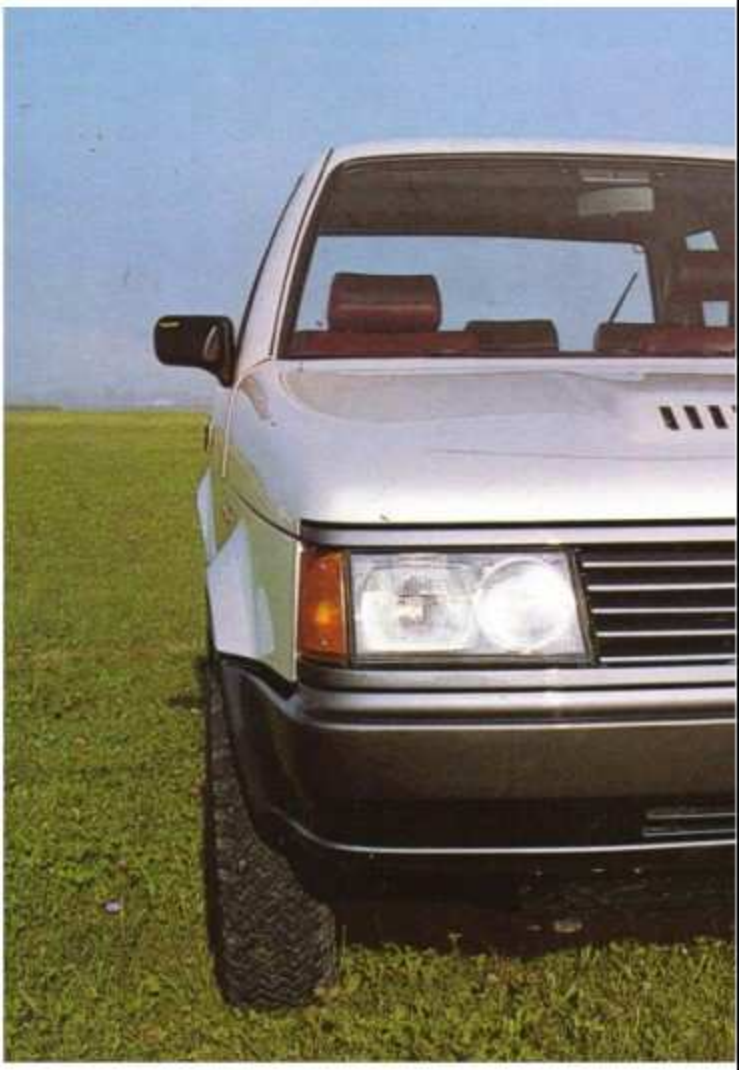
Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve -

Copyright © 2009 - 2010 - 4x4 Storici Italiani - Web Magazine - All rights reserved

Ultimo fuoristrada completamente italiano e prodotto in Italia si affaccia al mercato nel 1984, qui riportiamo la storia abbastanza tormentata di questo veicolo attraverso le prove su strada e articoli apparsi su autorevoli riviste di quegli anni in modo da riportare integralmente i commenti e le impressioni dei vari giornalisti che provavano la vettura a confronto con la concorrenza dell'epoca, senza la nostra assuefazione ormai ai mo-derni e potenti SUV.



Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 88

1986

"Motore nuovo per il colosso della Rayton Fissore. Che si appresta a sbarcare anche in America; con il turbodiesel di Cento i cavalli passano dai 90 ai 110; in arrivo anche una versione pick-up"

"Ricco, possente e con un'immagine "importante", ma tutt'altro che indiscreta: il Magnum 4x4, ormai lo conosciamo tutti.

Fra i suoi (pochi a dire il vero) punti deboli, andava certamente annoverata la limitata potenza a disposizione, almeno nella versione turbodiesel, che naturalmente in Italia è di gran lunga la più richiesta quando si tratta di vetture di questo tipo, problema di non facile

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 89

soluzione se non si voleva superare la barriera dei 2500 cc, al di là della quale, come noto scatta la penalizzazione fiscale (Iva al 38%).

Alla Rayton Fissore, poi, avevano un altro imperativo: utilizzare comunque un motore italiano, vuoi per questioni di immagine, vuoi per liberare i propri clienti dai problemi che possono sorgere con motori poco diffusi, e assicurar loro la disponibilità dei ricambi a prezzi ragionevoli.

Chi, a queste domande, poteva fornire risposta migliore della VM?

I turbodiesel della ditta di Cento si sono ormai fatti una solida fama in campo automobilistico e fuoristradistico: basti citare la loro adozione sulla più recente delle Range Rover e, su tutt'altro versante, l'equipaggiamento

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 90

delle Uaz, preparate da Martorelli.

Detto fatto: la sperimentazione, le verifiche di compatibilità sono durate meno di un anno, ed ora, anche il Magnum adotta il turbodiesel di 2400 cc della VM che in questa edizione, abbinato ad un intercooler aria aria, giunge ad erogare 110 cv di potenza massima e 24 kgm di coppia a 2200 giri al minuto.

Ricordiamo che il turbodiesel impiegato in precedenza sul 4x4 della Rayton Fissore offriva invece una potenza di 90 cv ed una coppia pari a 20 kgm a 2400 giri.

Nell'uno e nell'altro caso, come si vede, la differenza a favore del nuovo motore è nell'ordine del 20%. Si è trattato in pratica di un'operazione "pres à porter".

Il motore infatti è strutturalmente identico a quello che equipaggia l'Alfa 90 Super e la già citata "Range Rover", con l'eccezione di pochi particolari: il volano,lo scambiatore di calore per il raffreddamento della aria di alimentazione, la campana della frizione, nonchè i gruppi di controllo dell'idroguida e condizionatore d'aria, dispositivi che come noto fanno parte del corredo di serie del "Magnum" Fissore.

Data la classe del veicolo, non potevano essere tralasciati accorgimenti specifici che garantissero un'adeguata insonorizzazione: grazie all'adozione di un coperchio motore in antiphon (un particolare sandwich in lamiera, caratterizzato proprio dall'alto assorbimento acustico) e allo sdoppiamento degli ingranaggi della distribuzione, è stato possibile ridurre di circa tre decibel (e non sono pochi) la rumoro-

Copyright © 2009 - 2010 - 4x4 Storici Italiani - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 91

sità dell'abitacolo.
Parallelamente, si è riusciti a contenere il tipico ticchettio metallico del Diesel, avvertibile soprattutto all'esterno del veicolo ed al minimo.
Il lavoro fatto in cooperazione da VM w Rayton Fissore, ha dato i suoi frutti: certo il motore non ha perso il suo possente e caratteristico timbro, ma se non altro la sonorità è molto attenuata. Su strada il Magnum conferma le buone qualità di base che già avevaprove precedenti. L'apporto del nuovo motore consente un miglioramento piuttosto marcato quanto a velocità di punta: ora si toccano facilmente i 150 km/h mentre prima si sfioravano i 140. C'è dunque la possibi-

di tenere medie decisamente superiori nei trasferimenti autostradali, dove tra l'altro il comfort di marcia appare decisamente migliorato anche grazie all'adozione di delle nuove molle a balestra adottate al retrotreno. Ai carichi intermedi, invece, il miglioramento della coppia motrice riesce a compensare soltanto in parte lo svantaggio del peso del veicolo, che è sempre di 2300 kg.
Grazie alla generosità del nuovo motore, il rapporto peso potenza è sì migliorato, ma siamo pur sempre nell'ordine dei 20 kg per ogni cavallo disponibile
Per ottenere un discreto spunto in ripresa è dunque indispensabile darsi da fare con la leva del cambio, al fi-

ne di mantenere viva l'azione del turbocompressore, che "entra" attorno ai 2000 giri al minuto.
Per il resto, la nuova versione "Turbodiesel intercooler" (in vendita al prezzo di 45.800.000 lire compresa Iva e la completa dotazione di accessori, ma esclusi il trasporto e l'immatri-

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 92

colazione), riconferma le caratteristiche già note del Magnum, a cominciare dal valido comportamento sull'asfalto e dalla buona guidabilità.

Permangono, parimenti, piuttosto limitate le possibilità fuoristradistiche, causa l'altezza da terra relativamente ridotta, ed i notevoli ingombri che caratterizzano il veicolo. Ma sappiamo bene che chi compra il "Magnum" non lo compra per saltare fossi o affrontare mulattiere.

D'altronde, che la sua formula sia stata apprezzata dal pubblico lo dimostrano i risultati di vendita, in Italia, come sui mercati esteri (dove ovviamente sono preferite le versioni a benzina 6V Alfa Romeo).

Complessivamente nel giro di due anni, ne sono stati venduti circa 1400 esemplari. E per il 1987 i piani di produzione della Rayton Fissore prevedono una decisa tendenza al rialzo, sino a raggiungere le 2000 unità annue: anche perchè, come è stato annunciato proprio in occasione della presentazione del nuovo turbodiesel, il "Magnum" sta per iniziare la sua avventura americana.

Inizialmente saranno un migliaio l'anno i veicoli che varcheranno l'Atlantico. Un dealer californiano, la FTM, si occuperà della distribuzione del "Magnum", che porterà il

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 93

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 94

il marchio "Rayton Fissore North America".
Logicamente per adattarsi alle esigenze del pubblico americano i modelli destinati a quel mercato saranno ampiamente rivisti nella meccanica: verrà adottato un motore Ford otto cilindri, accoppiato a un cambio automatico, e la trasmissione si avvarrà anche di un terzo differenziale:
Parallelamente, vedrà la luce la versione "pick-up".
Nuovi orizzonti si aprono quindi per un mezzo che alcuni avevano frettolosamente liquidato come "un sogno e nulla più", e che invece ha dimostrato di essere la risposta giusta per chi, oltre a quattro ruote motrici, vuole avere a disposizione un veicolo spazioso come pochi e dai connotati "esclusivi".

Il "Pick-Up" è già pronto per essere sbarcato in America

Pick-Up, una formula pressochè sconosciuta nella produzione europea.
Ma già con la realizzazione del "Magnum" la Rayton Fissore ha dimostrato di non nutrire remore di alcun tipo, nel proporre veicoli inediti.
E poi, nel momento in cui il "Magnum" sta per sbarcare al di là dell'Oceano, nel suo carnet non poteva mancare una simile alternativa. Ed eccolo qui, il "Magnum 4x4

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

ancora allo stadio di prototipo.

La meccanica è analoga in tutto e per tutto all'ormai noto fuoristrada, il motore, anche in questo caso, sarà il quattro cilindri VM da 2393 cc..

All'esterno, i particolari più evidenti sono la batteria di fari supplementari montati sul tettuccio, e il netto taglio della carrozzeria alle spalle della cabina di guida, protetta da un robusto arco di sicurezza.

All'interno trovano posto tre passeggeri, l'arredamento è molto più sobrio, rispetto al "Magnum", i rivestimenti sono in "skai", gli alzacristalli ed i retrovisori (di maggior dimensione) sono a regolazione manuale.

Differenti anche i cerchi ruota, in acciaio anziché in lega. Il piano di carico, interamente rivestito in gomma, ha una lunghezza utile di 177 cm ed una larghezza di 160; l'altezza da terra è di 57 cm.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 96

L'accesso al vano è particolarmente agevole, grazie anche a una robusta ribaltina allineata al pianale.
La portata utile dovrebbe superare gli 800 kg. Un profilo in legno verniciato impreziosisce le sponde del cassone.
Insomma, una proposta di sicuro interesse.

Anche se, per veicoli di questo genere, in Italia il mercato non è molto vasto, almeno per ora."
"Distinguersi nel mercato delle fuoristrada non è facile, ma questa "Magnum" ci riesce benissimo grazie alla inconsueta carrozzeria, di tipo automobilistico e alle dimensioni.

Le comodità dell'abitacolo, inoltre, fanno dimenticare la tipica "spartanità" di queste vetture: sedili in pelle, inserti in radica e aria condizionata sono di serie.

La fuoristrada "bella"

Le linee morbide e ben raccordate, la cura per l'aerodinamica, pur sviluppate su dimensioni "importanti", contribuiscono a dare un'impressione di leggerezza tutta particolare al "Magnum", probabilmente il fuoristrada più originale degli ultimi anni.

A questa sensazione contribuisce la sobrietà generale della carrozzeria, ampiamente finestrata e priva di quelle modanature o fascioni che appesantiscono le fiancate.

L'impostazione generale è tipica delle "station wagon" con ampio portellone posteriore e quattro porte, alta sulle ruote e lunga oltre 4,5 metri.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 98

L'interno conferma la impressione di ampiezza già avuta all'esterno; l'abitabilità è molto buona anche per i passeggeri posteriori (sedile molto comodo anche per tre) e abbondante spazio per gambe e testa. Solo lo schienale è un po' basso.

L'impostazione dei sedili anteriori è diversa da quella tradizionale delle fuoristrada: c'è molto posto per le gambe e la posizione di pilota e passeggero è più vicina a quella che si assume sulle vetture da turismo.

L'accessibilità è buona, grazie agli ampi angoli di apertura delle porte, ma 60 centimetri e più di altezza del pavimento impongono qualche acrobazia per salire e

e scendere e le maniglie di appiglio aiutano poco. Non tutte le caratteristiche del posto guida soddisfano completamente poiché, pur con un sedile ampio e ben imbottito, si risente del volante troppo basso, regolabile, ma non a sufficienza. Il difetto è ancor più evidente in fuoristrada. La corona del volante, di medio diametro e rivestita in pelle, s'impugna bene. L'impostazione della plancia ricorda quella delle auto tradizionali, il gruppo comandi, di origine Fiat, è ben disposto attorno al volante e facilmente raggiungibile.

La pedaliera, allineata con il volante, è appena un po' più alta del pavimento; il gruppo comandi a destra del del guidatore, illuminato, è a portata di mano. Buona la posizione della leva del cambio, strana quella delle ridotte, meno bene le leve di apertura porte dall'interno, alloggiate quasi nelle tasche portaoggetti.

Finitura "eccessiva"

Tutta la strumentazione disponibile è raccolta davanti al guidatore in una preziosa console di radica.

Gli indicatori sono di grande diametro, ben leggibili in ogni condizione; loro caratteristica il disegno e il colore molto moderni, in contrasto con l'eleganza classica degli interni.

Troviamo, tra l'altro, il

contagiri, il manometro della pressione di sovralimentazione e gli indicatori per acqua e olio.

La batteria di spie sovrastante è ben nutrita e permette di tenere sotto controllo praticamente

Copyright © 2009 - 2010 - 4x4 Storici Italiani - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 100

tutto, compreso l'inserimento della trazione integrale.

L'impianto di climatizzazione è efficiente, aiutato dal condizionatore d'aria che equipaggia il "Magnum" di serie; è adeguato alle grandi dimensioni dell'abitacolo.

La portata d'aria è più che sufficiente. Le finiture dell'abitacolo, così impreziosito da materiali pregiati, sono un po' eccessive per il tipo di vettura; non si può dire altrettanto per la componentistica, decisamente "povera".

All'esterno, buon livello generale con raccordature ben curate. L'altezza da terra dei sedili e la linea di cintura bassa, unite hai

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 101

montanti sottili e alle dimensioni generose della vetratura, contribuiscono in modo sostanziale alla buona visibilità, "aiutata" anche da molti accessori complementari: doppi specchi a regolazione elettrica, tergilunotto posteriore, doppi fari allo iodio. Solo in manovra la curvatura del cofano anteriore diminuisce un po la percezione degli ingombri.

Dotazione di accessori completa, considerato il prezzo: alzacristalli elettrici sulle quattro porte, aria condizionata, servosterzo, interni in pelle, chiusura centralizzata e altro ancora. Fra quelli a richiesta figurano le ruote libere anteriori a comando manuale: molto utili per chi viaggia prevalentemente su strada normale, consentendo una diminuzione dei consumi e della rumorosità.

Il vano bagagli è addirittura esagerato per un fuoristrada: completamente rivestito in moquette, ha una capacità di oltre 600 decimetri quadri, 1500 a sedile posteriore ribaltato. Lo sblocco può avvenire solo dall'interno dell'abitacolo.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserved

COMPORTAMENTO SU STRADA

-Motore-

Il pesante "Magnum" evidenzia la ridotta elasticità del 4 cilindri VM: è un turbo potente ma poco pronto in accelerata: si comporta molto meglio ai regimi più elevati. Ottima l'insonorizzazione, favorita dall'ampiezza del vano motore.

-Velocità-

E' noto che le nuove fuoristrada sono diventate assai veloci con prestazioni vicine a quelle delle normali automobili e con maggiori possibilità d'impiego.

Il "Magnum", uno di questi fuoristrada "veloci", raggiunge i 150 km/h, un buon risultato, come quello ottenuto dalle concorrenti dotate di motore analogo. E' così possibile affrontare lunghi trasferimenti autostradali a medie abbastanza elevate.

-Accelerazione-

E' in leggera difficoltà rispetto alle concorrenti più leggere specie sugli scatti brevi nei quali deve vincere l'inerzia di oltre 2300 kg.

La Daihatsu Rocky, una delle fuoristrada più "sportive", la stacca di oltre un secondo e mezzo n un solo chilometro con partenza da fermo.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 104

-Ripresa-

E' Il peso elevato penalizza soprattutto la ripresa nelle marce alte.
Il "Magnum" riprende lentamente quando deve partire da bassi regimi. La Daihatsu Rocky e la Range Rover TD la precedono di parecchio in un chilometro partendo da bassa velocità in quinta. Anche nella marcia in salita ha qualche leggera difficoltà e impone di passare alle marce inferiori per mantenere un'andatura sufficientemente brillante.

-Consumo-

E' pari a quello medio delle altre fuoristrada turbodiesel. A velocità costante, il 4 cilindri VM riconferma la sua discreta economicità a 100 km/h, con un litro si percorrono circa 9 km, che si riducono a poco più di 6 alle velocità più elevate e a meno di 4 nel fuoristrada più impegnativo.
Elevata l'autonomia grazie al serbatoio da 80 litri.

-Cambio-

E' uno dei più scomodi, soprattutto a causa della durezza degli innesti, della posizione dei rapporti e della rumorosità di funzionamento. I rapporti sono piuttosto corti. Con la quinta si fanno 33,3 km/h a 1000 giri/min.
E' soprattutto a freddo che si avvertono difficoltà d'innesto, specie con la prima e con la retomarcia. A caldo la situazione migliora un po' ma i cambi sono sempre "difficili.

-Sterzo-

Non è tra i migliori. Su strade asfaltate è impreciso, abbastanza lento nel recepire le correzioni e le richieste del pilota, ritarda le manovre e il riallineamento dell'avan-

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 105

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 106

treno. Si comporta meglio in fuoristrada. Da sottolineare il fatto che non riesce ad assorbire bene le reazioni indotte dal fondo stradale nonostante la corona del volante sia ampiamente imbottita. Favorevole il diametro di sterzata malgrado le notevoli dimensioni del corpo vettura: il "Magnum" inverte la traettoria in soli 10,8-11,7 metri e per una ster-zata completa richiede solo 4 giri volante.

-Freni-

L'impianto frenante a quattro dischi (sulla prima versione con motore Sofim al retrotreno c'erano i tamburi) è ben dimensionato per l'impiego della vettura ma l'efficienza lascia a desiderare. Gli spazi di arresto a tutte le velocità sono notevolmente più lunghi di quelli delle dirette concorrenti come ad esempio la Range Rover, e a 140 km/h si ferma in 110 metri. Poco omogeneo anche il suo funzionamento, caratterizzato da un pedale piuttosto "spugnoso", poco progressivo e che richiede un elevato sforzo specie nelle frenate di emergenza. Più che accettabile la resistenza alla fatica nelle discese più veloci.

-Confort-

Non si è riusciti a conciliare le caratteristiche costruttive del telaio (proveniente da un veicolo militare) con le attuali esigenze degli utenti di fuoristrada che molto spesso viaggiano su strade normali.

Le sospensioni sono troppo rigide e non assicurano

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 107

un molleggio adeguato, come quello della maggior parte delle concorrenti: vanno facilmente a fondo corsa e non smorzano progressivamente neppure i piccoli ostacoli. Molto migliore il comfort acustico a bassa velocità. Il rumore del motore diesel si avverte soprattutto al minimo mentre poi viene efficacemente attutito dall'insonorizzazione. A 140 km/h, quasi alla sua massima velocità, all'interno del "Magnum" abbiamo però rilevato più decibel che nella Range Rover turbodiesel.

-Tenuta di strada-

Nel complesso ha un comportamento abbastanza sicuro in tutte le condizioni di impiego. Occorre comunque tenere presente che il peso notevole, la sua elevata

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

inerzia e la caratteristica dello sterzo richiedono sempre una guida piuttosto impegnata e attenzione per riuscire a sfruttare al meglio le caratteristiche del veicolo. Per il resto il "Magnum" ha il comportamento tipico della maggior parte delle altre fuoristrada. I migliori risultati si ottengono affrontando la curva a velocità contenuta e con il motore in leggera ma costante accelerazione perchè il baricentro alto, il peso elevato e anche il tipo di gommatura sconsigliano prestazioni di tipo automobilistico soprattutto sull'asfalto bagnato.

Sullo sconnesso le rigide sospensioni sono a disagio specie se confrontate con quelle delle migliori concorrenti giapponesi.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 109

-Stabilità-

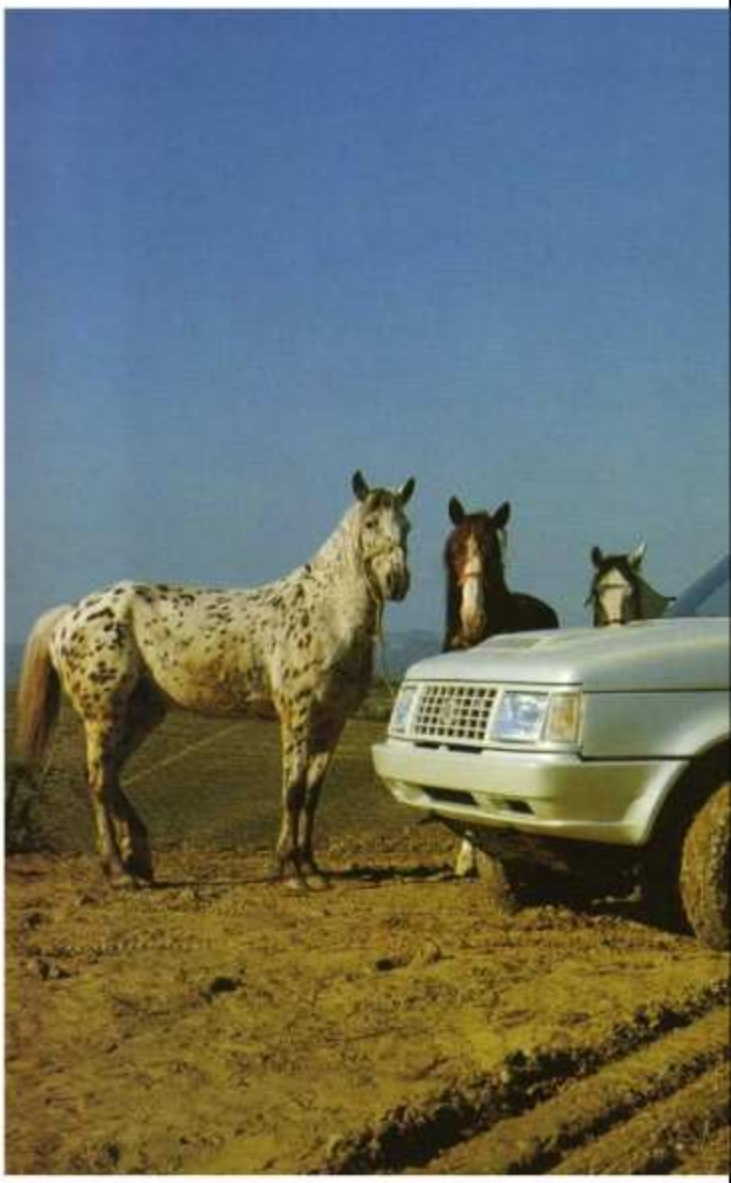
Il "Magnum" sente poco il rilascio dell'acceleratore in curva.

Al rientro dai sorpassi veloci si avvertono ondeggiamenti della coda che richiedono un po' di tempo prima che la vettura riprenda l'assetto più corretto.

-Efficienza meccanica e aerodinamica-

Le notevoli dimensioni del corpo vettura, caratterizzato da un'ampia superficie frontale, il peso e il tipo di pneumatici richiedono una potenza un po' troppo elevata per poter avanzare a 100 km/h (ben 43,1 cv).

Ottimo invece risulta il rendimento del motore VM turbodiesel (28,3%).



Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 110

-In fuoristrada-

Ha tutte le classiche dotazioni della fuoristrada pura: robusto telaio a longheroni, organi meccanici surdimensionati e protetti, altezza minima da terra di ben 22 cm, sbalzi di carrozzeria limitati con angoli di attacco e di uscita di 35 gradi, quindi abbastanza favorevoli e differenziali autobloccanti.

Praticando un fuoristrada non impegnativo il "Magnum" si muove agilmente (beneficia di un ottimo diametro di sterzata) ed eventuali limitazioni possono derivare unicamente dagli ingombri massimi poichè è 30 cm più lunga e 18 cm più larga della Range Rover.

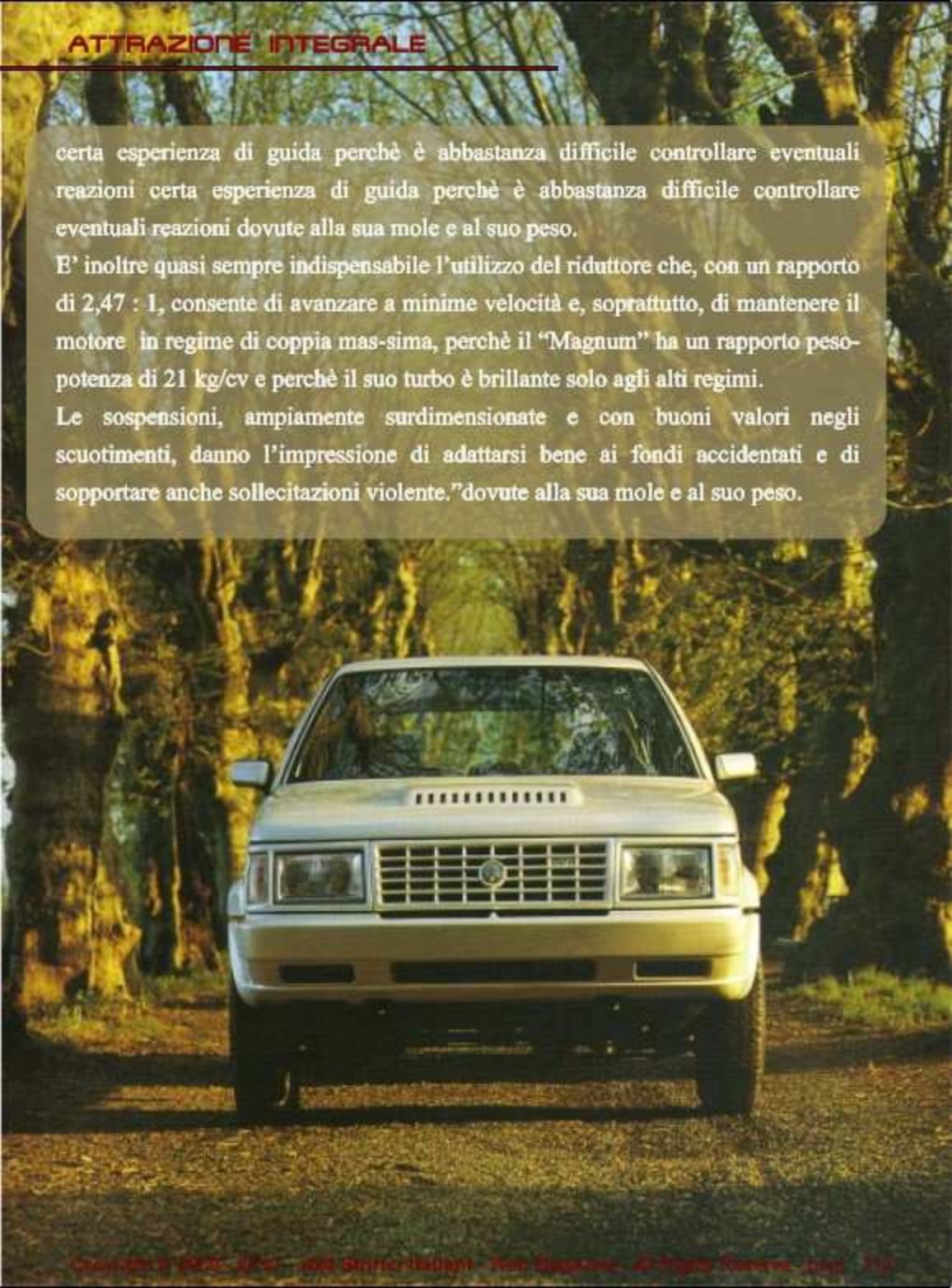
Diverso invece, il comportamento nel fuoristrada impegnativo dove il "Magnum" richiede una

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 111

certa esperienza di guida perchè è abbastanza difficile controllare eventuali reazioni certa esperienza di guida perchè è abbastanza difficile controllare eventuali reazioni dovute alla sua mole e al suo peso.

E' inoltre quasi sempre indispensabile l'utilizzo del riduttore che, con un rapporto di 2,47 : 1, consente di avanzare a minime velocità e, soprattutto, di mantenere il motore in regime di coppia mas-sima, perchè il "Magnum" ha un rapporto peso-potenza di 21 kg/cv e perchè il suo turbo è brillante solo agli alti regimi.

Le sospensioni, ampiamente surdimensionate e con buoni valori negli scuotimenti, danno l'impressione di adattarsi bene ai fondi accidentati e di sopportare anche sollecitazioni violente."dovute alla sua mole e al suo peso.



E' inoltre quasi sempre indispensabile l'utilizzo del riduttore che, con un rapporto di 2,47 : 1, consente di avanzare a minime velocità e, soprattutto, di mantenere il motore in regime di coppia massima, perchè il "Magnum" ha un rapporto peso-potenza di 21 kg/cv e perchè il suo turbo è brillante solo agli alti regimi. Le sospensioni, ampiamente surdimensionate e con buoni valori negli scuotimenti, danno l'impressione di adattarsi bene ai fondi accidentati e di sopportare anche sollecitazioni violente."

Copyright © 2000 - 2010 - 4x4 Storici Italiani - Web Magazine - All Rights Reserved - www.4x4si.it

"La Forza presenta un remake stile California.

Chi si trovi a passare dalle parti di Hayward, in California, potrebbe rimanere stupito alla vista di un fuoristrada che gli ricorda stranamente qualcosa di già visto in Italia. E tenendo presente che quel "qualcosa" equipaggia addirittura alcuni reparti di polizia, lo stupore è più che giustificato.

Si chiama "La Forza" ed è la versione statunitense del Rayton Fissore Magnum, il fuoristrada italiano il cui chassis viene ora assemblato dalla Pininfarina.

Anche questa versione americana mantiene le medesime linee estetiche, con le sole modifiche della calandra, edel frontale e dei cerchi , del tipo in alluminio forgiato.

Copyright © 2009 - 2010 - 4x4 Storici Italiani - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 114

Il "La Forza" è un veicolo di dimensioni che negli Stati Uniti possono essere ritenute compatte: è lungo 4,57 metri e largo poco più di due metri, con un interasse di 2,70.

Ha un ampio angolo di sterzo che rende agevoli le manovre anche in spazi limitati.

Ma la grande differenza rispetto ai "fratelli" italiani è data dal motore, un 8V di 5 litri prodotto dalla Ford e capace di erogare 185 cv a 3800 giri al minuto, con una coppia massima di 36,9 kgm a 2400.

La motorizzazione USA

La nuova motorizzazione non ha però influito sull'impostazione generale del veicolo, che si pone ancora come una specie di Rolls Royce dei fuoristrada.

I sedili, i rivestimenti in-

Copyright © 2009 - 2010 - 4x4 Storici Italiani - Web Magazine - All Rights Reserve

interni ed il volante sono in pelle, mentre la radica la fa da padrona sul cruscotto e sulle portiere.

E' inoltre fornito di serie un efficace impianto di condizionamento, mentre ascoltare la musica prodotta dal completo impianto stereofonico, in tanto silenzio e profumo di cuoio, è un vero piacere.

Il cruscotto coperto da una larga palpebra antiriflessi, comprende due grandi strumenti circolari con contachilometri e contagiri e quattro più piccoli ai lati, con l'indicazione di pressione olio, temperatura acqua, livello carburante e tensione dell'impianto elettrico. Una serie di spie nella parte superiore completa la dotazione; sulla console centrale, i comandi del completo climatizzatore automatico e, più sotto l'alloggiamento per l'autoradio.

Il selettore del cambio automatico è tra i sedili e la leva dell'inserimento delle ridotte è proprio a portata di mano. Al primo giro di chiavetta il propulsore si avvia con un sussurro e ronfa piano, subito regolare, grazie all'impianto di iniezione a controllo digitale. Su strada normale si apprezzano la notevole regolarità di funzionamento e le grandi doti di ripresa, favorite dalla forte coppia a basso regime e dal cambio automatico a quattro rapporti, un recente prodotto an-

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 116

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 117

ch'esso di marca Ford. Alla forte accelerazione si aggiungono le ottime doti velocistiche.

Il "La Forza" infatti raggiunge i 161 km/h, che si mantengono con una notevole silenziosità meccanica, turbata solamente dai fruscii aerodinamici generati dagli specchietti retrovisori.

L'inserimento della trazione integrale può avvenire a qualsiasi velocità, grazie a un comando "on the fly", azionato cioè da un servomeccanismo mediante un pulsante sulla plancia.

Affrontando percorsi off road bisogna tener conto che non si dispone di un mezzo da raid ma di una comodissima berlina; meglio allora percorsi pianeggianti e senza curve a gomito.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 119

La notevole coppia unita all'effetto moltiplicante del convertitore rendono i passaggi molto agevoli, e il "La Forza" supera agevolmente le asperità; attenti però alle strisciate: il "La Forza" non è un mezzo militare e la sua verniciatura è molto vulnerabile. Per il 1990 è prevista una produzione di una prima serie di 1000 unità".

Copyright © 2009 - 2010 - 4x4 Storici Italiani - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 12

1992

"Da meno di un anno ha ripreso l'attività la Fissore Co, ex Rayton Fissore , una delle pochissime aziende italiane impegnate nella costruzione di veicoli fuoristrada. Il suo unico modello, il Magnum, si ripresenta sul mercato in un momento non certo favorevole.

Copyright © 2009 - 2010 - 4x4 Storici Italiani - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 121

Per capire il perchè di questa sfida può essere interessante ripercorrere la storia dell'azienda piemontese, che è un po' la storia dell'inventiva e della fantasia comuni a tutti i nostri carrozzieri.

Nello stesso tempo è però un caso a sé stante, in realtà piuttosto raro, di una famiglia che, ceduta la propria azienda, decide di riacquistarla non appena questa entra in crisi.

E' il 1921 quando Bernardo Fissore, fonda assieme ai fratelli Antonio, Giovanni e Costanzo l'azienda Fissore, con l'intenzione di affiancarsi alle grandi case automobilistiche per realizzare vetture fuoriserie.

Dall'azienda di Savigliano, nel Cuneese, escono così versioni speciali di modelli Fiat, Lancia e Alfa Romeo.

Negli anni '50 la Fissore è presente in prima linea nel settore delle special sportive.

Negli anni '60 collabora con la Auto Union per la realizzazione degli stabilimenti in Spagna, Brasile e Argentina.

Nel '76 i figli di Bernardo Fissore, Mario e Fernanda oltre a Giuliano Malvino (marito di quest'ultima), decidono di incrementare la propria attività nel settore del design e della

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 122

produzione di vetture speciali. Nasce così la Rayton Fissore che realizzerà numerosi studi, progetti e prototipi per conto di Fiat, Lancia e Ferrari, oltre che per le straniere Chrysler, Citroen, Saab e Monteverdi.

Per quest'ultima disegna sul finire degli anni '70, una lussuosa fuoristrada su meccanica Scout International, fuoristrada che sarà poi prodotta in 500 esemplari.

Il tarlo della vettura tuttoterreno di prestigio, capace di fare concorrenza alla Range Rover, è quindi entrato nella mente del direttivo della Fissore.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

Nel 1984 al salone dell'Automobile di Torino il Magnum 4x4 fa la sua prima apparizione in pubblico. Nel 1987 la famiglia Fissore esce dalla società Rayton Fissore che diventa di proprietà della famiglia Maggiali.

Nel 1990 anche i Maggiali si ritirano e cedono la Rayton al gruppo finanziario Domino.

Quest'ultimo però viaggia in cattive acque e nel '92, precisamente il 4 luglio, la Rayton Fissore viene ufficialmente dichiarata fallita.

E' lo stesso Malvino, assieme alla famiglia Fissore, a riacquistare il 15 dicembre del '92 la sua azienda e a sal-

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

vare l'intera fabbrica, le conoscenze tecnologiche e gli stessi posti di lavoro da una sorte incerta.

La cessione della Rayton da parte dei Fissore era avvenuta in seguito ad una grave malattia che aveva colpito la signora Fernanda.

Dopo la tragica morte della moglie, Giugliano Malvino, che non aveva mai abbandonato il sogno di produrre nuove automobili, ritorna quindi a capo delle sue maestranze e tutto riparte come prima.

Purtroppo nei cinque anni tra il 1987 e il 1992, poco o nulla è stato fatto per migliorare e sviluppare il prodotto Magnum 4x4.

Tutti i contatti iniziati da Malvino prima di lasciare la Rayton sono andati perduti.

Così è sfumato con BMW per la fornitura dei motori, nonostante questi fossero già stati omologati per equipaggiare il Magnum.

"Era un discorso molto interessante che avrebbe portato alla produzione di almeno 2000 vetture annue – icono al settore commerciale– mentre oggi bisogna ricominciare tutto da capo.

Francia, Svizzera, Belgio, Svezia, Norvegia erano tutti mercati aperti al "Magnum"".

A Cherasco, dove ha sede la Fissore, sempre in provincia di Cuneo, tuttavia non ci si compiange più di tanto.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 125

Il Magnum ha adottato un nuovo motore, il 2,5 turbodiesel della VM da 120 cv, mentre sta sorgendo una nuova rete commerciale. In attesa che questa sia completata , chi vuole un Magnum può rivolgersi direttamente in fabbrica, alla Fissore che indirizzerà al concessionario più vicino.

"Prevediamo di produrre 250 Magnum nel '93, di cui 110 sono destinate ai corpi di Polizia – afferma Domenico Macrì responsabile del settore commerciale – ma nel '94 dovremmo raggiungere le 400 unità". "La Fissore crede nel rilancio del magnum – dice Macrrì – tanto mettere a disposizione dei clienti lo stesso servizio di consegna ricambi in 24 ore già garantito agli enti statali che utilizzano la 4x4.

E' un servizio valido 365 giorni all'anno".

Intanto prosegue quel continuo affinamento nella produzione che rende sempre più affidabile il Magnum, ma un rimpianto resta.

E' stato infatti accantonato il progetto risalente al 1986 di costruire un fuoristrada di medie dimensioni, che avrebbe potuto rappresentare la vera alternativa italiana alle fuoristrada straniere".

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 126

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 127

"La vita del Magnum è scandita dal ritmo con cui i motori si sono alternati sotto il suo cofano.

Nel 1984 vengono utilizzati il Sofim 2,5 Td da 90 cv e il Volumex 2 litri della Lancia da 135 cv. Nel 1986 il Sofim lascia il posto al VM turbodiesel di 2393 cc e 110 cv, mentre viene montato anche il 6 cilindri a benzina Alfa Romeo 2,5 da 160 cv.

E' di quest'epoca il primo incontro con gli americani, che porterà negli anni '88 e '89 all'accordo per la costruzione della La Forza (meccanica italiana e motore Ford 4942 cc a benzina montato direttamente negli Stati Uniti).

Copyright © 2009 - 2010 - 4x4 Storici Italian

Nel ’87 vengono omologati i motori BMW (2,5 TD da 125 cv e 3.5 benzina da 220 cv), poi presentati con successo nel ’88.

Il Magnum con motore BMW non verrà mai prodotto a causa delle incertezze conseguenti alla cessione della Rayton Fissore da parte della stessa famiglia Fissore.

Si torna quindi al Volumex 2 litri da 135 cv e al VM 2,5 da 120 cv che ottempera alle normative anti inquinamento.

E’ quindi un ecodiesel esente da superbollo che spinge il Magnum fino oltre 150 km/h.”

2002

"Dopo una serie di alterne vicende, caratterizzate soprattutto da una serie di interminabile girandola di assetti societari e numerosi problemi di affidabilità, riecco spuntare dalle nebbie delle Langhe il Magnum, l'unico fuoristrada interamente italiano prodotto nel nostro paese dopo l'u-cita di scena della Fiat Campagnola.

Anche oggi, tanto per non smettere la fama degli ultimi anni, l'azienda si presenta con una struttura completamente ridisegnata i cui vertici provengono addirittura dalla West Coast Americana.

Ma procediamo con ordine.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

La prima radicale trasformazione del Magnum (nato nel 1984) ha inizio nel dicembre '96 quando Fissore, all'epoca depositaria anche del marchio Isotta Fraschini, cede il ramo d'azienda Magnum ad un gruppo che fonda la Magnum Industriale, destinata esclusivamente alla produzione di fuoristrada.

Pur mancando di una vera e propria rete commerciale, il Magnum riesce tuttavia ad avere una certa diffusione, ma è soprattutto con la fornitura ad alcune amministrazioni pubbliche (prima tra tutte la Polizia di Stato) che il Magnum riesce a farsi conoscere.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 131

In dieci anni, dall'87 al '97, vengono immatricolate in Italia oltre 1300 unità, di cui circa 250 in versione blindata, mentre nella normale rete distributiva (in Italia ed in Europa) sono stati venduti quasi 3000 veicoli.

Ed è proprio nel 1998 che ha inizio una lunga crisi del Magnum, con l'entrata in scena di due temibili concorrenti (uno giapponese ed uno britannico) che invadono con i loro veicoli il parco macchine di numerose amministrazioni.

Le ragioni di questa débacle, che al di là del mancato appoggio politico (che avrebbe potuto sostenere la causa di un'industria

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

italiana, in questo caso l'unica aspirante in campo), sono molteplici e molto articolate.
Da un lato va sottolineato che il Magnum (penalizzato dall'assenza di una propria rete di concessionari) palesava da tempo preoccupanti sintomi di assenza sul mercato, per cui l'immagine del veicolo, nonostante la attenzione di alcuni settori della stampa specializzata, iniziava lentamente a sbiadire.
Dall'altro lato una serie di problemi tecnici (forse troppo enfatizzati dai numerosi detrattori) e, non per ultimo, i prezzi non molto competitivi rispetto alla concorrenza, hanno accentuato una crisi ormai irreversibile.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 133

Un breve canto del cigno al Salone dell'Auto di Torino del 1998, dove vengono presentati il restyling del nuovo Magnum ed un prototipo (VAV) destinato alle forze armate, e si arriva al settembre 1999, data in cui la Magnum viene affidata in gestione alla S.I.F. (Società Italiana Fuoristrada); anche questa soluzione è destinata purtroppo ad esaurirsi in tempi brevissimi.

Appena due mesi dopo, infatti, nella prima metà del dicembre '99, la Magnum Industriale viene messa in liquidazione, dando inizio a quella lunga fase di letargo protrattasi per circa un anno.

Nel settembre del 2000 arriva finalmente un acquirente e quel che

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 134

resta della Magnum viene acquistata dalla società La Forza International S.p.A., con capitale americano, la stessa azienda (con base in California) che negli anni Ottanta e Novanta aveva importato Il Magnum (equipaggiato con il V8 Ford di 5 litri) negli Stati Uniti.

Dopo una lunga fase di riassetto generale, nell'ottobre scorso vengono realizzati i primi prototipi, completamente rinnovati nel design e nelle motorizzazioni.

I modelli della nuova gamma La Forza Magnum presentano una linea decisamente più aggressiva rispetto alle precedenti versioni con il frontale ed il cofano motore completamente ridisegnati, nuovi anche i gruppi ottici posteriori e lo spoiler nella parte superiore del portellone. Ad esaltare ulteriormente il look volutamente "Yankee" del muovo Magnum concorrono inoltre le due ampie pedane laterali, il cui profilo si raccorda con quello dei passaruota, e le barre di ancoraggio sul tetto.

Per quanto riguarda i motori, ne sono previsti tre: un turbodiesel common rail Iveco di 3.9 litri (4 cilindri, 16 valvole, 170 cv), un benzina Alfa Romeo di 3 litri (V6, 24 valvole, 250 cv) ed un benzina di 6.0 litri (V8 440 cv) prodotto da Cadillac, montato solo sui modelli destinati agli USA.

Nel corso di una nostra

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag.136

visita a Cherasco abbiamo avuto modo di effettuare un breve giro di prova fra le colline delle Langhe, certo non adeguato per una valutazione approfondita (diversi elementi sono suscettibili di ulteriore messa a punto) ma sufficienti per riscontrare la bontà dei due propulsori "made in Italy".

La produzione, una volta a regime, dovrebbe attestarsi sulle 1000 unità all'anno, con un 30% destinato ai mercati europei ed un 70% all'esportazione (Asia e Stati Uniti).

Il debutto ufficiale dei nuovi La Forza Magnum è fissato per la prossima edizione del Salone di Ginevra, mentre l'arrivo sul mercato è previsto entro giugno 2002."

Purtroppo neanche questa volta le cose andarono a buon fine, a Ginevra non si vide nessun prototipo ed il Magnum uscì definitivamente di scena.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 137

Lo stilista del Magnum: Tom Tjaarda

"Tom Tjaarda nasce a Detroit il 23 luglio 1934. Figlio di John Tjaarda, un celebre designer di cui ricordiamo la Lincoln Zephyr del 1930.

E' ovvio che vivendo in una famiglia così creativa un giorno Tom sarebbe diventato un bravo designer.

Durante gli studi per la laurea in Architettura all'Università del Michigan, un professore di design industriale diede a Tom il compito di disegnare un modello in scala di una station wagon sportiva.

Alla conclusione del progetto il professore fu così entusiasta che mostrò il progetto al suo amico Luigi Segre, responsabile dello Stile alla Carrozzeria Ghia. Segre offrì immediatamente un lavoro a Tom e, come si suol dire, il resto è storia. Dopo essersi trasferito a Torino, durante il corso, durato due anni, Tom Tjaarda disegnò molte macchine di produzione, prototipi e show-car.

Dopo aver lavorato un anno sul progetto

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve

"Turin's Italia '61 Design Exhibition", Tjaarda fu assunto dalla Pininfarina. Qui, lavorò su molte macchine di produzione e prototipi.

Tra i suoi lavori ricordiamo, due Ferrari, la Fiat 124 Spider, una Lancia una Mercedes-Benz ed il prototipo Corvette Rondine.

Nel 1965, Tjaarda fu assunto dalla OSI-Fergat, dove fu coinvolto nella produzione di stampi automobilistici e ruote.

Quando Giorgetto Giugiaro lasciò la Carrozzeria Ghia nel 1967, Tom tornò a lavorare col suo primo datore di lavoro.

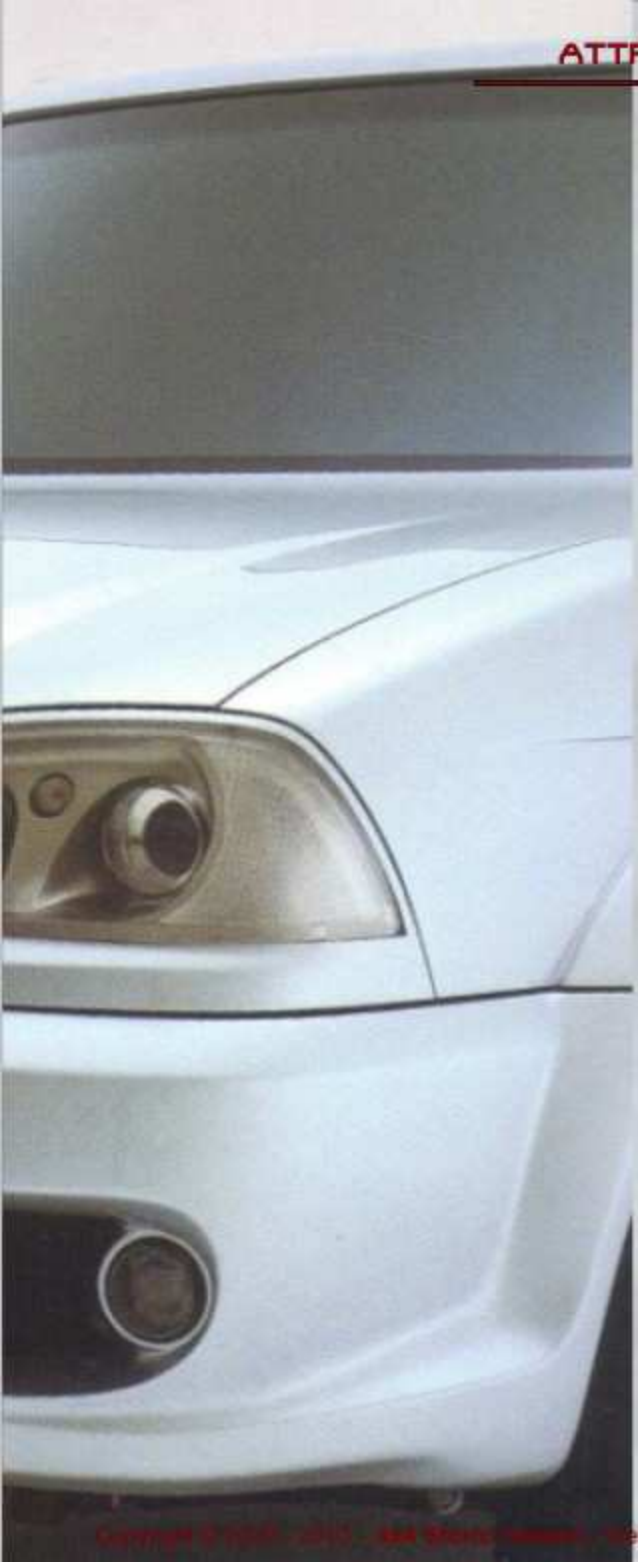
Adesso come Responsabile del Design. Per i seguenti otto anni, lui era la mente dietro i numerosi progetti della Ghia, tra cui forse le sue opere più famose, la DeTomaso Pantera e la Ford Fiesta.

Da metà degli anni settanta aveva catturato l'attenzione dei vertici della Fiat.

Nel 1977, la più grande casa automobilistica italiana l'assunse come capo dell' Advanced Design Studio.

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 139

Copyright © 2009 - 2011



in quegli anni fu il responsabile dei progetti della Tipo, della Croma e della Lancia Thema.

Nel 1980 passò alla Rayton Fissore, dove progettò la Magnum 4x4, una nuova tipologia di veicolo che ebbe un notevole successo rimanendo sul mercato fino al 1990.

A metà degli anni 80, Tom Tjaarda lasciò la Rayton Fissore e creò una sua formata, la Dimensione Design, poi tramutata in Tjaarda Design

Utilizzando il suo talento e quello di un piccolo, ma scelto gruppo di collaboratori nel corso degli anni è stato in grado di fornire un'alternativa intelligente nello studio e nella produzione

Copyright © 2007 - 2010 - 444 Storic Fantasy - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 141

Scheda Tecnica

TELAIO

Generalità	Vettura 5 posti, 5 porte scocca su telaio in acciaio
Sospensioni	anteriori a ruote indipendenti, barre di torsione, ammortizzatori idraulici posteriori a ponte rigido con molle a balestra, ammortizzatori idraulici e barra stabilizzatrice
Sterzo	A cremagliera servoassistito
Ruote	205 R 16
Freni	Anteriori a disco e posteriori a tamburo

MOTORE

Generalità	4 cilindri in linea, alesaggio 92 mm corsa 94 mm – cilindrata 2499 cc
Compressione	22:1
Alimentazione	Sovralimentazione con turbocompressore kkk k16
Distribuzione	aste e bilancieri
Potenza Max	120 cv a 4200 giri/min,
Coppia Max	26,25 kgm a 2500 giri/min

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 142

TRASMISSONE

Trazione	Posteriore, anteriore inseribile con riduttore
Differenziali	Differenziale autobloccante posteriore
Frizione	Monodisco a secco
Cambio	5 marce più retromarcia e riduttore, rapporti 4,032 – 2,390 -1,520 – 1,000 – 0,840 – RM 3,760 Riduttore a due velocità rapporti 1,00 – 2,74

PESI E MISURE

Massa	Peso in ordine di marcia 2230 kg, a pieno carico 2880 kg., portata 650 kg , capacità di traino 2000 kg
Dimensione	Passo 2,70 metri – Carreggiata ant. 1,72 m. – Carreggiata post. 1,72 m. – Lunghezza 4,57 m. – Larghezza 2,01 m. - Altezza 1,78 m. – Altezza minima da terra a vuoto 210 mm. – a pieno carico 210 mm. –
Serbatoio	Capacità serbatoio carburante 76 litri

PRESTAZIONI

Velocità massima	Velocità massima (su strada in IV) oltre 153 km/h – Massima velocità minima (in prima ridotta) 4,7 km/h – Pendenza massima superabile 100% (teorica)
Consumo medio	Consumo normalizzato litri 12 x 100 km
Angoli	Angolo di attacco 29°, angolo d'uscita 46° – Indice di ribaltamento trasversale 38° - Possibilità di guado 70 cm

Copyright © 2009 - 2010 - **4x4 Storici Italiani** - Web Magazine - All Rights Reserve - pag. 143

ATTRAZIONE INTEGRALE

Copyright © 2009 - 2010 - 4X4 STORICI ITALIANI Web Magazine - All Rights Reserved.