

Una sintesi dell'attività industriale del 1963

Tutte le novità dell'anno raggruppate al Valentino

Le miglie di parecchi modelli Fiat - Tedeschi e inglesi presenti in ogni categoria
Prevalenza italiana nelle macchine sportive - Un nuovo autocarro leggero della Lancia



La Fiat 1800 B, una delle più classiche vetture europee di media cilindrata

Il Salone dell'Automobile che si inaugura domani è il 45° di una storia ricca e fervida che ha accompagnato passo passo l'evoluzione del veicolo tipico del nostro secolo, dall'incerta infanzia fino al rigoglioso prosperare di un'industria tra le più importanti per il progresso civile. Per dodici intense giornate, Torino sarà centro di incontro, quasi un passaggio obbligato per tutti quelli che nel veicolo a motore vedono il mezzo per affrancarsi dalla schiavitù degli orari, per sentirsi liberi del proprio tempo, per lavorare e svagarsi.

Molti gravi problemi sono connessi a questo impetuoso sviluppo dell'automobile: la circolazione, le strade, le crescenti difficoltà di parcheggio nelle grandi città. Ma se è vero che trappe di tali difficoltà costituiscono una remora a questo sviluppo, è altrettanto sicuro che preoccupazioni del genere non sfiorano neppure, o sfiorano appena, tutti coloro che aspirano al possesso di quattro ruote, e che verranno al Salone racchiudendo nel cuore una piccola grande speranza.

Sono questi gli aspetti forse meno palesi ma tuttora

più vivi del Salone, al di fuori di quello che la manifestazione rappresenta nei suoi significati di lavoro e di progresso, di celebrazione solenne di un'industria essenziale all'economia del Paese.

La rassegna torinese, concludendo la serie dei Saloni d'autunno iniziata a Francoforte nella prima quindicina di settembre, e proseguita a Parigi e a Londra, ha il privilegio di costituire una specie di sintesi dell'evoluzione costruttiva e delle novità dell'annata automobilistica: un'annata come poche altre ricca di iniziative, nel pieno sbocciare di quella lotta competitiva che vede le Case europee non soltanto in serrata concorrenza reciproca, ma anche in posizione difensiva di fronte al massiccio attacco portato dai colossi americani attraverso le loro filiazioni in Europa.

Esaminando la produzione dei modelli più diffusi (a parte le utilitarie propriamente dette), cioè con motore attorno al litro di cilindrata, e di 1300-1600 cmc., è facile ravvisare come il concentramento degli sforzi dei principali costruttori avvenga proprio su queste direttrici. Più di due terzi delle nuove vetture

presentate nel 1963 appartengono infatti all'una o all'altra categoria, con la partecipazione di Case tedesche, italiane, inglesi, francesi, indipendenti o controllate da capitale americano.

E', questo, uno degli aspetti economici e industriali più evidenti dell'attuale momento, e all'osservatore attento di fatti e sviluppi del mondo automobilistico, non sarà difficile coglierne le sfumature esaminando al Salone caratteristiche e prezzi di quella parte della produzione che si riferisce appunto alle due categorie cui abbiamo fatto cenno.

Ma, forse, interesseranno di più — quanto meno nella prima presa di contatto con le meraviglie di quell'incantato palazzo delle Fate che sarà da domani il Salone del Valentino — le novità in quanto tali. E sono novità (a parte quelle in prima presentazione assoluta) tutti quei modelli inediti già esposti nelle altre rassegne europee o annunciati negli ultimi giorni, ma non ancora conosciuti per visione diretta dal pubblico italiano.

Sono ad esempio novità, anche se celate dall'aspetto familiare di vetture che cir-

colano a centinaia di migliaia, le innovazioni e perfezionamenti tecnici apportati dalla Fiat alla 1100 D, alla 1300-1500, alla 1500 lunga, alla 1800 B, alla 2300 e alle versioni sportive. Gli snodi «for life» (o a ingrassaggio permanente) alla tiranteria dello sterzo, il servofreno, il doppio circuito frenante, costituiscono novità autentiche, anche se apparentemente di dettaglio, con le quali la massima Casa italiana si presenta al Salone della sua città.

E poi la serie di nuovi modelli tedeschi (NSU 1000 e Wankel, DKW «F 102», Glas 1500, Mercedes «600», Porsche 6 cilindri), inglesi (Ford «Corsair», Rover 2000, Jaguar «S», Triumph 2000, Vauxhall «Viva») e americani (quasi tutti più o meno profondamente rinnovati); e ancora le numerose versioni di modelli normali, come i coupé Opel «Kadett» e «Rekord», Glas 1300, Renault «Caravelle 1100», eccetera.

Numerose, poi, le nuove macchine — questa volta in prevalenza italiane — da gran turismo o sportive: la favolosa Ferrari «250 Le Mans», capace del 290 orari; le Simca-Abarth 1150; la nuova Lamborghini 3500 G.T.V. con motore a 12 cilindri e 300 cavalli di potenza; la Maserati 4000 berlina a quattro porte (che a rigore non si dovrebbe considerare sportiva, anche se in realtà il suo motore 8 V a iniezione è tra i più potenti della produzione europea); la Apollo (iniziativa di un americano residente a Torino); la De Tomaso, originalissima vettura costruita a Modena.

Delle novità preparate dai carrozzieri italiani, per i quali il Salone costituisce la grande passerella per affermare la continuità di una tradizione famosa, è detto in altra parte.

Con il 45° Salone, com'è noto, ha inizio la rotazione annuale tra autocarri (e veicoli speciali) e autobus. Quest'anno tocca ai primi, e anche in un settore così specializzato e importante ci saranno parecchie cose nuove da scoprire. Per il momento, si sa soltanto che la Fiat esporrà il già annunciato autocarro medio 682 N, con motore di 110 cv di potenza e portata 62 quintali. Interessante anche la novità della Lancia: l'autocarro leggero «Superjolly» (15 quintali di portata) con gruppi meccanici Plavia (motore 4 cilindri «a sogliola» di 1500 cmc., trazione anteriore) e pianale di carico estremamente basso.

Tra oggi e stanotte, allestitori e standisti daranno gli ultimi ritocchi alle rispettive preziose «vetrine», preparando nel più minuti dettagli uno spettacolo degno di Torino, capitale italiana dell'automobile.

Ferruccio Bernabò

