

Una denuncia di «truffa»
da prendersi con le molle:
che cosa **RISPONDE** il
nostro **DENSIMETRO**

La benzina al seltz

Foto a sinistra. Nella prima, vediamo l'astina del densimetro immersa fino al «30», cioè densità relativa (rispetto all'acqua distillata) pari a 0,730. Nella seconda, ecco un dettaglio della scala delle temperature, con il mercurio a 20°. Correggendo per uno sbalzo di 5°, riportandoci al 15° voluti dalla norma, otteniamo — vedi articolo — 0,734 di densità relativa

Terminata la stagione delle corse e relativi pericoli, c'è da supporre che la «Pagina dei Motori» (di cui non c'è barba di gazzettino disposto a privarsi) cominciasse a difettare di spunti e contrappunti prima del Salone di Torino. Magari eran tutti lì a maledire la sorte, quando il Capo ebbe un'idea veramente peregrina: e, naturalmente, caricò con la benzina tutti quanti i Redattori.

Saremo ingenui ma non maligni nel proporvi tale ipotesi, tant'è vero che aggiungiamo subito un particolare determinante. L'inondazione di «benzina truccata» che allaga attualmente ogni patrio quotidiano è merito, in primis, del Prefetto di Roma; tolti i suoi buoni uffici, niente truffe e niente gialli ma solo il solito, uggioso, italico tran-tran di furbie da cresta sulla spesa che ormai non fa più notizia come un'altra caduta del Governo.

Avrete senz'altro capito che ci riferiamo alla kolossale truffa (del giorno) denunciata a mo' di primizia da un superinformato foglio milanese. Con fucosità invero prudente e temperata dall'uso del condizionale, un fulmine a ciel sereno trafigge il lettore annunciando che la benzina «avrebbe una minore densità»; il che non vuol dir nulla ma ammettiamo che fa un bellissimo effetto. Siamo infatti abituati a considerare la densità come grandezza misurabile in rapporto ad altro parametro definito: rapporto, ad esempio, fra peso del volume di una determinata sostanza e quello di ugual volume di acqua o di barbera. Non cavilliamo — prego notare — sulla temperatura.

D'altronde, anche se il titolone avesse voluto significare densità assoluta, intesa come massa dell'unità di volume, c'è sempre quel «minore» (comparativo di minoranza) che ci lascia liberi di far paragone con plutonio o stracchino a seconda dei gusti.

Se poi straripiamo dall'analisi grammaticale all'analisi logica, diremmo che è

un peccato lasciar sì bella frase orba di un complemento di specificazione. Ma proseguiamo con le scoperte, che ne vale la pena; l'accertamento di eventuali responsabilità penali è dunque alla base di una dettagliata segnalazione sul «mancato rispetto da parte dei petrolieri delle norme riguardanti la densità della benzina, denunciata dai Sindacati dei Benzinai».

Non contestiamo l'esistenza di norme fiscali da considerare con rispetto parlando, ma nel caso specifico ci sembra che a rispettare la norma ci pensi la natura con le sue leggi anzianotte.

A costo di passare per liberi pensatori vi confidiamo addirittura il nostro segreto: crediamo nella fisica e nelle sue costanti. Il che è come dire che, se diciamo benzina, intendiamo un ben noto carburante per auto ed avio trazione (d'accordo, viva anche la marina) con le percentuali di idrocarburi paraffinici (56%), naftenici (29%), aromatici (8%) e non

saturi (7%) che anche il gatto ormai sa a memoria. (Giacosa docet).

Tale carta d'indirindà definisce entro limiti noti e precisi l'appartenenza o meno alla categoria delle benzine, introducendo fra i connotati un peso specifico a 15° C compreso fra 0,710 e 0,755 Kg/dmc.

1... limiti della benzina

Nella stessa maniera in cui una signorina consenziente non è più signorina, un carburante che si adatti a un peso specifico diverso da quello appena visto cessa proprio per questo di essere benzina.

Mentre esiste però uno ed un solo modo per esser signorine, vediamo che la benzina dispone per contro di un gap di 45 grammi/dm cubo, entro i quali

può giostrare senza esser costretta a dar le dimissioni.

Con questo non vogliamo dare l'espressione aritmetica dell'illibatezza: ci basta osservare che esistono diversi modi di essere e/o non essere, con diversi rigori e diverse conseguenze.

Se ne deve essere accorto a suo tempo anche il legislatore, visto che le norme di legge stabiliscono per la benzina super un prezzo a quintale, una verginità... pardon, densità convenzionale (0,740) e quindi un quantitativo fisso di litri (135,13513) ottenibili imbottigliando il quintale stesso.

Una indubbia comodità per il contabile, a condizione di accettare o almeno prevedere gli scherzi della temperatura. Chiaro che se faccio il Remigio alle leggi ligio e, senza curarmi di ciò che dice il termo-densimetro, divido tutte le cose per 0,740 sarà solo un caso simpatico quello che mi farà pagare un giusto prezzo. Nove volte su dieci, ci guadagno o ci rimetto.

E qui, secondo noi, sta di casa il bussillis. Almeno fintanto che riterremo giusto avallare con disposizioni assolutistiche il diritto all'intrallazzo, naturalmente da parte di chi intrallazzerebbe comunque, ma, se non altro, senza viatico della legge.

Probabile che il Creatore fosse distratto quel giorno, quando in alto loco si decise che la «super» avesse da pesare 740 chili al metro cubo. Altrimenti, con la Sua Divina Provvidenza, avrebbe certamente provveduto l'atmosfera di un modernissimo sistema di termoregolazione a 15° C esatti eliminando — assieme ai cicli stagionali — un sacco di noie al CIP, all'UGICA, alla FAIB, al CINB ed ai benzinai in genere.

Ogni enunciato merita una dimostrazione: ci viene in aiuto il solito quotidiano, osservando che: «Da parecchi mesi, però, la densità della super è andata



giannini

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A. ROMA - VIA TIBURTINA 97

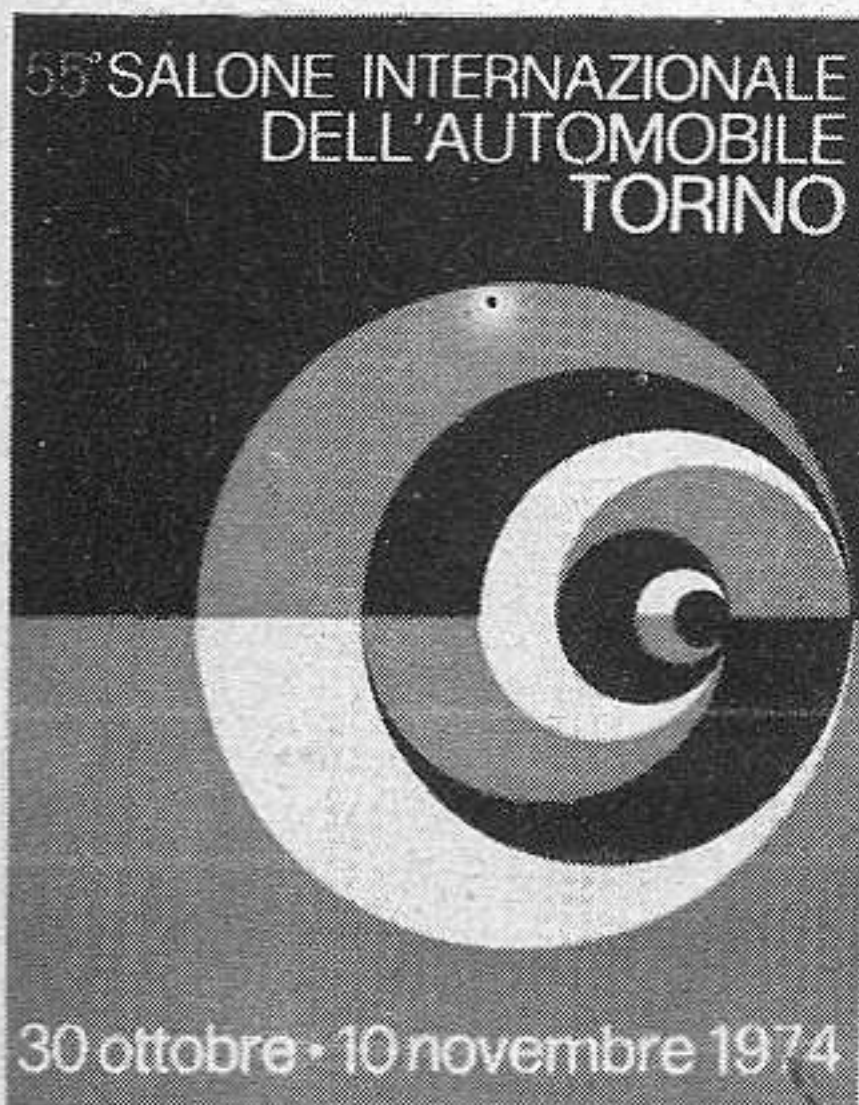
**PIU' VELOCE
PIU'
ECONOMICA**

126/800
cmc

LUBRIFICANTI  **ESSO**

CANDELE  **MARELLI**

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA
L. 1.200.000 IVA COMPRESA



Dopo che il pubblico ha dimostrato a TORINO di credere ancora nell'automobile (e le temute sommosse contestative non si sono verificate) la rassegna è diventata alla chiusura anche un trampolino di lancio per il nuovo GOVERNO

Toh! Un Ministro al SALONE

TORINO - Molti erano increduli, qualcuno perplesso, una piccola minoranza se lo aspettava. Quando sabato pomeriggio, alla vigilia della chiusura del 55. Salone dell'Automobile di Torino, il ministro della Marina Mercantile Coppo faceva il suo ingresso (austero) sotto le volte del Palazzo delle Esposizioni al Valentino, c'era da non credere ai propri occhi. Eppure la logica del ministro (reso intraprendente da una propizia latitanza del governo) era ineccepibile, ogni pericolo di « sommosse », dopo 10 giorni di placido svolgimento della rassegna, nella quale anche i movimenti sindacali si erano responsabilmente riconosciuti, sembrava allontanato. Anzi, da manifestazione da additare al « pubblico disprezzo », il salone era diventato, improvvisamente, un ottimo trampolino di lancio in vista del futuro (e tutto da definire) assetto delle cariche ministeriali.

A Torino il pubblico aveva dimostrato di « credere » ancora nell'auto. Una convinzione rafforzata ogni giorno dalla inefficienza dei mezzi di trasporto alternativi. I 71.000 in cassa integrazione avevano capito lo spirito della rassegna e vi avevano aderito. Ora il ministro Coppo riusciva a ritrovare il coraggio definitivamente perso a Genova, quando il timore di « spropositate » reazioni da parte dei portuali in sciopero, lo aveva convinto a disertare il varo di una importante unità commerciale.

Un coraggio che di nuovo ha vacillato quando, proprio pochi minuti dopo la visita, bande di estremisti di opposta fazione hanno fatto temere un riaprirsi, inaspettato, delle ostilità. Ma, ancora una volta, i disordini non avevano nulla a che fare con l'auto. Erano solo espressione di un fanatismo politico che, per fortuna, è rimasto fuori dalle volte del Salone.

(ma è quello della...

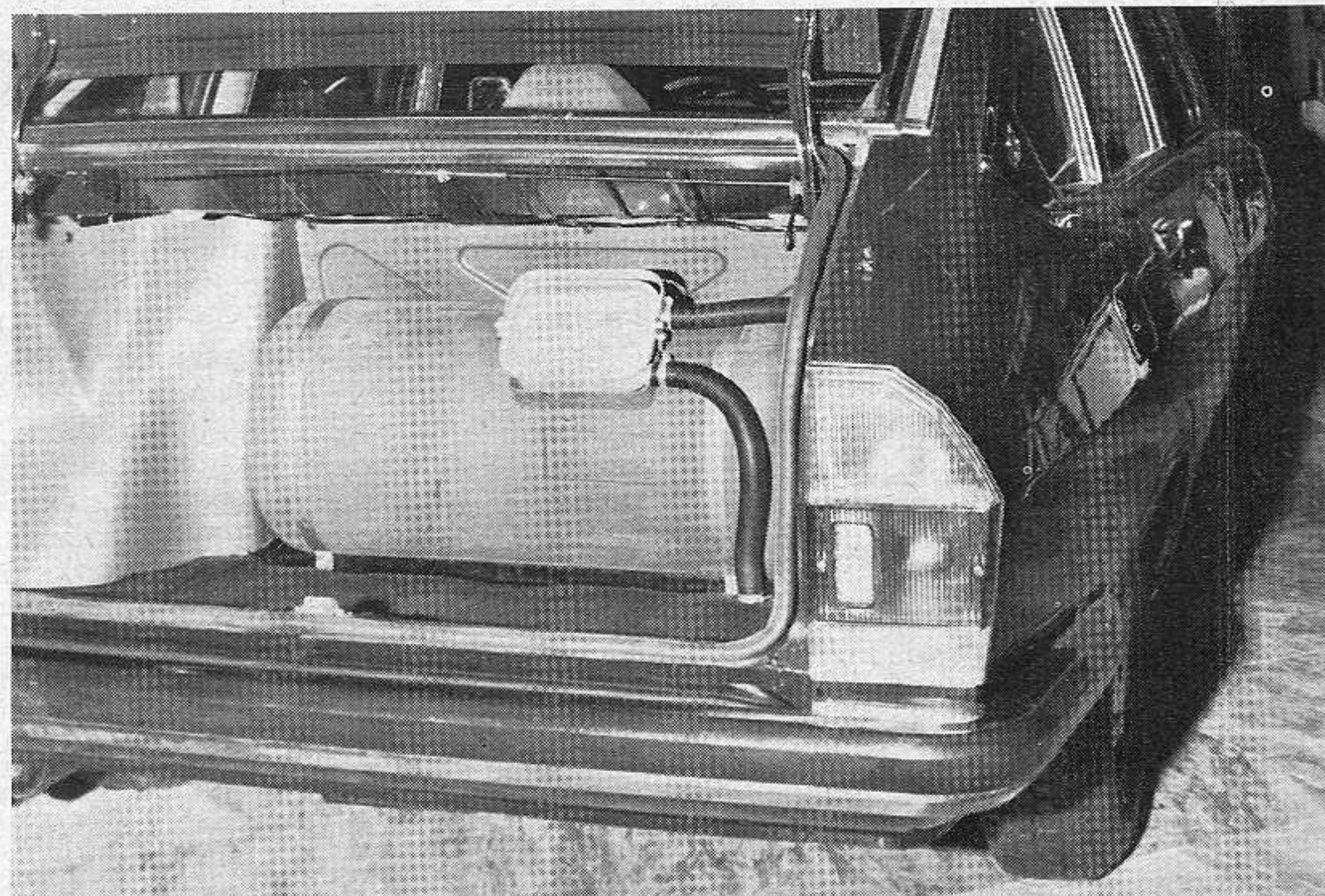
MARINA mercantile)

SPECIALE PER AUTOSPRINT

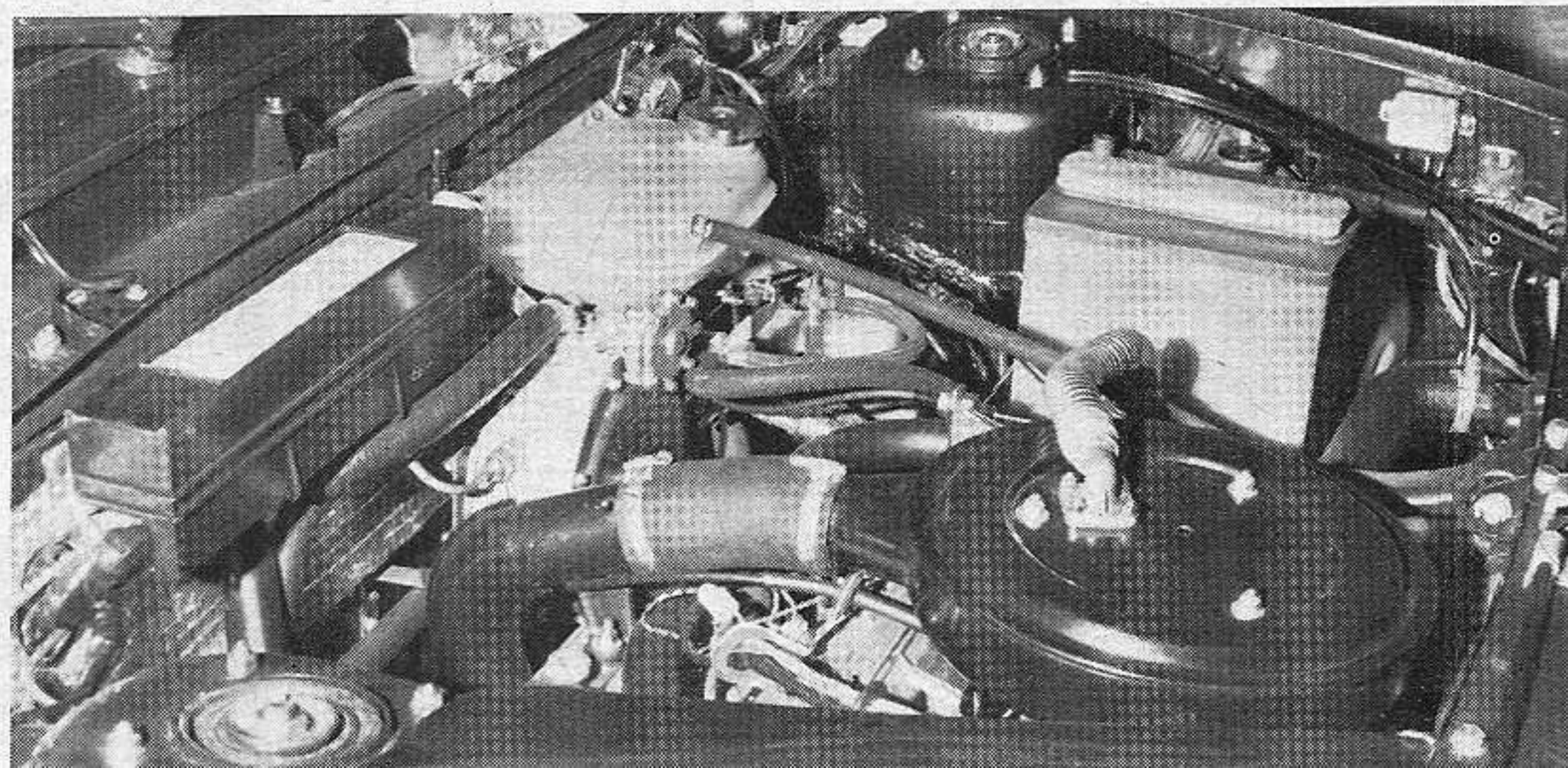
Le macchine « UTILI » ci sono già

La riscoperta ufficiale dell'auto (ed è un dato di fatto che merita di essere ricordato) è avvenuta dopo neppure un anno dalla sua definitiva condanna (sempre al opera di un membro del governo), sotto la spinta dei 400.000 che hanno affollato la rassegna torinese e che hanno avuto il merito di conferirgli il giusto tono, capace di assicurarne la sopravvivenza e la funzionalità. Doveva essere una rassegna dedicato all'«oggetto-auto» che (nella mentalità dei politici) sembrava ormai diventato irraggiungibile. Ma le cose sono andate diversamente. Lo stesso ministro Coppo lo deve aver rilevato con sorpresa nel corso della sua visita del sabato pomeriggio.

La gente al Salone non si limita al fatto spettacolare, tutt'altro. C'è uno stimolo commerciale di cui certo erano prive le edizioni precedenti. Lo provano le numerose ordinazioni totalizzate dalla Fiat per la sua nuova



Estremo interesse ha suscitato, al Salone, la Lancia Beta in allestimento a gas liquido eseguito direttamente dalla casa. Sopra, il serbatoio del GPL in posizione poco ingombrante. Sotto, il « polmone » nel vano motore



« 131 », il relativo ottimismo della Renault (« gli anni 80 saranno gli anni Renault » — dice Gianni Agnelli in una intervista all'Equipe). Ma a giustificare il rinnovato interesse del pubblico vi sono anche altri motivi che proprio il nuovo modello di sviluppo dell'auto ha sollecitato. Per i « 400.000 » di Torino la sorpresa è stata quella di vedere esposte le auto cui sempre è stato abituato.

In larga parte c'è stato un motivato sospiro di sollievo. L'auto, grazie ad una maturità raggiunta in tempi migliori, ha dimostrato di sapersi adeguare con facilità alle nuove condizioni. Il pubblico scopre così che in fondo (prezzi di listino a parte) l'austerità non impone rinunce. Le macchine che durano, che consumano poco, affidabili e con bassi costi di uso e manutenzione, non sono da inventare ma ci sono già.

Il motore a scoppio, la meccanica complessiva dell'automobile non hanno subito modifiche e neppure semplicisti adattamenti. I grandi passi avanti, invece, sono avvenuti nel campo delle tecnologie, delle scelte di fondo. I progressi nei metodi calcolo e progettazione, la disponibilità di materiali con caratteristiche sempre più elevate, hanno rese superflue certe soluzioni « avanzate » la cui efficienza motivava solo in parte l'aumento dei costi. Soluzioni guardate fino a ieri con sospetto, come quella del ponte



Ancora per 6 mesi AGNELLI jr. non lascerà la LANCIA

TORINO - Non sarà l'ing. Righini ad andare a sostituire Umberto Agnelli alla presidenza Lancia, ma un altro personaggio del maxi staff FIAT. La nomina del nuovo amministratore non è comunque a breve scadenza, ma avverrà all'incirca a metà del prossimo anno. Intanto alla FIAT si è provveduto a nominare Nicola Tufarelli nella carica di condirettore del gruppo auto dal 1. novembre, di cui assumerà dal 1. gennaio 1975 la piena responsabilità in concomitanza con la nomina del dott. Palmucci e condirettore generale della FIAT. In sostituzione dell'ing. Tufarelli è stato chiamato il dott. CESARE ROMITI, che ha assunto dal 1. novembre la carica di direttore centrale finanza pianificazione e contabilità.



Altra vettura « guardatissima » al Salone, la nuova Innocenti-B.L. « Mini », nelle due versioni 90 e 120. La terza porta ha migliorato l'accessibilità

sequenza, si diminuisce la necessità di dover ricorrere al cambio di velocità. Nel caso della « 131 », ad esempio, l'intervallo tra il regime di potenza massima (5400 giri al minuto) e quello di coppia massima (3000 giri al minuto) è di 2400 giri. Un campo di utilizzazione particolarmente vasto entro il quale, ad un accentuarsi della resistenza allo avanzamento (ad esempio una salita) fa riscontro un proporzionale aumento della coppia. Sono condizioni di funzionamento ideali (simili a quelle di un propulsore elettrico) che consentono risparmi nei consumi senza nulla perdere in flessibilità di marcia.

Ma i progressi più rilevanti sono stati fatti « a monte » dell'auto. La tecnologia che presiede alla costruzione ha subito radicali mutamenti. L'intervento dell'uomo (e la Fiat è all'avanguardia in questo campo) è stato razionalizzato con l'uso di macchine automatiche capaci di « autoposizionarsi » senza possibilità di errori e di « quadrare » la scocca in pochi secondi. Il risultato è un'automobile che solo all'apparenza sembra convenzionale. Alle spalle, infatti, c'è un impietoso riesame di tutti i suoi componenti. Una autocritica che ha dato i suoi frutti e che neppure un certo rispetto per la tradizione e certe compromissioni (anche pubblicitarie) del passato sono riuscite ad ostacolare.

rigido, tornano di attualità, rilanciate da nuove metodologie costruttive che ne assicurano la leggerezza ed il perfetto controllo in fase di scuotimento. Analogo ritorno alla disposizione « classica » degli organi meccanici. Una disposizione che, per vetture di media cilindrata, non pone grossi problemi di ingombri e consente una semplificazione costruttiva che si riflette positivamente sui costi.

Stesso discorso per quello che riguarda i motori. Gli obiettivi erano di due ordini. Da una parte aumentarne la durata (anche semplificando gli interventi di controllo e di manutenzione), dall'altra limitare i consumi senza rinunciare a quelle caratteristiche di elasticità che sono indispensabili nella normale circolazione. Gli obiettivi possono dirsi raggiunti. Diverse tarature della distribuzione e della carburazione, un attento studio del diametro e dell'andamento dei collettori di aspirazione ha fatto sì che il regime di coppia massima sia collocato il più vicino possibile alla fascia di utilizzazione prevista. La curva di coppia (a prezzo di un certo « calo » del motore agli alti regimi) è stata appiattita, con il punto di massimo valore collocato il più arretrato possibile nel diagramma chilogrammetri/giri al minuto.

Con questo accorgimento si aumentano le capacità di « autoregolazione » del motore e, di con-

Inchiesta - lampo tra i fabbricanti

A sinistra, lo stemmino che caratterizza l'ennesima versione della Lancia Fulvia coupé, la «Safari», che costa 150 mila meno della normale

In quanti hanno PRENOTATO le macchine nuove?

TORINO - « Credevamo peggio. Ci conforta la marea di persone che ha visitato la rassegna, e ci conforta anche il numero delle macchine vendute. Questo Salone di Torino è la migliore risposta a chi cerca di affossare l'automobile... ». Così si sono espressi alcuni fra i maggiori responsabili delle Case in una inchiesta-lampo-bilancio. Due erano le grosse novità del Salone di Torino: la **Fiat 131** e la Innocenti **MINI**. I dirigenti della **FIAT**, hanno comunicato che, nel periodo del salone la 131 ha, ottenuto un successo di pubblico incredibile. Per provare la macchina c'era la fila, che si è tradotta in ordini in campo nazionale per oltre 10.000 vetture (alcune voci parlano addirittura del doppio). La produzione di questa nuova vettura è per ora di 280 al giorno, ma se il ritmo delle ordinazioni dovesse continuare come è iniziato si dovrà aumentare per non far aspettare troppo l'acquirente. Non è stata solo la 131 ad attirare l'interesse del pubblico ma tutta la gamma della produzione torinese, dalla 126 alla 124 spider, che grazie al mondiale rally sta rivivendo una seconda giovinezza.

Alla **INNOCENTI** successo superiore ad ogni più rosea previsione per le **MINI** disegnate da Bertone. Centinaia e centinaia di persone hanno provato a Torino la macchina, che è stata venduta in alcune migliaia di esemplari in campo nazionale. L'interesse per la nuova **MINI** non era solo del pubblico, ma anche della stampa straniera che, calata in forze a Torino, ha dimostrato di apprezzare molto la nuova creatura della Innocenti.

Alla **LANCIA** il maggior interesse era per la **BETA 1300**, e per le vetture a **GPL**. Molte le

prove di queste due vetture, che hanno avuto un buon successo anche come vendite. L'interesse, in particolar modo quella dei giovani era rivolto verso la **FULVIA SAFARI**, e la **STRATOS**. I dirigenti della Lancia erano favorevolmente impressionati dall'interesse che il pubblico mostrava verso le loro vetture « a dimostrazione — ci hanno detto — che la voglia dell'automobile nuova c'è, ma mancano i soldi... ».

« Un pubblico molto vasto ha affollato i nostri stand — ci hanno detto all'**ALFA ROMEO** — molti interessati alle nostre vetture, centinaia e centinaia di prove, che hanno avuto poi una rispondenza nelle vendite nelle nostre filiali sparse in tutta Italia ».

Antagonista della Mini Innocenti la **PEUGEOT**, che ha portato la sua **104 COUPE'**, che ha riscosso molto successo di pubblico e di critica, mentre molti ordini sono stati fatti per la **204 DIESEL** in particolare e per tutte le diesel in generale.

« Il successo di questa manifestazione — ci hanno detto i dirigenti di "TORINO 55" — si può tradurre in queste cifre: oltre 400.000 visitatori (circa 60.000 in meno rispetto al record '72), molte vendite di auto nuove, le attrezzature e gli accessori hanno vissuto il loro momento di gloria con la venuta di operatori economici dalla Libia, dall'Arabia Saudita, dalla Tunisia, dalla Siria e dal Libano, che si sono tradotte in molte commesse. Un successo che non osavamo sperare dodici giorni fa all'apertura. Siamo felici di averlo voluto questo Salone, che ha dimostrato come l'automobile sia ancora viva e vitale alla faccia di chi vorrebbe fosse eliminata ».

Giancarlo Cevenini

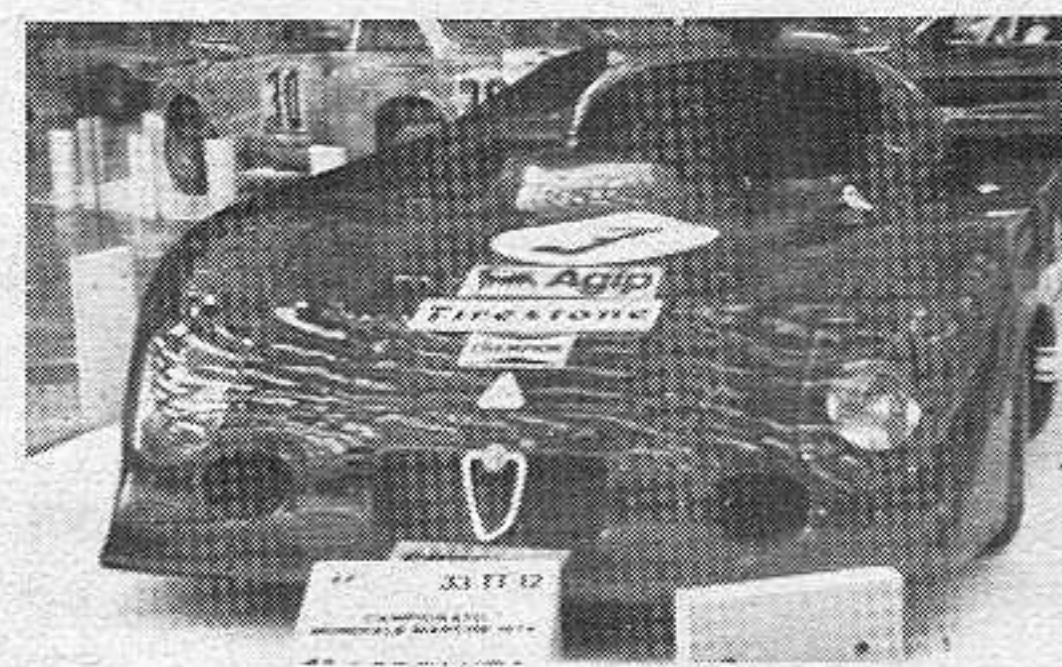


Proprio sul finire della rassegna, la Lancia ha portato al Salone l'ultima versione della Stratos, caratterizzata dalle appendici aerodinamiche che vedete nella foto: un'ala sopra al tetto ed un alettone sulla coda. Si tratta di modifiche studiate per il Tour '73, che funzionano benissimo, ed ora sono state omologate in gr. 4 poiché caratterizzano l'attuale produzione della bella Gran Turismo della Lancia

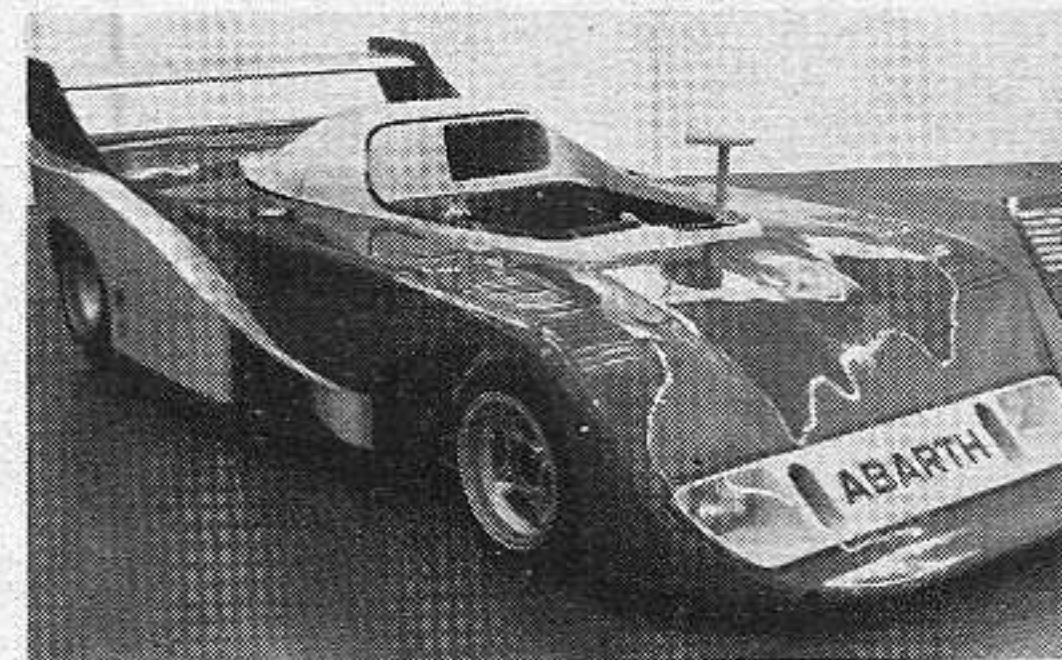
La STRATOS ultimo minuto fra le altre « corsaiole »



Molte le vetture da competizione al Salone. Questo è lo stand UOP-Shadow, con la F. 1 e la Can-Am. Molti visitatori per la Texaco-Malboro-McLaren

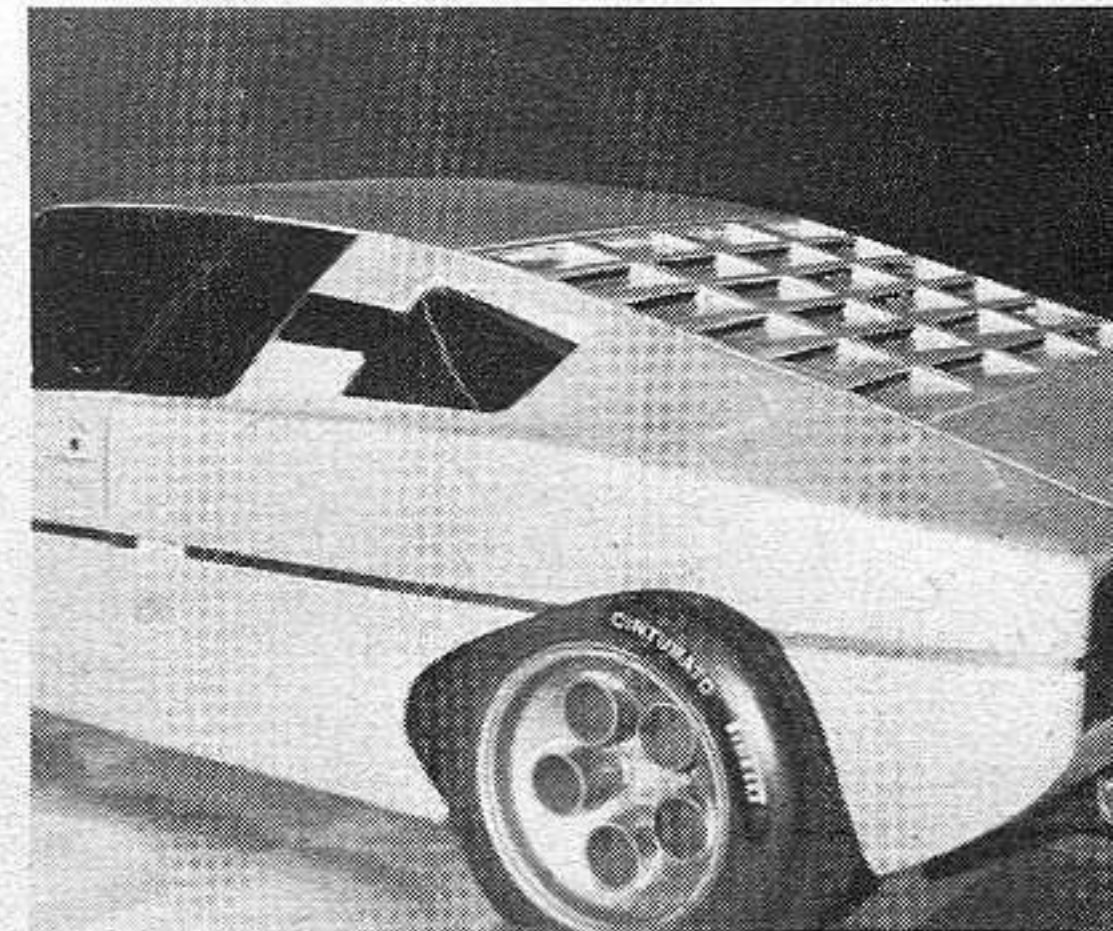
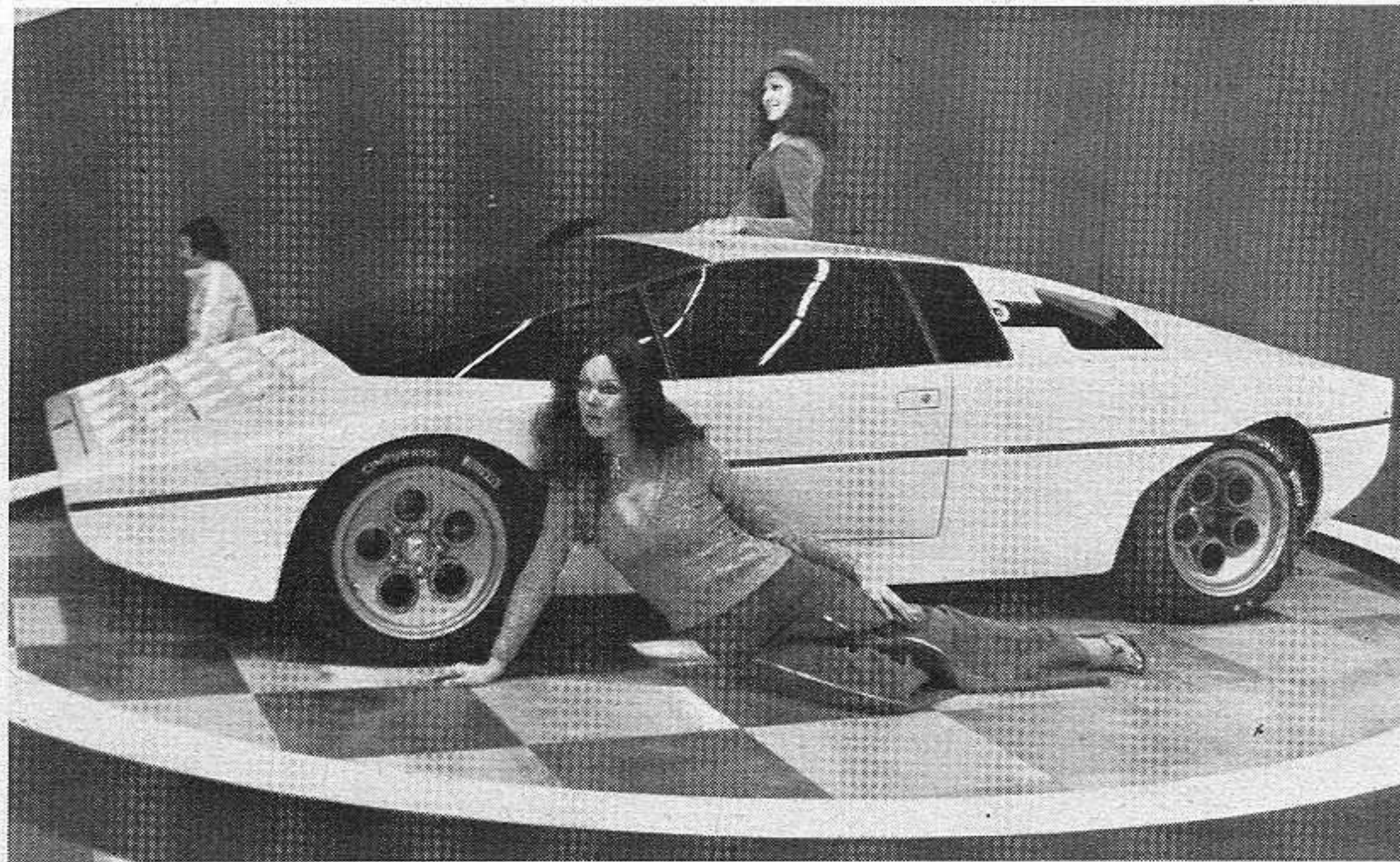


Sopra, l'Alfa Romeo 33T12 vincitrice a Monza, e l'Alfetta gr. 2 da Rallies. Sotto, nello stand Pininfarina la 2 litri SE027 e la 030 del Giro d'Italia





Sopra, i fanali (a scomparsa) della Pininfarina CR 25. Anteriormente, la cintura plastica ha anche funzione di spoiler, oltre che di paraurti. E' dotata anche di piccoli spoilers posteriori azionati assieme ai freni



La bellissima « Bravo » di Bertone su meccanica rinnovata della Lamborghini Urraco, con motore posteriore centrale 8 cilindri a V portato a 3 litri. La « Bravo » è estremamente compatta e pesa più di 1000 chili

BRAVissimi tutti!...

TORINO. Il toro più battagliero e valoroso che si cimenta in una corrida è chiamato « BRAVO ». Ancora una volta, come è tradizione della Lamborghini, il nome della macchina è legato alla tauromachia. Presentata da BERTONE, la Lamborghini degli anni '80 è un'elegante coupé a due posti dalla linea avveniristica che monta il nuovo motore di 3000 cmc ad 8 cilindri. Compatta e raccolta, la Bravo anticipa quelle che saranno le linee per le vetture sportive di prestigio, ma che se prodotte anche oggi non sfi-

ha portato tutte le sue novità, dalle due Peugeot 504 spider e coupé, alla 030 Abarth seconda al Giro d'Italia, alla 130 « OPERA ». Ma la vettura più attesa era Cr 25, la macchina nata nella galleria del vento.

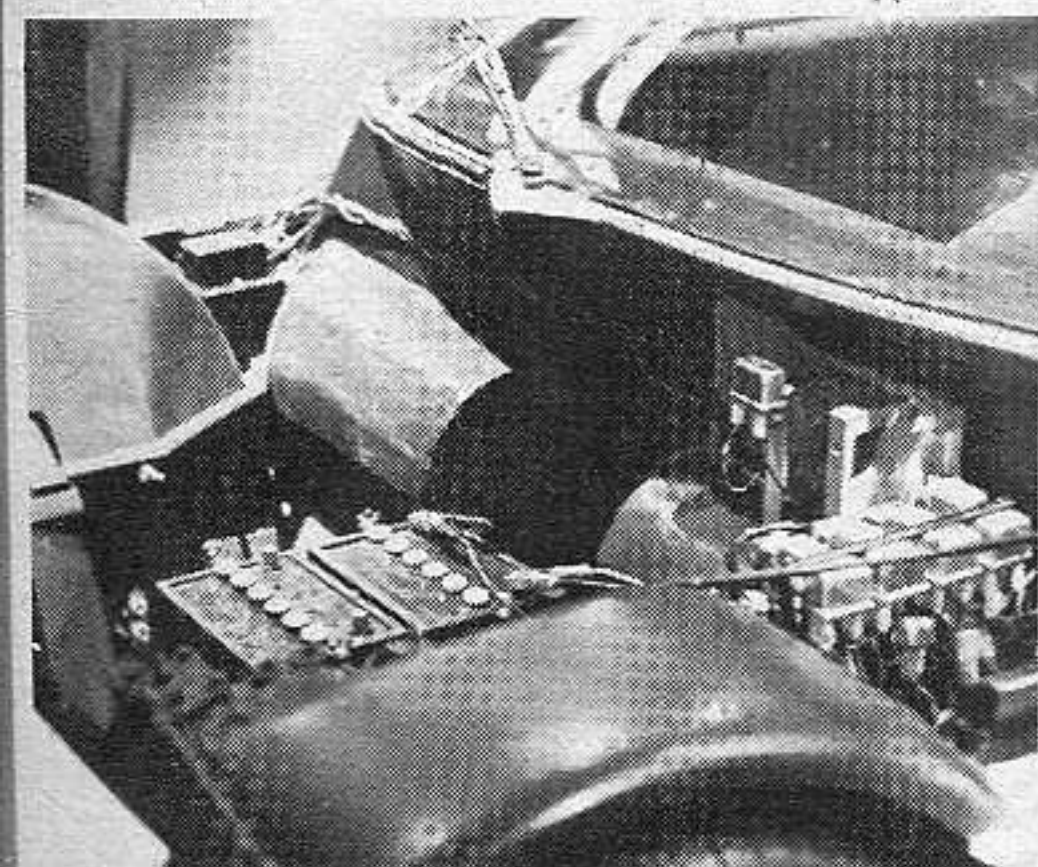
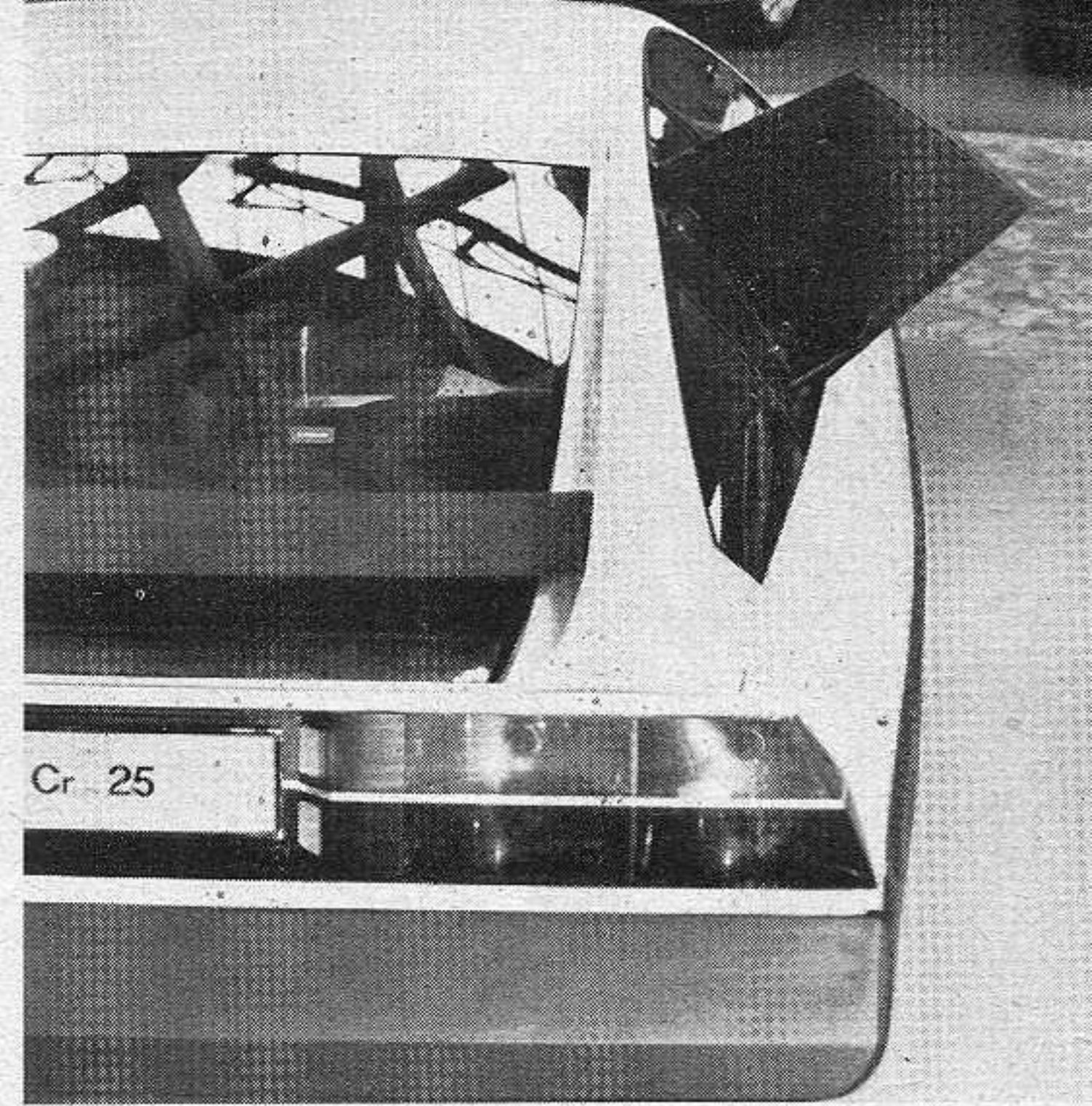
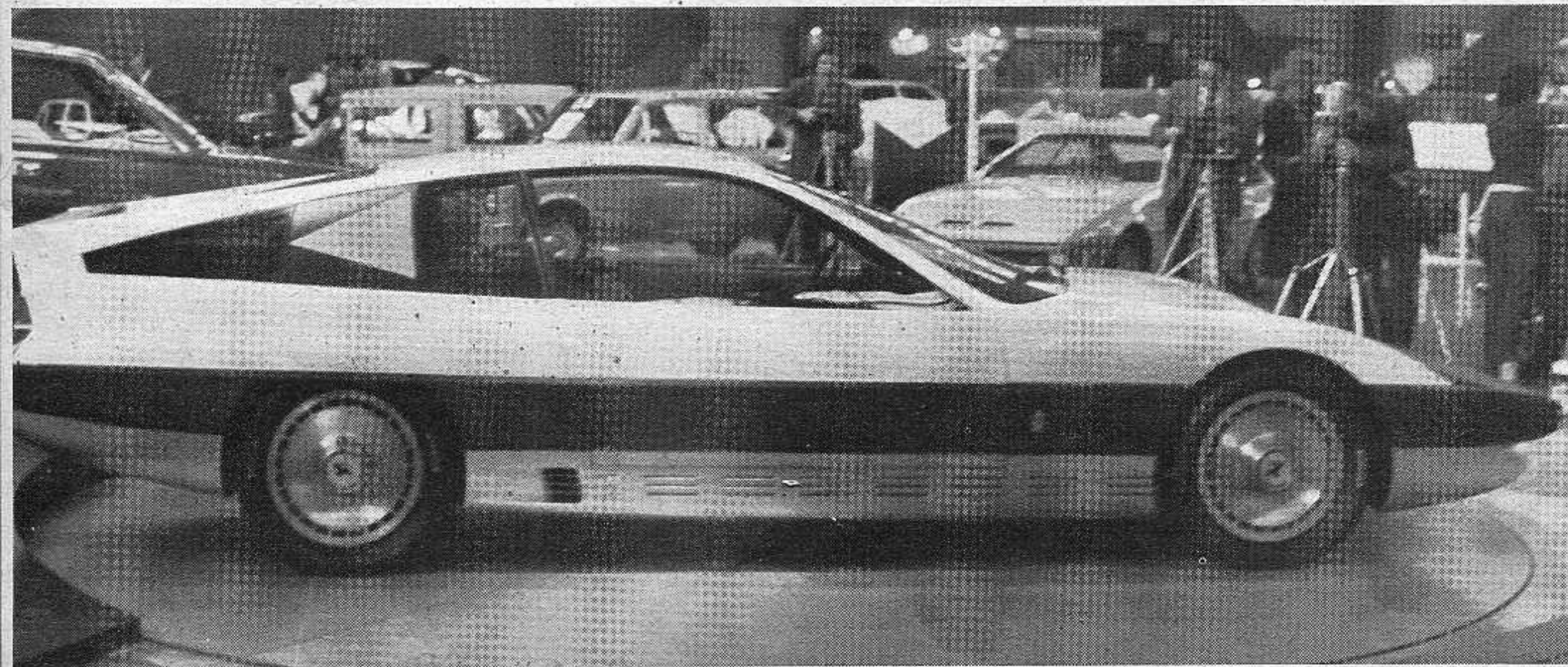
Nell'impostazione del progetto della Cr 25 si è ipotizzato l'utilizzo di gruppi meccanici Ferrari, e potrebbe anche essere questa la futura 2+2 della Casa di Maranello. Molto bella, la vettura ha quattro comodi posti cui si accede da due ampie portiere, che si aprono sfiorando un marchingegno elettronico.

Si tratta di quei pneumatici i cui fianchi lavorano a compressione anziché a trazione, per cui è sempre garantita una buona tenuta dell'aria per lungo tempo anche in caso di lesioni del pneumatico stesso.

Molto bella, a parte tutte le « diavolerie » tecniche di cui è piena, la Cr 25 la si potrebbe veder meccanizzata subito e non stupirebbe nessuno, tanto il prototipo è attaccato alla realtà della produzione di serie. MICHELOTTI ha fatto vedere uno SPIDER FERRARI con meccanica del Daytona. Esemplare unico per

Di Zagato la elettrica ZELE 2000 per l'uso in « città ondulate ». Derivata dai gruppi meccanici della conosciuta 1000, la 2000 ha una velocità massima di 55 kmh e una ripresa « bruciante », per quella clientela che è disposta a sacrificare un po' di autonomia per lo sprint.

Color nocciola chiaro nel posteriore dove spicca un bel spoiler, e un nocciola più scuro davanti, infine la BETA COUPE' competizione di Zagato alleggerita nel cofano e nelle portiere, nei parafranghi e nel baule che sono stati eseguiti in ve-



A sinistra, vano anteriore della CR 25. Sopra, la linea purissima dello « studio » di Pininfarina. A destra, vediamo la coda e gli spoilers laterali



gurebbero certamente. Molto leggera, la Bravo è accreditata di una velocità massima di oltre 285 kmh, con un peso contenuto in 1085 kg.

Oltre a questa primizia mondiale, Bertone aveva nel suo stand tutta la produzione in cui si articola la sua azienda: dalla X-1/9, alla Maserati Quattroporte II., ma tutti gli sguardi, erano per il toro più BRAVO.

PININFARINA, nello stand che da sempre occupa al salone di Torino

In questo studio la Pininfarina ha svolto una ricerca sistematica della forma migliore di un'auto sotto il profilo aerodinamico, in particolare per ottenere il miglior comportamento al vento laterale. Per questo prototipo il carrozziere torinese ha chiesto la collaborazione della Pirelli da cui ha ottenuto nelle dimensioni adatte quei pneumatici « triangolari » della cui rivoluzionaria tecnologia la Casa italiana è depositaria.

un cliente americano di Chinetti, costa circa 30 milioni. Nello stand del carrozziere torinese, anche il conosciuto LEM, la macchina da città elettrica già vista a Ginevra, e la Beta MIZAR, con l'apertura delle portiere ad ali di gabbiano tipo Mercedes degli anni '50. Oltre a questa, che è la più appariscente delle innovazioni, la Mizar ha i paraurti con ammortizzatori secondo le norme USA, i fari a scomparsa, e l'interno in velluto beige e viola scuro.

troresina. La Beta coupé con il suo spoiler anteriore ha un aspetto molto corsaiolo e potrebbe rinverdire i fasti della Fulvia. Questo è forse il prossimo modello agonistico della Beta, con un motore un po' più potente e parecchi chili di peso in meno, in attesa della coupé HF con motore a 4 valvole.

g. c.

CONTINUA A PAGINA 50

GIUGIARO coreano anti-crisi

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

Ma fra tutti i carrozzieri (e non solo loro) la crisi sembra aver colpito meno l'ITAL DESIGN e il suo progettore Giugiaro. Questi, oltre ad averci fatto vedere il nuovo stabilimento « faraonico » a Moncalieri, si è presentato al Salone di Torino con ben quattro novità.

Per conto della HYUNDAI MOTOR COMPANY, Giugiaro ha disegnato una berlina 4 porte 4-5 posti che verrà prodotta nella Corea del Sud a partire dal 1976 al ritmo di 15.000 vetture all'anno. La Pony, così si chiama la vettura è un insieme ben riuscito di una vettura di media cilindrata, dall'ampia finestratura, con interni comodi e moderni con 5 posti reali, contenuti in meno di 4 metri di lunghezza. A dirigere questo importante sforzo coreano, i dirigenti hanno chiamato l'ex amministratore delegato della British Leyland George Turnbull, che ha assunto la carica di vicepresidente della Hyundai, e ha affidato la realizzazione stilistica della vettura a Giugiaro oltre a tutta la progettazione tecnica della carrozzeria e dei metodi di lavorazione alla Ital Design specializzata in questo settore. Partendo dalla stessa meccanica della Mitsubishi che equipaggia la Pony, Giugiaro ha affrontato liberamente per conto della Hyundai il tema di una versione sportiva,



Mister Turnbull, già amministratore delegato della British Leyland, ed attualmente vicepresidente della coreana (del sud) Hyundai Motor, accanto alla « Pony » (a destra) ed all'« Asso di Fiori », il bel coupé derivato dalla berlina. Entrambe disegnate da Giugiaro. Sotto, Luca Montezemolo al salone a colloquio con Alessandro De Tomaso che era assieme ad uno dei suoi figli

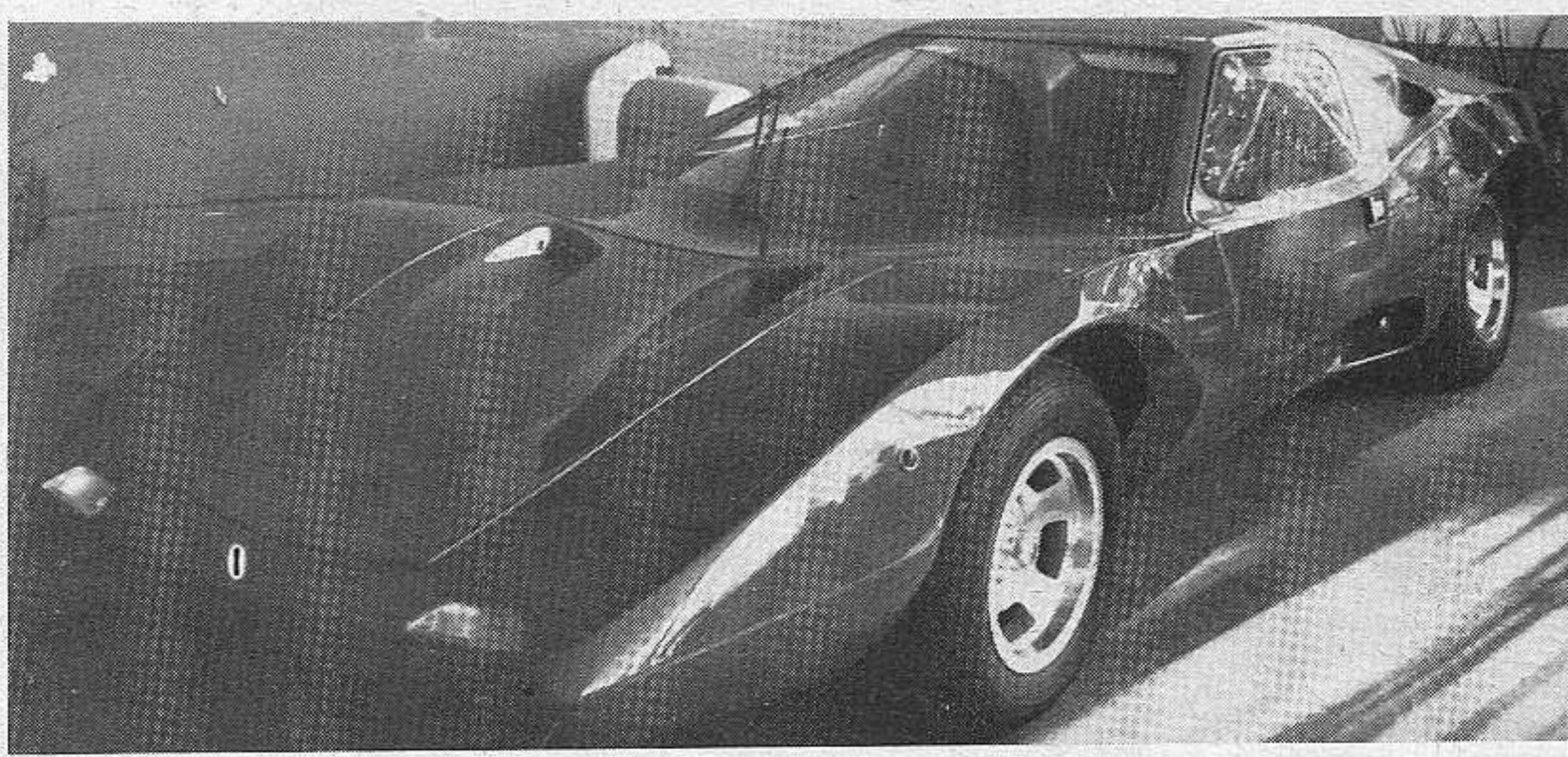
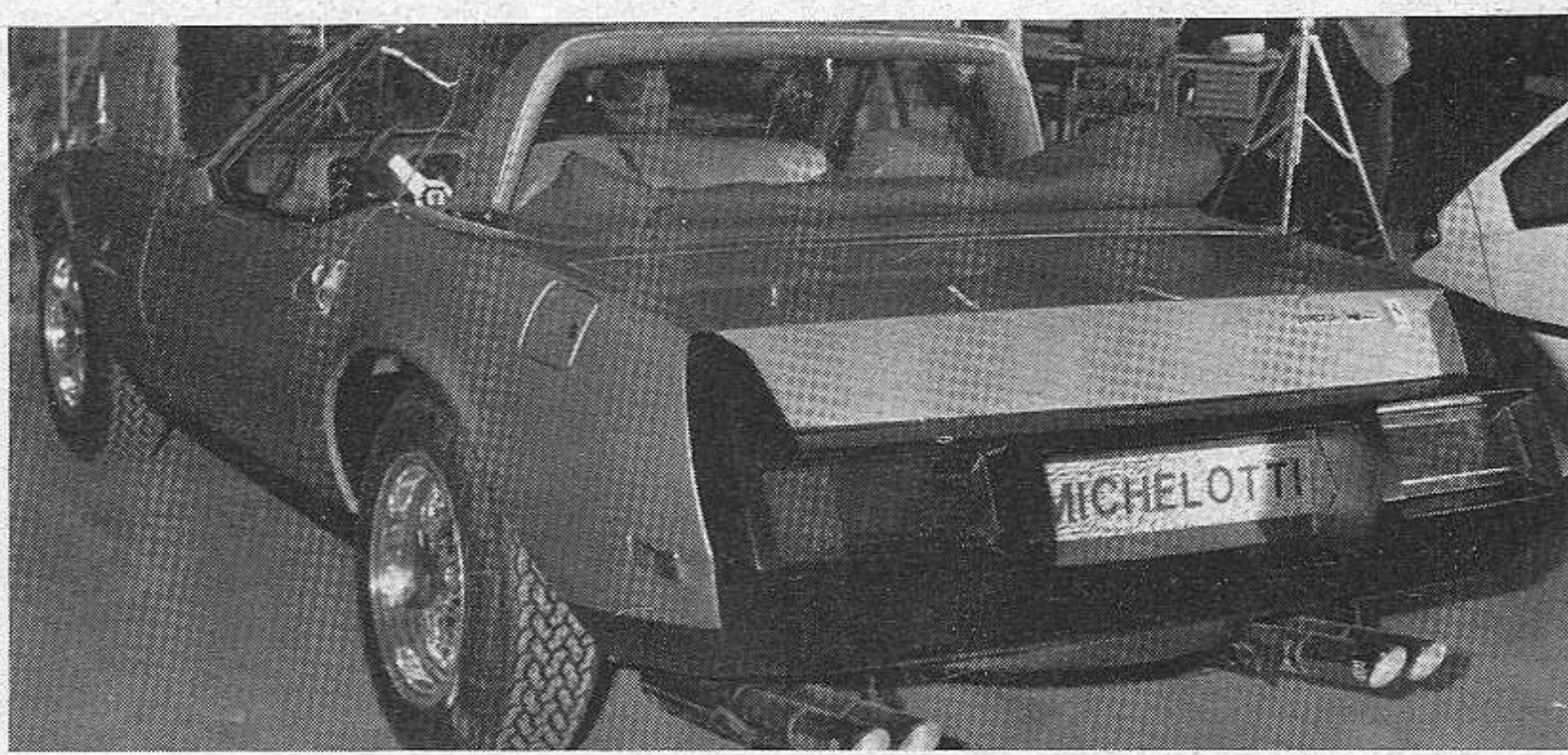


TORINO - « Quando c'eri tu alla Ghia e alla Vignale, era come ci fosse un vulcano in eruzione. Gli uffici studi partorivano quotidianamente, si può dire, nuove soluzioni e nuove macchine, ma da quando te ne sei andato il vulcano si è assopito... » All'incirca sono queste le parole che Lee Jacocca, il Gran Capo della Ford mondiale ha detto ad Alessandro De Tomaso nella sua recente visita a Modena, di cui AUTOSPRINT dette notizia alcuni numeri fa. Dopo questo discorsetto Jacocca ha offerto a De Tomaso (che ha preso un po' di tempo prima di decidere) di rientrare un'altra volta nelle due aziende Ghia e Vignale per cercare di ridare vitalità ai due complessi.

Purtroppo la situazione è precipitata proprio nei giorni del Salone e la Vignale ha dovuto sospendere l'attività a partire dal 30 novembre. Le ragioni addotte: la crisi dell'auto che impera un po' in tutto il mondo e in particolare nel settore dove operava la Vignale, con la sua produzione di vetture di lusso sportive, la Pantera De Tomaso.



Sopra, Giugiaro assieme all'ing. Piech (toh, chi si vede...) A destra, in alto il Nart di Michelotti su meccanica Ferrari. Sotto, la Nova VW



Una speranza per la VIGNALE

Utilitaria a tre ruote (col GUZZI V7) De Tomaso?

Questa grossa e bella macchina ha sentito molto la recessione mondiale tanto che si è deciso di smettere la produzione (in chiave Ford) perché si è passati dalle oltre 2000 vetture vendute nel '73 ad appena 712 nel '74. Logico quindi smettere di produrle.

C'è una speranza per i 190 dipendenti interessati alla chiusura della Vignale. Infatti, se De Tomaso si decidesse ad accettare di riprendere le redini della società, questi sarebbero riassunti.

All'operazione sarebbe interessata la Guzzi (di cui De Tomaso è proprietario, assieme alla Benelli) per produrre un motocarro a tre ruote, tipo « ERCOLINO » per intenderci, completamente ridisegnato e moderno nelle linee essenziali e funzionali, oltre eventualmente ad una piccola serie di vetturine utilitarie.

La piccola utilitaria, studiata già da tempo fa alla GHIA, sarebbe già pronta nelle linee. Anche il propulsore è già pronto, è quello della V7 Guzzi di 850 cmc che, non dimentichiamocene nacque per essere montato sulla 500 FIAT.

Lo stabilimento De Tomaso di Modena oltre a produrre Longchamps e le Deauville, allestirebbe i motori di questa utilitaria prodotta in piccola serie (forse con il cambio automatico tipo l'ultima moto presentata dalla Guzzi) e in più produrrebbe alcuni particolari per Guzzi e Benelli (come forcelle ed altro). L'intenzione (se ne sta discutendo in questi giorni a Londra) sarebbe di produrre non più di un migliaio di queste vetturine all'anno e venderle tramite la capillare organizzazione Guzzi in Italia, ad un prezzo che non dovrebbe superare quello di una FIAT 127.

che è stata battezzata Asso di Fiori. Il coupé « coreano » ha un frontale penetrante e coda molto alta che si ricollega a due precedenti realizzazioni dello stilista torinese, l'Alfasud Caimano e l'Asso di Picche.

Finito il Salone di Torino sia la « Pony » che il coupé partiranno per la Corea. La berlina è già stata visualizzata e accettata dai responsabili della Casa, mentre per il coupé si deciderà un po' più avanti nel tempo. Visto gli apprezzamenti che i responsabili della Hyundai facevano alla vettura a Torino, non è azzardato prevedere una possibile industrializzazione della Asso di Fiori in breve tempo.

Prima della crisi la Maserati aveva affidato a Giugiaro la realizzazione di un coupé a quattro posti che doveva sostituirlo.

tuire la Indy. La macchina, pronta da tempo, è stata esposta da Giugiaro a Torino, mentre per la sua eventuale commercializzazione la Maserati visti i tempi... temporeggia.

Il Maserati coupé presenta un frontale a cuneo molto aggressivo e bello. L'interno comodo per quattro persone si ricollega un po' alle precedenti realizzazioni su meccanica Maserati tipo Boomerang, ma con toni meno esasperati, più « domestici », per una eventuale industrializzazione anche nel rispetto delle esigenze del marketing. Rispetto all'Indy l'abitacolo ha guadagnato 50 mm in altezza, l'interno è ricco in pelle morbidissima e tessuti scozzesi. Nei pannelli delle porte sono ricavati numerosi vani per riporre oggetti personali.

Dedicata ai « MEDICI », la celebre fa-

miglia fiorentina, Giugiaro ha presentato (per una richiesta giuntagli dall'America) una berlina a sei posti che monta un motore Maserati. Anche il telaio è un Maserati « allungato » che raggiunge la rispettabile misura di 5 metri e 22 cm. La Medici può accogliere due passeggeri in « prima fila » e quattro in posizione contrapposta « a salotto ». Vettura di rappresentanza la Medici può essere solo affittata con o senza autista, i sedili sono regolabili elettricamente, condizionatore d'aria, radiotelefono, impianto stereo, frigorifero bar, televisione, cristalli anneriti per la riservatezza, oppure trasparenti come il tetto per la completa visibilità dell'esterno, sono alcune delle idee che Giugiaro ha messo in questa bella sua super-realizzazione di vettura da « sceicchi arabi ».

TORINO - Ecco le considerazioni ufficiali dello staff Fiat della 131, nelle presentazioni stampa.

• La 131 Mirafiori è stata concepita prima della crisi, e ha una tecnica collaudata che non è frutto della fantasia dei progettisti...

• E' stata studiata per dare il massimo contro valore all'acquirente...

• Occupa in seno alla produzione FIAT il posto che sta fra la 128 e la 132, ha quindi il requisito della centralità...

• Alla fine del '75 avremo anche un motore diesel da montare sulla 131. Non sappiamo ancora la cilindrata esatta; sono allo studio diverse soluzioni...

• Con la nuova vettura abbiamo la gamma più larga che mai sia stata prodotta nei nostri stabilimenti. Essa si inserisce fra la 128 e la 132 e... nessun cliente ci potrà più scappare.

• Chi è il cliente della 131? Una indagine di mercato ha indicato che il cliente tipo è un uomo dai 30 ai 40 anni, con famiglia di 3/4 persone con esperienza automobilistica. Impiegati, insegnanti e tecnici, gente insomma che in fatto di automobili ha il palato fine.

• Perché il cliente sceglierà la 131? I motivi sono molteplici, fedeltà alla marca, eleganza e linea, abitabilità, sicurezza ed affidabilità, econo-

micità ecc...

• La 131 Mirafiori era già negli orientamenti FIAT prima che la crisi del petrolio si facesse sentire in modo tanto drastico. E' una miscela di estetica e concretezza e cioè comfort, linea, visibilità, piacere di guida. Razionalità e versatilità con soluzioni coerenti ai tempi.

• Con l'esperienza dell'ESV abbiamo realizzato un telaio e una vettura sicura nei limiti del possibile. Il telaio è unico, quello cioè che viene venduto in Europa è stato accettato anche dagli USA senza fare alcuna modifica. Tutti sappiamo quanto siano severe le leggi USA in fatto di sicurezza.

• La meccanica è tradizionale, abbiamo molto spazio sotto il cofano per poter utilizzare anche il motore diesel che stiamo studiando, e anche per poter montare tutti quegli accessori come il cambio automatico, il condizionatore d'aria che il cliente eventualmente vorrà...

• La 131-1300 ha un ventilatore comandato a cinghia, mentre la 1600 ha un ventilatore comandato da un termostato.

• Abbiamo preferito la soluzione del freno a tamburo posteriore per risolvere il problema del freno a mano...

• E' stata fatta una ricerca di mercato sui clienti 131 in Italia, Francia, Germania: c'è chi cerca

cose nuove, ma non in questa categoria, d'altra parte la RR è classica...

• Il 65 per cento della produzione è destinata all'esportazione.

• Con l'arrivo della 131 non è che le 124 sport e spider siano destinate a scomparire. D'altra parte esse non hanno più nulla dell'originale 124, sono diventate meccanicamente parlando delle 132. Finché il mercato « tira » le continueremo a produrre dopo...

• La 131 è stata impostata tre anni fa, per farla abbiamo impostato il lavoro sul massimo dell'automatismo e possiamo risparmiare ora il 10 per cento di ore rispetto alla 124 per produrre questa nuova gamma di vetture.

• Per la 131 Mirafiori abbiamo un nuovo modo di fare l'auto, piccoli gruppi che lavorano in « giostra » non più con le braccia alzate e questo fa diminuire la fatica alle maestranze. Queste « giostre » hanno il pregio di aumentare fra l'altro anche il livello qualitativo del prodotto.

• Il livello massimo di produzione della 131 è previsto in poco più di 2000 unità al giorno.

• Nel 1975 è prevista l'esportazione di tutta la gamma 131 in tutti i mercati europei.

• La 131 Mirafiori è un atto di fiducia della FIAT nei confronti dell'automobile.

L'ossatura dell'ESV 131



Continuiamo la nostra radiografia tecnica della nuova Fiat 131, della quale il Salone di Torino ha confermato il gradimento (pare siano già 15 mila le prenotazioni in tutta Italia). Esaminati il motore e gli altri organi tecnici, eccoci alla

CARROZZERIA - E' stata studiata e progettata sin dall'origine in una versione unificata che risponde alle più severe norme di sicurezza attualmente in vigore, comprese quelle USA. L'ampia esperienza acquisita dalla FIAT nel programma ESV (47 prototipi costruiti in tre anni) ha consentito di riversare sulla 131 Mirafiori, le più avanzate conoscenze sul comportamento agli urti delle strutture ottimizzando il costo/beneficio. Praticamente nella 131 sono state trasferite diverse esperienze concretate nella ESV Fiat.

Fra le tante prove di « affati-

camento » che debbono superare tutti i nuovi modelli FIAT vi è quello dei 3000 km su pavé sconnesso.

Per la 131 Mirafiori questa prova è stata portata a 6000 km. I parafranghi sono caratterizzati da incavi inferiori per permettere ai paraurti di arretrare di circa 6 cm in caso di urti a bassa velocità senza danneggiare la vettura. A richiesta sono disponibili anche paraurti rinforzati. E' un « Optional » sicurezza!

I parafranghi anteriori sono imbullonati alla scocca in modo da facilitare la sostituzione in caso di danneggiamento. Direttamente dal programma ESV, ecco la sicurezza per l'abitacolo: i longheroni del vano motore oltre a proseguire sino alle traverse di ancoraggio dei sedili, sono ancorati ai longheroni principali del pavimento, all'altezza delle cinture delle porte sono dotate di una ossatura contro gli

urti laterali, mentre le porte sono fatte in modo che non si aprano in caso d'urto. Le porte posteriori hanno la « sicurezza bambini ».

Il padiglione è ricoperto di polistirolo espanso antiurto spesso 20 millimetri, mentre i sedili sono dotati di arresti su entrambe le guide, il serbatoio della benzina è collocato in zona indeformabile contro la paratia divisoria del baule che è realizzata in lamiera d'acciaio.

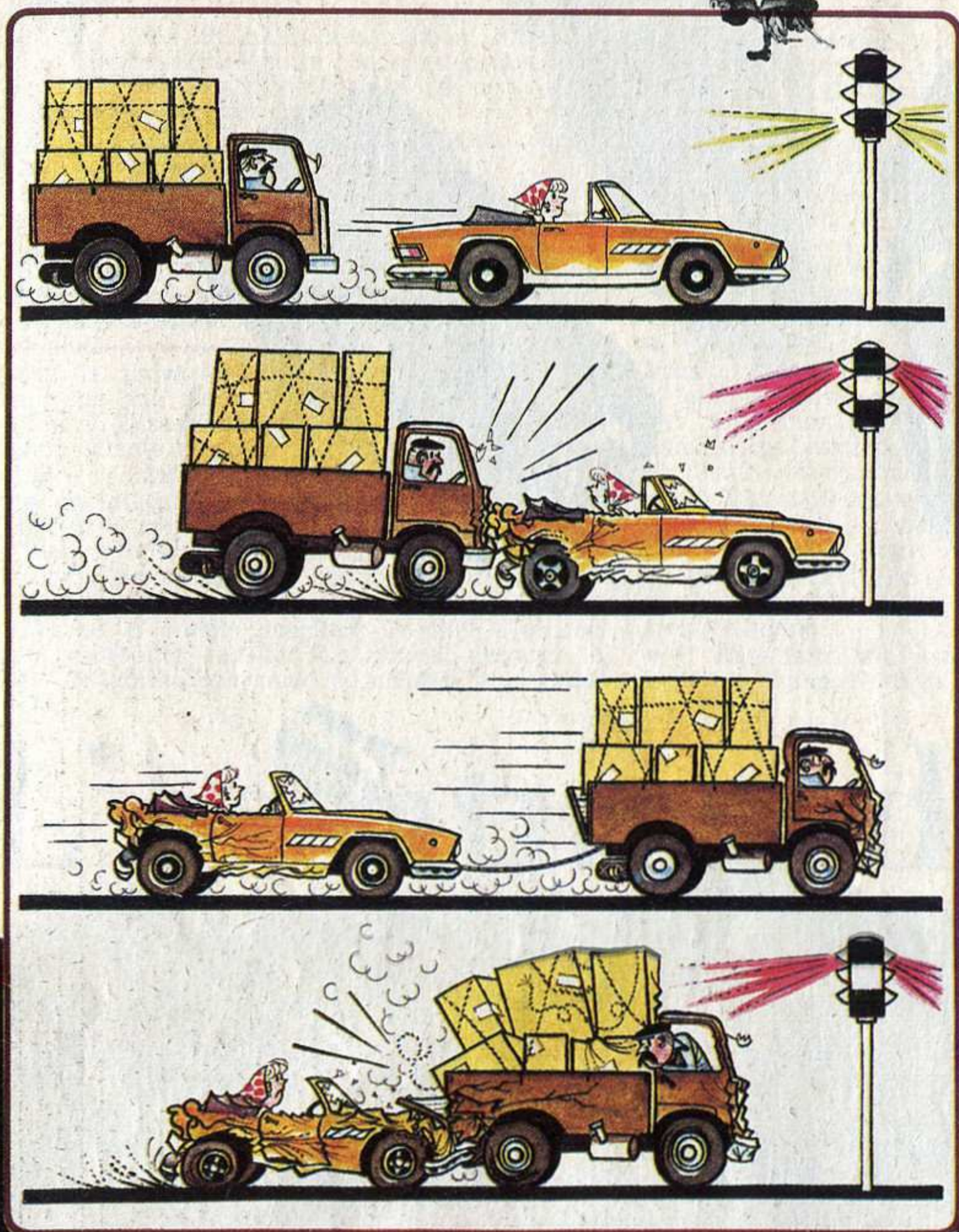
Tutta la scocca della 131 ha subito un irrobustimento per la sicurezza del passeggero, tanto che essa pesa il 10% in più rispetto alla 124, inoltre tutte le scocche sono trattate contro la corrosione a garanzia di una elevata longevità della vettura.

LA LINEA - La linea, può piacere o meno, è una questione di gusti, a noi piace moltissimo, moderna elegante funzionale, i

tre volumi che compongono la berlina (zona anteriore con il motore, parte centrale, e zona posteriore con il bagagliaio) sono molto ben proporzionate e armoniose.

Rispetto alla 124, la 131 Mirafiori è più larga internamente di 70 mm, mentre all'esterno il corpo vettura è più largo di soli 21 mm. I proiettori sono quattro nelle versioni special e due rettangolari sulla normale; il tappo del serbatoio della benzina è situato nel montante di destra, e la sua capacità è di 50 litri. I gruppi ottici posteriori incorporano ciascuno una luce di retromarcia, la ruota di scorta è sotto il tappeto del baule, mentre la capacità del bagagliaio è di 400 dm³.

Le ruote in acciaio stampato sono munite di coppe cromate,



I pregi della 131

CONTINUAZIONE DA PAG. 54

mentre sulla versione special i cerchi hanno un disegno sportivo dotati di coprimozzi.

L'ABITACOLO - E' stato studiato per essere comodo e piacevole, e lo è infatti, luminoso e molto ampio; è l'ideale per i lunghi viaggi. Il volante è a due razze disassate, sulle special è regolabile in altezza.

Plancia moderna con un'ampia palpebra antiriflesso racchiude tutta la strumentazione, che è ovviamente più completa nella versione special che in quella normale.

La ventilazione interna è a flusso continuo con valvole di fuoriuscita dell'aria viziata nei

montanti posteriori del padiglione. Aria fresca o calda o miscelata entra da due bocchette orientabili disposte all'estremità della plancia. Per chi volesse «il fresco delle Dolomiti» d'estate la versione 1600 è già predisposta per il montaggio dell'aria condizionata.

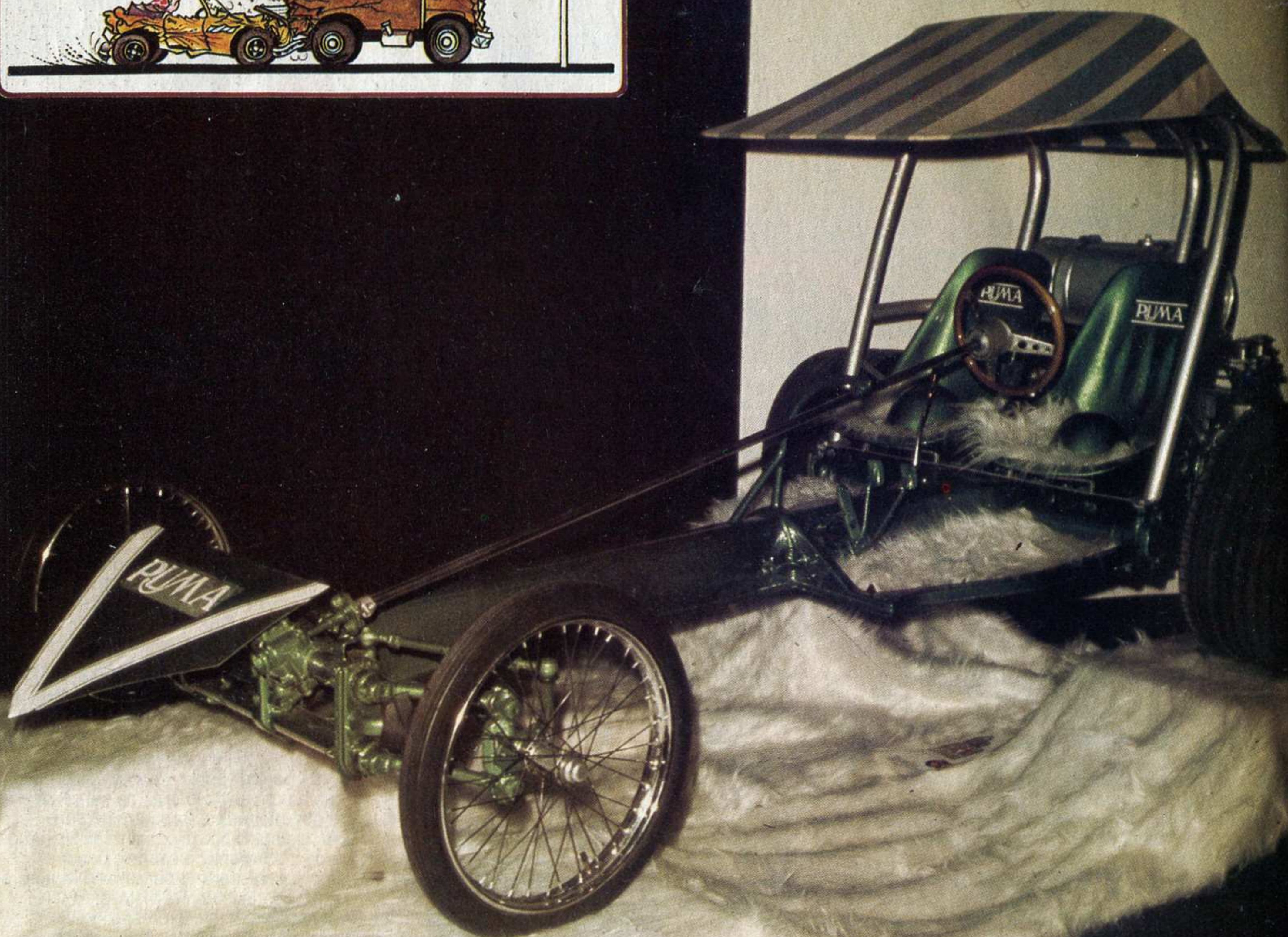
I sedili sono ampi ed avvolgenti per consentire il massimo comfort nei lunghi viaggi, moquette, tappeti, tessuti e finitappele completano il raffinato interno.

La nostra «radiografia» della 131 Mirafiori possiamo chiuderla qui. Non possiamo però aver detto tutto come è ovvio, perché migliaia sono i particolari nuovi su cui ci si dovrebbe fermare a parlare. Vi abbiamo illustrato i più importanti e quelli che più saltano all'occhio del cliente. Ma ve ne sono tanti altri che fanno della 131 Mirafiori la «**REGINA DELL'AFFIDABILITA'**».

2 FINE

g. c.

Qui sotto: il dragster della Puma, fantasiosamente dipinto. A destra, la monoscocca di F. 1 progettata e realizzata dall'ingegner Giotto Bizzarrini



Dal 30 al 60% le contrazioni

TORINO - Questo Salone di Torino, 55. della serie, e alla sua prima edizione come manifestazione biennale, si è aperto in un momento difficile per l'economia italiana, e di grave incertezza per l'intero settore automobilistico.

La FIAT ha dato questi dati: la percentuale di vetture in meno vendute dalla FIAT nel periodo gennaio-settembre in Italia è di circa il 16 per cento in meno, la stessa percentuale che mediamente si riscontra nella media europea. Unica soddisfazione della FIAT in questa crisi è data dalla percentuale di penetrazione della Casa torinese, che pur nel momento critico è passata dal 60 al 64 per cento di sue vetture immatricolate.

Il mercato di previsione per il 1975 non lascia vedere allo stato attuale delle cose un assorbimento oltre il milione e trecentomila vetture. Ovvio che se il mercato non cambierà non si esclude un altro ricorso alla cassa integrazione nel prossimo anno.

L'ALFA ROMEO, mancando il suo presidente dott. Cortesi, in Giappone per precedenti impegni, ha dato anche essa una valanga di informazioni e di dati per dimostrare agli scettici che il mercato è in crisi e che i dati fatti vedere da alcune organizzazioni vanno interpretati in un modo diverso da quello della semplice lettura di numeri.

L'Alfa ha fatto sapere che al 15 ottobre '74 le immatricolazioni in Italia sono state di 1.098.468 unità, con una percentuale in meno del 6,4%. Sarebbe poco e sarebbe ingiustificato il ricorso alla «CI» se il dato in assoluto fosse vero, ma in realtà le vetture immatricolate

in Italia alla data suddetta sono ben 430.000 in meno. Come? Facile da spiegare: innanzitutto 30.000 vetture sono «slittate» nel 1974 per una agitazione dei funzionari della motorizzazione civile, mentre le altre 400.000 vetture risultano vetture in portafoglio, dalle case che non le hanno potute consegnare per vari motivi nel 1973. Se ne deduce che la vera cifra di immatricolazioni di vetture al 15 ottobre 1974 è di 668.468 vetture con una percentuale di diminuzione divisa fra le varie case che va dal 30 al 60% in meno rispetto al 1973.

Nel caso specifico dell'Alfa Romeo, la Casa del «biscone» ha venduto in otto mesi 58.700 vetture contro le 103.000 dell'anno prima, con una diminuzione in percentuale del 43%.

I risultati al 30 settembre 1974 sono i seguenti: l'ALFANORD ha immatricolato il 31% di vetture in meno, mentre l'ALFASUD il 7,7% in meno. Le esportazioni per l'Alfanord sono diminuite del 28%, mentre per l'Alfasud i dati sono bugiardi perché parlano del 100% in più, ma nel '73 non si erano iniziate le esportazioni.

Unica consolazione e unica fonte di ossigeno per l'Alfa Romeo è che le sue vetture pur nel periodo congiunturale «vanno» all'estero, in particolare la piccola Alfasud, mentre per l'Alfa nord la diminuzione di vendite quasi è del 28 per cento.

La LANCIA è in crisi più dei due grossi complessi, anche perché non dispone di una gamma di vetture da coprire tutte le fasce di mercato, ma è meno grave di quanto si potrebbe pensare per la vitalità di due modelli

come la Fulvia coupé e la Beta coupé che sostengono praticamente da sole la Casa di Chivasso che ha avuto un calo nelle vendite valutabile all'incirca sul 35-40%.

INNOCENTI-BRITISH LEYLAND: per una Regent che fatica a conquistare il mercato e una Mini ormai vecchia per il gusto italiano, le vendite sono calate del 25-30% rispetto al '73. Già adesso si comincia a sperare in una ripresa (e non potrebbe essere diversamente) con il lancio sul mercato delle favolose nuove Mini.

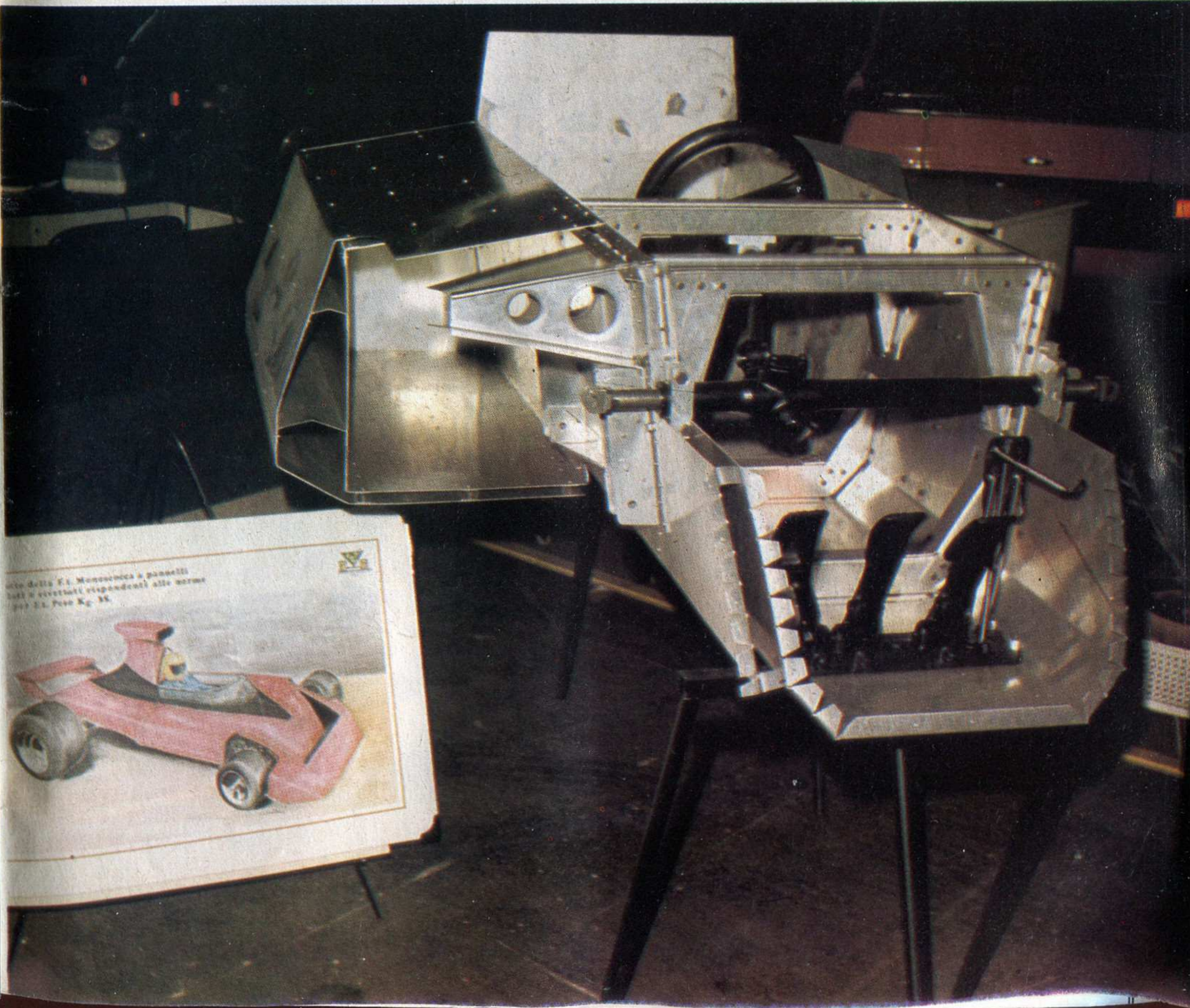
Per le altre Case, FERRARI, MASERATI, LAMBORGHINI ecc., la crisi è più profonda: va dalla paralisi totale al limite della sopravvivenza.

Chi invece nella crisi sta bene e non risente del momento sono gli importatori che hanno venduto come l'altro anno e in alcuni casi (Renault) anche di più.

Per la CITROEN non c'è crisi se non minima, grazie alla Dyane e alla GS. La PEUGEOT ha addirittura venduto 2000 macchine più del '73, così come la RENAULT che aveva in previsione di fatturare 85.000 veicoli e che molto probabilmente saranno superati.

La CHRYSLER-SIMCA ha lievemente diminuito il suo potere di penetrazione, ma in modo lieve, mentre la VW in attesa di avere in pieno la nuova gamma di vetture è «sotto» del 20-25%; la GM è a livelli del '73, la FORD ha invece perso un 15-20%. Fra le Case che più hanno risentito della congiuntura è la PORSCHE che ha perso all'incirca il 70% rispetto al 1973.

Giancarlo Cevenini



La retorica politica

Il voto SI' i «180» NO ai 18enni?

ROMA - Un diciottenne è maturo o immaturo? La questione, ancora controversa, troverà tra breve la sua soluzione; almeno per quanto riguarda l'estensione del voto ai minori di vent'anni. Per il momento, intanto, a noi risulta che il diciottenne è immaturo; e lo è tanto da essere incapace — per legge — di guidare un'automobile che possa superare i 180 kmh o una moto di cilindrata superiore ai 350 cmc.

Ora, ciò che non riusciamo a spiegarci è la diversa valutazione che viene data del diciottenne automobilista e del diciottenne elettore. Se il primo viene considerato non sufficientemente « responsabile verso di sé e gli altri » mancando di quella « maturità psicologica » e di quella « capacità sensoria e psichica » che caratterizza « un buon guidatore », non si comprende come il secondo (che è poi sempre lo stesso individuo) possa essere considerato, « quale soggetto di diritti e doveri, maturo per far parte dell'elettorato attivo ».

Il legislatore, evidentemente, ritiene che il condurre una vettura veloce costituisca un grave pericolo per la vita del conducente e di tutti gli altri cittadini mentre sembra sottovalutare la « pericolosità » del voto. Il quale non dovrebbe, in teoria, far del male a nessuno.

Sia chiaro che non siamo sfavorevoli al voto ai diciottenni; tutt'altro. Solo che non ci piacciono le discriminazioni e i « giochi di parole » su argomenti così importanti. Nella proposta di Legge Costituzionale n. 3125 si apprende, tra l'altro, che « Il cittadino, al compimento del diciottesimo anno, può compiere, secondo il diritto vigente, una considerevole quantità di atti che lo rendono soggetto titolare di diritti pieni, eguali a quelli che vengono riconosciuti alle persone civilmente adulte ».

Il testo della proposta di legge prosegue osservando che « un cittadino che assume doveri così complessi che attengono alla sfera del completo equilibrio della personalità » non può restare estraneo alle « responsabilità correlate alla conduzione sociale, politica ed economica dello Stato cui appartiene ». Più avanti i deputati che hanno presentato la proposta si chiedono: « Con quale rigore logico può essere sostenuto che un reo diciottenne debba pagare il proprio errore quando sbaglia, mentre non lo si considera maturo quando si tratta di scegliere un partito, un deputato, un senatore cui affidare il compito della rappresentanza — in ogni utile circostanza — della propria fede politica ».

La conclusione è ancora più sconcertante in quanto si afferma che bisogna « additare ai giovani le vie del benessere civile e politico, nel rispetto del gioco democratico, lasciandoli, senza costrizioni di sorta, diretta o indiretta, arbitri del proprio destino che in democrazia si condiziona e si domina appunto con il voto... ». Per esprimere il quale, aggiungiamo noi, il maturo e responsabile e libero diciottenne, può recarsi alla sezione elettorale in auto o in moto ma in ottemperanza alla « legge dei 180 » che lo dichiara immaturo e irresponsabile.

Gio' Luni

V8/Blog Sca

serenamente COPPA

sci
Rossignol
VINCITORI ASSOLUTI
COPPA DEL MONDO MASCHILE 1974



fornitori atleti
AZZURRI FIS

Serenamente

quando si è sicuri della superiorità del proprio prodotto, si può partecipare a una competizione come la Coppa del Mondo.

E vincerla, quando la sfortuna non si accanisce troppo. Come è successo a noi quest'anno.

Serenamente

accettiamo il fatto che ci siano altri buoni sci.

Perché siamo convinti che soltanto da una leale concorrenza nasce lo stimolo per un continuo miglioramento del prodotto. E con il prodotto migliore, si sa, si vince la Coppa del Mondo.

Vincere la Coppa del Mondo

è già una bella soddisfazione.

Vincerla serenamente è una grande soddisfazione.

Ma non partecipiamo alle competizioni soltanto per questo. Dalle competizioni vogliamo altre cose. Soprattutto un esame severo sulla validità del nostro impegno di ricerca tecnica.

Proprio per darvi uno sci di cui stare sereni. Voi e noi.

distribuiti in Italia da: **NICOLA ARISTIDE & FIGLIO 13051 BIELLA**

Al volante
(nel traffico)
della super
LANCIA
STRATOS

HO



guidato il TURBO in città



TORINO — E' consuetudine esporre le vetture vincitrici della Lancia nel Pub-Lancia in Piazza San Carlo, prestigiosamente rinnovato e affidato alle mani di Maria Luisa Migliari di cui è universalmente noto il genio gastronomico e non.

Accade il miracolo: dopo anni di implorazioni e di disperati tentativi, goffamente falliti, prima di nascere già nel cervello del protagonista, di ascesa aziendale rallentata inesorabilmente da una scarsa spinta di Archimede, una arcangelica segretaria scesa dai piani alti dei mega direttori comunica al nostro che tenta un crawl disperato seppellito da tonnellate di giornali che quotidianamente si riversano su di lui, la lieta novella. E' stato scelto tra un miliardo di concorrenti di tutta la galassia per assaporare il mistico privilegio di condurre la vettura vittoriosa nel Giro d'Italia, per qualche migliaio di metri dalla Sede della Squadra Corse Lancia alla centralissima Piazza San Carlo.

Alcune migliaia sono le raccomandazioni rivolte al nostro prima che possa avvicinarsi alla macchina, deve poi lasciare alcuni membri della famiglia in ostaggio, prima di salire.

L'emozione al volante provoca il classico fenomeno del cielo nero, tipico dei jet in virate a 6 g. di forza centrifuga; superato lo svenimento, conto alla rovescia per la messa in moto. L'udire il rombo possente, ruvido ed aristocratico ad un tempo, eccita la fantasia in un turbine di immagini dalla pubblicità del Petrus allo scatenarsi della musica della « Carmen » con finale naturalmente sull'Inno di Mameli. Asciugate le lagrime inevitabili, ese-

guiti i saluti militari e non, fascia bianca alla fronte, bevuto il sakè si parte.

Il nostro si sente ormai Andruet!, con fredda lucidità conduce l'astronave turbo-Stratos nel difficile traffico di Torino che nulla ha da invidiare alla fascia degli asteroidi. Tale è l'esaltazione, complice anche la facilità di guida della Stratos che ogni gesto dopo pochi istanti è naturale, come fatto da sempre. L'impressione è di essere davanti ad un televisore a colori di cui si è registi e spettatori ad un tempo, in un mondo di sensazioni che l'elettronica invano tenterebbe di riprodurre. La Stratos è il segno del comando e il mondo se ne accorge rendendo omaggio con occhi a scodella meno qualche sconsiderato cinquecentista che tenta disperati contrasti in accelerazione e viene rapidamente ridotto a polvere molto ricercata come concime chimico.

Nel nostro vi è un fondo di terrore abissale, dolcemente richiamato alla memoria prima del via da alcune velate raccomandazioni che suonano nel ricordo, un briciolo minacciose, trattandosi di fornire con le parti (del nostro) elementi fondamentali in omaggio alle varie banche mondiali di trapianti.

Solo un tic, unico segno che lo unisce al popolo circostante in una disperata simbiosi di debole materia, contrae ogni miliardesimo di secondo l'occhio sinistro del driver. Rimpiange il casco integrale che avrebbe mascherato la sua discendenza umana, ma il tentativo di indossarlo è fallito dopo un attacco di claustrofobia da neuro-deliri riparato in extremis con un elettrochoc in loco propinato

grazie alla presenza di accensione elettronica e relativo super-tecnico dall'hobby freudiano.

Anche la tuta è stata scartata dopo che il nostro si era rifiutato di spogliarsi in pubblico. Infatti, pieno di fratture e con gli abiti a brandelli strap-patigli dallo specialista in estrazioni di maxi cerchi inchiodati, dalla corporatura a caterpillar, messa la tuta, solo dopo lunga lotta, (anche perché ormai è impossibile il recupero degli abiti), era iniziata, sauna pazzesca dovuta al sole a 3.000 gradi inesorabilmente evocato, dopo mesi di gelo glaciale, da una finalmente certa conferma di freddo del colonnello Bernacca.

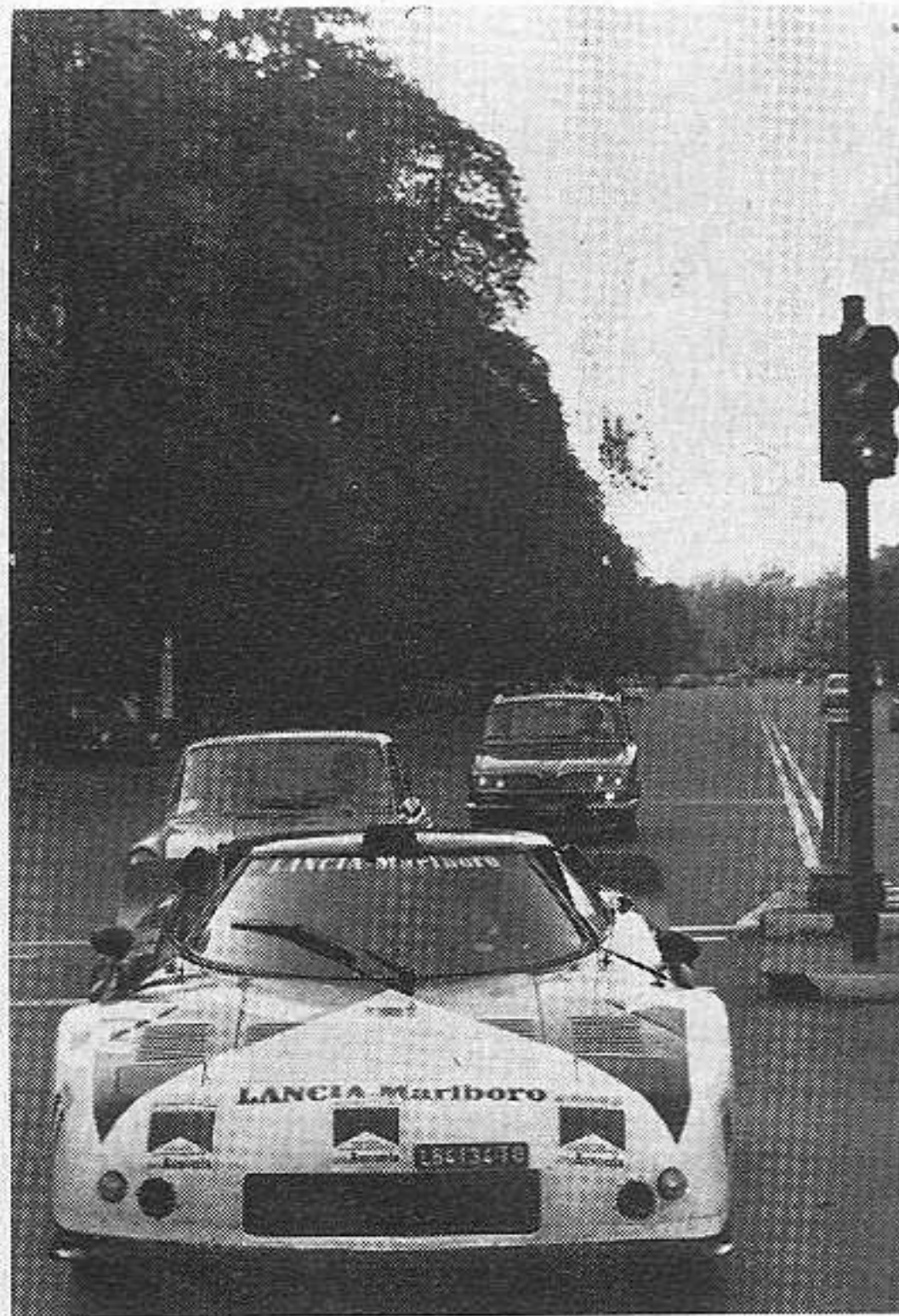
A salvarlo interviene il cardiologo della Ditta: 18 iniezioni di cardiotonici e niente tuta.

In corso Vittorio Emanuele, in via Roma procede con decisione dopo che il palazzo Lancia colla sua ombra, gigantesca meridiana ha segnato questa ora fatale, ricorda con commozione tutti gli impiegati alle finestre in un applauso scrosciante che ha infranto tutti i vetri e rischiato per il peso fuori baricentro di ribaltare l'invitta costruzione mai prima domata dalle intemperie costringendola perennemente nella posizione che la Torre di Pisa ha banalmente copiato traendone fama mondiale, non si sa perché. In Italia del resto è pieno di cose che pendono, e nessuno si scandalizza.

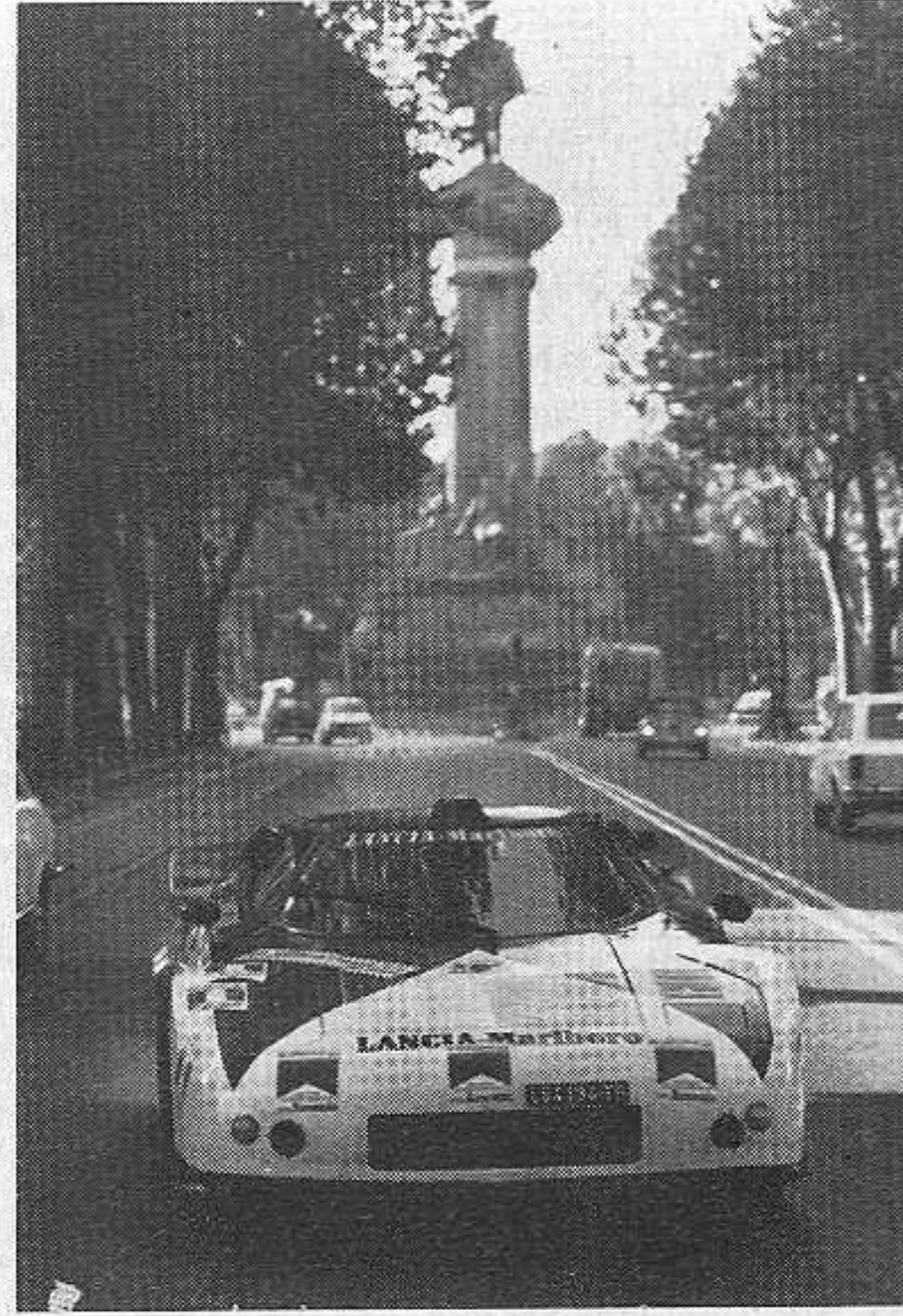
Per questo pensiero blasfemo e libertario verranno comminati duecento schiaffoni costringendo il nostro « Andruet-per-un'ora » a tornare alla Lancia a piedi, facendo però il giro dalla parte opposta della Terra.



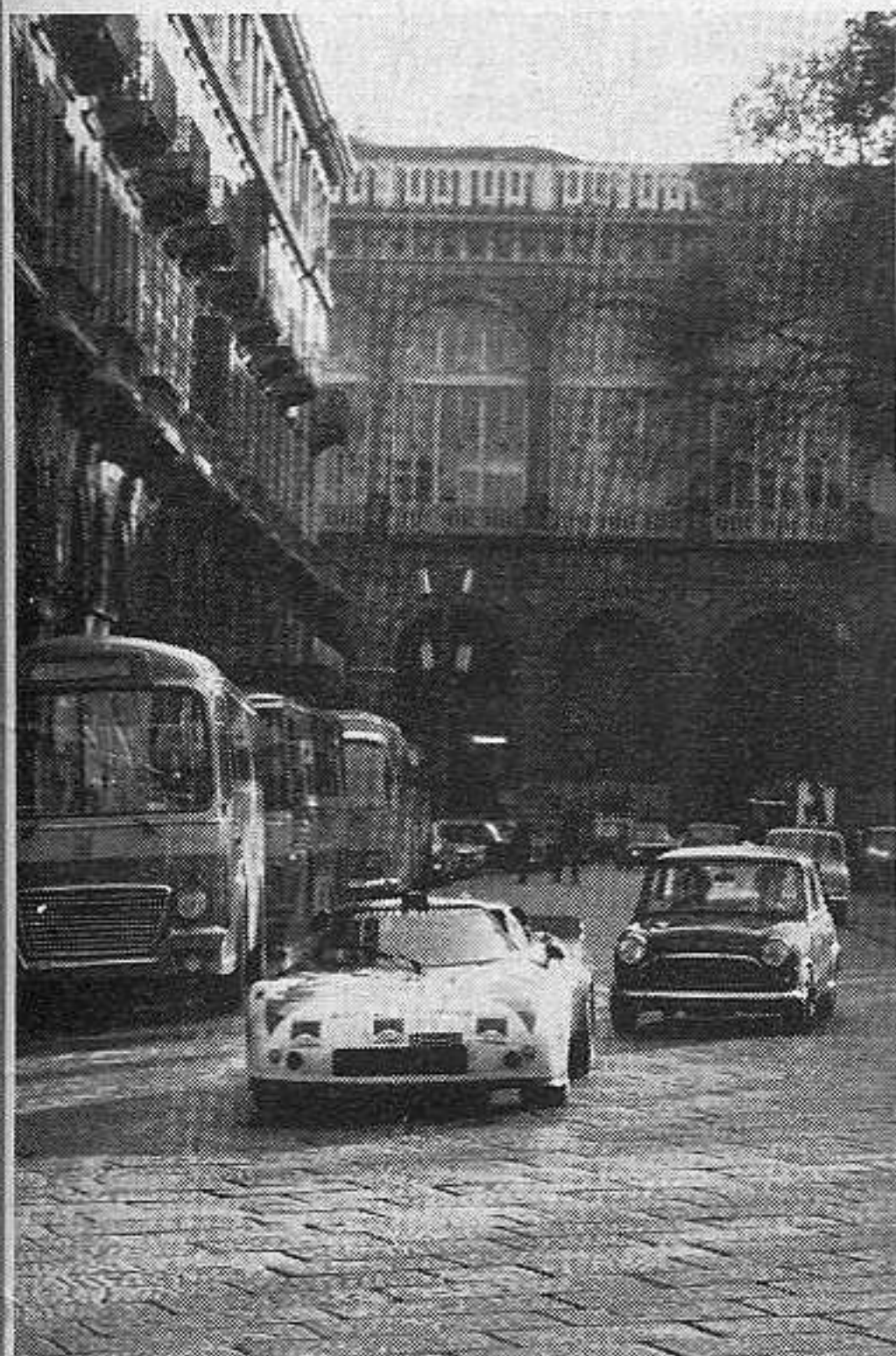
Vicino al Politecnico



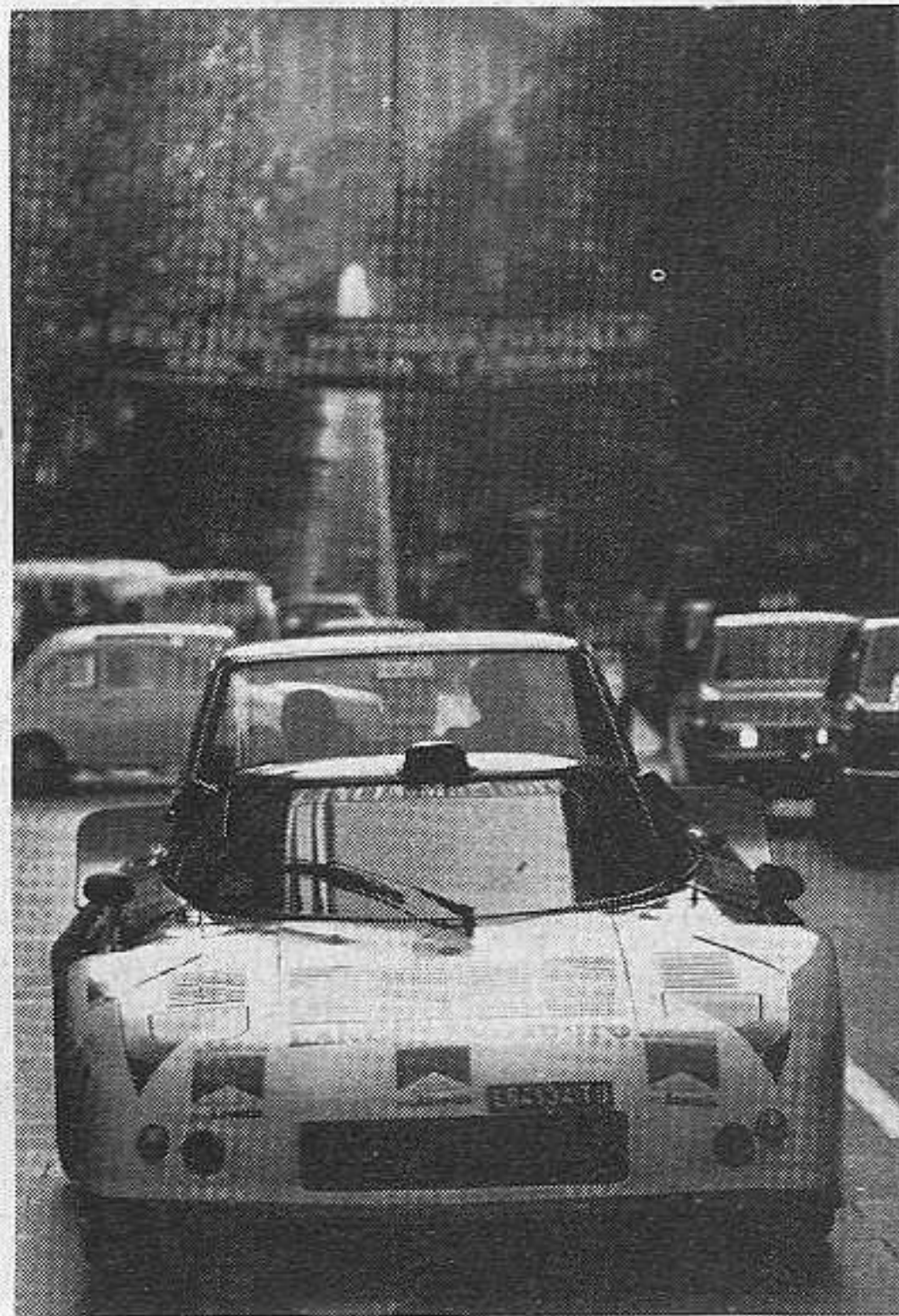
In Corso Stati Uniti



Eccoci in Corso Vittorio



Nei pressi di Porta Nuova



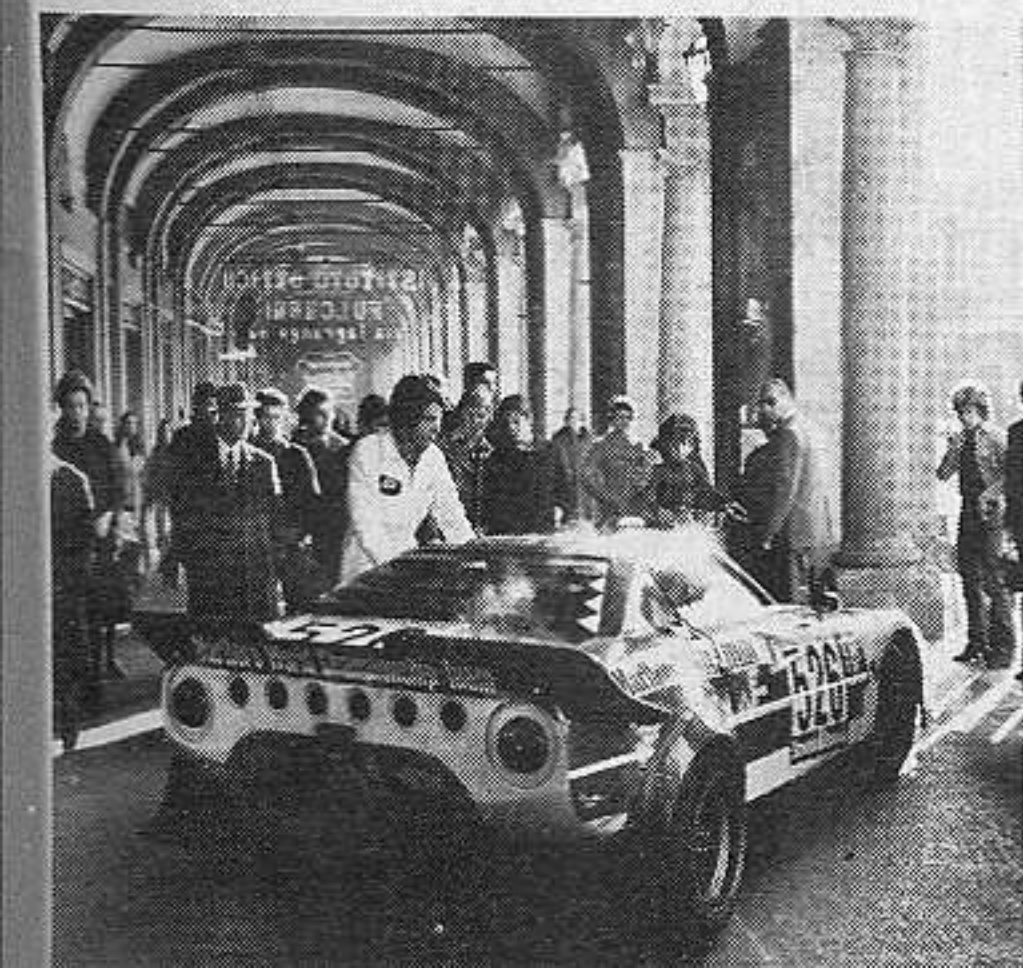
Nel traffico di via Roma



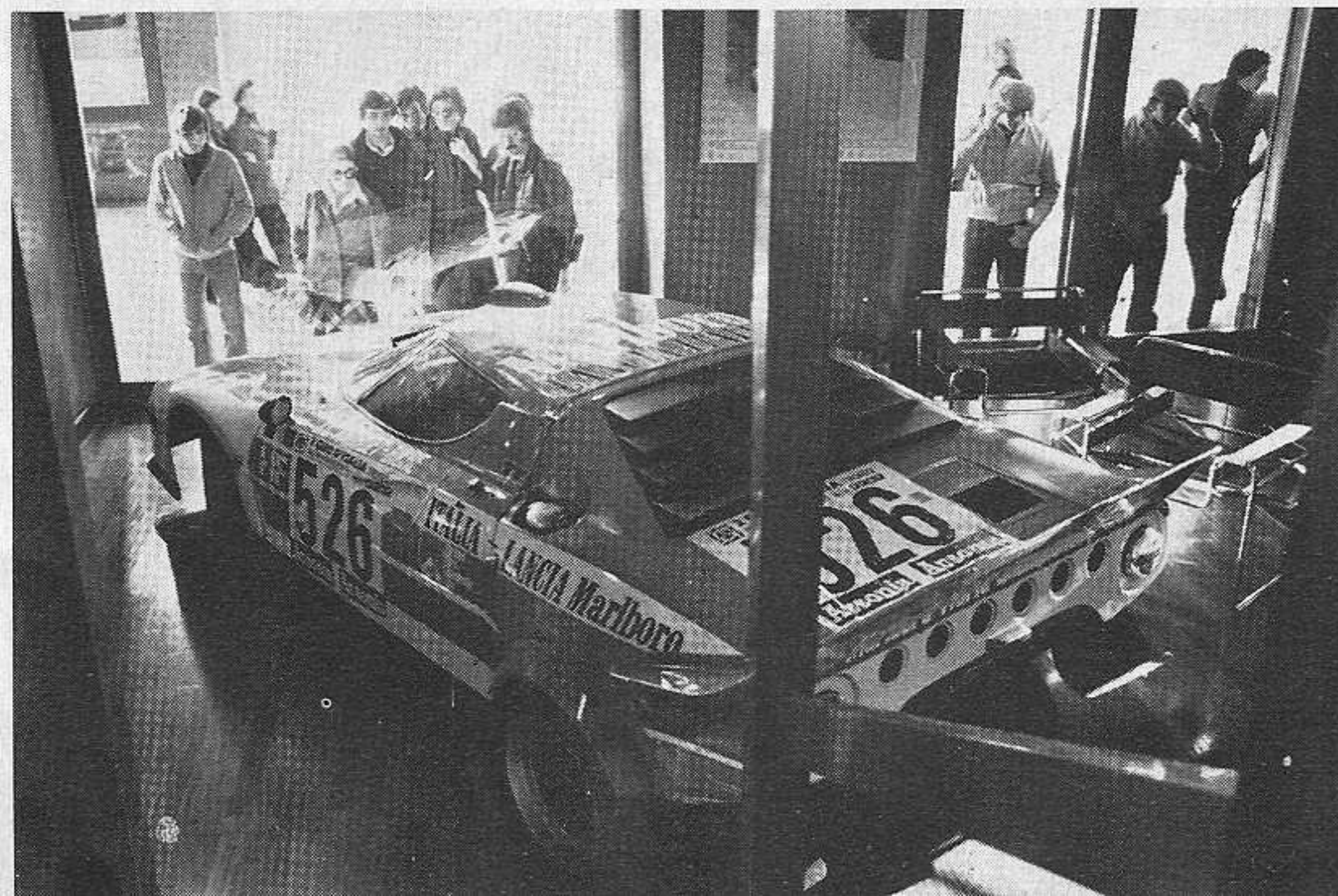
L'ingresso a piazza S. Carlo



Ed ecco la Stratos al suo posto



Ringraziamo molto il dottor Fiorio per le precisazioni che ci ha voluto fare, nella lettera che leggete qui a fianco. Essa dimostra fra l'altro come si possa utilmente arricchire il contenuto di un articolo senza necessariamente fare polemica fine a se stessa. In definitiva, infatti, nel suddetto articolo esprimevamo dubbi in assoluto sulla opportunità della scelta di una sovralimentazione (a turbocompressore o meccanica, non importa) di un motore a carburatori, non quello della Stratos in particolare, anche se l'esempio era a portata di mano. Fiorio ora difende questa scelta, affermando in sostanza che essa era il metodo più breve per migliorare il 2400 Dino, ammettendo implicitamente — fornendo dati molto significativi — che l'apporto della sovralimentazione è stato utilizzato a livello di semplice « correttivo ». Anche perché, a voler sfruttare appieno il turbo, sarebbero forse intervenuti problemi di tenuta alla distanza, oltre che problemi di installazione e di utilizzazione nella guida di tipo rallistico.



La LANCIA- CORSE difende e spiega il suo TURBO Competitivo anche in CORSICA

Sul numero 43 di Autosprint, abbiamo letto a pagina 32 un articolo inerente alle prestazioni della nostra vettura Stratos con turbocompressore.

In proposito precisiamo che abbiamo scelto tale soluzione per poter essere ragionevolmente competitivi in gare di lunga durata quali il Giro di Francia e il Giro d'Italia, ed è per questo che ci siamo indirizzati verso una soluzione che permettesse di raggiungere lo scopo nel minor tempo possibile.

La vettura che ha partecipato al Giro d'Italia con Andruet, riteniamo che abbia raggiunto tale scopo, infatti eroga una potenza di 375 HP a 8000 giri/min.' e una coppia di 36 kgm a 6300 giri/min.' con un ritardo di accelerazione quasi nullo tanto che il nostro pilota è propenso a poterla utilizzare anche su strade del tipo di quelle che si trovano nel Giro della Corsica.

In merito alle soluzioni tecniche adottate, notificiamo che la pressione di alimentazione è di 2 kg/cm² di valore assoluto, e il problema degli scompensi è stato risolto montando il motore sulla vettura non con un sistema rigido, ma elastico e lavorando sul sistema di distribuzione dell'aria dentro la vaschetta che racchiude i carburatori (queste modifiche sono state apportate dopo il Tour de France).

I limiti di pressione di sovralimentazione sono stati adottati per poter impiegare il Turbo in gare di durata, e non abbiamo mai avuto problemi di tenuta.

In proposito riteniamo che sul motore Dino Ferrari ci furono problemi di tenuta per l'uso del basamento motore in lega di alluminio anziché in ghisa e che non abbiamo dovuto ricorrere a soluzioni tipo anelli di tenuta metallici che sono indicati nel suddetto articolo.

Con questa vettura non abbiamo avuto l'intenzione di creare una « arma imbattibile » anche sulle piste per le quali non ci siamo indirizzati quest'anno, anche se il lavoro di sviluppo di una vettura non finisce mai.

Cesare Fiorio
Lancia Corse - Torino



Le date della TASMANIA

● Il calendario della COPPA TASMANIA è pronto, anche se per le gare in Australia c'è ancora qualche incertezza. Attualmente, comunque, sarebbe il seguente: 5 gennaio Levin; 10 gennaio Pukekohe; 19 gennaio Lady Wigram; 26 gennaio Teretonga; 2 febbraio Oran Park; 9 febbraio Surfers Paradise; 16 febbraio Sandown Park; 23 febbraio Adelaide. La possibile differenza consiste nel fatto che a volte fra la gara di Teretonga e quella di Oran Park ci sono due settimane d'intervallo e questo sposterebbe ovviamente anche le corse successive.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

HESKETH col 12-blu?

● Due giorni prima di sposarsi JAMES HUNT ha provato la Hesketh a Silverstone. Cambiamento più notevole: ha utilizzato pneumatici Goodyear per parte delle prove alternandoli con i Firestone. Ha segnato tempi attorno a 1'18". Si è poi saputo che la vettura montava il servofreno. A proposito, si parla di una Hesketh con motore Matra F.1.

● Il GP DEL BRASILE 1975 si svolgerà ad Interlagos e non a Brasilia, dove avrebbe dovuto essere organizzato; questo per favorire i piloti brasiliani, che conoscono meglio il circuito.

● I risultati del RALLY LINDISFARNE hanno praticamente garantito che campionesse inglesi dei rallyes per il 1974 sarà Billy Coleman, perché l'unico pilota che avrebbe potuto uguagliare i suoi punti, Tony Pond, ha avuto un incidente con la sua Opel. Lo spodestato «monarca» dei rallyes inglesi, Clark, si è ripreso, dopo un recente periodo di iella e di insuccessi, e ha vinto il rally in coppia con Jim Porter.

II RAC «segreto»

● Incontrato a Sanremo, CLAES BILLSTAM (il navigatore di Harry Kallstrom) ha dichiarato di essere di passaggio prima di iniziare le prove (dei percorsi segreti) del prossimo Rally RAC. E pensare che quando i vari Munari, Paganelli, Pinto e compagnia sostenevano che il RAC era segreto solo per noi, non gli credeva nessuno!

● L'autogimkana-sprint «TROFEG del MOTORE FUSO» giungerà domenica 17 novembre alla sua quarta edizione. La manifestazione, libera a tutti i possessori di patente regolarmente bollata, avrà luogo al Kartdromo S.ta Croce di Carpi ed alla stessa sono ammesse quattro categorie di vetture: fino a 500 cc; da 501 a 1000 cc; da 1001 a 1300 cc; oltre 1300 cc. Le partenze inizieranno alle ore 8,30 e a gara ultimata verranno assegnati i ricchi premi in palio.

● Il RALLY DEL RAC partirà da York alle ore 9 del 16 novembre e quest'anno ci saranno due nuovi tratti speciali mentre un altro che doveva esserci è stato annullato.

● La conquista del Campionato Europeo, da parte di DEPAILLER, non è che una tappa nei programmi Elf. Infatti la Casa francese ha già destinato, l'anno prossimo, la stessa cifra che ha speso quest'anno a far diventare il conduttore della Tyrrell campione d'Europa, per finanziare (sempre presso la March) una vettura per l'astro nascente Tambay. Sembra proprio di essere in Italia.

● In questi giorni JOHN LEPP dovrebbe andare al Ricard per provare una delle Alpine A441 che la Casa vende (dieci in tutto) complete con motore V6. Per ora, però, non ci sono programmi perché Lepp la usi nelle corse due litri.



A Magione, la scorsa settimana, c'erano anche delle gare di contorno. In questa sequenza, vediamo sbandare la Giannini di De Francesco, che coinvolge anche quella del rivale Pesetti



● Il corso di pilotaggio di RAUNO AALTONEN si è svolto nelle montagne dell'Eifel, vicino al circuito del Nurburgring. E' durato per tre giorni su un terreno ideale per l'insegnamento di tutte le tecniche rallistiche. Sempre a proposito di Aaltonen, questi non piloterà una Fiat nel Rally del RAC. La guida era stata offerta a Warmbold, il quale andrà invece al Rally Bandana.

● BOB HARPER continua a essere reticente circa i suoi programmi per il 1975, dopo le delusioni avute in F.2. Non si sa dunque ancora se potrà piede in F.1 come sperava, se resterà in F.2 o se rinuncerà del tutto.

MATRA per KAUSSEN

● WILLI KAUSSEN vuole comprare una Matra Simca MS670C per iscriverla al campionato Marche 1975. Crombac, «l'uomo» delle relazioni pubbliche della Matra, ha manifestato molto interesse, tanto più che Kausen vuole iscriverne i fratelli Fittipaldi in quattro «1000 Km»: Nurburgring, Monza, Osterreiring e il round francese, ovunque sarà.

● L'inchiesta ufficiale sul circuito di DONINGTON si svolgerà nei giorni 26, 27 e 28 novembre e il DPRA (Donington Park Racing Association) il 6 novembre organizzerà una serata, in cui si proietteranno films automobilistici, per trovare fondi con cui battersi perché venga concesso di utilizzare il circuito.

SIGMA/JOJO UMMARINO

ti facciamo una ruota così!

ruote in lega leggera mille-miglia

FOMB FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA 25100 - Via Scuole, 5 tel. 302281/2 - 391604

Super F.2 con ELF

● La ELF spera di fare rivivere i Trophées de France nel 1976. Saranno più o meno come la serie IROC di Penske, con un gruppo selezionato di piloti da Grand Prix che parteciperanno a cinque o sei (alcune non in Francia) gare su vetture di F.2.

● La dodicesima mostra internazionale della VETTURA DA CORSA (è biennale) verrà inaugurata all'Olympia di Londra il 1. gennaio 1975 e si concluderà il giorno 11 dello stesso mese.

● Dopo le sue buone prestazioni in F. 5000, con la Chevron B24, ALAN JONES è stato invitato a provare una delle VDS ufficiali. Stiller ha detto che quasi certamente farà correre Jones in F. 5000 l'anno prossimo e probabilmente anche in F.2. Il pilota ha del resto già provato una nuova March F.2 con motore Ford Cosworth BDG.

Il nuovo C.D. SACCO

● La «Sacco Corse» ha un nuovo Consiglio Direttivo. Dopo la consultazione elettorale avvenuta tempo fa, i soci hanno così espresso i loro desiderata: presidente, Cordelio Sacco; segretario, Lorenzo Gubellini; consiglieri, Paolo Mazzanti, Bruno Frasca e Alberto Suzzi.

• Dopo un lungo periodo di silenzio il S.I.A. (Sindacato Italiano Automobilisti) fa di nuovo udire la propria voce. Come sempre obiettivo degli strali del SIA, diretto dal « segretario nazionale responsabile fondatore » Luciano Cassan, è il Sindaco di Milano invitato a rispondere, in uno con la sua Giunta, a una nuova « formale richiesta » in sei punti del sindacato medesimo. Nel suo « ultimatum » il segretario nazionale, fa richiesta « dell'abolizione delle corsie riservate, delle isole pedonali non in regola con la legge, dei posteggi a pagamento e la revisione di tutta la segnaletica, nonché il controllo su tutti i fondi stanziati dallo Stato e dal Comune a favore della circolazione ».

V8/Blog Sca Il radar autostradale

• L'Ente per l'energia atomica del REGNO UNITO ha realizzato due apparecchi relativamente economici per misurare la visibilità sulle autostrade. Uno si chiama Visirange ed è un mezzo di controllo ordinario per il traffico, l'altro è il Visiplan, un sistema per la determinazione e la registrazione della visibilità in punti prescelti in funzione degli studi preliminari relativi alla costruzione di nuove strade.



TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

L'auto... licenziamento

• La OPEL, costretta a ridurre il personale per via della diminuzione nelle vendite, ha offerto a tremila dei suoi 51.000 dipendenti un premio di « autolicenziamento » per chi si dimetterà prima di Natale. Il premio, che varia da circa un milione e mezzo a due milioni, verrà pagato subito.

• La DU PONT ha finalmente immesso sul mercato europeo una nuova gamma di tecnopolimeri termoplastici conosciuti negli USA sotto la denominazione di « MIN-LON ». Una resina speciale che ha trovato grande applicazione nel campo automobilistico e nei settori meccanico ed elettrico per la sua grande resistenza.

• La BRITISH LEYLAND prevede un grosso aumento nelle vendite delle proprie vetture economiche negli Stati Uniti, in seguito all'appello del presidente Ford per la riduzione delle importazioni di benzina. Qualche mese fa la BL esportò negli Stati Uniti ben 2000 vetture, di cui 1000 erano Marina.

• Da otto anni la REGIE RENAULT, con l'operazione « Strade del mondo », consente a equipaggi formati di giovani dai diciotto ai venticinque anni di compiere un viaggio a scopi scientifici, in paesi di loro scelta. Per l'impresa vengono imposte nuove Renault e la Casa verso la fine anno studia i progetti proposti.

• Confermato dal 15 al 26 gennaio 1975 il SALONE di BRUXELLES che occupa un'estensione di 100.000 metri quadrati e che ospiterà 82 marche espositrici di 15 Paesi per l'automobile, 61 marche di 15 Paesi per il veicolo utilitario e 46 marche di 6 Paesi per i maestri della carrozzeria.

• La PERKINS ENGINES presenta un rivestimento superficiale assorbitore dei rumori, che riduce efficientemente il fracasso dei motori diesel in condizioni di prova in laboratorio. I motori dotati di questo rivestimento dovrebbero entrare in produzione nel 1976.

• La Casa automobilistica Iran National ha firmato un nuovo accordo con la CHRYSLER, che prevede la fornitura di elementi da parte delle affiliate americane, francesi ed inglesi del gruppo. Ciò consentirà un aumento della produzione dalle 90.000 unità attuali alle 500.000 previste per il 1980.



La triruote canadese

TORONTO A cominciare dal 1975 la General Motors canadese produrrà tre nuove vetture di lusso negli stabilimenti di St. Therese nel Quebec: la Chevrolet Monza 2+2, la Buick Skylark che verranno messe in vendita solo in Canada, mentre la Oldsmobile Starfire verrà inoltrata anche sul mercato americano.

Intanto, nel clima di « carestia » generale, l'inventore canadese Blythe Roger ha costruito un veicolo a tre ruote, capace di percorrere circa 23 km con un litro e di raggiungere una velocità massima di circa 120 kmh. La vettura è a due posti, pesa solo 320 kg ed è lunga due metri e quaranta: realizzata in plastica è resa particolarmente sicura da un robusto roll bar e da una cantina di protezione metallica, uso paraurti, che la cinge completamente.

• La GENERAL MOTORS ha annunciato che dovrà licenziare almeno 6000 dipendenti per fare fronte alla diminuzione di produzione prevista per il 1975. Alla fine del 1974 la Casa dovrebbe avere prodotto circa dieci milioni di vetture e la cifra dovrebbe scendere, il prossimo anno, a circa nove milioni e mezzo.



• Ecco il momento magico del ritorno in Europa di un celebre personaggio hollywoodiano. Si tratta di HERBIE, il Maggiolino che ha un cuore, immortalato per lo schermo dalla Walt Disney Ltd. nel film di successo « Il Maggiolino matto ». Sulle ali di quella corale affermazione, la casa produttrice del primo film, ha realizzato la... seconda puntata e la celebre « star » ritornerà presto sugli schermi italiani nella storia chiamata « HERBIE il Maggiolino sempre più matto ». Ciò avviene in coincidenza della costruzione del 18 milionesimo Maggiolino VW: un record assoluto in campo auto.

• Un INGLESE di Ramsgate, addetto alle pulizie in una fabbrica di automobili, ha festeggiato nel giugno scorso il suo ottantottesimo anno di lavoro.

• Tutta l'attività della BP Italiana viene praticamente « fotografata » dall'elaboratore elettronico « Sistema 370 IBM modello 135 » che è in grado di fornire agli uffici interessati una documentazione dettagliata o riassuntiva a seconda delle esigenze.

• La produzione della GENERAL MOTORS nel mese di settembre è stata di 349.394 unità contro le 425.005 del settembre 1973. Gli utili nel primo semestre sono stati di 419,2 milioni di dollari, contro 1,6 miliardi nello stesso periodo del 1973.

• Le berline a tre ruote Robin della RELIANT saranno prodotte su licenza in Grecia, dalla Mebea di Atene, la vettura potrà raggiungere i 21 kmh.

• Un MARINAIO FRANCESE in pensione ha presentato ai tecnici del ministero dell'industria a Parigi un prodotto di origine cellulosa che presenta lo stesso potere calorifico e lo stesso indice di ottani della benzina tradizionale. Si potrebbe produrre questo « carburante », da mescolare a quello « vero », ricavandolo dalla barbabietola, dalla paglia o dal pooppo.



MOTUL

sicurezza
nella
lubrificazione