



auto

Maggio 2007

4 Euro (ITALY ONLY)

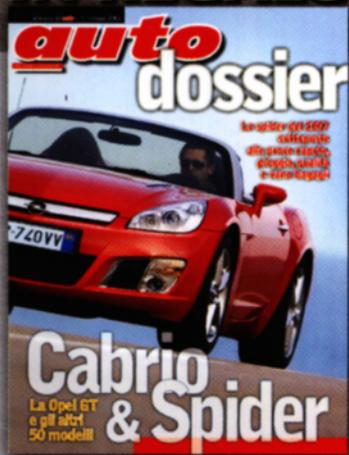
**PROVE
VERITÀ**

Confronto SUV
Honda CR-V
LR Freelandr
Toyota Rav4

Alfa Spider JTdm
Kia Cee'd 1.6 Crdi
Daihatsu
Materia 1.5



IN REGALO



Un numero speciale dedicato alle auto scoperte
Dall'Alfa alla Opel GT tutte le 50 spider sul mercato

Voglia di cabrio



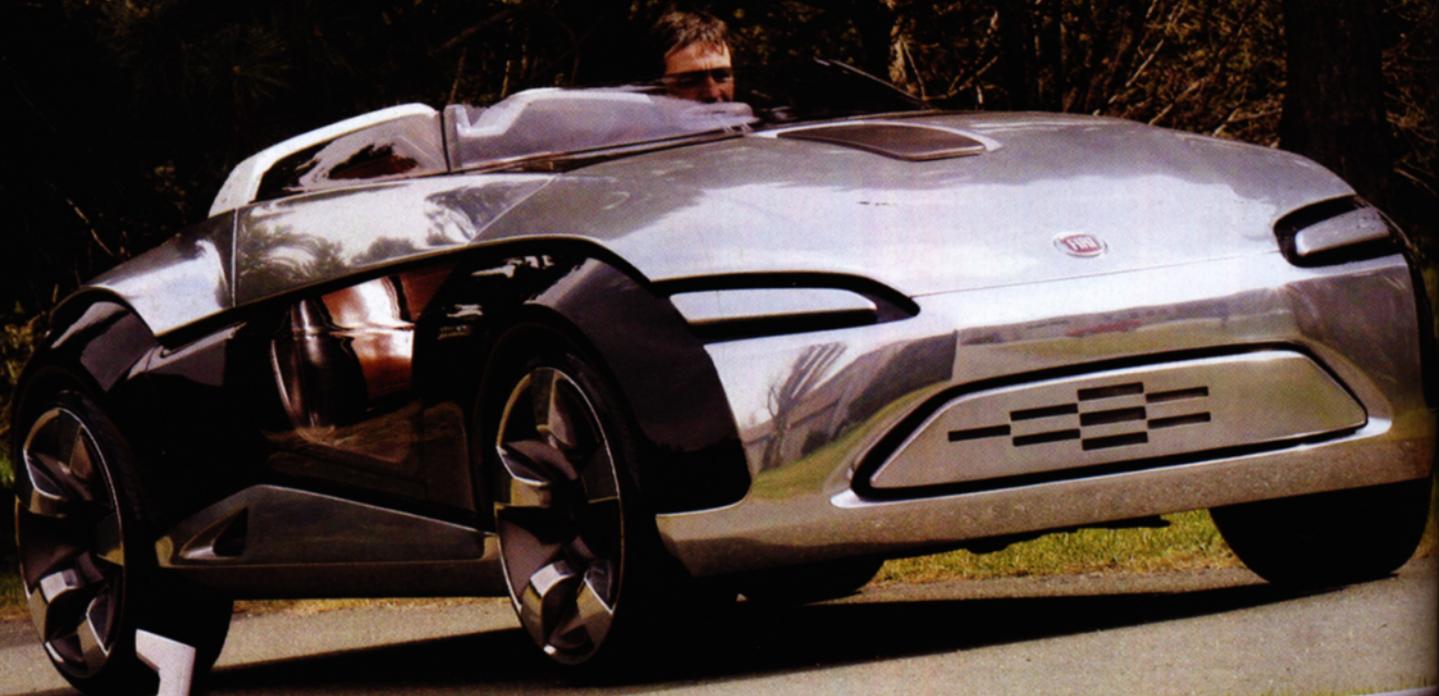
AI RAGGI X

**Toyota
Auris**



FIAT 500

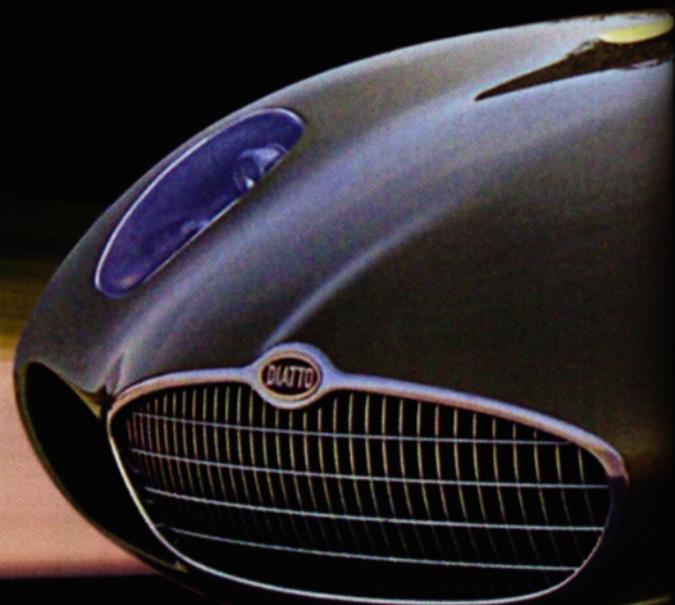
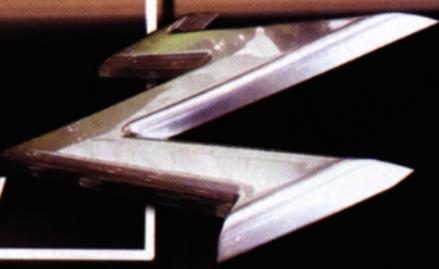
Nel 2009 diventerà così



for



La Barchetta (sopra), realizzata da Bertone su meccanica della Panda 100HP, condivide varie parti con la nuova Fiat 500 e si richiama alla compatta biposto da corsa, conosciuta proprio col medesimo nome, costruita da Nuccio Bertone nel 1947. Zagato ha invece prodotto per la Diatto, uno dei marchi più prestigiosi del passato, l'aggressiva coupé Ottovù (a destra).

DIATTO by

CONCEPT/BERTONE

in chiave moderna, con proposte avveniristiche capaci di abbattere concetti affermati da sempre, come i due sedili disposti uno a fianco dell'altro sulle coupé. Lo ha fatto Giugiaro con la VAD.HO, dove ha "semplicemente" spostato il passeggero dietro e inserito il motore al centro, a fianco del pilota, come sulle auto da record di ieri.

FUTURO PROSSIMO - Se quello di Giugiaro è il futuro portato all'estremo, ecco invece due proposte che potremmo trovare sulle nostre strade già domani: probabilmente rimarranno soltanto sogni, ma... Anche questi prototipi hanno origini lontane: i loro concetti partono da oltre mezzo secolo fa, ma le linee sono modernissime, come alcune delle soluzioni adottate. La chicca della Barchetta di Bertone, una spider tanto bella quanto alla portata di tutti se fosse prodotta in serie, è il gruppo plancia, volante, cambio e pedaliera che può avanzare o arretrare di una ventina di centimetri per trovare la posizione di guida ideale, mentre il sedile resta fissato alla scocca. Altrettanto interessanti le porte, che si sollevano all'indietro in verticale, ruotando nell'arco dei passaruota, facilitando così l'accesso nell'abitacolo.

La Diatto Ottovù punta invece su una linea che presenta tratti un po' retrò e certe soluzioni tipiche della produzione di Zagato, unite ad elementi ripresi dai modelli Diatto, un marchio di cui ormai si è persa la memoria, ma che ha costituito una tappa fondamentale nella storia automobilistica, tanto che la nascita della Bugatti prima e della Maserati poi è legata alle vicende della Casa torinese.

Per mostrarvi questi prototipi non ci siamo accontentati di un fugace colpo d'occhio al Salone: li abbiamo portati per strada, siamo saliti a bordo e li abbiamo "guidati", per scoprire cosa nascondono queste carrozzerie. In realtà per ora sono solo modelli da esposizione e in attesa di poterli veramente condurre sulle strade, la prova al volante è stata solo virtuale, ma sufficiente per conoscerne pregi e difetti.

Iniziamo proprio da quella Barchetta che con un pizzico di coraggio qualsiasi costruttore potrebbe mettere in produzione fra meno di due

● ● SEGUE A PAG. 182





L'avveniristico abitacolo della Barchetta è caratterizzato dal gruppo plancia, volante, cambio e pedaliera che può avanzare o arretrare di 20 cm, mentre i sedili rivestiti in cuoio sono fissi. Le portiere in parte trasparenti che si sollevano ruotando all'indietro, il bauletto posteriore in pelle e gli indicatori di direzione con il nome Bertone sono fra le particolarità della roadster con meccanica Panda 100HP. In basso a destra, la "barchetta" del 1947 di Nuccio Bertone.



BERTONE STORY

95 anni di gloria

ESATTAMENTE 100 ANNI FA Giovanni Bertone approdò a Torino come dipendente delle industrie ferroviarie Diatto. Nel 1912 inizia la sua attività, prima come costruttore di carrozze e poi, a partire dal '21, di automobili per la Spa e la Lancia. Il prestigio e la fama del carrozziere torinese crescono progressivamente negli anni '30 e '40, grazie anche all'arrivo in azienda del figlio Nuccio, ma il passaggio

a livello industriale si ha solo nel 1954, con la produzione della Giulietta Sprint. Da allora i successi si sono susseguiti, grazie anche all'abilità degli stilisti di Bertone: da Scaglione a Giugiaro, fino a Gandini.



CONCEPT/ZAGATO

anni: naturalmente la spider di Bertone il marchio e la meccanica li ha già, Fiat, e ha già conquistato uno degli uomini chiave della Casa torinese, Luca di Montezemolo. Forse però è troppo presto per arrivare a una scelta produttiva così coraggiosa e al di fuori dai canoni tradizionali. Ma dopo il successo della Punto e quelli annunciati della Bravo e della 500 potrebbero cambiare molte cose, anche perché questa spider adotta una meccanica in gran parte comune con quella della nuova utilitaria Fiat. Del resto l'idea per questo modello è nata dalla Barchetta realizzata da Nuccio Bertone nel 1947 con la meccanica della prima 500: la biposto da corsa è servita ai designer della carrozzeria torinese come musa ispiratrice per questo gioiello degli anni Duemila. Entrambe le "barchette" sono caratterizzate dal rigonfiamento sul cofano motore, ma non hanno altri elementi stilistici in comune.

La concept ha un guscio superiore in alluminio battuto e lucidato a mano, mentre i passaruota anteriori in carbonio, la parte inferiore delle portiere trasparente e il parabrezza basso e avvolgente rendono più aggressiva e "muscolosa" la carrozzeria, caratterizzata dalla linea di cintura alta. Il roll-bar nel quale sono inseriti gli indicatori di direzione, i gruppi ottici posteriori e il bauletto in pelle inserito nella coda sopra il bagagliaio sono fra gli altri elementi più riusciti della Barchetta, che invece appare un po' troppo massiccia nel frontale, anche a causa della calandra chiusa "galleggiante". Lunga 358 cm, larga 170, alta 109 cm e con un passo di 230 cm, come Panda e 500, la Barchetta monta cerchi in lega da 20", con pneumatici Pirelli P Zero Nero 225/30 ZR20. Il motore è quello della Panda 100HP e la velocità massima è nell'ordine dei 200 km/h.

Arriverà mai sulle strade una simile roadster? Probabilmente no, ma puntando sui mercati internazionali e con un prezzo inferiore ai 20.000 euro la Barchetta avrebbe tutti i numeri per ripetere il successo ottenuto dalla Fiat X1/9, derivata da un'altra concept car di Bertone, la Runabout del 1969.

RINASCE LA DIATTO - La Diatto Ottovù di Zagato può essere invece già acquistata su ordinazione, ma a un prezzo ben diverso: circa mezzo milione di euro. In cambio si ha una coupé esclusiva, equipaggiata con un telaio di derivazione americana e con il V8 Ford di 4.6 litri, elaborato dallo specialista Roush e sovralimentato, ottenendo una potenza superiore ai 500 cv. La carrozzeria in alluminio è caratterizzata dall'assenza dei classici tagli per l'apertura dei cofani: il tutto

si traduce in una pulizia stilistica proponibile solo sulle fuoriserie. Su richiesta di due collezionisti e con l'autorizzazione dei proprietari del marchio Diatto, sono stati così realizzati due prototipi, che si differenziano soprattutto nel frontale: più classico sulla coupé 2+2 esposta a Ginevra e più moderno sulla biposto già consegnata al cliente, verniciata in azzurro metallizzato. Fra le particolarità della Ottovù le classiche "gobbe" Zagato, disposte sulla Diatto non sul tetto ma nel bordo superiore del cruscotto. Originali anche le feritoie inserite nel frontale, che ripropongono lo stesso disegno dei gruppi ottici posteriori.

Da queste coupé rinascerà un marchio prestigioso come quello della Diatto? È un'avventura tutta da scoprire. ■

Diatto





La Ottovù di Zagato fa trasparire la potenza del V8, 4.6 litri, da 500 cv. Il disegno della coda ricorda le sportive del passato ed è caratterizzato dalla mancanza dei tagli del cofano (si solleva il lunotto) e dai gruppi ottici dalla forma uguale alle feritoie del vano motore. A sinistra, le due coupé costruite differiscono nel frontale. Sotto, la plancia con le classiche "gobbe" Zagato. In basso a destra, la Diatto Tipo 22 degli anni Venti.



DIATTO STORY

Con Bugatti e Maserati

LA STORIA della Diatto si intreccia con quella di Bugatti e Maserati: l'industria nata a Torino nel 1835 come fabbrica di carrozze, ha iniziato a produrre automobili sportive e di lusso nel 1905, ha vinto decine di corse e ha avuto fra i suoi piloti Nuvolari e Materassi. Nel '15 inizia la collaborazione con Ettore Bugatti, che progetta un motore aeronautico e 4 anni dopo fornisce i telai Bugatti per le nuove Diatto: le due Case hanno fra l'altro un

marking simile. Nel 1922 viene invece ingaggiato come progettista Alfieri Maserati, che nel '26 con i telai Diatto inizierà l'attività di costruttore. La Casa torinese cessa invece di produrre automobili nel 1932 e chiuderà definitivamente nel 1955.

