

SCULTURE IN MOVIMENTO

UNA storia della carrozzeria

Appunti dalle lezioni del docente

Dott. Ing. Franco Casella



Dispensa n°: 8

VERSO L'AUTOMOBILE DI OGGI

Indice:

Il <i>Cuneo</i> : l'ultima tensione creativa	pag. 5
Sempre più <i>veicoli</i> , sempre meno <i>oggetti emozionanti</i>	pag. 9
Alla conquista dello spazio: monovolume, MPV, crossover ed altre tipologie ancora	pag. 13
Le carrozzerie multispazio	pag. 18
La Range Rover ed i SUV, veri e crossover	pag. 23
Ancora svelte e filanti le sportive	pag. 29
Le automobili si assomigliano sempre di più	pag. 32
Le auto <i>Cult</i> si fanno rimpiangere	pag. 37
Le auto da città ed il fenomeno Smart	pag. 43
Verso la fine di un'epopea	pag. 47

VERSO L'AUTOMOBILE DI OGGI

Negli ultimi due decenni del secolo ventesimo si poteva pensare che l'automobile stesse perdendo un po' di quei connotati che, storicamente, l'avevano sempre contraddistinta nei suoi cento anni di vita.

Ormai, si stavano dissolvendo le caratteristiche *nazionali* delle automobili, col risultato che tedesche, francesi, inglesi ed italiane si assomigliavano un po' tutte; perfino le giapponesi stavano perdendo, finalmente, la loro naturale *asiaticità* e cominciavano a confondersi, nei volumi e nelle forme, con le altre vetture del resto del mondo, con le europee in particolare.

Non era un fenomeno nuovo quello della cosiddetta *globalizzazione*, né limitato al mondo dell'automobile; era naturale che fosse così se è vero che: "in un sistema isolato (e la Terra lo sarà fino all'arrivo dei marziani) l'entropia aumenta sempre!" ed è normale che col tempo tutto si mescoli sempre più anziché separarsi.

Forse, non è il caso di scomodare le leggi della Fisica con la "F" maiuscola, ma che le automobili siano destinate a diventare sempre più simili è quasi sicuro, come è inevitabile che buttando dieci palline bianche e dieci nere in una scatola e dando un bello scossone si ritroveranno le biglie tutte mescolate e non tutte le bianche da una parte e tutte le nere dall'altra, a conferma, appunto, della legge dell'entropia.

Nel corso del secolo passato, sul veicolo motorizzato a quattro ruote, si era assistito inizialmente al superamento della forma *a carrozza* del veicolo ed alla nascita della prima autentica automobile: la Mercedes del 1901; poi, c'era stata l'armonizzazione dei componenti dell'autoveicolo in un unico corpo filante con la nascita della torpedo e, dopo la stagione dell'aerodinamica, si era verificato il trionfo della carrozzeria ponton e la comparsa delle automobili tondeggianti.



quattro diversi tipi di carrozzeria: la prima originale automobile, la torpedo, l'aerodinamica e la ponton

A questo punto, si era riscoperto il valore dello spigolo e non rimaneva quasi più nulla da inventare a proposito di carrozzerie automobilistiche; ma per fortuna, in quell'ultimo scorcio del secolo ci fu ancora il tempo per un'ultima avventura nel mondo esaltante dei carrozzieri e degli stilisti.

Il Cuneo: l'ultima tensione creativa

Per carrozzeria cuneiforme si intende quella sagoma automobilistica caratterizzata da una coda alta, come già era presente sulle vetture di tipo Kamm o fastback, accoppiata, però, ad un cofano anteriore particolarmente basso e spiovente, seguito da un parabrezza altrettanto inclinato.

Nel profilo a cuneo di fine secolo scorso, ad essere inclinata era proprio la linea di cintura dell'automobile, cioè quel segmento ideale che dalla parte superiore del cofano, passando sotto i finestrini, corre lungo tutta la fiancata fino alla coda del veicolo.

Il cuneo era già facilmente riconoscibile sui bolidi da F1 degli anni settanta, ma non è altrettanto semplice stabilire quale automobile stradale l'abbia adottato per prima; è più facile identificare quali stilisti ne abbiano subito il fascino ed abbiano configurato le proprie creazioni secondo questo modo nuovo di interpretare lo stile di un'automobile.

Forse, potremmo pensare ad un'avanguardia di questa ipotesi di carrozzeria in un'interessante vettura della NSU, ormai dimenticata per la verità, che si chiamava Ro 80 ed era stata presentata nel 1967.

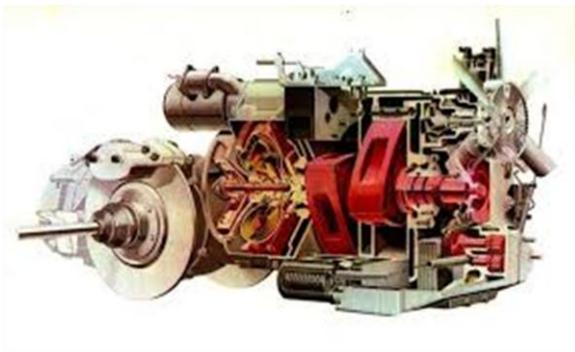
In un periodo in cui le auto di lusso più apprezzate ostentavano un aspetto piuttosto aggressivo, contraddistinto da cofani alti e protesi in avanti come a voler divorare la strada, la carrozzeria che Claus Luthe, il progettista della Prinz, volle dare alla sua nuova vettura di classe medio-superiore era più rilassata e pacifica; la sua linea era caratterizzata da forme tondeggianti, con coda alta e bombata e cofano motore piuttosto basso ed inclinato, così come il parabrezza.



la linea a cuneo della NSU Ro 80 - 1967

C'era anche una motivazione tecnica che consentiva alla Ro 80 di avere un cofano anteriore così spiovente: non conteneva un classico motore a quattro o sei cilindri come prevedibile su di una vettura tedesca delle sue dimensioni e classe; al contrario, quel cofano conteneva un anticonvenzionale motore ad elementi rotanti, di circa un litro di cubatura; si trattava di un propulsore di tipologia Wankel, dal nome del suo inventore, che in quel momento tentava le sue prime applicazioni industriali.

Sia grazie alla carrozzeria innovativa, sia al propulsore ancora quasi sperimentale, la Ro 80 fu una vera apripista nel mondo dell'automobile; sfortunatamente per lei, questa motorizzazione anticonvenzionale, con i frequenti guasti che purtroppo comportò, fu la causa principale delle scarse vendite della nuova grossa NSU.



spaccato di un motore Wankel – notare gli organi rotanti di forma quasi triangolare evidenziati in rosso

Fu certamente questa unità motrice e non la sua carrozzeria a cuneo dalle forme morbide a decretare l'insuccesso commerciale di quella vettura un po' in anticipo sui tempi; prova ne è il fatto che una forma quasi identica fu adottata dal Gruppo VW sulla sua Audi 80 terza serie, di qualche anno più giovane.

Contrariamente alla Ro 80, a quella macchina il successo commerciale arrise ampiamente; dotata di un sano propulsore convenzionale, fu lei a dare inizio alla serie ininterrotta di Audi di classe medio-

superiore che tanto successo di vendite ebbero nei decenni successivi.

Ma, tornando ad argomenti di tipo più generale, gli interpreti maggiormente convinti della carrozzeria a cuneo furono i nostri connazionali Giorgio Giugiaro e Marcello Gandini.

Designer prolifico, Gandini era uomo schivo e poco incline a far parlare di sé; egli sposò con convinzione la carrozzeria cuneiforme per le sue vetture sportive, costruite dalle officine Bertone, cioè la bellissima Lamborghini Miura degli anni settanta e poi l'altrettanto bellissima e bassissima pure Countach, vero mito degli anni ottanta!

Quest'ultima *dream car*, in particolare, ce la ricordiamo tutti per essere stata la protagonista, dietro le quinte, della vicenda commovente di Rain Man, l'indimenticabile film di Barry Levinson, superbamente interpretato da Dustin Hoffman.



Audi 80 B3 o terza serie - 1986



Lamborghini Countach – anni ottanta

Ma anche dal punto di vista tecnico, le vetture di Gandini e la Miura, in particolare, furono automobili davvero importanti; per fare concorrenza alle Ferrari, lo stilista piemontese si era convinto che sulla sua auto sportivissima la posizione ideale del motore non avrebbe dovuto essere sotto il cofano anteriore, come di regola sulle supercar del tempo ad eccezione delle Porsche, bensì in posizione centrale per avere una distribuzione ottimale dei pesi.

Per di più, la Lamborghini Miura il motore se lo vide installato trasversalmente, con notevole beneficio in termini di lunghezza totale della vettura.



Lamborghini Miura – anni settanta

Fu quella una decisione senza ripensamenti, una scelta storica; da quel momento, tutte le automobili dalle accelerazioni brucianti, quelle su cui non si doveva ascoltare la radio ma la musica del motore, come si predicava in Ferrari, tutte quelle automobili dai 250 km/ora in su, tutte avrebbero avuto il motore centrale, piazzato subito a ridosso dei sedili; a questa regola dovettero adeguarsi perfino le rosse di Maranello, a cominciare dalla Dino, piccola e bellissima coupé del 1970.



X 1/9, carrozzata da Bertone su meccanica Fiat 128

Ma Marcello Gandini seppe disegnare anche vetture un po' più a portata di mano e di portafogli della gente comune; una sua creazione fu la piccola e assolutamente cuneiforme Fiat X 1/9 del 1972, che aveva preso il posto della 850 SS sulle catene di montaggio della Carrozzeria Bertone; poi, un altro cuneo straordinario fu la Lancia Stratos,

dalle linee tesissime, per tanti anni regina indiscussa dei rally.

E a Gandini dobbiamo anche la forma di una vetturetta molto popolare: la sfortunata Innocenti Mini 90/120, che aveva sostituito la straordinaria, ma ormai non più attuale, utilitaria Morris ed Austin di Alec Issigonis.

Povera Mini dell'Innocenti-De Tomaso ... non era certamente facile rimpiazzare una progenitrice così prestigiosa e la piccola tre cilindri di Lambrate ce la mise tutta per risultare simpatica e gradita agli italiani; purtroppo, non le bastò quell'originale profilo a cuneo che le aveva dato Marcello Gandini ... la sua era proprio una *mission: impossible!*



Innocenti-De Tomaso Mini 90 - 1974



*vista fronte e retro di Fiat Uno (1983) e
vista frontale di Fiat Punto (1994)*

Ma furono tanti anche i *cunei* disegnati dall'altro maestro torinese: Giorgetto Giugiaro.

Oltre ai suoi capolavori Volkswagen Golf e Fiat Panda, fra gli anni settanta ed i novanta del secolo scorso, Giugiaro ci regalò le forme delle due ammiraglie del Gruppo Fiat: la Croma del 1986 e la contemporanea Thema di casa Lancia; soprattutto, però, il designer torinese disegnò le linee delle piccole, diffusissime Fiat dall'eleganza discreta e dal cofano inclinato: la Uno e la Punto, che tutti conosciamo e forse abbiamo anche posseduto.

Sempre più veicoli, sempre meno oggetti emozionanti

Ma, come già anticipato, anche in campo automobilistico, la marcia verso la globalizzazione si conferma continuamente un processo irreversibile; oltretutto, il fenomeno è stato favorito dalle sempre più rigorose normative internazionali che regolano la produzione degli autoveicoli, con particolare riferimento alla sicurezza dei passeggeri e non solo di loro.

Già nei decenni precedenti, le autovetture si erano fatte più sicure grazie alle strutture a rigidità differenziata ed anche grazie a dispositivi molto banali, come le cinture di sicurezza, che erano serviti a rendere più sereno il viaggio agli occupanti dell'autoveicolo.

Poi, verso la fine del ventesimo secolo, erano stati migliorati i rivestimenti interni degli abitacoli con l'adozione di plastiche più morbide per rivestire la plancia, in particolare; su ogni nuovo modello d'automobile, si era presa la precauzione di incassare dentro al profilo interno dell'abitacolo le maniglie, i pulsanti e quant'altro, per non lasciare sporgenze pericolose in caso di sbalottamento dei passeggeri nel corso di un incidente.

Addirittura, negli anni novanta del 'novecento, la progettazione automobilistica fu indirizzata a produrre carrozzerie che fossero più ecologiche ed intelligenti, facilmente separabili in componenti di natura merceologica diversa: metalli, plastica, gomma, e così via, come se si dovesse favorire una rottamazione differenziata delle parti dell'autoveicolo, nel momento della sua dismissione.

Va da sé che tutte queste procedure e normative richiedessero spesso prove e test; dentro alle vetture venivano posizionati da manichini di dimensioni umane e le macchine venivano sparate a velocità differenti contro ostacoli solidi, per studiare gli effetti sui passeggeri di un possibile scontro frontale o urto laterale.



prova di crash frontale su autoveicolo, notare la testa del manichino al volante

Ricordo di aver assistito personalmente ad una di queste prove d'impatto nel laboratorio sperimentale della Fiat; la vettura sotto test era una 131, uguale a quella che avevo parcheggiato poco prima sul piazzalone antistante lo stabilimento di Mirafiori, a Torino.

La macchina in questione fu lanciata contro un blocco di cemento a 70 km/ora ed i manichini, con i loro dischetti colorati sulla testa e sulle articolazioni, ribalzarono vistosamente dentro l'abitacolo, nonostante le cinture di sicurezza allacciate a loro protezione.

Lo ricordo bene perché ne rimasi visibilmente impressionato; non credo che avessi superato i 90 km/ora in autostrada tornando a Milano, quella sera.

Inevitabilmente, tutto questo lavoro comportò un allungamento dei tempi di progettazione dell'autoveicolo per arrivare al lancio sul mercato di un nuovo modello di autovettura.

Per fortuna, però, a partire dagli anni ottanta del secolo passato, le opportunità offerte dall'informatica, sia in fase progettuale, sia in termini di automazione d'officina, fornirono un aiuto notevole per migliorare la struttura della carrozzeria e renderne più agile la produzione.



robot all'opera in una moderna fabbrica automobilistica

Con l'aiuto del computer si poté ottimizzare la resistenza delle scocche di fronte alle sollecitazioni esterne, diventò più rapida la produzione dei componenti del veicolo ed anche la fase del montaggio dell'automobile beneficiò di sistemi sempre più robotizzati.

Lo scotto inevitabile che le moderne tecnologie comportarono e comportano tuttora fu il minor apporto di fantasia creativa da parte del progettista; l'estro imprevedibile e senza confini del cervello umano ha minori possibilità di intervenire nel processo progettuale, quando si lavora su di una forma che non è più una maquette di legno o un modello in plastilina, ma un complesso di linee, punti e superfici gestite nella memoria quasi infinita di un computer.

Anche questa situazione portò e continua a portare inevitabilmente a forme sempre più simili nelle carrozzerie delle autovetture.

Ma, accanto a queste motivazioni di carattere tecnologico, ci sono anche altri argomenti più banali: le automobili sono sempre più veloci e potenti ed anche le più tranquille utilitarie viaggiano, ormai, a ben oltre i 120 km/ora di velocità.



modello in resina della carrozzeria di una vettura sportiva – anni novanta

E, oltre che veloci, i veicoli sono diventati tanti, sempre più numerosi sono quelli in circolazione sulle strade della vecchia Europa fino dalla fine del 'novecento; già allora era necessario fare costantemente attenzione al traffico di automobili e motociclette che ci passavano accanto mentre eravamo per strada ed oggi è sempre più difficile *godersi* in relax e tranquillità un viaggio sulla propria autovettura.

Peccato! Ma a questo punto, se l'automobile è destinata a diventare solo un veicolo, un utile strumento e non più una fonte di svago e di piacere, che importa se la nostra macchina è bella o brutta, se ha personalità oppure no; quindi, non è il caso di stupirsi se accettiamo che le autovetture di oggi si assomiglino un po' tutte ... ci basta che facciano per bene il loro servizio; giustamente, questo è ciò che interessa davvero alla gente.

In termini molto generali, tali sono le logiche che hanno guidato l'evoluzione della carrozzeria automobilistica nell'ultimo scorcio del secolo passato.

Almeno in Europa, fino agli anni ottanta del 'novecento, le autovetture erano comunque catalogabili in ben distinte classi morfologiche, quando si parlava di carrozzeria; c'erano le berline, o sedan che dir si voglia, generalmente a tre volumi, con un cofano anteriore, un abitacolo per le persone ed una coda, più o meno arrotondata, che costituiva il bagagliaio di una vettura col motore posto davanti.

Poi, c'erano le station wagon a due volumi, per lo più imparentate o derivate da berline medie o grandi; numerosissime erano anche le loro sorelline più piccole: le utilitarie a due volumi, le più diffuse in assoluto sulle nostre strade, oggi giorno.

Fra le sportive, le più genuine erano le coupé, che potevano anche essere voluminose e potenti e c'erano poi le decapottabili, cioè le spider con due sedili soltanto e le cabriolet con quattro o cinque posti disponibili per i passeggeri; solitamente, queste ultime erano derivate da delle auto chiuse di cui riprendevano le forme, ma con un tetto ripiegabile in tessuto al posto di un padiglione rigido in acciaio.



*le principali carrozzerie automobilistiche, fino agli anni novanta del 'novecento:
berlina, familiare, utilitaria a due volumi, coupè*

Non solo: fino a quel momento si era riconosciuto anche un ruolo *sociologico* all'autoveicolo, inteso come oggetto; si potrebbe affermare che l'automobile fosse un po' il rivelatore della personalità e lo specchio delle aspirazioni di chi l'aveva scelta e portata a casa quell'autovettura, compatibilmente con le proprie disponibilità economiche, ben inteso.

Ad esempio, chi guidava una Citroen 2 CV o la sua diretta discendente Dyane era un tipo estroso e giovanilista e non era certamente metodico ed abitudinario come un impiegato di banca, che preferiva una tradizionale Fiat 850 o una più sobria Prinz, giusto per rimanere nell'ambito delle vetture utilitarie.



a confronto le pubblicità della Citroen Dyane, "l'auto in jeans" e della più socialmente rassicurante NSU Prinz – anni settanta

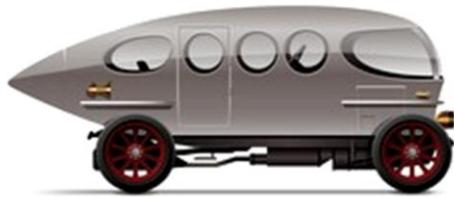
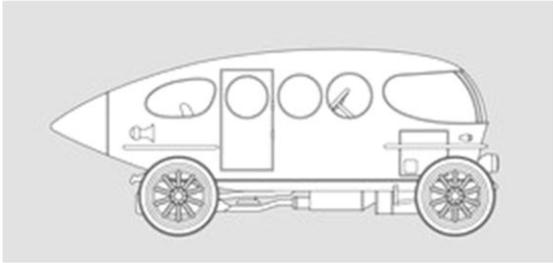
Non solo, oltre che specchio del carattere di chi l'aveva scelta, l'automobile veniva considerata anche uno *status symbol* dello stato sociale del suo possessore; finalmente, con la fine del secolo scorso questo odioso ruolo di cartina di tornasole del successo personale del suo proprietario smise di essere associato all'autoveicolo.

In quel periodo, infatti, caddero tutte le regole ed i pregiudizi sociologici legati all'automobile, dato che le carrozzerie delle autovetture incominciavano a rimescolarsi e a confondersi; in alcuni casi le forme degli autoveicoli si fusero, in altri si separarono; alcune nuove tipologie di automobili presero vita, mentre altre, fra cui le sfortunate decapottabili, si diradarono come fossero creature destinate inesorabilmente all'estinzione.

Alla conquista dello spazio: monovolume, MPV, crossover ed altre tipologie ancora

Quasi a seguire questo processo evolutivo della carrozzeria automobilistica verso forme diverse e non così chiaramente classificabili, fu creato il termine: *crossover*, che sta ad indicare il *passare attraverso*, *l'incrociare*; nello specifico automobilistico, crossover significa l'accavallarsi di due tipi di carrozzeria su di un unico modello di autovettura.

Con la fine del 'novecento, ormai, l'autoveicolo sarebbe uscito dagli schemi classici della berlina, della



vista laterale dell'Alfa 40/70 del conte Ricotti - 1914

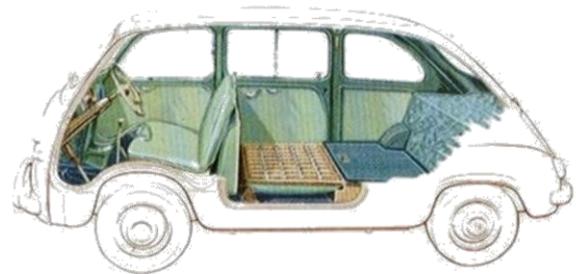
In Europa, si era presentato verso la fine degli anni ottanta questo tipo di carrozzeria spaziosa e trovò la sua massima diffusione nei due decenni successivi; tuttavia, il concetto di monovolume non era poi così nuovo; in fondo, non era una monovolume con forma a goccia o a dirigibile quell'Alfa Romeo 40/60 del 1914, carrozzata da Castagna per il conte Ricotti?

E poi, nel 1956 non c'era stata una prima autentica monovolume, tutta italiana, voluta dall'ingegner Giacosa su meccanica Fiat? Chi non se la ricorda la mitica 600 Multipla?

Ma prima ancora, negli Stati Uniti, un intraprendente sperimentatore: William Stout realizzò una vera e propria vettura monovolume, come possiamo intenderla noi oggi o *minivan* come amano chiamarla gli americani; la vettura di Stout si chiamava Scarab e ne furono completati solamente pochi esemplari.

station wagon o dell'auto da fuoristrada, come già anticipato; pertanto, il termine crossover non identifica uno specifico tipo di automobile, ma sta ad indicare che la carrozzeria del veicolo in questione è *ibrida* e racchiude in sé delle forme che appartengono a due o più tipologie diverse di carrozzeria classica.

Ma l'apparizione delle crossover fu preceduta a sua volta da alcuni tipi nuovi di carrozzeria che, proprio a fine 'novecento, avevano iniziato a diffondersi in Europa ed in America; il primo di questi modi nuovi di carrozzare l'automobile prende il nome di: *monovolume*, seguito da altri come *MPV* e *multispazio*.



Fiat 600 Multipla , con all'interno persone e bagagli e pronta per ricevere soli carichi - 1956

In ogni caso, se la Scarab fu un oggetto quasi sperimentale, anche la nostra 600 Multipla fu recepita dal mercato come un veicolo particolare, un prodotto di nicchia, riservato ad una ristretta tipologia di utenti, non ultimi i tassisti.

Ma, in termini più generali, questo indirizzo delle carrozzerie di fine secolo

verso le forme più spaziose delle monovolume e non solo aveva un fondamento ben preciso: negli ultimi due decenni del 'novecento, i propulsori automobilistici erano diventati molto più performanti, grazie al miglioramento costante della tecnologia motoristica; a pari cilindrata, le potenze erogate erano raddoppiate rispetto a quelle di mezzo secolo prima.

Ad esempio, un robusto motore Fiat di un litro di cilindrata sviluppava meno di trenta CV sulla Balilla del 1934, ma nel 1983 il propulsore di 1131 c.c. della Fiat Uno, ne forniva sessanta di CV su di una vettura più leggera, per giunta; come prima conseguenza, sulle automobili di fine secolo fu possibile ottenere prestazioni molto più brillanti, a pari cilindrata.



autovettura monovolume americana Stout Scarab - 1934



Fiat Balilla tutta d'acciaio quattro marce (1934) e Fiat Uno 45 (1983)

Ma non solo: questa nuova disponibilità di potenza mise i costruttori di automobili nelle condizioni di offrire ai propri clienti vetture meglio sfruttabili e più confortevoli, cominciando con l'essere più spaziose; ma attenzione: a pari cilindrata, tutto questo venne realizzato senza aumentare esageratamente le dimensioni esterne delle vetture, visto che le strade erano pur sempre le stesse ed il traffico non era certamente destinato a diminuire.

In altre parole, per essere più confortevoli e spaziose, le nuove automobili di fine secolo non ebbero altra possibilità che crescere in altezza e diventare anche un pochino più larghe, mantenendo, però, la stessa lunghezza o poco più.

Sostanzialmente, fu conseguenza dell'incremento della potenza dei propulsori quel proliferare delle carrozzerie spaziose ed anche la diffusione di certe vetture particolari come le 4x4, come vedremo.

Perciò, la *conquista dello spazio* che si attuò a cominciare dalla fine del secolo scorso non portò ad un'unica tipologia di automobili dagli interni più ampi, ma ad una serie di carrozzerie abbastanza diverse; erano forme differenti, ma accomunate tutte dall'unico obiettivo di offrire all'utente tanto, tanto spazio in più in cabina per viaggiare comodi e trasportare un sacco di cose.

Così, alla fine del nono decennio del secolo scorso capitò di veder correre sulle strade la prima delle auto super-spaziose, destinata ad avere una sua vasta diffusione nel mercato automobilistico; essa fu l'apripista indiscussa della carrozzeria monovolume, almeno nella nostra Europa; la vettura in questione si chiamava Renault Espace.



monovolume Renault Espace - 1984

dei suoi sedili erano facilmente asportabili per stivare in vettura carichi ingombranti al posto dei viaggiatori.

Non solo: quando presenti, i seggiolini centrali potevano essere ruotati, in modo che i passeggeri potessero sedere vis-a-vis attorno ad un tavolino, per pranzare, conversare o giocare a carte.

Ma anche tecnologicamente la carrozzeria della Espace era fuori dal comune; era realizzata in vetroresina anziché in lamiera d'acciaio, per contenere il più possibile il peso totale della vettura.

E, finalmente, veniamo alla forma della monovolume Renault; si trattava sul serio di un volume unico dal favorevole coefficiente di penetrazione, limitato a 0,32 solamente.

Per quanto portasse il marchio della casa di Billancourt, l'Espace fu progettata in Matra, un'azienda del Gruppo Renault decisamente votata all'innovazione ed alla ricerca nell'ambito delle nuove tecnologie.

E la configurazione dell'Espace era veramente lo specchio dell'identità avanguardistica della Matra, come azienda; nessuna scocca portante! L'Espace aveva una struttura resistente costituita da una gabbia in acciaio trattata allo zinco, per meglio resistere alla corrosione.

Ma era proprio la carrozzeria e la configurazione modulare o polivalente a fare dell'Espace un concetto nuovo di autoveicolo.

Con l'idea di poter utilizzare all'occorrenza la nuova monovolume della Renault anche come veicolo commerciale, il pavimento dell'Espace era completamente piano, come il vano di carico di un furgone e cinque

Il suo designer, un francese di origine greca: Antonis Volanis, nella lunghezza di una normale berlina (quattro metri e quaranta centimetri, circa) era riuscito a ricavare posto per sette persone adulte e per i loro bagagli, stivati in un ampio compartimento, chiuso da un portellone.



i sette posti interni della Renault Espace ed il bagagliaio dietro i sedili posteriori - 1984

Il segreto di questo sovrabbondante spazio interno stava tutto nella posizione del motore: un due litri di cilindrata, sistemato davanti all'avantreno, sotto un cofano corto e molto inclinato, che si saldava in modo continuo e senza formare angoli con un parabrezza particolarmente lungo ed esteso.



monovolume Chrysler Voyager terza serie - 1995

Insomma, con la sua forma originale non mutuata da veicoli commerciali di nessun genere, l'Espace ispirò la sagoma di tutte le automobili monovolume che oggi conosciamo.

E mentre per tutta la fine del secolo passato la monovolume Matra-Renault continuò ad evolvere e a perfezionarsi, altre nuove vetture della stessa tipologia si aggiunsero a

lei, una dopo l'altra; alcune erano molto grandi, come la Peugeot 308 e la terza serie dell'americana Chrysler Voyager del 1995; altre erano più piccole, come la Megane Scenic delle Renault, la Mercedes Classe A e le nostre Musa ed Idea del Gruppo Fiat.

Queste ultime avevano solamente cinque posti a sedere, ma erano molto confortevoli e con uno spazio interno mai visto prima su utilitarie di quattro metri di lunghezza.

La più sfortunata di queste piccole monovolume fu l'Audi A2, interessante per avere quasi tutta la sua carrozzeria fabbricata in alluminio; ma il mercato europeo non la comprese ... peccato! Quella piccola vettura, dalle forme appena arrotondate era un prodotto geniale per certi versi, forse anche lei era troppo in anticipo sui tempi.



monovolume Audi A 2 (Gruppo VW) - 1999

Ma anche le monovolume ebbero una loro naturale evoluzione e finirono col dare vita ad un tipo di carrozzeria che potremmo davvero definire: crossover, fra monovolume e station wagon questa volta; quelle vetture furono chiamate: MPV o *Multi Purpose Vehicle*, cioè veicoli polivalenti, adatti a molti scopi.



vettura crossover di tipo MPV Fiat Croma - 2005

La Fiat Croma del 2005 fu forse l'esempio più riuscito di quella genia di vetture e non c'è da stupirsi che fosse un prodotto di buon gusto: senza voler essere appariscente o pretenziosa, quella crossover doveva la sua linea alla penna del maestro Giorgio Giugiaro ... apposta era così equilibrata e funzionale.

Dall'altra parte, però, l'evoluzione delle monovolume si indirizzò anche verso veicoli dalle forme più aggressive e muscolose; oggi, sulle nostre strade, sono diffusissime queste automobili e sono quelle che indichiamo con il termine ben preciso di SUV, come vedremo.

Le carrozzerie multispazio

Assieme a monovolume ed MPV, la più immediata ed intuitiva fra le nuove forme di autovettura alla ricerca di più spazio per passeggeri e bagagli è la cosiddetta: *multispazio*, che altro non è se non un'automobile che condivide forme e componenti con un veicolo commerciale, da cui è direttamente derivata.

Per la verità, il rapporto esistente fra automobili e furgoncini non è nuovo, ma risale a tanto tempo fa; già negli anni venti del secolo scorso, per esempio, la Fiat produceva un camioncino basato sulla meccanica della sua 509; il piccolo veicolo commerciale utilizzava il cofano motore e la parte anteriore della cabina proprie dell'utilitaria torinese, a cui seguiva un cassone in legno, telonato.

Uno di questi veicoli appare in un delizioso film degli anni cinquanta sulle vicende di Don Camillo, così magistralmente interpretato dall'attore francese Fernandel; il camioncino Fiat 509 del compagno Peppone trasportava le gigantografie che ritraevano il suo viso con una espressione un po' enfatica ed ispirata, alla Stalin per intenderci.

Quei grandi manifesti avrebbero campeggiato sulla piazza del paese, se quel briccone di Don Camillo non si fosse divertito a deturpare l'immagine del compagno sindaco con corna aggiunte ed altri sberleffi pittorici; ma si sa: quelli erano i tempi, quelle erano le tensioni politiche e quelli erano i camioncini.



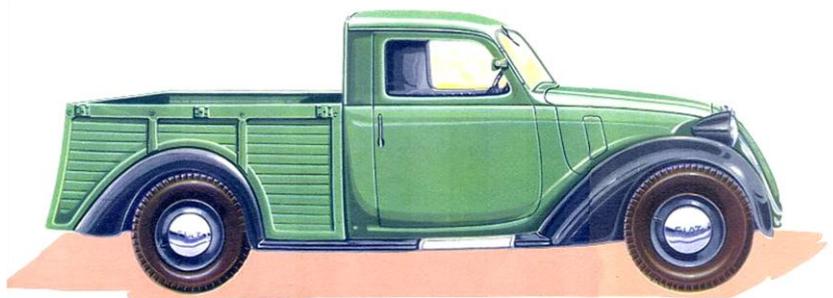
Fiat 500 furgoncino – fine anni trenta

Poi, negli anni trenta e quaranta, la Fiat produsse frotte di furgoni e piccoli veicoli commerciali sulle basi meccaniche e di carrozzeria delle sue auto più diffuse: la 500, la Balilla e la successiva 1100.

Ma, se le case automobilistiche producevano veicoli commerciali derivati dalle loro automobili, in provincia e in città accadeva anche il contrario; pochi lo sanno o se lo ricordano, ma alla fine della loro vita operativa, molti

veicoli nati come automobili venivano trasformati in piccoli camion, tanti anni fa.

Fra le due guerre, era una pratica piuttosto comune convertire una vecchia automobile in autocarro leggero e nel Nord Italia c'erano fior di officine che sapevano realizzare queste trasformazioni.



camioncino Fiat 508 C Balilla 1100, da un catalogo della casa - 1938

Oggi sarebbe impensabile una cosa del genere, ma la conversione di un automezzo da vettura a camion non era poi un'operazione così complessa, dato che quei veicoli avevano tutti un robusto telaio indeformabile sotto la carrozzeria; da solo, lo chassis sorreggeva l'intera parte meccanica: motore, trasmissioni, cambio, sospensioni e ruote e la carrozzeria era solo un *vestito* che non aveva altra funzione se non quella di accomodare convenientemente i passeggeri ed i loro bagagli, come sappiamo.

Si trattava semplicemente di tagliare le lamiere dopo i sedili anteriori e chiudere il fondo della vettura inserendovi un robusto cassone in legno, magari coperto da un telone sostenuto da centine.



camioncino su meccanica Fiat 508 Balilla quattro porte – notare la forma del tetto tagliato a spigolo vivo; ciò rivela trattarsi della trasformazione di una normale automobile in veicolo commerciale, realizzata artigianalmente in un’officina specializzata – anni trenta

Nel Secondo Dopoguerra, si vedevano ancora strani camioncini realizzati nella maniera descritta, alle volte anche su meccaniche di prestigio, cioè appartenute originariamente ad automobili di lusso.

Ho anch’io un ricordo personale di questi strani veicoli, un po’ inverosimili; saremo stati nella prima metà degli anni cinquanta, quando si presentò un fornitore del maglificio di mio padre per consegnare dei manufatti in cartoncino necessari per inscatolare i prodotti del nostro laboratorio.

Quel signore aveva trasportato il suo carico su un piccolo autocarro che non avevo mai visto; non era un normale furgone Fiat 1100, molto comune all’epoca ... conoscevo bene il cofano alto ed appuntito di quel veicolo commerciale, dato che l’automobile corrispondente, la diffusissima 1100 Fiat, era proprio la nostra vettura di famiglia, in quel momento.

Il signore mi confermò che il suo veicolo era stato un’automobile in precedenza: una Fiat 1500 del 1937, per la precisione e mi disse che quella vettura era stata successivamente trasformata in camioncino; si accorse che io ero incuriosito e mi invitò ad accomodarmi sul sedile del passeggero.

Era davvero uno strano veicolo quello su cui ero salito; io mi resi conto subito di trovarmi su una ex-auto di lusso, con gli interni in velluto; non potevo saperlo, ma c’era un sofisticato motore a sei cilindri lì davanti, dentro quel cofano spiovente e fu quella la prima volta che mi accorsi della presenza di un deflettore d’aria davanti al finestrino di un’automobile, anzi di un camioncino, ormai.

Di lì a qualche anno, quel triangolino di vetro l’avrei trovato anche sulla nostra Fiat 1400; ma quello che vidi quel giorno era particolare: non si ruotava afferrandone un gancetto metallico posto sul lembo inferiore, bensì girando una maniglietta cromata inserita sulla portiera e posizionata accanto alla manovella alzacristalli di quella elegantissima vettura, anzi camioncino Fiat 1500 del 1937.

Ma queste strane creature, nate automobili e diventate furgoni, erano destinate a scomparire rapidamente dalle nostre strade; con gli anni cinquanta ed il diffondersi delle autovetture a scocca portante, la trasformazione artigianale di un’auto in camioncino diventò un’operazione complessa e pericolosa.

In questo caso, infatti, la carrozzeria dell’autovettura non era più solo il *vestito* dell’automobile, ma aveva la funzione di collaborare alla robustezza dell’insieme ed una sua parte non avrebbe potuto essere sostituita da un cassone in legno senza pregiudicare la rigidità del complesso autotelaio-carrozzeria; certamente,

una struttura siffatta non avrebbe ottenuto l'omologazione ministeriale ... c'era di mezzo la sicurezza delle persone.

Tuttavia, mentre sparivano le trasformazioni artigianali da vecchie auto a raffazzonati veicoli commerciali, dato che le nuove 1100 del '53, le Lancia Ardea e le Appia non avevano più un solido telaio indeformabile che lo consentisse, la costruzione in fabbrica di furgoni e camioncini imparentati con automobili di serie continuò vivacissima un po' in tutta l'Europa.

In questo caso, erano oggetti prodotti direttamente negli stabilimenti delle case automobilistiche costruttrici e per averne degli esempi, basti pensare alle nostre Panda furgonate, ai camioncini Morris inglesi, ai furgoni Citroen 2 CV e a tanti altri; come già ricordato, erano tutti veicoli progettati partendo da autovetture già esistenti e molto diffuse.



Morris Minor van, a scocca portante - 1955

Ma ecco che alla fine del secolo ventesimo si verificò il fenomeno opposto: da affermati veicoli commerciali furono derivate automobili che ebbero un certo successo di vendite, per di più.



pulmino Volkswagen, derivato dal furgone Transporter - 1952

In realtà, l'operazione era già cominciata nei decenni precedenti, ricavando dei pulmini pluriposto da dei furgoni; il più noto di tutti fu quello ottenuto *cabinando* il robustissimo Transporter della Volkswagen; quel mitico pulmino ci riporta alla memoria i racconti *on the road* degli anni settanta, sulle assolate *motorway* della California.

Ma ciò che accadde a fine secolo è che si incominciarono a cabinare anche i furgoni molto piccoli, quelli utilizzati per le consegne delle merci in città, tipicamente veicoli non più grandi di un'utilitaria.

In pratica, in questa situazione i ruoli si erano invertiti: ora, erano le automobili che venivano derivate dai veicoli commerciali e non più solo il contrario; lo scopo era evidente: sfruttare le volumetrie eccezionali offerte da un furgone, ottenendo in questo modo automobili davvero spaziosissime per le persone e per le loro cose.

Il risultato di tutto questo fu una serie di autovetture dagli interni molto ampi e sfruttabili, destinate ad acquirenti che non erano molto interessati all'estetica della propria automobile.



vettura multispazio Peugeot Ranch - 1996

Erano uomini e donne che cercavano un veicolo da usare in campagna e in città e che avesse tutto lo spazio necessario per stivarci dentro: tenda, sacchi a pelo, zaini, canotto gonfiabile e quanto fosse utile per una piacevole villeggiatura all'aria aperta, oltre che consorte e bambini, naturalmente ... anzi, se fosse stato possibile caricare sul tetto anche la canoa, la macchina sarebbe stata proprio perfetta!

Forse la prima di queste vetture, che oggi definiamo *multispazio* fu la francese Peugeot Ranch, del 1996, ottenuta ricavando una cabina abitabile dentro ad un furgone Porter; la seguì l'analoga Berlingò di Citroen.

Furono molto attivi i progettisti francesi nel promuovere lo sviluppo di questa tipologia di vetture medio-piccole autenticamente polyvalenti; l'anno successivo, il 1997, quelli della Renault presentarono l'ancor più *furgon-simile* Kangoo, multispazio dalle simpatiche forme arrotondate.



vettura multispazio Renault Kangoo - 1997

Tutte e tre queste vetture denunciavano apertamente la loro derivazione da veicoli per la consegna di merci in città, dato che le portiere dei sedili posteriori erano sempre scorrevoli lungo i fianchi della vettura, come quelle di un furgone; addirittura, il Kangoo ne aveva uno solo di portellone laterale e scorreva sul lato destro del veicolo, dato che il suo furgoncino *padre* era stato pensato per essere caricato e scaricato, molto prudentemente, solo dalla parte del marciapiedi.

Anche l'apertura posteriore riconfermava l'origine *furgonistica* di queste automobili; normalmente era a due ante, come un armadio e come un veicolo commerciale; di solito, solo su richiesta le multispazio potevano essere corredate con un grande portellone unico, incernierato superiormente.

Di sicuro, le autovetture multispazio non potevano sfoggiare carrozzerie entusiasmanti, ma sono entrate lo stesso nella nostra vita e costituiscono, ormai, degli elementi comuni del nostro arredo urbano.

Anche noi italiani abbiamo fatto la nostra parte con il Fiat Doblò del 2000 e con il Qubo, di qualche anno più giovane, che non sono certo i rappresentanti più sgraziati di quella genia di autovetture.



vettura multispazio Fiat Qubo - 2008

Quando si parlava di veicoli multispazio, si trattava sempre di automobili di dimensioni medio-piccole, con cilindrata di un litro, un litro e mezzo al massimo; ma nel momento in cui si cercavano interni estremamente spaziosi su vetture di potenza e dimensioni superiori, auto di lusso insomma, ci si indirizzò su carrozzerie di un tipo ancora differente; certamente si puntò sulle monovolume e sulle MPV già descritte, ma soprattutto, si preferì orientarsi verso un tipo inedito di carrozzeria.

Proprio alla fine del secolo scorso, questo modo nuovo di intendere l'automobile conobbe una diffusione prodigiosa in Europa ed in America; si tratta dei SUV.

La Range Rover ed i SUV, veri e crossover

SUV è l'acronimo di *Sport Utility Vehicle* e, sebbene sia solo da un paio di decenni che se ne sente parlare, in realtà, quel tipo di carrozzeria automobilistica esisteva già dagli anni del Secondo Dopoguerra, quando negli Stati Uniti i SUV avevano trovato l'*habitat* ideale per diffondersi ed affermarsi.



la Willys Jeep Station Wagon, in una pubblicità della casa - 1946

Willys-Overland si dimostrò sveltissima a riconvertire la sua fuoristrada in un veicolo per il mercato civile; già nel 1946, l'azienda, appartenente all'American Motors, lanciò sul mercato nordamericano la Jeep Station Wagon: sostanzialmente, la sua 4 x 4, dotata di una rustica carrozzeria da campagna, con tanto di tetto e portiere, però, a imitazione di una woody wagon.

L'operazione commerciale ebbe successo, tanto è vero che, dopo una quindicina d'anni arrivò la Jeep Wagoneer, dotata di una più *civile* ed automobilistica carrozzeria e negli anni settanta ci fu la Jeep Cherokee, che introduceva anche sui SUV la carrozzeria a scocca portante, come quella delle automobili contemporanee, ma con una particolarità significativa, però.



Willys Wagoneer, prima serie - 1962

L'innovazione consisteva nella presenza di alcuni telaietti ausiliari, saldati al pianale della Cherokee; essi irrigidivano la struttura del veicolo, lasciandolo ancora perfettamente adeguato ad affrontare il più sconnesso percorso fuoristrada; questa nuova tipologia di pianale rinforzato fu brevettato dall'American Motors e prese il nome di: *scocca uniframe*.



Willys Cherokee, con struttura uniframe - 1974



Chevrolet Blazer - 1970

Questa della genesi del SUV come veicolo progettato per la marcia su terreno sconnesso è estremamente importante, perché è il motivo della notevole altezza da terra e del posto di guida rialzato proprio delle vetture di questa categoria; queste caratteristiche sono presenti anche sui SUV di questi ultimi anni, che di sicuro non sono stati progettati espressamente per la marcia fuoristrada.

Ma negli USA non fu solo l'American Motors ad impegnarsi nella produzione di spartani

sport utility vehicles; dagli anni settanta, tutti i colossi industriali dell'automobile si erano lanciati in quel mercato con grandi station wagon ad assetto alto e, generalmente, con struttura uniframe; nacquero così la diffusissima Ford Bronco, le Chevrolet Blazer e Suburban ed in Giappone apparve il SUV più diffuso a livello mondiale: il Toyota Land Cruiser.

Nel frattempo, però, anche in Europa qualche cosa di nuovo si stava tentando a questo proposito e ciò per merito della casa automobilistica Rover di Coventry, che aveva in piena produzione la sua infaticabile vettura da fuoristrada Land Rover.

Fidando nel successo dei veicoli SUV negli Stati Uniti, gli inglesi si convinsero a dare un vestito *civile* anche alla loro Land Rover, senza modificare in nulla la struttura resistente del veicolo, basata su un telaio a longheroni di provata efficienza ed affidabilità.



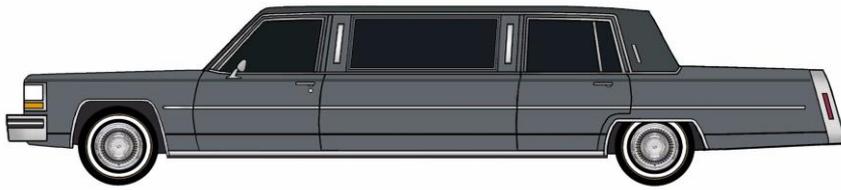
Toyota Land Cruiser, nella carrozzeria più automobilistica FJ55 - 1974

All'inizio dell'ottavo decennio del secolo scorso, fu presentata al pubblico la Range Rover, la prima 4 x 4 con carrozzeria automobilistica prodotta in Europa; inizialmente, si presentava come un'alta e larga station wagon a tre porte soltanto, poi portate subito a cinque, dotata di un motore General Motors ad otto cilindri a V di oltre tre litri di cilindrata.

Oltre che spaziosa, la carrozzeria della Range Rover era anche bella con le sue forme morbide, molto inglesi, per la verità; attirò subito l'attenzione del pubblico anche perché, in campo sportivo, il SUV britannico si era fatto apprezzare compiendo traversate desertiche pubblicitarie, partecipando al Camel Trophy e vincendo un Rally Dakar.

Anche gli interni della Range erano eleganti, molto *british* e tutt'altro che spartani; e fu proprio allora ed in seguito a queste considerazioni che in Europa la Range Rover cominciò ad essere percepita, sì, come un veicolo robusto ed adatto ad ogni terreno, ma anche come una vettura lussuosa e di classe elevata.

Attenzione: la stessa cosa non era accaduta alle analoghe SUV americane, che continuavano ad essere



vista laterale di una lunghissima limousine Cadillac Fleetwood - 1980

viste come *auto da campagna*, da non mettere a confronto con le autentiche *luxury car* made in USA, che erano strabordanti berline e lunghissime limousine della Cadillac, della Packard, della Lincoln.

Invece, nel nostro continente la situazione era diversa e così, da quel momento in poi, l' europeo che stava pensando ad un'automobile di classe superiore, accanto alle affermate e massicce berline tedesche, alle Volvo, alle Rover stesse, incominciò a valutare l'opportunità di portarsi a casa una Range Rover.



vista fronte-retro di una Range Rover cinque porte - 1973

E perché no? Assieme al comfort di una berlina di lusso, il SUV britannico aggiungeva uno spazio interno senza confronti ed una visibilità invidiabile per il conducente, grazie a quella seduta così alta.

E poi, anche se chi si comprava una Range Rover non pensava certo di utilizzarla in esperienze *off road* da rompersi il collo, quelle quattro ruote motrici non disturbavano affatto, sia in città, sia in autostrada; anzi, erano garanzia di ottima stabilità alle velocità elevate e le ruotone artigliate erano l'ideale per scalare i marciapiedi e parcheggiare il SUV ovunque in città.

D'altra parte, non era un problema se la Rover, così alta e massiccia, consumava un po' più di carburante; bisognava pur essere disposti a spendere qualche cosa in più per un macchinone che imponesse una sua prestanza ed una *presenza* che non passava inosservata.

Personalmente, sono convinto che chi, a fine secolo scorso, si comprava una Range lo facesse anche per il compiacimento di sentirsi, dentro al proprio SUV, al di sopra degli altri automobilisti rannicchiati nelle loro minuscole automobili.

E quasi soggezione mi sembra vogliano incutere ancora oggi certe persone al volante di enormi, spigolosi SUV neri dall'aspetto minaccioso, che circolano sulle nostre strade; ahimé! Quelli sono i discendenti diretti, trapiantati nel nostro tempo, di quell'indovinatissima Range Rover, che, al contrario, aveva forme classicamente inglesi, aristocratiche e tutt'altro che aggressive.



anche dalla vista in trasparenza della Range Rover si intuisce l'invidiabile spazio interno – anni ottanta

Comunque, dagli anni ottanta ad oggi, il SUV britannico ha fatto molta strada e non solo in termini chilometrici; da subito la Range Rover ricevette anche una motorizzazione diesel; soprattutto, con il passaggio dell'azienda di Coventry sotto il controllo del gruppo industriale BMW, la Range ricevette dotazioni sempre più aggiornate e le innovazioni di tipo funzionale non si contano.

In particolare, quel bellissimo SUV ricevette un rivoluzionario sistema di sospensioni controllato elettronicamente, un efficiente cambio automatico; poi, la Range Rover fu la prima autovettura ad utilizzare il simpatico *transponder*, il dispositivo che apre automaticamente le portiere con un tocco di telecomando.



SUV tedesco Mercedes-Benz Classe G – anni ottanta

Pensiamoci un attimo: sospensioni a controllo elettronico, cambio automatico, transponder, tutte funzionalità che avvicinano sempre più la Range Rover ad una vettura di lusso e sempre di meno ad un'auto da fuoristrada; di questa sua origine campagnola si sta perdendo addirittura il ricordo.

La produzione della Range Rover si è protratta fino ad una decina d'anni fa, e nel suo spirito di

spaziosa auto di lusso, dalle più rinomate case automobilistiche europee sono stati prodotti diversi altri SUV prestigiosi, come le Mercedes-Benz Classe G o le BMW X5 ed X6.

Ma, nel nostro continente, ci fu un'altra fabbrica che produsse, e diffusamente lo fece per le forze armate est-europee, una piccola SUV che inglobava le soluzioni tecniche adottate per la Range Rover; altro non era che il modello Niva della Lada-Vaz di Togliattigrad, nell'allora Unione Sovietica.



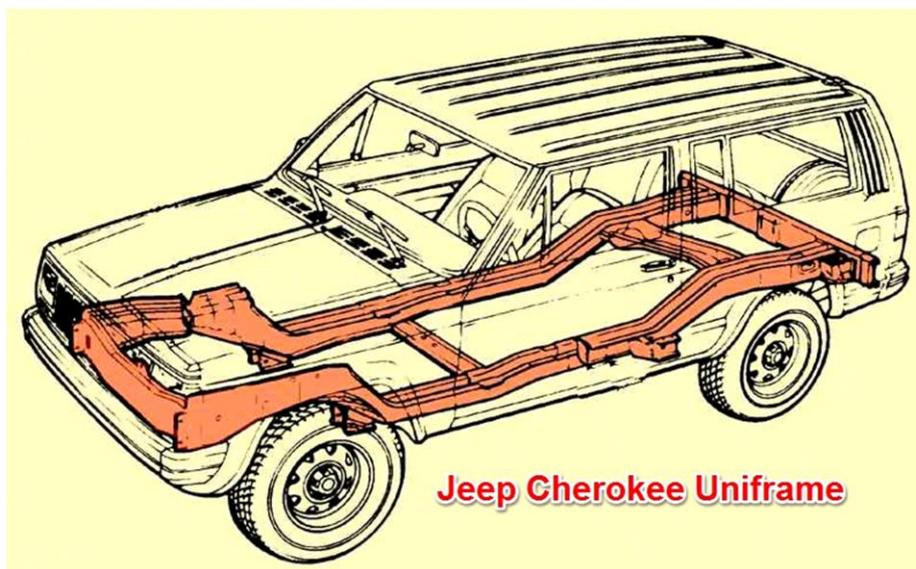
Il piccolo genuino SUV sovietico Lada Niva - 1980

Era ed è tuttora molto misconosciuta la minuta e bruttina Niva, ma era un autentico SUV a tutti gli effetti, con quattro ruote motrici, struttura uniframe che gli permetteva di affrontare serenamente qualunque terreno sconnesso e sassoso; in quella macchina c'era molta sostanza, purtroppo dentro ad una scatola un po' anonima e non certo attraente; accadeva spesso così per i prodotti industriali dell'Est Europa.

Ma la stessa cosa non succedeva in occidente; al contrario, proprio per il loro fascino di vetture

esclusive e di prestigio, i SUV di fine anni novanta favorirono la nascita di una nuova generazione di automobili, ripeto automobili, che sono molto diffuse oggi sulle nostre strade, assieme alle ormai universali utilitarie a due volumi e a trazione anteriore.

C'era da aspettarselo: anche nel mondo dell'autoveicolo non è tutto oro quello che luccica e non tutti i SUV, o presunti tali, dagli anni novanta in poi erano effettivamente dei veicoli capaci di affrontare con disinvoltura mulattiere accidentate, come avrebbero saputo fare le Jeep Cherokee, le Range Rover originali ed anche le piccole Niva.



schema del rinforzo tipo uniframe sulla scocca portante della Jeep Cherokee - 1974

Gli imponenti SUV che già vent'anni fa vedevamo circolare per le strade delle nostre città se lo sognavano un bel telaio indeformabile sotto la carrozzeria; magari, non avevano nemmeno una struttura uniframe, ma dovevano accontentarsi di una normale scocca portante, eventualmente rinforzata; con la trazione

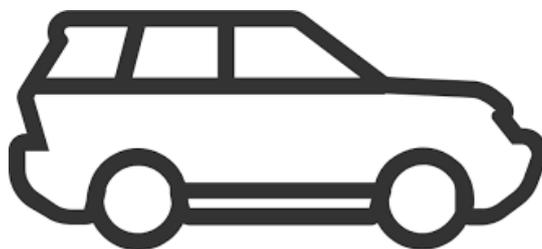
integrale a richiesta, erano sostanzialmente delle vetture di lusso, più che mai spaziose e confortevoli, ma non molto di più!

Oltretutto, quei SUV cittadini erano pure assetati di carburante, dato che la loro aerodinamica non poteva certo essere delle più *avviate*.

Forse, con la fine del secolo, si era entrati in una società molto coinvolta dall'*apparire*, forse più attenta all'apparire che all'essere; quindi, era naturale che proprio allora, prendendo ispirazione dai SUV più modaioli, venissero presentate le prime automobili di tipologia *crossover-SUV*.

Nulla di straordinario: si trattava di normalissime automobili a scocca portante, a volte con la possibilità di inserire la trazione sulle quattro ruote; quelle vetture riproducevano nelle loro forme le fattezze dei grandi SUV, percepiti ormai dal mercato come degli irresistibili oggetti del desiderio.

Normalmente, quando si parla di autovetture crossover-SUV si intendono automobili di classe media, generalmente a due volumi, particolarmente alte come profilo e piuttosto larghe, ad imitazione dei SUV autentici, per l'appunto.



In effetti, però, questa carrozzeria *alla SUV* offriva alle vetture crossover-SUV uno spazio interno ed un'abitabilità che le berline non avevano di sicuro e solo sulle contemporanee multispazio, come il Doblò o sulle monovolume, come l'Ida, si potevano ottenere.

Però, l'aspetto esteriore delle vetture multispazio e monovolume risultava generalmente piuttosto anonimo e con meno personalità di quanto potesse avere un più maschio SUV ed in quella fine del secolo scorso il mercato richiedeva auto con grinta e carattere; anche per questo motivo ebbero grande successo commerciale le automobili di tipo crossover-SUV, che si esibivano muscolose e dal piglio aggressivo; questo tipo di carrozzeria ancora oggi tanto *appeal* riscuote sulla gente.

Forse, la prima crossover-SUV con normale struttura a scocca portante, pensata secondo questi dettami stilistici fu la nostra Fiat Sedici, imparentata con le vetture nipponiche della Suzuki; in questo solco seguirono alcune grosse americane, ma soprattutto si fecero notare delle automobili di classe media con gli occhi (ed anche i gruppi ottici) a mandorla; sono veicoli molto comuni ancora oggi e si chiamano Honda CR-V, Nissan Qashqai e tanti altri consimili giapponesi e coreani.



Fiat Sedici, una delle prime vetture con carrozzeria crossover-SUV e la crossover-SUV giapponese Honda CR-V - 2005

Ancora svelte e filanti le sportive

Ma, mentre alcuni preferivano le bionde, come sigarette, ed altri preferivano le donne con le gonne, alla fine del secolo scorso c'era ancora chi le preferiva basse e profilate le auto sportive.

Anche se nell'immaginario collettivo gli imponenti SUV avevano preso il posto delle grandi berline o addirittura delle limousine di rappresentanza, c'era ancora chi, pensando all'automobile dei propri sogni, aveva nella mente e nel cuore quelle linee fluide e pulite che erano state proprie delle auto sportive dei decenni precedenti.

Per loro fortuna, gli stilisti dell'auto avevano in serbo qualche cosa di interessante anche per quella nostalgica schiera di automobilisti amanti del *bello* e del *veloce*; all'inizio del nostro millennio, in particolare, la Mercedes-Benz aveva presentato un'auto di lusso di cinque litri di cilindrata, lunga quasi altrettanti metri ed alta, si fa per dire, meno di un metro e mezzo ... era proprio il caso di definirla: una lussuosa automobile *anti-SUV*.

Evidentemente, quella vettura presentava linee tese ed era molto elegante; a tutti gli effetti, rientrava anch'essa nella classificazione delle crossover, cioè delle vetture con caratteristiche ibride, in quanto era bassa e a due volumi, come si conviene ad una coupé, ma aveva quattro porte, come fosse una grossa berlina.

In questo modo, era nata una nuova tipologia di carrozzeria, così almeno la interpretò il mercato: la coupé a quattro porte! Era figlia anch'essa del desiderio di avere più spazio in vettura, ma in una vettura sportiva come una coupé, questa volta.



coupé a quattro porte Mercedes-Benz Classe CLS - 2004

Ma la novità era davvero assoluta?

Una coupé bassa e filante e con quattro portiere non l'aveva già disegnata un certo Pietro Frua negli anni sessanta, quando aveva firmato la sua Maserati Quattroporte? E chi può dimenticarselo quel capolavoro ...

rimase in produzione per più di quarant'anni!



coupé a quattro porte Audi A5 - 2005

Ma i tempi erano maturi per una nuova coupé che avesse tanto spazio internamente e quattro porte; come già anticipato, quella vettura l'aveva fatta la Mercedes-Benz nel 2004 e si chiamava CLS; il suo successo fu immediato, tanto è vero che venne subito seguita da un'altra macchina tedesca dalla stessa particolare carrozzeria: l'A5

dell'Audi, marchio di prestigio del Gruppo VW, ancora più bassa della Mercedes ed ancora più affusolata come linee.

Tuttavia, se è vero che con la fine del secolo e millennio passati si diradarono le macchine sportive e quasi sparirono spider e cabriolet, per fortuna, continuarono ad esistere delle autentiche e sportivissime berline a due porte.

In realtà, le Lamborghini e le Ferrari erano sempre più simili a delle *dream car* che a delle automobili; ormai, tutte montavano dei motori centrali e non erano più autovetture belle e veloci, ma stavano diventando qualche cosa di diverso: erano degli oggetti creati per dare emozioni da capogiro, più che essere strumenti per viaggiare, entusiasmanti e veloci finché si vuole, ma fatti per viaggiare.

Forse la più dotata di personalità ed ancora legata al concetto tradizionale di coupé sportiva rimase la Porsche Carrera 911, serie 993, lanciata nel 1993, appunto.

Discendente da quella prodigiosa 356 del '48, la Carrera 911 R e la successiva RS erano anch'esse dei mostri di potenza e velocità; volavano a 290 km/ora grazie al motore boxer a sei cilindri, sistemato dentro al cofano posteriore; la potenza superava i 400 CV, la metà di quella di un aeroplano da caccia della Seconda Guerra Mondiale.



coupé due porte Porsche 911 R - 1993

Nonostante questa evoluzione motoristica prodigiosa e le sue prestazioni mozzafiato, la Porsche 911 manteneva inalterata quell'aria di famiglia che l'accomunava con tutte le auto create dal professore austriaco nei precedenti quarant'anni; le 911 R ed RS erano innegabilmente delle Porsche e continuavano ad avere l'aspetto di automobili veloci, molto veloci, ma pur sempre *automobili*.

In realtà, la carrozzeria della Carrera 911 si era affusolata, specialmente nel frontale, grazie ai fari meglio avviati con il cofano, mentre i passaruota erano stati necessariamente ridisegnati per contenere degli pneumatici più larghi, adatti alle velocità raggiunte da quel bolide.

Ma le 911 R ed RS non furono e non saranno l'ultima evoluzione delle straordinarie creature di Ferry e Butzi Porsche; la storia delle argentee vetture austro-tedesche, aerodinamicamente affusolate, continua ancora oggi ... sono davvero un *evergreen* dell'automobile.

Le automobili si assomigliano sempre di più

Mentre le automobili grandi prendevano sempre più spesso la forma di SUV e certe medie cominciavano ad imitarle nella loro carrozzeria da crossover-SUV, il nuovo millennio decretò la fine delle spider e delle cabriolet; era inevitabile che finisse così ed era logico che quella inebriante avventura dell'auto senza il tetto si esaurisse o quasi, prima o poi!

Contrariamente a quanto non si creda, l'automobilista che predilige la vettura scoperta, ieri come oggi, non la sceglie perché cerca la velocità ... forse era così ai tempi della Mille Miglia, ma successivamente le cose erano cambiate; oggi, ci sono berlinette e coupé per correre veloci e permettono di farlo con tutte le comodità.

Al contrario, la decappottabile è la tipologia di autovettura che privilegia il contatto diretto dell'automobilista con l'ambiente circostante; si potrebbe affermare che l'automobile scoperta sia l'auto di chi preferisce affacciarsi sulla strada sottostante dal balcone di casa, piuttosto che dalla finestra.



spider: una passione senza fine

Spider e cabriolet sono fatte per guardarsi attorno e, per farlo piacevolmente, la velocità deve essere tale da consentirlo in sicurezza; in un mondo in cui la densità del traffico non permette più al conducente una guida rilassata e la velocità stessa non ti perdona la minima distrazione, era inevitabile che le automobili pensate per godersi il panorama andassero pian piano a scomparire.

Le nostre autovetture sono sempre meno oggetti per svagarsi e provare piacere nel muoversi sulla strada e sempre più veicoli per trasportare le persone dal luogo A al luogo B, come dicono le mappe virtuali dei sistemi elettronici di navigazione.

Non c'è più tempo per guardarsi attorno mentre si guida; solo alcuni irriducibili *spideristi* desiderano ancora bearsi del panorama, quando sono al volante e le decappottabili sono diventate dei prodotti di nicchia ricercati da vecchi nostalgici di un mondo più tranquillo che sta per scomparire.

Facciamoci caso: sono davvero pochi gli automobilisti sulle macchine scoperte che si incontrano in città e sulle autostrade ed hanno sempre i capelli grigi, quando ancora ce li hanno ... non si vede mai un giovane alla guida di una spider o di una cabriolet.

Loro, i ventenni, i trentenni, preferiscono le automobili alla moda ed hanno dell'autoveicolo un concetto diverso di quello dei loro padri e nonni, un concetto molto pragmatico e concreto; dall'automobile non si aspettano emozioni di tipo *paesaggistico* di alcun genere.

Ma, lasciando da parte considerazioni filosofico-sociologiche un po' scontate, c'è da domandarsi che cosa stesse accadendo sulle automobili *normali* di quegli ultimi decenni del secolo scorso.

Dopo l'esperienza del cuneo, le grandi case automobilistiche europee ed americane non seppero più inventare linee mai viste prima, né stilemi originali per le forme delle nostre vetture di tutti i giorni; preferirono concentrare il loro genio creativo nel modellare le nuove carrozzerie di tipo ibrido: monovolume e SUV, in particolare.

Per rendere più veloce il ciclo progettuale degli autoveicoli, già da tempo le case automobilistiche avevano iniziato ad utilizzare lo stesso pianale per diverse carrozzerie; e questo non avveniva solo per le differenti versioni di uno stesso modello d'automobile, come per la coupé ricavata da una berlina già esistente, ad esempio.

Alle volte, lo stesso autotelaio veniva utilizzato per due tipi di automobile completamente diversi, come nel caso della piccola utilitaria Triumph Herald che utilizzava lo stesso chassis della spider Spitfire, come lei nata dalla penna instancabile di Gianni Michelotti; ma, negli anni ottanta, le case automobilistiche pensarono addirittura di utilizzare certi componenti di carrozzeria su più modelli di autovettura, anche appartenenti a marche diverse.



l'utilitaria inglese Triumph Herald e la spider Spitfire che condividevano lo stesso autotelaio – anni sessanta

In proposito, l'esempio più noto è quello della Fiat; dopo la deludente esperienza della Regata, che nulla di nuovo aveva saputo aggiungere al mondo della carrozzeria, il gruppo industriale torinese decise di rinnovare la gamma delle vetture di classe medio-superiore di tutti e tre i suoi marchi: Alfa Romeo, Lancia e Fiat.

Fu sviluppato un progetto comune, che si concretizzò con la comparsa sul mercato delle tre nuove ammiraglie delle rispettive case: la Lancia Thema del 1985, la Fiat Croma dell'86 e l'Alfa Romeo 164, presentata nell'anno successivo; tutte e tre erano molto belle e condividevano lo stesso pianale; non solo, anche la svedese e lussuosa Saab 9000 ebbe lo stesso autotelaio, sotto una carrozzeria piuttosto *scandinava*.

Mentre le prime due vetture presentavano forme piuttosto morbide, l'Alfa Romeo aveva superfici più tese ed un aspetto decisamente sportivo, con una linea di cintura bassa ed inclinata, che si rifaceva al cuneo di Gandini e Giugiaro.



la Lancia Thema del 1985 e la Fiat Croma del 1986, che utilizzano lo stesso pianale e le stesse portiere

Le nuove ammiraglie del Gruppo Fiat erano proporzionate ed eleganti, come si conviene a delle vetture di classe che volevano mettersi in concorrenza con le tedesche che già allora spopolavano in Europa; in parte ci riuscirono, almeno nel nostro paese, grazie al tocco di Tom Tjaarda e degli stilisti di Pininfarina e di Italdesign.

Ma, a proposito di componenti condivisi, non c'erano solo i pianali ad accomunare quelle automobili; le due torinesi utilizzavano addirittura le stesse quattro portiere, così come la svedese Saab, che dal punto di vista societario, non aveva nulla a che vedere col gruppo Fiat.



la Saab 9000 con pianale e portiere di Thema e Croma - 1988

Diversamente, l'Alfa Romeo si era data



Alfa Romeo 164 (1987) ed Alfetta GT (1979) dello Studio Italdesign

una linea originale per la sua ammiraglia e fece bene, perché la 164 si ricollegava all'anima più genuinamente sportiva delle vetture del Portello, a differenza delle altre che l'avevano preceduta sotto lo stesso marchio, vale a dire: Alfetta ed Alfa 90, piuttosto massicce ed un po' spigolose.

Forse l'unica automobile bella ed originale di quella genia di grosse Alfa Romeo degli anni settanta e successivi fu l'Alfetta GT, caratterizzata da una spiccata linea a cuneo, firma di quel Giorgetto Giugiaro che l'aveva disegnata.

La stessa soluzione di utilizzare parti comuni su diversi modelli d'autovettura, il Gruppo Fiat l'applicò anche sulle sue

piccole monovolume.

Non solo portiere, ma addirittura l'intera fiancata condividevano Lancia Musa e Fiat Idea e solamente a cofani e portelloni era affidato il compito di creare quell'*aria di famiglia* che le accomunasse con le altre vetture dei loro specifici marchi; il cofano anteriore ed il portellone in coda erano più arrotondati sull'aristocratica Lancia e più *secchi* sulla Fiat, che doveva esibire uno spirito più popolare.



Fiat Idea e Lancia Musa che condividono pianale, fiancate e portiere – anni duemila

Ma questi argomenti appena trattati sono solo degli esempi di quanto stava avvenendo in quel momento in casa nostra; a livello mondiale, analoghe esperienze si stavano ripetendo in tutti o quasi i gruppi industriali dell'automobile: Renault, Volkswagen, PSA in testa.

Perciò, era inevitabile che questa standardizzazione nei componenti di carrozzeria, unita alla necessità da parte dei costruttori di proporre le proprie vetture a livello planetario, provocasse la sparizione di stili estetici di gusto propriamente nazionale dalle carrozzerie di automobili che dovevano piacere, ormai, a potenziali acquirenti internazionali.

Il risultato è sotto i nostri occhi: le automobili medie e piccole, in particolare, si assomigliano l'una con l'altra e questo processo di omologazione avanza sempre più; sono davvero un po' tutte uguali le nostre utilitarie, dagli anni novanta del 'novecento in avanti.

Il fenomeno si presentò vistosamente in Europa ed in Oriente fu ancora più marcato, al punto che, di fronte ad oggetti tutti così simili, qualcuno sentì la necessità di differenziare in qualche modo la propria produzione da quella dagli altri costruttori di autoveicoli.

Coloro che andarono a cercare forme nuove per le proprie piccole vetture, furono quelli della Mazda Motors; sì, proprio i giapponesi di Hiroshima ci vollero provare!



utilitaria giapponese Mazda 121, dalle linee tondeggianti - 1991

Quei signori ebbero il coraggio di lanciare una piccola vettura dalle linee un po' inconsuete; si chiamava Mazda 121 ed aveva linee decisamente tondeggianti, con un padiglione particolarmente arcuato, quasi una porzione di sfera, così come molto arrotondato era il cofano motore ed anche quello che copriva il bagagliaio.

La Mazda 121 non era *bella* in senso classico e non aveva certamente le

proporzioni perfette di una vettura di Pininfarina, ma risultava *simpatica*; forse, era proprio questo l'obiettivo che si erano prefissati i suoi progettisti nipponici: suscitare tenerezza, come lo fa una creatura fragile, quasi in cerca di protezione.

Se è vero che l'automobile è femmina, la Mazda 121 era più una tenera bimbetta che una bella ragazza; in definitiva, da parte della casa giapponese quello della 121 fu il tentativo di portare qualche cosa di nuovo e di originale nel mondo di una carrozzeria automobilistica ormai globalizzata; come tale questo sforzo va apprezzato.

La Mazda 121 non ebbe grande seguito in Italia; al contrario, qua da noi fu più fortunata un'altra piccola automobile giapponese dalla sagoma un po' diversa da quella delle utilitarie che noi europei conoscevamo in quegli anni; era una vetturetta simpatica che tutti ricordiamo: la Nissan Micra del 1992, che, a tutti gli effetti, era una concorrente diretta delle nostre piccole Fiat e delle Renault.



utilitaria giapponese Nissan Micra - 1992

Come la Mazda, anche la Micra aveva delle forme bombate, che le conferivano quell'aria un po' ingenua ed inoffensiva che suscitava simpatia nella gente; in realtà, la vetturetta nipponica era un prodotto d'avanguardia ed incorporava già delle funzionalità, come il condizionatore d'aria, che ancora non erano disponibili sulle contemporanee utilitarie della nostra vecchia Europa.

Ma ci fu un altro modo per reagire alla diffusa uniformità delle carrozzerie delle vetture piccole e medie dell'ultimo

ventennio del secolo scorso; questo tentativo di uscire dall'appiattimento generale della carrozzeria portò ad un fenomeno nuovo nella storia dell'automobile, un evento epocale a cui noi tutti abbiamo assistito.

Quell'epopea va sotto il nome di *retro design* automobilistico.

Le auto *Cult* si fanno rimpiangere

In realtà, da quando esistono le automobili, le carrozzerie *speciali* non sono mai mancate: venivano costruite per soddisfare esigenze molto particolari e fra di loro ci furono strani veicoli costruiti per attività pubblicitarie; ricordo alcune realizzazioni fantasiose, in cui un tubettone di dentifricio sormontava un'automobile tutta colorata, oppure auto o camioncini con un roseo maialino o una bottiglietta di birra che facevano *reclame* ad un prodotto allora in voga.



esempio di vettura pubblicitaria - anni cinquanta



vettura da spiaggia, su meccanica Fiat 500 – anni sessanta

C'erano anche le *spiaggine*, piccole vetture prive di tetto e portiere, spesso con poltroncine in vimini al posto dei normali sedili; per lo più, erano sormontate da tendine leggere dall'aspetto balneare in cotone colorato.

Normalmente, le spiaggine utilizzavano meccaniche molto diffuse, come quelle delle 500 e 600 Fiat ed anche i carrozzieri di grido come Boano, Ghia e Francis Lombardi non disdegnarono di dedicarsi alle vetture da spiaggia; lo fece perfino il grande Pininfarina con la sua simpatica ed elegante Eden Roc, su meccanica Fiat 600 Multipla.

E già negli anni settanta, in Italia era nata una moda nuova: quella delle auto retrò; generalmente, si trattava di decappottabili che volevano evocare il fascino delle spider e cabriolet che avevano fatto la storia dell'automobilismo sportivo dell'anteguerra.

Quelle creature stravaganti erano un po' dei giocattoli per gente che voleva svagarsi rievocando il passato e, fra le diverse vetture di quel tipo, la più nota fu la Siata 850 Spring, basata su meccanica Fiat 850, come il codice numerico rivelava.

La Spring era una piccola scoperta a due posti, dalla linea decisamente retrò, con tanto di parafanghi esterni e copriradiatore a forma di scudo.

Quella mascherina era chiaramente fasulla e non aveva una sua funzione; era soltanto uno stilema dalla valenza puramente estetica, dato che trazione e motore erano posteriori come sulla diffusissima utilitaria da cui la vettura era derivata.



spider retrò Siata Spring, su meccanica Fiat 850 - 1967

Tuttavia, per quanto *scatolosa*, la carrozzeria della Spring era abbastanza gradevole e poteva essere impreziosita con delle autentiche ruote a raggi, che davano alla piccola spider un tocco di azzeccata sportività anni trenta.

Invece, delle originali ruote a raggi e montate di serie, le esibiva un'altra spider dall'aspetto decisamente retrò; la vettura era inglese, questa volta, si chiamava Morgan Plus ed aveva un motore di oltre un litro e mezzo di cilindrata.

Ma le sue fattezze d'auto d'altri tempi, quell'elegante sportiva inglese non se le era date alla ricerca di nostalgici ricordi dei bei tempi andati; la Morgan era proprio nata così, nel 1952, con quella sagoma precisa come retroguardia di un puro stile britannico che voleva ancora le sportive della verde Inghilterra con corpi snelli, cofani allungati e parafanghi orgogliosamente esibiti all'esterno; in fondo, le MG e le Jaguar contemporanee, non erano fatte ancora in quella maniera?

Ebbene, da quel momento fino alla fine del secolo ventesimo, le Morgan rimasero sempre uguali a sé stesse, salvo alcuni particolari di poco conto; naturalmente, però, le motorizzazioni continuarono ad essere sempre tenute aggiornate.



spider inglese Morgan 4 Plus – anni sessanta

Ma tutte queste vetture appena descritte, rappresentavano delle eccezioni nel panorama automobilistico mondiale degli ultimi decenni del 'novecento, nel periodo in cui le carrozzerie delle diverse automobili si avviavano tutte verso una uniformità sempre più marcata, che superava i confini delle nazioni e dei continenti.

Per fortuna, però, in quella situazione e puntando ad un mercato più esteso e non di nicchia, ci fu chi ebbe il coraggio di tentare strade nuove ... o di ripercorrerne altre già battute nel passato!

In realtà, si trattò di un recupero del *déjà vu* giusto in termini di spunti estetici; si presentarono vetture nuove con forme e volumi che rimandavano ad esperienze stilistiche precedenti; era un ripensare ad un passato denso di ricordi e di avvenimenti importanti e le automobili capaci di suscitare emozioni in questo esercizio estetico-nostalgico non mancavano di sicuro alla fine del secolo scorso.

E quale più di ogni altra automobile poteva essere la vettura *cult* da riproporre alla gente che voleva qualche cosa di diverso e di coinvolgente, se non il Maggiolino Volkswagen, l'auto più prodotta in assoluto, assieme alla mitica Ford T?

Quella pazzia idea venne in mente a due americani: J Mays e Freeman Thomas del centro stile che Volkswagen aveva aperto negli anni novanta in California; loro ebbero il coraggio di concretizzarla.



pubblicità VW degli anni cinquanta

Attenzione: i due temerari designer non volevano affatto rifare il Maggiolino, ma intendevano progettare per il mercato nordamericano una piccola automobile, completamente inedita; però, volevano anche che quella nuova vettura, ricordasse nelle forme, facesse ripensare al Maggiolino della Volkswagen nelle sue accezioni di cabrio e sedan, come dicono gli americani.

Non dimentichiamo che per molti statunitensi, il Maggiolino era stata la prima automobile, quella che avevano avuto in gioventù o che era stata la macchina con cui venivano accompagnati a scuola dalla mamma, quando erano ragazzini.

I ricordi e forse anche i rimpianti che legavano gli americani a quella simpatica piccola vettura dalle forme bombate saranno stati tanti ed intensi; i due californiani avevano capito che ai loro connazionali più sentimentali avrebbe fatto piacere ricordarli.

Con questo spirito nella testa, Mays e Thomas presero il compasso e disegnarono le linee rotonde della New Beetle, che, tecnologicamente parlando, era agli antipodi rispetto all'originale Käfer di Porsche, datato 1938; la nuova vettura era a motore e trazione anteriori, era derivata dalla contemporanea Golf ed era aggiornatissima in fatto di soluzioni tecniche.



la Volkswagen New Beetle, nelle versioni cabriolet e sedan - 1998
o medio-superiore, addirittura.

Quando, dopo un po' di ripensamenti, la Direzione del Gruppo Volkswagen si decise a lanciare sul mercato USA la nuova vettura dalla linea retrò, il mondo non se lo aspettava, ma ne fu immediatamente conquistato.

Da subito, negli Stati Uniti la New Beetle fu un successo clamoroso, anche perché dal pubblico venne recepita come una piccola, davvero piccola utilitaria, esattamente com'era stato considerato laggiù il Maggiolino negli anni sessanta.

In Europa, l'accoglienza fu calda, ma le vendite non decollarono; le dimensioni non minimali della New Beetle e le motorizzazioni prossime ai due litri di cilindrata, impedivano al mercato continentale di considerarla un'utilitaria e la mettevano in concorrenza con automobili già importanti, di classe media

Ma la presentazione sul mercato nordamericano del nuovo Maggiolino a trazione anteriore, diede la scossa ai colossi americani dell'auto; la Chrysler reagì, presentando una sua interpretazione di automobile dalla linea retrò, che voleva essere anch'essa più nostalgica che elegante.

La nuova vettura dalle forme antiche si chiamò PT Cruiser e si indirizzava ad una fascia utilitaria del mercato statunitense; fu presentata nell'anno 2000.



Chrysler PT Cruiser, nelle due versioni cabriolet e sedan - 2000

retrotreno e da una tondeggiante griglia anteriore che riecheggava i cofani alti a *musone*, tanto cari agli americani degli anni quaranta.

La nuova Chrysler non intendeva riprodurre le forme di un'auto specifica d'altri tempi, ma semplicemente ispirarsi a quell'estetica; certamente, la PT Cruiser non assomigliava a nessuna auto del passato in particolare o a tutte, se si preferisce.

E nella nostra Europa? Oltre al Maggiolino, autentiche auto *cult* non mancavano davvero; senza scomodare vetture d'altissimo livello come Bugatti o Ferrari, fra le automobili *normali*, gli autentici miti avrebbero potuto essere le francesi DS 19 e 2 CV, le tedesche 300 SL o Porsche 356, ma fra le auto più piccole, molto più piccole, le vere *cult* erano inglesi ed italiane.

Nel Regno Unito, assieme all'Austin Seven ed alle Jaguar, il vero mito non poteva essere che l'indimenticabile Mini Minor di Alec Issigonis.

Fu così che la nuova capogruppo dell'azienda che aveva prodotto la prodigiosa superutilitaria inglese, cioè la BMW di Monaco, selezionò il progetto di un designer ancora una volta californiano per il lancio di una sua nuova piccola autovettura, ispirata alla mitica Mini.

Lo stilista in questione si chiamava Frank

Si trattava di una berlina a due volumi, di tipo *hatchback*, come chiamano gli americani le auto col portellone posteriore; era disponibile a tre o a cinque porte, ma c'era anche una versione cabriolet con due sole portiere ed un'estesa capote nera o color nocciola, come piace tanto agli yankee.

Come per la New Beetle, la meccanica della Chrysler retrò era di ultima generazione e le motorizzazioni, diesel e benzina, oscillavano attorno ai due litri di cilindrata.

La carrozzeria della PT Cruiser si caratterizzava da vistosi parafanghi esterni ed avvolgenti sia avanti che al



la Mini One, nella versione originale a due porte - 2001

Stephenson e la vettura da lui progettata era piccola, ma non così piccola come l'originale Morris Austin del 1959; da lei, però, riprendeva le forme e le proporzioni.

La somiglianza era piuttosto marcata e la nuova utilitaria BMW presentava linee bombate, come e più della vecchia Mini e come lei risultava piuttosto bassa nella morfologia automobilistica della fine del secolo scorso.

Date le dimensioni della nuova Mini, quasi pantografata rispetto alla sua omonima del '59, anche la motorizzazione dovette essere potenziata con un robusto 1.600 c.c. di cilindrata sulla più tranquilla versione della vettura: la One, a due porte, del 2001.



Mini Clubman con il caratteristico portellone posteriore a due ante e la versione cabrio della Mini - 2004

volutamente riprese dal passato glorioso della superutilitaria di Issigonis e sono tuttora vetture che continuiamo ad incontrare sulle strade delle nostre città.

Poi, nel 2004, arrivò anche la Mini Cabrio che non esisteva come macchina di serie ai tempi dell'originale vetturessa britannica; non deve stupire tutto ciò: da sempre le case automobilistiche tedesche, e la BMW in particolare, hanno creato volentieri delle decappottabili tranquille per i loro connazionali che, dal sedile di un'automobile scoperta, amano ammirare le Alpi Bavaresi e le verdi vallate dove vive l'ape Maya.

E, mentre accadeva tutto questo nell'Europa settentrionale, qua in Italia arrivò la nostra ultima

A differenza di quanto era accaduto in casa Volkswagen con la New Beetle, dal punto di vista della configurazione generale, la nuova Mini non richiese una impostazione inedita, perché del tipo *tutto avanti* era già la soluzione adottata da Issigonis per la rivoluzionaria vetturessa del '59.

Piuttosto, per la casa madre BMW, fu quella l'opportunità per fare esperienza con l'automobile a trazione anteriore, che era una perfetta sconosciuta dalle parti di Monaco di Baviera, ancora a fine secolo scorso.

A quel modello iniziale, si affiancarono successivamente delle Mini più potenti e più veloci nella versione Cooper; assieme ad esse arrivarono delle Mini più spaziose nelle serie Clubman e Countryman, vistosamente più massicce dell'originale Mini One.

Queste ultime esibivano denominazioni



citycar italiana di linea retrò Fiat 500 - 2007

Fiat 500! Se è vero che la Mini del Gruppo BMW era *quasi* pantografata rispetto alla vecchia Mini Minor, la Fiat 500 del 2007 lo sembrava decisamente *pantografata* dalla gloriosa Nuova 500 di cinquant'anni prima.

A dimostrazione di quanto la superutilitaria del 1957 fosse un ricordo vivo nell'anima dei nostri connazionali, la nuova piccola Fiat del ventunesimo secolo ne mantenne le forme quasi immutate, pur essendo totalmente diversa la sua impostazione tecnica; la recente 500 aveva motore e trazione anteriori, con un propulsore a quattro cilindri di circa un litro di cilindrata, raffreddato a liquido e collocato sotto il cofano anteriore, secondo la famosa disposizione Giacosa.



plancia della Fiat 500 - 2007

Ma fuori dal cofano, il recupero dello spirito *anni sessanta* era portato all'estremo: perfino gli interni della 500 del 2007 riprendevano l'aspetto di quanto era presente sulla superutilitaria di mezzo secolo prima; la plancia era in tinta vettura e riportava un unico display principale, circolare come allora, ma con all'interno tutta la strumentazione più aggiornata disponibile per un'automobile pensata per la città.



le due utilitarie Fiat 500 C: quella del 2007 e quella del 1949, entrambe berline a cielo aperto



anche la prima serie della Nuova 500 era una berlina a cielo aperto con una lunga capotte ripiegabile che conteneva anche il lunotto posteriore - 1957

Quindi, a differenza della sua antenata, l'ultima Fiat 500 non venne qualificata come un'utilitaria economica e spartana; piuttosto, era una piccola vettura alla moda, adatta ad ogni tipo di clientela, anche alla più giovanile ed alla più esigente, trattandosi di una sofisticata citycar.

Al modello iniziale seguirono anche delle versioni Abarth, decisamente corsaiole e delle parsimoniose 500 con propulsore diesel; ma anche per chi amava guidare senza un tetto sulla testa, la Fiat seppe trovare una soluzione giusta: nel 2009 arrivò la 500 C.

Per i più giovani quella "C" può significare semplicemente: cabriolet, ma per chi ha i capelli

grigi o bianchi, quella denominazione ha un sapore antico; 500 C fa tornare alla mente l'indimenticabile Topolino ripresentata nel dopoguerra, quella mitica Fiat 500 C del 1949, la più diffusa delle piccole torinesi nei primi anni cinquanta.

Con quella vettura di un lontano passato, la nuova 500 C ha in comune una caratteristica particolare: entrambe sono delle piccole *berline a cielo aperto*! Per la verità, anche la prima versione della Nuova 500, quella prodotta fino al 1959 era configurata in quella stessa maniera.

Questo significa che entrambe le Fiat 500 C mantengono le loro fiancate e le loro portiere con tanto di finestrino, ma hanno un tetto in tela anziché un padiglione in acciaio o vetro; in pratica, non sono delle autentiche cabriolet, ma consentono di viaggiare traguardando il cielo sopra la testa ... c'è a chi piace farlo ancora adesso.

Infine, è doveroso ricordare che la piccola nuova Fiat non è più fabbricata a Torino, a Menfi o a Cassino, ma addirittura nello stabilimento polacco di Tichy; è un prodotto internazionale ormai e, seguendo le più attuali strategie industriali nel campo automobilistico, è *imparentata* con altre autovetture di tipo ed anche di marca differente; basti pensare che, oltre che con la sorellina Fiat Panda, l'attuale 500 condivide il proprio pianale con la KA, del Gruppo americano Ford, per esempio.



le attuali versioni di Panda e Ford Ka, con cui la Fiat 500 condivide l'autotelaio – anni dieci del terzo millennio

Ma questi accordi, queste *joint venture* internazionali, concordate anche fra imprese concorrenti, non devono stupire: offrono reciproci vantaggi in termini di economie di scala e si ripercuotono positivamente sulle attività d'officina e sulla gestione delle parti di ricambio in magazzino.

Ormai, le carrozzerie retrò sono entrate nel nostro quotidiano e non ci sono solo le nuove Mini e le 500 come vettuette raffinate e modaiole a popolare le nostre strade; esse evocano oggetti d'altri tempi, a cui va la nostra simpatia e forse anche un po' di nostalgico ricordo; però, a loro si sono aggiunte delle altre autovetture piccole piccole e nuove nuove; queste sono nate ieri o l'altro ieri, eppure ci sembra che esistano da sempre e sono le citycar.

Le auto da città ed il fenomeno Smart

Nella nuova visione dell'automobile come veicolo utile e pratico, il contenuto emotivo legato al piacere della guida si andava progressivamente affievolendo, a fine secolo scorso; anche la valenza dell'automobile come *status symbol*, si stava perdendo, finalmente, in una società in cui l'oggetto automobile, anche quella di prestigio, era diventato alla portata di tutti o di molti, almeno.

Ciò non toglie che, specialmente per i giovani o per chi desiderava essere considerato tale, l'auto di *tendenza* era pur sempre un irresistibile oggetto del desiderio; ma non erano più le cilindrate ed i CV che si volevano esibire ad amici e conoscenti per parlare loro di sé.



gli orologi Swatch, così alla moda negli anni novanta

Infatti, è anche all'automobile che affidiamo il compito di descrivere la nostra personalità, di affermare le nostre aspirazioni davanti alle persone che incontriamo e desideriamo frequentare, come se lei, la nostra auto, collaborasse con scarpe, cravatta e camicia al nostro personale codice d'abbigliamento.

Insomma, anche l'autovettura che si usava ogni giorno in città alla fine del secolo scorso, stava diventando un oggetto suscettibile alla moda, un *accessorio* che si sarebbe voluto poter scegliere

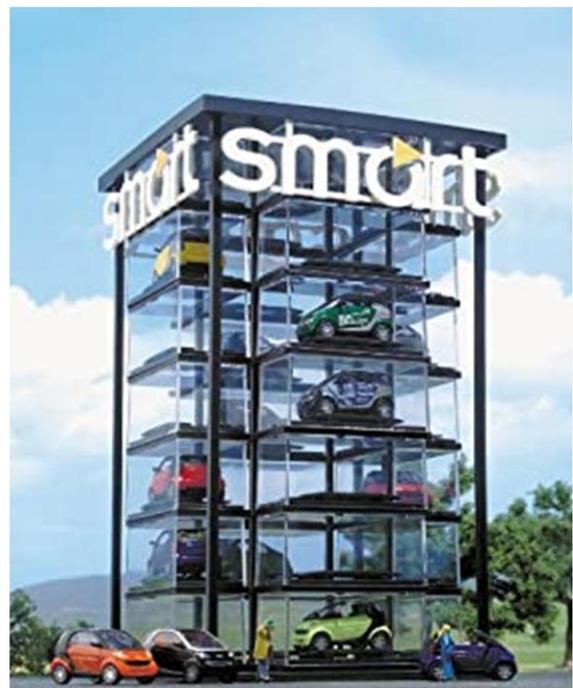
come un paio di scarpe esclusivo, un vestito di Armani ed una borsa di Louis Vuitton.

Chi ebbe la percezione di questo nuovo ruolo che si stava ritagliando l'auto per la città fu il signor Nicolas Hayek, inventore e proprietario della Swatch, il celebre marchio degli orologi colorati, tanto in voga a fine millennio.

Ma pensiamoci bene: in fondo lo spirito che aveva guidato la diffusione dei simpatici e sbarazzini Swatch nel mondo dell'orologeria, prima ingessato su prodotti costosi e di prestigio, avrebbe potuto mutarsi anche nel mercato dell'automobile, con veicoli semplici ed informali per la città?

Veramente, già da tempo una divisione della Mercedes-Benz stava sperimentando una rivoluzionaria vettura a due posti soltanto, pratica e pensata per essere utilizzata esclusivamente o quasi nelle strade cittadine; ma fu solo nel 1996, quando l'amministratore delegato della Mercedes-Benz ed il geniale Hayek si incontrarono che nacque il prototipo di una *Swatchmobile*.

L'intento che i due uomini d'affari si prefiggevano era quello di lanciare sul mercato un nuovo prodotto automobilistico, nato per la città, a due posti soli,



torre per esporre le vetture Smart, idea simile all'espositore degli orologi Swatch

facilmente parcheggiabile e mantenuto sempre e continuamente alla moda, come i sempre desiderati e sempre rinnovati orologi di Hayek!



citycar Smart nella sua prima versione - 1998

costituivano la carrozzeria.

Questi erano facilmente asportabili e sostituibili in caso di ammaccatura, ma potevano essere cambiati anche soltanto per rinnovare il colore della propria Smart ... fra le finalità che si era prefissato Hayek c'era anche quella di lasciare al proprietario della Smart la possibilità di tenerla sempre alla moda la sua citycar e per il colore ci si poteva riuscire veramente ... una storia tutta diversa rispetto a quella della Ford T, completamente ed invariabilmente tutta nera!

Quando la Smart prese la denominazione di Fortwo, cioè per due persone, la motorizzazione consisteva in un onesto tricilindrico di 600 c.c. di cilindrata, posto sotto il bagagliaio e con la trazione alle ruote posteriori, com'era di tradizione in casa Mercedes.

Il motore fu quasi subito sostituito da uno più performante e venne anche affiancato da un nuovo turbodiesel di quasi un litro di cilindrata; poi, fu presentata anche una versione aperta della Smart, con il tetto in tela ripiegabile.

Commercialmente, il successo della citycar svizzero-tedesca non fu uniforme in tutti i paesi.

Da noi la diffusione fu immediata: la piccola, corta vettura era molto adatta alle strade congestionate dei centri storici delle nostre città, a volte addirittura di origine medioevale; in quei vicoli parcheggiarci una Smart era certo più agevole che un'automobile di quattro metri e più!

La vettura si sarebbe chiamata Smart, che significa: *brillante d'intelletto, callidus* come dicevano i latini, più che *furbo*, che porta sempre con sé una valenza malignamente negativa; al di là del suo significato in lingua, più prosaicamente, Smart era l'acronimo di Swatch-Mercedes Art, cioè: modello Swatch-Mercedes.

Tecnicamente parlando, si trattava di una piccola citycar lunga solo due metri e mezzo, grazie al suo frontale spiovente e ai due soli posti comodi presenti in cabina; vi si trovava anche un onesto bagagliaio, sufficiente per due persone, ricavato fra i sedili ed il portellone posteriore.

Dal punto di vista architettonico, la Smart era un veicolo molto innovativo: nessuna scocca portante per la vetturetta da città della Mercedes! La sua struttura era costituita da una rigida gabbia in acciaio, a cui erano vincolati dei pannelli colorati in policarbonato, che ne



la gabbia in acciaio che costituisce la struttura resistente della Smart - 1998

In definitiva, mentre gli italiani apprezzammo subito la piccola svizzero-tedesca per la praticità e per il suo aspetto giovanile, forse furono proprio i centro e nord-europei a non comprenderla a pieno.

Una spiegazione plausibile per il flop di vendite della Smart nell'Europa settentrionale, potrebbe essere semplicemente il fatto che le strade delle metropoli continentali sono così ampie ed i parcheggi così agevoli da non richiedere un veicolo ultracompatto per gli spostamenti in città.



citycar Smart Forfour, a quattro porte - 2000

Per tale ragione, l'azienda svizzero-tedesca non navigò sempre nell'oro ed anche per questo motivo tentò la strada di affiancare alla Fortwo una citycar più convenzionale, a quattro posti reali; nacque così la Smart Forfour ed anche la sua carrozzeria, inizialmente, era in policarbonato.

La versione attuale di questo modello ha forme simili a quelle della Renault Twingo, con cui condivide il pianale e gli organi meccanici.

Tuttavia, calata in un mercato dominato da una concorrenza spietata, la piuttosto costosa Smart Forfour, non riuscì ad imporsi contro le citycar francesi, italiane, giapponesi e coreane.

In ogni caso, alla classica Smart Fortwo d'inizio millennio, va riconosciuto il merito di aver interpretato un modo nuovo di intendere l'automobile, nel momento in cui per molte persone l'autovettura stava diventando un mezzo di trasporto individuale quotidiano, alternativo all'autobus, al tram, allo scooter e alla bicicletta; infatti, per andare a scuola o in ufficio si incominciava a desiderare un'auto che fosse un oggetto di proprio gusto ed alla moda, oltre che uno strumento pratico e disponibile al volo e la Smart proprio quello voleva essere.

Merito va riconosciuto al geniale Nicolas Hayek che seppe intercettare nella società europea l'emergente esigenza quotidiana di trasporto privato in città ed altrettanto lungimiranti furono i vertici della Mercedes-Benz, che ebbero il coraggio di investire energie e denaro in questa nuova idea di mobilità urbana.

Oggi giorno, l'auto per la città è diventata un oggetto di puro servizio e la si utilizza anche in *car sharing*, senza nemmeno più avere il problema di ricoverarla da qualche parte o preoccuparsi di lei, quando si è finito di utilizzarla; d'altro canto, se non si sente più l'automobile come un oggetto proprio, a lei non ci si può più nemmeno affezionare ...



un'ammiccante pubblicità contemporanea della Smart per l'acquisto e per il noleggio.

Verso la fine di un'epopea

Salvo alcune particolarissime eccezioni, presso le case automobilistiche di tutto il mondo la tendenza a fabbricare vetture sempre più semplici da gestire ed adatte alla più eterogenea tipologia di utilizzatori è un fatto incontrovertibile.

L'auto è diventata un oggetto di uso comune, al servizio di un utente che deve potersene servire senza particolari cure e preoccupazioni.



traffico veicolare a Milano, o in qualunque altra grande città, in un giorno qualunque

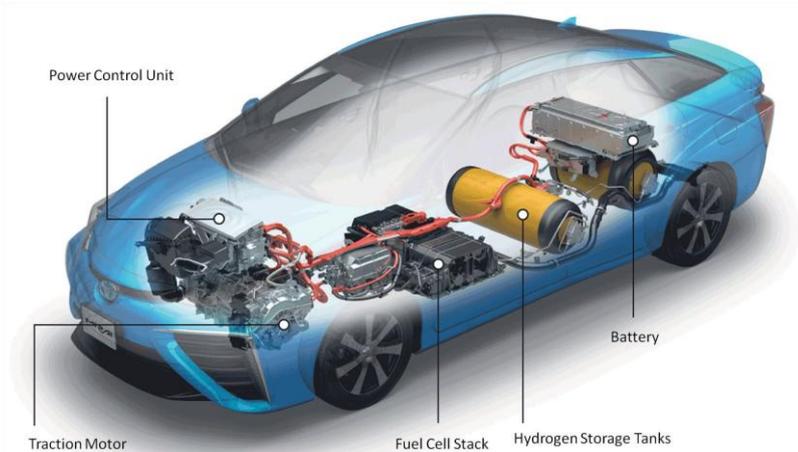
Pertanto, è necessario che i nuovi modelli d'automobile richiedano sempre meno necessità di interventi tecnici e manutentivi; le autovetture devono saper percorrere migliaia e decine di migliaia di chilometri senza incontrare un meccanico e far passare mesi ed anni fra una revisione e l'altra o fra un cambio dell'olio lubrificante e del liquido di raffreddamento ed il successivo.

Teniamo presente che l'automobile di oggi viene affidata nelle mani di persone sempre più inesperte in fatto di meccanica e sempre meno interessate alla tecnologia dell'autoveicolo; i conducenti devono mettersi al volante ogni volta meno coinvolti dalle necessità del loro automezzo e sempre più concentrati a seguire con attenzione la circolazione veicolare, che, invece, è in continuo aumento.

Con queste prospettive nella mente e nel cuore è evidente che l'automobilista di oggi sempre meno si aspetta delle emozioni inebrianti quando è al volante della propria automobile e nemmeno si compiace ammirando le forme armoniose della propria vettura.

Va da sé che la grande epopea dello sviluppo della carrozzeria automobilistica sia un fatto più legato al passato che al presente e, anche per questo, è naturale che tutte le automobili di oggi si somiglino.

Oltretutto, pare si sia raggiunto un punto oltre il quale non sembra ci siano più molte forme da inventare per le nostre automobili, a meno di non attingere, come accaduto negli ultimi decenni, ad un prezioso ed affascinante *deja vu*.



motore elettrico, a idrogeno, a ...

Sempre pronto ad essere smentito dai fatti, ne sarei anche lieto se ciò accadesse; forse, una rinascita di creatività nel mondo della carrozzeria per *auto di tutti i giorni* potrebbe verificarsi se cambiassero i materiali con cui sono costruiti gli autoveicoli, se evolvessero le tecnologie dei propulsori verso soluzioni più ecologiche, finalmente o, addirittura, se cambiassero radicalmente le esigenze di mobilità delle persone.

Ma In questo caso, ci troveremmo a vivere in una realtà nuova e in una società differente in cui anche l'automobile, come la intendiamo noi oggi, potrebbe essere sostituita da qualche cosa di diverso ... chi vivrà, vedrà.