

Alfa Romeo e Abarth al salone “Auto e Moto d’Epoca 2016”

Dal 20 al 23 ottobre si svolge a Padova la più importante manifestazione fieristica italiana dedicata alle auto d’epoca. Anche considerando l’altissimo numero di compravendite che avvengono durante l’evento, il salone di Padova rappresenta da sempre il riferimento per appassionati e collezionisti

Al via la 33esima edizione di “Auto e Moto d’Epoca”, alla quale parteciperanno i marchi Alfa Romeo e Abarth con alcuni preziosi esemplari storici e le ultime novità di attuale produzione: è il modo migliore per ribadire con forza l’unicità di questi leggendari brand, un patrimonio fatto di vetture e progettisti, corse e motori, che hanno segnato il progresso tecnologico e le vicende sportive del Novecento.

In occasione del salone debutta www.fcaheritage.com, il nuovo portale interamente dedicato agli appassionati e ai proprietari delle vetture storiche del Gruppo FCA. Il sito web costituisce la vetrina online del neonato dipartimento FCA Heritage e mira a essere il punto di riferimento per tutti gli interessati alle storie, agli eventi e alle iniziative che coinvolgeranno le auto classiche dei brand italiani del Gruppo. Associando infatti il logo “Heritage” ai marchi Alfa Romeo Classiche, Fiat Classiche, Lancia Classiche e Abarth Classiche, il sito testimonia la forte volontà di FCA di garantire un coordinamento sinergico alle proprie azioni nel mondo dell’automobilismo storico, senza dimenticare però le peculiarità che caratterizzano la storia e il vissuto di ciascun brand.

Nato come un progetto in continua evoluzione e contraddistinto dal *claim* “Timeless Passion”, il sito viene lanciato in una prima versione *beta* e si arricchirà nel tempo, raccontando le storie di protagonisti e modelli leggendari che hanno fatto la storia dell’automobile italiana e mondiale attraverso articoli, foto, video e schede tecniche. Anche i proprietari di auto classiche del Gruppo saranno coinvolti nel progetto, e avranno l’opportunità di diventare i protagonisti degli articoli loro dedicati e gli ambasciatori della nuova piattaforma Heritage.

Inoltre, il sito offrirà l’opportunità di iscriversi alla Newsletter di FCA Heritage, per rimanere sempre aggiornati sulle attività e sui servizi che saranno progressivamente resi disponibili per i vari marchi del gruppo: tra questi spiccano la vetrina del merchandising ispirato alla storia dei brand e la possibilità di richiedere certificazioni o usufruire dei servizi di restauro specializzato.

Alfa Romeo

La partecipazione di Alfa Romeo alla kermesse padovana ruota intorno al tema della *timeless elegance*, l'eleganza che non viene intaccata dallo scorrere del tempo: è il *leitmotiv* che rende tutti i modelli del Biscione unici e, allo stesso tempo, perfettamente riconoscibili dal passato ai giorni nostri. Un'eleganza senza tempo rappresentata dalle automobili storiche che raccontano l'affermazione internazionale del marchio Alfa Romeo nel segmento delle vetture di prestigio dagli anni Venti alla fine degli anni Quaranta. Dalla collezione del Museo Storico "La macchina del tempo" di Arese, infatti, arrivano a Padova quattro autentici gioielli, che rappresentano l'evoluzione del leggendario motore sei cilindri bialbero nelle diverse cilindrate.

Si tratta di vetture con carrozzeria berlina, coupé, faux cabriolet e cabriolet, "vestite" dall'Alfa Romeo stessa o da grandi carrozzieri internazionali. E proprio ai "maestri dello stile" e al loro rapporto con l'Alfa Romeo è dedicata la mostra temporanea allestita presso il Museo di Arese sino al 10 gennaio, dove si potrà ammirare l'opera dei grandi carrozzieri italiani che hanno reso la Casa del Biscione protagonista della ricerca estetica, aerodinamica e tecnica. Ulteriori informazioni a questo [link](#).

Accanto alle vetture storiche, il pubblico potrà ammirare la nuova Giulia, paradigma contemporaneo dello stile Alfa Romeo e dell'eccellenza 100% Made in Italy, che si è appena aggiudicata il prestigioso premio "Auto Europa 2017". Sullo stand un esemplare equipaggiato con il propulsore 2.2 Diesel da 180 CV, che eroga tutta la sua potenza a 3.750 giri e sviluppa una coppia massima di 380 Nm a 1.750 giri. Prodotto nello stabilimento di Pratola Serra su una linea dedicata ad Alfa Romeo, questo motore sovralimentato è interamente in alluminio e, tra sue peculiarità, vanta il sistema d'iniezione di ultima generazione MultiJet II con Injection Rate Shaping (IRS) e pressioni d'esercizio di 2.000 bar. Questo si traduce in una minimizzazione dei tempi di risposta che assicura, al tempo stesso, elevate prestazioni e ridotti consumi. I più raffinati livelli di comfort ed esperienza di guida sono inoltre garantiti dall'utilizzo del contralbero di equilibratura.

In accordo con il tema dell'esposizione, il modello sullo stand è dotato del pack lusso, che aggiunge particolare fascino alla Giulia e offre la possibilità di personalizzarla secondo il proprio gusto. Comprende, infatti, sedili in pelle pieno fiore disponibili in 4 colorazioni (nero, beige, tabacco e rosso), plancia e pannelli porta rivestiti in pelle, sedili anteriori riscaldati con regolazione elettrica a 8 vie, volante lusso riscaldato, inserti in vero legno di quercia o noce su plancia, tunnel centrale e pannelli porta, quadro strumenti a colori da 7", cornice cristalli esterna cromata e specchi retrovisori esterni ripiegabili elettricamente.

Di seguito una descrizione delle vetture storiche Alfa Romeo in mostra: si tratta della 6C 1500 Sport del 1928, della 6C 1750 Gran Turismo del 1929, della 6C 1900 del 1933 e della 6C 2500 Freccia d'Oro del 1947.

6C 1500

La 6C 1500 nasce dall'opportunità di diffondere l'automobile anche tra il ceto medio della popolazione, che spinse Alfa Romeo a progettare una vettura di media cilindrata ma comunque con prestazioni brillanti. Basata sulla 6C 1500, che esordì nel 1925 al Salone di Milano, la 6C 1500 Sport è equipaggiata con un propulsore a sei cilindri da 1487 cm³, con distribuzione a doppio albero a camme in testa, valvole inclinate di 90° e camere di scoppio emisferiche. Non è la prima Alfa a vantare questo layout, ma per la prima volta un sistema così raffinato viene proposto su una vettura di serie. Una soluzione che rende la vettura brillante ed elastica, con una potenza di 54 CV e una velocità massima di 130 km/h che spinge molti clienti a utilizzare la vettura anche in gara, sfruttando la sua vocazione da Granturismo.

La vettura in esposizione è un cabriolet a due posti con "sedile della suocera" ripiegabile ed è stata carrozzata dall'inglese James Young, fra i più attivi carrozzieri d'oltremarica a cimentarsi su chassis Alfa Romeo. La produzione totale della vettura si attesta a 171 esemplari.

6C 1750 Gran Turismo

Versione potenziata di un motore dalla cilindrata mitica nella storia dell'Alfa Romeo, la 1750 gran Turismo garantiva ottime prestazioni, grande affidabilità e semplicità di manutenzione, che la resero particolarmente apprezzata dal pubblico. Il suo motore da 1752 cm³ è dotato di distribuzione a doppio albero a camme in testa con comando diretto delle valvole tramite doppio piattello avvitato, che permetteva una rapida registrazione del gioco delle punterie. La potenza era di 55 CV a 4400 giri/min, e, sebbene il terreno d'elezione della 6C 1750 non fossero le competizioni, non mancarono partecipazioni a concorsi di eleganza né importanti successi sportivi come l'affermazione alla terza Milano-San Remo o l'ottavo posto alla Mille Miglia del 1931.

Anche in questo caso, molti i carrozzieri a livello internazionale scelsero uno dei 920 chassis prodotti per le proprie realizzazioni. La carrozzeria *faux cabriolet* della vettura esposta (un coupé con tetto in lamiera rivestito in tessuto) è opera dell'atelier Touring di Milano, che solo qualche anno più tardi avrebbe instaurato una collaborazione particolarmente intensa con l'Alfa Romeo, grazie anche al famoso brevetto "Superleggera".

6C 1900 Gran Turismo

Presentata al Salone dell'Automobile di Milano 1933, la 6C 1900 riprendeva il telaio degli ultimi esemplari della 6C 1750 con strutture a sezione scatolata con fori di alleggerimento in luogo dei tradizionali longheroni. Le balestre anteriori sono montate all'esterno dei longheroni su boccole Silentbloc, mentre al posteriore gli ammortizzatori a frizione sono regolabili dal posto guida tramite un comando idraulico. Il propulsore, per la prima volta in serie con testa in lega leggera venne portato a 1917 cm³, aumentando l'alesaggio da 65 a 68 mm, con corsa di 88 mm. Le sedi valvole sono riportate in bronzo, viene stata aggiunta una molla di richiamo valvola, un segmento in più, e bielle irrobustite. La potenza erogata è così di

68 CV a 4500 giri/min. Nel 1933, l'attività di carrozzeria interna all'Alfa Romeo si stava intensificando, e buona parte delle 197 vetture prodotte furono "vestite" direttamente dalla Casa. È il caso dell'esemplare esposto, una berlina metallica a due luci realizzata dalla stessa Alfa Romeo su un disegno che in quell'epoca era sviluppato in collaborazione con la Carrozzeria Castagna di Milano. Interessante, sulla fiancata, la rara targhetta "Carrozzeria Alfa Romeo".

Le modifiche rispetto alla 6C 1750 riguardarono soprattutto comfort, silenziosità e consumi e resero la 6C 1900 GT un punto svolta verso un genere di vettura destinata al turismo veloce più che all'attività sportiva.

6C 2500 Freccia d'Oro

Durante la Seconda Guerra Mondiale furono iniziati numerosi progetti per la vettura da costruire al termine del conflitto, ma quando, nel 1946, riprese faticosamente la produzione nello stabilimento semi-distrutto dai bombardamenti, la scelta fu di continuare con la produzione della 6C 2500 del 1939, vista la disponibilità di numerosi componenti. Poi, nel 1947, sul telaio della Sport, venne prodotta direttamente – e marchiata "Carrozzeria Alfa Romeo" – un'elegante e sportiva carrozzeria berlina a due porte e due volumi, completamente metallica e saldata al telaio: la Freccia d'Oro. Dotata di motore anteriore longitudinale verticale a 6 cilindri in linea da 2443 cm³, sviluppava 90 CV a 4600 giri/min per una velocità massima di 155 Km/h. Il cambio aveva il comando al volante. Furono prodotti 680 esemplari, e nel 1949 fu realizzato un leggero restyling della vettura, la cui potenza salì a 93 CV.

Abarth

Lo stand della Casa dello Scorpione presenta al pubblico – per la prima volta in un salone italiano – il nuovo Abarth 124 Rally, accompagnato dalla sua storica progenitrice, la Fiat 124 Abarth Rally Gr. 4 degli anni Settanta, e dal nuovo Abarth 124 spider. Appena comparso negli show room italiani, il nuovo Abarth 124 spider garantisce tutta l'emozione e la gioia di guidare che solo una vera roadster può offrire. Sviluppata grazie alla Squadra Corse Abarth, la vettura incarna perfettamente i valori fondamentali dello Scorpione: prestazioni, cura artigianale ed eccellenza tecnica. L'Abarth 124 spider è dotata di differenziale autobloccante meccanico di serie, una dotazione tipica delle vetture sportive di alta gamma. Le masse sono concentrate all'interno del passo, il motore turbo a quattro cilindri da 1,4 litri e 170 CV è installato dietro l'asse anteriore e i pesi sono attentamente distribuiti per garantire agilità ottimale e un feeling di guida superiore. La meccanica raffinata e l'impiego di materiali speciali hanno permesso di limitare il peso a soli 1060 kg, per un rapporto peso/potenza di 6,2 kg/cv, il migliore della sua categoria. In aggiunta, le sospensioni utilizzano uno schema a quadrilatero alto per le ruote anteriori e una architettura multilink a 5 bracci per quelle posteriori: un setup calibrato specificamente per aumentare la stabilità in curva e in staccata abbinandosi alla taratura sportiva dello sterzo servoassistito.

Al suo fianco, Abarth 124 Rally, un concentrato di pura tecnologia e prestazioni che segna il rientro dello Scorpione in questa affascinante e impegnativa specialità. La nuova Abarth 124 rally è un concentrato di

pura tecnologia e prestazioni nato dall'esperienza della Squadra Corse Abarth per riportare lo Scorpione sui tracciati da rally più gloriosi e impegnativi. Sotto il cofano si nasconde il motore 1800 cm³ bialbero turbo a iniezione diretta. Grazie alle diverse mappature selezionabili garantisce una potenza fino a 300 CV a 6500 giri e un'ottimale curva di coppia, elemento fondamentale per permettere al pilota il bilanciamento con sterzo e acceleratore in sovrasterzo. Le prestazioni sono mozzafiato, e le accelerazioni brucianti vengono sottolineate dal sound pieno e coinvolgente. Anche la trasmissione è stata sviluppata per esaltare le prestazioni: il motore è infatti accoppiato a un rapido cambio sequenziale a 6 marce con shift paddle e la motricità è garantita anche dal differenziale meccanico a slittamento controllato.

Fiat 124 Abarth Rally Gr.4

Rispetto alla Fiat 124 Sport Spider da cui è derivata, la Fiat 124 Abarth Rally Gr.4 beneficia di un motore più potente, di tettuccio e cofano in fibra di vetro e di portiere in alluminio, che consentono una notevole riduzione del peso complessivo. A seguito di una messa a punto operata dalla Squadra Corse Abarth, la vettura ha debuttato nella stagione sportiva 1972 e ha proseguito la propria importante carriera sportiva fino al 1975, per essere poi sostituita dalla 131 Abarth Rally nel 1976. Allestita con un motore da 1756 centimetri cubici, in grado di erogare 200 CV di potenza, questa vettura può raggiungere una velocità massima di 170 km/h a seconda del rapporto al ponte. Ha al suo attivo due vittorie nel Campionato Europeo Rally (1972 e 1975) e la piazza d'onore del campionato costruttori per quattro stagioni consecutive (dal 1972 al 1975).

La grande attenzione di Abarth verso le vetture storiche si esprime anche attraverso le Officine Abarth Classiche di Torino, inaugurate lo scorso novembre. Il progetto Abarth Classiche si articola su più punti: dall'atelier per il restauro e le certificazioni alla partecipazione ed organizzazione di fiere, eventi, raduni e competizioni. Il programma sta riscuotendo grande successo con numerose certificazioni già effettuate e molti collezionisti in lista di attesa. Maggiori informazioni sui servizi offerti sono reperibili sul sito (<http://www.abarthclassiche.com>).

La gamma attuale e le vetture storiche saranno protagoniste dell'Abarth Day, il raduno ufficiale Abarth 2016 che sabato 29 ottobre coinvolgerà migliaia di appassionati su quattro circuiti europei: Silverstone in Gran Bretagna, Nurburgring in Germania, Navarra in Spagna e Tazio Nuvolari in Italia, vicino a Pavia. Il programma sarà il medesimo per tutti e quattro gli eventi, con alcune peculiarità locali, e coinvolgerà anche la sempre più numerosa community "The Scorpionship", con oltre 50.000 appassionati, alla quale è possibile iscriversi gratuitamente attraverso il sito (scorpionship.abarth.com).

Torino, 18 ottobre 2016



Verona, 19 ottobre 2016

Con la Audi TT RS il mondo Audi Sport è protagonista ad Auto e Moto d'Epoca

- **Audi Sport: anteprima nazionale per la nuova TT RS**
- **Il 5 cilindri: 40 anni di successi e di evoluzione tecnica**
- **Il mito quattro: la Audi quattro Gruppo B del 1983 e la Audi 90 quattro Gruppo A del 1988**
- **La storia del Motorsport: dalla Auto Union Tipo D alla R8 LMS e la R18**

La presenza di Audi alla 33ª edizione di Auto e Moto d'Epoca sottolinea ancora una volta la sportività come valore fondante della la Casa di Ingolstadt.

A rappresentare lo stato dell'arte della tecnologia testata nelle corse e applicata nelle vetture di serie, oltre alla supersportiva R8 Spyder V10 plus, sullo stand Audi sarà esposta in anteprima nazionale la nuova TT RS.

Evoluzione sportiva dell' Audi TT ed equipaggiata con l'iconico 2.5 TFSI da 400 CV, la nuova TT RS è stata sviluppata direttamente dalla divisione Audi Sport, il brand del Marchio dei quattro anelli responsabile per lo sviluppo dei modelli ad alte prestazioni.

La vettura incarna l'essenza del dinamismo e del divertimento di guida grazie alla trazione quattro e al motore 5 cilindri dall'inconfondibile sound che la giuria internazionale di giornalisti specializzati ha votato come "Engine of the Year" per sette volte consecutive dal 2010.

Il propulsore, qui ulteriormente perfezionato, è stato portato al debutto nel 1976 sulla Audi 100 e nel corso di questi 40 anni si è confermato essere una motorizzazione ideale sia per la produzione di serie che per le competizioni. Una storia raccontata sullo stand dalle 2 vetture da rally esposte che hanno segnato traguardi importanti per la storia motoristica del Marchio.

Si tratta della Audi quattro Gruppo B, nata nella stagione iridata rally 1983 e che nel 1984 è stata protagonista della clamorosa doppietta del Mondiale Rally, con la contemporanea conquista del titolo Marche e Piloti. L'esemplare esposto è la vettura portata in gara da Michele Cinotto e Emilio Radaelli nel Campionato Europeo del 1984. L'altro oggetto da collezione è la Audi 90 quattro Gruppo A del 1988. Anch'essa parte della collezione di Radaelli (Audi Sport Italia), è esposta nell'allestimento originale previsto per la gare africane che la videro protagonista dal 1989 e per le stagioni successive.

Dalle vittorie sugli sterrati ai giorni nostri: gli appassionati avranno la possibilità di ammirare la R8 LMS, vettura protagonista del Campionato Italiano GT3 appena concluso con i piloti Marco Mapelli, vice-campione, e Filipe Albuquerque terzo, e il prototipo della Audi R18 che ha gareggiato alla prestigiosa 24 Ore di Le Mans, competizione dove la Casa di Ingolstadt si è aggiudicata un palmarès di 13 vittorie assolute.

Inoltre, a testimonianza della lunga tradizione sportiva che contraddistingue il marchio Audi sarà a disposizione del pubblico l'esemplare unico della Auto Union Tipo D, una delle indimenticate Freccie d'Argento Auto Union con cui Tazio Nuvolari scrisse pagine di storia motoristica nel 1938 e nel 1939.

Il gruppo Audi con i suoi marchi Audi, Ducati e Lamborghini è uno dei produttori premium di maggior successo nel settore motociclistico e automobilistico. È presente in più di 100 mercati sparsi in tutto il mondo e gestisce 16 impianti produttivi in 12 Paesi. Nella seconda metà del 2016 a San José Chiapa (Messico) sarà avviata la produzione della Audi Q5. Tra le controllate della AUDI AG figurano, tra l'altro, la quattro GmbH (Neckarsulm), la Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese) e la Ducati Motor Holding S.p.A. (Bologna). Nel 2015 il Gruppo Audi ha consegnato ai Clienti circa 1.800.000 vetture Audi, 3.245 supercar Lamborghini e circa 54.800 moto Ducati. Nel corso dell'anno d'esercizio 2015 il fatturato del Gruppo Audi ha raggiunto i 58,4 miliardi di euro, con risultati di gestione pari a 4,8 miliardi di euro. Nella sola Germania i dipendenti sono attualmente circa 60.000; complessivamente invece, in tutto il mondo, sono circa 85.000. Audi crea il futuro della mobilità con prodotti innovativi e tecnologie ecocompatibili.

Nuova Audi TT RS Coupé

2.5 TFSI quattro S tronic



Caratteristiche tecniche

Motorizzazione	Motore a ciclo Otto a 5 cilindri in linea con iniezione diretta di benzina, turbocompressore a gas di scarico con intercooler
Cilindrata cm³ (valvole per cilindro)	2.480 (4)
Potenza massima kW(CV) a giri/min.	294/400 da 5.850 a 7.000
Coppia massima Nm a giri/min	480 da 1.700 a 5.850
Trazione	quattro
Cambio	S tronic a 7 rapporti
Velocità massima km/h	280 (optional)
Accelerazione 0-100 km/h	3,7 secondi
Normativa antinquinamento	EU6

Colori

Carrozzeria	Grigio Nardò
Sedili	Neri con cuciture rosso crescendo
Cruscotto	Nero
Moquette	Nero
Cielo	Nero

Equipaggiamenti di serie

- › Antifurto volumetrico
- › Audi virtual cockpit
- › Alettone posteriore RS fisso
- › Audi drive select
- › Audi active lane assist
- › Climatizzatore automatico comfort
- › Impianto frenante RS
- › Pacchetto luci interne
- › Proiettori a LED
- › Sedili anteriori sportivi S
- › Sistema di ausilio al parcheggio plus
- › Sistema di controllo pressione pneumatici
- › Sistema di navigazione MMI® plus con MMI touch®
- › Volante sportivo multifunzionale in pelle RS plus con 2 satelliti di comando a 3 razze, appiattito nella parte inferiore, con logo RS e bilancieri

Optional presenti

- › Assetto sportivo RS plus con Audi magnetic ride
- › Audi connect
- › Audi side assist
- › Audi Phone Box
- › Bang & Olufsen Sound System
- › Cerchi in lega d'alluminio fucinato 9J x 20 con design a 7 razze a rotore, nero antracite lucido, torniti a specchio con pneumatici 255/30 R 20
- › Chiave comfort
- › Impianto di scarico sportivo RS a doppio tubo, con terminali a sezione ovale di colore nero lucido
- › Inserti in carbonio
- › Pacchetto design RS rosso con Anelli interni delle bocchette di aerazione in rosso Catalunya, cinture di sicurezza anteriori in nero con bordo rosso, tappetini in nero con logo RS e cuciture in contrasto in rosso
- › Pacchetto estetico nero lucido
- › Pacchetto pelle ampliato
- › Pacchetto portaoggetti e vano bagagli
- › Pinze freno verniciate in rosso lucido
- › Proiettori a LED Audi Matrix
- › Regolatore di velocità
- › Ricezione radio digitale
- › Riconoscimento della segnaletica basato su telecamera
- › Rivestimenti in pelle Nappa con impuntura a losanghe
- › Sedili anteriori a regolazione elettrica
- › Specchietti retrovisivi esterni con indicatori di direzione a LED integrati, riscaldabili, ripiegabili elettricamente e schermabili automaticamente lato conducente
- › Specchietto retrovisivo interno schermabile automaticamente
- › Telecamera per retromarcia posteriore
- › Vetri oscurati

Consumo di carburante ed emissioni di CO₂

Carburante Benzina

Consumo in l/100 km Emissioni di CO₂ g/km ciclo combinato in corso di omologazione

È disponibile gratuitamente presso ogni punto vendita una guida relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO₂, che riporta i dati inerenti a tutti i nuovi modelli di autovetture. Oltre al rendimento del motore, anche lo stile di guida ed altri fattori non tecnici contribuiscono a determinare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ di un'autovettura. Il biossido di carbonio è il gas ad effetto serra principalmente responsabile del riscaldamento terrestre.

Audi R8 Spyder V10



5.2 FSI quattro S tronic

Caratteristiche tecniche

Motorizzazione	Motore a ciclo Otto a 10 cilindri a V con iniezione di benzina combinata nel condotto di aspirazione e diretta
Cilindrata cm³ (valvole per cilindro)	5.204 (4)
Potenza massima kW(CV) a giri/min.	> 397/540 a 7.800
Coppia massima Nm	540 / 6.500
Trazione	quattro
Cambio	S tronic a 7 rapporti
Velocità massima	318 km/h
Accelerazione 0-100 km/h	3,6 secondi
Normativa antinquinamento	EU6

Colori

Carrozzeria	Verde camouflage
Capote	Nero
Sideblade	Carbonio lucido
Sedili	Neri con cuciture grigio condor
Cruscotto	Nero
Moquette	Nero
Cielo	Nero

Optional presenti

› Audi connect	› Freni in ceramica	› Sistema di ausilio al parcheggio plus con telecamera per retromarcia
› Audi LED con tecnologia Laser	› Gusci specchietti retrovisivi esterni in carbonio lucido Audi exclusive	› Sterzo dinamico
› Audi phone box	› Impianto di scarico sportivo	› Volante sportivo multifunzionale in pelle Performance R8 con 4 satelliti di comando a 3 razze
› Audi smartphone interface	› Inserti in carbonio lucido	
› Bang & Olufsen Sound System con altoparlanti agli appoggiatesta	› Pacchetto esterno in carbonio lucido Audi exclusive	
› Cerchi in lega di alluminio fucinato a 10 razze a Y torniti a specchio	› Listelli sottoporta illuminati con inserto in alluminio scritta R8	
Anteriori 8,5 J x 20 con pneumatici 245/30 R 20	› Pacchetto completo in pelle Nappa	
Posteriori 11 J x 20 con pneumatici 305/30 R 20	› Pacchetto fumatori	
› Cornice delle uscite aria in carbonio lucido	› Regolatore di velocità	
› Cuciture colorate per il pacchetto completo in pelle Nappa	› Regolazione elettrica dei sedili	
	› Ricezione radio digitale	
	› Sideblade in carbonio lucido	

Consumo di carburante ed emissioni di CO₂

Carburante	Benzina
Consumo in l/100 km	
urbano	17,0
extraurbano	8,7
misto	11,7

Emissioni di CO₂ g/km ciclo combinato: 277

E' disponibile gratuitamente presso ogni punto vendita una guida relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO₂, che riporta i dati inerenti a tutti i nuovi modelli di autovetture. Oltre al rendimento del motore, anche lo stile di guida ed altri fattori non tecnici contribuiscono a determinare il consumo di carburante e le emissioni di CO₂ di un'autovettura. Il biossido di carbonio è il gas ad effetto serra principalmente responsabile del riscaldamento terrestre.

Audi R8 LMS MY2016



Numero Omologazione FIA

GT3-038

Caratteristiche tecniche

Struttura del motore:	10 cilindri a V di 90°, quattro valvole per cilindro, DOHC, iniezione diretta di benzina FSI, doppio catalizzatore racing
Cilindrata cm³	5.222,1
Potenza massima kW(CV)	> 585 / 430
Coppia massima Nm	> 550
Gestione motore	Bosch Motronic MS6.42
Lubrificazione	carter secco
Trazione	posteriore, controllo di trazione ASR
Frizione	bidisco AP Racing sinterizzata
Cambio	meccanico sequenziale a sei rapporti + retro, attivazione pneumatica, paddle al volante
Differenziale	autobloccante
Assale anteriore e posteriore	doppi bracci trasversali, molle Eibach ed ammortizzatori regolabili Bilstein, barre antirollio regolabili anteriori e posteriori
Sterzo	a pignone e cremagliera, servoassistito
Sistema frenante anteriore /posteriore	doppio circuito diagonale, con ABS racing; freni Brembo anteriore e posteriore a disco autoventilati
Cerchi/pneumatici	OZ Racing fusi in magnesio 12x18"; 13x18" / Pirelli 325/660-18; 325/705-18
Lunghezza	4.583 mm
Larghezza	1.997 mm
Altezza	1.171 mm
Passo	2.700 mm
Carreggiata Anteriore	1.680 mm
Carreggiata Posteriore	1.685 mm
Massa complessiva ammessa	1.250 kg (peso minimo ammesso Camp. Italiano 2016 da definire)
Capacità serbatoio	Continental (omologazione FIA FT3) 120 litri

Carrozzeria

Tipo	telaio ibrido in alluminio e composito ASF, rollbar a gabbia in acciaio; carrozzeria in alluminio e fibre composite di carbonio e kevlar
N. Porte	2 con barre anti-intrusione supplementari

Carburante

Carburante	Benzina
-------------------	---------

Audi R18 (2016)



Caratteristiche tecniche

Tipo di veicolo	Le Mans Prototype (LMP1 – marzo 2016)
Telaio	Monoscocca in materiale composito in fibra di carbonio con struttura a nido d'ape in alluminio, sottoposta a crash-test e standard di sicurezza a norma FIA
Cilindrata cm³	4.000
Potenza massima kW(CV)	> 514 CV (378 kW)
Coppia massima Nm	> 850
Trasmissione	Trazione posteriore, controllo elettronico della trazione (ASR) Trazione integrale permanente e-tron quattro in modalità ibrida
Frizione	Frizione in materiale CFRP
Cambio	Cambio sequenziale da competizione 6 marce
Batteria per impianto elettrico	Ioni di litio
Tipo di motore	V6 a 120° con turbocompressore, 4 valvole per cilindro, 2 assi a camme in testa, 1 turbocompressore VTG Garrett iniezione diretta diesel TDI
Sistema di Gestione elettrica	Gestione elettrochimica dovuta alla presenza di batterie agli ioni di litio Capacità di memoria superiore a 2Mj
Gruppo motore/generatore (MGU)	1 all'asse anteriore, con differenziale integrato Circuito di raffreddamento a basse temperature per l'MGU Sistema di recupero dell'energia integrato Potenza del gruppo MGU: superiore a 350 kW sia per il recupero in fase di frenata sia per l'overboost overboost limitato a 300 kW per la 24h di Le Mans)
Classe di potenza	ERS 6 MJ (valida per la 24h di Le Mans)
Differenziale	Differenziale posteriore a slittamento limitato
Scatola del cambio	Scatola in CFRP con rinforzi in titanio
Sterzo	Servoassistenza tramite cremagliera
Sospensioni	A ruote indipendenti, doppi triangoli sovrapposti, tipo push-rod anteriori e pull-rod posteriori, ammortizzatori regolabili, due cavi di ritenzione per ruota
Freni	Impianto idraulico a circuito doppio, pinze monoblocco in lega leggera, dischi in carbonio auto-ventilanti anteriori e posteriori
Cerchi	OZ in magnesio forgiato
Pneumatici	Michelin radiali (anteriori: 31/71-18, posteriori: 31/71-18)
Lunghezza	4.650 mm
Larghezza	1.900 mm
Altezza	1.050 mm
Peso minimo	875 kg
Capacità serbatoio	49,9 litri

Audi Quattro Gruppo B



Gruppo	B
Omologazione	1 luglio 1983
Numero Omologazione FIA	B243
1° rally internazionale	Corsica

Caratteristiche tecniche

Motore	Benzina
Cilindrata cm³	2109 (+ turbocompressore KKK)
N° cilindri/valvole per cilindro	5 in linea/2
Potenza massima kW(CV) a giri/min	> 265 (360) a 7000
Coppia massima Nm a giri/min	> 450 a 4000
Trazione	integrale permanente quattro
Cambio	sincronizzato Audi a 5 marce + rm
Alesaggio/corsa	79,5 x 86,0 mm
Rapporto di compressione	6,6 : 1
Induzione	Bosch K-Jetronic
Tipo	KKK Turbo
Numero Valvole	10
Numero e posizione camme	1 albero a camme in testa
Lubrificazione	Carter secco
Posizione Motore	Anteriore
Trazione	Integrale Permanente
Numero dischi frizione	1
Numero marce avanti	5
Freni Anteriori	Dischi ventilati Ø 295 mm
Freni Posteriori	Dischi ventilati Ø 295 mm
Sospensioni Anteriori	Schema McPherson
Sospensioni Posteriori	Schema McPherson
Sterzo	Pignone e corona
Lunghezza	4.404 mm
Larghezza	1.733 mm
Altezza	1.344 mm
Passo	2.524 mm
Carreggiata Anteriore	1.465 mm
Carreggiata Posteriore	1.502 mm
Peso minimo	1070 kg

Colori

Carrozzeria	Bianco con sottoscocca arancio
--------------------	--------------------------------

Carburante

Carburante	Benzina
-------------------	---------

Storia

L' Audi Quattro Gruppo B, nata nella stagione iridata rally 1983, è l'erede della Quattro Gruppo 4 con cui la Casa di Ingolstadt ha fatto il proprio ingresso nelle competizioni riuscendo ad imporre la superiorità dell'innovativo concetto quattro nel tradizionalista mondo dei rally.

Nel 1984 questo modello è stato protagonista della clamorosa doppietta nel Mondiale rally, con la contemporanea conquista di titolo Marche e Piloti (grazie allo svedese Stig Blomqvist).

Nella stessa stagione agonistica questa vettura prendeva parte al Campionato Europeo con Michele Cinotto ed Emilio Radaelli, che primeggiavano in Costa Brava, al Gran Sasso ed allo Skoda, dando spettacolo sulle prove speciali continentali (ed italiane).

Nell'annata successiva l' Audi Quattro Gruppo B (cosiddetta "lunga" per distinguerla dalla nuova arrivata Sport Quattro, o Quattro "corta") veniva impiegata ancora con profitto dal pilota tedesco Harald Demuth, che si imponeva in due rally validi per il Campionato Europeo.

Il modello esposto è stato utilizzato fino al 1987 in gare titolate italiane, ed utilizzata per l'ultima volta in gara da quella che era allora una giovanissima promessa dei rally: l'elbana Paola De Martini.

Audi 90 Quattro



Gruppo	A
Omologazione	1998
Numero Omologazione FIA	A5346
1° rally internazionale	Costa Smeralda

Caratteristiche tecniche

Motore	Benzina
Cilindrata cm ³	2309
N° cilindri/valvole per cilindro	5 in linea/2
Potenza massima kW(CV) a giri/min	> 141 (190) a 7500
Coppia massima Nm a giri/min	> 226 a 4500
Trazione	integrale permanente quattro
Cambio	meccanico Audi a 5 marce + rm
Alesaggio/corsa	82,5 x 86,4 mm
Rapporto di compressione	10:1
Induzione	Bosch K-Jetronic
Tipo	Iniezione meccanica
Numero Valvole	10
Numero e posizione camme	1 albero a camme in testa
Lubrificazione	Carter umido
Posizione Motore	Anteriore
Trazione	Integrale Permanente
Numero dischi frizione	1
Numero marce avanti	5
Freni Anteriori	Dischi ventilati Ø 295 mm
Freni Posteriori	Dischi ventilati Ø 295 mm
Sospensioni Anteriori	Schema McPherson
Sospensioni Posteriori	Schema McPherson
Sterzo	Pignone e corona
Lunghezza	4.394 mm
Larghezza	1.704 mm
Altezza	1.352 mm
Passo	2.537 mm
Carreggiata Anteriore	1.405 mm
Carreggiata Posteriore	1.410 mm
Peso minimo	1095 kg

Colori

Carrozzeria	Bianca con fregi rosso-tortora-caffè
-------------	--------------------------------------

Carburante

Carburante	Benzina
------------	---------

Storia

La quattro porte tedesca fin dagli esordi agonistici avvenuti nel 1988 si annunciava come una vettura che avrebbe puntato su affidabilità e robustezza, le stesse che avevano consentito l'anno precedente alle imponenti 200 quattro ufficiali di imporsi per la prima volta nella storia Audi al Rally Safari. Quelle doti permisero all' Audi 90 Quattro esordiente nel Campionato del Mondo al Rally di Sanremo di concludere nei Top10 affidata a Paola De Martini. La veloce pilotessa elbana seppe ripetere l'exploit l'anno dopo al Montecarlo ed in Corsica.

Le esperienze in gare lontane dall'Italia avevano reso Audi Sport Europa Team e le altre squadre che si erano affidate a questo modello delle possibilità del' Audi 90 Quattro in gare massacranti e dove il dinamismo dello staff fosse determinante.

Dopo "assaggi" positivi ai rally del Bandama e dello Zimbabwe nel 1989 la squadra diretta da Emilio Radaelli decise di approntare un programma completo nel Campionato Africano FIA 1991, con piloti locali come Abe Smit e Patrice Servant affiancati dall'italiano Aldo Riva, che aveva esordito al Safari dello Zaire venendo subito contagiato dal fascino di quel tipo di competizioni.

A fine stagione Riva si imponeva nel Rally del Burundi. Un successo che, bissato la stagione successiva ed insieme alle vittorie in Zimbabwe e Zambia diede al romagnolo il titolo, cui l'anno dopo seguirono i primi posti nelle graduatorie Marche e Copiloti. L' Audi 90 Quattro della collezione di Radaelli è ancora nell'allestimento previsto per le gare africane.

Auto Union Tipo D (1938)



Periodo di produzione

1938 / 1939

Caratteristiche tecniche

Motorizzazione	12 cilindri a V con compressore monostadio Roots, motore dietro al pilota (struttura a motore centrale)
Cilindrata cm³	2.985
Potenza massima kW(CV) a giri/min.	> 420 CV a 7000
Trazione	posteriore
Lunghezza	4.200 mm
Peso	850 kg
Velocità massima	330 km/h

Storia

Per la stagione di gare del 1938, in cui il nuovo regolamento internazionale del Gran Premio limitava la cilindrata a 3 litri, gli ingegneri della Auto Union, sotto la guida di Robert Eberan-Eberhorst, misero a punto la vettura da corsa Auto Union a 12 cilindri Tipo D. Il progetto di base della vettura (costruzione a motore centrale con compressore, sospensioni a barre di torsione) si ispirava al modello precedente, il Tipo C con motore V16. I grandi piloti della Auto Union che hanno guidato questa vettura sono Tazio Nuvolari, Hans Stuck, H.P. Müller, Georg Meier e Rudolf Hasse. La vettura da corsa qui esposta è una delle poche sopravvissute all'esodo nell'ex Unione Sovietica avvenuto dopo il 1945 a titolo di riparazione di guerra.

10 ottobre 2016

OSARE PER ESSERE DIFFERENTI

Essere diversi è da sempre una caratteristica dei veicoli Citroën, una diversità che nasce sui tavoli dei progettisti e che è dovuta a un'abitudine dei tecnici del Double Chevron: partire da un foglio bianco.

La Citroën 2CV è il manifesto di questa filosofia: nata nella seconda metà degli anni '30 per motorizzare l'Europa e commercializzata dopo la seconda guerra mondiale, ha portato una ventata di ottimismo nel mondo dell'automobile. La sua naturale carica di simpatia è in gran parte frutto di un design intelligente e funzionale, pensato per soddisfare le esigenze di chi avrebbe usato quell'auto quotidianamente, trasportando un paniere di uova, cinquanta chili di patate o tre figli a scuola tutte le mattine.

Quindi sedili comodissimi, realizzati con semplici elastici in gomma. Portiere ampie che si aprono a novanta gradi per un accesso confortevole, un padiglione così alto che si può entrare, uscire ed anche abitare l'auto con in testa un cappello di paglia, utile per ripararsi dal sole quando si decide di viaggiare con la capote completamente aperta.

Le prime 2CV iniziarono a far parte del panorama francese e poi europeo già nei primissimi anni '50. Il loro motore di 375cc permetteva di percorrere cento chilometri con tre litri di benzina, la manutenzione era ridotta al minimo e le caratteristiche di frenata e tenuta di strada della piccola Citroën erano di assoluto rilievo, tanto da risultare attuali anche nel 1990, quando il 27 luglio la 2CV uscì di scena dopo oltre 42 anni di produzione ininterrotta che hanno segnato in modo indelebile la storia dell'automobile.

L'auto esposta a Padova è la 2CV Soleil, un esemplare unico realizzato nel 2015 da Citroën Italia in collaborazione con Serge Gevin, l'autore delle serie speciali più famose della 2CV, come la Spot, la Charleston e la Dolly.

Da questa incredibile avventura a due cilindri contrapposti, sono nate anche molte altre vetture Citroën che hanno mantenuto le caratteristiche fondamentali della piccola 2CV declinandone altre su diversi registri. Tra le più celebri certamente troviamo la Méhari: il fuoristrada di plastica pensato dal geniale inventore Roland de la Poype, fondatore della SEAB, l'azienda di materie plastiche che già lavorava per Citroën.

De la Poype ebbe l'idea di rivestire il versatile telaio della 2CV con una carrozzeria interamente realizzata in ABS, un materiale elastico e resistente, naturalmente colorato con tinte ispirate all'avventura. Nel maggio del '68, mentre a Parigi la contestazione studentesca scriveva la Storia, a Deauville Citroën riscrisse quella del divertimento su quattro ruote, presentando Méhari (dal nome di una razza di dromedari capaci di attraversare i deserti) capace di diventare due, quattro posti, pick-up, cabriolet, torpedo, berlina e quanto altro potessero suggerire la fantasia e le necessità del proprietario e la sua incredibile capote modulare.

CRÉATIVE TECHNOLOGIE

CITROËN - COMUNICAZIONE

Via Gallarate 199 — 20151 Milano tel. +39 02.3070.3013

www.citroen.it, www.sito-stampa.citroen.com

A due o quattro ruote motrici, Méhari ha fatto di tutto: dalla seconda auto al mare al veicolo di tutti i giorni in città o in campagna, dall'attraversamento dei deserti in missioni scientifiche all'auto medica nella Parigi-Dakar, unico veicolo per leggerezza e aderenza capace di soccorrere chi si fosse infortunato nei mari di sabbia del Sahara o dell'Hoggar.

La versione esposta a Padova riprende la livrea sbarazzina della serie speciale "Azur", bianca e blu, a suo agio a St.Tropez o sulle cime dell'Himalaya.

Questo spirito innovatore, fatto di idee creative e di una costante ricerca del comfort e del benessere a bordo, ha portato all'ultima realizzazione di Citroën, presentata in anteprima al salone di Padova.

La storia di Citroën si arricchisce di un nuovo capitolo: arriva Nuova C3, l'auto che completa il percorso iniziato con la 2CV nel 1948 e che riscrive i codici del mercato con freschezza e ottimismo reinventando un best-seller che ha venduto oltre 3,5 milioni di esemplari dal 2002.

CITROËN 2CV SOLEIL

Il sogno a colori di Serge Gevin è diventato realtà

"Voglio che sia bianca, con i parafranghi gialli, la capote gialla, fino al portellone. Con le ruote bianche, i fari (rotondi) anch'essi bianchi. Con i sedili rivestiti in cotone come le giacche dei marinai, con le cuciture gialle. Perché è al mare, al sole, alla luce ed all'avventura che s'ispira la 2 cavalli Soleil."

Le parole sono di Serge Gevin, lo stilista francese autore delle più fortunate serie speciali Citroën, in particolare delle 2CV Charleston e Spot, della Méhari Azur e della VISA Sextant, auto dove traspare la sua passione per il mare e per i grandi spazi aperti.

Concepita nel 1982 e mai realizzata prima d'ora, 2CV Soleil è il sogno a colori di Serge Gevin che Citroën Italia ha concretizzato nel 2015 operando un restauro completo e assoluto, nel rispetto delle modalità di lavorazione delle serie speciali della 2CV, sulla base di una versione Club dell'82.

La Citroën 2CV, costruita ininterrottamente dal 1948 al 1990 in oltre cinque milioni di esemplari, incluse le derivate, ha fatto tutto ed è stata dappertutto: è stata il veicolo semplice e funzionale che ha permesso a milioni di cittadini nel mondo di superare limiti e frontiere, di esprimere il proprio modo di essere e di pensare.

Più che un'auto, la 2CV è un'arte di vivere.

CITROËN MEHARI

Berlina, pickup, cabriolet: Méhari è l'auto trasformista per il lavoro e per il divertimento

Quattro ruote, un telaio semplice e funzionale, tanta fantasia ed un nuovo materiale: l'acrilonitrile butadiene stirene, più comunemente noto come ABS: ecco la formula magica della Méhari, nome preso a prestito da una particolare razza di dromedari diffusa in Africa, Asia e persino in Australia.

Il papà della piccola Citroën di plastica si chiamava Roland de la Poype, nobile francese col pallino per le invenzioni. Nel secondo dopoguerra fondò la SEAB, "società per lo sviluppo e le applicazioni dei brevetti", e si specializzò rapidamente nel più nuovo dei materiali: la plastica.

Un giorno decise di proporre ad un suo particolare cliente, Citroën, una carrozzeria in plastica per un veicolo polifunzionale. Citroën accettò il progetto e nacque la Méhari.

Colorata, ipermodellabile, ricca di qualità eccellenti come la deformabilità e la resistenza agli urti, la plastica poneva pochi limiti ai designer degli anni '50 e '60 che sfornavano a ciclo continuo asciugacapelli, radio, televisori e frullatori sempre più ergonomici, futuristici, persino audaci.

Erano gli anni in cui l'industrial design iniziava ad essere celebrato come forma d'arte. Ma non si tratta di opere da galleria, ma di un'arte per tutti, che irrompe nel quotidiano delle persone rendendo la vita migliore e certamente più divertente.

Ed è esattamente in questo spirito che nella primavera del 1968 Citroën presentò al mondo la sua Méhari: un fuoristrada costruito sull'eccezionale telaio della popolare 2CV e rivestito in ABS colorato. Giallo, arancio, verde intenso o verde bosco, beige o rosso. Nessun colore è troppo audace per un'auto giovane e divertente come la Méhari. Il successo fu immediato e travolgente e la produzione durò quasi vent'anni per circa 150.000 esemplari.

Quest'anno, Citroën fa rivivere la Mehari con una versione altrettanto originale e motorizzazione 100% elettrica.

Nuova Citroën C3

Citroën presenta Nuova Citroën C3, reinventando un best-seller che ha venduto oltre 3,5 milioni di esemplari dal 2002.

Con la sua personalità colorata, Nuova C3 riscrive i codici del mercato con freschezza e ottimismo. Il suo sguardo unico e gli elementi grafici caratterizzanti le conferiscono un look energico e rassicurante. L'abitacolo di Nuova C3 è studiato per offrire il massimo confort e trasformare i viaggi in momenti di relax. Nuova C3 è infine sinonimo di tecnologia, con un equipaggiamento in esclusiva mondiale, la ConnectedCAM Citroën™, una telecamera HD integrata nella vettura, per condividere immagini e video.

Nuova Citroën C3 è al centro dei valori di Citroën:

- « OPTIMISTIC » per il design audace: il frontale rialzato e le forme generose le conferiscono un carattere determinato. La firma grafica e i colori la rendono trendy e al passo con i tempi. Una personalità unica, dal forte potenziale di personalizzazione. All'esterno Nuova C3 propone il bicolore, con 3 tinte per il tetto e note di colore in abbinamento sui fendinebbia, sulle calotte dei retrovisori, sul montante posteriore e sugli Airbump®. All'interno sono disponibili 4 differenti armonie per l'abitacolo in cui la percezione di spazio è immediata.

- « HUMAN » per la sensazione di benessere che offre immediatamente quando si sale a bordo: sedili confortevoli, tetto in vetro panoramico, ingegnosi vani portaoggetti, spazi generosi e accoglienti. E' anche facile da usare, con tutte le funzioni riunite sullo schermo Touch Pad 7".

- « SMART » con tecnologie ultra moderne. Oltre alla ConnectedCAM Citroën™, Nuova C3 propone anche una serie di equipaggiamenti che semplificano la vita di chi guida: navigazione connessa 3D con riconoscimento vocale, telecamera di retromarcia, avviso di superamento involontario delle linee di carreggiata e sistema di sorveglianza dell'angolo morto. L'efficienza di Nuova C3 continua anche nella gamma di motorizzazioni benzina PureTech e Diesel BlueHDi performanti ed ecologiche.

CONTATTI STAMPA

CITROËN – COMUNICAZIONE

Via Gallarate 199 — 20151 Milano

tel. +39 02.3070.3013

www.citroen.it, www.sito-stampa.citroen.com,

Il Marchio Citroën

Citroën è un marchio automobilistico internazionale al centro dell'offerta generalista. Sinonimo di ottimismo dal 1919, il Marchio si distingue per creatività e audacia. Valori che mette al servizio del benessere dei Clienti, proponendo soluzioni innovative per le esigenze di ogni epoca. Oggi, Citroën si reinventa con modelli che puntano al design, al comfort e all'intelligenza tecnologica, ma anche a un'esperienza Cliente fluida e trasparente, come il sito di commenti on-line CITROËN ADVISOR. CITROËN significa 10.000 punti vendita e post vendita in oltre 90 Paesi e quasi 1,2 milioni di veicoli venduti nel 2015. Significa anche 8 titoli di campioni del mondo costruttori WRC e il secondo titolo consecutivo di campione del mondo costruttori WTCC nel 2015.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

11 ottobre 2016

AL SALONE DI AUTO E MOTO D'EPOCA DI PADOVA, DS AUTOMOBILES PRESENTA IL SAVOIR-FAIRE ALLA FRANCESE.

DS è il Marchio Premium di Groupe PSA. Interpreta l'eleganza, la raffinatezza, l'attenzione ai dettagli, la tecnologia e l'innovazione nel mondo dell'auto, ispirandosi alla DS19 del 1955, un'icona mondiale del lusso alla francese. Lo stile unico del suo design esterno, opera dello scultore varesino Flaminio Bertoni, unito alla funzionalità ed al confort degli interni e all'avanguardia nella tecnologia, sono ancora oggi un esempio per i creatori di auto di lusso.

Da quella DS19, il Marchio DS eredita il nome e i valori fondamentali di eccellenza, innovazione e avanguardia, rappresentati dai modelli esposti a Padova: l'ammiraglia DS 5 al fianco di due DS classiche, la prima delle quali è una DS 19 del 1959.

Si tratta di un esemplare caratterizzato da un'ardita combinazione cromatica: la carrozzeria di colore Rouge Esterel è abbinata ad un tetto Aubergine e cerchi di colore azzurro, mentre gli interni sono di color verde acqua. Si tratta di una dimostrazione concreta delle molteplici possibilità di personalizzazione offerte dalla DS19 fin dall'inizio della sua commercializzazione, con la disponibilità di colori senza dubbio affascinanti nella loro forza, come il verde mela o il giallo Champagne, ma difficili da "portare" con eleganza per ogni altra autovettura.

Il particolare punto di rosso della vettura deve il suo nome allo stilista Jacques Esterel, l'eccentrico protagonista della moda francese degli anni '50 e '60 che vestì, tra le altre, anche Brigitte Bardot.

Per la realizzazione dei cataloghi della DS, lo stilista confezionò una serie di abiti utilizzando i tessuti dei rivestimenti interni della vettura e fotografò giovani modelle così abbigliate in posa accanto ad una portiera posteriore della DS19. Con queste meravigliose immagini, i cataloghi mostravano così alcune tra le innumerevoli combinazioni possibili tra le tinte dei rivestimenti interni, della carrozzeria e del tetto dell'ammiraglia francese.

Come allora, ancora oggi la personalizzazione fa parte del DNA del Marchio DS.

L'altra DS classica esposta al Salone di Padova è una DS21 Prestige Pallas, allestita nel 1966 dall'atelier del carrozziere Henri Chapron per un uomo politico francese.

Prima automobile europea con il radiotelefono di serie (sin dal 1959, anno della sua commercializzazione) la Prestige era un'edizione speciale della DS, caratterizzata dalla presenza di una separazione interna tra il posto di guida e la parte posteriore dell'abitacolo con un vetro scorrevole e dotata anche di comandi a distanza per radio e climatizzazione. I rivestimenti interni sono integralmente in pelle.

Il suo confort eccezionale le permise di imporsi subito come l'auto dei grandi dirigenti, politici e industriali, e non solo: da Giovanni XXIII a Charles De Gaulle, da Giangiacomo Feltrinelli al pittore Ligabue, la DS Prestige fu l'auto di moltissimi personaggi di primissimo piano del XX secolo.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

La sua presenza è una costante nelle fotografie delle grandi parate o dei veloci trasferimenti tra gli aeroporti dell'Europa degli anni '60 e '70.

L'esemplare esposto è stato allestito su specifica ordinazione dalla carrozzeria Chapron sulla già ricca base di una DS21 Pallas rigorosamente nera, il colore della maggior parte delle Prestige. Oltre alla paratia centrale e ad un sistema di illuminazione soffusa, la vettura ha un tetto apribile elettrico. Infine, una raffinata ebanisteria interna con tavolini estraibili e finiture laccate completa l'ovattata atmosfera dell'abitacolo.

La DS 5 presente sullo stand eredita il DNA delle DS del passato e incarna pienamente l'identità del giovane Marchio DS Automobiles, interpretando il savoir-faire alla francese nel mondo dell'automotive.

Con motorizzazione Hybrid 4x4, nella versione Sport Chic, con colore della carrozzeria Blu Zaffiro ed interni in pelle Club semi-anilina Cuoio, DS 5 è l'ammiraglia del Marchio DS, caratterizzata dallo stile all'avanguardia, comportamento dinamico, raffinatezza, attenzione ai dettagli, scelte tecnologiche "high tech".

Ogni singolo dettaglio è oggetto di particolare attenzione, come la trama DS nei proiettori anteriori o i sedili lavorati "a cinturino d'orologio": trattamenti artigianali che integrano dotazioni tecnologiche come il Touch Pad 7" a colori, per un accesso facilitato a tutte le funzioni della vettura, dalla navigazione alla musica, migliorando l'ergonomia dell'abitacolo.

DS19 1959

Si tratta della DS nella sua forma classica: quella uscita dalla matita dello scultore varesino Flaminio Bertoni.

Aerodinamica, elegante e funzionale, la DS19 fu incoronata "opera d'arte industriale" dalla Triennale di Milano del 1957 che la vide esposta a due metri da terra, su un piedistallo che ne faceva quasi un'astronave.

La vettura esposta è stata immatricolata per la prima volta nel 1959 e veste l'esclusiva combinazione cromatica in Rouge Esterel con tetto Aubergine, abbinati ad un interno verde acqua con cerchi ruota azzurri.

Il motore è un quattro cilindri di 1911cc, a corsa lunga con camere di scoppio emisferiche e valvole a V. I suoi 83 cavalli permettono all'aerodinamica DS19 di sfiorare i 150km orari.

Le sospensioni sono idropneumatiche sulle quattro ruote, lo stesso impianto permette di assistere idraulicamente freni, sterzo, cambio e frizione automatica.



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

DS21 CHAPRON PRESTIGE PALLAS 1966

Disponibile dal 1959, la finizione "Prestige" comprendeva un pannello di separazione tra il compartimento posteriore e quello anteriore e, per la prima volta su un'automobile, il radiotelefono di serie.

La vettura esposta è una DS21 Prestige allestita dalla carrozzeria Henri Chapron per un importante cliente che chiese di abbinare alla già lussuosa finitura Pallas (disponibile dal 1964) una serie di accessori esclusivi realizzati da artigiani ebanisti, come i due tavolini estraibili a disposizione dei passeggeri posteriori o lo speciale tetto apribile elettrico che arricchisce il compartimento posteriore.

L'automobile è mossa da un motore a quattro cilindri di 2175cc che eroga 109 cavalli che permettono alla DS21 di viaggiare sul filo dei 180km orari.

Le sospensioni sono idropneumatiche sulle quattro ruote, lo stesso impianto permette di assistere idraulicamente freni, sterzo, cambio e frizione automatica

DS 5 HYBRID 4X4

Stile innovativo, comportamento dinamico, raffinatezza e attenzione ai dettagli, scelte tecnologiche "high tech": DS 5, ammiraglia Premium, ha tutte le caratteristiche delle DS di oggi e di domani.

Dalla calandra verticale e scolpita con il monogramma DS al centro, ai proiettori Xenon LED, dallo Schermo Touch Pad di ultima generazione ai motori performanti... tante caratteristiche che DS 5 offre insieme a ciò che l'ha resa grande: silhouette unica, design interno ed esterno fuori dal comune, raffinatezza anche nel più piccolo dettaglio e posto di guida in stile cockpit.

L'universo interno di DS 5 richiama il mondo dell'aeronautica. Il tetto Cockpit è l'elemento più rappresentativo: con tre punti luce, crea un ambiente luminoso inedito e personale, di giorno e di notte. Il posto di guida è studiato intorno al conducente. I principali comandi sono riuniti in due console centrali, una bassa e una sul tetto, con push, rotelle e toggle switch specifici, sempre ispirati all'aeronautica.

La motorizzazione Hybrid 4x4 abbina le prestazioni su strada del motore Diesel HDi all'efficienza della propulsione elettrica. Con Hybrid 4x4 sono garantite sensazioni di guida energizzanti (200 cv, 4 ruote motrici, guida elettrica su



DS AUTOMOBILES

SPIRIT OF
AVANT-GARDE

percorso urbano, funzione boost in accelerazione), emissioni di CO₂ molto basse (90 g/km) e un consumo di 3 l / 100 km in utilizzo urbano.

Hybrid 4x4 offre una guida con diverse modalità. Il comando sulla console centrale permette di selezionare una delle 4 modalità di funzionamento: Auto, 'Zero Emission Véhicule' (ZEV), 4 ruote motrici (ruote anteriori con motore termico e ruote posteriori con motore elettrico), e Sport (utilizzo massimo del motore elettrico in aggiunta al motore termico).

CONTATTI STAMPA:

DS – COMUNICAZIONE

Via Gallarate 199 — 20151 Milano tel. +39 02.30703014

www.dsautomobiles.it, www.sito-stampa.citroen.com

Il Marchio DS

Marchio francese creato a Parigi, DS nasce ufficialmente il 1° giugno 2014, con l'obiettivo di rinnovare il premium francese. Ispirato all'eccellenza francese, DS conserva i valori di innovazione e distinzione ereditati dalla DS del 1955. La gamma DS, progettata per una clientela alla ricerca dell'espressione personale, comprende Nuova DS 3, Nuova DS 3 CABRIO, Nuova DS 4, DS 4 CROSSBACK, Nuova DS 5, DS 5LS e DS 6.

Propone veicoli che si distinguono per stile, raffinatezza nei minimi dettagli, materiali nobili e tecnologie, in particolare con la catena di trazione ibrida Diesel, Hybrid 4x4, proposta su Nuova DS 5. Distribuita in Europa nei DS STORE o nei DS SALON (zone espositive dedicate all'interno della rete CITROËN), DS vanta una rete di punti vendita specifica in Cina. Per i suoi clienti DS è un'esperienza che va oltre i prodotti, con un'offerta di servizi premium esclusivi, in particolare con il club DS PRIVILÈGE.

Segui le novità DS su www.DSautomobiles.com @DS_Official

JAGUAR LAND ROVER A PADOVA PER “AUTO E MOTO D’EPOCA 2016”

19 ottobre 2016 – Jaguar Land Rover, il gruppo che rappresenta i due storici ed iconici brand automobilistici britannici, partecipa ad Auto e Moto d’Epoca, la kermesse padovana che, in questa edizione 2016, aprirà il 20 ottobre con la giornata dedicata alla stampa, per poi proseguire da venerdì sino a domenica 23 ottobre, ultimo giorno della manifestazione.

Per il secondo anno consecutivo, Jaguar Land Rover prende parte alla manifestazione riconfermando una presenza che vuole continuare a testimoniare il grande rispetto per la prestigiosa tradizione, ma sempre con lo sguardo rivolto verso il futuro, l’evoluzione e l’innovazione che caratterizzano la gamma attuale e che continueranno a distinguere i modelli futuri.

E’ proprio per raccontare una storia gloriosa, iniziata tanti anni fa, che Jaguar Land Rover esporrà alcuni tra i modelli più rappresentativi che hanno segnato la storia dei due esclusivi brand britannici, proponendoli accanto a vetture di nuova generazione.

In un connubio tra il fascino dei modelli storici e le novità performanti del presente, i modelli Jaguar e Land Rover in esposizione sono:

- ❖ 4 modelli storici di Discovery
- ❖ **Nuova Discovery**

- ❖ Jaguar C-Type
- ❖ Jaguar D-Type
- ❖ Jaguar E-Type
- ❖ **Jaguar F-Type SVR**

Le auto saranno esposte in un ambiente dall’anima vintage e tecnologica al tempo stesso, in cui i visitatori potranno rivivere tutto lo charme e la storia di modelli iconici, accanto all’innovazione caratterizzante le vetture di ultima generazione, prima fra tutte la **Nuova Discovery**, il cui reveal mondiale è stato in occasione del Salone di Parigi a fine settembre ed il debutto nazionale lo scorso 7 ottobre a Trieste durante la Barcolana.



La All-New Discovery, in consegna nella primavera 2017, è una vettura di grande fascino che si presenta con capacità ineguagliate e tecnologie senza confronti. Progettata sin dall'origine per offrire ai clienti Land Rover lo stile di vita desiderato, è il SUV che offre sette sedili *full size* istantaneamente configurabili tramite smartphone, grazie alla nuova tecnologia Intelligent Seat Fold di controllo a distanza.

Rappresenta l'epitome della vocazione "Above and Beyond" di Land Rover, con il suo mix di fascino britannico e di indomabile spirito di avventura.

L'ingegnosità più pratica è stata per 27 anni il segreto della Discovery ed oggi questo modello di quinta generazione è in grado di offrire comfort e versatilità inimitabili. E' la vettura per l'Era Digitale. Una tecnologia innovativa garantisce a tutta la famiglia sicurezza, fiducia e connessione, per portarla a destinazione su ogni superficie, ogni terreno e con qualsiasi condizione climatica.

Per Jaguar, sarà la **F-Type SVR**, a rappresentare lo stato dell'arte dei modelli attuali più performanti del brand del Giaguaro. E' la vettura in grado di raggiungere la velocità massima di **oltre 320 km/h.**, la prima Jaguar di serie ad essere stata sviluppata dalla divisione *Special Vehicle Operations* ed esprime massimi livelli in materia di progettazione, prestazioni e design. E' una supercar per tutte le stagioni, che può essere utilizzata tutti i giorni e rappresenta il top della gamma F-Type. Nella versione coupé è alimentata dal motore 5.0 litri V8 sovralimentato, che sviluppa 575 CV e 700 Nm di coppia, in grado di accelerare da 0 a 100 km/h in soli 3,7 secondi.

E' stata realizzata anche la versione Convertibile, per far sì che i guidatori più appassionati possano godersi appieno la sonorità del motore proveniente dal nuovo sistema di scarico in titanio.

In questa edizione 2016 del Salone Auto e Moto d'Epoca, Jaguar Land Rover coinvolgerà il pubblico in un doppio appuntamento nel quale, oltre a poter ammirare i nove modelli in esposizione, i visitatori avranno l'opportunità di vivere fino in fondo lo spirito del brand del Giaguaro approfittando della tappa di Padova del "The Art of Performance Tour", l'evento itinerante pensato per far conoscere ed esaltare le prestazioni e l'eleganza dei modelli della flotta Jaguar. Ci sarà, infatti, esternamente al Salone, proprio di fronte all'ingresso principale, una zona attrezzata, identificata Jaguar, presso cui sarà possibile richiedere di poter effettuare un test drive a bordo dei modelli *All Wheel Drive* di casa Jaguar.



“Siamo orgogliosi di essere ancora una volta parte della manifestazione di riferimento per le auto storiche” - ha commentato Daniele Maver, Presidente di Jaguar Land Rover Italia. “L’edizione 2016 si preannuncia come un nuovo interessante appuntamento per tutti coloro che vorranno ammirare e toccare con mano la storia e l’evoluzione di un’auto iconica come Discovery, ma anche i modelli più celebri del Giaguaro”.

Per ulteriori approfondimenti, immagini e video sui prodotti Jaguar Land Rover:

www.media.jaguar.com

www.media.landrover.com

Ottobre 2016



Mercedes-Benz

Al Salone di Padova Mercedes-Benz festeggia gli 80 anni del motore Diesel

Informazione stampa

19 ottobre 2016

Buon compleanno Diesel!

Dal 20 al 23 ottobre Mercedes-Benz si conferma protagonista di Auto e Moto d'Epoca, tradizionale appuntamento che ogni anno chiama a raccolta a Padova migliaia di appassionati da tutta Europa.

L'occasione per festeggiare due importanti anniversari nella storia dell'automobile: gli 80 anni del motore Diesel, che debutta per la prima volta sulla Mercedes 260 D (W 138) del 1936, e i 40 anni del motore turbodiesel che esordisce nel 1976 a bordo della leggendaria C 111. Efficienza e sportività, perfezionate nel tempo attraverso una lunga serie di innovazioni che hanno visto Mercedes-Benz protagonista nello sviluppo delle motorizzazioni alimentate a gasolio. Dal primo Diesel common rail con tecnologia a quattro valvole, ai moderni motori ibridi, resi ancora più efficienti dall'impiego di tecnologie avanzate come le NANOSLIDE e i pistoni realizzati in acciaio. L'edizione di quest'anno sarà anche l'opportunità per ripercorrere la storia del Motorsport della Casa di Stoccarda, con alcune tra le sportive più significative del Marchio.

Nel 1936, con la 260 D (W 138), Mercedes-Benz è la prima Casa automobilistica a prendere la coraggiosa decisione di montare un motore Diesel quattro cilindri su un'auto di serie. Quaranta anni dopo, con la C 111, sale a bordo di un'automobile il primo motore turbodiesel, che entrerà nella produzione di serie con la Mercedes 300 SD del 1979. Due importanti anniversari che la Stella ha scelto di festeggiare a Padova, nel tempio degli appassionati di oldtimer.

In ottanta anni di storia, fedele ad un naturale ed innato spirito pionieristico, la Casa di Stoccarda ha trasformato il motore Diesel in una meravigliosa

macchina con elevati valori di coppia, efficiente e pulita. Tra le innovazioni tecnologiche che hanno segnato questa evoluzione, spiccano il turbocompressore, la tecnologia a quattro valvole, la fasatura elettronica e l'iniezione diretta common rail.

Una lunga strada di successi che prosegue oggi con la nuova Classe E, ambasciatrice dell'evoluzione tecnologia raggiunta dai propulsori Diesel della Stella, campioni eco-friendly di efficienza e prestazioni. Una strategia che continua decisa anche nell'era della nuova mobilità, caratterizzata da automobili in cui la componente elettrica giocherà sempre più un ruolo da protagonista.

Dai traguardi tecnologici a quelli sotto la bandiera a scacchi, il Salone di Padova è anche l'occasione per ripercorrere la lunga storia di successi nel Motorsport, in un'affascinante passerella di icone che dagli anni '50 arrivano fino ai giorni nostri.

A rappresentare l'evoluzione della sportività della Stella, la W196, la leggendaria monoposto di Juan Manuel Fangio, accanto alla Mercedes AMG F1 W07 Hybrid che ha appena conquistato il Mondiale F1 costruttori. In pit-lane anche la C 111 nella versione equipaggiata 40 anni fa con il primo motore turbo diesel automobilistico mai costruito al mondo. In un'emozionante alternanza tra passato e presente c'è spazio anche per anche la Mercedes-Benz 450 SLC 5.0 'Bandama' e la race-car Mercedes AMG GT3, affiancata dalla leggendaria 190 E 2.5-16 Evo I DTM. A fare gli onori di casa la 300 SL 'Ali di gabbiano', icona per eccellenza della sportività della Stella.

Ulteriori informazioni su media.mercedes-benz.it e media.daimler.com

ALL'INIZIO ERANO TUTTE COSÌ

La storia dell'automobile comincia con le cabriolet! Infatti, le prime auto erano tutte scoperte; solo dopo la prima guerra mondiale, il progresso industriale e anche la maggiore velocità raggiunta hanno imposto autovetture chiuse.

Tuttavia Peugeot ha continuato a sviluppare versioni con carrozzeria aperta. Le cabriolet del Leone degli anni 20 erano vetture confortevoli per viaggi lunghi con motori affidabili, comode, con grande baule; molto diverse dalle spider rigide e sportive dell'epoca.

Nel 1934, Peugeot inventa la Coupé Cabriolet con la 401 Eclipse: un tetto metallico ripiegabile nel bagagliaio. Il concetto sarà ripreso su modelli come la 402 esposta al Salone Auto e Moto di Padova e, più recentemente, con la 206CC, seguita poi da 207, 307 e 308.

L'epoca d'oro delle Cabrio Peugeot risale agli anni 80 con la 205 Cabriolet. C'è la mano di Pininfarina, sia nel disegno sia nella realizzazione: infatti, le scocche prodotte in Francia venivano mandate a Torino per aggiungere la capote e gli altri elementi specifici di questa carrozzeria, per poi tornare in fabbrica per installare la parte meccanica.

In poco più di 10 anni vengono prodotte 72.142 Cabriolet, un numero rilevante che tuttavia rappresenta solo l'1,2% delle 5,4 milioni di 205 fabbricate.

Oggi che, al compimento dei trent'anni entrano a far parte delle vetture storiche, le 205 Cabriolet vengono considerate rare, soprattutto le versioni CTi, ovvero il top della gamma, equipaggiate con motore 1.6 della GTi da 115 cavalli.

Al salone Auto e Moto di Padova lo stand Peugeot ospita una 205 CTi, una 205 CTi Gutmann e una 402 Eclipse.

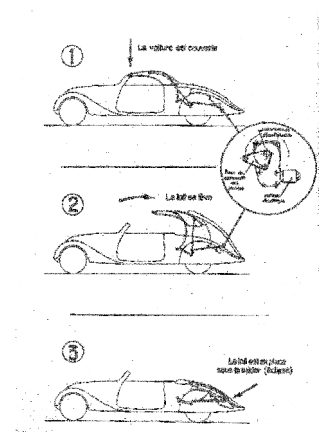
Peugeot 402 Eclipse

La prima vettura di serie coupé-cabriolet è una Peugeot. Dopo pochi esemplari su telai 401-601, sarà la 402 a decretare il successo dell'Eclipse. Oggi molto rara e ambita a livello mondiale dai collezionisti viene scambiata per importi intorno ai 300 mila euro.

- A Parigi uno dei più importanti concessionari Peugeot dell'epoca è **Emile Darl'mat** che dagli Anni '20 fa carrozzare fuoriserie le Peugeot da **Michel Pourtout** (alcune 201, 301, 12 Six) e successivamente le sportive 302-402 Darl'mat che vinceranno a Le Mans.
- **Georges Paulin** è un dentista appassionato di auto che spesso passa il tempo libero presso la carrozzeria Pourtout. Con l'amico carrozziere inventa e brevetta a suo nome un meccanismo che permette di nascondere il tetto rigido nel baule grazie a leveraggi opportunamente bilanciati. Chiama il sistema Eclipse e realizza un primo prototipo.
- Il concessionario decide allora di consegnare a Pourtout un telaio di Peugeot 301, la nuova nata (marzo 1932) per essere carrozzata fuoriserie Eclipse in esemplare unico per partecipare ai Concorsi di Eleganza parigini del 1933.
- A lavoro terminato la Peugeot valuta positivamente questa proposta di 301 Eclipse e acquista da Georges Paulin sia il brevetto che il nome Eclipse.

- Il primo esemplare che prelude una piccolissima serie è sul nuovo telaio 401 presentato nel settembre 1934 al Salone di Parigi. Ne verranno prodotti circa 80 esemplari. Ne seguiranno poi circa altri 30 su telaio della 6 cilindri 601, uno dei quali oggi è di proprietà del Museo di Sochaux.
- Nel settembre del 1935 Peugeot lancia la 402 con linea aerodinamica e subito propone di serie l' Eclipse:
 - > la **E4** (passo 3,15m) una 2+2 con tetto elettrico che rientra nel baule (80 esemplari)
 - > la **E4Y** (passo 3,30m) a 5 posti con tetto manuale (324 esemplari), come quella esposta, alcune anche con cambio elettromagnetico
 - > 149 esemplari di **E4T** con ruota di scorta esterna fissata al baule.
 - > Seguirà infine la **E5T** con meccanica della 402B prodotta solo in 29 esemplari.

Presentata da: Museo dell'Aventure Peugeot, Sochaux.



Peugeot 205 CTI Cabriolet 1.9 16v Gutmann

La 205 CTI esposta è una delle poche, forse l'unica importata dalla Germania con una elaborazione Gutmann.

La base è la 205 CTI, ma sotto si nasconde un motore dalle sensazioni forti, abbinato al piacere di sentire il vento tra i capelli, un mix perfetto tra sportività ed eleganza. Gli Anni '80 sono anni in cui anche il tuning si esprime con prodotti esasperati. Il tedesco Gutmann applica alla 205 la testata a 4 valvole del motore che equipaggia la 309 sportiva ed elabora sia la meccanica che la carrozzeria. Rispetto alla versione di serie il motore presenta una testata a 4 valvole per cilindro che innalza la potenza da 130 a 160 CV. Lo scarico è sportivo con terminale marchiato Gutmann. Ovviamente la centralina di iniezione viene ri-mappata e si aggiungono il radiatore olio e un filtro aria sportivo. Quanto al telaio, le sospensioni sono ribassate di 30 mm, cerchi in lega originali della versione 1.900



PEUGEOT

con pneumatici 195/50-15 e una barra duomi in duralluminio rende la vettura più reattiva. Le pastiglie possono contare su una miscela speciale, mentre il disco frizione è rinforzato e sinterizzato. Il cambio ha una scalatura diversa con rapporto 3,94 (invece di 3,68) e quinta marcia con rapporto finale di 0,81 (invece di 0,86). Nella carrozzeria troviamo: il logo Gutmann sotto la scritta CTI sul portellone, il cofano motore più alto (quello della versione 205 Automatic), il cruscotto originale Gutmann con la strumentazione con colore blu, il pomello cambio originale e il volante 3 razze, originale con il logo CTI.

Presentata da: Collezione Francesco Botter (Treviso)

Chi era Gutmann?

Circa 35 anni fa Kurt Gutmann di Breisach in Germania, non lontano dagli stabilimenti Peugeot, decide di offrire prodotti per l'elaborazione sia meccanica che estetica delle vetture Peugeot-Talbot. La prima vettura su cui interviene è la 205 GTI 1900, seguiranno le 309, le 405 le 605 per proseguire negli anni con le 106 e le 206. In Italia a fine Anni '80 sarà Josef Hunterholzer, l'importatore con sede a Lana vicino a Bolzano, a proporre questi prodotti franco-tedeschi. Il catalogo di allora, oltre al trapianto della testata a 16 valvole della 309 sul motore della 205 1900 GTI, presenta interventi di carrozzeria, freni, cambio, sospensioni e soprattutto scarico. Era possibile acquistare il singolo componente oppure richiedere vetture nuove elaborate in Germania e importate poi in Italia con documenti tedeschi al fine di poter riportare sulla carta di circolazione italiana le modifiche, come ad esempio gli pneumatici 195/50VR15. Una 205 GTI 16v Gutmann all'epoca costava il 25% in più del modello di serie, ma poteva essere ritirata in un mese dall'ordine, mentre per la 205 GTI 1900 il tempo di attesa sfiorava i 6 mesi

Peugeot 205 CTI Cabriolet

1986 - esattamente trent'anni fa - la prima 205 cabriolet veniva presentata al pubblico. Allestita dalla Pininfarina, raggiungeva la linea di montaggio in Francia per ricevere la meccanica. Poco più di una 205 ogni 100 prodotte era una cabriolet e bisognava aspettare che dalla catena di montaggio ne uscissero almeno 200 prima di vedere una versione CTI col potente motore 1600cc della GTI.

Nel 1983 viene lanciata la 205 e già nel gennaio seguente inizia la fase di ingegnerizzazione della nuova cabriolet. In primavera i primi prototipi allestiti da Pininfarina e consegnati a Peugeot iniziano a circolare e iniziano i test sulla capote con ben 5.000 cicli ripetuti di chiusura-apertura. A settembre 1985 i primi 250 esemplari di pre-serie sono pronti e la vettura viene presentata a gennaio 1986 con inizio vendite a marzo. A quella data ben 900 esemplari sono già stati costruiti... l'estate è alle porte! Le scocche grezze delle 205 partono dalla Peugeot e arrivano a Torino dove Pininfarina elimina il tetto, aggiunge i rinforzi al telaio e i pannelli specifici come i parafanghi posteriori, poi monta gli interni, i vetri e ovviamente la capote. Utilizzando bisarche chiuse le vetture ritornano poi in Francia per ricevere i componenti meccanici. Alla fine della sua carriera, nel 1995 la produzione totale ammonta a 72.142 (solo l'1,2% del totale delle 205). Di queste 27.999 possono vantare il motore della sportiva GTI.

relazioniesterne@relazioniesternepsa.it
www.peugeot.it/infopresse

Peugeot Automobili Italia SpA - via Gallarate 199 - 20151 Milano



PEUGEOT

A livello collezionistico - dopo le 205 GTI - le versioni cabriolet sono le più ambite grazie alla loro funzionalità e alla possibilità di viaggiare in quattro a cielo aperto. La gamma parte con la motorizzazione di 1400cc subito affiancata dalla 1600cc con 115 CV, successivamente la piccola cabriolet verrà equipaggiata anche con l'unità motrice di 1.100 cc denominata CJ. Molti però ricordano quella verde metallizzata con la capote bianca: si tratta della versione Roland Garros di 1.400cc riconoscibile dagli interni in pelle bianca e tessuto grigio con righe rosse e dalla capote a funzionamento elettrico.

Presentata da: Club Storico Peugeot Italia

Caratteristiche tecniche della 205 CTI

Motore Anteriore trasversale, inclinato indietro di 30° - Alesaggio mm 83 - Corsa mm 73 - Cilindrata totale cc 1.580 - Rapporto di compressione 9,8:1- Potenza massima (CV/giri) 113 / 6.250 - Coppia massima (kgm/giri) 13,4 / 4.000giri - Distribuzione monoalbero a camme in testa - Alimentazione iniezione Bosch L-Jetronic con cut-off - Raffreddamento a liquido - Alternatore 750 W 55 A Batteria 29 Ah **Trasmissione** Trazione anteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio 5 rapporti + RM - Rapporti dal cambio I 3,251 II 1,85 III 1,36 IV 1.069 V 0,865 RM 3,333 - Rapporto al ponte 4,063 - Pneumatici 185/60 HR 14 - Cerchi in lega 5,5Jx14 **Corpo vettura** Carrozzeria autoportante 2 volumi 3 porte - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, tipo Mc Pherson rovesciato, bracci trasversali inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice - Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci longitudinali tirati e barre di torsione trasversali, ammortizzatori idraulici orizzontali, barra stabilizzatrice - Freni anteriori a disco da 247 mm auto-ventilanti; posteriori a tamburo - Servofreno idraulico - Sterzo a pignone e cremagliera, servosterzo idraulico a richiesta **Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.420 - Lunghezza 3.70 - Larghezza 1.570 - Carreggiata anteriore 1.393 Carreggiata posteriore 1.332 - Altezza 1.381 - Peso in ordine di marcia kg 935 **Prestazioni** Velocità massima km/h 190 - Accelerazione 0-100 km/h 9,7 secondi - Consumo medio (l/100 km) 7,5.

Contatti stampa

www.peugeot.it/infopresse / relazioniesterne@relazioniesternepsa.it

PEUGEOT

Una guida stimolante e valorizzante, un design elegante, una qualità senza compromessi costituiscono l'impegno del marchio con i suoi clienti e contribuiscono all'emozione offerta da ogni PEUGEOT

Presente in quasi 160 paesi con più di 10 000 punti vendita, nel 2015 PEUGEOT è cresciuta del 4,6% con 1 710 000 veicoli commercializzati nel mondo. PEUGEOT associa ovunque Esigenza, Fascino ed Emozione con l'ambizione di essere un marchio generalista alto di gamma a vocazione mondiale

La storia automobilistica del Marchio, iniziata nel 1889, si arricchisce quest'anno della vittoria della 2008 DKR sulle piste della Dakar.

relazioniesterne@relazioniesternepsa.it
www.peugeot.it/infopresse

Peugeot Automobili Italia SpA - via Gallarate 199 - 20151 Milano



VOLVO CAR ITALIA

Comunicati stampa

Data di pubblicazione Oct 18, 2016 | ID: 199826

Dalla Duett alla V90: Volvo Car Italia porta sotto i riflettori del Salone di Padova in chiave *Heritage* il mito delle grandi station wagon svedesi

In passerella sullo stand Volvo ad Auto&Moto d'Epoca quattro delle vetture che hanno creato e consolidato la reputazione della Casa svedese: l'affascinante Amazon, l'immortale 245 (che in Italia ha generato il fenomeno Polar), la 850 T5 R e la V90 che arriva nelle concessionarie Volvo proprio in questi giorni. Presente anche una nuovissima V60 Polestar da 370 CV, richiamo all'impegno di Volvo nel mondo delle corse e delle vetture ad altissime prestazioni.

A completare il racconto, le pareti dello stand mostrano immagini di auto come la Duett, modello che ha dato origine alle SW di Volvo, la 1800 ES e la 850 Racing, che vinse nel Campionato Inglese Turismo e serve da ponte fra la storia delle familiari e lo sport, che per Volvo significa oggi Polestar nel WTCC e Scuderia Volvo nel Campionato Grand'Eventi in Italia.

Il tema della storia delle SW era stato trattato anche da Volvo Car Group in occasione della rassegna Techno Classica di Essen, il più grande evento europeo dedicato all'*Heritage*.

Nell'anno di lancio di Volvo V90, il tema della storia delle station wagon Volvo è d'obbligo. Nessuna Casa automobilistica vanta tanta tradizione e credibilità quanto Volvo in fatto di familiari. Dal 1953, anno in cui fu presentata la Duett, Volvo ha venduto oltre sei milioni di station wagon in tutto il mondo, ovvero circa un terzo del numero complessivo di veicoli venduti dalla Casa sin dalla sua fondazione nel 1927. Esposte sullo stand di Auto&Moto d'Epoca ci sono i modelli:

Amazon

Presentata nel 1962, la Amazon Station Wagon, era conosciuta ufficialmente come 221. La Amazon era una station wagon decisamente più elegante e raffinata della precedente Duett – invece concepita originariamente come furgoncino per le consegne – e offriva al tempo stesso un

bagagliaio più capiente. Il modello S, con una potenza erogata di ben 115 CV, era una vettura dal carattere incredibilmente sportivo per gli standard degli anni '60. Il portellone posteriore era all'americana, diviso in due sezioni, una soluzione che sarebbe stata riutilizzata 40 anni dopo per la prima versione della XC90.

245

Lanciata nel 1974, la 245 è stata definita l'archetipo delle station wagon di Volvo, un'automobile ancora fortemente associata al marchio sino a diventarne il simbolo. La 245 è rimasta in produzione per circa 20 anni, fino al 1993, ed era disponibile anche in una versione più esclusiva, ovvero la 265 con motore V6. Gli anni '80 hanno visto l'arrivo sul mercato della 245 Turbo, la prima station wagon al mondo dotata di propulsore sovralimentato.

850 T5R

Con la sua carrozzeria color giallo intenso, il propulsore da 240 CV e un'accelerazione da 0 a 100 km/h in 6,9 secondi, la Volvo 850 T5R era una station wagon decisamente fuori dagli schemi. Lanciata in edizione limitata (il Model Year 1994 costituisce infatti l'unica versione della 850), la T5R diventò immediatamente un'auto da collezionisti.

V90

Lanciata al Salone di Ginevra di quest'anno, la V90 ribadisce il nuovo corso del brand Volvo iniziato con la SUV XC90 e continuato con la berlina di lusso S90. Al tempo stesso, V90 conferma e interpreta in chiave di modernità assoluta i temi tipici della grande station wagon di Volvo, vale a dire stile, versatilità e sicurezza. Così, V90 vanta oggi la dotazione di sistemi sicurezza di serie più completa del mercato, una tecnologia di connettività all'avanguardia e interpreta in modo esclusivo in termini di design e funzionalità il concetto di lusso scandinavo.

V60 Polestar

La V60 Polestar è, al pari della sorella S60, la Volvo dalle prestazioni più sportive, grazie ai 370 CV del suo motore e a un assetto definito sulla base dall'esperienza acquisita nelle gare con la Volvo S60 Polestar TC1, la vettura impegnata nel campionato FIA WTCC che ha appena ottenuto una storica vittoria a Shanghai. Volvo V60 Polestar accelera da 0 a 100 km/h in 4"7 e raggiunge una velocità massima di 250 km/h (autolimitata). Il motore è una versione potenziata del quattro cilindri Drive-E di Volvo. La trasmissione è integrale con cambio automatico a otto rapporti.

Uno *story-telling* carico di suggestioni per completare il racconto

Quella delle station wagon Volvo è una storia lunga oltre 60 anni alla quale hanno contribuito molti modelli oltre a quelli presenti fisicamente sullo stand al salone. Alcuni di questi sono ricordati nello *story-telling* grafico presente sulle pareti dello stand Volvo, realizzato proprio con l'intento di completare il racconto. Fra le auto citate:

Duett

Fu la prima automobile concepita per soddisfare al contempo le esigenze del tempo libero e quelle lavorative. Un furgoncino, ma di fatto la prima station wagon di Volvo. Lanciata nel 1953, la Duett è presto diventata una delle automobili più amate di sempre. È stato uno dei primi modelli Volvo a essere esportati negli Stati Uniti e il suo ruolo di icona di stile è stato immortalato nel 1997, quando la Svezia le ha dedicato un francobollo.

1800 ES

Un vero e proprio simbolo dello stile Volvo. Presentata come variante della coupé P1800, la ES era conosciuta in Inghilterra come *shooting brake*: una SW sportiva sufficientemente spaziosa da consentire di caricare attrezzatura da caccia o mazze da golf nel bagagliaio. La 1800 ES è stata introdotta nell'autunno del 1971 e si distingueva per il grande lunotto posteriore praticamente senza cornice, con cerniere e maniglie fissate direttamente sul vetro – una soluzione d'avanguardia agli inizi degli anni '70. Ne vennero costruiti solo poco più di 8.000 esemplari ma la 1800 ES è diventata uno dei modelli classici più influenti di Volvo. E ovviamente più ricercati.

850 Racing

Dalle station wagon allo sport: solo Volvo poteva pensare di far correre in pista una familiare. Accadde nel 1994 con la 850 che corse nel BTCC inglese sotto la direzione di Tom Walkinshaw. Fu l'inizio di un percorso fortunato che portò molti successi nell'ambito del Campionato Turismo Inglese (BTCC) nonché un titolo assoluto nel 1998. La decisione di usare una Station Wagon fu tenuta segreta fino al momento dell'inizio ufficiale della stagione, una mossa che si rivelò vincente. L'interesse fu elevatissimo e il marchio trasse un enorme beneficio dall'utilizzo delle vetture. Le 850 SW da corsa usavano un motore cinque cilindri 2 litri da 290 CV accoppiato a un cambio a sei marce sequenziale. Le 850 furono inoltre le prime vetture a essere equipaggiate con un convertitore catalitico, un equipaggiamento che di lì a poco sarebbe diventato obbligatorio come da regolamento della Federazione. Al di là dei risultati, fu una delle auto più originali e fotografate nella storia delle corse.

Heritage sempre più importante per Volvo

Volvo Car Italia partecipa per il terzo anno consecutivo ad Auto&Moto d'Epoca confermando la propria missione a favore della cultura dell'auto, a riprova della crescente importanza che i temi *Heritage* hanno per Volvo, intesa sia come Casa madre sia come filiale italiana, con le due realtà che si muovono in perfetta sintonia. Non a caso, infatti, il tema scelto per Padova – vale a dire la storia delle station wagon Volvo – è lo stesso trattato da Volvo Car Group in occasione dell'edizione 2016 di Techno Classica di Essen, la più grande manifestazione europea dedicata al mondo *Heritage*.

Heritage significa per Volvo il valore della tradizione che da autenticità al presente. Le nuove Volvo sono tali perché non tradiscono il DNA delle precedenti auto che hanno fatto la storia del marchio e lo interpretano in chiave moderna. Nulla meglio di una carrellata di station wagon può esemplificare tale concetto.

Registro Volvo e Scuderia Volvo strumenti di Heritage

Volvo Car Italia dispone di due strumenti per le sue attività in chiave *Heritage*: il Registro Italiano Volvo d'Epoca (il club che racchiude proprietari di vetture Volvo di interesse storico presenti in Italia) e la Scuderia Volvo, in pratica la squadra corse del Registro. Il Registro è stato recentemente acquisito da Volvo Car Italia (era prima un'entità esterna) e dopo una vera e propria rifondazione conta oggi 201 soci regolarmente iscritti e in regola con i documenti di affiliazione.

La Scuderia Volvo è invece impegnata con ottimi risultati nel Campionato Grand'Eventi di Regolarità per auto storiche, dove schiera quattro vetture rappresentative della storia e dello stile Volvo: una P1800 Coupé carrozzata Jensen, due Amazon 122 e una PV544. Compito primario sia del Registro sia della Scuderia è quello di diffondere la cultura dell'auto.

Pur non essendoci vetture da gara esposte, la Scuderia Volvo viene ricordata da elementi grafici dello stand e da trofei che ne testimoniano i risultati sportivi eccellenti. È importante comunque sottolineare il ruolo della Scuderia come ambasciatrice dei valori e dello stile Volvo. Un'immagine

ormai consolidata di professionalità, correttezza sportiva e garbo ne fa oggi un punto di riferimento nell'ambiente della Regolarità per auto storiche.

Volvo Car Group nel 2015

Nell'anno finanziario 2015 Volvo Car Group ha registrato un utile operativo di 6,6 miliardi di SEK (erano stati 2,1 miliardi nel 2014). Il fatturato nello stesso periodo è salito a 164 miliardi di SEK (137,5 miliardi di SEK nel 2014). Sull'intero anno le vendite globali hanno raggiunto la cifra record di 503.127 auto con un incremento pari all'8 per cento rispetto al 2014. I record nelle vendite e l'ammontare dell'utile operativo permettono a Volvo Car Group di continuare a investire nel piano di trasformazione globale intrapreso.

Volvo Car Group in cifre

Volvo ha iniziato la propria attività produttiva nel 1927. Oggi Volvo Cars è uno dei marchi più conosciuti e rispettati al mondo con vendite pari a 503.127 unità nel 2015, ottenute in circa 100 Paesi. Dal 2010 Volvo Cars è di proprietà della cinese Zhejiang Geely Holding (Geely Holding). In precedenza, era stata parte dello svedese Volvo Group fino al 1999, anno in cui l'Azienda fu rilevata dalla statunitense Ford Motor Company. Nel 2010, dunque, l'acquisizione da parte di Geely Holding.

Nel dicembre 2015, Volvo Cars contava circa 29.000 dipendenti in tutto il mondo. La sede centrale, le attività di sviluppo del prodotto e di marketing e le funzioni amministrative di Volvo Cars sono ubicate prevalentemente a Goteborg, in Svezia. La sede di Volvo Cars in Cina si trova a Shanghai. I principali stabilimenti di produzione automobilistica della società sono a Goteborg (Svezia), Ghent (Belgio) e Chengdu (Cina), mentre i motori vengono costruiti a Skövde (Svezia) e Zhangjiakou (Cina) e i componenti della carrozzeria a Olofström (Svezia).

Contattateci

Gianluca Fabbri
Press Office
Volvo Car Italia

Roberto Lonardi
Public Relations
Volvo Car Italia

Telefono: 051 537619
Cellulare: 348 3172626
gianluca.fabbri@volvocars.com

Cellulare: +336 29640201
roberto.lonardi@volvocars.com

Immagini correlate



ID: 173848

ID: 173847

ID: 199828

ALTRE IMMAGINI ▶

Volvo Car Italia
Pubbliche Relazioni
Via Enrico Mattei, 66
40138 Bologna BO
Italy
Telefono: +39 051 537611
Fax: +39 051 537678
<https://www.media.volvocars.com/it>

Sede Legale
Göteborg, Svezia
N. Reg.
556074-3089

I fatti e le descrizioni contenuti in questo materiale per la stampa si riferiscono alla gamma internazionale di autovetture prodotte da Volvo Car Group. Le caratteristiche descritte possono essere optional. I prodotti Volvo in vendita sul mercato italiano possono variare in termini di specifiche e allestimenti rispetto a quanto illustrato sul sito.
