto interno lordo è del 6,3% ; il settore automobilistico è il propulsore dell'economia. Nel decennio compreso tra il 1959 e il 1968 la produzione Fiat passa da 425.000 a 1.751.400 di autovetture, e il rapporto tra numero di abitanti e numero di autovetture passa da 96 a 28 abitanti per ogni auto. Anche le esportazioni conoscono una crescita molto forte : da 207.049 autovetture a 521.534. Aumentano inoltre la produzione di veicoli commerciali, da 18.968 a 68.200, e quella di trattori, da 22.637 a 52.735. Il personale raddoppia: da 85.117 dipendenti, passa a 158.445, con un incremento più accentuato degli operai rispetto agli impiegati. Nel 1964 nasce la Fiat 850, nuova utilitaria di vasta diffusione cui seguono ben presto altri modelli di cilindrata superiore: la 124 e la 125 che assumeranno nel 1968 il marchio Fiat a rombi, ancora oggi utilizzato. Nel 1966 Giovanni Agnelli, nipote del fondatore, diviene presidente della Società. Nel 1969 viene deciso il potenziamento della presenza Fiat nel Sud, che già si era articolata attorno agli impianti di Reggio Calabria, Bari, Napoli. Si avvia così la realizzazione degli stabilimenti di Termini Imerese, Cassino e Termoli, per la produzione di autovetture, e di Sulmona, Lecce, Brindisi e Vasto, per lavorazioni speciali. Al boom economico fa seguito un lungo periodo di assestamenti sociali: il 1969 è l'anno in cui la conflittualità aziendale raggiunge il culmine, con un totale di 15 milioni di ore di sciopero. L'ondata di conflittualità ha pesanti ripercussioni sui livelli di redditività aziendale. Nasce nel 1971 la 127, la prima Fiat a trazione anteriore, decisamente innovativa per i tempi. La vettura incontra molto successo di mercato e alla fine del 1974 sarà prodotta la milionesima 127. Crisi petrolifera e innovazione tecnologica spingono verso una crescente automazione dei processi produttivi: già nel 1972 entrano in funzione a Mirafiori i primi 16 robot nella linea di produzione del modello 132, e nel 1974 quelli di Cassino. Nel 1978 nasce "Robogate", il nuovo sistema robotizzato e flessibile di assemblaggio delle scocche, attivo negli stabilimenti di Rivalta e di Cassino, realizzato da Comau che diventerà ben presto leader mondiale del settore. Nel 1978 avviene la fusione per incorporazione della Lancia Spa in Fiat Spa, rimane il marchio Lancia per la commercializzazione. Nel 1979, il settore Auto si costituisce in società autonoma di cui Giovanni Agnelli è presidente e comprende i marchi Fiat, Lancia,

Autobianchi, Abarth e Ferrari. Il prestigioso marchio Ferrari era già stato acquisito nel 1969 al 50%, quota che salirà poi all'87%. Alla fine degli anni '70, Fiat si consolida in una struttura a holding. Le molteplici attività produttive, che nel lungo periodo di Valletta erano distribuite in sezioni, costituiscono società autonome che si ripartiscono in Settori. A fianco di Fiat Auto, Fiat Ferroviaria, Fiat Avio, Fiat Trattori, Fiat Veicoli industriali, che rappresentano le tradizionali attività di Fiat, acquistano autonomia altre società come Fiat Engineering, Comau, Teksid, Magneti Marelli, Telettra. Nel 1980, Cesare Romiti, entrato alla Fiat come direttore finanziario nel 1974, diviene amministratore delegato del Gruppo Fiat. Grandissimo sviluppo conoscono in questo periodo sia la Fiat Ferroviaria che l'Iveco. Fiat Ferroviaria progetta avanzate tecnologie con carrelli a ruote indipendenti e ad assetto variabile che porteranno alla produzione del pendolino, treno ad alta velocità con cui si aggiudicherà importanti commesse in molte nazioni europee. Iveco diventa il marchio internazionale in cui confluiscono le attività di produzione dei veicoli industriali. Nato nel 1974, il marchio Iveco comprende i marchi Fiat, Om, Lancia, Magirus, Unic e lo spagnolo Pegaso dal 1991.

Nel 1983 viene presentata a Cape Canaveral la macchina simbolo del rinnovamento di Fiat Auto: si tratta della Uno, che racchiude radicali innovazioni nell'elettronica, nella scelta di materiali alternativi, nell'adozione di un motore "pulito", il Fire 1000. Ne saranno prodotte 6.272.796 unità. L'anno seguente la Fiat Auto Spa acquisisce l'Alfa Romeo Spa e le sue consociate, mentre nel 1993 con il prestigioso marchio sportivo Maserati raggiunge l'attuale composizione dei marchi auto. Continuano a crescere gli accordi internazionali per la produzione su licenza Fiat e le partecipazioni societarie, sviluppando in modo particolare le attività industriali nel campo delle telecomunicazioni e le attività industriali nella componentistica. In quest'area, attraverso un programma di acquisizioni e scorpori, viene data attuazione ad un nuovo assetto organizzativo che porta Magneti Marelli ad assumere nel 1987 il ruolo di holding industriale con funzioni di governo e controllo di oltre 60 imprese in tutto il mondo. Con la diffusione dell'elettronica, la componentistica viene ora a giocare un ruolo determinante nello sviluppo del mezzo di trasporto privato. Nel 1989 la Fiat Tipo conquista il

titolo di “auto dell’anno” attribuito dalla stampa internazionale per le sue caratteristiche innovative. L’atteggiamento nei confronti dell’auto si sta misurando con nuovi valori: la società industriale matura comincia ad avvertire la rilevanza del problema ambientale. Fiat manifesta la propria sensibilità in campo ecologico avviando un progetto per il recupero e il riciclaggio totale della vetture destinate alla demolizione.

Nel 1991 inizia la costruzione di nuovi stabilimenti a Pratola Serra e a Melfi che, entrati in produzione nel 1994 rappresentano una nuova rivoluzionaria concezione del modo di produrre industriale. Il Gruppo Fiat affronta la crisi dei primi anni ‘90 con l’ampliamento della presenza internazionale che le consente di realizzare più del 60% del fatturato fuori Italia, con un importante aumento di capitale e forti investimenti nell’innovazione e con un rigoroso contenimento dei costi e severe ristrutturazioni interne. Il 28 febbraio 1996 l’avvocato Giovanni Agnelli diventa Presidente d’Onore del Gruppo Fiat e Cesare Romiti subentra come presidente, funzione che svolgerà fino al 1998, quando gli succederà l’avvocato Paolo Fresco. Paolo Cantarella viene nominato amministratore delegato. L’auto innovativa di questi anni è la Fiat Punto, pensata come vettura europea: nel 1995 sarà designata “auto dell’anno”. Nel 1998 la Panda festeggia i diciotto anni di vita ed entra nella classifica delle auto più longeve. A partire dal settembre 1997 la capogruppo

lascia corso Marconi per trasferirsi nella Palazzina Fiat del Lingotto, nel comprensorio che nel frattempo si è trasformato in centro fieristico e congressuale. Alla fine degli anni ‘90 la competizione industriale sui mercati occidentali si fa più serrata. L’invasione in Europa dei prodotti del sud est asiatico viene bilanciata da Fiat con un ritorno alla strategia originaria di attenzione ai mercati emergenti. Gli stabilimenti in Brasile e in Argentina vengono ampliati, viene lanciata la Palio, una world car studiata per adattarsi a usi diversi e molteplici mercati. Ben presto Fiat diviene il maggior produttore in Brasile, Argentina, Polonia e Turchia. Con l’acquisizione, nel 1991, delle attività tra toristiche ed agricole della Ford Motor Co, il settore delle macchine di movimento terra si internazionalizza assumendo il marchio New Holland. Nel 1993 si accorda con la Hitachi Co Machinery Ltd ed estende le joint venture esistenti, giungendo così ad essere uno dei principali produttori mondiali con circa il 20% della produzione globale. Iveco rinforza la propria posizione di leader in Europa, rinnova la propria gamma con l’introduzione delle nuove serie EuroTech, EuroStar ed EuroCargo e stabilisce joint venture e attività produttive in India e in Cina per la produzione dei veicoli leggeri Daily. Alla svolta del 2000, il Gruppo Fiat afferma così il proprio orgoglio di industria italiana e internazionale, fortemente consolidata sul mercato mondiale e ricca di un centenario bagaglio di esperienza e di innovatività.



*Veduta panoramica dello stabilimento del Lingotto, Torino, 1923*



*Primo modello FIAT, 3 1/2 HP, 1899*



*Fiat 500 A Topolino, 1936*



*Gianni Agnelli con suo nonno Giovanni Agnelli, 1940*



*Vincenzo Lancia, promosso pilota alla FIAT*

# Scheda vettura

## FIAT Nuova 500

La 500 fa parte della storia sociale del nostro paese ed è nel cuore e nei ricordi di generazioni d'italiani. Ed è il motivo per cui la Fiat si appresta a lanciare sul mercato un modello che porterà la stessa sigla e ne ricorderà la linea. Ma pochi ricordano che, all'inizio, la 500 stava per trasformarsi in un gigantesco flop commerciale e finanziario per la Casa torinese. Ripercorriamone la storia. Dopo la 600 la Fiat decide di mettere in produzione una vettura di ancor più ridotte dimensioni, in grado di accaparrarsi quella clientela che ancora non ha sufficienti disponibilità economiche per affrontare l'acquisto di un'auto e la cui scelta pertanto ricade sulla motocicletta e sullo scooter. Anche in questo caso incaricato di portare a compimento il progetto della nuova vettura è l'ingegner Dante Giacosa, il papà della Topolino e della 600, il quale sviluppa una vettura che si discosta dalla 600 sia dal punto di vista estetico sia da quello motoristico. Solo l'impostazione di base rimane la stessa: motore e trazione posteriori in modo da poter favorire al massimo l'abitabilità in meno di 3 metri di lunghezza. Tutte le scelte devono essere in funzione di un prezzo finale molto inferiore a quello della 600: in costi industriali, il peso equivale al costo, e la ricerca della leggerezza rende la realizzazione del progetto partico-

larmente difficoltosa. Il motore è un bicilindrico raffreddato ad aria di 479 cc con soli 13 Cv; la carrozzeria è composta da pochi elementi, i più leggeri possibile; gli interni sono spartani: le portiere hanno solo il deflettore per convogliare aria nell'abitacolo e la panca posteriore è ricoperta da un leggerissimo tessuto. La presentazione della Nuova 500 Trasformabile avviene il 4 luglio 1957: la vettura non è accolta con il consenso sperato, il prezzo di 490.000 lire (inferiore di poco più di 100.000 lire rispetto a quello della 600) non aiuta le vendite. In più la vettura offre veramente poco, sia come prestazioni sia come finiture. La Fiat corre immediatamente ai ripari e al Salone di Torino nel novembre dello stesso anno presenta la versione Normale, potenziata a 15 Cv, ma soprattutto più rifinita nell'abitacolo. Tuttavia il risveglio d'interesse per la nuova piccola di Casa Fiat si deve all'elaborazione Abarth, usata per battere record di velocità a Monza. La Fiat metterà poi a listino una versione Sport, a partire dal 1958, con la cilindrata portata a 499,5 cc con 20 Cv. Il dado è tratto: nel corso degli anni la 500 si imporrà più come seconda macchina che come unica vettura di famiglia e ancora oggi viene utilizzata in molti centri storici.



*Fiat Nuova 500, 1957*



*Interni della prima serie*

# Scheda progettista

## Dante Giacosa

Nato a Roma, da famiglia piemontese, il 3 gennaio 1905, Dante Giacosa torna a Torino, si laurea in ingegneria, nel 1927, e comincia a lavorare, nel 1928, alla SPA, fabbrica di automobili acquistata dalla Fiat nel 1926. Rimarrà sempre fedele alla Casa torinese, anche dopo essere andato in pensione, nel 1969, dopo quarantuno anni passati a progettare, rimanendo collaboratore esterno fino al giorno della morte, avvenuta il 31 marzo 1996. Alla Fiat vera e propria, al Lingotto, Giacosa arriva nel 1929 e comincia disegnando trattori; passa poi all'Ufficio tecnico motori avio e, finalmente, arriva il grande giorno: il suo diretto superiore, l'ingegner Antonio Fessia, gli dice che il senatore Agnelli vuole una piccola vettura economica che costi al massimo 5000 lire. "Se la sente di disegnare lo chassis e anche il motore?". Giacosa accetta e comincia a lavorare sul "Progetto Zero/A", la futura Topolino. Il successo della Topolino è il successo di Giacosa come progettista e quindi gli viene affidato anche il compito di lavorare sulla nuova Balilla, la 508 C 1100, che sarà presentata nel 1937; segue la grande Fiat, la vettura che deve contrastare la Lancia Astura e l'Alfa Romeo 6C 2500, per la quale Giacosa progetta un motore 6 cilindri di 2800 cc. Durante la guerra torna ai motori per aerei e modifica, per uso personale, una Topolino, dotandola di motore elettrico. Alla fine del 1944 cede, con il benestare della Fiat, alle pressioni di Piero Dusio e progetta la D46, la monoposto (costruita con elementi della 500 e della 1100) che proietta la Cisitalia all'attenzione del pubblico, ma quando si tratta di definire una collaborazione definitiva, rifiuta e torna al Lingotto a tempo pieno. Nel primo dopoguerra aggiorna la Nuova Balilla, che diventa semplicemente la 1100, e progetta la prima vettura Fiat a scocca portante, la 1400. Nel 1952 progetta una vettura destinata più che altro alle corse della categoria Gran Turismo, la 8V, dotata di motore 8 cilindri a V di 70° di 2000 cc. Con la 1100/103 del 1953 comincia la vita di un modello che, con la 600, del 1955, e la Nuova 500, del 1957, mo-

torizzerà l'Italia del boom economico. Nei primi anni sessanta Giacosa dirige i progetti delle 6 cilindri 1800, 2100 e 2300 e delle 4 cilindri 1300 e 1500, della piccola 850 e della nuova media, la 124. Progetta anche una vettura a trazione anteriore che però i vertici della Fiat preferiscono non mettere direttamente in produzione: la vettura viene dirottata sull'Autobianchi, comune azienda del Gruppo, e prodotta, con successo, con il nome di Primula. Perché Giacosa convinca la dirigenza Fiat alla trazione anteriore bisognerà aspettare il 1969, anno di nascita della 128, l'erede della gloriosa 1100.



# Fratelli Ceirano

## FONDATORE

Giovanni Battista Ceirano

## ANNO DI FONDAZIONE

1898

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

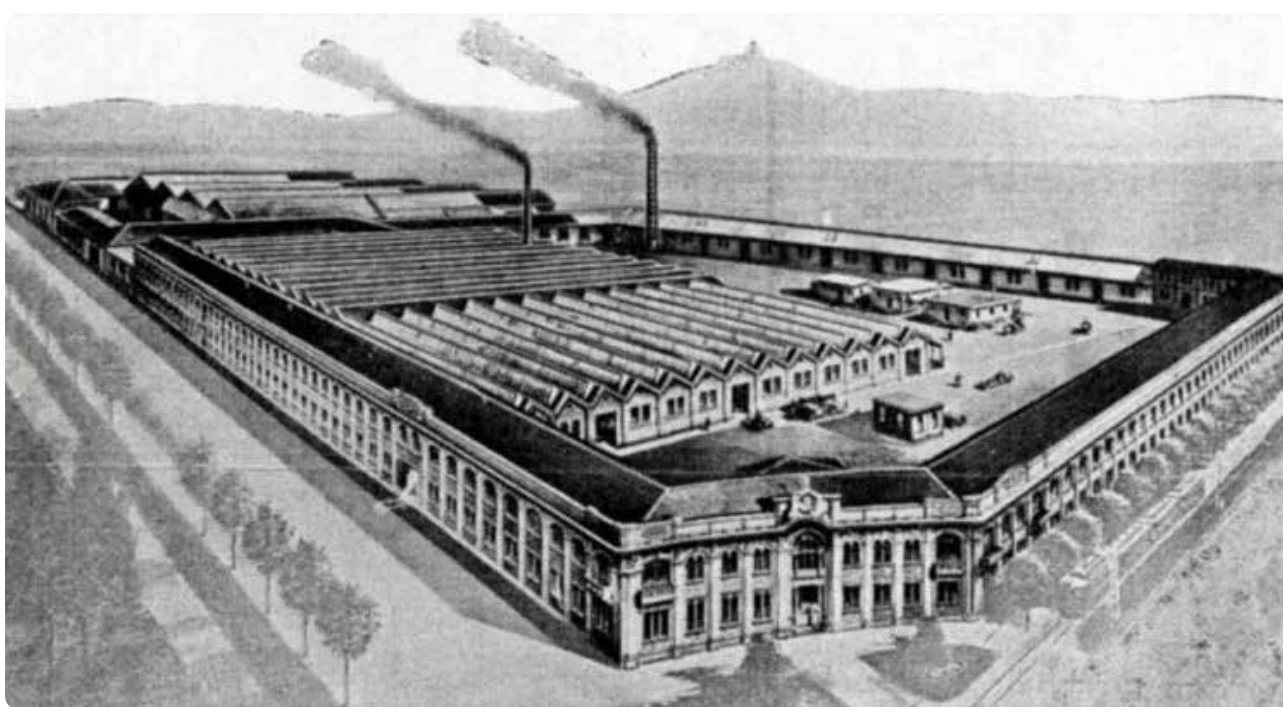
## MODELLI

Ceirano Mod 5 HP



Il Novecento, secolo dell'automobile, doveva ancora cominciare. Eppure 120 anni fa, nel 1898, nasceva a Torino, in un immobile senza pretese di Corso Vittorio Emanuele 9, la Ceirano GB & C. Meno nota della Fiat, certo. Ma la storia di un'azienda si intreccia con quella di molte altre e, senza la Ceirano, la Fiat non sarebbe mai esistita. Giovanni Battista Ceirano, figlio di un orologiaio di Cuneo, con tanti sogni e una grande passione per la meccanica, una decina d'anni prima aveva preso in affitto quel locale da Giovanni Lancia per costruire un tipo di biciclette chiamate "Welleyes", nella convinzione che un prodotto con un nome straniero potesse avere più successo in un mercato come quello dei trasporti, in cui l'Italia doveva recuperare terreno rispetto a Germania e Regno Unito. Costruzioni e sperimentazioni, insieme al rilascio del brevetto del "Nuovo cerchio pneumatico denominato Rapid", una speciale ruota automobilistica, precedono la costituzione della "società in accomandita Ceirano G.B. & C." che unisce le forze di Giovanni a quelle di Emanuele di Bricherasio, Attilio Calligaris, Pietro Fenoglio e Cesare Gorla Gatti. Le auto sono ancora chiamate carrozze semoventi, sono mezzi per il divertimento una ristretta élite, di cui fanno parte i nuovi soci finanziatori di Giovanni Battista. Le idee però sono le sue. Sono quelle del

figlio di un orologiaio di Cuneo. E sono le idee a porre le basi di qualsiasi innovazione. Non è un caso che, nel 1899, la prima auto prodotta e progettata dall'ingegner Aristide Faccioli verrà battezzata con lo stesso nome delle biciclette di Giovanni Battista: "Welleyes". La vetturina conquista addirittura il primo premio - conferito dal ministero dell'Agricoltura, dell'Industria e del Commercio - nella Corsa internazionale di Torino del 30 aprile di quell'anno. Dal suo piccolo motore bicilindrico deriverà, di lì a poco, il primo modello Fiat 3 ½ HP. In via Vittorio Emanuele 9 lavora anche qualcun altro che resterà nella storia delle quattro ruote: il figlio del proprietario, Vincenzo Lancia, che fonderà l'omonima casa automobilistica, e il pilota Felice Nazzaro. Ma il locale è piccolissimo, sufficiente per produrre una sola vetturina. Le richieste dei clienti aumentano e le potenzialità dell'attività non passano inosservate. Nel 1899 nasce la Fiat, che subito - ad appena due settimane dalla fondazione - assorbe la Ceirano. Giovanni Battista non appartiene a circoli nobili e non ha un capitale suo: è forse questo il motivo principale per cui la Fiat ottiene la "Accomandita Ceirano" con brevetti, progettisti e personale formato, liquidando il suo ideatore con 30.000 lire e l'incarico di agente generale per le vendite in Italia.



*Lo stabilimento Ceirano di piazza Rivoli, ora caserma Amione*

# Innocenti

## FONDATORE

Fernandino Innocenti

## ANNO DI FONDAZIONE

1933

## PRIMO STABILIMENTO

Milano

## MODELLI

950 Spider - Nuova Mini

## COLLABORAZIONI

Marcello Gandini





Fernandino Innocenti, ex fabbro originario di Pescia, in provincia di Pistoia, fin da giovanissimo fondò imprese che portavano il suo nome. Dal piccolo commercio, passò poi alle costruzioni meccaniche, con il brevetto del Tubo Innocenti, ovvero gli snodi da impalcature che ancor oggi sono comunemente utilizzati. I successi dell'Innocenti si concentrarono negli anni di maggior splendore nella Lambretta, grande concorrente dello scooter di maggior successo dell'epoca, la Vespa, e nella produzione automobilistica con la grande famiglia delle Mini.

Le attività di produzione erano concentrate nel grande stabilimento di Lambrate, quartiere della periferia est di Milano. Esistevano filiali in varie parti del mondo, e persino una sorta di joint venture siderurgica in Sud America (Siderurgica del Orinoco, S.A.). Costituita la ditta in tre rami principali, fino agli anni settanta ricordiamo le attività nella meccanica (costruzioni di presse e sistemi di produzione), nella fabbricazione di motocicli (la Lambretta che, nelle sue varie evoluzioni dalla classica Lambretta al moderno Lui, negli anni sessanta con la Vespa motorizzò l'Italia) e di automobili, principalmente su licenza della British Motor Corporation. Alla morte di Ferdinando Innocenti, nel 1966, l'azienda passa di mano al figlio ing. Luigi, che di lì a poco, all'inizio degli anni settanta separa le tre divisioni e vende la meccanica alla Santeustachio dell'IRI (formerà la INNSE Innocenti Santeustachio di Lambrate). La produzione delle Lambrette, che fino a quel momento aveva riscosso un notevole successo in patria, viene spostata dapprima in Spagna e poi in India, e la gestione demandata al governo Indiano tramite uno stabilimento di Stato (la SIL - Scooters of India Limited, con sede a Lucknow, detiene tuttora i diritti sul marchio "Lambretta" pur avendone cessato la produzione da tempo).

La prima autovettura Innocenti: l'edizione montata in Italia dell'inglese Austin A40, presentata ufficialmente il 21 ottobre del 1960. Travagliata fu la sua storia nel settore dell'auto. L'Innocenti si affaccia timidamente all'inizio degli anni '60 nel settore tradizionalmente dominato in Italia da Fiat, e da produttori medio grandi e con marchi conosciuti quali Lancia e Alfa Romeo (allora

indipendenti). L'attività inizia nell'autunno del 1960 con il montaggio dell'Innocenti A40, ossia l'Austin A40 inglese assemblata su licenza in Italia con carrozzerie stampate a Milano. La prima presentazione "ufficiale" in Italia della A40 reca la data del 21 ottobre 1960. L'avventura prosegue con lo stesso schema con la lussuosa berlina 4 porte IM3 la J4 e la I5, varianti più economiche della prima, che conoscono un discreto successo di mercato. La prima macchina di idea lambrate è la Innocenti 950 Spider, una piccola cabrio di impronta sportiva caratterizzata da una carrozzeria progettata in Italia, dalla Ghia, costruita a Lambrate e montata su organi meccanici inglesi (Austin Healey Sprite): questo piccolo e grazioso spider viene presentato, assieme alla berlina A40, al Salone dell'Automobile di Torino nell'autunno 1960. Sarà seguito dalla versione coupé con motore 1.100 prodotta in meno di 1000 esemplari. Una coupé più grande, con motore Ferrari, una piccola utilitaria che prefigurerà le linee delle ultime Mini e un piccolo veicolo commerciale rimangono solo progetti dei tecnici di Lambrate. A metà anni '60 il boom automobilistico dell'Innocenti coincide proprio con la commercializzazione della Mini (Mini Minor). Fabbricata su licenza della British Motor Corporation, con scocche stampate in Italia e meccanica proveniente dall'Inghilterra, la Mini viene costantemente aggiornata e migliorata, anche rispetto alla versione originale inglese, per l'esigente pubblico italiano (finiture più lussuose), il che porta a farne una vettura trendy, di successo e dalle indiscusse velleità sportive nelle versioni Cooper. Costruita in varie serie e modelli (MK 2, MK 3), alcuni peculiari Innocenti, come la versione di prestigio della Mini 1000, la raffinata Mini 1001 del 1972, con particolari interni in vero legno, moquette e particolari esterni cromati, che non trovano corrispondenti nelle versioni inglesi. Montata nei vari anni di produzione con motori di 0.85, 1 ed 1.3 litri rimane in listino fino al 1975. Nel contempo la British Leyland rileva completamente il settore auto dell'Innocenti, facendo di Lambrate il centro di smistamento dei veicoli del gruppo British Leyland diretti in Europa, e facendo nascere il nuovo marchio Leyland Innocenti. Durante questo

periodo nascono la Regent (Austin Allegro montata su licenza in Italia), e la seconda auto pensata autonomamente dalla Innocenti: La Mini 90 o Mini 120 (a seconda delle motorizzazioni). In realtà questa vettura è una evoluzione a 3 porte della Mini classica, monta quasi invariati tutti gli organi della Mini inglese, ma con una carrozzeria completamente rinnovata, personale e moderna, opera del carrozziere – stilista Nuccio Bertone, con il primato dei “5 posti in 3 metri”. Nel 1976 la Leyland inglese, in grave crisi, decide di dismettere lo stabilimento di Lambrate. Dopo vertenze, trattative e scontri tra le maestranze, il Governo e i sindacati, è Alejandro De Tomaso, insieme alla GEPI, a rilevare stabilimenti e marchio. Con De Tomaso vengono rimesse subito in produzione le Mini di Bertone, dapprima con la vecchia tecnologia inglese, nelle versioni 90, 120 e De Tomaso (120 con caratterizzazione sportiva), poi ampliando la gamma di 90 e 120 con livelli di finitura diversificati (base, L, SL). Nel 1980 arriva la Mille, primo restyling della Mini Bertone e prima utilitaria italiana con gli alzacristalli elettrici di serie.

A partire dal 1982, ad un ulteriore lieve ritocco estetico delle Mini Bertone corrisponde un sostanziale rinnovamento sottopelle. Motori, cambi e sospensioni (i vecchi organi di fornitura inglese) vengono rinnovati con moderni motori e cambi a 5 marce forniti dalla Daihatsu giapponese e sospensioni completamente italiane (di ispirazione Fiat 127). Molto caratteristici i nuovi motori a tre cilindri che accompagnano, da qui al 1993 le piccole Innocenti, accompagnati, per un breve periodo, anche da un tecnologico e scattante 617 cm<sup>3</sup> due cilindri per la “650”, che è stata la prima utilitaria del segmento A con cambio a cinque velocità. Nasce così la Tre Cilindri, poi rinominata Mini Tre in diverse versioni ed allestimenti e perfino, nel 1986, la versione più lunga e spaziosa “990” di cui fu a che prevista una versione a 4 porte, mai entrata in produzione. Memorabili le versioni Matic, con cambio automatico, la Turbo De Tomaso, con uno scattante motore sovralimentato da un litro, e la versione, unica nel panorama delle utilitarie del 1984, con l'aria condizionata (derivata dall'impianto “Autoclima” montato sulla Maserati Biturbo). Nel 1988 e fino a quasi tutto il 1989 va ancora ad una versione della Mini, la neonata Innocenti 500, il merito (avendo un discreto successo commerciale) di aver portato in atti-

vo i bilanci della casa milanese. Disponibile in due livelli di allestimento L ed LS, ha un nuovo motore Daihatsu di 548 cm<sup>3</sup>, tre cilindri e cinque marce senza contoalberi di bilanciamento, scattante ed economico. Nei primi anni '90 (gestione FIAT) varie versioni speciali accompagnano le nuove versioni rinominate Small 500 e Small 990. Infatti una 990 sfoggia interni in prestigioso velluto spigato Missoni, un'altra la colorazione bicolore della carrozzeria (tetto col. antracite opaco met.) o il tettuccio apribile. Il canto del cigno sono le versioni catalizzate delle sopraccitate Small ed un'ulteriore versione speciale a tiratura limitata e numerata (con portachiavi in argento e pergamena): la Innocenti Small 500 SE (su carrozzeria 990) che chiuse la produzione.

A Lambrate vennero fabbricate, sin dal 1980, anche i modelli “Quattroporte” e tutta la serie “Biturbo” della Maserati (altra azienda del Gruppo De Tomaso) e in joint venture perfino delle Chrysler, “firmate” con il tridente, per il mercato nordamericano come la Chrysler Turbo Convertible. Vi furono anche assemblate parti meccaniche Moto Guzzi. Verrà persino realizzato un prototipo Mini con motore Guzzi ma la fragilità di quest'ultimo, per l'impiego automobilistico, consigliò di continuare ad utilizzare i motori Daihatsu. Con l'ingresso nel 1990 della FIAT nella compagine sociale dell'Innocenti, a Lambrate vennero installate dal 1991 a chiusura anche linee di montaggio della Fiat Panda. Tra il 1990 e il 1993 l'industriale De Tomaso cede prima la Innocenti e poi la Maserati a Fiat. La Mini Bertone esce definitivamente di scena nel 1993, alla chiusura degli stabilimenti di Lambrate. Dal 1993 fino al 1997 il marchio Innocenti viene utilizzato solamente per la commercializzazione di veicoli Fiat fabbricati all'estero marcati Innocenti: Innocenti Koral, anche cabriolet, fabbricate in Serbia, Innocenti Mille ed Innocenti Elba fabbricate in Brasile, Innocenti Mille Clip fabbricate in Polonia e per le versioni passeggeri del Piaggio Porter, 4 e 6 posti, commercializzato con il nome di Innocenti Porter. Gli stabilimenti Innocenti di Lambrate sono stati in gran parte abbattuti, e sull'area è ora in costruzione un nuovo quartiere residenziale. È sopravvissuta la palazzina uffici della Innocenti Commerciale di via Pitteri -trasformata in residenza sanitaria assistenziale per anziani, oltre al Centro Studi, utilizzato come magazzino. Resiste anche – unico dell'area produttiva – il

cosiddetto “Palazzo di Cristallo”. Questi edifici, particolari per design e storia, sono al centro di una controversia fra fautori della demolizione per nuovi appalti, e chi vorrebbe preservare almeno la parte più importante della memoria industriale, per non ripetere l'errore compiuto col Portello, nel caso Alfa Romeo. Dal 1997, con l'uscita di scena di tutti i modelli della gamma, il marchio – di proprietà Fiat – non è più stato utilizzato. Le prime voci circa una “rinascita” del marchio avvengono nel 2008, a distanza di oltre dieci anni di silenzio, nel corso di un congresso svoltosi a Torino, durante il quale Sergio Marchionne ha espresso l'intenzione del Lingotto di realizzare una vettura low cost, sulla falsariga di quanto fatto da Renault con la Logan nel 2005, proposta con il marchio rumeno Dacia, che riscontrò un buon successo di vendite. Pertanto,

data la presenza nel Gruppo Fiat dei marchi Autobianchi e Innocenti, da tempo inutilizzati, secondo alcune prime indiscrezioni si ventila l'ipotesi della riesumazione dell'Autobianchi, ma in seguito poi prende sempre più corpo la proposta di utilizzare quello Innocenti, negli ultimi anni utilizzato proprio per vetture a basso costo. Nel 2009, torna in auge la proposta: sul mensile “Cambio – Panoramauto” escono i primi bozzetti di un'auto che viene presentata con il codice di progetto “326” e designata come erede della Fiat Palio, auto che, al momento del lancio nel 1996, fino all'ultimo momento la dirigenza era indecisa se lanciare proprio con il marchio Innocenti quale erede, a sua volta, della Fiat Uno/Innocenti Mille, per poi invece virare sul marchio Fiat, più conosciuto oltreconfine. A febbraio 2013 Sergio Marchionne torna a riproporre l'idea.



# Scheda vettura

## Innocenti Nuova Mini

La Innocenti Nuova Mini è una piccola autovettura prodotta dal 1974 al 1993 dalla casa automobilistica italiana Innocenti di Lambrate. Nata nel 1974, venne presentata al Salone dell'automobile di Torino dello stesso anno, dopo un evento pubblicitario a Saint Vincent. Meccanicamente era identica alla Mini classica, disponibile nelle versioni 90 (998 cm<sup>3</sup>) e 120 (1275 cm<sup>3</sup>). Nel 1976 - 1977, con il passaggio di proprietà della Innocenti al gruppo De Tomaso - GEPI, fu anche proposta una versione 120 maggiorata (solito motore 1300 BL, ma di diversa messa a punto), con caratterizzazione sportiva e nuovo nome commerciale di Mini De Tomaso. Nel 1977 - 1978 la gamma venne ampliata, attraverso le versioni SL per le due motorizzazioni. Con un migliore standard di finitura delle vetture e un listino ora composto dalle 90N, 90SL, 120L e 120SL. Sulla base della rinnovata gamma, la Innocenti ebbe la possibilità di consolidare la posizione della vettura sul mercato, grazie pure all'esportazione all'estero della piccola utilitaria, sfruttando i meccanismi della rete di vendita British Leyland. Per i mercati esteri la vettura fu identificata con le denominazioni di Leyland Innocenti 90/120/De Tomaso, riscuotendo un buon successo soprattutto in Francia, e in minor misura, nei mercati spagnolo, tedesco e del Benelux. Per l'estero, vennero inoltre preparate alcune versioni speciali mai vendute in Italia: Bleue e Red. In Italia sarà ottenibile per un certo periodo la versione speciale della Mini 90SL, la

“Koelliker”, personalizzata dalla casa milanese con i paraurti e i passaruota supplementari della De Tomaso, verniciature metallizzate a due tinte, colorazioni specifiche, plancia rivestita in legno e parabrezza con antenna radio integrata. Ulteriore versione speciale per l'Italia fu la “California”, ovvero una 90SL con verniciatura bicolore, volante e plancia con finiture in legno ed a richiesta tetto apribile in tela.

Nel 1979, alla De Tomaso si accostò la “De Tomaso Special”, nella sola colorazione nera, con filetti oro alle fiancate, interni specifici in stoffa monocolor e volante sportivo in pelle. Nel 1980 viene presentata la DeTomaso “super” special bordeaux, con la dotazione ulteriormente arricchita di alzacristalli elettrici anteriori e cerchi ruota in lega specifici da 12 pollici. Nel 1980, nasce l'estrema evoluzione del modello, la Mille. La carrozzeria è simile alla 90 dalla quale deriva meccanicamente, con un restyling che la fa apparire molto più moderna grazie ai paraurti - fascioni in resina plastica, e a un sostanziale cambio nell'arredo interno, con un largo uso di velluto e moquette, che prefigurerà le sembianze delle successive Tre Cilindri in versione lusso. La Mille sarà la prima utilitaria sul mercato italiano ad avere gli alzacristalli elettrici.

Nella primavera del 1981 esce di produzione la 120 e tutte le 90 adottano i paraurti in plastica della Mille. Si studiano in questo periodo anche dei prototipi di Mini Bertone a 5 porte, che però non avranno alcun seguito commerciale.



*Innocenti Nuova Mini 90 N*



*Locandina pubblicitaria, 1978*



*Plancia di un Innocenti Nuova Mini*

# Itala

## FONDATORE

Matteo Ceirano

## ANNO DI FONDAZIONE

1903

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

## MODELLI

35/45 HP



L'azienda venne fondata sul finire nel 1903 a Torino, con sede in una piccola officina di via degli Artisti, per iniziativa di Matteo Ceirano, sotto la ragione sociale Ceirano Matteo & C. Vetture Marca Itala. La società in accomandita era partecipata da Gaetano Grosso Campana, Angelo Moriondo, Leone Fubini, Guido Bigio e Giovanni Carenzi. Già nelle prime settimane l'azienda si trasferì in un fabbricato di via Petrarca, sulla riva sinistra del Po, assai vicino al quasi coevo stabilimento FIAT di corso Dante. Dato il grande prestigio dei fondatori – confortato dagli immediati successi dei primi modelli “16 HP” e “24 HP”, con il quale lo stesso Ceirano vinse la gara in salita “Susa-Moncenisio” del 1904 nella categoria “vetture leggere – la Marca Itala ebbe subito buona fama, attirando nuovi investimenti che portarono al consistente aumento del capitale sociale di L.1.750.000, per la più parte versato da un gruppo di finanziatori genovesi facenti capo al Banco di Liguria. Il nuovo assetto azionario portò l'azienda sotto il controllo della cordata genovese, guidata dal banchiere Giovanni Battista Figari, proprietario dell'Eridania Zuccheri, e dell'armatore Luigi Parodi. Nel novembre 1904 il nuovo consiglio direttivo, autoritariamente gestito da Figari, soprannominato “u padreternu”, decise di cambiare la denominazione aziendale in Itala Fabbrica Automobili e di nominare direttore generale il pilota e progettista busaltese Bigio. Altra decisione importante fu quella di realizzare una nuova e moderna sede produttiva. La fabbrica primigenia di via Petrarca era un opificio di modeste dimensioni, poco adatto alla produzione industriale che i nuovi proprietari intendevano intraprendere. Grazie alla grande disponibilità economica conferita all'azienda dall'ingente aumento di capitale, si decise di costruire un nuovo e moderno stabilimento a Orbassano. In effetti, l'andamento industriale lasciava ben sperare in lucrosi affari, dato che la produzione italiana di autovetture era fortemente aumentata, passando dalle 1.308 unità del 1903 alle 3.080 unità del 1904. Gran parte dei veicoli venivano esportati, giacché le autovetture circolanti in Italia nel 1904 erano solamente 2.072. Raggio su Itala 100 HP vincitore della Coppa Florio a Brescia nel 1905 La progettazione

venne affidata al giovane ingegnere Alberto Ballocco, assunto da Matteo Ceirano già alla Fratelli Ceirano, che si dimostrò degno del compito assegnatogli. Sviluppando i primi modelli “16 HP” e “24 HP”, ideati sotto la guida di Ceirano, durante i mesi occorrenti alla realizzazione della nuova fabbrica, Ballocco progettò e realizzò i modelli commerciali “18 HP” e “50 HP”, oltre al modello da competizione “100 HP”, dotata di propulsore quadricilindrico a corsa corta di 14.759 cm<sup>3</sup>, con valvole di aspirazione in testa e di scarico laterali, che sviluppava un potenza di 110 CV. Con tre vetture “100 HP”, guidate da Fabry, Ceirano e Raggio la Itala si schierò alla partenza della Settimana Automobilistica di Brescia del settembre 1905, ottenendo risultati strabilianti. La neonata Itala conquistò, infatti, la Coppa Salemi con Fabry, la Coppa d'Italia con Ceirano e la prestigiosa Coppa Florio con Raggio, battendo il nutrito schieramento di macchine e piloti nazionali e stranieri, compreso lo squadrone delle FIAT 120 HP, pilotate da Lancia, Cagno e Nazzaro che in quell'anno aveva mietute numerose vittorie in Italia e all'estero. Nonostante il buon avvio commerciale e gli allori ottenuti, con il passare dei mesi Matteo Ceirano assumeva un atteggiamento sempre più distaccato. La perdita del controllo aziendale e il piglio autoritario di “u padreternu” furono probabilmente i motivi che spinsero Ceirano a ritirarsi dalla società alla fine del 1905 per dare vita, poco dopo, alla spa. Debbuttò nel 1906 alla Targa Florio, aggiudicandosi la vittoria. In relazione alla qualità della sua produzione, a buon diritto, è tuttora ritenuta nel campo del collezionismo internazionale una marca con forte connotazione sportiva. Nel 1907 il principe Scipione Borghese con il pilota/meccanico Ettore Guizzardi e il passeggero giornalista Luigi Barzini senior, inviato speciale del “Corriere Della Sera”, prese parte con il modello 35/45 HP al Raid internazionale Pechino-Parigi e lo vinse con grande vantaggio su tutti gli altri concorrenti. Dell'avventura Luigi Barzini scrisse il diario nel libro “La metà del mondo vista da un'automobile”, che venne tradotto in più lingue e diffuse la fama del marchio in tutto il mondo. Una replica della Itala 35/45 HP, vincitrice del Raid Pechino-Parigi, è stata

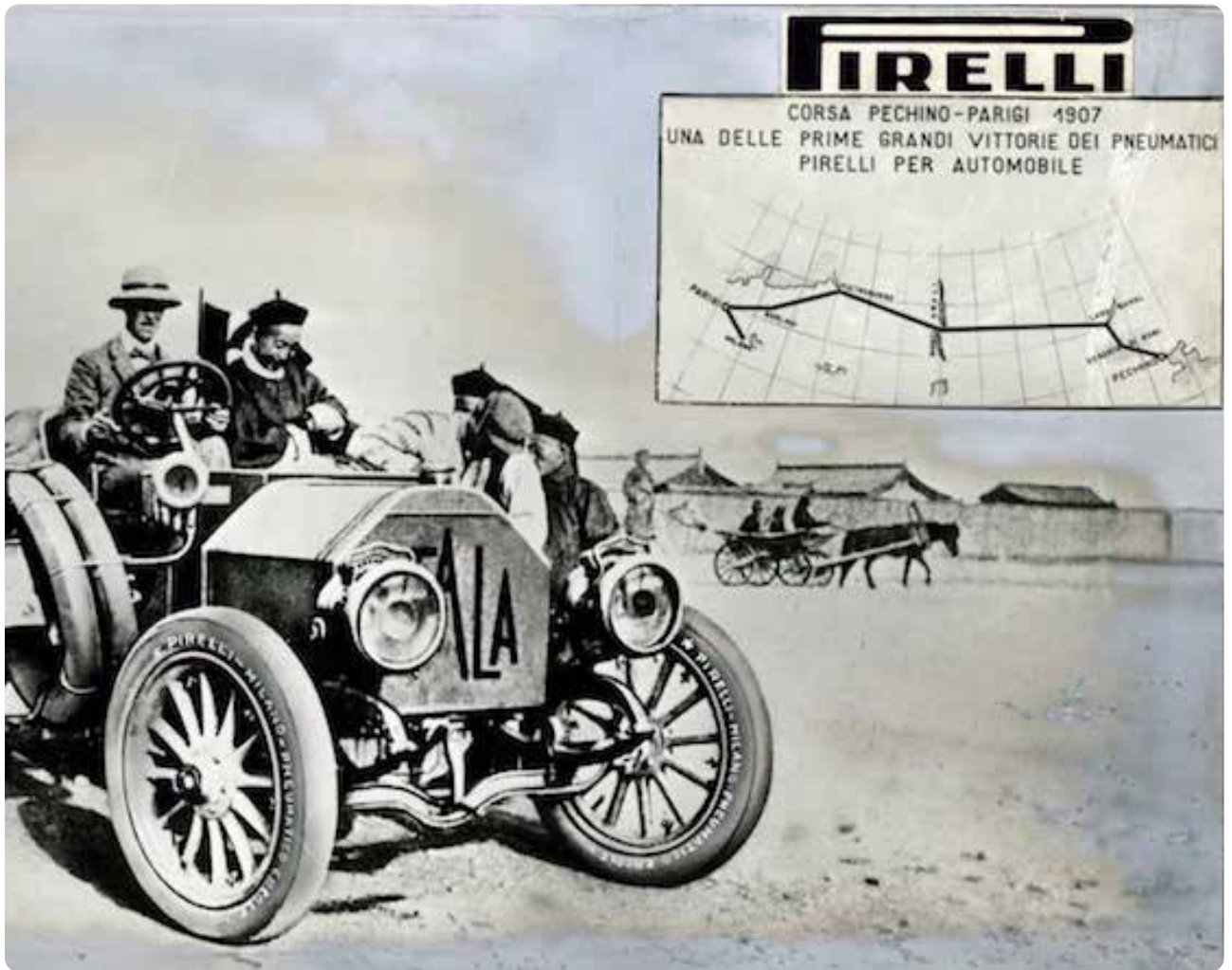
restaurata nel 1987 e oggi è conservata presso il Museo Biscaretti di Torino. Questo stesso veicolo ha ripercorso nel 2007 il famoso raid, dopo cent'anni dalla storica impresa, con la spedizione italiana Overland. Nel 1908 la contessa Lucy Christalnigg, pilota di automobili, vinse il Wanderpreis della Carinzia al volante di una Itala. La contessa poi fu la prima vittima sul fronte dell'Isonzo, uccisa per errore mentre era al volante probabilmente della stessa macchina. Durante la prima guerra mondiale, dal 1917, la fabbrica dedicò l'intera attività alla produzione di motori su licenza Hispano-Suiza per l'aeronautica. Lo stato prefallimentare iniziò con una fornitura di 3.000 autocarri che l'esercito drasticamente ridusse a poche centinaia poiché la guerra stava per finire: inoltre il Governo italiano pagò il dovuto all'a-

zienda solo con molte rate quindi in un lungo periodo. La crisi continuò con la gestione parastatale a partire dal 1925 poiché il Governo italiano fu incapace di ratificare un importante accordo con la Polonia che necessitava di una notevole fornitura di vetture e veicoli industriali: quell'accordo certo avrebbe consentito all'Itala un cospicuo rifinanziamento. L'impresa proseguì nello sviluppo automobilistico fino all'anno 1929, quando, per motivi finanziari, si fuse con le Officine Metallurgiche e Meccaniche di Tortona, assumendo la nuova ragione sociale Itala S.A.. La società venne messa in liquidazione nel 1931 e infine chiusa nel 1934 sotto il nuovo nome di Itala SACA, organizzata per completare e vendere le rimanenze di produzione.

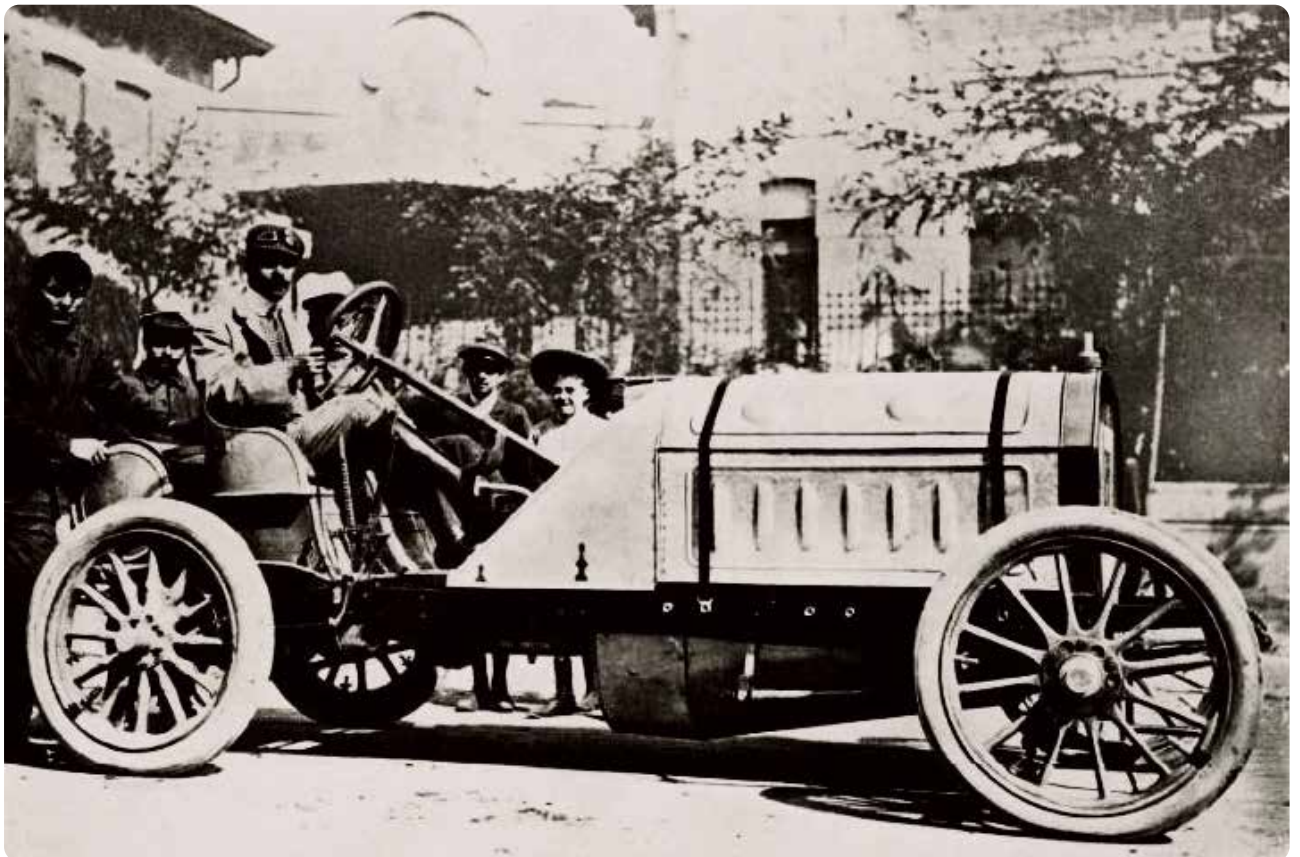


*Itala al raid Pechino - Parigi, 1907*





*Locandina pubblicitaria Pirelli raffigurante una Itala al raid Pechino - Parigi, 1907*



*Itala 100 HP vincitore della Coppa Florio a Brescia nel 1905*

# Lamborghini

## **FONDATORE**

Ferruccio Lamborghini

## **ANNO DI FONDAZIONE**

1963

## **PRIMO STABILIMENTO**

Sant'Agata Bolognese

## **MODELLI**

Miura - Countach

## **COLLABORAZIONI**

Marcello Gandini - Filippo Perini



L'avventura Lamborghini nel mondo delle auto prende forma all'inizio degli anni Sessanta quando Ferruccio Lamborghini, imprenditore emiliano specializzato nella produzione di trattori e caldaie, nota che la sua Ferrari 250 GT è troppo rumorosa. Si lamenta personalmente con Enzo Ferrari e la risposta offensiva del Drake («Che vuol saperne di macchine lei che guida trattori»), unita all'aver scoperto i grandi margini di guadagno che porta la produzione di una supercar, lo spinge a creare una propria sportiva. La Lamborghini Automobili vede ufficialmente la luce nel 1963: viene commissionata alla Società Autostar di Giotto Bizzarrini la realizzazione di un motore 3.5 V12 più adatto all'uso quotidiano di quelli del Cavallino (sostanzialmente dei propulsori da corsa) mentre per il telaio ci si rivolge a Gian Paolo Dallara. Lo stile della prima vettura del Toro – la concept 350 GTV, mostrata al Salone di Torino dello stesso anno – è invece opera di Franco Scaglione. La prima auto di Sant'Agata prodotta in serie è la 350 GT, presentata al Salone di Ginevra del 1964: rispetto al prototipo GTV si distingue per le linee riviste dalla Carrozzeria Touring e per il propulsore depotenziato (da 360 a 280 CV). Nel 1965 debutta la Lamborghini 400 GT (derivata dalla 350 GT), dotata di un motore 4.0 da 320 CV, e al Salone di Torino dello stesso anno viene mostrato il telaio di una vettura che segnerà la storia della Casa emiliana... La Miura, mostrata al Salone di Ginevra del 1966, seduce il pubblico e conquista tantissimi clienti. Merito delle prestazioni entusiasmanti che è in grado di offrire e di un design sexy firmato Bertone. Gli anni Sessanta si chiudono per la Lamborghini con la concept Marzal (1967), la Islero (1968) e la Espada (1969). Nello stesso periodo si segnalano l'arrivo della Miura S e l'addio di Dallara (rimpiazzato da Paolo Stanzani), che avrebbe voluto un maggiore impegno della Casa nelle gare. Il decennio successivo si apre invece con il lancio della Jarama e della "piccola" Urraco. Ma la novità più importante è la concept LP 500, le cui forme originalissime anticipano il design di un altro modello destinato a diventare una pietra miliare della Casa del Toro. Nel 1972 Ferruccio vende il 51% della Lamborghini all'imprenditore svizzero Georges-Henri Rossetti e due anni più

tardi, complice la crisi petrolifera, cede il restante 49% a René Leimer, amico di Rossetti. Sempre nel 1974 viene mostrata al Salone di Ginevra la versione di serie del prototipo LP 500: la Countach, dotata di un motore 4.0 V12. Nella seconda metà degli anni Sessanta la Casa di Sant'Agata presenta due novità: la "targa" Silhouette del 1976 (basata sulla Urraco) e il prototipo Cheetah del 1977, il primo tentativo Lamborghini di creare un fuoristrada. Nel 1978 la Lamborghini fallisce e resta in amministrazione controllata fino al 1981, anno in cui passa delle mani dei fratelli franco-svizzeri Jean-Claude e Patrick Mimran. Durante la loro gestione nello stesso anno viene realizzata la Jalpa (evoluzione della Silhouette) mentre nel 1986 è la volta della "mostruosa" SUV LM002, antesignana dell'Hummer e dotata di un possente propulsore 5.2 V12. La Chrysler entra in possesso della Casa di Sant'Agata nel 1987 e l'anno successivo crea una società – la Lamborghini Engineering – dedicata alla realizzazione di motori destinati alla F1. Il modello più importante realizzato sotto la dirigenza statunitense, la Diablo, vede la luce nel 1990. La Lamborghini viene acquistata per 40 milioni di dollari dalla holding indonesiana Megatech, che rimette in sesto i conti e dopo quattro anni rivende la società all'Audi per 110 milioni di dollari. Nelle mani dell'Audi il marchio emiliano brilla. Il primo modello a nascere sotto il management tedesco è la Murciélago del 2001, l'erede della Diablo. Tre anni più tardi è invece la volta della "piccola" Gallardo, che rappresenterà la metà di tutte le Lamborghini immatricolate dal 1963 ad oggi. La Lamborghini Reventón del 2008 (anno in cui il brand ottiene il record assoluto di vendite), basata sulla Murciélago, è la vettura più cattiva prodotta fino a quel momento dalla Casa di Sant'Agata. Nel 2011 tocca invece alla Aventador (capace di raggiungere una velocità massima di 349 km/h) prendere lo scettro di regina delle vetture del Toro. Sul pianale di questo modello nasce nel 2013 la "mostruosa" Veneno, disponibile anche Roadster.

# Scheda vettura

## Lamborghini Miura

Al salone di Torino del 1965 La Lamborghini espose un autotelaio in lamiera sciolata denominato TP400 (dalla posizione del motore e dalla sua cilindrata). Vi erano stati installati, con poche modifiche, il motore e le sospensioni che già equipaggiavano la 400 GT. Il progetto era un'iniziativa dei tecnici Gian Paolo Dallara e Paolo Stanzani, i quali, pur consapevoli dell'avversione di Lamborghini per le corse, avevano utilizzato lo schema a motore centrale di alcune automobili da competizione dell'epoca, quali la Ford GT40 o la Ferrari 250 LM. Su queste due vetture il motore era però in posizione longitudinale, mentre quello Lamborghini era montato trasversalmente tra l'abitacolo e l'assale posteriore, soluzione che permise di ridurre considerevolmente l'ingombro. In quel periodo la maggior parte delle Gran Turismo sportive adottavano la configurazione motore anteriore e trazione posteriore. Nuccio Bertone, presente alla rassegna, ne fu affascinato al punto di dichiarare a Lamborghini: "Io sono quello che può fare la scarpa al tuo piede". Quest'ultimo, anche a fronte del notevole entusiasmo suscitato nella potenziale clientela, si lasciò convincere ad approvare il progetto nonostante il suo scetticismo: "Sarà una buona pubblicità", dichiarò ai suoi tecnici,

"ma non ne venderemo più di 50". La scelta di Bertone come carrozziere fu determinata anche dal fatto che l'azienda di Grugliasco non aveva rapporti di collaborazione con Ferrari e Maserati, i principali concorrenti di Lamborghini, ma soprattutto dal fallimento alla fine del 1966 della carrozzeria Touring, che aveva disegnato le precedenti 350 e 400 GT. La nuova auto fu disegnata in soli 4 mesi dal giovane stilista Marcello Gandini, da poco divenuto capo disegnatore di Bertone per sostituire Giorgetto Giugiaro che se ne era andato alla Ghia. Ferruccio Lamborghini, che era nato sotto il segno del toro, volle battezzare la vettura ultimata col nome Miura in onore dell'allevatore di tori da combattimento Don Eduardo Miura Fernandez. La Miura fu la prima di una lunga tradizione di auto costruite da Lamborghini e battezzate con nomi ispirati alla tauromachia. Inoltre la sigla del telaio perse la T nonostante la meccanica non avesse subito significative modifiche. Presentata al Salone dell'automobile di Ginevra del 1966, La Miura P400 fu un successo senza precedenti. La vettura lasciò senza fiato tutti i visitatori facendo invecchiare di colpo tutte le supercar dell'epoca e dando l'inizio ad una nuova era nel settore delle automobili sportive.



Lamborghini Miura P400

# Scheda progettista

## Marcello Gandini

Marcello Gandini nasce il 26 agosto 1938 a Torino. Dopo aver conseguito il diploma di scuola superiore al liceo classico, inizia ad occuparsi di arredamento di interni come designer indipendente. A 25 anni prova a entrare alla Bertone ma si scontra con l'opposizione dell'allora responsabile del centro stile della carrozzeria piemontese: il coetaneo Giorgetto Giugiaro. Nel 1965 – dopo un paio di anni presso la carrozzeria Marazzi – Marcello Gandini viene assunto dalla Bertone per rimpiazzare Giugiaro (passato alla Ghia) e un anno più tardi vede la luce l'auto più famosa disegnata dallo stilista piemontese: la Lamborghini Miura. Alla fine degli anni '60 Gandini sforna numerosi capolavori: tra i più rilevanti segnaliamo le concept Lamborghini Marzal (1967) e Alfa Romeo Carabo (1968, prototipo che porta al debutto le famose "Lambo doors", ancora oggi utilizzate dalle supercar di Sant'Agata Bolognese) e – per quanto riguarda i modelli di serie – la Lamborghini Espada (1968) e l'Autobianchi A112 (1969). Il genio di Marcello Gandini si esalta nella prima metà degli anni '70, un periodo nel quale il car design punta su forme spigolose: nel 1970 vedono la luce l'Alfa Romeo Montreal, la Lamborghini Jarama e l'avveniristica (nonché bassissima: solo 84 cm di altezza) concept Lancia Stratos Zero mentre l'anno seguente è la volta del prototipo Lamborghini LP500 (che nel 1974 diventerà – con poche modifiche – la Countach). Le sportive di Gandini continuano a sedurre il pubblico e la critica. Qualche esempio? La Fiat X1/9 e la Lamborghini Urraco del 1972 e la Lancia Stratos del 1973, vettura capace di conquistare quattro Mondiali rally (3 Costruttori dal 1974 al 1976 e il primo titolo iridato Piloti di sempre con Sandro Munari nel 1977). Risale invece al 1974 la Maserati Khamsin. Nel 1980 Marcello Gandini lascia la Bertone e inizia a lavorare come freelance realizzando vetture come la Citroën BX del 1982 e la seconda generazione della Renault 5 del 1984. Nella seconda metà del decennio si occupa dello sviluppo dell'erede della Lamborghini Countach

(la Diablo) ma il suo progetto viene bocciato nel 1987 da Chrysler, nuova proprietaria della Casa del Toro. Negli anni '90 Gandini collabora soprattutto con la Maserati: sue la Shamal del 1990, la seconda generazione della Ghibli del 1992 e la quarta serie della Quattroporte del 1994. Da segnalare, inoltre, l'esagerata supercar Cizeta V16T del 1991, basata stilisticamente sul progetto della Lamborghini Diablo bocciato qualche anno prima dai vertici Chrysler.



# Lancia

## FONDATORE

Vincenzo Lancia

## ANNO DI FONDAZIONE

1906

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

## MODELLI

12HP "Alpha" Sport - Lambda - Dilambda - Astura - Augusta - Aurelia B20 - Appia - Flaminia - Fulvia Coupé HF 1600 Flavia - Stratos - Delta HF Integrale - Thema

## COLLABORAZIONI

Mario F. Boano - Marcello Gandini - Giorgetto Giugiaro



All'inizio del secolo il settore automobilistico attraversa un periodo di assestamento. Il mercato eccede di imprese e solo in Italia sono in attività oltre 60 fabbriche di auto delle quali molte destinate a scomparire. L'imprenditore Vincenzo Lancia riesce ad emergere e ad imporre la sua genialità distinguendosi per la qualità, l'innovazione e l'eleganza delle proprie realizzazioni. Fino al termine del primo conflitto mondiale, la Lancia fondata nel 1906, propone modelli di indubbio interesse che vanno dalla capostipite Alpha 12 HP, equipaggiata da un motore di oltre 2500 cc che la spinge alla elevata velocità di 90 km/h, alle Dialpha, Beta, Gamma, Delta, Didelta, Epsilon, Eta, alla piccola Zeta, per finire alla Theta del 1913. Quest'ultima eccellente auto, prodotta in 1700 esemplari, ha uno straordinario successo anche perché, prima in Europa, offre di serie l'impianto elettrico completo e il motorino di avviamento. Nel 1911 l'impresa di Vincenzo Lancia è una industria a tutti gli effetti. Lasciata la piccola officina ex Itala di via Ormea, le auto vengono costruite nella fabbrica di via Monginevro, in borgo San Paolo che resterà in funzione fino al 1962, anno di inaugurazione dello stabilimento di Chivasso al quale verrà affidata gran parte della produzione. Nel primo dopoguerra il prodotto trainante di Lancia è rappresentato dal modello Kappa, una quattro cilindri da 120 km/h con leva del cambio centrale. Succedono a questa affermandosi la sportiva Dikappa nel 1921 e l'anno successivo la prestigiosa Trikappa, prima Lancia otto cilindri a V stretto di 22° caratteristica questa che sarà esclusiva dei propulsori del Marchio. Il 1921 è fondamentale nella storia Lancia per le prove su strada del prototipo Lambda, eccezionale sintesi della genialità automobilistica del fondatore. La vettura, che monta un motore quattro cilindri di 2100 cc e che otterrà un successo totale, raggruppa infatti molte importanti innovazioni. E' la prima auto al mondo ad avere scocca portante e sospensione a ruote anteriori indipendenti, tecnica avanzatissima per l'epoca. Ad oggi non esiste o e' esistita una vettura quale la Lambda con tanta innovazione e così importante: si può dire che Vincenzo Lancia con questo modello abbia insegnato un nuovo modo di concepire e costruire auto-

mobili. Negli anni successivi la Casa presenta la Dilambda, equipaggiata con un importante otto cilindri, e i modelli Artena e Astura a quattro e otto cilindri rispettivamente di 2000 e 2600 cc. Con l'Augusta la Lancia propone nel 1932 la prima vettura con guida interna e l'intera carrozzeria a struttura portante. La cilindrata di 1200 cc la colloca nella fascia delle utilitarie, sia pure di lusso, ed in questa classe risulta la prima dotata di impianto frenante idraulico. L'Aprilia, altro capolavoro Lancia secondo solo a Lambda, viene presentata nel 1936. La vettura altamente aerodinamica, motorizzata con un quattro cilindri di 1351cc di raffinata tecnologia, è un prodotto eccezionale per prestazioni e comfort e raccoglie grandi consensi ed entusiasmanti risultati sportivi. Purtroppo Vincenzo Lancia non può essere gratificato dal successo di questa realizzazione perché muore improvvisamente, il 15 febbraio del 1937, pochi mesi prima della sua commercializzazione. Poco prima dell'inizio della seconda guerra mondiale, l'Aprilia viene affiancata dall'Ardea che, adottando una meccanica meno sofisticata, ne riprende la linea in forma ridotta e monta un motore 4 cilindri di soli 903 cc., il più piccolo nella storia del Marchio. Nel 1950 il figlio del fondatore Gianni Lancia presenta l'Aurelia, sobria ed elegante berlina motorizzata con un inedito 6 cilindri a V di 60° di 1754 cc. che rappresenta la ripresa dell'azienda dopo la scomparsa di Vincenzo e gli avvenimenti bellici. Derivata dalla berlina – che, nelle diverse serie di produzione, aumenta la cilindrata del propulsore a 2000 e 2260 cc – nasce più tardi la splendida Gran Turismo, poi identificata con la sigla B20, con motori 2000 e 2500 cc e nel 1954 l'intramontabile spider B24 con motore 2500 cc. In questi anni si assiste alla prima grande esperienza sportiva della marca, infatti all'inizio degli anni cinquanta, Gianni Lancia decide di impegnarsi direttamente nelle gare con una squadra ufficiale. Un impegno di uomini e mezzi che porterà grandi vittorie ma anche gravi problemi economici. È la B20 l'auto del debutto, nel 1951. Alla Mille Miglia l'auto si piazza seconda assoluta dietro la più potente Ferrari. Giungono poi altre affermazioni di prestigio, come Targa Florio e Rallye di Montecarlo. Intanto, nelle officine di

borgo San Paolo vengono realizzati straordinari modelli da competizione le cui sigle D20, D23, D24, D25 identificano la mitica serie delle vetture sport. La D24 di 3300 cc si impone nettamente nella massacrante Carrera Panamericana del 1953, ripetendosi alla Mille Miglia del 1954. I successi nella Categoria Sport invitano alla F.1 e alla fantastica D50 messa in cantiere nell'estate del 1953: non mancano i requisiti per competere. Nel '53 la produzione di serie presenta l'Appia, rivolgendosi all'utenza Ardea. La vettura, molto apprezzata dal pubblico femminile, deriva dalle peculiarità del progetto e dalle finiture di lusso oltre che dalle riuscite interpretazioni stilistiche quali Coupé Pininfarina, Lusso e Convertibile Vignale, GT e sport Zagato. Ma l'attività sportiva voluta da Gianni Lancia incide negativamente sul bilancio, tanto da costringere l'azienda nel luglio del 1955 a cedere gratuitamente a Enzo Ferrari tutto il notevole patrimonio della squadra corse relativo alla D50, fatto di uomini (Jano) progetti, prototipi e vetture che l'anno successivo vincerà il campionato mondiale di Formula 1 con Juan Manuel Fangio. Nello stesso anno, in autunno, la Lancia viene assorbita dal gruppo Pesenti. Alla fine degli anni 50 viene presentata la Flaminia, ammiraglia di prestigio derivata dallo sviluppo tecnico della Aurelia e dotata di motore 6 cilindri a V di 60° 2500 cc, successivamente maggiorato a 2800. Offre, come ogni Lancia, innovazione tecnologica, presentando una nuova sospensione anteriore a ruote indipendenti con bracci montata sul telaio, e innovazione stilistica imponendo la linea tesa e

nuovissima della Florida di Pinin Farina, prototipo su telaio Aurelia B56, e, la Florida II, vettura personale di Pinin Farina. Le versioni coupé Pinin Farina, convertibile e GT Touring, sport e super sport Zagato sono apprezzate e richieste. Nel 1960, progettata dal professor Fessia, nasce la Flavia, berlina innovativa, la prima trazione anteriore italiana con motore a 4 cilindri orizzontali contrapposti di 1500cc. Successivamente portati a 1800 e infine a 2000. Vettura molto personale e di grande comfort, anche nelle versioni coupé Pininfarina, convertibile Vignale e sport Zagato ha raccolto notevole successo. Segue nel '63 la Fulvia, media e confortevole tre volumi di pregio, ormai quasi contemporanea e motorizzata da un 4 cilindri a V stretto di 1091 cc inclinato di 45 gradi per limitarne l'ingombro verticale. Nelle versioni Coupé HF 1200, 1300, 1600cc. colleziona in competizione un numero impressionante di vittorie, tra cui la coppa FIA. Nell'ottobre 1969 Fiat rileva marchio e produzione Lancia. Vengono presentati i modelli Lancia 2000, a cui seguiranno Beta e Gamma. In campo sportivo viene presentata a partire da un prototipo di Bertone, l'imbattibile Stratos. Il 1979 è l'anno della Delta a cui seguirà la versione a 3 volumi Prisma. Ancora la Rally 037 e le versioni quattro ruote motrici della Delta, l'S4, l'HF 4WD, e le diverse "Integrale". Con queste ultime vetture, in particolare i successi sportivi Lancia sono da leggenda come il campionato mondiale rally conquistato per 6 anni consecutivi (87-92). Un'impresa per ora unica nella storia dell'auto e che fa parte della gloriosa storia della Lancia.



*Primo stabilimento Lancia in via Ormea, Torino*





*Lancia Appia II serie, 1956*



*Lancia Delta S4 al Rally della Costa Smeralda, 1985*

# Scheda vettura

## Lancia Astura

La Lancia Astura è un'automobile prodotta dalla casa torinese dal 1931 al 1939. Dal motore dell'ultima serie della Astura derivò il propulsore dell'autoblindo Lince, talvolta indicata come autoblindata Astura. Per la Astura (non più un nome greco, dunque, ma quello di uno storico castello che si trova nei pressi della città romana di Nettuno) si studia un motore a 8 cilindri a V (apertura 19°), che è sostanzialmente un motore "Dilambda" semplificato e ridotto di cilindrata, che qui è di soli 2606 cmc e raggiunge una potenza massima di 72 HP a 4000 giri. A parte il blocco cilindri in ghisa, la tripla catena di distribuzione e il filtro olio autopulente, la caratteristica del motore più saliente è data dalla testata, che ha una conformazione molto particolare, in due pezzi, con una parte inferiore (in ghisa) contenente le valvole e una parte superiore (in alluminio) con i bilancieri e il relativo alberino (l'asse a camme centrale ruota tra le due testate). Anche il sistema di raffreddamento del motore (ad acqua) è quello dell'Artena, con controllo termostatico dell'azione parzializzatrice. Anche nell'Astura viene adottato il sistema di lubrificazione centralizzata. Abbandonata la scocca portante tipica della Lambda, l'Astura (come del resto la sorella minore Artena) dispone di un telaio in cui la struttura di base consta in due sezioni verticali scatolate, un rinforzo a "X", e longheroni leggermente convergenti anteriormente: due tubi tondi longitudinali, che si dipartono da una traversa di rinforzo, si integrano poi con le estremità dei longheroni. Misto il sistema di sospensioni adottato: anteriormente troviamo il classico schema Lancia (anche se questa volta privo dei rinforzi obliqui, che sulla Lambda collegavano la cornice del radiatore con i cilindri di sospensione, non più necessari per via della maggiore rigidità conseguita), mentre al retrotreno c'è un normale ponte rigido con le balestre semiellittiche e ammortizzatori (Siata) a frizione. Alimentata mediante un carburatore Zenith a doppio corpo, l'Astura ha un notevole brio di marcia grazie al buon rapporto peso/potenza

dovuto al peso del telaio, che risulta contenuto entro la tonnellata (960 kg): anche la versione berlina pesa appena 1.250 chilogrammi. La velocità massima si colloca attorno ai 125 km orari. Prodotta con una carrozzeria berlina (a 4 luci e 4-5 posti oppure a 6 luci e 6-7 posti) realizzata dalla casa stessa, l'Astura sarà però la regina delle fuoriserie di quegli anni: quasi tutti i carrozzieri italiani e molti carrozzieri esteri ne realizzeranno edizioni speciali. Tra i nomi più noti: Bertone, Boneschi, Borsani, Brianza, Castagna, Colli, Garavini, Ghia, Stabilimenti Farina, Touring, Viotti e, tra gli stranieri, Weinberger & Buhne, John Charles, Abbott, Kevill Davies & March. Ad esempio la versione cabriolet presentata da Pininfarina nel 1936, a distanza di anni, ha ottenuto la vittoria nel concorso d'eleganza annuale di Pebble Beach nel 2016. Sempre una versione cabriolet, questa volta a cura degli Stabilimenti Farina vinse il Concorso d'eleganza Villa d'Este del 1947, pur non avendo poi un seguito commerciale. Presentata per la prima volta al Salone dell'automobile di Parigi nell'ottobre del 1931, la Astura subisce, dopo circa un anno, alcune modifiche di dettaglio (seconda serie), poi, nel 1933, con la terza serie, le variazioni si fanno più consistenti: l'autotelaio si sdoppia (vengono resi disponibili due diverse misure di passo) il motore viene incrementato in cilindrata (da 2,6 a 3 litri) e in potenza (una decina di HP in più) e anche l'impianto frenante subisce parecchie migliorie. Altre modifiche di rilievo, in particolare al telaio, si hanno nel 1937 con l'avvento della quarta serie, che di fatto prende il posto della Dilambda (ormai sparita dai listini) e il cui telaio viene spesso utilizzato per ospitare carrozzerie di tipo Ministeriale (Boneschi e Pininfarina gli autori di gran parte di queste carrozzerie, talvolta monumentali).



*Lancia Astura, 1931*



*Interni, plancia*

# Maserati

## FONDATORE

Alfieri Maserati

## ANNO DI FONDAZIONE

1914

## PRIMO STABILIMENTO

Modena

## MODELLI

Tipo 26 - 3500 GT - Quattroporte - Bora - Biturbo

## COLLABORAZIONI

Pietro Frua - Giorgetto Giugiaro - Pierangelo Andreani - Marco Tencone



Tutti e cinque i fratelli Maserati erano coinvolti con l'azienda automobilistica che portava il loro famoso nome di famiglia, ma fu Alfieri, Ettore ed Ernesto insieme che per la prima volta aprirono un laboratorio di ingegneria a Bologna il 1° dicembre 1914. Gli altri due fratelli, Bindo e Carlo, si unirono a loro successivamente. In breve tempo, la Società Anonima Officine Alfieri Maserati si era guadagnata un'ottima reputazione, che ha portato alla costruzione di vetture da 2 litri per l'azienda Diatto e al trasferimento in sedi più grandi nel 1919. Il 1926 fu un anno di svolta per la Maserati, che presentò la propria vettura, la Tipo 26. Alfieri Maserati portò prontamente alla sua prima vittoria di gara, una vittoria di classe sulla Targa Florio del 1926. Allo stesso tempo, l'azienda adottò un tridente come logo, ispirato dalla statua di Nettuno nella fontana al centro di Bologna. La Maserati era costantemente sotto gli occhi del pubblico, che con il modello V4 a 16 cilindri stabilì un record di velocità su 6 miglia (10 km) di 152 mph (245 km/h) nel settembre 1929, guidato da Baconin Borzacchini, un'impresa insuperabile fino al 1937. Nel 1939 e 1940, l'americano Wilbur Shaw guidò la Maserati alla vittoria nella gara di Indianapolis 500 miglia (804 km) negli Stati Uniti. Da lì a poco Alfieri Maserati morì (nel 1932), cinque anni più tardi l'azienda fu acquistata da un industriale, Adolfo Orsi, il quale trasferì la produzione a Modena. Nel 1947, l'azienda lancia la sua monoposto serie A6 e nel 1953 è entrato in Formula 1. Juan Manuel Fangio vince il Gran Premio d'Italia quell'anno, il primo di 69. La Maserati partecipò a nove gare in formula 1, ottenendo due primati per miglior costruttore. Tuttavia gli sport motoristici di alto livello diedero grossi problemi finanziari all'azienda, la quale rischiò di andare in banca rotta. Nel 1958 viene chiuso definitivamente il reparto corse, concentrando tutti gli sforzi su una nuova vettura stradale, la 3500 GT, una vettura elegante e potente. Un anno dopo, la Maserati introduce la supercar 5000GT, costruita in un numero strettamente limitato per reali e star del cinema. Nel 1963, l'azienda lancia non solo la compatta ed elegante coupé Mistral, ma anche la berlina quattro porte Quattroporte con un motore V8

da 4,7 litri, la quale diventò la berlina 4 porte più veloce del mondo. La Ghibli GT del 1966 era, raggiungendo i 170 mph (274 km/h), una delle auto più veloci del pianeta. Più tardi la Citroën acquista la Maserati e nel 1968 l'azienda italiana costruisce il motore V6 da 2,7 litri per la Citroën SM. Tuttavia, la partnership crolla dopo meno di un decennio, quando la Citroën raggiunge il fallimento e, al fine di evitare la liquidazione di Maserati, il governo italiano e Alejandro de Tomaso intervengono nel 1975 per salvare la produzione. La produzione della Quattroporte, ormai una complessa vettura a trazione anteriore, viene cancellata e tutti gli sforzi si riversano nella Biturbo, una berlina sportiva sullo stampo della BMW Serie 3, ma con un motore Maserati V6 twin-turbo. Concepita come auto più economica, prodotta in serie, lanciata nel 1981. Una grande varietà di modelli spin-off vengono creati dal Biturbo, tra cui il nuovo Ghibli e la Shamal. Nel 1993 la Fiat acquista la Maserati e nel 2004 inizia ad allargare gli orizzonti del Tridente come marchio gemello dell'Alfa Romeo. La ben accolta 3200GT del 1998 viene prodotta in versione coupé e spyder nel 2002 e la nuova berlina di lusso Quattroporte si unisce a loro nel 2003. Nel 2004 la Maserati torna alle corse automobilistiche avviate con la feroce MC12 endurance GT. I piloti del team Andrea Bertolini e Mika Salo consegnano la loro prima vittoria in gara a settembre. Nel 2010, Andrea Bertolini e la Maserati MC12 diventano entrambi campioni del mondo FIA GT. Due anni dopo la GranCabrio del 2007, la Pininfarina disegna la GranTurismo e nel 2013 la Quattroporte viene sostituita dalla famosissima Ghibli.

# Scheda vettura

## Maserati Quattroporte

La Maserati Quattroporte è una grande berlina prodotta a partire dal 1963. Giunta alla sesta generazione è diventata una delle auto al top della gamma Maserati e al tempo stesso è tra le più lussuose autovetture attualmente in produzione. Agli inizi degli anni sessanta l'offerta di berline ad alte prestazioni era ridotta a pochi modelli prodotti da Lancia, Jaguar e Mercedes-Benz. L'ottimismo derivante dalla forte ripresa economica lasciava supporre un rapido sviluppo per il mercato delle auto di lusso, anche confermato dalle sostenute vendite sportive Gran Turismo che vedevano primeggiare le case italiane Ferrari e Maserati. Sulla base di queste previsioni ed ispirata da un'idea del giornalista sportivo Gino Rancati, la dirigenza della Maserati, al tempo assunta dalla famiglia Orsi, decise di mettere in cantiere la costruzione di una berlina ad alte prestazioni e, novità assoluta, dalle adeguate caratteristiche tecniche, dando così vita al concetto di "berlina sportiva" che, nell'immediato futuro, avrebbe avuto grande seguito e successo. La vettura fu presentata al Salone dell'automobile di Torino nell'autunno del 1963, riscontrando i favori del pubblico. La linea elegante, le grandi dimensioni, le finiture lussuose, le soluzioni tecniche d'avanguardia e le notevoli prestazioni della Maserati Quattroporte ne fecero un subita-

neo oggetto del desiderio per la classe sociale più abbiente. Il successo colse impreparata la dirigenza Maserati che aveva dato corso al progetto "107" come operazione d'immagine e, prudentemente, aveva impostato la linea produttiva per costruire un solo esemplare al giorno. Nonostante l'elevato prezzo di 6.230.000 lire su strada, pari al costo di 13 Fiat 500, gli esponenti del jet set acquistarono volentieri la vettura. Tra i politici, Ranieri di Monaco e l'Aga Khan, che ne acquistò addirittura due, ed il segretario del PCUS Leonid Breznev, cui venne donata dalla direzione del PCI, nel 1968. Oltre che nel mondo imprenditoriale, ben rappresentato da Raoul Gardini, ebbe particolare successo anche nel mondo dello sport e dello spettacolo. Numerosi gli acquirenti celebri, come Nino Benvenuti, Nils Liedholm, Carlo Bergonzi, Sergio Leone, Marcello Mastroianni, Virna Lisi e Peter Ustinov, che mai volle separarsi dal suo esemplare color visone, conducendolo personalmente anche negli ultimi anni di vita. Alberto Sordi, giusto per non smentire la sua fama di "econo" e vista l'impossibilità di ottenere uno sconto, si accordò con Omer Orsi per un comodo pagamento rateale. Recentemente, il modello 1965 di Alberto Sordi è stato rinvenuto e totalmente restaurato a cura della famiglia Orsi.



*Maserati Quattroporte, 1963*



*Lancia Astura terza serie, frontale*



*Interni, plancia della prima serie*

# Miari & Giusti

## FONDATORE

Giacomo Miari, Francesco Giusti Del Giardino

## ANNO DI FONDAZIONE

1894

## PRIMO STABILIMENTO

Padova

## MODELLI

Triciclo Bernardi, Miari & Giusti





La Miari & Giusti, è stata la prima casa automobilistica italiana, fondata a Padova nel 1894. L'azienda nacque dalla volontà di due giovani imprenditori veneti, gli ingegneri Giacomo Miari e Francesco Giusti Del Giardino, di costruire industrialmente la vettura mossa da motore a benzina, realizzata nello stesso anno da Enrico Bernardi. All'uopo venne acquistato l'opificio sito in via San Massimo a Padova, già sede del Lanificio Marconi, distrutto da un incendio nel 1892. Il primato della Miari & Giusti consiste nel rappresentare la prima impresa italiana che decise di industrializzare l'automobile autonomamente progettata e costruita. Per quanto attiene la sola industrializzazione del prodotto, occorre precisare che, nello stesso 1894, l'azienda italo-tedesca Costruzioni Meccaniche di Saronno aveva iniziato la produzione, su licenza, di automobili Peugeot. Nel 1896 la ditta cambiò la ragione sociale in Motori Bernardi, Miari, Giusti & C., specializzata nella costruzione di vetture

a tre ruote e, in seguito, a quattro ruote. Il 5 maggio 1898 l'azienda venne messa in liquidazione e, due giorni dopo, rilevata dalla Società Italiana Bernardi che continuò la produzione delle vetture. Il 17 luglio, alla gara automobilistica "Torino-AstiAlessandria-Torino", denominata "Concorso Internazionale di veicoli automobili", il triciclo Miari & Giusti condotto da Antonio Nosadini, assistente tecnico di Bernardi, conquistò le 2.000 Lire messe in palio per il "premio internazionale di velocità", coprendo i 190 km del percorso in 9 ore e 47 minuti, alla media di 19,42 km/h, nonostante una foratura e la successiva rottura del cambio. Un'ulteriore dimostrazione di qualità della vettura venne data, nel 1899, con il compimento della distanza di 60.000 km, senza rotture del motore. Tuttavia, la buona qualità costruttiva non determinò il successo del prodotto e l'azienda venne posta definitivamente in liquidazione nel giugno 1901, dopo aver costruito un centinaio di vetture a tre e quattro ruote.



Biglietto da visita dell'azienda, 1894

# SPA

## FONDATORE

Michele Ansaldo, Matteo Ceirano

## ANNO DI FONDAZIONE

1906

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

## MODELLI

23S



Sigla della Società Piemontese Automobili Ansaldo-Ceirano (1906-1908) e poi della Società Ligure Piemontese Automobili (1908-1947). Fu una delle principali aziende torinesi costruttrici di automobili, motori per aereo e veicoli industriali fondata da Michele Ansaldo (che aveva lasciata la FIAT-Ansaldo) e Matteo Ceirano (che aveva abbandonato la Itala). I due avevano specializzazioni complementari: Michele Ansaldo era forse il massimo organizzatore industriale piemontese di quell'epoca ed era un profondo conoscitore di macchine operatrici e metodi produttivi, mentre Matteo Ceirano era un ottimo progettista di automobili (suoi tutti i disegni delle SPA fino al 1918 quando si ritira a vita privata). Ciò che forse mancava alla SPA era la disponibilità finanziaria, anche se nasce con un capitale di un milione ed aveva fra i soci il noto latifondista conte Edoardo Barel di Sant'Albano e Michele Lanza, ricco fabbricante di candele steariche che tuttavia aveva già avuto esperienze in campo automobilistico. Urgeva quindi cercare capitali liquidi, spazi ed organizzazioni di vendita. Esisteva a Genova la FLAG, traboccante di soldi, ma carente di spazi operativi in campo automobilistico che in quel momento erano tutti concentrati su Torino. Questo portò ad una fusione tra le due organizzazioni con l'estinzione del marchio FLAG ed il trasferimento della Direzione a Genova in via Corvetto 2. L'aumento di capitali a ben 4.5 milioni ridiede vita alla SPA e cominciarono i periodi d'oro in campo sportivo internazionale. Il 1908 vide il pilota Ruggerone coprire il tratto Torino-Pietroburgo senza alcuna assistenza. Partecipò dopo alla corsa Pietroburgo-Mosca e si piazzò secondo. L'anno successivo il barone Ciuppa, con un modello SPA 28/40 HP, vinse la Targa Florio. Leonino da Zara batté il record del miglio su base ferma a Modena. In quello stesso anno inizia la produzione di motori per aereo sotto la direzione dell'ing. Aristide Faccioli (primo progettista FIAT) e si assiste al conseguimento del primo brevetto di pilotaggio con un aereo costruito completamente in Italia. Prende consistenza il motore fisso (anziché rotante come erano fino allora quelli francesi Gnome). Nel panorama prebellico la SPA si presenta come una industria forte, intelli-

gente ed innovativa per cui non è difficile per lei accaparrarsi i concorsi del Ministero della Guerra. Per questi costruisce i motori sei cilindri verticali A6 che andarono ad equipaggiare i famosi aerei SVA, gioielli della prima guerra mondiale. Inizia nel 1908 anche la produzione di autocarri, voluta dai soci genovesi, ed anche questi per forniture relativi ad un concorso congiunto fra i Ministeri dell'Agricoltura, dell'Industria e del Commercio e della Guerra. Un altro concorso del Ministero della Guerra fu appannaggio della SPA per autocarri che dovevano superare la difficile prova, per quei tempi, di percorrere in cinquanta ore di 800 Km. Il successo dei veicoli industriali fu tale che costrinse la SPA a ridimensionare i programmi "autovetture". Sull'onda lunga del successo ottenuto dal pilota Ruggerone, il Ministero della Guerra Russo invitò la Spa ad un concorso per fornitura di automezzi pesanti su un percorso di 5000 Km da effettuare su strade appena tracciate e percorsi difficili come la Mosca-Pietroburgo. Tuttavia i ritardi nei pagamenti da parte del Governo, mettono in crisi finanziaria la SPA in modo tanto consistente da essere insopportabile anche per il gruppo genovese. Matura perciò una nuova maggioranza azionaria con a capo-cordata i fratelli Perone che già detenevano il pacchetto azionario della Giovanni Ansaldo. Fu questo il momento di maggior vigore della SPA che potenziò le autovetture sportive con la tipo 23 e la 23 S con il radiatore a diedro (o a punte, come si diceva all'epoca). Nasce anche un poderoso motore di ben 4398 cc che viene montato sulla tipo 25, che comunque rimane un tantino in ombra rispetto alla tipo 24 che, con soluzioni ardite (4 valvole in testa per cilindro comandate da un bialbero, doppia accensione a magnete, largo impiego di materiali leggeri) si poneva in diretta competizione con le Fiat 619, le Itala 61 e 65. Del tipo 24 ne fu prodotta una serie 24 S con carrozzerie molto belle ed elegantissime realizzate dai massimi nomi torinesi e tutte equipaggiate con radiatore a punta. Il killer che uccise anche la SPA fu il fallimento della Banca Nazionale di Sconto e del conseguente terremoto in Borsa.

# STAR Rapid

## FONDATORE

Giovanni Battista Ceirano

## ANNO DI FONDAZIONE

1904

## PRIMO STABILIMENTO

Torino

## MODELLI

6C



Nel 1904 il cuneese Giovanni Battista Ceirano (1860-1912), primo di quattro fratelli considerati pionieri e fondatori dell'industria automobilistica italiana, dopo aver rilevato le Acciaierie Bianchi in Barriera di Nizza 564, fonda la Società Torinese Automobili Rapid, denominata STAR. La fabbrica copre un'area di 50.000 metri quadrati e dà lavoro a 500 operai, con una produzione di seicento vetture l'anno. Dallo stabilimento escono automobili fino al 1912, anno in cui Giovanni Battista muore. Poi la società converte la produzione in autocarri e si dota di un reparto per la fabbricazione di proiettili per artiglieria, che fornisce l'esercito italiano durante il primo

conflitto mondiale. Dopo la guerra, il piano di riconversione in industria di pace fallisce: nel 1919 viene costruita un'officina riparazioni, con l'intento di puntare a un diverso mercato, ma nel 1921 la società è liquidata e i suoi stabilimenti passano alla SPA (Società Piemontese Automobili Ansaldo-Ceirano) e il magazzino alla CIP (Cyclecar Italiano Petromilli). Sul terreno occupato dalla Rapid nel 1925 si avvia la costruzione del nuovo stabilimento della RIV, fabbrica di cuscinetti a sfera nata a Villar Perosa. Cessata la produzione, nel 1973 lo stabilimento è venduto alla CRT, e oggi è sede dell'Unicredit.



*Targa Florio - Gallina in STAR Rapid 6B, 1907*

# Zust

## FONDATORE

Roberto, Arturo Melchiorre, Bruno, Otto Augusto, Silvio Corrado.

## ANNO DI FONDAZIONE

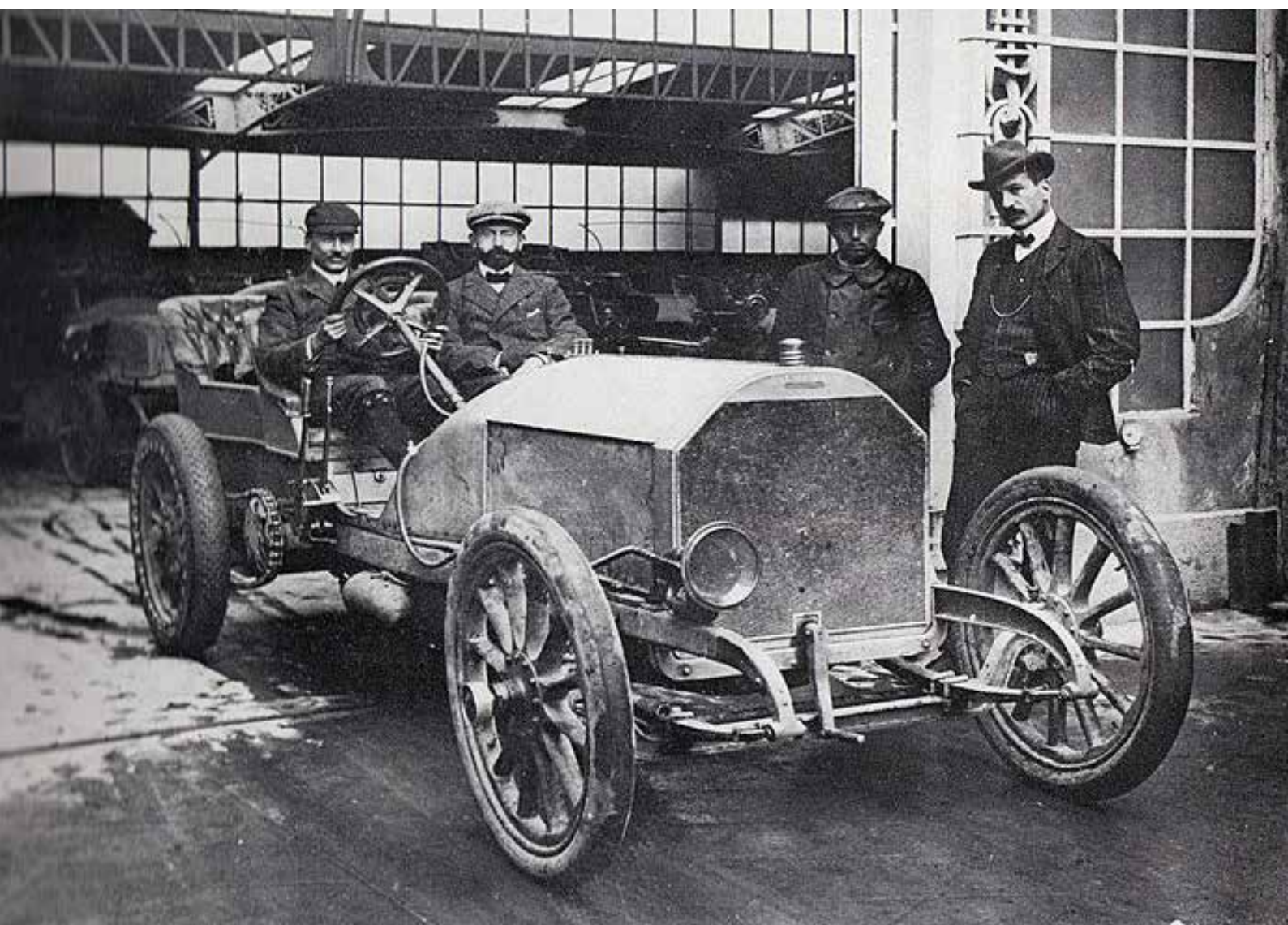
1905

## PRIMO STABILIMENTO

Milano

## MODELLI

28/45 HP



Tra Intra e Ghiffa, alla foce del torrente Selasca, operava fin dal 1850 una fabbrica metalmeccanica, la Güller&Croff. Nel '78 vi subentrò l'ingegnere svizzero Roberto Züst, che aveva sposato Elisa, la figlia del proprietario. Portò grandi cambiamenti: ampliò e migliorò la fonderia e perfezionò le macchine, dando vita il 30 Giugno del 1888 assieme al cognato Oscar, alla Güller&Züst con capitale di 160.000 lire. Roberto morì nel 1897 e lasciò tutto ai figli maschi: Roberto, Arturo Melchiorre, Bruno, Otto Augusto, e Silvio Corrado. Nelle officine di Intra, che si estendevano per 20.000 metri con 200 operai, si lavoravano ghisa, bronzo e alluminio. Venivano prodotte turbine, macchine a vapore e per la lavorazione del metallo e del legno, prese idrauliche per filati. Intorno al 1900 uscirono i primi prototipi di automobili. Il 26 Marzo del 1905 i fratelli fondarono a Milano, in via Bergognone, nuovi reparti per le auto e spazi per gli uffici aziendali. A Intra restò la produzione di macchine utensili e fusioni di parti che venivano poi montate a Milano. Roberto jr. fu descritto sulla stampa del tempo come "il primo ingegnere e costruttore meccanico che si sia dato in Italia all'automobilismo ... Freddo e severo, aveva saputo distinguere che cosa occorreva al nuovo ordigno per diventare una vera e bella macchina ... Non partecipò né a corse né a vicende avventurose, si tenne estraneo alla speculazione, continuò a costruire in silenzio, a vedere negli automobili delle macchine non dei talismani miracolosi". Le prime vetture prodotte furono la Tipo 1906 28/45 e la 40/50. Grandi e costose, di classe superiore, con interni lussuosi, furono definite le "Mercedes italiane" e per questo erano le vetture preferite da nobili e reali. Le auto parteciparono alla Targa Florio e a diverse gare negli Stati Uniti, dove erano vendute da un agente. Nel 1906 fu fondata la Brixia-Züst a Brescia per la produzione di auto più leggere ed economiche. Nel 1908, l'auto 28/45HP Züst N. 127 a quattro cilindri partecipò alla folle gara New York - Parigi, un rally di 35.000 km, quasi tutto su strade terribili e primitive. I concorrenti, di sei nazioni, dovevano attraversare l'America del Nord fino allo stretto di Bering, passare nel deserto siberiano e da lì raggiungere Parigi. La gara, conosciuta

come la "gara più lunga del mondo", era sponsorizzata dal quotidiano francese "Le Matin". L'equipaggio era formato dall'ingegnere e pilota Giulio Sirtori, 26 anni, e da Heinrich Haaga, meccanico 22 anni. Il terzo uomo era Antonio Scarfoglio, 21 anni, figlio di Edoardo Scarfoglio e di Matilde Serao, fondatori del "Mattino" di Napoli, il periodico che pubblicò le cronache italiane dell'ardua impresa. L'epica gara partì il 12 Febbraio da Times Square acclamata da 50.000 persone: la Züst fu conosciuta in tutto il mondo. L'auto arrivò a Parigi dopo sette mesi di faticosissime peripezie e si classificò terza, dopo l'americana Thomas Flyer, che vinse, e la tedesca Proton. Nel periodo della guerra di Libia, la fabbrica si dedicò alla produzione di camion per l'esercito italiano, cui affiancò degli autobus. Concepì poi una nuova sfida: i motori per l'aviazione, ma la concorrenza scatenata dalla Fiat impose infine ai fratelli una netta decisione. Il 1° Ottobre del 1917 la Züst fu ceduta alla OM. La Ing. Züst Officine Meccaniche e Fonderie continuò ancora per pochi anni la sua attività nella sede di Milano. Adesso, l'area della ex fabbrica è occupata dall'Hotel Residence Züst. Almeno il nome è rimasto.





# Stato dell'arte

*All'interno di questo capitolo viene riportata la ricerca di benchmark sui siti web che trattano come argomento la storia del car design italiano, riportando quelli che ho reputato più efficaci come esempio come "Car Design History" e "FCA Heritage", ma anche siti che trattano argomenti totalmente diversi, come "The Malta Protest" e "La Rinascente Archivese". Analizzo, per ognuno di essi, gli aspetti innovativi, quello che ho ripreso anche nella struttura del mio sito, e gli aspetti negativi, o che possono essere migliorati.*

# Car Design History

Più che un sito vero e proprio è una timeline bene organizzata dove è possibile visualizzare in maniera completa tutte le vetture concepite nel panorama italiano tra il 1946 ed il 1999. È possibile visualizzare, con l'aiuto dei colori, il marchio ed il progettista di ogni vettura. Da questo sito ho ripreso questa tripartizione degli elementi principali della storia del car design in generale:

- la vettura
- il marchio
- il progettista

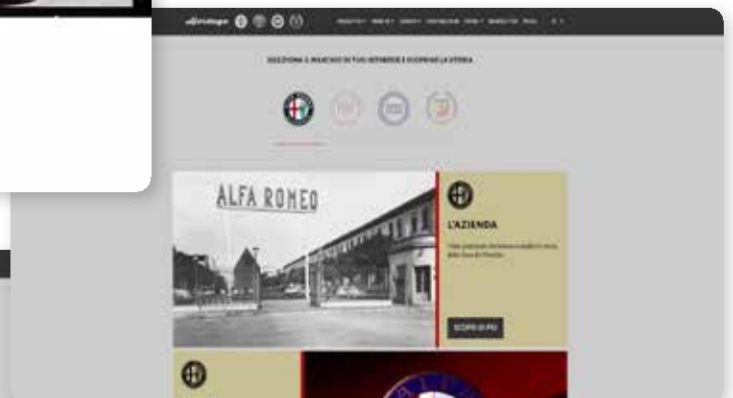
Il più grande contro di questo sito è che si configura come una semplice facciata, si occupa solo di far visualizzare in maniera ordinata le informazioni, senza riportarle, rimandando l'utente ad altri siti.



# FCA Heritage

Un vero e proprio tributo alla storia dei marchi italiani più importanti. All'interno di esso troviamo informazioni sui marchi, sulle vetture più importanti, le personalità di spicco e gli archivi nei quali consultare le evoluzioni dei fregi.

Da questo sito ho ripreso molteplici informazioni ed il metodo narrativo delle schede, che non risultano mai noiose da leggere grazie al suo metodo di scorrimento. Il contro di questo spazio web è per lo più la mancanza di collegamenti diretti tra un argomento e l'altro, risulta molto statico, a volte macchinoso nei passaggi tra un marchio e l'altro.



# The Malta protest

Un sito che ho trovato tra i premiati da Awwwards. Si tratta di un reportage delle proteste avvenute a Malta nel 2019. Mi ha colpito molto il metodo narrativo innovativo o comunque inusuale nei siti standard. Ritroviamo il titolo dell'articolo costantemente al centro della pagina, insieme al menù, e tutti contenuti, come il testo e le foto, gli scorrono a fianco in maniera quasi casuale, a volte sovrapponendosi al titolo stesso. Questo da una certa immersività all'utente che si ritrova a scorrere tra una foto ed un articolo, con la possibilità di approfondire qualsiasi cosa. L'unico difetto è la poca versatilità: una format del genere è capace solo di essere adattato al racconto di una singola storia, è per questo che l'ho utilizzato per la narrazione di piccoli articoli nella sezione "percorsi" nel mio sito, di cui parlerò più in avanti.



# Rinasciente Archives

Il sito dell'archivio del noto magazzino italiano "la Rinascente", un fenomeno culturale ed economico che ha attraversato oltre un secolo di storia del nostro paese. Ho trovato utile questo spazio web per capire come dovesse risultare un archivio ben strutturato. Da esso ho ripreso la presenza delle pagine "percorsi", ovvero veri e propri tour all'interno delle storie del marchio, dove l'utente può scorrere attraverso la pagina leggendo blocchi di testo scompagnati da immagini con didascalie. L'unica pecca, a mio parere, è proprio la staticità del format narrativo di questi percorsi a discapito della ottima organizzazione dei contenuti.





384302 BO

# Il sito Fanali

*Dopo la fase di ricerca, dove ho raccolto le storie delle case automobilistiche più affermate storicamente, le vetture più famose, i progettisti più importanti, tutte le nozioni per la costruzione di un sito web e la ricerca di benchmark, si passa alla fase progettuale. Da qui formulo il concept del mio progetto e di conseguenza cerco il nome migliore per esprimere la missione di quest'ultimo.*

# Concept del progetto

L'idea che sta alla base del mio progetto è quella di avere uno spazio (digitale ed interattivo) dove l'utente possa reperire con facilità nozioni sulla storia del car design italiano. Una sorta di enciclopedia digitale dove l'utente stesso possa non solo reperire informazioni, ma anche interagire con gli elementi ed i collegamenti, scavando affondo nella storia senza mai annoiarsi.

## ENCICLOPEDIA + DIGITALE

### Fanale

/fa·nà·le/

*Apparecchio d'illuminazione composto di una sorgente luminosa racchiusa in un involucro protettivo, in tutto o in parte trasparente, o anche fornito di dispositivi per dirigere il flusso luminoso in una direzione preferenziale: f. dell'auto, faro.*

Da qui la scelta del naming: Fanali. I fanali sono quegli elementi dell'auto che illuminano il percorso, nel mio caso il percorso storico dell'auto stessa e dei progettisti e dei marchi che l'hanno concepita, tutto quello che c'è dietro.





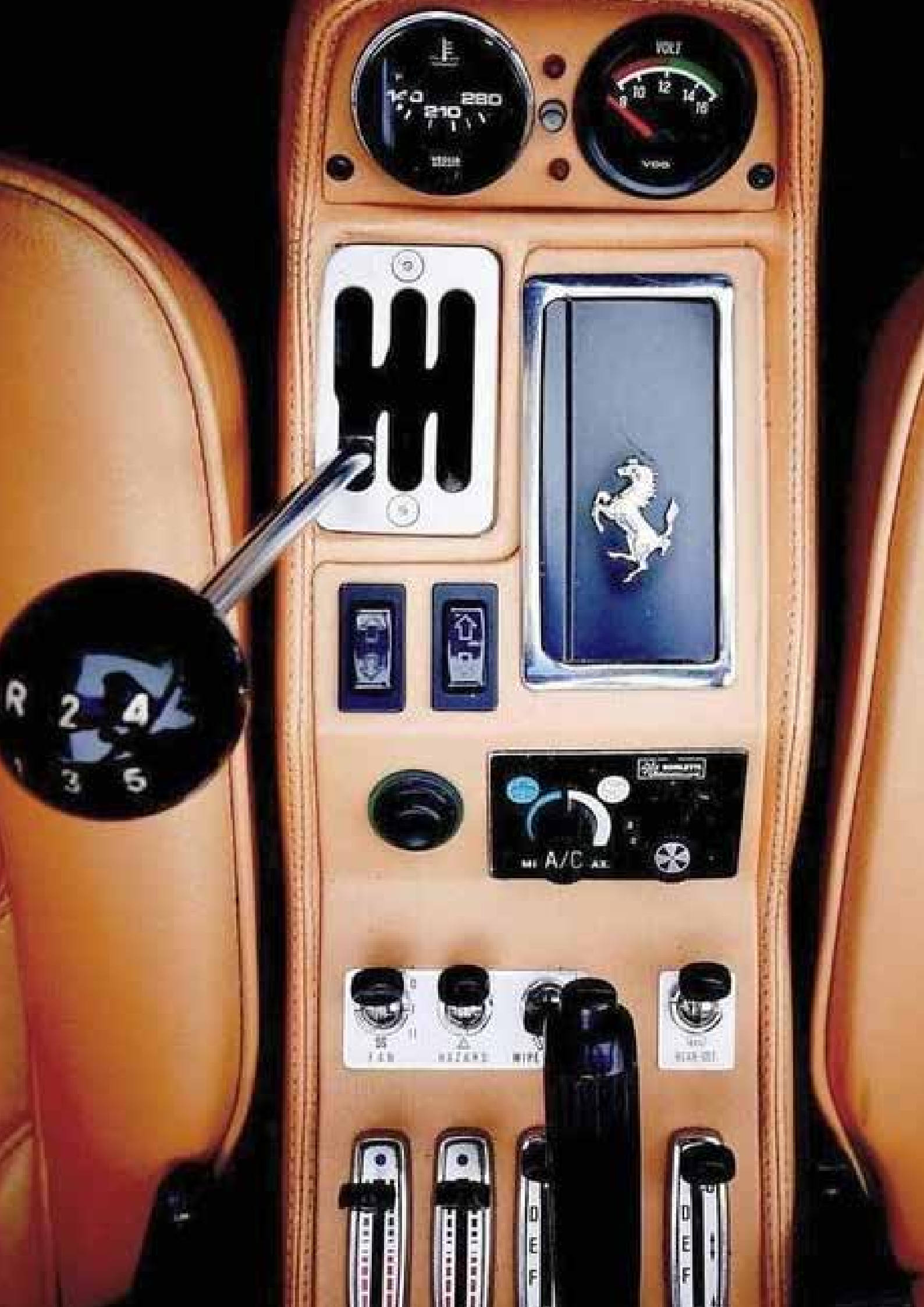
Fanali è un sito web dedicato al design automobilistico ideato dai più celebri progettisti del panorama italiano del XX secolo. All'interno, oltre alle loro storie, potrai trovare tutto ciò che riguarda il mondo dell'auto come i marchi e le vetture che hanno segnato la storia rendendo famoso il design italiano in tutto il mondo.

### Marchi



### Veicoli





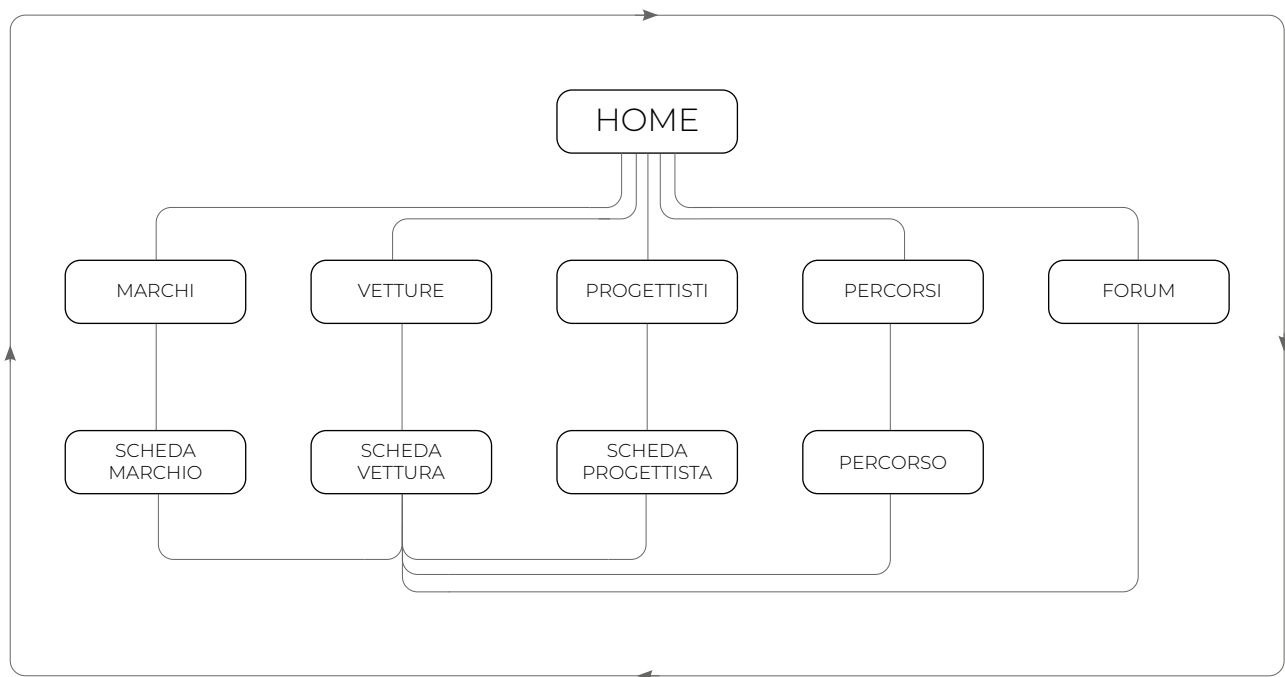
# Struttura del sito

*Nel capitolo seguente riporto la spiegazione di ogni pagina e sezione di Fanali, partendo dalla home, nella quale ritroviamo cinque sezioni: marchi, vetture, progettisti, percorsi e forum. Ogni sezione porta ad una pagina specifica, che nel caso della prima tripartizione ha la medesima struttura, mentre cambia per i percorsi.*

# Collegamenti tra le pagine

Tutto parte dalla Home. Ho voluto utilizzare la prima pagina dalla quale partire per diverse attività, come leggere schede riguardanti diversi argomenti, poter leggere articoli su varie curiosità o interagire con altri utenti su argomenti comuni. Di conseguenza ho suddiviso la home in cinque sezioni, ovvero:

- marchi
- vetture
- progettisti
- percorsi
- forum



Da notare, attraverso uno schema molto sintetico della struttura generale di Fanali, come ci siano infiniti collegamenti tra una sezione all'altra, i quali portano l'utente a potersi immergere nei contenuti.

fanali

Nella pagina introduttiva vengono presentati i contenuti del sito, con un focus sulla storia e l'evoluzione del design automobilistico.

**Marchi**

ALFA ROMEO  
 JAGUAR  
 AUTOMANC

**Veicoli**

ALFA ROMEO 24 HP  
 ALFA ROMEO 3C

**Progettisti**

GIORGIO CASASSA  
 EUSTOZIA FABRIZI  
 CARLO CAINO

**Percorsi**

Nella sezione Percorsi vengono presentati i percorsi di design e di ricerca che hanno portato alla creazione di alcuni dei modelli più iconici della storia della motorizzazione italiana, con un focus sulla storia e l'evoluzione del design automobilistico.

AUTO SQUADRA PERCHÉ  
 LA MOTORIZZAZIONE DI MASSA

**Forum**

MICHELE RIZZI  
 LA MOTORIZZAZIONE DI MASSA

fanali

fanali

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

fanali

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

fanali

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

fanali

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

ALFA ROMEO 24 HP

ALFA ROMEO 3C

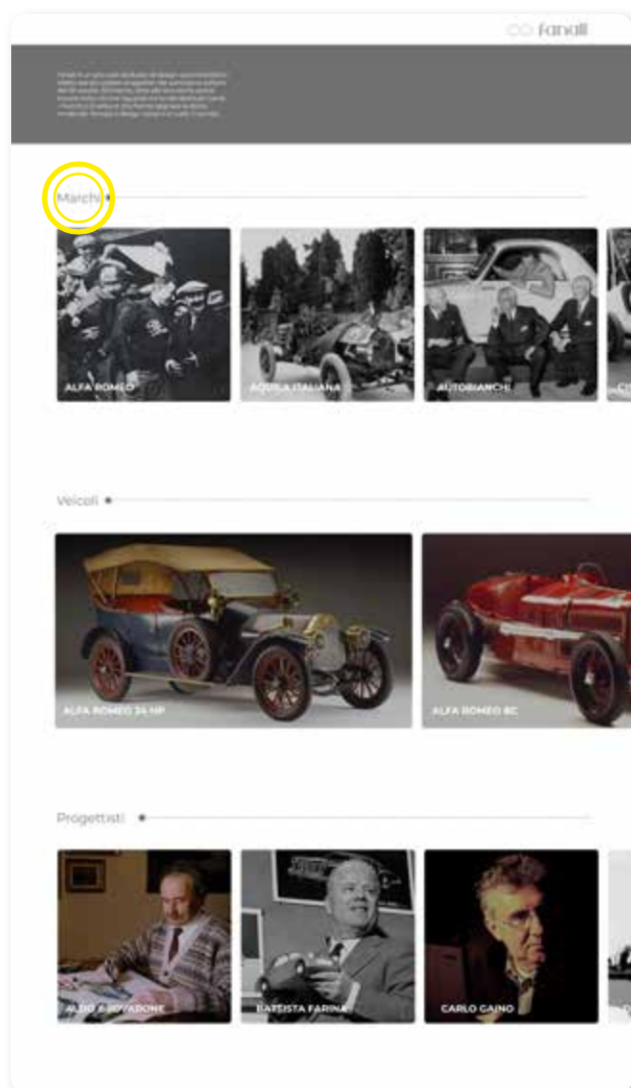
GIORGIO CASASSA

EUSTOZIA FABRIZI

CARLO CAINO

# Sezione Marchi, Vetture e Progettisti

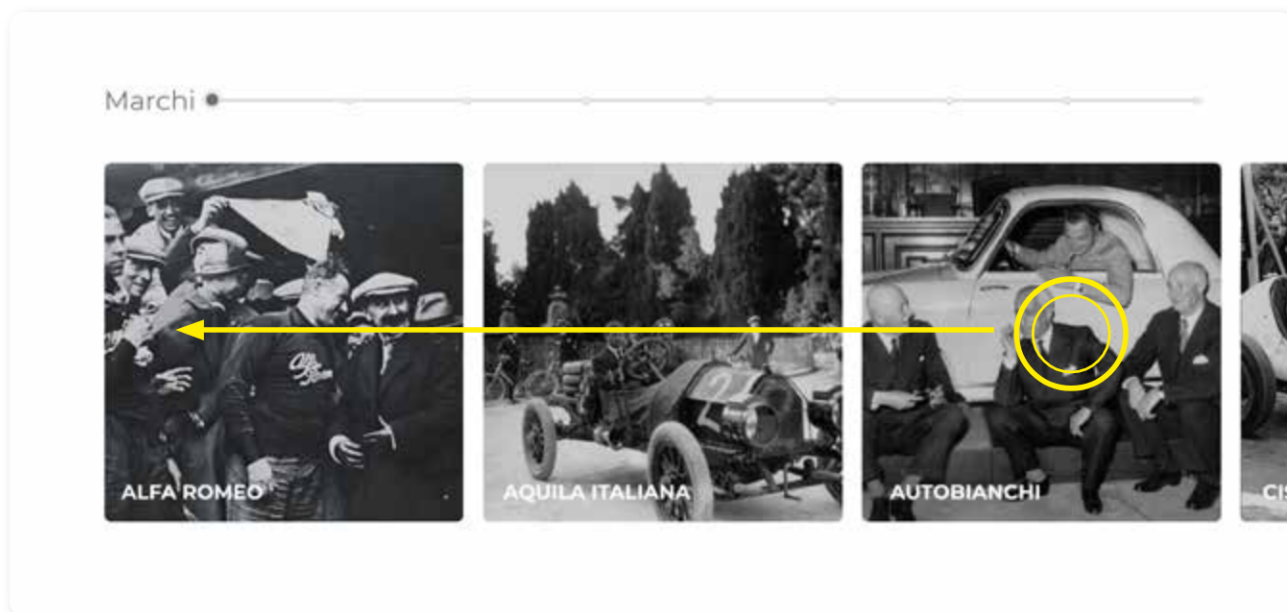
In questa prima sezione troviamo la tripartizione degli elementi che fanno da cardine nella storia del car design. La prima partizione che ritroviamo è quella dei marchi, nella quale ho inserito 17 case automobilistiche, partendo dalle più antiche e poco conosciute fino alle più recenti. Tutti i vari marchi sono organizzati in ordine alfabetico. Sta all'utente decidere se scorrere fino al marchio di interesse o utilizzare il cursore per andare direttamente alla iniziale dell'azienda che si vuole cercare. Ho optato per la medesima organizzazione anche nelle altre due partizioni, ovvero vetture (68 schede) e progettisti (25 schede). Nel caso specifico delle vetture, i marchi sono stati inseriti sempre in ordine alfabetico, ma per ogni azienda troviamo i modelli riportati in ordine cronologico, secondo la data di creazione/presentazione. È possibile inoltre cliccare sul titolo di qualsiasi sezione per visualizzare le schede in griglia, per avere una visione complessiva.



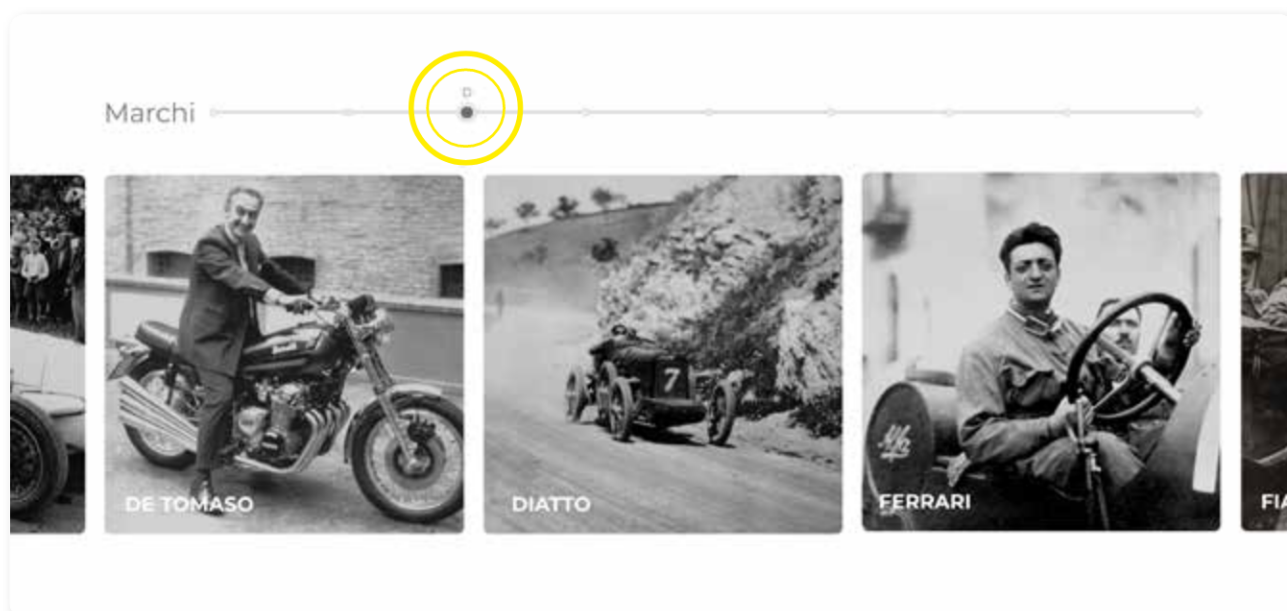
Vista delle tre categorie



Categoria marchi, vista completa in griglia



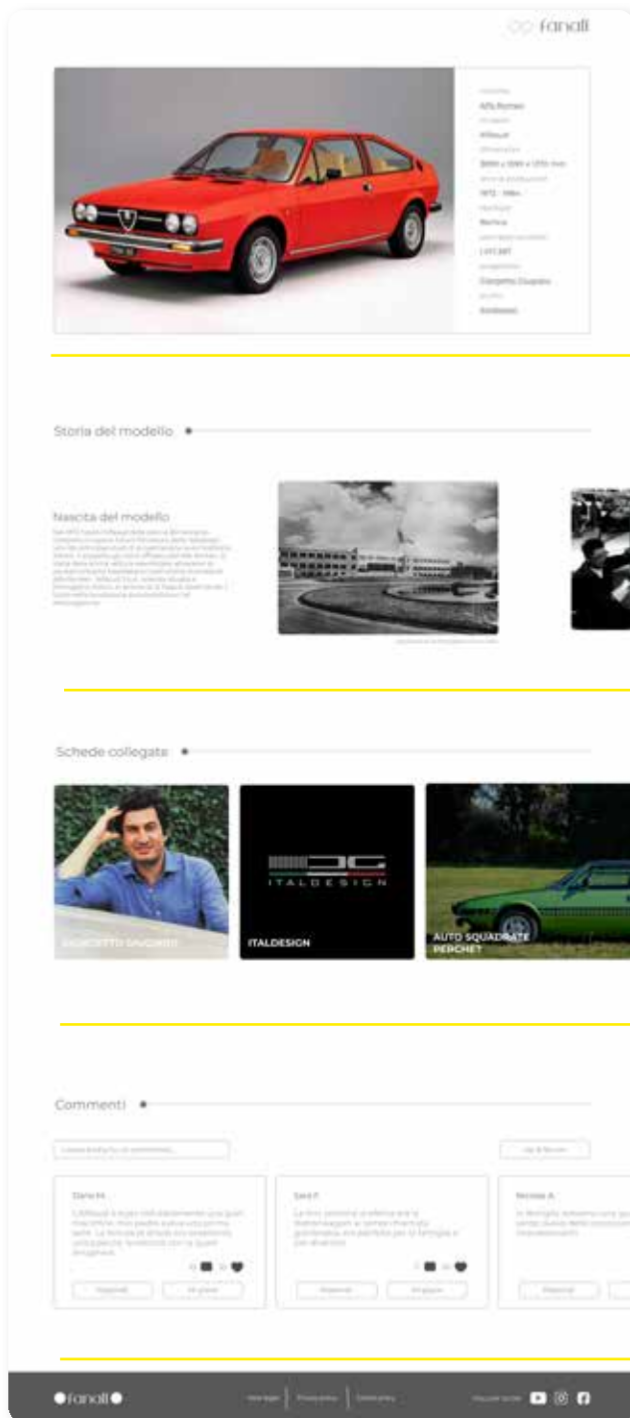
Effettuando uno scroll orizzontale sulle schede è possibile avanzare fino a trovare la scheda di approfondimento di interesse.



Oppure cliccando su uno degli elementi interattivi circolari posizionati sulla linea al di sopra delle schede, si può arrivare all'argomento tramite l'ordine alfabetico.

# Scheda di approfondimento

Ogni partizione ha le sue schede, cliccando su una di esse si arriva alla pagina dove troviamo la scheda specifica. La pagina è organizzata in questo modo: prima di tutto c'è una scheda riassuntiva con le informazioni più importanti (tra cui vari collegamenti veloci per altre schede), la sezione storia (dove poter scorrere la storia, tra testi ed immagini), la sezione con i collegamenti ad altre schede correlate ed infondo la sezione commenti (dove è possibile interagire o essere rimandati alla sezione forum). L'ordine delle varie sezioni è il medesimo sia per marchi, vetture e progettisti.



Scheda riassuntiva

Sezione storia


Sezione schede collegate

Sezione commenti

Vista completa scheda veicolo




fanali




**Storia del marchio**


**ALFA.**  
 Nel 1910 il marchio Alfa Romeo nacque dalla fusione di due società: la IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) e la IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale). La fusione avvenne per volontà del governo italiano, che voleva creare un marchio nazionale per le automobili. Il marchio Alfa Romeo nacque così, unendo il simbolo della IRI (un serpente) e il simbolo della IRI (un serpente). Il marchio Alfa Romeo nacque così, unendo il simbolo della IRI (un serpente) e il simbolo della IRI (un serpente). Il marchio Alfa Romeo nacque così, unendo il simbolo della IRI (un serpente) e il simbolo della IRI (un serpente).



**Schede modelli collegati**




ALFA ROMEO 24 HP




ALFA ROMEO 24 BC


**Schede progettisti collegati**



ELIO ZAGATO



FRANCO SCAGLIONE



GIANNI BERTONE

**Commenti**

Lascia un commento


0 di 500

**Storia del marchio**

**ALFA.**  
 Nel 1910 il marchio Alfa Romeo nacque dalla fusione di due società: la IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale) e la IRI (Istituto per la Ricostruzione Industriale). La fusione avvenne per volontà del governo italiano, che voleva creare un marchio nazionale per le automobili. Il marchio Alfa Romeo nacque così, unendo il simbolo della IRI (un serpente) e il simbolo della IRI (un serpente). Il marchio Alfa Romeo nacque così, unendo il simbolo della IRI (un serpente) e il simbolo della IRI (un serpente).


Vista completa scheda marchio

fanali




**Storia del Progettista**


**Inizio della carriera**  
 Il progettista ha iniziato la sua carriera nel 1970, lavorando per la casa di design di Milano. Ha lavorato per la casa di design di Milano, lavorando per la casa di design di Milano. Ha lavorato per la casa di design di Milano, lavorando per la casa di design di Milano. Ha lavorato per la casa di design di Milano, lavorando per la casa di design di Milano.



**Schede modelli collegati**




ALFA ROMEO GIULIA




ALFA ROMEO ALFA ROMEO


**Schede marchi collegati**



ALFA ROMEO



FIAT



LANCIA

**Commenti**

Lascia un commento

0 di 500

**Storia del Progettista**

**Inizio della carriera**  
 Il progettista ha iniziato la sua carriera nel 1970, lavorando per la casa di design di Milano. Ha lavorato per la casa di design di Milano, lavorando per la casa di design di Milano. Ha lavorato per la casa di design di Milano, lavorando per la casa di design di Milano. Ha lavorato per la casa di design di Milano, lavorando per la casa di design di Milano.

Vista completa progettista

# Sezioni scheda di approfondimento



marca  
**Alfa Romeo**

modello  
**Alfesud**

dimensioni  
3890 x 1590 x 1370 mm

anni di produzione  
1972 - 1984

tipologia  
**Berlina**

esemplari prodotti  
1.017.387

progettista  
**Giorgio Giugiaro**

studio  
**Italdesign**

Sezione scheda riassuntiva

Nella scheda riassuntiva in prima impressione c'è un'immagine con al fianco le informazioni rilevanti ed i collegamenti con altre schede.

## Storia del modello

**Nascita del modello**

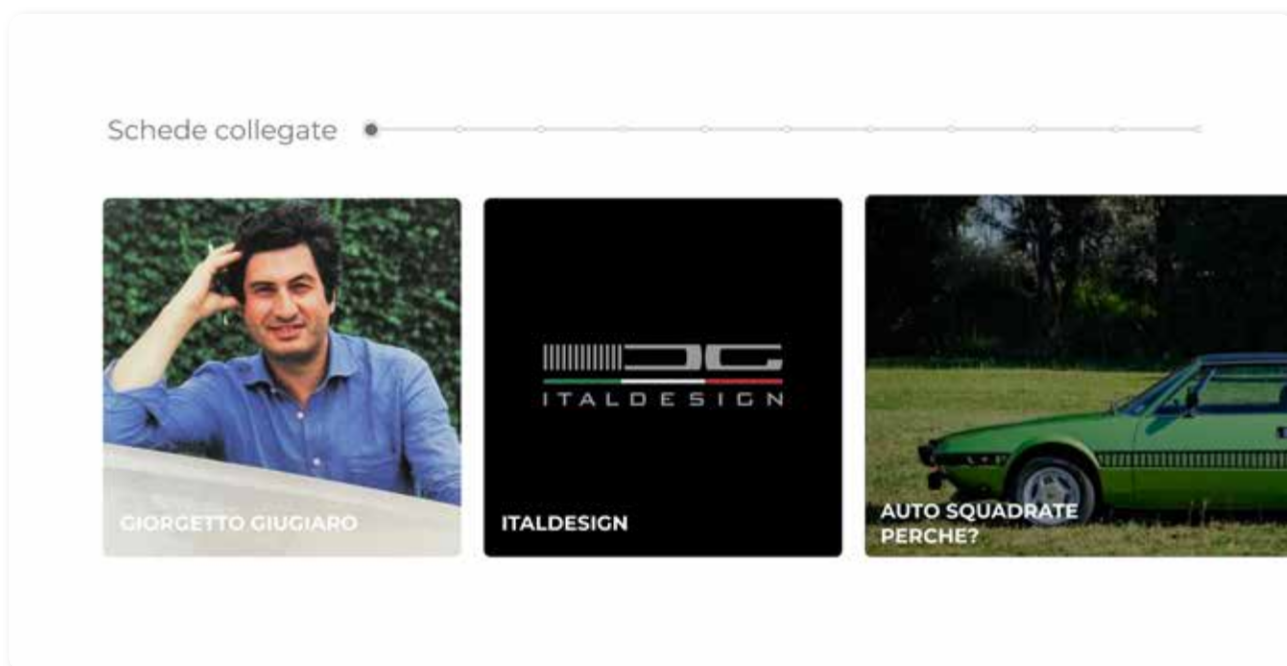
Nel 1972 nasce l'Alfesud dalla penna del designer Giorgio Giugiaro, futuro fondatore della Italdesign, uno dei principali studi di progettazione automobilistica italiani. Il progetto gli viene affidato dall'Alfa Romeo. Si tratta della prima vettura assemblata attraverso la società Industria Napoletana Costruzione Autoveicoli Alfa Romeo - Alfesud S.p.A., azienda situata a Pomigliano d'Arco, in provincia di Napoli, diventando il fulcro della produzione automobilistica nel Mezzogiorno.



Stabilimento di Pomigliano d'Arco (NA)

Sezione storia

È possibile scorrere orizzontalmente per avanzare con la storia che è suddivisa in capitoli che hanno un titolo ed un periodo di riferimento.



Sezione schede collegate

Sono presenti tutte le schede che sono collegate con la storia in questione, tra marchi, vetture e progettisti.



Sezione commenti

Si trovano tutti i commenti sull'argomento. È possibile interagire commentando, rispondendo, lasciando un mi piace oppure c'è la possibilità di trasferirsi alla sezione forum.

# Sezione percorsi

Nella sezione percorsi (presente nella home) troviamo degli articoli su piccole curiosità inerenti sempre alla storia del design automobilistico, un esempio può essere “Auto spigolose. Perché?”. Le schede che rimandano a questi articoli sono disposte in egual modo rispetto alle schede della sezione precedente, cliccando su una di esse si viene rimandati alla pagina specifica per quel percorso.

Percorsi

Nella sezione seguente viene riportata la storia del design automobilistico italiano, dalle origini sino agli anni '80, suddivisa in capitoli. Oltre che raccontare la storia dei veicoli, dei protagonisti del panorama automobilistico e degli stili che vigevano nelle varie epoche, vengono analizzati anche gli ambiti culturali ed economici di ogni periodo, i quali hanno portato il mondo della progettazione ad evolversi in certe direzioni sino ad ora.



**AUTO SQUADRATE  
PERCHE?**



**LA MOTORIZZAZIONE  
DI MASSA**

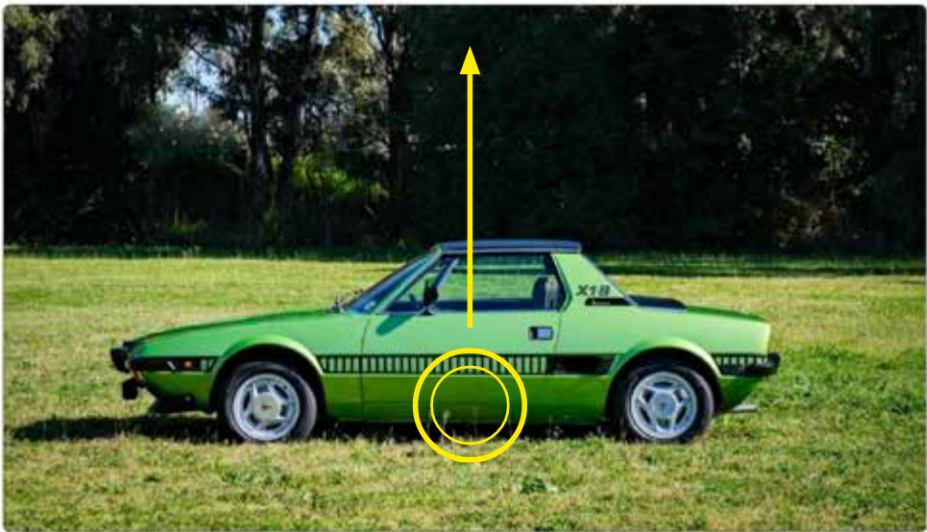
*Sezione percorsi*

# Percorso specifico

La pagina del percorso specifico si presenta in maniera diversa rispetto alle altre. Essendo un racconto, ho deciso di utilizzare un format diverso per la narrazione, qualcosa di meno statico e più coinvolgente. Il titolo del percorso rimane al centro della pagina e tutti contenuti, testi ed immagini, gli scorrono accanto, a volte sovrapponendosi. C'è anche la possibilità di ingrandire le immagini cliccandoci sopra. In fondo si possono consultare le schede delle vetture, dei marchi o dei progettisti citati all'interno dell'articolo.



*Percorso specifico*



Copertina

Titolo

Forme squadrate  
Perchè?

L'inizio dell'adozione delle forme squadrate da parte dei progettisti di automobili inizia con l'avvento degli anni '70, decennio immediatamente successivo al ventennio post bellico del boom economico in Italia, nel quale lo stile dello streamlining la faceva da padrone, con le sue linee sinuose e bombate.

Testi



Scrollando

○○ fanali



Immagini

*Immagine si sovrappone al titolo*

○○ fanali



*Tap su immagine*

# Sezione forum

Nella sezione Forum, in fondo alla home, è possibile creare, leggere o partecipare a delle discussioni che ho chiamato “argomenti”. Si può partecipare ad un argomento o cliccando su uno di quelli consigliati nella pagina, oppure facendo una ricerca tramite parole chiave. In alto a destra è possibile apportare modifiche o gestire il proprio account. Subito sotto possiamo visualizzare le statistiche del sito come: la lista dei nominativi degli utenti iscritti, il numero totale di essi e gli hot tags, ovvero le parole chiave più ricercate.

The screenshot displays the forum interface with the following elements:

- ARGOMENTI ATTUALI**: A grid of four topic cards. Each card features a car image and a text overlay: "Fabio C. ha aperto un argomento su LANCIA LAMBDA" (with a vintage car), "Maria N. ha aperto un argomento su FIAT 600 MULTIPLA" (with a teal Fiat 600), "Luca F. ha aperto un argomento su DE TOMASO MANGUSTA" (with a red sports car), and "Carlo E. ha aperto un argomento su LANCIA DELTA" (with a black Lancia Delta).
- APRI UN ARGOMENTO**: A button to start a new discussion.
- RICERCA**: A search input field.
- IL MIO PROFILO**: A button to access the user's profile.
- Utenti iscritti**: A list of registered users including Marco C., Francesco P., Umberto U., Aurora P., Alfonso O., Alice M., Paolo I., Dario M., Francesca R., Carlo N., Laura G., Luca D., Mario R., Nicolas A., Alessia P., Giorgia D., Glada M., Antonio G., and 99 others.
- Totale utenti**: 132.
- Hot tags**: A collection of popular search terms such as "berlina", "anni '60", "sportiva", "FIAT", "quattro porte", "quadrifoglio", "Dino", "Ferrari", and "1972".

Sezione Forum

In questa sezione è possibile condividere una propria esperienza con un'auto specifica, con un marchio, le proprie idee su di essi o su di un progettista e il suo operato. Inoltre gli utenti possono condividere immagini inerenti all'argomento aperto, qualsiasi tipo di foto, un dettaglio particolare, una foto d'epoca magari. Oltre che condividere le proprie esperienze gli utenti potrebbero aiutarsi per dei restauri, tramite dei consigli, o per trovare dei pezzi di ricambio, qualsiasi cosa abbia a che fare col mondo delle automobili d'epoca.





Finder File Modifica Vista Vai Finestra Aiuto

Suchbegriff oder Webseitenamen eingebe  
appgefahren.de appgefahren Admin Apple Affili PHG Link Maker NEU Google Analytics Affili Groupon Bookma  
Startseite

Per capire il perché della svolta stilistica delle forme spigolose dobbiamo prima e comprendere i contesti culturali ed e degli anni '70 nel nostro paese. Ritrovati intenti rivoluzionari, la voglia di cambiare stravolgere ogni canone, ma al contempo grave crisi: la fine del boom economico, l'avvento della crisi petrolifera. Questo settore automobilistico ad un drastico cambiamento.

Forme squadrate Perché?



Safari Photos Messages Mail Maps App Store Photos Messages Calendar 5 Contacts Reminders Notes Apple TV Music





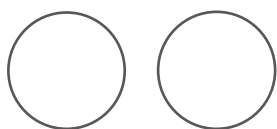
# Codice visivo

*Nel capitolo seguente riporto tutte le scelte legate al linguaggio visivo che ho dato al sito, dalla scelta del logotipo, a quella dei font e dei colori.*

# Il marchio

○ fanali ○

*Marchio*

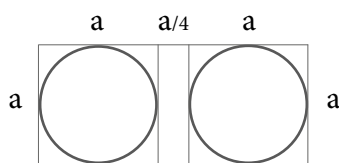


*Versione solo isotipo*

Per il marchio ho deciso di utilizzare un font serif, che rimandasse a qualcosa d'epoca, in linea con l'argomento su cui verte il progetto. L'isotipo invece è composto da due semplici elementi di forma circolare, in modo da ricordare vagamente i fanali delle auto d'epoca. All'interno del progetto questi due elementi sono ricorrenti e stanno ad indicare la possibilità di interagire.



*Struttura marchio*

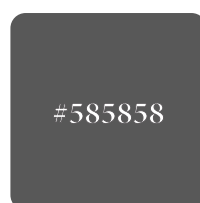


*Struttura isotipo*

## Font del marchio

Bosch  
abcdefghijklmnopqerstuvwxyz  
ABCDEFGHIJKLMNopQRSTUVWXYZ  
123456789  
!\$%&/0?^:;.,-

## Colori del marchio



R 88

G 88

B 88



R 225

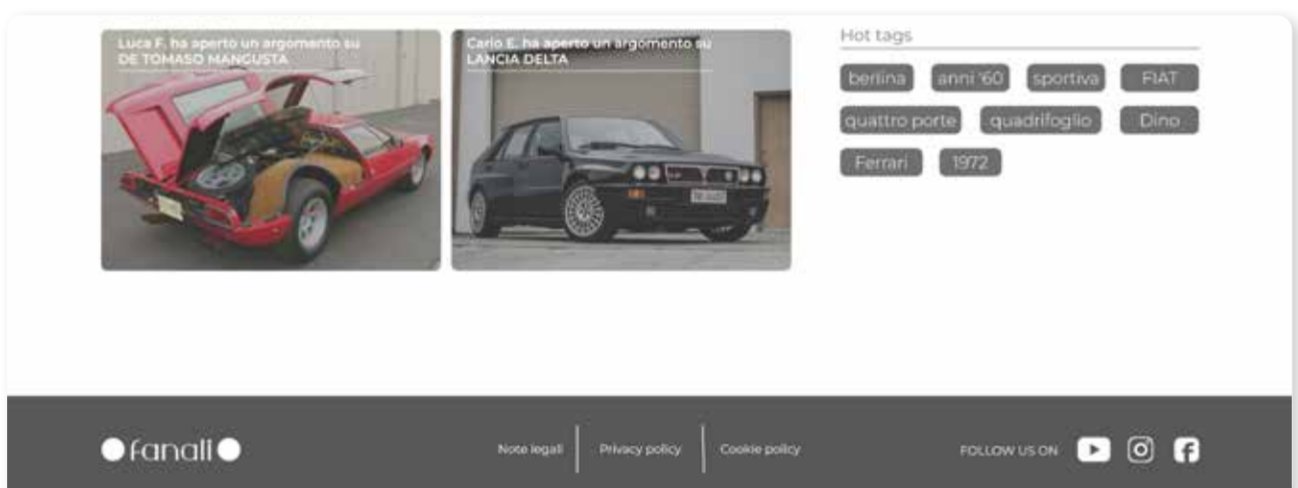
G 225

B 225

Un esempio di interazione tra l'utente e i due elementi circolari del marchio può essere il menù a scomparsa raggiungibile cliccando proprio su di essi. Al suo interno troviamo a seguire due interazioni, il Menu e il Cerca, il primo fa comparire una tendina per poter arrivare all'argomento di interesse direttamente, il secondo per una ricerca veloce utilizzando delle parole chiave.



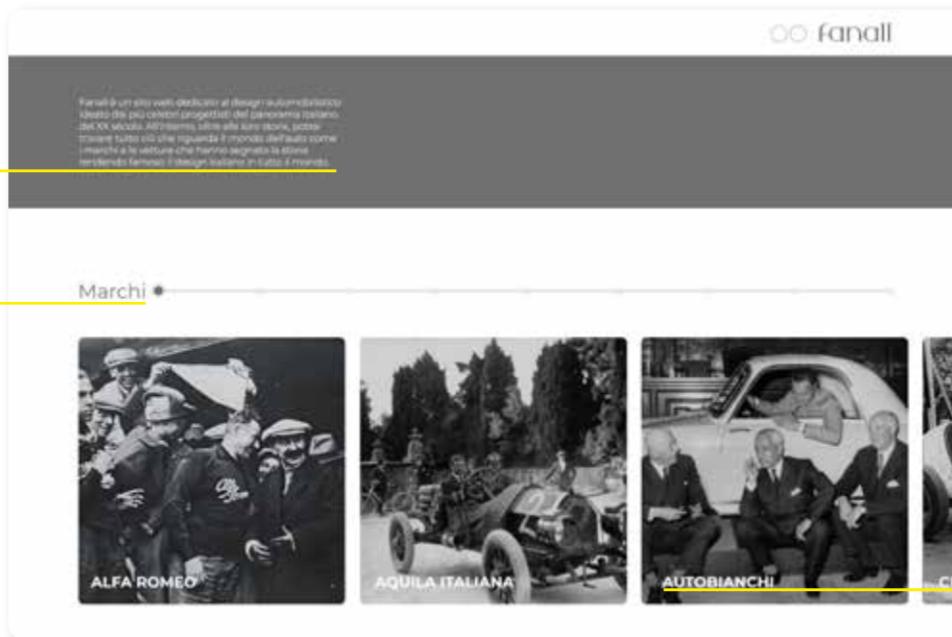
Il marchio completo invece lo troviamo a sinistra del footer, ai piedi di ogni pagina.



# Il sito

Montserrat  
Regular,  
20 pt

Montserrat  
Regular,  
40 pt



Montserrat  
Bold,  
30 pt



Montserrat  
Light Italic,  
22 pt

Montserrat  
Medium,  
23 pt

Montserrat  
Regular,  
40 pt

Montserrat  
Regular,  
36 pt

Montserrat  
Regular,  
20 pt

Montserrat  
Light Italic,  
16 pt

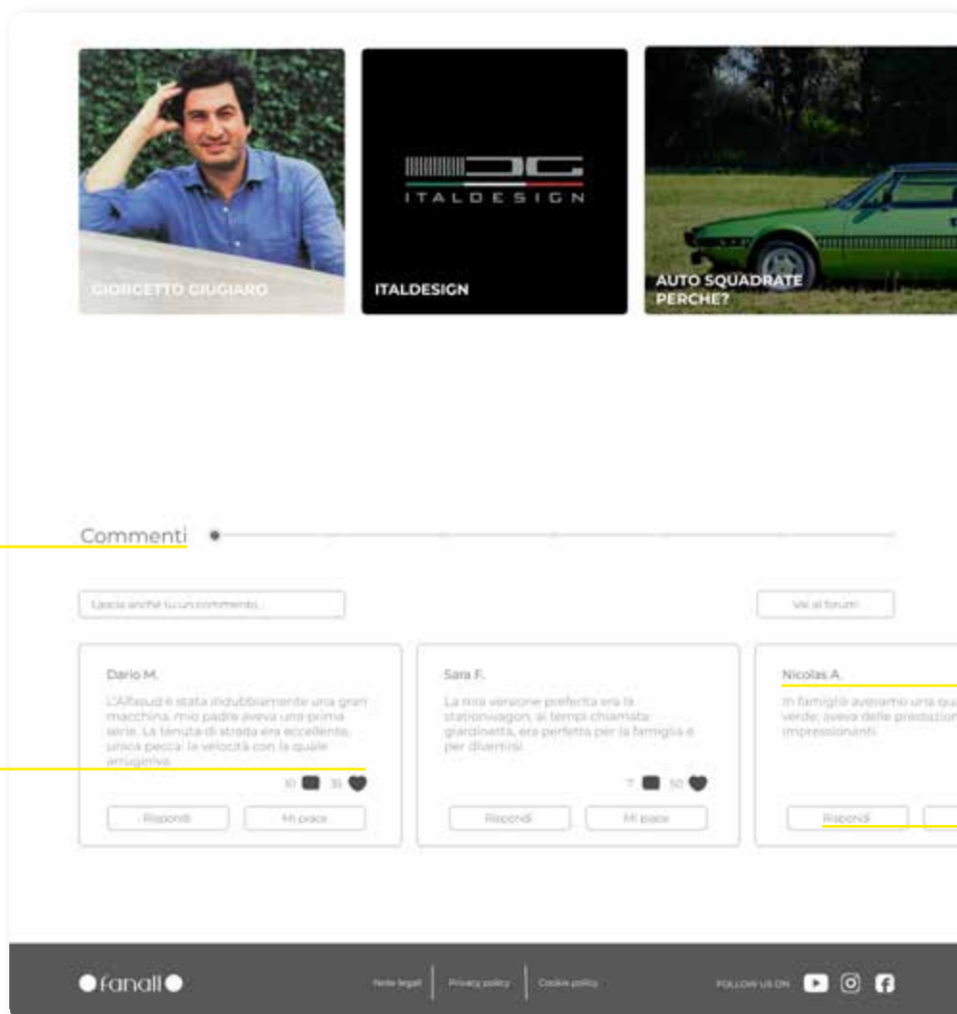
Montserrat  
Regular +  
Medium,  
30 pt



Montserrat  
Regular,  
20 pt



Montserrat  
Regular,  
40 pt



Montserrat  
Medium,  
25 pt

Montserrat  
Regular,  
25 pt

Montserrat  
Light,  
22 pt

Per quanto riguarda i font utilizzati all'interno del sito, ho optato per un unico carattere, il Montserrat, limitandomi a cambiare il peso e i punti per dare più o meno importanza ad un determinato elemento a discapito di un altro. Le versioni che ho utilizzato di questa famiglia sono: Light, Italic, Regular, Medium e Bold.

Montserrat Light  
abcdefghijklmnopqerstuvwxyz  
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ  
123456789  
!"\$%&/()?^;:\_,.

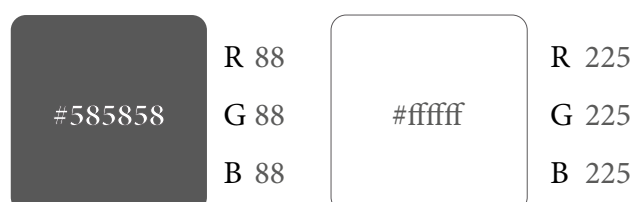
Montserrat Medium  
abcdefghijklmnopqerstuvwxyz  
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ  
123456789  
!"\$%&/()?^;:\_,.

*Montserrat Light Italic*  
*abcdefghijklmnopqerstuvwxyz*  
*ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ*  
*123456789*  
*!"\$%&/()?^;:\_,.*

**Montserrat Bold**  
**abcdefghijklmnopqerstuvwxyz**  
**ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ**  
**123456789**  
**!"\$%&/()?^;:\_,.**

Montserrat Regular  
abcdefghijklmnopqerstuvwxyz  
ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ  
123456789  
!"\$%&/()?^;:\_,.

I colori che ho deciso di utilizzare, sono essenzialmente due, il bianco ed il grigio scuro, i medesimi rispetto al marchio. Ho inserito il bianco come fondo per la maggior parte delle sezioni del sito e per il menu, mentre il grigio per sezioni speciali, come quella dei percorsi nella home, per la piccola introduzione a capo della home e per il footer.





Fanall è un sito web dedicato al design automobilistico. L'asta dei più celebri progettisti del panorama italiano del 20 secolo, del resto, oltre alla loro storia, potrà trovare tutto ciò che riguarda il mondo dell'auto come i marchi e le vetture che hanno segnato la storia, tendenze, fascino e design italiano in tutto il mondo.

#585858

Marchi



Progettisti

Nella sezione seguente viene riportata la storia del design automobilistico italiano, dalle origini sino agli anni '90, suddivisa in capitoli. Oltre che raccontare la storia dei veicoli, dei protagonisti del panorama automobilistico e degli stili che vivevano nelle varie epoche, vengono analizzati anche gli aspetti culturali ed economici di ogni periodo, i quali hanno portato il mondo della progettazione ad evolversi in certe direzioni sino ad ora.

#585858



USERS ONLINE

Mario C. - Francesco R. - Umberto U. - Aurora R. - Alfonso O. - Alessandro M. - Riccardo I. - Denis M. - Riccardo D. - Carlo T. - Luca G. - Luca G. - Mario B. - Nicolas A. - Alessia R. - Giorgio D. - Guido M. - Antonio G. + altri 99

Totale utenti

152

Hot tags

- berlina
- anni '60
- sportiva
- FIAT
- quattro porte
- quadrifoglio
- DMO
- Perlan
- 1972

#585858



#585858



# Fonti

## Bibliografia

*E. Deleidi, Mitomacchina: il design dell'automobile: storia, tecnologia e futuro, Skira, 2006*

*E. Deganello, Carrozzeri Italiani/Italian Coachbuilders: I Maestri Dello Stile, Giorgio Nada Editors, 2016*

Chauney Dunfor, *Classic Car - The definitive visual history*, DK, 2016

## Sitografia

[www.fcaheritage.com](http://www.fcaheritage.com)

[www.targaflorio.com](http://www.targaflorio.com)

[www.designindex.it](http://www.designindex.it)

[wheels.iconmagazine.it](http://wheels.iconmagazine.it)

[www.registrotouringsuperleggera.com](http://www.registrotouringsuperleggera.com)

[www.diatto.it](http://www.diatto.it)

[archiviodelverbanocusioossola.com](http://archiviodelverbanocusioossola.com)

[ruoteclassiche.quattroruote.it](http://ruoteclassiche.quattroruote.it)

[www.museoauto.com](http://www.museoauto.com)

[scripomuseum.com](http://scripomuseum.com)

[www.autotoday.it](http://www.autotoday.it)

[www.museocisitalia.org](http://www.museocisitalia.org)

[www.autobianchi.altervista.org](http://www.autobianchi.altervista.org)



# Dediche e ringraziamenti

*Dedico il mio lavoro ai miei genitori e a tutta la mia famiglia, i miei nonni e i miei zii. Ringrazio tutti gli amici, che mi hanno accompagnato in questo magico percorso, per il loro fondamentale supporto.*



## Storia del design dell'automobile in Italia nel XX secolo



*/fa·nà·li/*

Apparecchi d'illuminazione composti da una sorgente luminosa. I *fanali* sono quegli elementi dell'auto che illuminano il percorso, nel mio caso il percorso storico dell'auto stessa, dei progettisti e dei marchi che l'hanno concepita.



*"Progettare è anche individuare i problemi, ricercarne le soluzioni e selezionare quelle che appaiono in grado di risolverli nel modo più semplice"*

Dante Giacosa



Il design dell'automobile italiano è sempre stato al centro dell'attenzione internazionale, dal boom economico fino al giorno d'oggi. Le auto italiane si sono spesso contraddistinte per l'ingegno dei propri progettisti e per le linee inconfondibili che vanno ad unirsi al bisogno di funzionalità. Tratti che hanno contraddistinto la progettazione automobilistica italiana sin dall'inizio del XX secolo. È il ventennio dalla florida economia, successivo alla guerra, a spingere il nostro paese alla vera pro-

duzione automobilistica in serie. Essa darà vita al fenomeno di motorizzazione di massa, evento storico che cambierà profondamente lo stile di vita delle famiglie innestando un processo di evoluzione nel metodo di progettazione. Da qui in poi il mondo del design automobilistico italiano cambierà profondamente, sarà conosciuto e verrà apprezzato ancor di più in tutto il mondo, rendendo ancora oggi, memorabili quelle vetture che hanno segnato la storia e i nomi dei loro progettisti.

Fanali è un sito web dedicato al design automobilistico ideato dai più celebri progettisti del panorama italiano del XX secolo. All'interno, oltre alle loro storie, potrai trovare tutto ciò che riguarda il mondo dell'auto come i marchi e le vetture che hanno segnato la storia rendendo famoso il design italiano in tutto il mondo.

Marchi

ALFA ROMEO

AQUILA ITALIANA

AUTOBIANCHI

CISIT

fanali




marchio: Alfa Romeo  
 modello: Alfesud  
 dimensioni: 3890 x 1590 x 1370 mm  
 anni di produzione: 1972 - 1984  
 categoria: Berlina  
 collaboratori progetto: 1.017.387  
 progettista: Giògetto Giugiaro  
 studio: Italdesign

Storia del modello

Nascita del modello


Schede collegate



Per quanto riguarda i font utilizzati all'interno del sito, ho optato per un unico carattere, il Montserrat, limitandomi a cambiare il peso e i punti per dare più o meno importanza ad un determinato elemento a discapito di un altro.

#585858	R 88	#ffffff	R 225
	G 88		G 225
	B 88		B 225

fanali



marchio  
 Alfa Romeo  
 fondatore  
 Nicola Romeo  
 anno di fondazione  
 1918  
 primo stabilimento  
 Milano  
 modelli  
 24 HP - P2 - 6C - 8C - GP Tipo 159 "Alfetta" - Giulietta - 33 Stradale - Alfesud - Alfetta - 75 - 164  
 collaborazioni  
 Elio Zagato  
 Franco Scaglione  
 Giògetto Giugiaro  
 Nuccio Bertone  
 Sergio Pininfarina

Montserrat Light Italic, 22 Pt

Montserrat Medium, 23 Pt

Montserrat Regular, 40 Pt

Storia del marchio

Montserrat Regular, 36 Pt

A.L.F.A.

Nel 1906 a Napoli viene fondata la Società Italiana Automobili Darracq, emanazione della filiale londinese della ben più nota e ricca fabbrica di automobili francese. La necessità di uno stabilimento attrezzato costringe l'azienda a trasferirsi a Milano, al Portello. Il successo commerciale però non arriva e l'amministratore Ugo Stella, promuove la costituzione di una nuova azienda. Il 24 giugno 1910 nasce la A.L.F.A. (Anonima Lombarda Fabbrica Automobili), fondata dagli stessi investitori della Darracq e con sede nelle officine milanesi del Portello. Nello stesso anno Ugo Stella e Giuseppe Merosi, il primo progettista dell'azienda, stringono un accordo per la realizzazione di due vetture denominate 24 HP e 12 HP.



Prima locandina pubblicitaria dell'azienda

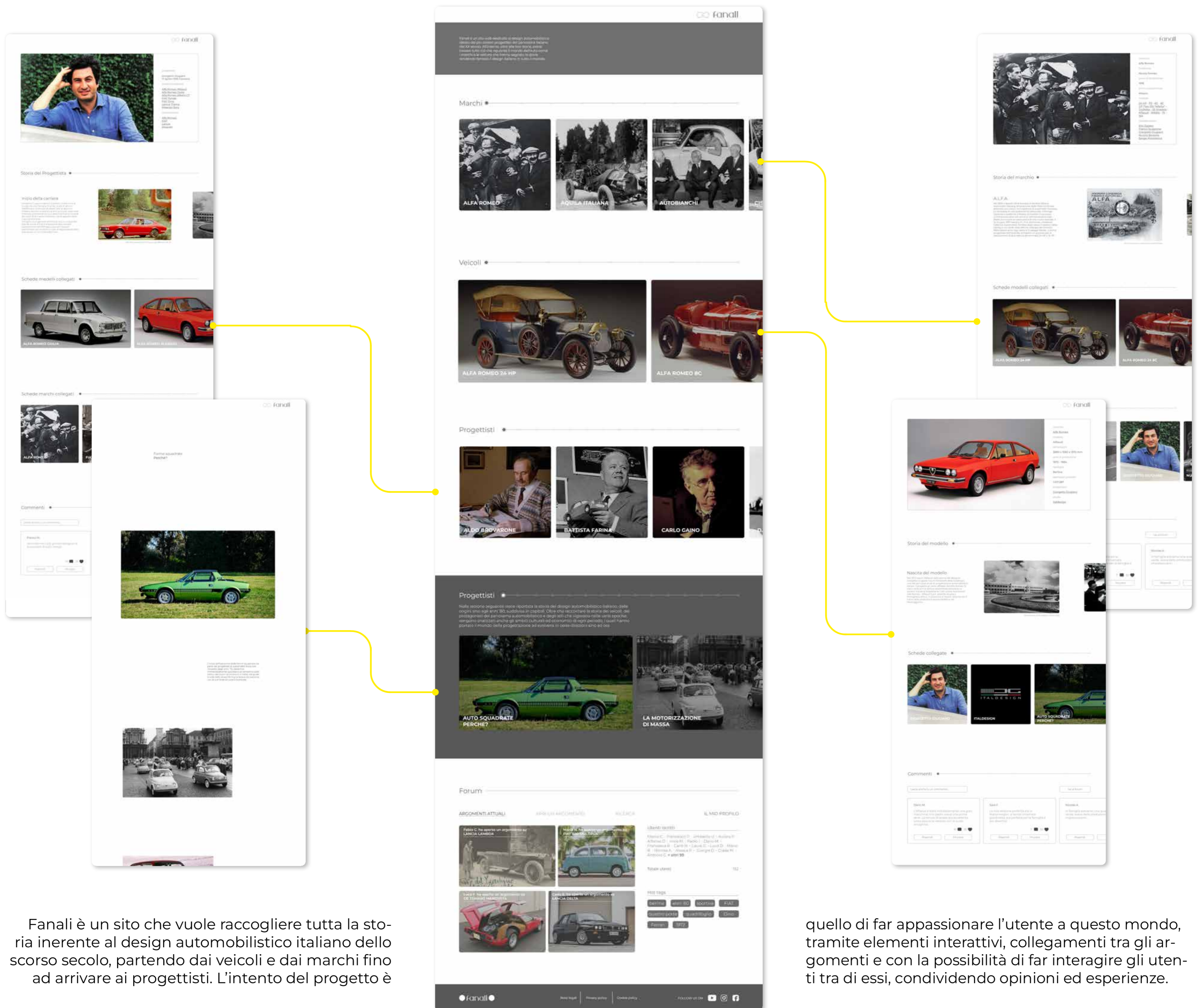
Montserrat Regular, 20 Pt

Montserrat Light Italic, 16 Pt



Per il marchio è stato utilizzato un font serif, in modo che rimandasse a qualcosa d'epoca, in linea con l'argomento su cui verte il progetto. L'isotipo invece è composto da due semplici elementi di forma circolare, i quali ricordano i fanali delle auto d'epoca. All'interno del progetto questi due elementi sono ricorrenti e stanno ad indicare la possibilità di interagire.

Bosch  
 abcdefghijklmnopqrstuvwxyz  
 ABCDEFGHIJKLMNOPQRSTUVWXYZ  
 !@#\$%^&\*()\_?":;.,-  
 '"/< > [ \ ] { } | ` ~



Fanali è un sito che vuole raccogliere tutta la storia inerente al design automobilistico italiano dello scorso secolo, partendo dai veicoli e dai marchi fino ad arrivare ai progettisti. L'intento del progetto è

quello di far appassionare l'utente a questo mondo, tramite elementi interattivi, collegamenti tra gli argomenti e con la possibilità di far interagire gli utenti tra di essi, condividendo opinioni ed esperienze.

