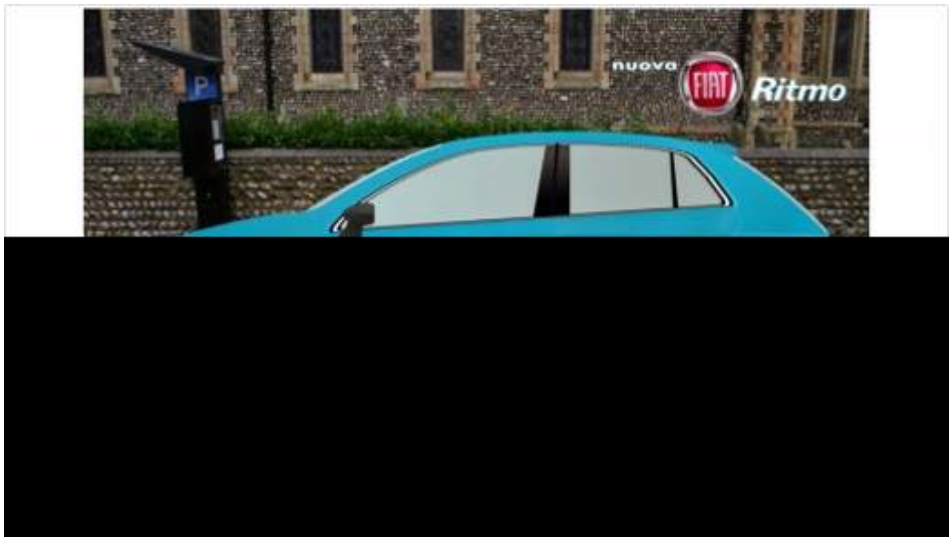
# 11. 2015

## 11.1 January

**Disegni: nuova Fiat Ritmo, di Salvo Armenia** (2015-01-02 16:05)




Continuano ad arrivare in redazione i disegni dei nostri lettori, con i quali intendiamo anche festeggiare il nostro decennale: la rubrica "[1]Disegni dei lettori" è una delle più popolari e seguite del nostro sito, e anche tra le più coerenti con il motto "automobili e fantasia". In questo caso, il disegno di [2]Salvo Armenia raffigura un'ipotetica nuova versione di una celebre segmento C del passato: la Fiat RItmo.

- Salvo Armenia per Virtual Car

1. http://www.virtualcar.it/categoria/disegni/
2. salvo-armenia

**Naughty Night Party: Jaguar XE alla Fabbrica del Vapore, 30 Marzo 2015** **(2015-04-09 00:31)**

La Jaguar XE, l'ultima novità di casa Jaguar, è stata presentata in anteprima nazionale ai clienti e potenziali clienti Jaguar nel corso di un Naughty Night Party presso la Fabbrica del Vapore di Milano. La Fabbrica del Vapore è un'area industriale dismessa, situata in una zona centrale di Milano, area ove un tempo l'attività era dedicata alla costruzione, riparazione e vendita di materiale mobile e fisso per ferrovie e tramvie; da qui il nome di Fabbrica del Vapore per il collegamento storico con le prime locomotive a vapore.

Circa 600 gli invitati, che si erano iscritti nel sito Jaguar e poi invitati dai singoli Concessionari di zona, a questa "première" di primo contatto con la nuova vettura, ma non solo: con la nuova era di Jaguar che con il nuovo telaio in alluminio ed il pensionamento della vecchia Jaguar X Type, recide definitivamente il cordone ombelicale con Ford e viaggia con le proprie gambe con nuovi motori o comunque già collaudati nella gamma Land Rover.

In realtà una prima uscita della vettura vi era stata al Motor Show di Bologna dello scorso dicembre, ma in questa occasione è stato interessante vedere l'attesa del pubblico Jaguar che, dopo 15 anni di una Jaguar dalla meccanica Ford a trazione anteriore, finalmente ritorna a vedere una trazione posteriore dalla linea sportiva, ma elegante più consona al marchio del Giaguaro. Non per niente in uno dei filmati proposti si vede la XE scortata da due Jaguar MK2 della polizia britannica, simbolo della berlina sportiva negli anni '60. La nuova XE si propone con la sua tecnologia costruttiva coniugata ad una estetica appropriata come un nuovo punto di riferimento per i prossimi anni.

Accolti da una veloce carrellata dell'attuale gamma Jaguar, l'interno della Fabbrica del Vapore è stata allestita come un'arena con due Jaguar XE coperte per creare la giusta suspense prima della presentazione. Ai lati display informativi permettevano di cominciare a studiare la vettura e tramite configuratore creare e salvare la propria XE desiderata. La dirigenza Jaguar non ha nascosto la soddisfazione di presentare un prodotto che ha tutti i requisiti per far parlare di se. Da qualsiasi punto la si voglia vedere, estetica, telaio, tecnologia, motori, la XE offre solo contenuti all'avanguardia. La più gettonata, mototisticamente parlando, sarà sicuramente il motore diesel della nuova serie Ingenium, un 4 cilindri 2 litri da 163 CV turbocharged e-performance. Ma anche per gli affezionati dei motori benzina il 2.0 litri da 200 CV turbocharged, abbinato ad un cambio automatico a ben 9 rapporti, offre sicuramente la piacevolezza che ci si può aspettare da una vettura contraddistinta da un marchio che ha sempre fatto dell'eleganza,

del confort della signorilità di viaggiare un punto di forza. Naturalmente le previsioni di vendita pongono all'80 % la richiesta per le alimentazioni a gasolio e la rimanenza per i benzina, tra i quali il performante 3.0 V6 Supercharged da 340 CV.

Alle 20.30 sono state scoperte le due vetture e l'assembramento, che ha messo in difficoltà gli operatori, ci ha fatto capire quanto fosse alta l'attesa e le aspettative per questa nuova nata. Dal 31 marzo quindi i Concessionari Jaguar sono autorizzati a distribuire il materiale informativo sulla Jaguar XE mentre sul sito Jaguar.it è già disponibile, anche se in perfezionamento, il configuratore per crearsi la Jaguar XE a propria immagine e somiglianza. Un ringraziamento alla Concessionaria Brescia Motori, che ci ha invitato a questa Premier e ci ha reso partecipi della cura con la quale i loro clienti Jaguar vengono portati e coccolati nel corso della loro vita automobilistica.

- Carlo Carugati per Virtual Car

---

**Autostyle Design Competition 2015: si prepara la dodicesima edizione (2015-04-10 18:06)**

Ritorna anche nel 2015 uno dei principali appuntamenti italiani dedicati al design automobilistico internazionale: [1]Autostyle-Design Competition, la manifestazione da [2]Berman SpA con il patrocinio della rivista **Auto & Design**. Un gruppo selezionato di allievi di scuole di design internazionali è stato invitato ad inviare un portfolio entro la data di oggi, 10 aprile; tra questi, saranno selezionati 12 finalisti, che dovranno sviluppare entro il 18 luglio il tema di quest'anno: elaborare versioni speciali di vetture di serie o concept car, con l'aggiunta di decorazioni grafiche e parti accessorie e la modifica di componenti, come paraurti, griglie frontali, minigonne, spoiler, archi, parafanghi, modanature, cerchi in lega e combinazioni colore, ma senza modifiche alla carrozzeria.

Ogni designer può scegliere 2 vetture, una della categoria Urban e l'altra della categoria Sportive/ Crossover, tra i modelli auto che verranno inseriti in Concorso e che verranno comunicati ai designer all'avvio della competizione. La Commissione, costituita da tecnici e Chief Designer delle Case Auto, individuerà i vincitori per ogni categoria, sulla base di elementi quali coerenza del linguaggio formale e stilistico con il marchio, originalità ed innovazione, eleganza, compiutezza del lavoro e realizzabilità; sarà chiamato a votare, per uno specifico premio, anche il pubblico partecipante ad Autostyle, nel corso della premiazione che avverrà il 2 ottobre 2015 a Mantova. Seguiremo, come ogni anno, lo svolgersi della manifestazione, che comprenderà come di consueto mostre e workshop sul design automobilistico, con l'esposizione delle ultime novità di stile internazionali.

1. autostyle
2. http://www.berman.it/

---

**Design e automobile per il Fuorisalone - Design Week, Milano 2015** **(2015-04-13 11:11)**

Come di consueto, la settimana del Salone del Mobile di Milano si anima anche per il 2015 con gli eventi Fuorisalone, che riguardano otto quartieri e iniziative legate al design automobilistico, in forma più o meno diretta. Ecco di seguito alcune delle iniziative che partono da oggi, 13 aprile, e proseguono in alcuni casi anche per il mese di maggio.

Se Audi riapre l'[1]Audi City Lab (13 aprile-10 maggio, via Montenapoleone 27c) dedicato alla nuova versione della R8, con quattro eventi serali, e talk quotidiani aperti al pubblico e agli addetti ai lavori, Hyundai propone l'installazione cinetica "Helio Curve" (14-19 aprile, Art Point Room, Superstudio Più, Via Tortona 27) sul tema Fluidic Sculpture; fa parte di un progetto artistico più ampio denominato "Sculpture in Motion", nel quale diversi artisti elaborano il motto stilistico del marchio.

9986

Per Jaguar, la protagonista è la nuova XE con la sua architettura modulare in alluminio: nell'ambito della mostra "designjunction edit Milan", viene esposta la scultura Word Cloud in alluminio (15-19 aprile, Casa dell'Opera Nazionale Balilla, via Pietro Mascagni 6), realizzata con 95 parole in sette lingue diverse disposte a formare la sagoma della XE. Lancia partecipa alla mostra "Missoni, l'arte del colore" (19 aprile-8 novembre, Maga di Milano) esponendo il 14 aprile in via Solferino 9, presso lo showroom Missoni, una Ypsilon 30esimo anniversario dalla speciale caratterizzazione.

Land Rover propone invece l'installazione "Unstoppable Spirit" (14-19 aprile, Piazza Gae Aulenti), al debutto italiano, realizzata in collaborazione tra Gerry McGovern, responsabile del design di Land Rover e l'artista italiano Nino Mustica, e ispirata alla nuova Discovery Sport. Lexus non espone direttamente automobili, ma le 12 opere che partecipano al Lexus Design Award 2015, e un'iniziativa che coinvolge lo space designer francese Philippe Nigro e lo Chef stellato giapponese Hajime Yoneda (14-19 aprile, Torneria, via Tortona 32).

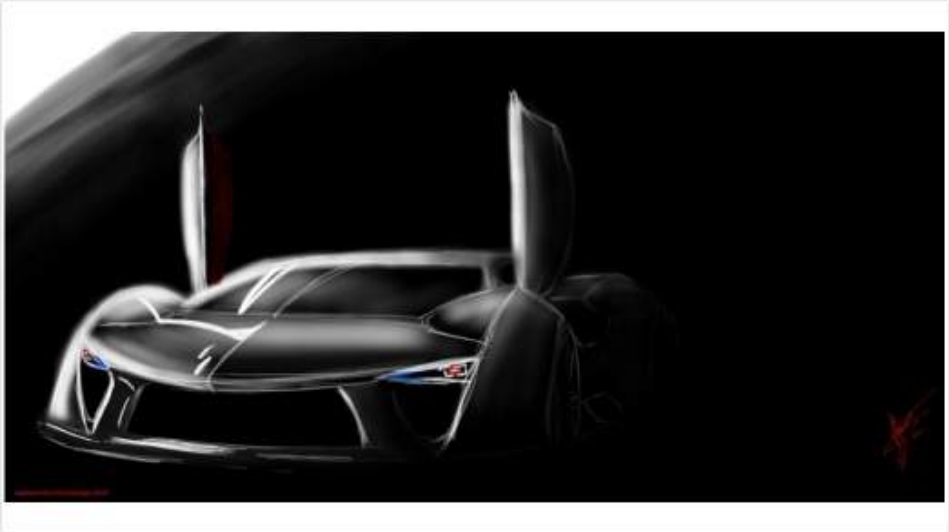
Mazda espone le ultime novità, CX-3 ed MX-5, nella mostra "Mazda Design: The Car as Art" (14-19 aprile, Mazda Design Space, via S. Carpoforo 9, Brera), insieme ad oggetti realizzati dai designer della casa giapponese nello stile "KODO, Soul of Motion"; Mazda è anche sponsor principale delle attività del Brera Design District. Peugeot promuove invece l'attività del Peugeot Design Lab (14-19 aprile, via Tortona 31), che si occupa di design secondo i principi del marchio su oggetti diversi dall'automobile: dopo il pianoforte Pleyel e il curioso foodtruck per EXPO 2015, per il Fuorisalone sono esposte in anteprima le lampade ONYX, ispirate al design dell'omonima concept car.

–

1. http://www.audicitylab.audi.it/

---

**Disegni: Eagle 01 concept car, di Gaetano De Cicco (2015-04-14 20:21)**



Il nostro lettore [1]Gaetano De Cicco ci invia i disegni relativi a un progetto d'esame, basato sul tema di una supercar, in questo caso su piattaforma e meccanica Mclaren, la recente P1. La motorizzazione è ibrida, con un motore termico 3.8 V8 a benzina e uno elettrico; al posto dell'unica grande batteria della P1 sono qui presenti due batterie più piccole, che permettono di abbassare ulteriormente l'altezza del tetto.

Nella carrozzeria si è tenuto conto dell'aerodinamica, con frontale ispirato ad una "testa d'aquila" e linee morbide; sono previsti anche pannelli regolabili in inclinazione e utilizzabili anche come aerofreno. Dalle proiezioni sarà ricavato un modello in clay in scala 1:6.

- Gaetano De Cicco per Virtual Car

1. gaetano-de-cicco

---

**5° Jeep e Gipponisti per le Storiche vie di Serramazzoni (Modena), 1-2 giugno 2015** **(2015-04-16 00:35)**

Jeep & Gipponisti dal 2007 rappresenta per l'Appennino Modenese il meeting più significativo dedicato ai veicoli e agli aeroplani dei due conflitti mondiali. Da un'idea di Marzio Cavazzuti e Andrea Salvatori in collaborazione con il Comune di Serramazzoni, questo raduno è andato via via affermandosi negli anni quale irrinunciabile appuntamento dedicato al motorismo militare storico. L'evento è organizzato dal Club Volkswagen Italia, federato A.A.V.S ([1]Associazione Amatori Veicoli Storici).

9988

Ogni 2 anni, equipaggi, motociclisti, autisti, piloti e carristi si danno appuntamento a Serramazzoni in provincia di Modena, per ripercorrere le "Vie della Storia". Come la via Gardini/Brennero sulle orme della Ferrovia Modena–Serra–Pavullo, via Gombola con il famoso omonimo Ponte: una "Remaghen" del nostro Appennino alle spalle della Linea Gotica.
Questa edizione che celebrerà il 70° anniversario della Liberazione nel centro nord, ed il centenario dall'inizio della 1^ Guerra Mondiale, sarà una edizione speciale.

Un'iniziativa unica, ricca di emozioni e di persone alle quali siamo affezionati, oramai compagni di avventure in questo nostro cammino; una giornata sempre densa di vere rarità storiche e di competenze sempre migliori in termini di restauro e conservazione. All'evento sono invitati a partecipare auto, moto, biciclette del periodo bellico, con particolare attenzione per le Jeep e i mezzi Volkswagen di derivazione Maggiolino, la creazione di Ferdinand Porsche che, allora appena nata, fu utilizzata durante la seconda guerra mondiale in varie versioni speciali, anche anfibie: un singolare test e una raccolta di esperienze per il modello di serie degli anni successivi. Sono invitati a partecipare anche i proprietari delle Pescaccia (Typ 181), modello "civile" prodotto dal 1969 al 1979.

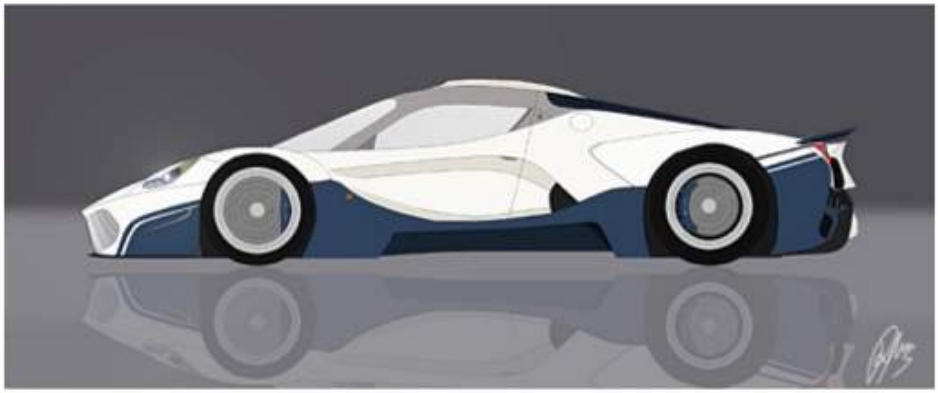
Nelle scorse edizioni, sono state inserite nel programma attività rievocative della Guerra di Liberazione, con figuranti in uniformi, costumi e musiche dei tempi. A corollario del programma, ampio mercatino di antiquariato e del collezionismo militare e la partecipazione esclusiva e straordinaria della Fanfara Nazionale dei Bersaglieri. Per ulteriori informazioni, e per iscriversi all'evento è possibile consultare il sito [2]www.serramazzoniturismo.it

Carlo Carugati
Ufficio Stampa
Club Volkswagen Italia

–

1. http://www.aavs.it/
2. htttp://www.serramazzoniturismo.it/

**Disegni di automobili: Maserati MC100, di Marco Francesco Renna** **(2015-04-18 00:48)**



[1]Marco Francesco Renna, studente di ingegneria diciannovenne appassionato di auto, ci invia alcuni disegni, realizzati lo scorso anno ma recentemente rielaborati al computer; raffigurano un'ipotetica Maserati MC100, il cui nome rievoca il centenario del marchio.

L'idea è di immaginare un modello Maserati sulla base de LaFerrari, così come la MC12 fu elaborata su base Ferrari Enzo; nella MC100 mancherebbe però la parte ibrida, con risparmio di 140 kg e un totale di 1.115 kg, e con il V12 da 6,3 litri e 800 CV. Tra le altre caratteristiche, l'aerodinamica attiva e la livrea bicolore blu estesa a tutta la carrozzeria.

–

1. marco-renna

**Biturbo tra terra, cielo e mare: resoconto del 57° Raduno Biturbo Club Italia** **(2015-04-22 18:15)**

Il [1]Biturbo Club Italia ha organizzato il 57° Raduno della sua storia, e il primo della stagione 2015, in una zona che si distingue per l'accoglienza e la cura dei turisti, terra di motori, piloti e buona cucina: la Romagna. Nel week end dell'11 e 12 aprile, circa 20 equipaggi provenienti dal centro – nord italia e dall'Austria hanno aderito a questo evento primaverile; punto di incontro è stato Rimini davanti al Museo Nazionale del Motociclo, con 250 moto dalle origini fino ai giorni nostri.

Guidati dall'appassionato ed entusiasta Andrea Ghetti, il gruppo di maseratisti ha potuto seguire il percorso del museo privato, che illustra lo sviluppo tecnico del motociclo con esemplari rari ed alle volte unici: tra questi, alcuni esemplari della Bimota, o la Moto Guzzi 500 GTV del 1937 appartenuta al pittore Ligabue. Ogni mezzo ha la sua storia e il suo ruolo, e si potrebbe passare un'intera giornata ad ascoltare Andrea mentre racconta le caratteristiche tecniche costruttive dei motocicli, e soprattutto le storie e le leggende che si sono create attorno ad essi.
Il gruppo è poi partito per salire fino alla rocca di San Marino, con check-in e parcheggio custodito delle vetture presso il Grand Hotel San Marino. Un tiepido pomeriggio di sole ha quindi accolto gli ospiti in una visita della piccola Repubblica posta sul Monte Titano, proseguendo con una simpatica cena nel "La Terrazza" con vista sulla riviera.
La domenica è invece stata dedicata alla visita del Parco Tematico dell'Aviazione. Diretto da un ex Maresciallo dell'Aeronautica Militare Italiana, pilota sugli F 104, il Parco ha u'estensione di 100.000 mq ed è la più grande struttura di questo genere in Italia. All'interno di un moderno padiglione si trova esposta la più completa collezione esistente di divise e tute da volo italiane (dai primi del '900 ai giorni nostri), oltre a fotografie storiche, documenti, modelli in scala, sigilli, distintivi, onorificenze e medaglie. Oltre ai tanti velivoli, sono in mostra anche numerosi mezzi utilizzati dalle Aeronautiche di tutto il Mondo, come batterie contraeree, radar, jeep, postazioni guidamissili ed altro, a partire dalla 2a Guerra Mondiale fino ad oggi; non mancano velivoli appartenuti a personaggi famosi, come il Douglas DC 3 "Dakota" di Clark Gable.
Dopo la foto di gruppo, tra piloti di vetture, aerei e le vetture del Tridente, la conclusione del raduno con un ricco lunch a base di pesce sul lungomare di Riccione al ristorante Patty. Il Presidente, Claudio Ivaldi, ha porto i saluti al suo predecessore, Augusto Marcuccio, tra i fondatori del Biturbo Club Italia, che a causa di impegni mancava dai raduni da ben 11 anni. La varietà della gamma dei modelli presenti, dalla prima serie del 1983 alle ultime 3200 GT, con un omaggio alle Quattroporte, ha aggiunto ulteriore fascino a questo evento, che ha richiamano l'attenzione di turisti e appassionati nel vedere così tante Maserati transitare o parcheggiate tutte insieme. Per seguire le attività

del sodalizio è possibile visitare il sito [2]www.biturboclubitalia.it.

- Carlo Carugati, Biturbo Club Italia per Virtual Car

1. biturbo-club-italia
2. http://www.biturboclubitalia.it/

---

**Officina Mille Miglia: premiati i vincitori** **(2015-04-24 23:37)**

Presso la sede di 1000 Miglia S.r.l. a Brescia sono stati annunciati i vincitori di [1]Officina Mille Miglia, concorso finalizzato a promuovere e sostenere l'imprenditoria giovanile nel settore Automotive, anche con un premio in denaro pari a 50.000 euro. La proposta vincitrice è risultata "MUSP Garages", opera di 3 giovani ingegneri di Piacenza, Stefano Tirelli, Elio Chiappini e Serena Costa.

Il progetto può interessare collezionisti, amatori e restauratori di auto e moto d'epoca e riguarda l'avvio di un'attività di produzione di ricambi per veicoli d'epoca, anche fuori catalogo, realizzati attraverso le più recenti tecnologie: reverse engineering delle parti da sostituire e creazione di modelli tridimensionali, in cera o materiale plastico a bassa temperatura di fusione per la micro fonderia, personalizzati e di forma complessa.

Dopo l'assegnazione del premio, 1000 Miglia S.r.l. sarà impegnata nei prossimi mesi nelle attività di formazione, tutoraggio e mentoring dei vincitori. [2]Officina Mille Miglia sarà presente con uno stand dedicato sia a Brescia (Piazza della Vittoria) il 13-14/05, sia a Roma (Castel Sant'Angelo) il 15/05, per presentare al pubblico della Freccia rossa i tre ragazzi vincitori.

9992

1. http://www.virtualcar.it/officina-mille-miglia-2014-un-premio-ad-unidea-innovativa-in-ambito-automotive/
2. http://www.officinamillemiglia.com/

---

**Disegni di automobili: McLaren concept, di Marco Francesco Renna** **(2015-04-27 20:08)**

A breve distanza dal disegno della Maserati MC100, [1]Marco Renna ci invia alcuni nuovi disegni, questa volta dedicati ad un ipotetico modello McLaren. In questo caso, l'elaborazione riguarda una possibile alternativa alla McLaren 675LT, presentata all'ultimo Salone di Ginevra, con uno stile più autonomo rispetto alla 650S.

Il lavoro ha riguardato soprattutto i gruppi ottici, parzialmente ispirati a quelli della P1, ma con forme ancora più decise; diversi anche frontale, fiancata con nuovi sfoghi e prese d'aria, e coda con diverso diffusore triplo e quattro grandi scarichi ai lati della scritta McLaren.

- Marco Francesco Renna per VIrtual Car

1. marco-renna

---

**Invasioni digitali e sicurezza stradale al Museo Multimediale della 500 di Garlenda** **(2015-04-30 17:16)**

Sono sempre numerose le attività al [1]Museo Multimediale della 500 "Dante Giacosa" (via Roma 90, Garlenda -Savona), promosse dal [2]500 Club Italia, il sodalizio dedicato alla 500 d'epoca. All'inizio del mese di maggio 2015 ci sarà la prima invasione digitale del museo, per proseguire dal 4 all'8 maggio con la manifestazione "Crescere sicuri", dedicata alla sicurezza stradale.

L'"invasione digitale" è un'occasione per visitare luoghi di interesse culturale, storico e folcloristico e farlo sapere a tutti attraverso i social network: il 1 maggio il Museo della 500 apre gratuitamente le sue porte dalle 15 alle 18, per permettere ai visitatori di visitare l'interessante collezione, inviando foto, filmati e commenti con hashtag #invasioneMuseo500 e #invasionidigitali. Per iscriversi in anticipo e vedere le altre "invasioni" in programma, si può visitare il sito [3]www.invasionidigitali.it.
Questo il programma del pomeriggio:
- ore 14:45: ritrovo davanti al Museo Multimediale della FIAT 500, via Roma 90 a Garlenda; consegna della maschera da invasore
- ore 15: inizio visita guidata insieme allo staff del Museo
- ore 18: termine dell'invasione e rinfresco per i partecipanti offerto dalla ProLoco di Garlenda.

Dal 4 all'8 maggio, sempre presso il Museo della 500, si terrà la manifestazione "Crescere Sicuri", settimana della sicurezza stradale organizzata dal Fiat 500 Club Italia con la collaborazione della Polizia Stradale, del Comune e della ProLoco di Garlenda. La manifestazione, aperta a tutti, è studiata per accogliere un pubblico di tutte le età, con la presenza del Pullman Azzurro e della Lamborghini Gallardo della Polizia Stradale, la visita gratuita del Museo e le conferenze pomeridiane. Il Primo Liceo Artistico Statale di Torino ha messo a disposizione fino al 6 Maggio, in occasione dell'evento, la mostra "C(a)lma e Impara", che intende sensibilizzare i giovani in età da patente sui rischi e le responsabilità della guida. Le opere di fotografia e fotomontaggio sono ospitate presso il centro commerciale "Le Serre" di Albenga, mentre le opere pittoriche e le installazioni si trovano presso il Museo della 500, mentre l'8 e 9 maggio le opere saranno esposte presso la sede della Regione Piemonte.

1. museo-multimediale-della-500

9994

2. http://www.500clubitalia.it/
3. http://www.invasionidigitali.it/

---

## 11.5 May

### Slot car: Policar di nuovo in pista alla Libreria dell'Automobile di Milano (2015-05-01 00:35)

Dopo una lunga assenza, ritornano le slot car Policar. Il prossimo 9 maggio 2015, organizzato da [1]ZOT4SLOT presso la Libreria dell'Automobile di Milano, si torna a parlare del celebre marchio di slot car non solo per i modelli "storici", raccolti da appassionati collezionisti, ma anche per quel che riguarda modelli di nuova produzione. Nell'occasione verranno infatti presentati i nuovi modelli progettati e realizzati dall'azienda italiana Galileo Engineering , già proprietaria del marchio Slot.it, che ha ripreso il testimone del marchio Policar.

Nella Libreria della famiglia Nada verrà allestita una pista originale Policar degli anni '70, sulla quale "correranno" i modelli del passato de del presente, in una giornata aperta di incontri e di scambio, senza un vero e proprio calendario di appuntamenti: "una giornata dedicata al gioco e alla passione per l'automobilismo, per tutti, dai 9 ai 99 anni".

Saranno premiati i "pièce de résistance" dei collezionisti che potranno partecipare con i loro modelli al concorso [2]"La Diva": tre esperti del settore selezioneranno la collezione più ricercata tra quelle esposte su modelli 1:24 e 1:32, e il premio sarà un volume dalla Libreria dell'Automobile.

Nel pomeriggio, alle 15, il presidente di Galileo Engineerig Maurizio Ferrari presenterà il nuovo modello della Ferrari 312 PB ed il prototipo della Lotus 72, raccontando delle novità dello slotcar racing di oggi. La storia delle slot car verrà invece esposta da Angelo Bonizzoni, collezionista e realizzatore di diversi modelli Policar, con disegni

originali, modelli e altra memorabilia. Per l'occasione saranno disponibili all'acquisto speciali modelli Policar e Slot.it, di diverse auto classiche, e 10 esclusive combinazioni kit bianco + libro dedicati alla Ferrari 312 PB e Alfa Romeo T33/3.

POLICAR DI NUOVO IN PISTA
Sabato 9 maggio 2015
ore 10:00 – 19:00
Libreria dell'Automobile, corso Venezia 47 – Milano

1. http://zot4slot.altervista.org/policar-di-nuovo-in-pista/
2. http://zot4slot.altervista.org/passione-policar-classic-la-diva-concorso-slot-car/

---

**Kia Novo Concept: il design delle Kia compatte verso la sportività** (2015-05-04 19:55)

Le case coreane dimostrano un notevole dinamismo anche in termini di ricerca sul design: è il caso di Kia, rilanciata da Peter Schreyer, oggi a capo dell'intero design del gruppo Hyundai-Kia. Con la Novo concept, disegnata nel centro stile coreano Kia di Namyang, si sta pensando a come le future world car del marchio di dimensioni compatte potranno essere sempre auto razionali, ma con una più spiccata sportività, e una cura attenta dei dettagli.

Il punto di partenza è una piattaforma corrente, quella della Cerato modificata, con un compatto 1.600 T-GDI turbo e a iniezione diretta di benzina, con cambio a 7 marce DCT. Lo stile è però il segnale di cambiamento più interessante: su un pianale compatto, viene disegnata una tre volumi fastback molto aerodinamica e moderna, che ha qualcosa delle grandi berline vendute nel mercato statunitense, ma ricorda alla lontana certe berlinette sportive del passato, come ad esempio alcune giapponesi storiche, quando ancora era diffusa la trazione posteriore, e non mancavano gli spigoli vivi (interessante il taglio dei finestrini posteriori). Basta guardare gli sbalzi e la posizione delle ruote: lo sbalzo anteriore è molto corto, con la calandra "a naso di tigre" arrotondata e un frontale sagomato

e rientrante per sfruttare al meglio i flussi d'aria; il montante anteriore è piuttosto avanzato, mentre lo sbalzo posteriore è pronunciato, con la ruota che si trova all'altezza del montante, e una spalla larga evidenziata dal taglio superiore. La portiere ad armadio sono ampie, mentre la coda permette di far scorrere i flussi d'aria, con uno spoiler tra tetto e lunotto. Cura anche nei dettagli, come gli specchietti esterni sostituiti da telecamere, i fari laser anteriori e le caratteristiche firme a LED inferiori, la presa d'aria verticale "tipo Jaguar" incorporato nella porta anteriore, le minigonne sporgenti laterali, i cerchi in lega carbonio argento e la carrozzeria bicolore. L'insieme è sportivo ma anche elegante, con elementi caratterizzanti, ma senza "eccessi". Nell'abitacolo dominano pelle e alluminio, con strumentazione a due elementi dotata di display olografico 3D, e un trackpad dietro il volante per controllare agevolmente le funzioni di bordo, e riconoscimento dell'impronta digitale per personalizzare gli aspetti multimediali. La Novo Concept, il cui nome sottolinea l'innovazione nello stile e nella tecnologia del marchio, ha debuttato il mese scorso al Salone di Seoul; vedremo quanto il suo stile influenzerà le future berlinette del marchio.

---

## Al via la Mille Miglia 2015 (14-17 maggio) (2015-05-09 00:26)

A partire dalle 14.30 di giovedì 14 maggio, partirà da Viale Venezia a Brescia l'edizione 2015 della Mille Miglia. La prima tappa si concluderà a Rimini, mentre il giorno dopo la Freccia rossa giungerà a Roma, a Castel Sant'Angelo, dopo aver attraversato San Marino, Senigallia, Pesaro e Ancona, e quindi sulla costiera Loreto, Recanati, Macerata, Ascoli, Teramo e Rieti. L'arrivo a Roma, rispetto agli anni scorsi, è stato anticipato alle 20.45.

Il percorso rimarrà quello convenzionale per sabato 16, partendo da Roma verso la Toscana (Ronciglione, Viterbo, Radicofani e Siena), con sosta ristoro inedita a Cascina; quindi il passaggio per Pisa e Lucca, valicando il Passo

dell'Abetone per raggiungere Reggio Emilia e concludere la tappa a Parma, davanti al celebre Teatro Regio, dalle ore 21:00. Domenica 17 maggio la tappa finale verso Brescia, con due novità nel percorso: una è legata all'Expo Milano 2015, con il passaggio a Villa Reale di Monza, che della manifestazione è sede di rappresentanza; l'altra è il passaggio delle vetture all'interno dell'Autodromo di Monza, grazie a un accordo tra l'ACI di Brescia e quello di Milano. Infine il rientro a Brescia passando per Bergamo e la Franciacorta, dopo oltre 1.760 chilometri.
La Mille Miglia si propone ancora una volta come rievocazione dei grandi numeri, sia per la lunghezza del percorso che per la quantità di equipaggi, pari a 438 vetture storiche, e migliaia di persone provenienti da tutti i continenti.

---

**Vacanze Romane per i 60 anni della Fiat 600 (1-3 maggio 2015): breve resoconto** **(2015-05-11 11:51)**

35 vetture, 55 persone, 12 provincie in rappresentanza di 8 regioni d'Italia e della Repubblica di San Marino: questi i numeri in sintesi dell'evento organizzato a Roma dagli [1]Amanti della Mitica Fiat 600 di Rovereto, in coordinamento con gli altri club dedicati alla vettura, che fa il bis con quello già realizzato per il cinquantesimo. Si sono così concentrate sul litorale di Ostia (Roma), nella serata del 1 maggio i veicoli provenienti dal nord, come Trento, Belluno e Brescia, dal sud, come Palermo, Foggia, Bari, e dal centro come Senigallia, Pesaro e la Republica di San Marino, per un primo contatto con gli appassionati del Lazio in occasione della cena di benvenuto al noto ristorante Kursaal.

Il Kursaal nacque negli anni '50, come la Fiat 600, come ristorante di lusso con servizi altamente qualificati; fu frequentato da noti personaggi dell'epoca, tra i quali si ricorda Aldo Fabrizi. Variegata e completa la tipologia dei veicoli presenti: dalla 600 1a serie del 1955 alle ultime 600 D fanalona del periodo 1965-70 con allestimenti particolari, come quello "Scuola Guida" proveniente da Belluno; presenti anche versioni Abarth originali e le repliche, ricordando le elaborazioni fornite da Abarth nei celebri kit in cassetta. Tra le fuoriserie, la Vignale Coupè e la Canta, originale versione a quattro porte (simile ad una Fiat 1100 103 ridotta) disegnata e prodotta in soli 16 esemplari:

quella presente al raduno, proveniente da Bari e forse unica superstite, è stata anche protagonista della fiction Rai dedicata alla vita di Domenico Modugno.

Dalla Fiat 600 è nato anche il primo monovolume italiano, la 600 Multipla, rappresentata al raduno da uno splendido esemplare restaurato della prima serie (1959). A completare la gamma, uno degli ultimi esemplari prodotti, ormai rari, del 600 T pulmino, il veicolo, che con lo stesso motore 767 della 2a serie delle 600, si affiancò per poi prendere il posto del 600 Multipla, e che in svariati allestimenti veniva prodotto alla OM di Suzzara (Mantova): la versione presente è un 8 posti rosso corsa, perfettamente restaurato e con targhe e documenti originali.

La giornata piena è naturalmente stata quella del 2 maggio, dedicato all'ingresso a Roma delle Fiat 600, presso la cittadella militare della Cecchignola per la visita al Museo Storico della Motorizzazione, una struttura imponente, purtroppo nota a pochi e affidata alla volontà di pochi appassionati. La sua costituzione risale al 1955 (anno del lancio della Fiat 600) quando, su iniziativa del Corpo Automobilistico, fu disposto di dare avvio alla raccolta di "tutto il materiale tecnico, storico e sportivo della Motorizzazione Militare, comunque in possesso dei vari Enti e Reparti dell'Esercito". Scopo del Museo Storico della Motorizzazione è quello di raccogliere e custodire i cimeli e i ricordi che testimoniano le gesta compiute, in pace ed in guerra, dagli appartenenti al Servizio Automobilistico ed al Servizio Tecnico della Motorizzazione. In questo contesto, il gruppo ha avuto modo di conoscere il signor Rocco de Lucia, classe 1925, che ha lavorato per l'industria Maserati e Giannini ed è il fortunato proprietario di una storica Fiat 600 1a serie trasformabile del 1956. Con i suoi lucidi 90 anni il signor Rocco, come un affermato chirurgo, è intervenuto anche per sistemare una piccola situazione di emergenza occorsa ai freni di una Fiat 600 della carovana.

Al pomeriggio, full immersion nella trafficata città di Roma appena sono stati aperti i varchi controllati dalle telecamere. Si è partiti dal moderno quartiere dell'Eur, dal "Colosseo Quadrato", il palazzo della Civiltà Italiana o della Civiltà del Lavoro, attualmente in restauro. Da lì si è saliti al Gianicolo, il punto più panoramico di Roma dove le Fiat 600 sono state fotogeniche protagoniste. A questo punto non restava che buttarsi nel traffico del centro per cercare di raggiungere Piazza San Pietro. La bella giornata di sole, il ponte di tre giorni aveva riempito Roma di turisti provenienti da ogni dove, che hanno apprezzato e fotografato le protagoniste del raduno. Nonostante qualche ostacolo, ma sempre con il valido apporto dei "seicentisti" di Roma, alla fine le vetture sono riuscite a raggiungere Piazza San Pietro, dove le forze dell'ordine hanno concesso un breve tempo per scattare qualche fotografia nella piazza. La serata è terminata al ristorante i Meloncini, con la cena conviviale a chiusura dell'evento.

Vacanze Romane quindi per i 60 anni della 600, tra storia, passione e cultura con una grosso "Arrivederci Roma" nel 2025 per il settantesimo.

- Carlo Carugati per Virtual Car

1. http://www.mitica600.it/

**Arte: Maserati Mistral, di Giovanni Volpi** **(2015-05-13 00:42)**

Questo nuovo disegno inviatoci da [1]Giovanni Volpi non raffigura un'auto di fantasia, ma è una sorta di "quadro iperrealista" realizzato con Photoshop e dedicato alla storica Maserati Mistral, quale "coda" alle celebrazioni per i cento anni di Maserati.

La Mistral, prima Maserati battezzata con il nome di un vento, è una due posti disegnata da Pietro Frua, dalla linea moderna ed elegante, e con una meccanica vincente nelle competizioni, a cominciare dal 6 cilindri in linea derivato da quello della 250F, campione del Mondo di Formula 1 nel 1957 con Juan Manuel Fangio. Il disegno mette in risalto i colori giallo e blu dello stemma della città di Modena, e il celebre Duomo sullo sfondo, restaurato e ripristinato dopo il terremoto del 2012.

–

1. `govanni-volpi`

---

10000

**BMW 3.0 CSL Hommage a Villa d'Este 2015: omaggio a una storica coupé BWM (2015-05-13 16:18)**

BMW Group è main sponsor e organizzatore del [1]Concorso d'Eleganza Villa d'Este, che si appresta a celebrare l'edizione 2015 a Cernobbio dal 22 al 24 maggio. Come marchio organizzatore, BMW non partecipa direttamente al concorso, ma non manca mai di presentare qualche interessante prototipo, spesso in prima assoluta. Per quest'anno, la protagonista è la BMW 3.0 CSL Hommage concept, un omaggio del BMW Design Team alla celebre coupé BMW 3.0 CSL degli anni Settanta.

Al momento, solo un disegno ci permette di intuire le forme della vettura, che sarà svelata il 22 agli invitati di Villa d'Este, e quindi al pubblico del parco di Villa Erba: è già possibile, comunque, capire lo spirito della concept. Esternamente, il profilo dei finestrini -con il celebre "gomito di Hofmeister- mantiene la compostezza di quello della CSL originaria, e anche forme e proporzioni sembrano rispettarne lo spirito. Sicuramente le novità sono concentrate su frontale e coda, con ruote enormi e parafanghi larghissimi, che nel posteriore proseguono a formare uno sfogo d'aria con un grande alettone avvolgente. Prese d'aria e padiglione vistoso accentuano le caratteristiche sportive, che richiamano soprattutto gli esemplari della 3.0 CSL elaborati per la pista; il profilo generale mantiene la compostezza della versione stradale, le decals sono un omaggio a quelle degli anni '70, mentre la zona inferiore in fibra di carbonio sottolinea lo studio tecnico per alleggerire la vettura. All'interno, prevale l'essenzialità, pensando all'impiego sportivo: eliminazione del superfluo, e alleggerimento massimo, lasciando soltanto ciò che è utile alla guida o che ha funzioni strutturali. Appuntamento a Villa d'Este 2015 per vedere il risultato finale della ricerca del BMW Design Team.

–

1. http://www.virtualcar.it/categoria/villa-deste-2015/

**Video: la Citroën 2CV Soleil by Serge Gevin, da sogno a realtà** **(2015-05-16 17:38)**

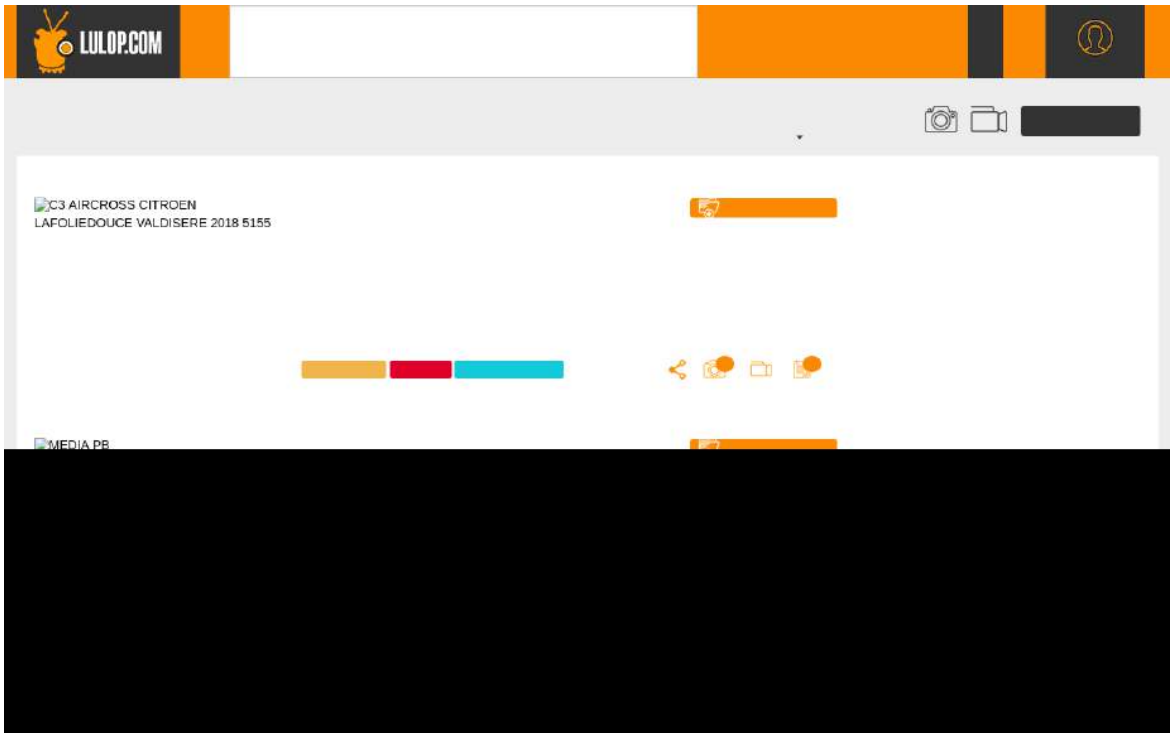
Perfettamente in tema con il motto di Virtual Car, "Automobili e fantasia", è la singolare iniziativa di Citroën Italia: realizzare, sulla base di una Citroën 2CV d'epoca, una serie speciale mai nata. Non una versione qualunque, ma un allestimento rimasto per anni nel cassetto di un grande artista, Serge Gevin, il primo ad aver pensato, nella storia del modello, ad una versione speciale. La nascita della Citroën 2CV Soleil, anche se come esemplare unico, sembra quasi un viaggio con la macchina del tempo, per inserire un tassello mancante nella storia di un modello entrato nel mito.

Il racconto è tanto semplice quanto curioso: Serge Gevin, artista, designer, grafico francese, fu in passato titolare dell'agenzia Pink, che studiava gli allestimenti degli stand Citroën nelle principali manifestazioni; da un'idea artistica di Serge Gevin fu realizzata, quasi per gioco, la prima serie speciale della 2CV, la Spot, con carrozzeria bianca e arancio, ispirata alle sedie da spiaggia. Dalla Spot derivarono le note 2CV Charleston bicolore, nelle tonalità nero/giallo, nero/rosso, e due toni di grigio; altre varianti di Serge Gevin sono state, ad esempio, la Dyane Caban, la Visa Sextant, la 2 CV Dolly.

Una di queste serie speciali era però rimasta nel cassetto dell'artista: la 2CV Soleil. Queste le sue caratteristiche, secondo il suo creatore: «Deve essere bianca e gialla. La scocca bianca, i parafanghi gialli, così come il cofano posteriore e la capote. I paraurti devono essere bianchi, come le scocche dei fari (rotondi, mi raccomando), bianchi anche i cerchi delle ruote. Sul bagagliaio c'è il disegno di un salvagente e sulle portiere un cappello da marinaio ed una pipa. Guardandola, si deve pensare al cielo, al mare, al sole, alla gioia di vivere».

Sulla base di queste indicazioni, e l'intervento diretto dello stesso Gevin, una 2CV Club del 1982 è stata totalmente restaurata, e allestita per ricreare questa particolarissima variante, oggi divenuta realtà, per la gioia del suo ideatore e di tutti gli appassionati di 2CV.

10002




IFRAME: [1]http://citroen.lulop.com/embed/player/400/300/1021340

IFRAME: [2]http://citroen.lulop.com/embed/player/400/300/1021289

in ogni dove… Basta inserire le ridotte che questi mezzi di soli 60 CV di potenza, si tramutano in "ragnetti" che si arrampicano ovunque. Da notare che anche le Pescaccia, sebbene a due ruoti motrici, abbiano tenuto agevolmente il passo in questa "pacifica" sfida di salita collinare.

Dopo una pausa ristoratrice per un aperitivo “in quota”, tra panorami caratterizzati da verde (non solo militare) e cielo terso, si è ridiscesi per il pranzo presso il ristorante tradizionale “La Roccia” in località Montagnana di Serramazzoni (MO). Nel pomeriggio la festa è continuata con un Concerto della Fanfara dei Bersaglieri e le premiazioni. Ottima come sempre la regia del presidente del Club Volkswagen Italia, Marzio Cavazzuti, che ha reso speciale questa edizione, dedicata al 70° anniversario della Liberazione nel centro nord. Considerando i colori del nostro tricolore, Cavazzuti ha portato in questo evento il verde della “storia”, il bianco della cultura, ed il rosso della passione. Il prossimo appuntamento è già fissato, nel 2017. Pare che ci sia qualcuno che già si è messo alla ricerca di una Jeep per partecipare al prossimo raduno e poter dire: «Io c’ero!»

Carlo Carugati
[2]Club Volkswagen Italia

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

---

**barchetta Club Italia: un raduno da Napoli a Torino per festeggiare i 20 anni della Fiat barchetta (2015-06-10 16:00)**

La Fiat barchetta raggiunge i suoi primi venti anni: per l’occasione, il [1]barchetta Club Italia, sodalizio che unisce gli appassionati della spider italiana, organizza il raduno "barchetta nella storia" dal 22 al 29 giugno 2015. Circa 110 vetture provenienti da tutto il mondo, compreso il Giappone, partiranno da Napoli per arrivare fino a Torino, con

visita al Centro Storico Fiat e l'incontro con i protagonisti della nascita della vettura, il designer Andreas Zapatinas e il costruttore Bruno Maggiora.

Il raduno, realizzato in collaborazione del Registro Fiat Italiano, inizierà il 22 giugno con la raccolta delle vetture a Napoli, che verrà attraversata dalle barchetta il giorno dopo, dirigendosi poi a Roma al Motor Village, dove saranno presenti altre vetture. Il 24 il gruppo si sposterà a Maranello, con visita al Museo Ferrari, e trasferimento fino a Verona; qui altri equipaggi italiani ed europei si uniranno al gruppo il 25, per ripartire il 26 verso Torino. Tante le tappe nella città dove nacque la barchetta: un giro delle vetture nella Pista del Lingotto, il 27 giugno la visita al Museo dell'Automobile, la cena di gala alla presenza di Bruno Maggiora, Andreas Zapatinas e Claudio Fusaro, e il giorno dopo la visita al Centro Storico Fiat e al Motorvillage, con giro nella pista privata e visita alla fabbrica di Mirafiori.

Ulteriori informazioni nel sito del [2]barchetta Club Italia.

1. http://www.barchetta.it/
2. http://www.barchetta.it/

---

## Progetto Alfa 2.zero di Marco Procaccini (Mpcardesign): nuove idee dalla rete per una berlina Alfa Romeo a trazione posteriore (2015-06-12 17:10)

Fin dalle sue origini, nel 2004, Virtual Car raccoglie [1]disegni dei lettori, da quelli più elementari ai più sofisticati, dalle invenzioni dei [2]bambini alle opere di [3]motoring, art, fino alle realizzazioni di giovani che hanno poi effettivamente studiato design. Da tempo seguiamo, ad esempio, le iniziative di [4]Marco Procaccini, che sotto la "firma" Mpcardesign ha spesso realizzato proposte a marchio Alfa Romeo, arrivando a coordinare anche iniziative di più ampia portata. Ora, a meno di due settimane dal debutto ufficiale della futura Alfa Romeo Giulia - 952, ecco

il progetto "Alfa 2.zero", un esperimento di design condiviso che potrebbe in teoria trasformarsi in una concept marciante.

Questo il percorso. Circa un anno fa, nel forum di una rivista cartacea, nacque una collaborazione fra appassionati della casa del Biscione; frutto di questo lavoro, denominato [5]Alfa 2.zero, alcuni prototipi virtuali 3D con varie soluzioni stlistiche per il design di una futura berlina premium Alfa Romeo. I prototipi sono stati ideati da Rosario Dalessandro, Marcello Barbieri e da Marco Procaccini, che ha realizzato anche i modelli 3D; ogni versione è stata elaborata tenendo conto delle opinioni di molti altri utenti del forum.

"Alfa 2.zero" vorrebbe però andare avanti: Marco Procaccini ha avviato in autonomia, come organizzatore e unico responsabile, un nuovo step del progetto, anticipato al momento da un [6]video e un primo studio di esterni, che intende definire una berlina reale e marciante con carrozzeria in alluminio e compositi su meccanica Alfa Romeo transaxle opportunamente adattata. Un progetto, dunque, non ufficiale Alfa Romeo, ma proposto da un gruppo di appassionati che vogliono rendere omaggio alla storia del marchio, e che prevede ancora una volta la possibilità da parte del pubblico del web di esprimere giudizi e preferenze, con un esperimento sociale di "crowdesign". Prossimamente, altre notizie sul progetto; intanto, è interessante osservare il punto di partenza dello studio di questa berlina, che potremmo a breve confrontare con le prime immagini ufficiali della futura berlina Alfa Romeo di serie a trazione posteriore.

–

1. http://www.virtualcar.it/categoria/disegni/
2. http://www.virtualcar.it/categoria/disegni-dei-bambini/
3. http://www.virtualcar.it/categoria/arte/
4. marco-procaccini
5. http://www.virtualcar.it/virtual-cars-alfa-romeo-giulia-2015-di-dalessandro-mpcardesign/
6. https://youtu.be/zzRPRTBmW2I

**Parco Valentino, Salone & Gran Premio (Torino 11-14 giugno 2015): la prima edizione** **(2015-06-16 18:12)**

Una volta c'era il Salone di Torino, un appuntamento di portata internazionale come oggi lo sono Ginevra, Parigi o Francoforte. Poi è arrivato il Motor Show di Bologna, che puntava molto sull'aspetto spettacolare e sportivo dell'automobile, pensando sopratutto ai giovani. Ora Torino si ricandida come sede espositiva per il mondo dell'auto, coinvolgendo una zona importante del centro cittadino con una formula un po' alternativa ed elegante rispetto ai consueti saloni. [1]Parco Valentino ha proposto alcune novità di prodotto esposte all'esterno, in un contesto naturale e in modo coerente e ordinato; una forte attenzione al design con conferenze a tema; la presenza di vetture esclusive e dal forte contenuto tecnologico; perfino la prima assoluto di due fuoriserie, nate proprio a Torino, e il debutto nazionale di una supercar come la McLaren 540S. E poi il gran premio cittadino, con esclusive auto d'epoca e supercar, "parata" di stelle quest'anno battezzata dalla pioggia, e un concorso d'eleganza organizzato da Pininfarina nell'ambito dei festeggiamenti per gli 85 anni. Di seguito, una nutrita galleria fotografica del giorno dell'inaugurazione, e alcune considerazioni su quello che ha offerto questo primo evento torinese.

Il primo approccio con Parco Valentino nelle prime ore del mattino, con il parco ancora quasi addormentato, per gli accrediti stampa. Alle 9.30, il taglio del nastro, alla presenza del sindaco Piero Fassino, dell'organizzatore, l'imprenditore Andrea Levy, e di tanti giornalisti e addetti ai lavori, tra cui numerosi protagonisti del design automobilistico, da Aldo Brovarone a Giorgetto Giugiaro, da Flavio Manzoni a Lorenzo Ramaciotti, e molti altri ancora. Solo dal pomeriggio, dalle ore 14, l'accesso era riservato al pubblico, ma in realtà dai quattro portali-accesso disposti intorno al parco (intitolati ai piloti Farina, Nuvolari, Ascari e Villoresi) si poteva accedere di fatto anche al mattino, senza invito: quindi coloro che hanno fatto la consueta corsa mattutina a fianco del Po, hanno trovato nel Parco una gradevole sorpresa.

L'esposizione delle vetture ha ricevuto molte lodi, per vari motivi. Il bel tempo nella giornata inaugurale ha permesso di apprezzare, con le varie luci della giornata, l'interessante soluzione degli stand uniformi, realizzati con 90 pedane su un percorso a piedi di circa 2 km in mezzo al verde del parco e con le architetture del Castello a fare da sfondo. Le pedane d'acciaio, lineari e moderne, sono state realizzate in modo da essere neutre, fondendosi benissimo con il paesaggio e il "percorso" pedonale (anche notturno), valorizzare tutte le vetture in modo coerente

e uniforme, dando anche l'idea esatta delle proporzioni, fornire con appositi pannelli le indicazioni su ogni auto, e ospitare il personale nel retro.

La selezione delle vetture non è certamente ampia come quella di un Salone, non solo per la mancanza di diverse case, ma anche perché ogni espositore aveva a disposizione un massimo di quattro pedane/spazi espositivi per marchio. Poche vetture ma significative, dunque, con una selezione attenta a cogliere "l'essenza" tecnico-stilistica di ogni produttore e designer. Lo si può vedere partendo da un marchio come Volkswagen che ha tantissimi modelli a disposizione, ma che per Torino ha scelto un'unica vettura, la Passat, in quanto auto dell'anno 2015. La zona dedicata a carrozzeria e centri stile si concentrava soprattutto sull'ingegno italiano, e torinese in particolare: Pininfarina Sergio e Cambiano, Italdesign Giugiaro Gea, l'ormai "storica" Fioravanti Alfa Romeo Vola, le Studiotorino RK Coupé (ben nota ai lettori di Virtual Car) e RK Spider nell'ultima livrea bianca, I.DE.A. Institute Futur-e e l'interessante moto sportiva stradale leggera Disegno 01; in rappresentanza delle scuola di design, la IED Torino Syrma dell'ultimo Salone di Ginevra e le proposte ingegneristiche B-Tron e Politecnico di Torino, quest'ultimo presente anche con prototipi di monoposto sportive elettriche, la Idra e la SCR. E addirittura due prime mondiali, la Mole Costruzione Artigianale modello 001 della Up Design di Umberto Palermo e la ATS Twelve Wildtwelve di Torino Design di Roberto Piatti, di cui tratteremo a breve.

Punto di contatto tra i centri di design italiano e la produzione di serie, lo stand dedicato al Centro Stile Ferrari con l'esclusiva Ferrari FXX K, che apriva, verso sinistra, il percorso delle auto di serie. Nell'elenco di seguito le auto, quasi tutte mostrate nelle nostre immagini, in ordine di apparizione: Fiat 500 Vintage '57, 500X, 500L Trekking e Panda K-Way; Lancia Ypsilon 30th Anniversary e Ypsilon Elle; Abarth 695 Biposto e 595 Competizione; Jeep Grand Cherokee, Cherokee, Wrangler e Renegade; Alfa Romeo Giulietta, 4C Spider, 4C e Mito; Maserati Quattroporte e Ghibli; la recentissima Ferrari 488 GTB e la California T; Mercedes Benz AMG GT; Pagani Zonda Revoluciòn; Suzuki Vitara e Swift; Audi R8 (in una particolare livrea grigia e arancio) e RS 6; Porsche 911 GT3 e Cayman GT4; Lamborghini Aventador LP 750-4 SV e Huracàn; Subaru WRX STI e Outback; BMW M3, M4, M4 DTM e X6 M; Jaguar F-Type Coupe R AWD e XE S; Land Rover Range Rover Sport SVR e Defender 90 Heritage; Lexus NX Hybrid; Toyota Auris Touring Sports Hybrid; Kia New Sorento e Soul eco electric; la McLaren 570S in anteprima; Bentley Continental GTC V8 S; Lotus Elise 20th Anniversary; infine, la Tesla Model S P85D, che metteva in mostra anche il sistema di ricarica. Una particolarità da segnalare, per la quale abbiamo chiesto lumi niente meno che a Lorenzo Ramaciotti: la due Alfa Romeo 4C presentavano i due fari di tipologia diversa, quelli più "tecnici" in carbonio con i punti luce sulla coupé, che sono stati oggetto di discussione tra gli appassionati, e quelli carenati sulla spider. Entrambi i fari possono essere ordinati a scelta sulle due 4C, con il solo limite che, una volta scelto un tipo di faro, non è possibile cambiarlo con l'altro.

Oltre all'area dedicata al merchandising e una allo street food, una zona dedicata al Motorsport con interessanti auto da competizione, anche queste tutte presenti nelle nostre fotografie: la Lancia D50 vincitrice con Ascari dell'ultimo Gran Premio del Valentino nel 1955, Abarth 695 prototipo Gumball e Abarth 695 Evo; Alfa Romeo 155 V8 TI, campione DTM nel 1993 guidata da Nannini e Larini, e Giulia GTAm; Alpine-Renault A110 Campione del Mondo di Rally 1973; Audi R18 e-tron quattro che ha vinto la 24 ore di Le Mans nel 2012 con André Lotterer, Marcel Fässler e Benoît Tréluyer e la RS5 Superstars campione mondiale nel 2014 con Kristofferson; BMC Mini Cooper S; Fiat 131 Abarth Alitalia campione mondiale di rally nelle edizioni '77-'78 e 1980 e 124 Abarth; Lamborghini Huracan Super Trofeo e Gallardo Super Trofeo; Lancia Stratos Alitalia, e Fulvia HF vincitrice nel Mondiale Rally 1972 con Munari; Maserati MC12; Porsche Carrera Cup; Suzuki Swift Sport; Toyota Celica WRC con cui Sainz vinse il Mondiale di Rally nel 1990; Texa Sei G14; F1 Lancia Marino e 4 kart su cui Ayrton Senna corse agli albori della sua carriera.

Nel Salone d'Onore e nella Stanza dello Zodiaco del Castello del Valentino si sono tenute alcune conferenze; in particolare, la prima giornata, dedicata in prevalenza alla stampa, è stata l'occasione per la presentazione in anteprima mondiale di due vetture nate a Torino. Ad aprire le presentazioni, la conferenza stampa di Umberto Palermo della Up Design (già designer alla I.DE.A.) per parlare della nuova Mole, una fuoriserie leggera con struttura tubolare a traliccio realizzata su commissione. La 001 è il primo prototipo, che ha coinvolto diversi partner italiani

come Pirelli, Brembo, Sabelt, e Up Design è in cerca di clienti per "vestire" con questa carrozzeria una meccanica esistente, a motore centrale. Pare che il primo ordine sia già stato effettuato, da parte di Santo Versace; vedremo quindi se la prima Mole stradale vedrà prossimamente la luce. Al momento il prototipo -affiancato al Castello da altre due creazioni Up Design, la berlina Lucrezia e la coupé Vittoria, rappresenta una coupé biposto all'italiana, dal profilo lenticolare, i fianchi muscolosi, rivettature e parti del telaio a vista, un'enorme cupola centrale con un complesso sistema di apertura a sollevamento elettrico, e frontale e coda dalle griglie molto caratterizzanti.

Di tono diverso, più vicino ad un prodotto industriale in piccola serie che a una fuoriserie di fattura artigianale, appare invece la ATS Wildtwelve della Torino design di Roberto Piatti, una bassa vettura a cuneo dall'aerodinamica ricercata e con un'originale cura dei dettagli che darà origine effettivamente una piccola produzione di serie. Per realizzarla, Torino Design ha acquisito il marchio sportivo ATS (Automobili Turismo e Sport), con cui la Wildtwelve sarà distribuita, e con la quale, a partire dal 2016, si vuole lanciare una serie di auto sportive del tutto nuove, sia di categoria inferiore con un V8, sia di concezione moderna come una crossover sportiva rialzata. Il motore della vettura di Torino, al top della gamma, è un V12 da 3.800 cc turbo, con cambio sequenziale a 9 marce, integrato con un sistema ibrido plug-in a due motori anteriori per un totale di 800 CV e una velocità massima di 390 km/h, grazie anche al peso ridotto a 1.450 kg con l'impiego del carbonio; il design aerodinamico è ovviamente studiato per garantire la massima efficienza su strada.

Per l'85° anniversario di Pininfarina, è stato presentato "The Pininfarina Book", con le fotografie di Gunther Raupp e la prefazione di Paolo Pininfarina, edito da teNeues, mentre Carlo della Casa, Chief Technical officer di McLaren, ha presentato l'altra anteprima del Parco, la 570S: un modello appartenente alle "sport series" pensata per avere le performance più elevate nella categoria -in questo caso, 328 km/h, da 0 a 100 km/h in 3,2 secondi, da 0 a 200 km/h in 9,5 secondi, con 1.313 kg a secco grazie alla cella in carbonio- ma con un posizionamento più basso rispetto alle McLaren attuali, e pensata anche per uso quotidiano.

Da citare anche la conferenza sull'evoluzione del design automobilistico, moderata da Carlo Cavicchi e con gli interessanti interventi di Flavio Manzoni (Direttore Centro Stile Ferrari), Filippo Perini (Director of Design Lamborghini) e Frank Stephenson (Director of Design McLaren): tre grandi personalità del design, con una visione diversa nel modo di realizzare automobili sportive da sogno, e in rappresentanza di brand che hanno storie, tradizioni e filosofie differenti. Se Flavio Manzoni, partendo dalla fantasiosa raffigurazione dell'ipotetico "UFO" a marchio Ferrari, ha mostrato il processo creativo delle più recenti produzioni Ferrari, fino alla recentissima 488 GTB, illustrando l'attività del Centro Stile di Maranello che, oltre all'elettronica, fa ampio uso del reparto di modellazione in clay, Filippo Perini di Lamborghini ha presentato la diversa realtà di Lamborghini, che, prima dell'acquisizione di Audi, era un marchio in fallimento, e che ora ha due modelli di successo da poco presentati, alcune serie speciali di grande successo come la Aventador SV, ed è pronta a completare la gamma con il terzo modello, la crossover Urus. Sono state mostrate le ultime Lamborghini, compresa la concept Asterion ibrida, e alcuni video illustrativi, con un metodo di lavoro che fa larghissimo uso del "virtuale"- ma che sta sfruttando le sinergie del gruppo con Italdesign per la modellazione. Infine, Frank Stephenson di McLaren ha esposto le caratteristiche dello stile di McLaren Automotive, un marchio di vetture stradali nato da pochissimo con la MP4-12C, e per il quale il piccolo centro di design interno ha dovuto inventare un linguaggio, un'immagine, un'identità, legata al mondo delle corse ma per vetture da strada. La via scelta è stata la leggerezza, la semplicità di linee, l'utilizzo di "vuoti" per il passaggio dell'aria e l'eliminazione del superfluo.

Le giornate successive a quella dell'inaugurazione sono state contraddistinte da tempo nuvoloso e a lunghi tratti piovoso; nonostante questo, il pubblico è sempre stato numeroso, e le iniziative si sono svolte regolarmente: purtroppo sono i rischi di ogni tipo di manifestazione all'aperto. Due iniziative, in particolare, sono sicuramente da segnalare, e forse potranno avere un seguito interessante. La prima è il Concorso d'Eleganza Pininfarina, svoltosi per la prima volta nella giornata di sabato 13 giugno nella corte del Castello del Valentino. Un vero "evento nell'evento" a invito, con una selezione di 50 tra le più belle vetture create in 85 anni di attività Pininfarina, giudicate da una giuria di altissimo livello (Andrea Militello di Ferrari, Karim Habib di BMW, Silvia Baruffaldi di Auto &Design, Richard Heseltine di Octane magazine UK, Fabio Filippini Direttore Design di Pininfarina e Pascal Raffy, Presidente di Bovet 1822 e

Presidente di Giuria), con la possibilità da parte del pubblico di vedere le auto nel nel tributo Torino-Venaria del giorno successivo. Vincitrice del premio Best in Show è risultata la Florida I del 1955 di proprietà di Corrado Lo Presto si è aggiudicata il Concorso d'Eleganza Pininfarina; il Bovet Award for the Most Elegant Car è andato alla Cisitalia 202 (1947), mentre il Premio Speciale del Presidente Pininfarina è stato assegnato alla Ferrari 212 Inter Cabriolet del 1952.

Seconda iniziativa, e momento clou della manifestazione per il pubblico, il Gran Premio Parco del Valentino, parata celebrativa aperta ai collezionisti privati in ricordo della storica corsa, aperto domenica 14 giugno proprio dalla vincitrice dell'ultima edizione, la Lancia D50. Una parata di 300 auto, con le auto da competizione esposte al Castello, seguite dai gruppi di vetture dei "Tributi" dedicati a Pininfarina per gli 85 anni di attività, a marchi come Ferrari, Maserati, Lamborghini o Pagani e a celebri creazioni di Carrozzieri come Giugiaro o Touring Superleggera. Le auto hanno attraversato, sotto la pioggia, la città di Torino, Capitale Europea dello Sport 2015, in un percorso di 16 km tra le vie e le piazze del centro, per terminare a Venaria Reale.

A conclusione della quattro giorni, si può dire che la manifestazione, organizzata sicuramente con entusiasmo e passione, contiene in sé tutti gli elementi che possono avvicinare Torino ad un ruolo centrale nel settore automobilistico, soprattutto per ciò che riguarda design e tecnologia, rendendo omaggio anche alla sua tradizione sportiva. La cornice del Parco permette di vedere rarità, come supercar e prototipi da salone o vetture storiche di altissimo livello, ma anche di effettuare un confronto tra le auto di normale produzione -in questo senso, si spera che gli assenti, come le case francesi, Opel, Ford, Mini e Hyundai, possano unirsi al gruppo in un'edizione successiva. Un buon inizio, che sicuramente ha ciò che serve per diventare un appuntamento fisso, con la possibilità di ampliare sia gli spazi per gli "addetti ai lavori" che quello per il calorosissimo pubblico di appassionati.

–

1. http://www.parcovalentino.com/

---

**8° Meeting Internazionale Opel Storiche 13 giugno 2015: un museo all'aperto per le vetture del brand tedesco** **(2015-06-18 00:29)**

10026

Alta partecipazione ed entusiasmo il 13 giugno 2015 a Garda (Verona), piccolo borgo sulla costa veronese del Lago, da cui prende il nome, per il tradizionale Meeting Internazionale Opel Storiche trentennali a trazione posteriore. Giunto all'8a edizione, questo evento è stato organizzato dall'Opel Manta Fans Italy (Opel Fans Italy), ufficialmente partner Opel in collaborazione con il Comune di Garda, con il patrocinio dell'A.A.V.S. ([1]Associazione Amatori Veicoli Storici), associazione federata alla FIVA. Presenti circa 90 equipaggi provenienti oltre che dall'Italia, anche da Svizzera, Slovenia, Germania e Austria.

Se poi consideriamo i Fans del fulmine cerchiato, che sono venuti con la loro Opel moderna, in quanto impossibilitati a partecipare con la storica perché ancora in fase di restauro, ad aver avuto a disposizione un parcheggio dedicato solo ai proprietari di Opel, avrebbe potuto esserci un raduno nel raduno. Ospiti particolari, in quanto trazioni anteriori, una rarissima Ascona C Cabriolet prodotta dal 1983 al 1987 dal carrozziere tedesco Keinath in solo 434 esemplari e proveniente da Russelsheim, e una ormai introvabile Corsa A 13 SR del 1984 in livrea corretta ed originale.

L'accoglienza, per gli occhi degli appassionati, cadeva subito su alcuni esemplari delle mitiche Kadett C GT/E 1900 e 2000 trionfatrici nei rally degli anni '70/80 ed ancora performanti oggi nelle rievocazioni storiche. Appena più in là due veicoli Opel di assoluto interesse storico come la Olympia Rekord P1 1500 del 1959, con il suo cambio a tre marce al volante, e l'ammiraglia dell'epoca, la Kapitan P1 del 1958: entrambe le vetture, conservate con targhe e documenti originali, sono arrivate viaggiando normalmente per strada da Roma. Presenti anche due Rekord P2 in versione berlina lusso 4 porte e coupé.

Tra questi due gruppi di vetture e come segno di congiunzione tra passato e presente, guardando al futuro, Opel Italia ha fatto pervenire, tramite il Concessionario di Zona, una vettura che porta il nome storico del fondatore "Adam" nell'ultima versione performante S, una versione di sicuro interesse storico futuro. Addentrandoci nella lunga esposizione museale, sul lungo lago di Garda, si poteva non venire colpiti da una terna di GT 1900, la versione europea di Opel della Corvette americana. Di particolare interesse la Kadett B 1900 Rallye, versione stradale delle prime Kadett che si inserirono nell'ambiente agonistico. Ma sempre per i più nostalgici, non si potevano non ammirare altre vetture ormai introvabili: la Kadett A Caravan, versione giardinetta della Kadett presentata nel nuovo stabilimento di Bochum nell'ottobre 1962, e una Kadett versione Lusso 2a serie del 1964, entrambe restaurate con targhe e documenti italiani di prima immatricolazione.

Tra le altre rarità Opel vale la pena citare una splendida Rekord C 1700 Lusso 4 porte di colore gold metallic, con interno cuoio, che è stata sottoposta ad un certosino restauro da un appassionato italiano; per i club stranieri da rilevare la presenza importante dell'Opel Club Hoffeld dalla Svizzera, che ha portato una collezione di stupendi esemplari restaurati di Manta B, coupé e berlinetta fastback, delle quali tre con equipaggio al femminile a conferma di come la passione per le Opel Storiche abbracci anche l'universo in rosa. Tra le Manta B presenti da segnalare un'eccezionalmente rara i300 dotata del 6 cilindri 3.0 litri con 177 CV di base che veniva montato sulla Omega A.

Naturalmente le versioni che hanno maggiormente invaso (pacificamente) il lungo lago di Garda, sono state le Manta A nei vari allestimenti: dal più economico e maggiormente venduto in Italia 1200 fino ad alcuni esemplari di 1.6 SR e 19 SR alcune dotate di tetto apribile ed anche di cambio automatico, ed una GT/E del 1973 spinta da una versione a iniezione da 105 CV del 4 cilindri di 1,9 litri. Esteticamente la GT/E si distigue dalle SR per lo spoiler anteriore, e differenti strip laterali. Dotata di cambio automatico era anche un rarissimo esemplare, per il nostro mercato, di Kadett B 1.2 Standard 2 porte proveniente dalla Svizzera. Per le Kadett C da segnalare uno esemplare di Coupè 1.0 prima serie del 1974, una "Berlina" fine serie del 1979 (la versione più lussuosa della Kadett C) nel particolare colore "English Red", ed una Aero, la rara versione targa, realizzata dal carrozziere Baur dotata di motore 1200. Presenti anche una rappresentanza di Ascona A tra le quali due SR, una 1600 4 porte rossa, con il caratteristico

tetto in vinile nero, ed una 19 SR 2 porte di colore bronzo.

Un grande affezionato del marchio ha percorso 1500 Km, partendo da Reggio Calabria, per essere presente a questo evento con la sua restauratissima Commodore GS 2500 coupè del 1973 ed è a lui che per queste ragioni è andata la coppa come “Best of Show”.

Per alternare passione e cultura, nel primo pomeriggio è stata possibile una visita al Museo Territoriale del Lago di Garda. Il museo raccoglie gli oggetti che sono stati usati fino alla prima metà degli anni ’50 del secolo scorso nella pesca, nell’agricoltura, nella falegnameria e nella vita quotidiana dalle popolazioni delle comunità rivierasche. Si sono quindi tenute le premiazioni presso la Sala Congressi, con la consegna di riconoscimenti ad alcune delle vetture segnalate precedentemente. L’organizzazione, riconosciuta dalla General Motors Italia come ambasciatrice delle Opel storiche italiane, ha tenuto a sottolineare come sarebbero state tutte da premiare le vetture partecipanti, cosa che è stata comunque realizzata con la consegna a tutti i veicoli di un ricordo personalizzato con il nome del partecipante alla manifestazione. Dopo la foto di gruppo “nell’arena” sul lungo lago, a memoria della giornata, e lo scambio di indirizzi e numeri di telefono ci si è dato appuntamento al prossimo Meeting Internazionale Opel Storiche, previsto nel 2017.

Per informazioni sulle attività : mantafans.it@tiscali.it (anche su Facebook)

- Carlo Carugati, Opel Manta Fans Italy

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

---

**Alpine Célébration Le Mans: 60 anni di Alpine, in attesa del rilancio** **(2015-06-24 01:00)**

10028

Siamo nel periodo di attesa della nuova Alfa Romeo Giulia, un nome per rilanciare l'Alfa Romeo guardando alla propria storia. Altre case guardano al proprio glorioso passato: così ha fatto in occasione della 24 Ore di Le Mans anche Renault, proponendo un nuovo step per il rilancio della Alpine, come marchio sportivo e con un modello iconico. La Alpine Célébration è una show car per celebrare i 60 anni del marchio fondato da Jean Rédélé.

A differenza della prima concept Alpine A110-50, derivata dalla Renault Dezir concept che ha influenzato le forme delle Renault di produzione, la Alpine Célébration è un'operazione di parziale retro-design, perché in molti elementi ricorda le linee della più celebre tra le berlinette Alpine, quella A110 che vede tra gli autori niente meno che Giovanni Michelotti. I legami sono evidenti nel frontale con la calandra solo nella parte inferiore e la classica nervatura al centro, nella forma del padiglione, nel profilo della fiancata e nei volumi generali. La A110 era un'auto a motore posteriore; qui il motore è disposto centralmente, anche se le proporzioni e la forma del padiglione con lunotto avvolgente permettono di dissimulare la meccanica. La coda è la parte più originale: alcuni elementi, come appunto il lunotto o il volume posteriore, richiamano la progenistrice, ma lo specchio di coda, con le luci in alto e il vano per la targa, sono di genere differente. La Alpine Célébration è comunque una vettura moderna: basti osservare lo scivolo posteriore, l'alettone di coda e altri elementi in carbonio, i grandi cerchi -che richiamano però i disegni di A110 e A310, e anche il modo di raccordare volumi e superfici. Quanto alla livrea, il blu intenso e l'arancione richiamano i colori della Signatech-Alpine A450B nella categoria LMP2, ma anche alle celebri Alpine che parteciparono a Le Mans, tra cui, dal 1963 al 1969, le M63, M64, M65, A210, A220 e la stessa A110. Altra finezza. gli alloggiamenti dei doppi gruppi ottici mascherati e i fanali rotondi centrali sbarrati con una croce nera, in ricordo degli adesivi apposti un tempo sui fari delle auto da corsa per fermare l'insieme in caso d'urto. Non mancano, infine, i loghi con la "A con la freccia", presente nella griglia anteriore, nelle fiancate, nei paraurti anteriori e nel padiglione, mentre apposite prese d'aria integrate nella carrozzeria permettono il raffreddamento del motore.
Alpine Célébration parteciperà durante l'anno alle celebrazioni dedicate ai sessant'anni di Alpine, in particolare al Goodwood Festival of Speed (25-28 giugno 2015) e al raduno di Dieppe "Saga Alpine", organizzato dall'Association des Anciens d'Alpine (11-13 settembre 2015).

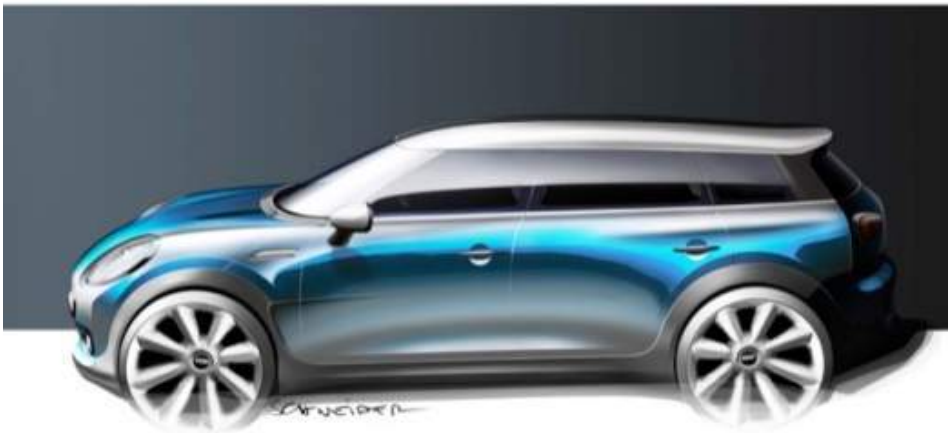
–

**Alfa Romeo Giulia: foto e video della nuova berlina del Biscione** **(2015-06-24 16:32)**

[EMBED] La presentazione al Museo Alfa Romeo di Arese (che riaprirà i battenti il 30 giugno) è terminata, e la nuova Alfa Romeo Giulia si è finalmente rivelata al pubblico, nella versione Quadrifoglio verde in tonalità rossa e bianca. Linea aggressiva, dimensione da segmento D di ultima generazione (4,70 la lunghezza), e per la versione al top un V6 turbo progettato con Ferrari, capace di 510 CV, passaggio da 0 a 100 km/h in 3,9 secondi e rapporto peso potenza di 2,99 kg/CV, grazie all'impiego di fibra di carbonio e alluminio. Nell'attesa di commentare più dettagliatamente il design, proponiamo di seguito le immagini della nuova Giulia e il primo video ufficiale.

---

**Nuova Mini Clubman: bozzetti di stile** **(2015-06-25 17:53)**



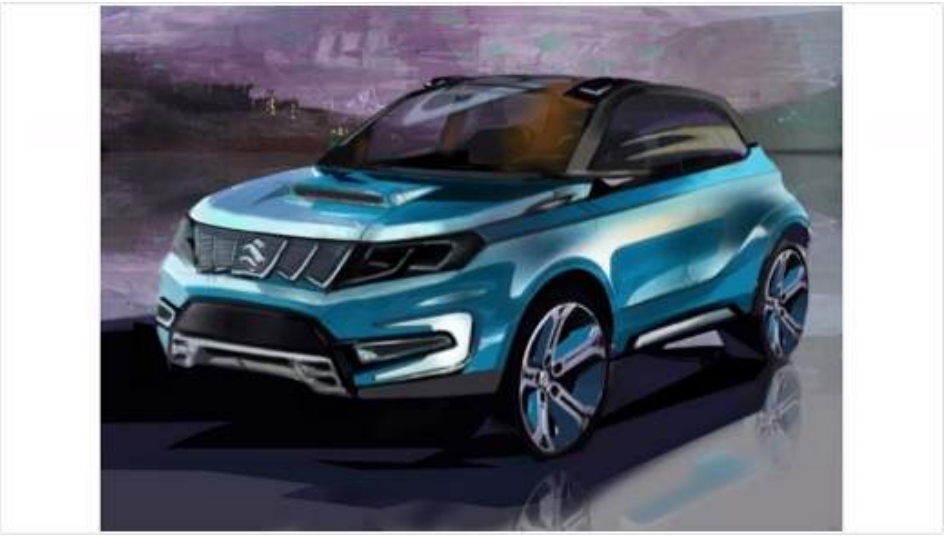
10030

Anche la terza generazione di Mini propone una versione Clubman, che cambia in modo piuttosto radicale rispetto alla prima versione del 2007, in virtù della nuova organizzazione delle piattaforme a trazione anteriore del gruppo BMW, che comprende ora anche vetture con il marchio della casa bavarese. La presenza dell'inedita Mini a cinque porte e della più alta Countryman, hanno reso la Clubman una sorta di Mini a 5 porte lunga e dalle migliori capacità di carico, grazie anche al portellone sdoppiato -per cui le porte della vettura sono adesso 6.

Le dimensione rimangono compatte (4,25x1,80x1,44 m), e aumenta il passo fino a 2,67 metri. L'abitabilità è per 5 persone, come la Mini 5 porte, mentre il bagagliaio va da 360 a 1.250 litri. Nella fase di lancio saranno disponibili le sole versioni cooper, analoghe a quelle delle Mini a tre porte, da 136 a 192 CV e con cambi a 6 o a 8 marce. Nei bozzetti che seguono, si possono osservare le linee guida del lavoro del team Mini guidato da Anders Warming, soprattutto per la definizione della zona posteriore. Scompaiono i discussi inserti laterali a contrasto che includevano le piccole luci verticali: la nuova Clubman ha ora una doppia porta avvolgente, con una maniglia centrale cromata e sdoppiata, un lunotto a due tergi simmetrici, le inedite luci a sviluppo orizzontale (con disegno interno circolare) cordate da una cromatura, e luci supplementari nello scudo inferiore, che comprende anche il vano targa. L'aspetto complessivo è quindi non molto diverso da quello della Mini 5 porte: una Mini "lunga" che mantiene una linea slanciata e muscolosa, sebbene più "carica" rispetto alla originaria Mini by BMW.

---

**Nuova Suzuki Vitara, bozzetti di stile** **(2015-06-26 10:34)**



Vi proponiamo i bozzetti di stile relativi agli studi e alla versione finale della quarta generazione della Suzuki Vitara, un modello importante per la storia di Suzuki, totalmente reinterpretato dai designer in chiave più attuale. Le linee compatte (è lunga 4,18 metri, meno della precedente Grand Vitara) impiegano tratti decisi, ma integrano nel contesto gli elementi che caratterizzano la vocazione off-road, come ad esempio la protezione anteriore o i bordi dei parafanghi, senza compromettere la pulizia estetica e l'aerodinamica.

Altra caratteristica mostrata da Suzuki anche in precedenti concept car, è la possibilità di gestire in modo autonomo alcuni elementi, come calandra, scudo anteriore, tetto e specchietti, per realizzare facilmente elementi personalizzabili, a cominciare dalla finitura e verniciatura a contrasto, presenza ormai costante su tutte le auto di questa categoria; anche i toni blu nei gruppi ottici anteriori e le luci diurne verticali a LED rendono moderno l'insieme. Altro tratto caratteristico della fiancata è la parte a rilievo inferiore, che si solleva "ad ala" sopra il parafango, cui fa riscontro la piega verso l'alto nel montante posteriore. Il cofano avvolgente è un elemento di continuità con la versione degli anni '80, mentre la coda ha un design più pulito, senza la ruota di scorta nel portellone. L'interno sposa la semplicità, ed è più personalizzabile, grazie all'inserto centrale e ad alcuni profili nei toni della carrozzeria; il trattamento esterno dei volumi e la configurazione delle sedute permette inoltre di ricavare più spazio nell'abitacolo.

---

**Al terzo "Concorso Nazionale di Eleganza per automobili" trionfa la Lancia Aurelia B24** **(2015-06-29 19:27)**

Alla terza edizione del Concorso Nazionale di Eleganza per automobili "Parco del Valentino", organizzato dall'

10032

A.S.I. e che si è svolto da venerdì 26 a domenica 28 giugno, ha trionfato una Lancia: si tratta della Lancia Aurelia B24 Spider Pinin Farina dell'anno 1955 di Fabrizio Rossi, che è stata decretata la più bella dalla giuria di esperti, ricevendo il premio "Best of Show".

La giuria che ha selezionato i vincitori tra le auto storiche partecipanti al Concorso era formata da Francesca D'Onofrio, Funzionario Ufficio di Gabinetto del Ministro Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Aldo Brovarone, ex Capo Stile Pininfarina, Fabio Filippini, Responsabile design Pininfarina, il designer Tom Tjaarda, Filippo Perini, Responsabile Design Lamborghini e Roberto Piatti, titolare di Torino Design.

Le giornate del Concorso hanno permesso di ammirare le vetture nella città di Torino, al Castello del Valentino il venerdì e il sabato, in Piazzetta Reale nella serata di sabato e ai Giardini Reali della Reggia di Venaria la domenica, giorno di assegnazione dei premi. Il premio "Trofeo Città di Torino" è stato assegnato alla Alfa Romeo 6C 1750 GS Aprile del 1938 di Corrado Lopresto, già vincitrice al Concorso Villa d'Este. Altri premi sono stati appannaggio della Cisitalia 202 SMM Nuvolari con carrozzeria Stabilimenti Farina del 1947 di Enrico Momo (premio "Sogno di una notte di estate") e della Lamborghini 400 GT Turing del 1966 di Massimo Picco ("L'eleganza delle linee"). Questi i primi premi di categoria, assegnati alle vetture selezionate tra i 36 equipaggi presenti:

Categoria A - L'affermazione delle forme - Periodo 1928 -1939
Bugatti 57 Ventoux (Usine) 1934

Categoria B - Luci ed ombre - Periodo 1940-1949
Lancia Aprilia (Pinin Farina) 1949

Categoria C - L'affermazione dello stile - Periodo 1950-1959
Lancia Aurelia B 24 Spider (Pinin Farina) 1955

Categoria D - L'apogeo del design - Periodo 1960-1969
Lancia Flavia Coupè S.S. (Zagato) 1968

Tra le iniziative durante il concorso, la presentazione del libro intitolato "Stile & Raffinatezza. Le Creazioni di Aldo Brovarone", pubblicato da A.S.I., omaggio ad Aldo Brovarone e alle sue celebri vetture disegnate alla Pininfarina.

_

---

**Stefano Bressani, arte e 500 a Garlenda per il 32mo Meeting della Fiat 500 storica (2015-06-30 16:13)**

Ormai è tutto pronto, da 3 al 5 luglio 2015, per il 32mo appuntamento con il Meeting Internazionale del Fiat 500 Club Italia a Garlenda, uno dei più importanti raduni annuali dedicati ad un'auto d'epoca, con migliaia di visitatori ogni anno e tantissime vetture partecipanti. Tra le iniziative del Meeting, l'interessante esposizione artistica di Stefano Bressani, che realizza opere con forbici e stoffe colorate.

L'esposizione di Stefano Bressani, che fa seguito alla mostra a Torino presso il Museo Nazionale dell'Automobile, è patrocinata del Comune di Garlenda, e si svolge nella sede del Museo Multimediale della 500 "Dante Giacosa". L'originale tecnica di Bressani sarà dunque utilizzata per ritrarre anche numerosi omaggi al "Cinquino", dalle tinte brillanti e dalle linee curve che ben si adattano alle stoffe dell'artista. Nel Museo viene esposto un set di stampe che ritrae la serie, non completa, dei pezzi che maggiormente lo hanno rappresentato.

10034

Dice l'artista: «Senza le mie opere non esisterebbero le stampe nella stessa misura in cui senza gli occhi non esisterebbero le mie sculture. Proprio per questo motivo, la decisione di esporre questa volta solo dei pezzi unici su carta è stata mirata ad elevare il senso racchiuso in quello che è l'emozione dell'immagine, oltre la materia. E' così che questi sei pezzi esposti, come tutti gli altri, saranno portavoce dell'intervento intimo dell'artista. In essi inserisco parte della materia della quale sono interamente costruite le mie Sculture Vestite, tanto quanto basta per rendere ogni stampa un pezzo unico proprio come ogni opera, al punto tale di potere levare ancora di più anche il loro valore.»

---

## 11.7 July

**Nuova Audi A4 berlina e Avant: bozzetti di stile** **(2015-07-01 11:31)**

Audi ha presentato in anteprima le immagini della nuova generazione della A4: vi proponiamo di seguito alcuni bozzetti di stile, alcuni dei quali anteriori alla realizzazione della vettura, e una serie di schemi relativi alle principali novità tecniche della vettura. Il design, sotto la guida di Marc Lichte e la supervisione di Walter De' Silva, appare come di consueto piuttosto conservativo, nel segno dell'evoluzione piuttosto che della rivoluzione, ma che conserva eleganza, razionalità e impronta molto tecnica tipici del marchio.

L'impianto complessivo delle nuove A4 berlina e Avant ricalca quello delle berline precedenti, mentre la definizione di frontale e coda, dai nuovi elementi più squadrati, prende spunto dalle ultimissime novità della casa, il cui stile sta genericamente andando in questa direzione, complice la "suggestione" dello stile delle Coupé e "quattro" degli anni '80. La tecnologia adottata da elementi come i fari, permettono di rendere le forme sempre più essenziali, mentre l'alleggerimento complessivo è dato dalla rinuncia al superfluo, ma anche dall'impiego di materiali ad alta tecnologia;

anche la cura aerodinamica non prevede quasi nulla di "esterno", ma rimane nascosta e integrata nel contesto, fino al fondo piatto delle versioni Ultra. La plancia, infine, risulta una via di mezzo tra l'essenziale "ala" a sviluppo orizzontale di A3 e TT e le ricche consolle delle versioni superiori, con comandi concentrati al centro e nel tunnel.

---

**Bozzetti di stile di alcune novità Audi, Bmw, Mazda, Mercedes, Renault** **(2015-07-02 19:48)**

Vi proponiamo alcuni bozzetti di stile realizzati direttamente dai centri stile delle case automobilistiche e relativi ad alcune delle principali novità da poco presentate. Se l'Audi Q7 rappresenta l'evoluzione del primo SUV della casa, con importanza accentuata dal fatto che ora la famiglia comprende anche diverse sorelle minori, e con un linguaggio ispirato alla "quattro" dalle linee tese con spigoli vivi, BMW risponde con la nuova ammiraglia Serie 7, sempre più distante dall'innovativa versione di Chris Bangle ma che unisce l'imponenza a linee sempre più tese e superfici aerodinamiche; la ricerca aerodinamica, con un raccordo sempre più fluido tra le parti, è protagonista anche nella rinnovata BMW X1, con frontale e coda in linea con le nuove proposte BMW.

Tra i SUV compatti, dice la sua anche la Mazda CX-3, che propone il concetto di Kodo design - Soul in motion su una vettura alta e compatta, mentre Mercedes Benz gioca con la GLE la carta della SUV coupé, nato in questa forma con le BMW X6 e X4, che gode di una certa popolarità: la parte superiore della vettura ho il profilo di una coupé affusolata, quella inferiore di una robusta e muscolosa 4x4. Infine, due interpretazioni Renault di genere differente: la SUV sportiveggiante Kadjar, che reinterpreta in scala più grande i temi della Captur, e rientra pienamente nello stile dei prodotti Renault di origine "francese", dalla Twingo alla Espace, e per contro l'internazionale Kwid, che forse

arriverà da noi con marchio Dacia, con una linea vicina a Sandero e Duster, che si appresta a dire la sua nei mercati medio orientali, India in primis, grazie a forme compatte (circa 3,50 metri di lunghezza), ruote alte, muscoli decisi e sopratutto prezzo ridotto.

_

---

**32° Meeting Internazionale Fiat 500 di Garlenda: concluso il "raduno dei raduni"** **(2015-07-07 19:35)**

Questa volta a farla da padrone è stato sicuramente il gran caldo, che però non ha fermato gli 851 cinquecentisti, impegnati dal 3 al 5 luglio a partecipare alla 32ma edizione del Meeting Internazionale Fiat 500, promosso dal Fiat 500 Club Italia e svoltosi come ogni anno a Garlenda (Savona). Come ultimo saluto, il gala di domenica 5 luglio con la sfilata sul palco dei cinquecentisti stranieri, capitanati dalla rappresentanza del Belgio, scelta quest'anno come nazione d'onore.

Una festa che ha visto partecipare Fiat 500 storiche da ogni regione italiana, comprese Campania, Calabria, Sicilia e Veneto, e da una quindicina di nazioni estere. Tra le iniziative, la premiazione di domenica degli artisti che hanno partecipato all'estemporanea di pittura promossa con l'associazione "Amici nell'Arte": la "500 d'oro" è andata a Diana Villa, quella d'argento a Constantin Staneacsu. Per il sabato sera, da segnalare anche lo show "Cinquecentista Protagonista" con intrattenimenti vari, e l'incursione di Babbo Natale "portato" dall'equipaggio di Rovaniemi (Finlandia), il paese di Santa Claus.

Importante anche l'aspetto della solidarietà, con la costante presenza dell'Unicef e della "Band degli Orsi"

dell’Ospedale "G. Gaslini" di Genova, come pure quello agonistico e tecnico, con la presenza ufficiale di aziende come Allianz, Bardahl e Michelin e l’iniziativa "500 miglia in 500". Importante la ricaduta sul territorio del ponente ligure: Garlenda ha ribadito il suo ruolo di "Capitale mondiale del cinquino", dando appuntamento a tutti al primo weekend di luglio 2016.

–

---

**Smart Mobility World: la nuova mobilità all’Autodromo di Monza dal 28 al 30 ottobre** **(2015-07-08 13:46)**

L’Autodromo di Monza si prepara ad ospitare l’edizione 2015 di [1]Smart Mobility World, dal 28 al 30 ottobre: tre giorni dedicati alla nuova mobilità pubblica ed individuale, promossi da [2]ClickUtility Team e [3]Innovability, in partnership con l’Autodromo Milano/Monza che intende rilanciarsi come punto di riferimento per l’innovazione nella mobilità, non solo sportiva.

Nelle giornate dal 28 al 30 ottobre, che chiudono idealmente i sei mesi di Expo a Milano, [4]Smart Mobility World proporrà a Monza conferenze e convegni, con aree espositive, possibilità di incontri tra imprese e una zona experience per provare sulla pista dell’autodromo e ai box i veicoli "smart", sia quelli già disponibili sul mercato che quelli ancora in fase di studio.

Con una storia più che decennale di eventi sulla smart mobility, la manifestazione vuole coprire con un appuntamento unificato il complesso totale delle tematiche riguardanti la nuova mobilità collettiva e individuale, urbana e

a medio e lungo raggio, privata, pubblica e in sharing. Nell'ambito di Smart Mobility World si svolgeranno anche la seconda edizione della conferenza internazionale "Connected Automobiles", dedicata ai nuovi veicoli connessi, oltre a convegni sulla sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture, sulle nuove motorizzazioni e sui sistemi di alimentazione alternativi. Altri temi saranno l'infotainment, la sicurezza informatica, i parcheggi smart e i sistemi di gestione del traffico, compreso uno speciale focus sui pagamenti in mobilità e per la mobilità, secondo il principio della "cashless city".

«Lo sbarco all'Autodromo del nostro evento – commenta Carlo Silva, CEO di ClickUtility Team, a nome degli organizzatori – per noi rappresenta un salto di qualità, dopo i successi delle scorse edizioni, che ci hanno portato a 3500 visitatori e oltre 150 aziende e partner sostenitori. La pista di Monza è un'icona dell'automobilismo nei suoi caratteri più avanzati e
siamo orgogliosi che l'Autodromo ci abbia scelti per marcare il rilancio del suo ruolo di punto di riferimento per l'innovazione nella mobilità in tutti i suoi aspetti, non solo quelli più strettamente sportivi».

«L'arrivo di una manifestazione di portata europea come Smart Mobility World – aggiunge Francesco Ferri, procuratore di Autodromo Nazionale Monza – è un ulteriore riconoscimento dell'attrattività della nostra struttura per tutti coloro che si occupano di mobilità innovativa. E' inoltre un rilancio di un orientamento che abbiamo intrapreso da qualche anno e che da ora in poi costituirà un tratto costante delle nostre attività, che si baseranno sui due pilastri complementari dello sport e della collaborazione con le imprese e gli enti di ricerca. L'Autodromo è oggi una componente fondamentale nella strategia dell'azionista ACI Milano per servizi, divulgazione e attività per una mobilità più sostenibile e sicura".

«L'Automobile Club Milano, nel promuovere il diritto alla mobilità di tutti i cittadini, è da sempre attenta alle innovazioni nel campo del traffico e dei trasporti - sottolinea il suo presidente Ivan Capelli - e siamo quindi lieti che presso il nostro Autodromo tanti esperti potranno confrontarsi per offrire all'utenza, dei mezzi individuali e collettivi, di proprietà e in sharing, soluzioni per una mobilità sempre più fluida, sicura e ambientalmente sostenibile».

1. http://www.smartmobilityworld.net/
2. http://www.clickutilityteam.it/
3. http://www.innovability.it/
4. https://www.facebook.com/SmartMobilityWorld

**Nuova Renault Talisman: design e bozzetti di stile** **(2015-07-09 11:52)**

La sostituta della Renault Laguna ha un nuovo nome e un'immagine totalmente diversa, moderna nelle forme ma più tradizionale e "internazionale" come impianto complessivo. Si chiama Renault Talisman, ha una carrozzeria classica a tre volumi e quattro porte -come ad esempio l'ammiraglia Latitude di "provenienza" RSM, ed abbandona quindi le soluzioni originali e la coda "fastback" delle precedenti Laguna. Le dimensioni diventano ancora più importanti (4,85 m la lunghezza), sulla piattaforma modulare CMF di Qashqai, Kadjar ed Espace, per confrontarsi con la concorrenza di riferimento del segmento D; ben 608 litri per il bagagliaio, che sulla station -che debutterà a Francoforte- aumenteranno ulteriormente. Finiture di lusso per l'allestimento Initiale Paris, e particolarità tecniche come le quattro ruote sterzanti, completano la caratterizzazione della vettura.

I bozzetti mostrano le linee guida dello stile della Talisman, voluto dal responsabile del design Renault Laurens van den Acker. Si è partiti da un corpo classico a tre volumi, con superfici semplici ma sagomate dall'aerodinamica. Per il frontale, si è scelta la soluzione vista nell'Espace: la calandra, che parte sempre dai fari, diventa più importante, e si arricchisce con cromature orizzontali e la grande losanga al centro; le lucia LED partono dallo spigolo superiore del faro e proseguono in basso sullo scudo, disegnando una "C" caratterizzante; anche le altre luci possono essere a LED. Come in altre vetture di categoria, il cofano è molto alto (anche per le normative anti-urto per i pedoni), ma scende in modo piuttosto repentino verso il basso: basta osservare l'altezza di fari e calandra, e anche il particolare taglio di apertura del cofano anteriore. La griglia inferiore tripartita, invece, ricorda analoghe soluzioni su altre vetture della categoria.

Il design esterno, che porta la firma di Alexis Martot, è caratterizzato anche dalla linea di cintura lievemente ondulata, che sale soprattutto in corrispondenza delle spalle larghe superiori, con cerchi fino a 19" e un montante sottilissimo che si innesta dolcemente nel volume di coda, piuttosto alto e rastremato come nelle precedenti Laguna. Caratteristici, e di tradizione Laguna, anche i fari posteriori che si prolungano nel bagagliaio fino alla losanga centrale, con una moderna configurazione "3D". All'interno, dominano le linee semplici, con una palpebra superiore che copre la strumentazione e lo schermo verticale al centro, affiancato dalle bocchette, con la consolle che prosegue nell'ampio tunnel. Il design fluido, con elementi ampi e ben caratterizzati, permette varie personalizzazioni, anche con materiali di pregio. Motori tratti dall'attuale produzione Renault: i benzina TCe 150 e TCe 200 e i diesel Energy dCi 110, dCi 130 e dCi 160, anche con cambio doppia frizione EDC a 6 o 7 rapporti. Arriverà ad ottobre.

10040

–

---

**Concierge Arexons: un esperto spiega come mantenere la propria auto** (2015-07-10 18:35)

Normalmente le aziende legate al mondo automobilistico propongono servizi generici di informazioni all'utente; molto originale è invece l'iniziativa Concierge Arexons, che offre qualcosa di più specifico: un servizio di consulenza da parte di un esperto su come mantenere al meglio la propria auto. Il servizio gratuito, con numero verde 800.58.24.87, è attivo 7 giorni su 7 dalle 9.00 alle 19.00.

In pratica, il servizio permette di esporre il problema di manutenzione della propria auto, ad esempio per carrozzeria, superfici interne e motore; l'esperto fornisce quindi consigli sul miglior prodotto Arexons da utilizzare. L'esperto Arexons è disponibile anche collegandosi al [1]sito web Arexons o alla pagina Facebook dedicata; è disponibile anche un QR code per un accesso immediato tramite cellulare, e si possono utilizzare sia una live chat per ottenere una risposta in tempo reale, sia l'email per inviare foto.

1. http://www.arexons.com/

**Auto d'epoca militari: "La colonna della direttissima", la seconda edizione a settembre** (2015-07-13 20:22)

"La colonna della direttissima" è il nome di una rievocazione storica con accasermamento nei pressi dell'abitato di Lagaro e numerosi automezzi militari d'epoca; giunta alla seconda edizione, è dedicata alla Linea ferroviaria "Direttissima" da Bologna a Firenze, che l'anno scorso ha festeggiato gli ottanta anni dalla sua inaugurazione.

Il tracciato della colonna parte dall'insediamento di Cà di Landino, già villaggio degli operai minatori che hanno realizzato la "Grande Galleria dell'Appennino", in seguito caserma dei tedeschi con depositi di munizioni e carburante ed infine caserma delle truppe Sudafricane inquadrate nell'esercito inglese e quindi alleate con quelle americane. Il genio ferroviario militare inglese riattivò la linea ferroviaria subito dopo la fine della seconda guerra mondiale, che le truppe tedesche avevano distrutto con un carro ferroviario a forma di grande erpice. L'attuale frazione di Cà di Landino si trova nel territorio comunale di Castiglione dei Pepoli, dall'uscita autostradale di Pian del Voglio sulla A1. Il percorso della Colonna si snoda attorno alla linea ferroviaria Direttissima nel punto di massimo combattimento della Linea Gotica, quando le truppe alleate risalivano l'appennino fiorentino e liberavano la città di Bologna nell'aprile del 1945; l'itinerario tocca il cimitero militare germanico del passo della Futa, il Museo della seconda guerra mondiale di Bruscoli in comune di Firenzuola, il parco di Montesole con le trincee ricreate nel contesto della Scuola di Pace ed infine il Museo Guidotti di Castiglione dei Pepoli inaugurato l'anno scorso, con una sala espositiva interamente dedicata alle truppe sudafricane presenti su questo territorio dall'autunno del 1944 alla primavera del 1945.
Nel Palazzo dei ferrovieri a Cà di Landino ha soggiornato anche il giornalista Enzo Biagi quando era impegnato nell'attività partigiana.

La colonna della direttissima è promossa da ABC Appennino Bene Culturale, ed è organizzata in collaborazione con Adriatic Veteran Car Club, Raggruppamento SPA, e ASI Automotoclub Storico Italiano. Si svolgerà nei giorni 26 e 27 settembre 2015, con partecipazione gratuita per i possessori di automezzi militari d'epoca. Per informazioni e accreditamenti: info@abcappennino.it

10042

[1]

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/La-Colonna-della-Diretissima-2015.jpg

---

**Speciale Virtual Car: il nuovo Museo Alfa Romeo, la storia Alfa e la nuova Giulia (2015-07-15 01:32)**

I più fedeli lettori di Virtual Car ricorderanno sicuramente la nostra visita al [1]Museo Alfa Romeo di Arese, in compagnia di una rombante Alfa 147 GTA. L'auto è rimasta la stessa, ma siamo tornati ad Arese per vedere il rinnovato [2]Museo Storico Alfa Romeo, che prende ora il suggestivo nome di "La macchina del tempo". Terminato a tempo di record lo scorso 24 giugno per la presentazione della nuova Giulia, che abbiamo fatto in tempo a fotografare nella versione bianca di anteprima, e aperto al pubblico dal 30 giugno, il nuovo Museo assume un aspetto più moderno ed "internazionale", per piacere agli appassionati del Biscione e di storia dell'automobile in generale, ma anche ad un pubblico più vasto.

Il Museo festeggia ufficialmente i 105 del marchio, e, come ogni moderna esposizione, è ora dotato di book-shop, caffetteria (ottima), centro di documentazione, pista prove, spazi per eventi e show-room con delivery area, sia di Alfa Romeo che di Jeep. Rispetto al precedente allestimento, che debuttò nel 1972 e che era incentrato sulla sequenza cronologica delle vetture disposte una accanto all'altra, troviamo un po' meno vetture in esposizione (69

in totale), con evidenti possibilità di rotazione dei numerosi modelli raccolti fin dalla prima metà degli anni ’60, e tuttora di proprietà della collezione. Le auto appaiono non soltanto valorizzate nelle loro forme, e illuminate come oggetti d’arte, secondo le più recenti tecniche espositive, ma sono anche inquadrate in tre categorie principali, che corrispondono ad altrettanti piani: la "Timeline" con le auto di produzione, la "Bellezza" del design con un buon numero concept cars, messe particolarmente in risalto dalle "piattaforme" espositive, e il piano più basso, interrato e privo di illuminazione esterna, che ha come tema la "Velocità" e ospita in un ambiente suggestivo le principali vetture da corsa di ogni epoca, comprese le Formula 1 Alfa Romeo e Brabham. I tre piani sono poi collegati da un’installazione luminosa verticale, con luci, nomi di modelli e segni di stile che richiamano la storia e i caratteri del marchio. Sono allestite anche aree interessanti, come la collezione di automodelli, un’area dedicata all’Alfa Romeo e il cinema, una proiezione con le più importanti vittorie Alfa Romeo, e le curiose "bolle emozionali" in cui si può "viaggiare" con appositi occhiali a 360° su una 4C nel circuito di Balocco, e la sala di proiezione 4D: un modo interessante per attirare anche i più giovani. Oltre alle vetture, mantenute in modo esemplare, ci hanno incuriosito alcuni modellini in scala, prototipi o prime idee di automobili e concept della casa dal dopoguerra ad oggi: una vera immersione nella fase creativa e fantasiosa dei designer storici della Casa.

L’allestimento, insomma, ci ha colpiti positivamente, ed ha rispettato le attese: dopo l’apertura nel 1976, con visita su appuntamento, il museo era stato chiuso nel 2011, dopo la perdita prima del sito produttivo e poi del Centro stile, trasferito a Mirafiori; per la costruzione del Museo attuale, il cui progetto si deve all’architetto Benedetto Camerana, ci sono voluti meno di 12 mesi, comprendendo anche la riqualificazione dell’intero complesso realizzata da FCA Partecipazioni. Anche all’esterno, dove abbiamo portato la nostra 147 GTA, ci sono segnali forti di identità di marca: una struttura rossa attraversa tutto il complesso, dalla pensilina di accoglienza dei visitatori fino all’area d’ingresso, e poi l’inizio del percorso espositivo, seguendo la linea rossa nel soffitto. Il Museo si nota quindi anche dall’autostrada, sia per la scritta Alfa Romeo, sia per i toni rossi, sottolineato anche da alcune vetture (rosse) in esposizione esterna.

Al termine del percorso espositivo, si risale nello showroom, dove sono presenti le vetture di produzione, con addetti pronti a fornire informazioni di vendita. Abbiamo avuto modo di vedere la nuova Giulia, sulla quale torneremo presto con uno specialissimo articolo: l’impressione è quella di una vettura contemporanea, dalle linee sinuose e aerodinamiche, ben piantata a terra, con una forte carica sportiva di tradizione Alfa, e con dimensioni e ingombri esterni superiori rispetto alle vetture di attuale produzione, che si notano forse più dal vivo che nelle fotografie. Nel gruppo espositivo spiccano anche le 4C, una delle quali presente anche all’ingresso del Museo, che in un certo senso è un po’ il simbolo di una rinascita tecnica e stilistica, nella piena tradizione delle sportive compatte e leggere del Biscione. Un cenno merita anche il nuovo logo Alfa Romeo, in evidenza sia nella Giulia che in varie parti dell’esposizione, che nella sua maggiore semplicità risalta bene anche in versione monocromatica. Un museo che, a giudicare dalle presenze anche in un giorno infrasettimanale d’estate, promette sicuramente grandi successi futuri.

Il [3]Museo Alfa Romeo è aperto tutti i giorni, eccetto il martedì, dalle ore 10 alle 18, con prolungamento orario fino alle 22 il giovedì, e possibilità di parcheggio all’interno della struttura.

1. http://www.virtualcar.it/index.php?s=147virtualclub&submit=Cerca
2. http://www.museoalfaromeo.com/
3. http://www.museoalfaromeo.com/

**Lexus: allo studio l’hoverboard senza ruote, come in "Ritorno al futuro"** **(2015-07-20 12:57)**

Molti anni fa, ad esempio con l’hovercraft, si progettavano veicoli senza ruote, attraverso una sorta di "cuscino d’aria", che permetteva di muoversi su terra e acqua, e di superare agevolmente gli ostacoli. Con il ciclo di film "Ritorno al futuro", che ebbe inizio nel 1985 (30 anni fa), è diventato poi celebre lo skateboard "futuribile" sospeso in aria, con il quale erano possibili le più impegnative acrobazie. Di solito, sono le aziende automobilistiche giapponesi che spronano i propri reparti di ricerca e sviluppo a lavorare di fantasia, con progetti anche distanti dal mondo automobilistico (si pensi, ad esempio, ai robot di Honda), ma che in qualche modo hanno ricadute sulla tecnologia futura, spesso non solo in termini di "immagine". Lexus, così, inventa il Lexus hoverboard, una "tavola sospesa" in corso di progettazione e di test, di cui si parlerà spesso nei prossimi mesi. Di seguito, i video che mostrano i primi passi del progetto.

Oltre alla presentazione generale dell’hoverboard, troviamo anche alcune scene della tavola in movimento, con il tester e skater professionista Ross McGouran, più volte campione di specialità nel Regno Unito. Da notare il particolare lavoro compiuto da Haruhiko Tanahashi, Lexus Chief Engineer, e dal team di designer e ingegneri Lexus, per dare alla "tavola" una forma futuristica ed efficace, per l’impiego di un sistema a levitazione magnetica (come i treni MagLev, ma in questo caso senza rotaia), con supercontuttori raffreddati ad azoto liquido e magneti permanenti. Nel design della tavola, un richiamo diretto al frontale "a clessidra" delle più recenti Lexus, e l’impiego dei materiali di pregio utilizzati nelle vetture, dal bamboo a quelli hi-tech. Il Lexus Hoverboard è il quatro progetto della campagna Lexus "Amazing in Motion", per mostrare creatività ed innovazione del marchio di lusso giapponese.

IFRAME: [1]https://www.youtube.com/embed/7zTCgMPZRuo?rel=0 &showinfo=0

IFRAME: [2]https://www.youtube.com/embed/x _Oyx-vzZOg?rel=0 &showinfo=0

1. https://www.youtube.com/embed/7zTCgMPZRuo?rel=0&showinfo=0
2. https://www.youtube.com/embed/x_Oyx-vzZOg?rel=0&showinfo=0

**Ferrari 488 Spider preview** **(2015-07-31 20:25)**

In attesa di vederla dal vivo al Salone di Francoforte 2015, e di commentare i bozzetti del Centro Stile guidato da Flavio Manzoni, Ferrari presenta le prime immagini ed un video della **488 Spider**, versione "scoperta" della recentissima [1]488 GTB presentata a Ginevra. Per realizzare la versione spider si è optato per una soluzione a tetto rigido, ma con un sistema più semplice rispetto ad una coupé-cabrio come la California T, definito RHT (Retractable Hard Top) e più leggero di 25 kg.

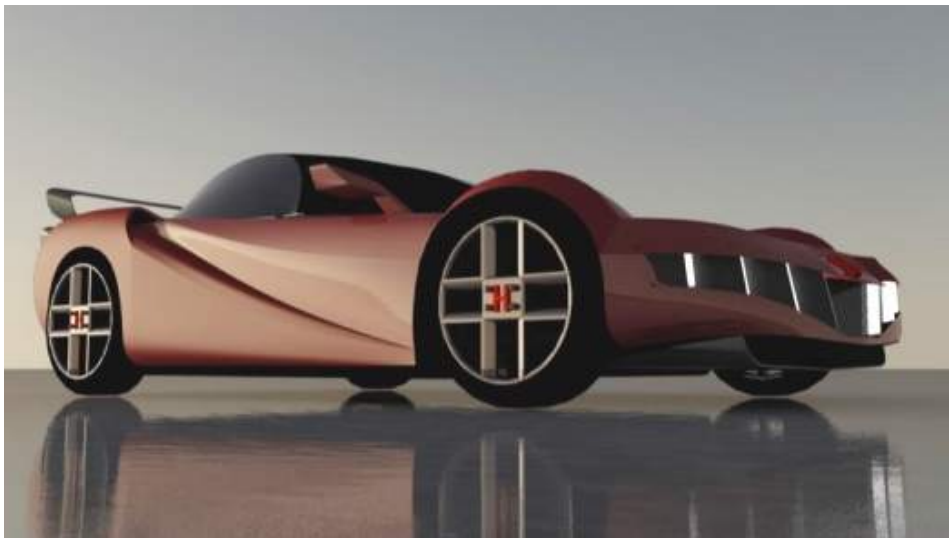
La scelta del tetto rigido ha vari motivi, a cominciare da una struttura più rigida: in particolare, la rigidità torsionale e flessionale del telaio space frame ha valori pari a quella della coupé, migliore del 23 % rispetto al telaio precedente. Il tetto si ripiega elettricamente in 14 secondi in due parti alloggiate sopra il motore, e una volta chiuso è in grado di isolare l'abitacolo sia dal rumore che dal calore o dal freddo esterno. Il lunotto posteriore è in vetro, ed è regolabile elettricamente in tre posizioni, una delle quali consente di isolare il meno possibile il "sound" del V8 4 litri da 670 CV. Dal punto di vista del design, il sistema a tetto rigido ha consentito di mantenere la fluidità dell'insieme, rispettando anche le tecnologie aerodinamiche della GTB adottate nella zona posteriore, come lo spoiler posteriore soffiato o le ampie prese d'aria laterali che fungono anche da alettoni.

IFRAME: [2]https://www.youtube.com/embed/1TPOcbDnquY

1. http://www.virtualcar.it/ferrari-488-gtb-preview-il-design/
2. https://www.youtube.com/embed/1TPOcbDnquY

## 11.8 August

### Honda "Sorpresa!" concept: una dedica di Davide Gennerini a Paolo Martin (2015-08-03 19:19)



Qualche tempo fa avviammo con [1]Paolo Martin, designer di concept car e vetture di serie che hanno segnato la storia del design automobilistico come ad esempio la [2]Ferrari Modulo Pininfarina, un interessante progetto chiamato [3]Dreams-Design Lessons: una serie di schizzi inviati dai lettori alla nostra redazione venivano sviluppati con i consigli del >Maestro. Tra gli allievi più promettenti per talento e fantasia c'era senz'altro [4]Davide Gennerini, allora praticamente un bambino, che oggi, a 19 anni e giunto al termine di un primo ciclo di studi di design, vuole fare sulle nostre pagine una sorpresa al maestro Martin, dedicandogli una concept car. Nome della vettura, realizzata con schizzi a mano e Autocad, è, ovviamente, Honda "Sorpresa!"

Questo il testo di commento sulla vettura inviatoci da Davide Gennerini:

«Voglio dedicare questo progetto di Honda "Sopresa!" a Paolo Martin, mentore nonché amico, per ringraziarlo dell'insegnamento che ho ricevuto. Ho voluto pressappoco utilizzare la stessa linea di pensiero con cui un designer concepisce un'auto. Il concetto di base consta in una barchetta due posti Honda, le cui linee non stravolgono né si rifanno troppo a quelle tradizionali del mercato odierno, ripulite soltanto dai volumi spezzati e dagli spigoli marcati che caratterizzano i modelli in circolazione, proponendo una silhouette del corpo vettura più snella e più slanciata, tratti che hanno quasi da sempre caratterizzato lo stile italiano automobilistico.
Sono partito dagli schizzi, scegliendo l'idea che ritenevo più appropriata e sviluppandola in un secondo momento con Autocad per architettura. Questo passo è stato il più difficile, perché tale programma non è adatto a modellare le superfici e ciò mi ha portato diverse complicazioni in fase progettuale, soprattutto perché la carrozzeria doveva essere l'involucro di ingombri meccanici che avevo schematizzato con semplici volumi.
In definitiva, l'auto proposta non è solamente un esercizio di stile, il concetto di fondo era quello di esprimere un distacco dalla mediocrità creativa scolastico-studentesca a cui purtroppo sono stato subordinato a scuola e realizzare un "concept", col fine ultimo di far capire che per la risoluzione di un problema esistono un'infinità di modi possibili i cui unici limiti sono quelli della nostra creatività e delle scienze ad essa applicate.

Grazie di tutto, Davide.»

1. paolo-martin
2. http://www.virtualcar.it/la-ferrari-512-s-modulo-pininfarina-1970-esposta-ad-atlanta-con-i-disegni-originali-di-paolo-martin/
3. http://www.virtualcar.it/categoria/dreams-design-lessons/
4. http://www.virtualcar.it/?s=gennerini&submit=Cerca&sitesearch=vc

---

## Il Museo Alfa Romeo a Expo 2015: in mostra il raro prototipo "Gruppo C" (2015-08-11 19:13)

A partire da oggi, martedì 11 agosto, [1]"La macchina del tempo – Museo storico Alfa Romeo" è presente a Expo 2015 a Milano, distante pochi chilometri dal museo, nello spazio istituzionale Pianeta Lombardia. I visitatori potranno vedere da vicino una delle rare vetture della collezione storica, il prototipo da competizione Alfa Romeo SE048SP.

Con il nome di Alfa Romeo SE048SP viene individuata una vettura da corsa realizzata alla fine degli anni Ottanta per il Campionato del Mondo Sport Prototipi nella categoria Gruppo C; il motore era l'Alfa Romeo V1035, che veniva allora utilizzato sia per la F1 sia per l'esuberante 164 ProCar, nata per un campionato mai realizzato.
Fiat tentava di rientrare nelle competizioni in tutte le categorie, come rally, Formula Indy e mondiale Sport Prototipi, e la FIA puntava a rilanciare la categoria Prototipi come alternativa alla Formula 1. Il programma Alfa Romeo SP proponeva una nuova Gruppo C realizzata con una collaborazione Alfa Romeo-Abarth, con i due team che si sarebbero occupati rispettivamente dello sviluppo del motore e della progettazione di telaio e trasmissione. Il

motore, progettato da Pino D'Agostino, era un inedito V10 a 72° e 3.500 cc, con cinque valvole per cilindro, in grado di erogare 620 CV a 13.300 giri/min con una coppia di 39 kgm a 9.500 giri/min: la progettazione del telaio venne invece affidata a Giuseppe Petrotta e Ignazio Lunetta, con aerodinamica curata da Giorgio Camaschella. La soluzione scelta fu un allora modernissimo telaio monoscocca in fibra di carbonio realizzato da Monfrini, con trazione posteriore. Molto accurato fu lo studio aerodinamico, effettuato dapprima con modelli in scala nella galleria del vento, quindi con un modello in materiale plastico alla galleria del Centro Ricerche Fiat di Orbassano. Il fondo era stato realizzato in unico pezzo per evitare giunture e disponeva di quattro canali per l'effetto suolo: i dati matematici e le prove in galleria del vento rivelavano grandi potenzialità, e valori aerodinamici superiori a quelle delle monoposto F1.
Più tardi, per una miglior sinergia all'interno del Gruppo Fiat, si optò invece per lo sviluppo di un solo motore 3.5 litri, il V12 Ferrari di F1, opportunamente adattato al nascente regolamento Gruppo C, mentre la monoscocca venne modificata per accogliere il nuovo propulsore: la vettura è oggi esposta con questa configurazione.
Nel settembre 1990 il programma fu definitivamente sospeso, in seguito alla decisione FIA di rinunciare all'investimento Sport Prototipi. L'unico prototipo realizzato, con diversi organi meccanici ancora allo stadio di manichino, fa parte della collezione storica Alfa Romeo, così come il motore V10 che avrebbe dovuto equipaggiarlo.

Il Museo si presenterà ai visitatori dell'Esposizione Universale con una speciale promozione valida fino al 31 ottobre: l'ingresso a prezzo ridotto, al costo di 8 euro anziché 12 euro, presentando il biglietto di Expo 2015.

1. http://www.virtualcar.it/speciale-virtual-car-il-nuovo-museo-alfa-romeo-la-storia-alfa-e-la-nuova-giulia/

---

## Video: Mercedes-Benz C300 coupé: design (2015-08-14 18:39)

Nell'attesa della pubblicazione dei bozzetti di stile, vi proponiamo di seguito un video ufficiale che ritrae la

nuova generazione della Mercedes-Benz C300 Coupé, pronta a debuttare a settembre al Salone di Francoforte 2015. Il video si concentra sul tema del design, mostrando la carrozzeria della vettura e gli interni da ogni angolazione.

La linea della C Coupé, erede della CLK, prende le mosse dalla C Coupé precedente per la condivisione con la relativa versione berlina della zona anteriore; posteriormente, vengono invece ripresi tutti gli elementi del nuovo corso stilistico Mercedes, con una finestratura ad arco ribassato con montanti piuttosto spessi, una coda sfuggente e fortemente rastremata, un accenno di terzo volume con cofano tondeggiante e fortemente inclinato, e lo scudo che contiene la targa e molto sollevato nella parte inferiore, occupata dall'estrattore. Inoltre, le pieghe evidenti e le concavità e convessità creano intrecci di linee con più direzioni e inclinazioni, difficili da cogliere in un unico colpo d'occhio. Tra le principali novità tecniche, il debutto nella categoria del dispositivo autopilot, che permette di seguire un'altra vettura, anche azionando lo sterzo. Altre informazioni e disegni al prossimo Salone di Francoforte.

IFRAME: [1]https://www.youtube.com/embed/od3iLNIEzPg?rel=0 &controls=0 &showinfo=0

1. https://www.youtube.com/embed/od3iLNIEzPg?rel=0&controls=0&showinfo=0

**BMW 3.0 CSL Hommage R Concept, bozzetti di stile** (2015-08-19 16:30)

Vi proponiamo i bozzetti di stile realizzati dal Centro Stile BMW che si riferiscono ad una concept car recentemente presentata all'edizione 2015 del concorso di Pebble Beach, in California. Le vetture esposte, come nel disegno, erano la BMW 3.0 CSL del 1975 e la sua riedizione in chiave moderna, con la medesima livrea BMW Motorsport e con il numero 25 che si riferisce al numero di vittorie di quell'anno: la BMW 3.0 CSL Hommage R. Una vettura parzialmente già vista, trattandosi della versione "racing" dell'omologa [1]CSL Hommage di Villa d'Este.

La CSL Hommage R mantiene l'impostazione improntata alla massima leggerezza dell'originale, ma attraverso metodi e materiali moderni, come ad esempio l'uso della fibra di carbonio o l'aerodinamica avanzatissima. Particolare attenzione anche per gli interni, ispirati al modello originale e con una plancia rivestita in legno che reca impressa la mappa del circuito di Laguna Seca; il volante sportivissimo e la strumentazione digitale racing fanno parte di quanto il pilota può utilizzare per la guida della vettura, all'interno di una tuta speciale prodotta da Puma e collegata ai sistemi di bordo, a cominciare dal visore sul casco.

1. http://www.virtualcar.it/bmw-3-0-csl-hommage-a-villa-deste-2015-omaggio-a-una-storica-coupe-bwm/

**Audi e-tron quattro concept, bozzetti di stile** **(2015-08-21 15:41)**

Sta per arrivare al Salone di Francoforte 2015, e rappresenta una new entry nel futuro listino Audi: si tratta della Audi e-tron quattro concept, che anticipa la futura Audi Q6, SUV-coupé a 4 posti con motorizzazione elettrica.

Dai bozzetti si evidenzia la linea aerodinamica (il Cx dichiarato è di 0,25), che comprende anche parti mobili e fondo piatto, e anche le linee tese e con spigoli vivi che caratterizzano le Audi di ultima generazione. L'autonomia elettrica dichiarata è di oltre 500 km, con batterie agli ioni di litio collocate fra i due assi e sotto i sedili posteriori, e tre motori elettrici di cui due al retrotreno, per garantire la trazione e-tron quattro.

---

10054

**Hyundai Vision G Concept Coupé** **(2015-08-25 12:19)**

Il design come elemento non esclusivo ma fondamentale per conquistare segmenti di mercato sempre più alti: sembra questa la strada percorsa da Hyundai, ed in particolare Hyundai Motor America, con il prototipo **Vision G Concept Coupé**, che non a caso non viene esposto in un salone tradizionale, ma al Los Angeles County Museum of Art (LACMA). La concept ha le forme di una grande coupé, ma in realtà serve da ispirazione per la futura gamma di vetture premium di Hyundai, denominata Genesis.

Per disegnare la Vision G concept, Peter Schreyer, responsabile dello stile dell'intero gruppo Hyundai, ha guidato un gruppo di disegnatori nelle varie sedi internazionali, ma guidati dal team statunitense, capitanato da Christopher Chapman. Il punto di partenza, riassunto con il termine "chivalry", è stato la ricerca di una linea elegante e che esprimesse dinamicità, senza un eccesso di dettagli e soprattutto senza "ostentazione" del lusso.

Si è giocato molto sulle proporzioni, allungando il cofano, con una grande calandra che però è integrata aerodinamicamente con il contesto. Le pieghe sulla fiancata, la linea di cintura alta e i parafanghi larghi sottolineano il dinamismo e la ricerca aerodinamica, mentre il tetto sfuma in un montante fluido ma importante e in un corto terzo volume rastremato.

Tra gli aspetti tecnologici, la grande portiera che si apre da sola all'avvicinarsi del proprietario, mentre all'interno il lusso si esprime con materiali di pregio, ma anche linee e finiture essenziali. Il motore è un'elaborazione del V8 5 litri da 420 CV della famiglia Tau.

**Smart Mobility World 2015 (Autodromo di Monza, 28-30 ottobre): tutto sulla nuova mobilità (2015-08-31 17:27)**

L'edizione 2015 di [1]Smart Mobility World si svolgerà dal 28 al 30 ottobre all'Autodromo di Monza: una tre giorni sul tema alla nuova mobilità pubblica ed individuale, a cura di [2]ClickUtility Team e [3]Innovability, in collaborazione con l'Autodromo Milano/Monza, nella sua ricerca di divenire punto di riferimento a 360 gradi sulla mobilità, non solo racing.

In chiusura dei sei mesi di Expo a Milano, [4]Smart Mobility World permetterà di assistere a conferenze e convegni, con aree espositive e incontri tra imprese; la location particolare consentirà di provare sulla pista dell'autodromo e ai box i veicoli sostenibili, con la presenza di vetture già in commercio e altri ancora nella fase di prototipo.

[5]Smart Mobility World, che fa seguito ad oltre 10 anni di eventi sul tema, intende fare il punto sulla nuova mobilità collettiva e individuale, urbana e a medio e lungo raggio, privata, pubblica e in sharing, e comprende la seconda edizione della conferenza internazionale "Connected Automobiles", dedicata ai nuovi veicoli connessi, oltre a convegni sulla sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture, sulle nuove motorizzazioni e sui sistemi di alimentazione alternativi. Tra i temi trattati, anche l'infotainment, la sicurezza informatica, i parcheggi smart e i sistemi di gestione del traffico, tra cui uno speciale focus sui pagamenti in mobilità e per la mobilità, secondo il principio della "cashless city".

Cliccando sulla categoria [6]Smart Mobility World si possono visualizzare gli articoli dedicati alla manifestazione, di cui Virtual Car è media partner.

1. http://www.virtualcar.it/categoria/smart-mobility-world/
2. http://www.clickutilityteam.it/
3. http://www.innovability.it/
4. https://www.facebook.com/SmartMobilityWorld
5. http://www.smartmobilityworld.net/
6. http://www.virtualcar.it/categoria/smart-mobility-world/

10056

**Disegni dei lettori: Hummer GT, di Stefano Bellafemmina** (2015-08-31 18:30)

Il nostro lettore [1]Stefano Bellafemmina di Bassano del Grappa ci invia questa intepretazione 3D di un'ipotetica Hummer GT.

1. http://www.virtualcar.it/tag/stefano-bellafemmina

## 11.9 September

### Design: in restauro la Fiat Halley Maggiora di Paolo Martin (1985) (2015-09-02 17:58)

Già alcuni anni fa, avevamo proposto ai nostri lettori una delle più interessanti concept cars realizzate dal maestro di design [1]Paolo Martin, all'epoca già designer indipendente: si tratta della [2]Maggiora Halley, una "Berlinetta Coupé" sulla base dell'allora popolarissima Fiat Uno, con numerose soluzioni all'avanguardia, alcune delle quali ancora molto attuali. Abbiamo avuto l'onore e il piacere di visitare lo studio di Paolo Martin a Gassino Torinese, e di osservare il prototipo, presentato al Salone di Francoforte del 1985, oggi restaurato a cura del suo stesso autore. Vi proponiamo alcune **fotografie e disegni** del progetto, e un **video dell'epoca** che mostra anche la Halley marciante, nel traffico torinese degli anni '80.

Nel progettare la Halley per la carrozzeria Maggiora, si era partiti dall'idea di realizzare una coupé tre porte compatta sulla base della vettura più diffusa in quel periodo, la Fiat Uno, proponendo qualcosa di originale sia nell'architettura generale che in numerosi dettagli.

La carrozzeria si proponeva come antesignana della moderne monovolume compatte (nel 1984 debuttava la grande Renault Espace), ma dal carattere più sportivo, e con un'ulteriore finalità: permettere al cofano di scorrere verso l'alto lungo il montante, come si vede dai disegni, per motivi di sicurezza in caso d'urto o contro aperture accidentali. Nel prototipo attuale, il cofano si apre in maniera tradizionale, ma la realizzazione sarebbe stata del tutto fattibile: in generale, i numerosi vincoli progettuali, a cominciare da molte delle misure e degli elementi strutturali della Uno (vani porta, brancardi, carreggiate, serbatoi, struttura posteriore) servivano proprio a facilitare un'eventuale costruzione in piccola serie. In ogni caso, la linea appare slanciata, e non lascia trasparire nulla del modello originario, grazie anche alle proporzioni generali.

Il frontale proponeva anche l'apertura "a controllo termostatico" della mascherina che, con l'attuale elettronica, sarebbe state semplicissima da realizzare; l'ala al centro del cofano aiutava a tenere pulito il parabrezza, mentre i

gruppi ottici, convenzionali nel prototipo, erano stati ideati con funzionalità all'avanguardia, come ad esempio il filtro polarizzante posteriore per permettere di essere visibili anche in caso di nebbia. La vista laterale mette in evidenza il finestrino anteriore triangolare, concepito non tanto per esigenze strutturali, quanto perché si immaginava il profilo moderno e "coerente" di una versione cabrio. Tra le altre innovazioni, l'estrattore dinamico nel fianco posteriore e le prese d'aria per i freni anteriori, che si aggiungevano alle carenature apribili in frenata nei cerchi del modello originario -poi sostituiti dagli attuali, prodotti da una ditta giapponese.

Anche gli interni proponevano varie novità: partendo dalla plancia con "satelliti" della Uno, Martin non si limitò a pensare a rivestimenti in tono marrone e beige con materiali di pregio, ma adottò alcune inedite soluzioni pratiche, come le alette parasole a scorrimento nel padiglione o l'integrazione nella portiera dei supporti laterali del sedile, per migliorare l'accessibilità garantendo una seduta avvolgente.

La Halley, omaggio alla celebre cometa, non fu mai realizzata in piccola serie, sebbene Amministratore Delegato Fiat di allora, Vittorio Ghidella, abbia voluto la vettura in Fiat per diverso tempo; ora, grazie al restauro, la concept Maggiora sta per tornare a nuova vita dopo più di trent'anni dalla presentazione a Francoforte.

IFRAME: [3]https://www.youtube.com/embed/FyfA2tQqTVM?rel=0 &showinfo=0

1. http://www.virtualcar.it/index.php?s=paolo+martin&submit=Cerca
2. http://www.virtualcar.it/fiat-halley-maggiora-1985-di-paolo-martin/
3. https://www.youtube.com/embed/FyfA2tQqTVM?rel=0&showinfo=0

---

**Virtual Cars: Ferrari 488 GTO, di Marco Renna (2015-09-10 18:17)**

Il nostro lettore [1]Marco Renna ci invia l'elaborazione grafica dell'ipotetica Ferrari 488 GTO, immaginata come una supercar basata sulla 488 GTB, erede della 458 Speciale. Mantenendo la struttura di base, si immagina una carrozzeria ulteriormente alleggerita da canali, prese d'aria e deviatori di flusso, e con un diverso frontale alleggerito.

Più grandi anche spoiler soffiato, griglia e diffusore posteriore, mentre la livrea riprende quella in stile NART con la striscia bicolore longitudinale a tre fasce blu e bianche, su una carrozzeria nel classico rosso Ferrari, oppure in un Giallo simile a quello già visto sulla Speciale A. Come motore, si ipotizza un V8 bi-turbo da 3.9 litri potenziato, migliorando con gli opportuni alleggerimenti il peso di 90 kg rispetto alla 488 GTB di serie.

- Marco Renna per Virtual Car

1. marco-renna

---

**Virtual Cars: Aston Martin Stonehenge, di Giovanni Volpi** **(2015-09-10 18:48)**

[1]Giovanni Volpi ci propone un progetto recentemente realizzato che prende il nome di Aston Martin Stonehenge, pensato come originale interpretazione dello stile del marchio, abbandonando lo stile "british" classico e pulito e privilegiando l'accostamento razionale di "volumi massicci, persino ruvidi e sgraziati, indipendenti fra loro".

10060

Lo scopo non sarebbe soltanto legato al rinnovamento dell'immagine estetica, e all'originalità delle forme anche da punti di vista diversi, ma anche alla ricerca aerodinamica, per migliorare efficienza energetica, effetti deportanti e raffreddamento attraverso "flussi d'aria non permessi da una convenzionale carrozzeria". Il concept prende il nome di Stonehenge per il legame con la storia inglese e per la singolare "alchimia tra le forme pesanti e sgraziate, che combinate insieme diventano una carrozzeria aggressiva e con un forte senso dinamico". Le immagini raffigurano il prototipo in scala 1:14, realizzato con stampante 3D.

- Giovanni Volpi per Virtual Car

1. giovanni-volpi

---

**Francoforte 2015: bozzetti di stile** **(2015-09-15 20:21)**

Al [1]Salone di Francoforte 2015 vengono presentate in queste ore numerose novità, tra concept car e vetture di serie; vi proponiamo i bozzetti di stile e i disegni di alcune delle automobili protagoniste degli stand.

I bozzetti di stile si riferiscono alle seguenti vetture:
Audi A4 e A4 Avant
Audi e-tron quattro concept
Bugatti Vision Gran Turismo concept
Jaguar F-Pace

Kia Sportage
Peugeot Fractal concept
Renault Alaskan
Rolls Royce Dawn
Seat Leon Cross Sport concept
Volkswagen Tiguan GTE concept

Della Renault Megane IV sono raffigurati gli originali gruppi ottici, mentre della Porsche 911 Carrera restyling vi mostriamo un paio di spaccati, che mettono in evidenza lo schema meccanico.

1. francoforte-2015

---

**Connected automobiles 2015: a ottobre si parla di innovazione digitale all'autodromo di Monza (2015-09-16 10:43)**

In concomitanza con [1]Smart Mobility World, si terrà nei giorni 28, 29 e 30 ottobre la seconda edizione di [2]Connected Automobiles, evento internazionale dedicato all'innovazione digitale nel settore automotive, che quest'anno si terrà nell'Autodromo di Monza, "tempio della velocità" dal 1922, ma sempre più centro nevralgico per lo sviluppo e l'innovazione dell'auto.

10062

Connected Automobiles è l'unico evento in Europa che ospita conferenze internazionali sul tema dell'innovazione digitale, con la possibilità di partecipare a iniziative come il Connected Car Hackaton, l'Apps Contest, il Pitchfire, il Matchmaking, ma anche ad esperienze e prove direttamente sulla pista di Monza. L'evento avrà luogo in concomitanza con [3]Smart Mobility World, la principale conferenza ed esposizione internazionale europea riguardante la mobilità intelligente.

Connected Automobiles è innanzi tutto una conferenza sul tema di automobili e telecomunicazioni, trend nella tecnologia, modelli di business, nuove problematiche assicurative, veicoli indipendenti, Big Data, sicurezza informatica; tra i relatori, i rappresentanti di CCC/MirrorLink, CVTA, FCA Group, Novero, Parkopedia, BT Global Services, T-System, KPN, Bain &Company, Frost &Sullivan, Machina Research, Barclays e Hyve.

Nella sessione di Pitchfire, le startup potranno mostrare le loro soluzioni e idee di business a un gruppo di imprenditori e top manager, tra i quali rappresentanti di Momenta Partners, East London Ventures, Startup Boot Camp Fintech, Henkel e Italia Startup.

L'[4]Hackathon è invece una sessione di software programming tra informatici programmatori e esperti di mobilità, una sorta di "maratona di cervelli" per trovare soluzioni nuove e creative, promuovere app, formare team e costruire prototipi, che potranno essere testati in pista. I vincitori dell'Hack saranno premiati nel corso dell'evento; tra i partner confermati, Digital Magics e Mirrorlink, Hyve, Snip2Code.

CA Award è invece una competizione dedicata agli sviluppatori sui tema dei servizi mobile dedicati a connettività e guida intelligente. In questo caso, chiunque, dalle aziende alle singole persone, può presentare ciò che ha creato (App o servizio), nelle categorie App dell'anno, Progetto dell'anno, Startup dell'anno, Digital Leader dell'anno.

C'è poi la parte espositiva e di prove in pista, garantite dall'esclusiva location del circuito di Formula 1. In esposizione, le più recenti innovazioni nel settore Smart Mobility e in tutta l'area paddock.

Il Matchmaking, all'interno dell'evento Smart Mobility, prevede invece incontri frontali tra aziende, centri di ricerca e università; i partecipanti potranno incontrare professionisti ed esperti, per scambi tecnologici e commerciali o in vista di potenziali partner con i quali collaborare nel settore nella mobility europea.

Per informazioni e registrazioni [5]https://www.b2match.eu/SMW2015.

1. http://www.virtualcar.it/categoria/smart-mobility-world/
2. http://www.connectedautomobiles.eu/
3. http://www.smartmobilityworld.eu/
4. http://www.connectedautomobiles.eu/hackathon/
5. https://www.b2match.eu/SMW2015

**11° Samba Summit & Veteran Volkswagen Show al Passo della Futa (17–18 ottobre 2015)** **(2015-09-23 23:49)**

In un momento in cui Volkswagen è sotto l'occhio del ciclone in merito alla conformità dei test sulle emissioni, non si fermano le iniziative che rendono omaggio alle celebri vetture che hanno costruito la storia del marchio tedesco. Il Club Volkswagen Italia è pronto a promuovere l'11° Samba Summit & Veteran Volkswagen Show, raduno autunnale che per il 2015 si svolgerà nei giorni 17 e 18 ottobre nell'Appennino tosco-emiliano.

Oltre al Club Volkswagen Italia, federato all'Associazione Amatori Veicoli Storici [1]A.A.V.S., principale promotore dell'evento, collabora all'organizzazione del Samba Summit l'azienda T1 Specialist di Firenze, nota per i suoi Typ 2 restaurati forniti a note aziende, per usi pubblicitari, nonché a personaggi dello spettacolo. Main Sponsor è invece RS Car Classic di Sassuolo, impegnata in restauri di veicoli di prestigio.

Particolare attenzione, come sempre, verrà dedicata ai veicoli commerciali Volkswagen Typ 2 di interesse storico, anche se, come ogni anno, sono invitati a partecipare eccellenti esemplari di Typ 1, Typ 3, Typ 14 di costruzione antecedente al 1975. Peculiarità del'evento 2015, in concomitanza dei cent'anni dall'inizio della prima guerra mondiale e dei settant'anni dalla fine della seconda, sarà l'attraversamento del passo della Futa, conosciuto per le sfide agonistiche durante le Mille Miglia storiche, valico ad un'altitudine di 903 m in provincia di Firenze, nel comune di Firenzuola. Durante la seconda guerra mondiale, il passo della Futa fu difeso da alcune delle principali opere fortificate predisposte nel sistema difensivo tedesco, la famosa Linea Gotica. Tali postazioni furono abbandonate dopo lo sfondamento alleato avvenuto sull'adiacente passo del Giogo di Scarperia nel settembre 1944; dagli anni cinquanta è sede di un sacrario di guerra tra i più grandi d'Europa. Si spiega così l'invito alla partecipazione rivolto anche ai mezzi d'epoca ex militari.

Il programma prevederà quindi il passaggio in territori di particolare bellezza paesaggistica, dove la storia e la cultura locale si uniranno per festeggiare questi settant'anni di pace, nel nostro paese, e come preludio ai festeggiamenti per i prossimi ottant'anni del sempre amato Maggiolino. Come di consueto non si farà a meno di conoscere la cucina locale con selezionate tappe enogastronomiche come ad esempio il pranzo al ristorante "Passo Futa".

Per ulteriori informazioni sull'evento, programma e regolamento è disponibile il sito [2]www.clubvolkswagenitalia.it. Prenotazione obbligatoria entro il 10 ottobre scrivendo a : segreteria@clubvolkswagenitalia.it

10064

- Carlo Carugati, Ufficio Stampa Club Volkswagen Italia

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

---

**Foto della tappa del Gran Premio Nuvolari 2015 a Sarzana (2015-09-24 19:08)**

La 25ma edizione del Gran Premio Nuvolari, che si è svolta dal 18 al 20 settembre 2015, ha visto la partecipazione di 330 auto, in un tracciato di 1.000 km che ha idealmente unito le coste tirreniche e adriatiche passando dall'Appennino, da Mantova fino alla Versilia, e poi da Rimini a Mantova. Vi proponiamo di seguito le inedite immagini di alcune delle numerose vetture d'epoca partecipanti, durante il passaggio nella città di Sarzana (La Spezia).

Organizzato da Mantova Corse, con la collaborazione dell'Automobile Club Mantova e del Museo Tazio Nuvolari, il Gran Premio accoglie vetture prodotte dal 1923 al 1969. L'edizione 2015 è stata vinta da Andrea Vesco e Andrea Guerini a bordo della Fiat 508 S Balilla Sport, facendo il bis dopo la conquista della Coppa d'oro delle Dolomiti lo scorso luglio.

- fotografie di Giorgio Chierici

---

**L'Asi si è aggiudicata la Collezione Bertone** **(2015-09-29 17:54)**

Lunedì 28 ottobre 2015, dopo 40 rilanci e con quasi 3,5 milioni di euro, L'Asi ([1]Automotoclub Storico Italiano) si è aggiudicata la storica collezione della Carrozzeria Bertone. Un patrimonio composto da 79 pezzi tra veicoli, telai e modelli del museo Bertone, comprendente mezzi di grande importanza come le Lamborghini Miura, Espada e Countach, una Lancia Stratos stradale, alcuni modelli Alfa Romeo come Giulia SS, Giulia Sprint e Montreal, e numerosi prototipi disegnati da Nuccio Bertone. Il ministro dei beni e delle attività culturali del turismo sottolinea l'importanza culturale di questa raccolta, la cui vendita era stata precedentemente vincolata all'intera collezione, non ai singoli pezzi. Il nuovo proprietario inoltre non potrà disperderla o trasferirla all'estero.

L'Avv. Roberto Loi, Presidente dell'Automotoclub Storico Italiano, dichiara che una collezione come quella di Bertone rientra certamente nel patrimonio storico, e avendone la possibilità economica, ASI ha ritenuto giusto e doveroso partecipare all'asta. Quattro anni fa, dopo aver saputo che era in corso la vendita di alcuni veicolo prestigiosi della collezione, l'associazione è intervenuta per avviare un procedimento che avesse come obiettivo quello di porre il vincolo della sovrintendenza su questi beni. Inoltre l'Asi sta dando vita ad un progetto grazie al quale la collezione della Carrozzeria Bertone nella sua completezza potrà essere aperta al pubblico.

1. http://www.asifed.it/

---

10066

## 11.10 October

**Test drive e presentazione nuova Lancia Ypsilon a Milano** **(2015-10-06 10:19)**

Riprendono i nostri test drive d'uso con una delle più attese novità del gruppo FCA, ormai unico baluardo dello storico marchio Lancia: la Ypsilon nella versione restyling, chiamata ufficialmente [1]nuova Ypsilon. Un modello parzialmente rinnovato nello stile, negli interni, nelle funzionalità multimediali e nella meccanica, con una superiore maturità.

La presentazione statica della nuova Lancia Ypsilon, per la quale si è fatto uso di suggestivi schermi a proiezione, anche su grandi brochure con fogli bianchi, ha permesso di sottolineare le novità principali di un modello di successo, che partendo dalla Autobianchi Y10 raccoglie un'eredità di 30 anni e 4 generazioni di vetture. Un modello preferito dalle donne per il 70 %, apprezzata più della media del segmento per lo stile, e che grazie alle 5 porte ha allargato il bacino d'utenza, arrivando a 40.000 unità vendute tra gennaio e settembre (+16 % rispetto al 2014).

Le novità estetiche si concentrano sostanzialmente su frontale, cerchi e verniciatura della parte bassa dello scudo posteriore. Parlando con i designer Lancia, abbiamo osservato da vicino le modifiche all'anteriore: pur avendo dei limiti di intervento molto forti (di fatto, il solo scudo), la mascherina allargata ha permesso di mutare l'aspetto, ricollegandosi alla tradizione del marchio e ampliando visivamente la larghezza dell'insieme; anche la parte inferiore, con la nuova griglia a nido d'ape più aperta e l'elemento cromato, contribuisce a creare un nuovo equilibrio tra gli elementi, grazie anche allo spostamento in alto della targa. Nessun intervento per luci e cofano, mentre posteriormente è bastato verniciare lo scudo in un'unica tinta per cambiare la sensazione di appoggio sulle ruote, con nuove combinazioni nei disegni dei cerchi, tutti basati sul motivo a "Y". I colori diventano 12, tra cui gli inediti l'Avorio Chic con sfumature pastello e il Blu micalizzato.

Molto diversi rispetto ai precedenti sono i rivestimenti interni, diversi per gli allestimenti Silver, Gold e Platinum, con nuove combinazioni di colori, patterns e materiali. Sulla Ypsilon Silver debutta un nuovo motivo a crocette, mentre il particolare disegno a freccia dell'allestimento Gold, che si può avere in due toni differenti, è lavorato con un procedimento che consente di non avere mai due rivestimenti identici. Nel Platinum si fa ricorso alla pelle

e a materiali ancora più "nobili", mentre per tutte è nuova la forma della leva del cambio meccanico. All'interno aumentano i vani per riporre oggetti, come i portalattina nel tunnel e il piccolo ripostiglio a sinistra del volante, per un totale di 3 litri. Altra novità è l'integrazione del sistema Uconnect con la plancia: al di sotto della strumentazione centrale si trova ora una consolle che riesce a integrare uno schermo touch da 5 pollici, in grado di controllare tutta le funzioni di multimedialità, connessione al cellulare e navigazione. I motori rimangono i medesimi della serie uscente, ma aggiornati alle ultime normative Euro 6. Da segnalare anche la nascita di uno specifico merchandising, che non riguarda solo l'allestimento della nuova Ypsilon, ma anche capi d'abbigliamento o altra oggettistica, disegnati rispettando lo stile della vettura.

Il test drive si è svolto in un percorso di circa un'ora tra il centro e la periferia di Milano; la Ypsilon scelta (visibile nella foto in testa all'articolo) era dotata del 4 cilindri 1.2 da 69 CV con cambio manuale, in allestimento Gold. Il buon lavoro svolto sugli interni ha permesso di creare un ambiente accogliente ed elegante, nel quale tutto è a portata di mano. Lo schermo da 5" non è molto grande, ma pratico nell'uso -più del sistema con navigatore sul lato sinistro [2]provato in precedenza, mentre i tessuti utilizzati aumentano ulteriormente la percezione di qualità. Nella guida cittadina, tra code e semafori ma anche con qualche possibilità di allungo in rettilineo, si apprezza innanzi tutto la praticità, garantita da una guida sempre piuttosto alta, da un'ampia superficie vetrata e dalle dimensioni compatte, anche in larghezza. Lo sterzo, anche senza utilizzare la funzionalità City (gradita al pubblico femminile), risulta sempre piuttosto leggero e pronto, mentre tra i pregi si può sottolineare sicuramente il confort, sia in termini di silenziosità dell'abitacolo, sia di assorbimento delle buche, soprattutto tenendo conto della categoria del modello. Il cambio, a 5 marce, risulta facile da manovrare, anche se, nel traffico extraurbano piuttosto dinamico della periferia milanese, il suo accoppiamento con il 1.2 a benzina non garantisce spunti particolarmente vivaci: le marce sono piuttosto lunghe, e il motore fatica un po' a raggiungere il regime di coppia massima, e si privilegiano i bassi consumi e il confort rispetto alla brillantezza, per cercare la quale meglio puntare sul leggero bicilindrico turbo a benzina da 85 CV o sul 1.3 multijet da 95 CV. In compenso, i consumi sono ridotti: la lancetta del serbatoio, a fine prova, non si è praticamente mossa.

1. http://www.lancia.it/it/modelli/ypsilon
2. http://www.virtualcar.it/lancia-ypsilon-lauto-cucita-addosso-i-il-long-test-drive-della-ypsilon-1-3-multijet/

**Emissioni inquinanti e sicurezza: temi caldi a Smart Mobility Word (Autodromo di Monza, 28-30 settembre 2015)** **(2015-10-06 12:55)**

[1]Smart Mobility World, l'evento sulla mobilità sostenibile, connessa e integrata, che si terrà all'Autodromo di Monza dal 28 al 30 ottobre 2015, scommette sui temi delle emissioni, fortemente di attualità, e della sicurezza, che saranno trattati in modo specifico ed esaustivo in tutte le diverse sfaccettature nel corso di convegni ed esposizioni.

Il tema delle emissioni inquinanti, di forte attualità dopo le recenti vicende che hanno coinvolto una serie di motori a gasolio del gruppo Volkswagen, verrà trattato in forma completa nel corso della sessione di convegni pomeridiana del 30 ottobre all'Autodromo di Monza. Un'occasione importante per comprendere e approfondire argomenti, come il vero livello delle emissioni delle motorizzazioni tradizionali e di quelle innovative, le metodologie di misura e gli standard di rilevamento, le tecnologie di riduzione e controllo delle emissioni e i sistemi alternativi a quelli tradizionali. La sessione di [2]Smart Mobility World dedicata all'argomento è individuata con il titolo "Technologies for emissions reduction", e si concentra sull'esame di dati raccolti in situazioni reali, per il calcolo delle emissioni effettive dei diversi motori a combustione interna, ($CO_2$, particolato, idrocarburi, zolfo e ossidi di azoto). Saranno quindi mostrate le metodologie di misura utilizzate in Italia, con particolare riferimento alle complesse tecnologie del nuovo standard Euro 6 per i diesel, soprattutto per la riduzione degli NOx, che sono causa, in forma di biossido di azoto, di smog fotochimico e di reazioni inquinanti con altri elementi. Verranno quindi esaminati i sistemi elettronici di mappatura, anche in tempo reale, i nuovi sistemi di scarico e i recenti sistemi di iniezione di acqua e acqua metanolo (MW50) per abbattere particolati e degli ossidi d'azoto. Tra i carburanti alternativi, saranno analizzati metano, biometano, GPL, gas naturale liquefatto, e per la motorizzazione elettrica si parlerà di celle a combustibile a idrogeno, batterie e soluzioni ibride, anche in modalità range extender.

Altro tema di attualità, e mai affrontato in manifestazioni simili in Italia, è la sicurezza delle persone a bordo del veicolo e quella dei pedoni; tra i partecipanti a Smart Mobility World c'è anche EuroNCAP, che con le note "stelle" ha costituito un importante riferimento per i nuovi modelli di auto. La sicurezza passiva, come cinture, airbag e particolari caratteristiche strutturali, si affiancano a sistemi elettronici di ausilio alla guida, come ABS ed ESC, o altri di più recente diffusione come il sistema di anticollisione frontale, disponibile ora anche come dotazione aftermarket. Si affronterà anche il tema della "security", la capacità dei nuovi sistemi elettronici e connessi di essere protetti da intrusioni esterne: ci si prepara ad un futuro in cui sarà presente anche la guida autonoma, studiando fin da ora i

metodi migliori per proteggere i sempre più complessi sistemi di bordo.

La partecipazione a Smart Mobility World è gratuita previa registrazione sul sito [3]www.smartmobilityworld.net, dove sono anche disponibili le informazioni relative all'agenda; la registrazione dei visitatori è disponibile a [4]www.smartmobilityworld.net/registrazione-visitatori-2015/; la pagina facebook è all'indirizzo [5]https://www.facebook.com/events/54614444 2208480/.

Smart Mobility World è organizzato da [6]ClickUtilityTeam e [7]Innovability, con la partnership di Autodromo di Monza e ACI Milano.

1. http://www.smartmobilityworld.net/
2. http://www.virtualcar.it/categoria/smart-mobility-world/
3. http://www.smartmobilityworld.net/
4. http://www.smartmobilityworld.net/registrazione-visitatori-2015/
5. https://www.facebook.com/events/546144442208480/
6. http://www.clickutilityteam.it/
7. http://www.innovability.it/

---

## Autostyle 2015, un'edizione da... favola (2015-10-07 10:14)

[1]Autostyle, la competizione di design giunta alla 12ma edizione, si è riproposta quest'anno nell'incantevole cornice di Villa di Bagno a Porto Mantovano. Un'iniziativa che si rinnova annualmente e che rappresenta un unicum nel panorama del design automobilistico, promossa da Berman SpA, sotto la guida illuminata del professor Roberto Artioli, con Auto &Design e Wacom. L'edizione 2015 ha proposto conferenze di particolare interesse, molto incentrate sul made in Italy, e ha visto esposte nel parco della Villa vetture di pregio degne di un salone internazionale, senza perdere di vista la ricerca di giovani talenti, molti dei quali sono stati "scoperti" in passato proprio con la partecipazione al concorso, e lavorano attualmente per i centri stile delle case di tutto il mondo.

10070

Autostyle design competition nasce infatti come concorso per giovani studenti di scuole di design chiamati a "rivestire" alcune concept e vetture di produzione con accessori di pregio, nel solco dell'attività principale dell'azienda. Caratteristica di quest'anno è stata l'origine orientale di tutti i vincitori dei premi principali, scelti tra i finalisti selezionati come di consueto dalla giuria tecnica: Pan Dai, che studia al Politecnico di Milano, è stato premiato dalla giuria nella categoria urban cars, mentre Hosan Song è stato premiato nella categoria sport car; Pan Dai e Xingyu Yang hanno ricevuto i premi di Auto & Design, mentre Xingyu Yang, con la rielaborazione della concept Bentley Exp 10 Speed 6, ha ottenuto anche il premio del pubblico, e la sua elaborazione è stata anche la nostra preferita. Ovviamente, l'augurio per tutti i finalisti, studenti di scuole di design internazionali che hanno realizzato disegni di qualità, è di riuscire a trasformare passione e talento in una professione, come molti di coloro che li hanno preceduti. Alcuni di questi studenti hanno potuto anche testare le ultime novità di casa Wacom, realizzando bozzetti in diretta nel corso della serata di gala di giovedì 1 ottobre.

Il momento delle conferenze, concentrato nella mattina di venerdì 2 ottobre, è stato quest'anno di particolare interesse, avendo come protagoniste alcune attesissime vetture italiane, sotto il titolo generale di "Tre belle Favole nell'auto". Alessandro Maccolini e Inna Kondakova del Centro Stile Alfa Romeo hanno illustrato la genesi di uno dei modelli più attesi e commentati del momento, la nuovissima Alfa Romeo Giulia, sottolineando i dettagli stilistici esterni e interni, i legami con il passato e lo sguardo verso il futuro; sulla Giulia avremo modo di tornare a breve, con un'intervista specifica. Alessandro Salvagnin dal Centro Stile Lamborghini ha invece mostrato il percorso della prossima Urus, la nuova SUV di Sant'Agata Bolognese, per la quale è stato dato il disco verde alla produzione grazie anche all'apporto del governo italiano: partendo dall'antenata LM002, si sono analizzati i dettagli di stile della Urus concept del 2012, dalla quale la nuova Urus prenderà spunto, soprattutto per la definizione degli esterni, mostrando infine un video in cui la vettura ormai vicina alla serie comincia timidamente ad apparire. Flavio Manzoni, dal Centro Stile Ferrari, ha invece portato quasi l'intero team di ragazzi, da lui stesso selezionati, che hanno progettato gli ultimi modelli del Cavallino rampante: nello specifico le protagoniste sono state le recentissime Ferrari FXX K e 488, con l'analisi dei dettagli esterni ed interni, ma si è voluto soprattutto rendere evidente il clima sereno, collaborativo e motivato con cui il gruppo affronta progetti molto difficili, per i quali è richiesto ogni volta un design iconico e al tempo stesso in grado di supportare la tecnologia estrema adottata. I ragazzi del Centro Stile hanno avuto modo di esporre direttamente il proprio lavoro; tra questi, Marc Poulein, già vincitore di Autostyle nell'edizione 2010.

Infine, le vetture esposte. La pioggia ha concesso fortunatamente una tregua nei due giorni di Autostyle, permettendo la possibilità di vedere alcune delle più belle automobili di recentissima produzione. Le supercar erano rappresentate dalla Ferrari FXX K, in una delle sue rarissime apparizioni pubbliche, e la nuova 488, mentre da Lamborghini sono arrivare Aventador e Huracan, nei colori pastello che ricordano le celebri livree tra fine anni '60 e inizio anni '70. Ha veramente catturato l'attenzione la nuova Alfa Romeo Giulia: il modello esposto, che è poi il medesimo dell'anteprima del 24 giugno ad Arese, è la Giulia Quadrifoglio in un rosso che appare più scuro rispetto ad altri tipi di "rosso Alfa", con la possibilità di sedersi nell'abitacolo e visionare da vicino anche gli interni, ben rifiniti ed essenziali, disegnati con l'ausilio dei piloti collaudatori e dotati degli avvolgenti e leggerissimi sedili in carbonio. Sempre affascinante la spider Alfa Romeo 4C, qui con carrozzeria bianca, mentre è da segnalare una delle rarissime apparizioni della nuova Ford Mustang cabrio, promessa fin dallo scorso anno per tramite del designer Claudio Messale, che fa parte della giuria tecnica. Presenti anche vetture Jaguar, Fiat, Renault, Suzuki, Porsche, Peugeot; da segnalare anche una Mini d'epoca, legata a un'iniziativa itinerante di beneficenza.

Un'edizione importante, forse più di altre vissuta nel segno dell'emozione, e anche della "Favola" che, con impegno e determinazione, può diventare realtà: uno sguardo positivo verso l'appuntamento di Autostyle per il 2016.

1. https://www.facebook.com/Autostyle-Design-Competion-680240945411125/

---

## 14° Tour A.A.V.S di Montecarlo (Lucca), 4 ottobre 2015: breve resoconto (2015-10-09 18:24)

Il Kursaal Car Club di Montecatini Terme, federato A.A.V.S. ([1]Associazione Amatori Veicoli Storici) ha tenuto, il 4 di Ottobre 2015, il suo tradizionale e più importante evento dell'anno: il Grand Tour A.A.V.S di Montecarlo (Lucca). Giunto alla 14ma edizione, questo evento si caratterizza sempre per l'alta partecipazione di veicoli di interesse storico e il perfetto equilibrio tra percorsi in auto, visite culturali e momenti enogastronomici.

Prenotati all'evento 60 veicoli che spaziavano dal 1938, data di una Fiat 1500 B con il suo motore sei cilindri, agli anni '90 con alcune versioni delle Jaguar XJ dell'epoca, ed una ventina di Vespa Piaggio. Purtroppo la mattinata di domenica 4 ottobre si è aperta con una forte pioggia, che ha bloccato alcune strade nei pressi di Montecatini Terme, costringendo a trovare strade alternative per riuscire ad arrivare a Montecarlo.

Montecarlo è situata a 162 m d'altitudine, su un colle che domina la pianura circostante, a cavallo tra la Lucchesia e la Valdinievole; questi territori, presentano caratteristiche geomorfologiche molto diverse: dal terreno più arido la Lucchesia, coltivata a viti e ulivi, fertile la Valdinievole, punteggiata di serre per la coltivazione dei fiori (il centro di Pescia è noto a livello internazionale per la floricultura).

Alla fine delle iscrizioni, perse le Vespa, per ovvi motivi, tra rinunce e nuove richieste di partecipazione, si sono comunque superati i 60 equipaggi che sono subito stati ribattezzati i "capitani coraggiosi di Montecarlo". Si è quindi partiti da Montecarlo in direzione Lucca percorrendo la storica strada "della Pesciatina" perché da Montecatini lambiva Pescia e le sue frazioni, incrociandosi con l'antica Via Francigena arrivando infine a Lucca. Qui il tempo ha

dato tregua e finalmente nella Piazza del Giglio dove ha sede l'omonimo Teatro, uno dei più antichi teatri pubblici d'Italia, abbiamo avuto la possibilità di ammirare alcune delle eterogenee vetture presenti.

Ottima la qualità dei veicoli partecipanti ove spiccavano alcune classiche vetture ormai punti di riferimento, come: Alfa Romeo Giulia Sprint Speciale, Giulia Spider, Mercedes 190 SL, 230 SL (Pagodino), Porsche 356 Cabrio, Porsche 2,4 S. Presenti anche alcune classiche degli amanti delle inglesi: Austin Healey 100/6, Jaguar Mk2, MG B, Morgan, Triumph Tr3. Ben rappresentate le Porsche 911 che spaziavano dalle Coupè e Targa 2,4 S del 1972, fino ad uno stupendo ed ottimamente conservato 911 3,2 coupè del 1988, versione che gli appassionati conoscono molto bene per il rinomato ed apprezzato cambio Getrag G50, ed in questa versione di colore grigio grafite, accessoriata anche con differenziale autobloccante e dell'oggi apprezzata aria condizionata. Molta attenzione anche per una BMW Isetta 300, un veicolo inizialmente di proprietà di un italiano, poi finita in Argentina; lì per coincidenza venne ritrovata dal figlio, che aveva ereditato la passione per questi pezzi d'arte dal padre, e quindi riportata in Italia, personalmente restaurata in casa, con cura maniacale. Altra vettura da segnalare, che risulterà poi una delle premiate, è la Lancia Fulvia Montecarlo 1a serie. La Fulvia coupè è sicuramente un modello apprezzato e conosciuto dagli appassionati, ma la versione Montecarlo, è oggi come oggi una vettura di non facile reperimento, soprattutto se originale, corretta nelle finiture e magari (come in questo caso) con le sue targhe originali dell'epoca, in questo caso siglate Pistoia. Il motivo commerciale della nascita di questa versione, realizzata per sfruttare commercialmente ed esaltare la storica vittoria del "Drago", Sandro Munari, al Rallye di Montecarlo, le qualità della vettura presente, il fatto che il Tour partiva dalla… Montecarlo lucchese e ritornava lì per le premiazioni, erano motivi più che sufficienti per poter dare il premio per le vetture anni '70 a questa Fulvia, sogno dei giovani dell'epoca.

Tornando al raduno, la perfetta organizzazione del Presidente del Kursaal C.C., Cesare Natali, ha permesso ai due gruppi creati tra i partecipanti di alternarsi nella visita di due siti del Complesso Museale ed Archeologico di Lucca: il Museo della Cattedrale e gli scavi dell'area archeologica della Chiesa di Santa Reparata e del Battistero di S. Giovanni. All'alba del mezzogiorno è tornato a farsi vedere il sole e, riprese le vetture, ci si è recati in un luogo di degustazione dei prodotti di viti e olivi sul colle di Montecarlo: alla Fattoria Wandanna, ospiti del Sindaco di Montecarlo, si sono potuti confrontare i due vini locali, il bianco e il rosso di Montecarlo. Dopo questo aperitivo, di nuovo un ultimo percorso in auto per raggiungere il Ristorante "La Legge" dove l'Oste Francesco ha proposto un menù tutto a base di pesce, dalla pepata di cozze, ai paccheri alla cernia, per chiudere con una frittura di mare, tutto ancora in compagnia del Bianco di Montecarlo.

Riprese le vetture si è ritornati nella centrale Via Roma a Montecarlo dove ogni vettura ha sfilato e ad ogni equipaggio è stato offerto un calice di vino DOC di Montecarlo. In questo contesto si sono tenute anche le premiazioni che hanno visto protagoniste:
Fiat 1500 B del 1938 - Premio Auto ante 1969
Lancia Fulvia Montecarlo 1972 – Premio Auto anni 1970
Porsche 911 3.2 Coupè G50 1988 – Premio Auto anni 1980

Il Responsabile A.A.V.S per i rapporti con i club, nel discorso di chiusura, oltre a porgere i complimenti al Presidente del Kursaal C.C. per l'organizzazione e la partecipazione all'evento ha fatto presente come sia importante che si ripetano raduni a questo livello, che confermano come le vetture di interesse storico ed i loro proprietari siano ambasciatori di cultura e storia, non solo automobilistica, ma anche industriale e di costume. Arrivederci quindi alla prossima edizione 2016.

Carlo Carugati per [2]Kursaal Car Club

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

---

**Disegni dei lettori: sportcar, di Marcello Ferroni** (2015-10-14 15:39)

Il nostro lettore [1]Marcello Ferroni ci invia un'interpretazione di un'ipotetica supercar sportiva, che ricorda le più recenti realizzazioni Lamborghini.

1. marcello-ferroni

---

10074

**Un tuffo nella Storia lungo la Linea Gotica: terminato l'11° Samba Summit & Veteran Volkswagen Show (17–18 ottobre 2015)** **(2015-10-22 11:26)**

Nei giorni 17 e 18 ottobre 2015 si è svolta sulle strade dell'Appennino tosco-emiliano, nel Comune di Firenzuola (Firenze), l'undicesima edizione del raduno annuale Samba Summit & Veteran Volkswagen Show, organizzato dal Club Volkswagen Italia, federato alla [1]Associazione Amatori Veicoli Storici sostenitrice e promoter dell'evento.

In coincidenza dei settant'anni dalla fine della Seconda Guerra Mondiale, è stato proposto, quest'anno, un percorso storico-rievocativo lungo la Linea Gotica, opere fortificata del sistema difensivo tedesco dal Mar Adriatico al Tirreno; nel tratto dell'Appennino in cui si è svolto il raduno si trovano due Passi, quello della Futa e quello del Giogo, entrambi di estrema importanza militare. Il primo è più conosciuto ai giorni nostri per il passaggio della Mille Miglia, mentre il Passo del Giogo è ricordato per lo sfondamento attuato dai contingenti anglo-americani nel settembre del 1944, un passo importante per la liberazione del 25 aprile 1945.

La partenza dei radunisti è quindi stata fissata presso il Museo Storico-Etnografico e della Linea Gotica di Bruscoli, nel Comune di Firenzuola; trenta equipaggi provenienti dal Centro-nord con numerosi veicoli selezionati, dai Typ 1 "due vetrini" al maggiolino "jeans" del 1974, con un'ottima rappresentanza degli storici 6volt, e ben tre modelli cabriolet dotati del motore 1.500. Nel gruppo anche due rare Karmann Ghia Coupé, mentre per i Typ 2 c'erano rare versioni Kombi T1, T2, T3, e il sempre apprezzato Samba 23 vetri.

A tutti i partecipanti, l'organizzazione guidata da Marzio Cavazzuti ha riservato una sacca-dono contenente gadget offerti dagli sponsor T1 Specialist, RS Car Classic, Dei Käfer Service e la Casa del Freno di Modena. Tra i partecipanti il team di Bulli & Bulloni, capitanati dell'attore comico e regista Enrico Brignano, appassionato del Typ 2.

Dopo le iscrizioni e la registrazione ufficiale al meeting, il Curatore del Museo Storico di Bruscoli Emanuele Stefanini ha fatto gli onori di casa facendo da guida alla raccolta, che da 26 anni continua nella ricerca, conservazione e valorizzazione di ogni attività e reperto rinvenuti nell'area del Passo della Futa, compresi cultura, vita sociale, attività locali e reperti bellici che ancor oggi, a distanza di 70 anni dalla cessazione delle ostilità, vengono rinvenuti sul terreno. In effetti, il Responsabile della struttura ci ha raccontato come, alle volte, da scavi per la costruzione o il restauro di immobili vengano alla luce oggetti tra i più disparati, legati alle varie tipologie soprannominate.

Prima di partire per il tour, il Bersagliere Andrea Tarabusi, tromba della Fanfara Associazione Nazionale Bersagliere di Modena e Scandiano, ha eseguito l'Inno Nazionale; dopo questo tributo, il Presidente del Club Volkswagen Italia, Marzio Cavazzuti, dopo aver porto il benvenuto, ha decretato la partenza, condotta partendo dalla salita attraverso boschi dai tipici colori autunnali verso il Sacrario Militare Tedesco (Deutscher Soldatenfriedhof Futapaß), ove riposano 30.683 militari caduti durante la Seconda Guerra Mondiali tra Roma e la Pianura Padana. Il Coordinatore, Michael Caldari ha illustrato la Storia di questo Monumento inaugurato nel 1969: la struttura richiama una spirale che termina con un'irta parete che si staglia verso il cielo. L'ultimo tratto del muro forma uno spiazzo: il Cortile Commemorativo all'interno del quale si è tenuta la breve ma partecipata cerimonia rievocata con la posa di una corona di muschio secondo la tradizione germanica, ed il Bersagliere Tarabusi ha intonato alcuni brani. La colonna si è rimessa in cammino, passando davanti ad alcune targhe di carattere sportivo, tra le quali quella che ricorda Clemente Biondetti e che fu voluta e realizzata dal Club Mille Miglia "Franco Mazzotti" in memoria del vincitore di quattro edizioni della corsa (1938, 1947, 1948 e 1949).
Al passo della Futa, la sosta prevista per il pranzo conviviale, presso lo storico Albergo Ristorante omonimo, inaugurato nel 1890 e da sempre gestito dalla stessa famiglia; al suo interno ricordi e fotografie legati alla Gara più bella del Mondo. In questo contesto è stato donato ad Enrico Brignano un libro della Storia sulla Pubblicità del Marchio Volkswagen offerto dal Club VW Italia.

Nel pomeriggio si è voluta rivivere l'esperienza di ripercorrere dopo 60 anni il Circuito stradale del Mugello, competizione automobilistica su un circuito disputata con fasi alterne tra il 1914 e il 1970; un circuito di circa 20 km. Con un tempo favorevole, il gruppo ha poi puntato verso Firenzuola, per la cena conviviale presso il Ristorante La Rocca) e il pernotto, entrando in città, attraverso la storica Porta Firenze, testimone dei bombardamenti del '44 e in seguito ricostruita.

Domenica 18 Ottobre, dopo una passeggiata tra le bancarelle della "Festa del Bosco" la carovana si è spostata verso Scarperia percorrendo l'antica strada "Panna", nota fin dai tempi dei Romani per le sorgenti, e quindi punto di ristoro, da sempre, per i viandanti che transitavano per la zona. La Casata de' Medici di Firenze si premurava di tenere nei propri Palazzi una scorta di questa purissima acqua per banchetti e per gli usi quotidiani. La visita successiva è stata al Museo della Linea Gotica Toscana di Ponzalla, molto importante per comprendere gli eventi del Settembre 1944. Grazie ad un accurato ed appassionato lavoro di ricerca e inventario sviluppato da Filippo Spadi e dai suoi collaboratori è stato possibile rivivere, attraverso diorami, oggetti rinvenuti sul campo, suppellettili, armi, testimonianze, filmati e documenti, la sensazione di quei tragici e coinvolgenti momenti, culminati con la conquista del Monte Altuzzo da parte degli Alleati. Infine, i partecipanti hanno raggiunto il Passo del Giogo, ultima tappa di questo 11° Samba Summit & Veteran Volkswagen Show, rinnovando l'appuntamento per l'edizione 2016.

[2]Club Volkswagen Italia - Ufficio Stampa –

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

---

10076

**Smart Mobility World 2015: intervista esclusiva a Carlo Silva sull'evento dedicato alla nuova mobilità**
**(2015-10-25 00:22)**

L'edizione 2015 di [1]Smart Mobility World si svolgerà dal 28 al 30 ottobre all'Autodromo di Monza: una tre giorni sul tema alla nuova mobilità pubblica ed individuale, a cura di [2]ClickUtility Team e [3]Innovability. Per saperne di più sull'evento, abbiamo intervistato **Carlo Silva**, presidente di Clickutility Team.

**1. Qual è il messaggio che si vuole trasmettere portando la smart mobility in un tempio storico della "velocità" come l'Autodromo di Monza?**
Che smartness e prestazioni non sono incompatibili, che entrambe richiedono creatività, ricerca, sviluppo, aderenza alle regole.

**2. Smart Mobility World ha una storia che supera il decennio: quali sono stati i cambiamenti più grandi sul tema della mobilità sostenibile in questo periodo?**
Al di là delle evoluzioni tecnologiche (tredici anni fa le connessioni dati wireless viaggiavano sui 14 K), il cambiamento più rilevante è stato che oggi la sostenibilità non è più un componente aggiuntiva della mobilità, ma un pilastro fondamentale. La mobilità deve essere sostenibile, e tutti gli attori, dagli enti pubblici e regolatori alle aziende hanno integrato questo fattore nella loro pianificazione e nell'operatività. Forse chi non ha ancora assorbito il concetto sono gli utenti finali, che vedono la sostenibilità come generatrice di costi, anche per atteggiamenti punitivi strumentali assunti da alcune autorità. Come organizzatori abbiamo ben presente il problema e stiamo lavorando, già a partire da questa edizione, per favorire un cambiamento culturale e di comportamento.

**3. Quali tipologie di aziende parteciperanno all'edizione 2015?**
Tutti gli attori del mercato della mobilità: Case automobilistiche, fornitori di componenti OEM, service providers, integratori, start-up innovative, venture capital e incubatori.

**4. E qual è, invece, il rapporto con gli enti di ricerca, i centri di ricerca e sviluppo, le scuole?**
Come sempre di grande apertura e disponibilità. Anche quest'anno una significativa percentuale dei relatori è di provenienza accademica, che presentano sia progetti di ricerca che un inquadramento neutro e autorevole di fenomeni complessi (per esempio la riduzione delle emissioni).

**5. Cosa troverà di nuovo e di accattivante il visitatore dell'edizione di quest'anno?**
Sul fronte degli argomenti trattati, per la prima volta in Italia sessioni sulle tecnologie attive per la sicurezza, sull'infotainment evoluto, sulle connected car dal punto di vista delle applicazioni e non solo più della tecnologia, un tentativo di fare chiarezza sul tema delle emissioni, che è un tema di attualità aldilà della stretta attualità. Sulla tema della connected car, Smart Mobility World ospita anche per il secondo anno la conferenza internazionale Connected Automobiles, unica in Italia. E poi l'experience, la possibilità di provare direttamente tutte le tecnologie e le applicazioni di cui sopra, e di guidare una vasta gamma di modelli di automobili green e avanzate, dalle citycar alle supercar, sul circuito dell'autodromo per antonomasia.

1. http://www.virtualcar.it/categoria/smart-mobility-world/
2. http://www.clickutilityteam.it/
3. http://www.innovability.it/

---

## L'Associazione Amatori Veicoli Storici ad Auto e Moto d'Epoca (Padova, 22-25 ottobre 2015) (2015-10-28 11:55)

Evoluzione della Carrozzeria e uno sguardo al futuro dell'Auto Storica

Nei moltissimi anni di partecipazione alla Mostra Auto e Moto d'Epoca di Padova l'[1]Associazione Amatori Veicoli Storici si è sempre distinta per aver allestito degli stand che non sono stati delle semplici esposizioni di macchine, sia pur bellissime, ma che hanno voluto arricchire il visitatore attento, fornendogli qualche spunto di riflessione.

Lo stand proposto per l'edizione 2015 ha voluto sintetizzare, attraverso la presentazione di quattro macchine

di epoche molto diverse, l'evoluzione della forma della carrozzeria da un semplice "carro" con due o più sedili, rappresentato da una più unica che rara Marion Bobcat del 1911, ad un elementare esempio di protezione dei viaggiatori dalle intemperie, ben esemplificata dal simbolo della prima produzione su catena di montaggio, la Ford T del 1920. Si arriva dopo la "crisi del '29" alla grande "berlina da viaggio" con l'esposizione di un superbo esemplare della Rolls Royce italiana, la Isotta Fraschini 8B landaulet (o landaulette) realizzata dalla Carrozzeria Castagna nel 1931. Infine, in questo veloce viaggio nel tempo "dello stile" una espressione della sportiva di razza in una abito sensuale ed elegante: Ferrari 275 GTB Berlinetta Pininfarina realizzata da Scaglietti nel 1965.

Attraverso questa sintetica carrellata A.A.V.S ha inteso stimolare i visitatori a riflettere sugli enormi progressi verificatisi nel corso degli anni, non solo in un ambito puramente tecnico, ma anche in quello del confort dei viaggiatori e della bellezza delle linee. Si tornerà a parlare di questi temi nel Convegno che si terrà il 21 maggio 2016 nel contesto della [2]Mostra Scambio di Osnago (Lecco) che svilupperà il seguente tema: "Dalla Carrozza ai Veicoli a Motore: viaggio nell'evoluzione tecnico estetica dell'Automobile e Motocicletta."

Ma l'occasione della Mostra di Padova è anche sempre il momento per fare il punto sul presente e futuro del movimento dei veicoli storici. Sicuramente se ci fermassimo a guardare solo i numeri riferiti a numero dei visitatori, numero degli espositori, veicoli in vendita, si potrebbe dire sinteticamente che ci sono i segnali per parlare di un "piccolo boom economico" all'interno di una nicchia di mercato. Nicchia che, non a caso, è stata scoperta e sfruttata più di ogni altro anno da parte dei Costruttori delle moderne automobili, che proprio a Padova hanno presentato le ultime novità, a fianco dei gloriosi modelli del passato. Certamente questo è anche dovuto al fatto che nel declino degli ultimi anni del Motor Show di Bologna, in quello che era rimasto l'ultimo salone italiano, gli stand più belli fossero dedicati a gallerie espositive di modelli storici stradali o da rallye, ma sempre d'epoca. Era quindi logico che prima o poi si sarebbe verificato un cambio di palcoscenico che è parso gradito al pubblico e che quindi conferma come l'abbinamento auto storica ad auto moderna non sia un'operazione d'immagine fine a se stessa, ma trainante per fidelizzare gli appassionati ad un marchio e/o attrarre nuovi potenziali acquirenti che probabilmente non avrebbero mai messo piede in una concessionaria.

Da segnalare che se questo è il nuovo treno da prendere per il marketing e la comunicazione nel settore automotive, dove nella pubblicità di lancio di nuovi modelli si conferma la presenza delle precedenti versioni storiche come un viatico di successo per il nuovo modello, abbiamo anche assistito al cambio di dirigenti in alcuni marchi o divisioni di marchi che invece hanno subito troncato il rapporto che si era creato anche con i club rappresentativi del Costruttore, creando situazioni alle volte imbarazzanti, con eventi tra lancio di prodotto e raduni del club di marca, quasi in concomitanza ed in parvenza di competizione, che ovviamente non esiste, tra storica e moderna, ma evidenziando solo la mancanza di saper cogliere le opportunità, molto spesso a costo tendente a zero che una collaborazione tra i club di marchio ed i costruttori potrebbero produrre per il comune interesse a mantenere alto l'attenzione al prodotto ed al brand.

Se quindi la strada imboccata di sinergie tra passato presente e futuro è stata intrapresa anche se non ancora chiara per tutti, A.A.V.S., Associazione costituita nel 1998 con lo scopo di contribuire alla conservazione del maggior numero possibile di veicoli di interesse storico, intende continuare a porre in atto le azioni necessarie a garantire a tutti gli appassionati la possibilità di circolare liberamente, ora ed in futuro. Un esempio di quanto appena detto viene da un'importante notizia che riguarda direttamente i soci residenti in Lombardia ma che, per la sua novità e per gli sviluppi che potrà avere, interesse tutti gli appassionati di veicoli storici: la [3]Regione Lombardia, nell'elencare i veicoli di età maggiore di 20 anni, classificati Euro 0 e Euro 1 che potranno circolare in deroga ai divieti previsti in tutta la Regione nel periodo 15 ottobre - 15 aprile 2016, fa specifico riferimento ai veicoli iscritti nei Registri di associazioni di collezionisti di veicoli storici federate FIVA. Questo significa che tutti i veicoli in possesso del Certificato di Iscrizione al Registro Storico Nazionale possono usufruire di questa deroga. Con questo possiamo dire che è stata vinta una battaglia, non ancora la guerra.

Un altro fronte riguarda l'obiettivo di poter ottenere per i veicoli di interesse storico la cadenza quadriennale

delle Revisioni Periodiche. Questa richiesta che appare semplice e di buon senso è chiaramente legata ad una filosofia di corretto utilizzo del veicolo di interesse storico nel quadro di definizione dello stesso così come fornita dalla FIVA (Federation Internationale Vehicules Anciens) ed accettata dall'Unione Europea.

Infine vogliamo augurarci che il successo della Mostra Patavina, porti anche ad un rafforzamento delle risorse umane nell'ambito dei club, delle associazioni ed in tutti i settori produttivi legati all'auto storica. E' inevitabile che si debba investire nelle risorse umane e coinvolgere le nuove generazioni in questa passione. Ci sono molti artigiani e professionisti del settore che rischiano di scomparire se non si penserà per tempo ad un affiancamento con chi potrà sostituirli. La legge Fornero non ha certo contribuito a creare nuovi rinforzi gratuiti nell'ambito dei club ed associazioni. Nei settori produttivi e commerciali ci auguriamo che invece il Job Acts possa creare non solo nuovi posti di lavoro, ma soprattutto giovani appassionati che abbiano voglia di portare avanti quanto creato fino ad oggi da che più anziano di loro. Questo è il miglior augurio che riteniamo possiamo farci tutti noi dopo questa edizione di successo di Padova 2015.

Carlo Carugati, A.A.V.S.

1. http://www.aavs.it/
2. http://www.comitatoparaplegia.com/
3. http://www.regione.lombardia.it/cs/Satellite?c=News&cid=1213758157581&childpagename=Regione%2FDetail&pagename=RGNWrapper

---

## 11.11 November

### Smart Mobility World 2015: immagini e considerazioni sull'evento europeo della mobilità sostenibile (2015-11-03 01:51)

10080

La formula di [1]Smart Mobility World 2015 ha funzionato: l'Autodromo di Monza ha ospitato dal 29 al 30 ottobre ben 3000 utenti registrati e 202 relatori, per un totale di 2000 test drive, con stand espositivi, conferenze e possibilità di confronto su tutti i temi della nuova mobilità sostenibile, pubblica ed individuale. [2]Clickutility Team e [3]Innovability in partnership con ACI Milano e l'Autodromo Nazionale Monza hanno realizzato un'iniziativa rivolta a professionisti e appassionati, riuscendo a proporre in modo coinvolgente le più interessanti novità sui temi sulla mobilità smart, con numeri che la rendono la più grande manifestazione europea del settore. Di seguito alcune considerazioni, e le immagini relative alla nostra visita dell'ultima giornata, venerdì 30 ottobre.

Sicuramente, la prima delle particolarità è di essere ospitati nei tempio della velocità, lo storico Autodromo di Monza, per un evento dedicato ad automobili rispettose dell'ambiente, quindi spesso nate per le necessità urbane, o finalizzate ai bassi consumi. In realtà la formula ha funzionato, per più di una ragione. Innanzi tutto, le prove in pista, per le prime giornate della manifestazione (purtroppo caratterizzate dalla pioggia), prevedevano i test di automobili sportive, tra cui una Ferrari ed alcune sport prototipo Ats alimentate con bio-carburanti. Anche il venerdì, con un bellissimo sole, è stato possibile effettuare i test di slalom nell'"area experience", con un mini-circuito di slalom nel paddock, ma è stato ammesso anche il transito delle vetture all'interno di alcune strade del bellissimo parco naturale, trattandosi di auto dalle marcate caratteristiche ecologiche: ad esempio, la Nissan Leaf, elettrica al 100 %, comoda e talmente silenziosa da rendere a volte necessario un segnale di avviso del proprio passaggio, ma anche vetture con motorizzazione tradizionale di ultima generazione, come la C4 Cactus HDI, a metano o a gpl, per arrivare alle ibride. Non tutte le auto presenti potevano essere provate, ma comunque è stato possibile osservare da vicino modelli piuttosto rari, come la scenografica ibrida BMW i8, le BMW i3 in varie configurazioni, o la sempre elegantissima Tesla S, l'unica elettrica dotata di un'autonomia paragonabile a quella di una vettura tradizionale, ma dai costi da vera supercar. Spazio anche ad alcune delle più diffuse ibride, come Toyota Prius, Peugeot 508, DS 5 e Range Rover. La formula del test drive attira sicuramente pubblico, e potrà essere nei prossimi anni ulteriormente estesa, con la presenza sempre maggiore di modelli "smart" portati dalle case ufficiali.

Tra le auto provate, una nota sulla Leaf: elettrica più venduta al mondo non a caso, è comodissima, confortevole e ha uno scatto da fare invidia a molte sportive, nonostante la stazza da berlina compatta a 5 posti e 5 porte. Anche la finitura interna è di livello superiore, le indicazioni digitali sono chiare e moderne, così come i comandi, a cominciare dal curioso selettore di marcia avanti e indietro. L'unico vero neo rimane l'autonomia, inferiore ai 200 km anche solo sulla carta, e quindi presumibilmente non migliore in condizioni normali. Brevi tragitti da un punto di ricarica all'altro, insomma: già arrivare al mare da Monza sarebbe improponibile.

Suggestioni in pista, brevi tracciati esterni, però anche la possibilità di avvicinarsi alle zone più interessanti dell'Autodromo di Monza, soprattutto con la presenza di stand espositivi nel paddock e ai box, sia relativi ad automobili che a tecnologie -tra questi Samsung, con i visori per la realtà virtuale 3D attraverso un normale smartphone.

All'interno delle sale, con vista del rettilineo di partenza del circuito dalle tribune, almeno tre momenti importanti: le conferenze, le aree espositive, la sala per lo scambio di idee e esperienze tra potenziali partner. Smart Mobility World ha ospitato la seconda edizione della conferenza internazionale Connected Automobiles, dedicata ai nuovi veicoli connessi, con la partecipazione di relatori provenienti da diversi Paesi europei. Accanto alla conferenza, la prima hackaton in Italia dedicata allo sviluppo di app per i veicoli connessi, "Monza Hack": ha vinto "PAPILOT" un'app realizzata da cinque giovani sviluppatori e designer, con lo scopo di rendere più semplice il rapporto tra neo-patentati e i loro genitori.

Le conferenze di Smart Mobility World, tenute da oltre duecento relatori, hanno offerto un ampio quadro dei diversi filoni della nuova mobilità: veicoli intelligenti, sicuri e con motorizzazioni e carburanti alternativi, infrastrut-

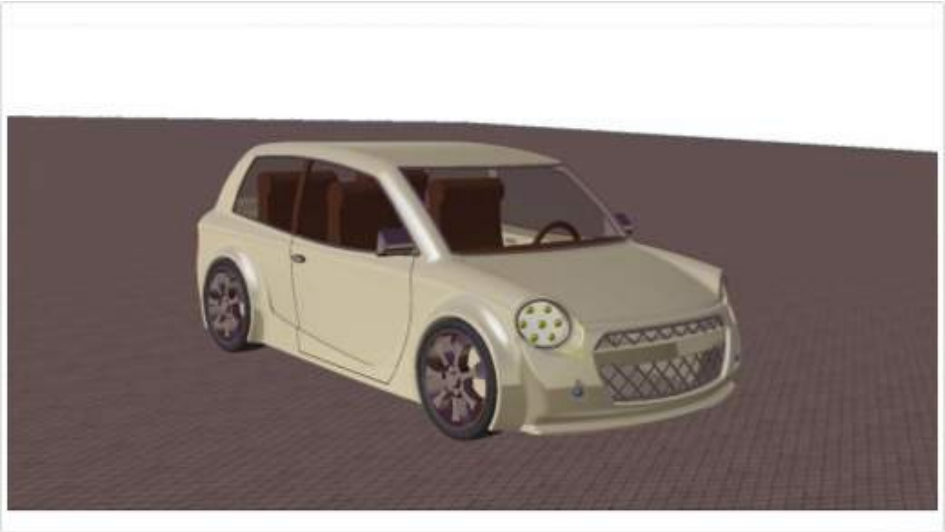
ture per rendere traffico e parcheggio più fluido e accessibile, servizi di mobilità collettiva. In particolare, abbiamo avuto modo di seguire l'ultima conferenza, di fatto un approfondito e completissimo seminario sulle tecnologie per il controllo delle emissioni sui motori del presente e del futuro, con nomi del calibro di Bruno Villavecchia (Amat Milano), degli ingegneri motoristi Francesco Cavallino e Giovanni Cipolla, di Michele Blascovich che per Texa si occupa di formazione tecnica, e moderato da [4]Marco Comelli, uno degli artefici principali dell'intera manifestazione. Difficile trovare tanti esperti su un tema delicato come quello delle tecnologie e dei controlli delle emissioni inquinanti seduti allo stesso tavolo.

Negli stand espositivi, realtà aziendali di varie dimensioni, a rappresentare una vastissima gamma di prodotti e servizi sul tema della smart mobility: dal Telepass ai servizi delle compagnie telefoniche, dalle colonnine e impianti di ricarica a sistemi di gestione e di pagamento a distanza dei parcheggi, dalla realizzazione di prese di energia specifiche per le diverse esigenze, fino a sistemi criptati portatili su chiavetta, per la massima personalizzazione di un computer. E nella sala dedicata all'incontro tra startup e potenziai investitori, la possibilità di dare un futuro concreto a molte idee sulla smart mobility del futuro.

1. http://www.virtualcar.it/categoria/smart-mobility-world/
2. http://www.clickutilityteam.it/
3. http://www.innovability.it/
4. http://www.studiocomelli.eu/wp/

---

**Virtual cars: nuova Autobianchi A112, di Domenico Fosco (2015-11-10 02:12)**



Il nostro lettore [1]Domenico Fosco ci invia questa interpretazione 3D di un'ipotetica nuova Autobianchi A112.

- Domenico Fosco per Virtual Car

1. domenico-fosco

---

**Fiat 124 Sport Spider: la storia e la genesi** **(2015-11-23 13:08)**

Chiediamo ai nostri lettori ancora un po' di pazienza: a breve riprenderemo le pubblicazioni con regolarità. Nel frattempo, riproponiamo una [1]conferenza AISA che abbiamo già [2]conferenza AISA Fiat 124 spider, in occasione dei 40 anni della Fiat 124 Sport Spider (che quindi l'anno prossimo si appresta a compiere i 50 anni), con una esaustiva intervista ai protagonisti della sua creazione. Quello che non si poteva immaginare nel 2006 era che nel 2016 la vettura, in forma moderna e del tutto aggiornata (ora su base Mazda), sarebbe tornata nei listini Fiat. Per questo, in attesa di un più specifico commento sul design, vi proponiamo in coda un confronto fotografico tra la nuova e la storica: a voi la scelta.

FIAT 124 SPORT SPIDER: 40 ANNI TRA ATTUALITA' E STORIA
Tavola Rotonda
Torino, domenica 21 maggio 2006
Museo dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia"

RODOLFO GAFFINO ROSSI
Come direttore del Museo dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia" vi porgo il mio benvenuto. Grazie per aver

portato qui le vostre belle vetture, che mi ricordano gli inizi della mia attività professionale, quando in Fiat le vedevo montare sulle linee di produzione man mano che le carrozzerie arrivavano dalla Pininfarina. Ogni tanto riuscivo anche a farci qualche giro di pista durante l'intervallo di colazione.
La Fiat 124 Spider è una vettura da sogno, dalla linea intramontabile, che merita di essere conservata nel tempo.

LORENZO BOSCARELLI
Come presidente AISA e moderatore della tavola rotonda farò solo una breve introduzione per non rubare spazio ai nostri prestigiosi relatori. Ma prima chiedo ad Alberto Brancolini, presidente del Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider di Modena, che ha organizzato con noi la manifestazione, un saluto di apertura.

ALBERTO BRANCOLINI
Da appassionato di automobili, non posso nascondere una grande emozione nel festeggiare questo importante anniversario con tante personalità così prestigiose.
Se questa vettura dopo 40 anni dalla sua presentazione suscita ancora tanto entusiasmo vuol dire che è stata frutto di un grande lavoro: l'incredibile estro del designer Tom Tjaarda, l'abilità del "sarto" che ne ha concretato le idee: la Pininfarina, qui rappresentata da Lorenzo Ramaciotti, la competenza di chi ha pensato come costruirla, Dino Manuello e infine le eccezionali doti di guida di due "leggende" dello sport del volante che l'hanno portata al successo nelle corse: Giorgio Pianta, già esponente del Reparto Corse Fiat e Arnaldo Bernacchini, che ci si è divertito, vincendo in giro per l'Europa (ha vinto il Rally del Portogallo nel '74 ed è stato Campione Europeo con la 131, figlia naturale della 124 Abarth).
In mezzo a noi c'è anche un grande artista del mondo dell'automobile, Giorgio Alisi, che ci dirà più tardi le ragioni della sua presenza.

BOSCARELLI
Desidero inquadrare brevemente il "prodotto" Fiat 124 Sport Spider nel momento storico italiano e della Fiat degli anni Sessanta.
La 124 è arrivata al culmine del successo della Fiat che, grazie alla sua posizione di quasi monopolio sul mercato italiano negli anni del cosiddetto "miracolo economico", conobbe in quegli anni un enorme sviluppo: nel '67 deteneva il 21 % del mercato europeo (oggi il 6/7 %) e produceva il doppio della Renault e quattro volte di più della Peugeot. Era il quinto costruttore mondiale. Nel 1966, venne aperto lo stabilimento di Togliattigrad in Unione Sovietica per costruire la Lada, che in pratica era una 124.
Anni quindi di grande espansione e innovazione tecnica, portata in Fiat, dal punto di vista meccanico, da Aurelio Lampredi, che fu l'artefice principale del motore bialbero della 124. Lampredi era un tecnico livornese, che si era formato in una industria aeronautica, la "Reggiane" di Reggio Emilia. Nel 1948, era andato alla Ferrari, dove era rimasto fino al 1955, quando era passato alla Fiat dove fece cose importanti: prima il motore 1300/1500/1800/2100 ad aste e bilancieri, ma con una testa polisferica molto avanzata.
Poi, aveva impostato il motore della 124, che fu il primo bialbero al mondo a usare una cinghia di distribuzione dentata, i cui vantaggi in termini di silenziosità e di costo sono oggi ben noti.
La 124 arrivava a un punto di vertice del successo mondiale della Fiat e rappresentava anche un netto progresso tecnico dal punto di vista della meccanica motoristica, per cui è stata il simbolo del successo dell'industria automobilistica italiana. La macchina ha avuto anche un seguito sportivo di successo, che ne ha rafforzato la presenza nella storia della Fiat e dell'automobile.
Oggi, celebriamo non un'automobile qualsiasi, ma un prodotto cardine nella storia della Fiat e dell'industria automobilistica italiana. E' quindi giusto che ne parlino i protagonisti.

TOM TJAARDA
Vi chiederete come mai uno di Detroit venga a Torino per disegnare una macchina che vive da 40 anni.
Quando ero studente di architettura in America, ero innamorato del design italiano e lo seguivo con grande attenzione attraverso le riviste specializzate. In particolare, ammiravo molto le auto disegnate da Pininfarina per l'armonia delle proporzioni, delle superfici e dei dettagli interni.

Mi rendevo conto che nel campo delle automobili il meglio veniva sempre da Pininfarina e così cominciai a desiderare di essere parte di questo fenomeno.
Nell'ultimo anno di università, ebbi occasione di disegnare una macchina. I disegni vennero mandati dal mio professore alla Ghia, che mi propose di venire a lavorare in Italia.
Così, dopo due anni, ho raggiunto il mio obiettivo di lavorare alla Pininfarina, dove mi capitò l'occasione di disegnare questa macchina importante.
La linea della 124 deriva da quella della "Corvette Rondine", un prototipo realizzato per la General Motors, presentato al Salone di Parigi del '63. Il disegno non rispecchiava lo spirito della Corvette per cui non ebbe seguito, ma la linea era piaciuta e così mi chiesero di adattarla alla 124 Spider.
Questo era il problema più complesso, perché la Corvette era lunga e affusolata, mentre la 124 era più corta e tozza. Era quindi molto difficile adattare la linea su di una macchina di proporzioni così diverse: dopo un lungo lavoro fatto di molti tentativi e continui ritocchi finii per disegnare una macchina diversa.
Quando si decise di passare dal piano di forma al mascherone in legno non ero più alla Pininfarina e vidi la macchina finita solo quando venne presentata ufficialmente.
Ecco la breve storia della 124 Spider, che fu frutto di un lungo e difficile lavoro di stilizzazione e non di un "colpo di genio", come qualcuno potrebbe pensare.

DINO MANUELLO
Anch'io sono appassionato di automobili e questa passione l'ho sempre applicata anche nel mio lavoro, che consisteva nello studiare, sviluppare e affinare le attrezzature, i mezzi di produzione, i cicli e i flussi di lavoro sulle linee di assemblaggio.
Quando sono arrivato in Pininfarina, la produzione della 124 spider, il cui numero interno di identificazione era 144, era appena iniziata, ma con metodi tradizionali e piuttosto artigianali.
Il mio compito fu quello di industrializzarla. Nel 1967, dopo i primi colloqui con l'azienda, mi diedero il compito di disegnare i parafanghi della 124. Nel 1972, quando si cominciava a parlare della versione rally, mi dedicai allo sviluppo dei rostri paraurti affinché si potessero utilizzare le staffe originali. Nel 1973 dovetti industrializzare le traverse di rinforzo grecate richieste dalle normative USA, un lavoro che mi diede parecchio da fare perché durante la saldatura tendevano a "svergolarsi".
Nell'agosto 1978, abbiamo rivoluzionato completamente le officine di lastro-ferratura poiché la Fiat aveva richiesto di raddoppiare la produzione della vettura. Fu una impresa non da poco, ma ce la facemmo.
Abbiamo spostato le linee di produzione degli altri modelli per fare posto alle nuove attrezzature automatizzate ed in particolare ai robot di saldatura che in automatico facevano la cianfrinatura (operazione di piegatura dei lembi sulla lamiera con rotazioni normalmente di 90°) e la saldatura delle porte, dei cofani, dei parafanghi e dei longheroni. Con questi accorgimenti la produzione della 124 spider venne portata a livello industriale.
Ricordo che, a metà ottobre di quell'anno, non ero ancora riuscito a partire per le ferie perché volevo verificare che si raggiungesse la produzione programmata di 120 vetture al giorno. Riuscii a partire quando raggiungemmo quota 118, tranquillizzato dalla promessa del capo-officina che il giorno successivo si sarebbero raggiunte le 120 unità.
Così, mentre nel 1976, decimo anno di produzione della 124 Spider, era stata raggiunta e festeggiata la 100.000-esima vettura prodotta, una sera del 1979 ci trovammo già a festeggiare la 150.000-esima. Dal 1982 al 1985, si passò alla versione "Spidereuropa".
La fine della produzione della spider lasciò un vuoto importante perché erano state raggiunte 200.000 unità, un considerevole record di produzione di un singolo modello per la Pininfarina.
La linea di produzione della 124 Spider nasceva con l'arrivo del pianale che era prodotto all'esterno (dalla ditta Maggiora, dove il pianale 124 veniva tagliato, risaldato e rinforzato).
Dal magazzino, il pianale veniva portato sulla prima stazione dove ne venivano controllate le dimensioni principali (archi passaruota, battute dei longheroni, punti di attacco dei paraurti, ecc.) ed effettuate le eventuali riprese necessarie.
Veniva poi trasferito (all'inizio manualmente e poi con pick-up automatici) alla prima stazione di assemblaggio: con otto pinze di saldatura manuale venivano assemblati l'ossatura del collegatore (elemento in lamiera stampata di collegamento fra i parafanghi posteriori e le fiancate), i rinforzi delle cerniere, il fianchetto anteriore interno, il

rinforzo del longherone e le staffe dei sedili. La linea avanzava in automatico con una cadenza di 7,33 minuti al momento della massima produzione.
Un paranco sollevava il pianale e lo portava alla seconda stazione dove c'era il mascherone d'assemblaggio, quello che dava la conformazione alla vettura.
Mentre la scocca della 124 non ha mai avuto grossi cambiamenti, ma solo pochi ritocchi di rinforzo e di adeguamento all'evoluzione delle varie normative, per cui è rimasta in tutti i 19 anni di produzione sostanzialmente uguale, il mascherone di assemblaggio ha invece avuto graduali evoluzioni a partire dal 1966: ad esempio, mentre all'inizio le fiancate venivano infilate manualmente nel mascherone, successivamente venivano prelevate da appositi pick-up dalle attrezzature ai lati della linea (dove venivano assemblati i parafanghi, i passaruota esterni ed il rinforzi dei longheroni esterni) e portate sul mascherone.
Qui venivano caricati la "vasca dei pesci", come veniva chiamata in gergo la traversa sotto il parabrezza, e poi il curvano posteriore (traversa in lamiera alla base del lunotto) e il rivestimento del collegatore posteriore.
Poi, veniva chiuso il tutto e la scocca veniva imbastita manualmente per passare alla stazione di completamento, dove venivano dati più punti per fermare le parti imbastite e venivano caricati altri particolari, come i rinforzi dell'arco passaruota interno anteriore e posteriore. La stazione aveva quattro trasformatori ed altrettante pinze di saldatura.
Il tutto veniva poi traslato su una stazione "alto e basso": qui la scocca veniva sollevata per consentire le saldature della parte inferiore (longheroni, collegatore, arco passaruota); in questa stazione abbiamo inserito nel 1976/1977 un primo robot di saldatura per sostituire un omino che fino ad allora, spostandosi su di uno sgabello a ruote, lavorava sotto la scocca con una grossa pinza di saldatura che tra l'altro si surriscaldava costringendolo a frequenti fermate.
Nel 1978, quando abbiamo rivoluzionato tutto l'impianto, abbiamo implementato i robot installandone 3 a 6 assi (il primo era solo a 4 assi) che erano in grado di fare tutto il completamento della scocca (vani porte e altro).
A questo punto, la scocca era assemblata. Un traslatore la portava sulla linea di ferratura che aveva un movimento a catena di trenta stazioni, dove si completavano tutte le saldature non a punti. Dopo il controllo che tutto fosse posizionato correttamente, veniva avvitato il ricoprimento del curvano anteriore e si procedeva alla ferratura: montaggio delle cerniere con gli avvitatori e delle porte con delle apposite apparecchiature. Poi la ferratura del cofano e del baule con degli appositi attrezzi.
Seguiva una fase di controllo delle lamiere: l'applicazione di una emulsione acqua-olio consentiva di rilevare eventuali bolle da riprendere.
Dopo il collaudo finale, un paranco sollevava le scocche e le agganciava su di un nastro trasportatore che girava su tutto lo stabilimento fungendo da polmone per il reparto verniciatura. Qui entravano nei vari tunnel di lavaggio, di fosfatazione e nei bagni di cataforesi.
Nei primi anni di produzione si usavano metodi di verniciatura meno efficienti: l'impianto di cataforesi venne installato quando dovemmo affrontare la produzione della Cadillac Allantè Spider.
Seguivano vari passaggi per l'applicazione dei fondi e nelle stazioni di sigillatura contro le infiltrazioni e di protezione del sottoscocca con PVC e, infine, nei forni. Dopo una revisione per controllare le eventuali imperfezioni ed effettuare i necessari ritocchi, le scocche passavano al collaudo finale ed erano pronte per passare al montaggio.
All'inizio, lo stabilimento di Grugliasco era diviso da una strada, per cui le scocche erano trainate attraverso un tunnel sotterraneo per arrivare al reparto di finizione. Qui venivano montati gli impianti elettrici, i fonoassorbenti, i tappeti, i fari, le cromature.
La scocca completa veniva portata al Lingotto dove era meccanizzata e collaudata. Nel 1972, abbiamo cominciato a meccanizzare noi la scocca e quindi a produrre la vettura completa. Un reparto esterno faceva la delibera per il cliente (toelettatura finale, aggiunta di particolari ancora mancanti, collaudo sulla pista del Lingotto e stoccaggio per la consegna).
(I termini tecnici sono tratti da: "Lessico della carrozzeria", Pininfarina 1979)

LORENZO RAMACIOTTI
Mi rifaccio al 1966, che è stato per la Pininfarina un anno molto particolare: al Salone di Ginevra venne presentata l'Alfa Romeo Spider, che allora si chiamava Duetto, cioè il cosiddetto "osso di seppia", che sostituiva una vettura gloriosissima come la Giulietta Spider, che era stata il motore della industrializzazione dell'azienda.
Poco più tardi, in primavera, venne inaugurato il Centro Studi e Ricerche, un settore separato in cui le attività di stile

e di sviluppo erano state dislocate accanto a quelle di produzione.
Pochi mesi dopo l'inaugurazione, che fu l'ultima Sua apparizione pubblica, scompariva il fondatore dell'azienda Battista Farina detto "Pinin", che poi divenne l'eponimo di tutta la famiglia.
Al Salone di Torino d'autunno vennero presentate in contemporanea la Fiat 124 Spider e la Fiat Dino Spider, i cui primi 500 esemplari erano necessari per ottenere l'omologazione del motore Dino Ferrari per la Formula 2.
Un anno di grandi cambiamenti, che avrebbero dato i loro frutti negli anni successivi sia come investimenti che come nuovi modelli. Per una strana combinazione, nel 1966 io mi sono iscritto al Politecnico di Torino e ho iniziato a frequentare i corsi in novembre, proprio in concomitanza con il Salone di Torino, dove ho avuto il mio esordio piemontese, io che sono di Modena, proprio insieme alla 124 Spider.
C'erano miei compagni di corso che venivano all'Università con la 124 Spider ma venivano bollati come "figli di papà". Io ero molto orgoglioso della mia 500, anche se la mia ambizione sarebbe stata una Fiat 850 Spider di Bertone, la cui bellissima carrozzeria derivava da una vettura da Salone.
Tutte le macchine che ho nominato avevano un design derivato da ricerche fatte su vetture da Salone. Era il momento in cui le ricerche di design dei prototipi venivano travasate in maniera più o meno veloce su vetture di serie.
All'inizio del 1973 ho cominciato a lavorare in Pininfarina, dove sono rimasto più di 32 anni: all'inizio non pensavo che sarebbe stata una permanenza così lunga.
Allora, la 124 Spider era già una vettura di mezza età, essendo in produzione da più di 6 anni e non immaginavo che mi avrebbe accompagnato fino al 1985.
Seguendo il programma di formazione interno dei giovani ingegneri, ho avuto occasione di passare qualche settimana sulla linea di produzione della 124 Spider per cui tutte le spiegazioni che ha dato Manuello mi hanno ricordato delle cose che avevo visto quando ho cominciato a lavorare in Pininfarina.
Mi hanno ricordato fatti e persone che ho conosciuto in quei lontani anni, ma soprattutto una maniera molto più romantica di fare l'automobile, che ormai si è definitivamente persa.
Non ho avuto grandi occasioni di lavorare sulla 124 Spider proprio perché è stata una vettura che è rimasta uguale a se stessa per tutta la sua vita produttiva. Mentre il Duetto compariva ogni tanto all'Ufficio Stile per l'ennesimo facelift, la 124 Spider è rimasta molto integra. Qualche occasione di lavorarci sopra l'ho avuta, perché, a un certo punto, fu necessario adattarla agli standard americani sulla sicurezza e quindi prevedere dei paraurti che superassero certe prove (urto, pendolo ecc.).
Erano i primi tentativi che si facevano in questo campo, dove non esisteva ancora una prassi consolidata. Oggi il superamento delle prove di crash è uno standard progettuale introdotto fin dall'inizio del progetto. Allora era ancora tutto da inventare.
Sulla 124 Spider si cercò di fare un intervento che non toccasse i lamierati, il più leggero possibile anche sotto il profilo degli investimenti e delle attrezzature: all'ing. Renzo Carli venne in mente di utilizzare delle strutture tubolari che non comportavano impatti di stile sulla carrozzeria (non c'erano da modificare le lamiere) e costavano molto poco di attrezzamento. Era insomma la soluzione più efficiente e più leggera.
Uno dei primi lavori che ebbi da fare fu l'adattamento di queste strutture tubolari alla scocca. Ricordo anche una delle prime litigate con l'Ufficio Acquisti per il ritardo del nostro Ufficio Stile, che era sempre molto lungo nei suoi lavori, nel rilasciare i modelli approvati delle "saponette" di gomma, necessari per far partire gli ordini ai fornitori.
Altri piccoli ritocchi che ebbi l'occasione di fare furono le gobbe sul cofano richieste per installare motori più grossi. Furono tutte modifiche non fatte per scelta ma per necessità e comunque tutte di dettaglio (fanali posteriori, uscite d'aria, bocchette e altri piccoli ritocchi alla plancia).
Per la Pininfarina, la 124 Spider è stata la naturale evoluzione dello spider 1200/1500, che veniva prodotto in parallelo con le Alfa Romeo. C'era l'abitudine consolidata delle grandi Case (Fiat, Alfa Romeo, Lancia) di far fare ai carrozzieri le versioni specializzate, cosiddette di piccola serie, delle vetture di grande produzione.
C'era anche la tradizione di affidare allo stesso carrozziere sempre lo stesso tipo di vettura. Bertone faceva la Giulietta Sprint e ha continuato a farla. Pininfarina faceva le spider e ha continuato a farle. Per la Fiat faceva lo spider 1200/1500 e continuò a fare la 124 Spider, anche se il successo delle due macchine fu molto diverso: il 1200 fu sempre una vettura marginale rispetto alla Giulietta Spider, mentre la 124 Spider prese il sopravvento sul Duetto, almeno in termini di volumi.
Fu una vettura di grande successo, che si estese anche al mercato americano dove la 124 Spider divenne la vettura

Fiat per elezione venduta sul mercato USA. Tanto che a un certo punto se ne facevano di più per quel mercato che per quello europeo. Inoltre è stato il modello più prodotto nella storia della Pininfarina con più di 200.000 esemplari (il Duetto è stato in produzione più a lungo, ma ne sono stati prodotti di meno), costituendo la spina dorsale della sua produzione.
La Pininfarina si era attrezzata negli anni Cinquanta con lo stabilimento di Grugliasco proprio per sostenere la produzione in piccola serie. Fu una scelta strategica che fecero sia Pininfarina che Bertone e che consentì loro di sopravvivere fino ad oggi, contrariamente a molti altri concorrenti.
Il fatto di disporre di uno stabilimento di concezione moderna consentì all'azienda di impiantare la linea della 124 Spider e, in seguito, di allargarsi ancora con altre linee.
La 124 Spider fu un trampolino di lancio e un consolidamento di scelte industriali verso la piccola produzione, passando dalle lavorazioni manuali a quelle parzialmente automatizzate, che furono di grande successo. Fu un prodotto fondamentale, ma, contemporaneamente, molto rischioso. Il fatto che la vettura continuasse oltre il ciclo naturale di vita ha messo l'azienda, agli inizi degli anni Ottanta, in una situazione di difficoltà molto particolare, nel senso che i prodotti principali (124 Spider e Duetto) erano estremamente vecchi e molto difficili da sostituire con modelli altrettanto validi e di successo.
La 124 Spider è addirittura sopravvissuta al suo successore, che fu il progetto "X1/20", una vettura a motore centrale, che noi conosciamo come Beta Montecarlo, perché, pur essendo nata come Fiat, all'ultimo momento, per ragioni di politica di marca, si decise di farla uscire come Lancia.
Pur essendo progettata con criteri più moderni, questa macchina non ha mai conosciuto, ma neanche da lontano, il successo della 124 Spider.
La 124 Spider è stata una di quelle auto che, indipendentemente dal marketing e dalla buona volontà, ottengono un successo di mercato che va al di là dei tempi fisiologici. Pensiamo, per esempio, alla Panda che è rimasta in produzione per più di 20 anni e che si è continuato a vendere anche dopo la cessazione della produzione.
Una particolarità della 124 Spider è che è stata una delle due vetture vendute con il marchio Pininfarina: la prima era stata una versione chiusa della Fiat 1500 spider. Per la 124, la Pininfarina fu costretta a prendersi carico della vendita perché la Fiat, agli inizi degli anni Ottanta, si ritirò dal mercato americano non ritenendolo più economico visto che la 131 e la Bravo non avevano avuto un grande successo.
La 124 Spider era l'unica che si vendeva bene e poiché costituiva il sostegno della sua produzione, la Pininfarina si prese il carico di continuare a proporla con la sua marca tramite una rete di venditori sul territorio americano.
Il più importante della rete di vendita era un certo Malcom Bricklin, tuttora attivo nel campo dei mercati alternativi, noto negli anni Settanta per aver costruito una sua vettura sportiva che aveva come caratteristica quella di avere le portiere ad ala di gabbiano simili a quelle della De Lorean, facendo un buco clamoroso analogo (anche se meno pubblicizzato).
La 124 Spider venduta negli USA fu poi commercializzata anche in Europa come "Spidereuropa" anche in associazione con il marchio "Azzurra", il nome della barca italiana che nel 1983 partecipò alla Coppa America, di cui Pininfatina aveva acquisito i diritti d'uso.
Per la Pininfarina fu quindi una necessità il vendere la macchina con una sua rete e non una scelta strategica, tant'è vero che l'esperienza non venne più ripetuta. Anzi fra gli obiettivi strategici dell'azienda c'è quello di essere partner dei costruttori suoi clienti, ma di non essere mai loro concorrente.
Un altro dettaglio: a un certo punto, la Fiat smise di fabbricare alcuni componenti meccanici della 124, che vennero fatti arrivare dalla Turchia dove si continuava a costruire la 131 (in Italia era stata sostituita dalla Regata). Fu un esempio di integrazione multinazionale, di globalizzazione, 25 anni fa: la macchina era costruita in Italia con pezzi provenienti dalla Turchia per essere venduta negli Usa.
Per me, 124 Spider e Duetto sono vetture gemelle perché hanno layout meccanici e caratteristiche d'uso molto simili, oltre ad essere nate nello stesso anno. Hanno invece stili completamente diversi ed è interessante osservare come Pininfarina sia riuscito a produrre due oggetti estremamente caratteristici identificandone bene il diverso carattere. Progetti, quindi, molto simili, ma molto diversi, nello stesso tempo.
Il mondo si divide in "centoventiquattristi" e in "duettisti": se si ama l'una non si ama l'altra e viceversa. La caratteristica unica che amo di più nella 124 Spider è il voletto posteriore mobile con la capote: solo lei lo ha avuto ed è stato un colpo di genio perché, a vettura chiusa, il tetto in tela risulta estremamente leggero; perché è proprio

il solito triangolo di tela dietro il vetro della porta che rende la linea degli spider un po' pesante quando la capote è chiusa. Il fatto di avere un voletto volante consente di avere un montante della capote molto sottile e quindi molto leggero a tetto alzato.
La 124 Spider, inoltre, ha attraversato un momento particolare della storia dell'auto: a cavallo fra gli anni Sessanta e Settanta, quando cominciarono a crescere le richieste di sicurezza, soprattutto sul mercato USA, che era il più grande consumatore di vetture aperte, i costruttori cominciarono a mettere in discussione il futuro di queste vetture che non erano in grado di superare le prove di rollover.
Si è così smesso, in quegli anni, di progettare vetture spider: si sono cercati dei layout tipo "Targa" con tetti rigidi rimovibili e roll bar di protezione, ma la classica vettura a tetto intero era scomparsa dai centri stile.
Fu così che, nello stesso periodo, Pininfarina si trovò ad essere il più grande costruttore di vetture spider: non solo non c'era più nessuno che le facesse, ma il modello stesso sembrava in via di estinzione.
I modelli successivi, tra i quali la Beta Montecarlo, non hanno avuto lo stesso successo perché non offrivano lo stesso tipo di prestazioni: la Montecarlo aveva una versione a tetto apribile, che lasciava aperto un francobollo, cioè quello che oggi è il normale tetto apribile di una berlina. C'erano dei tentativi di rilancio, ma non davano lo stesso senso di libertà, di aria aperta che dava lo spider classico.
Negli anni successivi, grazie anche ad un occhio benevolo del legislatore, si riprese a fare macchine col tetto in tela: fu una macchina molto popolare come la Golf Cabriolet ad aprire la strada per il ritorno della classica cabriolet col tetto in tela.

GIORGIO PIANTA
Io ho cominciato a correre nel 1958, diventando professionista nel 1962. Ho iniziato con la Lancia e poi sono arrivato in Fiat.
La 124 Spider l'ho incontrata nel 1973 quando, dopo l'esperienza Opel-Conrero, sono passato alla Abarth come pilota collaudatore. Il mio primo compito è stato quello di mettere a punto una nuova vettura sport Abarth che era la "SE027": c'era ancora il sig. Abarth come consulente. Questa vettura era molto avanzata, ma aveva qualche problema e venne poi abbandonata.
Così ho incontrato la "124 Rally" che era gestita dal Reparto Rally della Fiat, che aveva due capannoni proprio nelle vicinanze della Abarth. La macchina non era competitiva con le Lancia HF. La Abarth fino a quel momento ne elaborava solo il motore e io avevo il compito di mettere a punto la carburazione. Riuscii a migliorare qualcosa, ma la macchina restava poco competitiva.
Una mattina ci venne consegnata una 124 bianca, che doveva essere preparata in tempi brevissimi per le competizioni. Con l'ing. Colucci, responsabile dei telai (l'ing. Jacoponi si occupava dei motori) decidemmo prima di tutto di alleggerirla di 100 kg e poi di modificare la distribuzione dei pesi appesantendo il posteriore per migliorare la trazione. Poi feci molti km sulle piste della Pirelli per mettere a punto i pneumatici. Ne tirammo fuori una vettura molto competitiva.
La portammo alla Mandria con i piloti che la dovevano portare in gara. Io avevo già fatto delle prove comparative: sulla pista in asfalto, la nuova macchina era più veloce di 7" rispetto alla precedente mentre sulla pista sterrata di 3 km il vantaggio era di 13": era quindi nettamente più veloce.
I piloti, dopo aver provato l'una e l'altra, trovarono la nuova Abarth molto difficile da guidare. L'ing. Lampredi decise sul campo che la macchina andava bene così e che i piloti avrebbero dovuto adattarvisi con l'allenamento.
Questa macchina riuscì quasi a vincere il Campionato del Mondo. Tutto si decise in Canada, dove andammo con tre vetture; c'era anche la Lancia con una Stratos e una Beta Coupè. Alen si classificò al primo posto, ma dopo un'ora dall'arrivo arriva un comunicato che lo squalificava a causa dell'infrazione dei limiti di velocità di uno dei nostri furgoni di assistenza! Io feci subito reclamo ma senza esito.
Oggi si può dire: il reclamo contro di noi l'aveva fatto la Lancia, la cui macchina meglio classificata era solo terza dopo le due Alpine Renault che si aggiudicarono la corsa. Minacciai Audetto di fare reclamo per irregolarità della sua Beta, che montava in realtà un motore 124: insomma, per una stupidaggine la 124 Spider non ha vinto il Campionato del Mondo.
Resta il fatto che la macchina si dimostrò estremamente efficiente in tutte le condizioni. Quando la Lancia venne assorbita dalla Fiat, durante un decisivo Rally di Sanremo, Fiorio chiese di rallentare la nostra 124 che non aveva

possibilità di classifica per far vincere il Campionato alla Stratos di Valdegaard.
Ho fatto anch'io una corsa con la 124 Spider: il Giro Automobilistico d'Italia, con Pino Pica. La nostra macchina montava un motore Abarth sport di 2.000 cc, che si guastò a Casale costringendoci al ritiro. Nell'ultimo periodo, la 124 era incredibilmente competitiva specialmente sull'asfalto e i piloti riuscivano ormai ad utilizzarla al 100 %. Poi si dovette passare ad utilizzare nelle corse la 131 per sostenere le vendite all'estero della berlina di serie: la macchina ha vinto ben 3 Campionati del Mondo Rally.
Se mi è consentita una digressione volevo ricordare che io sono stato l'unico pilota che ha fatto il Rally di Montecarlo con una Ferrari ufficiale grazie all'ing. Gobbato. Era il 1966 e la macchina era una 275 GTB di colore giallo. Il mio copilota era Roberto Lippi, a quell'epoca capo collaudatore Ferrari, un pilota velocista che avevo incontrato molte volte nelle corse di F3.
Durante il percorso di avvicinamento, ricordo che si ruppe l'alternatore, proprio all'avvicinarsi della notte. Lippi si chiedeva cosa fare se non ritirarsi. "Ma tu sei matto!" dissi io. Ho comperato sei batterie e ogni tanto ne cambiavo una. Eravamo comunque in difficoltà e allora pensai di chiedere a Schlesser, un grande amico che partiva dietro di me con la sua Porsche, se poteva farci strada durante la notte. Il giorno dopo i giornali riportavano: "Incredibile: una Porsche con tutti i fari accesi con attaccata dietro una Ferrari gialla!".
Un ultimo ricordo: durante una sessione di prove comparative di pneumatici sulla pista Pirelli a Vizzola, le gomme Kleber dechapparono improvvisamente e la mia 124 si rovesciò sulla pista incastrandosi in modo che le portiere non si potevano più aprire. Io ero rimasto incolume, ma rimasi chiuso nella macchina per un'ora ad attendere l'arrivo della gru che finalmente mi liberò!

ARNALDO BERNACCHINI
Devo ringraziare chi mi ha preceduto: loro hanno disegnato, costruito, promosso e sviluppato la 124 e io me la sono goduta! Con la 124 Spider ho fatto due stagioni di corse, 1973 e 1974, con l'amico Raffaele Pinto e vi garantisco che sono stati due anni eccezionali. La macchina era molto divertente e performante, soprattutto quella del 1974, che era l'evoluzione più avanzata.
Nel '73 avevamo il motore da 1.600 cc con il ponte posteriore rigido, con la quale abbiamo esordito al Montecarlo battendo i cugini della Lancia, dopo una settimana e oltre 4.000 km di gara, per un secondo: noi arrivammo settimi e loro ottavi.
Era una macchina con caratteristiche particolarissime: ricordo che durante il Rally del Portogallo 1974, con la versione evoluta (motore 1.800 cc, ruote indipendenti), in 3.500 km di gara sulla terra e sul fango si guardava la strada dal parabrezza anteriore solo per pochi km; in effetti si guardava sempre a destra o a sinistra perché la macchina era sempre di traverso. Richiedeva una guida molto spettacolare, ma anche molto redditizia. L'amico Pianta era riuscito a farne una macchina assolutamente vincente.

BARETICH
Una domanda per gli esponenti della Pininfarina: io ho avuto sia la prima versione 1967 che l'ultima serie della 124 riscontrando una enorme differenza tra le due: nella prima serie c'erano una valanga di problemi strutturali, tra i quali l'avantreno molto fragile; di quella pur bellissima macchina ho dovuto cambiare praticamente tutto tranne il volante. L'ultima sembrava di un altro pianeta!

MANUELLO
Come avevo accennato, agli inizi della produzione della 124 Spider i criteri di controllo erano piuttosto empirici. Nella seconda fase, vennero introdotte metodologie e normative sistematiche e più rigorose di controllo.
Durante la sua lunga vita la vettura ha usufruito dei progressi delle metodologie di assemblaggio e delle garanzie di costanza qualitativa della produzione derivanti dall'utilizzo delle macchine automatiche.
Si parlava poco fa della Dino, nata in parallelo con la Duetto e con la 124: ne dovemmo fare 500 in fretta e furia e alla fine le abbiamo dovute, a malincuore, rottamare perché non erano commerciabili!

BRANCOLINI
Ogni vettura è figlia della sua epoca. E' naturale che ci sia uno sviluppo tecnologico che favorisce il miglioramento

del prodotto. Devo però aggiungere che io possiedo da 20 anni una 1.400 del 1967 con la quale ho percorso anche 1.500 km consecutivi e non l'ho trovata così disastrosa.
Ogni vettura può essere anche figlia di sé stessa. Facendo un paragone con altre vetture dell'epoca (anni Sessanta) l'ho trovata anzi molto prestazionale, perdonandole naturalmente qualche scricchiolio.

MANUELLO
La Duetto e la 124 Spider nascevano una di fianco all'altra: io le seguivo da vicino tutte e due, ma devo dire a titolo di curiosità che avevamo più problemi di infiltrazioni d'acqua sulla Duetto che sulla 124 Spider, che aveva tra l'altro la caratteristica unica di avere il parabrezza riportato in finizione.
Ancora oggi, i parabrezza costituiscono un problema cruciale nell'assemblaggio di una spider perché la loro struttura e le caratteristiche dei materiali di cui sono composti ne rende sempre difficile il posizionamento in linea. Ebbene, nella 124 Spider, unico caso che ho conosciuto in 40 anni di attività, il problema non esisteva: il parabrezza era sempre perfetto perché veniva installato in fase di finizione nella posizione della capote.

ALISI
Una domanda all'architetto Tjaarda: quali differenze si sono verificate fra il suo progetto e l'esemplare di produzione?

TJAARDA
Io ho disegnato molte macchine alla Pininfarina, una delle quali era la Corvette Rondine. Come ho raccontato, ho avuto molte difficoltà ad adattare la sua linea lunga e affusolata alla 124, più corta e tozza.
A forza di cancellare e di ritoccare finii per fare i buchi nella carta del piano di forma finché non intervenne Martinengo, il nostro direttore dello stile, che disse: "Ora basta! E' un mese che ci lavori sopra e per me va benissimo. Cominciamo a fare la scocca!". La macchina venne quindi impostata più o meno come quella che era disegnata sulla mia carta così consumata.
Io poi sono andato via dalla Pininfarina e non ho potuto seguirne gli sviluppi. Certo qualche modifica è stata fatta, come nel disegno della bocca e nelle dimensioni dei fari, frutto del lavoro del team che lavorava sul progetto.

DEGLI ESPOSTI
Anch'io ho una domanda per Tom Tjaarda: il design della 124 deriva da quello della Corvette Rondine, però c'è un elemento stilistico che è rimasto e rimane ancora un esempio: il collegamento nella portiera fra il diedro posteriore e le rotondità anteriori. Secondo una rivista specializzata quel passaggio è considerato quasi un simbolo di design. Come è venuta questa necessità di collegare volumi squadrati con volumi anteriori rotondi?

TJAARDA
Difficile rispondere. Poiché era impossibile riprodurre sulla 124 le proporzioni della Rondine con quel muso così lungo ho semplicemente cercato di collegare insieme i suoi elementi stilistici (spigoli e superfici morbide) su una vettura dalle caratteristiche molto diverse. Non vedo però passaggi così drastici fra superfici squadrate e tondeggianti.

RAMACIOTTI
Aggiungerei che dal punto di vista del design la 124 Spider è più omogenea della Rondine, che anteriormente aveva forme molto più piene e arrotondate.
Il particolare trattamento del vano del faro anteriore della 124 crea anche sul davanti delle linee molto tese e molto nette intorno al faro per cui la tensione che c'è dietro si ritrova anche davanti. Il davanti risulta più tondo perché la sezione longitudinale del cofano è abbastanza morbida. La linea della 124 è insomma un insieme di superfici morbide appoggiate su degli spigoli molto tesi, che produce l'effetto generale di una vettura molto omogenea.
La Rondine, invece, nella versione originale, aveva anche delle stranezze (come il lunotto negativo), delle asimmetrie e delle incongruenze deliberate, perché era una vettura da esplorazione, da ricerca. Nelle vetture da salone si cercano deliberatamente delle forme non banali perché se non si fanno lì non si fanno da nessuna parte.
Ma la cosa che voglio sottolineare è la complessità del lavoro di chi disegna oggetti in generale e automobili in particolare, perché per farlo non è sufficiente avere una bella idea.

Il disegno del parafango della Rondine era una bella idea. L'importante è che le belle idee si sposino con le proporzioni dell'oggetto su cui sono applicate, perché un bel disegno malamente proporzionato rispetto al volume dell'automobile fa diventare brutta anche una bella idea.
L'esercizio che ha fatto Tom per passare dalla Rondine alla 124 non è banale, perché le proporzioni della 124, pur essendo anch'essa a trazione posteriore, ma derivando da una berlina col motore a cavallo dell'asse anteriore e quindi con un parafango relativamente corto ed una prevalenza di lunghezza del parafango posteriore, sono tutte caricate molto più verso l'avanti.
Lui è riuscito a generare ugualmente una macchina molto dinamica, che non dà l'impressione di avere un muso corto, ma che appare molto corretta nelle sue proporzioni, nonostante il layout meccanico non particolarmente felice. Quando uno riesce a fare queste cose vuol dire che è un bravo professionista.
Guardate la Brera, che è attualmente in produzione. Deriva da un prototipo che Giugiaro ha presentato nel 2002 su telaio Maserati con ruote da 22", che aveva un parafango anteriore lungo 70 cm. La Brera di produzione è invece una vettura a trazione anteriore, con uno sbalzo anteriore molto lungo. Anche se le proporzioni sono completamente diverse, lo spirito della Brera originale è assolutamente rimasto perché chi l'ha disegnata ha saputo riproporzionare il disegno su un layout meccanico completamente diverso.
Non voglio criticare nessuno, però in questo museo è esposto un prototipo Lancia che si chiama Dialogos da cui è derivata la Thesis, oggetto di grandi critiche. Però la Dialogos era piaciuta a tutti. In questo caso il passaggio dal prototipo alla vettura di produzione non è stato così indolore come nel caso della Brera e della 124 Spider. Questo vuole anche dire che in quella corsa a ostacoli che è lo sviluppo di una automobile c'è sempre la possibilità di commettere errori che pregiudicano il risultato finale. Bisogna essere molto bravi per evitare di caderci.

MANUELLO
A questo proposito ricordo che anche noi della "produzione" avevamo un rapporto un po' conflittuale con l'Ufficio Stile, ma poi si eseguiva quello che dicevano loro, salvo piccoli aggiustamenti dovuti magari alla fattibilità di un determinato pezzo.
Nel caso della Thesis ci sono state forti spinte da parte della produzione che hanno finito per impoverire lo stile della vettura. A volte, i risultati di questi cedimenti alle esigenze produttive possono anche non essere felici.

TJAARDA
Voglio sottolineare quello che ha detto Ramaciotti. Soprattutto alla Pininfarina è sempre stata data una grande importanza alla cura delle proporzioni, all'armonia delle superfici, delle linee e delle masse. Quindi è molto importante avere un bel concetto, ma il difficile è svilupparlo in qualcosa di valido nel tempo. Proprio in questo Pininfarina è diventato famoso nel mondo.
Ricordo un aneddoto: c'era una vettura che "Pinin" riteneva troppo larga di fianchi e così diede ordine di togliere 5 mm da ogni lato. L'officina la lasciò invariata e procedette alla verniciatura della scocca. Quando Farina la rivide disse che ora andava molto meglio, ma che si era sbagliato: bisognava togliere altri 5 mm. Ecco l'importanza della cura del design.

ZANONE
Si è parlato delle novità della 124 Spider dal punto di vista meccanico. Vorrei approfondire questo argomento. Secondo me, la 124 Spider è stata una ventata di novità soprattutto per quanto riguarda il motore: montava il primo motore al mondo con la distribuzione a cinghia anziché a catena, innovazione alla quale in pochi anni si sono allineati tutti i costruttori del mondo. Ora si sta tornando alla catena perché la cinghia va sostituita ogni 50.000/100.000 km, mentre si richiedono motori senza manutenzione.
La cinghia dentata è stata per 40 anni il miglior sistema di comando della distribuzione per silenziosità ed economia.
Il motore della 124 Spider è stato il primo bialbero prodotto in serie dalla Fiat: per quanto ne so, prima c'era stato solo il 1500 OSCA, cui sembra si sia ispirato quello della Fiat. Infine, il motore ha avuto varie modifiche nell'alimentazione: carburatore semplice, carburatore doppio corpo, doppio carburatore doppio corpo, iniezione elettronica, turbocompressore, compressore volumetrico. Non credo ci siano stati altri modelli equipaggiati con una tale varietà di motori. E' stato forse il motore storico della Fiat per la sua longevità essendo durato fino ad oltre il

2000: l'ultimo modello ad esserne equipaggiato è stato il Coupé Fiat.

BRANCOLINI
Vorrei aggiungere che è stata realizzata anche una versione a 16 valvole nel 1975, che ha vinto il Rally del Portogallo con Alen-Kiwimaki.

SERVENTI
Chiedo a Pianta e a Bernacchini come, secondo loro, abbia contribuito l'attività rallistica allo sviluppo commerciale della 124 Spider. Come mai il Gruppo Fiat, finito il ciclo della 124 e della 131, ha abbandonato il settore dei rally, probabilmente con negativi riflessi commerciali?

PIANTA
La Fiat non ha più fatto rally con il suo marchio per ragioni di politica delle marche all'interno del Gruppo. Ha fatto continuare l'Alfa Romeo quando ha ritenuto che questa marca ne avesse bisogno e poi ha mandato avanti la Lancia con la Delta che, ricordiamolo, ha vinto 6 Campionati del Mondo consecutivi, un record ineguagliabile.
Quindi, non è vero che la Fiat abbia abbandonato i rally. Adesso, sta tornando direttamente in campo: come Commissario Tecnico Nazionale della CSAI mi sto interessando del rilancio, in questo campo, della Panda. La Nuova Punto ha già vinto 2 o 3 gare importanti, addirittura in Turchia dove le strade sono terribili. La Fiat sta veramente riportandosi ai tempi della 131.

BERNACCHINI
Per apprezzare la validità della promozione rallistica basti pensare che la Delta, quando iniziò la sua attività vincente in campo sportivo, era quasi alla fine del ciclo di vita essendo basata su un progetto di 10 anni prima. Dopo la versione sperimentale 4WD, ne furono costruiti ancora 25.000 esemplari fra il 1987 e il 1991. Fu un progetto vincente su un modello che era già praticamente finito.

GIORGIO ALISI
Cercherò di raccontarvi questa mia litografia che rappresenta la Fiat 124 Spider, cioè "il vostro giocattolo preferito", ma nella versione più cattiva e più appassionante che io conosca, impegnato come è in una dura prova sullo sterrato di un rally.
Quando io illustro un'auto ripercorro tutte le caratteristiche del veicolo, così come è nato, quelle che lo rendono vivo, dal punto di vista plastico ed estetico. E continuo sempre a chiedermi quale sia la molla creativa che spinge i designer come Tom a creare prodotti di questo tipo: ne resto sempre meravigliato ed emozionato.
Vi assicuro che cercare disperatamene di tradurre l'emozione che io provo su un pezzo di carta, con dei colori e dei tratti a volte disinvolti e a volte malriusciti, quando si cerca, insomma, di fare un disegno di questo tipo, è come cominciare un'avventura.
C'è sempre il terrore di non riuscire a portarlo a compimento o di non riuscire a trasmettere quella sensazione che dà il veicolo in movimento. Perché secondo me la vera illustrazione dell'automobile è quella in movimento. Per me l'auto è una "scultura in movimento", come diceva Marinetti nel secolo scorso, e niente è più vero come in questo caso.
Qualcuno diceva prima, con qualche fondo di ragione, che c'è come una discontinuità fra il muso di questa vettura e la sua coda. Ma, secondo me, la coda è la parte della vettura che fugge, probabilmente la più dinamica. Quando vediamo passare un'auto davanti a noi sì vediamo il muso, ma vediamo anche la coda, come se dietro si staccassero i filetti d'aria. Noi vediamo la turbolenza dell'auto che passa! Queste sono probabilmente romanticherie dettate dall'entusiasmo.
Nei rallies, mi ha sempre meravigliato la gente. Appassionati che di notte accendono il fuoco e si cacciano nei sacchi a pelo per vedere passare Munari piuttosto che Alen.
La gente dietro, sullo sfondo della corsa, sembra una specie di affresco: sono personaggi che io disegno uno per uno e ai quali attribuisco una personalità, un passato: come la signora con gli occhiali e il cappellino da sole, oppure il tipo con la barba e i baffi un po' hippy, con i pantaloni a zampa di elefante; tutti personaggi che ho trovato molto

divertenti.
In realtà questo disegno è tutto un gioco, un gioco dinamico dell'auto nel suo polverone, nella sua cattiveria, nella sua grinta. E tutta questa gente resta lì impietrita a vederla passare, come una volta i contadini a veder passare il treno! Alla fine dei conti, mi sono divertito e spero che vi divertirete anche voi!

BERNACCHINI
Una considerazione: questa è una scena rallistica e c'è una differenza sostanziale tra il rally e la pista: in pista il pubblico "guarda" la corsa, nei rally la "testimonia". Che, secondo me, è una cosa molto diversa.

TJAARDA
Questa illustrazione rispecchia proprio quello che abbiamo in testa noi designer quando concepiamo un'idea, un concetto: una macchina in movimento sulla strada e le impressioni che genera. Anche se poi dobbiamo disegnarla staticamente.

BRANCOLINI
E' impossibile commentare l'intensità delle emozioni che abbiamo provato oggi. Dico solo che, fra 10 anni, ci sarà il cinquantenario della 124 Sport Spider, una macchina la cui capacità di dare emozioni non è ancora scaduta e credo che non lo sarà nemmeno fra 10 anni. Appuntamento, dunque, per il cinquantenario.

La Tavola Rotonda è stata organizzata con il Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider, via Loschi 44/A, Modena, [3]www.fiat124spider.it, e con la collaborazione del Museo Nazionale dell'Automobile "Carlo Biscaretti di Ruffia", Torino.

– ©2006 Courtesy Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile AISA, Registro Nazionale Fiat 124 Sport Spider

1. http://www.aisastoryauto.it/
2. http://www.virtualcar.it/fiat-124-sport-spider-40-anni-tra-attualita-e-storia/
3. http://www.fiat124spider.it/

**Arte: la motoring art di Ricardo d'Assis Cordeiro all'Algarve Classic Festival 2015** **(2015-11-26 02:15)**

Torniamo a trattare di motoring art, con alcuni dipinti dell'artista Ricardo d'Assis Cordeiro, che è stato protagonista lo scorso ottobre di una di motoring art presso il Box Racing School all'Autodromo Internazionale di Algarve (Portimão, in Portogallo), in occasione dell'Algarve Classic Festival 2015.

I dipinti a olio su tela raffigurano automobili sportive d'epoca, spesso ritratte durante celebri competizioni. Questi i titoli delle opere esposte, che vi proponiamo in galleria:

Lights On - Jon Minshaw, Lister Jaguar - Oil on Canvas - (60X130cm)
Monzanapolis at the Mirror - Philip Wal - Oil on Canvas - (60X110cm)
Tecno - Philippe Bonny, Tecno-Ford - Oil on Canvas - (50X80cm)

---

## 11.12 December

**Nuova Fiat Tipo: un design internazionale ma di tradizione** **(2015-12-04 20:19)**

[1]

Il progetto globale prende il nome di Aegea, nasce al centro dello stabilimento Tofas di Bursa, in Turchia, dove già vengono realizzati altri modelli Fiat, ed ha un'evidente origine mediterranea con vocazione internazionale. Il nome scelto per la commercializzazione, da questo weekend anche in Italia, è Fiat Tipo: ancora una volta, viene recuperato un nome dal passato della casa, come già con Croma, Bravo, oltre ovviamente a 500 e, di recente, 124 spider. Di seguito, alcune annotazioni sul concetto della vettura, sulla storia del nome, e soprattutto sul suo design, anche sulla base delle indicazioni raccolte dal Centro stile Fiat.

Intanto, la scelta del nome è già significativa: la Fiat Tipo (che nasceva dalla sigla di programma "Tipo 2", mentre della "Tipo 1" rimase solo il nome Fiat Uno) era una media dalle forme regolari, disegnata da I.de.a. Institute, con uno spazio interno più ampio rispetto a quello della diretta concorrenza; un progetto che sarebbe servito da base a un'intera categoria di vetture medie e medio-grandi, a due e tre volumi e station wagon: tra queste, Tempra, Delta, Dedra e la Alfa Romeo 145, 146 e 155. Non era propriamente una low cost, ma una vettura pratica e relativamente economica, declinata più avanti anche in versione sportiva e a tre porte; rispetto alla Ritmo che andava a sostituire, aveva una carrozzeria più aerodinamica (anche se in paragone meno "ardita"), e alcune tecnologie all'avanguardia, come la strumentazione interamente digitale in alcune versioni; soprattutto, aveva una rinnovata vocazione internazionale, che faceva leva sulla volontà di una qualità complessiva superiore.

La Fiat Tipo di oggi va a sostituire la seconda generazione di Fiat Bravo, concepita partendo da un progetto moderno su un pianale space frame derivato dalla precedente (e sfortunata) Fiat Stilo: l'ultima Bravo era un'auto dal design sportivo, che porta anche la firma di Flavio Manzoni prima della carriera in Volkswagen e in Ferrari, e a sua volta base per altre vetture, come la stessa Alfa Romeo Giulietta. Un prodotto italiano, costruito nello stabilimento di Cassino insieme alla nuova Delta, entrambe non più in produzione da luglio. E un modello che avrebbe potuto essere più sviluppato, ma bloccato dai numeri di vendita e in parte anche dalla crisi: un solo lievissimo restyling, quasi impercettibile, e nessuna variante di carrozzeria. Con poco slancio anche a livello internazionale, e un prezzo più o meno allineato alla concorrenza più venduta.

10096

IFRAME: [2]https://www.youtube.com/embed/P-57UtNTchs?rel=0 &controls=0 &showinfo=0

Tutta un'altra storia per la nuova Fiat Tipo, che si inserisce nel filone delle vetture Fiat a vocazione, ora sì, veramente internazionale, e tra le vetture più votate alla praticità, come la Panda, che all'immagine, come la 500. FCA è a tutti gli effetti un marchio mondiale, che opera in mercati molto più attivi rispetto a quello italiano, e la Tipo rappresenta la berlina media del futuro, per una clientela di numerosi paesi europei e non, differenziata solo per la scelta degli allestimenti.

Il briefing di partenza è stato quindi "Skills, no frills", come dichiarato da Alberto Dilillo, oggi responsabile esterni del design Fiat, che al tempo della progettazione di Aegea era guidato da Roberto Giolito, oggi passato a Fiat Professional e a Fiat "Heritage" e sostituito da Klaus Busse, nuovo responsabile "FCA Design Emea". Un modello globale per un marchio globale, e una scelta apparentemente controcorrente per il mercato italiano: la nuova Fiat Tipo è una berlina a tre volumi e coda relativamente corta, che nasce già con questa configurazione. All'estero, va a sostituire la Fiat Linea, che, pur avendo un design filante, era comunque una Grande Punto con la coda: qui le proporzioni sono invece impostate comprendendo già il terzo volume. Certo, il pensiero va alla Dacia Logan, capostipite delle vetture europee low cost di nuova generazione, che nacque a tre volumi per soddisfare le esigenze di paesi diversi dall'Italia, quasi ignorata da noi prima dell'arrivo della due volumi Sandero; ma la Tipo vuole essere tutt'altro che una "low cost": è una media concreta, dal rapporto qualità-prezzo conveniente, ma del tutto allineata agli altri prodotti della concorrenza in termini di materiali, finiture, tecnica e dotazioni.

Già l'aumento complessivo delle misure di tutte le categorie di automobili, e soprattutto di quelle medie, consente di realizzare vetture compatte a tre volumi che possono permettersi proporzioni eleganti, pari a quelle delle berline medio-grandi di qualche anno o decennio fa. Pensiamo, ad esempio, alla Audi A3 Sedan, che interpreta il tema della berlina coupé su dimensioni praticamente analoghe a quelle delle prime A4. La Fiat Tipo può quindi permettersi di essere realizzata non sul pianale small Wide LWB di seconda generazione, su cui si basa anche la Fiat 500X, e non il Compact US Wide, evoluzione del pianale Giulietta su cui nascono Dodge Dart o Fiat Viaggio. E rimanere comunque "born to be sedan", senza correre il rischio di sembrare stretta, lunga e altissima, come la storica Fiat Duna derivata dall'altissima Uno, o la più recente Fiat Linea, ben più proporzionata ma sempre con una vista di tre quarti un po' da "derivata". La Tipo mantiene una forma scultorea e unitaria, con una lunghezza superiore anche

ad altre medie della categoria (è lunga 4,5 metri) e una larghezza vicina al metro e 80 (178 cm per la precisione); forse è giusto l'altezza (148 mm) che è appena superiore rispetto alle vetture del segmento più sportive, anche se ne giova lo spazio interno, grazie anche al passo di 2.640 mm.

E' vero che Fiat ha dichiarato che, almeno sulla carta, sono previste anche le versioni station wagon e due volumi: trattandosi di un modello a destinazione veramente internazionale, queste versioni sono indispensabili per fronteggiare seriamente la concorrenza. Però è interessante come la berlina media da famiglia del futuro non nasca pensando alle due volumi, secondo la filosofia "Golf" per intenderci, ma piuttosto riprenda una tradizione fortemente Fiat di vetture medie a tre volumi. Qualche nome: la Fiat 850, sviluppata dalla 600, che però aveva il motore posteriore -che il terzo volume consentiva di isolare meglio dall'abitacolo; la più "borghese" Fiat 1100, sviluppata fino alla versione R; ma soprattutto la Fiat 128, forse la migliore e più moderna vettura della categoria per l'epoca, di cui la nuova Fiat Tipo potrebbe essere considerata un'erede molto vicina, anche per l'architettura motore anteriore trasversale-trazione anteriore.

Quanto alle linee guida per il design, il Centro stile Fiat di Mirafiori, in accordo con le linee produttive in Turchia, hanno sviluppato un insieme moderno e armonico, limitando il numero delle "linee", ma non per questo rinunciando ad alcuni dettagli più articolati. Il frontale è relativamente alto, ma le pieghe sul cofano permettono di dare maggior slancio all'insieme, e a suggerire una certa sportività; in questo aiutano anche i fari avvolgenti ma piuttosto sottili, e la calandra molto ampia e piuttosto bassa, con il grande stemma Fiat al centro. La "gobba" al centro del cofano è prolungata, in negativo, sul tetto, mentre la fiancata ha una linea di cintura piuttosto alta, e una linea di spalla marcata e sporgente, che collega i fari e muove le superfici, caratterizzate da un ulteriore incavo alla base delle portiere. La coda è corta e piuttosto alta; manca il terzo finestrino laterale, e il lunotto è inclinato come in una coupé, mentre il baule si solleva al centro, contribuendo a snellire ulteriormente l'insieme; al tempo stesso, le luci posteriori avvolgenti "a C" propongono uno schema attuale già visto in altre vetture (ad esempio, Mégane III o la stessa Yaris), e lo sviluppo orizzontale aiuta ad allargare visivamente il volume di coda. I cerchi, almeno per le versioni italiane, hanno dimensioni che rendono l'auto ben assettata, con il contributo dei parafanghi sporgenti ma ben integrati nel contesto. Non sappiamo quanto possa avere influito nella realizzazione finale, ma la calandra ampia con il "sorriso" e la piega nella fiancata che separa una zona alta arrotondata e una parte inferiore lievemente concava ci ha ricordato la Fiat 1300-1500, una berlina medio-alta di gamma Fiat degli anni '60, anch'essa per l'epoca al vertice della categoria, e in parte ispirata alla vettura (americana) più alla moda dell'epoca, la Chevrolet Corvair. Infine, la coda aiuta anche l'aerodinamica, con un Cx di 0,29.

Due parole anche sugli interni della Fiat Tipo, che sono realizzati secondo le più recenti tendenze del gruppo Fiat, che privilegia le linee curve, e una plancia a sviluppo quasi ovoidale, con una zone superiore distinta per la strumentazione, su cui si innesta al centro la consolle per i comandi del clima, proseguendo nel tunnel centrale; il volante sportivo a tre razze riprende gli schemi ormai tipici delle ultime Fiat, mentre i sedili appaiono semplici e "concreti", pensati per un uso pratico e per rubare meno spazio possibile. Il terzo volume di coda, pur in assenza del portellone, consente di caricare bagagli fino a 510 litri senza "intrusioni" nell'abitacolo; il vano può essere aumentato ulteriormente ribaltando il sedile.

Anche il design, dunque, sottolinea la praticità e la funzionalità della nuova Fiat Tipo, e contribuisce a creare soluzioni dal costo non elevato: la versione di lancio Opening Edition, con il 1.4 Fire benzina da 95 CV, cerchi in lega, climatizzatore automatico, fendinebbia, autoradio con Bluetooth, vetri elettrici, sensori di parcheggio, viene proposta a 12.500 euro con permuta dell'usato, un prezzo praticamente da utilitaria; si sale con la Opening Edition diesel 1.6 da 120 CV, offerta comunque a 16.500 euro, e più ricca ancora la Fiat Tipo Opening Edition Plus, con 1.6 Multijet II da 120 CV.

1. http://www.virtualcar.it/public/media0a/151013_Fiat_Tipo_f520.jpg
2. https://www.youtube.com/embed/P-57UtNTchs?rel=0&controls=0&showinfo=0

---

## Test drive: Lotus Evora S 350, piacere di guida all'inglese (2015-12-06 21:07)

Esistono ancora le sportive all'inglese? E quanto può essere effettivamente sfruttabile un'auto ad altissime prestazioni nella vita di tutti i giorni? Siamo andati a verificare di persona, grazie alla collaborazione della concessionaria [1]Gino Lotus di Moncalieri, provando una delle vetture più interessanti della categoria, che, nonostante l'appartenenza a una "nicchia", è sempre presa come punto di riferimento anche dalla concorrenza diretta: la Lotus Evora S. Ecco le nostre impressioni.

La Evora oggetto del test appartiene alla categoria delle vetture sportive di alto livello, utilizzabili per divertirsi anche in pista, ma curate nel dettaglio per garantire un certo grado di lusso e confort. In questo senso, maestra è stata Porsche con varie versioni della 911, una vettura sportivissima e tecnicamente avanzata, ma non estrema in tutte le versioni, e sempre in grado di garantire l'uso quotidiano con classe ed eleganza. La Evora S testata, da 350 CV, rappresentava quindi il top di gamma prima dell'arrivo della Evora 400, che comincia ad essere commercializzata in questo periodo: un'auto meno estrema rispetto alle biposto Elise ed Exige, ma con una cura complessiva di progetto molto elevata.

Il design della Evora, "saltate" le proposte mai realizzate di Lotus by Donato Coco, rappresenta una naturale evoluzione delle sportive del marchio: è al tempo stesso molto elegante e relativamente semplice, con richiami classici (a cominciare dalla mascherina anteriore arrotondata) e soprattutto con l'aerodinamica totalmente integrata nella struttura, compresa la bella "piega" della fiancata all'altezza delle portiere, che migliora i flussi d'aria e lascia poi spazio ai parafanghi allargati, e all'alettone nel portellone posteriore, con il motore a vista dietro il lunotto; dietro, si nota il doppio terminale di scarico raccolto in un elemento unico al centro, con specifico diffusore posteriore sportivo.

Il risultato è gradevole con qualsiasi colorazione, compreso l'Aspen White che ha ricevuto particolari trattamenti per risultare brillante in tutte le condizioni di luce, facendo contrasto con tetto, cerchi (da 19" davanti e 20" dietro) e finiture nere dell'allestimento Sport Racer. Il pacchetto prevede finiture lussuose anche all'interno, come gli avvolgenti sedili Recaro "Premium sport" in pelle nera con impunture e profili in contrasto rossi, e il rivestimento di cruscotto, pannelli porta e console centrale in SuedeTex grigio ardesia, dall'aspetto simile al velluto.

Alcune prime considerazioni si possono già fare solo alla vista della Evora S, bassa e ben piantata sulle ruote, che si lascia ammirare anche da ferma. Lo spirito "british", anche su una vettura di dimensioni poco più grandi rispetto alle biposto della casa, si apprezza totalmente: non ci sono inutili fronzoli, tutto è funzionale all'uso su strada, ma tutto è anche rigorosamente ben fatto: un prodotto semi-artigianale che dimostra attenzione al montaggio, agli accoppiamenti delle lamiere, alla qualità generale. Un "vestito" studiato su misura per cio che è sotto pelle, un telaio moderno con cella centrale in alluminio estruso e incollato praticamente impossibile da torcere, con l'applicazione del V6 sovralimentato di origine Lexus-Toyota in posizione posteriore centrale, e l'applicazione di sportivissime sospensioni double whisbone.

Anche all'interno, la soluzione 2+2 ricorda proprio quella di Porsche: i due posti posteriori sono adatti più che altro a due bambini (anche con attacchi Isofix per i seggiolini); abbiamo provato a sederci dietro, ma un adulto ha poco spazio per la testa, e pochissimo per le gambe a sedile arretrato, oltre alla difficoltà a "scendere" nell'abitacolo: due sedute di emergenza, al limite, ma sicuramente più adatte per il trasporto di bagagli. L'interno, dal design semplicissimo che non lascia spazio anche in questo caso ad eccessi di qualsiasi tipo, è al tempo stesso sportivo ed elegante, anche ad un primo sguardo: tutto è al posto giusto, con una buona attenzione al dettaglio. La dimensione di vettura utilizzabile non solo in pista è sottolineata anche dal bagagliaio, al quale si accede sollevando il cofano motore, e che sta tra il motore e la parte terminale della coda: un "pozzetto" piuttosto piccolo, ma dalla forma regolare, che consente anche il trasporto di borse o trolley.

La Evora, però, è un'auto da guidare: il test stradale ha permesso di cogliere alcune delle caratteristiche principali della vettura, anche su strade normali e autostrada. La gradevole sensazione di "scendere" nell'abitacolo ci fa subito capire di trovarci di fronte a una vettura dalle prestazioni notevoli, e Lotus mette a proprio agio il pilota, confezionando un abitacolo essenziale, senza distrazioni e con tutti i comandi al posto giusto. La sensazione di un posto di guida "avvolgente" è sottolineata dai sedili Recaro, contenitivi ma al tempo stesso anche confortevoli, più vicina alle storiche vetture inglesi sportive che non alle recenti supercar iper-tecnologiche, con il volante in magnesio in primo piano dalla presa sicura, e i due pedali ben posizionati della versione automatica. Pochi i comandi: le leve al volante (con chiave tradizionale), il touchscreen del sistema multimediale con navigatore, i comandi del clima, i pulsanti del cambio e poco altro. E una strumentazione circolare che mette ben in evidenza il contagiri.

Terminata la procedura d'avviamento, si sente tutto il sound del V6 sovralimentato, grazie anche allo scarico attivo nella modalità Sport del Lotus DPM Dynamic Performance Management, di serie in questo allestimento. E' un bel sentire, ma in realtà non è affatto invasivo anche nella guida, spingendo sull'acceleratore, al punto che per goderci le sonorità abbiamo dovuto aprire il finestrino: la Evora riesce a risultare molto più confortevole del previsto. Anzi, diciamo che è la prima cosa che stupisce della vettura: non c'è solo un comportamento stradale di prim'ordine, ma anche una comodità e silenziosità degne della migliore concorrenza, con assenza di vibrazioni e scricchiolii.

Come invece era prevedibile, la Evora unisce il meglio di passato e presente, per garantire una guida dinamica in ogni situazione, da sorriso permanente. I 350 CV a 7.000 giri, e soprattutto i 400 Nm a 4.500 giri (con cambiata automatica in Sport intorno ai 4.000) sarebbero numeri già interessanti da soli, ma la miscela esplosiva è data dall'abbinamento con il telaio leggero e rigidissimo già citato, e con un tuning davvero esemplare: il valore dichiarato da 0 a 100 km/h in 4,6 è sicuramente alla portata della vettura, così come (immaginiamo) la velocità massima di 286 km/h, ma ciò che colpisce è la facilità con cui si compie qualunque genere di manovra. Grazie anche al cambio automatico, un tradizionale IPS 6 rapporti che dispone anche di comandi al volante, è impossibile non districarsi nel

traffico normale, con spinte che lasciano attaccati al sedile; la sterzata e pronta e precisissima al millimetro, la frenata con ABS Lotus e pinze AP Racing è addirittura entusiasmante, anche in condizioni particolari come curve improvvise con cambio di pendenza, in cui si apprezzano anche la gommatura generosa, la rigidità del telaio e l'assetto generale. Anche la visibilità, nonostante la guida bassa, è notevole grazie alla vetratura avvolgente, mentre in manovra aiuta la telecamera posteriore. Tutto sembra sempre estremamente semplice, quasi come se il complesso fosse in grado di gestire potenze e coppia ben superiori, e non si avverte mai l'effetto "tavola", con beccheggio e soprattutto rollio ridotti al minimo, ma con la capacità di sopportare anche le asperità del manto stradale. Dispiace uscire dall'abitacolo, insomma…

Un'ultima nota sui costi. I consumi medi dichiarati sono di 9,7 litri per 100 km, tra l'altro migliori con il cambio automatico rispetto al manuale; ci è stato detto che la media, con una guida attenta, è di circa 10 litri per 100 km. L'acquisto di una delle pochissime Evora 350 già disponibili in Italia può essere conveniente, se non si vuole puntare sulla più potente, ma costosa, Evora 400 (che ha un listino che parte da più di 106.000 euro): il prezzo promozionale della Evora S con le dotazioni citate è di 74.900 euro, contro un listino di 90.932 euro. La Porsche 911, da 370 CV, parte di listino da oltre 102.000 euro.

- Sergio Chierici per Virtual Car; grazie a [2]Gino Lotus ([3]pagina facebook)

1. http://www.ginolotus.com/
2. http://www.ginolotus.com/
3. https://www.facebook.com/lotusgino/?fref=ts

---

## Citroën E-Mehari: l'icona francese ora è elettrica (2015-12-11 12:01)

Citroën, a differenza di altre case automobilistiche, non è mai piegata al retrodesign, o alla rievocazione esplicita di modelli del passato: ai due estremi della filosofia della Casa, in tanti richiedono periodicamente riedizioni della celebre DS, e della simpatica e iconica 2CV. Citroën ha fatto la scelta di mantenere la sua filosofia, facendo diventare DS un marchio premium autonomo, e proponendo idee e principi su altri modelli, come il caratteristico "arco" della finestratura della [1]C3 (soprattutto la prima serie, di Donato Coco), il concetto di auto "utile" ed economica di [2]C-Cactus e [3]C4 Cactus o alcuni schemi del design della [4]DS Revolte concept. Ora Citroën guarda al passato in modo ancora diverso, riproponendo in chiave moderna la Mehari del 1968, fuoristrada leggero su base 2CV/Dyane molto popolare anche in Italia. Oltre al nome E-Mehari, vengono ripresi la filosofia originaria e qualche elemento stilistico, ma ora il motore è totalmente elettrico, grazie alla collaborazione con il Gruppo Bolloré.

In parte anticipata nello stile dalla Citroën Cactus M concept dell'ultimo Salone di Francoforte, la E-Mehari ha ingombri diversi rispetto alla C4, analoghi a quelli della Bolloré Bluesummer: la vettura è lunga 3,81 m, larga 1,87 m e alta ben 1,65 m. Il frontale riprende gli schemi delle ultime Citroën, con la mascherina anteriore al centro che funge da paraurti e vano porta-targa, le sottili luci in alto ai lati del double chevron e le luci laterali in appositi vani a forma di rettangolo arrotondato, come le cornici dei fari della Mehari storica; in basso, una protezione nera che circonda l'intera vettura e marca ancora di più la vocazione autostradale. Della prima Mehari, una "vasca" interamente in ABS colorato, viene ripresa l'idea della carrozzeria in plastica termoformata dai colori vivaci in ogni parte, operazione facilitata proprio nel frontale, data l'assenza di prese d'aria per radiatore e motore termico.

La Mehari del 1968 aveva una grande quantità di nervature nella carrozzeria in plastica, che avevano fini estetici, ma anche di irrobustimento strutturale; le nervature orizzontali vengono "citate" nelle portiere, dotate di cerniere esterne -nell'originale le portiere si potevano togliere del tutto, o sostituire con una catenella, come in una vera "spiaggina". La vista laterale della Mehari d'epoca faceva risaltare l'altezza da terra, con una grande distanza tra le ruote 2CV e il pianale; la E-Mehari esalta invece le dimensioni delle ruote, come in una SUV compatta, con parafanghi ampi e sporgenti. La ribaltina della Mehari originaria, con i piccoli fari laterali, è ripresa anche dalla E-Mehari, come pure la struttura leggera superiore: la vettura originaria poteva totalmente privarsi del tetto, mentre la nuova elettrica dispone di un parabrezza con cornice più spessa e due roll-bar fissi, sui quali possono essere montate le coperture che si chiudono con un sistema laterale a scomparsa, su ampie vetrate trasparenti, e che consentono varie possibilità di apertura. Gli interni storici erano essenziali, e soprattutto modulari, con la possibilità di far "sparire" il divano posteriore; la nuova ha 4 sedute più convenzionali, con quelli posteriori ribaltabili e un bagagliaio da 200 a 800 litri. Numerose le combinazioni cromatiche tra carrozzeria (blu, arancione, giallo e beige), interni (beige o rosso arancio, con stampa centrale ispirata al mondo degli sport nautici, in TEP impermeabile) e copertura del tetto (nero o rosso arancio).

La batteria Bolloré LMP (Lythium Metal Polymer) da 30 kWh di capacità, alimenta un motore elettrico da 68 CV; la ricarica può avvenire in 8 ore con una presa da 16A, e in 13 ore con un connettore domestico da 10A, mentre la velocità massima è di 110 km/h, con percorrenze che vanno dai 100 km in strade extraurbane ai 200 km in città. Prodotta nello stabilimento PSA di Rennes, la E-Mehari è stata presentata a Parigi, in concomitanza con Cop21, la conferenza Onu sul clima; sarà in vendita dalla primavera del 2016.

IFRAME: [5]https://www.youtube.com/embed/DMBtJLAu71w?rel=0 &controls=0 &showinfo=0

1. http://www.virtualcar.it/video-la-nuova-citroen-c3-presentata-da-florian-martin/
2. http://www.virtualcar.it/video-citroen-c-cactus/
3. http://www.virtualcar.it/design-citroen-c4-cactus-a-ginevra-2014-per-osare/
4. http://www.virtualcar.it/video-citroen-revolte-concept/
5. https://www.youtube.com/embed/DMBtJLAu71w?rel=0&controls=0&showinfo=0

**Nuova Fiat Tipo, prime impressioni di guida** **(2015-12-14 21:52)**

Abbiamo avuto modo di effettuare un breve test drive urbano della Fiat Tipo, nell'allestimento di lancio più completo con la motorizzazione 1.6 diesel da 120 CV. Ecco le nostre prime impressioni.

Dell'aspetto esterno della [1]nuova Tipo abbiamo già parlato: l'insieme ha un design coerente e ben fatto, con il terzo volume che non dà mai l'impressione di essere un aggiunta a un corpo vettura a due volumi, e con una buona qualità nei giochi e nell'allineamento delle parti, compresi, ad esempio, le particolari luci posteriori, aggettanti e avvolgenti, o il baule posteriore dalla forma rastremata. Le maniglie delle porte hanno un aspetto solido, e le porte stesse hanno un suono deciso e sembrano piuttosto robuste. Insomma, la qualità percepita non è affatto quella di un'auto "low cost", e non è distante dalle principali rivali di categoria, con l'aggiunta di un'immagine più "importante" garantita, ad esempio, dalla mascherina tridimensionale e avvolgente o dalle nervature sul cofano, ma sicuramente anche dal terzo volume. Se andiamo a vedere, le proporzioni esterne ricordano quelle di una berlina di segmento D di qualche anno fa, magari una delle tante "derivate" dalla categoria inferiore largamente presenti nei listini del gruppo Fiat.

Stesso ragionamento anche per gli interni: i tessuti dei sedili sono comodi e concreti, ma anche eleganti per la presenza della doppia tonalità; l'impianto multimediale con touch screen è di ultima generazione, mentre le bocchette orizzontali sono ben realizzate, e i comandi del clima tondi ricordano quelli di altre vetture del gruppo. Un'annotazione anche sul volante, ricco di funzioni e rifinito come in una vettura importante, ma nell'esemplare provato dalla corona un po' spessa e un po' scivolosa al tatto. L'insieme, comunque, è accogliente, e il listello di finitura che realizza un arco attorno alla plancia contribuisce ad arricchire un ambiente semplice e concreto, con plastiche di diverso tipo ma mai eccessivamente "povere", e ben assemblate. Ottima l'accessibilità, grazie ad una buona altezza del padiglione e alle quattro porte, e molto ben sfruttabile anche il bagagliaio: manca il portellone, ma ci sono le porte laterali, il sedile ribaltabile e una vano totalmente rivestito e dalla forma molto regolare, per un totale di 520 litri.

Nel breve tragitto su strada normale, abbiamo colto alcune caratteristiche di massima. Innanzi tutto, lo sterzo risulta pronto e sempre piuttosto morbido; c'è la funzione City, che però nella marcia normale è perfino troppo morbida -meglio, per noi, farne a meno, se non in particolari situazioni, come alcune manovre di parcheggio. Altra

cosa che abbiamo apprezzato è la manovrabilità del cambio a sei marce, come pure la predisposizione del 1.6 litri a scattare bene nel traffico cittadino, grazie alla coppia piuttosto in basso. Abbiamo notato la buona predisposizione delle sospensioni, dallo schema semplice, ad assorbire bene le asperità delle strade urbane, non sempre in condizioni perfette; interessante anche l'assenza di particolari rumori o scricchiolii all'interno, segno che il telaio 500X è ben adatto anche a una "berlina" più tradizionale, e che il montaggio complessivo è di qualità. I freni sono parsi adeguati alla massa della vettura, e il rumore del turbodiesel Fiat, a velocità urbane, è piuttosto filtrato, anche se meno di alcune concorrenti più costose.

Sì, perché il vero punto forte è che un prodotto che almeno ad un primo contatto sembra ben realizzato e andare bene su strada, è il prezzo di lancio pari a 16.500 euro già comprendente i principali accessori, e un consumo d'uso che, a un primo riscontro, si attesta attorno ai 14 km con un litro, sicuramente migliorabili nella guida extraurbana. Vedremo di verificare queste impressioni in un futuro long test drive.

1. http://www.virtualcar.it/nuova-fiat-tipo-un-design-internazionale-ma-di-tradizione/

---

**Ferrari Top Design School Challenge: al via la fase finale** **(2015-12-16 14:07)**

Ferrari Top Design School Challenge è un interessante progetto dei design, simile ad altri due già realizzati a Maranello nel 2005 e 2011, ma con una ventata di novità che comprende anche una più moderna dimensione "social". Gli studenti di prestigiose scuole di design internazionali sono stati chiamati a disegnare la Ferrari del futuro. I 12 modelli finalisti sono ora stati selezionati, e attendono il giudizio della giuria tecnica e del popolo di internet.

La selezione ha avuto inizio scegliendo innanzi tutto le scuole di design; in una prima fase gli istituti presi in considerazione sono stati una cinquantina, ridotti poi a 8 e infine a quattro università distribuite su tre continenti: la Hochschule Pforzheim (Germania), il College for Creative Studies (Detroit, USA), Hongik University (Seul, Corea, che già vinse il Ferrari World Design Contest del 2011) e ISD-Rubika di Valenciennes (Francia).

Il lavoro degli studenti è iniziato dall'ottobre 2014, con la consegna dei modelli finalisti in Ferrari dopo un anno; ogni scuola ha prodotto tre modelli, per un totale di 12. La proclamazione dei vincitori avverrà il 15 gennaio 2016. il Gran Premio assoluto sarà assegnato dalla giuria tecnica, che non si limita alla presenza del responsabile del design Ferrari Flavio Manzoni, o a Paolo Pininfarina, ma comprende varie personalità legate al mondo Ferrari, dai piloti agli ingegneri, fino a direttori di musei e collezionisti famosi: Nicola Boari, Franco Cimatti, Aldo Colonnetti, Rodolfo Gaffino Rossi, Jay Kay, Nick Mason, Andrea Militello, Marc Newson (TBC), Sebastian Vettel

Il secondo vincitore sarà invece deciso dal pubblico di internet, attraverso una la [1]pagina Facebook Ferrari. Sarà interessante verificare se i giudizi risulteranno simili, oppure se la rete esprimerà una preferenza diversa. In bocca al lupo a tutti gli studenti partecipanti!

1. https://apps.facebook.com/524903014334673/

---

## Terremoti nel mondo del design: uno sguardo al futuro (2015-12-19 14:17)

Il mondo automobilistico è sicuramente in forte trasformazione, in un mercato sempre più globale, totalmente riorganizzato, sempre più attento alle questioni ambientali e alla sicurezza, con nuovi progressi nel campo della tecnologia e dei sistemi di alimentazione, e con l'adattamento alle nuove realtà geografiche, dai centri storici alle megalopoli. Tutto questo, in unione con le recenti vicende (in qualche modo collegate a queste trasformazioni globali) che hanno coinvolto il gruppo Volkswagen, ma anche altri grandi gruppi, hanno portato ad alcuni cambiamenti nel

mondo del design, sia a livello di incarichi che di proposte progettuali.

Partiamo proprio dal gruppo Volkswagen, che fino a poco tempo fa, prima dell'arrivo del Ceo Matthias Müller da Porsche dopo lo "scandalo" sulle emissioni, aveva in Walter De' Silva il punto di riferimento: responsabile di tutto lo stile del gruppo, aveva anche un ruolo chiave nell'acquisita Italdesign, e aveva raccolto intorno a sé un gruppo di collaboratori, tra cui Wolafgang Egger e per qualche tempo Flavio Manzoni, che avevano portato un po' di calore mediterraneo ad uno stile fortemente funzionale ed equilibrato, tradizionalmente tedesco. Ora Walter de Silva si è dimesso a fine novembre, anticipando di poco il pensionamento, e anche Giorgetto Giugiaro ha lasciato la "sua" Italdesign: Müller ha quindi chiamato il 53enne Michael Mauer, attualmente responsabile del design Porsche, a guidare anche il design dell'intero gruppo.

Cosa succederà a questo punto? Fino ad ora, De' Silva coordinava numerosi team, alcuni dei quali particolarmente giovani e attivi, come ad esempio Skoda, e diffondendo un concetto di design funzionale e "sottrattivo", attentissimo alle proporzioni ma anche alla coerenza di ogni linea e superficie, senza lasciare spazio ad eccessi di qualsiasi tipo, ma riuscendo, attraverso singole trovate stilistiche, a suggerire l'idea di dinamismo. Il design degli altri due gruppi tedeschi, Mercedes-Benz (Gorden Wagener) e BMW (Adrian van Hooydonk), ha seguito invece un corso differente.

BMW ha "mitigato" le originalità di Chris Bangle fissando linee comuni per i diversi modelli, ma con una scelta di proporzioni, linee, superfici e dettagli -come l'enorme doppio rene anteriore con cromature prolungate sui fari, ad esempio- che sono al limite della tradizione; Mercedes si è spinta ancora oltre, al punto da far allontanare i "puristi", che rimpiangono l'era di Bruno Sacco, ma forse anche a far avvicinare una clientela diversa, a livello internazionale.

Mauer, che aveva lavorato per Mercedes-Benz (Classe A, SLK, SL), Saab e GM, è in Porsche dal 2004, ed ha firmato Cayenne 2007, Panamera, 918 Spyder e i modelli di più recente progettazione.

Da notare altri movimenti importanti sempre nell'ambito del gruppo Volkswagen: Filippo Perini, ad esempio, è passato a dirigere non solo il design Lamborghini, ma è diventato anche capo dello stile Italdesign, sostituendo anche un altro uomo del gruppo Audi, Wolfgang Egger, ora passato al Volkswagen Interbrand Design Studio di Braunschweig, in Germania. Si attendono, quindi, rivouzioni: ovviamente, molti modelli sono stati già approvati, quindi occorrerà del tempo per verificare quale sarà la linea adottata dello stile del gruppo, e occorrerà verificare l'impatto delle nuove tecnologie recentemente annunciate, come il nuovo impulso al motore elettrico. Prevarrà anche per Volkswagen "l'effetto speciale", o verrà mantenuto l'attuale equilibrio?

Una breve nota anche per un altro designer "storico" che ha lasciato il gruppo Volkswagen: Luc Donckerwolke. In Bentley, già critico nei confronti del design della SUV Bentayga, ha lasciato il suo incarico, sostituito da Stefan Sielaff. In passato, Donckerwolke ha ricoperto ruoli chiave nel gruppo: sua è la rinascita del marchio Lamborghini, secondo lo stile derivato dalla Countach (e delle linee tese di scuola Gandini-Bertone) che ancora oggi è alla base

delle più recenti vetture della casa; suo è anche lo spostamento di questo linguaggio per le vetture Seat, con una sportività dai tratti più taglienti che ha allontanato il rischio di sovrapposizione con quello Alfa Romeo, della prima era De' Silva.

In realtà, il nuovo incarico di Luc Donckerwolke è molto stimolante: realizzare per il gruppo Hyundai la nuova gamma di vetture premium Genesis, i cui primi frutti cominciano a vedersi nei saloni internazionali. Con la voce che Peter Schreyer, anche lui ex-Volkswagen-Audi e ora premiatissimo responsabile del gruppo Hyundai-Kia, possa essere sostituito, avvicinandosi alla pensione.

Prima di tornare in oriente, diamo uno sguardo invece a un altro terremoto di questi ultimi giorni: la totale ridefinizione degli incarichi nel gruppo FCA. Ralph Gilles, chiamato dagli USA a presiedere il design dell'intero gruppo, ricoprendo il ruolo che fu di Lorenzo Ramaciotti ma su una base ancora più estesa, avrà ora a che fare con nuovi responsabili di design per ciascun marchio. La notizia che ha forse lasciato più sorpresi è la sostituzione di Roberto Giolito, padre della 500 e di tutte le ultime Fiat, con Klaus Busse, finora capo dell'interior design di Chrysler, Jeep, Dodge e Ram, oggi responsabile dello Stile non solo di Fiat, ma anche di Abarth, Alfa Romeo e Maserati; al suo posto va Christopher Benjamin, ex designer Volvo. Scott Kruger, già responsabile del design Dodge e SRT negli USA, sostituisce ora Marco Tencone all'exterior design di marchio Alfa Romeo; Tencone rimane comunque responsabile exterior design Maserati e Lancia, insieme ad Alberto Dilillo per Abarth e Fiat Passenger Cars; invariata invece la guida dei dipartimenti Colori & Materiali (Rossella Guasco), Surface Lab (Marco Bertolazzi) e Planning (Luigi Pasquale). All'interior design, invece, tutti i marchi automobilistici saranno curati dal tedesco Andreas Wuppinger, già responsabile design del marchio Fiat. Ferrari mantiene invece l'autonomia, anche in termini societari, con il proprio centro stile di Maranello guidato da Flavio Manzoni.

E Roberto Giolito? E' stato chiamato alla direzione di un settore strategico quale il marchio Fiat Professional, che attualmente ha notevole lavoro anche in virtù delle nuove alleanze per i futuri modelli, a cominciare da quella con Renault, con la cessazione dell'accordo con PSA. A Giolito è stato anche affidato l'incarico di responsabile della collezione auto classiche del Gruppo Fiat Heritage.

Vedremo ora cosa succederà in Fiat; se per i veicoli commerciali possiamo immaginare la continuità dello stile funzionale di molte Fiat recenti, con legami più o meno diretti al passato del marchio e con alcuni elementi amichevoli e non eccessivamente "aggressivi", per le vetture degli altri marchi potremmo ipotizzare una visione fortemente internazionalizzata dei modelli; in parte, la nuova Tipo e la 124 Spider, nate comunque dal gruppo di lavoro precedente, potrebbero costituire un punto di partenza.

Breve nota anche sui "carrozzieri", padri del cosiddetto design di scuola italiana. Bertone è fallita, con la vendita dello stabilimento di Grugliasco a Fiat e la messa all'asta del marchio e della collezione di 79 pezzi tra automobili,

telai, modeli -quest'ultima totalmente acquisita dall'Asi per 3,44 milioni di euro. Abbiamo scritto di Italdesign: non c'è più Giugiaro, e si potrà verificare cosa accadrà in futuro; attualmente il centro fornisce utili servizi ad altri centri stile del gruppo -come ad esempio il reparto di modellazione per le future Lamborghini. Pininfarina, con lo stile guidato da Fabio Filippini, è stata di fatto comprata dagli indiani di Mahindra & Mahindra, che già a marzo avevano acquisito il 51 % del gruppo PSA Peugeot Citroën; si tratta dell'unica realtà che, grazie all'apporto di capitale, potrebbe ancora dire la sua in numerosi settori del design.

Proprio PSA è impegnata ora a ridefinire lo stile dei proprio marchio, con il nuovo brand premium autonomo DS che cerca di farsi strada per una clientela internazionale, compresa quella cinese; Renault, con lo stile "umano" e dinamico lanciato da Laurens van den Acker, sta avendo riscontri positivi, insieme allo stile più conservativo ma sempre più curato nel dettagli di Dacia e RSM, mentre Ford e Opel evolvono in chiave ancora più dinamica il design proposto negli ultimi anni. Gli indiani hanno dato linfa anche al gruppo JLR, con nuove uscite che dimostrano al tempo stesso dinamismo moderno e attenzione alla propria storia, mentre i cinesi hanno permesso a Volvo di evolvere il concetto di design svedese "premium", declinandolo su più di un modello, dai SUV alle berline, dalle station wagon alle sportive.

Ultima nota sull'oriente. Se Mazda evolve il Kodo design, combinandolo sempre più sulla esclusiva tecnologia SkyActive per l'ottimizzazione di consumi e prestazioni, e Nissan-Infiniti osa un po' di più soprattutto su modelli come SUV crossover o auto di lusso, nell'ambito della condivisione dell'alleanza Renault (e Daimler-Benz), chi sta uscendo fuori dal coro è il gruppo Toyota, anche con il marchio Lexus. Toyota, con i frontali "a X", osa anche sui modelli più popolari, come Aygo o Yaris; Lexus, con le enormi calandre a clessidra tridimensionali e le innumerevoli sfaccettature di linee e superfici, ha preso una via decisamente non allineata alla concorrenza; le concept presentate al Salone di Tokyo 2015 da Toyota (S-FR, FCV Plus, e Kikai) sono totalmente diverse tra loro, nel design e nella filosofia.

Ma a colpire è soprattutto il design pensato per le più recenti proposte di vetture ad alimentazione "alternativa": se per la Toyota Mirai, fuel cell di serie, il design sfaccettato e dalle linee apparentemente incoerenti poteva

sottolineare la "diversità" di un modello che in questa fase sarà sicuramente di nicchia, colpisce l'originalità della nuova Prius, vettura che potrebbe diventare popolarissima in tutto il mondo, e che appare quasi il contrario di quello che potremmo immaginare in termine di proporzioni ed "equilibrio". Uno sguardo originale verso il futuro: vedremo se sarà recepito e premiato anche dagli automobilisti.

- Sergio Chierici per Virtual Car

**Romeo Ferraris "accorda" il suono del diesel: l'importanza del "canto" di un'automobile** **(2015-12-23 00:13)**

Ci sono tante componenti in un'automobile, che vanno oltre la parte puramente meccanica. Di solito ci si concentra sull'aspetto visivo: il design prima di tutto, i colori, le superfici. Poi c'è un aspetto tattile e olfattivo, soprattutto all'interno. Gioca però un ruolo importante anche il suono: non solo l'apparato di riproduzione multimediale, oggi sempre più integrato nella progettazione acustica delle vetture, ma anche il rumore del motore, che per un appassionato può diventare una melodia, se non una vera e propria "firma", carica di significato. Un recente prodotto di Romeo Ferraris ci porta a fare alcune brevi considerazioni sul suono dell'automobile.

Fino a qualche decennio fa, i sistemi di scarico erano meno complessi rispetto a quelli odierni, e i motori avevano diverse personalità e specificità: da lontano era possibile, senza errori, distinguere una 2CV da un 500, o un Maggiolino da una Giulia. E molte aziende producevano scarichi sportivi, in grado da migliorare un poco le prestazioni, ma soprattutto generare un rumore quasi "da pista", che talvolta si otteneva del tutto involontariamente con lo scarico perforato dall'ossidazione...

Poi è arrivata una maggiore normalizzazione, e la diffusione di architetture standardizzate, unite anche a "silenziatori" più efficaci. Un sound più uniforma, dunque, fatte salve alcune eccezioni: basti ricordare il lavoro fatto da Alfa Romeo per cercare di ricordare, con i 6 cilindri by Holden di 159 e Brera, il sound inconfondibile del V6 Busso. E anche all'interno dell'abitacolo, l'insonorizzazione si è fatta sempre più efficace, fino ad arrivare ai sistemi "sottrattivi", progettati da giapponesi e da altre aziende, in grado di produrre onde uguali e contrarie per annullare ogni rumore.

Non tutti, però, gradiscono il silenzio: in molte sportive, ad esempio, ci sono valvole allo scarico che entrano in funzione nelle varie modalità "Sport" per ottenere un sound più coinvolgente. Perfino l'impianto stereo può generare dei suoni "ad hoc" all'interno dell'abitacolo, e a volte anche all'esterno: un particolare ben noto ai progettisti di vetture elettriche, che, quasi del tutto prive di sonorità, rischiano di non essere ben avvertite dai pedoni. Suoni che potrebbero un domani essere del tutto lontani rispetto a quelli di un motore tradizionale.

Ma a proposito di motori termici di tipo classico, ormai da anni la disputa è tra due fazioni diverse: gli appassionati del motore a benzina, e quelli del motore a gasolio. Una volta, non c'erano dubbi: il motore a gasolio aveva sì una sonorità tra il trattore e il camion, ma era riservato a "incrociatori" autostradali dalla fama di indistruttibilità, e

dall'andatura più lenta ma costante. Poi sono arrivati i moderni turbo diesel, che hanno raggiunto velocità e consumi spesso migliori dei corrispondenti motori a benzina, fino a vincere un buon numero di 24 ore di Le Mans... con il loro suono sordo, a basso numero di giri. Una parentesi sul suono di un'auto da corsa che ricorda quanto accaduto in Formula 1: non basta il fischio di un turbo e un motore a benzina per ritrovare l'urlo dei motori di aspirati maggior cilindrata e plurifrazionati di qualche anno fa, neanche con specifici risuonatori.

E qui siamo alla notizia: può esistere un risuonatore che modifichi il suono di un motore diesel, per colmare uno dei principali gap "psicologici" rispetto ai più sportivi benzina? [1]Romeo Ferraris ha mutuato quanto già proposto da alcuni costruttori di modelli più costosi, da Maserati a BMW e Audi, ma ne ha realizzato un optional versatile, e installabile su quasi tutti i modelli. Si tratta di uno o due risuonatori da posizionare su un terminale di scarico realizzato in modo specifico in base alle caratteristiche scelte dal cliente. I suoni ottenibili su un motore diesel sono circa sei, che simulano altrettante tipologie di motori a benzina, tra cui il tipico "sound" dei V8 made in USA. Il sistema comunica con il Controller Area Network dell'auto, da cui riceve le informazioni sull'acceleratore, modulando di conseguenza il suono; un tasto all'interno dell'abitacolo permette poi di gestire volume e intensità.

Chissà se in futuro il suono dell'auto sportiva sarà ancora rappresentato dal rombo di un V8 o un V12 a benzina, o piuttosto non sarà qualcosa di completamente nuovo... fino al totale silenzio, interrotto soltanto dal sibilo dello spostamento d'aria e delle parti in movimento, oppure qualche suono mai udito prima su strada. Un campo di ricerca importante anche per i futuri "designer del suono".

1. http://www.romeoferraris.com/

---

**Virtual Cars: Porsche 911 Solo Concept, di Gianmarco Giacchina (2015-12-28 13:15)**

[1]Gianmarco Giacchina, palermitano di 25 anni, è laureato in Disegno Industriale all'Università degli Studi di Palermo e ha frequentato il Master in Transportation Design dell'Istituto d'Arte Applicata e Design ([2]IAAD) di Torino. Questa Porsche 911 Solo Concept è proprio il progetto di tesi per il Master, realizzato insieme al team composto

da Stefano Giabbanelli, Dario Lauriola e Kashayar Jenabi, in partnership con Porsche: il tema era la Porsche 911 del futuro, e il progetto è stato premiato dall'Advanced design di Porsche con la realizzazione di un modello in scala 1:4, presentato ad Ottobre presso lo IAAD di Torino.

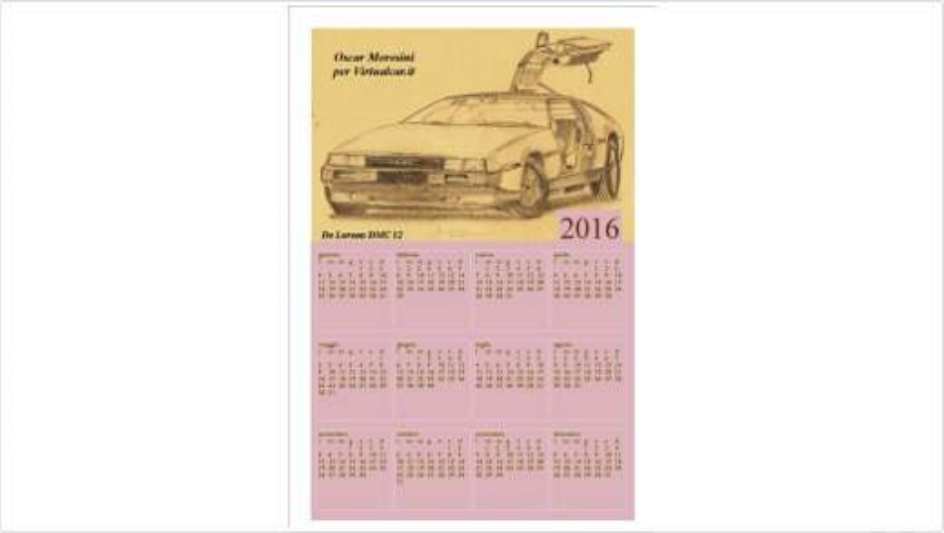
Il Concept è stato realizzato da Gianmarco Giacchina, Stefano Giabbanelli, Dario Lauriola e Kashayar Jenabi da settembre 2014 a ottobre 2015; l'esposizione delo progetto è avvenuta a febbraio nella sede di Italdesign a Moncalieri, alla presenza di Giorgetto Giugiaro, Mitja Borkert (Porsche advance design manager) e Peter Varga (Porsche exterior designer), mentre il modello in scala 1:4 è stato esposto per la prima volta allo IAAD il 12 ottobre 2015.

Punto di partenza, una frase del CEO di Porsche: «quando vedo due Porsche nella stessa strada, comincio a preoccuparmi». Un'ammissione del fatto che le Porsche più recenti, soprattutto con i nuovi segmenti rappresentati da Cayenne, Macan e Panamera, sono diventate auto più "popolari" rispetto al passato, nei limiti dell'esclusività del marchio. Si è allora pensato al recupero di sportività e di esclusività, da cui il nome di "Solo Concept", ricordando anche le vittorie sportive come a Le Mans o alla Targa Florio. La Solo Concept è una monoposto ibrida da competizione, con linee simili a quelle delle 911, e con una citazione della Porsche 935/78 "Moby Dick" che stabilì il record di velocità a Le Mans nel 1978. La costruzione dell'auto è interamente in fibra di carbonio, con una "capsula" interna in policarbonato che comprende l'abitacolo e il motore, in posizione centrale-posteriore; i copriruota aerodinamici sono integrati con il resto della carrozzeria, e nascondono le ruote alla vista.

- [3]Gianmarco Giacchina per Virtual Car

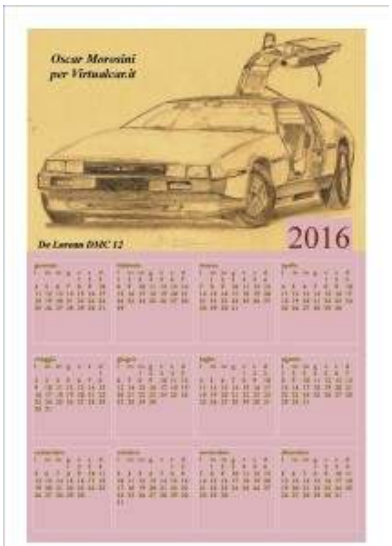
1. gianmarco-giacchina
2. http://www.iaad.it/
3. https://it.linkedin.com/in/ggiacchina

**Calendario 2016 Motoring art, di Oscar Morosini** **(2015-12-31 02:28)**




Si rinnova anche per il 2016 una piacevole consuetudine di Virtual Car: la pubblicazione del calendario artistico di [1]Oscar Morosini. Tema di quest'anno è la DeLorean DMC-12, di cui si è diffusamente parlato nel 2015 per la data di uno dei viaggi nel tempo del film "Ritorno al futuro", ma che è qui riprodotta nella livrea originaria di Giorgetto Giugiaro del 1981.

Cogliamo l'occasione per augurare a tutti i lettori un felicissimo 2016!

[2] 


– Oscar Morosini per Virtual Car

1. oscar-morosini

2. http://www.virtualcar.it/public/media0a/Calendario-2016-per-virtualcar.jpg

---