13. 2017

13.1 January

Anche per il 2017 la Befana al Gaslini con il Fiat 500 Club Italia (2017-01-03 11:30)

E’ ormai una tradizione da parte dei Coordinamenti genovesi del [1]Fiat 500 Club Italia ritrovarsi all’Ospedale "G. Gaslini" con le piccole bicilindriche per l’arrivo della Befana dai pazienti della struttura pediatrica. La Befana al Gaslini, che oltre all’arrivo della Befana nella 500 storica prevede la consegna di giocattoli e tanto divertimento, è organizzata in collaborazione con Comune, Pro Loco e Croce Bianca di Garlenda, ai quali si è aggiunta anche la Polizia Municipale di Albenga, che parteciperà con due auto piene di materiale didattico e giochi.

Il corteo partirà dalla sede del Fiat 500 Club Italia a Garlenda, e lungo il percorso si uniranno via via i vari equipaggi, provenienti da tutta la Riviera di ponente e dalla Val Bormida, mentre a Genova, in Piazzale Kennedy, si ritroveranno i cinquecentisti del capoluogo e del Levante, per arrivare insieme al Gaslini per le ore 9: qui il prof. Pierluigi Bruschettini, infaticabile motore delle attività di sostegno per i bimbi ricoverati e i loro genitori attraverso la "Band degli Orsi", riceverà i partecipanti e li indirizzerà ai reparti. Al termine della distribuzione dei doni, saluti e ringraziamenti presso la [2]"Tana dell’Orso". Per chi volesse unirsi alla carovana è possibile contattare Alessandro Scarpa, Presidente Onorario del Club (331 6263880).

- Fiat 500 Club Italia

1. http://www.500clubitalia.com/
2. http://www.labanddegliorsi.it/

Detroit 2017: Volkswagen I.D. BUZZ, il Bulli diventa elettrico (2017-01-09 18:52)

Molte delle più recenti novità automobilistiche che stanno per aprire un 2017 decisamente interessante sono proposte di vetture elettriche e a guida autonoma, realizzate dalle principali case internazionali. L'impressione è che le case abbiano aperto i propri cassetti con i progetti futuribili, quasi a voler dire: ora siamo pronti. Volkswagen stupisce con un veicolo, anticipato da qualche giorno con una sibillina dichiarazione, che prende il nome di I.D. BUZZ Concept: di fatto l'ultimissima interpretazione del celebre furgone Volkswagen, il Bulli, che sta per compiere 70 anni.

L'estetica della I.D. BUZZ si muove nel solco del retrodesign più avanzato: le linee ricordano sì quelle dell'antenata, ma le superfici sono aerodinamiche e totalmente raccordate, con la linea che separa le due zone della carrozzeria evidenziata da un elemento luminoso, e i giochi tra le singole parti ridotti al minimo, quasi come a voler creare un volume unico. Al centro, il grande logo Volkswagen, affiancato in alto dei fari sottili, mentre la zona anteriore propone in basso una griglia di celle, nelle quali sono innestati altri LED; semplicissima anche la parte posteriore, sempre con il grande marchio della casa al centro, la targa in basso, i fari orizzontali e (finalmente) sottilissimi grazie ai LED, la superficie quadrata e larghissima, appena mossa dal paraurti e dal lunotto, dell'enorme portellone, e un piccolo spoiler superiore che è anche un omaggio al passato. Dentro, un piccolo salotto variamente configurabile, così come la plancia di nuovissima generazione, che lascia spazio anche alla guida autonoma.

Guardiamo, infatti, i dati tecnici. La I.D. BUZZ è elettrica, con batterie nell'ampio e semplice pianale, che consentono fino a 600 km di autonomia. I due motori, che forniscono un totale di 374 CV, sono collocati in modo

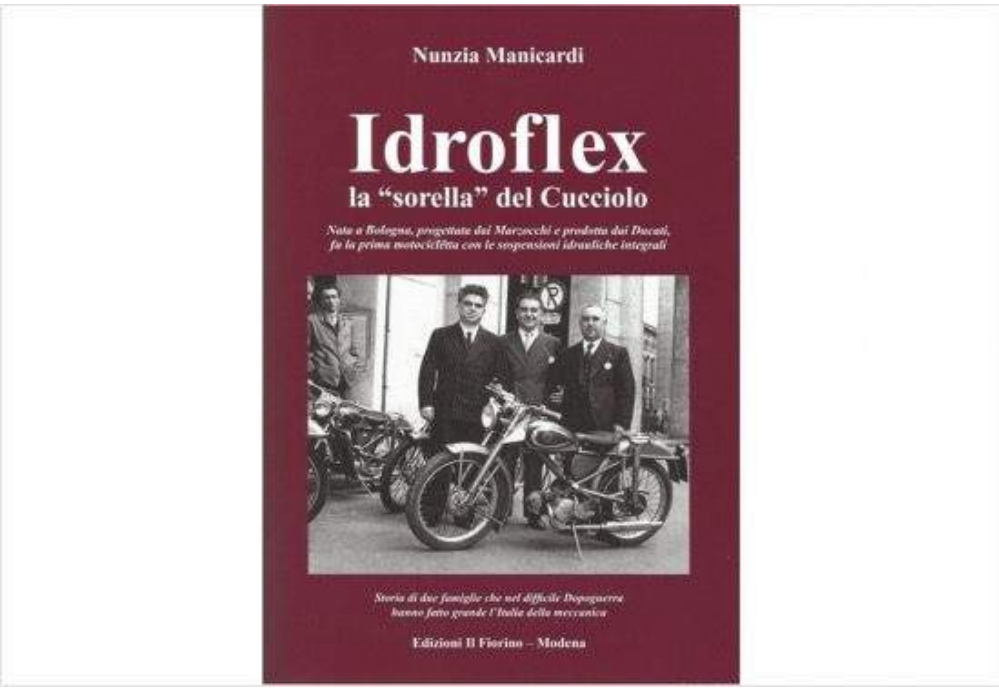
da garantire la trazione integrale e uno spazio abitabile fino a 8 posti; il guidatore, grazie a un head-up display a realtà aumentata, ha pieno controllo del traffico, mentre il volante è dotato di un touchpad capacitivo, diventando "drivepad", con possibilità di controllo di tutte le principali funzioni. In sostanza, l'interno può diventare un vero salotto, con il sedile del guidatore ruotabile di 180° verso la parte posteriore, e con guida totalmente automatizzata; inoltre, grazie ai due bagagliai, il van può facilmente diventare un veicolo da trasporto merci.

Tutto fa pensare ad alcune considerazioni importanti. Sono tanti anni che Volkswagen, che già ha fatto rinascere con alterne fortune il Maggiolino, tenta anche un rilancio del suo furgone più famoso: ci ha provato nel 2001 con la Microbus Concept Car, in qualche modo figlia della prima New Beetle; ha continuato poi con veicoli come l'[1]ET Concept, o la [2]Bulli Concept, figlia delle derivate multispazio della piccola e razionale up! Poi è arrivata la [3]ID Concept a Parigi, primo esempio di vettura per la guida individuale elettrica di grande produzione, dalla linea semplice, originale e funzionale, preludio a una sorta di Golf elettrica del futuro in un'epoca post-dieselgate. La nuova I.D. BUZZ richiama invece un'icona del passato in modo evidente, ed è ancora più avanti nelle soluzioni adottate, che integrano guida elettrica, autonoma e connessa. In qualche modo, è come se l'era della mobilità individuale e "per tutti", rappresentata dal Maggiolino, passasse in secondo piano nella visione delle smart city del futuro: sembra invece che sia il classico Bulli, con il suo spazio interno, la capacità di spostarsi ovunque, il suo carattere conviviale e pratico, a fornire un modello ideale per le caratteristiche dell'auto del futuro. Vedremo ovviamente il passaggio dalla concept alla vettura di serie, e la risposta dei mercati ad una simile proposta, che di primo acchito appare comunque sia tecnicamente interessante che "emozionale".

[huge _it _gallery id="68"]

1. http://www.virtualcar.it/volkswagen-et-concept/
2. http://www.virtualcar.it/ginevra-2011-volkswagen-bulli-concept/
3. http://www.virtualcar.it/salone-di-parigi-alcune-novita-di-design/

Idroflex, la “sorella” del Cucciolo: un nuovo libro di Nunzia Manicardi (2017-01-12 01:29)



La conoscenza della storia motoristica acquisisce un nuovo tassello grazie ad una nuova opera di [1]Nunzia Manicardi, dedicata questa volta alla Idroflex, la prima motocicletta italiana con sospensioni idrauliche integrali. Un mezzo oggi noto solo agli appassionati, ma dai natali illustri: fu infatti progettata e costruita dai fratelli Marzocchi di Bologna, e poi rilevata e prodotta a Milano nel 1950 dai fratelli Cavalieri Ducati, che a Bologna avevano fondato la Società Ducati, già produttrice del bicimotore Cucciolo.

Dopo la Idroflex, i Marzocchi si specializzarono sempre più nel settore delle sospensioni arrivando a diventare leader mondiali, mentre i Cavalieri Ducati furono in modo discutibile estromessi dalla loro stessa Società, ceduta ad enti pubblici dopo la ripresa post-bellica. Un volume che Nunzia Manicardi dedica quindi ai motori, ma che riflette anche le vicende storiche e politiche del nostro Paese.

Nunzia Manicardi
Idroflex, la "sorella" del Cucciolo
pp. 168, f.to. 17x24, con fotografie e documenti b/n
€ 18
[2]Edizioni Il Fiorino (Modena)

1. nunzia-manicardi
2. http://www.edizioniilfiorino.com/

10314

AppassionAuto 2017: V Raduno auto d'epoca e supercar alle Terme di Comano (26-28 maggio)
(2017-01-16 17:31)

AppassionAuto è un raduno di automobili che si svolgerà dal 26 al 28 maggio 2017 presso le Terme di Comano, in Trentino, fra il lago di Garda e le Dolomiti di Brenta. Non si tratta di un semplice raduno di auto storiche e supercar, ma soprattutto un evento di beneficenza: l'intero ricavato dell'evento sarà infatti devoluto alla Fondazione Italiana per l'Autismo, a sostegno di Casa Sebastiano, struttura di residenzialità per persone autistiche in gravi difficoltà familiari in costruzione a Coredo, in Val di Non.

Casa Sebastiano è una struttura destinata alla residenzialità di persone autistiche in gravi difficoltà familiari, a progetti di semi residenzialità per offrire sollievo alle famiglie e opportunità di crescita ai ragazzi autistici, alla riabilitazione e al trattamento sociale e sanitario, alla formazione di operatori specializzati; è anche un centro collegato alla mondo della ricerca, all'avanguardia nello studio dell'autismo.

Venerdì 26 maggio, dalle ore 15.00, è in programma l'accredito presso il Golf Rendena di Bocenago, dove tutti i partecipanti avranno la possibilità di avvicinarsi al golf con l'aiuto concreto e gratuito di un istruttore. A seguire Apericena con bollicine trentine e prodotti locali.
Sabato 27 maggio la kermesse automobilistica andrà alla scoperta di due borghi contadini di montagna, Rango nel Bleggio e San Lorenzo in Banale, tra i Borghi più belli d'Italia, dall'architettura storica e dalle antiche tradizioni ancora vive, con assaggi di gastronomia locale.
Sabato sera in programma il Gran Galà di AppassionAuto, con spettacolo musicale, comico e racconto di testimonianze, a cui seguirà la cena al Grand Hotel Terme di Comano; durante la serata saranno estratti fra i partecipanti numerosi premi offerti dai partner dell'evento.

Domenica la carovana lascerà le Terme di Comano alla volta di Coredo, per visitare Casa Sebastiano e partecipare al pranzo preparato dai più grandi chef del Trentino, con il gran finale gastronomico del raduno.

Il raduno è riservato a 140 macchine. La quota di partecipazione va da 280 a 190 euro, in funzione dell'hotel scelto per il pernottamento. L'iscrizione va fatta, entro il 4 marzo 2017, online sul sito [1]www.appassionauto.it; a [2]questo link il programma della manifestazione.

Info: Azienda per il Turismo Terme di Comano Dolomiti di Brenta, telefono 0465 702626, info@appassionauto.it

> Carlo Carugati, Ufficio Comunicazione Appassionauto 2017

1. http://www.appassionauto.it/
2. http://www.virtualcar.it/public/media0a/Appassionauto_programma.pdf

---

A giugno il 9° Meeting Internazionale Opel Storiche, Fontanellato (PR) **(2017-01-27 11:06)**

Il tradizionale Meeting Internazionale per Opel Storiche si terrà il prossimo 3 giugno 2017: la nona edizione tornerà nuovamente in Italia presso Fontanellato, nella Bassa Parmense, a 5 Km dalla via Emilia tra i fiumi Taro e Stirone.

10316

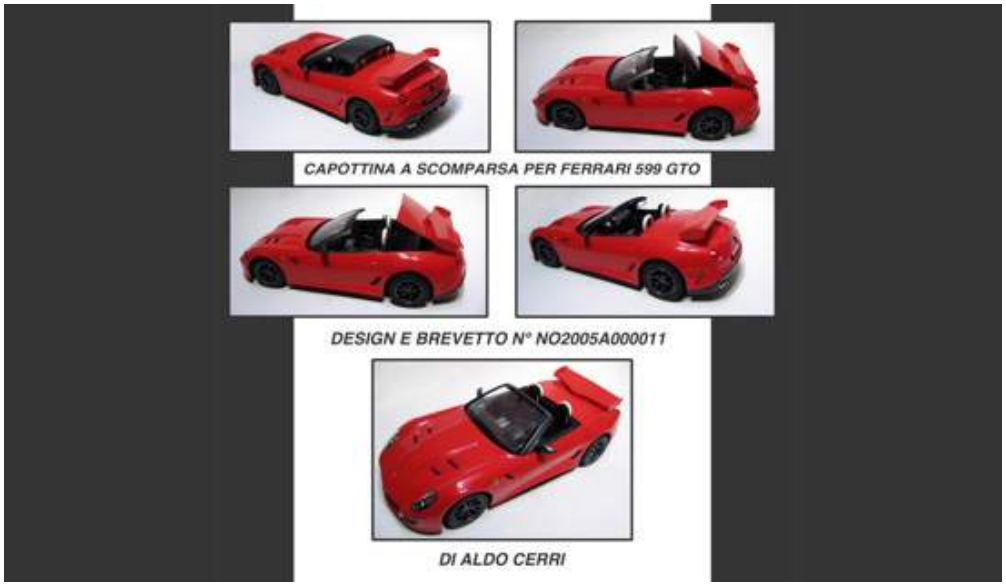
L'evento è organizzato dall'Opel Manta Fans Italy / Opel Fans Italy, patrocinato dal Comune di Fontanellato (PR) e dall'[1]A.A.V.S., associazione federata alla FIVA. Fontanellato, nominato tra i borghi più belli d'Italia, si presta al raduno delle Opel storiche, con la sua piazza storica, la Rocca Sanvitale e le sue caratteristiche, dalla qualità urbana alle infrastrutture, dalla storia all'arte con il celebre Santuario, fino all'enogastronomia. Alla manifestazione sono invitati appassionati e simpatizzanti che potranno ammirare il museo all'aperto di Opel storiche visionabili per tutta la giornata di Sabato 3 Giugno 2017; la partecipazione a questo "raduno statico espositivo" è ammessa a tutte le Opel a trazione posteriore costruite entro il 1987. Oltre ai partecipanti provenienti da tutta Italia, sono previste rappresentanze da vari paesi del Nord ed Est europeo accompagnati da una variegata rassegna dei modelli che hanno fatto la storia del marchio Opel; speciali aree saranno dedicate alle vetture sportive rally/corsa e ai ricambi.

Per permettere di organizzare tutto al meglio e garantire gli spazi, l'organizzazione raccomanda di iscriversi entro il 10 Maggio 2017.
Per informazioni e prenotazioni:
[2]Opel Manta Fans Italy
Luciano Checcanin - mantafans.it@tiscali.it mob. +39 3683180377 - IT-EN-ES
Carlo Carugati - fz4sym@hotmail.com mob. +39 3388890387 - IT-EN
Raimund Maly - mantafans.it@tiscali.it mob. +39 3391361752 – IT-DE

> Carlo Carugati, Opel Manta Fans Italy

1. http://www.aavs.it/
2. http://www.opelfansitaly.com/

Capottina a scomparsa per Ferrari 599 GTO, un brevetto di Aldo Cerri (2017-01-29 20:20)



[1]Aldo Cerri ha progettato e brevettato un’originale capottina a scomparsa, da destinare alla Ferrari 599 GTO: il tetto, non particolarmente pesante o invadente, si ripiega nel bagagliaio, permettendo di conservare una forma pulita anche a vettura aperta.

[huge _it _gallery id="69"]

1. aldo-cerri

Video: Lancia Centodieci, le celebrazioni per i 110 anni Lancia (2017-01-31 00:58)

Vi proponiamo alcuni video realizzati da [1]Carshow e relativi a [2]Lancia Centodieci, le celebrazioni del 110mo anniversario di Lancia, a cura del Lancia Club.

I video permettono di diffondere la conoscenza di un evento culturale che ha visto una buona partecipazione soprattutto nella successiva sfilata, con circa 60 auto storiche, ma che merita sicuramente un pubblico più ampio. All’imminente [3]Automotoretrò 2017 di Torino il Lancia Club avrà uno spazio nello stand istituzionale di FCA, mentre il Fulvia Club sarà ospite presso [4]Carshow allo stand A20 (Francesco Espen).

10318

IFRAME: [5]https://www.youtube.com/embed/ _bUKDaiOEwc?rel=0 &controls=0 &showinfo=0

IFRAME: [6]https://www.youtube.com/embed/DltWHhKKa08?rel=0 &controls=0 &showinfo=0

IFRAME: [7]https://www.youtube.com/embed/6uj1HrYxbJY?rel=0 &controls=0 &showinfo=0

IFRAME: [8]https://www.youtube.com/embed/BXfzxGo0v3U?rel=0 &controls=0 &showinfo=0

> [9]Piero Vanzetti per Virtual Car

1. http://www.carshow.it/
2. http://portal.lancia-club.it/lancia110
3. http://www.automotoretro.it/
4. http://www.carshow.it/
5. https://www.youtube.com/embed/_bUKDaiOEwc?rel=0&controls=0&showinfo=0
6. https://www.youtube.com/embed/DltWHhKKa08?rel=0&controls=0&showinfo=0
7. https://www.youtube.com/embed/6uj1HrYxbJY?rel=0&controls=0&showinfo=0
8. https://www.youtube.com/embed/BXfzxGo0v3U?rel=0&controls=0&showinfo=0
9. piero-vanzetti

13.2 February

Alla Ferrari GTC4Lusso il premio «Most Beautiful Supercar of the Year» (2017-02-03 21:03)

10320

Un altro premio per una Ferrari realizzata dal Centro Stile di Maranello, guidato da [1]Flavio Manzoni: la recentissima [2]Ferrari GTC4Lusso, della quale abbiamo già trattato in precedenti articoli, vince il premio «Most Beautiful Supercar of the Year» nella categoria GT & SPORT CARS.

Il premio è stato consegnato a Parigi dalla giuria dell'International Automobile Festival, presieduta dall'architetto Jean-Michel Wilmotte, ed è per la GTC4Lusso il primo riconoscimento europeo del 2017.

La cerimonia di premiazione si è tenuto presso Les Invalides, a Parigi: durante l'inaugurazione, Flavio Manzoni ha ricevuto il premio di fronte a circa 600 ospiti: «Sono molto orgoglioso e onorato per questo premio che ricevo a nome della Ferrari e di tutto il gruppo di lavoro del Centro Stile Ferrari. La Ville Lumiere è un simbolo di eleganza e bellezza che rappresenta al meglio la vera essenza della Ferrari GTC4Lusso». La GTC4Lusso sarà in mostra all'International Automobile Festival fino al 5 febbraio 2017.

[huge _it _gallery id="70"]

1. flavio-manzoni
2. GTC4Lusso

Il design Citroën premiato al Festival Automobile International 2017 di Parigi (2017-02-07 01:30)

Si è svolta a Parigi la 32ma edizione del Festival Automobile International: nel corso dell'esposizione dedicata alle concept car, il direttore del design Citroën Alexandre Malval ha ricevuto il Grand Prix du Design 2017 da parte di una giuria di esperti.

Le ultime tre concept car Citroën, CXperience Concept, Aircross e C3 WRC, sono state esposte a Parigi, e il premio è stato assegnato proprio durante la cerimonia di inaugurazione del Festival, lo scorso 31 gennaio. Alexandre Malval, che dirige il centro stile dal 2012, ha così dichiarato:

«Ricevo questo premio con grande orgoglio, come ricompensa per il lavoro di un intero team e del Prodotto. Abbiamo definito un territorio d'espressione del Marchio, che si ritrova nelle nostre silhouette, nelle nostre scelte di architettura interna e nelle nostre scelte "colori e materiali". Siamo felici che questa nuova identità venga premiata. È chiaramente visibile nei nostri ultimi modelli come C4 Cactus o Nuova C3, e sui nostri ultimi concept car Aircross e CXperience, che comunicano segnali forti sul nostro futuro».

Coerenza e identità per un marchio che si è evoluto in questi ultimi anni, cercando una nuova dimensione anche dopo lo "scorporo" del brand DS, con linee più semplici, leggere e aerodinamiche, e grande attenzione per comfort e aerodinamica. Se Aircross e C3 WRC rappresentano due tipologie di vetture naturalmente legate alle più recenti vetture "pratiche" della casa, come C4 Cactus e nuova C3, più originale è il modo di concepire secondo la logica di Citroën una futura comoda berlina di grandi dimensioni, come la CXperience, che ricorda anche nel nome la celebre CX: vedremo se diventerà una vettura di serie.

Durante il festival, la votazione online ha invece eletto l'[1]Alfa Romeo Giulia come auto più bella del 2016.

1. http://www.festivalautomobile.com/fr/plus-belle-voiture/resultat.php

---

Disegni dei lettori: Ferrari Mondial GT4, di Domenico Fosco **(2017-02-13 19:01)**

10322

Il nostro lettore [1]Domenico Fosco ci invia un modello 3D raffigurante un'ipotetica nuova Ferrari Mondial GT4; si tratta di una coupé 2+2 più piccola della FF, con motore v8 aspirato o V6 turbo.

[huge _it _gallery id="71"]

1. domenico-fosco"

Ferrari 812 Superfast, dal Centro Stile la nuova V12 da 800 CV **(2017-02-21 01:44)**

Ferrari aggiorna la sua coupé alto di gamma a 12 cilindri con la nuova 812 Superfast, pronta a debuttare al Salone di Ginevra 2017. Disegnata dal Centro Stile Ferrari diretto da Flavio Manzoni, sostituisce la precedente V12 a motore anteriore, la F12 Berlinetta, e promette prestazioni ancora superiori, con un'estetica totalmente rinnovata.

La prima cosa che salta all'occhio è come un modello nato nel Centro Stile di Maranello, forse più ancora della

FF, si evolva già alla seconda generazione: un passo avanti nel segno della continuità, e un primo esempio della direzione che verrà presa dalle Ferrari del futuro. Un rapido confronto permette di capire le principali differenze.

Innanzi tutto, l'impianto generale della 812 Superfast sembra accogliere le principali idee aerodinamiche della F12, ma con un'ancora maggiore pulizia formale, in un contesto genericamente più morbido: le linee appaiono addolcite, pur riproponendo i concetti di base, l'integrazione nel corpo vettura degli elementi aerodinamici appare ancora più ricercata, e la parte posteriore, in realtà con pochi tratti, si trasforma decisamente in una soluzione fastback a coda alta e tronca, e anche apparentemente più corta. Il tutto sottolineato da una particolare tonalità di rosso, nato appositamente per celebrare i 70 anni di Ferrari, e da una serie di citazioni: ad esempio, la 250 GTO, la 365 GTB4 Daytona, e se vogliamo anche la Superfast storica, dalla coda allungata.

Il frontale mantiene più o meno l'impianto del cofano precedente, lungo a sufficienza per ospitare il V12, e con la parte centrale sollevata, ma privo dello sfogo d'aria, qui diversamente distribuito. I fari rispecchiano quallo classico di Ferrari, ma con una forma più semplice, e un nuovo elemento ottico principale, mentre la zona inferiore non si limita a integrare meglio le ali e gli elementi aerodinamici, ma permette di ottenere una sorta di vano scuro che comprende la calandra, ora quasi integrata in un elemento unico dall'aspetto ancora più serioso. La ricerca aerodinamica dei flussi continua anche nella fiancata, nella quale è stata rinnovata la grande piega che procede anche sulla portiera; da notare come le linee generate dal passaggio dell'aria proseguano nelle rimanenti linee di coda, e aiutino a suggerire uno slancio in avanti. Particolare anche il montante posteriore, con un inedito by-pass aerodinamico e con una diversa sporgenza del parafango che accentua ulteriormente il senso di spinta. La coda invece cambia totalmente aspetto: i fari tondi diventano doppi, come nella GTC4Lusso, sormontati da una palpebra che fa da alettone e aiuta ad aumentare il senso di larghezza; la palpebra continua negli elementi laterali in basso, che fungono da ala e generano degli sfoghi, lasciando la zona centrale quasi sospesa. I doppi scarichi circondati da un'ala, e l'estrattore centrale più largo e nel colore della carrozzeria, completano una coda apparentemente più schiacciata a terra.

Il design sottrattivo e sempre più razionale si avverte anche all'interno, con l'evoluzione del volante già visto sempre sulla GTC4Lusso, come pure la concolle "asimmetrica", la riduzione di pulsanti e prese d'aria ad elementi circolari cromati di stile aeronautico, il raddoppio delle informazioni digitali anche per il passeggero. Naturalmente, con le finiture che si addicono ad una Ferrari, con pelli e cuciture artigianali, personalizzabili in vari modi. In attesa di vederla a Ginevra, qualche numero: il V12 6,5 litri eroga adesso 800 CV e una coppia massima di 718 Nm, è dotata di servosterzo elettrico EPS, di iniezione diretta a 350 bar, e supera i 335 km/h, passando da 0 a 100 km/h in 2,9 secondi, ed ha una serie di opzioni elettroniche, tra cui il Passo Corto Virtuale 2.0 (PCV) per migliorare l'agilità. Al momento è la Ferrari stradale più veloce di sempre.

[huge _it _gallery id="72"]

Autostyle 2017, emesso il bando di concorso (2017-02-21 18:00)

[1]Autostyle, il concorso di design promosso da [2]Berman S.p.A. di San Benedetto Po (Mantova), attiva nella progettazione e nella produzione di componenti di carrozzeria e accessori, ritorna anche per il 2017 per la XIV edizione a Mantova, il prossimo 6 ottobre. Il Concorso internazionale Versioni Speciali è patrocinato dalla rivista Auto & Design; al concorso sono ammessi fino a 12 giovani designer provenienti da scuole di design tutto il mondo.

Secondo il [3]bando di concorso 2017, i designer dovranno realizzare una versione speciale, scegliendo almeno due vetture (una per categoria: Urban e Sportive/Crossover) tra i modelli di auto, che saranno rivelati ai partecipanti selezionati. Le modifiche dovranno riguardare componenti originali, come paraurti, griglie frontali, minigonne, spoiler, archi ruota, parafanghi, modanature, cerchi in lega; si potranno utilizzare nuove combinazioni di colore, ed elementi grafici decorativi.

Per partecipare alle selezioni, i giovani designer dovranno inviare entro il 28 aprile 2017 cv e portfolio (limite invio e-mail: 10 MB) all' e-mail autostyle@berman.it, inserendo nell'oggetto: AUTOSTYLE 2017 - CANDIDATURA. Gli studenti selezionati avranno tempo fino al 31 luglio 2017 per preparare gli elaborati, che saranno premiati il 6 ottobre 2017 a Mantova; le proposte migliori riceveranno premi dalla giuria tecnica e dal pubblico di Autostyle, più i premi speciali Auto & Design.

1. autostyle
2. http://www.berman.com/
3. http://www.berman.it/autostyle/img/info/Bando_8072.pdf

Disegni: Porsche 911 GT3 RSR, di Michele Filoscia (2017-02-28 16:57)

Il nostro lettore Michele Filoscia ci propone un nuovo disegno realizzato con matite colorate nel 2013, e raffigurante la coda grintosa di una Porsche 911 GT3 RSR.

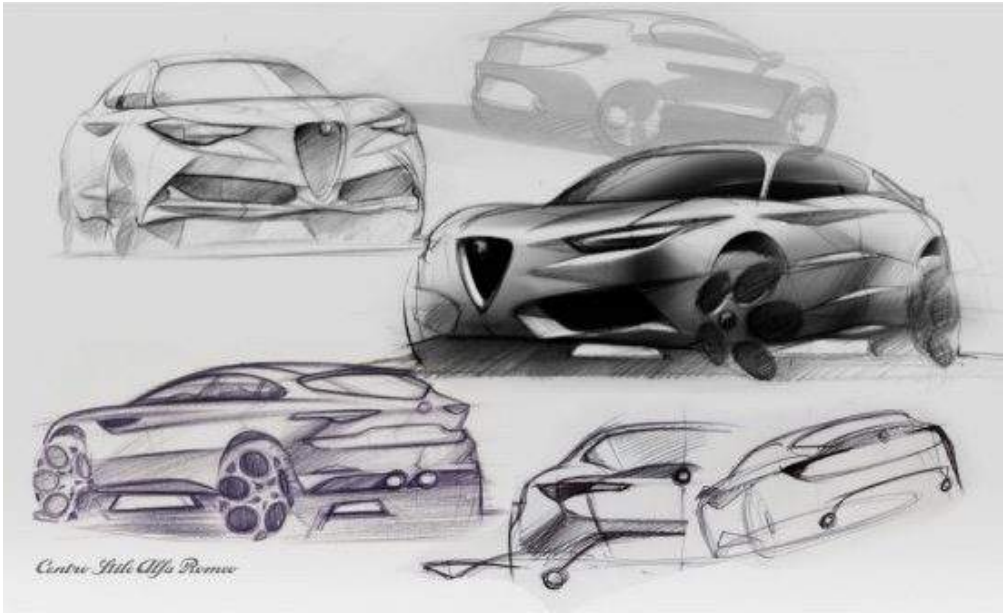
[huge _it _gallery id="73"]

> Michele Filoscia per Virtual Car

10326

13.3 March

Ginevra 2017: considerazioni [1] (2017-03-10 21:46)



Il Salone di Ginevra 2017 è il centro dell'attenzione del mondo automobilistico europeo e mondiale di questi giorni. C'è un clima di ottimismo dovuto alla ripresa di un mercato per molti anni in rosso, ma anche per i rinnovati scenari in termini di alleanze e di mobilità futura; le novità di design in realtà non sono moltissime, ma alcune attirano sicuramente l'attenzione per motivi vari. Analizziamo velocemente gli stand principali, mettendo in risalto alcune automobili, e proponendo una galleria di bozzetti ufficiali.

Per Abarth non ci sono novità di design ma solo di allestimenti, per due modelli di retro-design come 124 Spider -secondo noi comunque molto ben riuscita- e 500; in Alfa Romeo tutto gli occhi sono sulla Stelvio, prima SUV della casa, sulla quale abbiamo avuto già modo di esprimere alcune valutazioni: riprende tanti stilemi della Giulia (e della Maserati Levante), al punto di poter essere scambiata per una coupé da certi punti di vista, però rimane una vettura alta, curiosa per un'Alfa Romeo. Saremmo curiosi di vedere questi nuovi stilemi su una coupé piccola o media, come da tradizione Alfa Romeo dalla Giulietta Sprint in poi, senza arrivare agli estremi di 4C o 8C. Se marchio di nicchia deve essere, allora una coupé potrebbe avere una sua ragion d'essere.

Una parentesi è doverosa sulla prolificazione dei SUV: ormai ogni casa propone SUV, urbani, medi o enormi, che non sono propriamente né fuoristrada, né multispazio, né tantomeno berline o coupé. Sono i veicoli più in crescita e più popolari in tutto il mercato internazionale, ma hanno ormai sostituito modelli più specifici, come le station wagon o le monovolume spaziose, offrendo spesso vantaggi solo di immagine aggressiva, alta e robusta, anche in ottica di future "smart city" o grandi strade di comunicazione. Il design delle nuove SUV riprende quasi sempre schemi comunemente diffusi dalla moda e dalle vetture trend-setter.

E parliamo allora di Alpine. Anche qui, come Abarth, la scelta è il retro-design, ma con una riprogettazione totalmente fatta in casa, addirittura la ripresa del nome originario A110, e un motore non enorme (1.8 turbo da 250

CV) ma efficiente grazie alla leggerezza e all'aerodinamica. Una coupé sportiva emozionale e senza compromessi, che ripropone le vecchie linee di scuola Michelotti e le ridefinisce in chiave moderna: è un'eccezione in casa Renault. Però, se c'è anche a listino una Porsche 911, forse ha senso che ci sia la sua rivale francese opportunamente rivisitata.

C'è il futuro di Aston Martin, con la nuova Vanquish S e soprattutto con la supercar Valkyrie concept, progettata con Red Bull e con un poderoso V12 ibrido a firma Cosworth, che sarà in carbonio e in soli 150 esemplari: l'evoluzione stilistica e aerodinamica della casa si può leggere qui. Per Audi, invece, le proposte sono firmate RS, con attenzione per la RS 3 Sportback e la RS 5, coupé gran turismo che aggiorna la carrozzeria senza distanziarsi troppo dalla precedente, unendo ancora sportività ed eleganza. E' un SUV, ma la Q8 Sport concept può dare un'idea di come potrebbe evolvere il design Audi, a cominciare dal single frame, almeno per le vetture "utility"; a noi piace la coda, se pensiamo alle Audi (e alle Alfa Romeo) degli anni '70.

Per Bentley, la EXP 12 Speed 6e Concept ricorda la precedente concept di coupé sportiva, ma in versione convertibile ed elettrica: una vettura che ha molti legami con il passato anche nel design e nelle proporzioni, ma che alla fine risulta più attuale di tante altre proposte. E soprattutto ha un appeal che è immediatamente percepibile.

Da BMW troviamo più che altro la nuova Serie 5 Touring, che ha mantenuto la filosofia della precedente, pur essendo tutta nuova, pianale compreso. A livello stilistico, la novità non salta subito all'occhio, ma è la doppia piega sulla fiancata, che ritorna indietro per risalire sul gomito di Hofmeister. Vedremo se la Touring avrà il successo della serie precedente: di sicuro, le nuove Serie 5, soprattutto le integrali xDrive con ruote posteriori sterzanti, sono talmente performanti da non accorgersi delle grandi dimensioni esterne.

PSA cavalca l'onda: se Citroen propone l'ennesimo SUV C-Aircross Concept al posto della multispazio C3 Picasso, ispirandosi alle più recenti vetture della casa, DS firma il futuro del marchio con un SUV, la DS 7 Crossback. Per la C-Aircross, però, c'è la condivisione con Opel: un argomento di attualità, vista la recente acquisizione del marchio tedesco da parte dei francesi.

Di altra natura la sportività estrema della Ferrari 812 Superfast, disegnata dal team di Maranello guidato da Flavio Manzoni per sostituire la F12 Berlinetta. Non fanno tanto impressione gli 800 CV del V12, ma piuttosto l'impostazione generale del design, che con pochi tratti spinge la vettura in avanti, anche da ferma. Nessuna novità di design in casa Fiat, mentre per Ford c'è la nuova Fiesta, in evoluzione sportiva ST: il kinetik design 2.0 si è evoluto al punto da rendere la linea dinamica ancora più omogenea e coerente. Un occhio però a due vetture più estreme, la Mustang Black Shadow e la GT '66 Heritage: forme già note, ma allestimenti speciali per due sportive di razza.

Sportiva estrema è anche la Honda Civic Type R, 320 CV, che riprende uno stile vistoso tanto caro a molte sportive giapponesi del passato. La NeuV, invece, è un primo esempio di auto del futuro, un mezzo urbano elettrico e a guida autonoma condivisibile. Da questo, e da altri veicoli, si intuisce come il design potrà reagire alle modalità di guida differenti del futuro: una scommessa, e la possibilità di avere idee totalmente nuove. Hyundai lancia i30 Wagon e FE concept ("Future Eco") con tecnologia fuel cell, ma che rientra nei soliti schemi dei moderni SUV aerodinamici. Sempre alla ricerca di soluzioni ad effetto le Infiniti nuova Q50 e coupé Q60 Project Black S Concept, quest'ultima che impiega addirittura il motore V6 biturbo Renault delle formula 1. Una Station Wagon, la XF Sportbrake, per Jaguar, che si affianca alla i-Pace, una crossover elettrica; però c'è anche il restyling della sportiva F-Type. Jeep ha una novità europea di design, che è la nuova Compass, stilisticamente a metà strada tra Renegade e Cherokee.
Kia propone due prodotti interessanti anche dal punto di vista stilistico, come la nuova Picanto, che diventa più raffinata e muta lievemente le proporzioni, ma soprattutto la grande berlina-coupé Stinger, lunga 4,83 m ma soprattutto alta solo 1,40 metri, ben rifinita e con i muscoli al posto giusto. Il marchio è maturo anche per affrontare questa categoria di vetture da protagonista.

[continua]

[huge _it _gallery id="74"]

- Sergio Chierici

Ginevra 2017: considerazioni [2] **(2017-03-14 19:33)**

Proseguiamo le considerazioni sul Salone di Ginevra 2017, con una rapida analisi delle novità automobilistiche e di design e tecnologia. Iniziamo sicuramente con Pininfarina, che ha riacquistato una notevole vitalità grazie al ritrovato capitale, e ad una buona dose di progetti interessanti. Il team ha realizzato per Ginevra l'ibrida H600 concept, per la cinese HKG (Hybrid Kinetic Group), che prosegue lo studio per una berlina moderna e aerodinamica il cui stile segue la particolare impostazione tecnica; poi c'è la Fittipaldi EF7 Vision Gran Turismo, un modello nato in collaborazione con Fittipaldi Motors dell'indimenticato campione brasiliano Emerson Fittipaldi: in questo caso, dal videogame Gran Turismo si intenderà passare alle supercar in piccola serie, con uno stile asciutto ed efficiente secondo la tradizione italiana.

Sempre per Pininfarina, c'è da segnalare il progetto Scilla, realizzato in collaborazione con IED Torino e Quattroruote: la sua natura di concept per la mobilità del futuro la rendono diversa dalle consuete automobili, tanto da apparire quasi sospesa da terra, in virtù dell'alleggerimento delle superfici.

Da segnalare anche Italdesign che, orfana del fondatore Giugiaro e nel pieno ambito del gruppo Volkswagen con l'ex-designer Lamborghini Filippo Perini, abbandona il ruolo esclusivo di centro ricerche e modellazione, e torna ad essere produttore in piccolissima serie: la Zerouno è quindi una supercar con il V10 5.2 Lamborghini che sarà

realizzata in 5 esemplari, e che ha una linea aerodinamica a metà strada tra alcune proposte storiche Italdesign dalle linee a cuneo e le idee Lamborghini più recenti meno legate all'idea geometrica di "stealth" su ruote. Da notare anche il veicolo modulare sviluppato con Airbus che riprende una vecchia idea Italdesign, attualizzandola con il trasporto aereo mediante droni.

Le Lamborghini a Ginevra sono invece due, la Huracan Performante e la Aventador S, che presentano sostanzialmente novità di meccanica e di tecnologia; per la Range Rover Velar troviamo invece la nascita di una vettura della categoria dell'Alfa Romeo Stelvio, per colmare nella gamma premium Range Rover il gap tra Evoque e Range Rover Sport, sempre però nella linea stilistica del SUV muscoloso e dalle linee aerodinamiche meglio integrate rispetto a quelle di una fuoristrada "pura".

Per Lexus è da segnalare la lussuosa LS, ultima variante di auto al top di gamma per competere con le ammiraglie tedesche, nella quale lo stile sfaccettato delle ultime Lexus trova applicazione nelle linee di una grande berlina. Nessuna novità di stile per Maserati, concentrata su versioni speciali della SUV Levante, e anche Mazda è impegnata sui SUV, con l'anteprima della rinnovata CX-5.

Di tutt'altro genere è invece la McLaren 720S, che prende il posto della 650S: qui ci troviamo di fronte ad una nuova generazione di coupé ad alte prestazioni tutta nata in McLaren, dopo le prime esperienze di costruttore con il leggero telaio in carbonio, e dopo la realizzazione di una supercar come la P1; proprio quest'ultima è servita come modello stilistico, con l'impiego di evidenti linee ad arco, di elementi affusolati, e, come da tradizione per le McLaren stradali, di prese e sfoghi d'aria totalmente integrate nella carrozzeria ma di dimensioni abbondanti. Tra le altre note, le porte a elitra che portano via parte del tetto, per facilitare l'ingresso nell'abitacolo, semplicissimo ma con il grande display centrale; la particolare disposizione della coda, con il lunotto che rende parzialmente visibile il motore, permette anche il carico di piccoli bagagli dietro i passeggeri anteriori.

Lo stand Mercedes è come sempre uno dei più ricchi di novità, con ben 34 modelli esposti: per le versioni di serie, si nota la Classe E Cabriolet, che riprende le linee della Coupé che ha debuttato lo scorso anno, con l'impiego ricorrente di curve e superfici concave e convesse, soprattutto nella coda, qui dissimulata dalla capote. Per il futuro, oltre alla pick-up X-Class concept, c'è sicuramente la AMG GT Concept a quattro porte, un'idea per una possibile berlina-coupé aerodinamica ad alte prestazioni e di gran lusso.

Sempre e ancora SUV per Mitsubishi Eclipse Cross, o per i restyling di Qashqai e X-Trail, e per la Opel Crossland X, sorella della Citroen C-Aircross in vista della prossima acquisizione francese. Debutta però anche una grande station wagon, la nuova Insignia Sports Tourer lunga quasi 5 metri e con oltre 100 litri in più di bagagliaio. Di fattura artigianale come impone una supercar è la Pagani Huayra Roadster Veloce, il cui design è figlio della versione coupé, e con la caratteristica dei due tetti, uno rigido rimovibile in vetro e carbonio, e l'altro in tela.

Per Peugeot ci sono almeno due chiavi di lettura: una è il presente, con la nuova 5008 che è ormai un SUV, e che è sorella dell'altro SUV più compatto, la 3008, che è il primo modello di questa categoria a vincere il premio auto dell'anno. Poi c'è il futuro emozionale, con la Instinct Concept, che è una hatchback a 4 porte con apertura a libro, che dispone di due modalità di guida manuale e due di guida autonoma, per scegliere di comandare manualmente o in modo automatico e connesso il sistema ibrido ibrido plug-in da 300 CV e trazione integrale.

Niente SUV, ma una grande quasi-station wagon per la Panamera Sport Turismo con portellone più verticale, stilisticamente forse più riuscita della berlina, che si propone in versione ibrida; per fortuna, Porsche non dimentica la 911 con la GT3, che contrariamente a molte auto di Ginevra fa a meno di quasi tutto per dare le emozioni di un'auto da competizione trasformata per uso stradale.

E veniamo a Renault, che già ha la sua nuova Alpine tra le protagoniste assolute del Salone: la casa madre ha invece nel mirino l'attualità, ancora una volta con i SUV, la Captur restiling -che cambia solo in alcuni det-

tagli, soprattutto nei fari- la Koleos e il pick-up Alaskan per l'Europa. Ma c'è anche un curioso assaggio di futuro: la Zoe e-Sport concept, una declinazione sportiva dell'elettrica Zoe, capace di accelerare da 0 a 100 km/h in 3,2 secondi.

Solo personalizzazioni estreme per Rolls-Royce, tra le quali la Ghost Elegance con vernice composta da 1000 diamanti, mentre in Seat debutta un modello importantissimo per la casa, la nuova Ibiza, già vista a Barcellona. La Ibiza ha proporzioni diverse, aumentando solo in larghezza e in passo e diminuendo le altre due dimensioni, ed ha uno stile aerodinamico più simile a quello della più grande Leon; quest'ultima di presenta anche nelle versioni sportive Cupra da oltre 300 CV e Cupracer per le competizioni.

SUV anche in casa Skoda con la Kodiaq, che propone lievi restyling per Rapid e Citigo, e l'esuberante Octavia RS 245; varianti anche per smart, con le versioni fortwo Brabus Edition 2 e Ultimate 125 e forfour crosstown edition; la SsangYong XAVL concept è una crossover a 7 posti, mentre Subaru modernizza le linee del SUV XV.

In Suzuki a cambiare è la compatta Swift, anche in questo caso un modello centrale nella produzione della casa: la linea è modernizzata, con un profilo ondulato della fiancata che la rende ancora più bassa e aerodinamica, e con l'applicazione della tecnologia SHVS, per un ibrido economico.

Le due grandi case automobilistiche mondiali, Toyota e Volkswagen, propongono diverse novità. Per Toyota c'è da segnalare il restyling della Yaris, con il frontale a X ormai comune a tutte le vetture della casa, ma anche con la Yaris GRMN da 210 CV; il futuro si chiama invece iTRIL Concept, che riprende l'idea del commuter urbano a metà strada tra auto e moto, solo come motore elettrico, e guida autonoma. Per Volkswagen c'è invece un modello inedito come la Arteon, berlina coupé fastback con 5 porte e un'applicazione spinta del nuovo design Volkswagen, più ricco di spigoli e pieghe nella carrozzeria. La Arteon sostituisce in un colpo solo CC e Phaeton, per essendo una derivata dalla Passat. La Tiguan Allspace rientra nel novero delle SUV lunghe a 7 posti, mentre più interessante è la Sedric concept, già in parte svelata dalla rete, ma importantissima per la casa: dopo le due elettriche I.D., la Sedric è la prima Volkswagen a guida autonoma, e nasce praticamente dall'abitacolo, con una carrozzeria che diventa un parallelepipedo quasi regolare, e la possibilità di controllo elettronico delle funzionalità anche solo con la voce. Chiude la panoramica Volvo, e chiude con un SUV: fu una coupé concept a lanciare il nuovo corso stilistico della Casa, ma sarà probabilmente la nuova XC60 a fare davvero i "numeri" a livello internazionale.

[huge _it _gallery id="75"]

7° Historic Track Day, il 9 giugno 2017 auto d'epoca da corsa a Varano De' Melegari (2017-03-20 14:03)

Sono ultimati i preparativi per la settima edizione dell'Historic Track Day, che si terrà il prossimo 9 giugno 2017 presso l'autodromo Riccardo Paletti di Varano De' Melegari, in provincia di Parma. Il programma della manifestazione sarà lo stesso delle scorse edizioni, con quattro gruppi, suddivisi in vetture stradali; 595 - 695 - 850 TC - 1000 TC - 1000 TCR in versione corsa; 124 - 131 - A112 - 037 e Ritmo Abarth; Formula e Sport Prototipi.

I turni di prove saranno sedici in totale, con inizio alle ore 9 per le stradali e proseguendo ogni 30 minuti, nell'ordine descritto, con pausa dalle ore 13 alle ore 14; alle 18 ai box, si concluderà la giornata con brindisi "Bollicine della Franciacorta" e torta rigorosamente marchiata Abarth per tutti i partecipanti. Le iscrizioni si chiuderanno il 1° giugno, o comunque al raggiungimento di 50 vetture. L'ingresso sara' libero al pubblico, e saranno presenti numerosi ex piloti ed ex ingegneri Abarth.

Gli organizzatori dell'evento sono gli amici e collezionisti Pierangelo Pasini, titolare della [1]Franzoni Auto di Brescia e grande appassionato Abarth e Anthony Berni, e Anthony Berni, produttore e venditore di ricambi per vetture storiche e titolare di [2]Berni Motori di Maleo (Lodi); in particolare, l'iniziativa rientra tra gli eventi promossi dalla neonata Franzoni Auto Divisione Classic, dedicata alle vetture di interesse storico e collezionistico.

Per informazioni: pasini@franzoniauto.it tel. +39 333.14.35.322.
Anthony Berni e Pierangelo Pasini
- Carlo Carugati, Historic Track Day

1. http://www.franzoniauto.com/

10332

2. http://www.bernimotori.com/

Disegni di automobili: Alfa Romeo Giulia, di Daniele Iacobelli **(2017-03-29 23:56)**

La pagina aggiornata di Virtual Car, che ha l'intenzione di tornare sempre più alla sua dimensione originaria legata alle automobili e alla fantasia, riparte con questo disegno artistico realizzato da [1]Daniele Iacobelli a mano libera, e raffigurante la nuova Alfa Romeo Giulia.

[2]

1. daniele-iacobelli
2. http://www.virtualcar.it/public/media0a/IMG_20170127_140222.jpg

---

13.4 April

Crossroads: le contaminazioni Italia-USA negli anni ’50 e ’60 al Museo Nazionale dell’Automobile di Torino

(2017-04-01 13:37)

[1]

Tra le mostre da non perdere per gli appassionati di automobilismo d’epoca e di design c’è sicuramente "Crossroads: Incroci Italia-USA, dal dopoguerra al boom economico", esposizione che si tiene dal 29 marzo al 25 giugno 2017 presso il Museo Nazionale dell’Automobile di Torino ([2]MAUTO). La retrospettiva è curata da Luca Beatrice e Rodolfo Gaffino Rossi, e racconta degli influssi artistici e culturali che hanno ispirato i disegnatori delle automobili nel periodo tra il dopoguerra e il boom economico.

Per mostrare il gusto del periodo preso in esame, Crossroad fa ricorso a citazioni importanti: i poeti della Beat Generation, il fascino dei divi di Hollywood, il realismo all’italiana, i set colossali di Cinecittà, i colori vividi della Pop Art, la televisione. E anche il risultato espressivo dal punto di vista strettamente automobilistico, con le forme generose delle vetture americane, soprattutto negli anni ’50, alla quale si contrappone la purezza e la razionalità delle linee italiane. Il tutto espresso mediante fotografie, filmati, opere d’arte e manifesti pubblicitari, oltre naturalmente alle auto: dalla Lincoln Continental del 1961 alle numerose Buick e Plymouth, da una parte, Fiat Alfa Romeo e Lancia dall’altra. E con l’analisi, anche con conferenze a tema, dell’operato dei più celebri designer del periodo: Harley Earl della General Motors o Virgil Exner della Chrysler, ai quali si contrappongono gli italiani Giovanni Savonuzzi, Giovanni Michelotti, Mario Revelli di Beaumont e Battista Pininfarina.

Così si esprime il Presidente del MAUTO Benedetto Camerana: «Dopo la mostra dedicata a Giorgetto Giugiaro e il Premio La Matita d’Oro, Crossroads è un nuovo importante passaggio del lavoro che il MAUTO ha avviato sul design dell’automobile e sulla centralità internazionale della cultura italiana e torinese in questo fondamentale

settore dell'ideazione industriale. Il car design viene qui declinato nel suo valore di fattore cruciale del dialogo Italia – USA e di processo catalizzatore di movimenti trasversali a tutta la cultura estetica e visiva del dopoguerra».

–
"CROSSROADS. Incroci Italia-USA, dal dopoguerra al boom economico"
Dal 29 marzo al 25 giugno 2017

Museo Nazionale dell'Automobile "Avv. Giovanni Agnelli"
Corso Unità d'Italia, 40 - 10126 Torino

Orari:
Lunedì: dalle 10.00 alle 14.00, chiuso il pomeriggio
Martedì: apertura pomeridiana dalle 14.00 alle 19.00
Mercoledì, giovedì e domenica: dalle 10.00 alle 19.00
Venerdì e sabato: dalle 10.00 alle 21.00
Ultimo ingresso 1 ora prima della chiusura

Costo dei biglietti:
Intero: 12,00 €
Ridotto: 8,00 € (over 65; dai 6 ai 14 anni; disabili; gruppi oltre le 15 persone; studenti universitari con tesserino)
Scuole: 2,50 €
Gratuito: minori di 6 anni, giornalisti e Abbonamento Musei Torino Piemonte e Torino + Piemonte Card

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/lancia_mauto.jpg
2. http://www.museoauto.it/

Disegni di automobili: Alfa Romeo Duetto New Vintage, di Aldo Cerri **(2017-04-04 10:50)**

In questo recente disegno, [1]Aldo Cerri immagine le possibili forme di una sportiva a marchio Alfa Romeo, di fatto una coupé a due posti con tetto in vetro e montante spesso quasi in stile "targa", ma che riattualizza forme, proporzioni e dettagli della celebre Duetto di Pininfarina.

[2]

1. aldo-cerri
2. http://www.virtualcar.it/public/media0a/duettonew-vintage.jpg

---

Salone del Mobile 2017: tanto design automobilistico (2017-04-07 10:39)

[1]

10336

Come di consueto, anche per il 2017 il Salone del Mobile di Milano prevede eventi che riguardano anche il design automobilistico, sia all'interno del salone, sia soprattutto negli eventi Fuorisalone della settimana del design. C'è tempo quindi fino a domenica 9 aprile per vedere le ultime tendenze del design, anche nel mondo delle quattro ruote.

Se Abarth allestisce la stazione Cadorna con le ultime novità, e soprattutto con l'esposizione della Abarth 124 spider e l'originale wrapping del treno Malpensa Express, Alfa Romeo si affianca allo stilista Ermenegildo Zegna con uno speciale allestimento dello Spazio Zegna di Milano (Via Savona 56). Audi promuove per la quinta volta l'Audi City Lab, nel palazzo cinquecentesco di corso Venezia 11, con l'esposizione della nuova A5, del progetto Alcantara realizzato dai designer Ross Lovegrove, Ilaria Colombo e Arturo Tedeschi, e per le installazioni del sound designer Yuri Suzuki e del light designer Ingo Maurer. Anche in via Montenapoleone sono esposte le Audi S5 Coupé, Sportback e Cabriolet, mentre un'installazione ispirata al Sonic Pendulum si trova all'interno dell'Università Statale, grazie alla partenrship con il magazine Inteni.

Per Bentley, dentro il Salone, ci sono i mobili della collezione Bentley Home, mentre continua la collaborazione tra BMW i e Garage Italia Customs con due speciali BMW i3 e BMW i8 MemphisStyle, con i colori e le grafiche del Memphis Design. In via Tortona altre protagoniste sono le esposizioni di Citroen, con una curiosa C4 Cactus Unexpected by Gufram allo Spazio Quattrocento, e di Hyundai con l'ibrida Ioniq allo Spazio Copernico; quindi la nuova Jeep Compass, presentata giovedì 6 e in mostra in via Tortona 15. C'è anche Lancia, con la Ypsilon Unyca ispirata allo stile "Athleisure", capi comodi anche per momenti formali, presso l'Inhabits - Milano Design Village al Parco Sempione. Da segnalare anche le esclusive "Executive Chairs", nate dalla collaborazione fra Poltrona Frau e Ferrari, e in occasione dei 70 anni della Casa di Maranello.

Lamborghini propone direttamente al Salone una nuova collezione di arredi realizzata per Sant'Agata Bolognese da Riva 1920 e dal designer Karim Rashid; per Land Rover, invece, c'è il progetto "Less is Pure" per presentare la nuova Range Rover Velar in anteprima italiana (via Turati 34). Lexus, al Palazzo della Triennale, presenta per la

decima volta un’installazione: in questo caso, il protagonista è l’architetto e designer Neri Oxman, del MIT Media Lab, con il suo team The Mediated Matter Group; sono proposti anche i finalisti del Lexus Design Award, con il vincitore Pixel, di Hiroto Yoshizoe, e naturalmente un’auto, la concept car UX.

Per Maserati ci sono diverse iniziative, sia in Palazzo Cusani, dove è esposta la Levante, sia nella Pinacoteca di Brera, con un volante Poltrona Frau e una bicicletta "Montante for Maserati 8CTF", sia con la fornitura di una Quattroporte di servizio per il progetto "White In The City", per tingere di bianco il quartiere di Brera.

Mazda mostra il progetto chiamato "Too beautiful to eat", con design, moda e cultura culinaria, la designer italo colombiana Lucy Salamanca e la Mazda MX-5 RF in anteprima italiana: c’è anche un menu specifico per celebrare la vincita del "Best of the Best Design Award" 2017 (via Savona 43). MINI propone invece l’installazione "MINI LIVING - Breathe" con il team di architetti SO-IL di New York, un ecosistema attivo che può ospitare fino a tre persone, in uno spazio di 50 mq, suddiviso in sei stanze e un giardino pensile (via Tortona 32).

Peugeot punta invece sulla concept car Onyx, sportivissima esposta in via Francesco Crispi, mentre Renault si affida al progetto "SUITE MEGANE Grand Coupé" realizzato con Hotel nhow di via Tortona 35: una camera di 60 mq allestita con tutti i confort, prenotabile [2]online; ci sono in più alcune auto navetta gratuite per gli eventi del Salone. Toyota si affianca al servizio di bike sharing "ibrido" BikeMi, proponendo la nuova Yaris Hybrid presso la stazione BikeMi di Bergognone-Tortona.

[huge _it _gallery id="76"]

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/salone-del-mobile-2017-tutta-l-auto-che-c-e-f70618d958ebf9d40df849c4df633f24.jpg
2. http

Progetto Mirrow di Alexander Malyshev, nuove idee per la citycar a 4 posti in polimeri 3D rivale della smart **(2017-04-14 14:00)**

[1]

Un progetto che parte da Mosca e un nuovo punto di vista per la realizzazione di una citycar compatta, spaziosa e originale, con punti di contatto con la smart, ma anche tecnologie innovative: le vetture marchiate [2]Mirrow passano ora a una nuova fase di sviluppo, proseguendo il percorso firmato dal suo creatore [3]Alexander Malyshev.

10338

La vettura è di piccole dimensioni e destinata alla città, a metà strada tra la smart e la Toyota iQ, con lunghezza simile a quella di una smart ForTwo (meno di 2,7 metri), una pianta quasi quadrata, dimensioni ampie in larghezza (1,98 m) e in altezza (2,04 m), e un'altezza dal suolo di 180 mm. In questo modo, si ottengono quattro posti ai margini del pianale, con una rigida gabbia di protezione e un corridoio centrale che può servire da bagagliaio. Uno schema seguito anche dagli aerei di linea, e con un'unica porta centrale posteriore, che corrisponde all'apertura del telaio, alta quanto tutta la vettura, mentre le laterali sono di dimensioni ridotte e servono come accessi di emergenza.

A livello costruttivo, la struttura è realizzata con polimeri definiti mediante stampa 3D: per sperimentare l'efficacia del modelli virtuali, è stata realizzato fisicamente un pianale completo, che ha messo in luce la robustezza complessiva e l'ampio spazio garantito ai passeggeri, migliore rispetto a quello di un track, nonostante i passeggeri siano in qualche modo "avvolti" dalla gabbia del telaio. Inoltre, grazie a questo tipo di versatilità, sono state proposte virtualmente nuove tipologie di carrozzeria, aggiungendo alla Provocator, la più simile alla smart, la "retro" StyleT, vagamente ispirata alla Ford T, e la futuristica Paradox. Quanto alla meccanica, il progetto è partito ipotizzando un motore a benzina o a gasolio a 3 cilindri di non oltre 1,5 litri e velocità massima limitata a 140 km/h; tuttavia, la parte inferiore del pianale consente di ospitare accumulatori simili a quelli della Tesla S, nell'ipotesi di una versione totalmente elettrica. Per il momento si tratta di un'idea per le metropoli del futuro; la struttura e la facilità costruttiva potrebbero garantire prezzi ridotti, forse un poco più alti rispetto ai 3.500-4.500 euro preventivati inizialmente per la versione di base.

A che punto è il progetto? Lo scorso anno, per motivi economici, non sono stati realizzati tutti i piani previsti, ma l'idea è di accelerare i tempi per poter dare il via al progetto, valutando il gradimento e ampliando la comunicazione internazionale, per poi poter cedere il brevetto a qualche partner più grande, non necessariamente automobilistico.

[huge _it _gallery id="77"]

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/mirrow_intro_1500.jpg
2. http://www.mirrowcars.com/
3. http://www.virtualcar.it/virtual-cars-mirrow-provocator-di-alexander-malyshev-una-citycar-a-4-posti-rivale-della-smart/

Auto d'epoca: sempre più prestigiosa la nona Mostra Scambio di Osnago 2017 **(2017-04-18 18:13)**

[1]

Si è conclusa nei giorni 8 e 9 aprile 2017 la nona edizione della Mostra Scambio di Osnago (Lecco), organizzata dall'Associazione Amici della Paraplegia, in collaborazione con i comuni di Osnago e Brivio, e altre 35 associazioni. In programma quest'anno tante novità, come il primo Concorso di eleganza, e le celebrazioni di 60 anni di Fiat 500 e Bianchina, e 70 anni della Lambretta.

L'obiettivo di beneficenza è stato pienamente raggiunto: l'Associazione Amici della Paraplegia organizza infatti la Mostra Scambio ormai da nove edizioni per raccogliere fondi per la Fondazione "Giorgio Brunelli" e la ricerca sulle lesioni del midollo spinale, sotto il motto "Chi Aiuta l'Uomo aiuta se stesso". Quest'anno con una singolare iniziativa in più: "lascia un caffè sospeso", un invito a donare un euro a favore degli amici colpiti dal terremoto in centro Italia.

Numerose come di consueto le auto esposte; anzi, considerando la gratuità dell'iniziativa, le vetture sono in proporzione sempre di più, e di maggiore qualità: presso la Fontana del Centro Fiera di Osnago si potevano ammirare l'Alfa Romeo 1900 Super Sprint Zagato del 1955, prodotta in soli 40 esemplari, la Lancia Astura Trasformabile Torpedo Sport Castagna del 1933, esemplare unico, la Lancia Flaminia Sport Zagato 1a serie del 1959 prodotta in soli 99 esemplari e la Maserati Quattroporte 1a serie del 1965, ammiraglia italiana carrozzata Frua e prodotta in 260 esemplari. Per iniziativa di A.A.V.S. ([2]Associazioni Amatori Veicoli Storici) è stata ospite l'artista internazionale Luana Raia, che ha esposto alcuni dei suoi elaborati dedicati anche al mondo dell'automobile.

Altra novità è stato il 1° Concorso di Eleganza, al quale hanno preso parte 25 selezionate automobili di interesse storico, provenienti da Italia, Svizzera e Germania. La giuria tecnica ha premiato per la categoria Veteran la Fiat 1500 6C Barchetta del 1937, per la categoria Vintage la Moretti Alger le Cap del 1954, per la categoria Classic la Renault Floride Cabriolet del 1961 e per la categoria Post Classic la Austin Healey Sprite Mark IV del 1969; ha ottenuto il premio come Best Of show e il premio della Giuria Popolare del Comune di Brivio la Dino 246 GT del 1972.

Come di consueto, tanti i ricambi proposti nella fiera, compresi motori completi revisionati, automobilia, let-

teratura automobilistica, mentre alla domenica mattina si è tenuta la tradizionale Passeggiata di Primavera per auto e moto d'epoca e sportive di tutti i tempi, occasione per festeggiare le Fiat 500 e Autobianchi Bianchina, con una carovana che comprendeva complessivamente 250 vetture di ogni marchio.

Tra gli altri premi assegnati al termine della giornata, quello per l'abbigliamento più consono (coniugi Masciadri su Porsche 356 B T6 del 1962), per gli abbinamenti cromatici della vettura (Fiat 1200 TV Trasformabile del 1958 di un cangiante rosso energia metallizato con finiture interne beige), per l'equipaggio venuto da più lontano (Klaus Adler e Jurgen Hering provenienti da Bruckmuehl, Germania, su Maserati Ghibli SS del 1969).

Angelo Colombo simbolo e promotore di tutte le iniziative organizzate al fine di raccogliere fondi da destinare alla Fondazione e primo volontario al mondo operato dal professor Giorgio Brunelli, ha ringraziato tutti per il continuo stimolo a perseverare su questa strada. Appuntamento quindi per la decima edizione nel 2018.

info@comitatoparaplegia.com
http://www.comitatoparaplegia.com/

[huge _it _gallery id="78"]

> Carlo Carugati

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/DSC08974.jpg
2. http://www.aavs.it/

Ferrari Design Center, non solo automobili: Hublot Techframe e Poltrona Frau Cockpit per i 70 anni Ferrari

(2017-04-20 13:40)

[1]

Il Centro di Design Ferrari, diretto da Flavio Manzoni, non è impegnato solo nella realizzazione di automobili,

con una vitalità sempre crescente sia nella produzione di serie che in quella delle "fuoriserie" sportive e speciali: ne sono un esempio l'orologio Hublot Techframe Ferrari 70 Years Tourbillon Chronograph e la poltrona Cockpit di Poltrona Frau, presentate di recente rispettivamente a Baselworld 2017 e al Salone del Mobile di Milano. Guardando al design, queste realizzazioni seguono logiche molto chiare: l'orologio e la poltrona riprendono i criteri funzionali ed estetici nella produzione automobilistica, riproducendone anche metodologie costruttive -come ad esempio le tipologie e la lavorazione dei materiali- e riportando anche forme e grafiche inconfondibilmente legate al design di una Ferrari di oggi.

Per l'orologio Hublot Techframe, serie limitata di 70 esemplari per festeggiare i 70 anni Ferrari, le citazioni sono quanto mai evidenti, a cominciare dalla cassa, realizzata con materiali tecnici (le versioni sono King Gold, titanio, e carbonio PEEK) e con una struttura ricavata dal pieno che ricorda le forme di un telaio, ma anche le modalità costruttive di alcuni dettagli tecnici. Le forme geometriche sono le stesse che ritroviamo nella carrozzeria e negli interni di molte recenti Ferrari, così come la grafica del quadrante, ripresa dal lettering della strumentazione; il vetro zaffiro lascia trasparire la meccanica, così come in alcuni modelli Ferrari è possibile osservare il motore. C'è poi un principio di design di base, legato alla leggerezza e compattezza dell'insieme, propri di una vettura sportiva, e al posizionamento ergonomico del pulsante di controllo, opportunamente sagomato e con il Cavallino al centro. L'orologio è stato progettato a Maranello, e quindi prodotto dalla Manifattura svizzera Hublot a Nyon, con un prezzo da collezione.

[huge _it _gallery id="79"]

Con Poltrona Frau, e sempre per i 70 anni della casa, il Centro di Design Ferrari ha invece realizzato Cockpit, una poltrona che ha giustamente il significato di "abitacolo", e che ha forti legami con le sedute progettate nelle recenti Ferrari, ad esempio la GTC4Lusso. Anche in questo caso, una seduta realizzata con due finalità -la più grande President e la più pratica Executive- riceve in dote idee nate dalla ricerca in campo automobilistico per la progettazione di sedili lussuosi e sportivi. C'è quindi l'ergonomia, per cui la seduta sostiene e avvolge come in una Ferrari, ed è variamente regolabile; viene riproposta la struttura leggera del telaio, in carbonio o in autex, mentre i rivestimenti e le colorazioni seguono le livree delle tre linee del servizio di personalizzazione Tailor-Made (Scuderia, Classica e Inedita) o anche altre varianti. Da notare le forme, che si ritrovano negli abitacoli Ferrari: ad esempio, il sedile a fasce, leggero e che richiama una certa tradizione sartoriale italiana, o la colorazione e finitura di ogni elemento.

[huge _it _gallery id="80"]

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/orologio_poltrona.jpg

---

Sesta edizione del raduno Jeep e Gipponisti a Serramazzoni (Modena, 3–4 giugno 2017) **(2017-04-26 16:37)**

[1]

10342

Giunge alla sesta edizione il raduno biennale Jeep e Gipponisti, che il prossimo 3 e 4 giugno si terrà nella località di Serramazzoni (Modena). L'incontro, nato nel 2007, si propone di raccogliere i veicoli, in prevalenza bellici ma non solo, prodotti dal 1915 al 1945, ed è dedicato anche agli aeroplani e ad altri veicoli dell'epoca.

I mezzi iscritti ripercorreranno le cosiddette "Vie della Storia", coma la la via Gardini/Brennero sulle orme della Ferrovia Modena–Serra–Pavullo, o la via Gombola con il famoso omonimo Ponte. Tra i mezzi presenti, ci saranno automobili, moto, biciclette, con attenzione rivolta soprattutto alle Jeep e i mezzi Volkswagen di derivazione Maggiolino, compresa la più recente Volkswagen Pescaccia (Typ 181), modello "civile" prodotto dal 1969 al 1979. Ci saranno anche figuranti in uniformi, costumi e musiche dei tempi, un ampio mercatino di antiquariato e del collezionismo militare e la partecipazione della Fanfara Nazionale dei Bersaglieri.

L'idea del raduno viene da Marzio Cavazzuti e Andrea Salvatori, in collaborazione con il Comune di Serramazzoni ed il Comitato dei Commercianti "Facciamo Centro", con l'organizzazione del Club Volkswagen Italia e il patrocinio del Circolo della Biella di Modena.

Per ulteriori informazioni, e per iscriversi all'evento è possibile consultare il sito [2]www.serramazzoniturismo.it

> Carlo Carugati

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/jeep_serr.jpg
2. http://www.serramazzoniturismo.it/

13.5 May

Virtual Car test drive: Renault Twingo Lovely2, quando il motore è dietro (2017-05-06 17:15)

[1]

Due settimane di test drive per una piccola vettura europea: si tratta della Renault Twingo 0.9 TCe Lovely2, serie speciale al vertice di gamma della terza generazione di Twingo. Una vettura da città, parente strettissima della smart forfour, e come questa dotata di 5 porte e una caratteristica tecnica particolare: il motore e la trazione posteriori. Un elemento che rende questa vettura molto diversa dalle concorrenti proprio in termini di utilizzo quotidiano, e che è bene analizzare, anche per capire se questa soluzione tecnica, un tempo diffusissima nelle utilitarie (anche italiane), può considerarsi ancora attuale nella sua versione contemporanea.

Dal punto di vista estetico, la livrea della terza generazione della Renault Twingo è diversa sia dall'innovativa e modernissima prima serie, una monovolume "a uovo" dal grande spazio interno ma con motore anteriore, sia dalla seconda serie, evoluzione del concetto precedente ma con forme più tradizionali e meno coraggiose. La nuova si accosta alle moderne hatchback europee come la Fiat 500 solo ed esclusivamente per certe rotondità, che si notano soprattutto in alcuni tratti del padiglione, ma esprime concetti totalmente diversi: il riferimento è palesemente la Renault 5, e il particolare le elaboratissime Alpine, dove il motore fu trasferito, senza tanti complimenti, al posto del sedile posteriore, per ottenere il massimo delle prestazioni. Anche per questo, attraverso appositi adesivi, i vari allestimenti della Twingo evidenziano la particolare piega della fiancata, che simula i parafanghi squadrati di quella

Renault 5; nella coda è in evidenza il portellone in vetro con le false prese d'aria in basso, mentre davanti i fanali sono squadrati come nella R5, ma rivelano rotondità collegabili alla prima Twingo. La versione Lovely 2 è una delle più accessoriate, e si riconosce per alcuni dettagli, a cominciare dalla tinta Ultraviolet e dai particolari stickers bianchi: dovrebbe essere una versione declinata al femminile, ma in realtà il viola che tende al blu scuro è una tinta esterna piuttosto adatta anche a mettere in risalto una certa verve del modello.

Esteticamente, però, quello che distingue la Twingo dalle rivali è proprio la disposizione della meccanica, che crea proporzioni ed equilibri piuttosto insoliti: la vettura è stretta, non particolarmente lunga ma con una cabina avanzatissima e un cofano corto, il parabrezza molto ampio (che il tergi non riesce totalmente a coprire anche dal lato del guidatore) e un'altezza complessivamente importante, ma che in parte è dovuta all'innalzamento del pianale. Questo si nota particolarmente bene salendo: a differenza delle altre auto, la Twingo terza serie ha sedili sottilissimi, poggiati su una piattaforma sollevata più del normale, al punto che finché non si è a bordo si ha l'impressione di "salire" in auto.

Dentro, le cinque porte piuttosto ampie agevolano l'ingresso anche ai posti posteriori, che dispongono di finestrini con apertura a compasso; l'Ultraviolet interno spicca soprattutto sui contorni della plancia, meno nei sedili, che hanno fasce di colore diverso e impunture in tinta: da segnalare gli ampi sedili anteriori con poggiatesta integrati, molto ben realizzati ed esteticamente degni di una vettura di classe superiore, anche se limitano un po' la visibilità laterale. Nel modello provato, le finiture bianche si estendono all'intero pannello porta, ampio e sagomato con uno stile vagamente anni '70.

La visibilità rimane comunque ottima, grazie sia alla superficie vetrata piuttosto ampia, sia agli accessori: c'è infatti la telecamera posteriore, che si attiva -attendendo un istante- alla selezione della retromarcia. La multimedialità è uno dei punti forti di questa versione: spiccano in particolare lo schermo centrale con sistema con radio digitale R-Link (ma solo con altoparlanti anteriori), e soprattutto la possibilità di interfacciarsi con diversi modelli di smartphone, anche ascoltando le canzoni via Bluetooth. Da segnalare anche il volante a tre razze, dalla sicura presa in pelle ma dalla forma molto "smart", i fari automatici, il selettore di cruise control e limitatore di velocità sulla plancia, con altri controlli al volante, il satellite a destra per azionare la radio, il comando circolare della climatizzazione automatica molto ben realizzato, la presa usb non comodissima nella parte posteriore del tunnel -ma utilizzabile da tutti i passeggeri. C'è anche una versione con il tetto apribile, offerto dalle principali concorrenti. Sulla climatizzazione è da segnalare come le bocchette laterali circolari siano molto più efficienti, come portata e regolazione, rispetto alle piccole fessure centrali, ridotte in dimensioni e spostate molto in alto per lasciare più spazio possibile allo schermo. Da notare anche le finiture: ogni oggetto è di dimensioni generose, compreso il grande cassetto opzionale che può essere staccato dal tunnel centrale, ma il montaggio è accurato, e non vi è cenno di rumore dato dal contatto delle parti, nonostante la plastica rigida.

Quello che è proprio diverso rispetto alle altre vetture è, appunto, la disposizione del motore: oggi una prerogativa della sola smart e di poche supercar, ma un tempo appannaggio di tante utilitarie. Il riferimento diretto potrebbe essere alle vetture con motore posteriore e portellone, come la Fiat 500 Giardiniera, o la successiva 126 BIS, dotate di un bicilindrico a sogliola per risparmiare spazio: nella Twingo terza serie, un apposito coperchio avvitato nasconde e isola un tre cilindri in linea da 898 cc euro 6, capace di erogare poco meno di 90 CV e con coppia massima di 135 Nm. Le dimensioni compatte e la collocazione bassa e lievemente inclinata consentono di ricavare un volume di carico che, pur con un piano di appoggio piuttosto alto, consente una buona versatilità, grazie anche alla cappelliera rimovibile e al sedile sdoppiabile (l'omologazione è per quattro posti). Rispetto alle vetture citate, davanti non c'è un piccolo bagagliaio, ma il cofano in plastica, con un'operazione di sgancio da compiersi con leve sulla mascherina e la chiave principale, scivola in avanti per lasciare spazio ai bocchettoni per il rabbocco dei liquidi.

Che vantaggi ha la soluzione del motore posteriore? All'interno, la possibilità più che altro di portare in avanti l'abitacolo, sebbene per avere un'area ampia interna si sia dovuto sollevare il tetto forse oltremisura: le normative antiurto, in assenza del motore anteriore, possono essere riviste con diversi criteri, consentendo ad esempio un

cofano alto e cortissimo, con una visibilità ottima. C'è da dire che il passaruota è talmente vicino al volante, che l'appoggio per il piede sinistro non è sempre comodo, a seconda della posizione del sedile. E' però nella guida che si concentra la particolarità della prova, perché il motore posteriore una volta era sinonimo di accelerazioni brucianti, ma anche di tenuta di strada più critica rispetto ad altre soluzioni, soprattutto nelle vetture non dichiaratamente sportive - in casa Renault, ad esempio, la 4CV, la Dauphine, la R8 o la R10.

Nella nuova Twingo il peso è contenuto in 943 kg, e i 90 CV con il turbo, tenendo il motore ad alti regimi, permettono un certo divertimento, con i 165 km/h dichiarati per la velocità massima che sembrano decisamente alla portata del modello, nonostante la sezione frontale non proprio minima. Nella guida normale non ci si accorge quasi di nulla, anche perché il motore è ben insonorizzato, e nella versione provata non ha neppure prese d'aria aggiuntive -ma già nella RS sono state aggiunte prese d'aria accanto alle ruote posteriori: psicologicamente, anzi, a volte il rumore del motore sembra venire dal davanti, confondendolo con il rotolamento -solo chi siede dietro lo sente un po' di più. Pregi e difetti si notano probabilmente in due situazioni estreme: intanto nei rettilinei autostradali la vettura è sensibile al vento, e richiede comunque alcune correzioni minime al volante -sempre pronto ma più "duro" rispetto a quanto si è abituati su una Twingo, così come in generale l'assorbimento delle sospensioni- per mantenere esattamente la traiettoria. Ci siamo accorti dello spostamento della vettura, comunque minimo, ad esempio effettuando il sorpasso autostradale di un camion o di un autobus: può mettere un po' di apprensione, ma si corregge facilmente.
Dove la Twingo dà il meglio di sé è nel misto, in tutte le condizioni: non è una Porsche ma le somiglia, tanto per dare un'idea, grazie a uno sterzo pronto e a una coda che aiuta a chiudere le curve in modo divertente e appagante. In tutto questo, aiuta il cambio EDC a doppia frizione, uguale a quello della forfour e progettato con Mercedes: i 6 rapporti, azionabili anche manualmente tramite la leva, permettono sia una guida rilassata che una guida sportiva, giocando con il kick down e senza una vera modalità "sport", e complici i cerchi di dimensioni generose che, anche nella vista posteriore, regalano un assetto sicuro. Il video nella nostra [2]pagina facebook dimostra poi una particolarità che differenzia la Twingo da tutte le altre: sterza quasi su se stessa, grazie al motore dietro e alla conformazione generale. Lo abbiamo provato, non solo nei parcheggi, ma anche facendo un'inversione con una sola manovra e con grande facilità.

Tutto questo, grazie al peso leggero, si traduce in consumi medi dichiarati di poco superiori ai 4 litri per 100 km: diciamo subito che nell'uso urbano normale raramente si scende sotto i 5, ma anche che con una guida particolarmente attenta e con l'uso del computer di bordo si possono ottenere risultati molto interessanti. Il serbatoio è piccolo (il pieno raramente supera i 50 euro), ma garantisce una buona autonomia; in più, le emissioni dichiarate sono inferiori ai 100 g/km di CO2, e la particolare configurazione potrebbe dare spazio anche a una versione elettrica, sebbene il motore a benzina sia adatto alla verve delle nuova Twingo. Che non costa pochissimo: 15.150 euro il prezzo base della versione speciale Lovely 2, che possono aumentare in base agli optional scelti. Considerando, però, le economie di scala con Mercedes, che per la prima volta ha lanciato una 4 posti a motore posteriore, probabilmente modelli e allestimenti sono destinati a crescere, aggiungendo versioni più economiche, e ugualmente divertenti.

[huge _it _gallery id="81"]

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/twingo_vcar_114.jpeg
2. https://www.facebook.com/virtualcarit/

10346

Festa della Fiat 1100: nella quindicesima edizione anche gli 80 anni della 508 C (2017-05-10 19:42)

[1]

Nella località di Montecchio Maggiore, in provincia di Vincenza, si è tenuta la 15ma Festa della Fiat 1100, organizzata da Fabio Urasini con il contributo dell'A.N.T.E.A.S (Associazione Nuovi Topolinisti ed Auto Storiche). Il luogo scelto per la manifestazione nell'anno 2017 è stato il Museo delle Forze Armate 1914-1945, e si è aggiunta alla festa anche la ricorrenza degli 80 anni dal lancio della Fiat 508 C, la "Nuova Balilla", prima vettura a montare il nuovo motore di 1089 cc che avrebbe accompagnato molte Fiat 1100 fino all'ultima serie "R" (1966-69).

Come è possibile vedere dalle immagini, le vetture in parata erano oltre 50: dalle 508 C alle celebri "Musone", dalle ELR cassonate alle varie 103, per giungere alla 1100 D e alle ultime R. Il Professor Guderzo dell'Associazione Cultori della Storia delle Forze Armate ha accompagnato i gruppi in una visita guidata di alto profilo storico.

Al termine della visita, il gruppo di Fiat 1100 ha attraversato le colline con meta Arzignano, per raggiungere la Trattoria Castagna, dove si sono tenuti i festeggiamenti, con tanto di torta dedicata alla 1100. L'appuntamento per gli appassionati della celebre vettura italiana è per il prossimo anno.

[huge _it _gallery id="82"]

> Carlo Carugati

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/508-C-3-1100-R.jpg

---

Arte: alcuni dipinti di Sgram (Stefano Gramegna) **(2017-05-15 17:20)**

[1]

Fin dalla sua nascita, Virtual Car si occupa di motoring art, straniera e italiana: un aspetto del disegno e della realizzazione di vetture "virtuali" che non ha necessariamente una finalità produttiva, ma che prende una strada espressiva diversa, dal decorativismo alla fotografia di vicende storiche o sportive, dall'arte emozionale alla descrizione quasi fotografica di situazioni specifiche. Torniamo ora a trattare di arte motoristica, pubblicando alcuni dipinti di Stefano Gramegna, in arte Sgram.

Attivo da tanti anni come artista non solo di automobili, Sgram realizza in prevalenza acrilici su tela o collages, con dimensioni che partono da 100 X 70 cm; in questo caso, sia le due viste della storica Citroen 2CV che il collage ispirato agli automodelli sono alcuni esempi della sua arte.

[huge _it _gallery id="83"]

> Sgram per Virtual Car

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/sgram_2.jpg

10348

Mille Miglia 2017: l'edizione dei 90 anni vinta dall'Alfa Romeo 6C 1750 di Vesco-Guerini **(2017-05-22 16:31)**

[1]

Anche per il 2017 si è conclusa la rievocazione della Mille Miglia, oggi gara di regolarità per auto d'epoca, ma 90 anni fa vera gara di velocità su strada. Protagoniste di quest'anno le vetture del reparto Automobilismo Storico di Alfa Romeo, con ben due modelli nei primi tre posti: in prima posizione, l'equipaggio di Brescia Andrea Vesco e Andrea Guerini su una Alfa Romeo 6C 1750 Gran Sport del 1931, che si ripete dopo la vittoria dello scorso anno.

E' invece una vettura della storica casa bresciana O.M., la 665 Sport Superba 2000 del 1925, ad essersi aggiudicata il secondo posto con l'equipaggio Luca Patron e Massimo Casale, a poco più di 1.000 punti di distanza; terzi i coniugi di Mantova Giordano Mozzi e Stefania Biacca alla guida di un'altra Alfa Romeo, la 6C 1500 GS Zagato.

Tra gli altri premi assegnati, la Coppa delle Dame per il primo equipaggio femminile, Maria Gaburri e Luigia Tonolini su Abarth Fiat 750 GT Zagato; da segnalare anche le posizioni di piloti d'eccezione, come Toto Wolff di Mercedes (85mo) o Joe Bastianich (277mo). Nei 4 giorni di gara, partendo da Brescia il 18 maggio e rientrando il 21, sono stati attraversati 200 comuni italiani per un totale di 40 ore di guida; non una gara di velocità, dunque, ma comunque impegnativa: soprattutto a causa del maltempo, i ritiri sono stati più di 60. Tutte le immagini nella [2]fotogallery ufficiale.

10349

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/170521_AR_MM2017.jpg
2. http://1000miglia.it/Social-Media/Photogallery/

Villa d’Este 2017 nel segno della Giulietta SS di Scaglione (2017-05-29 20:07)

[1]

E’ terminato domenica 28 maggio, con il consueto appuntamento nel parco di Villa Erba, il Concorso d’Eleganza di Villa d’Este, che come da diversi anni si svolge con il patrocinio di BMW. A svolgere un ruolo da protagonista è stata la storica Alfa Romeo Giulietta SS Prototipo, che è riuscita ad aggiudicarsi sia il premio della Giuria a Villa d’Este, sia il Trofeo BMW Group Italia assegnato dal pubblico.

< !—more—>

L’Alfa Romeo Giulietta “Sprint Speciale” Prototipo del 1957 monta il classico 4 cilindri 1290 cc, e la sua carrozzeria fu disegnata da Franco Scaglione per Bertone; a portare la vettura al concorso niente meno che Giovanna Scaglione, la figlia del designer italiano. La Coppa d’Oro, primo premio assegnato per referendum pubblico a Villa D’Este, è stata invece appannaggio dell’originale Lurani Nibbio del 1935, una singolare vettura sportiva dotata di motori di origine Moto Guzzi, in questo esemplare un monocilindrico sovralimentato da 250 cc, con carrozzeria Riva; tra le moto, invece, ha dominato la Puch 250 Indien-Reise del 1933, dotata di un monocilindrico da 248 cc, mentre il pubblico ha premiato la Ducati Café Racer concept. Da segnalare anche la vittoria, tra le concept car marcianti da sempre presenti nella riedizione del Concorso Villa d’Este, dell’accattivante Renault Trezor, già vincitrice di diversi premi di design. Di seguito, l’elenco completo dei premi assegnati, mentre torneremo a trattare delle concept, come sempre fuori concorso, presentate dal gruppo BMW.

10350

Trofeo BMW Group
Best in Show by the Jury
Alfa Romeo Giulietta SS Prototipo, Coupé, Bertone, 1957, Giovanna Scaglione (IT)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Coppa d'Oro Villa d'Este
Best of Show by Public Referendum at Villa d'Este
Lurani Nibbio, Open Single-Seater, Riva, 1935, Federico Göttsche Bebert (IT)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Trofeo BMW Group Italia
By Public Referendum at Villa Erba
Alfa Romeo Giulietta SS Prototipo, Coupé, Bertone, 1957, Giovanna Scaglione (IT)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Trofeo BMW Group Ragazzi
By Young People's Referendum
(up to the age of 16)
Alfa Romeo 6C 1750 Gran Turismo, Cabriolet, Castagna, 1932, Alain Lecocq (ES)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Design Award for Concept Cars & Prototypes
By Public Referendum at Villa Erba
Renault Trezor, Two-Seater Coupé, 2016, Renault (F)

Class Winners and Mention of Honor
CLASS A:
SPEED DEMONS: ENDURANCE PIONEERS OF THE GOLDEN AGE
Class Winner
Ballot 3/8 LC, Open Two-Seater, Ballot, 1920, Alexander Schaufler (AT)
Mention of Honor
Lurani Nibbio, Open Single-Seater, Riva, 1935, Federico Göttsche Bebert (IT)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

CLASS B:
TRAVELLING IN STYLE: AROUND THE WORLD IN 40 YEARS
Class Winner
Duesenberg J Convertible Berline, Convertible Sedan, Murphy, 1930, Ion Tiriac (RO)
Mention of Honor
Lancia Dilambda, Torpedo Sport, Viotti, 1932, Albert Kaliminian (US)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

CLASS C:
GOODBYE JAZZ, HELLO RADIO: FULL SPEED INTO THE 1930S
Class Winner
Alfa Romeo 6C 1750 Gran Turismo, Cabriolet, Castagna, 1932, Alain Lecocq (ES)
Mention of Honor
Tatra 77, Streamline Saloon, Tatra, 1934, Tomas Hoferek (CZ)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

CLASS D:
FASTER, QUIETER, SMOOTHER: HEROES OF THE JET AGE
Class Winner
Fiat 8V Supersonic, Coupé, Ghia, 1953, Lennart Schouwenburg (NL)
Mention of Honor
Bentley MK VI, Drophead Coupé, H. J. Mulliner, 1947, Norbert Seeger (LI)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

CLASS E:
THE GRAND TOUR CONTINUES: THE NEXT 40 YEARS
Class Winner
Ferrari 250 Europa GT Speciale, Coupé, Pinin Farina, 1955, Audrey & Martin Gruss (US)
Mention of Honor
Mercedes-Benz 300 SL, Coupé, Mercedes-Benz, 1955, Andries Meuzelaar (BE)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

CLASS F:
FAST AND FLAMBOYANT: PLAYBOYS' TOYS
Class Winner
Lamborghini Miura P 400, Coupé, Bertone, 1968, Jean-Pierre Slavic (CH)
Mention of Honor
Ferrari 250 GT Spyder California Prototipo, Spider, Pinin Farina, 1957,
Robert Bishop (US)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

CLASS G:
SUPERGIOIELLO: LITTLE TOYS FOR BIG BOYS
Class Winner
Alfa Romeo Giulietta SS Prototipo, Coupé, Bertone, 1957, Giovanna Scaglione (IT)
Mention of Honor
Fiat 8V, Berlinetta, Vignale, 1955, Jan de Reu (BE)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

CLASS H:
SHAPED BY SPEED: RACING THROUGH THE DECADES
Class Winner
Maserati 300 S, Open Two-Seater, Fantuzzi, 1958, Andreas Mohringer (AT)
Mention of Honor
Abarth 1000 Bialbero Record, Closed Monoposto, Pinin Farina, 1960, Luca Bertolero (IT)

Special Prizes
Trofeo FIVA
For the best preserved pre-war car
Hispano-Suiza, T 49, Weymann Sport Saloon, H. J. Muliner, 1927,
Marco Gastaldi IT
Trofeo ASI
For the best preserved post-war car
Abarth, 1000 Bialbero Record, Closed Monoposto, Pinin Farina, 1960,
Luca Bertolero, (IT)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Special Prizes by the Jury
Trofeo BMW Group Classic
For the most sensitive restoration
Bentley, MK VI Cresta, Coupé, Pinin Farina, 1948,
Fred Kriz (MC)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Trofeo Rolls-Royce
For the most elegant Rolls-Royce
Rolls-Royce, Phantom I, Brougham de Ville, Charles Clark, 1926,
Chris Meany (AU)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Trofeo Vranken Pommery
For the best iconic car
Ferrari, 250 GT Berlinetta SWB Competizione, Berlinetta, Pinin Farina, 1960,
Destriero Collection (MC)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Trofeo Julius Baer
For the car which showcases exceptional craftsmanship from its time
Ghia, L 6.4, Coupé, Ghia, 1962,
Jack Braam-Ruben (NL)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Trofeo Foglizzo
For the best interior design
Tatra, 77, Streamlined Saloon, Tatra, 1934,
Tomáš Hoferek (CZ)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Trofeo Auto & Design
For the most exciting design
Shelby, Cobra 427, Roadster, AC, 1966,
Brendan M. Finn (US)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

Trofeo Automobile Club di Como
For the car driven from farthest away
Lagonda, Rapide, Four-Door Saloon, Touring, 1962,
Edouard Mignon (CH)

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/VdE17_13795.jpeg

13.6 June

Appassionauto: la quinta edizione tra turismo e solidarietà (2017-06-07 00:51)

[1]

La quinta edizione di AppassionAuto si è svolta dal 26 al 28 maggio 2017: si tratta di un raduno ideato e diretto dall'imprenditore Lorenzo Berlanda per raccogliere fondi per il Centro Autismo Casa Sebastiano di Coredo, inaugurato lo scorso 2 aprile 2017 operativa sul territorio trentino dal prossimo giugno.

Al raduno hanno partecipato 120 veicoli dagli anni '30 fino alle moderne Supercar, la maggior parte delle quali provenienti dall'Italia, ma con alcuni equipaggi da Svizzera e Germania. La vettura più anziana era una Fiat 508 Balilla 4M del 1934, con equipaggi giovanissimi -due ragazzi del 1997 erano a bordo di una Fiat X 1/9 1300 prima serie del 1973, e meno giovani, come i coniugi di Vignola, classe 1933, con una Alfa Romeo, Giulia Nuova Super 1300 del 1975. Un evento trasversale che ha unito tante generazioni, e vetture di genere diverso. Tra i partecipanti, il Classic Club Vignola con ben 20 vetture di vari marchi, e poi Porsche, Ferrari, Alfa Romeo, Lancia e molte altre ancora.

Il gruppo è partito venerdì 26 da Bocenago (Trento), con l'accredito al Golf Club Rendena; quindi il sabato mattina le auto si sono ritrovate in Piazza della Fontana a Ponte Arche, con vari percorsi in altitudine, attraversando gli altipiani del Bleggio e del Banale, con la salita ai 1000 metri del Passo Durone e sosta a Marazzone con il primo ritiro; quindi Stenico, appena dopo alle cascate del Rio Bianco, verso il Pranzo di Solidarietà nel Borgo di San Lorenzo in Banale. Nel tardo pomeriggio alla Sala Congressi delle Terme di Comano si è tenuto il Gran Gala «Noi per loro» per Casa Sebastiano, con tutte le premiazioni di rito.

Alla domenica, partenza da Ponte Arche per il Lago di Molveno con passerella nel parco termale, e salita con la moderna telecabina a Pradel a 1350 m, con vista sul Lago e sul gruppo delle Dolomiti di Brenta. Poi sosta a Mollaro, per giungere infine a Coredo per poter visitare la Casa, che anche grazie ai contributi del raduno ha preso vita lo scorso 2 aprile. AppassionAuto tornerà puntuale per il 2018.

10354

[huge _it _gallery id="84"]

> Carlo Carugati, AppassionAuto
www.appassionauto.it

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/Rango-TN.jpg

Salone di Torino 2017: sempre più "salone" con tante novità (2017-06-13 20:50)

[1]

Tantissime le notizie dalla rete di questi giorni sul Salone del Parco del Valentino (7-11 giugno 2017), che per la gioia dei nostalgici prende il nome di Salone dell'Auto di Torino, così come era chiamata la principale storica esposizione italiana di automobili. La terza edizione ha confermato la formula delle due precedenti, con qualche affinamento: nei [2]siti ufficiali della manifestazione c'è tutto quel che serve per capire come si è svolto l'evento, mentre di seguito proponiamo alcune brevi considerazioni.

Intanto, la formula, vincente, che non è stata cambiata. Un salone aperto al pubblico e gratuito, nei luoghi suggestivi del Parco del Valentino, dove ad ogni Casa sono affidati uno o più padiglioni di forma e dimensione

standard, studiati dopo la prima edizione anche per proteggere meglio dalla pioggia. Un salone, dunque, all'aperto, nel quale la luce del sole e il verde circostante permettono di vedere le auto in una situazione migliore rispetto al luogo chiuso tradizionale, e dove a ogni singolo modello viene data un'importanza visiva specifica, che aiuta anche nel confronto tra una vettura e l'altra, soprattutto per il design.

Visto che la formula è piaciuta, erano ben 56 i brand presenti in questa edizione, partendo come da tradizione dalla vincitrice del premio Auto dell'Anno, la Peugeot 3008, per arrivare a oltre 100 modelli, con 26 anteprime nazionali, di cui 18 dai costruttori. Qualche nome: Alpine A110, Audi RS 3 Sportback, Corvette Gran Sport, DR4, DS 7 Crossback, Fiat 500L, Ford Nuova Fiesta, Kia Stinger e Kia Niro Plug-in Hybrid, Lamborghini Huracán Performante, Lexus LC Hybrid, Mazda CX-5, McLaren 720S, Mercedes-AMG GT R, Pagani Huayra Roadster, Renault Nuova Captur, SEAT Nuova Ibiza, Suzuki New Swift, Volvo XC60.

Il Salone del Valentino è ovviamente luogo del design, e sicuramente, come la tradizione impone, non potevano mancare le proposte dei Carrozzeri, storici o nuovi: le 8 premiere nazionali erano Fiat 124 Mole Costruzione Artigianale 001, FV-Frangivento Charlotte Gold, GFG Style Techrules Ren, IED Torino Scilla, Italdesign PopUp, Fittipaldi EF7 di Pininfarina, Touring Superleggera Artega Scalo Superelletra, Trilix TAMO Racemo. Da segnalare anche l'interessante Studiotorino Moncenisio, opportunamente decorata dall'artista Ugo Nespolo sul tema che lega la città di Porsche, Zuffenhausen, a Torino.

Il design ha avuto quindi un ruolo da protagonista, con le iniziative delle scuole di design torinesi (IED Torino e IAAD), ma soprattutto con l'intervento diretto di Auto & Design, che ha assegnato come di consueto il Car Design Award. I vincitori del Car Design Award 2017 sono per le auto di produzione l'ultima Ford GT, per le Concept cars la Jaguar I-Pace e per il Brand design language il marchio Land Rover. Una cerimonia svoltasi in collaborazione con Brembo, e con la presenza di Walter De' Silva, che ha raccontato storie sul design di alcune delle vetture di cui è stato responsabile di design.

Poi ci sono stati molti eventi collaterali, sia nel Parco stesso che in luoghi storici della città. Tra questi, il Gran Premio di Torino -che si riallaccia invece alla tradizione sportiva della città, i 70 anni Ferrari, i 90 ani Volvo, i 70 anni della Polizia Stradale, ed eventi come Cars and Coffe, dedicato alle supercar più prestigiose. Tutto questo ha garantito la presenza di oltre 700.000 visitatori, per un'edizione che ha confermato il trend in crescita rispetto agli anni precedenti.

Un ultimo accenno alle vetture esposte nei padiglioni. E' interessante vedere cosa propongono le case, quando non hanno la possibilità di esporre più di un certo numero di automobili, ma devono concentrare l'attenzione a volte anche su un solo modello A parte le esigenze pratiche, come i modelli disponibili presso gli importatori italiani, tantissime Case hanno puntato sulle auto di moda in questo momento, i SUV, di varie dimensioni. Vetture che assecondano la voglia di protezione, e anche un po' di aggressività, con l'idea di libertà di una "tutto-terreni" che però non sempre ha una realizzazione effettiva -e in effetti molti modelli sono solo a trazione anteriore. C'è però chi porta auto di dimensioni normali: è sicuramente il caso di Ford, che lancia una best-seller come la Fiesta, da poco auto più venduta in Europa con la generazione precedente. Poi ci sono marchi che puntano al futuro, come ad esempio Volkswagen, con le sue automobili elettriche anche da provare. La cosa particolare è che alcune case credono ancora nelle coupé sportive: Fiat e Abarth con la 124, ad esempio, ma anche la sorella Mazda MX-5, o la modernissima Lexus LC, e l'Alpine Renault A110 (una delle più belle del lotto) che invece guarda al passato. Quindi, per sognare davvero, non sono mancate le supercar, Ferrari e Lamborghini in primis (anche quelle della Polizia), ma modelli come Aston Martin DB11, Honda NSX, Jaguar F-Type 400 Sport, Porsche 911 GTS, o una piccola e cattivissima Lotus Exige 380 Sport. Per pochi, ma sicuramente per appassionati.

[huge _it _gallery id="85"]

10356

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/auto-esposte-salone-auto-torino-parco-valentino-2017-1095-1.jpg
2. http://www.parcovalentino.com/

Il settimo Historic Track Day a Varano De' Melegari: tante Abarth storiche in pista (2017-06-20 01:04)

[1]

Presso l'autodromo Riccardo Paletti di Varano De' Melegari, in provincia di Parma, si è svolta lo scorso venerdì 9 giugno la settimana edizione dell'Historic Track Day. L'evento dedicato alle Abarth Storiche ha raccolto 40 partecipanti da Italia, Svizzera e Germania, che hanno potuto vivere una giornata in pista con la propria vettura.

Tra le vetture Abarth presenti, si passa dalla "semplice" 595 su base Fiat 500 L alle 1000 TC, 1000 TCRadiale, OT 1300, Abarth Simca 1000, per arrivare alle formule S - Sport e Prototipi come la 1300 Periscopio, la SP 2000 od una ricostruzione della TC 140 dotata di motore 12 cilindri a V di 6000 di cilindrata, oltre alle più giovani, ma sempre divertenti Formula Abarth. Presente anche, con alcune delle sue vetture, il più grande e noto collezionista di Abarth, Leo Aumüller dalla Germania. Sebbene si sia trattato di un evento di una giornata, la dedizione degli appassionati e l'organizzazione dell'evento ha creato un'atmosfera da prove speciali, al pari di un "Gran Premio Historic".
L'iniziativa è rientrata negli eventi di carattere culturale e sportivo promossi dalla Berny Motori di Maleo (Lodi) e dalla Franzoni Auto Divisione Classic di Brescia.

Alle 18, ai box, a conclusione della giornata, brindisi con "Bollicine della Franciacorta" e torta rigorosamente marchiata Abarth, Berny Motori e Franzoni Auto Divisione Classic, con un arrivederci alla prossima edizione.

[huge _it _gallery id="86"]

Carlo Carugati, Historic Track Day

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/DSC09942.jpg

Il Motor Show di Bologna ritorna nel 2017. (2017-06-26 20:34)

[1]

Arriva di nuovo il Motor Show di Bologna, per il secondo anno gestito direttamente da Bologna Fiere, presentato a Milano dal Motor Show Director, Rino Drogo: un salone non classico di fine anno, che aspira a diventare un «anello di congiunzione tra consumatore e Car Maker».

Le principali novità riguardano il restauro dell'area espositiva, che secondo il Direttore Generale di Bologna Fiere,

Antonio Bruzzone, sarà terminato nel 2022, mentre il direttore Generale dell'ANFIA, Gianmarco Giorda, ricorda come il settore automotive sia trainante per l'economia italiano, coinvolgendo anche con l'indotto oltre un milione di persone. Romano Valente, Direttore generale dell'Unrae, ha invece evidenziato l'anzianità del parco circolante nell'uso quotidiano in Italia, che se ben gestita potrebbe essere una buona opportunità per le aziende, anche se Rino Drogo sottolinea che i più scettici ad investire nel Motor Show sono stati proprio i costruttori, presenti nel 2016 per il 67 % del mercato italiano, con 41 marchi. Gian Primo Quagliano, Presidente del Centro Studi Promotor Motor Show, ha evidenziato come, dopo aver perso il 40 % del mercato con la crisi del 2008, il settore si sia ripreso, ed ancora nel 2017 il dato a maggio sia positivo (+8,5 %) rispetto al 2016, con una crescita fino a 2 milioni di esemplari previsti per il 2017.

Quanto all'esposizione, Rino Drogo ha sottolineato il format espositivo uguale per ogni casa, in realtà secondo una formula simile a quella del Salone di Torino, efficace in termini di costi ma anche di messa a fuoco del prodotto. Tra le novità, l'apertura ai veicoli di interesse storico, con spazi espositivi dedicati, e gare di formula 1 storiche, con una sezione intitolata "Heritage: Passione Classic Racing". Novità assoluta, vi sarà una sezione dedicata a Mostra Scambio.

Naturalmente il grande evento avrà i suoi giovani protagonisti sportivi, che in conferenza hanno portato la loro testimonianza: Mirko Bortolotti, Lamborghini Factory Driver, Paolo Andreucci, per nove volte campione di Rally italiano, Vanni Oddera, campione di Freestyle e Simone Furlotti Pilota MX2 di Motocross. Riconfermata anche quest'anno la collaborazione con le università con il reparto dedicato ai giovani progettisti ed alle loro creazioni di formula SAE, rappresentati in conferenza da Stefano Moro del Politecnico di Milano.

L'idea, in sostanza, è proprio di avvicinare il consumatore all'automobile, che al Motor Sgow dovrebbe poter guardare, provare e infine scegliere l'acquisto della propria auto. A patto, ovviamente, che partecipino le case costruttici in gran numero.

> Carlo Carugati, A.A.V.S

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/DSC08179.jpg

Il 9° Meeting internazionale Opel storiche a Fontanellato (2017-06-27 13:02)

[1]

Si è svolto lo scorso 3 giugno 2017 il 9° Meeting internazionale Opel storiche a Fontanellato (Parma), organizzato dall'Opel Manta Fans Italy / Opel Fans Italy, patrocinato dal Comune di Fontanellato (PR) e dall'[2]A.A.V.S. Associazione Amatori Veicoli Storici.

L'antico Borgo della Bassa Parmense ha messo a disposizione tutte le aree che circondano la bellissima Rocca Sanvitale, per ospitare un centinaio di vetture provenienti da Italia, Svizzera, Germania e Slovenia. Grazie alla disponibilità di spazio, quest'anno si è potuta anche svolgere la prima mostra scambio di ricambi per Opel Storiche, evento unico in Italia, grazie alla presenza di un ricambista tedesco ed alcuni collezionisti italiani.

Tutti gli iscritti hanno ricevuto un bonus di benvenuto, costituito da un'opera d'arte raffigurante il logo Opel degli anni '60, fatto realizzare dal Presidente Luciano Checcanin appositamente per questo evento, ed una bottiglia di Lambrusco. Tra le vetture partecipanti quest'anno si è riusciti a scendere fino al 1951 con la più vecchia Opel presente, una ben preparata Olympia, proveniente dalla collezione dell'appasionato Mitja V. di Celje Slovenia, alla quale si è poi affiancata una ottima Olympia Rekord del 1955 proveniente da Forlì e la sorella del 1956 dalla provincia di Venezia. Andando sulle ammiraglie, due prestigiose Kapitaen del 1958 e 1962 provenienti da Roma e Trento, e una Rekord P2 coupè del 1963. Dal lato opposto due vetture simbolo del nuovo corso Opel degli anni '60 la Kadett A, con due splendidi esemplari del 1964, la Lusso e la Caravan che all'epoca non era ancora la station wagon da famiglia ma la vettura per i laboriosì artigiani, anche se la pubblicità la proponeva dicendo: «molti usi, molti svaghi». A seguire le Kadett B con una prima serie due porte lusso e degne di nota due coupé la Rally 1100 del 1968 e la LS coupè del 1971. La fine del boom economico era ben rappresentato da una Rekord C 1700 lusso 4 porte e da una Commodore A GS Coupé; da non trascurare la versione Rekord C Caravan che ha fatto superbamente da supporto logistico all'organizzazione. Le Opel GT, la "Corvette" europea, erano parcheggiate al fianco della parrocchiale di Santa Croce; tra queste quella di Michele da Matera, vincitore di uno dei tre premi per le auto che provenivano da

molto lontano. Naturalmente presenti numerose Manta A nei vari allestimenti ed alcune Ascona A anche in versione SR 2 e 4 porte, con il caratteristico tetto in vinile, mentre le Kadett C erano rappresentate dalle prime 2 porte STD del 1974 tra le quali quella di Gianni proveniente da Taranto, anche lui premiato per la distanza percorsa, passando per una Lusso coupé verde acido, l'Aero, modello esclusivo della Carrozzeria Baur, per finire con una delle ultime "Berlina" del maggio 1979. Molte anche le Manta B tra le quali menzioniamo una lusso 1600 rosso inglese, arrivata dalla Svizzera con l'Opel Club Hoffelden, con interno in panno beige e tetto rivestito in vinile; inoltre una CC 16 75 cv bianca proveniente da Rimini. Presenti anche una Rekord D standard 4 porte del 1977, una Rekord E 2.0 S "Berlina" verde smeraldo e per la prima volta un commerciale, una Rekord Delivery van 2300 diesel. Infine, due Monza B provenienti dall'estero tra le quali quella di Klaus proveniente dal sud della Spagna.

Nell'adiacente Piazza Garibaldi gli appassionati delle Corse, potevano ammirare una delle ultime Kadett C GT/E Conrero del 1979 nel suo originale giallo e bianco, e le Manta B GT/E e GSJ dei piloti ed Opel Fans, Paolo Caccialanza, Fabio Moscato, Roberto Marata e Sergio Biancolli, autore tra l'altro del libro "Kadett, Ascona e Manta I rally per tutti". Special guest la Kadett GSI 16V della pilota Micky Martinelli, vettura che ha anch'essa riscosso molti successi competitivi nei rally storici, e la Corsa A SR del 1984 del pilota Claudio Bergamini.

Francesca Pasetti, conosciuta anche come "Lady Fulvia" ha presentato il libro "Il Lato B dei miei Rally", scritto a quattro mani con il Campione di rally Rudy Roberto dal Pozzo; simpatico e gradito il gioco "Trova il logo" che ha visto impegnati i partecipanti per più di quattro ore, al fine di scoprire quanti erano i loghi "Opel Fans Italy" nascosti sulle vetture presenti.

Alle 16.30 si sono tenute le attese premiazioni, e il Presidente Luciano Checcanin ha ringraziato l'Amministrazione Comunale, donando al Sindaco una targa ricordo. Tra le 18 importanti coppe spiccavano le tre dell' A.A.V.S. attribuite all'Olympia del 1951 ed alla Rekord Olympia del 1955; Best of Show alla Commodore A GS del 1971 che inoltre è stata la vettura che ha percorso più km per partecipare all'evento, 1170. Prossimo appuntamento fra due anni, nel 2019.

[huge _it _gallery id="88"]

> Carlo Carugati, [3]Opel Fans Italy

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/GT-1900-3.jpg
2. http://www.aavs.it/
3. http://www.opelfansitaly.com/

Raduno Maserati e 70 anni di Scuderia San Giorgio, in visita alla Pagani **(2017-06-28 20:04)**

[1]

Un gruppo di iniziative dedicato a temi diversi dell'automobile d'epoca: così potrebbe definirsi quanto avvenuto in occasione del tradizionale "Raduno Maserati Città di Ferrara". Accanto alla manifestazione dedicata alle Maserati, si sono svolti i festeggiamenti per i 70 anni della Scuderia San Giorgio 1947 di Ferrara, occasione per la visita alla Pagani di San Cesario sul Panaro.

«La Scuderia San Giorgio è oggi un fatto compiuto»: così il 2 maggio 1948 esordiva il numero unico del Giornale "Scuderia San Giorgio", nel quale si enunciava come, dopo la fondazione del 17 ottobre 1947, a fronte di un sottile scetticismo, la Scuderia si presentava ai nastri di partenza della XV Coppa delle Mille Miglia con ben 10 equipaggi.
«La Tenacia e la passione invece hanno travolto ancora una volta tutti gli ostacoli e la Scuderia San Giorgio viva, vibrante e consapevole delle sue forze si presenta oggi ufficialmente agli sportivi ferraresi ed italiani...»: sono parole scritte nel 1948 ma che ancora oggi sono attuali e pulsanti.

Per celebrare questa importante ricorrenza ed il tradizionale "Raduno Maserati Città di Ferrara", il presidente Antonio Bettini ha invitato amici e simpatizzanti ad una giornata a tema motoristico in una delle giovani aziende italiane nel campo della produzione di Supercar: la Pagani di San Cesario sul Panaro. Fondata nel 1998 da Horacio

Pagani, è oggi un'azienda attiva, che ha rinnovato e ingrandito lo stabilimento, ha creato un Museo dedicato alle sue creature, una linea dedicata di merchandising ed offre lavoro a 150 dipendenti.
Venti gli equipaggi Maserati provenienti dall'Italia e dall'estero, Svizzera ed Austria, con una decina di vetture che andavano dalle Biturbo prima serie, fino alla potente Racing, passando per 3200 GT, Spider 4200, diverse Quattroporte IV ed una Grand Sport Coupé.

Grande interesse per la visita all'atelier Pagani (non si può definire uno stabilimento), realizzato con uno stile elegante, italiano, fatto di lampioni, volte con mattoni a vista, laboratori a vetri per la lavorazione della fibra di carbonio, ove la Pagani è industria primaria nella lavorazione. I numeri parlano chiaro: dalle 20 unità produttive realizzate fino all'anno scorso, l'obiettivo è di arrivare a 40 annue, praticamente raddoppiare la produzione. E c'è anche il racconto del sogno di Horacio Pagani, che dalle lattine, creava dei modellini sportivi, passando poi al primo piccolo ciclomotore prodotto quando era ancora in Argentina, alla prima formula 3, all'amicizia con Juan Manuel Fangio, che lo raccomandò a vari costruttori fino all'assunzione in Lamborghini per la quale realizzò le modifiche estetiche della Countach L30 Anniversary, con le nuove prese d'aria posteriori. E poi il salto nell'imprenditoria, creando il suo primo successo, la Zonda una «complicata ricerca di idee semplici», così la definirà Pagani. Nel museo è esposta la telaio n° 2 detta "La nonna", una vettura che dal 1998 ha percorso 550.000 Km e che è stata la "cavia" delle modifiche e migliorie al prodotto. Nel 1999 la Zonda S (C12) è l'idea vincente di Pagani, la prima Supercar stradale completamente realizzata in carbonio a vista, l'espressione massima della ricerca tecnica e stilistica del tempo. Segue la Zonda F, dedicata a Fangio, la Supercar più leggera nella sua categoria. Nel 2007 questa vettura chiuse i 22,835 Km del Nurburgring Nordschleife con un tempo di 7:27,82. Segue la Zonda 5, la Zonda più estrema, richiesta dal dealer di Hong Kong, prodotta in soli 10 esemplari, che assomiglia ad una mantide religiosa che sta puntando la sua vittima. Infine, la Zonda Revolution, la Zonda più estrema, peso 1070 kg, 800 CV e 730 Nm di coppia… «I limiti sono fatti per essere superati», dice Horacio Pagani.

Al termine della visita, il trasferimento all'Agriturismo "Bella Rama" per un pranzo informale ma molto apprezzato; tra gli ospiti anche la scrittrice Nunzia Manicardi che vanta all'attivo una cinquantina di libri a tema motoristico e che è stata inserita tra i circa 7.500 personaggi italiani più rappresentativi citati nell'Annuario "Who's Who in Italy". Di seguito trasferimento a Ferrara, dove nel pomeriggio avanzato c'è stata una competizione tra le Maserati presenti, vinta dalla Biturbo di Federico Malaguti. In serata si è tenuta presso l'Hotel Lucrezia Borgia, la cena di gala; ospite della serata, Fabio Lamborghini, nipote di Ferruccio Lamborghini, che fu tra i soci fondatori della Scuderia San Giorgio.

Si chiudono così per ora, le celebrazioni del settantesimo anniversario della Scuderia San Giorgio di Ferrara, rimandando l'appuntamento per le Maserati storiche al pranzo degli auguri a dicembre 2017.

[huge _it _gallery id="89"]

> Carlo Carugati, [2]Biturbo Club Italia

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/Maserati-Biturbo-allIngresso-Pagani.jpg
2. http://www.biturboclubitalia.it/

Terminato il sesto raduno Jeep e Gipponisti a Serramazzoni (Modena) **(2017-06-29 18:48)**

[1]

Per un weekend, nei giorni 3 e 4 giugno 2017, si è svolta l'invasione pacifica di Jeep e mezzi militari a Serramazzoni, nell'appennino modenese. Ideatori dell'evento, giunto alla 6^ edizione, Marzio Cavazzuti e Andrea Salvatori in collaborazione con il Comune di Serramazzoni ed il Comitato dei Commercianti "Facciamo Centro": l'organizzazione dell'evento è stata curata dal Club Volkswagen Italia, con il patrocinio del Circolo della Biella, di Modena.

Al tema del motorismo militare storico, con i mezzi del trentennio 1915 – 1945 di terra e di cielo, alcuni dei quali alcuni rimasti poi in servizio, anche civile, nei successivi decenni, si sono affiancate le mostre espositive attrezzate nella Piazza della Repubblica di Serramazzoni, dedicate a libri, antiquariato, abbigliamento, modellismo bellico. Tante le associazioni che si occupano di rievocazioni storiche: ad esempio, i "Ribelli", gruppo di ricerca e di rievocazione storica partigiana, o l'Associazione Culturale Q33 Bersaglieri Africa, con una riflessione storica sulla battaglia di El Alamein.

Due giorni nei quali anche i partecipanti diretti con i loro mezzi sono stati coinvolti anche emotivamente a partire dall'iscrizione con la consegna dello "zaino di sopravvivenza" con acqua, caramelle con le famose Mou al latte e le dissetanti Serra, ma anche la classica Field Ration D di cioccolato per una dose di 500 calorie. Novità di quest'anno, le biciclette militari portate in Piazza a Serramazzoni dal collezionista Roberto Gonnelli, tra le quali una Bianchi del 1924 con sella FNI dotata di due ammortizzatori anteriori e gomme piene, o quella degli ufficiali, del periodo 24-35. Da notare che queste biciclette erano dotate di un solo freno anteriore, in quanto il bersagliere frenava posteriormente con lo stivale, facendo attenzione a non consumarlo troppo, pena la consegna e il salto delle libere uscite. I militari svizzeri, nel 1944, avevano addirittura un doppio freno posteriore.

Noi abbiamo questa volta viaggiato su un Dodge WC 51 Canadese passo corto dotato di un poderoso Chrysler 6 cilindri; presente anche un Autoblindo Ford M20 con 6 ruote motrici, naturalmente benzina, 6 cilindri, 7.000 cc del 1942 prodotto in 3500 unità e dotato di mitragliatrice calibro 50. Naturalmente a far da padrone le Jeep Willys, mezzo che oltre ad essere un'autentica icona nell'immaginario collettivo del XX secolo, costituisce uno degli elementi

che – nel bene e nel male – hanno reso quanto più popolare il “mito americano”. Presenti anche alcune ultime Ford Mutt Vietnam, alcune delle quali vennero utilizzate anche nella Guerra del Golfo).

Sabato pomeriggio l’inizio degli eventi con il primo cruising ed “aperitivo al Campo” presso la Tenuta Raimondi a Valle, il cui titolare è Presidente e socio Fondatore del Circolo della Biella Auto Storiche Modena. In serata si è tenuta la cena conviviale presso la storica Trattoria del Gallo di Serramazzoni. Per gli amanti della storia, pare che questa Trattoria sia stata frequentata dai tedeschi, e vi nascosero e ricoverarono un aereo Cicogna che fu poi utilizzato per la liberazione di Mussolini. Successivamente venne assiduamente frequentata dagli americani, e vi è ancora una colonna rimasta smussata dalle brusche sterzate dei Carri Sherman.

Domenica 4 giugno è stata la giornata più intensa della due giorni. La mattinata ha visto una cerimonia ufficiale, alla presenza del Vicesindaco Simone Gianaroli e dell’assessore alla cultura e turismo, Maria Chiara Venturelli, insieme al comandante della stazione Carabinieri di Serra, M.llo Massimiliano Mantini, e Antonio Bentivogli, presidente della sezione A.N.C., con la deposizione di una corona d’alloro presso il monumento dei Caduti in Piazza Tasso accompagnati dalla Fanfara dei Bersaglieri di Scandiano. Quindi l’incontro con la Guardia Civica Tricolore, in sfilata, che ha dato il benvenuto al sorvolo aereo curato dal HAG- Historic Air Group con due velivoli, il Cessna 01 BIRDDOG utilizzato nella guerra del Vietnam pilotato dal presidente dell’HAG, Comandante pilota Andrea Rossetto, e un ZLIN Acrobat Special monoposto con al comando Maurizio Zanasi dell’aeroporto di Sassuolo. Come nel sabato pomeriggio, sono stati effettutati più passaggi, anche con emozionanti evoluzioni, sulle piazze gremite di pubblico entusiasta.

Ritornati in Piazza della Repubblica, la colonna di mezzi storici militari si è avviata per le "Vie della Storia". Il nostro Dodge WC 51, nonostante la sua mole, si è mosso con disinvoltura: il raggio di sterzata, a causa anche delle enormi ruote non è dei migliori, ma il mezzo se la cava lo stesso molto bene, anche grazie alla perizia del conducente, Andrea Salvatori. Il cambio è come quello degli antichi camion o pullmann: doppietta, doppietta, grattata e la marcia si inserisce. Il motore è più silenzioso del differenziale, ma questo fa parte anche della tecnica dei veicoli dell’epoca. Quindi, l’Aperitivo al Campo, presso il Caseificio Santa Rita, unico produttore al mondo di Parmigiano Bio di vacca bianca presidio slow food. Dopo questa degustazione, ripresa la marcia tra distese di campi con la raccolta attiva del fieno, la tappa all’Antica Trattoria Cacciatori di Pompeano nella comunità montana del Frignano. Qui oltre al menù tradizionale modenese annaffiato dal classico lambrusco, vi è stato un incontro ai vertici tra una Ford GPW del 1943 ed una Volkswagen Kubelwagen TYP 82 del 1943. C’è stata poi la visita al Castello di Pompeano, residenza privata, restaurato negli ultimi 20 anni; la Rocca risale al XIII secolo ed all’interno è stata restaurata con garbo con documentazione dei lavori eseguiti. La colonna è quindi rientrata verso il centro di Serramazzoni, attraverso la via Giardini, sulle orme della ferrovia Modena-Pavullo. Arrivederci alla prossima edizione di Jeep e Gipponisti, sempre a Serramazzoni, nel 2019.

[huge _it _gallery id="90"]

> Carlo Carugati, [2]Club Volkswagen Italia

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/DSC09725.jpg
2. http://www.clubvolkswagenitalia.it/

13.7 July

Il Fiat 500 Club Italia festeggia i 60 anni del "Cinquino" al Museo e al Meeting di Garlenda (2017-07-03 16:25)

[1]

Il 4 luglio 1957, proprio nella ricorrenza dell'Indipendence Day, compariva la prima Fiat 500. Un simbolo di rinascita, di famiglia, di design ai massimi livelli della semplicità, nata da Dante Giacosa, e dopo la Fiat 600 principale artefice della motorizzazione in Italia, oggi ambasciatrice di solidarietà e di turismo a misura d'uomo, lo «Slow Drive». Rimangono in circolazione ancora più di 400.000 esemplari, decisamente un record per un modello storico, su una produzione di 4 milioni di veicoli; e per celebrare la festa dei 60 anni del modello, ecco arrivare come di consueto il Meeting internazionale del Fiat 500 Club Italia di Garlenda (Savona), in un'edizione speciale dal 7 al 9 luglio, ma anche una festa speciale proprio alla mattina del 4 luglio.

Si comincia con la festa dedicata ai 60 anni della Fiat 500 presso il Museo Nazionale della 500 "Dante Giacosa", il giorno 4 luglio dalle 9 alle 12, con ingresso libero per l'intera giornata e uno speciale francobollo celebrativo dell'anniversario nel suo primissimo giorno di emissione, acquistabile con annullo filatelico presso la postazione temporanea delle Poste Italiane. Ci saranno altre iniziative: l'inaugurazione del nuovo allestimento del Museo, rimesso a nuovo e ampliato; la presentazione il volume del libro «Un Mito Italiano – La 500: fenomeno sociale e di costume», che racconta l'ascesa da auto popolare a mito universalmente riconosciuto; l'uscita del numero speciale di 4PiccoleRuote, rivista ufficiale del Club, sulla Fiat Nuova 500. E una torta simbolica con 60 candeline portata dalla 500 Giardiniera del socio olandese Robert Boot.

Il meeting del 2017, giunto alla 34ma edizione, si terrà invece sempre a Garlenda e dintorni nei giorni dal 7 al 9 luglio: sono già iscritte oltre mille Fiat 500 da tutto il mondo, grazie all'iniziativa del Fiat 500 Club Italia, che vanta 21.000 soci, un quarto dei quali sotto i 40 anni e iscritti da oltre 20 nazioni. Tra le proposte delle tre giornate,

escursioni alla scoperta del territorio, incontri culturali, serate musicali, bagni notturni nel mare di Alassio, e la possibilità di visitare la mostra BeRevolution, dove la 500 è il “finestrino” sul mondo, dal Piemonte al Giappone, per riconoscere l’uguaglianza delle persone a prescindere dalla differenze. E, per concludere, la grande sfilata delle coloratissime 500 presso l’ippodromo dei Fiori di Villanova d’Albenga.

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/500_076.jpg

Disegni dei lettori: Fiat 128 Sport coupé, di Salvo Armenia (2017-07-11 00:11)

[1]

Riprendiamo la rubrica dei disegni dei lettori con questo disegno, inviatoci dopo un po’ di assenza da [2]Salvo Armenia, e ancora una volta dedicato alla riproposizione in chiave moderna di celebri auto del passato.

In questo caso si tratta di una vettura molto nota nella storia Fiat degli anni ’70, ma al tempo stesso raffinata e sportiva: la Fiat 128 Sport Coupé prima serie, quella con il codino sfuggente e ancora senza il portellone della successiva 128 3p "post-austerity". Il restyling rispetta il design iniziale per linee e volumi, mantenendo la sportività ma anche la compattezza tipica di un’auto derivata da una media popolare come la 128.

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/fiat-128-coupe.jpg
2. salvo-armenia

Disegni dei lettori: Ferrari GTO, di Domenico Fosco **(2017-07-11 12:47)**

[1]

Continuiamo con la rassegna di immagini di automobili inviate dai nostri lettori, con un nuovo progetto 3D realizzato da [2]Domenico Fosco. La vettura raffigurata è un'ipotetica Ferrari GTO, e per disegnarla, in cinque ore e mezza, è stato utilizzato il software Catia V5.

[huge _it _gallery id="91"]

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/gto8-1.jpg
2. domenico-fosco

Disegni di automobili: Ferrari Show car 1, di Aldo Cerri **(2017-07-25 20:30)**

[1]

10368

Vi proponiamo un nuovo disegno realizzato da [2]Aldo Cerri e raffigurante un'ipotesi per una Ferrari del futuro. La linea è bassa e filante, l'abitacolo è realizzato come una sorta di cupola in vetro, mentre il posteriore ha ruote dalla carenatura interna, fianchi aerodinamici che aprono diverse prese d'aria e un vistoso alettone integrato nel posteriore.

L'intenzione dell'autore è quella di ricercare quella fantasia dello stile italiano ben rappresentata dai prototipi da salone degli anni Sessanta; questo tipo di concept car, di cui si auspica un ritorno, permetterebbe di ritrovare nuovo slancio e nuove idee.

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/ferr-med.jpg
2.

Speciali Virtual Car: ritorno dal passato, una Fiat 1500 C torna a Brescello dopo 50 anni (2017-07-31 23:58)

[1]

La passione per l'automobile non è fatta non solo di fuoriserie: a volte sono le storie più semplici quelle che ti coinvolgono di più, con la memoria del passato che ritorna presente. La protagonista per questa prova esclusiva per Virtual Car è la Fiat 1500 C del 1966, nella città di don Camillo e Peppone, Brescello, in provincia di Reggio Emilia nelle vicinanze del fiume Po.

La Fiat 1500 C è l'ultima serie di questo modello, nato come 1300/1500 nel corso del mese di aprile del 1961, caratterizzato (come tra l'altro le tedesche NSU Prinz) dal possedere una linea nettamente ispirata all'originale design di una vettura statunitense prodotta nello stesso periodo, la Chevrolet Corvair, per la soluzione stilistica dei "due gusci" sovrapposti, uniti a livello della linea di spalla, oltreché a quella consistente nell'adozione di quattro fari anteriori circolari, disposti a coppie orizzontali.
La 1500 C, presentata nel 1964, continuava ad essere equipaggiata con un cambio manuale a 4 marce, caratterizzato dalla soluzione tecnica del comando al volante, e disponeva di freni a disco, che agivano sulle ruote anteriori con aggiunta del servofeno. Tali motori furono progettati partendo dai sei cilindri dei modelli Fiat 1800/2100/2300, in modo da utilizzare più possibile componenti comuni e soprattutto le stesse attrezzature produttive. Si trattò di fatto di uno dei primi esempi di "motori modulari"
Sia il volante, sia il cambio (con leva ad angolo variabile) erano contraddistinti da un design più moderno rispetto a quello che aveva contraddistinto le vetture prodotte in precedenza, come la Fiat 1100. Gli interni erano poi caratterizzati da una maggiore cura nei dettagli e nelle finiture rispetto anche a modelli appartenenti ad un segmento di categoria superiore prodotti dalla stessa casa, a partire dalla Fiat 1800.

La Fiat 1500 C è equipaggiata con un motore potenziato a 75 CV (76,6 a libretto di circolazione), e caratterizzata dall'avere il passo incrementato a 2,50 m, allo scopo di aumentare lo spazio utilizzabile dai passeggeri posteriori. Le modifiche esterne di maggiore entità riguardarono soprattutto i due gruppi ottici posteriori (ciascuno costituito da

tre elementi lineari sovrapposti, compresa la luce di retromarcia), gli indicatori di direzione di dimensioni maggiori, il bocchettone della benzina disposto all'interno di uno sportello sulla fiancata sinistra, e l'adozione nella carrozzeria di un profilo cromato esteso per tutta la larghezza della griglia frontale, di fatto molto simile a quella che sarà adottato sul modello 1100 R. Le modifiche agli interni riguardarono principalmente la plancia e il volante, di disegno più moderno, caratterizzato da linee tese ed essenziali. Sul comodo sedile posteriore vi era il bracciolo centrale.

La storia di ieri: il primo proprietario, di Langhirano (Parma), classe 1904, era impossibile da rintracciare, ma la fortuna ha voluto che con una serie di tentativi telefonici è stata contattata una delle figlie (classe 1944), che ha gentilmente fatto conoscere la storia della vettura. La 1500 venne ordinata dal padre, imprenditore di Langhirano, che si occupava del noleggio e vendita di mietitrebbie, nella primavera del 1966 per sostituire una Fiat 600, di colore panna, ormai arrivata al capolinea, dopo avere accompagnato con onore per tanti anni il padre, su e giù per le campagne parmensi. «Era pronto per andare in pensione -racconta la figlia- e voleva una nuova vettura, con la quale gratificarsi e godersi il nuovo periodo». Avere una Fiat 1500 C nel 1966 era uno status symbol che ti classificava nel ceto medio con tutti gli onori ed oneri dovuti ad una cilindrata che era la "media" europea, ma per l'Italia era già un simbolo di "ricchezza", secondo una logica politico-sociale non diversa da quella odierna, almeno a giudicare dalla tassazione automobilistica. Era la vettura di famiglia dove il "bracciolo posteriore" centrale era conteso tra i bambini. Tra le prime gite dei genitori, dove guidò anche lei con il foglio rosa, Brescello (Reggio Emilia), sulla scia dell'interesse destato dalla saga dei Film su Don Camilo e Peppone, che i genitori non si erano persi nei cinematografi dell'epoca. La vettura venne ceduta nel 1972 a causa della prematura morte del padre per un infarto.

La storia di oggi dopo una vita intensa dal 1972 al 2002, la vettura viene abbandonata e ritrovata da un collezionista che ne esegue un restauro professionale completo e minuzioso. Dopo il restauro, terminato nel 2011, la 1500 viene usata poco se non pochissimo tanto che i 5 pneumatici hanno ancora i "baffetti" laterali. Arriva così questa vettura alla nostra redazione, tramite l'amico [2]Carlo Carugati della [3]Franzoni Auto Divisione Classic, nuova, come appena terminata nel 2011. Si tratta certamente di un modello non prezioso, benché certamente raro, soprattutto in queste condizioni; proprio perché non prezioso infatti, è estremamente improbabile che un veicolo di questo genere sia oggetto di un restauro di tale livello. Ed ecco che allora abbiamo pensato di riportare a Brescello la Fiat 1500 C 51 anni dopo. E' la prima uscita per una media percorrenza. Sono previsti 230 km da Brescia a Brescello e ritorno, da farsi sulle strade statali e provinciali in una calda ed afosa giornata di luglio: come si comporterà la vettura?
La 1500, oltre a comportarsi bene ha dimostrato, la validità del progetto ed il confort di questo "salotto buono" . Il motore parte e gira come un orologio svizzero, silenzioso senza vibrazioni. La frenata è sicura senza sforzo, grazie al servofreno. La guida è piacevole e lo sterzo sebbene non dotato di servosterzo, permette una agevole manovrabilità. Si è sentito narrare alle volte di leggende metropolitane che volevano queste vetture tormentate da problemi di raffreddamento del motore. Possiamo oggi smentire tali voci, in quanto sia per il traffico, che per la calda giornata, se ci fossero state tali particolarità sicuramente le avremmo avvertite, ma la lancetta, invece non ha mai superato la metà della scala graduata. Da segnalare anche la comodità dei sedili, larghissimi e morbidi nonostante la finta pelle, e il senso di spazio degli abitacoli degli anni '60, rispetto ai tetti rastremati, i parabrezza curvi e le linee di cinture altissime delle automobili attuali. Per la climatizzazione, utilissimo il deflettore anteriore, un tempo diffuso su quasi tutte le automobili, che permetteva di tenere aperti i finestrini senza essere eccessivamente colpiti dall'aria; per l'areazione interna si può contare su una bocchetta dinamica in basso, apribile con sportello: i tempi dell'aria condizionata, ma anche semplicemente delle bocchette orientabili in alto o a centro plancia, dovevano ancora arrivare.

La visita a Brescello: Vi consigliamo di partire dall'[4]Ufficio Turistico, dove potete trovare un'ottima piantina, con i luoghi legati ai Film di Don Camillo e Peppone, e si inizia, con l'acquisto dei bigletti per i due Musei: il Museo Guareschi ed il Museo Peppone e Don Camillo, che vi accoglie con il Carro armato visibile nelle fotografie, simile a quello che appare nel film. Abbiamo avuto l'occasione di incontrare una delle comparse, Gianni Lai, allora uno dei bambini nel film "Il compagno Don Camillo", oggi con orgoglio depositario e responsabile del Museo dedicato ai due personaggi creati da Guareschi, nato nel 1989. Non può quindi mancare una visita alla Chiesa in piazza Matteotti, dove è ancora esposto il Crocefisso con il quale interloquiva Don Camillo. Si prosegue in Via Giglioli dove è "appesa"

la Campana del Film "Don Camillo Monsignore ma non troppo". Proseguiamo per la Stazione di Brescello, purtroppo colpita dal sisma di alcuni anni fa ed in stato di decadenza. Sosta alla Scuola Elementare dove Peppone fece gli esami di 5a elementare. Uscendo sull'argine eccoci quindi giungere alla Madonnina del Borghetto, oggetto sempre del film "Don Camillo Monsignore ma non troppo". Per il desinare, vi consigliamo, proseguendo per Ghiarole, la "Cucina alla buona" dell'Osteria "La Golena". Si mangia e si beve bene al giusto prezzo.

Ecco, qualche scatto al Lido di Boretto ed è ora di rientrare. Anche questa volta la "macchina del tempo", in questo caso la Fiat 1500 C del 1966, ci ha fatto rivivere emozioni del passato, in luoghi da molti visti e conosciuti attraverso i film, e che oggi ancora è meta di turisti dall'Italia e dall'estero. Una situazione in gran parte magica, anche perché tuttora Brescello è insieme un paese con una sua storia e una sua attualità, ma anche, di fatto, un vero set cinematografico. Provate a vivere questo tour anche voi: non vedrete l'ora di ritornare in questi luoghi, come si torna volentieri a trovare degli amici.

[huge _it _gallery id="92"]

Testo: Carlo Carugati, Sergio Chierici
Fotografie: Sergio Chierici, Davide Chierici

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/1500_vcar_6.jpg
2. carlo-carugati
3. http://www.franzoniauto.com/
4. http://www.visitbrescello.it/

13.8 August

Disegni di automobili: Farfalla Ergonomic, di Aldo Cerri (2017-08-07 12:22)

[1]
10372

Un nuovo disegno di [2]Aldo Cerri prosegue il percorso verso le automobili "fantasiose", come i prototipi da salone del passato. In questo caso, la "Farfalla Ergonomic", su base Ferrari, è una vettura bassissima, ma con la capacità di modulare l'intera cellula abitacolo: questa parte della carrozzeria può essere sollevata per facilitare l'ingresso e l'uscita a vettura ferma, ma anche regolabile a piacimento durante la marcia, fino a una guida "racing" quasi sdraiata.

> Aldo Cerri per Virtual Car

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/trans.jpg
2. aldo-cerri

Ferrari Portofino (Francoforte 2017): l'evoluzione del design della California T (2017-08-23 16:47)

[1]

Ferrari continua l'aggiornamento della propria gamma, e il Centro Design Ferrari guidato da [2]Flavio Manzoni affronta il tema della seconda generazione di modelli che hanno ora un design totalmente nato a Maranello. Per il Salone di Francoforte 2017 è la volta della Ferrari Portofino: una località di mare italiana per rimpiazzare quella americana utilizzata per la California, e per l'attuale California T con il V8 Turbo. Una coupé-cabriolet di ingresso della gamma, pensata proprio per strade come quelle liguri, o delle costa azzurra, o appunto della costa statunitense, come a suggerire guida divertente e panorami mozzafiato all'aria aperta.

L'aspetto interessante è proprio il modo con cui il Centro di Design di Maranello ha affrontato il passaggio generazionale, dopo essere intervenuto con la T sulle linee di Pininfarina della California. Un'operazione complessa, perché la natura stessa delle coupé-cabriolet rende difficile gestire le proporzioni, dovendo nascondere totalmente il tetto rigido ripiegabile nel volume di coda, senza perdere le caratteristiche sportive, estetiche e ovviamente dinamiche.

La vista di tre quarti evidenzia una struttura generale che conserva proporzioni e andamento delle linee che traggono origine dalla California T: viene mantenuta infatti l'idea dei parafanghi accentuati, ma anche della fiancata che si stringe, per rendere ancora più evidente il senso di spinta in avanti data dalla coda, necessariamente larga, che si avvolge attorno ai cerchi posteriori.

Il lavoro svolto sul frontale permette di riconoscere il nuovo corso stilistico Ferrari a prima vista. La California T giocava sulla mascherina trapeziodale, portata in avanti, larga e lievemente spigolosa, da cui si originavano le pieghe sopra i fari; altre pieghe definivano i parafanghi anteriori, prolungati sul cofano, con una caratteristica pinna centrale che separava le zona delle prese aria ben spaziate. La Portofino è diversa: sfruttando alcune idee già viste su altri modelli e one-off nate a Maranello, una linea taglia orizzontalmente il frontale, facendo da bordo superiore per una mascherina più stretta, con una calandra che piega internamente ai lati generando due prese d'aria; anche

le prese d'aria laterali sono più ampie, e definiscono meglio la ripartizione delle ali inferiori, ora definite solo ai lati e poggiate su uno splitter centrale. Il cofano ha una fascia centrale a rilievo, mentre i fari, pur mantenendo la forma avvolgente, sono più sottili, si prolungano verso il centro, e sono ridefiniti geometricamente anche nella struttura interna, con tecnologia full-LED, lasciando spazio ai lati per ulteriori inedite aperture. L'aspetto complessivo è dunque meno sfuggente verso il basso, ma anche all'apparenza più largo e più simile a quello di una race car, anche se in effetti la nuova Portofino ha misure superiori di pochissimi centimetri rispetto a quelle California T (lunghezza 4.586 mm, larghezza 1.938 mm), ed è anche più bassa (1.318 mm).

Il nuovo design del cofano ridefinisce lo slancio della fiancata, che ha anche alcune caratteristiche nuove. E' stato ridefinito lo sfogo d'aria anteriore dietro il parafango, che ora è più basso perché è la naturale prosecuzione della linea che taglia in due il frontale; cambia anche la parte inferiore della fiancata, che si divide letteralmente in due parti, con altrettante pieghe marcate e una zona di "vuoto" sospesa sulla bandella inferiore. La colorazione in tinta carrozzeria del tetto, nella versione di lancio "rosso Portofino", rendono la nuova Ferrari più simile a una coupé fast-back che a una cabrio, a vettura chiusa; il meccanismo RHT di apertura del tetto è nuovo, e ora funziona anche a bassa velocità.

La coda è stata anch'essa ridefinita: ci sono ancora i fari tondi singoli e sospesi come nella precedente, ma diminuisce l'effetto di vettura a coda tronca, con le linee raccordate in modo ancora più coerente. Spostando i gruppi ottici ai margini della coda, con uno spoiler più ampio e marcato, e ridisegnando sia le pieghe inferiori e del vano targa, che ora definiscono volumi complessivamente più convessi, sia lo sporgente scivolo posteriore, si è ottenuto con pochi tocchi il senso di una coda più importante, e una vettura più piantata a terra. Di ultima generazione anche gli interni, che riprendono le ultime novità viste in Ferrari, dai bei comandi in alluminio alle quattro bocchette circolari per il nuovo climatizzatore, dallo schermo più ampio a centro plancia (10,2") al piccolo schermo per il passeggero, dal profilo centrale quasi orizzontale che taglia in due la plancia ai comandi a pulsante del cambio automatico a 7 rapporti su un sottile "ponte" centrale.

Quanto ai dati tecnici, la Ferrari Portofino è sempre una 2+2 dotata del V8 Turbo 3.855 cc con V di 90°, a trazione posteriore, ora migliorato in varie componenti: la potenza sale a 600 CV a 7.500 giri/min (40 in più rispetto alla California), con 760 Nm di coppia massima da 3.000 a 5.250 giri/min, oltre 320 km/h di velocità massima, e accelerazione da 0 a 100 km/h in 3,5 secondi. Il consumo combinato è di 10,5 l/100 km, con 245 g/km di CO2. Le doti stradali complessive sono rese migliori anche da un telaio ridisegnato e alleggerito, e anche per l'impiego del differenziale posteriore elettronico di terza generazione (E-Diff3) integrato con il F1-Trac, lo sterzo elettrico EPS e sospensioni magnetoreologiche (SCM-E).

[huge _it _gallery id="93"]

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/ferrari_portofino_4.jpg
2.

Alfa Romeo Alfetta (1978): in vacanza sulle tracce del passato **(2017-08-29 19:17)**

[1]

E’ l’anno 1978, e un gruppo di adolescenti effettua una gita del catechismo nelle valli piemontesi che vanno dalla Val Pellice, Val Chisone e Val Susa. Uno dei partecipanti con la sua Kodak Instamatic Camera 100 sceglie come soggetto di una delle 24 foto del rullino un’Alfa Romeo Alfetta 1,6 di recente immatricolazione, parcheggiata assieme ad altre vetture, e immaginando un viaggio con buona musica su quella berlina sportiva.

Sono passati quasi 40 anni e nel riordinare un cassetto che contiene il depliant dell’Alfetta, salta fuori la foto fatta all’epoca. Ed ecco l’idea: tornare in quei luoghi con un’Alfetta 1,6, di colore diverso ma identica come modello, e dello stesso anno, il 1978. Ed ecco così che in una già calda mattinata di agosto, alle 5 di mattina, si parte da Brescia verso le valli piemontesi.

La protagonista della prova è un’Alfetta 1,6 seconda serie detta "unificata", poiché aveva lo stesso stile della più grande 1,8, e con la possibilità di montare pneumatici 185/70 SR 14, a seguito della messa sul mercato dell’Alfetta 2000. Questa vettura era in origine di proprietà di un meccanico motorista alla linea di Arese, tra i premiati nel 1989 dopo la produzione del motore twin spark numero 100.000. Conservata e con soli 75.000 km, è stata adeguata ai tempi con la sostituzione dell’olio, previo pulizia del circuito con un Castrol Edge, tutto sintetico, 10W60, più un adittivo di protezione e riduttore di attriti della Liqui Moly. L’autoradio con mangianastri Philips dell’epoca, marchiata Alfa Romeo, permette grazie allo specifico connettore l’ascolto anche di musica digitale; naturalmente il navigatore ha sostituito le cartine e il carburante (benzina verde) è stato "vitaminizzato" con alcune pillole americane, non

indispensabili ma ricostituenti.

Sebbene il percorso sia più lungo, si valuta di percorrere la Torino Piacenza che a parte qualche camion è normalmente meno trafficata. Si raggiunge quindi Torre Pellice capoluogo della Comunità Montana Val Pellice e centro principale della Chiesa Valdese italiana, in poco più di 3 ore percorrendo 300 km con 30 litri. Ad accoglierci un Castelluzzo sgombro da nubi: dopo il lunch nel salone Achille Deodato, alla Foresteria Valdese, annaffiato con del buon Dolcetto, arriva anche l'annaffiata dal cielo, una pioggia fine ma intensa che sembra bloccarci, ma il rispetto del programma, ci porta a salire alla frazione di Angrogna "Pra del Torno", dove vi è uno storico Tempio con una splendida vista sulla valle. L'Alfetta, si inerpica senza difficoltà e con scioltezza, grazie ai suoi 109 CV ed anche nei tornanti non si avverte la mancanza del servosterzo.

Dopo la cena al ristorante Brasserie Free Time di Torre Pellice e il pernottamento a Villa Glicini a San Secondo, al venerdì mattina la visita al mercatino di Torre Pellice, che si stende per tutto il paese fin dopo il ponte sul torrente Angrogna. Nel ritornare per recuperare la vettura, scopriamo che la ferrovia che arrivava fino a Torre Pellice è stata dismessa ed il servizio è stato sostituito con dei pullman. Bello il murales dell'artista argentino Francisco Bosoletti che racconta con dolcezza il momento della migrazione: il dolore di chi parte, il coraggio di chi resta, la forza del cambiamento.

La nostra nuova tappa sono i laghi di Avigliana, due piccoli laghi di origine morenica, negli spazi fra diverse morene frontali concentriche che il ghiacciaio della Val di Susa produsse nel suo ritirarsi verso monte. Separati da uno stretto istmo, sono situati nel comune di Avigliana, e in base alla loro superficie vengono chiamati rispettivamente Lago Grande e Lago Piccolo. Appena prima del Santuario della Madonna dei Laghi si scende a destra per il Lago Grande, che consente una piacevole camminata. Dal grande parcheggio si vedono anche i ruderi del Castello di Avigliana. Dopo il pranzo al ristorante/pizzeria "El Mundo Nuovo", nel pomeriggio si costeggia una parte del Lago Grande e si sale alla Sacra di San Michele. Monumento simbolo della Regione Piemonte e luogo che ha ispirato lo scrittore Umberto Eco per il best-seller Il nome della Rosa, la Sacra di San Michele è un'antichissima abbazia costruita tra il 983 e il 987 sulla cima del monte Pirchiriano, a 40 km da Torino. Dall'alto dei suoi torrioni si possono ammirare il capoluogo piemontese e un panorama mozzafiato della Val di Susa. All'interno della Chiesa principale della Sacra, risalente al XII secolo, sono sepolti membri della famiglia reale di Casa Savoia. Rispetto al 1978 i lavori di ammodernamento si vedono: dai parcheggi (minimo 2 ore, minimo 3 euro), la salita pedonale asfaltata, le strutture interne più visitabili, anche per disabili, i canti gregoriani in sottofondo nella struttura. Abbiamo conosciuto anche l'artista [2]Fabrizio Gavatorta con la sua mostra "Il Profumo dell'ombra" che ha elaborato alcune realizzazioni aventi come sfondo le ombre della Sacra. Per il rientro da questo luogo, vi suggeriamo di inibire il navigatore da autostrada e tratti con pagamento e fare le antiche strade locali, in alcuni tratti assolutamente senza traffico e molto carini. L'Alfetta se è goduta tutti questi saliscendi con i sempre pronti 4 freni a disco e le sospensioni pronte ad assorbire le variazioni di assetto.

Sabato il programma è molto denso. La prima tappa è l'antico borgo di Usseaux nella zona di Fenestrelle. Il comune è stato recensito come uno dei borghi più belli d'Italia e insignito dal 2011 della Bandiera arancione dal Touring Club Italiano. Da non perdere i murales lungo le viuzze e nella piazzetta del borgo il cui tema spazia dalla vita contadina al mondo della natura e degli animali ed ai personaggi fantasiosi delle favole; sono circa 40 ed al visitatore è lasciato il piacere di scoprirli seguendo le indicazioni che si incontrano lungo il cammino. Abbiamo poi trovato il mulino ad acqua per cereali ancora funzionante. Da rilevare una bella iniziativa chiamata "Libri in viaggio", un'opportunità per una lettura aperta, allo scambio semplicemente di un libro, durante il passaggio. Vi sono più punti di raccolta sparsi nel Borgo. Da Usseaux in una quindicina di chilometri si raggiunge Pragelato, dove non può mancare una visita al negozio dell'azienda produttrice dell'amaro Albergian; ancora 10 km con alcuni tornanti ed arriviamo al Comune più alto d'Italia, Sestriere (2035 m), che si trova sul colle omonimo che mette in comunicazione la Val Chisone e la Valle di Susa. Caratteristica del Sestriere i due alberghi (noti come le Torri) fatte costruire su progetto di Vittorio Bonadè-Bottino da Giovanni Agnelli, il fondatore della Fiat, il quale aveva acquistato per 40 centesimi al metro quadrato i terreni circostanti agli inizi degli anni '30. Caratteristica anche la Chiesina sopraelevata

rispetto alle più recenti costruzioni dei negozi, che 40 anni fa era sola ed isolata. Anche qui, inibito il navigatore verso percorsi autostradali si può scendere a Bardonecchia, il comune più occidentale d'Italia, anch'esso noto centro per gli sport invernali, ma per noi punto di ricordo per aver pranzato al ristorante "Laghetto" annesso alla Piscina comunale. Anche qui si possono fare due passi nel centro storico con sosta alla Chiesa Parrocchiale di Sant'Ippolito dove si possono ascoltare canti gregoriani in sottofondo alla visita della chiesa.

Sempre lasciata da parte l'autostrada risaliamo la statale del Moncenisio, per ripassare al Sestriere e raggiungere quasi di fronte ad Usseaux, la nostra ultima tappa: il Lago di Laux. Se volete vivere dentro una favola recatevi a Lago del Laux: il paesaggio che si presenterà davanti ai vostri occhi è quello delle fiabe, sulle rive di un laghetto naturale. Un diamante incastonato nella montagna, dove il verde si rispecchia nelle acque di questo laghetto naturale, cirdondato da piante e prati e monti.

Il nostro tour nei bei luoghi del Piemonte volge al termine: mancano i 300 chilometri auostradali del rientro. Abbiamo anche questa volta messa in moto la macchina del tempo che ci ha fatto rivivere luoghi visitati tanti anni fa e ripercorsi con una vettura di allora. L'Alfa Romeo Alfetta, ha percorso 1000 km con ampio respiro, riconfermando la sua validità di progetto, il suo confort indiscusso, fatto di spazio interno, silenziosità ed assemblaggio corretto senza cigolii o vibrazioni. Un motore generoso che unito ad una dimensione compatta, ad una ripartizione ottimale dei pesi, la rende maneggevole anche in un uso montano e non solo a suo agio in autostrada.

[huge _it _gallery id="94"]

> Carlo Carugati Divisione Classic [3]www.franzoniauto.com

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/Torre-Pellice-Gelateria-Artigianale-Bellocco.jpg
2. http://www.fabriziogavatorta.com/
3. http://www.franzoniauto.com/

13.9 September

Berman Autostyle Design Competition 2017: pronti per la nuova edizione (2017-09-13 19:41)

[1]

10378

Ormai è tutto pronto per l'edizione Berman [2]Autostyle Design Competition 2017: il prossimo 6 ottobre a Villa di Bagno (Porto Mantovano, Mantova) si terrà la kermesse internazionale dedicata al design automobilistico, unica in Italia e giunta alla quattordicesima edizione.

La sua unicità è costituita dalla particolarissima formula, che comprende il concorso tra i giovani talenti, molti dei quali sono poi diventati designer nelle case automobilistiche, le conferenze con i più importanti designer del mondo dell'auto e l'esposizione di vetture degne di un salone internazionale, che quest'anno saranno ben venti.

I relatori nelle conferenze sul design di Autostyle 2017 saranno Robin Page, Senior Vice President del design Volvo, Mitja Borkert capo dello stile Lamborghini, Alessandro Maccolini, che tratterò della nascita dell'Alfa Romeo Stelvio, e Filippo Perini, direttore del Centro Stile Italdesign, che svelerà i segreti della Serie Speciale ZeroUno. Il workshop conclusivo dedicato alla Bugatti Chiron sarà tenuto da Aldo Maria Sica, oggi al design Bugatti ma anche ex studente partecipante all'edizione 2012 di Autostyle.

Alla termine della mattinata, ci sarà la cerimonia di premiazione dei 13 giovani designer in Concorso, provenienti da Istituti Europei di Design: Coventry University (UK), IED Torino – IAAD Torino- ISSAM Modena - Politecnico di Milano (Italia), IED Barcellona (Spagna), ISD Valenciennes - Strate College (Francia), Pforzheim University (Germania), Cape Peninsula University of Technology (Sud Africa), Umeå Institute of Design (Svezia).

Gli studenti selezionati stanno terminando i lavori di elaborazione sulle versioni speciali sulla base di Alfa Romeo Stelvio e Citroën DS7 Crossback nella categoria Urban Cars e SUV, Ferrari 488, Mercedes-Benz GTS AMG e Audi Q2 nella categoria Sports Cars. La Commissione di Valutazione sta selezionando i migliori lavori per l'assegnazione dei premi finali; i giurati sono Silvia Baruffaldi (Auto &Design), Jarlath Sweeney (Fleet Magazine), Luca Ciferri (Automotive

News Europe) e alcuni designer attivi nelle case automobilistiche: Alessandro Maccolini (Alfa Romeo), Klemens Rossnagel (Audi), Achim Anscheidt (Bugatti), Roberto Giolito (FCA), Flavio Manzoni (Ferrari), Claudio Messale (Ford), Mitja Borkert (Lamborghini), Marco Tencone (Maserati), Anna Costamagna (Peugeot-Citroën), Robin Page (Volvo).

[3]Autostyle – giunto alla sua XIV edizione - è organizzato da [4]Berman S.p.a. azienda italiana specializzata nella produzione di componenti di primo impianto e accessori originali auto per alcune tra le più grandi Case Automobilistiche del mondo.

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/14610934_10154522253589030_7781034738969304835_n.jpg
2.
3. http://www.berman.it/autostyle/en/home.html
4. http://www.berman.it/

Alcune concept car da Francoforte 2017 **(2017-09-14 18:24)**

[1]

Il Salone di Francoforte ha aperto le porte, in una versione lievemente sottotono rispetto ad altre edizioni: non certo per le case automobilistiche tedesche, che propongono tantissime novità, quanto per altre case internazionali, che non hanno auto in esposizione. Oggi il salone "centrale" per l'Europa è Ginevra, e ci sono diverse altre opportunità nel mercato globale per la presentazione delle vetture.

Virtual Car è però il sito di Automobili e Fantasia; quindi, lasciamo un attimo da parte l'attualità, con tante novità che saranno sicuramente di successo come Polo o Fiesta, ma anche con una vera e propria moda come quella dei SUV di diverse misure e caratteristiche che sembra la parola d'ordine (anche troppo) di tutte le case

automobilistiche mondiali. Diamo invece un’occhiata al futuro, con alcune concept car che mostrano le tendenze di design e la tecnologia su cui un po’ tutti stanno lavorando, e "inventando" soluzioni per la mobilità.

[2]

Iniziamo con Audi, che propone due veicoli per il futuro, la Aicon e la Elaine La Aicon, auto lunga 5 metri e 44 (più di una A8), ha una linea da grande berlina aerodinamica dalle spalle larghe e dal passo lunghissimo, che la fa sembrare meno ingombrante di quando non sia in realtà, soprattutto nella vista di tre quarti. Le misure extra-large servono per impostare un particolare abitacolo-salotto, in un contesto di guida elettrica e totalmente autonoma. Tra gli elementi di design, l’assenza dei fari, sostituiti però da una curiosa maschera scura che abbraccia il single frame centrale, e che non è più una presa d’aria. Da notare anche la coerenza delle linee generali, in particolare la linea ad arco che parte dal cofano anteriore e percorre, piegandoli, i finestrini.

[3]

La Audi Elaine Concept era la precedente e-tron Sportback Concept, ed è una specie di SUV coupé a 5 porte e lunga 4,9 metri, meno futuribile della Aicon, ma con elementi di stile che si ritroveranno sulle Audi del futuro. Tra gli elementi, la grossa mascherina nera che avvolge anche qui il single frame in tinta carrozzeria, ma con una cornice simile a quella delle ultime SUV Audi, e con sottili fari all'estremità superiore nati dal prototipo del film "I, Robot"; da notare anche l'incavo nel cofano anteriore, i tratti evidenti che definiscono i parafanghi, il taglio nella parte inferiore della fiancata, e la coda molto rastremata con le luci unite in un elemento orizzontale.

[4]

10382

BMW, che ha affidato all'ex designer Skoda Jozef Kaban il ruolo di capo del design del marchio, sta cambiando linguaggio formale, dopo l'originalità e lo sperimentalismo dell'era Bangle e l'attuale fase più immediatamente percepibile di Adrian Van Hooydonk, tuttora a capo dell'intero gruppo BMW. Si cerca qualcosa di fedele alla tradizione, ma si ridisegnano anche gli elementi più tipici, come ad esempio il doppio rene frontale: la BMW Concept Z4 ne è un esempio immediato, con una linea compatta e a cuneo, molto vicina a quella delle barchette degli anni '50 e '60, partendo proprio da un doppio rene largo e inclinato in avanti, e facendo gioco su ampie prese e sfoghi d'aria integrati nella carrozzeria.

[5]

Particolare è invece la lezione della BMW X7 iPerformance: al di là della moda del SUV extra-large, che ha evidentemente dei sostenitori in certi mercati, e dell'impiego dell'ibrido necessario per rendere efficiente e sostenibile lo spostamento di una massa enorme, si vede come è stato risolto su un frontale imponente e ingombrante l'innesto del doppio rene, ampio e avvolgente; da questo partono coppie di fari laser sottilissimi, che costituiscono un elemento di design molto caratteristico, e alla moda.

[6]

Più intrigante è quanto viene invece proposto nella BMW i Vision Dynamics, perché il prototipo, da cui deriverà la prossima i5, entra nel solco di quanto di più classico c'è in BMW, la tipica berlina di lusso, con guida elettrica e autonoma. Tanti gli elementi da notare, come il doppio rene che non è più calandra (con 600 km di autonomia) e sembra invece una "finestra" sulla traversa orizzontale di protezione; il cofano sollevato al centro; le piccole luci quasi scavate nel corpo vettura; e poi la finestratura laterale che ha lo stesso profilo del doppio rene (e senza il gomito di Hofmeister), il parafango posteriore molto muscoloso, le sottilissime luci posteriori ai margini di un accenno di coda classicamente BMW.

[7]

Oltre alla Mini Electric, che ridefinisce in chiave moderna e "luminosa" le forme dell'ultima generazione di Mini a tre porte destinata al motore elettrico, c'è un'altra compatta molto interessante: è la Honda Urban EV Concept. Obbedisce a una serie di criteri: è relativamente corta (3,9 metri), aerodinamica e tecnologica. Il suo design è minimalista, con la curiosa plancia piatta e in legno ma con numerosi e ampi schermi, ma anche con una carrozzeria che si ispira a certe creazioni internazionali degli anni '70, frutto di un'estrema razionalità nelle linee, e anche di operazioni di simmetria- come ad esempio la fascia frontale con i fari tondi a LED e la fascia delle luci posteriori. I giapponesi amano il retro design, o anche semplicemente l'originalità in una vettura di piccole dimensioni: qui però sembra prevalere un concetto di efficienza funzionale che potrebbe garantire un buon successo nell'eventuale modello di serie del 2019.

[8]

In Mercedes, il punto di forza si chiama Mercedes-AMG Project One, che è praticamente una formula 1 vestita da auto stradale. Si segue la lezione Ferrari: niente appendici aerodinamiche troppo sporgenti (c'è solo l'airscape per il motore sopra il tetto con la pinna come la formula 1, mentre l'alettone posteriore è retrattile). La linea lenticolare è sicuramente molto aerodinamica, ma spinge a terra gli oltre 1.000 CV disponibili grazie ad un'affinatissimo studio dei flussi anche all'interno, come dimostrano le enormi aperture nel frontale, sul cofano e nella fiancata, e l'estrattore posteriore. Esteticamente, in ogni caso, la Project One non presenta novità significative, se non di dettaglio: il suo punto di forza è la meccanica ibrida iper-sofisticata, con un V6 e 4 motori elettrici per soli 1.300 kg di peso.

[9]

Il futuro concreto Mercedes è però rappresentato dalla EQA, declinazione di classe media delle futura serie di veicoli EQ, a motorizzazione elettrica, che vedrà la luce nel 2019. Due motori elettrici, trazione integrale, 400 km di autonomia e tanta tecnologie come i fari laser caratterizzano questo prototipo, non lontanissimo da una possibile versione di serie: tuttavia, è da notare come il nuovo corso di stile Mercedes stia finalmente abbandonando l'utilizzo sovraccarico di linee e superfici, a favore di un impianto generale fatto sempre di concavità e convessità, ma con una lodevole semplificazione e coerenza di linee e forme. Forse la ricerca di una maggior efficienza per una tecnologia che è ancora in via di sviluppo ha favorito la riduzione di certi "barocchismi".

[10]

Per la Mercedes-Maybach Vision 6 Cabriolet, in prima europea, si studia invece la logica di una cabriolet dal lusso estremo, che, come in tutti i progetti che portano marchio o nome Maybach, risente di influssi "neo-gotici" o aerodinamici streamlined dei primi del Novecento, quando i creativi immaginavano il futuro dell'auto. Con ispirazione al mondo del lusso, dalle cromature, al blu scuro di un vestito gessato o alle finiture di uno yacht, in sei metri di carrozzeria.

[11]

Dal grande al piccolo in casa Mercedes: la smart vision EQ fortwo mostra come potrebbe essere una smart del futuro, partendo dal principio dell'automobile per il car sharing, ma anche a guida autonoma -quindi che porta un passeggero in un posto, ma che può essere programmata per arrivare in un posto anche senza guidatore. L'illuminazione blu e il bianco, colori futuribili associati all'energia pulita, sono anche la base per messaggi esterni su appositi pannelli, mentre la bolla formata dal cristallo laterale è moderna ma poco sicura: serve per mostrare soprattutto il divano e la plancia, con comandi e informazioni ma che può essere priva del volante e dei pedali.

[12]

Un accenno alla Kia Proceed Concept, nel momento in cui Pierre Leclercq è stato appena nominato respons-

abile del design del marchio: in concomitanza con la Hyundai i30 Fasteback, rinasce la moda delle 5 porte a coda sfuggente, impostato però su un corpo vettura a cofano lungo, molto rastremato e aerodinamico, muscoloso e dallo sbalzo anteriore cortissimo: nella concept risulta particolarmente evidente sia l'elaborazione della zona inferiore della carrozzeria, sia l'arco ribassato con il cenno di montante cromato che incornicia i finestrini. Sarà interessante vedere quanto rimarrà di tutto questo nella versione di serie, una moderna station wagon all'europea e non SUV, parente alla lontana della Rio fastback degli anni 2000 (dal design italiano).

[13]

Non c'è molto dalla Francia al Salone di Francoforte, ma una novità inedita sì: si tratta della Renault Symbioz concept, che, dopo l'accattivante e premiata Trezor, mostra il secondo progetto del secondo corso di design sotto la guida di Laurens van den Acker. Il principio stilistico sembra essere sempre quello di una forma avvolgente, nella quale le proporzioni rendono la vettura sempre più schiacciata a terra, con linee relativamente semplici e filanti, e un tetto trasparente. Qui in realtà è la tecnologia a farla da padrona: pensata per la serie entro il 2023, ha guida elettrica e autonoma, con autonomia di 500 km, schermi nell'abitacolo, e soprattutto la possibilità di interfacciarsi con un'abitazione: in questo caso, come test, la casa di 120 mq è stata creata dallo studio Marchi Architectes, per realizzare con l'auto uno scambio di energia e funzionalità.

[14]

Volkswagen presenta per il mercato "normale" la SUV urbana T Roc, ma per il futuro la I.D Crozz II, ultima versione di uno dei 30 veicoli elettrici che arriveranno prossimamente, in questo caso nel 2020. Qui c'era la necessità di ripensare a come rendere efficiente (500-600 km di autonomia con guida autonoma e trazione integrale bimotore) un veicolo a ruote alte e sezione frontale enorme, per favorire la motorizzazione elettrica: la scelta è ricaduta su una linea il più possibile rastremata e non particolarmente elaborata, ma molto caratterizzata sopra i parafanghi, accentuando il senso della muscolosità, e con un tetto rastremato da SUV-coupé fastback.

[15]

10390

Nell'ambito del gruppo Volkswagen, c'è da segnalare, sulla stessa piattaforma, anche la Skoda Vision E, anche in questo caso una SUV Coupé ma più dichiaratamente Skoda nelle forme e nella filosofia. L'autonomia dei 2 motori elettrici è sempre di circa 500 km, ma è da notare soprattutto come viene impostato l'esterno nell'ultima configurazione: la mascherina anteriore è stata "sintetizzata" solo in alcune linee e in una fascia luminosa, la fiancata gioca in modo originale su concavità e convessità, e la coda è alta e fortemente inclinata, con targa in basso.

[16]

Al di fuori dei marchi noti, è da segnalare il ritorno di un brand tedesco un tempo notissimo, che gli eredi intendono far tornare in auge: la Borgward Isabella, dopo la SUV BX7, è una curiosa coupé dalle linee aerodinamiche ma sfaccettate, in diversi toni di blu e azzurro, con dimensioni abbondanti paragonabili a quelle di una Porsche Panamera, 4 posti, motore elettrico e 500 km di autonomia. Non si sa se diventerà auto di serie o solo prototipo da salone: è interessante dal punto di vista del design, per capire come far rinascere un marchio quando sono passati anni dall'ultima vettura di produzione.

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/audi-aicon-concept-1240.jpg
2. http://www.virtualcar.it/public/media0a/audi-aicon-concept.jpg
3. http://www.virtualcar.it/public/media0a/audi-elaine-concept.jpg
4. http://www.virtualcar.it/public/media0a/bmw-z4-concept-2017.jpg
5. http://www.virtualcar.it/public/media0a/bmw-concept-x7-iperformance.jpg
6. http://www.virtualcar.it/public/media0a/bmw-i-vision-dynamics.jpg
7. http://www.virtualcar.it/public/media0a/honda-urban-ev-concept.jpg
8. http://www.virtualcar.it/public/media0a/mercedes-amg-project-one.jpg
9. http://www.virtualcar.it/public/media0a/mercedes-benz-concept-eqa.jpg
10. http://www.virtualcar.it/public/media0a/vision-mercedes-maybach-6-cabriolet.jpg
11. http://www.virtualcar.it/public/media0a/smart-vision-eq-fortwo.jpg
12. http://www.virtualcar.it/public/media0a/kia-proceed-concept.jpg

13. http://www.virtualcar.it/public/media0a/renault-symbioz.jpg
14. http://www.virtualcar.it/public/media0a/volkswagen-i-d-crozz-ii.jpg
15. http://www.virtualcar.it/public/media0a/skoda-vision-e-francoforte.jpg
16. http://www.virtualcar.it/public/media0a/borgward-isabella-concept.jpg

---

Il Biturbo Club Italia visita il Museo Fisogni (2017-09-21 13:04)

[1]

Meta interessante per l'incontro di fine estate del Biturbo Club Italia, che ha fatto tappa al Museo Fisogni di Tradate, in provincia di Varese, considerato il museo più completo al mondo dedicato al settore della distribuzione del carburante.

Nonostante le previsioni di tempo avverso, si sono riuniti una quindicina di equipaggi, con vetture quali Maserati Biturbo prima serie, anche in versione spider Zagato, SI Black, Spyder I 18v, Racing, Ghibli GT, 3200 GT. Presente anche una rara Quattroporte IV 2.800 automatica ed una Quattroporte V duo select.

Molta curiosità ed attenzione ha suscitato la visita guidata dal creatore e curatore del Museo, Guido Fisogni, che grazie a questa passione, nata nel 1966 in contemporanea alla sua attività professionale nel settore petrolifero,

ha ricercato, trovato, restaurato e catalogato più di 5000 oggetti tra pompe di benzina, targhe, grafiche, latte d'olio, oliatori, aerometri, compressori, estintori e un incredibile numero di cartoline d'epoca e gadgets, ognuno raffigurante un logo di una società petrolifera dall'inizio del secolo scorso. Tra le targhe non potevano mancare le pubblicità di batterie e candele Maserati. Qualcuno con i capelli più grigi ha anche rivisto la stazione di servizio, in scala 1:43 con la quale giocava da piccolo.

Tra le notizie e le curiosità, il ruolo di pionieri degli americani per i dispositivi di distribuzione, ma la vendita iniziale in Italia del carburante in farmacie e drogherie; oppure le differenze estetiche delle "colonnine" anche in base a situazioni e regimi politici.

Le Maserati si sono poi spostate verso Gornate Olona, per raggiungere "Il Ristorantino" curato dal rinomato chef Luca Gordon Faccioli. Il prossimo evento previsto sarà il pranzo degli auguri del 3 dicembre 2017.

[huge _it _gallery id="95"]

> Carlo Carugati, [2]www.biturboclubitalia.it

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/panoramica-4.jpg
2. http://www.biturboclubitalia.it/

Disegni dei lettori: Fiat Punto, di Domenico Fosco **(2017-09-29 09:42)**

[1]

Una nuova realizzazione 3D ci è stata inviata da Domenico Fosco: si tratta di un'ipotesi fantasiosa per una futura Fiat Punto, da poco uscita di produzione, realizzata in sole 5 ore.

[huge _it _gallery id="96"]

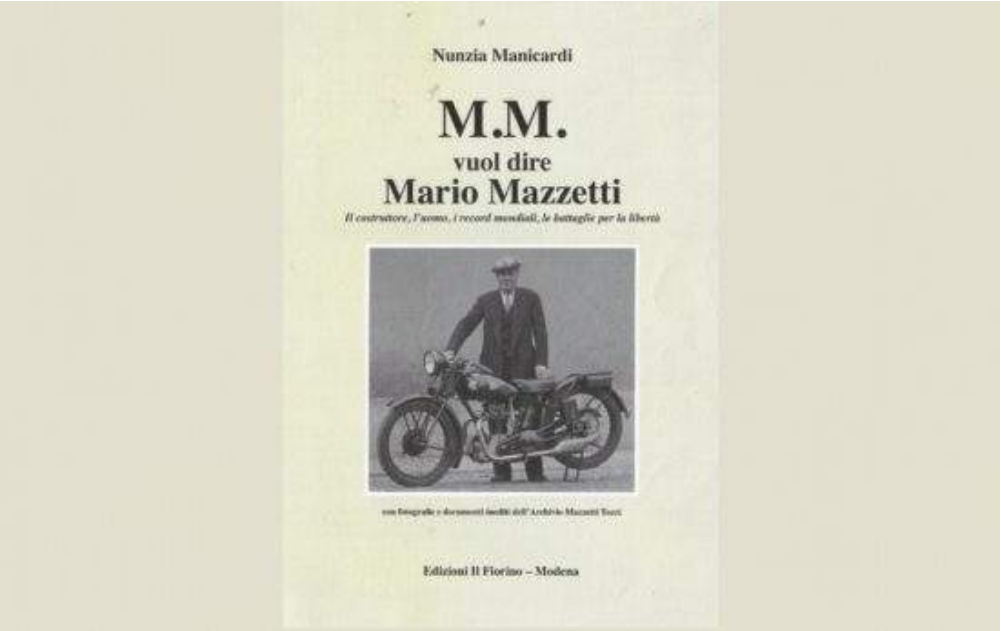
> Domenico Fosco per Virtual Car

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/p3.jpg

13.10 October

Nunzia Manicardi presenta il volume «M.M. vuol dire Mario Mazzetti» (2017-10-03 17:35)

[1]



Un nuovo libro di [2]Nunzia Manicardi aggiunge notizie importanti alla storia del motociclismo italiano: «M.M. vuol dire Mario Mazzetti» affronta la storia del marchio M.M., dall'anno di nascita 1924 fino alla chiusura nel 1957.

La M.M. è stata importante sia per la produzione di moto stradali che da pista, proponendo innovazioni tecniche coperte da da numerosi brevetti, e con all'attivo 13 record mondiali di velocità; tante anche le vittorie sportive nelle cilindrate 125, 175 e 350 cc., con 461 podi di cui 264 vittorie, 7 Campionati Italiani, 2 Campionati in Belgio e Francia. Altrettanto innovativo fu l'impiego di materiali, e tra le caratteristiche tecniche spicca l'utilizzo per la prima volta della forcella telescopica ad ammortizzatori idraulici, impiegata nel 1939 su un motocarro.

Nel libro si indica anche il significato del marchio M.M., iniziali di Mario Mazzetti, ideatore, progettista, detentore dei brevetti, tecnico e costruttore: poiché all'inizio il marchio fu retto insieme ad Alfonso Morini, che della M.M. fu anche pilota, meccanico e direttore sportivo, si è generata l'erronea convinzione che una delle M stesse appunto

a significare Morini. I documenti inediti pubblicati nel libro dimostrano invece il vero significato di M.M., e altre informazioni interessanti, comprese le fotografie d'epoca.

Nunzia Manicardi
«M.M. vuol dire Mario Mazzetti»
Il costruttore, l'uomo, i record mondiali, le battaglie per la libertà
pp. 224, f.to. 17x24
con ca. 280 fotografie e documenti b/n
€ 20
[3]Edizioni Il Fiorino, Modena

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/copertina_manicardi.jpg
2. nunzia-manicardi
3. http://www.edizioniilfiorino.com/

Autostyle 2017, conclusa la grande festa del design con conferenze, esposizioni e concorso
(2017-10-07 02:00)

[1]

Ancora una volta, il professor Roberto Artioli, a capo di [2]Berman SpA la nota azienda di componenti e accessori originali automobilistici, ha fatto centro: nella suggestiva cornice di Villa di Bagno, presso Mantova, la quattordicesima edizione di [3]Autostyle è stata una vera festa di design. Accanto ai giovani concorrenti del concorso Autostyle Design Competition 2017, provenienti dalle principali scuole di automotive design europee, c'è stata la conferenza sul design tenuta dai protagonisti dell'automobilismo internazionale, e un'esposizione di vetture recenti, degne di un vero salone automobilistico.

Partiamo da una breve descrizione delle conferenze sul design, nelle quali ogni anno alcuni designer delle principali case automobilistiche o centri stile, espongono il risultato del proprio lavoro, facendo cogliere dettagli sempre di grande interesse. Dopo gli onori di casa di Roberto Artioli, e la presentazione generale di Erik Dubois, che ha sottolineato come Autostyle sia un evento unico fatto di persone, di futuro e di sogni, è stata la volta di Robin Page, più volte presente alla manifestazione, ma ora direttore generale dello stile Volvo. L'intervento è stato incentrato sul lavoro del centro stile, che ha tre sedi (California, Goteborg, Shangai) e che nel centro europeo impiega 270 persone. Il lavoro di rinnovamento della gamma Volvo, che è partito dalle tre concept -tra cui la coupé del 2013 vista in anteprima proprio ad Autostyle, si è poi realizzato nelle vetture di serie XC90, S90 e V90, è proseguito con le SUV XC60 e con la recentissima XC40, presentata da Maximilian Missoni. Particolarità del design la volontà di creare una famiglia di SUV progressivamente più compatta, mantenendo un comune DNA e un interno in essenziale stile scandinavo, anche per la scelta dei materiali, ma con personalità spiccate: la nuova XC40, l'unica delle tre SUV ad essere inedita nella gamma Volvo, è la più divertente, anche con carrozzeria bicolore, e ha elementi singolari, dal frontale simpaticamente ispirato ad un "bulldog", al particolare trattamento di parafanghi e finestrino posteriore, fino allo studio dei materiali interni per i diversi livelli di finitura (i tessuti pannelli porta impiegano anche bottiglie in PET riciclate) e una ricerca per realizzare molti vani portaoggetti.

Compito di Alessandro Maccolini, da vent'anni in Alfa Romeo, è stato invece quello di spiegare il design della nuova SUV Stelvio, in un anno dalle ricorrenze particolari -107 anni di Alfa Romeo, 55 anni di Giulia, 50 anni di 33 Stradale. La Stelvio nasce su un progetto condiviso, definito "Giorgio" per il nuovo pianale, che ha debuttato con la nuova Giulia; ha nel DNA i precedenti esperimenti di Sport Utility e Crossover di Alfa Romeo, come la concept Kamal del 2003, la fuoristrada Matta del 1952, o la 156 Crosswagon del 2004, la cui idea di station wagon "alta" è oggi diffusa in molte proposte internazionali. Il legame con la Giulia è evidente nelle forme esterne, con «stessi ingredienti in quantità e posizioni differenti», e impiego di una fiancata scolpita seppure alta, di una forma sfuggente del padiglione e di una coda tronca a fini aerodinamici che ricorda le storiche SZ E TZ, e permette di ottenere un CX di 0,30. All'interno, gli elementi sono più o meno gli stessi di Giulia, ma con una plancia alta e meno orientata verso il guidatore; c'è uno studio anche delle comodità per i passeggeri, così come un impiego di materiali "reali", che come per le altre finiture sono derivati da studi di oggetti e stili anche in settori diversi dall'automotive. Prossimamente la Stelvio, che ha già fatto incetta di premi in Germania, arriverà nella versione Quadrifoglio, che ha realizzato l'ormai già celebre tempo di 7'51.7 al Ring.

Assente Flavio Manzoni perché impegnato in Ferrari, è stato compito dei giovani del Centro Design (Alberto Agnari, Federico Acuto, Francesco Russo, Fabio Massari) descrivere le ultime creazioni di Maranello, la 812 Superfast e la recentissima Portofino. Per la 812 Superfast le linee guida erano chiarissime: realizzare la 12 cilindri più potente di Ferrari, con un design iconico e scultoreo -cabina corta e arretrata, cofano lungo, linee curve ma sempre in tensione e rivolte verso il basso, integrazione tra pieni e vuoti, frontale a "due layers" con prese d'aria sul cofano e calandra inferiore, coda racchiusa da una linea che determina uno stacco aerodinamico, e con linee orizzontali per accentuare l'effetto di larghezza. Si tratta comunque di design, per cui ogni forma contribuisce alla realizzazione di performance di altissimo livello. All'interno, grandi novità rispetto alla F12, con una struttura più leggera e flottante, simile a LaFerrari, e impiego di linee longitudinali e a diapason, per una plancia drive oriented ma con un'area per schermo e cassetto per il passeggero, e le particolari bocchette tonde e con il nuovo diffusore d'aria centrale. Un'ambiente nel quale tutti gli elementi appaiono totalmente integrati, anche quando non sono fisicamente collegati tra loro. Di natura diversa è invece la Portofino, nome in codice F164, per la quale si è scelta una strada diversa: si è partiti dalla tre volumi California T, per realizzare una due volumi fastback, sfida difficile considerando le problematiche tecniche di una coupé-cabrio. Tra gli elementi iconici e funzionali, la linea con doppio muscolo lungo davanti e corto dietro, il padiglione unico, l'estrattore dietro la ruota anteriore; anche il frontale ha un diverso "sorriso" inferiore e nuove prese d'aria, mentre dietro la disposizione "allargata" degli elementi ha generato un richiamo alla coda tronca delle Ferrari storiche. All'interno, ci sono elementi simili alla 812, ma

meno marcatamente sportivi, cercando di incorporare al meglio l'integrazione di tecnologie come l'infotainment, ma senza trascurare il DNA Ferrari; anche i sedili richiamano temi classici ma su un volume nuovo e molto più asciutto.

Curioso e originale l'intervento di Mitja Borkert che, per introdurre la Huracán Performante, ha innestato un dialogo con alcuni ragazzi del centro stile, realizzando una specie di breve dimostrazione definita "Performante Art". Partendo dall'idea Lamborghini di realizzare qualcosa di sempre nuovo, che non rinuncia però mai ad essere performante su strada, si sono riproposte mediante pannelli e interventi "live" tre fasi del processo di design: gli sketches preliminari, una grande vista laterale con l'impiego di nastro nero per definire dettagli e profili, e un modello tridimensionale in scala per cogliere proporzioni e forme, fino alla "Painting Performante", un vero e proprio dipinto raffigurante la vettura su strada in modo artistico, ma significativo, per coglierne l'essenza.

Un ex-Lamboghini è invece ora passato a dirigere Italdesign, sempre nel gruppo VW-Audi: Filippo Perini ha mostrato le nuove idee per un'azienda che si è ritrovata in crisi e soprattutto orfana del fondatore, ma con una forza lavoro di ben 1000 persone. Crisi come opportunità: il 90 % delle attività di design, prototipazione e ingegnerizzazione è ora fornito a marchi al di fuori del gruppo tedesco, ma la conoscenza di tutti i problemi automobilistici ha portato di nuovo allo sviluppo della produzione di vetture autonome. Italdesign era già in grado di produrre circa 500 vetture l'anno, tutte B to B e all'interno del gruppo: ora con la nuova Zero Uno e la nascita di uno specifico reparto "Automobili Speciali", con un nuovo logo ispirato al "Toret" di Torino, si è tornati a fare auto autonome, prodotte artigianalmente e in piccolissima serie, sulla base del pianale Audi R8-Huracán e con un performante V10 fornito da Audi Sport. Le vetture realizzate previste sono 5, vendute due in Europa, una in medio oriente, una a Hong Kong e una in Russia. Costruita da "mani" che conoscono bene il lavoro, ma con un metodo importato da Lamborghini che prevede la vettura finita in 9 mesi dal foglio bianco. Interessanti il video e le tre foto di presentazione prima di Ginevra 2017, realizzati con le vetture ancora non esistenti, ma al fine di convincere i potenziali clienti a comprare soprattutto "design italiano". Compito di Alessandro Serra è stato descrivere il prodotto, caratterizzato da una parte alta sensuale e omogenea -tranne la citazione degli sfoghi sul passaruota- e molto aggressiva nella parte inferiore; la sottile presa d'aria anteriore esagonale costituisce una nuova brand identity, mentre l'intero frontale a Y si ispira al percorso dell'aria nelle formula 1; dietro, con il curioso scivolo a scarichi laminari, l'ispirazione è alle vetture endurance e alle moto degli anni '70 e '80, sempre con motivi funzionali come il raffreddamento e lo studio dei flussi dell'aria. La vettura è stata quindi protagonista dei principali saloni ed eventi dopo Ginevra, da Torino a Goodwood, da Pebble Beach e Best of Italy a Salon Privé,

Infine, la Bugatti Chiron con il suo entusiasmante W16 quadriturbo. La presentazione iniziale, a cura di Achim Anscheidt, responsabile dello stile, è stata caratterizzata da un dipinto di una delle Bugatti di Campogalliano, donato a Roberto Artioli, e posto accanto alla maquette della Chiron presente nel parco esterno. Ad Aldo Mario Sica, già vincitore di una versione precedente di Autostyle, è andato il compito di descrivere dettagliatamente ogni elemento dell'auto, a cominciare dal frontale dagli iconici 8 elementi a LED e la calandra a ferro di cavallo. La forma segue sempre la funzione, come dimostra la Bugatti line (a forma di C) della fiancata, che è in realtà presa d'aria, e che si ritrova anche a definire gli elementi dell'abitacolo. Una forma che è insieme "beast", con un grande elemento posteriore in carbonio che è attualmente il più ampio per una vettura di produzione, e "beauty", con la pinna centrale di origine Atlantique o la luce riflessa in modo omogeneo dai parafanghi posteriori; da notare anche l'ampio alettone posteriore che fa anche da freno, la luce posteriore in un pezzo unico e l'intera coda che funge da sfogo d'aria. All'interno, gli elementi in materiali pregiati sono disposti in zone avvolgenti per guidatore e passeggero, eleganti e molto sportive.

Queste le relazioni dei designer, per anticipare la premiazione finale: ai ragazzi provenienti dalle principali scuole di design europee è stato chiesto di realizzare elementi originali per alcune vetture e concept car di recente produzione, valutati da un'ampia giuria tecnica di designer. I vincitori sono stati:

Categoria Urban-Crossover:
Hsu Ko-Han (Taiwan, IED Torino)

Categoria Sport car:
Jose Raul Salas Sarabis (Umea Institute of Design Sweden)
Premio del Pubblico Wacom:
Samuele Dell'Oro (Politecnico di Milano)
Auto and Design Creativity Award:
Samuele Dell'Oro e Jose Raul Salas Sarabis

Infine, una nota sulle vetture esposte, visibili nella galleria e nelle foto pubblicate in diretta nella pagina Facebook di Virtual Car: il professor Artioli riesce sempre a stupire, portando novità di primissimo piano, che hanno debuttato nei saloni più recenti, o addirittura mai viste in precedenza. Ovviamente, le supercar sono state al centro dell'attenzione generale, con due vetture marcianti, la Huracán Performante e la particolarissima Zero Uno Italdesign nella vistosa livrea rossa e nera, e due in modelloni di test, la Ferrari Portofino e la Bugatti Chiron, fornite di elementi non finiti o provvisori, ma ricchissimi di fascino. Oltre a queste vetture, c'erano altre auto lussuose o premium, dalle Mercedes C ed E Cabrio alle Maserati Ghibli, Gran Cabrio e Levante, dalla Stelvio in una versione stradale alla nuovissima Range Rover Velar, fino ad un'accattivante Lexus LC 500h, una delle auto più suggestive della rassegna. E poi vetture di tutti i giorni, ma non prive di interesse: la Ford Fiesta Vignale, la Seat Ibiza, la Citroen C3 Aircross, la Jeep Compass, le più recenti versioni di Suzuki Swift e Nissan Qashqai, l'auto dell'anno Peugeot 3008 e la 308 restyling, le Volvo XC60 e XC40 trattate nella presentazione. Una festa in allegria, per celebrare gli uomini dietro la creazione di un'automobile, e anche il futuro dell'automobilismo, che rinnova già l'appuntamento per la prossima edizione.

[huge _it _gallery id="98"]

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/WhatsApp-Image-2017-10-06-at-18.20.22.jpeg
2. berman
3. autostyle

IAAD: Chris Bangle è il nuovo Direttore Scientifico del dipartimento di Transportation Design

(2017-10-12 00:52)

Lo [1]IAAD, l'Istituto di Arte Applicata e Design di Torino guidato dal direttore e CEO Laura Milani, si distingue da sempre per la presenza di personalità del mondo del design: nel Dipartimento di Transportation Design, ad esempio, c'è la figura di Giorgetto Giugiaro, che dal gennaio 2016 ne ha assunto il ruolo di Presidente. Ora è la volta di Chris Bangle, altro nome del design internazionale, che è stato nominato Direttore Scientifico del dipartimento.

La nomina è avvenuta in occasione di un talk sul futuro del car design, organizzato da IAAD il 10 ottobre durante Torino Design of the City, nell'Aula Magna della Cavallerizza Reale. Un'occasione per conoscere dalle parole di Chris Bangle il suo pensiero sul futuro del car designer:

«Il ruolo del car designer è messo fortemente in discussione, ed è necessario ripensarlo per il futuro. Occorre rendere il car design più forte creando solide basi per far sì che continui ad esistere e che la società ne possa beneficiare, elevandolo a ciò che veramente è: un approccio all'atto creativo che va ben oltre la mera funzionalità del trasporto su quattro ruote. Sarà quindi necessario distinguere trail car design, capace di aggiungere valore a un mezzo di

trasporto creando forti elementi emozionali, da discipline meno flessibili, come ad esempio il transportation design.»

Secondo Laura Milani, «l'ingresso di Chris Bangle nella nostra università è un passaggio di fondamentale importanza per tracciare la rotta del futuro del nostro già eccellente Dipartimento di "Transportation design". L'education lavora costantemente sul futuro e il cambiamento è parte integrante di questo dna in perenne evoluzione. Con Bangle, il car designer più visionario dei nostri tempi, siamo a ribadire la volontà di confermare Torino come punto nevralgico della cultura del car design nel mondo.»

Chris Bangle ha ribadito di essere onorato della sua presenza nello IAAD proprio per gestire il percorso del Dipartimento scolastico, nel segno della futura cultura del design.

1. iaad

Il Grand Tour di Montecarlo di Lucca giunto alla sedicesima edizione (2017-10-15 23:27)

Lo scorso 8 ottobre 2017 si è svolto il sedicesimo Grand Tour di Montecarlo di Lucca, organizzato ogni biennio dal Kursaal Car Club di Montecatini, associato all'A.A.V.S. ([1]Associazione Amatori Veicoli Storici) federata FIVA. Il raduno si è svolto con 40 equipaggi e automobili di varie epoche, vero museo viaggiante.

Il gruppo delle auto partecipanti partiva dagli anni '30 per arrivare alle più recenti Lotus Elan, Jaguar Executive 8V e BMW Z3M; molte le rappresentanti degli anni '60, con le Alfa Romeo Giulia, nelle varie interpretazioni berlina, spider, GT, la berlina Fiat 1300 di ispirazione americaneggiante, o la Fiat 500 R, ultima serie del modello nato 60 anni fa e prodotta a Termini Imerese. Lancia esibiva una panoramica di Fulvia Coupè, dalla Rallye 1,3 S del 1970 (proveniente da Livorno e premiata) agli allestimenti "fanalona", rally di Montecarlo, e 1,3 S Montecarlo stradale, realizzata per festeggiare i successi del mitico "Drago" Munari che aveva trionfato nel rally di Montecarlo del 1972. E ancora, la Beta Spider 1800 realizzata da Zagato, e una rara e conservata Lancia Delta 1500 prima serie del 1980, con ancora lo storico adesivo "Auto dell'Anno". Gli inglesi, si difendevano con una elegante e sportiva berlina Jaguar MK2 3,4 del 1963, e altre vetture come Austin Healey 100/6 del 1957, Morgan 4/4, Panther Callista ed una rara Triumph Dolomite Sprint, auto che nella seconda parte degli anni '70 dava del filo da torcere alla concorrenza per le prestazioni sopra la media.

Dalla Germania, soprattutto Porsche, con delle Speedster "replica", una luminosa Volkswagen Porsche 914 2.0 e le ricercate 911 2.4 S targa, e 3.2 Carrera Coupè e Speedster. Mercedes era rappresentata da una serie S America del 1970 con i caratteristici doppi fari e le classiche sospensioni pneumatiche e si faceva notare, per Opel, una bella GT 1900 rossa, definita la "Corvette" europea, per la somiglianza in dimensione più compatta con la poderosa Chevrolet Corvette, presente tra l'altro in versione roadster, che strizzava l'occhio insieme ad una Cadillac Eldorado del 1971 alla più vecchia partecipante, premiata anche per le impeccabili condizioni: la Chevrolet Confederate De Luxe roadster del 1932. La Confederate è lo sviluppo della precedente Independence del 1931, con soluzioni innovative per il radiatore ed i carburatori; dotata di un motore a 6 cilindri di 3180 cc sviluppava una velocità massima di 100 km/h, aveva un costo di 445 dollari e di questra serie ne furono prodotte 1118 unità. La vettura presente e perfettamente funzionante venne inizialmente destinata all'Argentina ed arrivò in Italia, nel 2008, grazie ad un ricercatore e collezionista italiano; il restauro durò quattro lunghi anni e venne rimessa in circolazione nel 2012.

Il presidente del Kursaal Car Club, Cesare Natali, con i suoi collaboratori, ha anche quest'anno curato quelli che sono gli aspetti tipici di questi raduni, che iniziano sempre dalla parte culturale: per l'appuntamento 2017 è stata individuata Villa Borbone, una dimora, fuori dal circuito delle Ville lucchesi, nascosta in uno scrigno verde come la pineta di ponente di Viareggio. Si è avuto l'onore di avere come guida Mons. Scarabelli, che da appassionato di storia è stato prodigo di informazioni e curiosità sulla storia di questa villa, pensata come Casino di caccia, edificata dal 1821 per la duchessa di Lucca, Maria Luisa di Borbone-Spagna. Passata alla Marina Militare nel 1906, subì gli affronti della Prima e Seconda Guerra Mondiale ed arrivò infine nella seconda metà degli anni '80, in dono, al Comune di Viareggio che ne iniziò il progetto di restauro e riutilizzo dal 1999.

Il gruppo delle automobili è quindi rientrato a Montecarlo con meta al Ristorante "Fattoria il Poggio"; ad accogliere gli ospiti una pregevole Fiat 508 S elaborazione Stanguellini che partecipò alla Mille Miglia del 1947 con l'equipaggio Aymo Maggi – Antonio Brivio e nella sua storia, portò anche la soubrette, attrice Delia Scala. Nel pomeriggio si è tenuta la tradizionale sfilata nella via Roma di Montecarlo con la presentazione e premiazione, delle vetture e degli equipaggi partecipanti, alla presenza dell'Assessore allo Sport e Turismo di Montecarlo e al Coordinatore Nazionale dei Club A.A.V.S.; ha avuto modo di parlare anche il costruttore Roberto Giorgietti, che con la sua storica carrozzeria di Montecatini realizzò nel passato una serie di 400 Alfa Romeo Giulia Familiare per la Polizia Stradale. Tra le coppe assegnate, oltre a quelle già menzionate, di particolare rilievo quella assegnata da A.A.V.S. ad una stupenda Fiat Osca 1600 S cabriolet del 1965.

[huge _it _gallery id="99"]

> Carlo Carugati per [2]Kursaal Car Club

1. http://www.aavs.it/
2. http://www.kursaalcarclub.it/

Il 4x4Fest di Carrara: un successo anche la 17ma edizione (2017-10-18 23:38)

Una delle manifestazioni che Virtual Car ha sempre seguito con attenzione è il [1]4x4Fest di Carrara, singolare Salone Nazionale dell'Auto a Trazione Integrale. Forse non tanto per le vetture in sé, talora sportive a trazione integrali ma il più delle volte fuoristrada di serie o dalle elaborazioni più fantasiose, quanto per le numerose storie che i singoli stand sono in grado di raccontare, dai traversi nella sabbia alle avventure nel deserto, comprese le spedizioni umanitarie.

Anche quest'anno il Salone è stato una festa, ma anche un buon successo in quanto fiera espositiva: nei padiglioni di CarraraFiere sono stati più di 33.000 i visitatori, 1.000 in più rispetto allo scorso anno che aveva tra le protagoniste anche le bike. Particolare il fatto che, sebbene la fiera si svolga da 17 anni, molti visitatori si sono recati all'evento per la prima volta, tra i quali evidentemente parecchi giovani; il 48 % dei visitatori provenivano dal centro Italia, il 37 % dal nord e il 15 % dal sud. La promozione a livello nazionale ha quindi portato nuovi marchi tra gli espositori della Fiera, in totale oltre 200 che hanno occupato 52.000 metri quadrati: tra questi 8 case ufficiali, Great Wall, Jeep, Land Rover, Mitsubishi, SSangYong, Suzuki, Toyota e Uaz, le case di Quad Polaris, Can Am, Arctic Cat e CF Moto e le aziende di pneumatici BF Goodrich, Malatesta e Pirelli.

L’importanza di un Salone si valuta anche dalle presentazioni nazionali: quest’anno, Suzuki ha portato la compatta sportiva New SWIFT 4WD ALLGRIP, mentre Toyota ha fatto debuttare il nuovo Land Cruiser dalle linee sempre più originali e vicine a quelle delle automobili più recenti della casa.

Il 4x4Fest ha poi tutta una serie di situazioni che da sempre lo rendono un salone unico, a volte con analogie con il Motor Show, ma più spesso con una vera festa tematica dedicata al fuoristrada: anche in questa edizione non sono mancati gli espositori di accessori, elaborazioni, preparazioni, ricambi e servizi, come pure gli spettacoli o i raduni, come quello monomarca Toyota del FIF, il Mitsubishi Day, il tour nelle cave di marmo di Fantiscritti e il tour della Corchia, in alta Versilia. Entro la zona fiera, ma all’esterno, è stata rinnovata la pista di prova su un percorso di 3.700 metri, per poter testare le auto a trazione integrale messe a disposizione dalle Case. Da segnalare anche la Scuola Quad FMI SNQ, con corsi teorico pratici, o la Scuola di Fabio Fasola per le moto da enduro: in entrambi i casi, i protagonisti sono stati anche i bambini, ai quali alcuni corsi erano dedicati in modo specifico.
Appuntamento quindi al 2018 per la 18ma edizione.

[huge _it _gallery id="100"]

1. 4x4fest

Smart Mobility World, conclusa a Torino la quinta edizione sulla mobilità sostenibile (2017-10-19 00:23)

Se c’è un evento italiano che riguarda la mobilità sostenibile e intelligente, questo è sicuramente [1]Smart Mobility World, giunto alla quinta edizione. Dopo sedi rappresentative della storia dei motori come l’Autodromo di Monza, la manifestazione è tornata a Torino Lingotto, luogo del debutto nel 2013.

La formula di Smart Mobility World si è rinnovata nel segno della continuità: accanto alle [2]relazioni (ben 23 sessioni con 240 relatori), che hanno trattato di numerosissimi aspetti differenti, ma tutti legati al tema della smart mobility, c’erano gli espositori che hanno mostrato idee e tecnologie, e naturalmente i veicoli, fermi nelle aree espositive e in movimento nell’area esterna. Una formula molto particolare, perché permette di avere un quadro a 360° di tutte le tecnologie che ruotano intorno al tema della sostenibilità o della mobilità intelligente, anche al di là della singola automobile elettrica.

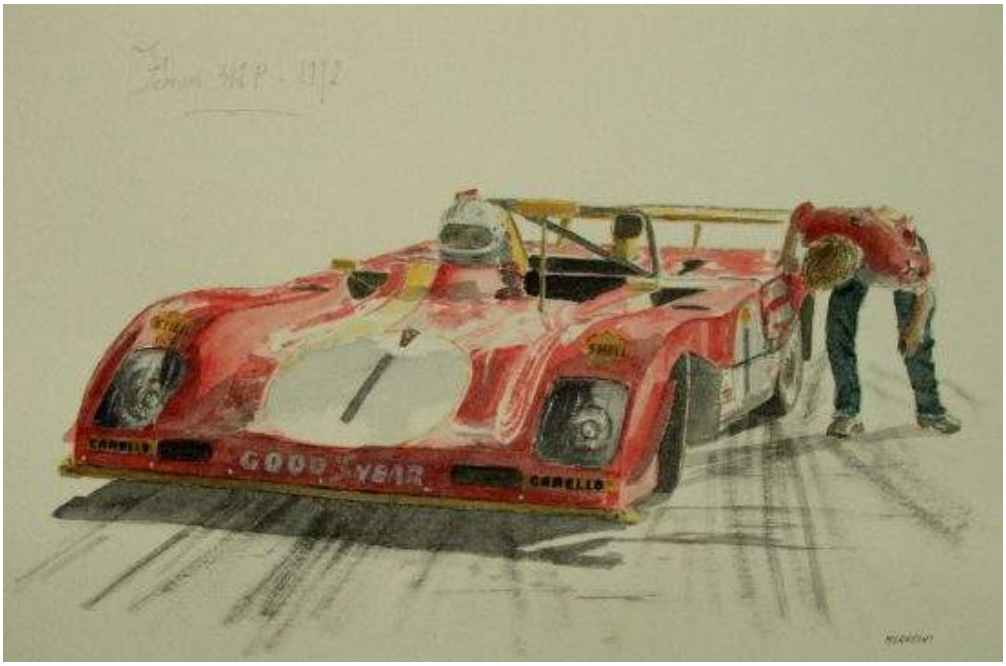
L’evento ha accolto oltre 3.000 operatori accreditati nelle giornate del 10 e dell’11 ottobre 2017, ed è stato organizzato da Clickutility Team, GL Events Italia e Innovability, con il patrocinio di Regione Piemonte, Comune di Torino e Camera di Commercio Industria, Agricoltura e Artigianato di Torino, oltre che dalle principali associazioni di settore. L’evento faceva parte della settimana dedicata al design "Torino Design of the City", e in effetti questa formula potrebbe avere un’evoluzione nell’edizione del 2018 (3-4 ottobre): si pensa infatti di affiancare Smart Mobility World, destinata da sempre ad operatori professionali, ad alcuni eventi rivolti ad un pubblico più ampio, durante una "Smart Mobility Week".

1. http://www.virtualcar.it/categoria/smart-mobility-world/
2. http://www.smartmobilityworld.net/

Motoring art: Ferrari 312P e Maserati CL4, di Oscar Morosini **(2017-10-25 00:43)**

Rientriamo nel mondo della motoring art con uno dei protagonisti del panorama italiano, [1]Oscar Morosini. Pittore professionista, specializzato in acquarelli, ha ripreso recentemente a dipingere automobili: vi presentiamo le sue ultime creazioni, che uniscono l'aspetto storico-motoristico a quello poetico, come se la tecnica impiegata permettesse di ridare vita e sostanza a "ombre" del passato.

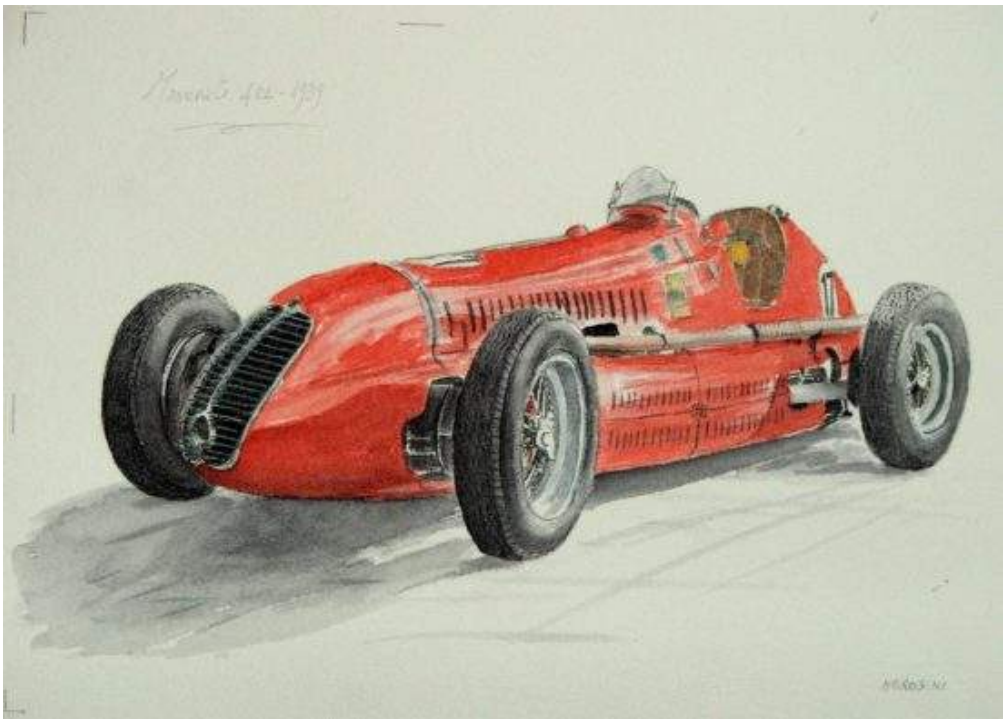
[2]



La prima vettura raffigurata è la Ferrari 312P, che dal 1971 al 1974 partecipò in versioni sempre rinnovate al campionato mondiale prototipi, vincendo quello del '72 con Ickx-Merzario. Il dipinto è ricavato da una foto, scattata dallo stesso Morosini nel 2006 alla festa Ferrari di Monza, nella quale la presenza del meccanico rende l'automobile da corsa ancora più suggestiva.

[3]

10402



L'altro dipinto ritrae una Maserati CL4 1938, che rappresenta un momento importante nella storia dell'automobilismo; il modello, dopo la pausa della grande guerra, fu rinnovato come 4CLT, con piloti del rango di Villoresi, Nuvolari, Pelassa e Raymond Sommer, in competizione soprattutto con le Alfa Romeo 158 e le Mercedes. Anche questo acquarello si ispira ad una foto scattata a Monza nel 2006.

1. oscar-morosini
2. http://www.virtualcar.it/public/media0a/Ferrari-312P-1972-002.jpg
3. http://www.virtualcar.it/public/media0a/Maserati-4CL-1938.jpg

---

"Le più belle auto di tutti i tempi" al 2° Historic Car Venice (2017-10-26 11:43)

Nei giorni 14 e 15 ottobre 2017 l'Automobile Club Venezia ha promosso il secondo Raduno/Esposizione «Historic Car Venice», alla presenza delle «più belle auto di tutti i tempi», come recitava lo slogan ufficiale. Le vetture hanno sfilato nelle vie di Mestre fino al Lido di Venezia, con l'intenzione da parte dello staff dell'Automobile Club Venezia e del presidente Giorgio Capuis di mostrare ai partecipanti aree meno note dell'entroterra veneziano.

Dal centro di Mestre, in piazza Ferretto, la manifestazione si è quindi allargata fino al Lido di Venezia, arrivando a coinvolgere il cuore della storica città lagunare, il bacino di San Marco: qui hanno sfilato a bordo di una chiatta le vetture vincitrici del Concorso a categoria, giudicate dalla commissione tecnica presieduta da Dario Mella, con Carlo

Carugati e Bruno Vettore. Le categorie erano in tutto cinque: a rilevanza agonistica, progesso tecnico, eleganza, desiderio e immagine, un premio speciale era riservato alle vetture delle forze dell'ordine. Nuove e storiche, dalla Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio dei Carabinieri, alla storica Fiat 1100 103 della Guardia di Finanza, per arrivare alla Isotta Fraschini tipo A dei Vigili del Fuoco, insieme a mezzi militari come il Dodge Commando car del '42, la Ford M 151 A1 del '64 o le storiche Jeep Willys.

Alle 12.30 del sabato è stato reso noto l'elenco delle vetture finaliste, 12 in tutto insieme ad 8 menzioni e 15 premi extra attribuiti ad alcuni veicoli delle forze dell'ordine; nell'anniversario dei 60 anni della Fiat 500 tre premi sono stati attribuiti a versioni meritevoli, come una ormai rarissima N del 1960, una F dal restauro perfetto del 1968 con guida a destra ed una L del 1972 nella classica livrea blu scuro con interno rosso.

Nel pomeriggio inoltrato, dopo l'annunciata sfilata da Mestre a Venezia, un gruppo selezionato di veicoli è arrrivato tramite Ferry Boat, con crocera nella laguna, al Lido di Venezia, dove sono stati messi al sicuro nell'Hangar messo a disposizione dall'Aeroporto Nicelli. Poi, con un battello predisposto a Ca' Vendramin Calergi Casinò di Venezia, si è svolta la serata di Gala con le relative premiazioni, alla presenza del presidente dell'Automobile Club Italia Sticchi Damiani ed a personaggi dello sport automobilistico, come il pilota Giorgio Sernagiotto, professionista con un lungo palmares, nonché driver coach.

Domenica mattina dopo il briefing tecnico si è tenuta la rievocazione del Circuito del Lido di Venezia "Il Circuito degli assi", un tracciato di 3850 m che si svolgeva negli anni '20 in un'elegante cornice liberty, con piloti del calibro di Nuvolari. Le 12 vetture vincitrici hanno quindi attraversato la laguna nella chiatta, con shooting fotografico davanti a Piazza San Marco, evento che ha segnato il termine ufficiale della manifestazione ed un arrivederci alla prossima edizione 2018.

[huge _it _gallery id="101"]

> Carlo Carugati

A.A.V.S. omaggia le vetture aperte ad Auto e Moto d'Epoca 2017 **(2017-10-31 18:29)**

L'Associazione Amatori Veicoli Storici (A.A.V.S.) svolse la propria assemblea costitutiva alla Mostra Auto e Moto d'Epoca di Padova nel 1998: da allora, è sempre stata presente all'esposizione con un suo stand. Federata a FIVA (Fédération Internationale Véhicules Anciens) dal 2000, A.A.V.S. ha proposto anche per quest'anno un tema per mettere in risalto gli obiettivi dell'associazione, volti a un preciso riconoscimento formale dell'automobile storica, anche in ambito legislativo: nel 2017 l'argomento era «Viaggiare a cielo aperto». Nello stand, tre splendide macchine scoperte sono divenute il simbolo del puro piacere del viaggio, senza fretta, percorrendo strade secondarie e itinerari panoramici; il periodo, i «ruggenti anni '20», gli anni della nascita dell'industria automobilistica, e con l'auto italiana capace di esportare il 60 per cento della sua produzione.

La prima delle tre vetture era una Diatto 20 S del 1923, dotata di un motore a 4 cilindri di 1.995 cc con carrozzeria di tipo torpedo a quattro posti, parabrezza separato per i posti posteriori e una coda definita a "bateau" perché ricorda, nella sua forma rastremata, quella di un'imbarcazione. La 20 S era considerata e pubblicizzata come

una vettura dalle spiccate qualità sportive, con tante partecipazioni vittoriose alle gare sia in Italia che in Francia: tra i molti piloti che hanno gareggiato e vinto con vetture Diatto, si ricordano in particolare i fratelli Alfieri ed Ernesto Maserati che, in seguito, avrebbero fondato l'omonima fabbrica di automobili. Come la maggior parte delle fabbriche di automobili del primo '900, anche la Diatto ha preso le mosse da una fabbrica di carrozze operante a Torino per passare prima al montaggio in Italia di vetture costruite su licenza francese e dare, successivamente, origine a modelli progettati e costruiti in casa. La carrozzeria del modello esposto a padova 2017 è opera del carrozziere francese E. Mouche & C. di Lione.

Altra vettura scoperta popolare negli anni '20 è la torpedo Fiat 512 prodotta dal 1926 al 1928 in 2583 esemplari. Fu costruita per rimpiazzare la FIAT 510, utilizzandone il telaio ma migliorando le sospensioni e adottando i freni a comando meccanico sulle 4 ruote. La FIAT 512 disponeva di un 6 cilindri di 3.446 cc con cambio a 4 rapporti; con una potenza di 46 cavalli raggiungeva gli 80 km/h con un consumo medio di 20 litri per 100 km. Trattandosi di una vettura di alta gamma, la maggior parte dei modelli prodotti ha trovato acquirenti in Gran Bretagna e Australia; il modello era di ampie dimensioni (è lunga m 4,80 e pesa a pieno carico 2.375 kg) e poteva trasportare fino a 6 persone, ma esisteva anche una versione carrozzata Limousine. Una caratteristica di Fiat, a differenza dalla maggior parte delle Case, era la decisione di vendere auto già carrozzate in diverse versioni, chiuse e aperte, invece che lasciare questo compito al proprietario.

La terza "scoperta degli anni ruggenti" era una Alfa Romeo 6C 1750 GS V serie del 1930: una spider a due posti dal carattere spiccatamente sportivo, adatta al gran turismo ma concepita per le corse. Su questo telaio, tecnicamente molto interessante, sono state prodotte varie tipologie di carrozzeria - berlina a 4 porte, torpedo, cabriolet e spider a due porte - opera principalmente di grandi carrozzieri quali Zagato e Touring. La lunghezza del telaio, per di più, non era standard ma variava in funzione del tipo di carrozzeria cui era destinato. Di questo modello esposto a Padova e chiamato Gran Sport sono stati costruiti 257 esemplari, mentre il totale delle 6C 1750 prodotte ammonta a 2635 esemplari. Anche il motore, a seconda dell'impiego previsto, veniva offerto in più versioni, con e senza compressore, con distribuzione monoalbero o doppio albero a camme in testa e a testa fissa. La cilindrata esatta è di 1.752 cc per tutti i motori 6C 1750 ma la potenza varia a seconda della distribuzione (monoalbero o bialbero) e dell'alimentazione (con o senza compressore). Durante la sua carriera la 6C 1750 ha partecipato, nelle varie versioni e con grande successo a molte gare tra cui la Mille Miglia, il Tourist Trophy e i Gran Premi di Monza e del Belgio.

Nello stand erano esposte anche due opere dell'artista Carla Fiocchi ispirate agli anni ruggenti, ed era consultabile il secondo numero della rivista "Slowdrive Magazine", pubblicata dall'Editoriale Delfo di Brescia, con il contributo della Associazione Amatori Veicoli Storici; la rivista fa parte dei benefit che soci e club associati ricevono, a partire dal 2017, aderendo all'Associazione. Per seguire le attività dell'Associazione Amatori Veicoli Storici è possibile consultare il sito [1]www.aavs.it o la pagina Facebook dedicata.

[huge _it _gallery id="102"]

> Carlo CArugati, Centro studi A.A.V.S.

1. http://www.aavs.it/

13.11 November

Virtual cars: Simmetric, di Aldo Cerri (2017-11-06 01:18)

Nello scorso agosto 2017, Aldo Cerri ha realizzato il disegno di una vettura denominata Simmetric, dalle caratteristiche particolari: non si tratta soltanto di una filante berlina coupé, ma di un'auto dalla struttura complessiva totalmente simmetrica, con portiere apribili ad armadio, o con la definizione speculare di frontale e coda, compreso l'andamento dei gruppi ottici.

Una vettura dai tratti originali, che però risulta davvero attualissima, se consideriamo ad esempio la soluzione simile, soprattutto per le portiere intercambiabili, realizzata da Nissan al recente Salone di Tokyo dell'ottobre 2017 con la IMx concept. Un'idea che viene da lontano, come dimostra un disegno realizzato dallo stesso Aldo Cerri nel 1979, che propone un'auto sostanzialmente analoga. E che più volte abbiamo riportato nel nostro sito anche ad opera di altri designer, dalla [1]J di Enrico Fumia alle soluzioni "modulari" di [2]Paolo Martin, solo per fare alcuni esempi. Soluzioni nate, all'inizio, per cercare di ottimizzare al massimo la produzione industriale, in un'epoca in cui per un singolo modello si producevano tantissime parti differenziate; ma anche idee per una maggior efficienza del design, nel senso di bella forma dotata del massimo della funzionalità possibile.

[huge _it _gallery id="103"]

1. http://www.virtualcar.it/fumia-design-lancia-j-tributo-ai-100-anni-di-lancia/
2. http://www.virtualcar.it/savio-fiat-freely-di-paolo-martin-1987/

Trofeo d'Autunno del Club Motori Storici Lumezzane, conclusa la quarta edizione (2017-11-10 11:35)

Lo scorso 4 novembre 2017 si è svolta la quarta edizione del Trofeo d'Autunno del [1]Club Motori Storici Lumezzane. Il Trofeo d'Autunno è il terzo e conclusivo evento per ottenere i premi del Trofeo Sociale 2017 del Club: un raduno non agonistico, ma comunque di allenamento in chiave dimostrativa dell'attività dello sport della regolarità storica.

I 25 equipaggi si sono ritrovati nel Piazzale delle Scuole Bachelet di Lumezzane San Apollonio (Brescia), con automobili costruite entro il 1985, protagoniste dell'evento. Tanti i modelli rappresentati: Fiat 500 storiche, le ultime Autobianchi A 112, Innocenti Mini, Lancia Fulvia coupè (tra le quali una 1600 HF lusso) e berlina 2C. Tra le piccole spider e targa, una Triumph Spitfire 1500, che si confrontava con l'italiana Fiat X 1/9 1300 prima serie; apprezzate anche una rara Fiat 1200 coupè carrozzeria Viotti del 1960 ed una Porsche 912.

Non mancavano diverse vetture Alfa Romeo, come Giulietta e Giulia Spider, lo Spider coda tronca, la Giulia Nuova Super 1300 e l'Alfetta 1,6 seconda serie, detta anche unificata: quest'ultimo modello, messo a disposizione dalla [2]Franzoni Auto Divisione Classic, ha fatto anche da promoter del Progetto Mite grazie al quale ipovedenti e

non vedenti, forniti di road book in braille o ingrandito, possono svolgere il ruolo di navigatori in gare di regolarità e rally. Nello specifico, sull'Alfetta del Project Manager della Divisione Classic, Carlo Carugati, navigatore d'eccezione è stato proprio il Presidente del Progetto Mite, Gilberto Pozza; sulla MG Midget di Angelo Seneci, un altro navigatore del progetto Mite, Luca Taesi.

Con il motto «gustare e conoscere la bellezza di un angolo del sebino», i partecipanti sono scesi prima verso Sarezzo, per poi salire a Polaveno con una stupenda vista sul Lago d'Iseo, nonostante la giornata grigia. Si è quindi giunti a Clusane dove, parcheggiate le vetture sul lungolago, si è tenuta una visita guidata al Castello medievale Carmagnola di Clusane; quindi la ripartenza con alcuni allenamenti in notturna di guida e di navigazione. attraversato il centro di Gussago e salendo ai Campiani da Cellatica, l'arrivo a Collebeato, dove presso la "Cantina di Irene" si è tenuta la cena conviviale, con la consegna degli attestati di partecipazione e l'arrivederci alla Cena Sociale per la consegna dei premi.

[huge _it _gallery id="104"]

> Carlo Carugati, Franzoni Auto Divisione Classic

1. http://www.motoristoricilumezzane.com/
2. http://www.franzoniauto.com/

Al Museo Mille Miglia di Brescia le auto storiche del British Motor Club -e un test drive speciale (2017-11-19 21:08)

Lo scorso 12 novembre 2017 il Museo Mille Miglia di Brescia ha ospitato i soci del BMC - [1]British Motor Club, rinnovando per il settimo anno un appuntamento con le auto d'epoca, ma anche con la cultura storica bresciana.

Non tutti i soci hanno partecipato con la propria vettura, anche se erano comunque presenti una quindicina di auto inglesi, come la Triumph TR4 Sport del 1963 di [2]Franzoni Auto Divisione Classic, in strada per la sua prima uscita pubblica, le Triumph Spitfire, TR3 bocca stretta ed A, e le sue concorrenti MG A in versione coupé. Presenti poi due ammiraglie, una Daimler Majestic del 1958 e l'elegante Rolls Royce Silver Shadow, così come una Aston Martin DB6 del 1966, e le moderne sportive Royale Sabre del 1985 a Lotus Elan.

Dopo la visita guidata al Museo Mille Miglia, a cura dal Presidente dell'Editoriale Delfo Francesco Chiolo, si è svolta una conferenza a cura di Otello Fabris sul tema umanistico (e gastronomico) del poeta Gerolamo Folengo, più noto come Teofilo Folengo, in occasione del 526 compleanno dalla nascita; tra le sue opere, il ricettario «Doctrinae cosinandi viginti».

E proprio la cucina bresciana è stata protagonista del seguito della giornata, con il buffet presso la "Taverna Mille Miglia", per poi proseguire seguendo il Road Book verso la Valsabbia, attraversando il Colle di Sant'Eusebio con destinazione "CA' Rosada" a Bione, paesino che domina dall'alto la valle del Vrenda, nota anche come "Conca d'Oro".

Una breve nota sulla Triumph TR4 Sport del 1963, testata dal tecnico e collaudatore di Franzoni Auto, Matteo Forti. Fu disegnata da Michelotti, con alcune vetture assemblati in Italia; questo esemplare fu però prodotto a Coventry ed importato in Italia nel 1963. Fu acquistata da un impiegato di primo livello, classe 1905, che allora aveva

58 anni, al prezzo di 2.250.000 lire. Per dare un'idea del valore di allora, basti pensare che con quella cifra si potevano acquistare due Fiat 1100 D, oppure quattro Fiat 500 D, e rimanevano ancora quasi 300.000 lire.

Nella prova su strada, la vettura ha evidenziato la maggiore abitabilità dello spazio interno rispetto alla TR3. Precisa nello sterzo, con un cambio diretto senza giochi, la TR4 ha inoltre sfoderato la sua elasticità che ha permesso più volte di affrontare tornanti in terza marcia. La frenata è sicura grazie ai freni a disco anteriori, mentre è sempre prudente prestare attenzione nelle curve strette sul bagnato, al fine di evitare derapate di coda. La vettura, con la sua rigidità tipica del modello, ha superato il collaudo su strada, ed è pertanto pronta per trovare un nuovo proprietario.

[huge _it _gallery id="105"]

> Carlo Carugati , Franzoni Auto Divisione Classic

1. http://www.britishmotorclub.it/
2. http://www.franzoniauto.com/

Sistemi di guida emozionale progettati dagli studenti IED Barcellona e Torino per Seat (2017-11-23 11:24)

La collaborazione con le case automobilistiche è una tradizione per il corso triennale di Transportation Design di IED; la presenza di sedi a Barcellona e a Torino ha facilitato la collaborazione con il marchio spagnolo Seat: gli studenti del corso hanno sviluppato come progetto di tesi non solo una vettura dal design innovativo, ma anche l'analisi di sistemi di guida innovativi e tecnologicamente avanzati, che in un contesto futuro di guida autonoma garantiscano un'esperienza di tipo sensoriale.

Partendo dal brief, che puntava anche su un design tipicamente "mediterraneo", si è guardato molto avanti, pensando al futuro di Seat tra 40 anni. Gli studenti hanno quindi elaborato le proprie idee innovative, cominciando dal proporre sistemi di trasporto con pannelli interattivi nel cofano, sistemi di elettrocalamite per separare l'abitacolo dalle ruote e device specifici come i caschi con realtà virtuale; alcuni veicoli modificano anche la propria forma a seconda delle necessità di chi sta guidando.

Gli studenti delle due sedi hanno lavorato in gruppi misti, sviluppando in sei mesi la proposta di tesi in entrambe le città. Il primo incontro si è svolto a inizio 2017 in IED Torino per conoscere il brief e per partecipare a un workshop tenuto dal designer Tom Tjaarda, da poco scomparso. La supervisione del progetto, con i successivi incontri, è stata a cura di Jesús Iglesias, Coordinatore del corso di Transportation Design IED Barcellona e designer SEAT, e di Fulvio Fantolino, Coordinatore del Corso per la sede IED di Torino. Al termine della fase progettuale gli studenti hanno realizzato i prototipi finali nei laboratori di clay IED Barcellona, per presentare i lavori ad Alejandro Mesonero-Romanos, Design Director, e a tutto il team del Design Center SEAT di Martorell. Due studenti, uno per sede, di cui Leonardo Rossi per IED Torino, sono stati selezionati per partecipare a un tirocinio di sei mesi offerto da SEAT Design.

I progetti elaborati con SEAT sono stati realizzati da Alan Aronica, Alessandro Benedetto, Eddison Gonzalez Benitez, Andrea Caffieri, Xin Cao, Andrea Consonni, Teodor Teodorov Dimitrov, Ciro Fenizia, Stefano Geltrudi, Stefano Iacono, Qiuchen Li, Lorenzo Limongi, Alessandro Lombardini, Haoyun Mai, Stefano Malfi, Simone Manfredi, Pier

Giorgio Mantovani, Matteo Melis, Stefano Oriani, Otto Paivinen, Kislaya Pathak, Pietro Pelizzon, Luis Antonio Puglisi, Lorenzo Rauseo, Johannes Recla, Leonardo Rossi, Yongmin Shin, Luca Squeo, Andrea Vetrucci e Stanis Zamuner, diplomati del corso in Transportation Design 2016/2017 di IED Torino.

[huge _it _gallery id="106"]

> [1]IED Torino

1. https://www.ied.it/sedi/torino

Fuoriserie: la Lancia Beta Montecarlo realizzata da Paolo Martin partendo da uno schizzo degli anni ’70

(2017-11-27 20:07)

Sappiamo che [1]Paolo Martin disegnò agli inizi degli anni ’70 la [2]Lancia Beta Montecarlo all’epoca della Pininfarina, con la curiosa virata del progetto da Fiat X1/20 a vettura di target più elevato con il marchio Lancia. E’ lo stesso Paolo Martin che di recente ha promosso un’operazione molto originale: ricreare una versione speciale della Beta Montecarlo prima serie partendo da principi, schizzi e idee del periodo della sua creazione.

Innanzi tutto, è stata acquistata una Beta Montecarlo I serie, più simile al progetto originale, e come prima cosa è stata riverniciata in oro antico, una tinta che Martin all’epoca aveva proposto, ma che era stato rifiutata: il risultato è una carrozzeria dei toni più caldi e meno leziosi.

Poi è stato rivisto l’interno, che non fu disegnato all’epoca da Martin, cercando di proporne una versione meno austera e minimalista (aveva pochi colori e mancava di portaoggetti, ad esempio), ma senza snaturare la tipologia del veicolo. La progettazione ha seguito una linea semplice: riattualizzare un disegno proposto da Paolo Martin 50 anni fa, rendendolo più pratico e funzionale. Le imbottiture in pelle sono state realizzate da [3]Consell di Torino, e montate all’interno con modalità del tutto artigianale.

Un esemplare unico, dunque, che, come accaduto con altri progetti (come la Maggiora Halley), prevede la modifica un modello del passato con tecniche attuali, ma con idee contemporanee e coerenti alle originali. Al punto tale che il titolare del "Montecarlo Hospital” Rod Shipley, nel Regno Unito, ha visto questa soluzione e ora vorrebbe farne una serie speciale per gli appassionati, segnalando parte dell’idea in un recente volume "Italian Ispiration", dedicato a Martin e alla Beta Montecarlo.

[huge _it _gallery id="107"]

1. paolo-martin
2. http://www.virtualcar.it/lancia-beta-montecarlo-le-fasi-creative-1970/
3. http://www.conselltorino.it/1/lancia_beta_montecarlo_5004326.html

L’auto con parti intercambiabili e ipotesi per un futuro del design "italiano", di Aldo Cerri (2017-11-28 21:00)

Una considerazione sulla diversa importanza dello stile italiano tra gli anni ’50 e ’60 e il giorno d’oggi: Aldo Cerri prova ad analizzarne brevemente i principali elementi, prendendo spunto da due disegni, il primo da lui realizzato nel 1964, il secondo relativo alla Capsula di Giugiaro, concept car datata 1982. Entrambi i progetti nascono da una logica che li accomuna: cercare di utilizzare una base sempre uguale, e realizzare vetture di tipologia anche profondamente diversa, semplicemente cambiando alcune parti della carrozzeria.

«Perché lo stile italiano delle auto non è più così importante come lo era negli anni Cinquanta e Sessanta? Forse perché come a differenza della moda italiana, ad un certo punto non lo si è considerato preminente nella formulazione del design? Eppure Sergio Pininfarina, una quindicina d’anni fa, disse che le difficoltà che poste dalle normative non sono un limite per i bravi designers e stilisti. Essendo il buon gusto italiano, una realtà antropologica molto radicata in noi, dove, quando e perché ne abbiamo smarrita la leadership nello stile dell’automobile? Forse nell’essere divenuta l’industria automobilistica, “troppo industriale”? E’ stata forse colpa anche delle regole sindacali che non hanno previsto, insieme con l’industria, la figura professionale dello stilista nel contratto dei metalmeccanici e della politica industriale che non ha sorretto a sufficienza i nostri carrozzieri? Forse l’errore più grande è stato il paradigma dell’ingegnere-stilista? Non sarebbe interessante passare ad autovetture con base tecnica analoga e varie tipologie di carrozzeria o semplici parti intercambiabili? In questo modo i problemi tecnici dell’automotive sarebbero risolti dagli ingegneri e le carrozzerie dagli stilisti!»

[1]

10410

> Aldo Cerri

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/unnamed-1-1.jpg

13.12 December

Parco Valentino 2018: 5 designer immaginano l'auto del futuro al MAUTO di Torino (2017-12-02 20:21)

Sono molte le iniziative che riguardano il Museo dell'Automobile di Torino (MAUTO), nel quale è in corso di svolgimento della mostra [1]Hit Parade oltre allo stand presso il [2]Motor Show di Bologna. Nel frattempo, il Salone Parco del Valentino di Torino sta rafforzando la propria natura non solo di evento espositivo, ma anche di appuntamento dedicato design automobilistico; e proprio al MAUTO, nel presentare la quarta edizione di Parco Valentino del 2018, si è tenuta un'interessante conferenza che ha visto la presenza di 5 noti designer con un tema comune: come sarà l'auto del futuro. La tavola rotonda ha avuto come protagonisti Aldo Brovarone, Leonardo Fioravanti, Fabrizio Giugiaro, Filippo Perini e Paolo Pininfarina, che hanno tutti posto l'attenzione sul ruolo principale che avranno nel mercato dei prossimi anni le automobili elettriche.

Sull'auto elettrica, Paolo Pininfarina ha dichiarato: «Chi afferma che l'auto elettrica non abbia futuro è perché non l'ha mai guidata, oppure perché ha interesse a difendere l'attuale produzione del motore termico. La cosa più drammatica quando scendi da una vettura elettrica e risali su una termica è notare le differenze, le vibrazioni, i rumori». E Fabrizio Giugiaro aggiunge: «Credo che l'elettrico sia un presente dal quale i costruttori non potranno prescindere. Penso però, per quanto ci riguarda come designer, che più che l'elettrico saranno le leggi a definire l'auto del futuro che, per rispondere all'abbassamento dei limiti di velocità, perderà in aerodinamicità. Inutile avere una vettura a forma di missile quando non si potrà andare in città oltre i 50 km/h. Saranno le norme a definire il nuovo concetto di design». Come già nella produzione automobilistica attuale, che deve sottostare a numerosi vincoli non solo meccanici ma anche, ad esempio, relativi alla sicurezza, è evidente che l'automobile elettrica avrà ulteriori restrizioni, che è compito del design risolvere in forma valida anche esteticamente.

Anche Leonardo Fioravanti crede nel futuro dell'elettrico, aggiungendo: «Chi crede che l'auto a propulsione elettrica non sia sportiva si sbaglia di grosso. I motori a propulsione elettrica, la cui ingegneria prevede molti meno pezzi di quella del motore termico, offrono una grande possibilità per designer e Case automobilistiche, che potrebbero quindi uscire dai soliti stilemi che uniformano lo stile delle auto. Cos'è quello che spinge il car design delle vetture elettriche? La fantasia dell'uomo, sollecitata da nuovi bisogni, come l'ingombro delle batterie, la differente necessità di raffreddamento del radiatore eccetera». Ci sono quindi difficoltà, ma stimoli per creare qualcosa di nuovo.
Vede un futuro elettrico, ma non semplice, anche Aldo Brovarone, che ha disegnato numerose vetture nella storia della Pininfarina: «Sarà elettrica e autonoma l'auto che guideranno i ragazzi tra qualche anno, nonostante per la motorizzazione elettrica prevedo grandi difficoltà per stilisti e ingegneri che dovranno fare i conti con il peso delle batterie, i tempi di ricarica, per esempio». Diverso è invece l'approccio di Filippo Perini, già capo del centro stile Lamborghini e ora responsabile di Italdesign: «L'automobile è anche passione per cui credo che le sportive non smetteranno mai di essere disegnate e prodotte, nonostante siano un oggetto totalmente edonistico e tutto

sommato inutile, se si considera il momento storico. Ma credo anche che i designer debbano cominciare a pensare di rivoluzionare completamente il paradigma della mobilità che sarà necessariamente integrata e che non possa prescindere dalla sostenibilità ambientale. Il pianeta non può sostenere questo tipo di produzione industriale automobilistica». Una visione planetaria, quindi, e che segue anche un concetto di "rete", mutuato in gran parte da ciò che sta avvenendo da anni nel settore informatico.

Come saranno quindi queste auto, e su quali strade si muoveranno? Dice Leonardo Fioravanti: «Ci chiamiamo carrozzieri perché abbiamo proseguito il lavoro di chi, prima di noi, disegnava carrozze che prevedevano: un cocchiere, un cavallo, dei passeggeri. Domani, anzi già oggi, il cocchiere è elettronico, il motore è elettrico e i passeggeri chiacchierano tra loro senza occuparsi della strada. In passato, oggi e domani, l'auto avrà molte forme ma sarà sempre considerata sinonimo di libertà personale». Aldo Brovarone, che ha realizzato vetture che sicuramente mettevano al centro il piacere di guida individuale, sottolinea il rischio della guida autonoma: «La guida autonoma sarà un'incognita, il vero nodo di scambio con cui i designer si troveranno a dover lavorare. Un futuro che presenta un lato da non sottovalutare, ovvero il piacere di guida. Se l'industria sceglierà di privarcene, allora tanto vale prendere il treno».

Per Fabrizio Giugiaro occorrerà un cambio di mentalità, e anche di percezione delle forme: «Noi designer dobbiamo fare i conti con il marketing, che ci richiede vetture belle. Che però devono essere compatibili con le norme, con la nuova tecnologia e con i nostri cambiamenti fisici. Il ruolo che abbiamo è quello di convincere i nostri clienti di abbandonare la vecchia fisionomia di design e pensare al nuovo, esattamente com'è successo con il suv. Le volumetrie sono forse meno accattivanti, ma la sfida sarà appassionante proprio per questo. Sarà l'auto a dover badare alla guida e al codice della strada, e i passeggeri potranno scegliere dove stare e come, anche in piedi per assurdo».

E nuovi, per Filippo Perini, sono anche gli interlocutori: «A Torino abbiamo un vantaggio, rispetto tutto il mondo. Abbiamo l'esperienza, abbiamo la creatività, abbiamo la possibilità di fornire alle Case automobilistiche, vincolate dal marketing a non uscire da certi schemi di linee e di design, la luce per poter andare al di là e disegnare davvero il futuro. Quello che succederà sarà anche un cambio di interlocutori, come le istituzioni pubbliche che s'interfacceranno con noi per capire come sviluppare le città del domani in base alla guida autonoma e alla produzione e distribuzione dell'energia elettrica».

Paolo Pininfarina parla invece di connettività e condivisione dell'auto: «Siamo all'inizio di un cambiamento epocale. L'auto connessa è una sfida completamente nuova, da esplorare, che racconta di emozioni ed esperienze del consumatore e che avrà un peso sempre più importante per il futuro. Per quanto riguarda la guida autonoma credo si andrà avanti su due binari diversi, anche rispetto alle normative e alle infrastrutture che non sono alla pari con la tecnologia messa in piedi dai Brand. Invito inoltre a riflettere su un altro aspetto che ci riguarderà, ovvero l'auto condivisa. Non più un prodotto, ma un'utilità».

Più o meno tutti d'accordo, quindi: auto elettrica, con un design specifico, all'interno di strutture in grado di facilitare la connettività tra le vetture, e con nuovi modi di concepire la guida, come il car sharing, senza però dimenticare chi può rinunciare alla mobilità individuale qualora perda il "piacere di guida". Pareri discordanti invece sull'automobile a idrogeno: per Fioravanti, «L'idrogeno è una bellissima soluzione verbale, ma bisogna sottolineare che l'idrogeno per l'auto deve essere liquefatto, utilizzato a pressioni immense in serbatoi molto pesanti, quindi può essere una soluzione transitoria ma non definitiva. La soluzione del futuro sarà l'auto elettrica, che si ricaricherà per induzione».
Pininfarina resta possibilista, osservando ciò che sta avvenendo in Giappone: «Nel 2020 ci saranno le Olimpiadi di Tokio e i giapponesi si stanno muovendo per creare infrastrutture ed essere pronti, partendo da un modello chiamato "Area di Tokio", che riguarda 30-40 milioni di abitanti. Lavorano in team, a questo modello, i Brand Toyota, Nissan e Honda che provano a sperimentare l'idrogeno nelle grandi città».
Positivo nei confronti dell'idrogeno è, invece, Giugiaro: «Toyota 20 anni fa ha cominciato a vendere vetture ibride e

oggi è leader di quella fetta di mercato. Hanno cominciato a investire nell'idrogeno senza clamori e proclami, con lo spirito dei pionieri. Ammetto che anche a me, come ingegnere, l'idrogeno fa paura per tutti i motivi che ha elencato Fioravanti, ma se tutto quel gruppo si sta spingendo verso l'idrogeno, io credo sia nostro dovere di designer pensare che possa essere una strada percorribile».

Questi argomenti saranno approfonditi della Mostra dei Prototipi (Torino Esposizioni, 6-10 giugno 2018), contestualmente a Parco Valentino, di cui avremo modo di trattare prossimamente.

[huge _it _gallery id="108"]

> [3]Parco Valentino, [4]MAUTO

1. http://www.museoauto.it/website/it/news/752-hit-paradecoming-soon
2. http://www.museoauto.it/website/it/news/757-il-mauto-al-motorshow
3. www.parcovalentino.com
4. http://www.museoauto.it/

Invecchiamento del parco circolante in italia: un convegno al Motor Show 2017 (2017-12-06 17:57)

Al Motor Show di Bologna, nella rassegna "Motor Show Incontra" presso la Sala Melodia del Centro Servizi, si è svolto lo scorso 1 dicembre l'incontro «Invecchiamento del parco circolante in Italia». Un'analisi delle automobili circolanti, ponendo l'attenzione sul fatto che l'auto è ancora il mezzo insostituibile per la mobilità privata.

Prime informazioni da parte di Alessandro Marchetti Tricamo, direttore de «L'automobile»: l'età media del parco auto italiano è di dieci anni e quattro mesi (10 anni e 10 mesi per le vetture a benzina); si scende a 9 anni e mezzo per i veicoli commerciali. Il problema del PM10 pesa solo per il 18 %, come causa, sul traffico veicolare, su vetture che, facendo due conti rapidi, possono avere dai 150.000 ai 200.000 km prima della sostituzione.

La Dottoressa Annamaria De Martino, Dirigente Medico Responsabile Direzione per la Prevenzione della Salute Ambientale Ministero della Salute ha quindi riferito che il 14 % di emissione globale del gas effetto serra deriva dal traffico veicolare. L'inquinamento atmosferico è al 5° posto delle cause di morte e fattore cancerogeno, e l'Italia è tra i paesi Europei ove l'inquinamento fa più vittime. Le cause principali dell'inquinamento sono traffico, riscaldamento e insediamenti industriali. In sostanza, più dell'80 % dell'inquinamento non dipende dei traffico veicolare, ovviamente considerando i valori globali.

Ha preso quindi la parola il Dr. Gianmarco Giorda, Direttore Generale ANFIA che raggruppa 280 aziende nella filiera automotive con un fatturato di 82 miliardi di euro, pari al 5 % del PIL nazionale. E' stato mostrato come alcuni paesi hanno affrontato in maniera diversa lo studio e creazione di nuovi motori per ridurre le emissioni: ad esempio, il Giappone ha puntato sulla motorizzazione ibrida, la Cina sull'elettrico, l'Europa è leader mondiale nella tecnologia dei motori ICE. L'Italia, in questo panorama si distingue per le tecnologie nell'applicazione dei Gas (GPL e Metano). Giorda ha poi fatto notare come dal 1991 ad oggi il principale imputato delle emissioni, il motore a gasolio, grazie agli studi e modifiche introdotte ha visto ridurre le quote di NOX del 92 % e del PM10, addirittura del 97 %. Un motore più efficiente, dunque, che però potrebbe in futuro non essere più sostenuto nelle vendite, con rischi per ricadute

anche tra i lavoratori. C'è in effetti da aggiungere che molti motori a gasolio, meno puliti, appartengono non alle auto private nuove, ma a vetture meno recenti, e soprattutto a veicoli commerciali o industriali, o anche a mezzi pubblici, treni e altri macchinari tecnicamente meno raffinati: è dunque probabile che questo tipo di motore possa, nell'immediato futuro, essere sostituito da altro.

E' passata quindi la parola al Dr. Michele Cresci, Presidente UNRAE che rappresenta 60 marchi esteri in Italia, con un mercato del 70 % e 43 aziende associate. Cresci ha esordito con alcuni dati: il 18 % della popolazione italiana vive in aree montane, il 60,89 % dei pendolari si sposta in automobile (in amento rispetto al 58,7 % del 2001), e occorre dunque una strategia che non sia solo quella di bloccare le vetture. Intanto, con l'aggiornamento delle infrastrutture: se nel 1964 si vendevano 500.000 vetture e negli anni più recenti si è arrivati al picco di 2.000.000 di vetture vendute, questi volumi non sono stati adeguatamente supportati da un adeguamento delle strade. Oggi il parco circolante è di 36.420.000 vetture con 8.000.000 di veicoli che sono al massimo immatricolati Euro 3. Gli ultimi dati dicono che di questi 8.000.000, solo 50.000 veicoli all'anno vengono radiati: questo significa che un rinnovamento di questo parco auto, a questo ritmo ci sarà non prima di 30 anni. Serve quindi un piano serio di sostituzione. La situazione non cambia per i veicoli commerciali, più inquinanti delle vetture, per i quali si prevede la sostituzione in 44 anni. Le proposte dell'UNRAE per rinnovare il parco circolante sono quindi la detraibilità dei costi anche per i privati per acquisto con rottamazione di veicolo ante Euro 3, e l'estensione della detraibilità anche per l'acquisto di usati meno inquinanti. Dati di carattere generale, come anche il blocco delle vetture Euro 6 a Roma, numericamente poco significative e più pulite, ai quali andrebbe aggiunto anche l'adeguamento delle infrastrutture pubbliche; da capire anche se nei dati del parco circolante sono incluse anche le vetture storiche di oltre 30 anni, e il loro effettivo impatto sull'ambiente.

Ha preso la parola quindi Claudio Spinaci, Presidente Unione Petrolifera Italiana, associazione con un fatturato di 100 miliardi l'anno e che sopperisce al 92 % del fabbisogno di carburanti derivanti dal petrolio in Italia. Spinaci ha rilevato come in particolare è in 12 Centri Storici italiani il maggior problema ambientale. Con la soluzione del rinnovamento del parco auto, nel 2030 si dovrebbe ottenere una riduzione delle emissioni nocive del 37 %; occorre tuttavia un piano di sostenibilità sociale che aiuti le persone, le famiglie a sostituire l'automobile. Per quanto riguarda i carburanti, Spinaci ha evidenziato come questi sono stati modificati e migliorati dal punto di vista ambientale, con la scomparsa dello zolfo dal gasolio e gli aromatici scesi notevolmente nella benzina, con effetti comunque positivi sulla qualità dell'aria.

L'intervento di Franco Mingozzi, Presidente Nazionale CNA Autoriparazione ed egli stesso autoriparatore da oltre 50 anni, ha messo l'accento sul fatto che per quanto riguarda le vecchie vetture a benzina, un'alternativa alla sostituzione sarebbe quella di incentivare le trasformazioni a gpl o gas metano grazie a degli incentivi statali per le trasformazioni. Sostituire il parco circolante porterebbe alla diffusione di vetture più giovani, e quindi statisticamente più affidabili: il problema però è la formazione delle nuove generazioni di tecnici a quello che sarà il cambiamento tecnico delle vetture, dai vari sistemi di sicurezza alla guida autonoma. I riparatori sono pronti a seguire corsi specifici, a patto che siano sostenuti dalle case automobilistiche. A questo potremmo aggiungere anche la necessità della formazione degli automobilisti in merito alla manutenzione ordinaria della vettura, non sempre ben seguita. Ha chiuso infine la tavola rotonda il Presidente ACI Angelo Sticchi Damiani, riassumendo le considerazioni complessive su invecchiamento del parco circolante, necessità di un controllo degli inquinanti e una maggiore sicurezza, ma anche desiderio di mobilità individuale -che una rassegna del Motor Show mette in luce anche nella sua componente "ludica" e di piacere di guida.

> [1]Carlo Carugati

1. carlo-carugati

Speciali Virtual Car: al MAUTO di Torino l'automobile racconta la sua storia (2017-12-10 17:20)

Quando nel marzo del 2011 il [1]Museo dell'Automobile di Torino, oggi identificato con la sigla MAUTO, fu oggetto di una ristrutturazione importante, dedicammo [2]diversi articoli al nuovo allestimento; più volte, in seguito, siamo tornati a seguire le iniziative del Museo, dalle mostre temporanee alla riapertura del Centro di Documentazione, dalle iniziative motoristiche alle diverse concept car esposte, realizzate anche dalle scuole torinesi di design. Oggi, a più di 6 anni di distanza, siamo tornati a visitare le sale principali del Museo, non solo per offrire una rinnovata galleria fotografica, ma anche per rivedere l'allestimento con più distacco rispetto all'effetto "novità" del 2011. L'effetto è stato positivo: il Museo, anche con il passare del tempo, riesce ancora a sorprendere il visitatore.

Nei primi articoli di Virtual Car descrivemmo il Museo nella sua fisionomia originaria: di fatto, una sorta di ampliamento della collezione del suo fondatore, Carlo Biscaretti di Ruffia, nella forma elegante di una «collezione» ordinata, illuminata dalla luce naturale delle finestre, alla quale si affiancavano singoli allestimenti tematici, come ad esempio il racconto della Torino che fu, automobilistica e non. Il nuovo allestimento si allinea a concetti propri di un «Museo» a dimensione europea, nel quale, con un allestimento architettonico moderno e coerente, la natura "espositiva" si affianca ad altri aspetti, come il racconto di un'epoca, l'approfondimento di un tema, oppure il materiale per una successiva "ricerca", sempre in modo attuale e coinvolgente.

Il MAUTO quindi attrae per motivi diversi. Innanzi tutto, c'è il visitatore tradizionale, che spesso conosceva anche il museo precedente: la passione per l'automobile è il suo punto di riferimento, e nel nuovo allestimento può avvicinarsi con una certa libertà alle vetture, pur senza toccarle, all'esterno e all'interno. Gli appassionati ricordano, confrontano, osservano i dettagli delle automobili, analizzate dal punto di vista tecnico, e arricchite da ricordi di vita vissuta o immaginata.

Il MAUTO è però un museo per tutti. Molti dei visitatori sono proprio famiglie, mosse più dalla curiosità della visita che dal ritrovare qualcosa di più o meno conosciuto: qui il nuovo percorso espositivo viene sicuramente in aiuto. Gli spazi principali sono tre. Al piano di sopra, c'è la vera e propria "storia dell'automobile", che inizia veramente da lontano: i carri dell'antichità, le macchine di Leonardo da Vinci (probabilmente per muovere quinte di teatro, ma comunque in modo autonomo), gli antichissimi veicoli su ruote, la ricostruzione del settecentesco Carro di Cugnot che un tempo era esposto all'ingresso del museo, e poi le prime auto ottocentesche, dal Triciclo Bernardi alla Benz, per passare poi alla rapida evoluzione degli anni successivi, corrispondente anche a cambiamenti epocali di costumi e società.

Delle vetture si nota l'evoluzione, ma si evidenziano i racconti: grazie alla modalità espositiva, quasi ogni automobile ha attorno una cornice, un'ambientazione, come pannelli decorativi anche animati, luci, suoni, canzoni, fino ad arrivare a veri e propri diorami a grandezza naturale, oppure filmati con attori che raccontano un frammento di storia. E poi ci sono video esplicativi e testi di commento, nella moderna forma dello schema o del racconto breve ed essenziale, semplice e chiaro. La storia passa attraverso le varie tappe dell'automobile, dalla carrozza motorizzata alle prime soluzioni tecniche, dalle imprese come quella storica della Itala Pechino-Parigi alle vicende delle due guerre mondiali, fino agli anni del boom, il mito americano e le vetture di motorizzazione di massa, la caduta del muro di Berlino, e altro ancora: piccoli quadri storici con al centro una o più automobili. E con un finale che è rimasto quasi intatto rispetto all'allestimento iniziale: la rottamazione dell'automobile attuale, a vantaggio di veicoli del futuro -al momento due prototipi storici Fiat di cui uno elettrico, e tre monoposto da record a idrogeno, ma che potrà essere facilmente ampliato con cenni alle novità del prossimo futuro.

La seconda area espositiva al piano intermedio inizia con l'analisi delle vicende delle aziende torinesi protagoniste fin dalle origini, camminando su un'enorme pianta di Torino dall'alto; quindi mette in evidenza altri aspetti dell'automobile, qui di tipo più concettuale che storico: ad esempio, l'evoluzione della tecnica, il crash test Euroncap una 500 uscita bene dall'urto previsto dalla normativa, la simulazione di una catena di montaggio visibile con simpatici trenini. Accanto a questa, alcune vetture degli anni '60 e '70 restaurate ma in condizioni d'uso, e una serie di postazioni video per rivedere spot celebri del passato. La 500 che passa da una parete all'altra, ci trasporta idealmente in una serie di stanze molto fantasiose, nelle quali concetti e parti di automobili sono trasferiti in oggetti, dipinti, sculture. Quindi, una sezione è dedicata allo sport, con tante protagoniste delle gare automobilistiche del passato, fino alle ultime Ferrari campioni del mondo.

Un'area finale, al piano terra, si concentra invece sull'innovazione tecnica, mettendo in evidenza il concetto di design: c'è la ricostruzione del progetto di automobile di Le Corbusier, c'è la maquette Bugatti che vedemmo nello studio di [3]Paolo Martin, tante vetture dal design particolare, il mascherone storico Alfa Romeo presente da sempre nel Museo, e poi la nota "hall of fame" di alcuni dei principali designer internazionali, con pannelli finalmente in un meno lugubre rosso rispetto all'originario nero. Un'area interessante, sicuramente ampliabile, ma che rende omaggio ad un particolare settore della creazione automobilistica, di cui Torino è da sempre importantissimo centro.

Non solo automobili, appunto: lo spazio espositivo a piano terra è ora occupato da una mostra d'arte contemporanea («Paratissima») con opere di alcuni giovani artisti di area torinese, quasi mai legati a temi motoristici, ma sulle stesse pedane che hanno ospitato e ospiteranno automobili nelle diverse mostre temporanee al Museo. E poi caffetteria e bookshop, sempre aperti.

L'allestimento del museo, quindi, funziona, e la struttura si presta anche a variazioni di allestimento, come dimostra l'assenza delle vetture esposte in questi giorni al Motor Show di Bologna. Soprattutto, è interessante il legame non solo con Torino, ma anche con le altre realtà museali a tema motoristico, come i musei di marca o il Museo Mille Miglia: una rete ideale di strutture che forse prima non era immaginabile. Di tutte queste, il MAUTO, pur con il legame con Fiat e Torino (e la dedica formale a Giovanni Agnelli), è forse il più generalista, e in qualche modo il baricentro: tappa obbligata per ogni appassionato, ma anche sede di tante possibili iniziative nel prossimo futuro, anche in vista dell'evoluzione della mobilità che ci accingiamo a vivere.

[huge _it _gallery id="110"]

1. http://www.museoauto.it/
2. http://www.virtualcar.it/tag/museo-dellautomobile-di-torino/
3. http://www.virtualcar.it/design-in-restauro-la-fiat-halley-maggiora-di-paolo-martin-1985/

Virtual Cars: supercars 3D, di Gioacchino Conte (2017-12-17 14:04)

Gioacchino Conte, architetto della provincia di Caserta, ci invia questi render di vetture sportive realizzati alcuni anni fa.

[huge _it _gallery id="111"]

> Giacchino Conte per Virtual Car

Design: Butterfly, di Yari Fontana **(2017-12-21 20:57)**

[1]Yari Fontana, car designer di professione, ha realizzato nel Regno Unito circa tre anni fa un progetto completo, denominato Butterfly. Una sfida progettuale che ha coinvolto non solo la totalità delle fasi di ricerca e sviluppo, , fino alla realizzazione di un prototipo in scala 1:4, ma anche alcune idee per un veicolo sportivo futuristico, in grado di levitare a pochi centimetri da terra.

Butterfly è una monoposto ad alte prestazioni nella quale sono assenti le ruote, al posto delle quali ci sono due piastre magnetiche nel guscio inferiore; grazie al movimento delle ali (che viste in pianta sembrano proprio le ali di farfalla) e delle piastre inferiori, il veicolo può sterzare, accelerare e frenare. La levitazione funziona con un principio induttivo: i giroscopi sono magnetizzati ad un alto numero di giri, e la superficie stradale deve contenere rame o alluminio; ci sono poi due turbine intubate con sette pale ogni una che forniscono una spinta ulteriore, e un controllo per ridurre il rollio inerziale.

Al centro della cabina di guida vi è una struttura triangolare in carbonio con una culla
flessibile appesa a ganci ammortizzanti: culla e telaio consentono rigidità ed elasticità nel movimento. Le batterie e i sistemi operativi si trovano all'interno del telaio che presenta numerose cavità, mentre il sedile di guida è eiettabile in caso di emergenza.

Il 75 % del veicolo è costruito utilizzando materiale plastico biodegradabile PLA stampato con una stampante 3D da casa, il 5 % è costituito da ABS e il 15 % da fibra di carbonio e fibra di vetro; il resto è in alluminio CNC, con una piccola quantità di oro per gli scudi termici e il PCB.

La Butterfly è quindi una vettura affusolata e aerodinamica, ispirata idealmente ad altre supercar ma dalle dimensioni simili a una station wagon odierna, anche se il suo obiettivo è decisamente lontano da un utilizzo quotidiano: la vettura potrebbe infatti ottenere un record di velocità per un veicolo a levitazione magnetica, su una pista di alluminio senza binari.

[huge _it _gallery id="112"]

1. yari-fontana

Disegni dei lettori: Alfa Romeo Giulietta Sprint Veloce, di Domenico Fosco **(2017-12-29 20:58)**

Un'altra creazione del nostro lettore [1]Domenico Fosco: un'ipotesi di Alfa Romeo Giulietta Sprint, una sportiva poco più piccola dell'attuale Giulia.

[huge _it _gallery id="113"]

1. domenico-fosco"