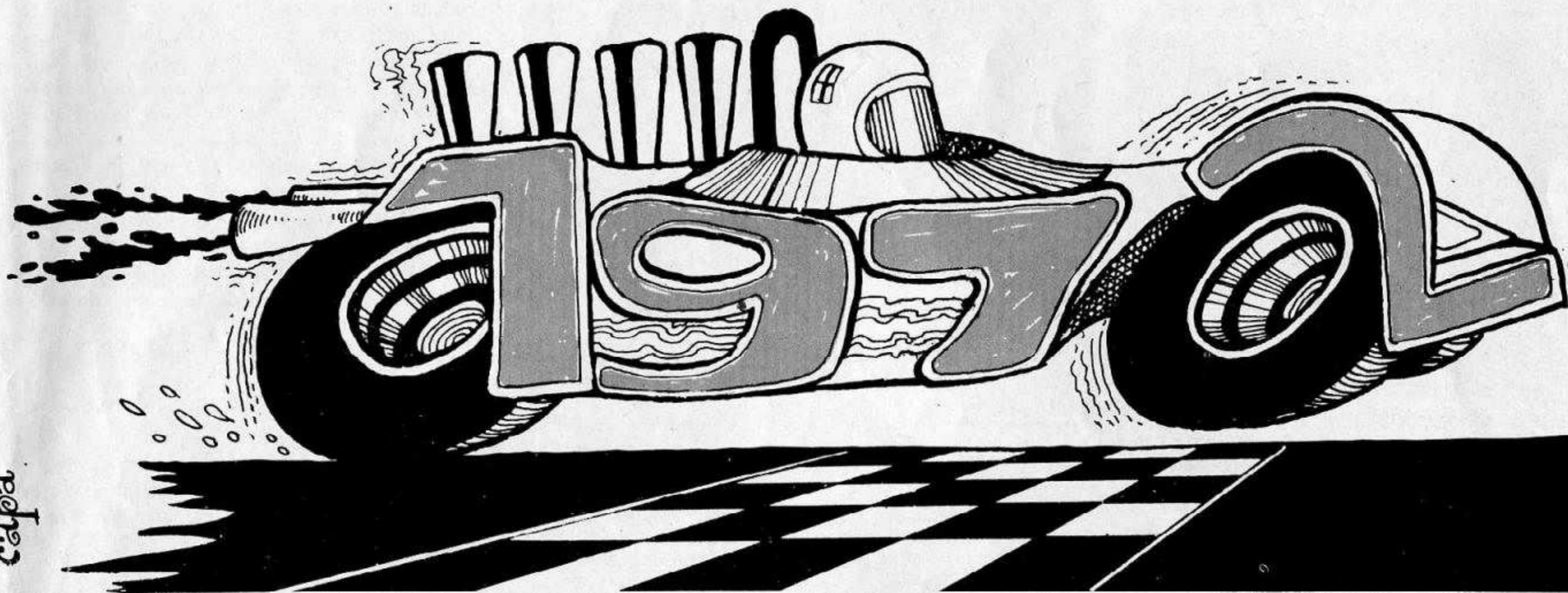


# che cosa ci porterà?



Cosa porterà il 1972 sul grande scenario dell'automobilismo internazionale? per quanto azzardato sia far previsioni, anche a scadenza relativamente breve, qualche sguardo lo si può spingere più in là del consueto. Non tanto per puro amore del pronostico, spesso banale, quanto per tracciare un quadro sufficientemente ampio della situazione che si verrà a creare nei prossimi mesi, per conoscere quel che è stato già più o meno preventivato e per aggiungere qualche considerazione, se non proprio qualche istanza o qualche orientamento, sull'espressione che andranno assumendo le principali facce dell'auto-poliedro

testi di  
ENRICO BENZING



## Ritorno al vero GRAND PRIX

I Gran Premi di campionato del mondo, che avevano fino a pochi anni fa una durata compresa fra le due e le tre ore, su distanze da 300 e 500 km, sono andati ultimamente abbreviandosi. I valori minimi del '71 sono stati dell'ordine dell'ora e mezza di gara, fra 250 e 300 km, con record di brevità avutosi a Monza, di appena un'ora e diciotto minuti. Tutto questo perché s'è voluta compiere l'esperienza delle grandi potenze, quindi dei crescenti consumi di carburante, con capacità dei serbatoi a limiti massimi, ma senza accettare né i rifornimenti né lo spezzettamento della corsa. Ora, però, s'è toccato il fondo e per il 1972 si prevede una durata minima di ogni Gran Premio di un'ora e quarantacinque minuti ed una massima di due ore e quindici minuti, con una capacità massima dei serbatoi di 150 litri. Si tornerà, così, a distanze più consistenti e tecnicamente più valide. Ma ancora non riusciamo a comprendere il perché di un limite di 120 litri per i serbatoi delle Sport e 150 litri per quelli della «F. 1», in ogni caso con tre



Ronnie spera in un '73 sulla monoposto Ferrari

litri di cilindrata. Né a capire come mai il rifornimento sia pericoloso per le monoposto e non per le Sport di caratteristiche tecniche e funzionali oltremodo ravvicinate.



## L'ANNO di PETERSON?

Il 1972 sarà l'anno di Peterson? Secondo i nostri pronostici, il giovane pilota svedese gode di

tutti i favori: sarà l'anti-Stewart più autentico e sarà l'unico, oltre al campione del mondo in carica e forse anche Cevert, a disporre dei mezzi tecnici necessari a fronteggiare la grande offensiva dei «ferraristi» Ickx, Regazzoni e Andretti. Inoltre, tra i grandi guidatori delle ultime leve, se piace la precisione d'un Cevert, la dominata irruenza d'un Schenken, il coraggio d'un Gethin, l'intelligenza d'un Marko (ma attenzione ai «novizi» Lauda e Reutemann), dobbiamo considerare che l'uomo di maggiore estro è Peterson. Con quel perfezionamento di tecnica che sta ora ottenendo, potrà veramente contrapporsi al classico Stewart. Tutto dipenderà dai motori, o meglio dalla scelta che la Cosworth farà, dopo aver dichiarato che consegnerà la versione '72 del suo V8 a due «teams» soltanto. E sulla scorta di qualche indiscrezione, si sa già che il primo «team» continuerà ad essere quello di Tyrrell, per Stewart, mentre il secondo potrebbe essere quello della March, per le quotazioni raggiunte da Peterson, oppure della Lotus, che con Emerson Fittipaldi dispone d'un campione in continua ascesa.

CONTINUA  
A PAGINA 6

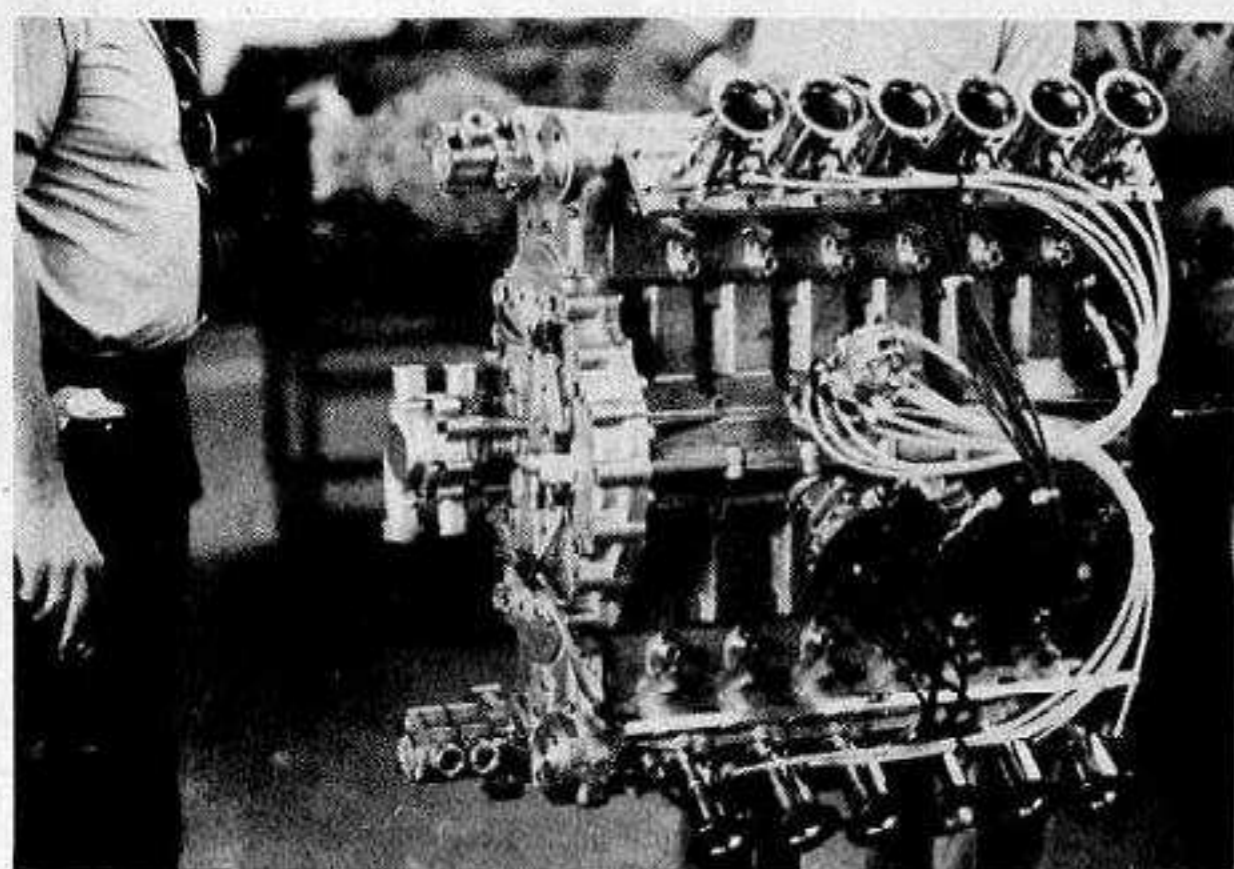




che cosa ci porterà?



## ...e del 12 cilindri?



Ancora una volta, guardando alla tecnica della « Formula 1 » d'una nuova stagione, ci domandiamo: sarà il 1972 l'anno del 12 cilindri? E' una domanda che ci poniamo almeno da sei anni, dall'inizio di questa formula di tre litri. Ma, tolta la brevissima parentesi delle quattro vittorie di fine '70, il vero anno del 12 cilindri non lo si è mai avuto. Ed ha continuato a prevalere l'otto cilindri, prima con la disarmante semplicità del Repco-Brabham e poi con l'eccellenza del Ford-Cosworth. Ora, nutriamo molte speranze per il 1972, per la Ferrari, che è in possesso dei maggiori mezzi per imporre la soluzione più avanzata. Tuttavia, non dobbiamo nasconderci che alla luce della situazione tecnica d'oggi la strada seguita dalla Cosworth continua ad essere la più proficua e che l'otto cilindri ha tutte le prerogative per seguire ad imporsi. Ciò perché la tecnologia d'oggi non è ancora in grado di trarre profitti dai regimi di 13.000-14.000 giri. Auguriamoci che lo divenga presto, almeno entro il '72, altrimenti l'unica impostazione vantaggiosa per un 12 cilindri sarà quella della BRM, di combattere l'otto cilindri con le sue stesse armi delle utilizzazioni, in campi vicinissimi, con qualche lieve vantaggio derivante dal maggior frazionamento della cilindrata. Per i nuovi motori a 12 cilindri che si presenteranno, come quello della Tecno, sarebbe per lo meno eccessivo prevedere subito elevate prestazioni: occorrono anni di lavoro e di esperienze per salire al vertice. (Nella foto il boxer Tecno).



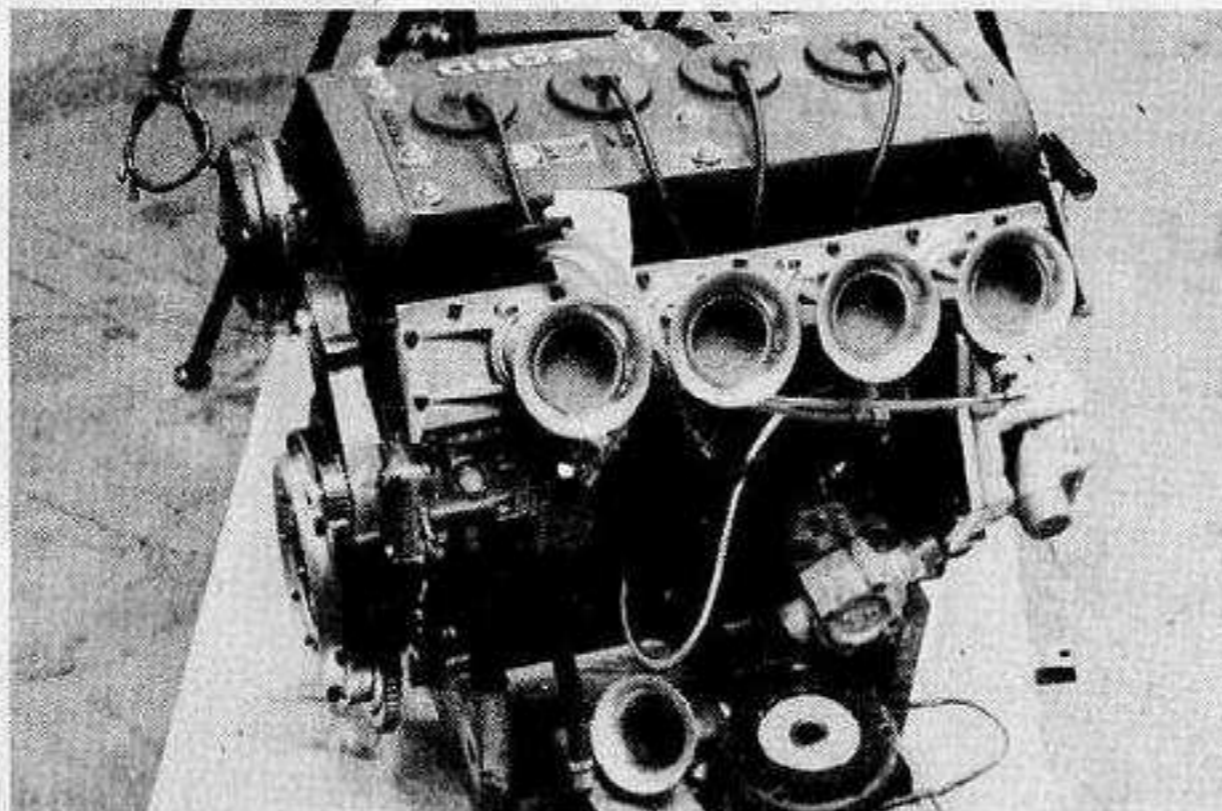
## D'obbligo per tutti i serbatoi sicurezza



« La dimostrazione Autodelta a Parigi non è stata tanto convincente ma comunque l'idea potrebbe a suo tempo portare a serbatoi più sicuri ». Così ha scritto Tyrrell al nostro direttore nei giorni scorsi. E' già un fatto che i costruttori inglesi ammettano adesso il « principio » dell'ing. Chiti! Ora bisogna sconfiggere l'azione ritardatrice.

Dovrà essere intanto l'anno dei serbatoi di sicurezza (nell'espressione proposta dal brevetto dell'Autodelta) obbligatori per ogni rango di vetture da corsa. Infatti, sappiamo che la CSI è composta da membri per lo più incapaci: ma non stolti. Perciò, se ha chiesto quattro mesi per le sperimentazioni d'una soluzione che ha già trovato interessante, siamo certi che prenderà una decisione a fine marzo, dinanzi a tanta evidenza. E' in termini di sicurezza, non occorrono preavvisi, per cui l'applicazione sarà immediata. Del resto, la

stessa CSI non ha accettato per buoni, senza sperimentazioni, i capitolati americani, imponendo il tipo FT3? Ed anche la tanto discussa spugna? Quel che si chiede è un adeguato innalzamento dei pesi minimi ed altri importanti interventi in tema di sicurezza.

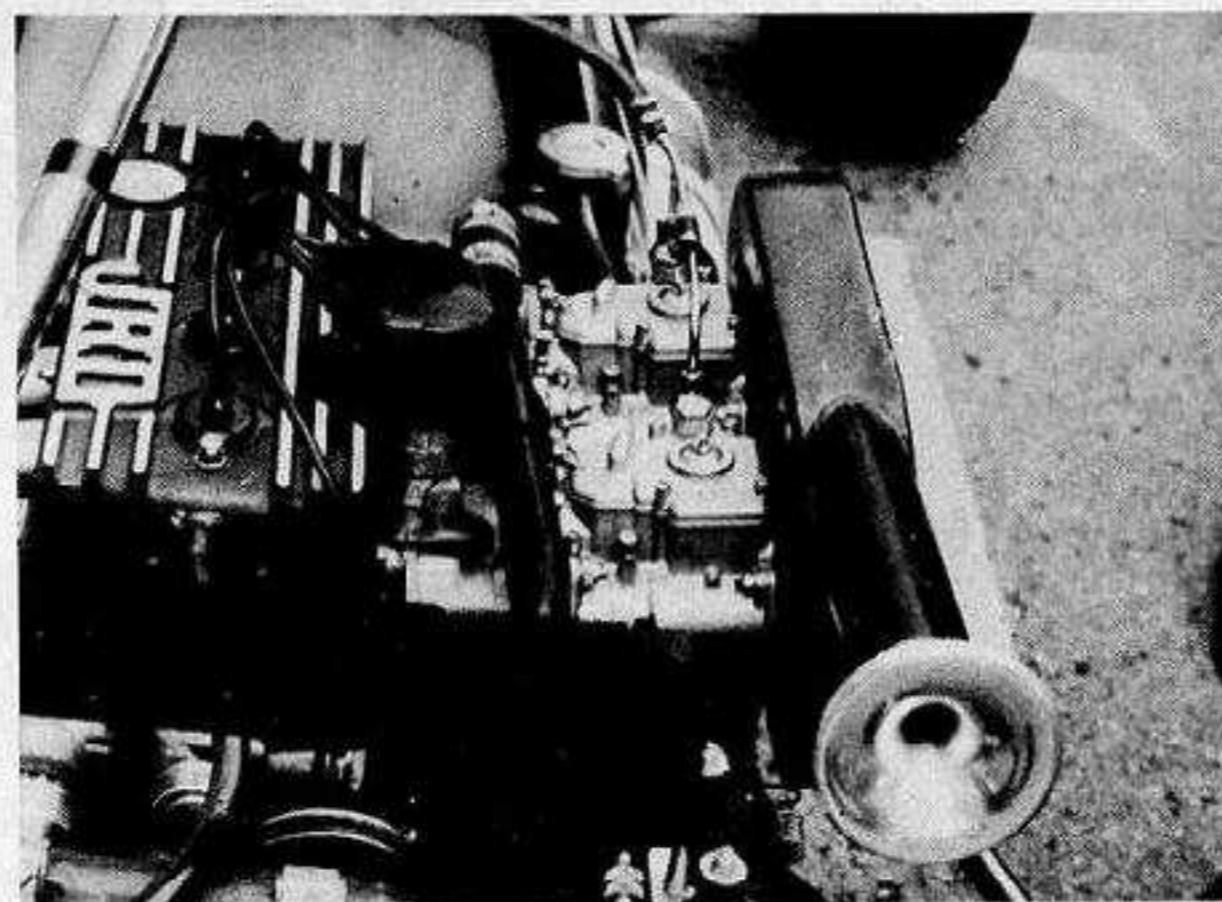


## F.2 ancora formula Cosworth

Il passaggio da 1.600 a 2.000 cc della « F. 2 » 1972 varrà soltanto ad innalzare le potenze da 430 a 460 cavalli circa, quindi tutto l'impegno tecnico e agonistico della categoria; ma non a dare immediati miglioramenti, con l'avvento di nuovi motori, com'era nelle intenzioni dei regolamentatori. Infatti, la CSI, attuando un tipo di regolamento proposto quattro anni fa dall'autore di queste note, con la variabilità dei pesi, ha commesso l'errore di trascurare l'influenza della distribuzione. Perciò, nonostante i tentativi di proporre nuovi motori, come il V8 Alfa Romeo, il V6 Dino o il quattro cilindri Lotus, il 1972 resterà favorevole soltanto al quattro cilindri 16 valvole Ford-Cosworth, che avrà la testa BDA e cilindrata esatta di 1.930 cc. Soltanto quando verranno omologati altri motori con quattro valvole per cilindro (le intenzioni interessano Lotus e Alfa Romeo), cioè per il '73, si potranno dischiudere nuove prospettive.



## Formula 3 più potente



Nella maggioranza, i preparatori di motori di « F. 3 » sembrano favorevoli all'aumento della strozzatura all'alimentazione da 21,5 a 23 mm; perciò, se dall'indagine della CSI questo orientamento emergerà, avremo dal primo marzo 1972 questa nuova dimensione e quindi motori più potenti. Di quanto? Almeno d'una quindicina di cavalli, previsione che non scaturisce soltanto in base alla proporzionalità dell'area di questo ingresso, ma anche da altre considerazioni. Perciò, avremo una « F. 3 » di almeno 130 cavalli effettivi, quindi un livello soddisfacente; ma andremo sicuramente incontro a costi più forti, perché andranno riveduti i manovellismi e le trasmissioni. Quanto alle gomme, non resta che la deroga della prescrizione limitatamente alle gare italiane, deroga di sei mesi, per consentire l'esaurimento del materiale esistente. Poi, tutto si aggiusterà automaticamente. Piuttosto, possiamo prevedere una certa ripresa dell'importante categoria, se appena la CSAI terrà fede ai propri impegni, cioè se si avrà un minimo accettabile di gare e se potranno entrare nomi nuovi, come Pescia e Colombo della « Formula Ford », con una progressione tanto attesa.

Otto motivi per i quali le vetture Dingbat non appariranno mai più a Le Mans.

Sconvolto per la notizia secondo la quale la Dingbat (traduci « Pipistrello » n.d.r.) si ritirava dallo sport automobilistico, il vostro corrispondente si è precipitato alle officine per intervistare lo stesso colonnello Ruddy-Gore. Con grande riluttanza, il grande vecchio ha accettato che il colloquio venisse registrato.

— La decisione è stata dettata da motivi finanziari?

« Si e no. Non avevamo mai le possibilità economiche per andare a Le Mans tutti gli anni, ma soltanto quando le sorti della società lo consentivano. In complesso siamo stati in lizza (ammesso che si possano usare queste parole) per otto volte fra il 1927 e il 1969... sempre con una vettura sola. »

— Suppongo, che, come tutti, avrete avuto i vostri alti e bassi?

« No, abbiamo avuto soltanto disastri, dell'una o dell'altra natura. Per quattro volte la nostra vettura non lasciò la linea di partenza. »

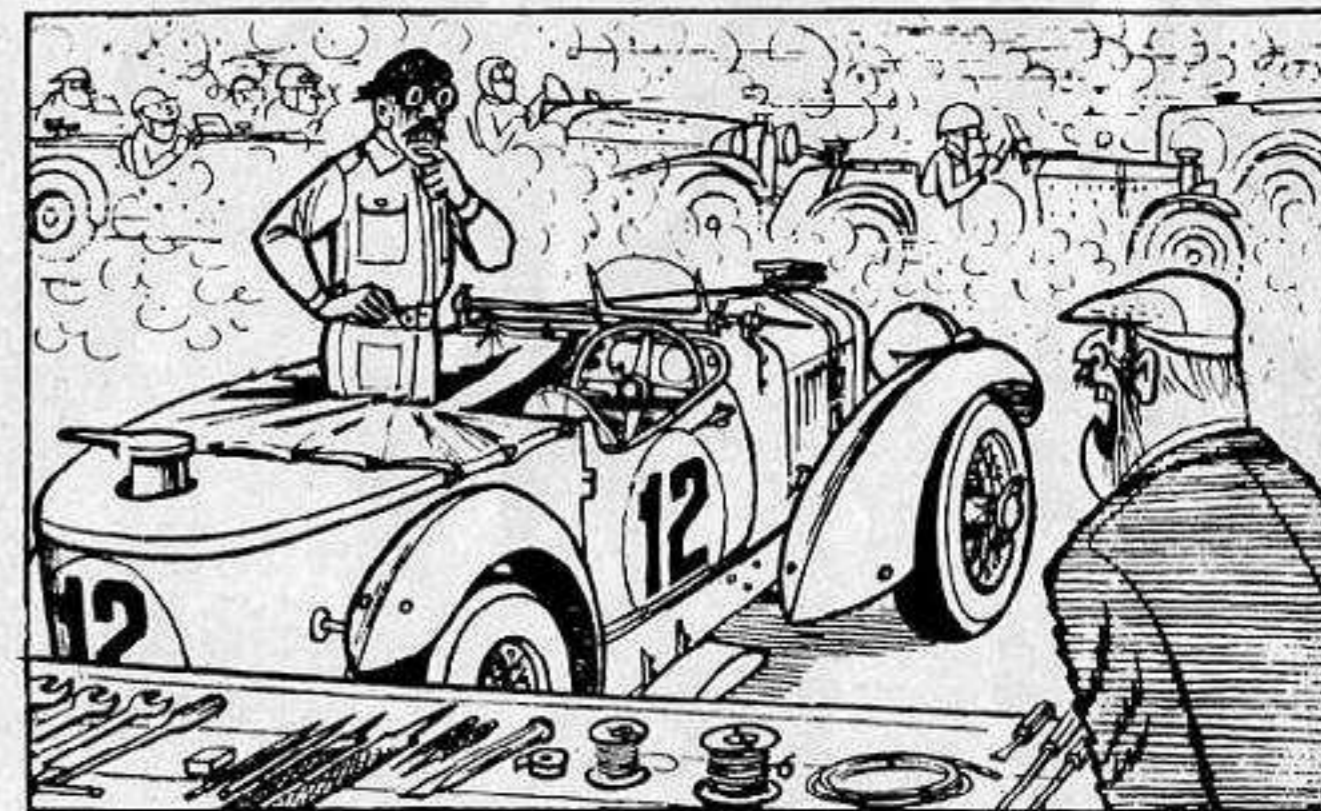
— Guasti meccanici, senza dubbio?

« No, mai. »

— Allora che genere di guai?

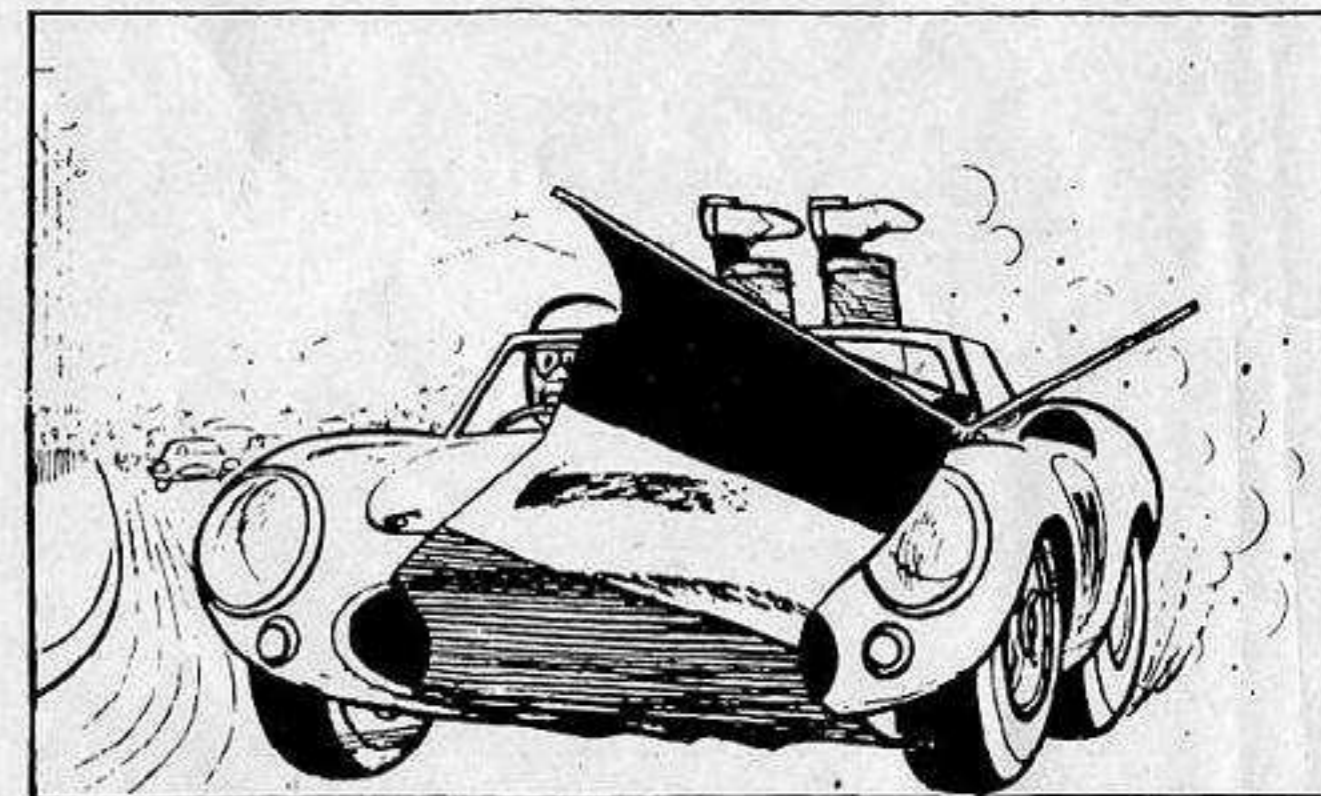
« Senta un po', giovanotto, per quanto mi sia doloroso, penso che lei dovrebbe vedere il nostro album fotografico. Come tutti, avevamo un fotografo al nostro seguito — pensando alla pubblicità — ma nessuna di queste fotografie fu mai data alla stampa. »

— Le vedrei molto volentieri.



1938

La prima, e unica volta in cui ingaggiammo un pilota francese. Un tipo pieno di esperienza, però suscettibile. All'abbassarsi della bandiera si precipitò sul lato sbagliato della vettura e si tuffò dentro la capote. Quando gli lo feci notare rise, per cui gli dissi quello che pensavo e lui rassegnò le dimissioni sui due piedi. Il secondo conduttore (uno di NOI, grazie al cielo) pilotò in modo ammirevole per ventun ore, prima di addormentarsi alle « S ».



1960

Facemmo una partenza formidabile, ma che si può fare quando i carburatori non respirano e i radiatori non irradiano? Dissi senza peli sulla lingua al comitato degli organizzatori che con uno starter VIP ottantenne non ci si poteva aspettare che guai.



# il ritiro

L'ha definita lui stesso, Russel Brockbank, una « crazy thing », una cosa un poco folle. Ma la considera anche la « best idea », la migliore idea che ha avuto negli ultimi dieci anni. E il brillante caricaturista inglese non ha torto, perché — a ben guardare — dietro e dentro questa storia c'è un mondo, un ambiente ed episodi familiari. Qualsiasi riferimento a fatti e persone forse (non) sono puramente casuali.

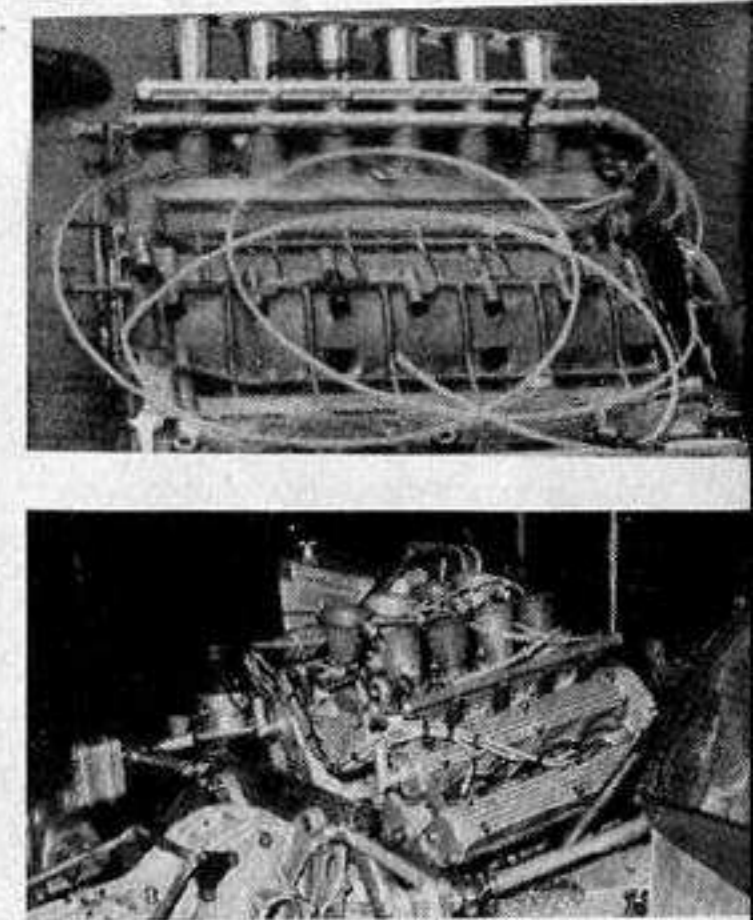
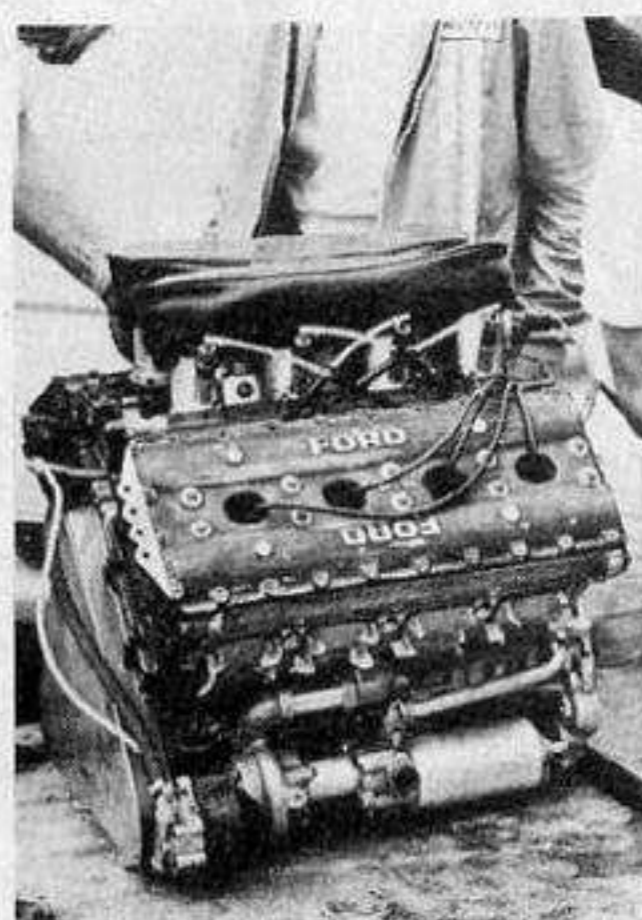


## Addio alle « 24 Ore » ?

E' stata chiesta l'eliminazione delle prove più lunghe, ma inutilmente, in quanto la limitazione al massimo di 1.200 km vale per nuove manifestazioni che si dovessero aggiungere, lasciando invariate le « classiche » esistenti. Che finiranno per ridursi alla sola gara di Le Mans, se anche Daytona capitolerà a favore delle 12 ore. Allora, a che serve l'impostazione per il 1973 di vetture Sport più aderenti ai concetti di produzione? Soltanto per Le Mans? Tanto vale escludere questa gara dalla classifica del campionato e darle una regolamentazione propria. Infatti, la gara di 24 ore, in linea teorica, rappresenta un tema tecnico valido come quello dei 1.000 km; quel che è inaccettabile è un campionato con una decina di gare relativamente brevi e tutte equivalenti, in cui si inserisce una prova lunghissima, che scombussola tutto e richiede una preparazione tecnica a sé. E nessuna Casa può lavorare mesi e mesi per una gara soltanto. Si insista, perciò, sulla uniformità, entro certi limiti, del tema tecnico. Quanto ai minimi di qualificazione, il 30 per cento è veramente il minimo accettabile senza dover arrossire; ma chiediamo di applicare la formula della proporzionalità, proposta dai rappresentanti italiani, per un criterio di equità fra circuiti di diverse caratteristiche e di sicurezza di gara.

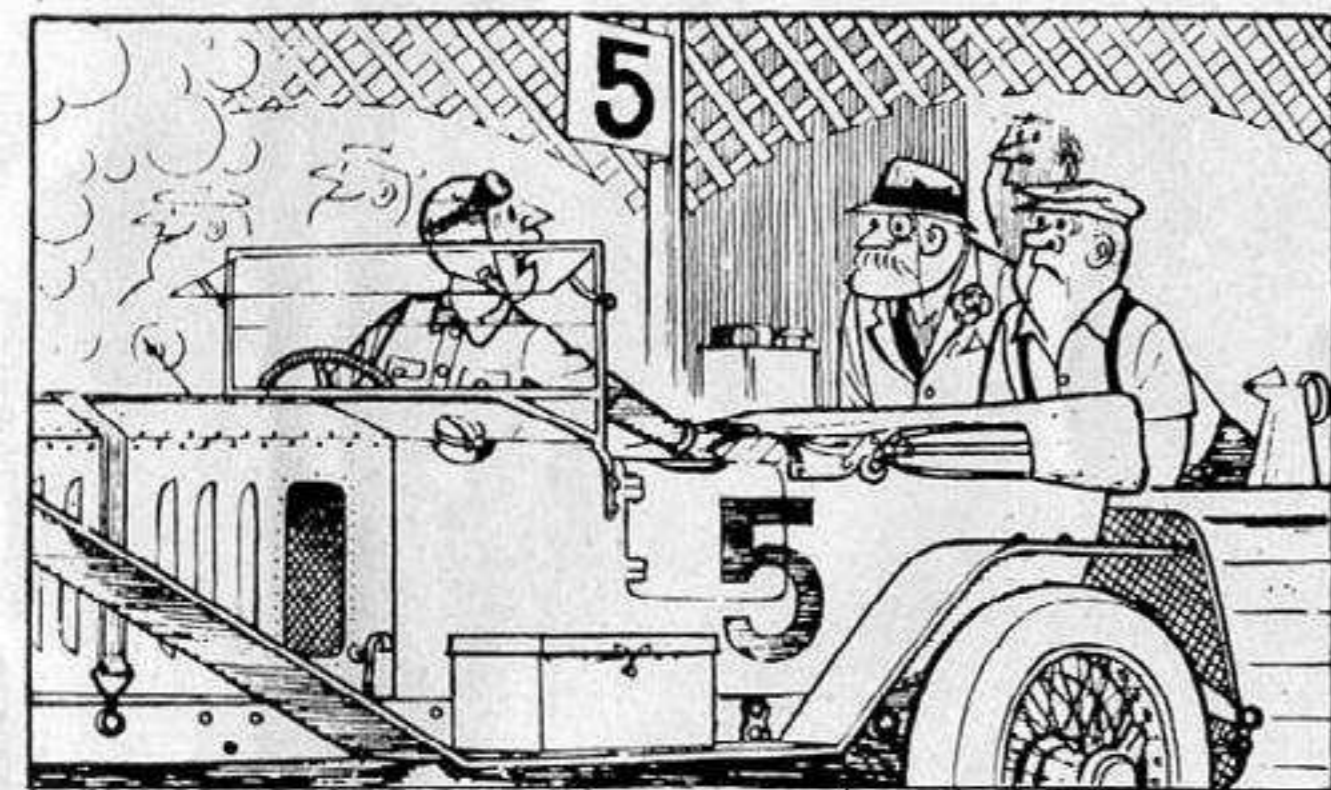


## 8 cilindri anche nelle Sport?



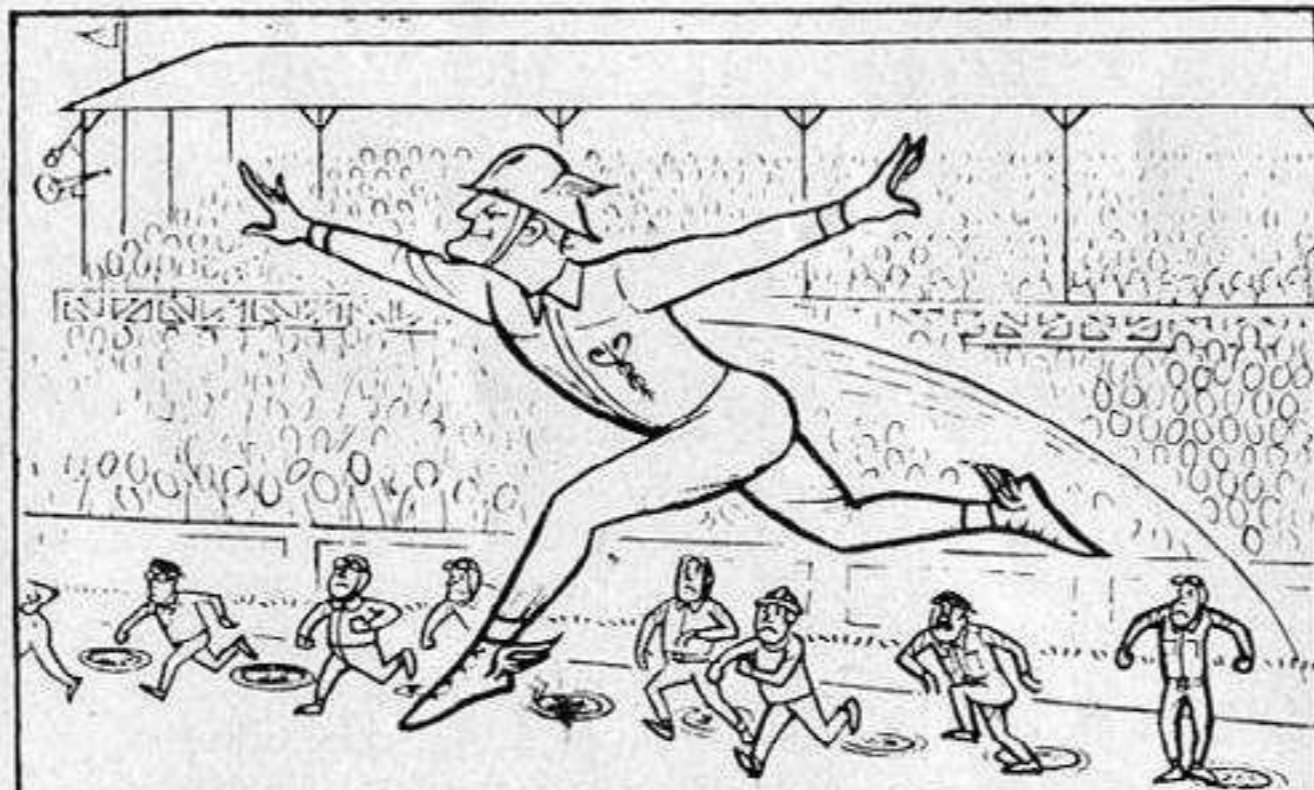
A sinistra l'8 cilindri Ford-Cosworth DFV. In alto, il Ferrari 312 Boxer, in basso l'Alfa Romeo 8V

Il livello raggiunto dalla Ferrari con la 312/PB e lo sforzo che la Casa modenese si prepara a compiere per il 1972, non dovrebbero lasciare dubbi sulle possibilità di successo nel prossimo campionato mondiale per marche. Nondimeno, ad evitare sorprese tipo 512, sarà bene chiarire che i termini della contesa '72 non saranno quelli preconizzati dalle gare '71, bensì avranno condizioni di equilibrio assai più accentuate. Infatti, il Prototipo Ferrari ha corso nella passata stagione con lo stesso motore della « F. 1 », non avendo obiettivi di tenuta alla distanza; nella stagione ventura, invece, la tenuta sarà un imperativo categorico e sarà certo una conquista ragguardevole poter ripetere gli stessi tempi del '71, pur con gli innegabili progressi di pneumatici e di altri elementi d'una annata di sviluppi. Questa è proprio la prova essenziale che attende la Ferrari l'anno prossimo, in congiunzione con impegnativi confronti con le Sport ad otto cilindri, soprattutto Alfa Romeo, che proprio nel '71 hanno raggiunto il maggior grado di maturità. Anche l'Alfa Romeo sfornerà nel '72 un motore a 12 cilindri; ma è chiaro che continuerà ad impennare tutto sullo sperimentato otto cilindri, lasciando al motore più frazionato il ruolo di preparazione, che durerà presumibilmente una intera stagione di corse, per essere veramente pronto nel '73. Inoltre, accanto al V8 della Alfa Romeo, un altro motore ci sembra destinato a sbalordire tra le Sport, il Ford-Cosworth, che ripeterà in questo campo le condizioni già sviluppate lungamente nella « F. 1 ». Data la maggioranza delle prove sulla distanza di 1.000 km, giudichiamo temibilissimo il motore della Cosworth, se appena sarà montato su telai efficienti, nel quadro d'una buona organizzazione di corsa.



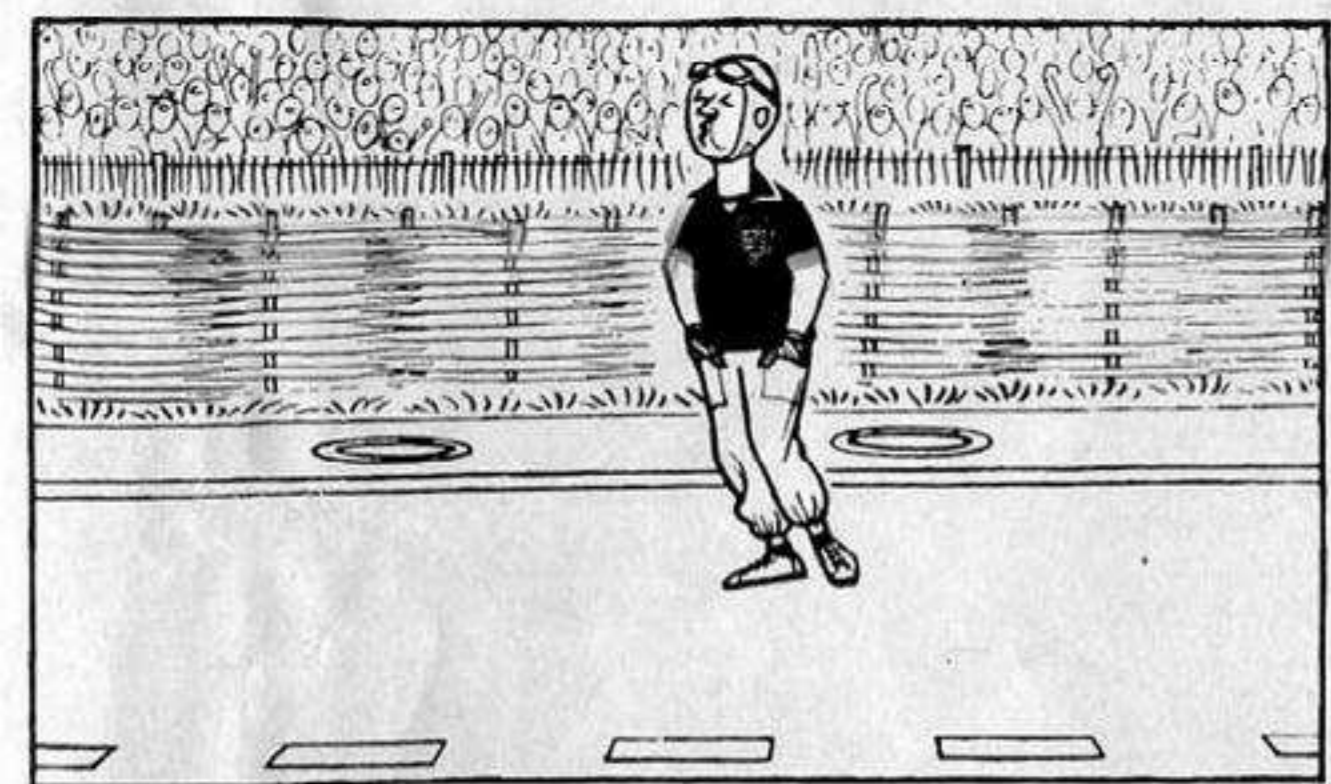
1927

Un'occasione storica: la nostra prima 24 Ore di Le Mans! E quel deficiente di Ponsonby aveva appena attraversato a precipizio la strada per confessare di avere perso la chiavetta di accensione e che quella di ricambio era rimasta nell'altro paio di calzoni all'albergo di La Chartree-sur-le Loire... distante una quarantina di chilometri. Poiché ormai tutto il traffico era a senso unico, in direzione opposta alla nostra, non ci restò che ritirarci.



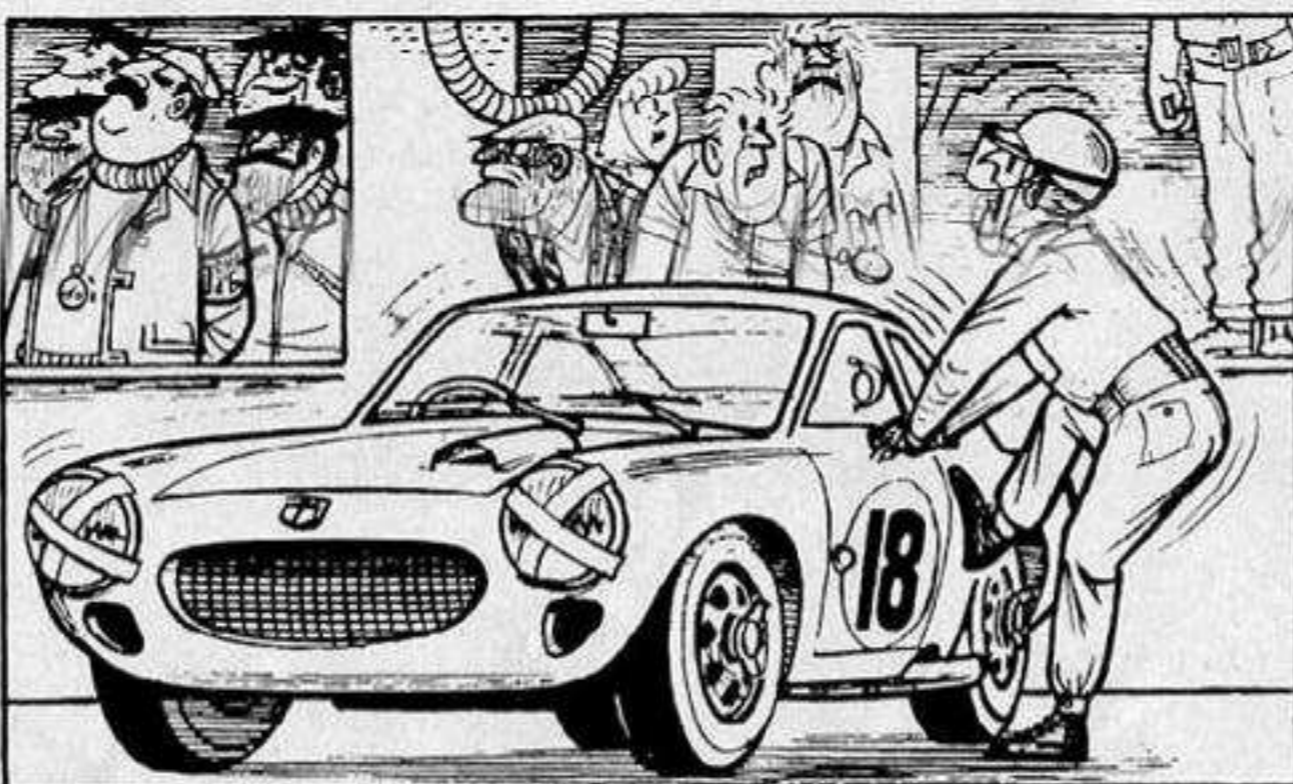
1933

Il nostro leggendario pilota greco, Mercurio, si vide sventolare la bandiera nera al termine del primo giro e fu squalificato seduta stante. Tutti fecero orecchio da mercante, di fronte alla mia protesta, secondo la quale non esisteva un regolamento che vietasse di aiutare i piedi. Presumibilmente, dopo avere scoccato alcune vetture lungo il rettilo di Mulsanne, il pilota tornò a casa in volo.



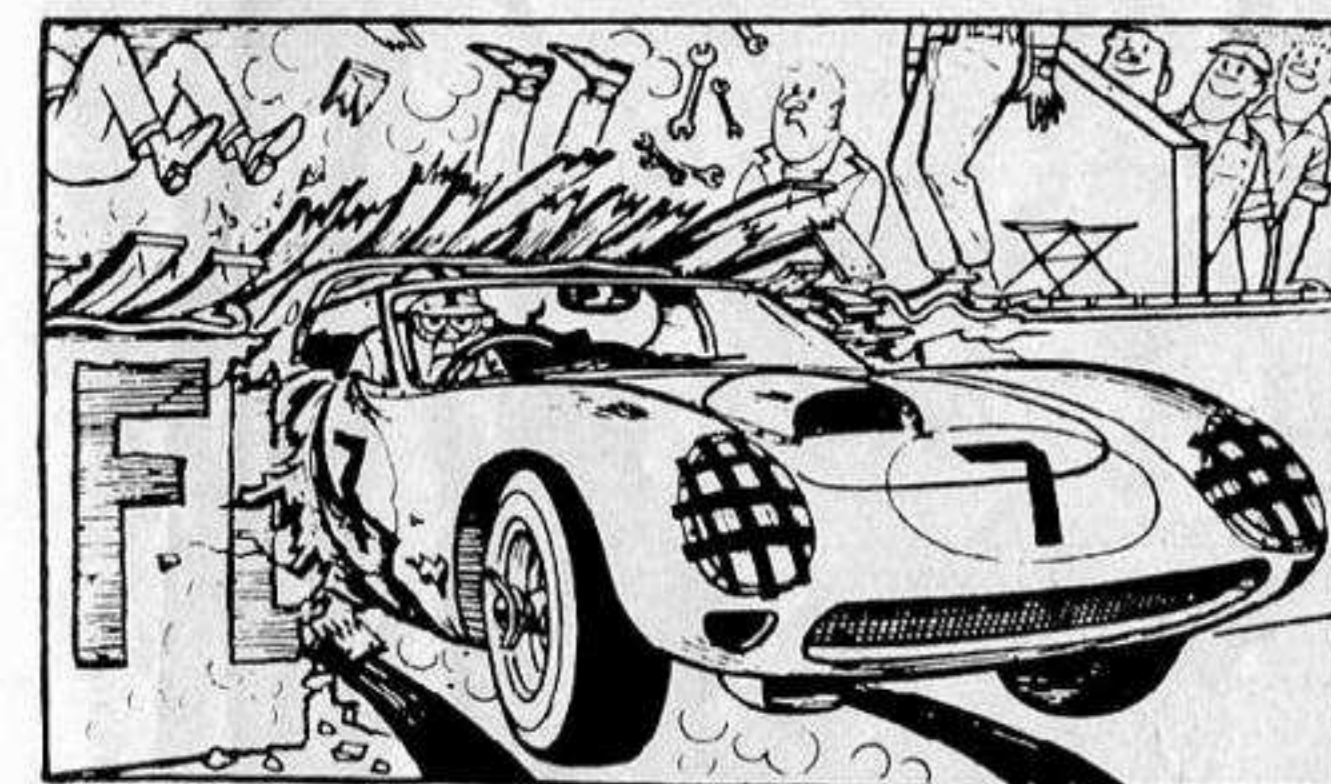
1948

Per via della guerra, non tornammo a Le Mans fino al 1948. Poiché in prova la nostra vettura si era dimostrata la più veloce — e di tutta fiducia — diedi istruzioni al pilota, dicendogli di ricordare che si trattava di una gara di ventiquattr'ore e NON di un Grand Prix di due ore. Poveraccio, prim'ancora di riuscire a raggiungere la vettura, fu travolto da metà degli altri concorrenti.



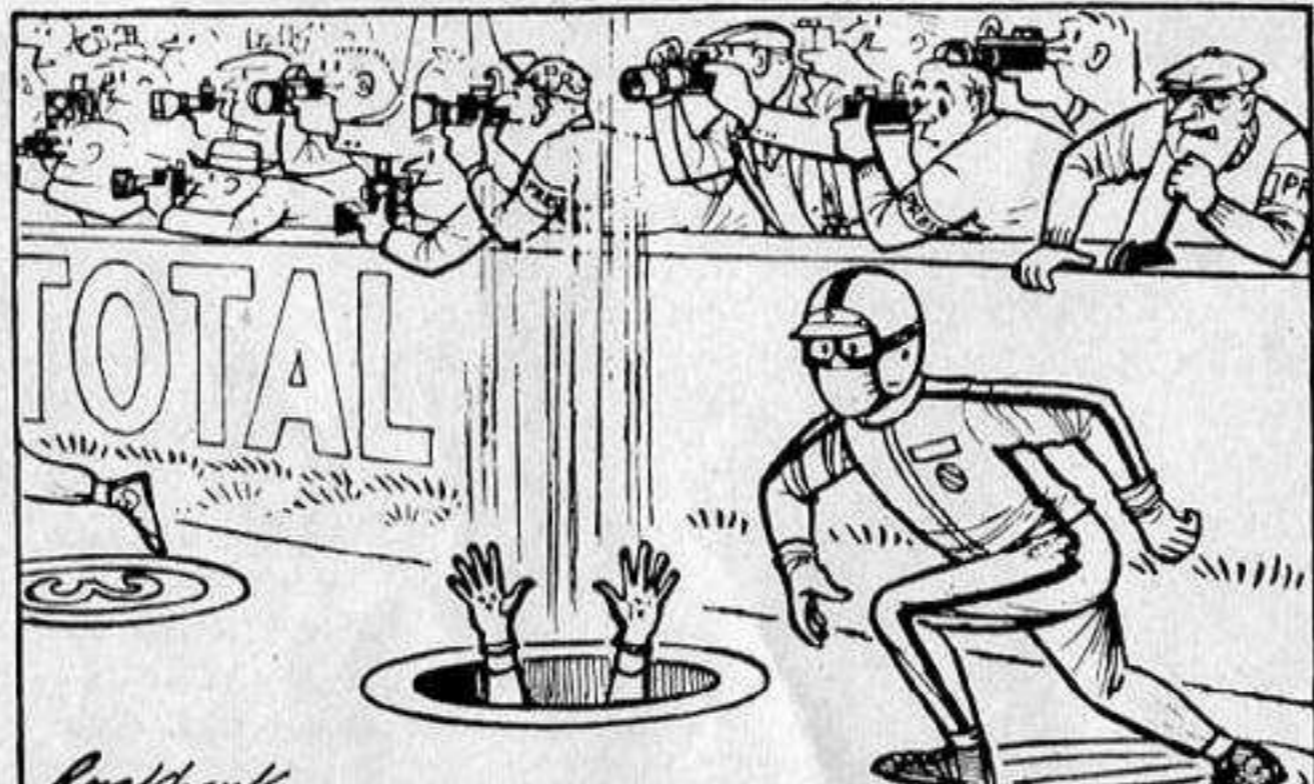
1954

Mai fidarsi dei forestieri, dico io, e nel box vicino ce n'era un numero maledetto. In tutta la confusione precedente il via, con la gente che si affollava attorno alle vetture, riuscirono a chiudere a chiave entrambi gli sportelli della Dingbat, rompendo anche le serrature. Facemmo rapidamente entrare nella vettura il primo pilota, rompendo il vetro di un finestrino, ma alla fermata per il cambio di guida non riuscimmo assolutamente a infilare dentro il secondo pilota (kg. 130). Ormai, arrivati al 1954, i regolamenti vietavano a un solo pilota di coprire le ventiquattr'ore, per cui non ci fu più niente da fare.



1965

Un penoso evento per tutti noi. Pareva assoluto che un ex campione del mondo dovesse ricordare che il tipo del nostro cambio era l'opposto di quello delle sue vetture di F. 1. La pagò per anni, con la gente che gli assicurava che conosceva il circuito anche all'indietro.



1969

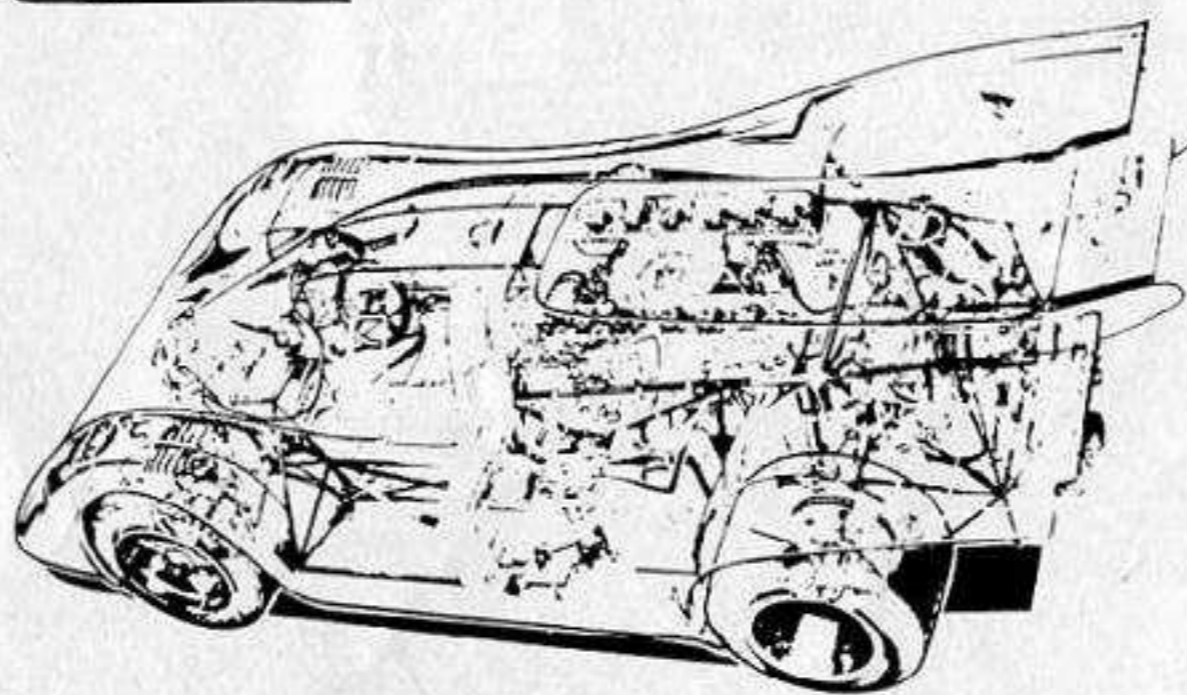
Quella volta eravamo veramente decisi a vincere, con mezza Francia che faceva il tifo per la Matra. Non sono tanto sciocco da dire la nazionalità della!!! che ci mise in trappola, però mi pare di ricordare un'organizzazione chiamata « Maguis »... Ci volle una corda lunga circa nove metri, per tirare fuori il povero Gerald!



che cosa ci porterà?



## Dalla 917 nasce la big-PORSCHE



Il 1972 segnerà una svolta anche per la Porsche, con un crescente interesse per la vettura di grande prestigio e di grossa cilindrata. Del resto, un progetto di sfruttamento dell'intera esperienza fatta con la Sport 917 per una macchina di classe superiore era già stato preannunciato. I limiti concorrenziali si fanno sempre più accesi nelle minori cilindrate ed anche la Porsche deve necessariamente guardare ad una produzione più lussuosa e di maggior prestigio.



## Che cosa è l'ALFA 116



Dovrebbe apparire l'anno prossimo anche l'annunciata 116 dell'Alfa Romeo, una berlina di classe medio-superiore destinata ad occupare più largamente la posizione tenuta dalla 1750-2000, la cui carrozzeria potrà valere per cilindrate minori. Caratteristica saliente della nuova macchina sarà la applicazione del gruppo frizione-cambio-differenziale posteriormente, interamente sospeso, mentre il motore, anteriore, sarà lo stesso due litri d'oggi, essendo il progetto del sei cilindri monoalbero per epoche più lontane. Non è da escludere neppure che, con la stessa meccanica due litri, appaia anche una nuova carrozzeria coupé di più moderno disegno, mentre la versione a quattro valvole per cilindro del V8 « Montreal » risponde a precise esigenze sportive.



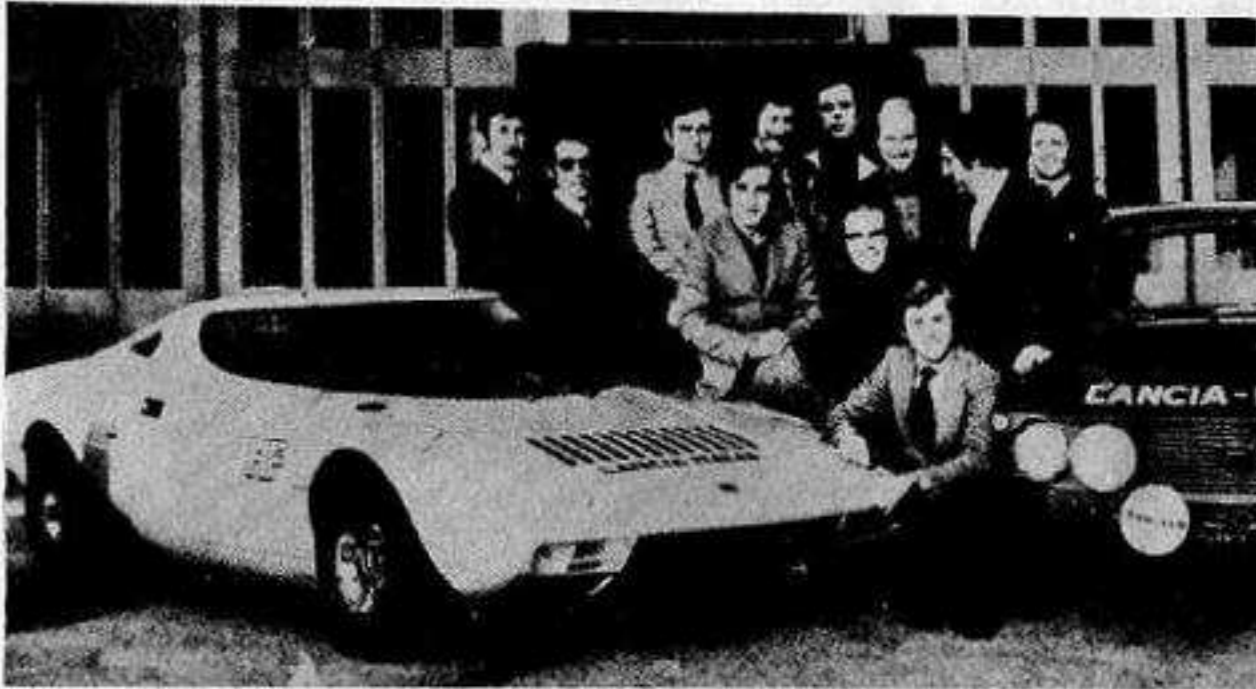
## II WANKEL anche negli USA

Ormai, delle grandi potenze industriali del mondo, soltanto la Fiat e la BLMC non hanno acquistato i diritti per il motore NSU-Wankel a pistone rotante in camera trocoidale: vi sarà una capitolazione nel '72? Infatti, in quest'ultimo periodo s'è avuta una nuova corrente d'interesse per questo motore, dopo una stasi di circa un quinquennio; la spinta è venuta dal Giappone, con la Nissan che ne ha chiesto nel '70 la licenza per una produzione programmata per il 1972. Subito è seguita l'« operazione » della General Motors nello stesso anno e successivamente le richieste delle altre marche nipponiche Suzuki e Toyota, fino all'ultima manovra della Ford, attraverso la sua filiale tedesca. Indubbiamente, se tanto interesse è ritornato da parte degli americani, qualche prospettiva nuova deve pur esserci, prospettiva che per il momento non si riesce ad individuare, date le difficoltà iniziali d'anti-inquinamento, oltre a quelle funzionali già conosciute. E se questo interesse è tanto ingente, possiamo essere certi che anche la Fiat rivedrà le proprie posizioni, magari con accordi intermedi, come già potrebbe fare con la Citroën, che dal '67 ha fondato la Comotor in società con la NSU. In realtà, il motore Wankel, ricco di attrattive ma

denso di difetti, potrà tornare valido proprio in combinazione con nuovissime soluzioni che lo renderanno meno inquinante del classico motore alternativo a pistoni.



## LANCIA STRATOS e FIAT 132: 0-0



La « battaglia dei rallies » si fa sempre più accesa ed il '72 ne vedrà sicuramente la fase decisiva, ma i risultati resteranno probabilmente « zero a zero ». Perché la « Stratos » allestita dalla Lancia con l'aiuto di Bertone verrà sempre più congelata, mentre la nuova arma della Fiat, che per ora si chiama 132, di cui è incaricata della costruzione l'Abarth, non sarà pronta che a fine anno. Certo, la « Stratos » ha rappresentato un atto di forza da parte della Lancia e del suo volitivo direttore generale, ing. Gobbato, giacché ha dovuto essere allestita con telaio e carrozzeria di Bertone (di Lancia non ha che le sospensioni e pochi altri particolari) e motore Ferrari Dino. Ma anche un atto intelligente e avveduto, per i suoi riflessi commerciali; almeno fino a quando la Casa madre non inibirà la Lancia ad interessarsi all'attività sportiva. D'altro canto, l'ing. Sguazzini, con un « placet » importante (famiglia Agnelli), segue una politica diversa, per evitare rivalità in seno al Gruppo, pur dovendo giungere al deprecato « prototipo », ben camuffato da vettura GT. Il '72 sarà decisivo; ma il punto d'arrivo è per il '73, anno d'inizio dell'annuncio campionato mondiale dei rallies. Che vinca il migliore... visto che già fin d'ora tra i due litiganti sono i terzi a godere...



## Tre motori della LANCIA

La progettazione Lancia è impegnata ad allestire tre nuovi motori a tre diversi livelli di cilindrata e potenza: uno relativamente basso, uno medio ed uno decisamente alto. E' ovvio che questi motori vengono studiati per tre nuovi modelli, di cui forse uno soltanto, quello medio, sul piano dei due litri, potrà essere presentato entro il '72. Anzi, se questa progettazione fosse stata più sollecita, il « caso Stratos » non sarebbe nato, almeno in questi termini, giacché con meccanica Lancia il prototipo da rally avrebbe trovato minori ostilità. Ma è altresì evidente che se un nuovo motore potrà essere installato sulla « Stratos » entro il '72, la battaglia potrebbe essere vinta con maggiori probabilità. A meno di non ripiegare sulla prima idea, di usare il motore « Fulvia » inizialmente, soluzione che sarebbe forse preferibile a quella di usare le « vecchie » HF coupé, sia pure con autobloccante e con altre esasperazioni.



## Aumenterà il prezzo della benzina?...

Brutti presagi per il prezzo della benzina: aumenterà ancora? Pur dando per scontato il prolungamento del noto decreto del 12 maggio '71, per la fiscalizzazione del maggior onere del greggio (l'aumento sarebbe altrimenti di 4 lire al litro), si guarda con molta inquietudine al luglio '72, punto di partenza per l'imposta IVA sul valore aggiunto. Già si fanno calcoli ed il risultato sarebbe d'un aumento di 12 lire per la super e di poco più di 11 lire per la normale. Ma si potrà pagare 174 e 163 lire al litro i due tipi di benzina? quali conseguenze porterà questo odioso primato? Ovviamente, il governo, pur imponendo il pagamento dell'IVA, potrebbe studiare taluni sistemi di compensazione, che lascerebbero i prezzi invariati. Ma non riusciamo ad essere troppo ottimisti in merito.

## Le vere sportive 128 col motore centrale



La vera vettura sportiva derivata dalla Fiat 128 la vedremo nel '72. Infatti, le versioni « coupé » presentate in occasione dell'ultimo Salone di Torino, per quanto dotate, dal punto di vista delle prestazioni, non hanno una intonazione sportiva molto accesa, dovendo rispondere a criteri di abitabilità inderogabili, per una produzione di queste proporzioni. Di conseguenza, la « sportiva » autentica nascerà dall'abile matita di Bertone, il carrozziere più quotato per i disegni di questa concezione; e sarà una costruzione veramente originale e di alto pregio, giacché la Fiat ha concesso il passaggio dalla trazione anteriore a quella posteriore, con l'installazione del motore sempre in posizione trasversale, ma all'interno del passo, ovvero posteriore-centrale, secondo i canoni della più avanzata produzione sportiva. E Bertone, oltre alle eccelse doti stilistiche che tutti gli riconoscono e gli invidiano, dispone oggi d'una officina di buone proporzioni, tale da avviare una produzione a catena di parecchie unità giornaliere, oltre ad impianti modernissimi, per il trattamento in elettroforesi delle scocche. Si esaurirà, quindi, la produzione dell'elegante spider, inizialmente 850 ed ora d'un litro circa, con l'ultima espressione della « Racer Team », assai venduta anche negli USA, per lasciare il posto ad una vetturetta sportiva destinata ad un grande successo. Il tipo spider verrà allestito con ogni certezza da Pininfarina ed avrà anch'esso il motore posteriore-centrale.



## Nuova utilitaria della FIAT

La Fiat si sta preparando per la definizione della nuova vetturetta utilitaria di base, che dovrebbe sostituire la 500, ormai quindicenne. Avrà una cilindrata dell'ordine dei 600 cc, maggiore abitabilità e dimensioni esterne solo leggermente maggiori. E l'architettura? con ogni certezza, « tutto avanti ». Quel che non è certo è che possa apparire nel 1972, sia pure verso l'autunno, la stagione dei saloni. Comunque, sarà al centro dell'attenzione per tutto l'anno.



## Mini-Renault in autunno per noi

I principali caratteri della « mini » della Renault sono già stati annunciati, perché la nuova macchina entrerà presto in produzione e verrà venduta in Francia già nella prossima primavera; ma in Italia giungerà solo verso l'autunno. Anche qui « tutto avanti », con motore di 782 o di 956 cc. Una vetturetta molto compatta, di disegno gradevole e di grande abitabilità, nei limiti del tema imposto, ovvero della lunghezza massima di tre metri e mezzo, cioè mezzo metro più della celebre « Mini » ed una ventina di centimetri più dell'affermata Autobianchi A 112, ma press'a poco la stessa dimensione della Fiat 127.



## In primavera l'ALFA-SUD

Le previsioni per l'Alfasud sono dell'ingresso sul nostro mercato a tarda primavera. Naturalmente, se non interverranno fattori nuovi. Ma come il presidente Luraghi è riuscito a rispettare i tempi di costruzione del modernissimo stabilimento di Pomigliano, fra mille difficoltà e nella totale incredulità, così confidiamo nella sua piena riuscita anche per la produzione e l'inizio delle consegne dell'interessante vettura.