

**45° SALON  
DE L'AUTO GENEVE**

13-23 mars 1975



GINEVRA - «L'auto è utile e rende la vita più gradevole», questo il tema con cui si è aperto il 45° salone dell'auto di Ginevra. E' un tema che ha fatto piacere. Finalmente c'è stato chi ha saputo reagire a quella campagna denigratoria ed ostile contro l'automobile inaugurata con la scusa dell'austerità, dimenticando il ruolo importante che la macchina svolge nell'economia e nella società moderna. In Svizzera paese non produttore di auto, ma solo importatore sono circa 300.000 le persone che vivono direttamente o indirettamente dell'automobile.

Anche la Svizzera come un po' tutto il mondo ha conosciuto una recessione nel '74 vendendo 36.000 macchine in meno rispetto al '73, ed arrivando alle cifre di cinque anni prima. Il più forte esportatore in Svizzera resta la Germania che immette sul mercato 76.039 vetture, il 37,7% del totale; seguono poi la Francia con 51.117 vetture, il 25,3% del totale venduto. L'Italia occupa la terza posizione con 28.521 vetture, cioè il 14,1%. Seguono la Gran Bretagna (16.160), il Giappone (14.810), la Svezia (7.724).

Non ci si aspettava grosse novità da questo Salone, vista la situazione, poi poco a poco con la scusa che nessuno presentava nulla, molte Case hanno pensato di rompere la tregua... credendo di essere le sole. Alla fine mai tante novità come nel '75 sotto le volte del Palais. Ben 16.



Moltissime, al Salone di Ginevra, le novità presentate dalla Pininfarina. Una delle più ammirate è stata la Triumph TR7 della British Leyland, che rinnova i fasti delle sportive della «linea» Triumph (Foto CEVENINI)



Sempre di Pininfarina, la bellissima RR «Camargue» dalla linea spigolosa ma addolcita, sotto, e l'inattesa 604, la grossa Peugeot che monta il motore 6V costruito dal gruppo riunito Peugeot-Renault-Volvo

**SPECIALE AUTOSPRINT**

GINEVRA - Se non ci fosse stata la crisi mondiale dell'auto, la PININFARINA, aveva intenzione di allestire una mostra nella capitale sovietica per illustrare nel paese socialista tutto quanto era stato fatto dalla carrozzeria torinese nel campo delle quattro ruote. Il progetto è stato poi abbandonato per le note ragioni di austerità, e Mosca non avrà questa interessante rassegna.

Il salone di Ginevra, 45° della serie che ha aperto l'altra settimana i suoi battenti, è però un Salone che potrebbe benissimo portare il nome della prestigiosa carrozzeria to-

rinese. Pininfarina fa infatti la parte del leone in questa rassegna che doveva essere all'insegna della banalità e che invece è la più ricca di novità da dieci anni a questa parte. RR Camargue, Beta Montecarlo, Peugeot 604, e TR 7, sono quattro vetture «vere» nel senso che non sono esemplari unici, ma vetture che hanno un seguito commerciale e una produzione ben definita, tutte e quattro portano la firma di Pininfarina.

In un incontro con il titolare della ditta torinese, Sergio Pininfarina figlio del fondatore della carrozzeria, ha avuto parole commosse nel ricordare il ritorno alla Lancia con la Beta Montecarlo. Oltre alle realizzazioni fatte in passato con la casa di Chivasso, che vanno dalla Aurelia B 20 e B 42, ai coupé Flaminia, all'Appia e alla Flavia, Sergio Pininfarina ha voluto ricordare l'amicizia e la stima che legava i due fondatori Giovambattista Farina e Vincenzo Lancia.

Il dubbio è: «Compro 61,2 Fiat 500 oppure una Camargue»? La spesa è la medesima, Sessanta milioni. Per una vettura di tanto prestigio, è senz'altro motivo d'orgoglio per la PF essere stata scelta dalla famosa casa del 'radiatore' per disegnare un suo coupé. E' stato infatti il radiatore ad influire il disegno molto bello e pulito della Camargue. Pininfarina ha realizzato una forma di linee tese ed a superfici sfaccettate, adatta a fondersi con l'architettura del famoso... radiatore.

Linea snella e sobria con un uso di decorazioni cromate molto limitato, disegno dei sedili moderno e

comodo, la Pininfarina si è in particolar modo impegnata nel disegnare la plancia portastrumenti, che in una vettura di questa classe è molto complicata. L'ispirazione è venuta dalla aeronautica, posizioni quindi molto razionali, per rendere immediato il controllo visivo, senza sacrificare gli elementi più caratteristici della plancia RR, né alternarne la distintiva e raffinata personalità. Una vettura VIP dunque disegnata da un carrozziere VIP per persone con portafoglio VIP...

Sempre firmata da Pininfarina la Beta Montecarlo ex Fiat X 1/20. Della vettura i lettori avranno letto nel numero scorso di Autosprint. Noi a Ginevra finalmente l'abbiamo visto con i nostri occhi, e... abbiamo dato del bugiardo all'obbiettivo della macchina fotografica!

Se ci piaceva nel verde dei fotocolors pubblicati, «da visu» ci ha entusiasmato. Linea moderna, interno moderno, comodo e razionale, visibilità ottima con il solo appunto nella parte tre quarti posteriore un po' sacrificata. Ampio baule anteriore, facile accessibilità agli organi meccanici con tanto posto a disposizione. Strumentazione ampia e ben distribuita, è una macchina a nostro giudizio degna della fama (meritata) che la Pininfarina ha nel mondo.

Con questa vettura la Pininfarina ha per la prima volta costruito la monoscocca completa, pianale compreso, senza dover partire da qualcosa (come ha fatto fino ad ora) già preesistente.

**Le immatricolazioni (secondo i Paesi esportatori)**

PAESE	1974	1975	PERCENTUALE
Germania	76.039	92.368	37,7%
Francia	51.117	53.490	25,3%
Italia	28.521	29.401	14,1%
Gran Bretagna	16.160	19.764	8,0%
Giappone	14.810	23.782	7,3%
Svezia	7.724	11.088	3,8%
USA	4.107	3.721	2,0%
URSS	2.438	3.068	1,2%
Olanda	805	1.361	0,4%
Spagna	162	72	
Cecoslovacchia	152	108	
Polonia	74	246	0,2%
altri paesi	118	209	
<b>TOTALE</b>	<b>202.227</b>	<b>238.678</b>	<b>100 %</b>

Il carrozziere torinese (detto PININ) è il vero protagonista della 45° rassegna svizzera che ha sfoderato novità a catena.

# La FARINA di Ginevra



Molto interesse a Ginevra per le due novità Lancia presentate al Salone in assoluta mondiale: la Beta HPE (sopra) e la Beta Montecarlo. A darle un'occhiata anche Nuccio Bertone, che ha ammirato la realizzazione della Pininfarina (Foto CEVENINI)

## LE NOVITA' '75 PALAIS

Peugeot Berlina 604 - 4 porte 5 posti

American Motors Pacer

Bricklin SV 1

Dino 208

Ford Escort RS 2000

Jeep Renegade

Lancia HPE

Lancia Beta Montecarlo

Maserati Merak SS

Monteverdi Palm Beach

Renault 30 TS

Rolls Royce Camargue

Thaon HT 2

Triumph TR 7

Vauxhall Chevette

Volkswagen Polo

GP Beach Buggy Ranchero

GP Beach Buggy Centron

Panther De ville

Sbarro BMW replica 328 competizione turbo

Gmacheimer GD

Michelotti Fiat 126

Michelotti Ferrari 365 GTB/4

Questa vettura oseremmo dire che è «vitale» per la Pininfarina essendo la sola vettura di una grossa commessa che verrà prodotta nei prossimi anni negli stabilimenti torinesi. Appunto per questa ragione la Beta Montecarlo è stata realizzata in modo che possa essere venduta in tutti i paesi, USA mercato più importante, compreso.

Non si può infatti pensare che una industria automobilistica possa sopravvivere costruendo alcune Ferrari (poche) Fiat 130 coupé (destinate ad uscire di produzione il prossimo anno) poche centinaia di altre carrozzerie tipo Peugeot ecc... Ecco allora

la grossa commessa il resto è quasi... un hobby, ecco quindi l'importanza vitale della Beta Montecarlo per la Pininfarina.

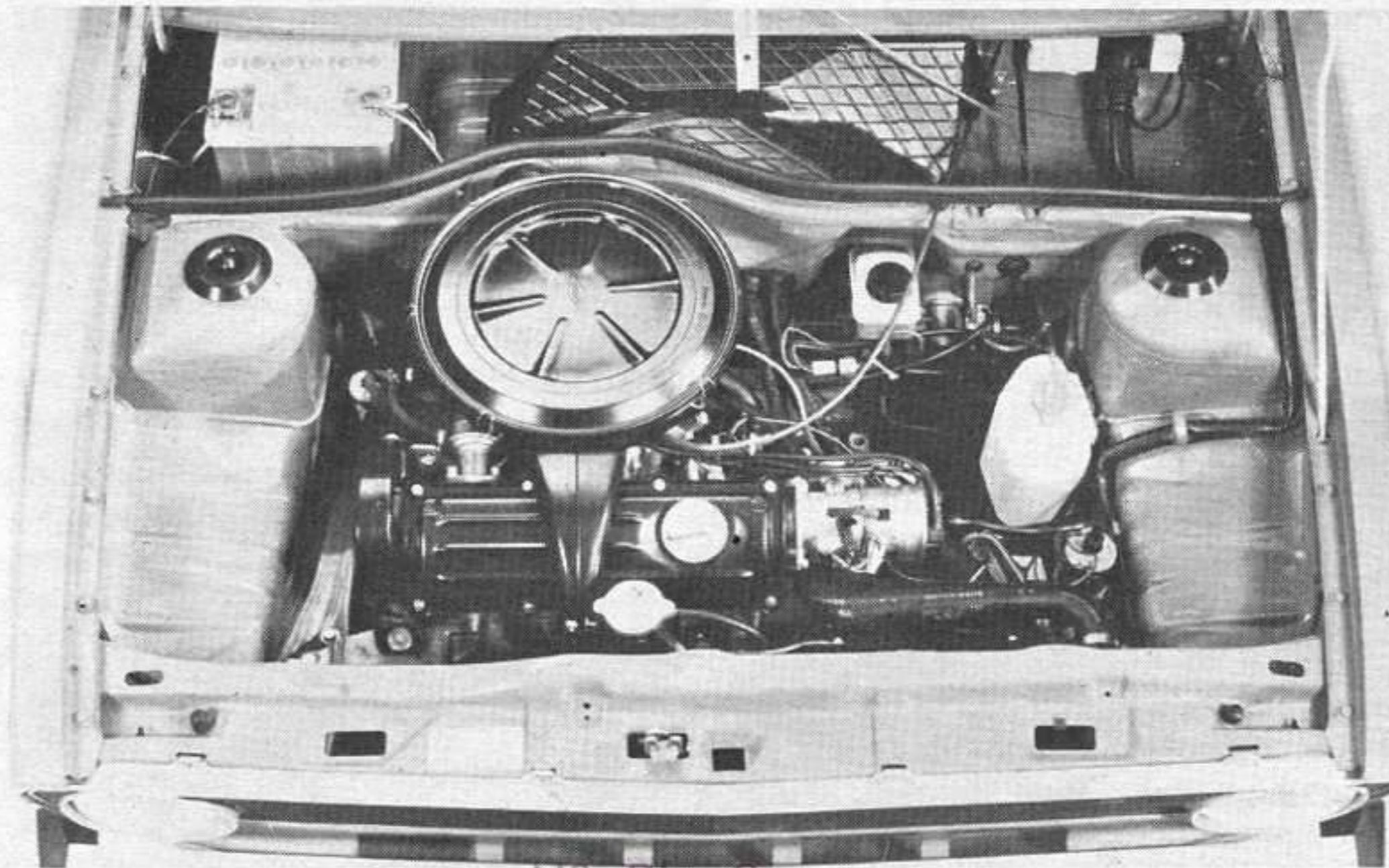
Obiettivi puntati sulla Lancia al «Salon» oltre alla Beta Montecarlo gentile regalo della Fiat, una vettura tutta Lancia... in resta. HPE... High Performance Estate, giardinetta dalla bella linea che unisce in sé molte peculiarità. Berlina, coupé, familiare, con grandi doti di ripresa e di velocità, linea com'è nello stile Lancia molto elegante, essa amplia ulteriormente quel successo di mercato che è la BETA. «Familiare con alte prestazioni» è la traduzione italianizzata

della HPE, sportiva tuttofare. Se in viaggio si ha sonno e non si trova un albergo, la HPE ti leva d'impaccio. 190 Km/h, i cento m. si raggiungono con partenza da fermo in 9"3. L'HPE è accreditata di una velocità massima di, oltre 170 kmh. per la versione 1600, oltre 175 kmh. per la 1800. I prezzi sul vago, ma... quasi veri. L'HPE nella versione 1600 verrà a costare circa, IVA compresa, 4.500.000, la versione 1800 circa 250.000 lire di più. La Beta Montecarlo costerà invece 5.500.000 IVA compresa.

In due e due quattro la Peugeot ha deciso di portare a Ginevra la berlina 604 equipaggiata dal motore fatto in «pol» con Volvo e Renault. Forse seccata che dopo l'uscita della VOLVO 264, anche la Renault avesse presentato la sua TS 30... mentre il leone parigino rimaneva a bocca asciutta, ecco la Peugeot presentare la sua 604... Decisione dell'ultimo momento dicevamo, tanto che non si è potuto fotografare il motore della bella 604, per il semplice motivo che sotto al cofano c'era il motore del 504!!! Cambio a 4 marce, motore a 6 cilindri di 2664 cmc, sospensione a 4 ruote indipendenti, freni a disco, 182 kmh. di velocità massima, (con il cambio automatico sono 4 km. in meno) sono alcune delle caratteristiche.

Il prezzo della 604 sarà sui sei milioni di lire circa, certamente questa Peugeot disegnata dal solito... Pi-

Giancarlo Cevenini



il motore della «Polo», la supereconomica del gruppo VW, è un 4 cilindri da un litro circa di cilindrata. Monoalbero, raffreddamento ad acqua

CONTINUA A PAGINA 46

CONTINUAZIONE DA PAG. 45

ninfarina è la più bella (a nostro giudizio) delle berline del gruppo PE+RE+VO, di coloro cioè che hanno lo stesso motore da spartire.

cio. Basta infatti ribaltare in avanti i due sedili posteriori ed ecco un 'comodo' letto... La Beta Montecarlo offre una velocità massima di oltre Autosprint pag. 46 g. 11 8-8 VX P

La VW ha presentato la « POLO », la piccola di casa tedesca che è l'erede del « maggiolino ». Linea ormai conosciuta (è l'AUDI 50) ma molto impoverito per poterla offrire ad un prezzo concorrenziale, non è ben riuscita, è troppo spartana, (e il prezzo si dice sia sul 1.800.000+Iva), tanti per la pochezza di rifiniture e di motore che la POLO offre.

La Maserati ha portato la Merak SS già presentata da Autosprint. Sulla carrozzeria conosciuta un motore più potente, da 250 Km/h, un cruscotto nuovo finalmente degno del nome Maserati e un telaio alleggerito di 150 Kg, per una accelerazione da... dragster. Versione definitiva anche della quattro porte che dovrebbe entrare in produzione fra poco (ne parleremo) e che ora monta un motore definitivo di 3200 cmc, e due condizionatori d'aria, uno per i passeggeri anteriori, l'altro per quelli posteriori.

La British Leyland ha presentato a Ginevra la Triumph TR7, lo spider disegnato da Pininfarina e che per ora viene esportato solo negli USA e forse a fine anno anche in Italia.

Altra novità la Renault 30 TS di

la X-1/9 che è stata insignita dalla rivista « Motor Trend » del premio « The best styled car in the world » per il 1974.

Sbarro, il carrozziere svizzero-italiano presenta la solita replica della BMW 328, che ha però « incattivita » con un motore BMW 2000 con il turbo. La macchina costa circa 19 milioni e dovrebbe fare qualche gara addirittura con Jarier...

L'industria Italiana era presente con tutte le maggiori marche al Salone di Ginevra, dalla Fiat che da poco importa la 131 e che si è vista assegnare il premio per la sicurezza sulla strada, all'Alfa che con tutta la sua produzione è in netto BOOM made in Suisse. La Ferrari ha presentato il suo Dino 208, che non ha entusiasmato come ovvio avendo una li-

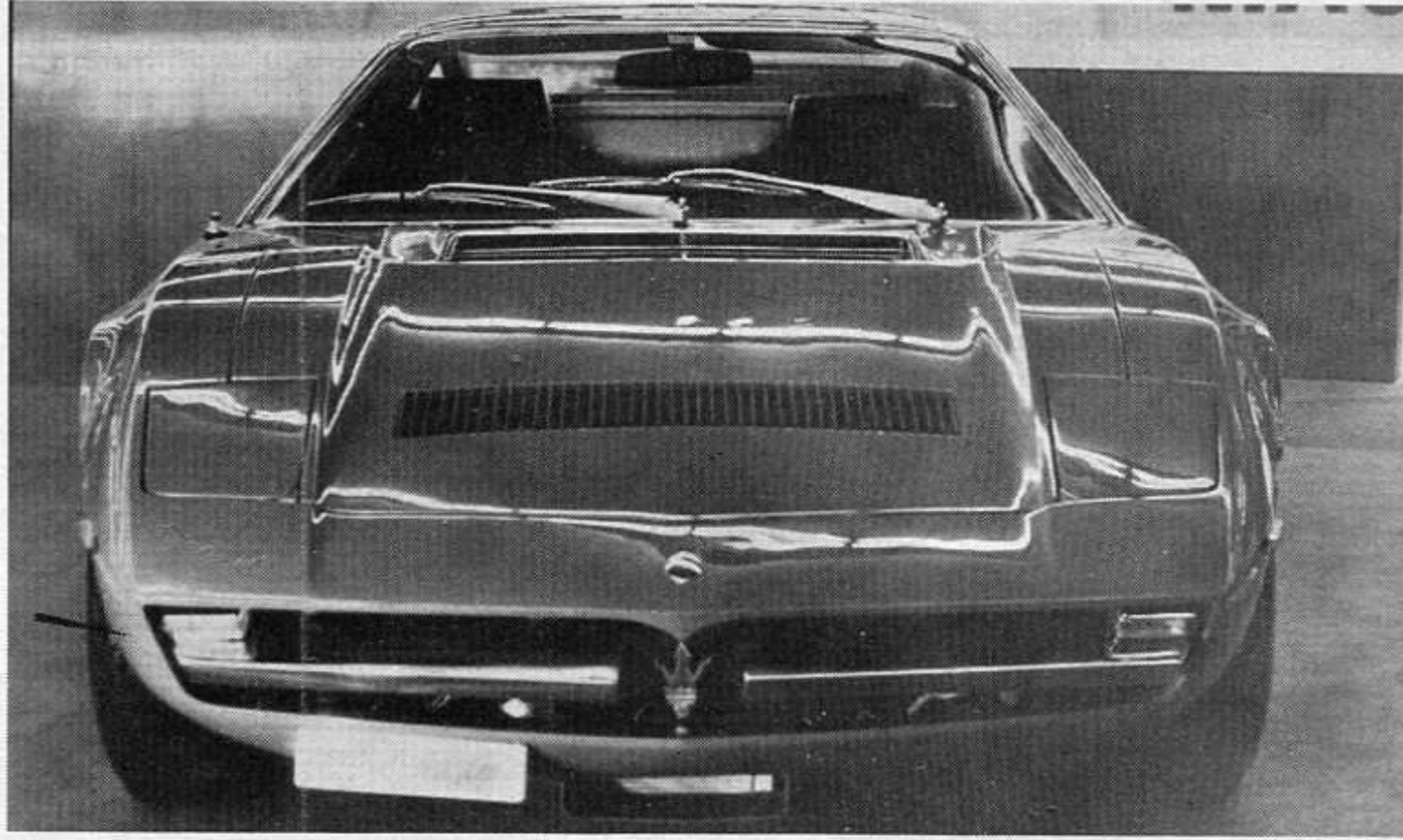
## La FORD cerca il rilancio con la 900

Ginevra - «Asso nella manica» per la Ford, che lancia a sorpresa sul mercato italiano una vettura espressamente « studiata » per il nostro mercato (in crisi).

Dal 22 marzo giorno dell'entrata in commercio della nuova serie ESCORT, vi saranno anche due speciali e due L a 2 e 4 porte con il motore di 900 cmc. Special 900 dunque per cercare di rinvigorire un



La VW Polo è predisposta per il «chek-up» elettronico, ed il cambio dell'olio è previsto con un intervallo di 7500 chilometri oppure di sei mesi



La Maserati Merak in versione « SS », presentata a Ginevra. Molto rinnovata anche negli interni, ora ha un cruscotto degno della tradizione Maserati



A Ginevra non poteva mancare la Monteverdi, unico costruttore svizzero. Ha esposto, questo bel cabriolet

Dell'American Motors ecco una « piccola » in versione USA. La Pacer è una bella vettura a due porte con un posteriore rotondeggiante che incorpora la terza porta ormai essenziale nella vita moderna. Il motore di 3800 cmc a sei cilindri è piccolo per gli USA ma grande per l'Europa. La velocità massima della Pacer, che forse non verrà importata in Italia, è di 180 km/h.

Prima mondiale anche alla GM che presenta la CHEVETTE, una compatta a tre porte molto bella e dal disegno riuscitissimo, tre porte, ampie bagagliaio, linea indovinata, motore di 1256 cmc che consuma solo 8 litri per 100 Km. E' già un successo questa piccola Vauxhall Chevette, presentata al Salone dal Lemano.

cui avete già ampiamente letto nei numeri passati, più bella dal « vivo » che in fotografia, la 30 TS verrà a costare in Italia un prezzo oscillante sui 5 milioni.

Michelotti presenta due novità, una su telaio FIAT 126, una vettura da città che potrebbe eventualmente montare anche un propulsore elettrico; la novità in questa vettura sono le porte scorrevoli all'indietro. L'altra è una Ferrari « Corveggiante » costruita per la NART di Chinetti con telaio e motore Ferrari. Il capriccio dello Americano che l'ha voluta è stato calcolato valga circa 40 milioni di lire.

Per la prima volta da tanti anni nessuna novità di Bertone. Il carrozziere di Grugliasco presenta tutta la sua produzione con in prima linea

nea conosciuta e costante più di altre vetture di pari categoria.

La Lamborghini presenta a Ginevra la versione definitiva della UR-RACO 3000 con il nuovo interno molto bello. Sintomi di ripresa in casa del « Toro » dopo che per i primi due mesi del '75 si è avuto un aumento delle vendite del 50 per cento grazie ai nuovi mercati canadesi, australiani e giapponesi.

Presentata da J. Stewart nello stand della Ford la Escort RS 2000, che si affianca alla produzione ESCORT '75. Una piccola bomba accreditata di 180 Km/h, e con una accelerazione che ti fa raggiungere i 100 Km/h con partenza da fermo in 9".

mercato più che fiacco per la Ford in Italia che ha visto nell'anno appena conclusosi la sua forza di penetrazione sul mercato scendere fino al 3,1% con 40.700 vetture vendute. Le « piccoline » sotto il litro di cilindrata sono adatte al nostro mercato, sia per l'alto costo del carburante che per l'impossibilità di viaggiare a medie elevate sulle nostre sempre più rotte e intasate strade e autostrade.

Con le due Special a 2 e 4 porte e le due « L » immesse a sorpresa nel nostro « stivale » la Ford ha deciso di sopprimere la Standard e di consegnare solo a richiesta la 1300 sport. I prezzi di tutta la gamma Ford-Escort sono competitivi, in particolare quelli della 900 che vanno da un minimo di 1.800.000 ad un massimo di 2.000.000 IVA compresa. La cilindrata esatta della Escort 900 è di 939 cmc ed eroga 46 Cv a 1600 giri. Le Escort special 900 e la Escort L 900 sono accreditate di una velocità massima di 130 km/h, mentre con partenza da fermo i 100 km/h si raggiungono in 27"9.

La Ford pur essendo interessata a vendere tutta la gamma della Escort farà particolarmente leva su queste due vetture per le vendite in Italia, perché ritiene che la minor cilindrata delle due ultime arrivate sia più confacente.

Nuova e moderna, la Escort 900 unisce ai vantaggi di una cilindrata contenuta al disotto del fatidico « litro » un ottimo grado di rifinitura, eguale a quello dei modelli Special e L 1100, un identico spazio interno per i passeggeri, e un identico vano portabagagli. Identico anche il confort di marcia, e tutte quelle particolarità tecniche e meccaniche che insieme all'elegante disegno della carrozzeria fanno della Escort una vettura in grado di soddisfare le richieste di una clientela esigente.

g. c.



La prima delle nuove F. Escort sarà la 900, in versione normale o lusso

### I prezzi delle Escort-Ford

Ecco i prezzi, IVA compresa, delle nuove Escort che verranno immessi sul mercato a partire dal 22 Marzo:

Special 900 2p	1.818.880
Special 900 4p	1.914.080
L 900 2p	1.938.720
L 900 4p	2.033.920
Special 1100 2p	1.904.000
Special 1100 4p	1.999.200
Special 1100 S W	2.074.240
L 1100 2p	1.955.520
L 1100 4p	2.050.720
GL 1100 4p	2.206.400
GHIA 1300 4p	2.670.080
Sport 1300 2p	2.192.960

### Il «muletto» G.M.

# La coda boccaporto per l'integrata CHEVETTE

ING. GOBBATO (DG Lancia) - «L'HPE entrerà in produzione regolare molto presto, così come la Beta Montecarlo. L'inizio sarà per ora di 3/4 vetture al giorno crescenti fino alle ferie, poi inizieremo una produzione più sostanziosa. Siamo attrezzati per produrre, della Beta Montecarlo, fino a 70 vetture al giorno. Il mercato va bene, in questo momento non abbiamo niente di eccedenza stoccaggio. I primi mesi del '75 sono stati un successo di vendite, tanto che abbiamo limitato le scorte. (Fiorenzo Magni che è lì vicino annuisce) Anche i prezzi che per ora sono solo indicativi credo serviranno a fare sì che le due vetture la HPE e la Beta Montecarlo diventino un successo commerciale».

Jackie Stewart, l'ex campione del mondo è allo stand Ford dove si fa fotografare vicino alla nuova Escort 2000 RS. «Un salone molto interessante — esordisce — mi piace molto la Pacer dell'American Motors e la Stratos della Lan-

cia. Naturalmente la più bella di tutte è la Escort RS 2000 (non dimentica di essere un uomo Ford). Ho rivisto con piacere le macchine della F. 1 degli anni passati. Sono sempre molto interessato, se non altro per fare delle comparazioni, peccato che manchi la mia Tyrrell e la Ferrari... sarebbe altrimenti una rassegna veramente eccezionale».

Piergiorgio Bella, amministratore delegato della Innocenti Leyland: «Non è vero che la Innocenti chiude come ha 'sparato' un quotidiano, abbiamo chiesto 5 giorni di ferie anticipate ai sindacati che ce le hanno rifiutate, quindi per la prima volta la Innocenti farà ricorso alla cassa integrazione. Chiudiamo sì, ma per cinque giorni... Il mercato si sta muovendo, in particolar modo per la nuova Mini 90 e 120, ora siamo pronti a consegnare le vetture del colore che il cliente vuole, mentre fino ad ora ne eravamo un po' impediti perché dovevamo consegnare le 'vecchie' Mini all'estero».



Della nuova serie Escort fa parte anche la RS 2000, molto bella e grintosa



La simpatica linea della nuovissima Chevette della Vauxhall. Come si nota a sinistra, è dotata di un ampio portellone posteriore. Utilizza la meccanica (motore e cambio) della Vauxhall Viva

LONDRA - Una nuova apparizione in testa al settore delle vetture piccole (forse i costruttori preferirebbero la coda del settore medio) è la Vauxhall Chevette. Questa tre porte con «coda a boccaporto» fu ideata in tempi ormai quasi dimenticati, cioè prima che arrivasse la crisi del petrolio nel 1971, poi rimaneggiata mentre prendeva forma il concetto del «muletto» della General Motors. In effetti condivide certe caratteristiche con modelli GM di altri paesi, mentre comincia a concretarsi una politica d'integrazione; ciò significa, per esempio, che nella Chevette ci sono le sospensioni dell'Opel Kadett e il motore della Vauxhall Viva.

Chevette? Uno di questi nomi di codice che usano i costruttori nella fase di sviluppo... la recente nuova Escort della Ford godeva del nome «Brenda»! Il problema consisteva nel fatto che nessuno alla Vauxhall riusciva a ideare un definitivo nome per il mercato... Anzi, si sussurra che fra i due nomi in finale quello scartato fosse sotto certi aspetti meglio di Chevette.

Si tratta di una vettura semplice, senza complicazioni appunto. Il motore

è il Viva quattro cilindri di 1256 cc e anche il cambio deriva da quella vettura. Le novità, si trovano nei particolari, per esempio nei riflettori di plastica dei fari e la Vauxhall asserisce che sono una assoluta novità. Il motore eroga 58,5 HP (DIN) a 5600 giri/min. e la vettura pesa kg. 845 (855 nella versione di lusso «L»). La Vauxhall sottolinea le doti in fatto di economia di carburante di questa sua nuova creatura e la cosa sarà messa alla prova prima che finisca il mese quando Tony Kyd piloterà una Chevette nel Total Economy Run.

E così sono due gli importanti costruttori inglesi a presentare vetture nuove quest'anno, Ford e Vauxhall. La British Leyland presenterà un modello nuovo più avanti nel mese e così resta fuori la Chrysler UK che dovrà limitarsi a continuare con la sua gamma che ormai invecchia. La Casa è nei guai e, ironico a dirsi, deve la sua (provvisoria) salvezza a grossi ordini per Hillman Evenger, ... giunti dall'Iran. La crisi del petrolio l'aveva portata sull'orlo del collasso, ora una nazione ricca di petrolio l'aiuta temporaneamente...

**La vera RIVOLUZIONE non si vede al Salone**  
(per esempio il gran lavoro su **COMPOUND** e **TURBINE** a Rivalta)

# I motori segreti della FIAT

**GINEVRA** - Al Salone di Ginevra in cerca di novità. Una abitudine professionale che neppure la crisi è riuscita ad inibire. Ma non è solo abitudine, in realtà si va in cerca di qualche cosa che non esiste. In mancanza di direttive precise, di programmazioni a livello politico, le case costruttrici non arrischiano scelte precipitose. Le alternative tecniche non mancano ma condizionate come sono da quelle fiscali restano nei cassetti dei progettisti. Non rimangono che le novità « inevitabili », quelle impostate tre o quattro anni fa e la cui presentazione non è suscettibile di ulteriori rinvii. Novità loro malgrado cui è affidato il difficile compito di « vivacizzare » un mercato « narcotizzato » da una serie di sanzioni suicide.

Ma c'è di più. Il pubblico, l'utente, non ha mancato di trarre giovamento dalla crisi. Le difficoltà, lo abbiamo già rilevato altre volte, ne hanno accentuato lo spirito critico. La scelta dell'auto, complici i prezzi di listino, diventa una operazione meditata, non più irrazionalmente istintiva. Ma i costruttori, o meglio i responsabili dei settori « marketing » non sembrano essersi accorti di nulla. Tutto va avanti come sempre anche dal punto di vista pubblicitario e promozionale. Nessuno si è ancora reso conto, ad esempio, che adottare lo stile di guida consigliato in tempi di austerità, comporta, nel migliore dei casi, imbrattamento delle candele e, addirittura (a causa delle troppo basse pressioni di esercizio) cattive condizioni di funzionamento dell'impianto di lubrificazione e di raffreddamento. I litri risparmiati con una guida accorta e responsabile vengono annullati dal diminuito rendimento del motore.

In questo senso l'industria, tranne rare eccezioni, non ha dimostrato molta buona volontà. In inerzia che sconta ora, al di là delle colpe dei politici, con un preoccupante rifiuto da parte del mercato non più disposto ad assumere il ruolo (scomodo) di elemento unificatore di esigenze discordanti. D'altra parte settanta anni di storia e di progresso sembrano avere inibito, almeno a livello di rassegne pubbliche, qualsiasi volontà di cercare una via d'uscita non tradizionale. Il luogo comune secondo cui « le auto sono tutte eguali » funziona da provvidenziale alibi. L'auto, insomma, non vuole cambiare abitudini, uniformandosi ad una situazione oggettiva radicalmente mutata.

Le giustificazioni per una politica di questo tipo non mancano. Certo il momento di crisi, tutti se lo augurano, dovrebbe essere passeggero. Previsioni, anche attendibili, in questo senso non mancano. Ma anche quando tutto sarà ritornato alle condizioni ottimali di « prima della crisi » la mentalità dell'utente non tornerà indietro. C'è poco da farsi illusioni. Anche i costruttori devono abbandonare

l'atteggiamento di immobilità che li ha fino ad ora contraddistinti. La razionalizzazione deve andare oltre la produzione sino ad investire il prodotto stesso. Il processo è in parte iniziato anche se è fuori portata dall'attenzione del pubblico. La vera rivoluzione non è quella esposta ai grandi saloni dell'auto. Sceglie sedi più appartate. Ed è proprio questa rivoluzione (economicamente dispendiosa) a far bene sperare per il futuro dell'auto. Se per i veicoli privati si fosse imboccata la strada del « non ritorno » che senso avrebbero gli investimenti della Fiat nel campo delle ricerche avanzate?

A Rivalta, a poca distanza dallo stabilimento esistente, è in fase di costruzione (ed una parte è già funzionante) uno dei più grandi laboratori di ricerca esistenti al mondo. Quali siano le soluzioni sperimentate all'interno è difficile dire. Si possono solo fare delle congetture (basate su dati di fatto piuttosto attendibili). L'interesse Fiat in questo momento (almeno a livello sperimentazione avanzata) sembra rivolto verso i motori composti (« compound ») e verso quelli a turbina.

Le due soluzioni sono strettamente collegate tra di loro. Il « compound » infatti può essere considerato alla stregua di una turbina a gas a due alberi nel quale il gruppo generatore di gas (turbina-compressore, camera di combustione) è sostituito da un motore a ciclo otto (nel caso delle esperienze Fiat, un diesel sovralimentato). In pratica si tratta di un normale motore a pistoncini utilizzato solo come generatore di gas. I gas di scarico vengono impiegati per far funzionare una turbina sulla quale è collocata la presa di potenza.

La soluzione ha molti pregi. Intanto un rendimento elevato che consente di raggiungere con facilità potenze superiori ai 100 cavalli litro con consumi specifici di 155 G/CV/H (contro gli oltre 400 G/CV/H della turbina convenzionale ed i 220/235 G/CV/H dei motori a ciclo otto) e, soprattutto, minori esigenze (rispetto alla turbina) per quello che riguarda i materiali impiegati per la costruzione.

Nel campo dei motori a turbina veri e propri sembra che la casa torinese ne stia sperimentando due tipi con potenze adatte per un eventuale impiego su strada. Si tratta di due unità rispettivamente da 450 cavalli (per uso sui veicoli pesanti) ed una da 250 cavalli di dimensioni particolarmente ridotte suscettibili di essere montata su una autovettura di medie dimensioni. I complessi sarebbero tradizionali (turbine a due alberi) ma dotate di scambiatori di calore particolarmente efficienti, in grado di recuperare l'ottanta per cento del calore ceduto allo scarico.

m.c.

## Sponsor OMEGA per l'ABARTH rally

Si consultano  
i costruttori per  
il serbatoio-sicuro

TORINO - Dicono che l'ing. Lampredi sia furibondo dopo il blocco della C.S.A.F. (la commissione di coordinamento del gruppo Fiat) al programmi rallystici della X-1/9 versione duemila. Perciò onde darsi un minimo di agibilità economica, al di fuori degli stanziamenti ufficiali della Casa per l'attività sportiva) ha fatto accettare al team Abarth di... sponsorarsi.

Infatti, anche se non apparirà vistoso come accade da tra anni per la Lancia, anche la Fiat Abarth ha adesso il suo sponsor: l'OMEGA. Dopo vari tentativi, sembra così certo che la famosa industria di orologi sia riuscita nell'intento di abbinare il proprio marchio ad una grossa Casa impegnata nel mondo delle corse. Le scritte pubblicitarie non appariranno comunque (almeno per ora) sulle vetture della Casa torinese, ma verranno (cucite) sulle tute dei piloti italiani salvaguardando così quella « purezza del marchio » in nome della quale non vennero lesinate montagne di critiche da Corso Marconi ai cugini della Lancia in occasione dell'abbinamento con la « Marlboro ».

I termini del contratto dovrebbero essere all'incirca questi: I piloti italiani (Paganelli, Verini e Bacchelli) si impegneranno ad « indossare » il nome OMEGA, ricevendone in cambio premi di partenza ed un certo compenso a fine stagione. Alla Fiat invece (oltre ad una certa cifra) verrebbero fornite tutte le apparecchiature di cronometraggio che possono servirle e che d'ora in poi equipaggeranno tutte le sue vetture in sostituzione degli ormai tradizionali « HUER MONTECARLO ».

L'OMEGA comunque riuscirà ugualmente a far apparire le proprie scritte, e non solo sulle FIAT, in occasione del Rally dell'Elba. Tutti i numeri di gara di questa manifestazione infatti reclamizzeranno in caratteri più cubitali quest'anno il suo nome, analogamente a quanto fatto ad esempio, all'Artic Rally, dalla Marlboro.



**Agenzia Generale**  
per cambi da corsa Hewland  
per tutte le macchine  
da competizione Lola.

**Pezzi di ricambio**  
per macchine da corsa  
Cosworth - BMW  
Lockheed - Ampep  
Ferodo - Smiths - Aeroquip

**GINEVRA** - Si è tenuta la riunione della commissione rallies del BPICA, nel corso della quale all'ordine del giorno erano alcune questioni abbastanza interessanti. Fra queste, è stato chiesto il parere dei vari costruttori sull'opportunità di norme che assegnino al pilota, invece che alla marca, il titolo di campione mondiale dei rallies. Sono state prese in esame anche altre questioni, come il problema della sospensione accidentale di una prova speciale dopo il passaggio di solo una parte dei concorrenti, o il tempo di riposo nell'eventuale percorso di concentrazione, o l'assistenza medica nel corso delle prove speciali.

Anche più importante la riunione del comitato sportivo del BPICA, che si è tenuto lunedì 17 e del quale, purtroppo, possiamo darvi solo l'ordine del giorno. In esso figurava innanzi tutto l'esame dell'auspicato obbligo di adozione, sulle vetture da corsa delle categorie superiori, del serbatoio di sicurezza « Autodelta-Pirelli ». Nell'o.d.g. vi era anche una relazione sul testo del nuovo annesso J, la definizione del termine « stock block » (cioè il basamento motore, una cosa importante ai fini delle future gr. 6), l'obbligo eventuale di proteggere con strutture deformabili anche i serbatoi dell'olio, la partecipazione delle vetture GT nelle gare per l'Euroturismo, le prove comuni al Mondiale Marche ed ai campionati europei GT e Turismo, ed altre ancora.



25 anni di passerella storica con  
un grosso neo (per il NO di Maranello)

# Mancano solo le FERRARI nel revival F.1

A sinistra, alcune delle bellissime vecchie signore della Formula 1 esposte a Ginevra. In alto, la Mercedes campione del mondo 1954. In basso, la Maserati 250 F campione nel '57 e la Brabham-Repco campione mondiale 1966

GINEVRA - «... abbiamo chiesto alla Ferrari di avere una F.1 per celebrare il 25° anniversario del campionato del mondo di F.1, ma non ci è stata data...». Alla segreteria del 45° Salone dell'auto di Ginevra così è stato risposto alla nostro ovvia domanda: «Com'è possibile allestire una mostra per commemorare i cinque lustri della F.1 senza una vettura del cavallino?»

Erano molto dispiaciuti i dirigenti di Ginevra, «anche perché (ci ha detto uno di loro) «la Ferrari qui in Svizzera ha un grosso seguito di appassionati, grazie a Regazzoni...». Purtroppo questa cattiva abitudine di Maranello continua con la scusa che non hanno macchine usate dal giro agonistico...».

E' più una rassegna nel nome di Fangio, visto che ben cinque delle macchine esposte erano servite all'argentino per diventare campione del mondo. La prima è la 159 dell'Alfa Romeo che con Manuel diviene campione del mondo nel 1951. La 159 è uno dei modelli prestigiosi di questa rassegna, il suo motore ad 8 cilindri di 1500 cmc con compressione erogava 25 anni fa oltre

420 Cv di potenza. Due Maserati ambidue con la sigla 250 F sono rispettivamente del 1954 (vi corse Fangio nella prima parte della stagione per passare poi alla Mercedes) e del 1957, quest'ultima con il motore di 2500 cmc a sei cilindri sviluppa 280 Cv; fu con questo modello che Fangio divenne campione del mondo per la quinta volta.

Due favolose Mercedes-Benz W 196, la prima è quella che utilizzò Fangio nella seconda metà della stagione 1954 che gli permise il suo secondo titolo mondiale, il motore è un 8 cilindri di 2500 cmc, che erogava 280 Cv con l'iniezione diretta. L'altra W 196 è dell'anno dopo, stesse caratteristiche della macchina del '54 solo che questa è a ruote indipendenti. L'innovazione, molto importante, permise a Fangio di conquistare il terzo titolo mondiale.

Non esiste più nessun esemplare della Ferrari-Lancia che portò Fangio al quarto titolo mondiale. Il modello esposto è la Lancia D 50 che corse negli anni 54/55 e da cui fu derivata poi la vettura del quarto titolo mondiale per l'argentino. Il motore è un 8 cilindri di 2500 cmc che sviluppa 270 Cv. L'originalità della macchina stava nei serbatoi della benzina laterali staccati dal corpo della vettura. Una soluzione che in epoca più recente venne ripresa dalla Mc Laren, poi abbandonata.

La Cooper Climax, è la prima vettura che vinse il campionato del mondo, fu nel 59/60 con Brabham. Il modello esposto ha un motore di 1500 cmc a 4 cilindri, mentre la vera vettura di Brabham era dotata di un 2500. Vista con gli occhi di oggi sembra più un F. Italia che una F.1, la BRM 56 che permise a «nonno» Hill, allora giovinetto, di aggiudicarsi il suo primo titolo. Motore 8 V di 1500 cmc 159 Cv di potenza.

Altra vettura più che interessante è la Lotus 25 poi divenuta 33 che permise a Clark di divenire campione del mondo nel '63 e poi nel '65. La Lotus esposta fu la prima vettura da gran premio ad avere un telaio monoscocca, il motore era un Coventry-Climax 8 V di 1500 cmc che sviluppava 200 Cv.

La Brabham BT 19 - Repco che permise a Brabham di divenire campione del mondo per la terza volta, la Lotus 49 dove per la prima volta venne installato il Ford-Cosworth 8 cilindri che ancora sta imperando, e la Mc Laren Marlboro M23 che ha permesso il secondo titolo mondiale a Fittipaldi (con l'aiuto della Ferrari) completano la rassegna ginevrina in onore del 25° anniversario del campionato del mondo di formula 1.

Gli incontri «maliziosi»

## Nessuno ha «preso» il record della T

GINEVRA - «... 1'17"48 è stato il miglior tempo della Ferrari a Kyalami per le prove delle gomme... me lo ha detto lo stesso Lauda...».

«... ha fatto 1'17"48 la Ferrari, io non c'ero perché ero venuto a provare in Europa, me lo ha detto Pryce...».

«... Nessun record è stato battuto nelle prove dopo la gara di Kyalami, me lo hanno detto quelli della Goodyear...».

Sono stati (nell'ordine) a farci queste dichiarazioni, un giornalista sportivo di un quotidiano di Zurigo, il pilota Jarier alla presentazione della nuova JS2, e Stewart, gli incontri sono avvenuti in occasione del Salone dell'auto di Ginevra. Ovvio parlare di sport fra giornalisti, che abitualmente si notano sui campi di gara, e con i piloti che generalmente si vedono nei boxes.

Il collega di Zurigo è il più preciso, quando gli domandiamo chiarimenti sul record post Gran Premio Sudafrica che avrebbe segnato Lauda a Kyalami: «Quale record? Io ero presente e nessuno ne ha fatto cenno. Alla sera, parlando con Lauda, questi mi ha detto che il miglior tempo fatto dalle Ferrari è stato 1'17"48, Regazzoni ha fatto addirittura un tempo superiore. Certo che voi italiani vi inventate anche i record per sostenere la Ferrari...».

Da Ligier, fra una coppa di champagne e un pasticcino, ecco Jarier ed è spontaneo domandare anche a lui lumi sul «mistero». Jarier cade letteralmente dalle nuvole: «Io sono rientrato in Europa e a Kyalami è rimasto Pryce a provare le Goodyear. Quando è rientrato abbiamo analizzato i tempi fatti registrare da tutte le squadre e mi ricordo benissimo che il tempo accreditato a

Lauda era di 1'17"48, perché abbiamo commentato come la Ferrari sia andata più piano di me, e appena un po' più forte di Merzario, prendendo riferimento i tempi dello schieramento di partenza».

Mentre rimuginiamo, incontriamo Stewart allo stand della Ford e fa da «entraîneuse» alla Escort RS 2000. Anche a lui chiediamo se ne sa qualcosa del tempo di Lauda. E Stewart risponde: «Io non sono rimasto a vedere le prove della Goodyear, però ho avuto occasione di parlare con i responsabili che mi hanno detto, a parte lo scarso impegno di tutti, che nessuno ha fatto dei tempi eccezionali, tanto meno la Ferrari. Di record neppure il caso di parlarne, non so esattamente il tempo di Lauda..., non ricordo, ma era molto vicino al 1'18"...».

Lasciamo perdere ormai convinti della curiosa «bugia» che non si capisce a chi e che cosa possa giovare. Piuttosto chiediamo a Stewart come ha visto la Ferrari «T» in Sud Africa.

Non ha la risposta pronta l'ex «World Champion», sorride con gli occhietti furbi, poi... «Credo di non poter dare un giudizio sulla nuova vettura della Ferrari. Non so... ad orecchio il motore non andava bene in gara, non era «flat», tossicchiava, non aveva un bel suono. La stabilità della vettura in gara non si è potuta guardare, se cioè fosse superiore rispetto alla B3 perché i due piloti guidavano in modo non impegnato. Mi hanno detto però ex colleghi (Fittipaldi n.d.r.) che la macchina 'scodinzola' nelle curve. Saranno certamente molto interessanti i prossimi due GP Spagna e Montecarlo per dare un giudizio definitivo sulla 'T': certo che il cambio messo in quella posizione mi lascia perplesso...».

**GINEVRA** - L'Associazione dei giornalisti francesi specializzati nel settore automobilistico, ha assegnato il suo premio annuale per la sicurezza alla Citroën CX (è il terzo a una Citroën). Dal 1969 questo premio è attribuito, dagli specialisti francesi dell'automobile, ad una vettura di serie che possiede il migliore insieme di elementi di sicurezza attiva (tenuta di strada, freni, sterzo ecc.) e di sicurezza passiva (protezione dei passeggeri). Contemporaneamente al Salone di Ginevra è stato consegnato ai massimi esponenti Citroën, l'«Award Style Auto '74» che l'omonima superspecializzata rivista assegna per la migliore carrozzeria, quest'anno appunto riconosciuto alla CX per concezione e realizzazione del modello.

Da un TEST ad una anatomia tecnica

# I valori della CX

La CX Citroën resta la vettura di cui si parla. Lo si è constatato a Ginevra. Merita perciò tornare su un rendez vous a Monza con la nuova Citroën che ripropone i pregi, premiati o nascosti che siano.

La prima scoperta la si fa sistemandoci al volante. Abituati dalle dimensioni che mamma ci fece a dover accettare i soliti compromessi: con nostra meraviglia e pochi aggiustaggi, ci ritroviamo papali papali a braccia tese, con tutto quanto a portata di mano, nessuna interferenza e tanta visibilità.

Ottima a questi effetti la possibilità di «beccheggiare» il sedile attorno a un asse trasversale; non è raggiungibile il decubito ostetrico, il che potrà anche deludere il Castruccio Castracani satireggiante dalle pagine del Corsera. Tuttavia resta assicurato il raggiungimento della miglior posizione di guida.

Il fatto di aver assistito al cortometraggio sui crash-tests e relativi risultati, sicuri per l'integrità dell'abitacolo, non ci incoraggia a pigiare subito. Però, in due o tre giri di Stradale, ci rinfranchiamo tanto da arrischiare le prime timide intraversate.

Niente di più adatto a dimostrare ancora una volta che l'appetito ha da venir mangiando: immedesimandosi come figlia di arte nel suo lignaggio di Traction-Avant, la CX non chiede altro (noblesse oblige) che la massima fiducia da parte del conduttore.

Realizzata questa simbiosi e con l'ovvia necessità di una certa previdenza nella scelta delle traiettorie, diviene un piacere — ad esempio — scaravoltarsi nella Variante in piena trazione sapendo di poter contare sempre e comunque su uno sterzo preciso. Occorrerà in queste condizioni un po' di sforzo sul volante, ma potete divertirvi a pennellare il cordolo senza tema di saltargli addosso o andar via di muso per la tangente alla curva. Intendiamoci subito: non si tratta di un comportamento da Stratos o da X1/9. Quattordici quintali di autovettura distribuiti su quasi tre metri di passo con baricentro a 1/3 del medesimo (il che avrà le sue conseguenze in salita) non vi permetteranno kristiania da slalom gigante.

I pareri sulla linea della CX sono piuttosto discordi, la diatriba principale in merito alla somiglianza con la GS piuttosto che con la SM oppure viceversa. Osservando le cose in maniera meno alata, bisognerà a nostro avviso convincersi che il « tutto avanti » non lascia molta libertà alla matita dello stilista.

Troviamo particolarmente ozioso il confronto con la GS, considerato che in tal caso l'unità motrice è un flat-four, configurazione che sembra fatta apposta per salvare capra e cavoli, ma assai diversa dalle nostre contingenze.

Sulla CX si è trovato il modo di costipare nel cofano il quattro cilindri in linea della D Super 5 (ex DS 21), montandolo però trasversalmente e avanzato rispetto all'assale anteriore.

In tal modo il motore è prontamente reperibile aprendo il cofano (coperchio «controlvento» ma comodo) senza bisogno di andarsene a cercare una fetta nello spazio teoricamente riservato ai cristiani. Chi ha avuto la DS ricorderà la dolorosa historia della candela n. 4.

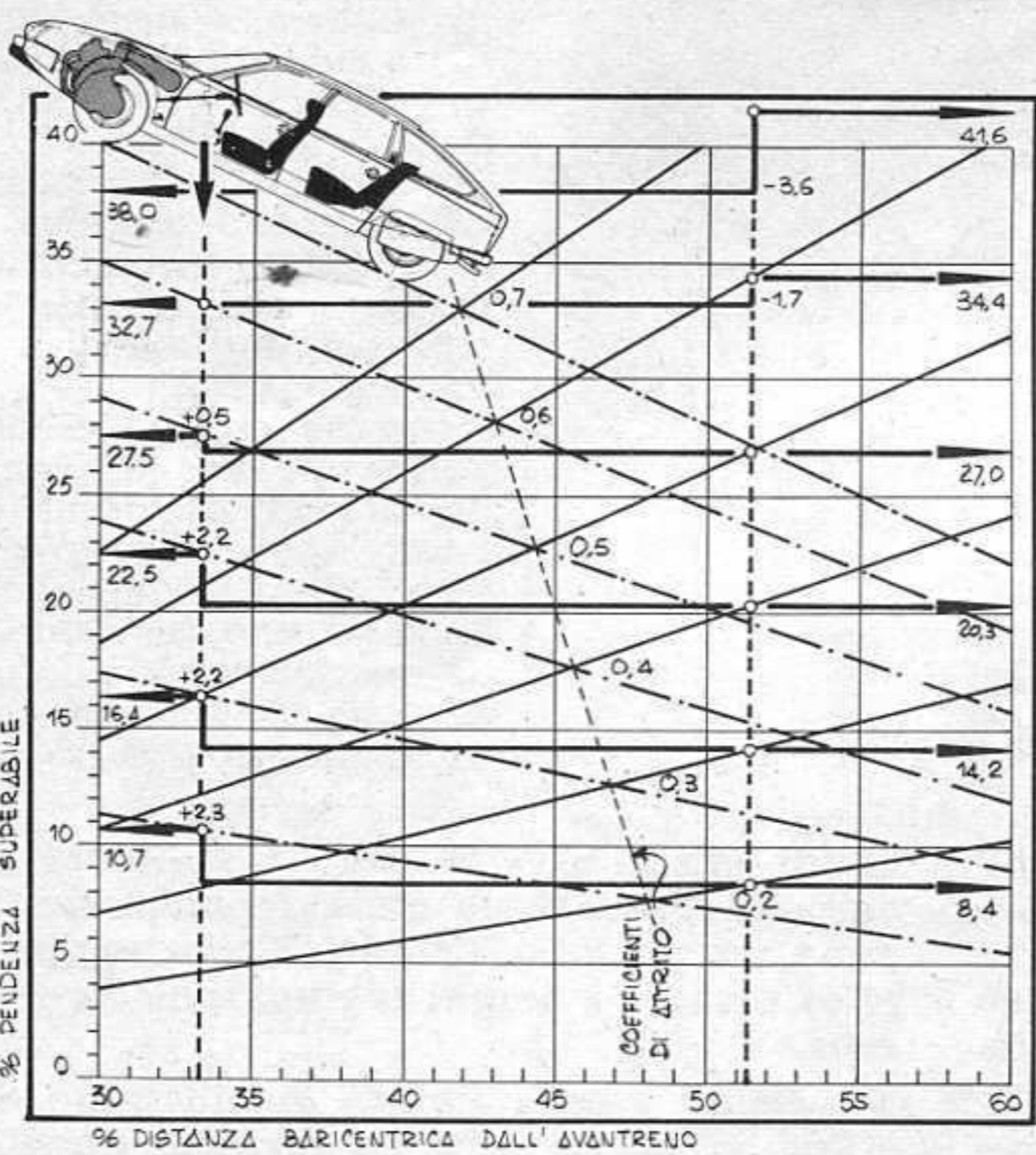
In virtù di questa scelta si intuiscono le ragioni di un ritorno all'antico ossia allo

chassis separato dalla carrozzeria, essendo comunque necessaria una struttura anteriore più che rigida, ottenuta da altri costruttori col ricorso al telaio (parziale) scatolato.

In questa zona insistono infatti i maggiori carichi concentrati e gravita la massa motore-cambio, perdipiù sostenuta a sbalzo.

Detta disposizione esime dalla necessità di installare una coppia conica, in quanto l'albero motore è già parallelo all'asse delle ruote motrici; giocando sull'interesse fra alberi del cambio nonché su quello fra albero secondario ed asse di trazione, si riesce a «schivare» il blocco motore senza ricorrere a ruote oziose.

Soluzione meccanica molto elegante e... più facile da raccontare che da tradurre in pezzi di ferro. Se ne ha un riflesso nelle notevoli dimensioni dell'accoppiamento finale, con ruotoni da oltre sessanta denti il cui



Ci era scappato detto nel testo che un baricentro molto avanzato (1/3 del passo contro il 40/45% di altre « tutto avanti » e il 50/55% delle trazioni posteriori classiche) poteva avere le sue conseguenze in salita. Ed ecco un grafico, estrapolato da uno studio dell'Ing. Fessia, che rende piuttosto bene l'idea di quanto intendevamo dire.

Il confronto ha luogo fra la nostra CX, rappresentata dal tratteggio verticale al 33,33% sulla scala «distanze» ed una vettura convenzionale col baricentro al 51,3% del passo, anch'essa ridotta a verticale, tratteggiata e sulla stessa scala. Gli accoppiamenti fra i due esempi avvengono in funzione dei coefficienti di attrito, posti ciascuno all'intersezione di due oblique di cui una (a tratto e punto) relativa alla CX e l'altra (continua) riferita alla vettura di confronto. Abbiamo così sei coppie di valori che individuano direttamente — sulle scale laterali — la pendenza massima superabile dall'una e dall'altra vettura per quel determinato valore del coefficiente di attrito. Noteremo che per alti ed altissimi valori dell'aderenza, indici di 0,6 e 0,7 solo eccezionalmente reperibili specie in montagna, la vettura a trazione posteriore è in grado di superare pendenze « inverosimili ». — E se pensate di esser prossimi ai limiti, considerate che un « 911 » Porsche — baricentrato ovviamente ancora più indietro — tira su in prima pendenza del 59% o, meglio, tirerebbe se le trovasse.

raggio non può diminuire trattandosi in pratica di un distanziale.

Possiamo condensare i nostri complimenti ai progettisti dichiarando di non aver notato in prova alcuna tendenza al moto sussultatorio sullo spunto, ben noto a chi progetta o collauda vetture a trazione anteriore.

Scontata in partenza, per dei maghi della trazione anzidetta, una brillante soluzione al problema alberi condotti dell'avantreno: deformabilità ed omocinetismo vengono assicurati, per ciascun albero, da un giunto articolato e scorrevole Gleanzer-Spicer « Tripode » calettato all'estremo interno ossia dal lato cambio; all'estremo ruota si ha invece il classico giunto Rzeppa Birfield, capace di sterzature fino a 45° ed oltre, senza pregiudizio della trasmissione di potenza.

Ma non inoltriamoci nel turpiloquio tecnico o quanto meno evitiamo di impantanarci fra una accelerazione angolare e una coppia di inerzia. Vediamo piuttosto, sul piano pratico, le parentele effettive con altri modelli denunciate da una certa abbondanza di parti in comune.

Prima fra queste l'unità motrice, uncinata pari pari da altri noti modelli come la D Special/D Super per la CX 2000 e la D Super 5 DS 21 per la CX 2200. Entrambi i propulsori si ritrovano, a regime, qualche cavallo in più — rispettivamente 3 e 6 — in confronto alle precedenti installazioni, poiché il « fianco dest » eseguito dal motore nei confronti del radiatore acqua ha costretto i progettisti a menare elettricamente la ventola di circostanza. Un termocontatto provvede al taca-staca della ventola stessa, il che vale per l'appunto i cavalli suddetti allorché il mulinismo è disinserito.

Altro connotato genetico ritrovabile nella parentela, il cambio. Questo ci riconduce addirittura a casa nostra (Lancia Beta) in quanto frutto a suo tempo di fornicazione Fiat/Citroën. Ah, gli amori di gioventù...!

CX 2000 e CX 2200 sono gemelle identiche sotto questo aspetto, in quanto montano il medesimo « 4 marce » surmoltiplicato in 4a del 20%. Cambia solo la coppia... cilindrica, passando da 13/62 a 12/55 con un allungamento del rapporto al ponte pari al 4%.

Non abbiamo citato la CX 2000 « économique », giudicandola forse erroneamente un passatempo da ingegneri. Sta di fatto che una quarta surmoltiplicata del 25% ed accoppiata a un « ponte » da 14/61 ci porta a un indice mostruoso (36,2 km/h/1000 giri/1') e degno di un carro armato. Non ci stupirebbe scoprire che la tecnica di guida « économique » è simile a quella da usare su un « Centurion ». La sospensione oleopneumatica sarebbe una novità assoluta se solo non esistessero un paio di milioni di Citroën felicemente circolanti, per parlare unicamente di loro. Caso ulteriore di ricorso al magazzino pezzi preesistenti, come d'altronde i freni (a disco dappertutto) lucrati, ci sembra, dalla GS (i posteriori).

Per gli anteriori si è dato l'arrembaggio nientepopodimeno che alla SM, prelevando i dischi ventilati Ø 260 x 20 completi di pinze a 4 pistoni, olé. Sempre dalla SM proviene lo sterzo a cremagliera, ma solo nel caso — servoassistito — della CX 2200; con gli opportuni ritocchi per renderlo vispo senza mandarne a Patrasso la precisione.

Giuliano Orzali