

# Le più belle sotto la Tour Eiffel



Salone con poche novità. Meglio, con novità che spesso riguardano una clientela ristretta, in qualche caso ristrettissima. E' il caso quest'ultimo della Ferrari 250 Le Mans, a motore posteriore, derivata dal famoso prototipo che quest'anno ha vinto le più importanti corse di resistenza del mondo, come la Dodici ore di Sebring, la Mille chilometri del Nürburgring e la Ventiquattr'ore di Le Mans. Il bolide rosso (nella foto), la cui carrozzeria è dovuta a Pininfarina, richiama naturalmente attorno a sé grande folla. Ma resta una vettura destinata neppure solo ai ricchi, ma addirittura solo ai ricchi che vogliono fare le corse.

E l'industria italiana di grande serie? Tace la Fiat, che nei primi mesi del 1964 dovrebbe lanciare l'attesissima 1000 e che ai francesi mostra come novità la 1500 lunga, cioè la 1800 con motore 1500. La nostra maggiore industria ha ritoccato, talora diminuendoli, talora aumentandoli, i prezzi in Francia di alcuni suoi modelli. La 500 da 4500 franchi è salita a 4590, la 1300 berlina è scesa da 9900 a 9590, la 1300 familiare da 12.400 a 12.000. La 1500 berlina, che costava 10.500 franchi, ora viene offerta a 9990 e la 1500 familiare da 12.900 è passata a 12.400. E' stato aumentato invece il prezzo della 1600-S cabriolet: da 19.250 a 20.000.

Lancia e Alfa Romeo hanno appena fatto parlare di sé per i nuovi modelli e per il rialzo dei prezzi. Ma si attendono la Fulvia coupé e la Giulia convertibile. Quest'ultima vettura non soppianterebbe la spider, ma sarebbe una vera due più due decapotabile. Innocenti è tutta impegnata nella IM-3, ma prima o poi tirerà fuori la gran turismo 1750 il cui motore ha una paternità molto famosa.

Auto Bianchi dovrebbe presto (a Torino?) uscire con una 1000 che potrebbe avere funzione di sondaggio sul nostro mercato in vista del boom primaverile della Fiat. Maserati sta lavorando sodo attorno alle 4200 otto cilindri, due porte e quattro porte, che saranno presentate entro l'anno.

Nel campo dei carrozzieri la supremazia italiana è ormai scontata. Anche a Parigi è una novità di Pininfarina a primeggiare: la « Rondine » (nella foto) realizzata sul telaio della Chevrolet « Corvette ».

Mentre in occasione del salone di Francoforte l'industria tedesca accentra l'interesse generale con la Mercedes 600, con la N.S.U. Wankel e con la Porsche sei cilindri, qui a Parigi i costruttori francesi si sono presentati senza un asso nella manica. C'è clima di attesa, di prudenza.

La Citroën ci presenta la piccola Ami 6, potenziata (da 22 a 25 hp) e più veloce (da 105 a 112 chilometri all'ora). Sulle I.D. e D.S. soltanto ritocchi, come le tasche sulle portiere anteriori.

Peugeot si è preoccupato delle fodere e della rifinitura generale della sua 403, di cui è ora disponibile anche un modello particolarmente curato denominato Lux 403 Comfort. Nella serie 404 sono state aumentate l'abitabilità e la lunghezza con l'avanzamento del pavimento della pedallera e il motore è stato dotato di un albero a cinque supporti. Inoltre anche qui è ora disponibile, come per la 403, un nuovo motore Diesel Indenor.

Simca, forte delle settantamila Mille, vendute in un anno, offre un tipo leggermente più potente (52 hp invece di cinquanta), meglio rifinito, chiamandolo Simca Mille G.L. (Grand Luxe). Quanto alla nota 1500 si trova commercialmente nella stessa posizione in cui è la Flavia 1,5 in Italia: cioè è la vettura più cara della categoria. E' probabile che i francesi continuino a preferire la 1300 della quale in pochi mesi sono stati venduti venticinquemila esemplari.

Renault e Panhard si sono presentati a Parigi senza nulla di particolare. Qualche miglioria alla R.8 (cruscotto imbottito, serbatoio di carburante portato da trentuno a trentotto litri; attacchi per le cinture di sicurezza), l'adozione di quattro freni a disco sulla Dauphine, il motore 1100 della Caravelle, che in seguito equipaggerà anche la versione G.T. della R.8, sono tutto quanto propone la « régie » nazionale.



