

MAGAZINE DI AUTO E CULTURA AMERICANA

CRUISE

DOSSIER
SHADOW CAN AM
FORD GT/101



THE BEST FROM JAPAN
31ST YOKOHAMA HOT ROD CUSTOM SHOW

U.S. MEETING
DRAG RACE BY AMERICAN COMPANY
SHARKS TEAM: ROMBO DI TUONO
& FESTIVAL DEI MOTORI
AMERICAN DREAM - PADOVA
KUSTOM KULTURE - CESENA
2° FLYOZZANO
9° GIRO DEI COLLI IN MUSTANG
40° AUTO E MOTO D'EPOCA

1969 CAMARO SS

ROAD TEST
FORD RANGER
RAPTOR

U.S. NEWS
FORD MUSTANG CALIFORNIA GT SPECIAL
CHEVROLET CAMARO: GOODBYE, MY FRIEND



1961 IMPERIAL CROWN CONVERTIBLE COUPÉ AND 1959 CADILLAC ELDORADO BIARRITZ CONVERTIBLE



1971 PLYMOUTH SATELLITE ROAD RUNNER TRIBUTE



1954 HUDSON ITALIA TOURING

9 1771724 585005

L'AMERICANA

CON L'ANIMA MILANESE

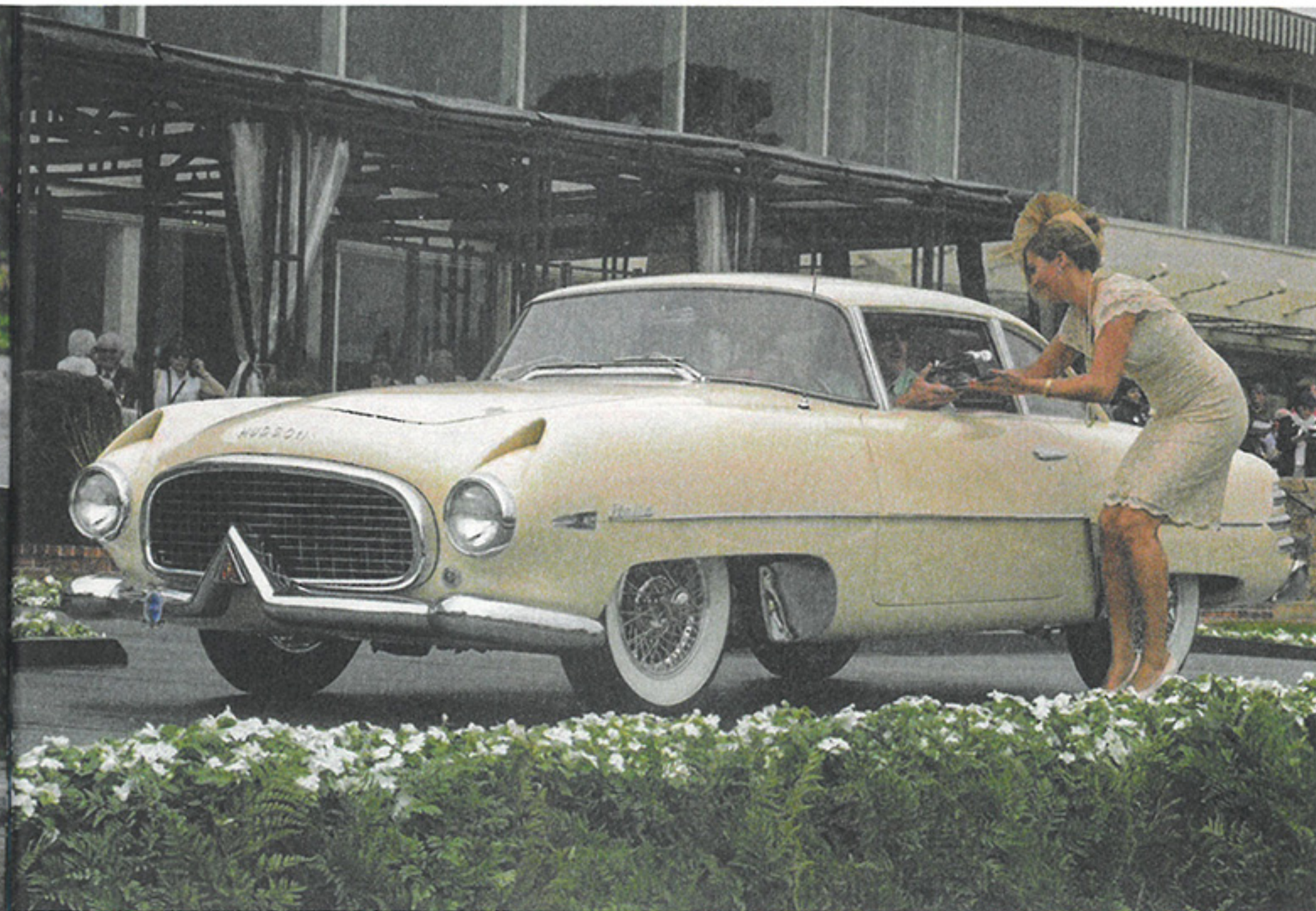
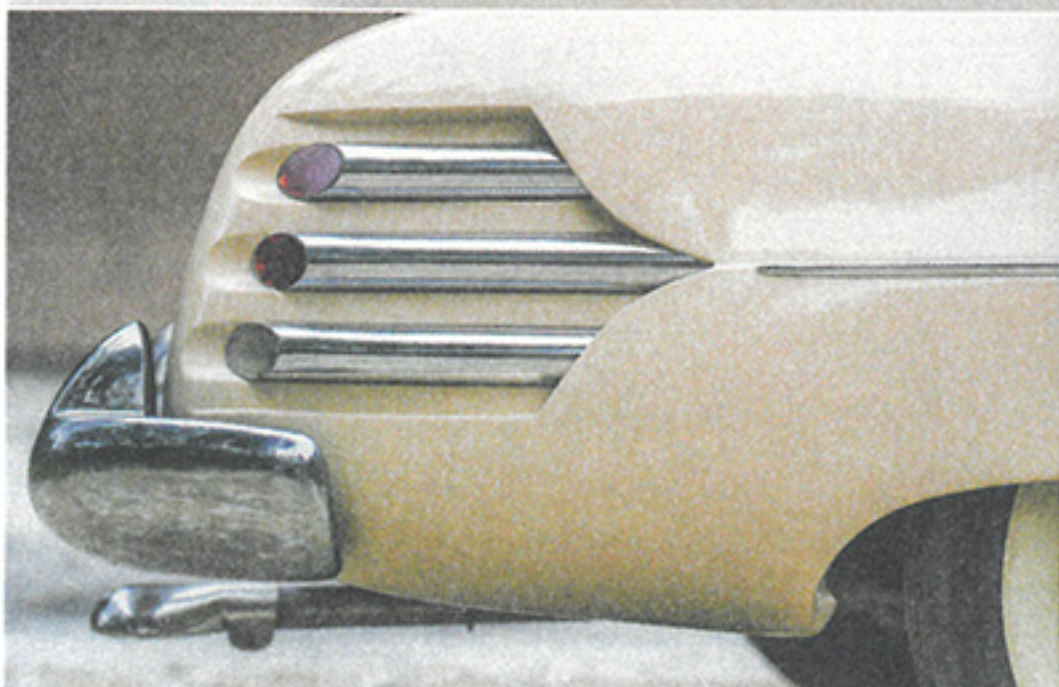
LA HUDSON MOTOR CAR COMPANY ERA UNA DELLE CASE AUTOMOBILISTICHE INDIPENDENTI CHE NEGLI ANNI 50 DOVEVA AFFRONTARE LA FORTE CONCORRENZA DELLE BIG THREE (GENERAL MOTORS, FORD E CHRYSLER). PER TENERE IL PASSO ERA COSTRETTA AD AGGIORNARE LA SUA OFFERTA ATTRAVERSO NUOVI MODELLI E IMPORTANTI INNOVAZIONI. LE RISORSE LIMITATE LA COSTRINSERO A PUNTARE TUTTO SU UNA VETTURA SPORTIVA DI PICCOLE DIMENSIONI CHE NON SI RIVELÒ UN SUCCESSO DI MERCATO



egli anni Cinquanta il mercato automobilistico americano era dominato dalle cosiddette Big Three ossia le industrie automobilistiche Ford, General Motors e Chrysler, 'inseguite' dalle Case di minore grandezza. Ognuna aveva nella propria produzione un modello sportivo realizzato in edizione limitata: per la Ford era la Thunderbird, per la General Motors era Chevrolet la Corvette, per la Kaiser era la Darrin, per la Nash la Healey. Per competere con esse, la Hudson decise di lanciare una vettura speciale, una lussuosa coupé sportiva ispirata allo stile italiano, che avrebbe dovuto anticipare una nuova generazione di Hudson. La Hudson Italia fu progettata da Frank Spring, capo stilista della Casa americana, e Carlo Felice Bianchi Anderloni, suo omologo alla Carrozzeria Touring. Il progetto Italia era probabilmente un premio di consolazione per Spring; giacché il suo progetto iniziale per la 'Jet' fu radicalmente modificato quando l'auto entrò in produzione, tanto che Spring minacciò le dimissioni. Per tranquillizzarlo, la direzione gli propose di sviluppare una concept car sportiva, idea con cui Spring aveva a lungo tormentato la direzione dell'azienda, sostenendo che la notorietà derivante dalla vettura avrebbe valorizzato tutta la produzione Hudson. Inoltre, dato che in quel periodo le Case americane erano affascinate dai lavori realizzati dai designer e dalle carrozzerie italiane, Spring voleva coinvolgere la Carrozzeria Touring di Milano, nota per le sue carrozzerie 'Superleggera' realizzate in alluminio lavorato completamente a mano. Dopo i primi contatti con la Touring, Spring inviò a Milano una Hudson Jet di produzione, su cui le maestranze italiane avrebbero forgiato un nuovo vestito. Così, giunta nell'atelier milanese, la Jet fu completamente svestita del suo corpo di acciaio e rivestita di una nuova e leggera carrozzeria di alluminio realizzata dagli abili battilastra italiani, che ultimarono il prototipo nell'estate del '53. »



Italia



La Hudson Italia aveva il profilo basso e linee eleganti, era alta solo 137 cm (22,3 cm in meno della Jet), e lunga di 472 cm. Definirne il design come radicale era un eufemismo. Aveva dei particolari distintivi che la rendevano unica e, tra questi, sopra i parafranghi anteriori c'erano prese d'aria a forma di triangolo che dovevano servire a migliorare il raffreddamento dei freni, ma in realtà erano solo decorative. Il frontale era caratterizzato da una griglia ovale e un paraurti distinto da una "V" rovesciata al centro, al cui vertice superiore era inserito il logo del Brand, che dava un tocco di originalità al design. Il parabrezza avvolgente offriva una buona visibilità, e i parafranghi posteriori erano arricchiti con finti scarichi che ospitavano i fanali, le frecce e le luci di arresto. Internamente aveva lussuosi sedili di pelle in stile Mid-Century Modern. Ogni sedile aveva una base abbastanza tradizionale, ma uno schienale con due cuscini laterali che usavano schiume di diversa densità per offrire un comfort ottimale. Lo spazio tra i cuscini permetteva ai sedili di "respirare" e di adattarsi meglio ai passeggeri. Una scelta originale era quella delle cinture di sicurezza di pelle, che erano fissate direttamente sui sedili invece che su una struttura più solida e sicura o direttamente al telaio della vettura. Tutto l'abitacolo era realizzato con materiali di alta qualità, tra cui lussuosi rivestimenti di pelle e un elegante design del cruscotto, dotato di strumentazione semplice e ben leggibile, e una serie di comandi utili come alzacristalli elettrici e riscaldamento. La Hudson intendeva presentare l'Italia come una vettura che non si accontentava di avere un aspetto più sportivo della Jet, ma voleva dimostrare che fosse più prestante, nonostante montasse lo stesso motore a sei cilindri in linea da 202 ci. Il propulsore con testa a L sprigionava 114 cavalli grazie a due carburatori Carter, ed era abbinato a una trasmissione a tre marce con comando a colonna. Ciò non impedì alla dirigenza Hudson di

sognare di portare l'auto nella classe turismo a una delle gare più emozionanti e spettacolari della storia dell'automobilismo: la Carrera Panamericana. La Carrera Panamericana si svolse in Messico dal '50 al '54 su un percorso che collegava idealmente il confine degli Stati Uniti con quello del Guatemala, e si estendeva per oltre 3000 km attraverso il territorio messicano. La gara era molto pericolosa e richiedeva grande abilità e coraggio ai piloti che sfidavano le curve, le salite, le discese e i cambi di altitudine. Alla Carrera partecipavano le Case automobilistiche più note come Ferrari, Lancia, Porsche, Mercedes-Benz e Lincoln. Per partecipare a questa competizione, però, la Hudson doveva omologare la vettura e produrre almeno 25 esemplari. Stipulò un contratto di produzione con la Touring dopo aver realizzato il prototipo iniziale. Le Hudson Italia furono realizzate a Milano, e quindi inviate via mare negli USA dove furono commercializzate dalla Hudson Motor Car Company e in seguito dalla American Motors Corporation (AMC), società nata dalla fusione della Hudson con la rivale Nash-Kelvinator il 1° maggio 1954. La Hudson Italia fu presentata il 14 gennaio '54 al Waldorf Astoria Hotel di New York, al Salone dell'Automobile di New York. Destinata a un pubblico esigente e raffinato che apprezzava il design italiano su meccanica americana, suscitò molto interesse e curiosità per il suo aspetto innovativo e sportivo, ma anche per il suo costo elevato che ne rese difficile la commercializzazione. Nonostante la manodopera più economica, la spesa per la costruzione dell'auto in Italia aveva aumentato il costo di produzione, e questo spinse il concessionario di Detroit a imporre un prezzo FOB (Free on Board) sulla coupé di 4.803 \$. Ricordiamo che il prezzo FOB era applicato dal concessionario che si occupava di consegnare la merce a bordo della nave indicata dal compratore nel porto di Detroit. Il concessionario si assumeva l'incarico di sostenere i costi e i rischi

fino al momento dell'arrivo in porto. Da quel momento in poi, il compratore si assumeva la responsabilità del trasporto della merce fino alla destinazione finale, e di pagare le spese di spedizione, assicurazione, dogana, ecc. La Hudson propose un prezzo "calmierato" di 4350 \$ che, nel '55, era quasi il doppio del prezzo di una Ford Thunderbird; 1866 \$ in più di una Chevrolet Corvette; 1132 \$ in più di una Kaiser Darrin e 495 \$ in più di una Cadillac Coupe de Ville. Tale prezzo limitava l'acquisto della vettura a un gruppo selezionato di acquirenti benestanti. Solamente 19 concessionari Hudson accettarono di acquistare la vettura, creando una certa confusione sul numero effettivo costruito, spedito e venduto in Nord America.



LA NOSTRA VETTURA

La vettura proposta in questo articolo è il prototipo di produzione e fu utilizzata dalla Hudson come auto da esposizione negli Stati Uniti e in Canada. Dopo essere stata impiegata nel circuito pubblicitario, fu venduta a Earl Armstrong di Santa Barbara, in California. Secondo le note di un'intervista del '75, condotta dall'esperto di Hudson Wayne Graefen, Armstrong era solito personalizzare le sue auto, e l'Italia non fece eccezione: oltre al lavoro di verniciatura e tappezzeria, sostituì il propulsore Hudson con una Buick V-8 e cambio automatico. Nell'autunno dell'80, la nostra Hudson cambiò proprietario, che la riportò alla sua configurazione di fabbrica, compreso il montaggio di un motore e una trasmissione Hudson di tipo corretto e la verniciatura della carrozzeria con l'originale. Oggi la vettura ha un aspetto caratterizzato dal restauro delicatamente patinato, con la carrozzeria in Italian Cream e un interno rosso e bianco. Sebbene sia correttamente identificata come IT-10001, la ricerca in archivio di Graefen, così come la corrispondenza con Armstrong, indica che questa Italia non è mai stata dotata di un VIN con il numero di serie o che detta targa sia stata rimossa prima dell'acquisizione da parte di Armstrong. Inoltre, risulta che non fosse mai stata dotata della targhetta con la numerazione progressiva della Carrozzeria Touring montata sull'auto.

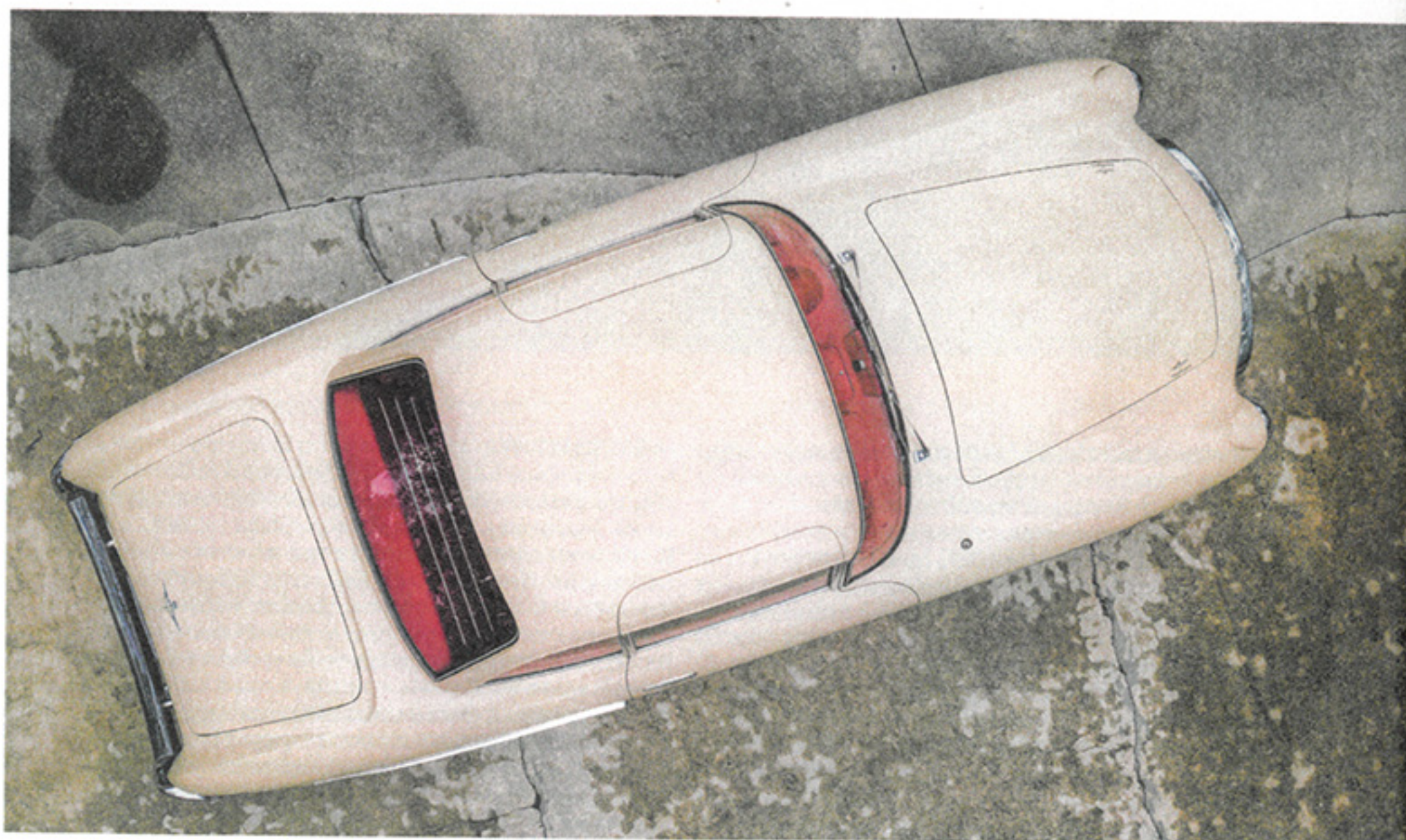
Essendo il prototipo di produzione, è priva di alcuni particolari che furono introdotti poi nelle vetture di serie, come ad esempio le cinture di sicurezza, e le cinture con cui si potevano vincolare i bagagli sulla panchetta posteriore. Dopo la scomparsa del secondo proprietario, l'auto rimase di proprietà del nipote il quale l'ha consegnata alla Casa d'Aste RM Sotheby's. Dei 26 esemplari Hudson Italia costruiti in totale, ne esistono solamente 21. »

Ognuno è speciale, ma il primo prodotto, oltre al fatto di aver avuto solo tre proprietari, è degno di particolare attenzione. Offerta al pubblico per la prima volta in quasi 70 anni, la IT-10001 è accompagnata da una ricca documentazione che comprende la corrispondenza con il suo primo proprietario e con AMC; include anche copie di affascinanti appunti di Hudson che rivelano informazioni sullo sviluppo e sulla realizzazione di questa esotica e ambiziosa macchina da sogno italo-americana.

ALCUNE CURIOSITÀ

La Hudson Italia, che inizialmente si sarebbe dovuta chiamare Super Jet, si distingueva non solo per il suo design italiano, ma anche per alcune innovazioni tecniche. La carrozzeria era di alluminio, il parabrezza era di disegno avvolgente, le portiere, dette portelli di aereo, facilitavano sia l'ingresso che l'uscita grazie a un taglio ricavato nel tetto della grandezza di 35,6 cm (14 in). Non ebbe tuttavia il successo sperato sul mercato poiché, essendo

troppo costosa, incontrò la resistenza dei concessionari e dei dirigenti della Casa madre. Il responsabile delle vendite Roy D. Chapin Jr, che aveva fortemente voluto il progetto Italia, non riuscì a convincere i suoi colleghi del valore della vettura. Si dice che George Walter Mason, presidente del consiglio di amministrazione e amministratore delegato della AMC, ammise di essere contento di essersi liberato di questa vettura. La Carrozzeria Touring, alla fine del contratto, decise di non produrre o distribuire pezzi di ricambio per la vettura, rendendola ancora più rara e preziosa. La Hudson Italia ebbe una breve apparizione cinematografica nel film "Sabrina" del 1954, con Audrey Hepburn e Humphrey Bogart. La vettura apparteneva a un collezionista di New York, che la prestò al produttore del film, prima di venderla a un altro collezionista che la conservò fino all'84. Oggi è considerata un oggetto da collezione raro e prezioso, con alcuni modelli venduti per oltre 300mila \$. Infine, la Carrozzeria Touring realizzò un prototipo per una versione a quattro porte chiamato X-161. ◀



IDENTIKIT

CONSTRUTTORE HUDSON MOTOR CAR COMPANY
CARROZZERIA TOURING 'SUPERLEGGERA'
MODELLO ITALIA (PROTOTIPO DI PRODUZIONE)
MODEL YEAR 1954
PRODUZIONE OTTOBRE '53 - DICEMBRE '54
ESEMPLARI PRODOTTI 25 + 1 PROTOTIPO DI PRODUZIONE
TELAIO N° IT-10001, IT-100001 A IT-100009 PRODOTTI NEL '54, IT-100010-IT-1000025 PRODOTTI NEL '55
PASSO 105" / 2267 MM

PROPULSORE HUDSON L-HEAD SIX 202
CILINDRATA 202 CU IN (3301.250 CC)
ALESAGGIO E CORSA 3,00" X 4,75"
(76.2 x 120.65 MM)
DISTRIBUZIONE 2 VALVOLE PER CILINDRO
ALIMENTAZIONE 2 CARBURATORI CARTER
WA-11-BARREL
POTENZA 114 HP A 4000 GIRI
COPPIA 166 LBS/FEET A 2000 GIRI

TRASMISSIONE 3 VELOCITÀ, 2A E 3A VELOCITÀ
SINCRONIZZATE, LEVA A COLONNA
FRENI ANT. E POST. A TAMBURO
RUOTE BORRANI A RAGGI, MOZZI "KNOCK-OFF"
PNEUMATICI ANT. E POST. 6.40-14, 4
PESO A SECCO 2800 LB (1270 KG)
PRESTAZIONI DA 0 A 100 IN 12,7" -
QUARTO DI MIGLIO DI 18,1"
VELOCITÀ 95.88 MPH / 154.30 KM/H

IN EDICOLA!



ELABORARE

LA PRIMA RIVISTA DI TUNING
IN ITALIA CON TUTTI I
SEGRETI PER TRASFORMARE
LA TUA AUTO IN UNA
SUPERCAR!

ELABORARE 4x4

L'UNICA RIVISTA
DI ELABORAZIONI
OFF ROAD PER
DURI E PURI!

ELABORARE Classic

LA RIVISTA PER SCOPRIRE
I SEGRETI DELLE AUTO
SPORTIVE ED ELABORATE
VINTAGE

DISPONIBILI ANCHE CON SPEDIZIONE A CASA ORDINANDOLE SU SHOP.ELABORARE.COM
O AMAZON.COM OPPURE IN VERSIONE DIGITALE SU POCKETMAGS.COM