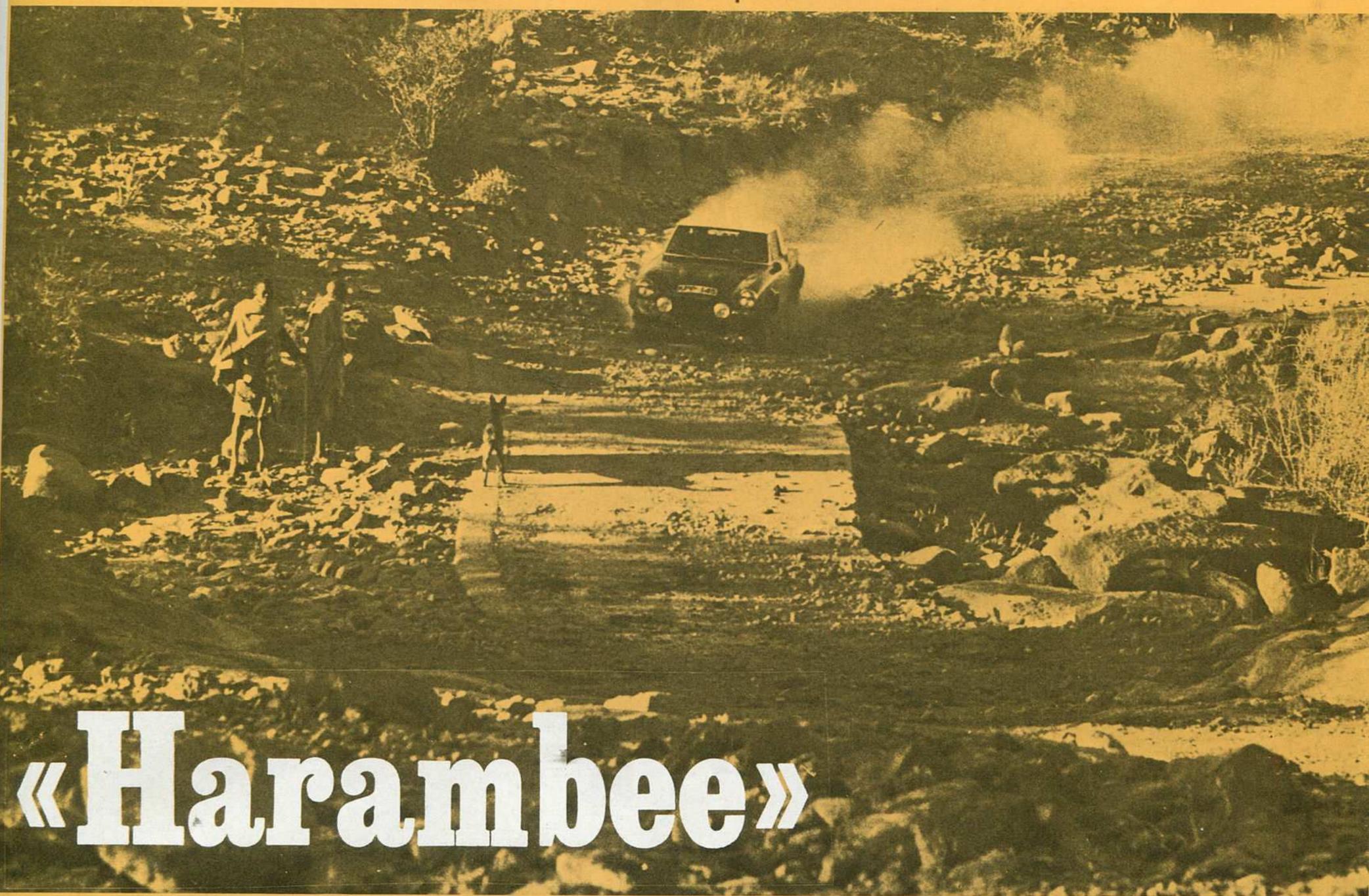


L'EAST AFRICAN SAFARI com'è



«Harambee»

NAIROBI - «Harambee» è parola Swahili, che in italiano suona pressapoco: «*Diamoci dentro tutti assieme*» ed è la parola magica del Safari, quella che risuonerà chissà quante volte lungo i 5400 tormentati chilometri di questa incredibile, affascinante corsa. Quando la macchina sprofonda nel fango fino ai mozzi, o è immobilizzata da un banco di sabbia, o rischia di colare a picco in uno dei tanti guadi che costellano il percorso, solo l'aiuto degli spettatori può cavare d'impaccio i malcapitati equipaggi e consentir loro di proseguire fino al prossimo trabocchetto; e gli spettatori, pastori Masai o guerrieri Samburu, che riscoprono l'esistenza delle auto ad ogni edizione del Safari, che in cuor loro devono vedere come una gigantesca danza propiziatoria, accorrono numerosi a prestare la loro rumorosa e festante opera, allettati dalla pioggia di scellini che il disgraziato di turno distribuisce a piene mani per togliersi dai guai al più presto possibile. E i guai che possono capitare in questo infernale percorso, messo assieme con un certo sadismo da Derek Gates, deus ex machina dell'East African Safari, sono veramente moltissimi. A parte quelli accennati prima che sono, per così dire, di normale amministrazione, le caratteristiche stradali del percorso, che deve essere coperto ad una media *sempre* superiore alle 70 mph (112 kmh), sottoporranno vetture e piloti ad un collaudo talmente severo che solo pochi, molto bravi e molto fortunati, riusciranno a superarlo completamente.

La gara si articola su tre giri distinti (1700, 1700, 2000 km), intervallati da due riposi a Nairobi e comprendenti ognuno una breve sosta intermedia. Il primo ed il secondo giro porteranno i partecipanti (si prevede la cifra record di 120 iscritti) nelle regioni desertiche del Nord. Paesaggi lunari, strade scavate nella roccia oppure appena tracciate da due file di pietre ed un fondo di una durezza incredibile, queste le caratteristiche dei primi 3400 km, che provvederanno ad una severissima selezione di piloti e di mezzi. I superstiti potranno darsi battaglia, ammesso che abbiano sufficienti riserve di macchina e di energie per farlo, sul tracciato più europeo della terza tappa, che scende a sud fino a Malindi e Mombasa, alternando tratti in asfalto veloce a prove tortuose in collina.

La preparazione di una gara del genere richiede un tipo di

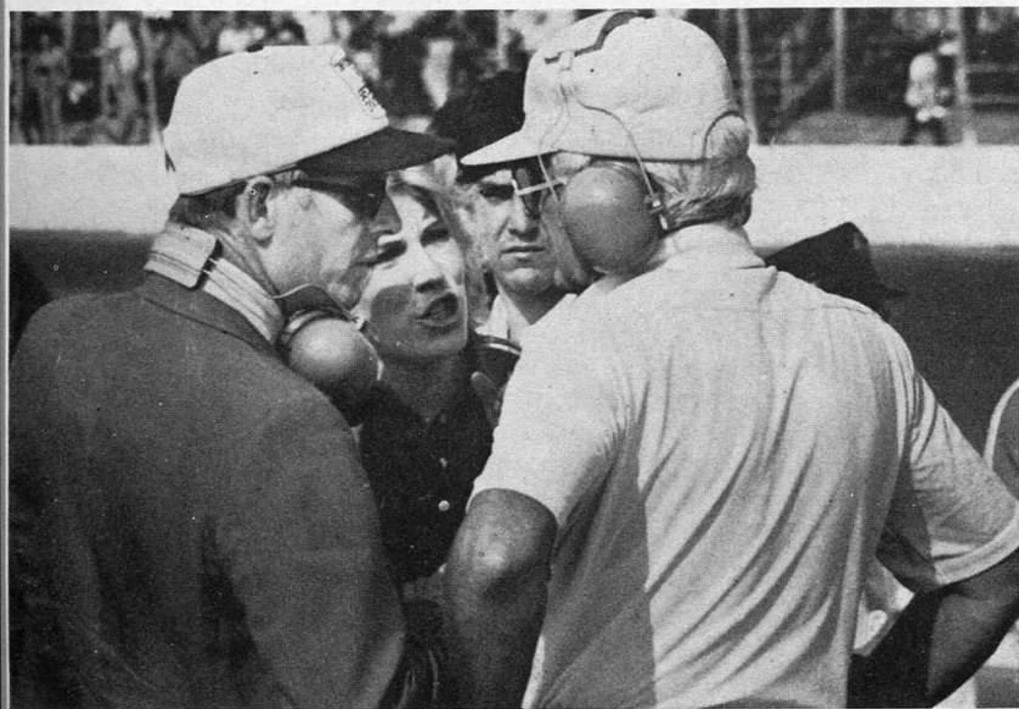
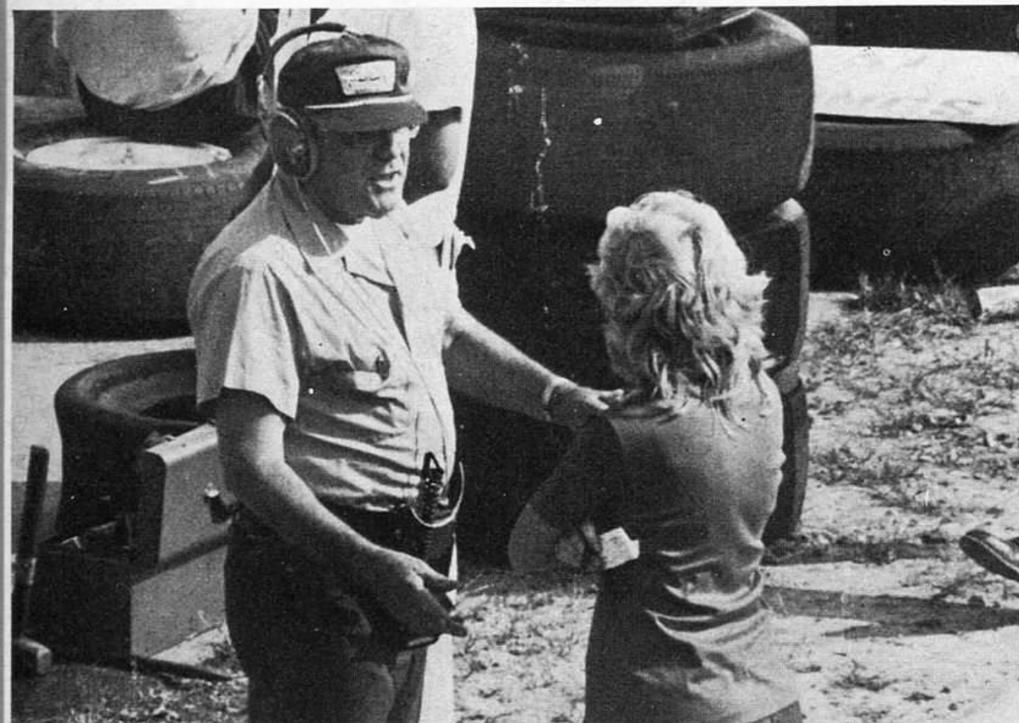
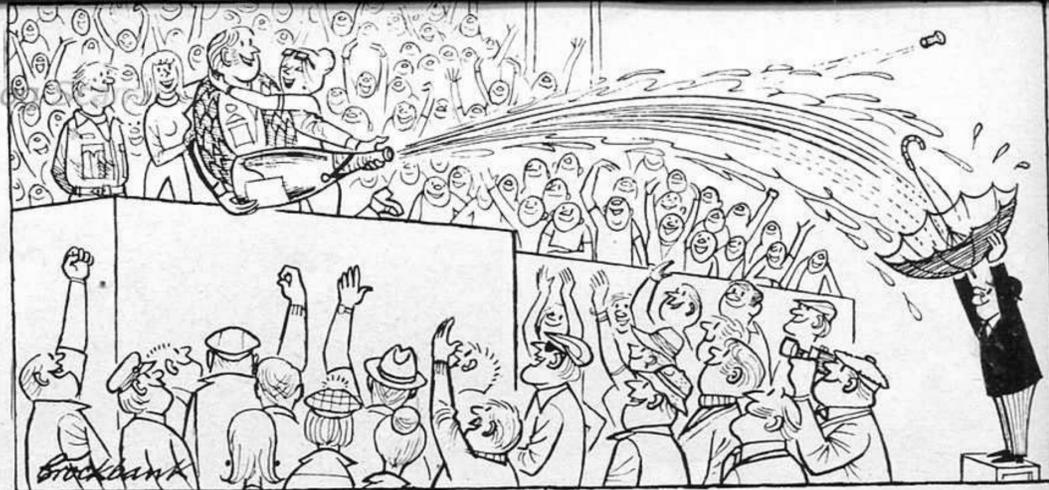
lavoro completamente diverso da quello che si fa normalmente: le note si prendono con l'ausilio del tripmaster e più che altro servono ad avvisare il pilota dell'avvicinarsi di un tratto particolarmente brutto o di una curva anomala, da affrontare con speciale cautela. Essendo praticamente il Safari un'unica prova di velocità, sarebbe infatti controproducente servirsi delle normali note in quanto queste, oltre a richiedere un enorme sforzo di concentrazione per pilota e navigatore (pensate cosa dev'essere parlare o ascoltare per 15, 20 ore di fila!), darebbero alla guida un'impostazione troppo «al limite», assolutamente negativa ai fini dell'economia generale di questo tipo di gara. Meglio sacrificare la velocità quando il fondo lo richiede, dicono gli esperti del Safari e prendere qualche minuto (sic) di ritardo ad un C.O., che rientrare nel tempo a tutti i costi e fermarsi poi mezz'ora, se non definitivamente, all'assistenza, con la macchina a pezzi.

Questo perché i tempi imposti sono tali da lasciare solo i pochi minuti per fare benzina e nient'altro. Quindi negli allenamenti si cerca più che altro di familiarizzare con le caratteristiche del percorso, di assuefarsi ad un certo ritmo, giusto compromesso tra velocità e cautela.

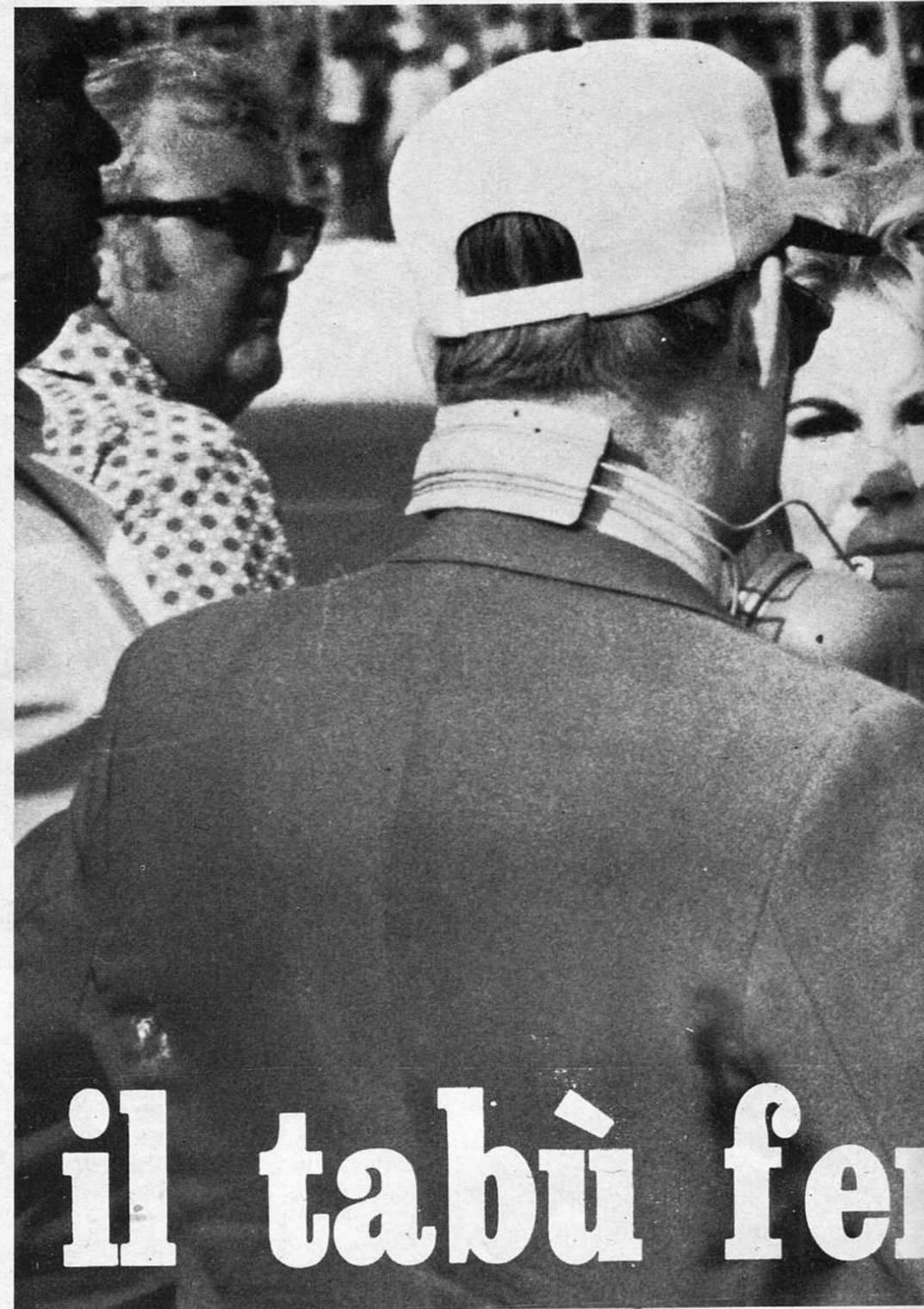
A contendersi la vittoria in questa corsa tanto particolare, certamente una delle più ambite ed importanti nel mondo, ci sarà naturalmente il fior fiore del rallyismo internazionale. La Lancia, oltre al campione europeo Munari (per l'occasione in coppia con il mago locale Lofty Drews) è riuscita ad accaparrarsi il vincitore dell'anno scorso, il keniota Shekhar Mehta, che proprio in questi giorni ha cominciato gli allenamenti con una Fulvia HF. La Fiat sarà alla partenza con due equipaggi «nazionali», Paganelli-Russo e Barbasio-Sodano ed uno «indigeno», formato dai due locali Uliathe e Smith, che con una 125 si piazzarono 8. nel Safari '73. La Datsun ha iscritto tre vetture, di cui una certamente per Kallstrom-Billstam e l'altra grande favorita, la Porsche, si presenterà con lo specialista Hermann (recente vincitore del Bandama Rally) e col ripescato Waldegaard.

Ci saranno poi la Peugeot (con cinque macchine per Mikkola, Makinen, Leonnet, Harris, Fall) e la Renault (quattro macchine, due Alpine per Therier e Mamiche, e due R17 per Piot e Nicolas).

Piero Sodano



Un esempio, fotografico, per tutti, dell'apartheid per le donne nelle corse USA. Dorsey Patrick, la deliziosa corrispondente della rivista « Stop watcher » alle prese con un energico official della NASCAR. « Esca di qua ». « Guardi che sono autorizzata dal signor tale a rimanere ». « Non mi interessa lei deve uscire immediatamente ». « Glielo dica lei che posso rimanere ». Niente da fare, Dorsey deve lasciare i box, indicando idealmente le colleghe, le amiche, le mogli dei piloti che in Europa non hanno questi problemi



il tabù fe

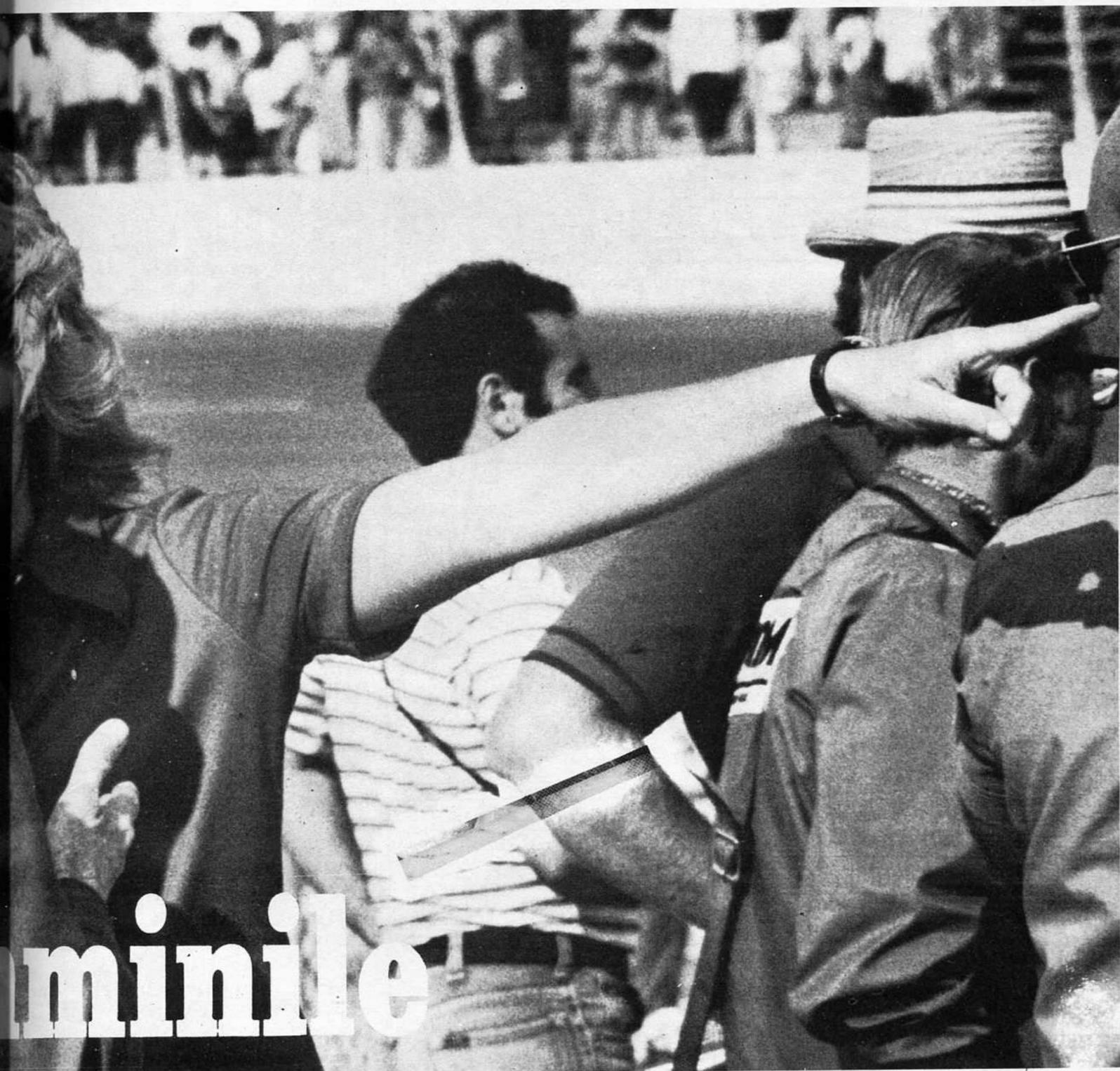
Forse questo articolo avrebbe dovuto essere scritto da una donna, dato che difende il sesso femminile ed è quindi inteso a spezzare una lancia in suo favore. L'idea è nata mentre udivo per caso una conversazione fra un uomo e una donna, i quali discutevano sul motivo per cui nel mondo delle corse le donne non appaiono.

Non si sa bene perché le donne non sono in grado di porre piede nella zona dei boxes, o in quella del parco macchine, alle gare USAC o NASCAR. In effetti, le risposte sono sempre diverse. Quando abbiamo chiesto a Frank Del Roy, direttore tecnico dell'USAC, il motivo di questa « assenza » ci ha risposto: « Bè, credo che dipenda dal fatto che è sempre stato così. Insomma, non si possono cambiare i regolamenti ». Un altro funzionario

ha osservato: « Le donne portano sfortuna e non le vogliamo in giro ». Un altro ancora ha detto, senza perifrasi: « Rendono nervosi i piloti e i meccanici ». Quanto a Mr. Fiengler, il settantaduenne direttore del circuito d'Indianapolis, ci ha risposto: « Le donne sono sciocche e, semplicemente, non hanno nulla a che vedere con le zone dei boxes e del parco macchine. Io farò il possibile per tenerne lontano il maggior numero possibile ».

Tutte queste risposte sono basate sulla superstizione, sui concetti puritani degli uomini, ma in effetti non esiste una legge specifica che vieti alle donne di entrare nella zona dei boxes. Si tratta di « razzismo? » e studiamo per un momento i motivi che portano all'esclusione delle donne. Prima occorre esaminare il ruolo generale svolto dal sesso femminile nella società americana-

Le ragazze, si arrabbieranno leggendo questo servizio (non parliamo poi di LELLA LOMBARDI, CHRISTINE BEAUMONT, CHRISTINE BECKERS, MARIANNE HOEPFNER, Madame COTTON, DONATELLA TOMINZ, ecc.)



na. Il maschio americano è stato allevato nella credenza che il suo è il sesso predominante. Per lui, la donna è un « simbolo sessuale » dall'intelligenza limitata. Pertanto, da un secolo da donna americana ha il complesso che deriva dal credere in questo concetto. Agli inizi degli anni sessanta, però, cominciò a nascere negli Stati Uniti un forte movimento per « la liberazione della donna » e molte donne presero a ribellarsi contro queste vecchie norme della società. Il primo passo consistette nel porre piede liberamente in luoghi proibiti, quali bar e locali notturni. Poi presero a bruciare i loro reggipetti, quindi chiesero uguaglianza nei salari e, finalmente, cominciarono a occupare posti di lavoro che prima erano « per soli uomini »; costruttrici edili, conduttrici di tassi, avvocatessse, senza contare che cominciarono

anche a cimentarsi in sport violenti quali il rugby e l'hockey su ghiaccio.

Eppure restava ancora una grande barriera, che il movimento femminista non riusciva a superare facilmente: le antiquate regole vigenti nel mondo delle corse automobilistiche. Due anni fa nacque una controversia, quando Jane Mase, una fotografa, fece causa al circuito d'Indianapolis, che da anni vietava a qualsiasi donna l'accesso alle zone dei boxes e del parco macchine. Vinse la causa e un funzionario dell'USAC commentò: « **Se ne lasciate entrare una, ora dovremo lasciarle entrare tutte** ».

D'altro canto i circuiti non sono completamente privi di donne. Ora ci sono quelle pagate per lanciare prodotti « corsaioli » e sono i simboli del sesso, per il maschio americano. Generalmente hanno i capelli tinti di biondo

platino, indossano strettissime mini-gonne e camicie e sfoggiano distintivi della STP, della Firestone, della Purolator e così via.

Un meccanico del team di Bobby Unser ci ha detto: « **La vettura è il simbolo del maschio** ». La sua frase ha subito fatto accorrere altri meccanici, anche troppo desiderosi di esprimere i loro pareri. « **Le donne sono meno coraggiose degli uomini... sono troppo emotive... non potrebbero reggere alla tensione e allo sforzo fisico...** ».

Una conduttrice, che corre nelle gare dello SCCA (che ammette le donne) ha detto: « **Non è difficile, come pilotare vetture tipo Indy. Non occorre forza fisica, bastano intelligenza, buona vista e, naturalmente, riflessi pronti, tutte doti che io ho** ».

Adriano Manocchia

CONTINUA A PAGINA 64



In Europa, l'accesso ai box è consentito alle donne. Dall'alto la signora Reutemann, Barbro Peterson, Maria Helena Fittipaldi e, sotto, la signora Tyrrell



CONTINUAZIONE DA PAG. 63

Mario Andretti ha detto: «Le donne creano un'atmosfera, danno animazione, però, francamente, non vedo che possano gareggiare con noi. Se facessi l'amore con una conduttrice, avrei l'impressione di farlo con Bobby Unser».

Lo stesso Unser ha commentato: «Le donne sono piacevoli da guardare e brave in cucina. Ah, sono anche ottime segretarie». Il parere di Foyt è stato il seguente: «Le donne sono fatte per altre cose, almeno quelle ca-

rine. Certo che se gareggiassero sarebbe più divertente, ci sarebbero più situazioni romantiche».

Ho poi deciso di chiedere alla moglie di Dan Gurney, la bella, bionda Evi, quale fosse secondo lei il rapporto fra gli uomini e le loro vetture. Mi ha risposto: «E' un rapporto molto speciale, che a volte diventa irritante. Dan parla di un motore come se fosse un essere umano. Ogni tanto lo chiama perfino "lei"».

Una giornalista, Susan Cohen, ha definito il pilota americano in genere molto immaturo. A suo modo di vedere le antiquate re-

strizioni, nei riguardi delle donne, sono basate su due concetti: ① le donne sono i trofei in carne e ossa del mondo automobilistico. Si prevede che si eccitano nel vedere uomini che si precipitano attorno alle curve sulle loro vetture pronte a concedersi in modo automatico, quanto il bacio che la «Reginetta» della gara dà al vincitore; ② questo è un mondo creato da uomini che scappano di fronte alle donne, come frati che si rifugiano in un monastero. Sicuri, nel loro piccolo mondo personale, con le loro amanti di metallo.

Negli Stati Uniti si sono avute strane forze nuove in molti ambienti e uno è quello delle corse. Finalmente tanti dei suoi complessi aspetti stanno scomparendo, piano piano la rigidità si allenta. La severa divisione dei ruoli rende i rapporti umani fra i due sessi difficili, a volte noiosi, e i tradizionali bastioni della «congrega» maschile, bar clubs e così via, stanno perdendo in popolarità.

Le corse sono l'ultimo avamposto di un mondo ove è scontato che gli uomini sono «uomini» e le donne simboli sessuali di scarsa intelligenza. Il dottor Bart, professore all'Università dell'Illinois, ha osservato: «Per i maschi è importante conservare intatto tale avamposto perché nella nostra società la mascolinità è tanto precaria. Deve essere continuamente dimostrata e si può perderla in un baleno, mettendo in luce qualsiasi segno di debolezza, quale sensibilità, compassione, tenerezza e anche sconfitta».

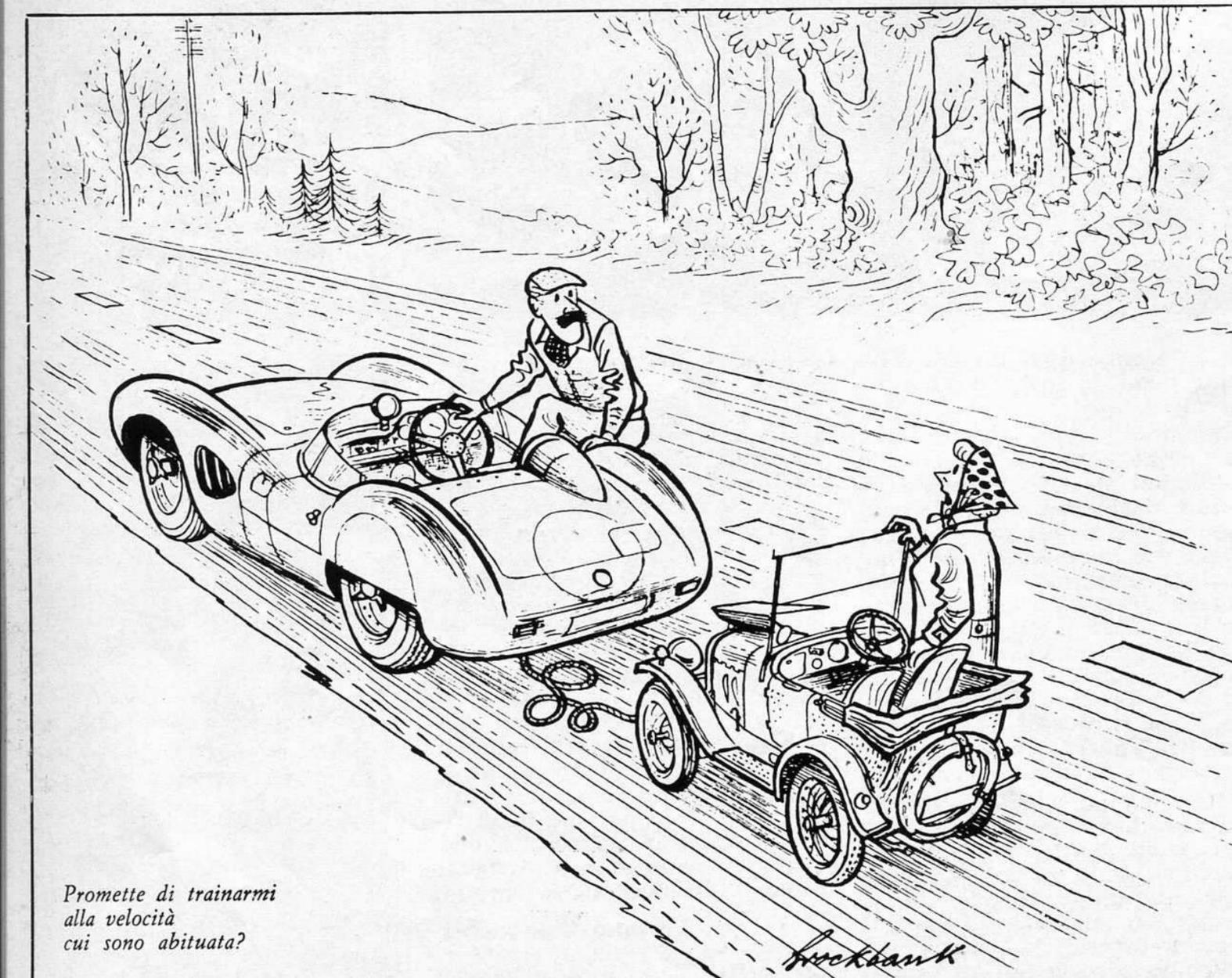
Possiamo fare un passo avanti, superando il semplice concetto della donna quale simbolo sessuale. Uno studio sociologico ha provato che la grande percentuale di divorzi fra giovani coppie in America è dovuta alla credenza che le donne esistono soltanto per dare piacere all'uomo. Non potendo ampliare i loro rapporti, ben presto i coniugi si separano.

C'è poi anche un altro concetto, che avvalorava questo studio. Oltre l'81% dei programmi televisivi e della pubblicità sui giornali si basa sul concetto di usare una bella donna per lanciare un prodotto. Si utilizza sesso per fare pubblicità a prodotti assurdi quali le pizze, le automobili, le vernici e perfino gli insetticidi.

Probabilmente il maschio americano non ha ancora capito il significato dei rapporti umani con l'altro sesso. Io non mi vergogno di ammettere di essere stato sconfitto ad opera di una donna, ho gareggiato negli Stati Uniti e la mia fidanzata, che vive in Italia, pilota bene quanto me. Non mi sento oppresso e non respingo l'idea che un giorno o l'altro potrei correre in squadra con lei. Si tratta forse di rinunciare all'immagine del maschio che domina?

In un mondo ove ci sentiamo impotenti, incapaci di impedire che ci siano guerre, di porre fine ai problemi dell'inquinamento e dell'inflazione, è possibile per un breve periodo — su piste soleggiate, identificandosi con belle e potenti vetture — estraniarsi da questi sentimenti. Alla conclusione, la vita non può essere vissuta non vivendo. Alla conclusione, per vivere in modo umano la gente deve togliersi la maschera... e rinunciare all'antiquata e puritana differenza fra i sessi.

a. m.

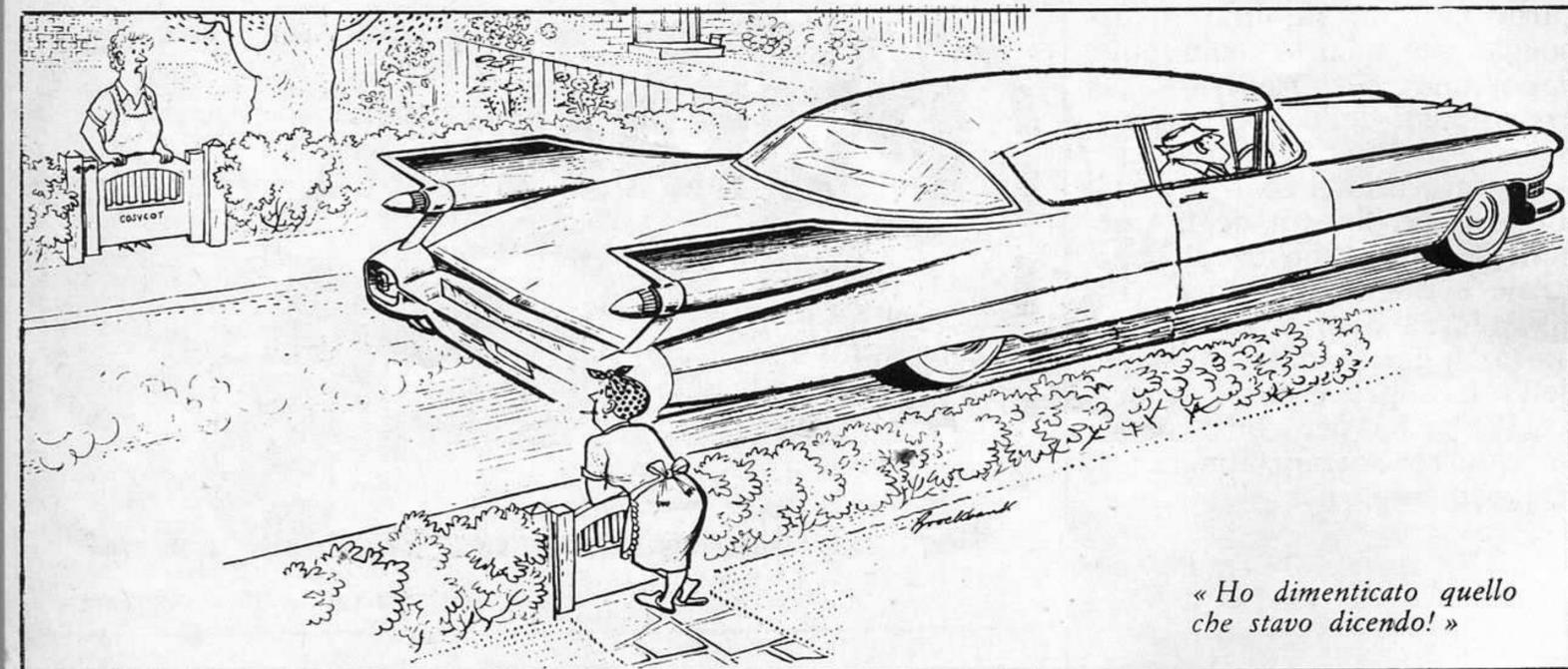


Promette di trainarmi alla velocità cui sono abituata?

L'ultima spiaggia dei

La crisi energetica è stata quest'anno un po' la protagonista indiretta dei Saloni automobilistici di tutto il mondo. Da *New York* a *Toronto* fino a *Ginevra*, volenti o nolenti, gli espositori pur mettendo in vetrina le loro auto hanno parlato di benzina, di consumi, di possibilità future. Nelle pagine precedenti abbiamo parlato di motori. Oggi, in effetti, più che altro si guarda ad essi e si pensa ad essi per trovare una via d'uscita all'impasse petro-

qualcuno (presuntuosamente) aggirato con fantaeconomiche teorie di riconversione delle aziende o volutamente aggravato da scelte politiche ed economiche contrabbandate per buone in materia di razionamento, limite di velocità, ecc, negli Stati Uniti, nonostante il problema si ponga in termini altrettanto gravi, le scelte sembrano preludere ad un futuro migliore. Le energie e i capitali vengono infatti spesi per ricerche nuove, soluzioni diverse che



« Ho dimenticato quello che stavo dicendo! »

lifero. Loro, le automobili, sono passate un po' in secondo piano anche perché spesso i costruttori si sono guardati dall'iniziare avventure nuove con modelli senza essere in grado di sapere dove effettivamente stia andando l'industria automobilistica.

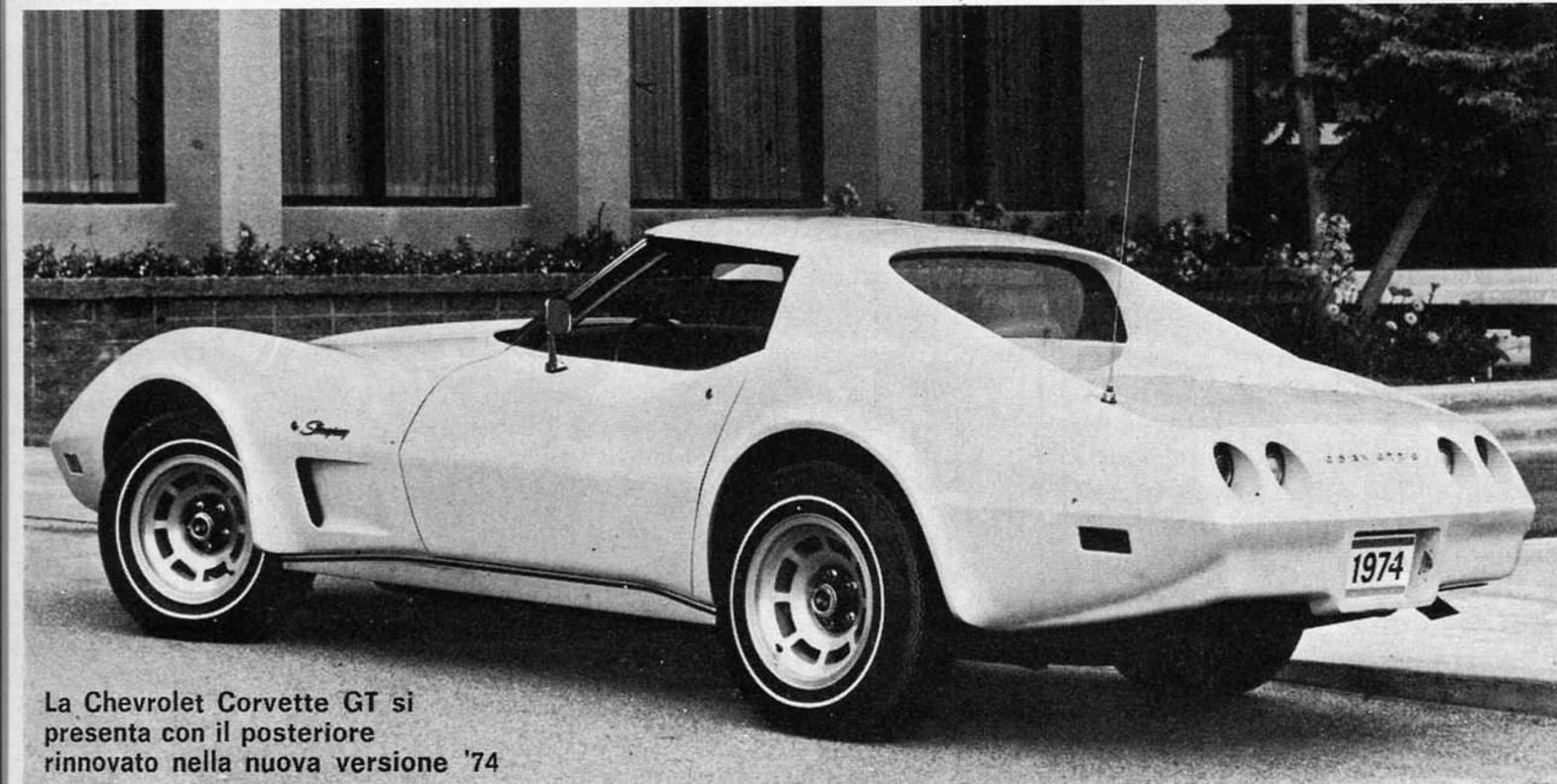
Di certo e di sicuro, purtroppo oggi, non restano che i licenziamenti, le riduzioni di orari cui sono soggetti gli operai di quasi tutte le industrie automobilistiche. E se in Europa, in Italia particolarmente, il problema viene da

non mortifichino l'automobile ma che si pongano come valida alternativa. Non si fa insomma il « funerale » di terza classe all'« automobile simbolo di un'epoca ormai passata » ma si ricercano i motivi e i mezzi per un rilancio. Nelle prossime pagine parleremo anche del Salone di *New York* che insisteva a reclamizzarsi con « Hot road » e « dragster ». Il più gratuito di tutti, forse, ma simbolo (e forse più che simbolo) di questo cercato rinnovamento senza rifiuti.

TORONTO - Dopo sette anni d'attesa anche Toronto ha visto nascere il suo Salone internazionale dell'auto. La ragione dei sette anni d'attesa è dovuta al fatto che, seppur l'idea di un Salone canadese fosse nata a Toronto sette anni fa, l'efficacia e la determinazione degli organizzatori di Montreal anche questa volta aveva avuta la meglio; basti pensare alla fiera mondiale del '67, ai mondiali di ciclismo di quest'anno o alle Olimpiadi del 1976.

Il Salone, rimasto aperto al pubblico per una decina di giorni presso il Toronto International Commerce Centre, presentava 300 vetture di tutti i tipi e classificazioni che vanno dalle mastodontiche e luccicanti vetture americane, alle economiche europee e giapponesi, alle Formula Atlantic che già pubblicizzano la Can-Am, la Player's e la F. 1 di Mosport nonché, una ventina di gioielli d'epoca della collezione Craven.

Grazie all'introduzione di certi modelli che vengono lanciati sul mercato a metà sta-

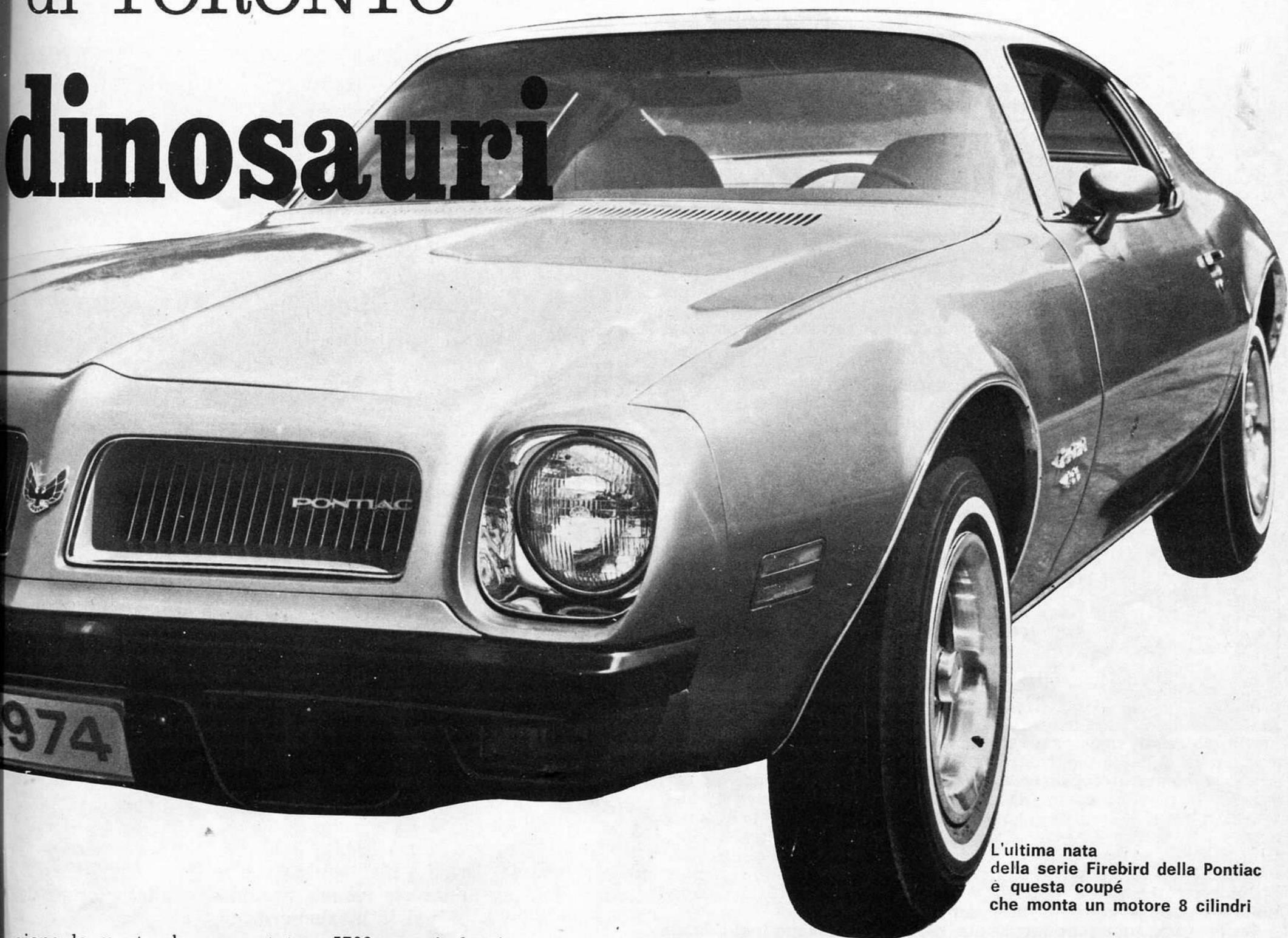


La Chevrolet Corvette GT si presenta con il posteriore rinnovato nella nuova versione '74

il significato di TORONTO

V8/Blog Scans

dinosauri



L'ultima nata
della serie Firebird della Pontiac
è questa coupé
che monta un motore 8 cilindri

gione, la mostra ha presentato in anteprima il nuovo modello della Ford Torino, ossia l'Elite. La nuova vettura derivata dalla Thunderbird, è stata classificata — non si sa perché — di media grandezza ed è una berlina 2+2 con due porte. Il propulsore è il già noto Ford «Cleveland» di

5700 cc; i freni sono a disco soltanto anteriormente ed il prezzo base è di 5108 dollari, circa 3 milioni e 400.000 lire.

La Datsun, ormai affermatisima sul mercato nord americano, ha introdotto un modello che a quanto si dice è stato progettato appositamente per il Canada. Si tratta della

710 che rimpiazzerà la ben nota 510 di cui ritiene però la meccanica di base mentre l'aspetto esteriore è completamente nuovo e nello stesso tempo sono stati ampliati lo spazio del vano bagagli e l'interno passeggeri. Quattro diversi modelli verranno quanto prima introdotti sul mercato e

cioè: una berlina quattro porte, una berlina due porte, una familiare ed una due porte GT; specialmente quest'ultima è molto attraente con il tetto imitazione cuoio.

La Ford di St. Thomas, Ontario, dove vengono costruiti esclusivamente i modelli Maverick e Pinto, ha presentato la nuova vettura Bobcat che è poi semplicemente una variazione del Pinto con un frontale più piacevole. Come il Pinto, il Bobcat utilizza i propulsori Ford di 2000 e 2300 cc ossia: gli stessi Capri.

La cosa più strana di questo Salone ci è parsa la totale mancanza di rappresentanza da parte della Fiat che a Toronto ha la base principale per il Canada. La spiegazione che abbiamo avuta da Alfredo Girard, l'uomo public relations, è che senza troppa pubblicità la Fiat vende già 8000 vetture l'anno, cioè, tutto quello che riesce ad ottenere da Torino mentre le richieste sono di gran lunga superiori.

Gilberto Gatto

La crisi loro

Licenziamenti in Canada

Alquanto scabrosa la situazione dei lavoratori nell'industria automobilistica canadese: oltre 7.000 operai sono stati licenziati in questi giorni, ed altri licenziamenti sono previsti nelle prossime settimane. Molti sono stati licenziati definitivamente, altri sono stati licenziati temporaneamente, tutto questo causa la crisi energetica, che ancora oggi affligge gli Stati Uniti. Il Canada, produce sì vetture nelle sue fabbriche, ma esse sono condizionate dall'economia americana. Prima di lasciare a casa operai della Ford, oppure General Motors che lavorano presso gli stabilimenti di Detroit e Chicago, vengono chiuse le fabbriche in Canada, trasportando così la produzione locale negli stabilimenti americani, senza bisogno di lasciare a casa nessuno degli operai. Ma ai canadesi chi pensa?

Mentre le grosse compagnie americane produttrici di vetture, stanno cercando in ogni maniera di eli-

minare spese di produzione, lasciando operai a casa, la fabbrica dell'American Motors, situata a Brampton, nell'Ontario, sta producendo a pieno ritmo. Tutto questo perché l'American Motors, produce vetture di piccola cilindrata, oggi molto richieste, sia nel Canada che negli Stati Uniti. Il numero degli operai alla Ford Co. of Canada è attualmente di 10.000 unità, lo scorso anno di questa stagione il numero arrivava sino alle 14.500 unità. Oltre 1000 operai sono stati licenziati dagli stabilimenti di Oshawa, dove viene prodotta la serie grande della General Motors. In compenso il numero di operai nello stabilimento di St. Therese nel Quebec è salito di oltre 600 unità. Nello stabilimento di St. Therese, vengono infatti sfornate le vetture di piccola cilindrata della General Motors. Anche gli affari di Datsun, VW, Fiat e Volvo proseguono a gonfie vele, con consegne che richiedono anche tre mesi di attesa.

Dove va l'auto '80? Risponde l'America

Plastica o alluminio?

NEW YORK - Quando i costruttori d'automobili troveranno una soluzione per le ammaccature che si prendono le vetture nei parcheggi e per i paraurti arrugginiti? Forse fra quattro anni.

Giunti a quel momento, dicono i portavoce dell'industria automobilistica, Detroit dovrebbe essere pronta a costruire vetture con paraurti, o anche con tutta la carrozzeria, di una materia plastica che riprende subito la sua forma, dopo un urto.

Da quando i costruttori hanno messo in atto un programma per macchine pesanti, si è rivolta molta attenzione alle materie plastiche. Un maggior peso significa meno economia di carburante e i crescenti costi della benzina rendono il problema ogni giorno più importante.

La General Motors ha già vetture come la Chevrolet Laguna e la Pontiac Grand Am con musci teneri in plastica e la Oldsmobile 4-4-2 ha il cofano interamente in plastica.

Una delle poche vetture esistenti ora sul mercato con carrozzeria in plastica è la Corvette, versione americana della Ferrari. Come sanno però i suoi proprietari, è più facile che questa carrozzeria in fibra di vetro si crepi, piuttosto che piegarsi. I paraurti arrugginiti non sono un problema, ma riparare fibra di vetro crepata non è più economico che riparare acciaio contorto.

Per le future vetture di plastica i tecnici di Detroit pensano all'uretano, materiale già usato all'interno delle automobili, senza contare che esistono paraurti ricoperti in plastica. Alla General Motors questo materiale viene chiamato «plastica morbida» e la Casa prevede che lo si userà per costruire automobili.

Un problema è rappresentato dai costi, infatti per parti di carrozzeria la plastica costa più dell'acciaio. Inoltre l'industria delle materie plastiche deve ancora mettere a punto sistemi per stare al passo con il ritmo di produzione delle catene di montaggio, per i pannelli delle carrozzerie. Attualmente tutte le parti in plastica delle automobili — circa kg 80 in un tipico modello 1974 — sono stampate, cioè cubetti di plastica vengono sciolti fino a diventare una pappa molle e quindi immessi in uno stampo.

Occorre una pressione fortissima, per tenere insieme le due metà di uno stampo durante l'iniezione della plastica e più grande è il pezzo che si costruisce, più occorre pressione. Frank Daley, direttore del settore sviluppi di produzione della GM ritiene che ci vorrebbero presse della forza di 12.000 tonnellate, per formare in questo modo plastica soffice delle dimensioni di un paraurti, mentre la più grande macchina di stampaggio del mondo non ha più di 5000 tonnellate di pressione. Anche se venisse costruita una «super macchina», ci vorrebbero ancora, nella migliore delle ipotesi, parecchi secondi per costruire un pezzo, troppo per Detroit, ove si è abituati a stampare parti di carrozzeria in metallo in un attimo.

Una soluzione consiste nell'immettere due materie chimiche acquose in uno stampo e lasciare che diventino materia plastica. Questo sistema si chiama stampaggio per reazione liquida e richiede assai meno pressione. Il procedimento è veloce, però ancora allo stadio sperimentale.

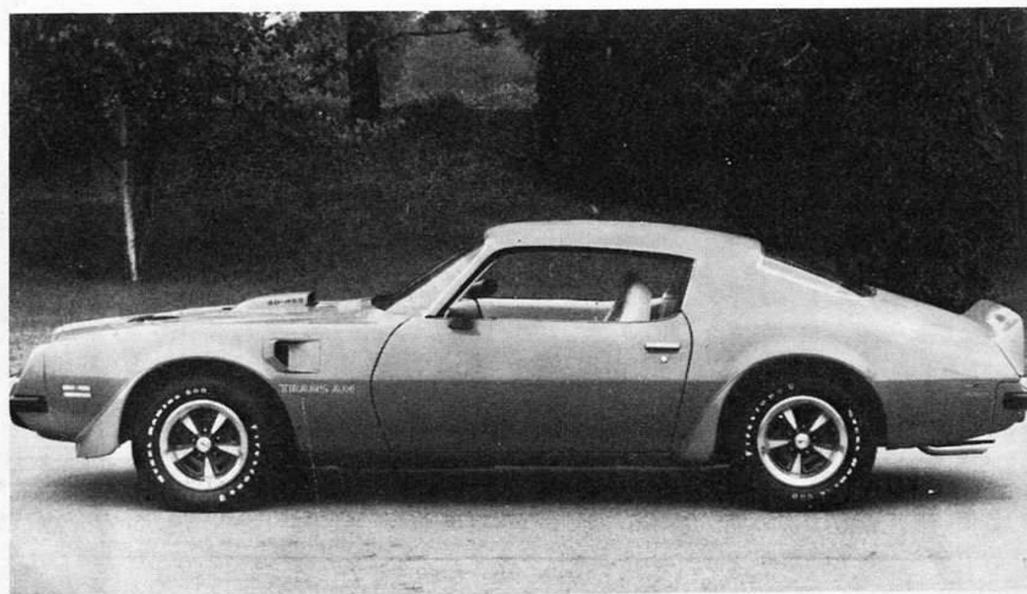
Del resto anche quando sarà pronta l'attrezzatura per costruire carrozzerie in materia plastica soffice, le automobili dovranno essere riprogettate, per adeguarle al nuovo materiale.

Per questo motivo oggi passare semplicemente alla plastica, dall'acciaio, non funzionerebbe. Certe parti potrebbero cedere per il loro stesso peso, altre sarebbero troppo molli senza un adeguato sostegno. Esistono però altri motivi, per i quali a Detroit non si utilizza la plastica: la scarsità di petrolio. Questo perché sia per la plastica che per la benzina occorre petrolio greggio.

Comunque, la GM e le altre importanti Case non respingono varie possibilità e l'industria automobilistica studia attentamente l'alluminio — in vista di vetture tutte in alluminio.

Fra i problemi impliciti nella costruzione di una vettura in alluminio, ci sono la necessità di leghe migliori e sistemi collaudati, per rimettere in ciclo parti già usate, e di costi più bassi. Tuttavia, avendo un terzo del peso dell'acciaio, l'alluminio consente importanti risparmi appunto di peso, che migliorerebbero il fattore economico. Uno studio svolto dalla GM dimostra che per fare funzionare il motore di un'automobile si consuma circa l'85% dell'energia necessaria per costruire e azionare un veicolo per la durata della sua vita. Secondo lo studio, una vettura tutta in alluminio potrebbe fare economizzare fino al 10% dell'energia necessaria per una vettura con carrozzeria in acciaio.

Adriano Manocchia



In alto la Trans Am presentata a Toronto dalla Pontiac. Qui sopra la Torino Elite della Ford.

Sotto, la Jeep Renegade faceva, assieme ad altre fuoristrada, curioso contrasto con le maxiamericane



Per PORSCHE
spoiler normale
L. 40.000

Carrera L. 45.000
cofano posteriore
L. 45.000

In vetroresina
completi attacchi
pronti verniciatura

SPAMPINATO

20080 Zibido S. Giacomo (Milano)
Telefono 02/9057072

19° SALON
INTERNATIONAL
AUTOMOBILE
MOTO-CYCLE



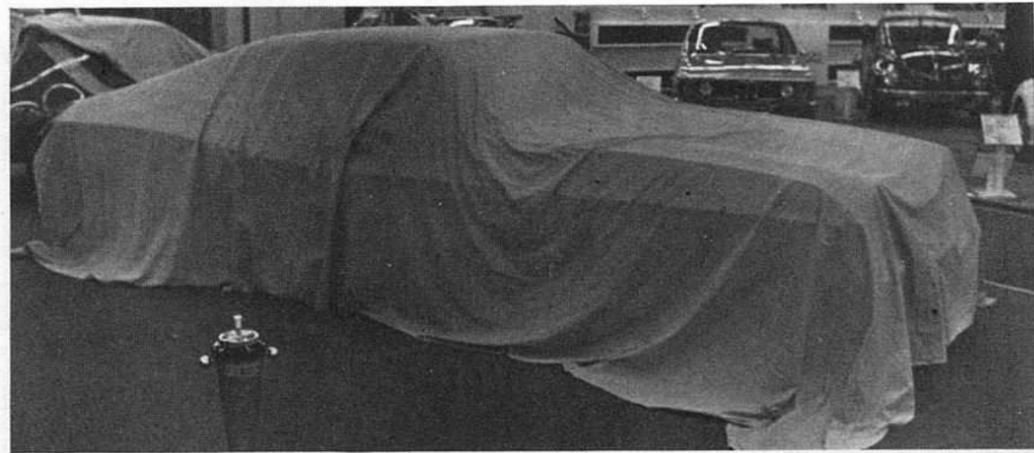
GENEVE
17-27 MARS 1949

Il manifesto del '49 che reclamizzava il Salone di Ginevra, fa parte ormai dell'epoca d'oro dell'auto, quando essa divenne simbolo e mezzo di una ripresa economica e sociale. Oggi, quel simbolo viene fatto oggetto di accusa a più livelli. L'auto nel limbo, fantasma più che realtà, come sembra suggerire l'immagine della vigilia, con quel velo funereo. Poi le luci del salone hanno fatto sperare ancora

Doveva essere il Salone del rilancio dell'automobile, invece è stato un de profundis...», così ha commentato un responsabile del Salone dell'auto di Ginevra all'apertura del medesimo, parlando con un gruppo di esperti del marketing di alcune grandi Case automobilistiche che, immerse nella marea di macchine invendute che straripano da tutte le parti, cercavano disperatamente una via d'uscita alla crisi.



L'automobile nel limbo di Ginevra



Speranza o funerale?

Ginevra ha aperto i suoi battenti in un momento delicato in particolar modo per quanto riguarda l'industria automobilistica italiana. Non a caso infatti alcuni giorni prima del «vernissage» ginevrino, Umberto Agnelli nella sua qualità di amministratore delegato della FIAT aveva minacciato di lasciare l'importante incarico nell'industria di famiglia se avesse dovuto ricorrere alle sovvenzioni dell'IRI per parare in qualche modo il colpo basso che il ministro Bertoldi gli aveva tirato aumentando di 18.000 lire al mese mediamente gli stipendi con il nuovo contratto integrativo. La «mediazione» (richiesta da Agnelli) del ministro Bertoldi veniva a costare alla azienda, in una prima stima fatta, circa 100 miliardi, ma quello che è più grave non è l'aumento in sé che aveva mandato fuori dai gangheri Umberto Agnelli, in quanto la differenza fra la proposta della FIAT (15.000 lire) e la mediazione che aveva stabilito 3.000 lire in più era ben poca cosa. Il grosso dell'impiccio in cui il «dott.» non vedeva via d'uscita era l'assoluta assenza di ogni iniziativa, tipo libera circolazione, abolizione del limite di velocità ecc... che potesse in qualche modo smuovere il mercato.

Da qui la decisione di convocare d'urgenza il consiglio d'amministrazione dell'azienda per ve-

dere di porre una «pezza» alla situazione drammatica.

La situazione era a questo punto quando il presidente della confederazione elvetica Ernst Brugger ha inaugurato il salone «della crisi».

E che si trattasse di crisi vera e propria lo hanno dimostrato le «cifre» che abbiamo dovuto «tirar fuori con i denti» dai responsabili, e che si riferivano ai primi due mesi del '74.

Cifre in rosso per tutti i grandi importatori in Svizzera, ma d'altra parte esse altro non erano che le cifre dei loro paesi d'origine trasportate in Svizzera in percentuale minore.

La FIAT ha venduto nei primi due mesi del '74 240 vetture in meno del '73, ma è balzata in testa con il 10,7% di penetrazione come maggior importatrice. Non hanno segnato rosso le cifre di immatricolazione per la VW, la Peugeot, l'Alfa Romeo, la BMW, la Lancia e la Ford USA, mentre per tutte le altre case importatrici c'è stato un calo di vendite vertiginoso, con punte che hanno toccato il 67,6% come è nel caso della Toyota in piena crisi «svizzera».

Nel 1972 in Svizzera erano state immatricolate 258.912 vetture, nel '73 ne sono state immatricolate quasi 20.000 di meno, con un regresso in percentuale del 7,6%.

I Paesi che hanno immatricolato meno sono: il Giappone

(11.353), la G. Bretagna (6.857), l'Italia (5.529) mentre, sempre riferendosi a fine '73 in rapporto all'anno precedente, hanno fatto un passo in avanti le vetture di importazione tedesca di 2871 unità. La Russia con la LADA più 1862 unità, e la Svezia con 596 macchine vendute in più rispetto al '72.

Anche i primi due mesi di immatricolazione del '74 sono stati drammatici in Svizzera: Il regresso è stato del 22,7%, ma proprio in occasione del Salone, alla sua apertura esattamente si è liberalizzato in parte la velocità autostradale per cercare di smuovere il mercato firmando un «atto di fede» nei confronti dell'auto che non deve soccombere, perché come ha detto Brugger «il mondo ha fame di auto...».

Il giorno dopo l'apertura ufficiale di Ginevra in una drammatica riunione del consiglio d'amministrazione della Fiat presieduto dall'avv. Gianni Agnelli, in cui si temeva che Umberto si presentasse dimissionario, la Fiat ha scoperto tutti i suoi mali e li ha messi velatamente in piazza.

Il mercato non recepisce le auto nuove per ragioni varie, si è detto. Il 74% della produzione della FIAT si riferisce a tre modelli (126, 127 e 128), questi tre modelli i clienti sono costretti ad aspettarli e si rivolgono spesso alla concorrenza pur di avere una macchina subito. Siamo costret-

ti a continuare a produrre vetture che non vendiamo dalla gamma 132 in su, immagazziniamo 5000 vetture al giorno di invenduto che a fine marzo raggiungeranno il totale di 250.000 macchine (un capitale di circa 300 miliardi fermo), ma non possiamo spostare le maestranze dalla catena di montaggio delle vetture grosse che non hanno mercato alle catene delle vetture che in questo momento «tirano». Questa la situazione già di per sé gravissima esposta dai due Agnelli al consiglio d'amministrazione, che ha deciso per la sopravvivenza dell'azienda di riunirsi una volta al mese (è la prima volta nella storia della FIAT) per decidere la sopravvivenza o soccombere al capitale IRI. Era stata ventilata l'ipotesi di chiedere un prestito obbligazionario al 7,50%, ma per il momento si è fermato tutto, nella speranza di una lenta e faticosa ripresa di cui appena appena si percepiscono i sintomi.

Intanto il Salone di Ginevra aperto al pubblico per la prima volta da tanti anni faceva magnifici affari, molte Case che erano abituate a pagarsi lo spazio affittato con sostanziose vendite, per la prima volta hanno dovuto sborsare di tasca propria l'affitto degli stand.

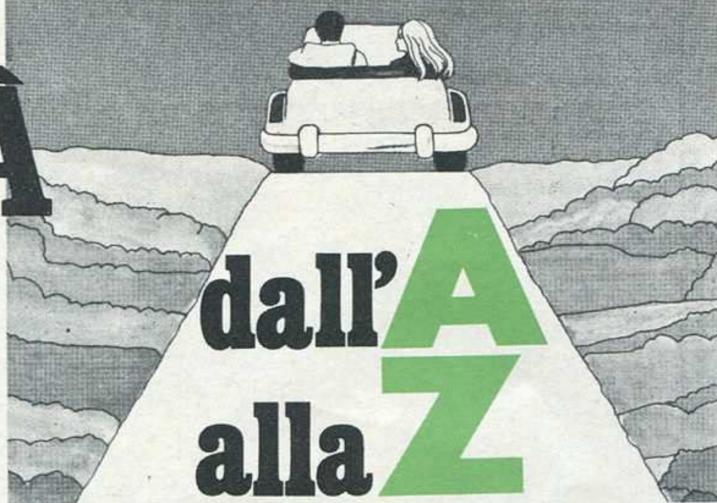
Un altro sintomo della crisi in atto...

Giancarlo Cevenini

44^E SALON INTERNATIONAL DE L'AUTOMOBILE GENEVE

14 au 24 mars 1974

Le
(poche)
NO-
VITA



dall'**A**
alla **Z**

ABARTH - Abarth SE 027, vettura per il campionato Europeo marche di 2000 cmc.

BERTONE - « Village » su meccanica e telaio della 127.

BMW 2002 - BMW 2002 elaborata dall'Alpina per le gare di gr. 2.

CITROEN - Commercializzata la Birotore Wankel - La GS diventa G speciale e ha il motore di 1015 cmc.

DATSUN - Derivata dalla 180 B coupé, una vettura denominata 180 B SSS.

Dalla Gamma 120 Y, un nuovo coupé e Station Wagon. Derivata dalla 240 Z una nuova Datsun 2+2 di 2600 cmc, denominata 260 Z 2+2.

FERRARI - Versione definitiva del DINO 308 GT 4 che è entrato in produzione.

FF - Con meccanica e telaio in parte della vecchia Ferrari 330, è stata rifatta la prima Ferrari prodotta la 125 S del 1947.

FIAT - 126 a tetto apribile. 132 nuova serie.

FORD - Capri II.

« COINS », studio della GHIA per una vettura economica degli anni '90, a tre posti con guida centrale.

FRUA - Coupé su meccanica AUDI 100 S.

INDESTOR - Buggy su chassis della Fiat 126.

LAMBORGHINI - Countach versione definitiva.

LANCIA - Beta coupé. Stratos stradale.

LOTUS - Una Lotus Europa di 1600 cmc trasformata per le competizioni di gruppo 3.

MASERATI - Khamsin, versione definitiva.

MAZDA - Un rifacimento della precedente Mazda che ora viene contraddistinta con la sigla Mazda 929. Mazda 1000/1300 nuova generazione della serie conosciuta. Mazda RX 4 rifacimento del vecchio modello.

MERCEDES - La 280 SEL e la 350 SEL sono state allungate di 10 cm.

MICHELOTTI - LEM veicolo elettrico. Beta berlina 1800 rifatta con portiere ad « Ala di gabbiano ».

PININFARINA - Fiat 130 Maremma, Break su meccanica 130 coupé. Lancia Beta spider.

SBARRO - « STASH » coupé a tre posti con motore VW K 70.

BMW 328, è un rifacimento della vecchia vettura tedesca con meccanica BMW 2002. SVI presentata con motore Wankel.

SKODA - Vettura da corsa di formula Skoda.

SUBARU - Una nuova marca giapponese per ora solo in Svizzera, è la 1400 FD, disponibile in cinque versioni.

VW - Coupé a due porte della VW con meccanica derivata dalla Passat, è chiamata « Scirocco ».

ZAGATO - Il costruttore milanese ha portato al Salone ginevrino la ZELE, nella versione definitiva.

A

ABARTH - Studiata nella galleria del vento della Pininfarina, la nuova Abarth SE 027, occupava il posto d'onore nello stand ginevrino del carrozziere torinese, in attesa di potersi cimentare sui circuiti europei.



B



BERTONE « Village » - Una proposta per un'auto nuova di Bertone, su meccanica e pianale della FIAT 127 irrobustito ecco la « VILLAGE » che può a seconda dei gusti e delle necessità del cliente partendo da una base trasformarsi in un camioncino, in un fuoristrada ecc... Prodotto in una serie di 20.000 esemplari la Village potrebbe essere venduta a circa 1.300.000 lire.



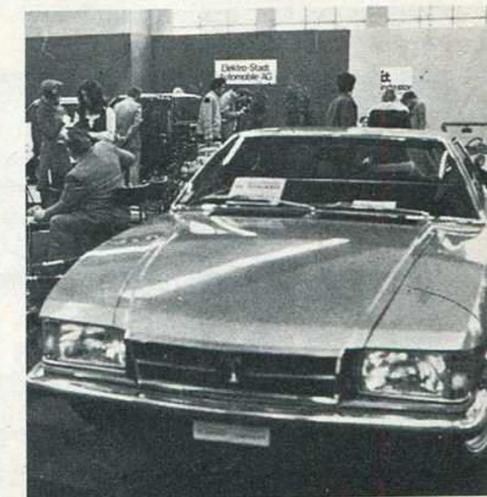
BMW - Alpina - Una BMW 2002 elaborata dall'Alpina la Casa specializzata a preparare le BMW che dovrebbe correre nel '74 nel gr. 2.

C



CITROEN - La GS in versione più economica con il motore di 1015 cmc, cambiano anche alcuni particolari di carrozzeria ma solamente piccoli ritocchi estetici. E' in vendita anche in Italia. Della Citroen si aspettava anche la Mehari super ma il suo debutto è stato rimandato. Velocità 145 kmh. Consumo 9,3 litri per 100 km.

D



DE TOMASO - Versione definitiva della Longchamps che il costruttore argentino inizia a produrre in questi giorni nello stabilimento nuovo alle porte di Modena. Velocità - 230 kmh; consumo - 15 litri per 100 km.

DATSUN - Derivato dal conosciuto modello 240 Z, la Datsun ha portato a Ginevra un bel coupé con un largo portello posteriore, lieve aumento di cilindrata e che è stato ribattezzato 260 Y. Velocità 180. Consumo 12-17 litri



F



FF - FERRARI 125 S - Con il motore il cambio e alcune parti delle sospensioni di una vecchia Ferrari 330, è stata rifatta la prima Ferrari prodotta nel 1947, il prezzo è superiore a quello di una RR, la sua accelerazione è impressionante in quanto con un motore che eroga 300 CV e un peso di 900 kg, il rapporto peso-potenza è eccezionale. Velocità 240 kmh. Consumo 20 litri per 100 km.

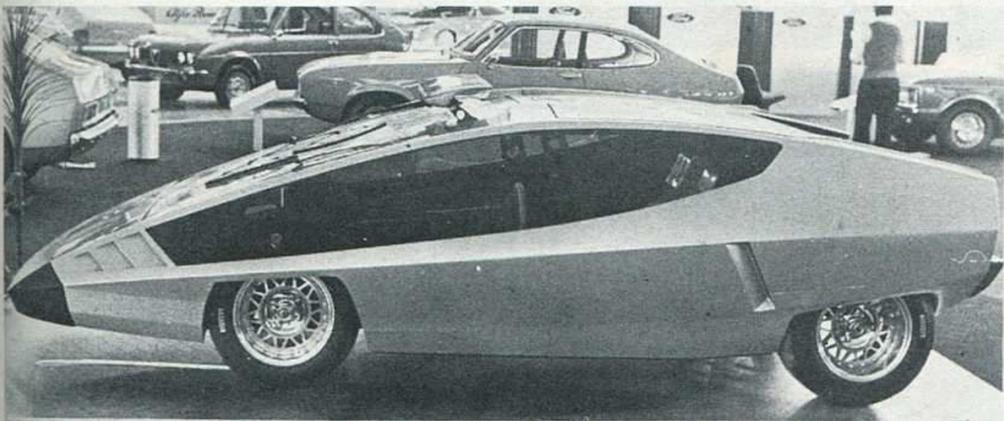
FORD - Le Capri della seconda generazione, facilmente distinguibili per l'ampio portello posteriore erano al centro dell'attenzione nello stand della Ford a Ginevra. La bella linea e il prezzo interessante gli hanno fatto ottenere un ampio consenso. Velocità 145 kmh. Consumo 8,6 per 100 km.



FRUA - Il carrozziere Frua ci propone per il Salone di Ginevra questo bel coupé con meccanica Audi 100 a motore centrale, per ora in esemplare unico, potrebbe avere il via per una piccola serie.



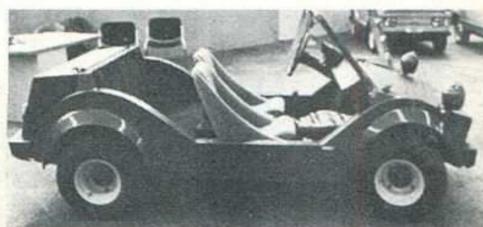
G



GHIA «Coins» - La proposta di Ghia per la vettura economica degli anni '90, potrebbe essere la futura Capri chiamata Coins (spiccioli) è una proposta di quella che sarà la vettura degli anni vicini al 2000. Tre posti, guida centrale, l'ingresso per il guidatore e per i passeggeri è assicurato da un ampio portello nella parte posteriore. Velocità 145 kmh. Consumo 25 litri per 100 km.

V8/Blog Scans

INDESTOR - Della Indestor uno studio su meccanica Fiat 126, il risultato è questo «Dune Buggy» abbastanza originale e ben rifinito. E' la prima esperienza in campo automobilistico dello studio torinese.



L



LAMBORGHINI - Questa è la versione definitiva della Countach che Lamborghini si costruisce da sé nei capannoni di S. Agata Bolognese; il prezzo di quasi 20 milioni con l'aria di crisi che tira e con la benzina a prezzi elevati, oltre ai limiti di velocità fa sì che questa macchina (e un po' tutte quelle di questo genere) siano da parecchio tempo ferme nei magazzini. Velocità 300 kmh.

M



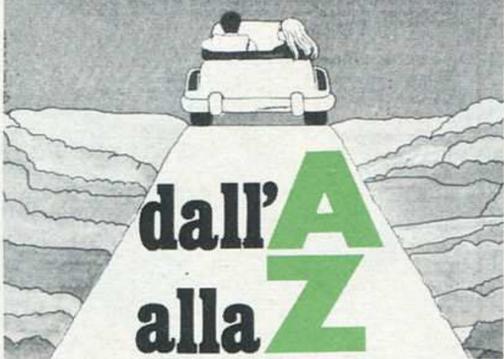
MERCEDES - Eletta vettura dell'anno con la serie 450, la Mercedes ha portato a Ginevra due sue vetture esattamente la 280 SEL e la 350 SEL a cui è stata allungata di 10 cm la carrozzeria, per renderlo ancora più comodo. Velocità 200 kmh. Consumo 16 litri per 100 km.

MICHELOTTI - Michelotti ha vestito una Lancia Beta per un cliente, abbellendo interni e carrozzeria. La Beta di un bel colore viola pallido ha le quattro portiere ad ali di gabbiano.



MICHELOTTI - ROGLIATTI - Il Lem (laboratorio elettrico mobile) costruito da Rogliatti e carrozzato da Michelotti, è una versione molto attaccata alla realtà di una vettura elettrica da città. Se prodotta in una piccola serie si potrà venderla ad un prezzo estremamente interessante.

L'asta miliardaria e altre spigolature da Ginevra



dall'**A**
alla **Z**

● Tutti avrebbero giurato che la vettura che fu dell'ex Imperatore Carlo I d'Austria Ungheria, la Graf und Stift, avrebbe battuto i record di incassi all'asta «battuta» da Patrick Lindsay e organizzata dalla Christie's, in occasione del Salone dell'auto di Ginevra.

Il banditore, famoso per aver venduto il quadro di Velasquez «Ritratto di Juan de Pareja» per tre miliardi e mezzo di lire, non è riuscito a tirar fuori più di 40.000.000 dall'ex vettura Imperiale, comprata dalla stessa Graf und Stift per il suo piccolo museo di Vienna.

L'asta che ha fruttato un totale di quasi 600 milioni si è svolta davanti a oltre 1000 persone, sei reti televisive e otto radiofoniche ed ha avuto il suo «record» nella vendita di una favolosa RR Silver Ghost del 1910 comperata da un industriale svizzero certo Frey per 47.000.000 di lire.

Trenta milioni sono stati realizzati anche per un bel esemplare di una Isotta Fraschini del 1928 che apparteneva al c.te Lurani.

Visto il sempre crescente successo di questo genere di aste, la Christie's, ne organizzerà in media una al mese in tutte le parti del mondo. La prossima sarà ad Arlington nel Texas, dove sarà messa in vendita fra gli altri pregevoli pezzi, una Humber del 1954 che fu dello statista inglese Churchill.

● L'italiano che non abbia ancora compiuto i 21 anni e abbia già passato i 65, che per la nostra legge è considerato di serie B alla guida di un'auto, presto potrà rivolgersi per guidare una macchina che supera i 180 kmh, ad una Casa di auto sportive che si è interessata con modica spesa (alcune decine di migliaia di lire) a fargli ottenere la residenza e la targa svizzera pur lavorando in Italia. Ad «operazione luganese» ultimata diremo anche chi è la casa automobilistica, se proprio i lettori non hanno capito...

● «Se la nostra Casa costruisse auto di piccola cilindrata io starei attento alla Simca 1000... con i tempi che corrono è regalata...» così ci ha detto un rappresentante di una Casa di automobili al Salone di Ginevra. Infatti la Simca 1000 che al suo apparire non ebbe forse il successo che meritava, ha una cilindrata di 944 cmc, una velocità di 135 kmh, fa 16 km con un litro di benzina, il suo prezzo è di 1.049.000 lire. Le concorrenti sono molto al di sopra come prezzi... la Renault 5 per esempio la supera di 310.000 lire, la Peugeot 104 di 450.000, la Fiat 127 di 210.000, ecc...

● **L'AUSTERITA'** in Europa c'è per tutti ma non per i ricchi, a Ginevra Mr. Polastow, direttore generale della RR, ha dichiarato che le esportazioni della famosa Casa inglese di auto di superlusso, sono aumentate del 50% da quando è entrato in vigore il regime di austerità.

● **BERTONE** al Salone dell'auto giustamente orgoglioso della sua bella «Village», ha detto che se la vettura verrà prodotta in una serie di 20.000 all'anno la si potrà vendere a circa 1.400.000 lire.

● I seimila operai della **LANCIA** che sono in cassa integrazione, si prevede fino alla fine di aprile, avrebbero in realtà potuto essere solo 3.500, bastava che i sindacati avessero dato il benestare di trasferire una parte di essi (2.500 per l'esattezza) alle catene di montaggio della Fulvia coupé invece che alla Beta. I sindacati hanno detto no e hanno preferito la CI...

● **REGAZZONI** al Salone di Ginevra, appena saputo che il limite di velocità era stato portato a 130 kmh in autostrada, ha fatto dei rapidi conti e ha detto che stante la legge Svizzera, si può andare fino a 152 kmh, che si prende solo la multa di 6.000 lire. Oltre non conviene, perché se vieni preso a 165 kmh, la prima volta viene ritirata la patente per 30 giorni, la seconda per 180, e viadi questo passo...



PININFARINA - Della Pininfarina una proposta su meccanica FIAT 130 coupé di un break che è stato denominato «Maremma». Uno spoiler nella parte terminale del tetto impedisce che durante la cattiva stagione si sporchi il vetro posteriore, mentre un ampio bagagliaio a cui si accede per un grande portello posteriore dà la possibilità di caricare moltissimo merci e bagagli.



PININFARINA - Beta spider - Una proposta di Pininfarina alla Lancia per ampliare la gamma della BETA, uno spider derivato dal coupé Beta, che potrà avere un seguito commerciale se appena appena il mercato fermo si muoverà. Velocità 190 kmh. Consumo 11-15 litri per 100 km.

S

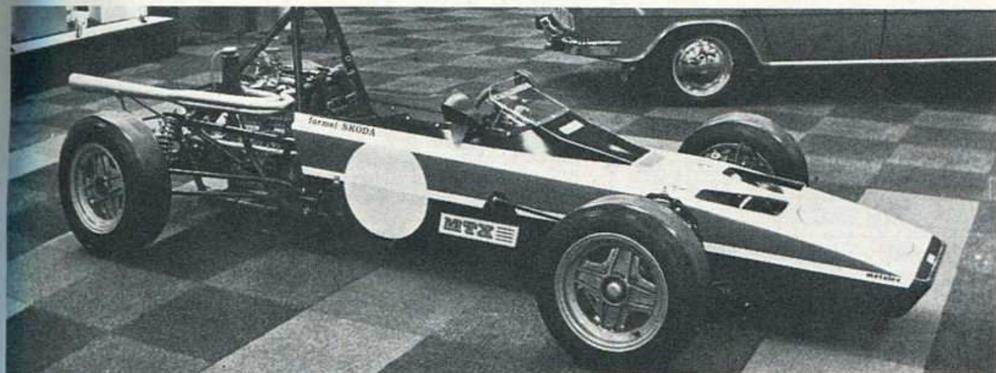


SBARRO - Del costruttore siciliano svizzero una replica di una famosa vettura della BMW, la 328, che per l'occasione è equipaggiata con il motore della 2002 oppure con quella della 1600.



SBARRO Stash - Un nuovo coupé del costruttore svizzero-siciliano Sbarro denominato STASH, che monta il motore della VW k 70. Verà immesso in produzione entro la fine dell'anno crisi permettendo. Velocità 190 kmh. Consumo 13 litri per 100 km.

SEAT - Non è una novità la 127 made in Spain a quattro porte, solo che a Ginevra era presentata anche nel salone della FIAT il che farebbe pensare ad una prossima introduzione sul mercato italiano, il suo prezzo sarebbe superiore di 60.000 lire alla versione a due porte. Velocità 140 kmh. Consumo 7,2 litri per 100 km.



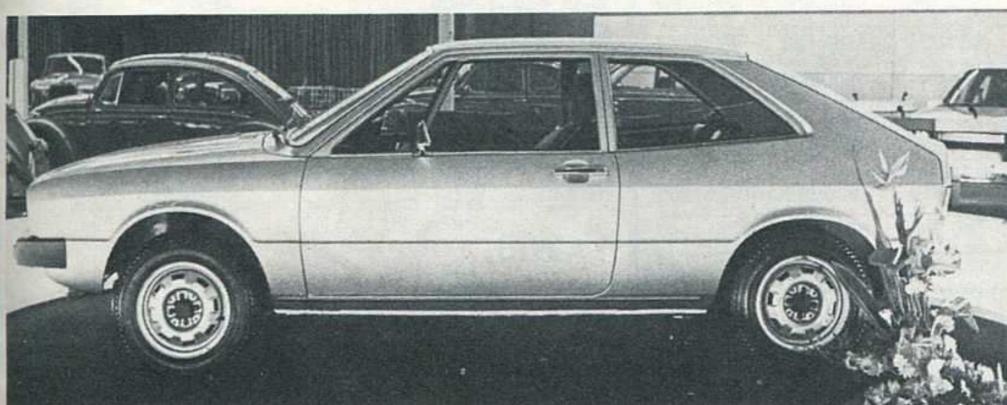
SKODA - Dalla Cecoslovacchia una nuova formula è la Skoda che ce la propone nei suoi stand di Ginevra.

SUBARU - In piena crisi per auto «made in Japan» al salone di Ginevra è apparsa una nuova marca, la Subaru che ha immesso sul mercato sei modelli, la cui caratteristica principale sono i suoi motori tutti a 4 cilindri «boxer». La gamma dei modelli comprende berline a 2 e 4 porte e station-Wagon. Velocità 160. Consumo 5-8 litri per 100 km.



VW - La matita di Giugiaro ha «firmato» il coupé della VW che viene immessa in questi giorni sui mercati europei, la Scirocco tre porte 4-5 posti, due motori, per ora è disponibile solo quello di 1500 cmc, mentre il 1100 verrà immesso sul mercato più tardi, (sarà poi quello che equipaggerà la berlina ex «Blizzard» ora chiamata «GOLF», sempre disegnata da Giugiaro) non si sa ancora il prezzo in Italia, ma se prendiamo come «termometro» quello svizzero la Scirocco 1500 non è certamente concorrenziale. Velocità 175. Consumo 9,2 litri per 100 km.

ta da Giugiaro) non si sa ancora il prezzo in Italia, ma se prendiamo come «termometro» quello svizzero la Scirocco 1500 non è certamente concorrenziale. Velocità 175. Consumo 9,2 litri per 100 km.



Z

ZAGATO - «Zeke» 1000, la vettura elettrica del costruttore milanese è apparsa al salone di Ginevra in quella che sarà la sua veste definitiva per una produzione di serie, dopo che un accordo è stato raggiunto fra Zagato e una ditta che produce scafi in plastica.



Le assenti attese

GINEVRA - All'ultimo Salone autunnale del '73, quello di Londra, fu un coro di «arrivederci a Ginevra per le novità», novità intese come vetture prodotte in serie più o meno grandi dalle Case automobilistiche. Si sa che la «gestazione» di una vettura è mediamente di 3-4 anni e che per il Salone di Ginevra '74 molte di queste gestazioni sarebbero dovute arrivare alla fine.

Tutto era già pronto, le macchine velatamente o meno erano state fotografate lungo le strade di tutta Europa, e si aspettava il mese di marzo per presentarle al grande pubblico nella loro veste definitiva che sarebbe poi stata quella commercializzata.

I padroni dell'oro nero con il loro «embargo» hanno però bloccato tutto e mandato in crisi le industrie automobilistiche che non riescono più a immettere i loro prodotti sul mercato, di conseguenza anche le novità sono rimaste nel cassetto (si fa per dire) e tutto è stato rimandato a tempi migliori, se verranno.

Nell'elenco che segue le macchine di cui era stata preventivata l'uscita al Salone di Ginevra, e che invece vedremo chissà quando...

ALFA ROMEO

Coupé Alfetta - Alfetta 2000 - Alfetta 1300 - Coupé Alfasud - Spider Alfasud - Spider 2000 rinnovato

FERRARI

Dino 308 spider

FIAT

X 1/20 - 131 - 132 diesel - 126 Abarth

FORD

La piccola di 800 cmc

LAMBORGHINI

Coupé 5000 con motore centrale

MASERATI

Berlina 4 porte

OPEL

La piccola di 900-1100 cmc

R R

Coupé sportivo a due posti

SKODA

Nuova 1500

VW

«Golf»; berlina a quattro porte con motore di 1100 cmc disegnata da Giugiaro

NEW YORK - Su tre piani del Coliseum di New York, oltre 350 modelli poligami, strani, impensati, dai colori e pitture mozzafiato, fanno andare alla pazzia ricerca del « tema » di questo salone. E' il salone internazionale delle « Hot road », delle « dragsters », delle macchine « pazze, pazze pazze » indirizzato verso la crisi energetica, vuole dimostrare che il « genio » creativo dei giovani disegnatori è capace di mettere K.O. quello dei « cervelloni » di Detroit, o vuole predire ciò che potremmo vedere nei prossimi mesi, anni, sulle strade americane? Andateci a capire qualcosa.

A tratti si ha l'impressione che la crisi energetica quasi non esista e che le menti giovani pensino ad un futuro immediato roseo, ricco di oro nero, altre volte si pensa che questo mostro

me, eliminando ben 36 concorrenti agguerrite.

Per qualcuno, questo « show » annuale, rappresenta « **una perdita di tempo, sciupio di dollari per le varie pitture, uno spettacolo per alcuni scalmanati** ».

Andate a dirlo ai 250 mila giovani che hanno visitato la mostra in appena quattro giorni e vi rideranno in faccia.

Quando da una macchina comune si riesce a creare un « gioiello » di aerodinamica, potenza di motore, disegni pregiati che vengono seguiti attentamente dai disegnatori di Detroit, non definirei questo « show » una perdita di tempo.

Questo è il mondo dei giovani, di coloro che un giorno terranno in vita l'automobilismo sportivo e quello da turismo, questo è il mondo di ardimentosi i quali, accantonando pregiudizi e con-

ne sono migliaia di questi gruppi. Gente coraggiosa, pronta, allenata, che al lavoro di salvataggio accoppia manifestazioni motorizzate che soltanto l'occhio può captare e descrivere.

Ogni anno, all'apparire della primavera, nelle piccole borgate americane, i « volontari del fuoco » svolgono gare di velocità a bordo di automezzi che, dotati di motori spaventosi, possono compiere 400 metri in appena 12 secondi. E considerando la mole e le operazioni che i vigili devono compiere, questo tempo rappresenta un « exploit » eccezionale.

Infatti, individualmente, al segnale luminoso, collegato con un cronometro, scattano, raggiungono velocità intorno alle 160 miglia, quindi frenano; due vigili scendono, issano una scala sulla quale salgono due compagni,

Ma con la crisi energetica, abbiamo chiesto, come faranno molti di questi « monstre » a gareggiare quest'anno? Ci è stato detto che le gare « dragsters » e « hot road » nel 1974 avranno uno svolgimento regolare, soprattutto perché la grande maggioranza fa uso di alcool metilico al 90 per cento, per cui i 400 mila giovani spettatori americani che hanno seguito le gare lo scorso anno, potranno recarsi agli « strip » senza alcun pensiero.

Un particolare tecnico; vari « dragsters » quest'anno appaiono privi di alettone posteriore, ma hanno delle alette laterali che hanno la funzione direttiva e « adesiva » al suolo.

Come per le macchine di formula uno, anche per questi « modelli dell'al di là » il progresso non si arresta.



Tra tutti i dragster esposti al Coliseum c'era anche questo denominato T69 di proprietà della compagnia dei vigili del fuoco, attorniato da una grande quantità di coppe e trofei. Per sette volte infatti si è conquistato il titolo nazionale drag. Un record davvero eccezionale di cui i vigili del fuoco sono molto orgogliosi

dalle sette teste (le compagnie petrolifere americane) abbia ispirato i disegnatori a costruire i famosi « tricicli » azionati da motori ridottissimi ed ugualmente capaci di raggiungere medie non indifferenti.

Una buona porzione dello « show » newyorkese presenta tuttavia le ormai note « Hod road » di 427 e passa cubich inches che negli « strip » compiono « passate » alla media di 240 miglia orarie in appena 400 metri.

Sono molte le « hot road » presenti, in gran parte tutte « campionesse » delle loro categorie. Quella, per esempio, dei fratelli Sirico, una Camaro 1973, lo scorso anno ha portato via, dai vari campionati, ben nove coppe e tanti dollari. La Chevrolet « King Marcus », invece, in due anni di attività, è stata capace di vivere anche un « campionato mondiale » della categoria, conquistato, non si sa dove e co-

trosensi, progettano per il futuro, modelli che, ai nostri « anziani » appaiono come cose dell'altro mondo. Proprio come poteva apparire una mostruosità la nave spaziale che atterrò sulla Luna.

« **E' un'industria come un'altra, fruttifera, intelligente** », ci ha detto il disegnatore della Corvette 73 « The magician », il mago.

« **Non passerà molto tempo che vedrete, sulle autostrade sfrecciare vetture di questo tipo. Noi non inventiamo nulla di nuovo. Cerchiamo, semmai di affiancarci al genio dei disegnatori italiani, dando un tocco di futurismo alla linea** ».

Quest'anno, per dare un tono diverso e nuovo, gli organizzatori hanno fatto apparire sul primo piano del Coliseum certi « autofurgoni » dei vigili del fuoco volontari, di coloro cioè che nelle cittadine e villaggi prestano la loro opera volontaria. Ve-

che con l'idrante in mano, spengono un fuoco « artificiale ». Ridiscendono, e il furgone schizza via verso il traguardo. Sono gare mozzafiato, ripeto, che bisogna vedere per apprezzarle.

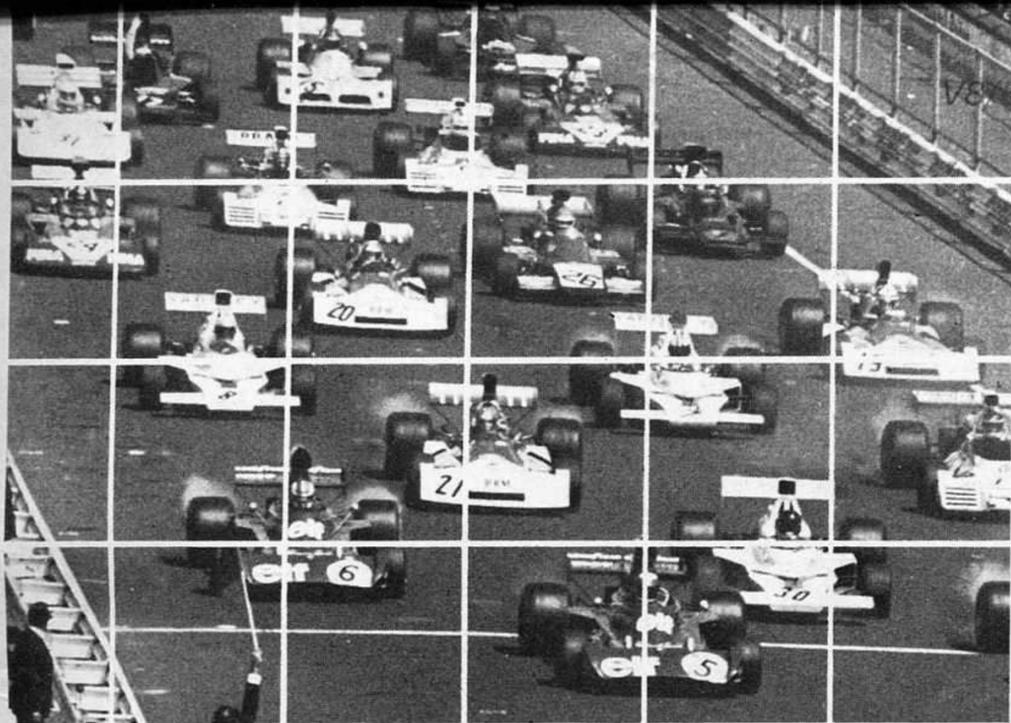
Al Coliseum, oltre a tre o quattro grossi autofurgoni, questa volta hanno posto al centro il « T 69 », sette volte campione nazionale. E' azionato da un motore Ford otto cilindri, due carburatori, ed è capace di sfiorare le 190 miglia orarie!

All'ingresso, poi, lucido e slanciato, il « rocket » STP che la campionessa Paula Murphy, guiderà nelle competizioni del 1974.

Con questo « razzo » arancione, la giovane pilota californiana, che alcuni mesi fa, come è noto, incappò in un incidente di gara uscendone pressochè incolume, ha promesso che con questo « rocket », straccerà il suo stesso primato mondiale, e conoscendo l'audacia della piccola pilota della STP c'è da crederci.

E basti pensare che tutti i modelli esposti, avevano un valore complessivo di circa 6 milioni di dollari. Basti citare, per esempio, il costo della Chevrolet « The Magician » che supera i 25 mila dollari, « l'auto di salvataggio » dell'attore negro Redd Foxx, famoso per un programma settimanale della TV, che ha acconsentito ad esporre la macchina da lui pagata 50 mila dollari, o la « Valchiria » di John Dwyer un giovane avvocato del Maryland, appassionato di questo genere di macchine. Dwyer ha impiegato tre anni per costruire la magnifica Chevrolet di 365 HP capace di sfiorare le 150 miglia. Il prezzo della « Valchiria » è di 13 mila dollari. « **Questo perché il lavoro di pittura e gli "interni" li ho fatti io, altrimenti il prezzo salirebbe di molto** », dice lo sportivissimo avvocato.

Adriano Manocchia



Tutti piloti
a tavolino con

**AUTO
SPRINT**

Il mondiale a quadretti

IL REGOLAMENTO

Per chi non conoscesse le regole del gioco, le ripetiamo, con l'esempio, già fatto su AUTOSPRINT, che si è dimostrato chiaro.

I giocatori (il loro numero dipende dalla larghezza — in quadratini — della pista) si muniscono ognuno di una matita, o pennarello, di diverso colore, ed estraggono a sorte l'ordine di partenza. Chi parte per primo, ha diritto di scegliere la posizione più favorevole (secondo lui) sulla linea di partenza. Ogni quadratino rappresenta una marcia. Si parte in prima, quindi si passa in seconda e così via fino alla quinta. Cinque quadratini sono il tiro massimo. Ogni giocatore ha la facoltà di scegliere la velocità di marcia — cioè il numero di quadratini — che ritiene più opportuno, sia in avanti (accelerazione), che indietro (frenata) come a destra o a sinistra.

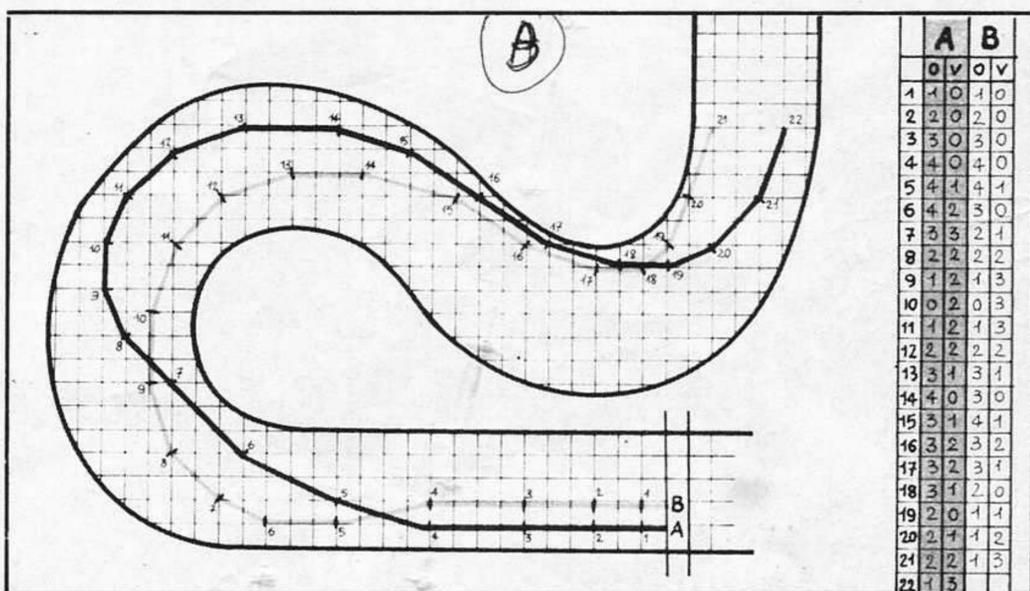
La regola principale è questa: nessuna variazione di velocità o traiettoria può essere fatta per più di un quadratino per volta. Questo implica che non si può « frenare » di colpo né « curvare » con angoli molto decisi. Bisogna

assolutamente prevedere la curva, e non entrarci troppo forte. Spesso, nelle curve più strette, bisognerà mettere la « prima ». Il realismo è impressionante: vedrete, giocando, come chi arriva troppo forte ad una curva è costretto ad uscire di strada, come parimenti chi frena troppo presto o sbaglia traiettoria perde tempo. Chi esce dal tracciato sta fermo per due giri e riparte, ovviamente, da fermo (cioè in « prima ») dal punto in cui è « uscito di strada ».

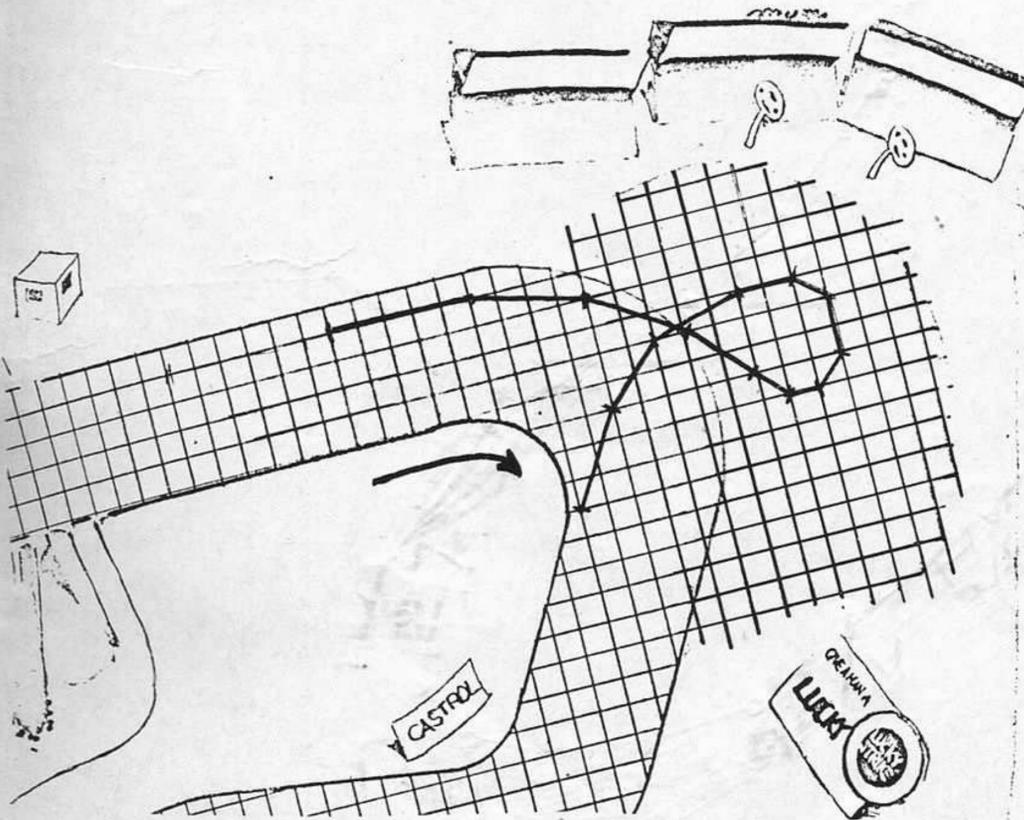
Ecco, sintetizzate, le regole del gioco:

- ogni spostamento non può avvenire altro che per lo spazio di un quadratino per volta
- chi è davanti può scegliere la traiettoria che vuole
- un giocatore non può terminare un suo tiro in un punto già occupato da un altro concorrente
- è però ammesso percorrere lo stesso tracciato, ma non contemporaneamente (cioè prendere la « scia »)
- chi esce dal tracciato perde due turni
- a parità di tiri, vince chi con l'ultimo tiro va più lontano (senza uscire di strada) oltre il traguardo.

Il grande successo avuto dal primo G.P. A QUADRETTI, pubblicato su AUTOSPRINT settimanale nel n. 5 di quest'anno, e anche le richieste di continuare il gioco, venuteci da più lettori, ci ha deciso, a seguire, tappa per tappa il mondiale F. 1, cominciando dalla prossima prova mondiale a Kyalami, dove, come sapete, si correrà il 30 marzo prossimo, il G.P. del Sud Africa. Ecco allora che potete anche voi misurarvi con questo tracciato e provare a stabilire il « record sul giro ».



In questo esempio si nota come il concorrente A sia entrato nella curva troppo velocemente e sia stato costretto ad una traiettoria molto larga. Il concorrente B, invece, ha affrontato la curva più lentamente, mettendo una « seconda » (tiro 7), ma uscendo più « stretto » e meglio impostato per la curva successiva. Risultato: B arriva all'imbocco del rettilineo con un tiro in meno rispetto ad A. Nella colonna, schematizzati gli spostamenti sia orizzontali che verticali dei due concorrenti movimento per movimento.



Ecco un esempio della manovra che si deve effettuare nel caso di « uscita di strada ». Il concorrente arrivato « lungo », potrà sfruttare la zona di sicurezza, frenando e voltando secondo le regole del gioco per tornare in pista in corrispondenza del punto in cui è uscito. Quest'ultima regola è essenziale, altrimenti chi « esce » potrebbe rientrare con vantaggio rispetto a chi è rimasto in pista.

Otto sul podio

Veramente non eravamo riusciti a prevedere un arrivo « in volata » per il nostro Primo Gran Premio a quadretti, pubblicato sul n. 5 di Autosprint, che ha portato sul podio dei vincitori ben otto lettori. E non c'è stato modo di trovare nemmeno la discriminante più logica, cioè controllare chi degli otto era riuscito a superare con il suo 84. tiro il traguardo del maggior numero di quadretti, dal momento che tutti e otto hanno tagliato il traguardo praticamente con la stessa velocità, giungendo tutti allo stesso quadratino! Evidentemente era questo il limite della pista, che è stata percorsa veramente in tutte le traiettorie possibili.

Complimenti ai... magnifici otto e buon divertimento con Kyalami. Partecipate tutti al gioco. Oltre al premio sorpresa per i migliori di ogni G.P., stiamo allestendo anche una prova finale tra tutti i recordmen della stagione... a quadretti.

Questi gli otto vincitori del primo G.P. a quadretti:

FRANCESCO GOVONI - via Giovecca 22 - Ferrara; **GIOVANNI ZEN** - via Brigata Padova 11 - Padova; **SERGIO POZZANA** - via S. Francesco 11 - Belluno; **MASSIMO MARCHESINI** - corso Orbassano 219 - Torino; **GIUSEPPE MAZZINI** - via Giotto 8 - Fontanini (PR); **MASSIMO CIOLLI** - via della Torretta 12 - Firenze; **ALFREDO GIUDICE** - via Vicenza 178 - Vittoria (RG); **BRUNO GARCIA** - via Decembrio 20 - Vigevano (PV).