

3

AUTO *Americane*

DA COLLEZIONE

I modelli che hanno creato
il mito USA

IN
QUESTA USCITA

la mitica
**Chevrolet
Bel Air**
del 1957



FABBRI
EDITORI



RCS COLLEZIONABILI S.p.A.

Direttore Generale
LAURA COMINI

Direttore Editoriale Hobby e Tempo libero
ANNA MARIA GOPPION

Caporedattore
LUCIANO LUCCHETTI

Art Director
CESARE BARONI

Progetto a cura di
LINDA KLEINEFELD (redazione)
PAOLO SICULIANA (product manager)
PAOLO CAJELLI (grafico)

Realizzazione editoriale
MEDIASPEED S.R.L.

Responsabile
Luca Grandori

Testi
GI TRE S.A.S.

Progetto grafico
GABRIELE BRINI S.A.S.

Illustrazioni
MEDIASPEED S.R.L., GI TRE S.A.S., Alberto Ipsilanti,
Silvana Ghioni, uffici stampa: Chrysler, Ford,
General Motors, Firestone, Good-Year, Exxon,
Texaco, Mobil.

Pubblicazione periodica
Anno I - n°3 - Registrazione N. 548 in data
14 ottobre 2002 presso il Tribunale di Milano

Iscrizione al ROC richiesta

Direttore Responsabile:
GIANNI VALLARDI

© 2003 RCS Collezionabili S.p.A., Milano
Diffusione: RCS Collezionabili S.p.A.
via Mecenate, 91 - 20138 Milano
Distribuzione per l'Italia: RCS Diffusione S.p.A.,
via Rizzoli, 2 - 20132 Milano

Stampato nell'anno 2003 presso
Decibel Trading S.r.l. - Lainate (MI)

SERVIZIO ARRETRATI

Per richiedere gli arretrati:

gli arretrati delle pubblicazioni sono disponibili per
un anno dalla data di completamento dell'opera
(salvo esaurimento) e possono essere richiesti:

- direttamente al suo edicolante
- scrivendo al nostro Ufficio Arretrati all'indirizzo:
FABBRI EDITORI - UFFICIO ARRETRATI
via Mecenate, 91 - 20138 Milano
- telefonando al numero **02.62.00.95.15**

Riceverà direttamente a casa sua in contrassegno le
copie richieste senza alcun sovrapprezzo, pagando in
più solo il contributo alle spese di spedizione che è di:

- € 1.80 se ha richiesto una o due copie
- € 2.50 se ha richiesto più di due copie

SERVIZIO ABBONAMENTI

Può abbonarsi alla pubblicazione:

- per telefono al numero **02.62.00.95.14**
- per fax al numero **02.55.16.947**
- per posta all'indirizzo:
FABBRI EDITORI - CASELLA POSTALE 17044
20181 MILANO

Le ricordiamo che la proposta di abbonamento è va-
lida solo **PER TRE MESI** dalla data di pubblicazione
del primo numero dell'opera e solo per l'ITALIA.

Per richiedere informazioni su un abbonamento in
corso può telefonare dal lunedì al venerdì dalle ore
8,30 alle ore 18,30 al numero **02.62.00.95.14**

visitateci su
www.EDICOLA.FABBRI.it



STRUTTURA DELL'OPERA

Auto americane da collezione è la prima grande opera a fascicoli
dedicata alle più belle automobili made in USA. Allegato a ogni
numero un modello di metallo in scala 1:43. Ogni fascicolo è
suddiviso nelle seguenti sezioni:

La collezione

Questa sezione illustra l'automobile protagonista, riprodotta nel
modello allegato: si compone di una breve scheda d'identità con
note tecniche e tante altre informazioni sul veicolo e la sua epoca.

USA way of life

Queste pagine raccontano l'aspetto più spettacolare del mondo
delle auto: un affascinante viaggio nell'american way of life tra i
film, le canzoni, le pubblicità che hanno contribuito a creare il
mito delle auto americane.

Styling

È la sezione dedicata all'inconfondibile design delle auto america-
ne degli anni d'oro. Forme, materiali e scelte stilistiche divenute
pietre miliari nell'industrial design mondiale.

Storia degli anni d'oro

In questa sezione si ripercorre la storia delle auto americane e
delle grandi Case costruttrici di quella che è stata definita la
Golden Age dell'industria automobilistica.



Allegata al quarto fascicolo la
Edsel Citation '58

Auto Americane da collezione è disponibile ogni 2 settimane in edicola.
Il suo edicolante di fiducia sarà lieto di conservarle una copia. **La prenoti subito!**

La collezione

Innegabile e netta l'ispirazione stilistica del frontale della Chevrolet Bel Air '57 a quello della Cadillac, vettura di classe più elevata nel gruppo GM: calandra bassa e allargata, fanaleria massiccia, profusione di fregi cromati.



CHEVROLET BEL AIR '57

Come marca più popolare e diffusa, la Chevrolet consolidò negli anni '50 il suo primato di auto più venduta d'America, spesso superando la Ford, da sempre temibile rivale e, a più lunga distanza, la Plymouth del gruppo Chrysler.

La rivalità fra la Ford e la Chevrolet per il primo posto fra le vetture più vendute negli USA si acutizzò a partire dal 1954, anno in cui la prima produsse 965.882 esemplari e la seconda 1.139.921. Alla vigilia del lancio dei modelli '57 molti davano per scontato che la Ford sarebbe riuscita finalmente ad effettuare il sorpasso, grazie al fatto che la nuova linea di vetture era stata completamente ristilizzata, mentre la Chevrolet poneva in campo per il secondo anno consecutivo un semplice *face lifting* del modello '55. Tuttavia il vasto gradimento espresso dal pubblico americano verso la più popolare marca della General

Motors, unitamente a un'abile operazione estetica che conferì alla vettura un look più imponente e più sontuoso, rese più contenuti gli effetti dell'offensiva della sua più agguerrita concorrente. La Chevrolet per il '57 venne offerta in una gamma di 460 modelli e diverse combinazioni di colore, 96 in più rispetto all'anno precedente. Il processo di personalizzazione del prodotto così spinto giocò un ruolo importante nel far lievitare le vendite fino a 1,5 milioni di vetture e a limitare lo scarto negativo nei confronti della Ford, che quell'anno passò effettivamente al primo posto con 1.627.655 auto entrate in circolazione.

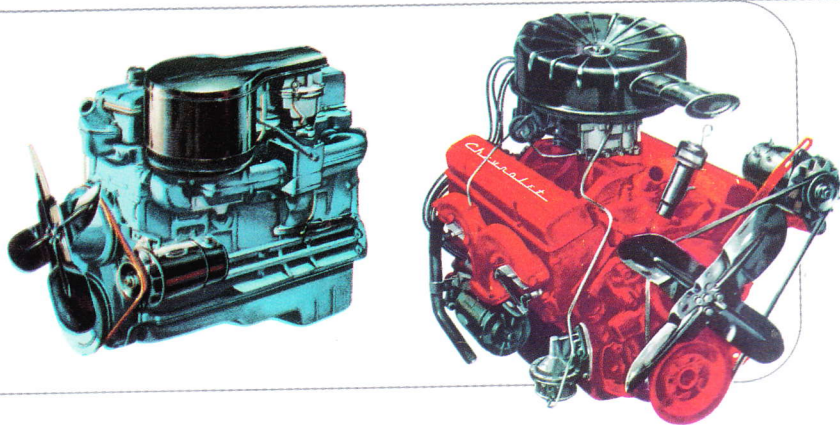
La collezione



LA SCHEDA TECNICA Chevrolet Bel Air - 1957

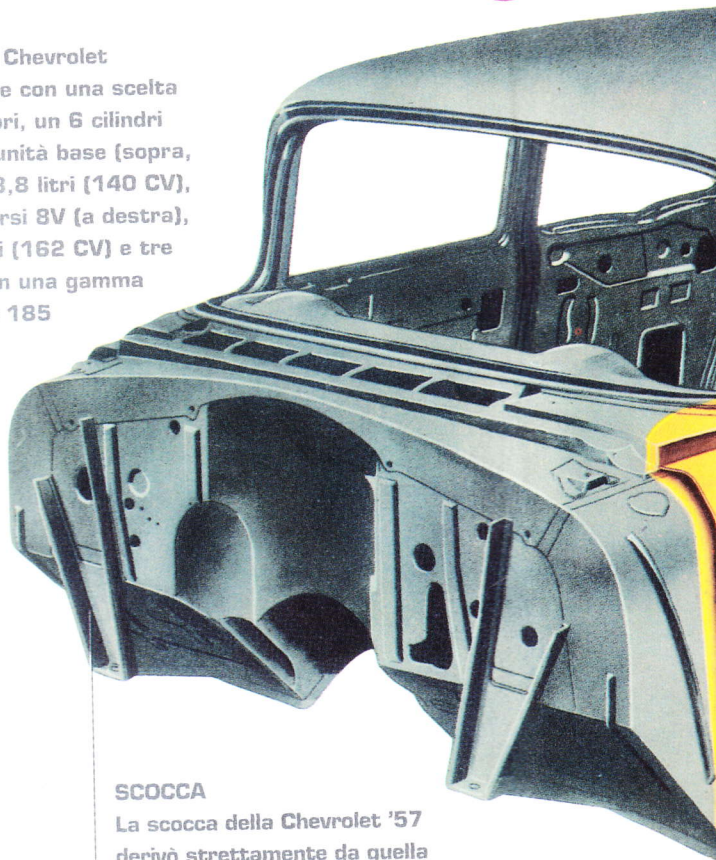
Motore	anteriore, longitudinale, 8 cilindri a V (90°) alesaggio x corsa: 98,42x76,19 mm cilindrata totale: 4637 cc valvole in testa, punterie idrauliche rapporto di compressione 8,5:1 1 carburatore doppio corpo Rochester potenza massima: 185 CV a 4600 giri/minuto impianto elettrico 12V, 53 Ah
Trasmissione	trazione posteriore; trasmissione automatica Powerglide a 2 rapporti
Telaio	a longheroni con traverse; sospensione anteriore a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici; sospensione posteriore ad assale rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori idraulici freni idraulici a tamburo sterzo a circolazione di sfere pneumatici 7,50-14 serbatoio carburante: 60 litri
Dimensioni e peso	passo: 2921 mm carreggiata anteriore: 1473 mm carreggiata posteriore: 1492 mm lunghezza: 5080 mm larghezza: 1877 mm altezza: 1522 mm peso: 1650 kg
Prestazioni	velocità massima: 165 km/h consumo carburante: 18 litri/100 km

La Chevrolet Bel Air Sport Hardtop Coupé, cioè una berlina due porte con montante centrale a scomparsa, fu uno dei modelli più richiesti fra le vetture da famiglia per la stagione '57. Nel listino della fabbrica essa figurava come una delle versioni più costose, con un prezzo base di 2.299 dollari. Quell'anno se ne vendettero 166.426 esemplari, molti dei quali con verniciatura bicolore.



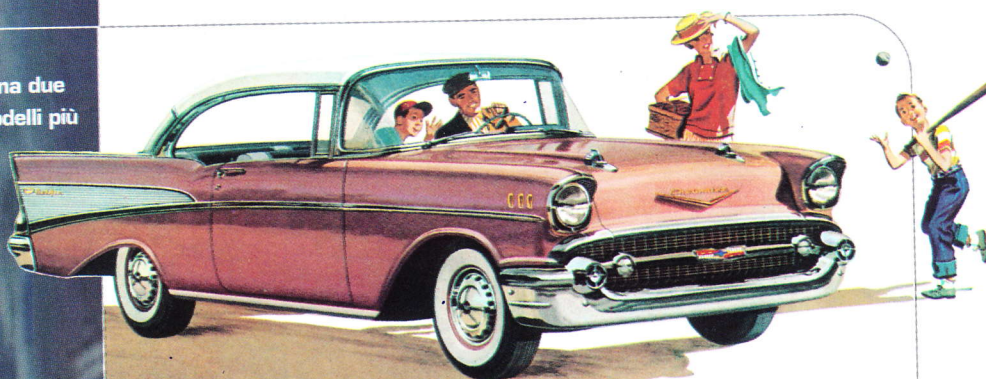
MOTORI

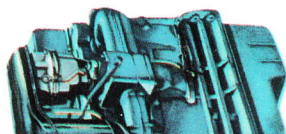
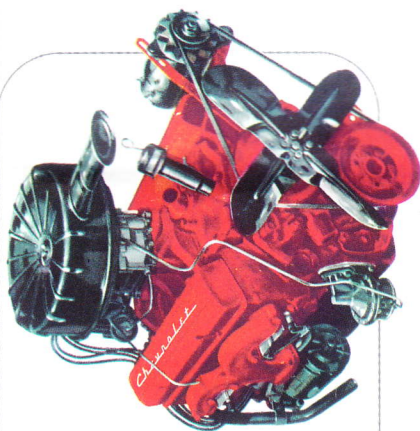
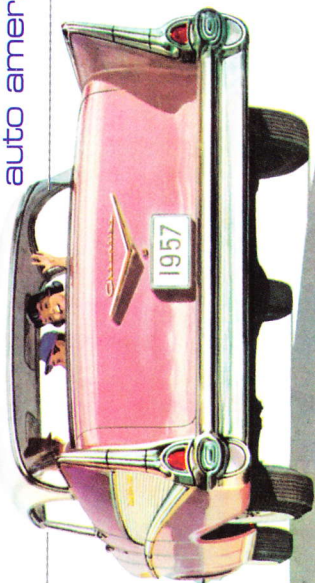
Per il 1957 le Chevrolet vennero offerte con una scelta di cinque motori, un 6 cilindri in linea come unità base (sopra, a sinistra) di 3,8 litri (140 CV), e quattro diversi 8V (a destra), uno di 4,3 litri (162 CV) e tre di 4,6 litri, con una gamma di potenze fra 185 e 270 CV, nonché una versione alimentata a iniezione di 283 CV.



SCocca

La scocca della Chevrolet '57 derivò strettamente da quella realizzata per il modello '55, in cui la marca aveva introdotto una carrozzeria di nuova concezione dotata di parabrezza panoramico a montanti verticali e di una robusta struttura perimetrale di irrigidimento attorno all'abitacolo.

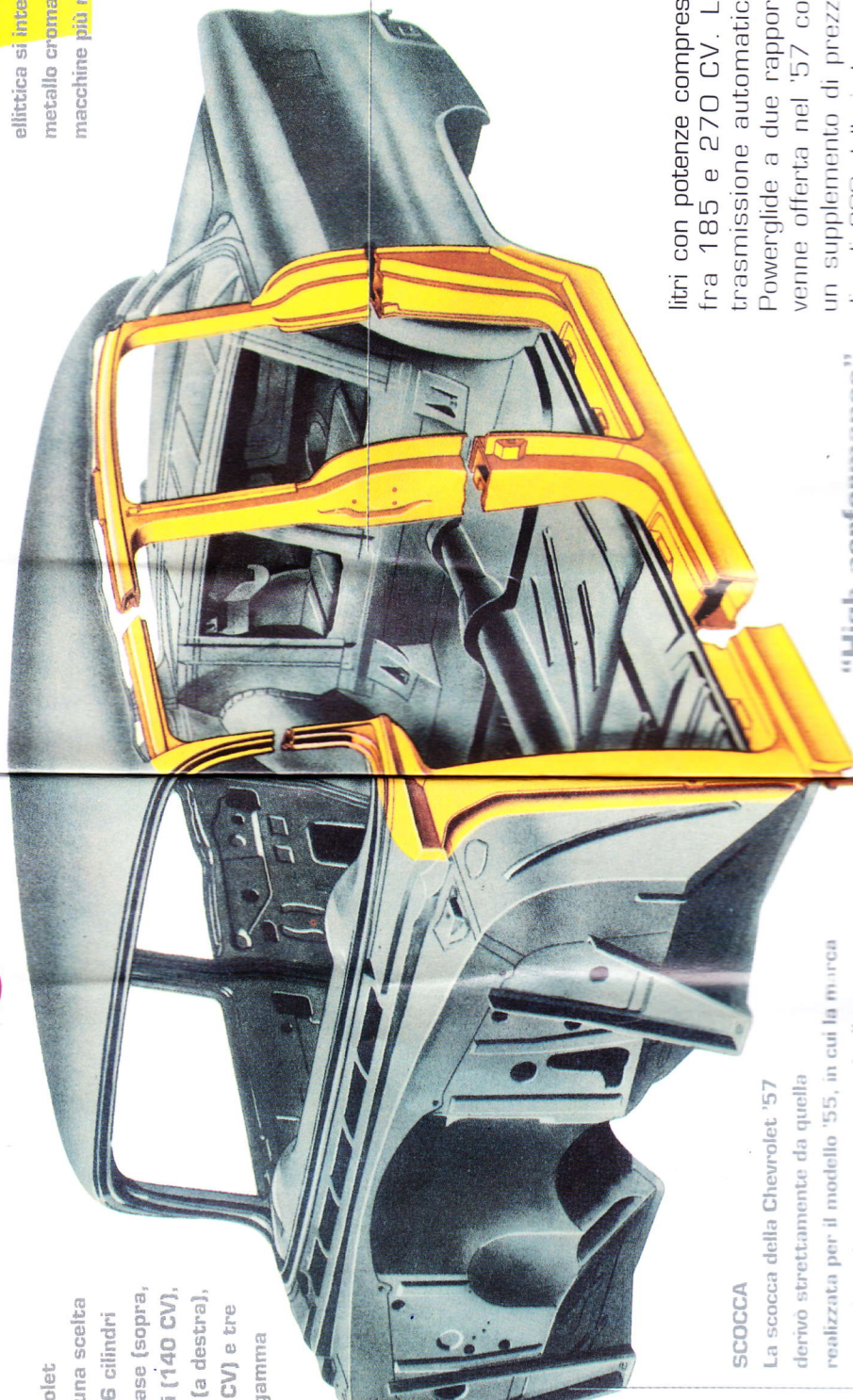




UN'AUTO RICCA DI PERSONALITÀ

Sebbene sulla Bel Air '57 fosse stata aggiornata esteticamente la carrozzeria dei modelli '55 e '56, la vettura sfoggiò una spiccata personalità, evidenziata dalle sottili e discrete pinne ai parafranghi posteriori. La calandra di forma ellittica si integrava nel paraurti anteriore con numerosi elementi in metallo cromato. Oggi le Chevrolet '57 sono fra le macchine più ricercate dai collezionisti della marca.

olet
6 cilindri
ase (sopra,
i (140 CV),
(a destra),
CV) e tre
gamma



SCOCOA

La scocca della Chevrolet '57

derivò strettamente da quella

realizzata per il modello '55, in cui la marca

aveva introdotto una carrozzeria di nuova

concezione dotata di parabrezza panoramico

a montanti verticali e di una robusta struttura

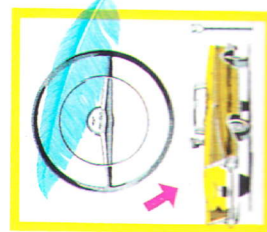
ABITACOLO

Le dimensioni interne della vettura erano generose, anche se non adeguatamente rapportate agli ingombri di carrozzeria. I sedili erano a divano unico davanti e dietro doppio schienale ribaltabile nel caso delle versioni due porte. L'interno era molto luminoso grazie all'impiego di pannelli e lunotto con superfici fortemente avvolgenti.

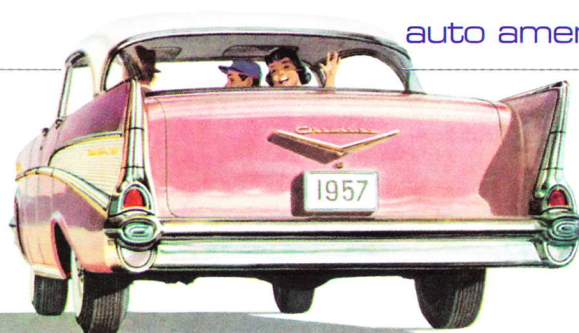
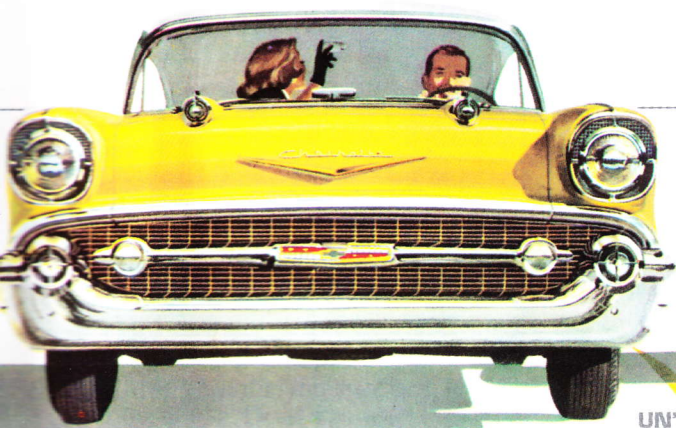
litri con potenze comprese fra 185 e 270 CV. La trasmissione automatica Powerglide a due rapporti venne offerta nel '57 con un supplemento di prezzo di soli 200 dollari. Le versioni ad alte prestazioni erano invece fornite di motore

"High performance"

"Ci vuole ben altro che una pura elaborazione di styling



L'AVV
DEGLI
La ga
venne
dotaz
con u
di pre
tardi

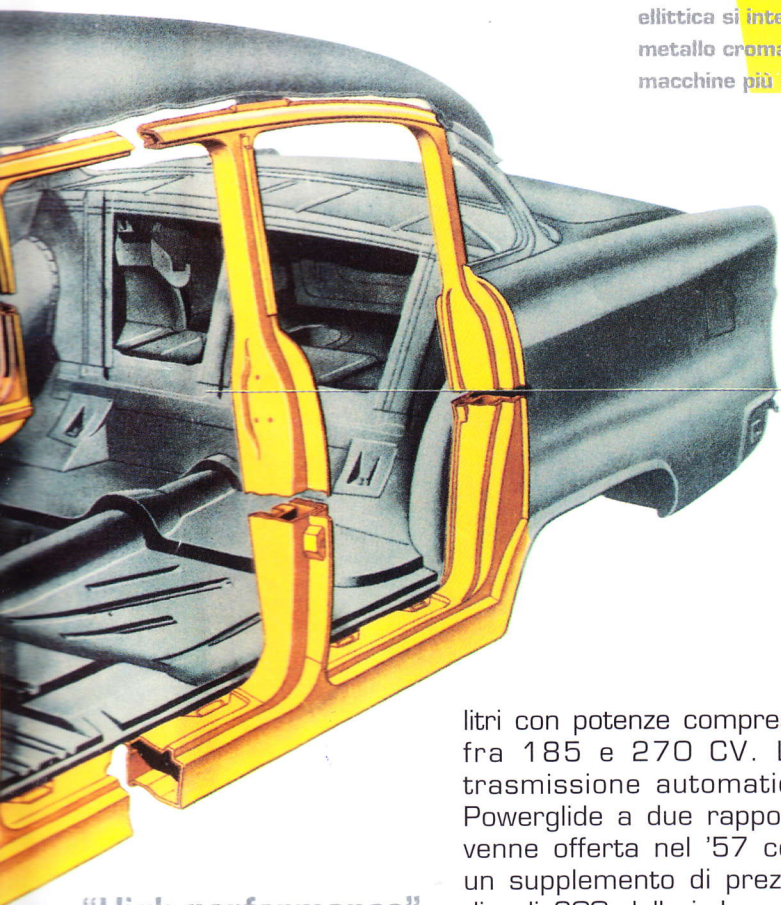


auto americane



UN'AUTO RICCA DI PERSONALITÀ

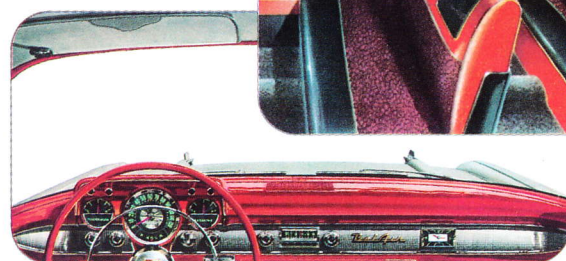
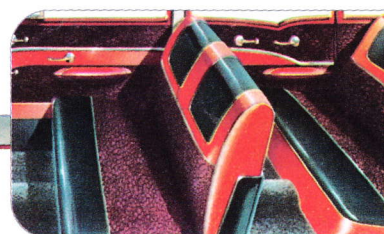
Sebbene sulla Bel Air '57 fosse stata aggiornata esteticamente la carrozzeria dei modelli '55 e '56, la vettura sfoggiò una spiccata personalità, evidenziata dalle sottili e discrete pinne ai parafranghi posteriori. La calandra di forma ellittica si integrava nel paraurti anteriore con numerosi elementi in metallo cromato. Oggi le Chevrolet '57 sono fra le macchine più ricercate dai collezionisti della marca.



"High performance"

"Ci vuole ben altro che una pura operazione di styling per vendere automobili" aveva dichiarato Ed Cole, direttore generale della Chevrolet, presentando i nuovi modelli '57. Sul piano delle prestazioni, le serie 150 e 210 erano motorizzate di base con un 6 cilindri di 3,8 litri (140 CV) oppure con due 8V, uno di 4,3 litri (162 CV) e tre altri di 4,6

litri con potenze comprese fra 185 e 270 CV. La trasmissione automatica Powerglide a due rapporti venne offerta nel '57 con un supplemento di prezzo di soli 200 dollari. Le versioni ad alte prestazioni erano invece fornite di serie con un cambio manuale a tre rapporti più overdrive. Furono le innovazioni estetiche a decretare quell'anno una buona accoglienza della Chevrolet presso il pubblico, oltre alle straordinarie doti di affidabilità meccanica che la marca si era duramente conquistata sul campo negli anni.

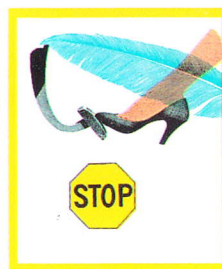


ABITACOLO

Le dimensioni interne della vettura erano generose, anche se non adeguatamente rapportate agli ingombri della carrozzeria. I sedili erano a divano unico davanti e dietro, con doppio schienale ribaltabile nel caso delle versioni due porte. L'interno era molto luminoso grazie all'impiego di parabrezza e lunotto con superfici fortemente avvolgenti.



Servosterzo



Servofreno



Alzacristalli elettrici



Aria condizionata

L'AVVENTO DEGLI OPTIONAL

La gamma '57 venne proposta con dotazioni disponibili con supplemento di prezzo, che più tardi divennero standard.

Il servosterzo a comando idraulico, il servofreno a depressione, il comando elettrico dei cristalli laterali e l'impianto di aria condizionata furono autentiche primizie per le auto di quasi mezzo secolo fa.

La collezione



Da sinistra a destra alcuni fra i modelli più significativi della produzione Chevrolet per il 1957: Bel Air Nomad (station wagon 2 porte), Bel Air Sport Hardtop Coupé, Bel Air Convertible, Bel Air berlina 2 porte, Handyman (station wagon 2 porte), One-Fifty berlina 2 porte. In primo piano, a sinistra, figura la Corvette due posti, che contribuì notevolmente a irraggiare sull'intera gamma Chevrolet un'immagine giovanile e sportiva.

Chevrolet Bel Air '57

La produzione

Nella pubblicità sui grandi settimanali americani dell'autunno 1956 la produzione della Chevrolet model year '57 fu presentata in una vista d'insieme, con alcuni fra i modelli più significativi, fra i quali appariva, come modello di punta, la Corvette due posti. Numerosi erano, come peculiarità del mercato USA, i modelli station-wagon, fra i quali spiccava la Nomad due porte (prima da sinistra), che conferì un look del tutto nuovo alla tipica auto familiare a 6-8 posti così cara agli automobilisti locali. La gamma dei modelli comprendeva quell'anno le tre serie 150, 210 e Bel Air, tutte realizzate con lo stesso passo di 2.921 mm, ma offerte con una scelta di quattro versioni di carrozzeria nella serie 150, di otto versioni nella serie 210 e di sette per la Bel Air. Fra le varie opzioni di motori, trasmissioni, equipaggiamenti e colori, il cliente poteva operare una scelta fra 460 possibili combinazioni.



Storia della Marca



La Chevrolet aveva raggiunto già nel 1926 il traguardo dei

due milioni di auto prodotte. La sua posizione si era andata rapidamente consolidando a partire dal 1910, quando Louis

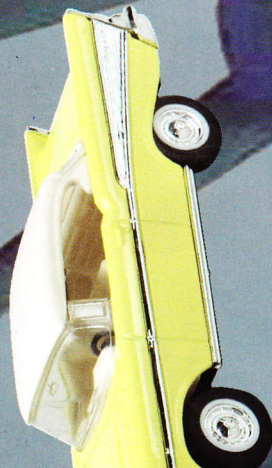
Chevrolet, pilota di origine svizzera, si cimentò a costruire la sua prima automobile; un anno più tardi

entrò nella grande galassia della General Motors, alla quale già appartenevano la Buick, la Cadillac, la Oldsmobile e

la Oakland (divenuta più tardi Pontiac). Alla nuova marca venne affidato il compito di scendere in campo contro la Ford nella produzione di vetture con caratteristiche popolari; nel 1921-22 su tredici Ford vendute si

contrapponeva una sola Chevrolet. Tale divario cominciò ad assottigliarsi rapidamente fino a quando, nel 1927, la marca della GM effettuò il sorpasso con quasi 800.000 macchine entrate in circolazione rispetto al mezzo milione circa

venduto dalla Ford. Per quanto riguarda la meccanica, la Chevrolet balzò alla ribalta quando nel 1928 lanciò il motore a 6 cilindri al prezzo di un 4 cilindri con una memorabile campagna pubblicitaria impostata sullo



Chevrolet Bel Air '57

Nella pubblicità sui grandi settimanali americani dell'autunno 1956 la produzione della Chevrolet model year '57 fu

presentata in una vista d'assieme, con alcuni fra i modelli più significativi, fra i quali appariva, come modello di punta, la Corvette due posti. Numerosi erano, come peculiarità del mercato USA, i modelli station-wagon, fra i quali spiccava la Nomad due porte (prima da sinistra), che conferì un look del tutto nuovo alla tipica auto familiare a 6-8 posti così cara agli automobilisti locali. La gamma dei modelli comprendeva quell'anno le tre serie 150, 210 e Bel Air, tutte realizzate con lo stesso passo di 2.921 mm, ma offerte con una scelta di quattro versioni di carrozzeria nella serie 150, di otto versioni nella serie 210 e di sette per la Bel Air. Fra le varie opzioni di motori, trasmissioni, equipaggiamenti e colori, il cliente poteva operare una scelta fra 460 possibili combinazioni.

Da sinistra a destra alcuni fra i modelli più significativi della produzione Chevrolet per il 1957: Bel Air Nomad (station wagon 2 porte), Bel Air Sport Hardtop Coupé, Bel Air Convertible, Bel Air berlina 2 porte, Handyman (station wagon 2 porte), One-Fifty berlina 2 porte. In primo piano, a sinistra, figura la Corvette due posti, che contribuì notevolmente a irradiare sull'intera gamma Chevrolet un'immagine giovanile e sportiva.

1957: Bel Air Nomad (station wagon 2 porte), Bel Air Sport Hardtop Coupé, Bel Air Convertible, Bel Air berlina 2 porte, Handyman (station wagon 2 porte),

One-Fifty berlina 2 porte. In primo piano, a sinistra, figura la Corvette due posti, che contribuì notevolmente a irraggiare sull'intera gamma Chevrolet un'immagine giovanile e sportiva.

La serie Bel Air, al vertice della gamma, aveva assunto un frontale elaborato, di aspetto simile a quello della Cadillac, la più prestigiosa delle marche General Motors. Sebbene poco in armonia con il resto della carrozzeria, esso entrò molto bene nel gusto della gente, perché interpretava validamente il processo di appiattimento stilistico della marca verso il look delle macchine di classe

più elevata
stessa GM.
A tale risult
no anche le
dritte e sot
rono un as
all'automobil
d'America
della serie
anche la N
nale station
te, che agi
so per prop
le concess
modelli della



la Oakland
(divenuta più
tardi Pontiac).
Alla nuova mar-

contrapponeva
una sola
Chevrolet. Tale
divario cominciò

venduto
dalla Ford.
Per quanto
riguarda la

slogan "valvole in testa, in testa nella qualità". Con il nostro sig. Fal-

La serie Bel Air, al vertice della gamma, aveva assunto un frontale elaborato, di aspetto simile a quello della Cadillac, la più prestigiosa delle marche General Motors. Sebbene poco in armonia con il resto della carrozzeria, esso entrò molto bene nel gusto della gente, perché interpretava validamente il processo di apparentamento stilistico della marca verso il look delle macchine di classe

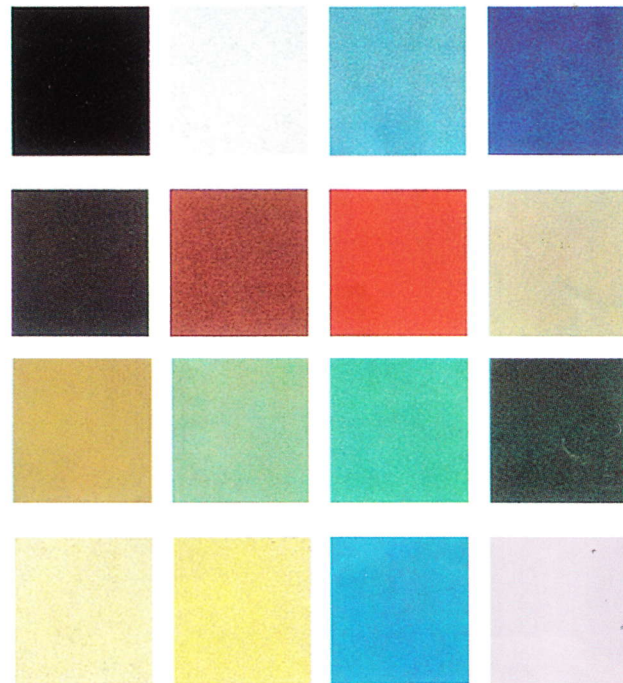
più elevata nell'ambito della stessa GM.

A tale risultato contribuirono anche le pinne di coda dritte e sottili, che attribuirono un aspetto esclusivo all'automobile più popolare d'America. Fra le versioni della serie Bel Air figurava anche la Nomad, un'originale station-wagon due porte, che agì da traino vigoroso per promuovere presso le concessionarie gli altri modelli della gamma.



LA GAMMA COLORI

Ben 17 erano i colori disponibili per l'esterno della carrozzeria, cui si aggiungevano 15 varianti a scelta con verniciatura bicolore. Il pannello laterale decorativo applicato alla fiancata in corrispondenza del passaruota posteriore era in acciaio inossidabile.



Anche la Bel Air Hardtop Sedan (quattro porte senza montante centrale) fu uno dei modelli di maggior successo del '57.

slogan "valvole in testa, in testa nella qualità". Con il nuovo modello A la Ford riconquistò il primato di marca più venduta negli USA nel 1929-30, ma già nel '31 la Chevrolet riprese l'iniziativa e mantenne per lungo tempo -

salvo brevissime eccezioni - la palma della vettura preferita dagli americani. Sul fronte dello stile le Chevrolet assomigliavano in modo inequivocabile alle Cadillac, e di questa ambita parentela

estetica la marca fece sempre uno dei suoi punti di forza per imporsi sulla concorrenza. Negli anni '50 le sue doti di vettura a buon prezzo, robusta e affidabile divennero proverbiali, come anche la sua reputazione di auto lenta e

dalle prestazioni complessive non brillanti. Fu così che nel 1953 nacque la Corvette, una convertibile due posti con ambizioni sportive, cui fu affidata la funzione di rivoluzionare l'intera immagine di marca. Grazie alla

Corvette, ancora oggi l'unica auto sportiva made in USA, la Chevrolet risalì la china ponendosi ai primi posti fra le good performer del mercato, e dette vita a una massiccia operazione di sviluppo tecnico per consolidare la propria

posizione in settori diversificati della domanda. Lamentò clamorosi insuccessi con la Corvair nel 1960 e con la Vega nel 1971 ma impose la sua presenza negli anni '60-'70 con la Camaro e con i suoi motori 8V ad alte prestazioni fino

a 7,4 litri di cilindrata, che conquistarono centinaia di affermazioni nelle gare NASCAR per auto derivate dalla serie. Ancora oggi i motori di molte vetture da competizione d'oltre Atlantico sono di origine Chevrolet.

USA way of life

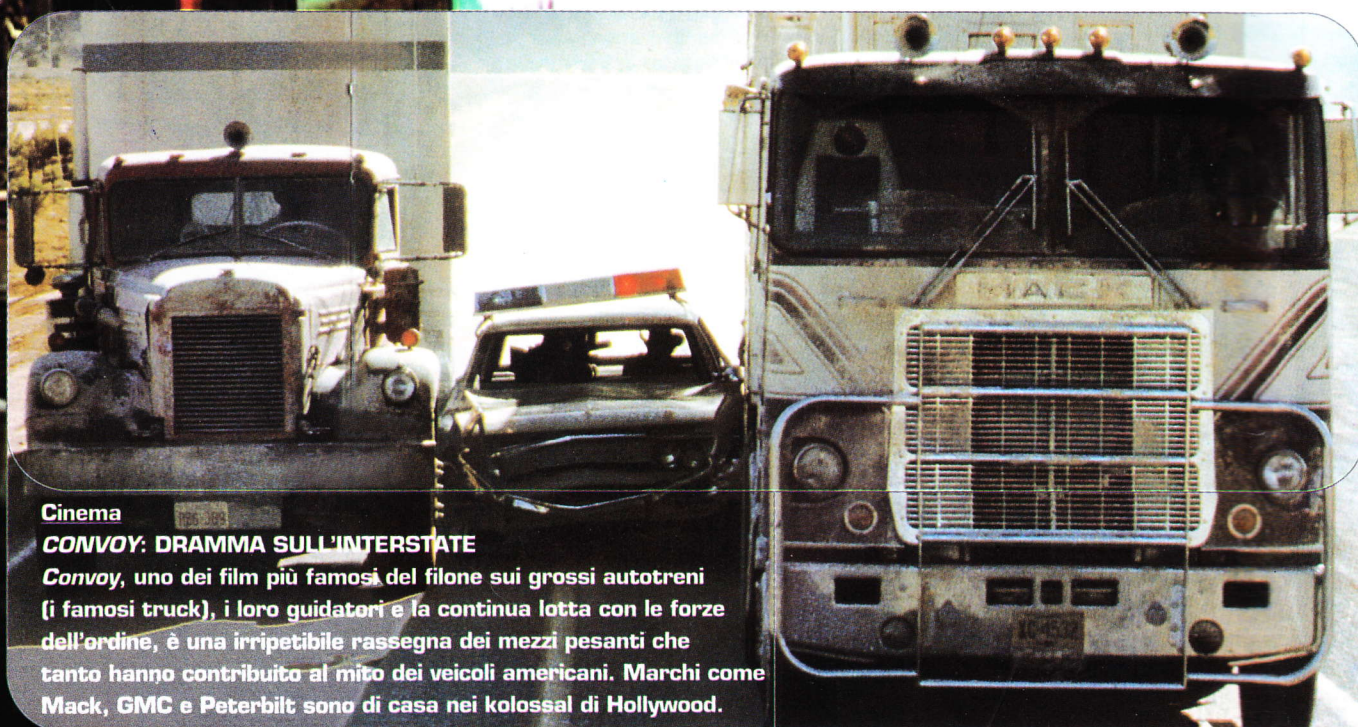
L'auto del Presidente

La tragedia di Kennedy

*L*a Lincoln Continental su cui John Fitzgerald Kennedy fu assassinato il 22 novembre 1963 per le strade di Dallas è passata alla storia. Era una versione da parata di un modello quattro porte convertibile che gli americani avevano soprannominato "Suicide doors". Le quattro porte, infatti, si aprivano a compasso e la macchina, priva del tetto e di un montante centrale che ne irrobustisse la scocca, negli urti laterali si accartocciava come una lattina di birra. Fragilità a parte, la Continental era considerata la più elegante auto americana dell'inizio de-



gli anni '60: in effetti le sue linee erano molto più sobrie di quelle della sua eterna rivale, la Cadillac. Quest'ultima, inoltre, non veniva costruita in versione aperta a quattro porte. Logico quindi che un presidente snob come Kennedy preferisse non usare le Cadillac, allora emblema dei nuovi ricchi e degli attori di musical. Tuttavia,



Cinema

CONVOY: DRAMMA SULL'INTERSTATE

Convoy, uno dei film più famosi del filone sui grossi autotreni (i famosi truck), i loro guidatori e la continua lotta con le forze dell'ordine, è una irripetibile rassegna dei mezzi pesanti che tanto hanno contribuito al mito dei veicoli americani. Marchi come Mack, GMC e Peterbilt sono di casa nei kolossal di Hollywood.



A sinistra, la Lincoln Continental presidenziale, in un'immagine ripresa pochi istanti prima dell'omicidio.

pur essendone munita, la Lincoln presidenziale quel giorno non montava il tetto trasparente antiproiettile che gli esperti in tema di sicurezza della Casa Bianca avevano raccomandato per la trasferta in Texas: il cecchino, John Lee Oswald, colpì il Presidente alla nuca, ma non si seppe mai se agì da solo o con altri complici.



Pin-Up CASALINGHE SEXY

Anche l'innocente scenario del parcheggio di un supermercato si adattava perfettamente all'ambientazione di una ragazza-calendario in atteggiamento glamour. C'erano tutti gli ingredienti per renderla attraente e plausibile: l'abbigliamento intimo provocante sotto vestiti irreprensibili, e soprattutto l'emancipazione testimoniata dall'avere una propria auto a disposizione, magari con l'allora diffusissimo sedile a panchina reclinabile.

Mode BIANCO È CHIC

Tra le tante mode che dagli Usa arrivano in Europa, c'è quella delle gomme con larghe fasce bianche sulla fiancata esterna. È un simbolo sociale che separa l'automobilista tipo da quello ricercato, cioè l'uomo medio da quello protagonista. Le case di pneumatici si buttano a capofitto

(come in questa pubblicità Goodyear, qui a fianco) su questo optional consumistico, e in qualunque film del filone di commedia all'italiana fino agli '60 non c'è protagonista ricco e vincente (da Gino Cervi a Mario Carotenuto, specialisti nella parte



color latte. È un prolungamento della moda che associa al bianco il concetto di agiatezza: bianche sono le scarpe dei Vip, le camicie dei primi grandi manager, le borse e i vestiti delle loro mogli, le t-shirt dei loro figli e i grembiulini delle loro cameriere.

del "commendatore"), che non sfoggi, sulle gomme della sua macchina, le immacolate fasce



Pubblicità

LA PENNA PARKER

Tra le tante icone degli anni d'oro, svetta la penna (stilografica o a sfera) della Parker: invariata da allora, ancora oggi in America è il simbolo dell'uomo colto e importante. Ma la dote che la rese famosa era la sua robustezza: non a caso le famiglie più abbienti la regalavano ai bambini, sicuri della sua indistruttibilità.

Oggetti di culto

IL TOSTAPANE CROMATO

In quasi tutti i film commedia degli anni '50, c'era una scena casalinga dove da un enorme tostapane cromato saltavano fuori appetitose fette di pane abbrustolito.

Era un simbolo del benessere, come la lavapiatti e la lavabiancheria, allora praticamente sconosciute fuori dagli States, e sognate dalle donne di tutto il mondo. Il design del tostapane era preso pari pari dagli argentei paraurti delle auto di Detroit dell'epoca.

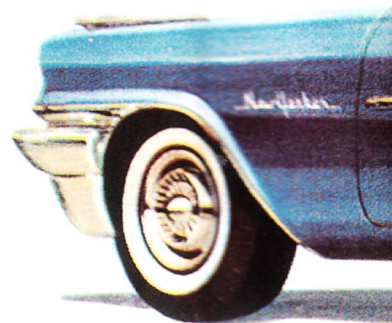


La Plymouth Belvedere '57 rappresentò una tra le espressioni più vistose di vettura con pinne. Fu concepita, come tutti gli altri modelli della Chrysler di quegli anni, da Virgil Exner, il quale aveva anticipato quella corrente di design con numerosi prototipi fatti realizzare nel 1954-55 dalla Carrozzeria Ghia di Torino.

AUTOMOBILI CON LE ALI 1ª parte

*L*a decade dei Cinquanta provocò una metamorfosi radicale nel disegno delle automobili d'oltre Atlantico; esse divennero lo strumento fondamentale dell'intera collettività americana per enfatizzare al suo interno e diffondere al mondo che gli anni difficili della grande depressione economica e della seconda guerra mondiale erano stati superati di slancio, e che una nuova era di progresso tecnico e sviluppo sociale era alle porte. Le vetture di quegli anni svolsero, quindi, la funzione simbolica di interpretare uno stato d'animo diffuso e fortemente improntato all'ottimismo.

Agli occhi degli europei quelle macchine apparvero imponenti, pesanti, colme di croma e assetate di benzina, ma in realtà esse possedevano anche doti tecniche e formali largamente più evolute rispetto alla produzione di serie del Vecchio Continente. Sul piano architettonico le innovazioni introdotte sui modelli USA (abolizione dei parafranghi



La Chrysler New Yorker Hardtop 1958 è uno degli esempi più estremi di pinne posteriori sporgenti.

separati, impiego di cristalli a forte curvatura e dei gruppi ottici con rigorosa funzione estetica, l'avvento delle berline a 2 e 4 porte in versione "falso cabriolet"...) trovarono poi molteplici espressioni, cui si ispirarono negli anni successivi numerose vetture europee.

Tutto iniziò nel '48

La peculiarità che nacque e rimase praticamente confinata alla sola industria americana fu quella delle pinne di coda che, timidamente apparse sulla Cadillac De Ville del 1948, furono protagoniste per almeno un decennio di quella nota tendenza stilistica che trovò larga diffusione sotto lo slogan "automobili con le ali". Sulla scorta del primo esperimento condotto dalla Ca-

WOLFBLL

E ALL 19 parte

auto americane



La Chrysler New Yorker Hardtop 1958 è uno degli esempi più estremi di pinne posteriori sporgenti.

separati, impiego di cristalli a forte curvatura e dei gruppi ottici con rigorosa funzione estetica, l'avvento delle berline a 2 e 4 porte in versione "falso cabriolet"...) trovarono poi molteplici espressioni, cui si ispirarono negli anni successivi numerose vetture europee.

Tutto iniziò nel '48

La peculiarità che nacque e rimase praticamente confinata alla sola industria ame-

dillac, le pinne cominciarono a fregiare la coda delle auto USA nel '54-'55, per esplodere con le loro configurazioni più azzardate e provocatorie nelle stagioni successive, e ripiegarsi poi quasi su se stesse nel modello dei primi anni Sessanta. Non svolgevano alcuna funzione stabilizzatrice all'alta velocità, come da qualche parte all'epoca si tentò di giustificare la presenza. L'avevano la

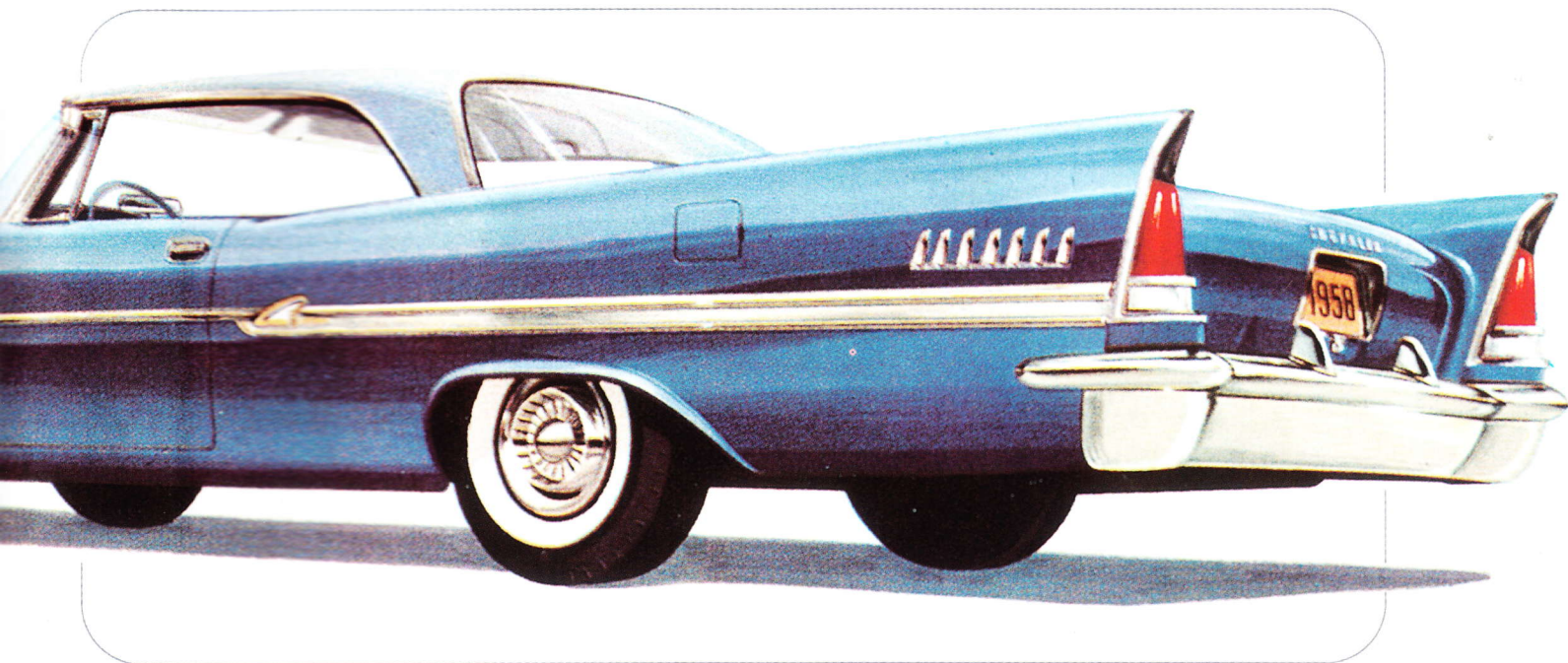
Fenomeno effimero
In alcuni casi le pinne risultano di gradevole aspetto, poiché integrate nel disegno complessivo della carrozzeria, ma in altri esse apparivano come semplici appendici concepite e forzatamente realizzate su corpi vettura non disegnati in funzione di

esse. La forte emulazione fra le varie fabbriche concorrenti condusse all'esasperazione del fenomeno, che dette così le sue origini attribuibili a un esercizio di styling per assumere configurazioni imposte dalle esigenze del marketing; come tutte le manifestazioni aventi pura

funzione commerciale, la moda delle pinne ebbe vita effimera e arrivò ben presto a conclusione. Solo la Cadillac, pioniera di quella autentica rivoluzione, continuò per molti anni ancora a farne uso, sebbene con forme dimensioni assai più contenute rispetto al passato.



La Cadillac Convertible '59 segnò il punto di non ritorno. Dall'anno successivo le pinne esagerate scomparirono, sulla spinta anche di norme di sicurezza più rigorose imposte ai costruttori.



dillac, le pinne cominciarono a fregiare la coda delle auto USA nel '54-'55, per esplodere con le loro configurazioni più azzardate e provocatorie nelle stagioni successive, e ripiegarsi poi quasi su se stesse nei modelli dei primi anni Sessanta. Non svolgevano alcuna funzione stabilizzatrice alle alte velocità, come da qualche parte all'epoca si tentò di giustificarne la presenza: avevano la pura funzione decorativa di far sveltare verso il cielo i due para-fanghi posteriori, ponendoli in contrapposizione con le forme ormai generalizzate del cofano motore, che era divenuto nel frattempo lungo, largo e piatto.

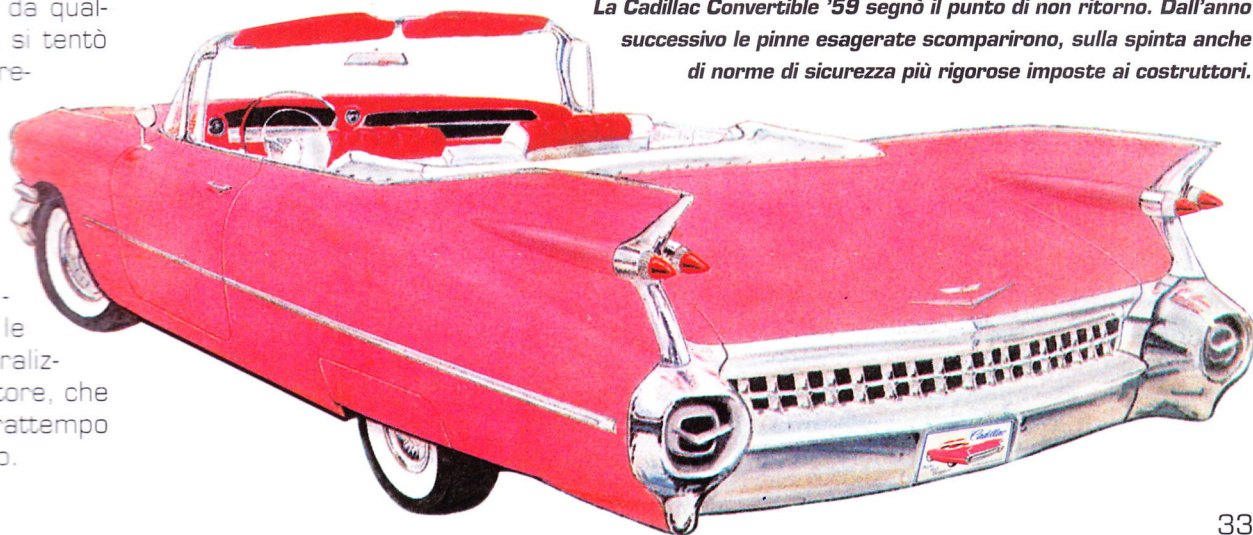
Fenomeno effimero

In alcuni casi le pinne risultarono di gradevole aspetto, poiché integrate nel disegno complessivo della carrozzeria, ma in altri esse apparvero come semplici appendici concepite e forzatamente realizzate su corpi vettura non disegnati in funzione di

esse. La forte emulazione fra le varie fabbriche concorrenti condusse all'esasperazione del fenomeno, che perdette così le sue origini attribuibili a un esercizio di styling per assumere configurazioni imposte dalle esigenze del marketing; come tutte le manifestazioni aventi pura

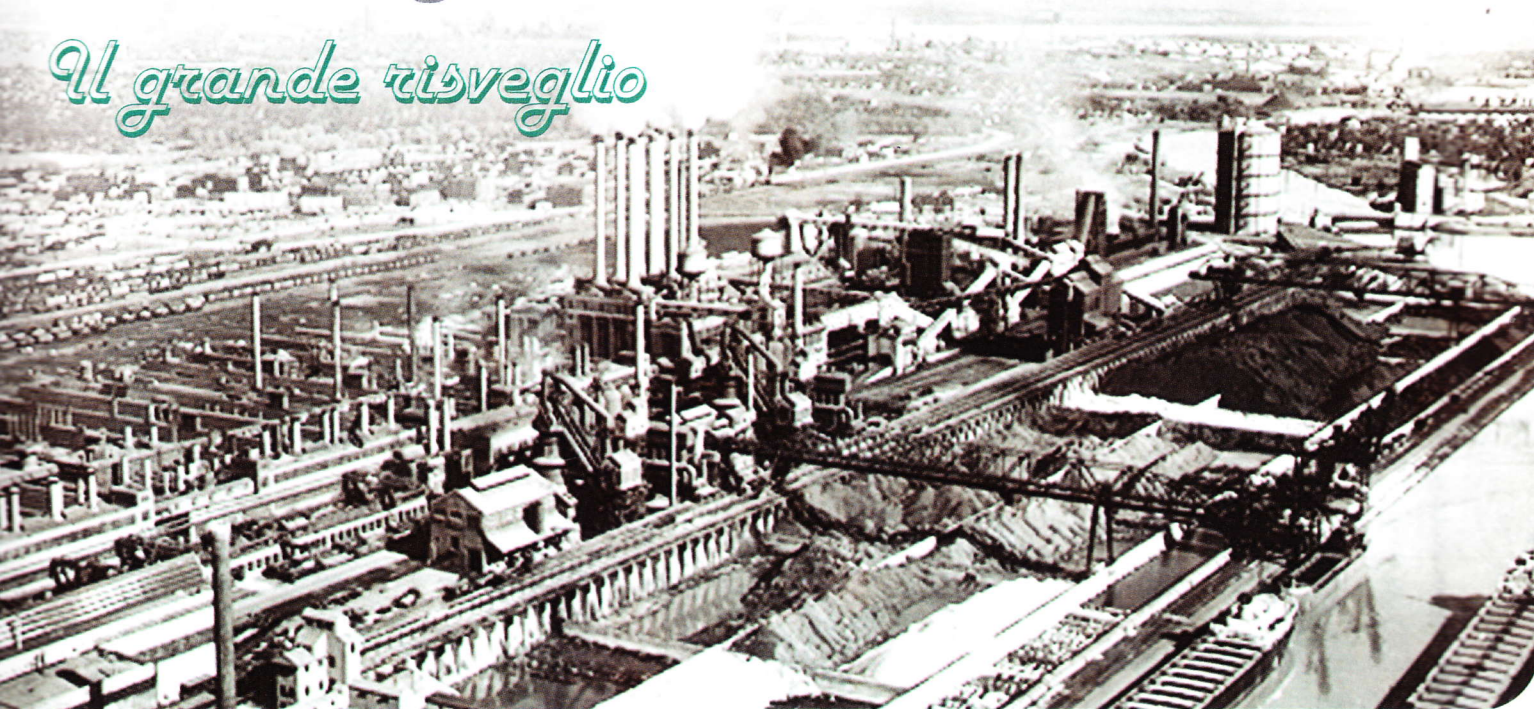
funzione commerciale, la moda delle pinne ebbe vita effimera e arrivò ben presto a conclusione. Solo la Cadillac, pioniera di quella autentica rivoluzione, continuò per molti anni ancora a farne uso, sebbene con forme e dimensioni assai più contenute rispetto al passato. ○

La Cadillac Convertible '59 segnò il punto di non ritorno. Dall'anno successivo le pinne esagerate scomparirono, sulla spinta anche di norme di sicurezza più rigorose imposte ai costruttori.

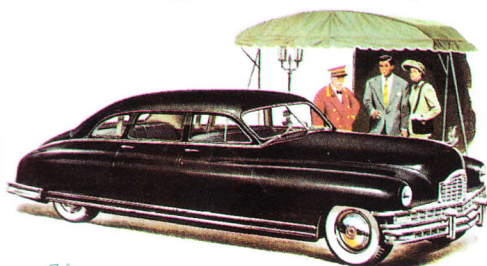


Storia degli anni d'oro - 1948

Il grande risveglio



Nel dopoguerra la riapertura del mercato automobilistico richiese tempi lunghi e fu anticipata da un fervore di nuove iniziative che fecero temere per il mantenimento di equilibri industriali già consolidati.



In alto, una veduta degli stabilimenti automobilistici di Detroit subito dopo la guerra e, a sinistra, la nuova Packard Eight '48, che venne prodotta anche nella versione limousine 7 posti con passo di 3.760 mm e quasi 6 metri di lunghezza.

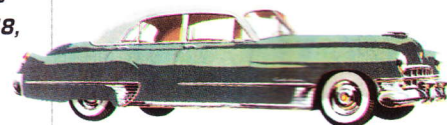
Nel 1948 il nome che suscitò scalpore nel mondo dell'automobile americana fu quello di Preston Tucker, che lanciò un'autentica sfida al mondo di Detroit, anche se poi risultò che la sua rivoluzionaria vettura a 6 posti con motore posteriore non possedeva i requisiti fondamentali per misurarsi sul mercato contro le concorrenti dei gruppi General Motors, Ford e Chrysler. Della Tucker si arrivò a produrre soltanto 51 esemplari e poi tutto naufragò per debolezza propria e per forza altrui. Ai concessionari Cadillac la General Mo-

tors riservò nel 1948 il primo modello del dopoguerra, contraddistinto da uno styling innovativo ed elegante nel quale spiccarono, discrete ma foriere di tanti sviluppi, le prime pinne di coda. Altrettanto accadde per la Oldsmobile, che in quello stesso anno provvide a ridisegnare completamente il modello 98 Futuramic al vertice della gamma; la Pontiac balzò alla ribalta offrendo il cambio automatico Hydra-Matic come equipaggiamento a richiesta. La Buick, altra divisione GM, presentò nel 1948 la trasmissione Dynaflow con convertitore di cop-

pia, mentre per la Chevrolet si dovette attendere fino al 1950 per poter guidare senza usare la frizione.

Per salire si scende

Il modello '48 della Hudson, lanciato ufficialmente nell'ottobre 1947, fu certamente più avanzato rispetto alle concorrenti grazie al disegno "Step Down" della sua carrozzeria, bassa e slanciata, reso possibile dall'impiego della struttura autoportante; quest'ultima costituì una novità assoluta fra le auto made in USA e permise di abbassare notevolmente il centro di gra-



Con il modello '48 la Cadillac (sopra) inaugurò l'era delle pinne ai parafranghi posteriori. La Hudson Commodore '48 (sotto) si pose come vettura d'avanguardia nell'immediato dopoguerra.



vità della vettura e di assicurare, di conseguenza, una migliore tenuta di strada. L'agosto 1947 vide pure il lancio della Packard '48, una macchina interamente nuova, che interruppe la sequenza nel

Tecnica

L'avantreno a ruote indipendenti

Negli anni Trenta si diffuse, fra le altre innovazioni tecniche, la sospensione anteriore a ruote indipendenti, che trovò un impiego generalizzato sulle vetture degli anni Quaranta. L'esigenza di sottrarsi all'accoppiamento meccanico fra le due ruote anteriori della vettura si tramutò in una sfida fra i progettisti delle varie fabbriche, i quali perseguirono tutti lo stesso obiettivo: quello cioè di ridurre il più possibile il colpo di

sterzo derivante dalla guida su terreni sconnessi e la perdita di aderenza dell'avantreno a seguito dello scuotimento verticale delle ruote fra loro interconnesse. La GM fu la più tempestiva fra le industrie USA ad adottare sulle Oldsmobile '34 lo schema dell'avantreno a bracci sovrapposti articolati al telaio e con una molla elicoidale interposta come elemento elastico. Sulle vetture dell'immediato dopoguerra tale geometria venne

Fino al secondo dopoguerra le catene di montaggio dei giganti di Detroit (nella foto quella della Ford T - anni Venti) rimasero sostanzialmente invariate.

conservata ed estesa alle altre marche americane, ad eccezione della Ford, che mantenne ostinatamente le sospensioni anteriori e posteriori ad assale rigido con balestre trasversali. Solo sui modelli '49 la Ford abbandonò tale posizione. Lo stesso Henry Ford si era opposto strenuamente,

non certo per evitare un incremento nei costi di produzione, bensì per una sua precisa convinzione progettuale. Fu lui a disporre che sul modello A venissero montati di serie gli ammortizzatori idraulici Houdaille, notoriamente costosi e impiegati negli anni Trenta soltanto sui modelli della Lincoln.

Il 1948 vide anche l'esordio sul mercato della Willys Jeepster, una curiosa torpedo 4 posti derivata strettamente dalla famosa camionetta militare.

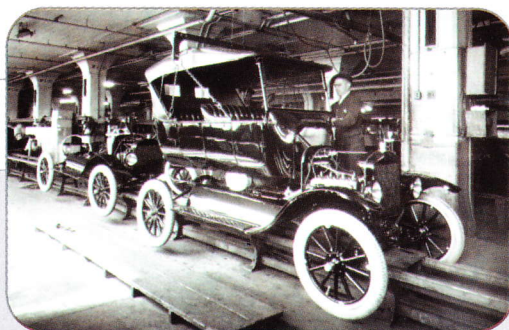
surta agli onori della storia con la famosa Jeep, si cimentò nel 1948 con una vettura da quest'ultima derivata in una curiosa versione torpedo a quattro posti, cui impose il nome Jeepster. Il noto designer Brooks Stevens conservò invariata la parte anteriore della notissima camionetta militare, accorpandovi un abitacolo aperto di chiara ispirazione anni Venti-Trenta; ai posti dietro si accedeva scavalcando la fiancata su apposite pedane metalliche poste sui parafranghi posteriori. La Jeepster, equipaggiata con il famoso motore a 4 cilindri di 2,2 litri (63 CV), trovò scarsi consensi sul mercato e venne costruita quell'anno in 10.326 esemplari, cui si aggiunsero poco più di 75.000 Jeep in versione civile e station-wagon.

in linea di 4 litri di cilindrata (105 CV), tutte le Packard '48 furono equipaggiate con motori a 8 cilindri in linea, elastici e silenziosi, di tre cilindrata diverse: 4,6 litri di 130 CV, 5,3 litri di 145 CV, 5,8 litri di 160 CV. Le Packard incontrarono successo e l'anno 1948 si chiuse con 90.000 esemplari venduti a prezzi certamente non popolari (da 2.250 \$ per la berlina Eight a 4.295 \$ della convertibile serie Custom Eight).

La Jeep per uso civile

All'estremo opposto del mercato la Willys-Overland, as-

modello Clipper del 1941 e per il quale urgeva un rinnovamento deciso. A molti osservatori del tempo le Packard '48 apparvero un po' massicce e sgraziate, e si arrivò a definirle con l'appellativo "bath tub" (vasca da bagno) o addirittura "pregnant elephant" (elefantessa gravida). Esse non vennero comunque meno alla filosofia di prodotto della marca, che si esprime sempre con vetture sofisticate sia nella meccanica sia nel disegno, nonché nell'esecuzione della carrozzeria. Salvo il modello taxi, sul quale venne montato un motore 6 cilindri



La GM e le sue cinque divisions

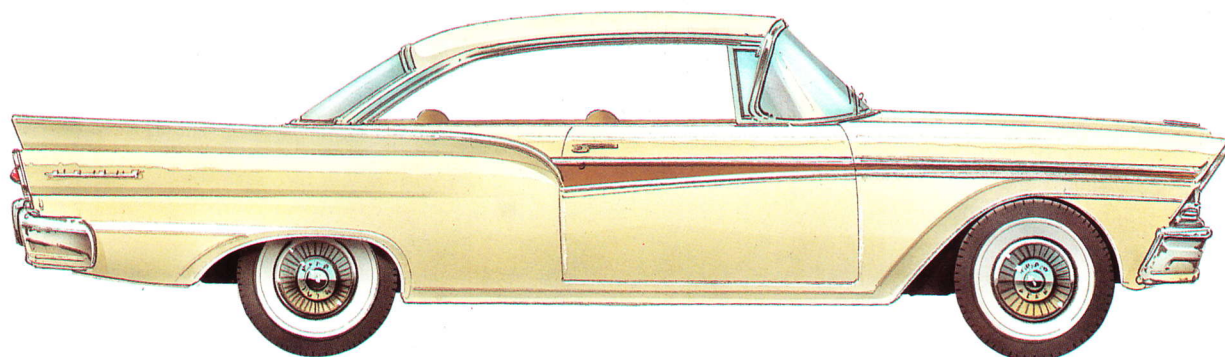


Pur negli alti e bassi della sua storia, la General Motors ha rappresentato e costituisce tuttora un'autentica istituzione negli Stati Uniti. Il prorompente tasso di motorizzazione che si è verificato negli USA fin dagli anni Venti ha visto come protagoniste le cinque divisions della General Motors: la Buick, fondata nel 1903 e incorporata nella GM cinque anni più tardi; la Cadillac, che iniziò l'attività nel 1902 ed entrò nella GM sette anni più tardi; la Chevrolet, fondata nel 1910 e confluita l'anno dopo nella GM; la Oldsmobile, la più antica fabbrica statunitense di veicoli a motore (1892), incorporata nel 1908 nella GM; la Pontiac, che iniziò a costruire vetture nel 1907 con il marchio Oakland, per entrare nella Corporation il 20 gennaio 1909. A fianco delle cinque divisions di base si sono costituite, nei vari decenni, altre marche e sottomarche, poi scomparse.

Le protagoniste degli anni d'oro

L'indice di gradimento degli americani

La triade delle marche più vendute negli USA ha registrato negli anni la seguente graduatoria: Chevrolet, alternatasi a volte con la Ford al secondo posto, quindi la Plymouth, a lunga distanza dalle prime due. Le tre marche sono le principali *divisions* dei rispettivi grandi gruppi: General Motors, Ford e Chrysler. In secondo piano nel flusso delle statistiche annuali figurano alcuni modelli della Pontiac (GM) e della Dodge (Chrysler).



Ford

Fairlane Victoria Hardtop Coupé '57

Motore:

8 V, 4785 cc, 212 CV

Trasmissione:

cambio semiautomatico a 3 rapporti
+ overdrive

Corpo vettura:

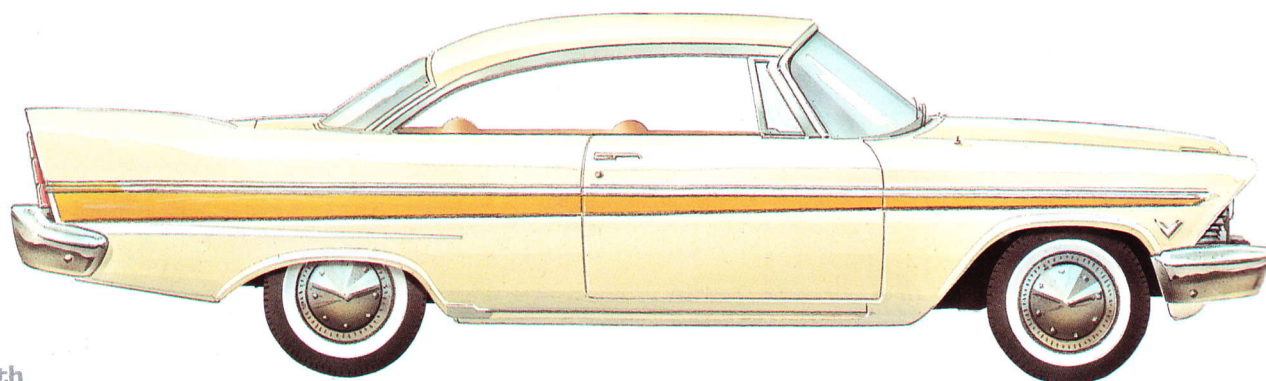
berlina 2 porte senza montante centrale, 6 posti, telaio a longheroni, sospensione anteriore a ruote indipendenti, posteriore a ponte rigido, freni idraulici a tamburo, sterzo a circolazione di sfere, ruote di 7,50-14, serbatoio carburante 76 litri

Dimensioni/peso:

passo 2997 mm,
carreggiata ant/post. 1499/1432 mm,
lunghezza 5120 mm, larghezza 1956 mm,
altezza 1455 mm, peso 1630 kg

Prestazioni:

velocità massima
165 km/h



Plymouth

Belvedere Hardtop Coupé '57

Motore:

8 V, 4936 cc, 215 CV

Trasmissione:

automatica Torqueflite a 3 rapporti

Corpo vettura:

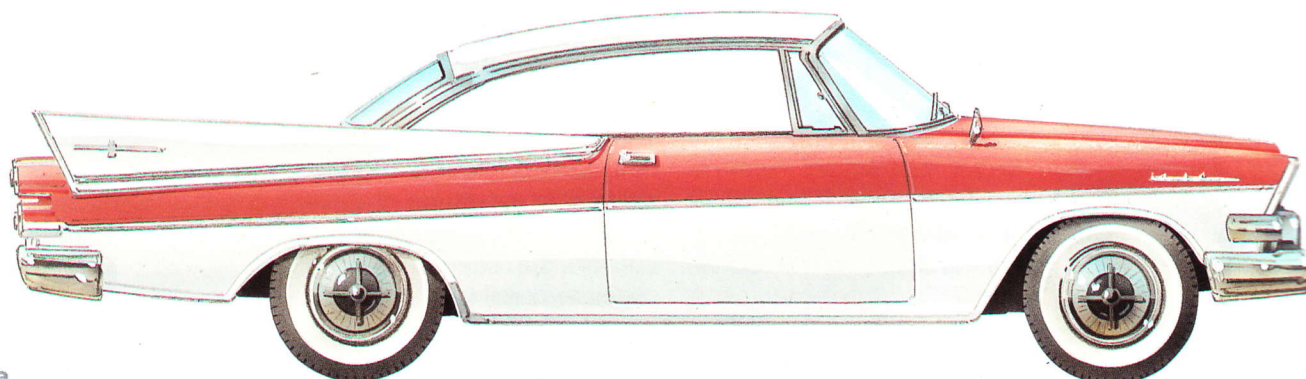
berlina 2 porte senza montante centrale, 6 posti, telaio a longheroni, sospensione anteriore a ruote indipendenti, posteriore a ponte rigido, freni idraulici a tamburo, sterzo a circolazione di sfere, ruote di 8,00-14, serbatoio carburante 76 litri

Dimensioni/peso:

passo 2997 mm,
carreggiata ant/post. 1547/ 1515 mm,
lunghezza 5197 mm, larghezza 1986 mm,
altezza 1435 mm, peso 1580 kg

Prestazioni:

velocità massima
165 km/h



Dodge

Royal Lancer '57

Motore:

8 V, 5328 cc, 245 CV

Trasmissione:

automatica Torqueflite a 3 rapporti

Corpo vettura:

berlina 2 porte senza montante centrale, 6 posti, telaio a longheroni, sospensione anteriore a ruote indipendenti, posteriore a ponte rigido, freni idraulici a tamburo, sterzo a circolazione di sfere, ruote di 8,50-14, serbatoio carburante 76 litri

Dimensioni/peso:

passo 3098 mm,
carreggiata ant/post. 1546/ 1516 mm,
lunghezza 5384 mm, larghezza 1978 mm,
altezza 1440 mm, peso 1700 kg

Prestazioni:

velocità massima
175 km/h



NELLA PROSSIMA USCITA:
la Edsel Citation
del 1958



ISSN 1721-3835



AUTO AMERICANE N. 3+

729262 Sped. in abb. post. - 45% - art. 2 c.20/b
I.662/96 Filiale di Milano - € 9