

DOVE corriamo domenica?

Le corse chiave dall'1 al 6 novembre in Italia e all'estero

EUROPEO MARCHE 2000

6 Ore di Jarama

Sul circuito permanente di Jarama, a 28 km da Madrid, si disputerà la nona e ultima prova valida per l'assegnazione del titolo europeo Marche 2 litri, titolo che fu lo scorso anno della inglese Chevron per un pelo davanti alla Lola. Nella classifica per conduttori il campione dello scorso anno è lo svedese Joakim Bonnier, importatore della Lola, che anche quest'anno ha partecipato a questo ciclo di gare senza peraltro ottenere risultati di rilievo. Per la Lola ha invece ottenuto tre vittorie Helmut Marko, che sarà tra i meglio piazzati quest'anno nella classifica per conduttori. La Lola non parteciperà a questa prova: sarà impegnata infatti in Sud Africa, alla nove ore di Kyalami per cui la vittoria non dovrebbe sfuggire alla sua avversaria Chevron, che tra l'altro parteciperà anche con le interessanti vetturine con motore Abarth.

Novembre

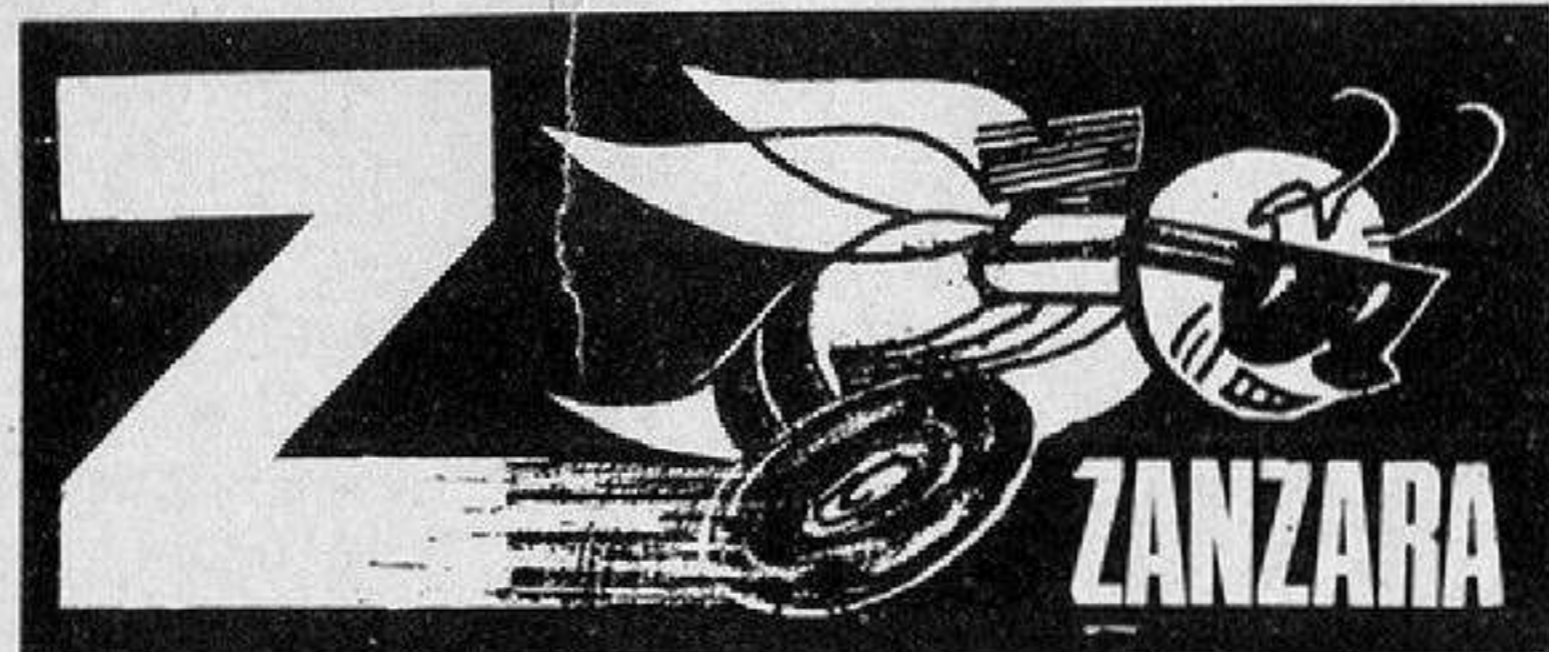
DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
1	Castelli Svevi	AC Bari	Annullata				
2-3	All Stars Fuji	Giappone	Circuito di Fuji mt. 3726		● T, GT, S, SP	Velocità in circuito	
3-4	Rally Sicilia Occidentale	AC Palermo	Annullata				
4	Gara a Vallelunga	EGAV Vallelunga	Circuito di Vallelunga mt. 3120		□	Velocità in circuito	
6	Nove Ore di Kyalami	Sud Africa	Circuito di Kyalami mt. 4100		●●● T, S, SP	Velocità in circuito	Ickx-Giunti (Ferrari 512 M)
6-7	Giro di Corsica	Francia	Annullata				
6-7	Rally Motor Action	Lussemburgo			●	Rally	
7	6 Ore di Jarama	Spagna	Circuito di Jarama mt. 3.404		●●● Europeo marche 2000	Velocità in circuito	Soler-Roig - Neuhaus (Porsche). Giro più ve- loce: Siffert (Porsche) 1'30"2 media 135,638.
7	Interlagos	Brasile			●●● F. 2	Velocità in circuito	
7	100 Miglia Spilimbergo	AC Pordenone	Annullata				
7	Coppa Roma	AC Roma	Annullata				
7	Gara Tris	Kart Arcionia			●	Velocità in circuito	
7	Trofeo Ricci	Scud. Barcaccia S. Polo d'Enza			●	Regolarità sprint	
7	Memorial Ignazio Giunti	Racing Club Torino	Pista Aeroporto Gerrina	Prove sab. ore 5 Gara dom. ore 9	●	Velocità in circuito	Giordana (Porsche)
11-13	Giro del Belgio BELGIO	●●● XX camp. int. rallies piloti	Rally			Stapelaere-Aerts (Escort)	
12-14	Rally Firestone SPAGNA	●●●	Rally				
13-14	333 Minuti Scud. Jolly-AC MILANO	●	Regolarità-Sprint			Ballestrieri (Fulvia)	
14	Trofeo Shell AC GENOVA	●	Regolarità				
14	Interlagos BRASILE	●●● F. 2	Velocità in circuito				
18-20	Rally Andernach FRANCIA	●●	Rally				
20	3 Ore Killarney SUD AFRICA	●●● T, S, SP	Velocità in circuito				
20	GP Israele ISRAELE	●●● F. 2, F. 3	Velocità in circuito				
20-21	1000 Miglia Brasile BRASILE	●●●	Velocità in circuito				
20-21	Giro delle Valli Imperiesi Scud. Imperia Corse	●	Regolarità sprint				
20-21	Rally Barcellona-Andorra SPAGNA	●●	Rally			Doncel - Basilia	
20-25	Rally del RAC GRAN BRETAGNA	●●● Camp. int. rallies marche	Rally			Kallstrom - Haggbom (Fulvia)	
21	GP Australia AUSTRALIA	●●● F. 1	Velocità in circuito			Matich (McLaren)	
21	Corsa a Jarama SPAGNA	● T, GT, S, SP	Velocità in circuito				
21	Targa 4 Mori AC Cagliari	Annullata					
21	TROFEO AUTOSPRINT Racing Club Torino	●	Velocità in circuito				
21	Trofeo S. Giorgio AC FERRARA	●	Rinviata al 7 dicembre				
21	Cordoba ARGENTINA	●●● F. 2	Velocità in circuito				
23	200 Miglia di Fuji GIAPPONE	●●●	Velocità in circuito				
26-28	Rally Luci del Nord FINLANDIA	●	Rally				
28	Criterium Cevennes FRANCIA	●●●	Rally			Larrousse - Gelin (Simca)	
28	Fine stagione a Hockenheim GERMANIA	● GT, T, S	Velocità in circuito				
28	Salvo d'Acquisto Gentlemen's MC	●	Regolarità			Pavanello (Fulvia)	
28	3 Ore Lourenco Marques SUD AFRICA	●●●	Velocità in circuito				
5	Gara a Vallelunga AC Roma	● F. 3	Velocità in circuito				
5	Trofeo S. Giorgio AC Ferrara	●	Regolarità			Pavanello	
5	Rex Mays 300 STATI UNITI	●●●	Velocità in circuito				
7-8	Rally Costa del Sol SPAGNA	●●●	Rally			Lencina-Matos (Porsche)	
9-12	Rally d'Etiopia ETIOPIA	●●●	Rally			Mamalingas-Nadlr (Peugeot)	
26	Corsa a Sebring STATI UNITI	●	Velocità in circuito				
27	3 Ore di Pietermaritzburg SUD AFRICA	●●● T, S, SP	Velocità in circuito			Redman (Chevron) Giro più veloce: Love 1'18"2, media kmh. 153,176.	

LEGGENDA: ●●● = internaz.; ●● = naz. a part. straniera; ● = naz.; □ = «chiusa»

● E' ormai confermato che Nicki Lauda sarà il secondo pilota di F. 1 della March per il prossimo anno, comunque la conferma si avrà ai primi di dicembre. Intanto la STP ha già confermato il suo contratto pubblicitario con la March. Da scartare le voci su un accordo Yardley-McLaren. Infatti la Yardley sta rivedendo tutte le sue politiche dopo la gara di Brands Hatch. Sono riprese le conversazioni e non è escluso che il rapporto BRM-YARDLEY continui nel '72.



● E' ufficialmente confermato che Reutemann sarà nel team Brabham di F. 1 (nella foto: l'argentino con Tauranac) dal quale esce Graham Hill, la cui destinazione è ignota. Però non ci sono da fare illusioni per la sua seduta di prove con la Surtees a Goodwood. Potrebbe d'altro canto essere possibile per Hill un rapporto semi indipendente con Surtees. Al caso, il patrocinio verrebbe assolto dall'organizzazione McCormack.



Quasi
un
QUIZ

L'oratore più competente!

● « I pericoli della strada visti da uno specialista ». E' il tema di una conferenza che sarà tenuta sull'isola di Bendor, che appartiene al signor Paul Ricard proprietario dell'omonimo autodromo. Lo spunto è offerto sia dagli incidenti in pista che da quelli su strada. Ma resta da indovinare il nome dell'oratore: ve lo diamo a mille! (guardate la fotografia rovesciata in fondo alla colonna, con buona pace di Cevert...)

Molto complicato, come vedete, il marchio del PAGNOSSIN RACING TEAM al quale si è aggiunta l'etichetta della FINA, che ha deciso di appoggiare, da sponsor petrolifero, il pilota italiano. E' proprio il caso di dire: de Adamich-FINANZIATISSIMO!



E' la prima volta che una casa petrolifera decide di aiutare in modo consistente un pilota italiano in Formula 1. E' un precedente coraggioso ed interessante, in un momento in cui i piloti italiani hanno molto bisogno di essere appoggiati, dopo aver dimostrato in molte occasioni le loro ottime qualità. Vedremo se avrà seguito, anche magari a quel livello intermedio (Formula 2, ed in parte Formula 3) che è rimasto « scoperto », dopo le iniziative promozionali della CSAI. Anche la Tecno (F. 1) spera...

Avremo la NAZIONALE rally!

Dopo tante iniziative da parte della nuova CSAI a favore del settore velocità, non poteva mancare una... presa di coscienza per i rallisti. L'avv. Stochino, che negli ultimi tempi si è visto sempre più spesso in occasione di iniziative o gare di velocità, si è fatto portavoce in una delle più recenti riunioni delle esigenze del suo settore. E, nel quadro della valorizzazione dei piloti giovani italiani, anche il settore rally ha trovato uno sbocco di appoggio. Il sistema naturalmente sarà un po' diverso da quello attuato o da attuare per i velocisti.

E' arrivato in porto il progetto della SQUADRA AZZURRA RALLY.

In poche parole si tratterà di favorire la partecipazione alle gare internazionali (con le loro macchine) di giovani piloti che, altrimenti, non avrebbero le possibilità economiche. Iniziativa al di fuori delle partecipazioni delle squadre ufficiali, che hanno già i loro piloti.

Nelle pagine che seguono, una intervista con l'avv. Stochino, Presidente della Sottocommissione rally, offre tutti i particolari delle iniziative e i programmi in atto nel settore.

Le voglie di MUNARI

● SANDRO MUNARI dicono che abbia dormito tre notti in quindici giorni nel periodo a cavallo della metà di ottobre, con tutti quegli ansiosi impegni a caccia del titolo europeo rally piloti. Ed ora, arrivato all'ultima fatica, è sulle spine. Ha una sola probabilità di farcela, in questa rincorsa europea alla quale la Lancia si è dovuta decidere troppo tardi: vincere il rally del Belgio il 12 novembre!

Vincere per vincere, perché Zasada, anche non partecipando, potrebbe cederli il titolo solo a questa condizione (cioè che Munari totalizzasse 13 punti che, aggiunti ai 45 ora attribuiti, lo porterebbe al totale di 58, cioè alla pari con Zasada. Ma l'ex aequo sarebbe a vantaggio del pilota italiano per il maggior numero di vittorie assolute).

Alessandro, è comprensibile, è sulle spine in questa settimana. I rapporti di Audette e Mannucci che arrivano dal Belgio sono preoccupanti. L'ultimo rally dell'europeo piloti si svolgerà su un percorso da velocisti. Infatti le prove speciali decisive sono in circuito e molto veloci.

Perciò con la HF 1600 le possibilità sono nulle per l'assoluto, contro i prototipi francesi. Un vero peccato questa doccia scozzese finale. Cesare Fiorio, sappiamo, si sta lambiccando il cervello per vedere di risolvere il problema del suo pilota.

Abbiamo visto sere or sono Munari, e parlando tanto di velocità, sia pure in rally, una domanda è venuta spontanea:
— Ma una gara di velocità, magari del mondiale Marche, la farebbe? A Munari sono brillati subito gli occhi anche se, riservato come è, ha cercato di non comprometterci. Ma

Le «memorie» di NATILI

● LINO CECCARELLI ha incontrato a Roma, a piedi, (nonostante dovrebbe disporre di una fiammante Ford Escort GT 1300 XL che a forza di salti e capriole s'è meritatamente guadagnato come campione-bis del rallycross) Massimo Natili. Ne è venuta fuori questa intervista. Leggete, leggete...

« Ci riproverai ancora nel '72? »

« Non credo. Con tutto quello che ho passato quest'anno... Un giorno, quando mi sarò opportunamente documentato, racconterò a te ed ai tuoi colleghi certe cose che faranno piacere anche ai lettori... E poi, ho saputo che la Ford non ha piacere di annoverarmi per la terza volta protagonista del rallycross... »

« Mi risulta che la Ford non voglia boicottare la tua partecipazione alle gare del prossimo anno. Me l'ha detto esplicitamente Nello Giannesi che alla Ford conta, eccome! Uno come te — secondo lui — è motivo di grande richiamo e interesse tutt'intorno al rallycross.

« E' un equivoco, anche perché la Ford mi "inviterebbe" a non presentare l'iscrizione all'indomani della pubblicazione del regolamento '72, perché una mia vittoria (la terza consecutiva) non gioverebbe molto agli interessi pubblicitari della Ford italiana ».

« In attesa di una chiarificazione, che deve pur arrivare, obiettivamente e spassionatamente ti va ancora di fare il "ruspante" sulle quattro ruote? »

« Mi piace molto, anche perché il rallycross è l'unica competizione per la quale ho il permesso scritto di mia moglie. Anzi, vorrei che nel '72 fossero venti le gare in calendario, e magari una pure a Ronciglione; una candidatura questa che ho proposto tempo fa quando ero assessore allo sport ed al turismo del mio comune. E poi, lo sai che ti dico: preferisco tutto sommato essere sconfitto sul campo, e poi rinunciare... »

Tutta qui l'amara e risentita confessione di Massimo Natili, che in fondo non accetta certo « parafrasare », lui che è così chiaro e scrupoloso, nella vita come nello sport.

poi la voglia è venuta fuori: « Certo che un prototipo Ferrari 3 litri, magari in Targa Florio o a Sebring, tracciati che già conosco, mi piacerebbe davvero pilotarlo. Però, se me lo offrissero avrei il dovere di rispondere che a una macchina del genere ho bisogno di abituarci un minimo. Non ci si può salire da un

giorno all'altro o appena in vigilia di una grande corsa. Io credo che sia importante per ogni pilota l'assuefazione, la conoscenza non superficiale del mezzo che va a guidare. E' il minimo per avere un risultato. Ma certo che mi piacerebbe... ».

Chissà poi perché Munari ha detto subito Ferrari!...

● Se lo sono chiesti tutti: ma perché la C.S.A.I., alla presentazione della Formula Italia a Torino, non ha invitato uno, dicasi UNO, dei piloti italiani di primo piano? Forse i grossi personaggi presenti temevano domande indiscrete? Oppure la CSAI non pensa ci siano piloti meritevoli di dare l'esempio ai giovani da reclutare?

● Amilcare Ballestrieri, lo vedrete in una delle prossime pagine, è stato tra i più entusiasti alla prima visione per i piloti Lancia HF della Stratos, destinazione rallys internazionali '72 (con motore Dino). Però la sapete una cosa? Che la Renault sta pensando di far gareggiare almeno una vettura Alpine nei rallys italiani dell'anno prossimo. E il pilota candidato è proprio Ballestrieri (forse perché sanno che non ha ben digerito ancora il titolo tricolore di Barbasio).

● Sembra si sia complicata la situazione « sponsor » di Frank Williams. Persa la Politoys, non si sa chi potrà sostituirla. Così anche il completamento della sua nuova F. 1 è in ritardo.

● Qualcuno fa dei calcoli. Alla Tecno è stata messa insieme una F. 1 (completa di motore) avendo cominciato i lavori a febbraio. Ora siamo a ottobre la macchina è pronta, motore compreso. Esatti nove mesi. Come... qualsiasi regolare nascita. Certo che stupisce come una Casa ben più importante come l'Alfa Romeo a tutt'oggi non abbia ancora fatto ruggire il suo boxer 12 cilindri. E dire che, stando a dove si costruisce, caso mai doveva verificarsi una nascita anticipata: settimanal...

Marcellino

Ecco
l'
ORA-
TORE



Leggete subito

nelle pagine seguenti



Le novità
che contano



Cronaca
di un dolore

CORRIERE CORSE?

Le rubriche
settimanali

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 3 ZANZARA
- 43 KARTING
- 44 MOTORAMA Radio TV
- 46 TUTTESPRINT Il tabellone
- 50 SCRIVETECI, rimarremo amici
- 54 INFORMATUTTO COMPRAVENDITA



DALL'INVIATO

TORINO - Da troppi anni non si aveva un Salone di Torino di questa dinamica e con tante novità autentiche: segno evidente di regime concorrenziale sempre più acceso, di progressione industriale e di forte spinta alla ricerca di innovazioni pregevoli. E anche di rilancio in grande stile della funzione e della validità di queste manifestazioni, che, specie negli altri Paesi europei, vengono giudicate perfino inutili, perché troppo frequenti e di scarso contenuto.

Torino a dire il vero, non ha mai conosciuto edizioni veramente piatte, se non altro per merito dei nostri carrozzieri, che tutto il mondo ci invidia, e per la nostra agilità realizzativa. Che poi dalla vivacità o dalle innovazioni d'un Salone si possa intendere il livello o la situazione industriale del momento, è sempre azzardato, anche perché il quadro andrebbe sempre fatto con la somma delle novità dell'annata, molte delle quali, spesso le più cospicue, continuano ad essere presentate al di fuori di queste rassegne. Inoltre, la ricerca d'una legge precisa fra evoluzione tecnico-industriale e numero di innovazioni resta delle più difficili, a causa dell'alto numero di variabili e di fattori in gioco. Troppo sovente, infatti, è nei momenti di crisi che si sfornano più modelli nuovi ed altrettanto frequentemente avviene una concentrazione di novità in funzione della ciclica revisione della impostazione, che per la grande industria è indicata oggi con intervalli di 3-4 anni.

E' necessario, perciò, fare un taglio netto ed esaminare sempre separatamente i due aspetti: ora siamo alla vigilia della 53. edizione del Salone torinese, che si inaugurerà il 3 novembre, e tutto l'interesse deve convergere sulle novità che ci propone, lasciando ad altro ordine di indagini una spiegazione in termini economico-industriali.

Punto di partenza deve essere il significato che assume l'avvento dell'ALFA-SUD, veramente al centro della manifestazione; in questo momento, infatti, ci interessa la macchina in sé, con le sue caratteristiche tecniche e funzionali. E' una vettura media da famiglia, improntata a caratteri di utilità nei termini più attuali, cioè sulla base del necessario grado di abitabilità e d'un raggio di prestazioni della voluta ampiezza, con completezza di dotazione ed eleganza di carrozzeria, che la spingono ad una classe più alta.

Una macchina destinata a dire una parola nuova non soltanto sul nostro mercato, ma nell'intero campo europeo, dove questo concetto di vettura è molto sviluppato e dove il regime concorrenziale è particolarmente forte: basti pensare ai ritmi produttivi della Fiat, Volkswagen, Renault, B.L.M.C., Opel e Ford per intenderne la portata.

Quindi, una nota dominante di questo salone sarà quella dell'auto-vettura sportiva, con tutta la latitudine che possiede oggi il termine, dalla semplice intonazione appena accennata, spesso un po' falsa, alla più effettiva sostanzialità. Ed è una nota particolarmente interessante, perché le richieste sono sensibili in tutto l'intervallo del termine. Dalla base, ovvero dai modelli a più larga diffusione, come la nuova Fiat 128 Coupé, fino alla «Stratos HF» da rally o alla evoluta berline boxier BB di Pininfarina su meccanica Ferrari.

Infatti, non dobbiamo attenderci un modello sportivo acceso dalla Coupé 128, che è piuttosto alta e voluminosa, nelle sue versioni con motore 1100 e 1300 cmc; è solo un punto d'incontro fra berlina e vettura sportiveggiante, con soluzioni prevalentemente economiche. Infatti, in seno Fiat fece sensazione, a suo tempo, la formula proposta dalla Ford con le «Capri», sia per i livelli economici, sia per le capacità di differenziazione; e quella formula è stata studiata e modificata per la migliore applicazione sui nostri mercati. Poi, versioni sportive più avanzate le vedremo fra qualche mese, per mano di Bertone, a motore posteriore-centrale, con un coupé abbastanza spinto, e di Pininfarina per una spider d'una certa classe.

La stessa Alfa-Sud, così sobria e snella, si presterà ad uno studio sportivo a sensazione, per merito di Giugiaro, che intende raggiungere il massimo grado di sottigliezza del frontale per una trazione anteriore. Rivedremo una Ferrari spider, grazie a Zagato, che anche questa volta vuole esplorare soluzioni nuove per l'aerodinamica. E vedremo prendere particolarmente di mira la Fiat 127 in varie versioni da Fissore, Savio, Moretti, Francis-Lombardi, eccetera.

Sarà, insomma, un Salone di grande vitalità, che ci indurrà anche a molte considerazioni sui principali orientamenti tecnici, in un momento di apparente incertezza come questo, specie fra trazione anteriore, schema classico e motore posteriore-centrale.

e. b.

Dinamica

anti

CRISI

LE SCHEDE delle
NOVITA'-GUIDA
(per tutti)



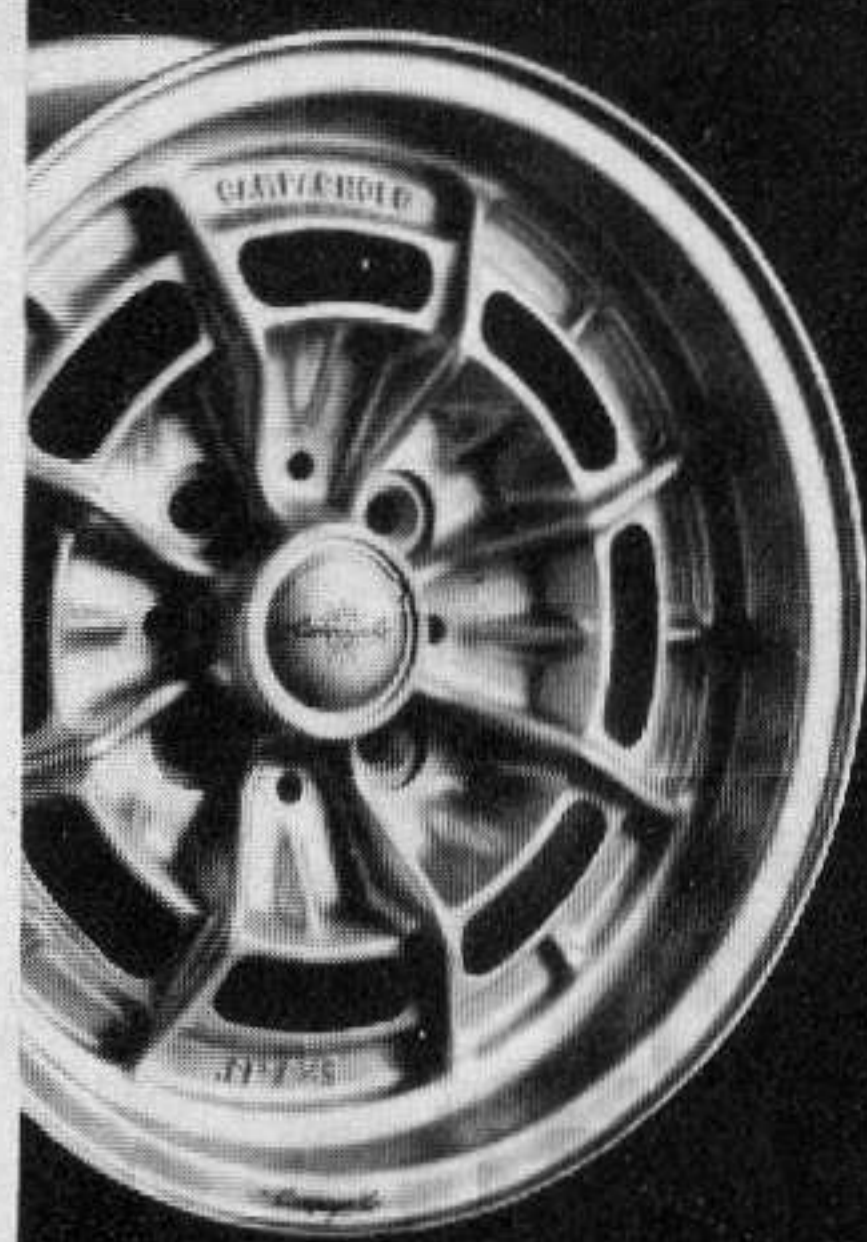
COUPÉ		A confronto la gamma FIAT 128	Berlina	Rally 1300
128 S-SL 1100	128 S-SL 1300			
80x55,5 1116 8,8:1 64 6600 8,3 3800 1 Weber 32 DMTR	86x55,5 1290 8,9:1 75 6600 9,8 3600 1 Weber 32 DMTR	MOTORE: 4 cil. in linea trasversale, 5 supporti di banco, 1 asse a camme in testa (cinghia) diametro x corsa (mm) cilindrata totale (cm3) rapporto di compressione potenza massima (Cv-DIN) reg. potenza mass. (giri/min) coppia mass. (kgm-DIN) regime coppia mass. (giri/min) alimentazione	80x55,5 1116 8,8:1 55 6000 7,9 3200 1 Weber 32 ICEV	86x55,5 1290 8,9:1 67 6200 9,— 4000 1 Weber 32 DMTR
servofreno	servofreno	AUTOTELAIO: trasmissione: cambio 4 marce, tutte sincronizzate + RM sospensioni: 4 ruote indipendenti a montanti telescopici freni: disco/tamburo (ant. post.) sterzo: a cremagliera diametro di sterzata (m) pneumatici impianto elettr.: alternatore batteria (Ah)	10,3 145-SR-12 400 W 34	servofreno 10,3 145-HR-13 400 W 45
2223 1325 1333 3808 1560 1310 350 810 (S) 815 (SL)	2223 1325 1333 3808 1560 1310 350 815 (S) 820 (SL)	DIMENSIONI: passo (mm) carreggiata ant. (mm) carreggiata post. (mm) lunghezza (mm) larghezza (mm) altezza (mm) bagagliaio (dm3) peso in ordine di marcia (kg)	2448 1308 1313 3856 1590 1420 370 805 (4 p.)	2448 1308 1313 3886 1590 1390 370 820
150 12,6 (S) 12,7 (SL)	160 10,8 (S) 10,9 (SL)	PRESTAZIONI: velocità mass. (kmh) rapporto peso/potenza (kg/Cv DIN)	140 14,6	150 12,2

L'ALFASUD 1200 (per ora « statica »)	
80x59 1186 8,8:1 73 6000 9,8 3500 1 carb. monocorpo verticale	MOTORE: 4 cil. contrapposti; anteriore longitudinale supportato in tre punti, uno anteriore, uno centrale e uno posteriore con elementi elastici in gomma. diametro x corsa (mm) cilindrata totale (cm3) rapporto di compressione potenza massima (Cv-SAE) reg. potenza mass. (giri/min) coppia massima (kgm-SAE) regime coppia mass. (giri/min) alimentazione
servofreno	AUTOTELAIO: trasmissione: cambio a 4 marce tutte sincronizzate + RM sospensioni: anteriori a ruote indipendenti; post. assale di tipo rigido freni a disco sulle 4 ruote sterzo: a cremagliera diametro di sterzata (m) pneumatici impianto elettrico a 12 Volt: alternatore batteria (Ah)
9,4 145 SR 13 475 W 36	DIMENSIONI: passo (mm) carreggiata ant. (mm) carreggiata post. (mm) lunghezza (mm) larghezza (mm) altezza a vuoto (mm) bagagliaio (dm3) peso in ordine di marcia (kg)
2455 1384 1351 3890 1590 1370 400 830 810 (2 porte)	PRESTAZIONI: non comunicate

IL CATALOGO

delle
NOVITÀ

(fino al 31 ottobre)

Le AUTO '71
da SCEGLIERE
secondo il
PORTAFOGLIO

chemello & geminiani.

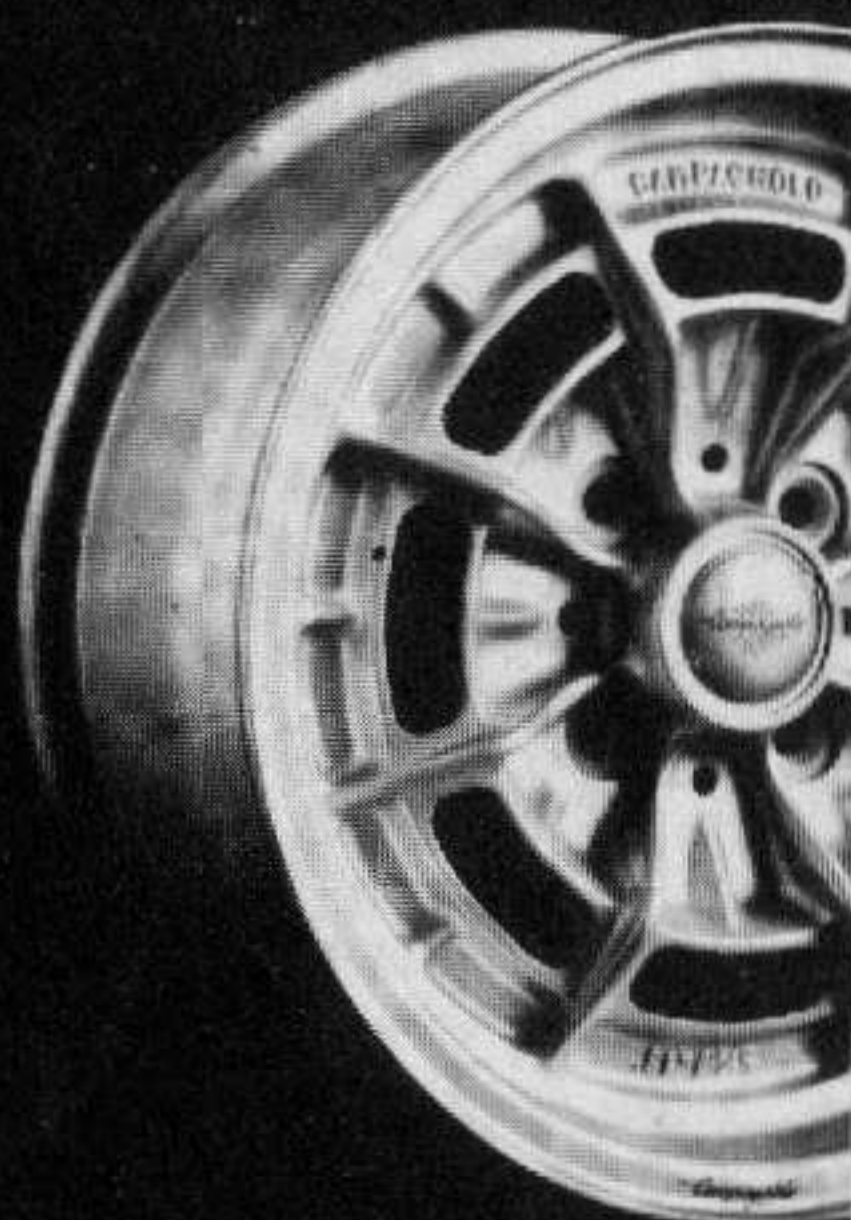
ruote
speciali
in lega
super
leggera
di
elektron

(e non di alluminio)

Campagnolo

dalla
competi
zione
alla
serie

da L.22.000

BREVETTI INTERNAZIONALI
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA

MARCA	TIPO	CIL.	MOTORE	DISTRIBUZIONE	POTENZA	VELOCITA'	LITRI 100 km	PREZZO
Fino a L. 700.000								
LAWIL	A.4 Berlina	246	2	2 tempi	12 SAE	70	5	540.000
LAWIL	S.3 Varzina Spider	246	2	2 tempi	12 SAE	70	5	540.000
Fino a L. 1.000.000								
FIAT	127	903	4 tras.	aste e bilan.	47 SAE	140	6,9	920.000
GIANNINI	650 NP Berlina	652	2 linea	aste e bilan.	32 SAE	130	7,5	725.000
SIMCA	1100 GSL	1118	4 linea	aste e bilan.	60 DIN	145	7,5	975.000
Fino a L. 1.500.000								
AUSTIN	1300 Traveller	1275	4 tras.	aste e bilan.	60 SAE	140	7,5	1.290.000
AUSTIN	1300 GT	1275	4 tras.	aste e bilan.	70 SAE	160	8	1.425.000
AUTOBIANCHI	A 112 E	903	4 tras.	aste e bilan.	44 SAE	140	6,9	1.117.000
AUTOBIANCHI	A 112 Abarth	982	4 tras.	aste e bilan.	58 DIN	150	—	1.370.000
DAF	Marathon	1108	4 linea	aste e bilan.	63 SAE	140	9-11	1.205.000
FIAT	128 Rally	1290	4 tras.	monoalb.	67 DIN	150	—	1.220.000
FIAT	128 S - 1100 Coupé	1116	4 tras.	monoalb.	64 DIN	150	—	1.300.000
FIAT	128 S - 1300 Coupé	1290	4 tras.	monoalb.	75 DIN	160	—	1.350.000
FORD	Escort Sport	1298	4 linea	aste e bilan.	82 SAE	160	9-1	1.185.000
MORRIS	Mini Clubman	998	4 tras.	aste e bilan.	38 SAE	135	6	1.110.000
MORRIS	Mini Clubman Estate	998	4 tras.	aste e bilan.	38 SAE	130	6,8	—
MORRIS	Mini GT	1275	4 tras.	monoalb.	60 SAE	150	7,5	1.265.000
VAUXHALL	Firenza Coupé	1975	4 linea	monoalb.	106 DIN	165	—	—
Fino a L. 2.000.000								
AUSTIN	Morris Marina 1800 TC	1798	4 tras.	monoalb.	84 SAE	160	10	1.845.000
BMW	1602	1573	4 linea	monoalb.	96 SAE	160	9,9	1.810.000
CITROEN	D Special	1985	4 linea	aste e bilan.	89 DIN	163	9,4	1.939.000
FORD	Mexico	1601	4 linea	aste e bilan.	98 SAE	165	10,5	—
OPEL	Ascona 1200 4 porte	1196	4 linea	monoalb.	60 DIN	140	—	1.573.000
RENAULT	15 TL	1298	4 linea	aste e bilan.	60 DIN	150	—	1.906.500
TRIUMPH	Toledo 1500 TC	1493	4 linea	aste e bilan.	66 DIN	150	—	1.720.500
Fino a L. 3.000.000								
ALFA ROMEO	2000 Berlina	1962	4 linea	bialbero	150 SAE	190	12,1	2.295.000
ALFA ROMEO	2000 Spider Veloce	1962	4 linea	bialbero	150 SAE	195	11,9	2.630.000
ALFA ROMEO	2000 GT Veloce	1962	4 linea	bialbero	150 SAE	195	11,9	2.675.000
AUDI	100 GL	1871	4 linea	monoalb.	112 DIN	180	10	—
BMW	Touring 1600	1573	4 linea	monoalb.	85 DIN	160	9,9	2.607.000
BMW	1602 Cabriolet	1573	4 linea	monoalb.	96 SAE	160	9,9	2.550.000
BMW	2002 Tii	1990	4 linea	monoalb.	130 SAE	185	10	2.400.000
BMW	2002 Cabriolet	1990	4 linea	monoalb.	113 SAE	170	10	2.730.000
LANCIA	2000 Berlina	1991	4 linea	aste e bilan.	115 DIN	175	10,7	2.795.000
MATRA	530 SX	1699	4 V	aste e bilan.	75 DIN	175	9	1.990.000
PEUGEOT	504 Break	1971	4 linea	aste e bilan.	93 DIN	155	10	2.152.000
PEUGEOT	504 Diesel	2112	4 linea	aste e bilan.	65 SAE	135	9,3	2.240.000
Fino a L. 3.500.000								
ALPINE RENAULT	1300 G	1255	4 linea	aste e bilan.	103 SAE	205	—	3.490.000
LANCIA	2000 Coupé	1991	4 contrap.	aste e bilan.	115 SAE	185	10,4	3.200.000
RENAULT	17 TS	1565	4 linea	aste e bilan.	108 DIN	180	—	3.013.500
Fino a L. 5.000.000								
ALPINE RENAULT	1600 S	1565	4 linea	aste e bilan.	110 SAE	215	—	3.790.000
BMW	3,0 S	2985	6 linea	monoalb.	180 DIN	195	—	3.900.000
FIAT	130 Berlina	3200	6 V	monoalb.	165 DIN	190	—	3.950.000
FIAT	130 Coupé	3200	6 V	monoalb.	165 DIN	195	—	4.950.000
VOLVO	164 E	2978	6 linea	aste e bilan.	175 DIN	180	—	4.671.000
Oltre L. 5.000.000								
ALPINE	A 310	1605	4 linea	aste e bilan.	140 SAE	215	—	5.264.000
DE TOMASO	Zonda	5796	8 V	aste e bilan.	350 DIN	240	—	9.500.000
FERRARI	365 GTC 4	4390	12 V	bialbero	340 DIN	260	17-22	9.750.000
JAGUAR	E Serie 3. Coupé	5343	12 V	monoalb.	272 DIN	240	16	5.540.000
JENSEN	SP	7212	8 V	aste e bilan.	385 DIN	—	—	—
LIGIER	JS. 2	2670	6 V	bialbero	180 SAE	240	13,5	9.102.000
MASERATI	Bora	4719	8 V	bialbero	310 DIN	280	—	—
MERCEDES	3500 SL C	3499	8 V	monoalb.	230 SAE	210	13,5	7.500.000
ROLLS ROYCE	Corniche	6745	8 V	aste e bilan.	—	190	—	—
VOLVO	1800 ES	1985	4 linea	aste e bilan.	123 DIN	180	—	5.112.500



Le altre
SCHEDE
novità
di «grido»



Anche la Lancia 2000 Coupé ha la sua HF. Si chiama tipo 820.436; ecco in quali elementi è diversa dalla Lancia 2000 Coupé tipo 820.230.

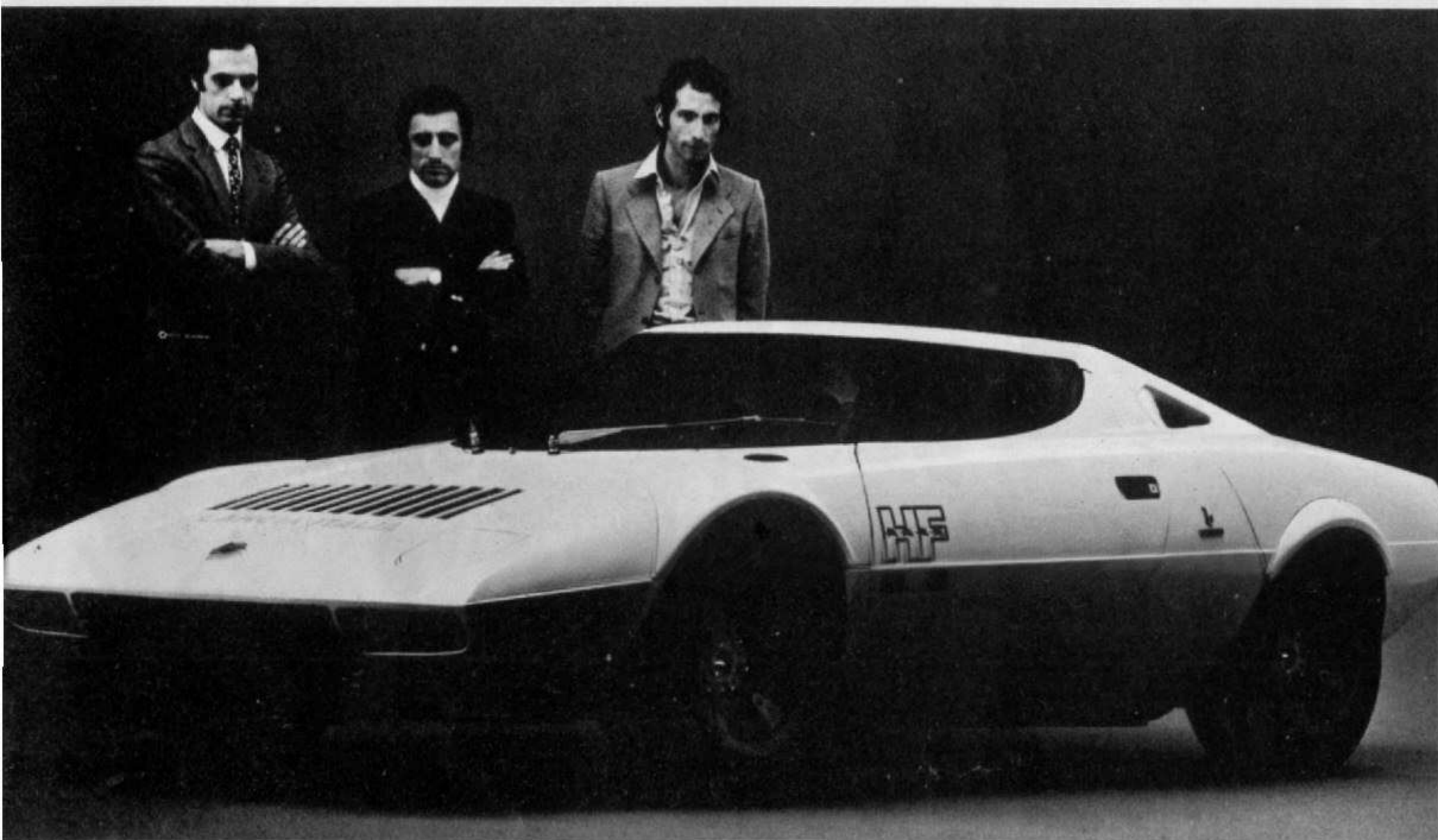
MOTORE: Tipo 820.406; Potenza massima 125 CV DIN a 5800 giri/min.; Coppia massima 17,5 mkg DIN a 3700 giri/min.; Potenza al regime di coppia massima 90 CV.

ALIMENTAZIONE: Iniezione elettronica Bosch. Mandata del carburante mediante pompa elettrica.

PROPULSORE: Rapporto della coppia conica 11/39 (3,545).

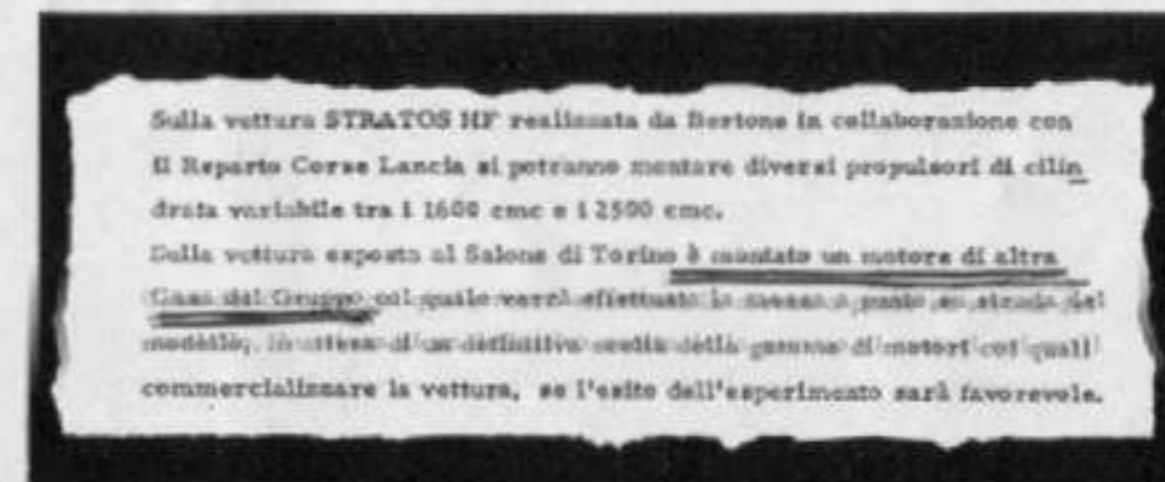
PRESTAZIONI: Velocità massima km/h alle varie marce (* a 6000 giri/min) 1.50*; 2.77*; 3.116*; 4.162*; 5. oltre 190; RM 49*. Velocità in presa diretta a 1000 giri/min 32,628 km/h. Pendenza massima superabile 48,4 per cento. Consumo (Norme CUNA): 10,3 l/100 km.

Anche il coupé
LANCIA 2000
si chiama HF



COMANDI E STRUMENTAZIONE - Sulla tavola apparecchi. Tutti gli strumenti (tachimetro, contagiri, termometro liquido di raffreddamento, indicatore livello benzina, manometro olio) sono di diametro maggiore. Le lampade spia sono disposte all'interno dei due strumenti principali (massima temperatura motore, generatore, luci di profondità, freno di stazionamento inserito, livello liquido freni nel contagiri; indicatore di direzione destra, sinistra, luci di posizione nei contagiri). Mancano i simboli (sostituiti da scritte) sia sui tre strumenti minori sia sulle spie. La spia del freno di stazionamento è a luce intermittente. Sotto la tavola apparecchi. Manca il comando arricchitore in quanto tale dispositivo è completamente automatico.

CARROZZERIA - Maschera radiatore color nero opaco. Marchio sulla maschera radiatore anziché sul cofano. Strisce longitudinali sui fianchi, nere per le vetture chiare, argentee per le vetture scure. Scritta HF sulla maschera radiatore, sul rivestimento posteriore (a sinistra) e sullo sportello del cassetto portaoggetti. Sedili con regolazione continua dell'inclinazione dello schienale. Comando ribaltamento schienali (per accesso ai posti posteriori) anche sulla parte superiore degli schienali stessi.



Lo
STRATOS
«powered»
by DINO

Con questo «passo» del comunicato (Bertone) è stato risolto «alla Moro» il nodo gordiano di questa vettura che, quando è stata messa in cantiere, nella collaborazione tra la Squadra HF, la Bertone e la Ferrari (che mise a disposizione gli organi meccanici essenziali del DINO, a cominciare dal motore) ha scatenato la reazione del duo Pininfarina-ing. Sguazzini (cioè il responsabile rally Fiat), che a un certo punto pareva potessero annullarne la presentazione

I piloti HF
hanno visto così
la vettura
ideale rally

La STRATOS HF è nata dalla necessità della squadra corse LANCIA di arrivare ad aver disponibile un prototipo competitivo per le gare rally, da quando queste competizioni all'estero sono diventate sempre più velocistiche e aperte anche ai prototipi. Ricorderete che nell'estate 1970 Munari provò a fondo una DINO-Ferrari GT sperando di guidarla a cominciare dal TOUR de France. Ma dal clan Fiat venne un veto violento. L'ing Sguazzini, responsabile della cosiddetta direzione Marche Associate, delle quali la Lancia era entrata da poco a far parte, non era d'accordo. Anche per ragioni di con-

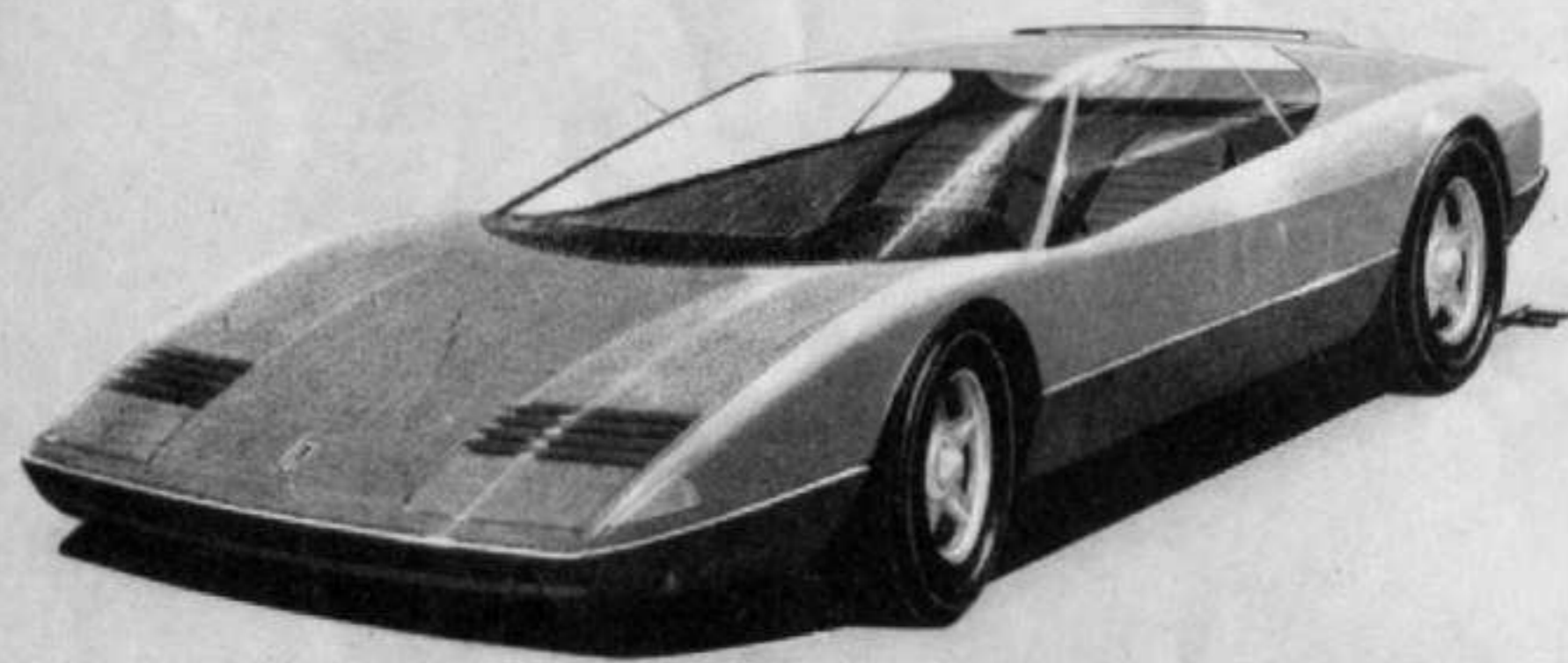
correnza rallystica. Però il neo direttore generale Lancia ing. Gobatto proseguì per la sua strada e, accentuandosi i problemi agonistici della Squadra Corse, mandò avanti il progetto. Ecco il risultato che vede la luce a Torino con l'etichetta del carrozziere Bertone, dopo la cortina fumogena della precedente Stratos con motore HF 1600. Ammirano la loro «bomba» dalle incredibili «misure» (è piccola come una Fiat 850!), i piloti Lancia Munari, Ballestrieri e Barbasio che hanno tutti contribuito alla realizzazione, stendendo ciascuno di loro, con i colleghi «navigatori» una relazione su «Come avrebbero

voluto la vettura ideale da rally». Ora vorrebbero guidarla. Munari l'avrà certamente per la stagione '72, fidando nella collaudata meccanica DINO. Però, se non si apriranno spiragli del minimo di produzione di 500 esemplari per l'omologazione GT, in Italia non correrà, per il veto esistente (e sostenuto dalla Fiat) ai prototipi nei rallies. L'attività Lancia HF sarà praticamente tutta fuori confini.

Ecco l'identikit della «Stratos HF» Bertone.

Dimensioni: lunghezza mm. 3670, larghezza mm. 1700, altezza mm. 1080, passo mm. 2160, carreggiata ant. mm. 1400, carreggiata post. mm. 1400.

Cerchi ruote: speciali in lega al magnesio 14", scomponibili, con canale variabile da 6" a 8", di disegno originale Bertone e produzione Campagnolo. **Gomme:** sono utilizzabili pneumatici diversi dai 165/70 HR 14" ai 5.00/9/60x14". **Sedili:** di disegno Bertone; il sedile destro consente al co-pilota una posizione di riposo confortevole, grazie ad un originale sistema di «allungamento». **Parabrezza:** notevolmente curvo in pianta, ma ricavato da una sezione di cilindro e presentante pertanto un raggio di curvatura costante. Questo accorgimento evita apprezzabili deformazioni ottiche.



Il motore «boxer» Ferrari arriva alla sua esaltazione commerciale, dopo quella agonistica. Ma siamo già oltre i valori di cilindrata bloccati a 3000 dei campi di gara. Siamo arrivati ai 4390. Cioè siamo sulla solita 4400 GT. Come la «Miura» Lamborghini di Bertone anche la fortunata DINO GT, anche la Ferrari B.B. nasce come studio di carrozziere, prefigurando però la produzione di serie speciale che seguirà. Per Pininfarina è la svolta concreta. Dalle linee ortodosse anche se ardite, siamo all'auto domani. Siamo alla berlinetta che è destinata per la Ferrari a ricercare sulle piste gli allori della leggendaria GTO. Perché questa 4400, che ha la sigla di quella accoppiata di seconde lettere dell'alfabeto resa famosa da una diva francese che ancor oggi turba giovani e vecchi, è destinata anche alle gare nella nuova dimensione del campionato europeo GT che troverà nelle grandi prove di durata tipo Le Mans, la sua più giusta collocazione come banco di prova di una produzione di qualità senza arrivare all'esasperazione dei prototipi sport.

La BB Ferrari di Pininfarina per l'EURO GT

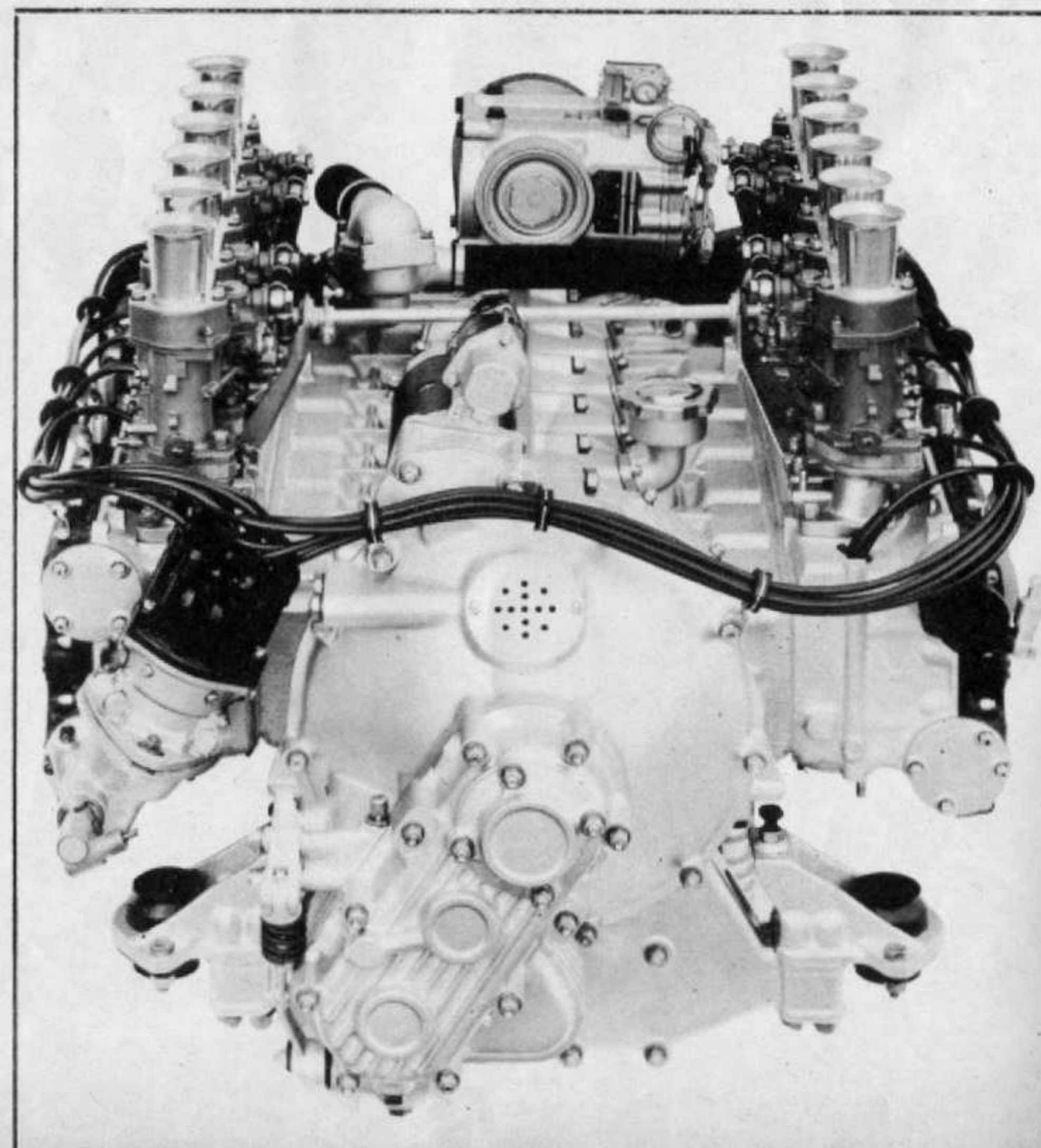
Berlinetta Boxer 4400

CARROZZERIA: berlinetta 2 porte, 2 posti.

MOTORE: posteriore. Combustibile, benzina super 98/100. Numero tempi, 4. Numero cilindri, 12 a 180°. Alesaggio e corsa mm 81x71. Cilindrata totale cc. 4390,358. Rapporto compressione 8,8:1. Giri massimi 7500. Potenza massima CV 360.

TRAZIONE: posteriore. Accoppiamento motore-cambio, meccanico. Comando del cambio, meccanico. Numero marce 5 + RM. Freni sulle 4 ruote, a disco.

Sospensione: a 4 ruote indipendenti. **Cambio:** in blocco sull'assa. **Differenziale:** posteriore. **Carreggiata,** ant. mm 1500. **Carreggiata,** post. mm 1500. **Lunghezza:** mm 4360. **Larghezza:** mm 1800. **Altezza:** mm. 1120. **Passo:** mm 2500. **Diametro di sterzata:** m 12,2. **Peso:** kg 1160. **Ruote:** fuse in lega leggera. **Pneumatici:** 215x15. **Velocità:** km/h 300.



SPECIALE PER AUTOSPRINT

LONDRA - Il Salone londinese è stato inaugurato, nel suo solito squalido ambiente — senz'altro il più squalido in cui si svolga qualsiasi mostra di primo piano — il 20 ottobre, con il numero minore di vetture realmente nuove che si fosse visto in molti anni. Eppure, nonostante questo e nonostante il deprimente fatto che la disoccupazione in Inghilterra è ancora peggiorata, grave come non lo era da molti anni, l'atmosfera era ottimista perché le vendite di vetture stanno aumentando, dopo un periodo di stasi e, grossa novità, l'industria non accusa pesanti scioperi.

Per quanto riguarda le vetture, la stessa definizione « nulla di nuovo » si applica al giorno di prove a Silverstone, ove in complesso c'erano soltanto da notare la flessibilità della Jaguar V12, le complessive doti della Reliant Scimitar, o la fiducia che ispirano le versioni ad alte prestazioni della Ford Escort, sulle quali ha veramente « stinto » l'esperienza del settore corse della

Dalla SKODA

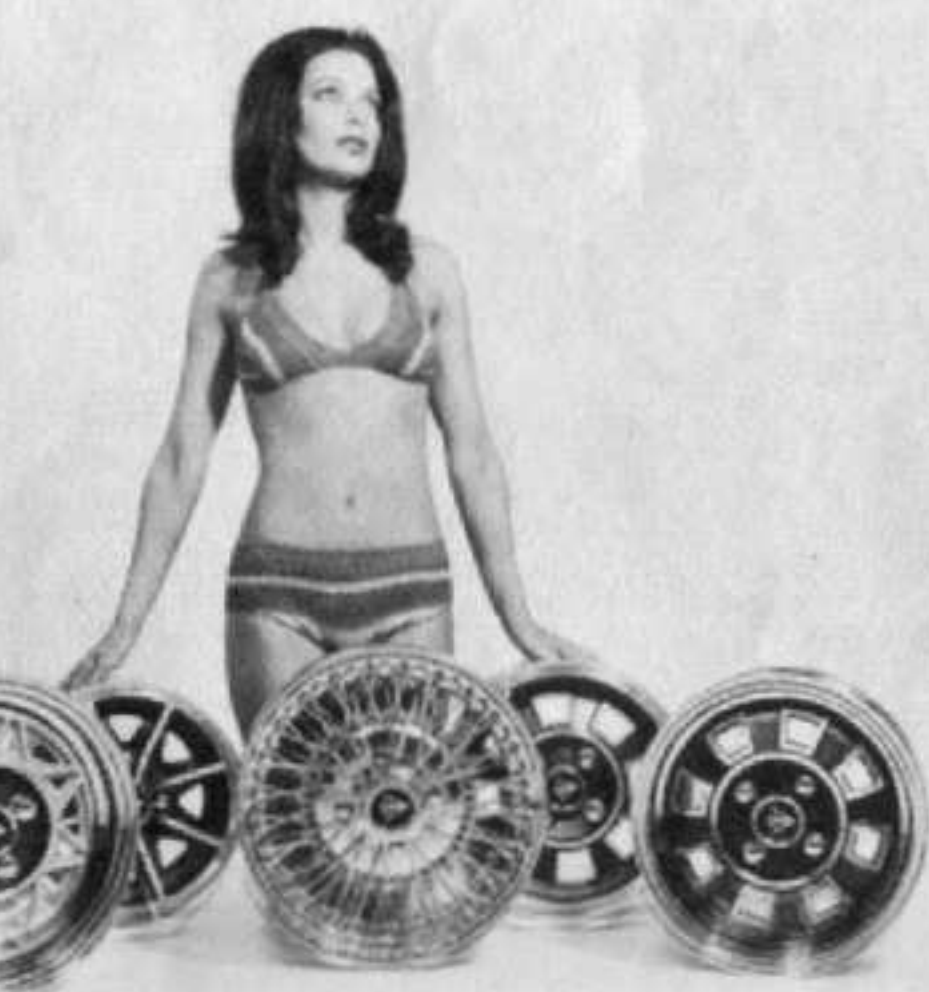
**western
alla TVR
che piace
tanto a
CHAPMAN**



Foto ufficiale del campione del mondo, Stewart, circondato dai suoi « fidi ».



Ora facciamo un paragone con LONDRA



Le ruote F. D. presentate dalla Dunlop



La TVR che ha molto interessato Colin Chapman, il quale vede in questo prototipo con motore Triumph una possibile avversaria sul mercato per la sua Lotus

La vecchia Daimler su cui i giornalisti si sono cimentati a Silverstone, nel settantacinquesimo anniversario della Casa. Dall'espressione del guidatore pare che richieda molta concentrazione

La supersport della Skoda, con sei fari mascherati. Se le prove andranno bene, la vettura entrerà in produzione



Ford, al punto che le vetture sono molto superiori alle loro equivalenti di altre grosse società inglesi, quali le Morris Marina messe a punto dalla Casa.

Per una volta desidero parlare in prima persona e dire il mio parere: penso con piacere di portare una Escort Mexico al Rally del RAC. A Silverstone sono stato indotto a pensare che ci sono molte vetture sulle quali non rischierei la mia preziosa pelle (preziosa per me) lungo un accidentato tratto speciale in una foresta!

A prescindere da queste vetture, tuttavia, la mia più piacevole esperienza a Silverstone, il giorno delle prove, è consistita nel passare davanti ai boxes alla velocità massima di cui la vettura che guidavo era capace. Non somiglio neppure a Jackie Stewart e non avevo mai pensato che un simile giorno potesse spuntare. Dovrei però forse anche ammettere che questo è avvenuto nel parco macchine, dietro i boxes, e che la macchina in questione era una Daimler del 1897, con la quale era stato concesso ad alcuni rappresentanti della stampa di divertirsi un po', per festeggiare il settantacinquesimo anniversario della Daimler (la vettura richiede una notevole concen-

trazione, come dimostra chiaramente l'espressione del viso di chi guida alla velocità massima, nella fotografia che pubblichiamo).

Ma torniamo allo show londinese. C'era la solita esposizione di « talenti femminili » (!) per attirare l'attenzione, o forse per distrarla dal fatto che c'era ben poco di nuovo nei modelli di metallo. I concessionari inglesi della Lamborghini avevano allestito uno stand molto ben messo, criticabile forse soltanto dagli amanti degli uccelli, dato che lo spettacolo era rappresentato da tre fenicotteri e da una ragazza vestita di tutto punto. Agli estremi opposti la Iso, che si basava sui molto ovvii attributi fisici di un'altra ragazza...

Spettacolo piuttosto inatteso, qualche vettura nuova in giro c'era. La Skoda presentava la sua supersport S110GT per la prima volta, fuori della Cecoslovacchia. Si tratta di una due posti a motore posteriore, di tipo ora di moda, però di costruzione e di aspetto decisamente rozzi — del resto in accordo con il resto della produzione di questa Casa — certamente, viene fatto di pensare, più adatta al duro mondo dei rallies di alcune delle creazioni dall'aria piuttosto

fragile, quale la Ford GT70, che si vedono in giro. E' derivata dalla Skoda S standard con motore di 1107 cc, che eroga 80 HP (se vorrà fare sul serio, ci vorrà ben altro e il contachilometri, le cui cifre salgono fino a 220 orari, deve essere pazzamente ottimista). La vettura dispone inoltre di caratteristiche tipo western, come i fari (sei) nascosti da un coperchio rotante. E' senz'altro un modello sperimentale, ma la Skoda dice che se il programma di prove sarà soddisfacente la vettura entrerà in produzione.

In uno stand stranamente moderato, dopo la vistosità di quelli dei recenti anni, la Lotus dava il posto d'onore all'Europa Twin Cam. Sotto ogni aspetto è un gran miglioramento rispetto a quella che l'ha preceduta, con motore Renault; non soltanto adesso la potenza è più adatta alla sua tenuta, ma la vettura è più spaziosa e si può vedere dal lunotto posteriore (chiunque abbia mai cercato di parcheggiare un'Europa in uno spazio ristretto, apprezzerà il significato di questo particolare).

Il signor Chapman in persona prestava molta attenzione a un nuovo prototipo esposto dalla TVR, una piace-



Allo stand londinese Lamborghini fenicotteri e, tanto per cambiare, una ragazza castigatamente vestita... contrariamente a questo rapace che ornava lo stand Iso Grifo

volissima due posti a tre porte, con meccanica derivata da quella della precedente TVR e con motore Triumph di due litri e mezzo. Si tratta di un prototipo, al punto che non è ancora stata battezzata, ma fra sei mesi dovrebbe entrare in produzione e sarà una seria avversaria per le Lotus.

Nella maggioranza le altre novità erano di attrezzature varie e alcuni settori dell'industria avevano del tutto ignorato lo show, dimostrazione evidente dell'atmosfera contraria ai saloni automobilistici. Non erano presenti, per esempio, le società di pneumatici, anche se la Dunlop espose in modo piuttosto decorativo le sue ruote Formula D (bellina, vero?), negando recisamente, al tempo stesso, che la sua attività motoristica potrebbe riprendere...

Prima o poi allo stand Ford sono apparse quasi tutte le personalità del mondo sportivo, più che altro, viene fatto di sospettare, per abitudine, sapendo che vi avrebbero trovato altri del loro stampo. C'era naturalmente Stewart, ligio al dovere, che posava per i fotografi su una Tyrrell, insieme con la sua famiglia, con Tyrrell e con il progettista Gardner. Tim Schenken

rideva a crepapelle al ricordo dell'orripilata reazione di Schetty, quando apparve per le prove della 312P indossando una tuta con stemmi Ford. Dave Walker aveva l'aria soddisfatta, ora che il suo contratto di F.1 è stato debitamente firmato (ormai è cosa nota, anche se non si doveva dirlo fin dopo l'annuncio ufficiale).

Gethin prevede di restare il prossimo anno nella BRM (a proposito, allo stesso modo Schenken prevede di restare alla Brabham per F.1 e F.2). Sempre parlando di Schenken, ha iniziato un corso con una nota scuola di pilotaggio inglese (che Schetty non sia di nuovo inorridito, si tratta più che altro di pubblicità, col pretesto che Tim non ha ancora la patente di guida inglese). Proprio allo stand di quella scuola, Tim ha provato un simulatore e il tempo di reazione è stato di 0"22, il migliore mai ottenuto (il precedente «record» aveva resistito per molti anni, stabilito da Stirling Moss in 0"25). Un tempo della metà inferiore di quello segnato al corrispondente inglese di AUTOSPRINT... Pazienza.

d. h. ➔



Una per una le grandi novità

A sinistra, una vista in pianta degli organi meccanici della 128 coupé. Si notano i puntoni di reazione all'avantreno ed il collettore di scarico sdoppiato



Moltiplicato

per 4 il coupé 128

Una vista di tre-quarti anteriore delle due versioni, la S (qui accanto) e la SL (all'estrema destra). Le differenze più vistose sono nei cerchi e nella faleria. La SL ha una cornice cromata attorno al parabrezza

Di profilo, la 128 coupé appare ben proporzionata. Il cofano anteriore orizzontale tradisce la disposizione del motore. La linea di cintura è piuttosto alta, mentre la coda ricorda lo styling 127

Sovrasterzo da velocisti senza «barra»

La derivazione di una «sportiva» dalle sue berline di nuova produzione è ormai una tradizione troppo radicata, alla Fiat, perché si possa parlare di «sorpresa» a proposito della 128 coupé. Infatti, a parte le inevitabili indiscrezioni fotografiche, era facilmente prevedibile un modello coupé di quella che è stata un po' la vettura di «rottura» della Fiat, cioè la 128. E sarebbe certamente stato

un peccato se la Fiat non la avesse sviluppata come la sua ottima meccanica merita.

Una volta fatto il salto dal tradizione della trazione posteriore alla «novità» della trazione anteriore e del motore trasversale, novità assorbita benissimo sia per le grandi qualità della macchina sia perché gli acquirenti (anche gli acquirenti Fiat, notoriamente tradizionalisti) erano ormai senza prevenzioni verso

questa soluzione, la Fiat si è resa conto delle grandi qualità della trazione anteriore, non solo a livello puramente tecnico — cioè come tenuta di strada e centraggi —, ma anche a livello stilistico, per la notevole quantità di spazio «vivo» concesso dal raggruppamento degli organi motori e di trazione sull'assale anteriore. Un tema stilistico che ha permesso alla Fiat di ricavare una vettura due porte di

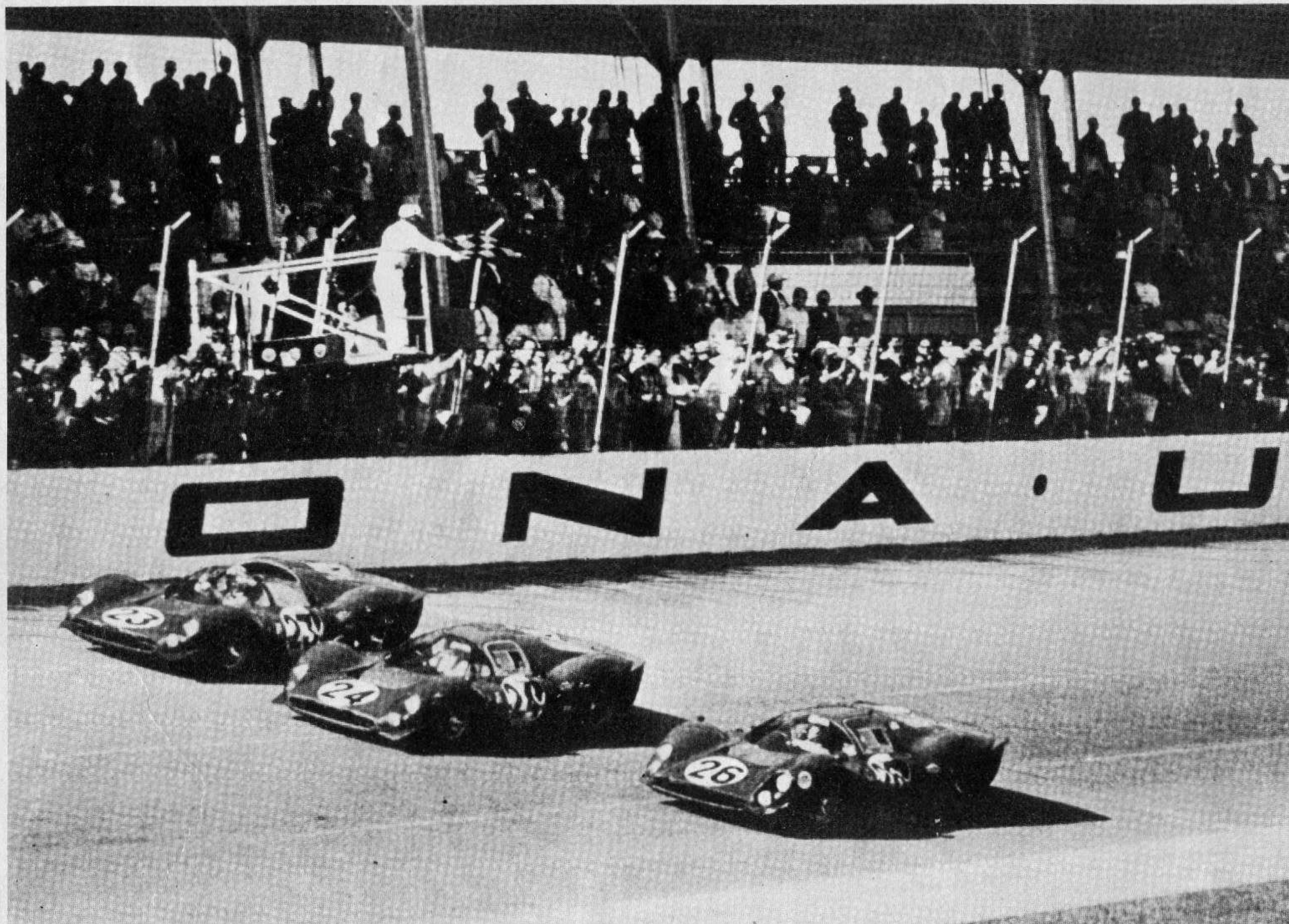
linea discretamente filante con misure di abitabilità veramente buone.

Osservando bene la 128 coupé in una qualsiasi delle sue quattro versioni si nota subito che la vettura è più corta della berlina da cui deriva, anche se ha degli sbalzi leggermente superiori, per via del passo accorciato di ben 21 centimetri. Ricordando che il passo discretamente lungo della berlina non aveva spia-

cevoli controindicazioni neppure nei tratti più tortuosi, si poteva prevedere, sedendosi al volante, una manovrabilità magnifica per la coupé. Ed in effetti, una brevissima prova su strada della 128 coupé ha confermato le doti di agilità di questa macchina, incentivate dall'ottima potenza a disposizione. Solo che le modifiche all'avantreno di cui parleremo più avanti hanno completamente «rovesciato»

COGNE

DA OLTRE MEZZO SECOLO ACCIAI SPECIALI PER L'AUTOMOBILE



SOCIETA' NAZIONALE
COGNE

Una fotografia storica: il trionfale arrivo delle tre Ferrari P4 alle 24 ore di Daytona Beach (4-5 febbraio 1967).

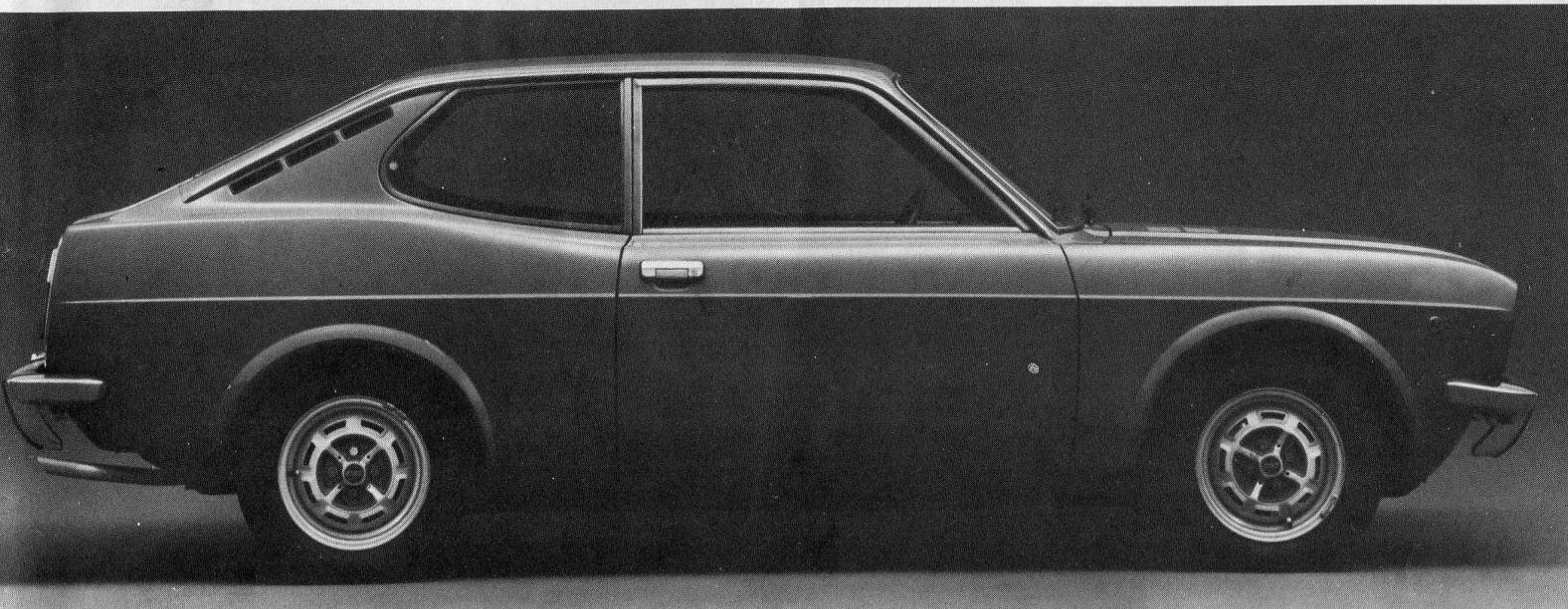
Anche in questa competizione l'acciaio Cogne ha contribuito alla vittoria.



Una «piuma» la GT 70 all'italiana

Avete visto la Ford GT 70 nel fotocolor di copertina? Essa è una versione speciale della vettura costruita dalla Ford Advanced Vehicles e carrozzata a cura del «Ford Design Studio» di Torino. Naturalmente mantiene l'impostazione generale della vettura da cui deriva, con motore longitudinale centrale. Si tratta della prima realizzazione di questo centro stile della Ford in Italia, diretto da Filippo Sapino, e formato da uno sceltissimo gruppo di progettisti e disegnatori, tutti italiani. Fra le doti principali di questa GT 70 all'italiana è il peso, veramente contenuto. Queste alcune caratteristiche del prototipo:

lunghezza 3963 mm; larghezza 1752 mm; altezza 1100 mm; passo 2480 mm; carreggiata ant. 1447 mm; carreggiata post. 1422 mm; peso 765 kg.



l'assetto della coupé rispetto alla berlina. Infatti, nella coupé non c'è più la barra stabilizzatrice anteriore, il cui effetto è stato sostituito, dice il comunicato della Fiat, «da una diversa taratura delle caratteristiche elastiche della sospensione».

Ci permettiamo di dubitare fortemente che una qualsiasi taratura delle sospensioni possa efficacemente sostituire il lavoro specifico di una barra antirollio, ed infatti la coupé si guida in una maniera completamente diversa rispetto alla abitudine fatta con la berlina. L'assenza della barra ha fatto sì che la macchina, da leggermente sottosterzante come è la berlina (un sottosterzo facilmente eliminabile togliendo il piede dall'acceleratore), sia ora nettamente sovrasterzante.

Un sovrasterzo ottimamente controllabile con la potenza ma meglio con lo sterzo, che permette l'inserimento e la effettuazione delle traiettorie curva in una maniera velocissima, ma non alla portata di tutti. Non è che si debba addirittura controsterzare, ma certamente la grande massa degli automobilisti italiani non ha la sensibilità necessaria per alleggerire la sterzata non appena si avverte che il retrotreno tende ad allargare. La coupé ha una capacità curvante eccellente, quindi, ma è un po' «difficile».

Può darsi che la sensazione da noi avvertita dipendesse strettamente dall'esemplare provato (che poteva anche avere, diciamo, le gomme non alla giusta pressione), ma certamente secondo noi la Fiat avrebbe fatto meglio a conservare lo stabilizzatore. Magari finirà per adottarlo, come del resto ha modificato l'avantreno della coupé rispetto alla berlina.

Perché questa modifica, se è vero — com'è vero — che le berline 128 sono ottime come tenuta di strada? Domanda lecita. La risposta è questa: si tratta di un irrigidimento dei punti di guida

delle ruote anteriori che, a nostro parere, sarebbe auspicabile anche nelle berline. A patto, comunque, che poi anche queste non perdano la barra per avere il puntone.

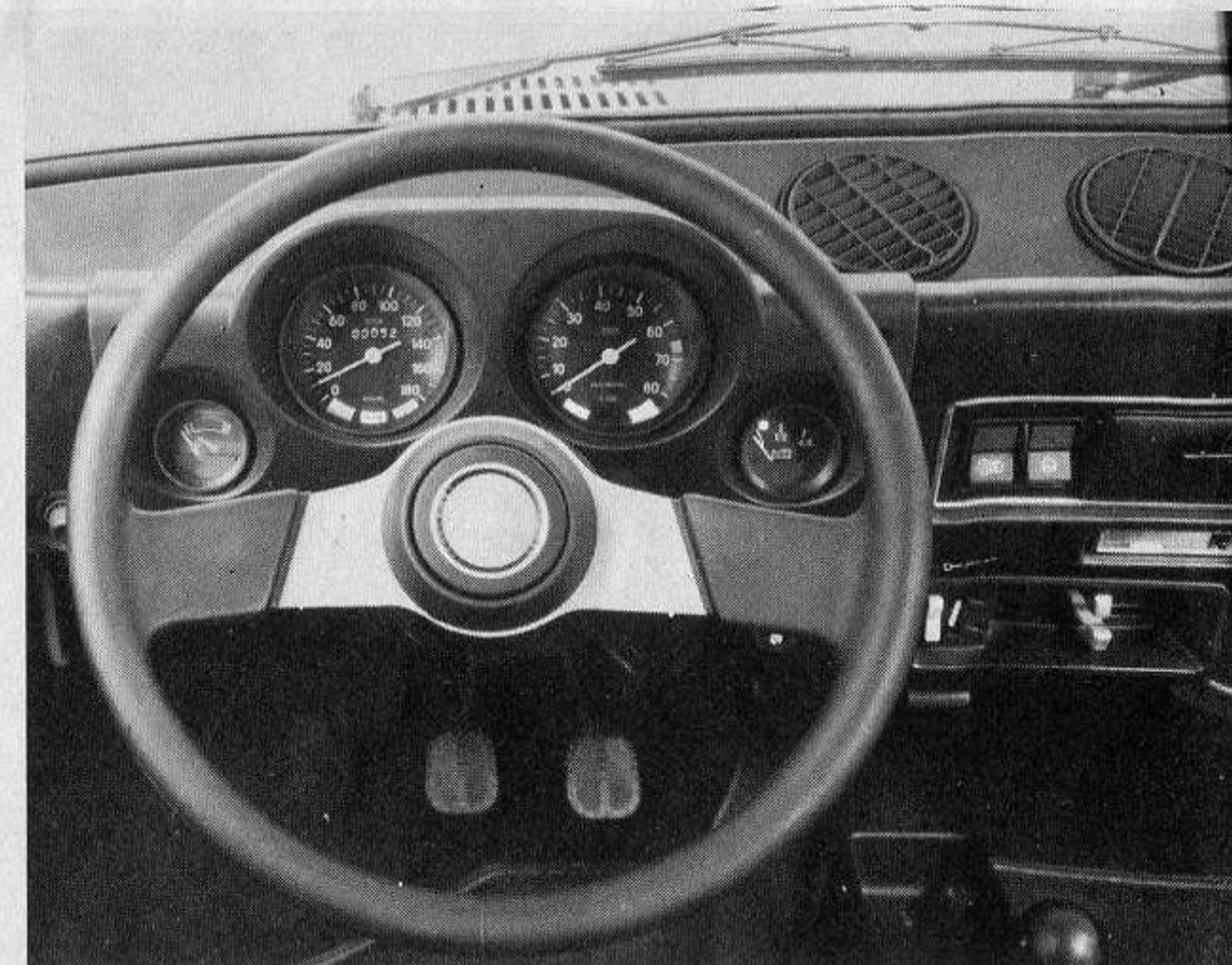
Com'è noto, la sospensione anteriore con schema McPherson della 128 berlina ha un unico braccio quasi trasversale infulcrato alla base inferiore del montante ed alla scocca, mentre le reazioni longitudinali in frenata ed in accelerazione sono assorbite dall'estremità della barra di torsione. Solo che la barra, per fare il suo lavoro, deve poter ruotare, ed infatti è fissata alla scocca elasticamente. Questi due «compiti» (cioè fare da stabilizzatore e contemporaneamente da puntone) non è che siano incompatibili, ma certamente un puntone fissato su tasselli di gomma, perché possa anche ruotare, non assorbe le reazioni in condizioni di lavoro ottimali. Per questa ragione, la coupé ha ora un vero e proprio puntone, bello dritto, che lavora «di punta» nella parte anteriore della scocca, dov'erano i tasselli di rotazione della barra. La quale, non c'è più.

Novità, naturalmente, anche nei **MOTORI**. Essi sono in due versioni, con le cilindrata base delle berline, cioè 1116 e 1290, ma entrambi potenziati, a 64 CV DIN il 1100 ed a 75 CV DIN il 1300, incrementi ottenuti con una nuova fasatura della distribuzione, un aumento del rapporto di compressione, un nuovo carburatore a doppio corpo ed un nuovo collettore di scarico sdoppiato.

La scocca è comune, ed anche il pianale, che però non deriva che in parte dalla berlina, ed anzi si può considerare praticamente nuovo. Esso è stato notevolmente irrigidito da un tunnel longitudinale al centro dell'abitacolo non ricavato per stampaggio, ma saldato elettricamente alla scocca in modo da formare un robusto longherone centrale.



L'interno della 128 coupé nella versione SL è ricoperto in finta pelle. Tutto l'abitacolo è percorso longitudinalmente da un falso tunnel in funzione di irrigidimento delle flessioni torsionali



Il cruscotto delle coupé SL. Annegati in uno stampo di materiale deformabile sono i quattro strumenti circolari, che comprendono le varie spie. Bello il volante ad impugnatura antisdrucchiolevole



Volanti

FUSINA



Una
per
una
le
grandi
novità

TORINO - Bertone è l'unico, tra i grandi carrozzieri, a dare quasi sempre un seguito ai suoi studi più avanzati, a quelle «dream-cars» da Salone, che al loro apparire stordiscono e danno uno squarcio di futuro. Non si dimentichi, infatti, che la «Testudo» è servita da studio anche alla

ra gran turismo o ad intonazione sportiva, dove nessun altro ha saputo sfoderare in questi ultimi anni tanti disegni così innovatori e così equilibrati, da conquistare immediatamente il gusto di tutti e conservare nel tempo i propri valori.

GANDINI lo stilista

Ora, per questo 53. Salone di Torino, la «liaison» tra fantasia e realtà avviene sul tema della «Stratos», in termini quanto mai avvincenti: si lasciano necessariamente da parte tutte le soluzioni che il valente stilista Gandini ha proposto l'anno scorso, in uno studio fatto di ricerca pura, per far posto a caratteristiche richieste dall'impiego della

Successivamente, però, s'è dovuto guardare a tutt'altro genere di costruzione, proprio per la fisionomia assunta dai grandi rallies internazionali, con un punto d'incontro fra prototipo e G.T., dove hanno potuto affermarsi gli schemi delle Porsche, Alpine, Ford GT 70 e Simca CG. Dopo un sollecitato rapporto, nel quale ogni pilota della Squadra LANCIA ha scritto come vorrebbe la vettura rally ideale, è nata la «Stratos HF», veramente a tempo di record, giacché la decisione è del luglio scorso, dietro la spinta entusiastica di tutto il reparto corse della Lancia e dopo una definizione delle caratteristiche tecniche avvenuta collegialmente, con gli stessi piloti chiamati ad esprimersi, alla luce delle loro esperienze.

Ecco, perciò, i principali elementi di impostazione:

Alta velocità, grande accelerazione ed elevata tenuta di strada; quindi un coupé di ridotta sezione frontale, aerodinamico e con motore installato in posizione posteriore-centrale; **adattabilità ad ogni tipo di terreno;** quindi grande compattezza della vettura, a passo corto, di soli 2,16 metri, con lunghezza massima contenuta a 3,67 metri e larghezza di 1,70 metri, con carreggiate di 1,40 metri anteriormente e posteriormente, altezza massima di 1,08 metri, e sospensioni con ampie latitudini di regolazione, non solo di cinematismo, ma anche di altezza dal suolo;

abitabilità e completezza; quindi, nei limiti d'una G.T. «corsaiola» quanto più spinta, con dimensioni di padiglione contenute e due posti soltanto, un buon compromesso per una spaziosità accettabile, con dovizia di soluzioni per i sedili (quello del navigatore fortemente inclinabile), gli strumenti e la collocazione degli oggetti indispensabile al rally;

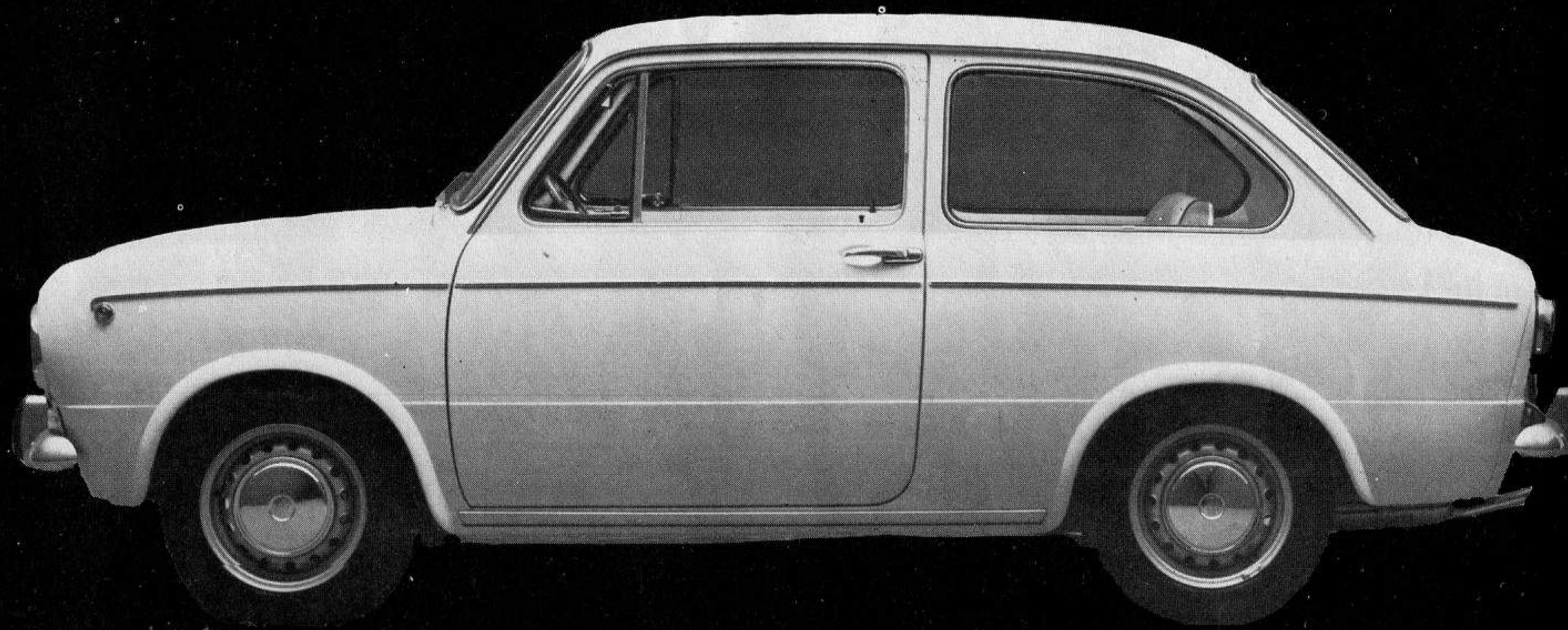
efficienza e affidabilità; quindi una struttura di telaio oltremodo solida, anche se non leggerissima (si parla di 850+900 chili), destinata a sopportare le condizioni più gravose e non soltanto il breve «rush» velocistico;

visibilità e posizione di guida ottime; quindi un parabrezza a forte inclinazione, ma a raggio di curva quasi perfettamente costante, essendo ricavato da una sezione cilindrica, e sedili non eccessivamente avanzati, sfruttando anche tutti i vantaggi offerti da questo schema, con momenti polari ridottissimi.

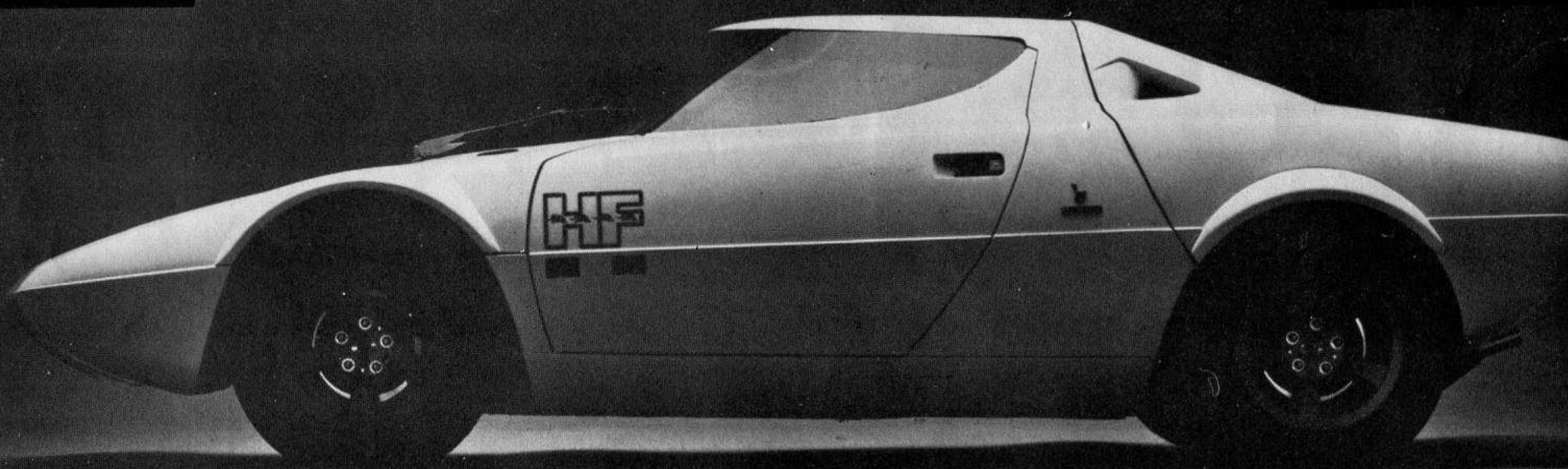
grande accessibilità alle parti meccaniche; quindi i doppi cofani incernierati alle due estremità.

Scopriamo i SEGRETI della STRATOS DINO HF

proprio
così:
è piccola
come
una
850!



mm 2027



mm 2160

piccola Fiat 850 Spider, tanto affermata; che la «Miura» è entrata in produzione dopo aver subito ritocchi minimi; che la «Paranha» ha preparato la «Marzal»; che dalla «Carabo» alla «Stratos» il passo è stato abbastanza breve; e che la stessa «Countach» adesso si appresta ad entrare in produzione, quindi ad affrontare la strada.

Innovazioni equilibrate

E' un fattore, questo, a cui diamo grandissima importanza, assai più della sola capacità di allestire modelli futuristici o di proporre innovazioni stilistiche valide. E Bertone, da questo punto di vista, occupa oggi una posizione di assoluta preminenza, specie nell'ambito della vettura

nel rally e nel gran turismo. Ma sulla base degli stessi concetti essenziali, dal motore posteriore-centrale alla sezione longitudinale sensibilmente cuneiforme, dal padiglione stretto a qualche altro accenno, per la parte posteriore.

Infatti, è bastata l'idea di montare un gruppo moto-propulsore «Fulvia» posteriormente in una vettura di sfrenata avanguardia qual è stata la «Stratos» '70, per chiedere a Bertone ciò di cui la Lancia aveva più urgente bisogno: una moderna macchina da rally. Inizialmente, Bertone e i suoi collaboratori hanno pensato ad un tipo di rally dal fuoristrada più esasperato ed hanno sviluppato un disegno tipo «Runabout» a guida interna, con fari accanto al «roll-bar» e radiatori in quella stessa posizione.

C'è da risolvere il tema FARI

Bertone ha interpretato alla perfezione questo tema e presenterà a Torino veramente uno schema ideale di vettura da rally di attuale concezione; ma solo come punto di partenza. Perché la «Stratos HF» si trova dinanzi ad un bivio, per affrontare in una ramificazione la normale produzione (già per entrare nel Gruppo 4 occorrerà un minimo di 500 esemplari) e nell'altra ramificazione l'attività rallyistica. Infatti, manca una parte essenziale della vettura da rally; il mezzo d'illuminazione.

Non bastano due fanali, pur essendovi la sede per fendi-

nebbia ai lati della presa d'aria del radiatore; e soprattutto consideriamo che il sistema a scomparsa totale, ottimo ai fini aerodinamici, non dia le necessarie garanzie di affidabilità in gara, se non a comando manuale.

Non deturpare il frontale

Noi siamo degli entusiasti dell'opera di Bertone e siamo veramente felici che una sua nota stilistica rientri nella competizione, dopo le varie Alfa Romeo; ma ci piacereb-

be anche veder deturpare un bel frontale con una ridda di proiettori applicati in qualche modo. Chiediamo, perciò, al carrozziere torinese di non abbandonare il progetto così com'è, ma di seguirne passo a passo l'evoluzione, per studiare e sperimentare soluzioni nuove. Del resto, idee significative già si sono avute per molti particolari a cominciare dalle alette mobili dei parafranghi, che seguono la larghezza delle gomme, e lo stesso tipo composto del cerchio ruota, fuso in lega leggera da Campagnolo, e formato da due semicerchi imbullonati, che può consentire gran va-

rietà di canali, per ora previsti fra 6 e 8 pollici.

Abbiamo osservato da vicino, minuziosamente, l'intera parte telaio, durante la lavorazione di questi ultimi giorni e ne abbiamo scoperta l'eccellenza del disegno: un pianale di costruzione originale, senza alcuna derivazione, in lamiera d'acciaio, ed una struttura ammirabile, per fare robustezza alla parte posteriore-centrale, tramite due bracci scatolati che partono dal «roll-bar» e si congiungono con il castelletto di attacco del gruppo moto-propulsore. Anche anteriormente il disegno è ben studiato e la scaturitura è realizzata in modo da assicurare la massima rigidità con la maggior spaziosità all'altezza della pedaliera.

Può crescere di 15 cm.

Pregevole anche l'idea di usare le stesse sospensioni anteriormente e posteriormente, quindi intercambiabili a croce fra le quattro ruote, con rotazione a 180°. Ottime sospensioni, completamente regolabili, con evidente effetto anti-dive e con montanti in acciaio; con le loro regolazioni si possono ottenere anche variazioni di altezza dal suolo fino a 15 cm. Lo sterzo è a cremagliere.

E il motore? Per ora è un Ferrari «Dino» a sei cilindri trasversale di 2418 cc, data la necessità di disporre fin dalle prime esperienze d'un gruppo di elevata potenza e di minimo ingombro. Infatti, questo motore, con i suoi 195 cavalli all'origine e con il disegno già previsto per il montaggio in posizione posteriore all'interno del passo, è quanto di meglio vi sia oggi in produzione nell'orbita della Fiat. E come sedici anni fa la Lancia dava alla Ferrari il materiale della sua V8 «F.1», così adesso è la Casa modenese a fornire alla Squadra HF il suo motore più adatto. Sia pure in forma transitoria, giacché la Lancia, com'è noto sta curando la realizzazione di una ampia serie di nuovi modelli, a tre livelli di cilindrata; il motore di uno di questi, probabilmente quello intermedio, potrà essere usato sulla «Stratos HF», avendo i cilindri a V, con grande compattezza, e cilindrata compresa fra i due e i tre litri, l'ideale oggi richiesto per i rallies.

Realizzazione in 25 giorni

La macchina, che può dirsi la prima in Italia progettata completamente in funzione del rally di attuale espressione, costruita a tempo di primato, con materiale realizzazione in 25 giorni soltanto, sarà pronta per le prime esperienze in gara, come Prototipo, agli inizi della stagione '72; la produzione in serie limitata che ne potrà seguire e che ne consentirà l'omologazione nel Gruppo 4 (500 esemplari annui), dischiuderà nuove prospettive per una Gran Turismo veramente di concezione moderna.

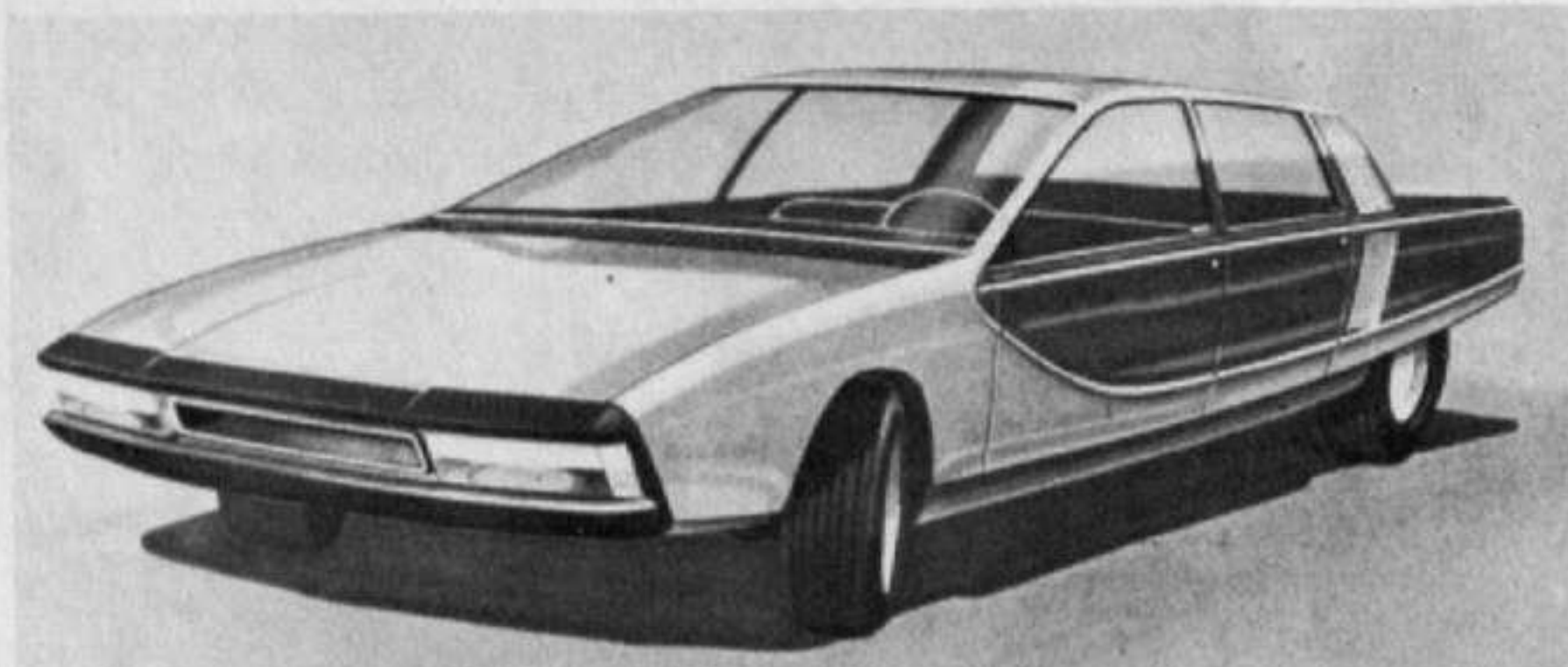
e. b.

La rivoluzionaria GT in casa FERRARI

TORINO - Questa volta il motore posteriore-centrale facilita non poco i compiti al carrozziere: è il caso della 12 cilindri Ferrari 4400 carrozzata da Pininfarina e chiamata BB Berlinetta Boxer, una delle novità più rimarchevoli del 53. Salone di Torino. Perché l'architettura di questo motore, che deriva da un'impostazione della 312 da corsa, con le sue limitate dimensioni d'ingombro verticale consente le migliori soluzioni per garantire una perfetta visibilità posteriore ed un disegno più leggero dell'intera parte poppiera.

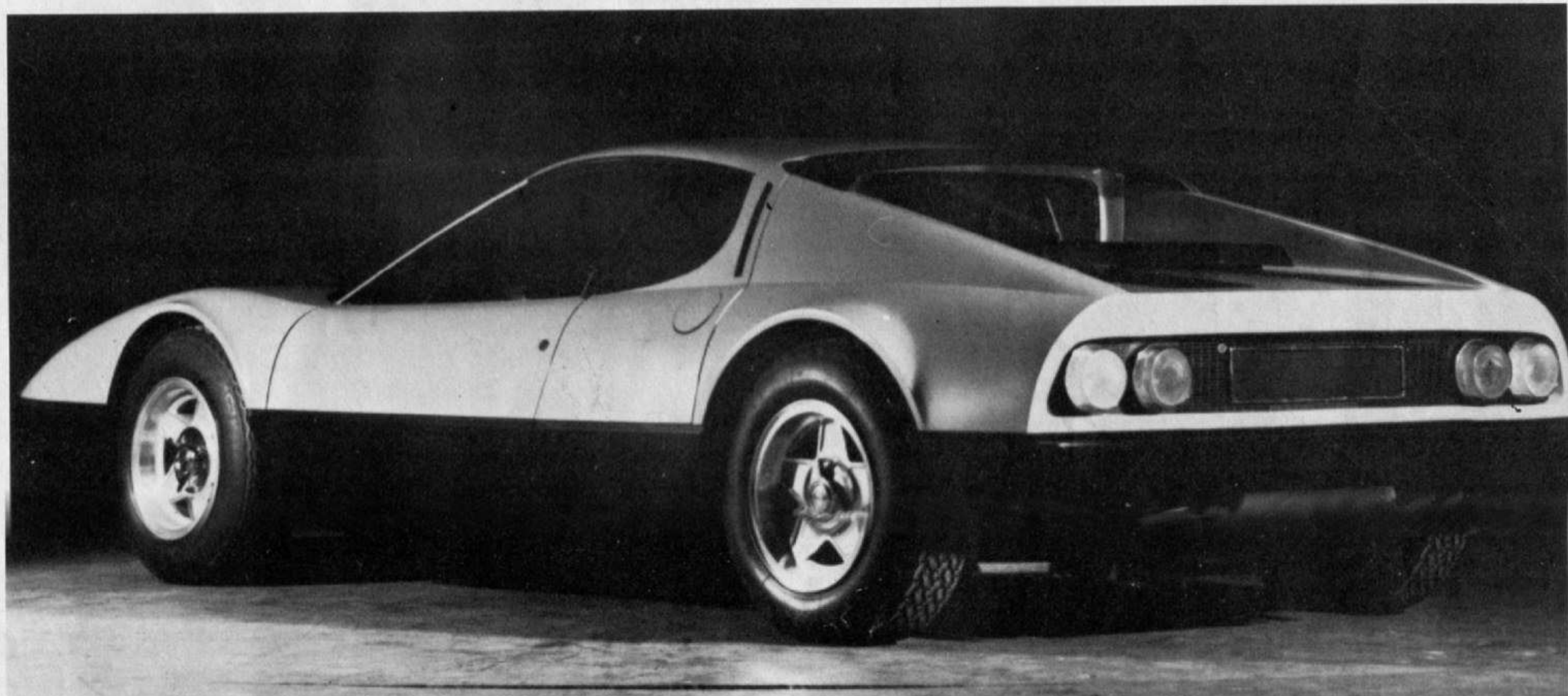
Con questa Berlinetta Boxer, Pininfarina non vuol presentare un «dream-car», ma una vettura che potrebbe affrontare la strada oggi stesso, al livello delle più alte prestazioni; quindi, ottimo grado di visibilità e di abitabilità, con portiere convenzionali e molte cure per il «comfort», anche dal punto di vista termo-acustico, per l'isolamento dell'abitacolo.

Tutte le strutture sono state studiate anche ai fini della sicurezza; ma a questo riguardo molte perplessità ci lascia il bassissimo frontale, spiovente e quasi lamellare. Qui si deve aggiungere un particolare interessante, per i fanali a scomparsa totale, con griglie superiori.



Il quiz delle due porte

Pininfarina a Torino fa il bis con questa berlina NSU RO 80 che può trarre in inganno. Leggerete di fretta sul depliant illustrativo 2+2, pensando ai posti. Invece si deve leggere «2 PORTE + 2». Mistero presto svelato: la vettura è stata così definita perché, per consentire un ottimo accesso ai sedili posteriori sono state realizzate due porte incernierate al montante posteriore. Questa disposizione — con le porte ad apertura controvento — sarebbe proibita dai regolamenti se non fosse stato realizzato il particolare accorgimento di rendere impossibile l'apertura delle porte stesse a meno che non siano precedentemente aperte le porte anteriori.

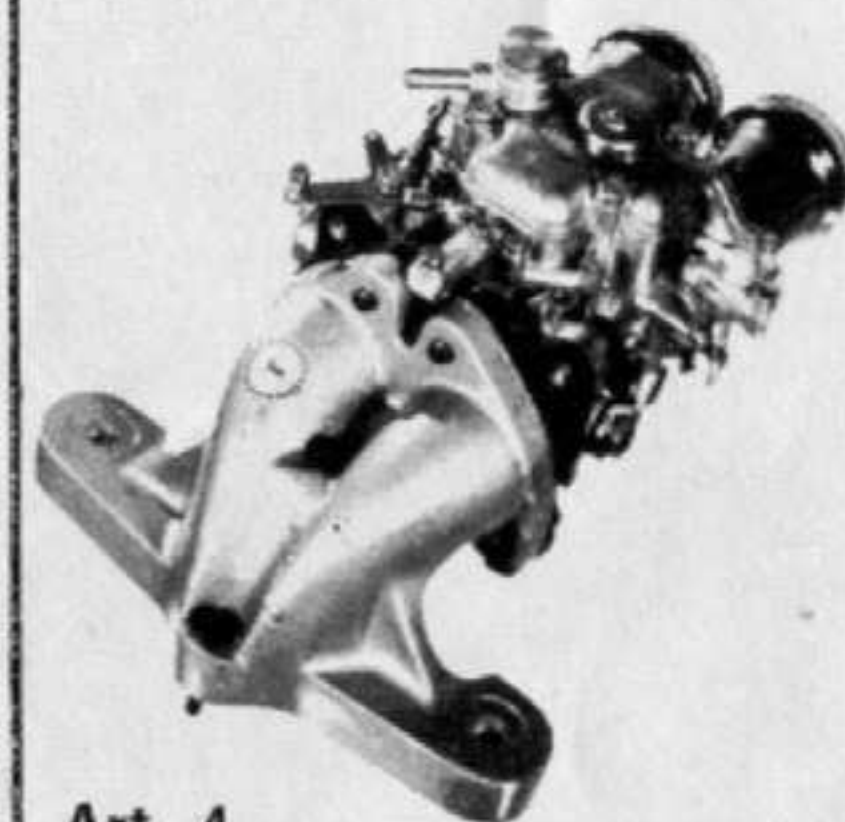


Sopra, una vista di tre-quarti posteriore della bellissima Ferrari 12 cilindri boxer carrozzata da Pininfarina, una granturismo a motore posteriore costruito sullo schema del 312 B di 3 litri. A sinistra, il frontale della vettura, con la griglia del radiatore a trama molto larga e gli alloggiamenti dei fari a scomparsa. Velocità 300 kmh.



CAMILLO ALQUATI

26100 CREMONA - ITALY - VIA DANTE, 91 - TEL. 20.450 - 30.285



Art. 4



Art. 4/1

Collettori aspirazione per applicazione carburatori doppio corpo orizzontali e verticali. Varie soluzioni di rapporti al cambio ed al differenziale, coppe olio speciali. Alberi distribuzione in acciaio speciale per sport e corsa ecc. ecc. per Fiat 500, 850/903, 127, 128, 128 Rally. La nostra Coppa olio in lega leggera, ha contribuito alla vittoria del Campionato Italiano 1971 per la Classe 1150 di Chiamonte Bordonaro su Fiat 128 preparazione TRIVELLATO.

Annunciamo la produzione limitata di nuovi rapporti al differenziale per Fiat 500 e derivate, 8x43 - 10x35 - 10x39, chi è interessato, si rivolga alla nostra rete di distribuzione o alla nostra sede.

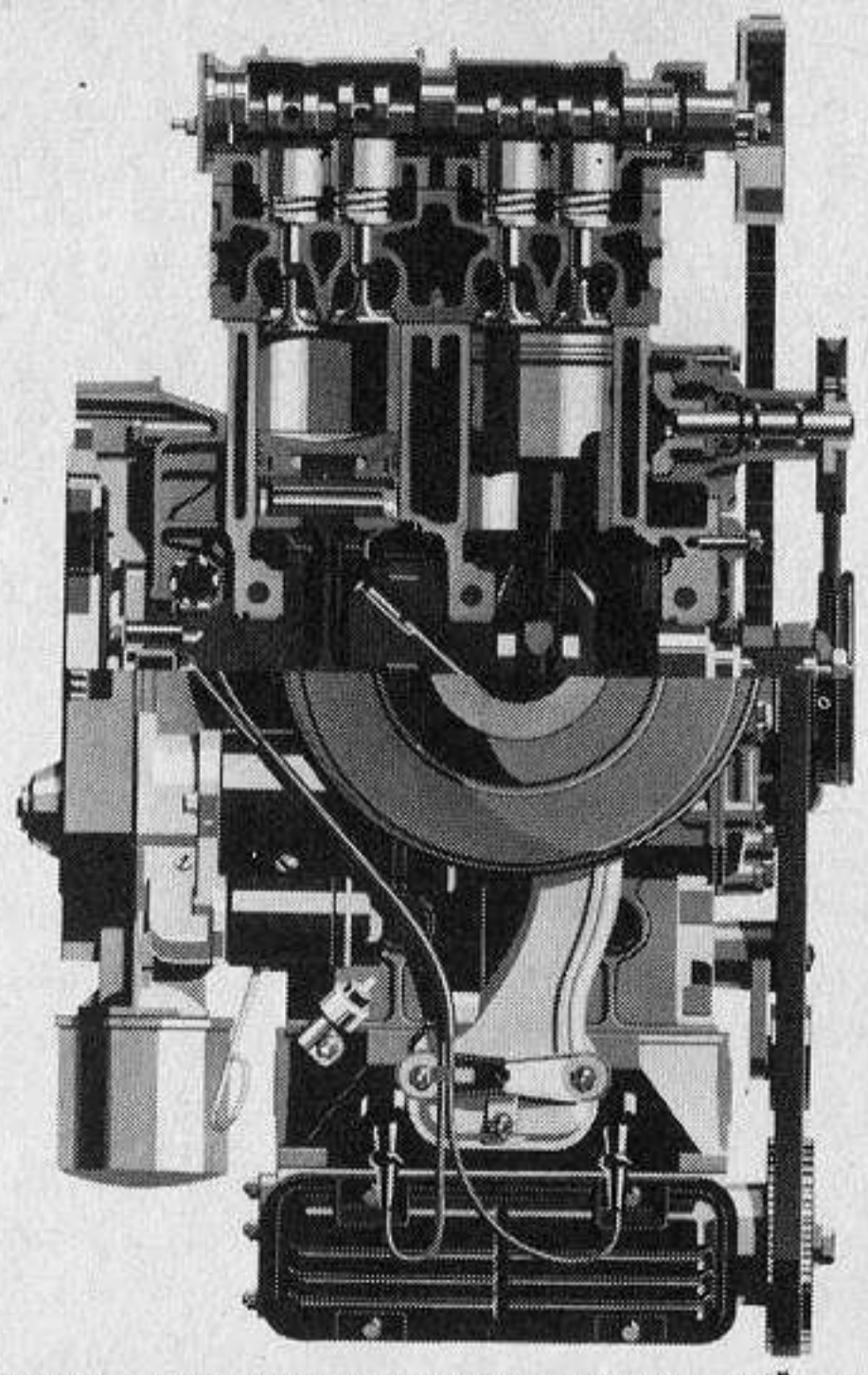
Art. 4 - Collettore per Fiat 500 carburatori orizzontali da 32/35 m/m

Art. 4/1 - Collettore per Fiat 500 carburatori orizzontali da 40/45



Una
per
una
le
grandi
novità

A destra, il motore Alfasud: è il primo boxer Alfa di serie, il primo Alfa monoalbero, il primo Alfa a trazione anteriore. Note la distribuzione a cinghia, i tre supporti di banco, i pistoni concavi e le camme sdoppiate su ogni bicchierino. Sotto, il musetto tondeggiante e la linea «pulita» dell'Alfa Romeo Alfasud primissima edizione



Scelto il «boxer»
anche nell'Alfa Sud



MILANO. Dell'Alfasud, dopo tante anticipazioni, sappiamo già trattarsi d'una indovinatissima formula di vettura media della più moderna espressione, per dare all'utente il più alto grado di abitabilità nelle minori dimensioni d'ingombro, con concetti di utilità adeguati ai tempi, cioè fuori da restrizioni inammissibili. Ora possiamo addentrarci nei suoi particolari di costruzione e di funzionamento, aggiungendo che questa, per l'Alfa Romeo non sarà la sola grossa novità, anzi la massima del '53. Salone di Torino, ma sarà affiancata anche da una innovazione parziale, una versione automatica della 2.000 berlina,

con cambio ZF, disponibile con immediatezza.

Punto primo, IL MOTORE. L'Alfasud è la macchina del rivoluzionario delle concezioni tecniche fin qui seguite dall'Alfa Romeo; non per compiere una svolta tecnologica, ma per aderire alla concezione di base della nuova vettura, destinata alla grande serie, nei nuovi stabilimenti del Sud. Abbiamo detto, infatti, vettura media, di grande abitabilità e di buone prestazioni; questo avrebbe potuto aversi, ad esempio, dalla stessa «Giulia» 1.300 cmc. S'è aggiunto, però: ad un livello relativamente economico. E questo è il fattore nuovo,

che ha condizionato tutta l'impostazione tecnica, una volta posto l'obiettivo dei 150 km. orari di velocità massima, per una cilindrata non superiore a 1.200 cmc ed un peso non troppo eccedente gli 800 chili. In questa struttura, si sa, diventa economicamente e tecnicamente vantaggiosa la trazione anteriore, con eliminazione di albero cardanico utile anche ai fini dell'abbassamento e dell'abitabilità della vettura, con sospensioni di maggiore semplicità, a livelli di potenze tali da non esasperare i problemi relativi ai giunti omocinetiche. E per una trazione anteriore di piena efficacia non restano che due schemi pra-

tici, per mantenere la voluta spaziosità interna e per non eccedere con le masse al difuori del passo: il motore in linea trasversale ed il motore «boxer».

Solo per cilindrata maggiore ci sentiremmo di proporre il V rovesciato. E i progettisti dell'Alfasud hanno scelto la strada del «boxer», apportando a questo schema innovazioni rilevanti, con tutto il bagaglio delle loro esperienze per ricavare rendimenti elevati anche con i mezzi più semplici. Infatti, il basamento ha l'originalità di essere monolitico, in ghisa, con canne integrali e con apertura superiore per l'inserimento dell'albe-

ro motore e semigusci dei tre supporti di banco in posizione convenzionale. La buona resa è stata ottenuta con una distribuzione monoalbero, che ha tutte le caratteristiche di quella bialbero, grazie alla testa piatta.

Infatti, con le valvole parallele e assiali si ha lo stesso comando diretto per aspirazione e scarico con lo stesso asse delle camme, con un originale sistema brevettato per la facile registrazione dei giochi. Il comando dell'albero delle camme avviene a mezzo d'una cinghia dentata; la camera di combustione, con superficie piatta della testata, è ricavata nel cielo del pistone. Naturalmente, per

una novità al «53° salone di TORINO» MAXI buggy pad. 3 stand 6157

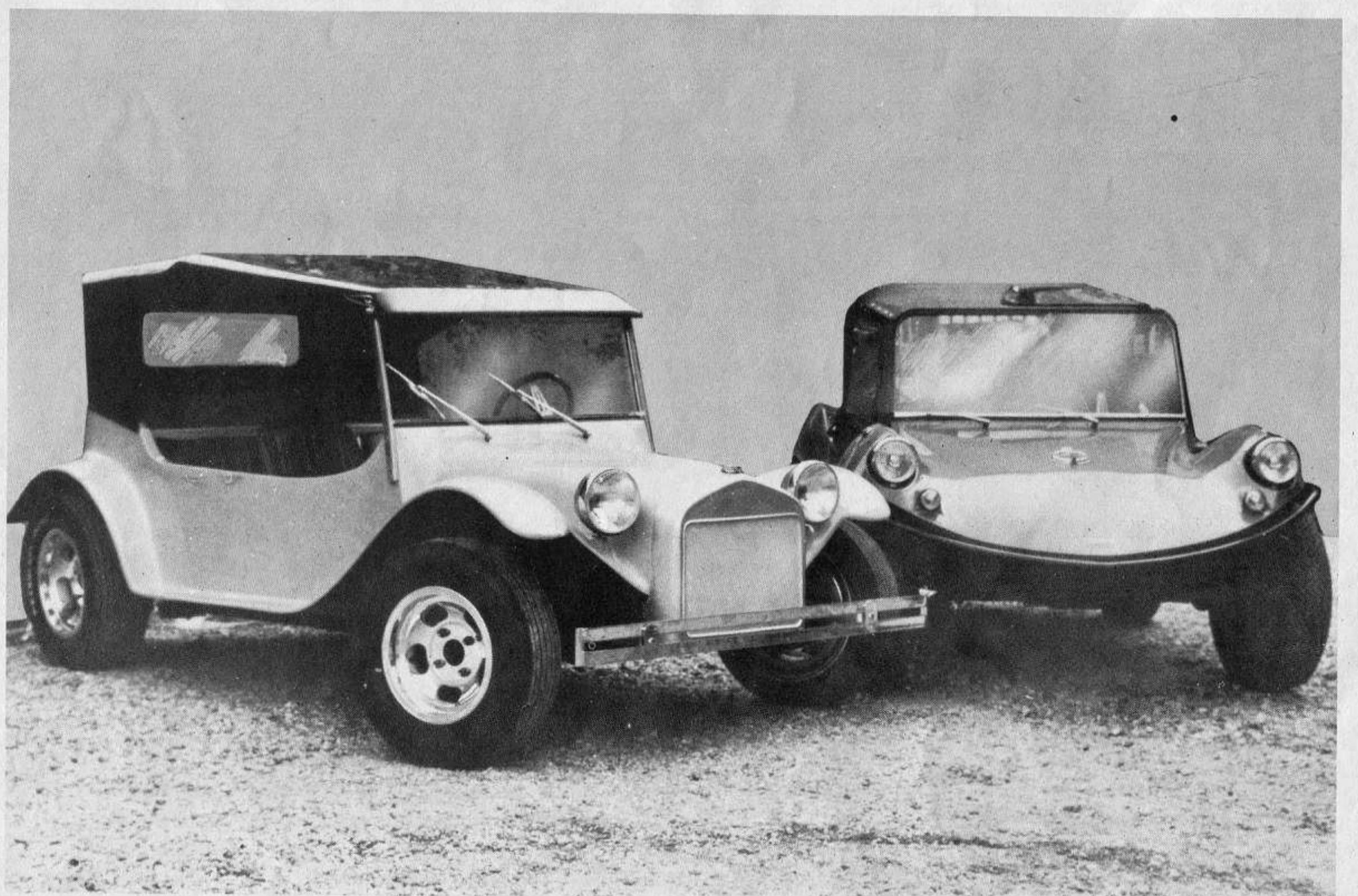
TELAIO W.V. NON ACCORCIATO

prezzo su strada	L. 1.500.000
trasf. dal maggiolino del cliente	L. 1.000.000
scatola di montaggio	L. 520.000

HOMO DUNE BUGGY

OLTRE 200 VETTURE OMOLOGATE

prezzo su strada	L. 1.600.000
trasf. dal maggiolino del cliente	L. 1.100.000
complete di ogni accessorio I.G.E. ed immatricolazione comprese.	
scatola di montaggio	L. 365.000



SCONTI SPECIALI IN FIERA

carr. **HELVETIA** 20089 ROZZANO (Milano)
via Monviso 79 tel. 8252979



motivi d'ingombro e di escursioni, s'è preferita una dimensione sottoquadra, con alesaggio di 80 mm e corsa di 59 mm, per una cilindrata totale di 1.186 cmc. Il basamento in ghisa rappresenta un'ottima soluzione, completata dalla testa in lega leggera. Compresso a 8,8:1, questo motore ha una resa di 73 cavalli SAE a 6.000 giri, valore valutabile a circa 65 cavalli DIN, che, in termini specifici, è uno dei più elevati della produzione europea. Pur con la necessaria elasticità, avendosi una coppia di 9,8 kgm a 3.500 giri, che, riferita al punto di massima potenza e sempre nella valutazione SAE, conduce a un indice

che non ci soddisfa, per le usure, con valore di 0,966:1; quindi con largo distanziamento, avendosi una prima pari al 27,2% della quarta, una seconda del 49,7% ed una terza del 74,6%.

Indispensabile lo sterzo a cremagliera, che propone, fatto singolarissimo per vetture di questa classe, anche il piantone regolabile in altezza e inclinazione, cosa che l'Alfa non prevede nemmeno per le due litri. La soluzione delle sospensioni ad assale rigido posteriormente è teoricamente la più corretta per una trazione anteriore; e sarebbe troppo lungo e complesso darne qui la spiegazione.

canale può essere di 5 anziché di 4,5 pollici, per gomme di sezione 145 o 165/70 mm, sempre radiali SR.

Le dimensioni della vettura, con scocca differenziata della carrozzeria, sempre a cinque posti, ma a due e a quattro porte, propongono un favorevole rapporto tra passo e lunghezza totale, rispettivamente di m 2,455 e m 3,890, con carreggiata anteriore di m 1,384 e posteriore di m 1,351, per una larghezza massima di m 1,59 ed una altezza di m 1,37.

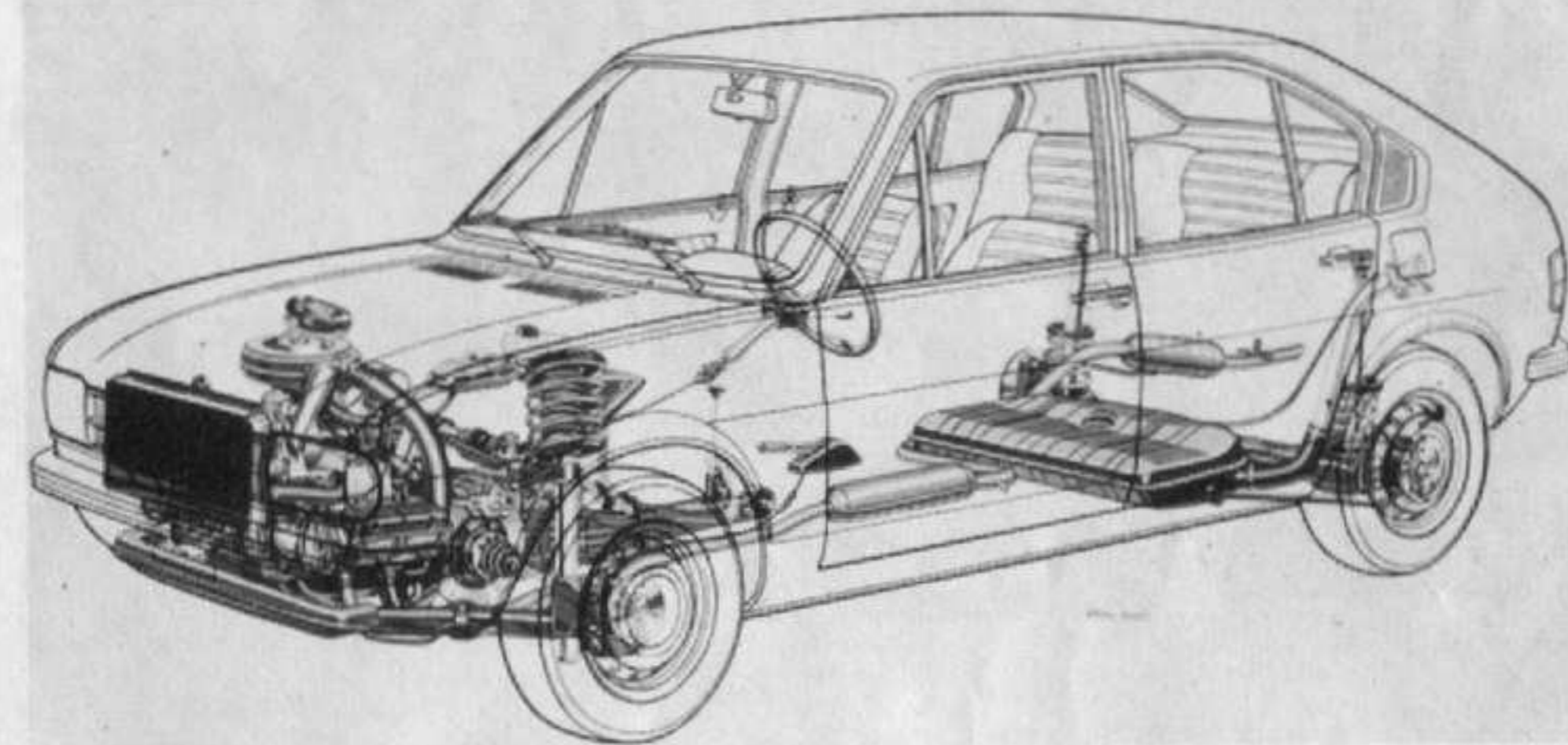
Molte cure sono annunciate per l'insonorizzazione, mentre per la dotazione, pur con molta semplicità, si ha



L'Alfasud vista attraverso la portiera posteriore destra. I sedili sono completamente abbattibili. Lo spazio interno è piuttosto vasto. Questa vettura verrà costruita, si dice, in 1000 unità giornaliere negli stabilimenti di Pomigliano d'Arco, presso Napoli



Sopra, il posto di guida dell'Alfasud. In questa versione non è previsto il contagiri. Sotto, la trasparenza rivela la disposizione degli organi meccanici. Il motore è a sbalzo oltre le ruote anteriori, il serbatoio sotto i sedili posteriori in posizione molto protetta.



Anteriormente s'è ricorsi allo schema McPherson, senza eccedere in altezza, con molle coassiali alla guida telescopica, all'esterno della quale, altra innovazione, scorre il montante. Si ha così un triangolo inferiore ed una migliore guida del montante, mentre posteriormente l'assale rigido è guidato da due tiranti per lato, disposti secondo il noto schema del parallelogramma di Watt, quindi con la migliore geometria, anche qui con molle elicoidali cilindriche.

I freni hanno dischi di grande diametro anteriormente, pari a 258 mm, con superficie di 1.730 cm², contro il diametro di 233 mm dei dischi posteriori, montati sulle ruote; naturalmente con circuito di sicurezza sdoppiato e con una valvola regolatrice posteriore, influenzata dal carico verticale.

Le ruote sono di 13 pollici di diametro di calettamento e su richiesta il

una bella completezza, con due strumenti circolari, uno per il tachimetro e l'altro per la raccolta degli indicatori e delle spie. Non siamo mai stati d'accordo sul ripiano porta-oggetti sotto il cruscotto, per motivi di sicurezza, a meno di materiali molto leggeri ed imbottiti.

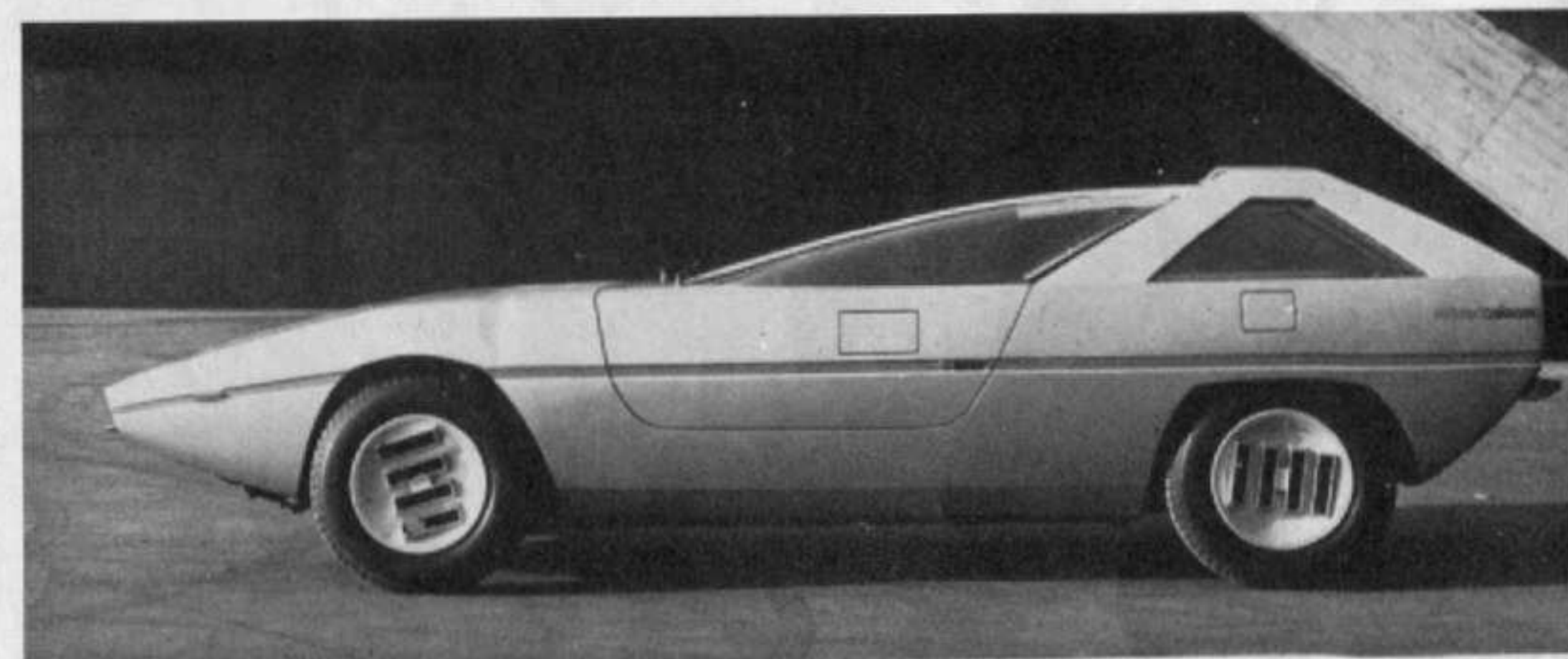
Con l'assicurazione d'una velocità massima di 150 km orari, è ancor presto per avere un bilancio delle prestazioni, che potranno essere rilevate successivamente, al momento d'inizio della produzione.

La linea della carrozzeria, con il contributo d'uno «stylist» delle capacità di Giugiaro, è veramente gradevole e parla di estrema compattezza d'insieme, con minime masse a sbalzo, un frontale abbastanza sottile e piatto ed una soluzione poco voluminosa posteriormente, con una coda tronca volutamente marcata, secondo schemi già parzialmente sviluppati.

GIUGIARO, al quale si deve la linea della nuova «1200» si è sbizzarrito anche in una versione dream-car dell'ALFA-SUD

il caimano con il flap

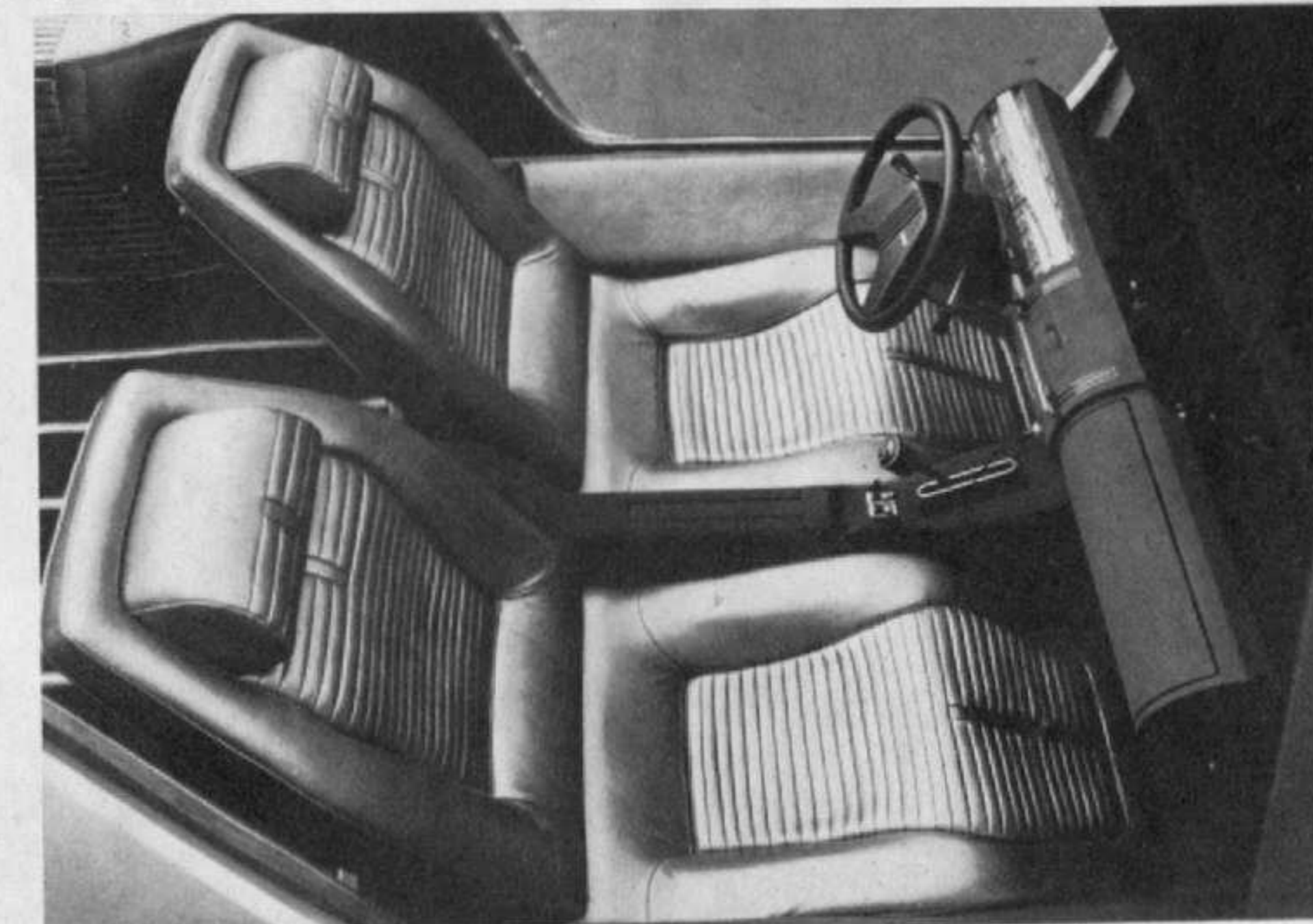
Era già stata annunciata, attraverso la diffusione di disegni, la nascita di una dream-car derivata dall'Alfasud, e che verrà presentata dall'Ital Design nel suo padiglione, al Salone di Torino, parallelamente al lancio della berlina da 1,2 della casa milanese. Ed eccola la «Caimano». Utilizzando sapientemente la base meccanica dell'Alfasud, Giugiaro ha sbrigliato la fantasia, ed il risultato non fa neppure supporre, sinceramente, una parentela fra le due vetture, che invece è più stretta di quanto si possa pensare. Un esercizio difficile, forse, ma in condizioni e con premesse diverse non avrebbe avuto utilità pratica per lo staff dell'Ital Design. Il motore è anteriore, e l'attacco della sospensione McPherson ha determinato l'ingombro in altezza del cofano anteriore



Il tema dell'architettura della Caimano è evidente nella vista di fianco, a disegno trapezoidale. Il passo è ridotto a 2250, l'altezza massima è di 1090. Cerchi disegnati da Giugiaro e fusi da MOMO



La Caimano è dotata di un flap sopra l'abitacolo, che può assumere inclinazioni da 0 a 32°, in funzione di correzione aerodinamica del flusso d'aria alle varie velocità. Non vi sono porte, tutto il guscio con il parabrezza si solleva. Sotto, l'avveniristico abitacolo



caratteristico di 1,93, decisamente tra i migliori.

Per il resto soluzioni abbastanza consuete, con alimentazione ad unico carburatore monocorpo verticale, lubrificazione con filtraggio a portata totale, raffreddamento a liquido con serbatoio d'espansione, elettroventilatore, eccetera. Particolare da non ignorare è la capacità di ben 50 litri del serbatoio della benzina, giacché da tempo chiediamo ai costruttori capienze crescenti; questa può dirsi soddisfacente, se si considera che è pressoché la stessa dell'Alfa Romeo GT 2.000.

Gli elementi più interessanti della trasmissione sono quelli d'un cambio interamente sincronizzato, d'un comando idraulico della frizione e dei doppi giunti omocinetici a sfere; al lato differenziale, all'uscita del quale sono stati fissati i freni a disco, i giunti sono scorrevoli. Quattro sono i rapporti, con quarta moltiplicata, cioè

tutti i servizi pre-Salone sono di Enrico Benzing

L'infantilismo della contestazione politica non riesce a guastare la realtà della nuova industria automobilistica esportata da MILANO a POMIGLIANO d'ARCO



L'altra FACCIA del SALONE

50 miliardi di stipendi

DALL'INVIATO

POMIGLIANO D'ARCO (Napoli) - L'Alfasud, come è stata mostrata sabato scorso al presidente del Consiglio dei Ministri on. Colombo, è una grossa realtà, costruita nei termini previsti, di tempo e di portata tecnico-industriale. Motivo di giusto orgoglio per il presidente Luraghi, il vero ideatore e creatore di questa impresa, che, proprio per le sue di-

mensioni, ha richiesto una cospicua partecipazione dello Stato.

Orgoglio che si misura anche con il metro delle « **incomprensioni e difficoltà, non sempre obiettive, incontrate** », secondo le stesse parole del dott. Luraghi, durante il discorso inaugurale, rivolto, oltre che al Presidente Colombo, ai ministri Bosco, Gava e Piccoli, al prof. Petrilli e a tutti i convenuti. Che poi queste difficoltà si siano esaurite dinanzi a

questo primo incontestabile successo, non è da credere neppure lontanamente, se proprio nel giorno di questa visita governativa si sono levate voci di disapprovazione.

Un ragazzo in pullover rosso che legge, a nome di tutte le maestranze, si dice, una delle solite filastrocche demagogiche, che fanno sentire a distanza l'accento delle correnti politiche che l'hanno suggerita. Una nota stonata, dato il carattere della manifestazione,

e soprattutto falsa, perché è bastata la replica alle principali argomentazioni, da parte del Presidente del Consiglio, Colombo, per suscitare lunghi applausi dalle migliaia di operai presenti.

Argomentazioni per lo più banali e inconsistenti, a cominciare dall'immagine della « cattedrale che sorge sul cimitero delle piccole industrie ». Perché si comincia con l'ammettere che una « cattedrale » è stata costruita, dun-

que un'opera bella e maestosa, di cui si deve ringraziare il costruttore, anziché rimproverarlo severamente. Né possono morire industrie che non esistono, in un Meridione che si cerca proprio ora di industrializzare. E la cattedrale-Alfasud, su un'area di due milioni e mezzo di metri quadrati, già costruita per un sesto, dall'agosto '68 ad oggi, dà lavoro a oltre 5.000 dipendenti che saranno 15.000 fra non molto.

dalla cattedrale - ALFA Sud

Altra argomentazione: il disagio delle maestranze per raggiungere il posto di lavoro. Come se un complesso industriale di questa dimensione avesse potuto sorgere a Mergellina e come se Pomigliano D'Arco distasse da Napoli, con tanto di allacciamento perfino autostradale, più di quanto non disti Arese da Milano.

La speculazione edilizia accanto agli stabilimenti? Ma qui siamo fuori tema: in termini di domanda e offerta, è sufficiente dare una risposta negativa ad una proposta esorbitante.

Ultima argomentazione: nella cattedrale-Alfasud si soffocherebbe l'autonomia e si ridurrebbe tutto ad una semplice catena di montaggio di autovetture, con una direzione e con una progettazione ancora al nord. E qui non si capisce più se questi sono i sindacati delle migliaia di maestranze assunte o quelli d'un piccolissimo gruppo di alti dirigenti o di tecnici progettisti. Ma come, una industria del nord porta il suo prestigioso marchio nel Meridione, crea una grande fabbrica dove non c'è e dove si attende una industrializzazione, per costruire automobili dove non se ne sono mai costruite, in termini industriali moderni, e prima ancora che il prodotto esca da queste officine si fanno di queste contestazioni? E' inaudito e vien subito da chiedersi come mai questo Meridione abbia dovuto attendere l'iniziativa dell'Alfa Romeo per darsi una propria industria automobilistica, visto che, a parità di contributi governativi, ha tante capacità, soprattutto tecnologiche.

D'altro canto, se sindacati tanto accesi parlano di cattedrali, di politica di sviluppo, eccetera, anziché di inadeguato trattamento dei 5.000 dipendenti già assunti, è un fatto che ci rallegra molto, perché vuol dire inequivocabilmente che l'opera dell'Alfasud a questo riguardo è perfetta, avendo dato un forte apporto all'industrializzazione del Mezzogiorno, con piena soddisfazione a quantità di maestranze, che non devono più trasferirsi a Torino o a Milano, per non dire di Wolfsburg, alla ricerca di un lavoro adeguato. In questi termini, è stato fin

troppo facile per l'on. Colombo replicare, con un discorso che ha raccolto consensi unanimi, a partire dalle stesse maestranze, e che si è dilatato su problemi ben più vasti, che interessano l'economia dell'intero Paese. Soprattutto con un invito a lavorare e a produrre: solo Paesi più ricchi del nostro potrebbero permettersi rallentamenti nel lavoro, ma nemmeno questi potrebbero vivere su una ricchezza che non produce.

Comunque, non ci eravamo recati a Pomigliano D'Arco per interessi politici, bensì per guardare da vicino dove e come si costruisce quell'Alfasud che verrà esposta nei prossimi giorni al Salone di Torino, costituendone anzi la maggiore novità in assoluto. Se tante considerazioni si sono aggiunte, è solo per la parte che direttamente chiama in causa la politica dell'automobile e dell'intera industria automobilistica, nell'ambito delle nostre conoscenze e dei nostri interessi.

Proprio perché dopo aver favorevolmente accolto e seguito gli sviluppi dell'importante idea di portare una industria automobilistica nel Meridione (negli USA ad esempio, General Motors e Ford hanno stabilimenti sparpagliati in tutto il Paese), sentiamo il dovere di difendere questo principio e questa evoluzione, fino a che procede sui migliori binari dell'economia e della tecnologia. Oltre a riconoscere i meriti di un industriale della levatura e della lungimiranza d'un Luraghi e d'una scuola tecnica come quella dell'Alfa Romeo, che abbiamo visto trapiantare validamente perfino in Brasile.

Ed ecco cosa abbiamo osservato nei nuovi impianti di Pomigliano d'Arco, d'una modernità e razionalità veramente insuperabili. Cinque immensi reparti (le vetture in costruzione sono state celate per salvaguardare la primizia del Salone di Torino) già parzialmente in efficienza, pronti alla piena funzionalità nell'arco di tre-quattro mesi.

Il primo è dedicato allo stampaggio delle lamiere delle carrozzerie con una smisurata teoria di presse, per lo più Mecfond FMI, ricche di automatismi, per lavorazioni combinate, già largamente in funzione. Nella zona adiacente si

hanno gli impianti per l'assemblaggio, su un'area di 37.000 metri quadrati, con dovizia di convogliatori aerei e con interessanti saldatrici, a punto e continue, che compiono decine di operazioni al secondo. Quindi, l'imponente reparto della verniciatura, su 42.000 metri quadrati, con due convogliatori e con i più moderni impianti di fosfatazione e di elettroforesi; questo reparto non è ancora in funzione.

Più avanti, il grande capannone M, per meccanica, dove appunto si fanno tutte le lavorazioni meccaniche e dove abbiamo visto al lavoro quantità di macchine ultramoderne, per complessità di operazioni e altezza di precisione, interessando i monoblocchi, le teste, i cambi, eccetera.

Poi, parallelamente, al reparto V

della verniciatura, si ha quello del montaggio e del controllo, con interminabili catene, secondo gli schemi più avanzati. Peccato che queste catene siano ferme, con vetture coperte, per la citata esigenza di non rivelare i caratteri della macchina prima di Torino. Infine, si passa al parallelo reparto F della finizione, dove le vetture vengono portate da convogliatori aerei. E lungo tutta l'estensione longitudinale di questi sei grandi capannoni è stata allestita una eccellente pista di prova, lunga 7 km a circuiti combinati, per prove di durata e di normale collaudo, con curve sovrarelevate, altre di vario raggio e terreni accidentati.

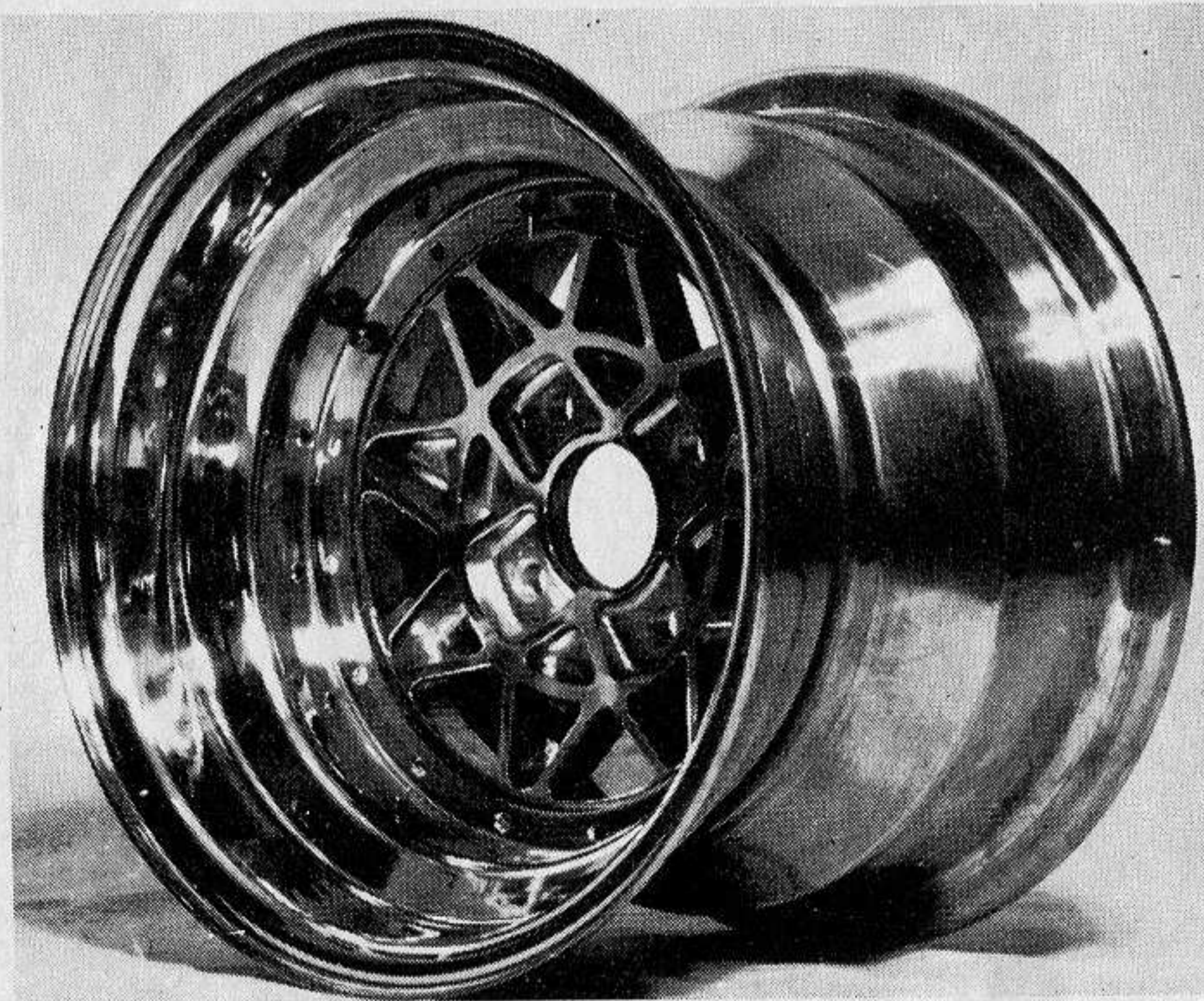
E s'aggiungono i due grandi edifici per gli uffici tecnici, quello per la manutenzione, del magazzino, della spedizione e delle cucie-

ne, oltre ad una propria stazione di trasformazione elettrica, una centrale termofrigorifera, stazioni di depurazione delle acque, un serbatoio di 1.500 metri cubi, 15 km di strade interne, 13 km di binari interni per il raccordo ferroviario, eccetera.

Sì, l'Alfasud è una grossa realtà, già viva e soddisfacente: dà 50 miliardi di lire annue di stipendi ai propri dipendenti, che saranno 6000 a fine anno e 15.000 fra due anni; propone una vettura nuova, di classe media e di grandi attrattive per l'intero mercato europeo; conta di giungere presto ad una produzione dell'ordine di 300.000 unità annue. In termini di lavoro, s'intende; non di speculazioni politiche.

Enrico Benzing

LA GAMMA PIÙ VASTA DI MODELLI E MISURE



ESAP

VIA NOALESE - TEL. 041 - 43.91.36
30030 TABINA CALTANA - (Ve) ITALY

Le nostre novità
al SALONE INTERNAZIONALE
dell'AUTOMOBILE-Torino
stand. 6415-17-19