

Storia della mobilità

Informazioni per il PD



1/9

<p>Compito</p> 	<p>Gli alunni esaminano la storia della mobilità individuale. Uno sguardo al passato porta chiarezza e uno sguardo al futuro stimola le visioni.</p>
<p>Obiettivo</p> 	<p>Conoscere le fasi più salienti della storia della mobilità automobilistica.</p>
<p>Materiale</p> 	<p>Fogli di lavoro</p>
<p>Forma sociale</p> 	<p>LI</p>
<p>Tempo</p> 	<p>30'</p>

Ulteriori informazioni:

- È possibile trovare altre informazioni qui (in tedesco):
<https://heureka-stories.de/1887-die-elektromagnetischen-wellen/2-uncategorised/38-das-erste-auto-die-ganze-geschichte.html>

Storia della mobilità

Fogli di lavoro



2/9

Compito 1

Leggi bene il testo sulla storia della mobilità automobilistica. Completa poi la tabella con le informazioni mancanti.

La storia dell'automobile

Nel 1886 Carl Friedrich Benz costruì a Mannheim una vettura a tre ruote che funzionava senza cavalli. All'epoca, Benz venne preso in giro per questa sua idea insensata.

Egli chiamò la sua invenzione «automobile». «Auto» deriva dal greco e significa «stesso», «da solo», mentre «mobile» deriva dal latino e significa «che si muove». Un'automobile, dunque, è un oggetto che si muove da solo.



Immagine: Wikimedia

All'inizio non era chiaro a cosa potesse servire un tale veicolo, poiché gli uomini da ormai più di 125 anni viaggiavano o in diligenza o con l'allora modernissima ferrovia.

Per molti l'automobile sembrò quindi un'invenzione di poca importanza. Il tempo ci ha però dimostrato quanto questo giudizio fosse sbagliato.

Anche Gottlieb Daimler costruisce una vettura che non ha bisogno dei cavalli

Gottlieb Daimler ebbe la stessa idea: nel 1885, realizzò a Stoccarda insieme a Nikolaus August Otto, un inventore suo collega, un motore che funzionava a benzina, il cosiddetto «motore a ciclo Otto». Anche Carl Benz continuò a lavorare al motore a ciclo Otto e lo montò in una vettura a tre ruote. Allo stesso tempo costruì anche le altre componenti indispensabili al funzionamento di un'automobile: l'accensione della benzina attraverso una forte scintilla elettrica, il raffreddamento ad acqua del motore, la frizione, lo sterzo e altro ancora.

Storia della mobilità

Fogli di lavoro



3/9

Il primo lungo viaggio



Immagine: Wikimedia

Senza che il marito lo sapesse, Bertha Benz intraprese nel 1888 con i suoi due figli Eugen e Richard il primo lungo viaggio della storia dell'automobile. Andò da Mannheim a Pforzheim e poi tornò indietro. L'automobile superò l'esame senza problemi, anche se si rivelò necessario spingerla in salita. Benz poté presentare la sua invenzione alle fiere per esperti del settore e all'Esposizione universale di Parigi. Ma nessuno voleva comprare la sua «carrozza senza cavalli». Il successo commerciale arrivò solo quando venne presentato il primo modello con quattro ruote.

La geniale idea di Henry Ford

Fino al 1910 le componenti delle automobili venivano costruite separatamente dai meccanici. Ciò rendeva le automobili dei pezzi unici, ma anche estremamente costosi. Ecco perché le persone che all'inizio del secolo scorso potevano permettersi un'auto erano veramente poche. L'americano Henry Ford si rese conto che in realtà molte più persone avrebbero potuto utilizzare un'auto, ma per questo era necessario che diventassero meno care. E a questo proposito Ford ebbe un'idea rivoluzionaria: la produzione delle auto doveva avvenire alla catena di montaggio.

Produzione per la massa



Immagine: www.br.de

Così si potevano fabbricare ogni giorno numerose automobili. La Ford Model T ottenne un successo di vendite enorme. All'inizio, nel 1908, la «Tin Lizzie» costava ancora 850 dollari. Dopo l'introduzione della catena di montaggio, il prezzo scese a 300 dollari. Sempre più persone potevano così permettersi di realizzare il loro sogno e comperarsi un'auto. Nella primavera del 1927, quasi vent'anni dopo, l'ultima Ford T uscì dalla fabbrica: la produzione totale aveva superato i 15 milioni di veicoli. Questo record è stato battuto solo nel 1972 dal Maggiolino della Volkswagen.

Storia della mobilità

Fogli di lavoro



4/9

La Trabant – un'automobile *cult*

La Trabant nacque nel 1958 e, fino alla fine della sua produzione nel 1992, ne furono vendute più di tre milioni. Doveva essere l'auto che tutti potevano permettersi. All'epoca era una delle più moderne automobili in commercio con una novità assoluta a livello mondiale: la carrozzeria, il rivestimento esterno, non era di legno o lamiera, bensì in Duroplast, un materiale plastico leggero. Su tutte le Trabant era montato un motore due cilindri a due tempi.

Dato che era praticamente l'unica auto acquistabile nella Repubblica Democratica Tedesca, la Trabant si vendette benissimo: per comprarne una nuova di fabbrica, era necessario prenotarla anni prima. Poiché la Trabant era una vettura dalla costruzione relativamente semplice, molti riuscivano a ripararla senza grandi difficoltà.

La Trabant non subì praticamente nessuna modifica nella produzione. Così quella che era nata come una moderna automobile finì col diventare un'auto d'epoca ancora in circolazione.

A partire dagli anni Ottanta venne introdotto anche il modello cabriolet. Alcuni appassionati l'hanno rimaneggiata, facendone un camion o una limousine. Come auto da corsa, la Trabant, nota con il soprannome di «Rennpappe» (cartone da corsa), fece parlare di sé fino agli anni Novanta.



Immagine: Wikipedia

La «Due cavalli»

Dopo la seconda guerra mondiale, Citroën decise di costruire un'auto economica che permettesse a due contadini di portare al mercato 100 chili di merce a 60 chilometri all'ora, anche con gli zoccoli e su strade dissestate, nonché di attraversare un campo arato con un cesto di uova senza che queste si rompessero. Il risultato fu la «Due cavalli».

Il nome esatto di questa macchina è Citroën 2CV. «2CV» è, per l'appunto, la sigla dell'espressione francese «deux chevaux» e indica la potenza del veicolo in cavalli (due cavalli).



Immagine: Wikipedia

Un successo incredibile

La produzione della Citroën 2CV in Francia iniziò nel 1948, e sin dall'inizio quest'auto riscosse molto successo: era economica, spaziosa e in estate bastava arrotolare il tettuccio ed ecco che si trasformava in cabriolet. Era inoltre inconfondibile e ha segnato il panorama delle strade francesi per tutti gli anni Ottanta.

In tutto vennero vendute più di 5 milioni di «Due cavalli». Fino al 1990, quando la produzione venne chiusa: la Citroën 2CV non poteva più tener testa alle moderne automobili, né in termini di sicurezza, né per quanto riguardava i consumi e l'impatto ambientale.

Storia della mobilità

Fogli di lavoro



5/9

Il Maggiolino

Il Maggiolino venne progettato già all'inizio degli anni Trenta da Ferdinand Porsche. Era stato concepito come l'automobile della gente («Volkswagen», in tedesco «vettura del popolo»), doveva piacere a tutti e non essere costosa. Ma Porsche non aveva fatto i conti con la seconda guerra mondiale: per poter realizzare il suo sogno, dovette infatti aspettare il 1945, anno in cui venne avviata la produzione in serie del Maggiolino.



Immagine: Wikipedia

Il Maggiolino rappresenta il più grande successo nella storia dell'automobile. Già a soli 10 anni dal lancio, nel 1955, venne fabbricato il milionesimo Maggiolino.

Il Maggiolino non era amato solo nel suo paese d'origine, la Germania, bensì ai quattro angoli della terra: a poco a poco Volkswagen fece produrre Maggiolini in tutti i paesi del mondo – Belgio, Brasile, Australia, Irlanda, Nuova Zelanda, Sudafrica, Uruguay, Venezuela, Perù, Portogallo, Filippine, Malesia, Singapore, Nigeria, Costa Rica, Indonesia, Thailandia, Jugoslavia e Messico.

Una star cinematografica

Il Maggiolino diventò ben presto anche una stella del cinema: nella famosa serie di film di Walt Disney, il bianco Maggiolino «Herbie» non è una semplice auto, bensì il protagonista principale, con una propria volontà e doti particolari.

E va e va e va...

Nel 1978, dopo più di 30 anni, la produzione del Maggiolino a Wolfsburg venne chiusa. La Golf si vendeva ormai meglio e anche dal punto di vista della tecnologia, quasi 50 anni dopo il suo concepimento, il Maggiolino non era più al passo con i tempi.

La produzione venne comunque portata avanti – in Messico. Nel 1981 il ventimilionesimo Maggiolino uscì dalla catena di montaggio dello stabilimento di Puebla. Ma anche questa linea di produzione venne chiusa nel 2003. Il Maggiolino rimarrà per sempre l'automobile prodotta più a lungo nella storia.

Storia della mobilità

Fogli di lavoro



6/9

La Mini



Immagine: Wikipedia

Il suo nome è un programma: la Mini è piccola, molto piccola. Ma nonostante le sue dimensioni «mini», è estremamente spaziosa: al suo interno – incredibile ma vero! –, c'è posto per quattro persone.

La Austin Mini è nata nel 1959. Inizialmente concepita solo per portare i suoi occupanti il più economicamente possibile da un luogo all'altro, è comunque riuscita a decollare e a mostrare al mondo che vale molto di più.

La Mini conquista il motorismo

La Mini Cooper prese parte nel 1964 al Rally di Monte Carlo e, non solo seppe tener testa alle auto più potenti, ma riuscì addirittura a vincere al primo tentativo.

I Beatles in Mini

Negli anni Sessanta era di moda guidare una Mini: anche Ringo Starr, batterista dei Beatles, andava fiero della sua Mini station wagon.

La produzione della Mini continuò fino agli anni Ottanta, per la gioia dei molti *aficionados*. Quando nell'autunno 2000 dalle catene di montaggio uscì l'ultima Mini, vi furono molte proteste. Nel 2001 ne è stata lanciata una nuova versione, costruita non più dall'inglese Austin, ma da BMW.

Fonti: helles-köpfchen.de, www.br.de, Wikipedia

Storia della mobilità

Fogli di lavoro



Anno	Evento
1885	
1886	
1888	
1908	
1927	
1948	
1945	
1958	
1959	
1964	
1981	
1990	
1992	
2000	
2003	

Storia della mobilità

Soluzioni



9/9

Soluzioni

Anno	Evento
1885	Primo «motore a ciclo Otto»
1886	Carl Benz realizza la prima automobile
1888	Primo viaggio lungo intrapreso da Bertha Benz
1908	Prima Ford Model T
1927	Ultima Ford Model T
1948	Anno di nascita della «Due cavalli»
1945	Anno di nascita del Maggiolino
1958	Anno di nascita della Trabant
1959	Anno di nascita della Mini
1964	La Mini vince il Rally di Monte Carlo
1981	Viene prodotto il ventimilionesimo Maggiolino
1990	Fine della produzione della «Due cavalli»
1992	Fine della produzione della Trabant
2000	Fine della produzione della Mini
2003	Fine della produzione del Maggiolino