

MUNARI e la STRATOS ci provano contro l'ipoteca dei «magnifici sette» FIAT

SANREMO può capovolgere il mondiale

SANREMO - La formula del rally-mondiale sanremese è quella solita, ampiamente collaudata in passato e lo scorso anno pubblicamente elogiata dalla Associazione Piloti da Rally. Due tappe per complessivi 1830 chilometri; più lunga la prima (1160 km. inventisei ore complessive e comprensive anche dei sessanta minuti di neutralizzazione - riordino previsti a Garessio dopo una notte di gara), « tutto pepe » quella conclusiva (670 km. in quattordici ore) riservata ai sessanta equipaggi meglio classificati nella graduatoria provvisoria. In tutto 39 prove speciali delle quali quattro interamente su terra, sedici interamente su asfalto e diciannove su fondo misto per una proporzione terra-asfalto di 60 a 40 in favore dell'asfalto. L'estrema rarefazione delle prove del mondiale rallies permarche nei primi due terzi della stagione

CONTINUA A PAGINA 46

Guido Rancati

Riconosceteli dai numeri di gara

N.	1. CONCORR.	2. CONC.	AUTOVETTURA
1	VERINI	Macaluso	Fiat 124 Abarth
2	MUNARI	Mannucci	Lancia Stratos
3	ALEN	Kivimaki	Fiat 124 Abarth
4	BALLESTRIERI	Maiga	Lancia Stratos
5	PINTO	Bernacchini	Fiat 124 Abarth
6	LAMPINEN	Davenport	Lancia Beta Coupé
7	BACCHELLI	Scabini	Fiat 124 Abarth
8	PAGANELLI	Russo	Fiat 124 Abarth
9	TROMBOTTO	Zanchetti	Alfa Romeo Alfetta
10	BARBASIO	Sodano	Fiat 124 Abarth
11	FISCHER	Schuren	BMW 2002
12	BISULLI	Rossetti	Fiat 124 Abarth
14	MEHTA	Holmes	Lancia Beta Coupé
15	PITTONI	Pittoni	Porsche Carrera R.S.
16	DE ECCHER	Salvador	Porsche Carrera R.S.
18	DALL'AVA	Maiga	Lancia Fulvia HF
19	BOSETTI	Mannini	Lancia Beta Coupé
20	WITTMANN	Hopf	BMW 2002
21	R. CAMBIAGHI	Bertocchi	Lancia Fulvia HF
22	AMBROGETTI	Gigli	Opel Ascona
23	SVIZZERO	Strametto	Triumph Dolomite S.
24	BESOZZI	Brusati	Alfasud Ti
25	« BANCOR »	Cartotto	Opel Ascona
26	BAUCE	Calore	Lancia Beta Coupé
27	CARELLO	Baron	Lancia Stratos
28	SCIASCIA	Bullani	Lancia Beta Coupé
29	FERRARIS	Cianci	Lancia Fulvia HF
30	BRAMBILLA	Mosconi	Opel Ascona
31	PRESOTTO	Vanzi	Opel Ascona
32	FAGNOLA	Novarese	Opel Ascona
33	BARAILLER	Pantalacci	Opel Ascona
34	VUDAFIERI	Bonaga	Porsche Carrera R.S.
35	GERBINO	Torassa	Fiat 124 Spider
36	LIVIERO	Cernigoi	Porsche Carrera R.S.
37	A. CAMBIAGHI	Lurani	Fiat 124 Spider
38	BONORA	Tommasi	Fiat 124 Spider
39	LORENZELLI	Collorati	Fiat 124 Spider
40	GAGGERO	Rossi	Fiat 124 Abarth
41	MORIELLI	Zamunaro	Lancia Fulvia HF
42	CARLI	X	Alpine Renault
43	AVENOSO	Sorrentino	Lancia Fulvia HF
44	COGOGNELLI	X	Lancia Fulvia HF
45	FROLA	Bal	Lancia Fulvia HF
46	ROSSI	Leonardi	Alpine Renault
47	BETTI	Betti	Opel Ascona
48	CLARR	Fauchille	Opel Ascona
49	RAE	Liddon	Ford Escort RS
50	BRAMINO	D'Angelo	Opel Ascona
51	ERRANI	Laverne	Opel Ascona
52	PEDRETTI	Cagnoli	Opel Ascona
53	TORMENE	Marecek	Opel Ascona
54	CHIANEA	Chianea	Opel Ascona
55	RUSSO	Orsetti	Ford Escort RS
56	CANTORE	Cantore	Opel Ascona
57	STEFFEN	Caielli	Opel Ascona
58	SGANZETTA	Randetti	Alfa Romeo Alfetta
59	DEL MAZZA	Cervone	Opel Ascona
60	DA SACCO	Cardone	Fiat 125
61	GIROLA	Scioldo	Ford Capri

N.	1. CONCORR.	2. CONC.	AUTOVETTURA
62	GUILLAUME	Chalvin	Volkswagen 1600
63	DERREUMAUX	Derreumaux	Renault R 1173
64	GIOVANNETTI	Mastureo	Ford Escort Twincam
65	GAMENARA	Bibi	Renault R.12 Gordini
66	SISTO	Ghezze	Renault R.12 Gordini
67	FERRARI	Aloi	Fiat 124 Abarth
68	DE VINCENTI	Matroni	Fiat 124 Abarth
69	GASTALDI	Bellan	Fiat 124 Spider
70	DEL PRETE	Roasenda	Lancia Fulvia HF
71	MAGNANI		Lancia Fulvia HF
72	MUSCIONICO	Muscionico	Lancia Fulvia HF
73	POYAUD	Vinoy	Alpine Renault
74	GARDAVOT	«Ynao»	Alpine Renault
75	BRION	Stuani	Lancia Fulvia HF
76	DE MAESTRI	De Maestri	Lancia Fulvia HF
77	RIGAZZI	Forlani	Lancia Fulvia HF
78	PONS	Vinotti	Lancia Fulvia HF
79	DELFINO	Capriotti	Lancia Fulvia HF
80	FERRARI	Raina	Fiat 128 Coupé SL
81	CERISOLA	Uberto	Fiat 128 Rally
82	ROSSI	Ferretti	Fiat 128 Coupé
83	RAIMONDI	Vai	Citroen GS 1200
84	ROSSI	Di Rocca	Fiat 128 Coupé
85	FANECCO	Rosa	Simca Rally 2
86	DI BALDASSARRE	Malacrida	Fiat 128 Coupé
87	BOZZO	Marinelli	Fiat 128 Coupé
88	FAGGIO	Rolando	Fiat 128 Coupé
89	CASSARINI	Cassarini	Fiat 128 Coupé
90	TSNARDI	Scimone	Opel Ascona
91	DUS	Augustin	Opel Ascona
92	MATAS	Ratto	Opel Ascona
93	CERRATO	Cerri	Opel Ascona
94	ZIVIANI	Crespi	Opel Ascona
95	PRADERA	Commin	Seat 125
96	ISABELLA	Verniano	Alfa Romeo 2000 GT
97	DE VECCHI	Robba	Opel Ascona
98	BOERI	Rebaudo	Opel Ascona
99	CORZINO	X	Opel Ascona
100	CECCATO	Zoppolotto	Fiat 124 Special T
101	TETTI	Robazza	Fiat 124 Special T
102	MARENCO	Gambera	Fiat 128 Coupé
103	ZORZATO	Barello	Autobianchi A112 A.
104	ASCHIERI	Moro	Autobianchi A112 A.
105	AMEGLIO	Ramella	Autobianchi A112
106	TRUCCO	Forgia	Simca 1000 Rally 2
107	QUACIARI	Di Muzio	Fiat 128 Coupé
108	AIMAR	Cauda	Fiat 128 Coupé
109	ARRONI	Oddo	Fiat 128 Coupé
110	TOSI	Costamagna	Fiat 128 Rally
111	PERTILE	Stillitano	Simca Rally 2
112	TARDITI	Beltrami	Innocenti-M. Cooper
113	CHIAPPORI	Bianchi	Fiat 128 Coupé
114	PALETTA	Cavicchia	Fiat 128
115	LEPORACE	Boggero	Fiat 128 Coupé
116	MASELLI	Arturo	Fiat 128 Coupé
117	GENINATTI	Piacenza	Autobianchi A112 A.
118	GHISELLI	Bertoni	Autobianchi A112 A.
119	PARISI	Elia	Autobianchi A112 A.
120	BIGONI	Bigoni	Ford Escort 940
121	CURTO	Palmero	Fiat 850 Coupé

Le ORE del rally

MERCOLEDI' 2

Ore 8,00 Sanremo, loc. Pian di Nave, verifiche preliminari
Ore 19,01 Sanremo, Giardini Vittorio V.to, inizio partenze
Ore 19,45 S. Romolo inizio P.S. 1 « Monte Ceppo »
Ore 20,47 Passo Drego inizio P.S. 2 « Teglia »
Ore 21,49 Colle d'Oggia inizio P.S. 3 « Colle d'Oggia »
Ore 22,31 Bivio Testico inizio P.S. 4 « Ginestro »
Ore 23,03 Bivio Paravenna inizio P.S. 5 « Garlanda »

GIOVEDI' 3

Ore 0,05 Nava inizio P.S. 6 « Colle di Cosio »
Ore 0,31 Piaggia inizio P.S. 7 « Le Salse »
Ore 1,21 Cantarana inizio P.S. 8 « Passo Prale »
Ore 2,29 Castelvecchio Rocca Barbena inizio P.S. 9
Ore 3,43 Feglino inizio P.S. 10 « Pian dei Corsi »
Ore 4,51 Millesimo inizio P.S. 11 « Santuario »
Ore 5,23 Bivio Giovetti inizio P.S. 12 « Colle dei Giovetti »
Ore 6,19 Castello inizio P.S. 13 « Colle S. Giacomo »
Ore 6,43 Garessio Riordinamento e parco chiuso fino 7,43
Ore 8,09 Cantarana inizio P.S. 14 « Passo Prale »
Ore 9,17 Castelvecchio Rocca Barbena inizio P.S. 15
Ore 10,31 Feglino inizio P.S. 16 « Pian dei Corsi »
Ore 11,39 Millesimo inizio P.S. 17 « Santuario »
Ore 12,11 Bivio Giovetti inizio P.S. 18 « Colle dei Giovetti »
Ore 13,07 Castello inizio P.S. 19 « Colle S. Giacomo »
Ore 14,33 Upega inizio P.S. 20 « Le Salse »
Ore 15,05 S. Bernardo di Mendatica inizio P.S. 21
Ore 16,13 Garlanda inizio P.S. 22 « Garlanda »
Ore 16,39 Stellanello inizio P.S. 23 « Ginestro »
Ore 17,23 Ville S. Pietro inizio P.S. 24 « Colle d'Oggia »
Ore 18,13 Rezzo inizio P.S. 25 « Teglia »
Ore 19,05 Bivio Monte Ceppo inizio P.S. 26 « Ceppo »
Ore 21,05 Sanremo arrivo prima tappa

VENERDI' 4

Ore 18,01 Sanremo partenza seconda tappa
Ore 18,33 Coldirodi inizio P.S. 2/2 « Gouta »
Ore 19,26 Ciaixe inizio P.S. 2/2 « Gouta »
Ore 20,31 Apricale inizio P.S. 3/2 « Ghimbegna »
Ore 21,33 Passo Drego inizio P.S. 4/2 « Teglia »
Ore 22,26 Mendatica inizio P.S. 5/2 « Colle di Cosio »
Ore 23,31 Ville S. Pietro inizio P.S. 6/2 « Colle d'Oggia »

SABATO 5

Ore 0,39 Ceriana inizio P.S. 7/2 « Ceriana »
Ore 1,51 Ciaixe inizio P.S. 8/2 « Gouta »
Ore 2,49 Bivio Buggio inizio P.S. 9/2 « Monte Ceppo »
Ore 3,57 Carpasio inizio P.S. 10/2 « Colle d'Oggia »
Ore 5,04 Mendatica inizio P.S. 11/2 « Colle di Cosio »
Ore 5,51 Rezzo inizio P.S. 12/2 « Teglia »
Ore 6,26 Molini di Tiora inizio P.S. 13/2 « Langan »
Ore 7,55 Sanremo arrivo

SANREMO - Grappoli di spettatori un po' ovunque. In totale diverse migliaia di appassionati assiepati qui e là per vedere la gara: per i rallies è cosa abituale. Lo spettacolo è grosso ancorché dispersivo. Dove andare per assistere al maggior numero di prove speciali senza ricorrere a spostamenti troppo « tirati »? In vista del prossimo Rally di Sanremo è SILVIO MAIGA a tracciare un programma per i lettori di AUTOSPRINT.

Si comincia con la prima tappa, in programma dalla sera del 2 ottobre alla notte del 3 con una premessa, quella di arrivare nei luoghi prescelti con un certo anticipo sull'orario di transito del primo concorrente.

« Si parte da Sanremo verso le diciotto del giorno due portandosi dietro sia qualche indumento pesante che abbondanti scorte... alimentari. Non sempre è possibile fermarsi per questo genere di rifornimenti e durante la notte qualcosa da mettere sotto i denti si rivelerà molto utile. Da Sanremo si segue l'Aurelia (S.S. n. 1) per circa otto chilometri, fino ad Arma di Taggia da dove si svolta a sinistra entrando nella Valle Argentina. La si percorre per circa 13 km, e quindi, a Montaldo, ci si dirige verso S. Bernardo di Conio passando attraverso Carpasio e Colla d'Oggia. Da San Bernardo, appena passato il centro abitato si devia a sinistra: tre chilometri e si incrocia il percorso della P.S. 2, quella del TEGLIA. Posteggiata l'auto in posizione sicura basta risalire a piedi lungo la speciale per poche centinaia di metri per osservare i concorrenti sulla terra in una serie di curve lente ma abbastanza spettacolari a partire dalle 21,05 circa. Un consiglio: per seguire meglio l'andamento della prova senza affidarsi troppo ad impressioni visive che spesso ingannano è sufficiente controllare con un cro-



1.a tappa
2-3 ottobre



2.a tappa 4-5 ottobre

SILVIO MAIGA

vi guida alle «speciali»

ometro o col contasecondi di un normale orologio i distacchi fra i concorrenti. Ad esempio, se il n. 2 transita 56" dopo il passaggio del primo vorrà dire che in quel punto avrà 4" di vantaggio sul primo e così via. Tenete comunque presente che man mano che saliranno le macchine più lente 3 o 4" apparenti di vantaggio con ogni probabilità saranno 56 o 57" di ritardo. Un orologio ed un po' di senso logico vi permetteranno comunque di avere una classifica abbastanza valida dall'inizio della P.S. fino al vostro punto di osservazione.

Terminati i passaggi si torna a S. Bernardo di Conio e si prosegue verso il Colle di Nava passando attraverso il Colle San Bartolomeo e Pieve di Teco, in tutto meno di trenta chilometri. Lasciata ancora la macchina sulla Statale del Colle di Nava poco oltre il bivio per Monesi da dove alle 0,05 partirà la P.S. 6, vi basterà salire a piedi per non più di quattrocento metri per assistere al passaggio in uno dei tratti di maggior interesse della prova. Visto quanto vi interessa siete davanti ad una scelta: rinunciare ad una notte di sonno per vedere una speciale in più oppure, e francamente ve lo consiglio, tornare a Sanremo e recuperare le forze con una dormita. Se vi sentite ancora freschi tornate a Pieve di Teco e di qui dirigetevi ad Albegna da dove entrerete in Autostrada per uscirne a Savona ma solo per immettervi su quella (a tre corsie con doppio senso di marcia) per Torino. Finalmente a Millesimo, proprio nei pressi del casello autostradale dalle 4,50 in poi inizierà la speciale n. 11, del Santuario ».

« Con l'alba ritornate a Savona e sempre percorrendo l'Autostrada A 10 (questa volta però in direzione opposta) raggiungete il casello di Feglino. Attenzione però: informatevi al vostro ingresso in Autostrada se lo svincolo in questione è stato riaperto, in caso contrario uscite a Finale e raggiungete Feglino percorrendo pochi chilometri di strada normale. La P.S. n. 16, quella di Pian dei Corsi, parte dopo le ultime case di Feglino. Il primo concorrente l'inizierà alle 10,30 per cui potranno assistervi anche coloro che nella notte hanno preferito raggiungere il proprio letto. A Feglino dopo l'inizio su asfalto il percorso diventa sterrato: se vi piace la terra e se avete voglia di camminare per due chilometri (in salita) potrete vedere alcune curve interessanti. Dalla prova di Pian dei Corsi a quella di Garlanda prevista per le ore 16,12. Ancora sulla A 10 fino al casello di Albenga e di lì verso Garlanda passando attraverso Villanova. In mezzo avrete pure il tempo per concedervi una sosta in un ristorante ».

« L'ultimo trasferimento della prima tappa che consiglio è verso Baiardo, nell'entroterra sanremese. Da Albenga ad Imperia Ovest in autostrada e quindi seguite l'Aurelia fino alle porte di Sanremo dove troverete sulla destra il bivio che porta a Madonna della Guardia. Salite il Poggio (lo stesso che affrontano i ciclisti nelle Milano-Sanremo degli ultimi anni) e dirigetevi a Baiardo passando per Ceriana. In tutto circa ventidue km. dopo aver lasciato l'Aurelia. Da Baiardo

alle 19,15 transiterà il primo equipaggio impegnato nell'ultima P.S. della tappa, quella del Monte Ceppo ».

Meno faticoso seguire (bene) la seconda tappa:

« Basta partire verso le 16,30 sempre da Sanremo dirigendosi verso il

Dopodiché avrete la possibilità di sostare in uno dei diversi ristoranti tipici della zona prima di puntare verso Rocchetta Nervina passando da Isolabona (circa 10 Km.). Un chilometro e mezzo prima dell'abitato di Rocchetta, a sinistra, si prende la strada

Le classifiche rallies prima del «SANREMO»

Camp. mond. marche	1000 Laghi			TOTALE
	Tap	Salari	1000 Laghi	
FIAT	20	1	12	33
FORD	2	2	20	24
MITSUBISHI	—	20	—	20
DATSUN	8	10	—	18
PORSCHE	—	15	—	15
LANCIA	—	12	—	12
TOYOTA	10	—	—	10
SAAB	—	—	10	10
BMW	6	—	—	6
ALPINE R.	4	—	—	4
PEUGEOT	—	4	—	4
CITROEN	3	—	—	3
OPEL	—	—	3	3

Campionato italiano piloti	4 Regioni					S. Martino	TOTALE
	S. Marino	Stiglia	Elba	Alpi Or.	S. Martino		
VERINI-MACALUSO	17	17	20	20	20	17	101
DE ECCHER-SALVADOR	15	15	15	—	—	14	59
PRESOTTO-PERESSINOT	7	10	13	12	9	6	57
TOMINZ-MAMOLO	14	—	14	17	—	9	54
BACCHELLI	—	20	—	—	—	20	40
PITTONI	13	—	—	—	12	15	40
BISULLI-ZANUCCOLI	20	—	—	—	17	—	37
AMBROGETTI-GIGLI	—	9	10	13	—	—	32
SVIZZERO-STRAMETTO	—	14	—	15	—	—	29
BRAMBILLA	9	2	—	—	10	5	26
BRAI-«RUDY»	—	11	12	—	—	3	26
DALL'AVA-MAIGA	—	13	—	—	—	13	26
FERRARIS-CIANCI	12	5	4	—	—	—	21
BAGNA-SANFRONTI	11	—	—	10	—	—	21
PINTO-BERNACCHINI	—	—	17	—	—	—	17

confine fino a Vallecrosia (circa 16 chilometri) da dove passando attraverso S. Biagio e Soldano potrete arrivare a Perinaldo con un buon anticipo rispetto ai primi che alle 18,45 concluderanno la P.S. 1-2 di San Romolo. Esauritisi i passaggi potrete spostarvi ad Apricale (poco più di sei Km.) da dove alle 20,30 il primo concorrente inizierà la P.S. 3-2 del Ghimegna.

verso Ciaixe che si immette sulla P.S. 8-2 del Gouta. Il primo concorrente vi transiterà verso l'1,55 del giorno 5. Si ritorna a Rocchetta e di lì attraverso Dolceacqua e Vallecrosia a Sanremo dove verso le 7,55 inizieranno gli arrivi ai quali potrete assistere con la certezza, per quello che vi riguarda, di aver fatto e vinto il vostro rally di Sanremo ».

CONTINUAZIONE DA PAG. 44

ha logicamente accresciuto i motivi di interesse della gara italiana. Con solo tre rallies regolarmente disputati (Tap, Safari e Mille Laghi) la classifica è ben lontana dall'essere cristallizzata. Al punto che grosse ambizioni le può covare la Lancia ora che ha ottenuto la sospirata omologazione in gruppo quattro della Stratos.

Ballestrieri e Munari, che saranno in gara con i soliti Maiga e Mannucci, provando a ritmo piuttosto serrato hanno ottenuto tempi decisamente inferiori a quelli realizzati lo scorso anno dall'Alpine vincitrice di Therier. Ovunque ad eccezione del Gouta dove con la Stratos non hanno praticamente provato. Indubbiamente è la P.S. più discussa di tutta la gara.

Se non piace ai piloti della Stratos è di gradimento della maxi-squadra FIAT (addirittura sette le collaudatissime spider 1800 iscritte dalla FIAT-rally per Verini-Macaluso, Alen-Kiwimaki, Pinto-Bernacchini, Bacchelli-Scabini, Paganelli-Russo, Barbasio-

debuttante Triumph Dolomite di Besozzi (a proposito chi l'ha vista nell'ultima settimana di prove ne è rimasto molto impressionato ed i tempi dichiarati confermano quanto di buono è lecito attendersi da una macchina al primo impegno agonistico italiano) che dovrà vedersela con l'abituale marea di Ascona in gr. 1.

Fra queste mancherà quella ufficiale Brai-«Rudy» tenuti volutamente a riposo dalla GM italiana per questa gara ma ci saranno quelle di Presotto (in coppia questa volta con la Vanzi e non con Perissinot) e quella atesissima dopo la buona impressione dell'anno scorso di Barailler-Pantalacci oltre alle solite costantemente in evidenza coi vari Fagnola, Boeri e compagnia.

Sempre in gruppo uno fra gli iscritti figurano gli spagnoli Pradera-Comin con una Seat 125, digiuni di esperienza in gare italiane ma comunque meritevoli di una maggiore considerazione di quella riservatagli dagli organizzatori che non hanno ritenuto giusto dar loro un numero di partenza preferenziale.

Un po' sottotono si annuncia il

Il « mostro » 030 ABARTH lo avrà PIANTA al GIRO

TORINO - La nostra anticipazione era esatta: un pilota della scuderia Ferrari sarà « prestato » alla Fiat per il Giro d'Italia, in programma dal 16 al 20 ottobre. Si tratta di Clay Regazzoni, che avrà come navigatore Gino Macaluso su una X-1/9 prototipo, una di quelle che hanno così ben impressionato al Tour de France. In questo modo, il campione di Formula 1 avrà la possibilità di esprimere le sue doti senza il prevedibile handicap di dover puntare alla classifica assoluta, che dovrebbe essere fuori della portata del pur agilissimo prototipo.

Con un occhio all'assoluto debutterà al Giro l'attesa (ed anticipata) Abarth SE 030, che farà il suo esordio agonistico al volante del collaudatore della casa di Corso Marche, Giorgio Pianta. Come i lettori di Autosprint già sanno, si tratta della futura (ma non troppo) Fiat X-1/20 coupé dotata del motore 6 cilindri della 130 portata a 3500. Una « bomba » da quasi 400 CV (tutti molto ben piazzati nella curva di potenza) che Pianta cercherà di far fruttare compatibilmente con la giovinezza della vettura.

Le altre vetture ufficiali della Fiat al Giro d'Italia saranno una seconda X-1/9 gruppo 5 per Bacchelli, ed una 142 Rally per Lele Pinto.

Sodano e Bisulli-Rossetti) che contano molto per la loro classifica sul doppio passaggio (della seconda tappa) sul Gouta.

Assenti le Alpine (Nicolas, vecchio amico degli organizzatori e buon estimatore della gara, ha chiesto invano a Cheinisse una berline per essere al via) ed assente Rohrl con l'Ascona gruppo due dell'Opel Euro Handler-team, il pronostico non offre grosse divagazioni alla sfida in famiglia (si fa per dire) FIAT-Lancia. Terzo incomodo fra le cugine rivali, potrebbe essere la Porsche soprattutto grazie ai co-niugi Pittoni.

Con loro Lampinen cavallo di ritorno in casa Lancia, chiamato a prendere il posto sulla Beta coupé dello sfortunato Pregliasco ancora afflitto dai gravi problemi familiari che lo hanno tenuto lontano dal Tour de France.

Una certa curiosità per il ritorno in Europa di Mehta anche se la sua partecipazione va vista soprattutto come prima presa di contatto con la macchina (Beta coupé) che il prossimo anno avrà al Safari. Curiosità anche per la

gruppo tre. A campionato italiano (virtualmente) concluso lo hanno disertato molti tra i suoi protagonisti di sempre. Come De Eccher anche Dall'Ava (dopo un lungo tira-molla) ha optato per il gr. 4 e non ci sarà neppure Ambrogetti cui per i noti fatti di Savona è stata sospesa cautelativamente la licenza.

Più consistente per contro il gruppo due. Non solo se la possibilità di verificare le chance in una gara mondiale dell'Alfetta di Trombotto-Zanchetti ma anche per la presenza di due BMW del team Bosch (per Fischer e Wittman) dell'Ascona-Contrero di Svizzero-Strametto, dell'Ascona-Vimont di Clarr-Fauchille e della Escort-Kleber di Rae-Liddon, quest'ultimo come Clarr e come Pradera trascurati e relegati un po' troppo indietro nell'ordine di partenza.

Un neo questo della gara sanremese che sarà comunque possibile rimediare sfruttando qualche eventuale forfait prima del via.

Il sindacato rallisti tira le prime somme

La G.P.R. alla prova elettorale

Non senza aver attraversato vicissitudini di ogni genere, il Gruppo Piloti Rallies (nato come A.P.R.) è arrivato al termine del suo primo anno di vita.

Come molti ricorderanno, l'associazione è sorta lo scorso ottobre alla vigilia del Rally di Sanremo più per la volontà di pochi che per l'effettivo desiderio della massa anche se proprio quest'ultima lamentava da sempre la mancanza di un qualche cosa in grado di tutelarne gli interessi sia nei confronti degli organizzatori che in quello della CSAI. A Sanremo si gettarono le prime basi, si elesse un primo direttivo e si fecero le prime proposte, molte delle quali, a un anno di distanza, compaiono ancora nel quaderno dei due segretari Ambrogetti e Ormezzano che periodicamente si ripropongono di metterle in atto.

Nel prossimo ottobre allora, sempre a Sanremo, il G.P.R. (la denominazione di gruppo si è resa necessaria nel momento in cui l'associazione è entrata a far parte dell'A.N.C.A.I.) avrà la sua prima verifica con le nuove elezioni cui si spera partecipino in massa i piloti presenti al rally mondiale. E' questo, dunque, il momento dei primi bilanci: positivi ovviamente per chi, come chi scrive, nella necessità di un mini-organismo di questo genere ha sempre creduto e per chi in questo arco di tempo si è impegnato nel darvi corpo, spesso scontrandosi e con l'indifferenza di molti praticanti capaci solo di criticare senza mai far nulla di costruttivo e con gli « avversari » predestinati, cioè i gestori del potere sportivo i cui interessi non sempre (anzi spesso quasi mai) collimano con quelli dei piloti.

Vediamo allora assieme che cosa, principalmente, nel corso dell'anno si è ottenuto e che cosa non si è riusciti ad ottenere. Dapprima con l'irruenta dialettica del presidente Paganelli (poi uscito di scena per gli impegni internazionali — fatto questo da soppesare per il futuro —) poi con l'incisiva costante critica di Macaluso che ne ha ereditato le consegne, il G.P.R. ha acquistato credibilità se non altro per la continua presenza a tutte le gare e per le pronte critiche a tutte le proposte non ritenute idonee o perlomeno vantaggiose per i piloti; poi, grazie agli stretti rapporti instaurati dai vari segretari (Ambrogetti, Ormezzano, Rossi) con gli organizzatori ed i componenti la sottocommissione rallies della CSAI, si è riusciti a far passare alcune proposte la principale delle quali ci sembra la presenza di un rappresentante l'organizzazione dei piloti per ciascuna gara col compito di difensore ad oltranza degli interessi degli stessi anche e soprattutto in relazione ai possibili soprusi da parte dei commissari sia sportivi che tecnici.

Ovviamente ci sarà a questo punto chi potrà obiettare di non essersi mai accorto dell'esistenza di questo rappresentante, ma il fatto ci sembra al momento relativamente importante nella misura in cui una volta che se ne è legalizzata la funzione il problema si potrà restringere soltanto a perfezionarne l'operatività, e questo non potrà non accadere che entro breve.

Non si è riusciti, al contrario, ad ufficializzare quell'elenco di controllori dei



● Ecco riuniti assieme tre « pilastri » del G.P.R.: Ambrogetti (segretario), Tecilla (rappresentante in seno all'A.N.C.A.I.) e Macaluso (presidente di fatto, ma non d'elezione, al posto di Paganelli impegnato costantemente all'estero). Assieme ad Ormezzano e Rossi hanno portato avanti quasi di peso negli ultimi tempi tutta l'attività del Gruppo in attesa della verifica pubblica con le nuove elezioni previste in occasione del Rally di Sanremo

percorsi di gara, quelle persone cioè che dovrebbero poter dare un giudizio di validità ai vari rallies prima che questi vengano definiti e pubblicati nei regolamenti particolari. Tutto questo sembra sia avvenuto per un « disguido »: l'elenco cioè preparato già in occasione del Rally di Sicilia tutt'ora non sarebbe ancora pervenuto alla CSAI, ma è chiaro che alla stessa non doveva interessare poi molto tant'è vero che una prima bozza fu già stilata a Sanremo e di questa ne era al corrente (tra gli altri) proprio l'avv. Aleffi che al proposito non lesinò i suoi personali apprezzamenti per l'iniziativa.

Dire quindi, come è stato detto a San Martino di Castrozza, che di questo elenco non se ne è mai avuta una copia ci sembra abbastanza « comodo » da parte della CSAI, resta comunque al G.P.R. la colpa di non aver mai insistito per mettere in pratica questa, indispensabile, innovazione.

Ma la carne al fuoco è molta di più di quella cui si è accennato e di questo se ne possono rendere conto tutti partecipando alle prossime pubbliche riunioni, magari anche con spirito critico, ma costruttivo (come ad esempio quello di Brambilla), contribuendo con i propri voti alla conferma o alla mutazione del prossimo direttivo che, comunque composto, non potrà mai non essere dalla parte dei piloti soprattutto considerando quanto gli interessi degli stessi non sono mai stati ponderati e valutati da tutti gli altri organismi che li avrebbero dovuti tutelare.

E' proprio questa la speranza che anima i più accesi sostenitori dell'iniziativa: avere un sempre maggior numero di presenze alle varie riunioni per poter continuare a battersi con la certezza di avere tutta la base d'accordo; in caso contrario il tempo e il denaro speso di tasca propria da pochi per tutti gli altri sarebbe veramente gettato via.

L'allungato percorso di avvicinamento contestato per ragioni di consumi e di sicurezza: ma il governo francese darà poi i permessi?

LANCIA... in resta contro MONTECARLO

MONACO - Subito polemiche per il 43. Rally di Montecarlo in programma per il prossimo gennaio. Vedere che gli organizzatori monegaschi hanno in animo di allungare il percorso di avvicinamento alle basi di partenza (ridotto a sei dalle dieci previste lo scorso anno se la gara avesse potuto svolgersi) al Principato, ha suscitato una veemente reazione in Casa Lancia. Se ne è fatto subito portavoce Daniele Audetto: «Non riesco proprio a capire quale criterio abbia ispirato l'Automobile Club Monaco in questa decisione. Ma come? Si parla tanto di crisi energetica, della necessità di ridurre i consumi di carburante e loro per tutta risposta allungano il percorso in quella inutile fase che è l'avvicinamento! Una decisione che mi sembra fatta apposta per tirare addosso le critiche a tutto lo sport automobilistico! E poi c'è la questione della sicurezza: già com'era il lungo prologo alla gara vera e propria è stato spesso teatro di incidenti gravi — quello che costò la vita al nostro povero Lombardini non fu certo l'unico a funestare il Monte — ed ora i responsabili del rally non trovano di meglio che far guidare per tre giorni in condizioni ambientali e climatiche difficili i concorrenti e poi, dopo un'ora di intervallo, lanciarli in un tratto di seicento chilometri con quattro prove speciali.

«Non credo davvero abbiano pensato in quali condizioni affronteranno le speciali soprattutto i concorrenti privati, quelli che logicamente hanno un allenamento specifico ridotto rispetto agli ufficiali».

Dalla contestazione Audetto passa alle

richieste: «Da parte nostra chiederemo che l'avvicinamento venga ridotto in modo netto proprio per le ragioni che ho appena esposto. Come soluzione di emergenza e solo a questa condizione proporremo che vengano previste delle neutralizzazioni notturne per dar modo agli equipaggi di riposare ed una sosta di almeno dodici ore a Gap, prima dei seicento chilometri (comprendenti le prove di selezione) conclusivi dell'avvicinamento. In questo modo resterà l'enorme spreco di carburante e resteranno le spese ingentissime ma almeno sarà fatto qualcosa di concreto riguardo alla sicurezza».

Più cauti sul fronte della Fiat. Dicono: «Sostanzialmente possiamo essere d'accordo con Florio ed Audetto, almeno su alcuni punti dei loro "j'accuse". Ad ogni modo ci pare sia troppo presto per prendere posizione. Di ufficiale per ora non ci è stato comunicato nulla. Aspettiamo almeno l'uscita del regolamento».

L'eco del dissenso-Lancia a Monaco non pare preoccupare (per ora) gli organizzatori. Negli uffici di Boulevard Alberto 1, un funzionario avverte che ogni anticipazione su quello che sarà il volto della gara è solo ufficiosa, pur confermando i tremila ottocento chilometri del percorso di avvicinamento, almeno nella stesura del regolamento che nei giorni scorsi è andato alle stampe.

«Ufficialmente — aggiunge — nessuno ci ha fatto pervenire delle lamentele al riguardo, quindi il problema non ce lo siamo ancora posto».

Forse perché — come si vocifera al di

là delle Alpi — i problemi che assillano i monegaschi sono di altro genere. Dato per scontato che il Governo francese non vede di buon occhio le prove stradali, non è poi difficile concludere che i permessi indispensabili al rally debbano ancora essere concessi.

Dice nulla il fatto che l'invariabile risposta a chi telefona alla Casa del Gioventù e della Cultura di Monaco per ottenere informazioni sul Montecarlo Junior (inizialmente in calendario ad aprile e poi spostato in autunno) suona così: «Siamo ancora in attesa che le autorità francesi ci concedano i permessi».

ran.

LUIGINA[®] fa il tris in Umbria

TERNI - Per la seconda volta consecutiva Luigina Imerito scrive il suo nome nell'albo d'oro del Trofeo di Regolarità di Sangemini; la brava e precisa pilota torinese alla guida della sua Fulvia 1300 ha fatto così tris nel Centro-Sud dopo le vittorie al Trofeo Primavera e al Salento.

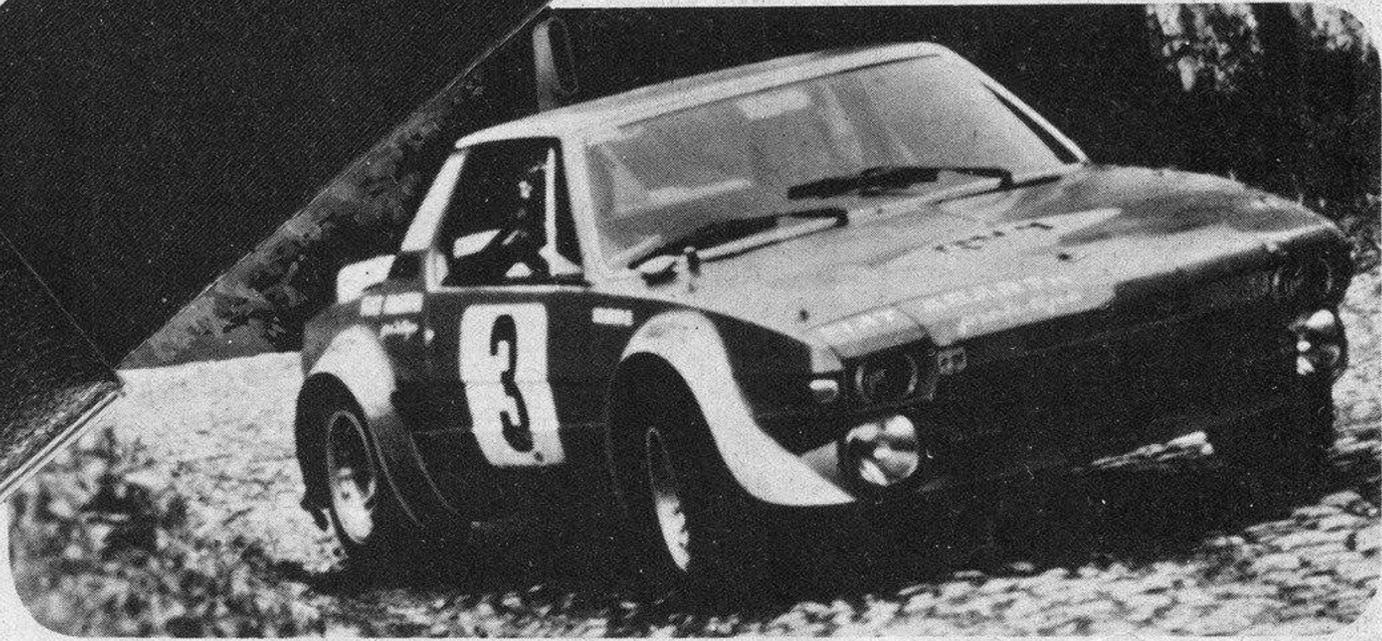
La gara, ottimamente organizzata dalla Scuderia Borzacchini di Terni, dopo l'an-

nullamento forzato dei controlli orari ha avuto i suoi momenti decisivi durante le prove C. e C-1 su sterrato. Tutti i big del cronometro erano, dopo lo svolgimento delle prove A e A-1 e B e B-1, a pochissimi centesimi l'uno dall'altro e attendevano proprio lo sterrato per dare fondo alle proprie doti. L'abbondante pioggia caduta nella notte aveva reso però particolarmente melmoso il fondo stradale del tracciato della prova C, C-1: al primo passaggio crollavano nettamente Cavallucci (particolarmente sfortunato), Amici, Pertusio e La Rovere; al secondo passaggio Faldini, Panerai, Fatati e Ciferri seguivano la sorte dei primi. Evidenziano la difficoltà della prova i ritiri di Piaggio e Calogera.

IV TROFEO CITTA' DI SANGEMINI - IV Coppa Ferrarelle - gara nazionale automobilistica di regolarità - 29 settembre 1974

1. Luigina Imerito (Lancia Fulvia 1300) penalità 14,7; 2. Taloni (Innocenti Mini Cooper) 25,6; 3. Aniello (Fiat 128) 29,7; 4. Garraffa (Lancia Montecarlo) 31,1; 5. Aimone Luciano (HF 1600) 32,3; 6. Speranza (iat 127) 32,7; 7. Forato (Lancia coupé 1,3) 34,4; 8. Castillet (Lancia Fulvia 1300) 41,7; 9. Di Capua (Lancia Montecarlo) 41,9; 10. Panerai (Lancia Fulvia 1300) 43,5; 11. Menichetti Ugo (Fiat 128 Rally) 49,2; 12. Mostarda (Fiat 128 Rally Giannini) 53,3; 13. Iudicello (Simca Rally 2) 53,7; 14. Pappalardo (Fiat 127) 54,2; 15. Fatati (Fiat 127) 56,8; 16. Cimmino (Simca Rally 1) 57,00; 17. Pertusio (Lancia Fulvia 1300) 58,6; 18. Faldini F. (Lancia F. 1300) 58,6; 19. Caoduro G. (GT Junior 1300) 69,1; 20. Contili A.

vissute
nell'esperienza



cinture di sicurezza

ABARTH

Da una esperienza così vasta e completa come quella che ha conseguito la ABARTH anche nel campo della sicurezza sulle piste e nei rally, sono nate le cinture dello "Scorpione", disponibili nei seguenti tipi:

2 punti (lunghe o corte)
3 punti (lunghe o corte)
a braccio rigido, con espulsore
competizione

Lire 14.500 la coppia
Lire 17.900 la coppia
Lire 21.000 la coppia
Lire 22.900 caduna



SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA

(dis. Bertone)



La BRM rifiutata

● La squadra BRM «tutta inglese» pare un mito, visto che sono stati interpellati Amon e Schuppan. Schuppan è rimasto molto stupito, dato che per due stagioni è stato sotto contratto e non si è praticamente mai seduto nell'abitacolo di una BRM. Ha infatti rifiutato l'offerta. L'unico, si dice, che abbia accettato di fare una sessione di prove sarebbe Watson, anche se Ashley e Henton potrebbero essere interpellati.

● E' ormai chiaro che il personale della BRM viene ridotto in modo non indifferente e che qualsiasi attività del team, nel prossimo anno, sarà improntata alla necessità di fare economia.

● ALEX DIAS-RIBEIRO, il brasiliano che quest'anno ha gareggiato in Europa in F. 3, sarebbe stato ingaggiato nella nuova squadra Fittipaldi come riserva ma questo non gli garantisce una guida.

LECLÈRE per SURTESS

● SURTESS ha ingaggiato Leclère e il contratto prevede un'opzione della durata di due anni. Pare che «Big John» potrebbe non partecipare ad altre gare di F. 2 in questa stagione, rimettendo invece in piedi il progetto F. 5000 per il 1975.

● La Scuderia JUNIOR CORSE di Busto Arsizio ha cambiato casa: da Via Buonarroti 6 si è trasferita in Via Ariosto 3, presso la Palestra Comunale. Il segretario è a disposizione dei Soci tutti i venerdì dalle ore 21 alle 23.

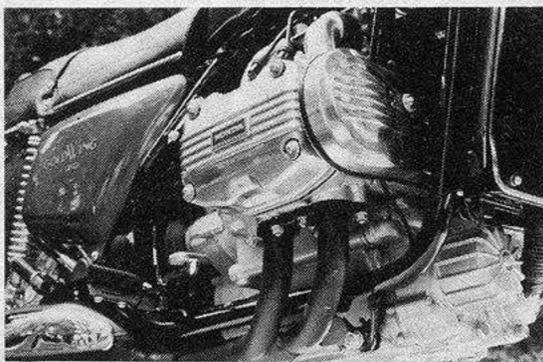
● Al RALLY DEL RAC la Ford schiererà la stessa temibile squadra dello scorso anno: Makinen, Mikkola, Clark ed Alen. Nel 1973 quest'ultimo non faceva ancora parte della squadra, ma la sua vettura era stata preparata nelle officine Ford. Le macchine saranno Escort RS due litri.

La BMW decide: sport o F. 1

● Pare che in novembre o dicembre la BMW deciderà se porre o no piede in F. 1. Piuttosto che passare ai prototipi puri, per via delle proposte limitazioni in fatto di peso, che secondo Neerpasch sarebbero restrittive, la Casa penserebbe piuttosto di entrare in F. 1. Occorrerebbero comunque due anni o due anni e mezzo prima che il programma si concretasse.

La moto si morde la coda

«Gold wing», ala d'oro si chiama la nuovissima super-Honda di un litro di cilindrata. I cilindri sono quattro, contrapposti. Quello che sembra il serbatoio in realtà contiene i bocchettoni di rifornimento, i servizi elettrici ed un vano portaoggetti. La benzina è in un serbatoio sotto il sellone biposto. L'Honda 1000 pesa 260 kg



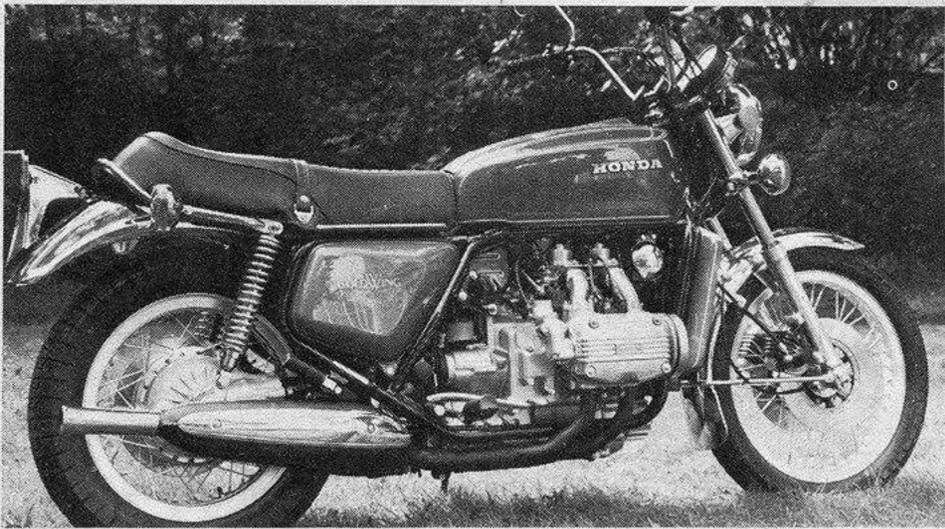
ed ecco il boxer!

LOS ANGELES - De Tomaso ha fatto appena in tempo, lunedì 16 settembre, a presentare la sua Guzzi V1000 con trasmissione automatica (l'avete vista nel numero scorso), che tre giorni dopo, a Los Angeles, veniva sollevato il velo di mistero attorno alla Super Honda da un litro di cilindrata.

Eccola qua, quest'altro esemplare della nuova famiglia di motociclette che sembrano sempre meno motociclette e sempre più automobili a due ruote: si chiama «Gold Wing», ala d'oro, e si ripromette di fare, sui mercati mondiali, lo stesso «rumore» che fece l'ancora moderna OB 750 Four alla sua apparizione, nel 1968.

La sua caratteristica principale consiste nell'aver quattro cilindri contrapposti, raffreddati ad acqua, con trasmissione cardanica. Fra le caratteristiche «automobilistiche», freni a disco comandati idraulicamente (anche quello posteriore), circuito di raffreddamento a liquido sigillato con vaso di espansione, ventilatore elettrico, indicatore livello carburante.

Queste le principali caratteristiche tecniche. Motore flat-twin, alesaggio 72, corsa 61,4, cilindrata 990 cc., distribuzione monoalbero con cinghia dentata; quattro carburatori a depressione. Peso, 260 kg. Potenza, prestazioni e costi sono ancora sconosciuti.



● La squadra di ROGER PENSKE correrà nel 1975 con una sola macchina in F. 1. Pilota sarà Mark Donohue. La squadra Penske peraltro parteciperà a tutto il campionato americano Trans-Am con Donny Allison il quale sarà anche il pilota della macchina per Indianapolis.

● Sabato 5 ottobre, a New York, si sposa MAURIZIO MICANGELI, con una deliziosa francese di nome Valerie. Gli amici del Blue Team (Vasari, Gallo, Martignone) saranno con lui a sbrigare questa «formalità». Dopo di che, all'alba, tutti al Glen ad applaudire — si spera — la vittoria della Ferrari.

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

SHADOW + MATRA?

● Voci che circolano, per ora senza conferma: il legame SHADOW-MATRA verrebbe rafforzato. Motori o piloti? Magari insieme...

● La DATSUN farà correre due vetture nel Rally del RAC, cioè coupés a due porte simili alla Violet 160 J SSS.

● Dal 16 al 20 ottobre si svolgerà in Canada il RALLY DEI RIDEAU LAKES, che quest'anno è valevole per il Campionato mondiale Marche. Della Fiat ci saranno Barbasio e Sodano con lo spider Abarth 124 S.

● Il pilota australiano BRIAN MCGUIRE è stato invitato a provare la Maki F. 1, anche se non si è parlato di una guida per lui. Al tempo stesso il giapponese Shaw Hyami ha provato la Trojan F. 5000 di McGuire.

LEDENON «cresce»

● Il 29 settembre il circuito francese di LEDENON ospiterà la sua prima gara importante, intitolata Primo Trofeo di Ledenen. La prova conterà per il campionato di Francia e sarà aperta a tutti i gruppi di vetture, turismo, GT, sport, bipo e monopo.

● Il canadese DOUG WOOD, che vinse il Rally Press On Regardless dello scorso anno, rappresenta la prima iscrizione ufficiale per la prova di quest'anno, che si svolgerà dal 29 ottobre al 2 novembre. Nel 1973 il ventiseienne Woods aveva come coequipier un altro canadese, Boyce, e la vettura era una Toyota Corolla 1600. I due hanno anche vinto il campionato canadese rallies per quattro anni consecutivi.

● E' arrivato in Inghilterra il pilota australiano WARWICK BROWN, uno dei migliori conduttori di F. 5000 di Australia e Nuova Zelanda. Dopo avere assistito a una corsa a Oulton Park, che non gli ha fatto molta impressione, Brown è andato a Silverstone e a Brands Hatch e ha poi detto che l'anno prossimo correrà nella F. 5000 in Europa, con la sua Lola.

● Pare che GRAHAM HILL abbia in animo di costruire una propria vettura su cui montare un motore Alfa.

● Il pilota di Formula Atlantic FRISWELL ha a malincuore deciso di rinunciare, se non altro per quanto resta della stagione. Ha detto che i costi per correre superano le sue possibilità economiche e ha messo in vendita la sua March 73 B Hart. Se troverà un patrocinio nel 1975 riprenderà in Formula Atlantic, altrimenti dice che sarebbe interessato a qualsiasi tipo di vettura, anche una Renault 5.

ZUMM

(brev.)

scarico-idea
salva paraurti
nuovo da

completo del
kit di montaggio
a lire 9.900

ANSA marmitte

41034 Finale Emilia
Telef. (0535) 98031/32
Telex: 52113 ANSA



per la RENAULT 5

• Il Comitato Organizzatore del SALONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE di Torino, per dare allo stesso la massima diffusione propagandistica, ha distribuito agli espositori che hanno già inviato la loro adesione un congruo numero di « talloncini chiudilettera » da usare per la loro corrispondenza.

• Al SALONE COMMERCIALE di Londra, svoltosi dal 20 al 28 settembre, la BEDFORD ha presentato la sua nuova serie di autocarri « TM » che vanno da 17 a 42 tonnellate. I primi modelli sono azionati dal diesel Detroit 6V-71 mentre le successive adotteranno il Bedford 8,2.

V8/Blog scans

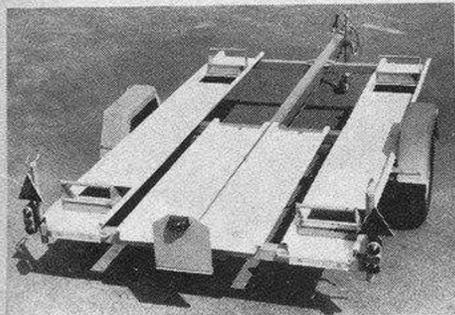
Inghilterra, inverno con tessera ?

• Nel mondo inglese dell'AUTOMOBILE serpeggia una certa ansia per la situazione petrolifera. Si ritiene che, quale che sia il Governo che uscirà dalle prossime elezioni, verrà seriamente studiata la possibilità di razionare anzitutto il gasolio e poi la benzina.



TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

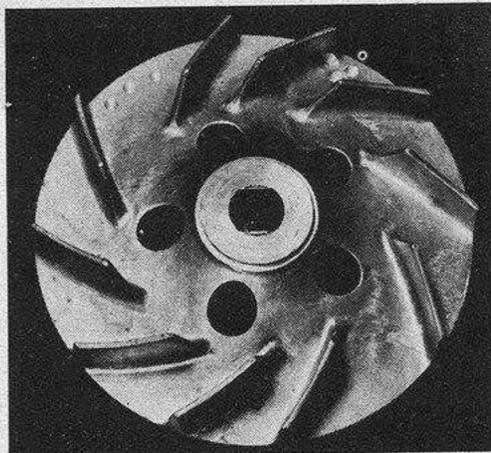
• Dopo cinture di sicurezza, ganci traino, estintori e soprattutto i suoi ormai famosi roll-bar, la SASSA di Emilio Giammiro presenta ora un nuovo modello di carrello per trasporto autoveicoli. (Molto adatto per le corse). Il carrello della SASSA, con l'esperienza agonistica del titolare, è un carrello... da corsa, con stabilità degna di un gruppo 2. Sospensioni a barra di torsione, freni a repulsione, impianto elettrico fisso montato su supporti di gomma, piano di carico molto basso, sono fra le caratteristiche del nuovo carrello. Per ora è pronta la versione SA 21, con portata utile di 550 kg.; seguirà il modello SA 32 da 900 kg.



Le gomme più... corte

• Una sola giornata di GUIDA « RALLY » può accorciare la durata dei pneumatici per un percorso da 8000 a 16.000 chilometri. Infatti ogni volta che il pilota blocca le ruote della vettura con brusca frenata, o le fa slittare in una curva presa troppo forte, o ruotare a vuoto per improvviso scatto di accelerazione, consuma un considerevole pezzo di battistrada.

• La spesa per il parco macchine MINISTERIALE (45.000 vetture in tutto) si aggira sui 205 miliardi così divisi: 60 per acquisto di vetture, in genere Alfa e Fiat di cilindrata medio alta; 63 per consumo di benzina; 60 per spese di garage e di manutenzione; 12 per spese varie di assistenza tecnica; 10 all'anno di ammortamenti.



• Il più recente accessorio di CAMILLO ALQUATI per le vetture gruppo 2 derivate dalla Fiat 500 è questa ventola di raffreddamento fusa in lega leggera, più resistente di quella ad inserti di lamiera e più leggera di quella in plastica tipo 126. Infatti, la ventola di Alquati è di gran lunga più sicura dell'originale, e pesa solo 550 grammi. Nella foto, si notano le alette ricavate in fusione ed i fori di equilibratura effettuata all'origine.

• La fabbrica di carrozzerie speciali di lusso VANDEN PLAS ha preparato la ALLEGRO della British Leyland con un muso completamente ridisegnato, fari rettangolari, tappezzerie in cuoio Connolly e con materiali isolanti al suono.

• I prezzi delle VETTURE FRANCESI in ottobre subiranno un aumento medio del 5-6%. Dall'inizio dell'anno i costi di fabbricazione sono aumentati del 23-25% a seconda delle marche.

• E' stato firmato a TRIPOLI, dall'amministratore delegato dell'Agip, un nuovo accordo per la ricerca e lo sfruttamento di idrocarburi in Libia. L'accordo copre quattro nuove aree di ricerca.

• Un « rilevatore » di metalli della GOODYEAR, usato per il controllo delle balle di gomma sintetica, può individuare oggetti estranei metallici non più grandi della capocchia di uno spillo.

• Il 18 ottobre verrà inaugurata a Francoforte una mostra, l'AUTOMECHANIKA, per parti di ricambio di automobili e accessori. Ci saranno oltre 55 espositori, da un totale di diciassette paesi.

Qualche cosa di più e di nuovo nel campo dell'accensione elettronica

ABARTH

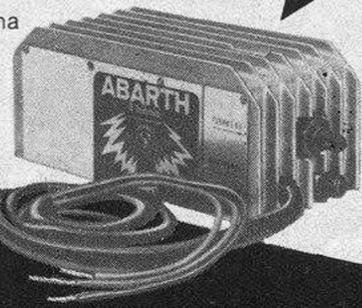
3 tronic

a scarica capacitiva

L'abbiamo pensata da esperti;
l'abbiamo provata da piloti;
l'abbiamo sperimentata da tecnici;
l'abbiamo collaudata, nelle casistiche più svariate, da automobilisti pratici.
La produciamo con 10 collaudi in linea di montaggio e collaudiamo il 100% del prodotto finito.
Ecco perché, oggi, possiamo dire una parola veramente nuova in questo campo.

ABARTH « 3 tronic » significa:

- 1 Superbobina incorporata**
E quindi non occorre sostituire la bobina di serie. Essa resta (inerte) a disposizione per quando rivenderete la vettura.
- 2 Adattatore universale ai contagiri, incorporato**
Qualsiasi contagiri (oggi in uso) continua a funzionare perfettamente e fedelmente.
- 3 Montaggio semplice**
Perché è piccola, facile da sistemare ed ha soltanto tre fili da collegare.



Prezzo «limpido» Lire 49.000
compreso IVA, compreso montaggio

Questo prezzo verrà mantenuto per tutta la fase di lancio presso i «Punti convenzionati» che espongono questa targa:

Con ABARTH « 3 tronic » si ottiene subito:

- avviamento istantaneo in qualsiasi stagione;
- combustione totale della miscela aria-benzina e quindi: massimo sfruttamento del carburante e della potenza del motore;
- candele sempre pulite e pertanto: nessun problema ai bassi regimi della circolazione cittadina;
- minor usura della batteria (assorbimento ridotto del 75% all'avviamento);
- economia di benzina (variabile a seconda dei percorsi e del tipo di vettura, dal 7% al 16%, fino al 22%, nei percorsi urbani - dove si consuma di più - con vetture perfettamente «a punto»).

Importante: richiedete anche la «messa a punto»

Per ottenere il massimo rendimento dalla ABARTH 3 tronic, appena installata, occorre anche far controllare la «messa a punto» accensione-carburazione e accertare l'efficienza delle candele e del filtro aria.



SELECOM SpA SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA

(dis. Bertone)

Si decide a TORINO per l'INVERNO NERO automobilistico

48 ore sull'orlo del disastro

TORINO - Per 48 ore sull'orlo del disastro, 48 ore di frenetiche consultazioni, alla ricerca di una soluzione che sembrava per lo meno improbabile. Tutto era iniziato mercoledì 25 settembre, alla vigilia del previsto incontro tra la Fiat ed il coordinamento sindacale. A sorpresa, su « Il Quotidiano » cittadino si annunciava allarmisticamente che alla Lancia l'eccesso di auto prodotte avrebbe reso necessario il ricorso alla Cassa Integrazione. Il primo effetto della notizia era quello di far saltare l'incontro.

Il giorno prima nella sede torinese dell'Unione Industriale, le posizioni delle due parti erano rimaste ferme. Il rinvio faceva prevedere che la Fiat avrebbe scelto la maniera forte. « Tagliare molto e subito », sembrava che ormai non vi fossero alternative. Qualcuno diceva di conoscere anche i valori numerici di questo « taglio ». Cinquantamila operai in cassa di integrazione, spostamenti di lavoratori all'interno dello stabilimento, riassetto della produzione su valori inferiori di circa il 45 per cento rispetto a quelli registrati nel già deficitario '73.

Una ipotesi drammatica, anche perché, i sindacati, erano ormai disarmati. Una politica di « tira e molla », priva di una sua generale coerenza aveva ridotto, in maniera preoccupante, la loro cre-

dibilità all'interno dell'azienda. Il « polso » di questa diminuita influenza lo si era avuto all'inizio dell'autunno, quando i primi comizi in piazza San Carlo erano stati vivacemente fischiati. Il futuro sembrava presentarsi molto nero. Alla Lancia, infatti, almeno in questo momento non pensava nessuno. La tranquillità derivava dalla buona accoglienza sul mercato della versione « coupé » della Beta e della (lenta) ripresa della berlina. Eppure anche a Chivasso era necessario abolire 30 giornate lavorative nel periodo di tempo compreso tra ottobre e gennaio.

I sindacati parlavano di aperta provocazione, i tecnici di superamento del livello di guardia. La verità, come sempre, sta nel mezzo. Certo la situazione è pesante. La flessione nelle vendite è un fatto incontestabile. E' però fuori di dubbio che su questa situazione si tenti di giocare tutto. In pratica si ha la sensazione che i costruttori non temano tanto la crisi già in atto, quanto i probabili aggravamenti a breve tempo (entro 12-14 mesi). Ed allora si tende a far fruttare, per quanto possibile, questa reale situazione di disagio per « razionalizzare » una attività nella quale nel passato sono stati commessi molti errori, con la complicità del governo.

Secondo un recente studio della Casa torinese

con una utilizzazione adeguata degli impianti sarebbe possibile, mantenendo invariata la produzione, ridurre la mano d'opera di almeno il 20 per cento. Un dato tecnico inconfutabile. Ma mercoledì sera (a 12 ore di distanza dal clamoroso annuncio Lancia, pubblicizzato dai sindacati) il sottosegretario alla presidenza Sarti chiedeva di superare questa previsione e di cercare soluzioni nuove. Dalla decisione Fiat, infatti, dipendeva l'attuarsi o meno di una crisi di governo che solo equilibrismi politici aveva fino ad ora impedito.

Umberto Agnelli, attento interlocutore, non ha rifiutato. Ha proposto però un « baratto ». Dall'altra parte non c'era possibilità di scelta e si è accettata la clamorosa proposta. In pratica si sono messe le basi per un intervento Fiat nella costruzione delle infrastrutture Nato che il presidente Leone, il giorno dopo, avrebbe deliberato accettando le richieste di Ford.

Quando « AUTOSPRINT » sarà in edicola l'incontro (rinvio) con i sindacati sarà già avvenuto. Le conclusioni giostrano da 30 mila in cassa integrazione al rientro della proposta di uno spostamento al settore edilizio. Se tutto continuerà (almeno per adesso) come prima, vorrà dire che la Fiat, ancora una volta, avrà trovato (anche per il governo) la via di uscita.

m. c.

Il ministro PRETI e il Presidente CARPI giocano con gli automobilisti

Invocavano... NOSCHESI a STRESA!

STRESA - Follie di carnevale o spettacolo d'arte varia: come vogliamo chiamarla questa conferenza del traffico di Stresa giunta alla 31.a edizione?

I due principali protagonisti: il ministro dei trasporti on. Luigi Preti e il presidente dell'ACI avv. Carpi De' Resmini hanno cercato di « calarsi » il più possibile nel « personaggio » e per la grande platea vi sono riusciti; hanno ottenuto anche degli applausi (oltre che curiose invocazioni mormorate: NO-SCHE-SE, NO-SCHE-SE). Ma noi, come gli altri osservatori venuti per ascoltare non promesse o esibizioni oratorie siamo rimasti delusi.

Carpi ha sferrato duri attacchi, arrivando persino a definire « incompetenti » i settori responsabili del traffico e non ha risparmiato proprio il ministro Preti e il suo dicastero. Ma questi aveva già preparato, sia pure detta a parole libere su una traccia prestabilita, una esposizione che è stata una difesa delle Ferrovie dello Stato e non dell'auto.

Un quadro pessimista quello di Preti, che non ha mancato di stuzzicare anche una certa immobilità governativa (ma non fa parte anche lui del governo?), quando ha detto: « Il governo e il ministro dei trasporti non hanno una specifica competenza in materia, possono assecondare, promuovere, ma non decidere ». E le colpe del caos della circolazione nelle città e la carenza dei mezzi pubblici? « E' colpa anche del governo — ha precisato — anzi direi soprattutto del governo ». (applausi calorosi).

Preti ha avuto un regalino come socialdemocratico da Carpi quando il presidente dell'ACI ha detto: « Noi scontiamo ancora i negativi effetti dell'equazione einaudiana: l'automobile uguale lusso. Un assunto valido forse ai tempi di Luigi Einaudi, all'inizio della motorizzazione, ma oggi del tutto errato ».

La citazione è apparsa fuori posto e in un certo senso irraguardosa verso un economista che, se ci fosse oggi, saprebbe come far viaggiare l'auto evitando i rovesci della bilancia commerciale.

Ma il ministro Preti non ha raccolto nemmeno questa battuta e lui, che è stato ministro delle finanze e che si è battuto strenuamente per moralizzare la finanza italiana, onde stroncare gli eva-

sori ma proiettandosi verso l'IVA e la riforma fiscale, non ha voluto (o saputo rispondere) quando Carpi lo ha attaccato anche su questo piano: « I più recenti dati — ha detto Carpi — sui consumi petroliferi relativi al primo semestre dell'anno in corso, mettono in luce una crescente evasione nel settore dei carburanti. Mentre la vendita della benzina per auto è calata dell'8,4 per cento, quella della benzina agricola è aumentata del 41,2 per cento (la benzina agricola è benzina normale con un colore diverso ed è esente dalla imposta di fabbricazione). La vendita del petrolio da riscaldamento è calata del 31,2 mentre quella del petrolio agricolo (prodotto pari differenziale colorato) è aumentata del 33,3 per cento ».

Ci pare una accusa grave: qui si froda.

E ha aggiunto Carpi: « Nel nostro paese si colorano diversamente i prodotti petroliferi destinati alla agricoltura e — come tali — esenti da imposta di fabbricazione ». Ma Preti non ha risposto. Si potrebbe commentare che con la crisi della agricoltura si cerca di impiegare il carburante non... utilizzato!

Carpi ha voluto poi spiegare come la crisi energetica sia derivata da un gioco fatto dagli USA (con Nixon) per mettere in difficoltà l'Europa e come ora Ford cerchi di fare marcia indietro (ma pare che da questo orecchio non ci abbia sentito molto anche con Leone).

« Che cosa ha fatto il governo italiano di fronte alla crisi petrolifera? » si è chiesto Carpi — ha messo a piedi tutti con un "disegno sbagliato" e di offensiva anti-au-

tomobilistica » (ma lui non fu d'accordo in inverno? n.d.r.). Preti ha risposto: « E' vero » (forse alludendo a quegli « incompetenti » in sede superiore) e ha ribattuto col trasporto pubblico e con le FF.SS. facendo atto di contrizione: « A volte non ci siamo comportati come vuole la carta costituzionale e qui presenti ci sono dei costituzionalisti che potrebbero anche metterci al muro ».

Insomma, una schermaglia sterile. La violenza di Carpi è stata abilmente neutralizzata da Preti, che ha detto: « La austerità ha comportato misure più inique di quelle che si potevano immaginare. Attorno all'auto si è costruito un sistema di pressione fiscale che ha toccato vertici difficilmente tollerabili. Ormai dalla tassa normale si è passati alla "super". E Dio ci salvi dalla fantasia che almeno in questo campo, i nostri "tecnocrati" (applausi) sono capaci di dimostrare ».

Il ministro non si è commosso: « Lo so lo sappiamo, non facciamo una questione di difensori del mezzo privato e del mezzo pubblico; io come ministro del settore ne sono investito più di tutti anche se penso che per risolvere in un quinquennio i problemi della circolazione, almeno parzialmente, dobbiamo attendere anche l'aiuto del progresso economico per evitare complicanze di carattere energetico ».

Chi si attendeva che il ministro accennasse alle misure che potrebbero in ottobre essere prese per nuove restrizioni sulla circolazione (Umberto Agnelli, nella conferenza stampa in occasione della presentazione della 131 Mirafiori ha fatto capire chiaramente che il limite dei 120 sull'autostrada verrà ritoccato in su, ma non di molto) è rimasto deluso. Si chiedevano assicurazioni che non cadremo ancora nel caos e nel ridicolo.

L'aver taciuto il ministro può dar credito alle voci raccolte qui a Stresa sul ripetersi del divieto di circolazione domenicale dell'inverno o sul razionamento della benzina e sull'eventuale rincaro del prezzo. I silenzi, questo sì, su timori che il pubblico attendeva di veder dissipati, sono stati assai più eloquenti della tante chiacchiere...

Mario Morselli

18 mesi per la primavera?

TORINO - Più che una conferenza stampa quella del consigliere delegato della Fiat dr. Umberto Agnelli è stata una chiacchierata informale, dopo la presentazione e la prova della vettura « europea » della Fiat. Il dr. Umberto Agnelli in pratica è stato meno ottimista del suo collega della Volkswagen che spera nel ritorno della primavera come al periodo favorevole per una ripresa economica e quindi automobilistica. Intendiamoci, ha accennato alla prossima primavera. Ma Umberto Agnelli ha parlato di 18 mesi circa se non di più almeno per l'Italia. « Siamo ottimisti tutti » — ha detto — « perché in cuor nostro speriamo e ci impegnamo per questo, ma sappiamo che le previsioni non sono incoraggianti ».

Umberto Agnelli ha definito ineducazione civile l'eventuale insistenza ed estensione dell'assenteismo... « Se dovessimo arrivare a situazioni del genere vorrebbe dire che il governo non ci sarebbe, si andrebbe verso l'anarchia ».

In quanto alla richiesta dei sindacati pensiamo che quando uscirà AUTOSPRINT si possa già aver avuto una schiarita. L'aggancio delle pensioni ai salari determinerebbe per la Fiat un aggravio di 200 miliardi. Umberto Agnelli non lo ha detto ma si è capito che la Fiat non potrebbe sopportare tali vertici.

Infine, per il consigliere delegato della Fiat la gente continua a spendere e, quindi, non è da credere che sino ad oggi si siano registrate flessioni in rapporto alla crisi. Le auto di piccola cilindrata non saranno più vantaggiose per nessuno in futuro perché costeranno troppo alle fabbriche ed ecco un orientamento, secondo Agnelli, a livello soprattutto europeo, delle medie cilindrate, come quelle che sono state presentate a Torino nelle versioni 131.

La cellula di sopravvivenza

Adesso non ci sono più alibi per nessuno: costruttori o dirigenti

Quello che vedete nel fotocolor non è un trancio di torta al cioccolato, come forse potrebbe sembrare a prima vista, ma il primo esemplare del serbatoio di sicurezza cellulare (ovviamente senza una parete) realizzato dalla Pirelli seguendo il brevetto Autodelta. Esso è completamente composto di tessuto gommato, quindi è insensibile alle vibrazioni e molto più resistente agli urti dei prototipi di serbatoio cellulare realizzati dall'Autodelta in alluminio.

Come è facile intuire, si compone di una serie di unità a forma di parallelepipedo, accostati l'uno all'altro. Essi sono destinati a contenere il carburante, « frenato » dagli inserti di schiuma poliuretana previsti dalla FIA, e sono comunicanti fra loro. Nelle loro intercapedini è racchiuso il liquido estinguente, cioè il liquido alogenato destinato a rendere il carburante ininfiammabile, mescolandosi con esso in caso di lacerazione del serbatoio.

A proposito del liquido, ripe-

tiamo che la Montedison sta perfezionando un nuovo tipo di fluobrenè con peso specifico inferiore al precedente (1,3 contro 2,1) che rende ancora più pratico l'uso del nuovo tipo di serbatoio. Esternamente, il serbatoio di sicurezza realizzato dalla Pirelli è ovviamente conforme ai capitolati FIA FT3 per i serbatoi delle vetture monoposto e sport. Anzi, da prove di laboratorio si è stabilito che questo serbatoio supera di almeno il 40% i minimi di tolleranza richiesti.

Entrato finalmente nella fase operativa, dopo anni di sperimentazione, questo serbatoio cellulare sembra ormai aver risolto tutti i problemi connessi con la sua crescita (peso eccessivo, ingombro eccessivo, difficoltà di realizzazione) che volta a volta erano stati usati come argomento contro la sua adozione. Ora, il serbatoio « sicuro » è una piacevole realtà, e farebbe bene la CSI a tenerlo presente, anche se si tratta di un'ideazione e di una realizzazione italiane.

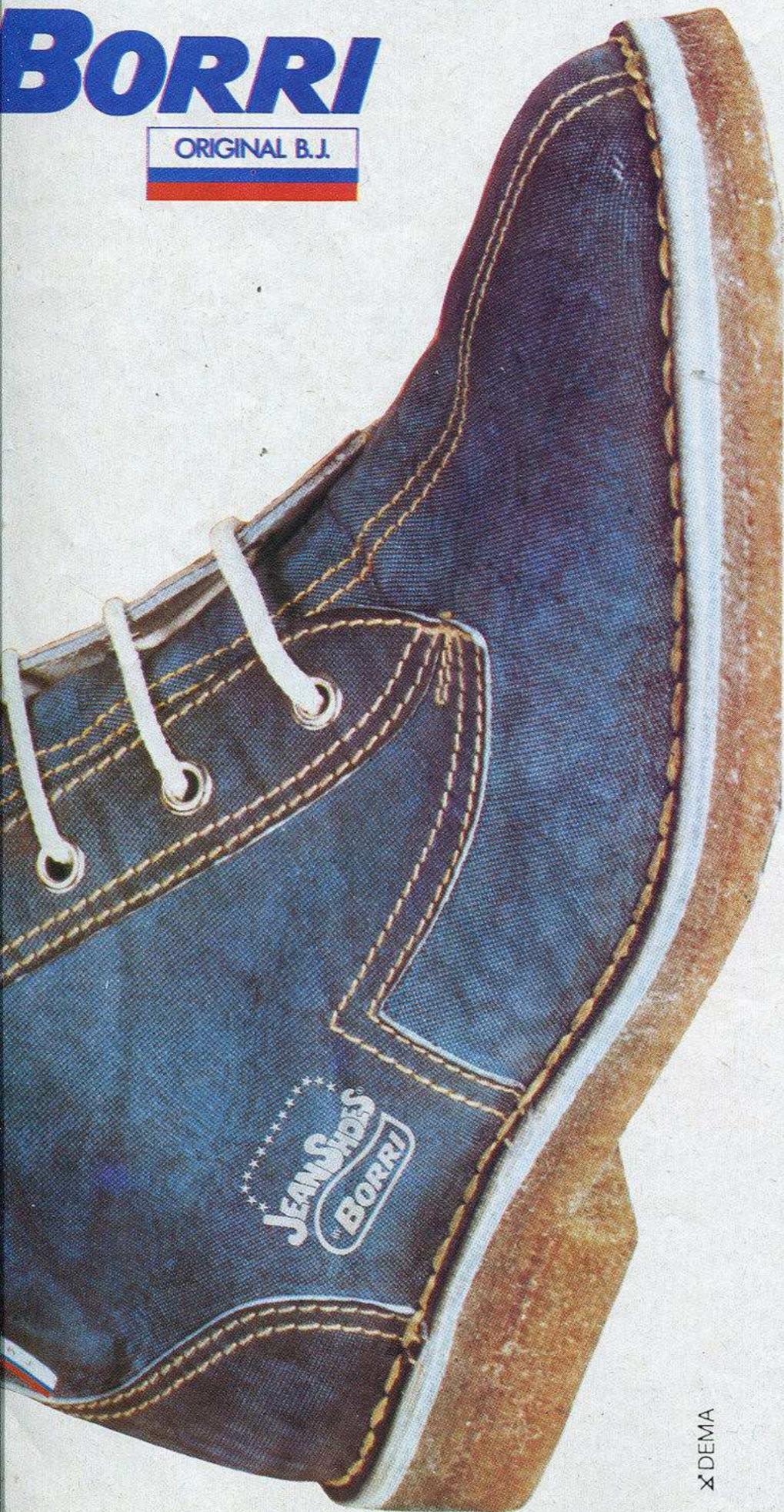
pelle di jeans

ti riconosco!

sei l'unica, la vera, quella di

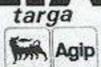
BORRI

ORIGINAL B.J.



XDEMA

2° GIRO D'ITALIA TROFEO automobilistico 15-19 ottobre 1974 automobile club torino - via giolitti, 15 - tel. 57791



TORINO - Tutti i documenti ufficiali del 2. Giro Automobilistico d'Italia, saranno contraddistinti da un « simbolo » ufficiale disegnato da Giugiaro. Il titolare della Ital Design che ha dato vita a geniali modelli di automobili, si è cimentato per la prima volta in questo campo con un risultato di grande immediatezza: da un anello centrale che è anche un volante sportivo, si dipartono quattro strade, una per ogni lato del quadrato che racchiude il simbolo stesso. Un disegno semplice e moderno col quale l'autore intende simbolizzare il « Giro ».

Le LIGIER evitano di offrire sportiva rivincita alle STRATOS



Nogaro. Gli altri gruppi stanno correndo, ed in attesa del suo turno Andruet con i calzoncini del sottotuta, si è stradiato sulla tuta e se la dorme

TORINO - Le Ligier-Maserati JS 2, trionfatrici freschissime al Tour de France, non saranno al Giro d'Italia. La notizia è certa, anche se fino all'ultimo si era sperato che i dubbi — soprattutto di carattere economico — espressi dalla casa francese fin da prima del Tour potessero svanire in seguito anche alle pressioni della Maserati, molto interessata alla gara a tappe italiana nella quale i suoi motori avrebbero avuto modo di dare un'ulteriore conferma delle loro doti.

Peccato, anche, che in questo modo salti per la Lancia la possibilità di una clamorosa rivincita, e peccato soprattutto per Merzario, che era già d'accordo con Ligier per avere una vettura. Ad ogni modo, non sono perse le speranze di vedere il comasco nuovamente al Giro con la Stratos. Infatti, tutto è

legato ai risultati del Rally di S. Remo: se in riviera la Lancia otterrà il risultato che spera, allora sarà quasi « costretta » alla trasferta oltre atlantico per i rallies mondiali canadese (il Rideau Lakes) ed americano (il Press-on-regardless).

Gli impegni di ricognizione e di allestimento delle vetture (Beta) lascerebbero libero il volante di almeno una Stratos, anche per l'ancor precaria condizione di salute della moglie di Pregliasco (alla quale vanno i nostri più sinceri auguri), ed in questo caso Merzario sarebbe la scelta adatta, anche in considerazione di precedenti « pour parler » al riguardo.

Resta l'attesa per questa seconda edizione del Giro, che è vivissima per quanto di meglio è stato fatto perfezionando la « formula » dello scorso anno, rivelatasi indovinata sia per i piloti che per il pubblico.

Il Tour è finito, le Ligier-Maserati vincitrici (questa è quella dei secondi, Darniche e Jaubert) sfilano a Nizza a prendersi i meriti apparsi



Undici versioni della 131, tra special e normali, 1300 e 1600 cc.



Sopra, la Fiat 131 «Mirafiori» nella versione 2 porte normale. Sotto, la versione special 4 porte



Questa è la 2 porte in allestimento special: quattro fari anteriori e migliori rifiniture interne



Sopra, la 131 4 porte «normale». I motori possono essere per tutte o 1300 o 1600. Sotto, la familiare



Chiamate (la) FIAT UNO-TRE-UNO



risponderà... MIRAFIORI

TORINO - Si chiama «Mirafiori» l'ultima nata in casa Fiat, la 131, in omaggio allo stabilimento che con i suoi 50.000 dipendenti ricorda di più la casa torinese nel mondo.

La nuova 131 verrà immessa sul mercato a partire da metà ottobre e sostituisce la 124 che è stata prodotta in tutto il mondo in oltre quattro milioni di esemplari. Il prezzo oscillerà fra i 2.350.000 della 1300 e i 2.915.000 della 1600.

Della «131 Mirafiori» verranno prodotte tre versioni base, berlina due porte, berlina 4 porte e familiare 5 porte, ognuna disponibile con allestimento normale e special. Per ogni versione base vengono offerte due livelli di potenza ottenuti da un motore a quattro cilindri in linea realizzato in due diverse cilindrate: 1300 cmc (65 CV DIN) e 1600 cmc (75 CV DIN).

I motori delle diverse versioni della 131 Mirafiori, sono stati sviluppati partendo da un monoblocco sovradimensionato derivato dalla 132 (ma sembra più quello della «defunta» 124 invece che quello della sorella maggiore). L'unica differenza consiste nell'albero a camme che è unico e collocato nel basamento; il comando è a cinghia dentata, al posto della tradizionale catena.

Impostata tre anni fa, quando ancora la crisi e la stretta economica nel nostro paese erano prevedibili ma non attuali, la 131 si è man mano perfezionata e rifinita in funzione dell'andamento della nostra «Italietta» e in

previsione (si spera) di una larga fetta di esportazione che si prevede nell'ordine del 65%. Si è infatti giunti alla soluzione dei freni posteriori a tamburo, mentre quelli anteriori sono a disco per una questione di riduzione di costi, così come si è giunti al ponte posteriore rigido, mentre l'idea di partenza era di avere quattro ruote indipendenti.

Due porte, quattro porte e familiare (quest'ultima la più bella del lotto), la 131 Mirafiori ha come caratteristica comune in tutti i modelli in cui si estrinseca, e sono in totale dodici, un motore con un elevato valore di coppia motrice, con un andamento generoso ai regimi medi e bassi. Elasticità di marcia, bassi consumi, e una guida piacevole e distensiva sono le caratteristiche principali di questa macchina che è accreditata di una velocità massima di 150 e 160 kmh rispettivamente. La carrozzeria è nata in versione unificata e risponde alle più severe norme di sicurezza attualmente in vigore (prova ne sia che la stessa scocca venduta in Italia è destinata anche negli USA).

La 131 sarà la macchina del nuovo sviluppo automobilistico FIAT, la via di mezzo dei tre modelli base in cui si articolerà la produzione torinese degli anni 80 imperniata sulla 127, 131 e 132, mentre tutti gli altri modelli, coupé spider e grossa berlina (Y 2) saranno affidati alla Lancia.

g. c.

Avrà il motore «128» la FIAT 127 brasiliana

Belo Horizonte: un nome che tutti conosciamo per averlo sentito al cinema sta diventando ancora più famoso per la FIAT, che nello stato di Minas Gerais, in Brasile, sta costruendo un nuovo stabilimento per la produzione di motori (150.000 all'anno per l'esportazione), e di autovetture 127 che saranno prodotte in 200.000 unità annue a partire dal 1975-76. Però saranno delle 127 potenziate con motore 128 per adattarsi meglio alle caratteristiche orografiche del Brasile.

Per fare questa grande fabbrica i «dozers» hanno spianato grandi colline formando un gigantesco altopiano perfettamente livellato che si estende per due km su un lato e oltre un km sull'altro. Su questa ex collina, oltre alla fabbrica di 127 e di motori, presto sorgeranno altre fabbriche, tra le quali una fonderia di ghisa, una di alluminio e una fabbrica di carburatori Weber.

Questa non è che una delle innumerevoli iniziative che la Fiat ha

avviato in Brasile, fra le altre ricordiamo la fabbrica di autocarri nei pressi di Rio in compartecipazione con l'Alfa Romeo, la fabbrica per la produzione di macchine movimento terra, ecc.

Parallelamente a queste iniziative, a Torino si stanno addestrando giovani brasiliani che sono stati assunti dalla Fiat Automoveis in Brasile grazie ad un accordo con la casa madre. Nei giorni scorsi ne sono arrivati 41, 35 diplomati in materie tecniche e 6 in amministrative.

Recentemente il direttore generale, Niccolò Gioia, e il direttore del gruppo auto, Sergio Palmucci, sono stati in Brasile per incontrarsi con il personale italiano distaccato sul luogo. Parallelamente a questa visita è stata annunciata la decisione governativa che ha stabilito di non consentire l'installazione in Brasile di altre case automobilistiche, oltre a quelle attualmente esistenti, e ciò al fine di ottenere un'organica programmazione del settore.

Il mercato che affronta

TORINO - La nuova 131 Mirafiori che vedremo da metà ottobre sulle strade italiane (e presto anche su quelle europee) si inserisce in quella fascia di mercato che sta fra la vettura di 1000 cmc e di 1600 cmc.

Nella tabella che segue vediamo la forza di penetrazione della FIAT in questo mercato in Italia:

ANNO	Immatricolazioni in Italia classe 1000-1600	Immatricolazioni FIAT classe 1000-1600	Percentuale FIAT sul mercato italiano
1968	379.100	210.200	55,4%
1969	434.200	236.000	54,3%
1970	526.800	279.900	53,1%
1971	626.000	334.900	53,5%
1972	701.100	387.500	55,3%
1973	598.700	306.800	51,2%

L'IDENTI-KIT della 131

Cilindrata 1297 cc (1585 cc)
N. cilindri: 4 in linea

Distribuzione: un albero a camme nel basamento

Potenza massima: 65 CV DIN (75 CV DIN)

Lunghezza: 4250 mm

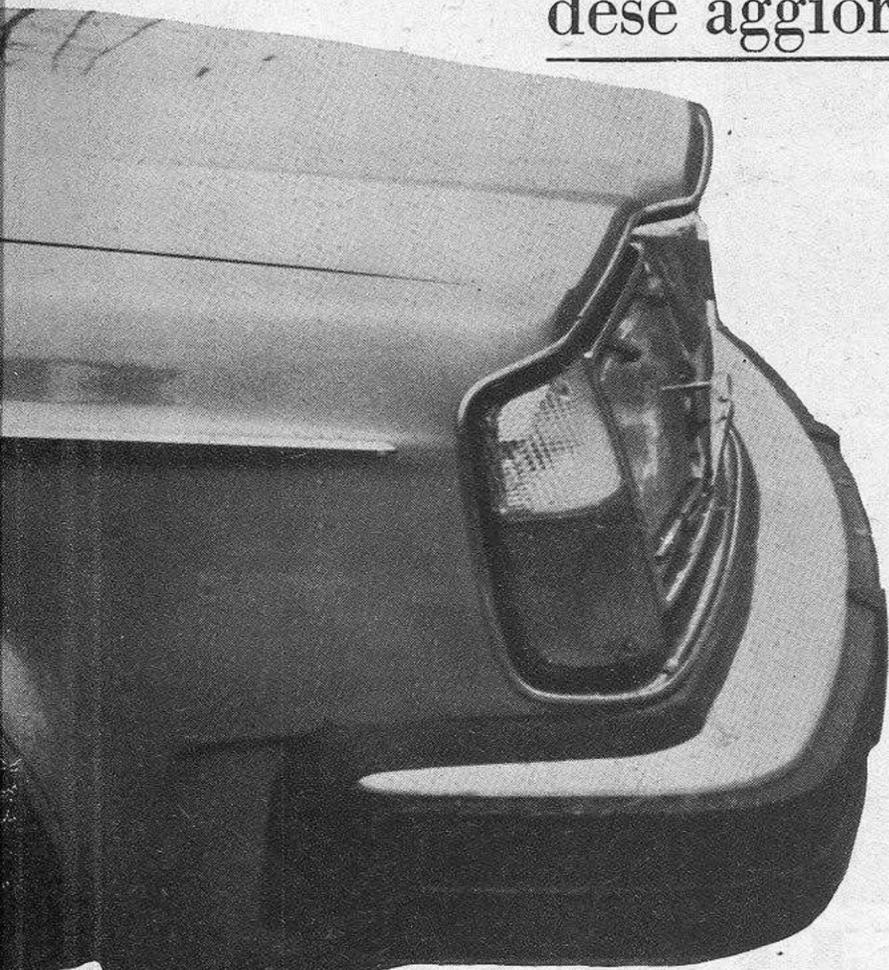
Larghezza: 1630 mm

Altezza: 1395 mm

Peso: 950 kg

Velocità massima: 150 kmh (160 kmh)

Vent'anni dopo la fabbrica nouvelle-vague svedese aggiorna la sua produzione con le 240 e 260



Ringiovanite (e concentrate) le nuove VOLVO

TREVI (Perugia) - «...prevediamo concentrazioni fra i vari gruppi automobilistici, per cercare di ovviare la congiuntura che attanaglia l'auto...» così si è espresso il presidente dell'IRI prof. Petrilli su una domanda di un giornalista sulla crisi dell'Alfa Romeo alla presentazione del bilancio IRI '73. Proprio a Trevi abbiamo visto due esempi lampanti di questa profezia: all'esordio delle

nuova serie Volvo '75 vi è stato l'annuncio del completo controllo della casa svedese della DAF, e contemporaneamente la nuova berlina Volvo 264, monta il motore fatto in «pool» con Renault e Peugeot e prodotto a Deuvrin in Francia. Un esempio lampante di collaborazione fra varie Case perché il futuro dell'automobile ritorni ad essere per quanto possibile rosa.

La nuova serie VOLVO 75, 240 e 260, fa sparire dalla circolazione quei modelli che apparsi vent'anni fa erano conosciuti con la sigla 140 e 160. Le due serie delle Volvo 240 e 260, sono disponibili in 10 versioni, e montano nuovi motori, nuovi cambi, nuove sospensioni e nuova scatola dello sterzo.

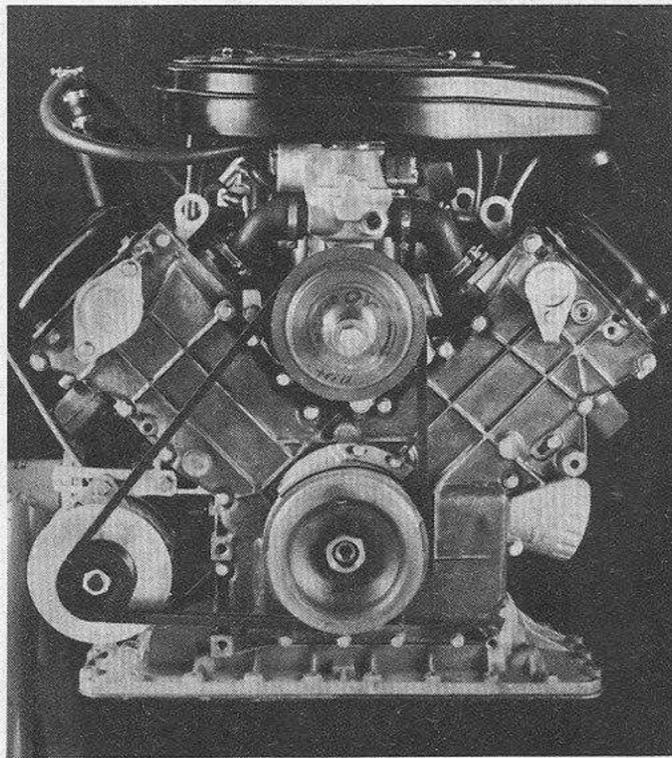
Per la Volvo i due nuovi modelli della serie 240 e 260 rappresentano per quanto riguarda la meccanica la più grande novità dal 1945 ad oggi. La serie 240 è iniziata in agosto e sarà disponibile subito sul mercato italiano, mentre la 264 inizierà ad essere prodotta in ottobre (in quella data si conoscerà anche il prezzo), e sarà commercializzata in Italia nel gennaio '75.

Nuovi motori abbiamo detto all'inizio, infatti sulla serie 240, abbiamo il propulsore a 4 cilindri ad albero a camme in testa con la possibilità di averlo a carburatori o ad iniezione. La sigla di questo motore è B21, che è accreditato nella versione a carburatori di 97 CV Din, e di 123 con quella ad iniezione. Il B27, è invece il nuovo MOTORE in «pool» (Renault, Volvo e Peugeot) che sviluppa 140 CV DIN a 6000 giri minuto, ed è disponibile con cambio a 4 marce, a 5 marce ed automatico. Nuove SOSPENSIONI anteriori del tipo McPherson e scatola dello sterzo a cremagliera completano le più importanti innovazioni meccaniche delle nuove VOLVO.

Come sempre la sicurezza è un'importante voce del capitolo Volvo, e anche in queste due nuove serie di vetture essa è stata particolarmente curata e seguita.

Sicurezza attiva e passiva; una eccezionale tenuta di strada garantita, oltre che dalle nuove sospensioni anche dall'assale posteriore che è stato rinforzato da una barra stabilizzatrice, una frenata pronta ed efficace in qualsiasi condizione d'uso, garantita all'80 per cento anche in caso di rottura di uno dei due circuiti triangolari anche grazie ad un nuova pompa a due stadi.

In caso di incidente, poi, la nuova Volvo serie 75 presenta per la prima volta in produzione di grande serie il frontale conosciuto perché presentato alle conferenze della sicurezza per il programma ESV, è un frontale «VESC» dove la prima V sta per Volvo, il quale ha per maggiore caratteristica un assorbimento, in caso di urto, superiore a quello dei modelli precedenti. Cinture di sicurezza autoavvolgenti anteriori, cinture di sicurezza posteriori, poggiatesta incorporati, sedili saldamente ancorati al pianale, sono solo alcuni dei tanti fattori di sicurezza delle Volvo.



In alto, il frontale «ammorbidente» delle nuove Volvo 240, derivato dalle ESV. Qui sopra, il motore Volvo 2604 6 cilindri, a V, realizzato in collaborazione dalla Volvo, la Renault e la Peugeot

Guardiamo ora alla nuova VOLVO 264, l'ammiraglia del gruppo svedese. La novità più importante riguarda il motore che è un 6 cilindri a V in alluminio con accensione transistorizzata, la sigla di questo motore è B27.

La sua cilindrata è di 2700 cmc con albero a camme in testa che sviluppa 140 CV DIN a 6000 giri con un basso rapporto peso-potenza. Negli intendimenti dei responsabili Volvo, questo motore dovrebbe essere il motore degli anni 80, perché la sua ripresa ed elasticità ai bassi regimi, i consumi bassi in rapporto alla cilindrata e il sistema ad iniezione CI col suo basso rapporto di compressione, fanno sì che si possa adoperare benzina normale al posto della super, molto importante ciò visto i costi sempre crescenti della benzina.

Questa vettura la si può ottenere con IL CAM-

BIO a 4, 5 marce ed automatico, la CARROZZERIA più lunga di 13 cm rispetto ai vecchi modelli ne differisce in 3000 particolari, ha una linea classica che piace, un interno lussuoso e comodo, con la possibilità di avere a scelta velluto o pelle senza maggiorazione di prezzo, aria condizionata, vetri elettrici nella vettura più rappresentativa della serie, quella contraddistinta dalla sigla GL.

La 264 DL fondamentalmente ha le stesse caratteristiche della GL, ma quest'ultima presenta alcune caratteristiche esclusive, in ambedue i modelli i fari sono rettangolari con due bulbi separati per le luci abbaglianti e anabbaglianti, sul modello DL la mascherina è nera, mentre sul GL è cromata. Sulla 264 le ruote sono di 14", mentre il GL ha le gomme a profilo basso.

Il cruscotto così come i sedili sono stati particolarmente studiati per la comodità e la sicurezza degli occupanti, il cruscotto è rettangolare, mentre i sedili hanno il poggiatesta integrale perforato per permettere una visibilità posteriore nelle manovre. Nuovi colori, verde chiaro, rame metallizzato e champagne metallizzato completano la nuova serie di VOLVO 264.

LA SERIE VOLVO 240 - La 240 comprende 8 diversi modelli nelle varie versioni, l'innovazione più importante è il nuovo motore B21 a 4 cilindri in linea con una cilindrata di 2127 cmc (cade sotto la forca caudina dell'IVA 30 per cento) con testa del cilindro in alluminio del tipo «cross-flow» con albero a camme in testa. Nella versione a carburatori eroga 97 CV a 5000 giri, mentre in quella a iniezione eroga 26 CV di più, l'alimentazione è sufficiente quella assicurata da benzina normale.

In Italia sarà disponibile anche una serie contraddistinta dalla sigla L che monta i motori della serie B20 con il motore collaudato già da diverso tempo la cui cilindrata è al disotto dei 2000 cmc e che quindi paga il 12% di IVA.

Anche sui modelli della serie 240 la Volvo monta ruote da 14" perché è una dimensione internazionale e l'affidabilità dei pneumatici è già stata ampiamente collaudata.

I prezzi della serie 240 vanno da un minimo di 3.530.240 per la 244 L ad un massimo di 5.489.900 per la 244 GL che monta il cambio automatico, tetto apribile e vetri azzurrati. Le versioni a 5 porte vanno da un minimo di 4 milioni ad un massimo di 5.550.000, IVA compresa. I prezzi della serie 264 non si conoscono ancora, saranno diramati in occasione del Salone di Parigi, ma non dovrebbero essere lontani dai 7 milioni e 500.000 lire IVA compresa.

I prezzi stabiliti

MODELLO	PREZZO AL PUBBLICO (IVA incl.)
244 L B20A	3530240
244 DL B21A	4490200
244 DL aut B21A	4745000
244 DL «S» od ta va B21A	4980300
244 GL od ta va (+) B21E	5489900
244 GL aut ta va (+) B21E	5489900
245 L BE0A	3970400
245 DL B21A	5200000
245 DL aut 35 B21A	5454800

aut: automatico; od: overdrive; ta: tetto apribile; va: vetri azzurrati; 3s: terzo sedile. (+): vetture che vengono fornite solamente su ordinazione, per consegna a 90 giorni.



La 240 durante la nostra prova. Su di essa la Volvo ha montato un nuovo motore 2100, 4 cilindri



Al volante

244
264

Nate per i limiti di velocità



L'interno della 240. Il cruscotto è ricco di strumentazione e al volante può essere applicato anche l'airbag, il cuscino gonfiabile antiurto

TREVI - «Fasten seat belts», allacciate le cinture di sicurezza: ossessionante, una lucetta rossa ad intermittenza ti invita a questa elementare norma di sicurezza appena sali al volante. Le allacciamo anche noi per non diventare schizofrenici, quando saliamo al volante delle nuove Volvo '75.

La prima che proviamo è la 244 che monta il nuovo motore a 4 cilindri ad alberi a camme in testa. Subito impressiona la perfetta adattabilità del guidatore al sedile, alla facilità delle manovre per adoperare il cambio a portata di mano e il cruscotto rettangolare. L'interno silenzioso e lussuoso, oltre che all'avanguardia per la sicurezza in caso di incidenti, piace subito.

Se dall'esterno la vettura sembra molto pesante per il nuovo frontale di sicurezza, con i grossi paraurti e la mascherina che ricorda la Studebaker degli anni 50, al volante invece, con la nuova scatola dello sterzo a cremagliera, essa è docilissima da guidare anche nelle manovre di parcheggio, facilitate quest'ultime da una buona visibilità posteriore e laterale.

Un motore brillante

Il motore ha verve, abbastanza per una macchina i cui costruttori dicono sia fatta per guidare in tranquillità e sicurezza e che sono favorevoli al limite autostradale europeo dei 130 kmh (al contrario di noi...).

Velocità massima e consumi non sono dichiarati dalla Casa. D'altra parte il maltempo non ci ha permesso di rilevare la velocità che però stimeremmo in circa 140 kmh. Per i consumi si dice che la serie 240 dovrebbe consumare meno di un 128... Lasciamo ai dirigenti della Volvo la responsabilità di tale dichiarazione.

Una delle doti principali di questa vettura è la stabilità quel-

la che abbiamo più apprezzato, oltre la perfetta manovrabilità e precisione dello sterzo in qualsiasi condizione d'uso.

Il volante, per il nostro gusto, era un po' troppo basso con il rischio di sbatterci contro le gambe, mentre tutti i comandi appaiono a portata di mano e gli strumenti facili da leggere, compreso il nuovo orologio al centro della consolle.

Uguale come linea di massima l'ammiraglia Volvo, la 264 che monta il motore a 6 cilindri di 2700 cmc, l'abbiamo guidata con il cambio automatico BW, e con quello manuale. In tutte e due le versioni la macchina «presidenziale» ci è piaciuta, scatto (più

prestazioni in senso assoluto, facilitata in questo anche dal prezzo. In qualsiasi condizione del terreno le due vetture sia la 240 che la 264 sono notevoli nell'ammortizzare le asperità del terreno e non farle ripercuotere sullo sterzo. Sulla più grande i fari sono rettangolari, mentre su tutte e due le versioni c'è anche il tergicristallo (come le Mercedes) per tenere puliti i due fanali.

Una vettura indovinata

Elasticità ai bassi regimi con una accelerazione significante

Il record degli utili

TREVI - Venduta tutta la produzione '74, i più alti utili che una industria automobilistica abbia denunciato, incrementate le vendite in tutto il mondo, (nella sola USA +10%), leggeri regressi in quei Paesi dove la crisi è più sentita (Italia, 150 vetture in meno rispetto al '73), questa è la incredibile carta da visita con cui si presenta la VOLVO.

La produzione della casa svedese era stata nel 1973 di 245.000 vetture, la stessa cifra che nel '74, ma, dice il sig. Mannervik (P.R. della Volvo) ne avremmo potuto produrre di più se all'inizio dell'anno non ci fossimo presi paura della crisi. Oggi siamo in arretrato con le consegne, in USA dove fra l'altro abbiamo avuto problemi per mandare le nostre auto per mancanza di navi».

Le previsioni per il 1975 (anno in cui tutte le Case prevedono di produrre meno) per la VOLVO sono per un aumento di circa 30.000 vetture per sod-

CONTINUA A PAGINA 62



Tre nuove 240 Volvo, fresche di fabbrica. Su questa vettura i costruttori svedesi hanno puntato molto sulla sicurezza. La velocità dovrebbe essere sui 145 per la 240 e 165 per la 260. Ufficialmente non è stata comunicata

in quella con il cambio manuale) e signorilità sono le sue caratteristiche principali, anche se la velocità massima non è eccezionale ed è stata stimata all'incirca sui 165 kmh.

Leggera da guidare, nonostante l'imponenza la 264 con aria condizionata potrebbe essere una valida antagonista alle grosse auto tipo Mercedes per quei clienti che badano più alla comodità dei lunghi viaggi che alle

senza l'uso del cambio, la 264 ci sembra una delle vetture più indovinate della casa svedese degli ultimi anni.

Nel complesso i nuovi modelli '75 della VOLVO ci hanno pienamente soddisfatto, e ne sono una prova le previsioni di vendita fatte dai responsabili della VOLVO: 275.000 autovetture vendute, tutta la produzione...

Giancarlo Cevenini

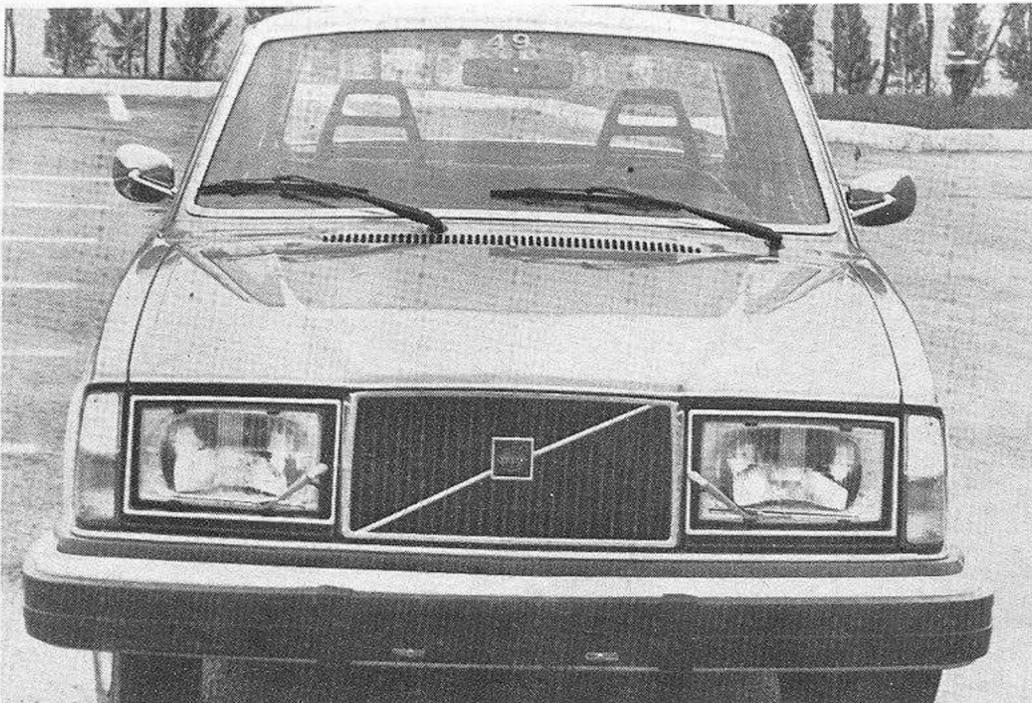
CONTINUAZIONE DA PAG. 61

disfare tutti i mercati! Anche il lieve regresso che c'è stato in Italia sarebbe superato nelle previsioni per il prossimo anno, dove si prevede di vendere il 20% in più, (2000 vetture, contro le 1600 di quest'anno, 1717 nel '73).

Il mercato più importante e prestigioso per la VOLVO è quello americano, dove il regresso generale di tutte le marche presentate è stato del 21%, mentre la casa svedese ha aumentato il suo venduto del 10%, ottenendo il record delle vendite nel mese di agosto, e aumentando la sua forza di penetrazione negli USA dal 3,5% al 4,6%, mentre in paesi «che hanno fame di auto» (per adoperare una frase dell'ex presidente dell'Alfa Romeo dott. Luraghi) tipo Asia e Australia, l'aumento è stato del 30%.

In Svezia come in Italia, una piaga: l'assenteismo, anche lassù al Nord come da noi molto accentuato, in Svezia è sulla media generale del 16/17%. D'altra parte il lavoratore Volvo rimanendo a casa dal lavoro percepisce il 75% del suo stipendio... quindi si ha la spiegazione: come correre ai ripari?

Un nuovo stabilimento dove esistono le famose «isole» (rifiutate in pratica dai nostri lavoratori) dove gruppi di operai



Sopra, il «frontale sicurezza» delle nuove Volvo che hanno preso dalle vetture sperimentali (sotto la Volvo ESV) il paraurti, il volante, le cinture di sicurezza, e l'abitacolo, trasformato in cellula di sicurezza in caso d'urto



lavorano come dove e quando vogliono di comune accordo, con stanze per la sauna e per il «riposino» quando sono stanchi, il prodotto finito non ha un orario fisso, purché sia ottenuto nei tempi previsti. Per ora Kalmar lavora ancora al disotto delle sue possibilità: si producono 30.000 Volvo. Ma, entro un anno della sua apertura, si dovrebbe raddoppiare la produzione che per ora costa di più che a Göteborg, mentre ad iniziativa perfettamente funzionante dovrebbe essere eguale, o inferiore.

Con questo rassicurante quadro sotto gli occhi, la Volvo famosa nel mondo perché ha sempre perseguito la sicurezza come fattore fondamentale nella costruzione di una automobile, presenta le sue nuove auto per il programma 1975, e sono auto che più di ogni altra si assomigliano a quelle presentate nelle conferenze mondiali delle ESV, da Kyoto all'ultima di Londra sulla sicurezza inventata dagli americani che l'hanno poi abbandonata, visto che non riuscivano ad ottenere risultati ad un prezzo industriale accessibile, ma non abbandonata dalla VOLVO, che proprio in questa occasione per i modelli '75 presenta molte innovazioni «VESC» (Volvo Experimental Safety Vehicle) per la sicurezza attiva e passiva in caso di incidenti.

I carrozzieri soltanto a TORINO

Dalla «coreana» di Giugiaro alla BETA-berlina a gas liquido

TORINO - Molti carrozzieri italiani disertano Parigi dove non portano grosse novità per dedicarsi al Salone «di casa» a Torino. La più significativa novità è una «COREANA» di GIUGIARO che adotta il telaio della Mitsubishi-Galant con un motore di 1850 cmc. Completamente ridisegnata da Giugiaro, verrà presentata in tre versioni: berlina 4 porte, 2 porte e coupé. Ne è prevista una notevole produzione in Corea di questi modelli disegnati da Giugiaro anche perché secondo una indagine di mercato la Corea (del Sud) è uno di quei paesi che hanno «fame di auto».

Altra novità mondiale per Torino di Giugiaro sarà una berlina di rappresentanza non venduta ma solo affittata dalle società che l'acquisteranno. La macchina sarà una sei posti che utilizzerà un telaio di una grande casa italiana per vetture sportive (manca ancora l'imprimatur ufficiale per poter svelare il segreto). Giugiaro presenterà anche la vettura che, negli intendimenti pre-crisi a Modena doveva sostituire la Maserati Indy. Verrà presentata a Torino come uno «studio» su meccanica Maserati, perché ben difficilmente potrà avere un seguito commerciale.

Anche PININFARINA presenterà una primizia mondiale a Torino, sarà

PARIGI - Vedremo ancora quest'anno i sorrisi in «Cinemascope» che vanno da orecchio ad orecchio degli organizzatori e dei rappresentanti delle case automobilistiche all'apertura del salone di Parigi?

Ne dubitiamo, visto il particolare momento che attraversa l'automobile, bistrattata da tutti e da tutti indicata come fonte di tutti i mali, mentre in realtà l'unica alternativa all'automobile è... l'automobile, inutile andare a cercare Autobus o camion. Novità a Parigi ve ne sono alcune che già si sanno, mentre altre forse vedranno la luce all'ultimo momento. Vediamo insieme quali sono queste novità.



Questa è la nuova 130 coupé 4 porte, con meccanica e telaio della 130, interpretata da Pininfarina

uno studio su una macchina sportiva dalle alte prestazioni. BERTONE sta studiando la possibilità di presentare un nuovo dream-car, ma deciderà entro pochi giorni se presentarla o meno.

Altra novità sarà della LANCIA, ma sarà «economica». Infatti la casa torinese porterà una BETA BERLINA

appositamente studiata per andare a gas-liquido, oltre che a benzina, dove le bombole saranno sistemate in posizione strategica sotto il pianale del baule, per non rubare spazio. La macchina dovrebbe costare circa 200.000 lire di più.

In casa Innocenti-British Leyland battesimo della MINI-italiana che

AUTOSPRINT ha già fatto vedere ai suoi lettori un anno fa in una foto «rapita». La piccola Innocenti è stata disegnata da Bertone e utilizzerà due versioni di motore uno di 1300 e uno di 1000 cmc. La PEUGEOT porterà a Torino una 104 Gran lusso, una versione più dotata di accessori e meglio rifinita della berlina.

Le «concentrazioni» ultima spiaggia di sopravvivenza per molte CASE:
l'ultima «voce» viene dalla FRANCIA per RENAULT - SIMCA

PARIGI si apre con un matrimonio?

PARIGI - Avevano chiesto di annullare il Salone di Parigi, e anche quello di Londra, i responsabili del Salone (biennale) di Torino, ma gli organizzatori transalpini, pur anche loro in crisi, hanno risposto «picche», anche per l'intervento degli operatori economici (albergatori e ristoratori in testa) che «hanno voluto la mostra». Così anche Torino si farà, visto che Londra dal canto suo non si è neppure degnata di rispondere.

Ma si farà veramente Torino?

Dopo la smentita alla notizia di AUTOSPRINT dell'annullamento del Salone, la situazione sta precipitando in Piemonte. Si aspetta il ritorno del Presidente Leone dall'America con il mastodontico assegno (NATO) per scoprire quale sarà l'ormai indilazionabile sbocco politico-economico della situazione che precipita. Si era sperato di «allungare» intanto, di 30 giorni — in campo automobilistico — la scadenza di fine settembre che Umberto Agnelli aveva posto come limite per la FIAT di «sopportazione» massima della situazione. Invece dal primo ottobre vi saranno grosse novità a Torino, come avete letto in parte precedente della rivista, e il Salone si annuncia con questa alea.

Intanto però i francesi hanno voluto Parigi e la mostra alle porte di Versailles apre come al solito i suoi battenti la prima settimana di ottobre, pur se la crisi attanaglia la stessa industria automobilistica francese che ha avuto una recessione di vendite quest'anno valutata nell'ordine del 25-30% e che, proprio in occasione del Salone, aspetta l'autorizzazione governativa di aumentare i prezzi dell'8%, mentre il Governo non è disposto a concedere più del 6%. Sarebbe questo il quarto aumento dell'anno per i listini francesi che sono cresciuti del 3% il 22 gennaio, del 3,7% il 4 aprile, e del 5% il 3 luglio.

Non è solo in Francia una crisi di vendite ma anche una crisi di manager dirigenziali che non sanno più dove «sbattere la testa» per sanare una situazione indubbiamente difficile. Anche l'orgoglioso Francois Michelin ha dovuto piegare la testa e passare la mano della sua Citroen in crisi per i modelli troppo vecchi e per una organizzazione di vendita inefficiente.

La Citroen diventa Peugeot (che aveva lavorato tecnologicamente molto per il futuro) e le notizie esatte di questo accordo si potrebbero già avere nelle sue linee essenziali proprio qui a Parigi, dove si vocifera di un altro grande «matrimonio», e sarebbe il terzo dell'anno dopo Peugeot-Citroen, e Volvo-Daf, si parla di RENAULT-SIMCA. Quest'ultima azienda che attraversa un momento critico (d'altra parte chi non lo attraversa?) divorzierebbe dalla Chrysler che abbandonerebbe il suo «pied a terre» nelle mani dell'industria di stato francese la Renault.

Per sopravvivere il mondo dell'auto ha bisogno di «concentrazioni» per coprire il più possibile tutte le fette di mercato disponibile per poter sopravvivere: oltre alle concentrazioni le aziende hanno bisogno di espandersi in quei Paesi che ancora «hanno fame di auto» e dove le si può produrre a dei prezzi ancora competitivi, non come qui in Italia, dove siamo arrivati a toccare il «tetto» del costo della mano d'opera (sul prodotto finito) che sfiora il 50%.

L'unica casa che ancora si può permettere di evitare concentrazioni è la nostra FIAT, che copre con i suoi prodotti tutta la fetta del mercato in quasi tutto il mondo, mentre le altre Case automobilistiche sono carenti in qualche punto e hanno bisogno di aiuto per coprire certe fasce di mercato. (Non parliamo dell'Alfa, soccombente nel suo mercatino nazionale).

cev.

La MASERATI 4 porte (col... motore - Tour)

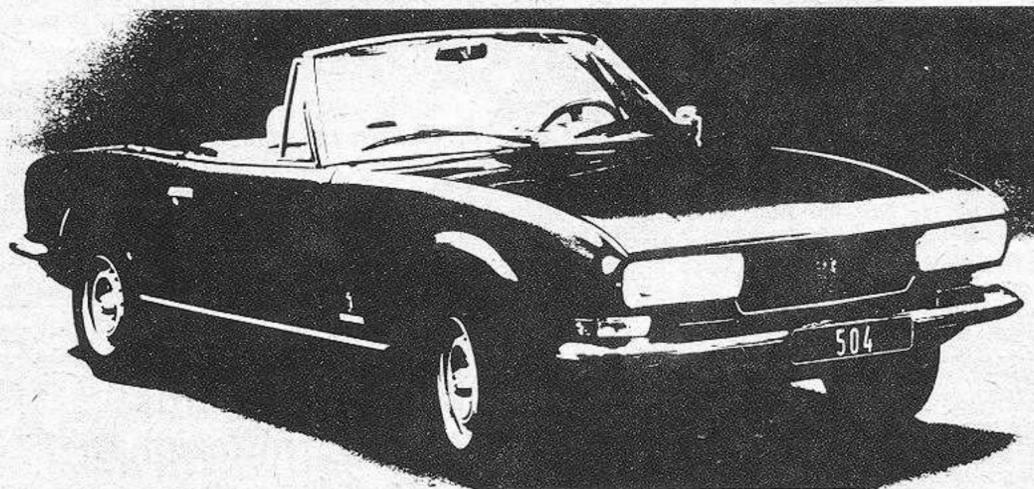
La casa modenese presenta la sua «Quattroporte 2» disegnata da Bertone. E' una berlina quattro porte di prestigio che utilizza il motore 6 cilindri di 3000 cmc della Citroen SM, e che recentemente ha vinto montato ed elaborato sulla Ligier il Tour de France. Linea snella e stabilità comoda per quattro persone, comfort e prestazioni, sono le caratteristiche principali di questa vettura che dovrebbe avere un prezzo indicativo sui 12.000.000.

PININFARINA Il carrozziere torinese presenta in anteprima mondiale una sua 130 coupé a quattro porte, che praticamente completa quella che doveva essere la gamma 130, se il mercato e la situazione fosse stata quella di quando l'idea 130 era stata impostata. Un coupé che tutti conosciamo, un Break, che altro non è che la «Maremman» presentata l'anno scorso, e la quattro porte derivata dal coupé che viene presentata a Parigi. La linea è quella conosciuta, è stato spostato in avanti il montante centrale per fare un'altra porta posteriore, questa 130 a quattro porte è molto comoda anche per chi deve entrare nei posti posteriori, d'altra parte essa utilizza il telaio della 130 berlina-Fiat e quindi ha la stessa abitabilità. Interni e linea generale è la stessa del coupé conosciuto.

LOTUS Per la Elite che già conosciamo voluta da Chapman e disegnata da Giugiaro vi sarà il battesimo del salone per la prima volta.



Carrozzeri a go-go: sopra, la Maserati «Quattroporte II» di Bertone. Sotto, la nuova spider 504 VS della Peugeot disegnata da Pininfarina che ha curato anche, in basso, la versione coupé della stessa vettura



PEUGEOT La casa francese presenta i suoi nuovi modelli con il motore a 6 cilindri a V fatto in pool con Renault e Volvo. Non si sa se a Parigi vi sarà la berlina 504 V6, mentre certamente vi saranno il coupé e lo spider che vi presentiamo in anteprima in queste foto e che sono stati disegnati dalla Pininfarina. Inoltre la Peugeot dovrebbe presentare la versione coupé del 104.

CITROEN La casa recentemente incorporata dalla Peugeot presenterà ufficialmente la CX che i lettori di AUTOSPRINT conoscono, e nell'occasione forse si saprà di più sui termini dell'accordo con Peugeot. Per i modelli che rimangono quelli della gamma conosciuta vi saranno modifiche di dettaglio.

VOLVO I modelli svedesi li avete appena visti. Saranno al salone Parigino, dove forse si saprà qualcosa di più sui futuri programmi Volvo riferiti alla DAF, che dovrebbe rinnovarsi nelle linee per coprire un mercato delle piccole medie auto che manca alla casa di Kolmar. Per lanciare la Daf che ha ora in tutti i mercati una dimensione di auto «per invalidi» vista la sua particolare trasmissione «variomatic» la macchina verrà impiegata in alcuni test sportivi tipo rallycross ecc.

BMW «Munich» non presenta novità solo una «L» che sta per una versione Lusso dei modelli 1002, 2002, e 1802.

FIAT Non ci sarà la 131 che è destinata a Torino ma sarà commercializzata prima a scampo di equivoci, mentre invece al salone di Parigi vi sarà la «127 Special» con la calandra a nido d'ape, un abitacolo più elegante, e una plancia tutta nuova.

FORD Nessuna novità perché è stato rimandato di qualche mese il lancio della nuova Escort.