

# RI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MOTORI - MO

**I** SALONE dell'automobile di Francoforte ha aperto i battenti a quattro anni dalla sua ultima edizione. Ha scelto per tema: «Con l'auto del futuro» a significare che nonostante le critiche che da ogni parte vengono fatte all'automobile, di questo mezzo di locomozione non potranno più fare a meno, anche se si dovrà trovare il modo per risolvere i tanti gravi problemi che la diffusione dell'auto ha sollevato. Proposte realizzabili, però, non ne sono state fatte e quindi la rassegna è tornata ad essere, come è quasi sempre stata, soprattutto una lucicante vetrina per auto di tutti i tipi e per tutte le borse, senza offrire nemmeno a parte qualche prototipo e qualche «pezzo unico» inaccessibile, come la Rolls-Royce Cabriolet firmata da Frua che costa qualcosa come 50 milioni, novità in senso assoluto. Le Case, infatti, non attendono più i saloni per presentare le loro novità, salvo che queste rassegne coincidano con i loro piani di produzione.

**L**A FORD, per esempio, che ha rinnovato la gamma delle «Taurus» ha presentato le vetture aggiornate contemporaneamente a Francoforte e presso tutti i suoi concessionari europei. Impensabile, qui, passare in rassegna tutte le auto esposte anche perché di molte auto «nuove» si è già abbondantemente parlato — si pensi alla Volkswagen «Passat», o alle nuove Opel «Kadet», o alla «Barchera» della Simca Chrysler o alla «12» della Fiat che pure è in vendita per Francoforte — in occasione delle presentazioni, fatte dalle Case. Ci si limiterà quindi a trattare soltanto di alcuni modelli. Sugli altri più interessanti ci sarà occasione di tornare.

Va detto qui, comunque, che le Case italiane — FIAT in testa — sono presenti in massa a Francoforte, anche perché quello tedesco è uno dei nostri principali mercati di esportazione. Così come ha fatto la FIAT, anche l'Alfa Romeo, l'Audiobianchi, la Iso, la De Tommaso, la Ferrari, la Maserati e la Lancia hanno presentato il meglio della loro produzione. La Lancia, in particolare, ha scelto l'occasione di Francoforte per presentare «staticamente», come avevamo preannunciato, il coupé Beta. Presenti, inoltre, complete, come è nella tradizione, i carrozzieri italiani ai quali ormai, sempre più di frequente, anche le Case automobilistiche straniere si rivolgono.

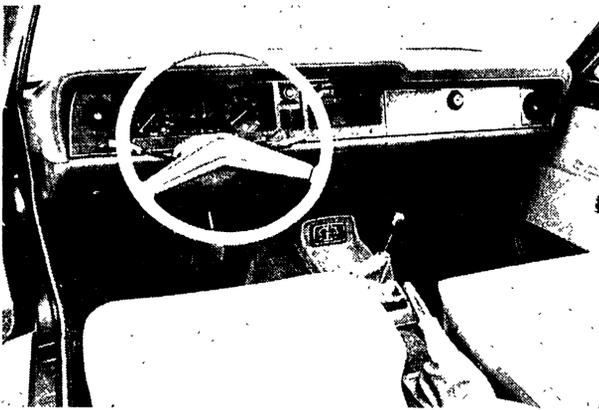
**P**ER QUEL che si riferisce alle Case straniere, basti qui accennare al fatto che la Volkswagen ha presentato a Francoforte — oltre alle «Passat» — i modelli 1974, caratterizzati dalle varianti appoggiate a Maggiolino, alla «412» e alla «K70». L'Audi ha presentato una versione «GT» della Audi 80. Modifiche di carrozzeria e potenziamenti dei motori per la Porsche. Modifiche anche ai modelli 1974 delle BMW. Interesse hanno suscitato le nuove «piccole» Mercedes, di cui ci siamo già occupati e, per quel che si riferisce alle Opel, oltre alle nuove «Kadet», la «Diplomat CD Bitter» e la «Corvette» birotore.

Aggiornamenti, come si sa, anche alle Chrysler-Simca e alle Renault. Interesse anche per la Citroën «Biroto».

La nuova gamma lanciata al Salone di Francoforte

## Anche con un motore da due litri le Ford «Taurus» modello 1974

La carrozzeria è praticamente immutata, tranne che per la calandra - Qualche modifica meccanica - Ridisegnati gli interni



Gli interni della Ford «Taurus» modello 1974 sono completamente nuovi e la strumentazione è più ricca e razionale. Nella foto: la plancia portastrumenti nelle versioni «GXL».

Al Salone automobilistico di Francoforte, la Ford ha esposto anche i modelli '74 della gamma Taurus, che verranno importati fra breve anche sul mercato italiano.

La nuova gamma è completata da un modello con motore da due litri (4 cilindri) di tre litri (4 cilindri) in linea, quattro a camme in testa con carburatore a doppio corpo, montato già sulla Consul in grado di sviluppare 99 CV din a 5.500 giri al minuto) che si affiancherà agli altri due attualmente disponibili sul mercato italiano di 1300 e 1600 cmc, questi ultimi in duplice versione, 72 e 88 cavalli (1600 GT).

Nel preparare l'edizione 1974 della gamma Taurus i tecnici della Ford tedesca si sono particolarmente impegnati ad aumentare il grado di finitura e di comfort, soprattutto all'interno e a migliorare ulteriormente la meccanica, limitando al massimo le modifiche esteriori. La vettura, a colpo d'occhio, non presenta sostanziali cambiamenti rispetto al modello corrente (che risale al 1970), dal quale si distingue per una nuova calandra.

Tre saranno i modelli-base delle Taurus 1974: berlina, coupé e station wagon. La berlina è disponibile nelle seguenti versioni: due o quattro porte, equipaggiata con motore di 1,3 litri; «XL» quattro porte con motori di 1,3, 1,6 e due litri; «GXL» quattro porte, disponibile con motori di 1,600 oppure 2000 centimetri cubici.

Il coupé è disponibile nelle versioni «XL» oppure «GXL», entrambe con motori di 1600 e 2000.

Il modello «station wagon» viene offerto nelle versioni 1300 e «XL» 1600. Le sigle «XL» e «GXL» indicano il grado di rifinitura.

Con i motori 1600 e 2000, la Taurus sarà offerta anche nella versione con cambio automatico. Rispetto ai modelli correnti, le nuove Taurus presentano, tra le altre innovazioni meccaniche: barra antirullo anteriore e posteriore; sospensioni anteriori maggiorate; miglioramenti del sistema di ammortizzatori. Notevoli migliorie sono state apportate ai comandi, con un cruscotto completamente ridisegnato (gli strumenti, incluso il «tachigrafo» sono più grandi di quelli precedenti versioni), e con un più efficiente sistema di climatizzazione.

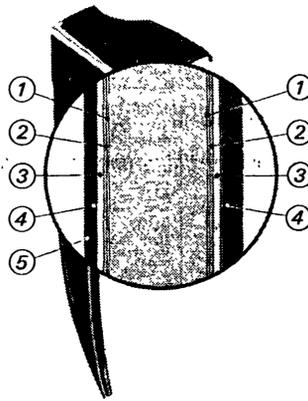
E' stato anche completamente ridisegnato l'interno delle portiere, con pannelli di stoffa nelle versioni «GXL» (c'è un esemplare unico ma a quel che se ne dice, proprio a questo prototipo si ispirerà la versione sportiva della Volkswagen «Passat»). Di qui l'interesse per la nuova fatica di Giugiaro, anche perché in questa sportiva a trazione anteriore, che esteticamente si presenta con una linea a cuneo perfetta, sono state adottate per l'abitacolo soluzioni «prima di tutti quattro posti veri invece dei soliti 2+2 veramente originali. L'abitacolo è sorprendentemente ben riuscito e si contrappone con la sua accogliente sensazione di rigidità e forza espressa dal corpo vettura.

Anche i sedili presentano una soluzione interessante. Su di una struttura a cinghia aperta (la cui costruzione in serie potrebbe essere realizzata con materie plastiche) è applicato con semplici cinture un rivestimento modulare imbottito che, proprio per la sua composizione, può meglio accogliere il passeggero; altro vantaggio realizzabile è quello di una possibile doppia versione estate-inverno dei rivestimenti dei sedili.

Con le carrozzerie a struttura autoportante

## È sempre più importante la verniciatura delle auto

Come si ostacola l'azione insidiosa della corrosione



La vernice è anche protezione della lamina:  
 — all'esterno: 1 - lustrazione  
 2 - vernice «struggine» (elettrolitica)  
 3 - mano di fondo  
 4 - sottosmalto in tinta  
 5 - smalto di finitura  
 — all'interno: 1 - lustrazione  
 2 - vernice «struggine» (elettrolitica)  
 3 - mano di fondo  
 4 - protezione sottococca in PVC

La FIAT — la Casa straniera che vanta il maggior numero di auto circolanti in Germania (oltre un milione) ma che quest'anno ha perduto (a favore della Renault) il primo posto nelle immatricolazioni delle «straniere» — è presente in gran forza al Salone di Francoforte. La Casa torinese vi espone infatti sia veicoli commerciali e industriali, sia la gamma completa della sua produzione che si articola in 10 modelli — dalla «125» alla «130» — disponibili in 27 versioni. Ma la FIAT non si è limitata a presentare i modelli. Ha colto l'occasione per illustrare ai visitatori tedeschi — particolarmente sensibili al discorso della robustezza delle vetture — i sistemi di verniciatura che vengono adottati per le sue macchine.

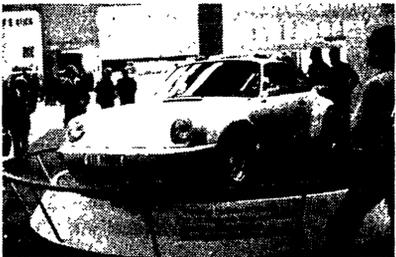
Come si sa l'azione insidiosa della corrosione ha sempre trovato una facile preda nell'automobile, in particolare da quando si sono abbandonati i telai veri e propri a favore delle carrozzerie a struttura autoportante. In questi ultimi anni, poi, il massiccio impiego di sale sulle strade nel periodo invernale ha dato agli agenti corrosivi un ulteriore impulso, tanto da richiedere da parte dei costruttori un impegno continuo per arginare gli effetti delle condizioni ambientali sulle vernici e quindi anche sull'integrità delle strutture.

La FIAT — come ha illustrato a Francoforte — ha affrontato il problema della corrosione con l'impiego delle tecnologie più progredite: dalla ricerca, alle prove in laboratori specializzati, ai collaudi nei climi più esasperati, alla realizzazione di moderni impianti di verniciatura automatizzati che garantiscono brillantezza degli smalti e resistenza alla corrosione. Nel disegno a fianco è schematicamente indicato cosa c'è «sotto il colore».

Esposta la «911 Turbo»

## Una Porsche da 265 Km orari

Forse sarà usata per le competizioni



La Porsche ha presentato a Francoforte la «911» modello 1974, che sono esternamente caratterizzate dall'adozione di paraurti molto più sporgenti, per rispondere alle nuove norme USA. La «911» sono ora tutte equipaggiate con motori a 6 cilindri di 2,7 litri e con un sistema ad iniezione meccanica. Ecco potenze e prestazioni per i vari modelli: normale 150 HP e 210 km/h; «S» 175 HP e 225 km/h; «Carrera» 210 HP e 240 km/h. Nello stand della Porsche gli appassionati hanno potuto ammirare un prototipo (nella foto) della Porsche «911 Turbo». Il motore di questa sportiva, pur conservando la cilindrata di 2,7 litri, eroga una potenza di 280 HP a 6.500 giri al minuto e consente velocità di 265 chilometri orari. Probabilmente la Porsche lo utilizzerà l'anno venturo nelle competizioni.

Seconda generazione delle famose sportive americane

## Sarà venduto anche in Italia un modello delle nuove «Mustang»

La vettura è stata ridisegnata secondo canoni «europei» - Il tipo importato monta motori della Ford tedesca

La Ford ha presentato una nuova gamma di modelli: la Mustang II. E' la seconda generazione della vettura che ha rivoluzionato l'industria automobilistica americana, creando un nuovo settore di mercato: quello della vettura sportiva di piccole dimensioni, e che ha fatto registrare (con tre milioni di unità vendute dal 1964 ad oggi) un successo commerciale veramente eccezionale.

La Mustang II è completamente ridisegnata. La caratteristica principale di questa vettura è quella di essere sensibilmente più piccola di tutti i precedenti modelli Mustang.

In effetti la Mustang II, lunga meno di quattro metri e mezzo, ha dimensioni, motori e prestazioni generali che possono essere definiti «europei», a conferma del nuovo indirizzo costruttivo e commerciale intrapreso in questi ultimi tempi dai costruttori americani, ed in particolare proprio dalla Ford (ad esempio, con la Waterick e la Pinto, popolarissima subcompact introdotta sul mercato nel 1971).

La linea dell'intera gamma della nuova Mustang risente della influenza della «Ghia Operations», la carrozzeria di Torino di cui la Ford acquistò il controllo nel dicembre dello scorso anno. Il modello più lussuoso della nuova serie si freggia infatti del marchio «Ghia».

La gamma Mustang è disponibile in due carrozzerie base: berlina due porte e «fastback-hatchback», un coupé a coda tronca dalla linea filante e sportiva che presenta una terza porta situata posteriormente. Questo sportone ad apertura verticale incorpora il lunotto posteriore ed è molto comodo per le operazioni di carico.

La berlina due porte è ottenibile nel modello di base e nella versione «Ghia», più lussuosa e di prestigio. Il coupé «hatchback» è anch'esso disponibile in due modelli: «2+2» e «Mach 1». Quest'ultimo, che presenta caratteristiche più spiccatamente sportive, verrà subito importato in Italia.

Tutti i modelli, ad eccezione del «Mach 1», sono equipaggiati con il motore di 2300 cc, 4 cilindri in linea, albero a camme in testa, prodotto dagli stabilimenti della Ford a Lima, Ohio. La «Mach 1» monta invece il motore 2800 cc, 6 cilindri a V, prodotto a Colonia dalla Ford tedesca. A richiesta, questo motore sarà disponibile anche sugli altri modelli. Questo propulsore è una diretta derivazione dello sperimentatissimo V6 2600 cc, prodotto ormai in 900.000 esemplari, che equipaggia, tra l'altro, le Copri RU 2600 vincitrici del Campionato Europeo Turismo 1972.

UN PROTOTIPO SPORTIVO SU MECCANICA DELLA «AUDI 80»

## Rigido fuori e morbido dentro l'«Asso di picche» dell'Italdesign

A questo «pezzo unico» potrebbe ispirarsi la versione sport della Volkswagen «Passat»



Il prototipo Audi-Karmann «Asso di picche» realizzato dall'Italdesign ha una linea a cuneo perfetta.



L'originale abitacolo dell'«Asso di picche» con il cilindro che raccoglie gli strumenti.

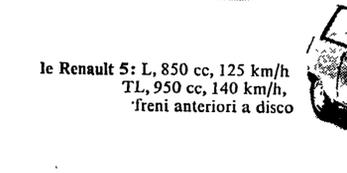
Grazie ad un accordo di collaborazione con la società Karmann GmbH la Italdesign è presente al Salone di Francoforte con una nuova proposta di vettura sportiva l'«Asso di picche» basata sulla meccanica della «Audi 80». Si tratta di un esemplare unico ma a quel che se ne dice, proprio a questo prototipo si ispirerà la versione sportiva della Volkswagen «Passat». Di qui l'interesse per la nuova fatica di Giugiaro, anche perché in questa sportiva a trazione anteriore, che esteticamente si presenta con una linea a cuneo perfetta, sono state adottate per l'abitacolo soluzioni «prima di tutti quattro posti veri invece dei soliti 2+2 veramente originali. L'abitacolo è sorprendentemente ben riuscito e si contrappone con la sua accogliente sensazione di rigidità e forza espressa dal corpo vettura.

Anche i sedili presentano una soluzione interessante. Su di una struttura a cinghia aperta (la cui costruzione in serie potrebbe essere realizzata con materie plastiche) è applicato con semplici cinture un rivestimento modulare imbottito che, proprio per la sua composizione, può meglio accogliere il passeggero; altro vantaggio realizzabile è quello di una possibile doppia versione estate-inverno dei rivestimenti dei sedili.

# nella gamma Renault la "tua" c'è.



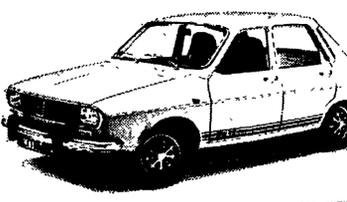
le Renault 4: Lusso, Export, Special, 850 cc, 15 km con un litro



le Renault 5: L, 850 cc, 125 km/h TL, 950 cc, 140 km/h, freni anteriori a disco



le Renault 12: TL, 1300 cc, 145 km/h - TS, 1300 cc, 150 km/h - Break 1300 cc, 145 km/h Gordini, 1600 cc, 185 km/h



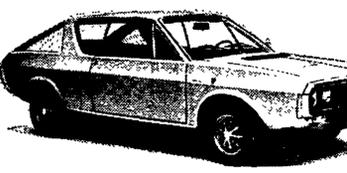
le Renault 16: TL, 1600 cc, 155 km/h - TS, 1600 cc, 165 km/h - TL e TS anche a trasmissione automatica



i Coupé Renault 15: TL, 1300 cc, 150 km/h TS, 1600 cc, 170 km/h TS anche a trasmissione automatica



i Coupé Renault 177: TL, 1600 cc, 170 km/h TL, anche a trasmissione automatica - TS, 1600 cc, 180 km/h, iniezione elettronica - TL e TS anche in versione convertibile



ho trovato la nuova Renault 6, è nuovo anche lo spazio in più



**Nuova Renault 6, 850 e 1100 cc, una nuova calandra, un nuovo paraurti. Così si presenta ora la Renault 6, ma la più grossa novità è dentro: nuovi sedili per aumentare lo spazio a disposizione. In Renault 6, viaggi sicuro con la trazione anteriore, con le sospensioni elastiche, con l'insonorizzazione totale e con la "sicurezza bambini". Renault 6 ti offre un robusto motore da 850 cc (è la 850 più spaziosa d'Europa) o se preferisci da 1100 cc. Le Renault 6: L, 850 cc, 125 km/h TL, 1100 cc, 135 km/h, freni anteriori a disco.**

Per ricevere (senza alcun impegno) tutta la documentazione delle Renault preferite, riempi questo tagliando e spediscilo a:  
 Renault Italia - Casella Postale 7256  
 00100 ROMA - Nomentana

4 5 6 12 15 16 177 segna con una X la tua Renault

Nome \_\_\_\_\_  
 Cognome \_\_\_\_\_  
 Via \_\_\_\_\_  
 Città \_\_\_\_\_  
 C.A.P. \_\_\_\_\_



la più alta produzione al mondo di trazioni anteriori.