

QUATTORRUOTE

IN ANTEPRIMA

LE FIAT
DI PRIMAVERA



'127'

LA 900 cc
'TUTTO
AVANTI'



'128
RALLY'



'130
COUPE'

RINNOVATE
LE:

'850 coupe'

'130 berlina'

prove su strada
VW 'MAGGIOLONE'

L. 500
FEBBRAIO 1971

design: giorgio arca

PERIODICO MENSILE
Spediz. in abb. post. - Reg. 2/71



**Fedele e sicuro,
"garantito" da oltre 13.000.000 di esemplari già costruiti**

Maggiolino nella versione 1200, Maggiolone nelle versioni 1200-1300-1600
con tante cose in più: bagagliaio di capacità quasi raddoppiata

- sospensione anteriore tipo Porsche
- nuovo impianto di aerazione
- piantone di sterzo di sicurezza a tre segmenti snodati
- sospensione posteriore tipo Porsche
con semiassi a doppio snodo

VOLKSWAGEN



una cosa sicura!

Ice track

brevetti sivori



Il cingolo antighiaccio che si applica in 30 secondi

Sostituire i bulloni stringi-ruota della Vv. vettura con quelli forniti con ICE TRACK.



Descrizione costruttiva



Cerchiatura interna solidale alla ruota della vettura

Ramponi di presa fissati alla cerchiatura esterna ammortizzati dalla gomma

Fascia in gomma di tipo speciale

Il sistema delle due cerchiature concentriche ammortizzate e isolate dalla gomma permette la marcia su fondo asfaltato senza togliere l'ICE TRACK.

Coppia di ICE TRACK completo di colonnette per il fissaggio:
per vetture inferiori ai 1000 cc L. 19.500 + spedizione
per vetture superiori ai 1000 cc L. 23.000 + spedizione

le richieste vanno indirizzate alla:

DITTA VILLANUCCI MARIO

CASELLA POSTALE 10745 ROMA - EUR — Telefono 6130850



LA - MAGGIOLINO - A QUATTRO RUOTE MOTRICI

Leggò da parecchi anni Quattroruote e pertanto, modestia a parte, mi ritengo un po' esperto di automobili specie del tipo cosiddetto da « fuoristrada ». E vengo subito all'argomento: un mio conoscente, che ha combattuto in Africa Settentrionale nell'ultima guerra, afferma che i tedeschi avevano in dotazione una Volkswagen berlina, tipo « Maggiolino » per intendersi, che aveva le quattro ruote motrici. Il che mi sembra impossibile dato che, come anche voi avete ripetutamente scritto, delle due Volkswagen militari, la Torpedo e l'anfibio, solo quest'ultima aveva le quattro ruote motrici. Aspetto una vostra sollecita ed autorevole chiarificazione. (Osvaldo Steffenelli - Trento).

Il suo conoscente, oltre ad avere buona memoria, ha ragione: durante la guerra, ed esattamente dal 1942 al 1944, la Volkswagenwerk costruì un limitato numero di berline (per l'esattezza 564) a quattro ruote motrici (modello 87) appunto per lo più destinate all'Afrika Korps.

Ecco le principali caratteristiche del modello 87: motore, naturalmente sempre a quattro cilindri contrapposti raffreddato ad aria e disposto posteriormente, di 1131 cc (alesaggio x corsa = 75 x 64 mm) erogante 25 CV a 3000 giri/m. Trasmissione: è praticamente quella dell'anfibio, cioè trazione normalmente sulle ruote posteriori, a volontà, anche sull'avantreno. Cambio a quattro marce (rapporti di trasmissione: I = 3,60; II = 2,07; III = 1,25; IV = 0,80) più « primino » (5,86). Differenziali bloccabili. Pneumatici, da fuori strada, 5,26 x 16. Freni, come consuetudine in tutte le VW di questo periodo, a comando meccanico. Carrozzeria: quella della berlina a due porte dell'epoca, ma con tetto apribile. Passo m 2,400; carreggiata ant. m 1,356; post. m 1,360. Lunghezza m 3,85, larghezza m 1,540, altezza m 1,630. Pesi, a vuoto kg 820, massimo kg 1240. Velocità massima e consumo normalizzato su strada: 80 km/h e 9,5 litri/100 km. Altezza minima da terra, a vuoto 26,5 cm, a pieno carico 24,5 cm. Profondità superabile al guado cm 45.



La - Maggiolino - con le grosse ruote che ne rivelano la trazione sui due assi.



VOLKSWAGEN
"MAGGIOLONE 1200"

STRADA



1946: la prima Volkswagen del dopoguerra esce dalla catena di produzione degli stabilimenti di Wolfsburg. Le sue origini risalgono però al lontano 1931, quando nello studio Porsche venne buttato sulla carta il progetto di una nuova vettura di carattere utilitario da costruire in serie. Ma la vera Volkswagen, quella che nella storia dell'automobile occupa un posto a sé, quella che rappresenta nel mondo dei motori un fenomeno che ha fatto discutere e parlare per tanto tempo, è degli anni del dopoguerra. Ed è anche un poco la macchina simbolo della ricostruzione tedesca. Oggi, dopo ventiquattro anni, la « maggiolino » è ancora l'auto di punta della Casa di Wolfsburg sia sul mercato interno che su quello di esportazione. Tanto di punta da non essere ancora sostituita, ma continuamente aggiornata per renderla sempre più competitiva. Dire « aggiornare » non è esatto, secondo noi, perché le modifiche fatte alla « maggiolino » pur non alterando lo spirito della vettura l'hanno molto modificata dal punto di vista meccanico e costruttivo. I cambiamenti, oltre ad interessare la parte esterna, con riferimento al muso, ora allungato, sono stati fatti anche alla parte meccanica modificando in modo sostanziale l'avantreno e tutto il complesso dello sterzo. La vettura oggi è ancora competitiva secondo noi, e i recenti ritocchi l'hanno migliorata anche sotto il profilo puramente funzionale. Oltre alla classica « maggiolino » a muso corto, le nuove « maggiolino » sono importate con i vari tipi di motore che vanno dal 1200 cc al 1300 cc al 1600. I tipi di carrozzeria sono: berlina per la « 1200 », e berlina e cabriolet per le versioni con motore 1300 e 1600 cc. Noi abbiamo provato la « maggiolino » più economica: quella col motore di 1200 cc di cilindrata.

CASA COSTRUTTRICE	Volkswagen AG Wolfsburg - Germania
IMPORTATORE PER L'ITALIA	AUTOGERMA S.p.A. - Via Marzabotto 2 - Bologna
PREZZO	di listino: L. 1.065.000
TERMINE DI CONSEGNA	pronta
FORMA DI GARANZIA	Per sei mesi o 10.000 km comprendente i pezzi di ricambio e la mano d'opera. Esecuzione gratuita a 1000 km di una operazione di verifica e regolazione con solo addebito dei materiali di consumo (carburante e lubrificanti). Dal km 2500 ai km 50.000 tagliandi a prezzo fisso rinnovabili per altri 50.000 km.
POTENZA FISCALE	CV 14
TASSA ANNUALE DI CIRCOLAZIONE	27.560 lire
GAMMA COLORI	bleu, bianco, verde, rosso, aragosta, celeste, senape, sabbia, grigio metallizzato, rosso metallizzato, bleu metallizzato.
ACCESSORI A RICHIESTA	Spia controllo doppio circuito frenante L. 2000 - gomme parastruzzi L. 3000 - lunotto riscaldabile elettrico L. 16.000 - specchio retrovisivo anabbagliante L. 1000 - vetri posteriori apribili a compasso 20.000 - verniciatura metallizzata L. 20.000 - serratura vano portaoggetti L. 1000 - riscaldamento ausonoma L. 61.000 - freni a disco anteriori L. 30.000 - maniglia cofano motore con serratura L. 1000 - ammortizzatori rinforzati L. 7000 - ventilatore aria L. 21.000 - gomme fascia bianca L. 14.000 - pneumatici cinturati con tela rinforzata in acciaio L. 31.000 (con rinforzi in fibra L. 26.000) - differenziale autobloccante L. 102.000 - poggiatesta per sedili anteriori L. 9000 - cruscotto imbottito L. 6000 - bracciolo sedile posteriore L. 8000 - sedili in finta pelle L. 8000 - coperchio vano portaoggetti posteriore L. 4960 - gruppo « confort » comprendente: elettroventilatore a due velocità, due fari di retromarcia, listello gomma paraurti, moquette, tasca sulla portiera lato passeggero, due portacenere posteriori, specchietto retrovisivo anabbagliante, specchietto di cortesia su aletta parasole, cruscotto imbottito, spia controllo doppio circuito frenante, serratura cassetto portaoggetti L. 49.000.
DATI VETTURA IN PROVA	Telaio n. 2069404 - motore n. D 0675792 - Carburatore Solex 30 PICT/2 - Candele Champion L 98 - Pneumatici Continental 5.60-15 tubeless.

Quanto costa usare la « Maggiolino 1200 »

Come sono state calcolate le spese

SVALUTAZIONE

E' calcolata sulla base del suo prezzo dell'usato. La differenza tra il prezzo di listino della vettura nuova e il prezzo di vendita della vettura usata dà l'entità della svalutazione.

INTERESSE

Si tratta della somma che avrebbe fruttato il capitale impiegato per l'acquisto della vettura se fosse stato, per esempio, impegnato al 5%. Dopo un anno la vettura subisce una certa svalutazione, l'interesse quindi viene calcolato sulla nuova quotazione della vettura, più, naturalmente, l'interesse precedentemente perso. La stessa operazione si ripete per gli anni successivi.

ASSICURAZIONE

Gli estremi dell'assicurazione, i massimali e i relativi premi sono quelli sottoscritti per la polizza « 4R », con franchigia, inerenti al primo gruppo.

AUTORIMESSA

La spesa per il ricovero notturno della vettura è riferita ai prezzi medi praticati nelle grandi città, tenendo conto delle diverse categorie delle autorimesse e della loro dislocazione.

BENZINA

I dati di consumo della benzina costituiscono la media di quelli massimi e minimi, urbani ed extraurbani, secondo quanto rilevato nelle nostre prove su strada.

MANUTENZIONE E RIPARAZIONI

In queste voci, oltre all'operazione di

verifica e messa a punto e alle registrazioni indicate dal costruttore, sono comprese le spese per la buona conservazione della vettura. I prezzi delle riparazioni o delle revisioni si riferiscono a lavori eseguiti presso officine bene attrezzate.

PRECISAZIONE

Il costo di esercizio di uno stesso modello dipende da numerosi fattori: varia soprattutto in relazione ai chilometri percorsi e dipende anche dalle condizioni delle strade, dallo stile di guida, dalla diligenza nella manutenzione, ecc. Quindi le spese al chilometro qui indicate sono il risultato di una valutazione che deve intendersi come una media di quelle che effettivamente sostengono gli utenti di queste vetture: devono quindi considerarsi solo orientative.

	Chilometri	in un anno				in due anni				in tre anni			
		10.000	20.000	30.000	40.000	20.000	40.000	60.000	80.000	30.000	60.000	90.000	120.000
FISSE	Spese												
	Svalutazione	23,00	13,00	10,00	8,50	17,50	9,50	7,00	5,75	16,00	8,50	6,10	4,90
	Interesse	5,55	2,80	1,85	1,40	4,95	2,45	1,60	1,15	4,60	2,25	1,45	1,05
	Assicurazione	5,50	2,75	1,85	1,40	5,50	2,75	1,85	1,40	5,50	2,75	1,85	1,40
	Tassa di circolazione	2,75	1,40	0,90	0,70	2,75	1,40	0,90	0,70	2,75	1,40	0,90	0,70
	Autorimessa	14,00	7,00	4,65	3,50	14,00	7,00	4,65	3,50	14,00	7,00	4,65	3,50
VARIAB.	Benzina	16,20	16,20	16,20	16,20	16,20	16,20	16,20	16,20	16,20	16,20	16,20	16,20
	Manutenzione e riparazioni	3,35	3,00	3,20	3,65	4,05	4,20	4,90	5,75	4,65	5,30	6,30	7,35
	Costo chilometrico	Lire 70,35	46,15	38,65	35,35	64,95	43,50	37,10	34,45	63,70	43,40	37,45	35,10

ALTEZZA DA TERRA

Per effettuare la rilevazione, la vettura viene posta in piano, quindi si misura l'altezza minima da terra con a bordo il conducente e con mezzo serbatoio carburante (condizioni di minimo carico). Successivamente la vettura viene caricata al massimo compreso il pieno del serbatoio carburante e si rileva, anche in queste condizioni, l'altezza da terra.

I dati relativi sono:

minimo carico 200 mm (attacchi inferiori sospensione anteriore);

massimo carico 160 mm (motore-cambio).



ASSETTO FARI

A minimo carico il fascio di luce batte a 100 metri.

A massimo carico il fascio di luce batte a 44,4 metri.

SICUREZZA

Intendiamo per sicurezza quell'insieme di accorgimenti adottati dal costruttore, all'interno e all'esterno della vettura, perché in caso d'incidente gli eventuali investiti e gli occupanti il veicolo subiscano il minor danno possibile. Teniamo a precisare, tuttavia, che la «sicurezza» non ha alcuna relazione con la «solidità», requisito, quest'ultimo, valutabile con mezzi diversi da quelli da noi usati.

Ecco il significato dei simboli da noi aggiunti a fianco alle varie voci analizzate

(-) = negativo
(+) = positivo
(-) = indifferente

ESTERNO VETTURA

Modanature: non ce ne sono (+)
Maniglie: del tipo ad impugnatura (+)
Paracolpi: senza rostri (+)
Tappo del serbatoio: protetto da coperchio (+)

INTERNO VETTURA

Attacchi per le cinture: ci sono (+)
Visiere: imbottite (+)
Cruscotto: non imbottito (-)
Parabrezza: stratificato (+)
Specchietto retrovisore: sopra il parabrezza e quindi in posizione razionale (+)
Volante: a semicalice (+)
Freno a mano: tra i sedili (+)
Maniglie degli sportelli: incassate (+)
Alzacristalli: in posizione non pericolosa (+)
Comandi sul cruscotto: sporgono ma sono deformabili (+)
Appigli per i passeggeri: ci sono (+)
Centine soffitto: esistono (-)

Vettura curata dal punto di vista della sicurezza. Da rivedere invece le centine sul soffitto e l'imbottitura della plancia.

Esame fisiologico del posto guida e dell'abitabilità



ISTITUTO DI MEDICINA
DELLO SPORT

STATURA TIPO IN CENTIMETRI

	Bassa	Media	Alta
Altezza	159	172	189
Altezza busto	85,9	91,8	98,1

N.B. - Le caratteristiche antropometriche dei soggetti prescelti comprendono oltre l'80% della popolazione del nostro Paese.

RILEVAMENTI AL POSTO GUIDA

Statura	Alta	Media	Bassa	Note
TESTA	24	27	24	Posizione della testa e del collo naturale per la bassa e media statura. Spazio al soffitto adeguato per le tre stature.
TORACE	18	21	21	L'ancoramento laterale del tronco è discreto ma lo schienale del sedile non sorregge bene la colonna vertebrale. Scarso l'ancoramento laterale.
BRACCIA/VOLANTE	18	21	21	Discreta la posizione delle braccia al volante per bassa e media statura. Regolazione longitudinale del sedile insufficiente per raggiungere angoli corretti per l'alta statura.
GAMBE/PIEDI	18	21	21	Discreto il sostegno delle cosce. Insoddisfacente l'avvolgenza del piano d'appoggio. Le persone di alta statura guidano a ginocchia leggermente divaricate.

RILEVAMENTI SEDILI PASSEGGERI

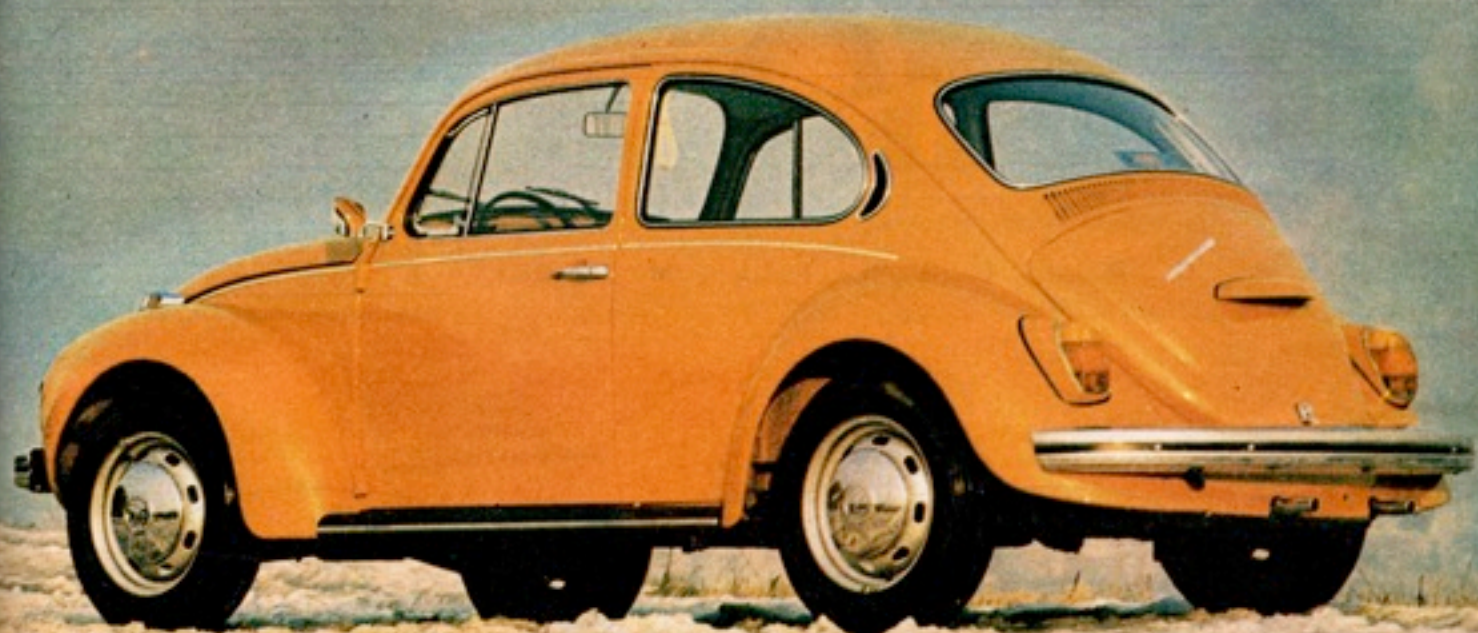
SEDILE ANTERIORE	21	21	21	Le riserve sono le stesse del sedile di guida.
SEDILE POSTERIORE	12	15	21	Lo spazio al sedile posteriore è diretta conseguenza della posizione dei sedili anteriori. Se sono tutti arretrati, i passeggeri di alta e media statura non hanno spazio per le gambe. Buono lo spazio al soffitto per bassa e media statura, gli alti toccano contro il soffitto.



ESTERNO

Qualcosa è cambiato senza dubbio, ma lo spirito della vettura resta lo stesso, e questo secondo noi è un pregio, perché è segno che le modifiche fatte non hanno alterato la linea della macchina. Il rifacimento principale è senza dubbio quello fatto al frontale, più lungo e rialzato nella parte anteriore per permettere l'alloggiamento di un maggior numero di valigie nel bagagliaio. Altra parte riveduta è quella in corrispondenza della finestratura laterale posteriore dove ha evidenza la feritoia di uscita dell'aria dall'abitacolo. Per il resto le modifiche sono le stesse apportate alla versione della - maggioli-

no - precedente; e cioè nuova finestratura anteriore e laterale, nuova fanaleria anteriore e posteriore, nuova coda, nuovi paraurti e nuovo interno con una plancia leggermente ritoccata. La vettura, pur mantenendo più o meno le stesse misure esterne della versione precedente (varia infatti di 2 cm il passo), dà quasi l'impressione di una maggior imponenza. Secondo noi le recenti modifiche non hanno alterato lo spirito di questa macchina e la linea ha guadagnato un poco in modernità pur restando sostanzialmente la stessa. Buona la gamma dei colori disponibili sul mercato italiano.





Le misure delle valigie che hanno trovato posto nel bagagliaio della Volkswagen - Maggiolone -.

Valigie	Lunghezza cm	Larghezza cm	Altezza cm	Volume dmc
A	60	X 17	X 41	42,8
B	54	X 16	X 39	33,7
C	54	X 16	X 39	33,7
D	36	X 15	X 50	27,0
E	36	X 15	X 50	27,0
F	44	X 13	X 33	18,8
G	44	X 13	X 33	18,8
H	28	X 11	X 41	12,6
I	28	X 11	X 41	12,6
L	45	X 15	X 31	20,9
M	∅	50	X 28	30,7
N	∅	30	X 47	34,0
O	∅	21	X 44	15,1

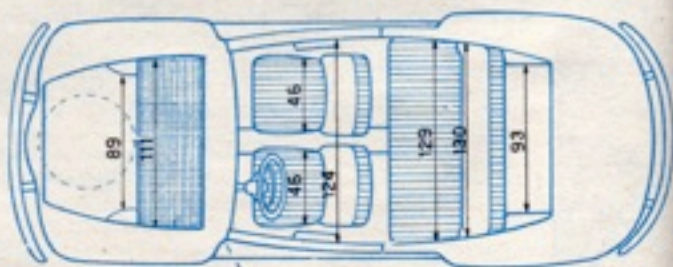
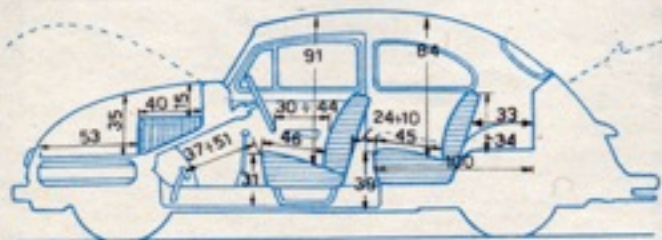
Totale volume valigie 327,7 dmc.



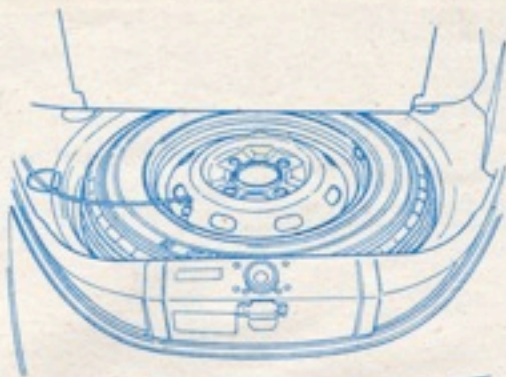
Minime condizioni di peso in esercizio: vettura parzialmente rifornita (metà serbatoio carburante) e solo guidatore: kg 915 dei quali kg 390 (42,6 %) all'avantreno e kg 525 (57,4 %) al retrotreno.



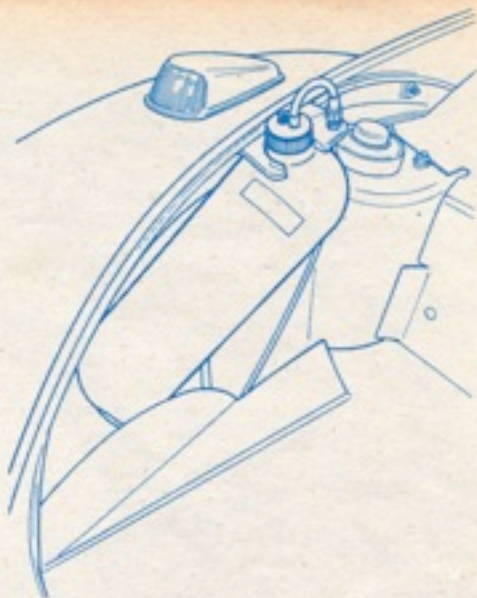
Massime condizioni di peso in esercizio: vettura completamente rifornita, 5 persone a bordo e kg 50 bagagliaio: kg 1260 dei quali kg 515 (40,9 %) all'avantreno e kg 745 (59,1 %) al retrotreno.



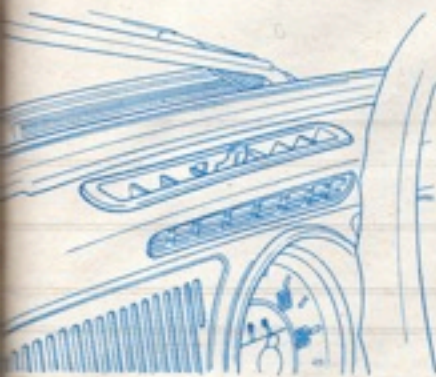
Misure di abitabilità Volkswagen - Maggiolone - espresse in centimetri: corsa regolazione sedile anteriore 14 cm; capacità portabagagli ant. circa 220 dmc; post. circa 110 dmc. Le linee tratteggiate indicano il grado di apertura delle portiere e dei coperchi vano motore e bagagliaio. Il tratteggio a retino indica la posizione del serbatoio carburante.



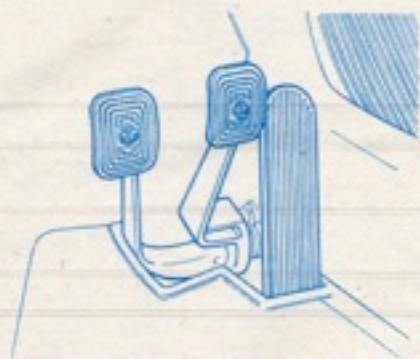
La ruota di scorta, sistemata sotto al piano di carico anteriore, è collegata al serbatoio del liquido lavavetro da un tubicino in plastica. L'aria della gomma serve ad azionare lo spruzzo del lavacrystalli.



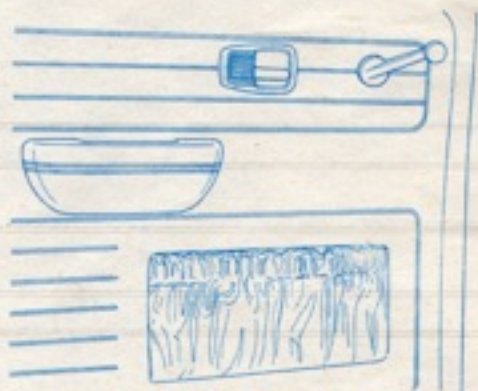
Questo è il serbatoio del lavavetro. E' sistemato nel vano anteriore sul lato destro in una posizione che non occupa troppo spazio.



Le due bocchette uscita aria. Quella superiore serve per disappannare il vetro mentre quella sopra alla strumentazione serve a climatizzare l'abitacolo. La sua apertura è comandata e regolabile, per quanto riguarda l'immissione di aria fredda, con un comando a rotazione sulla plancia.



La caratteristica pedaliera a perno inferiore della « Maggiolone » con l'acceleratore a suola dalle ragguardevoli dimensioni.



All'interno della portiera anteriore sinistra, lato guidatore, c'è una comoda tasca portadocumenti. Sempre sul pannello vediamo il bracciolo, la levetta apertura della portiera incassata e il comando dell'alzavetro.

INTERNO

I posti sono quattro, abbastanza comodi, mentre sistemare cinque persone (tre sul sedile posteriore) porta inevitabilmente a soluzioni di compromesso. Comunque lo spazio per quattro persone è secondo noi adeguato alle caratteristiche della vettura. Quello che è notevolmente migliorato è il bagagliaio. Uno dei difetti della Volkswa-

gen era, secondo noi, quello di disporre di spazio per i bagagli insufficiente per le esigenze di quattro persone. Ora, grazie alla modifica fatta al cofano anteriore e all'allungamento del passo, la situazione è decisamente migliorata e proporzionata alle caratteristiche della vettura. Migliorate anche la visibilità laterale, quella frontale e quella posteriore, anche se, specie in quella di tre/quarti anteriore, c'è sempre qualche limitazione a causa delle

ragguardevoli dimensioni dei montanti del parabrezza.

L'assetto di guida è rimasto quello caratteristico delle edizioni precedenti: posizione di guida un po' innalzata con pedaliera non sempre comodamente raggiungibile, specie per le persone di bassa statura, e volante abbastanza verticale. In sostanza gli unici appunti possiamo muoverli alla pedaliera che secondo noi sarebbe, in questo caso, migliore se fosse



del tipo discendente, anche a causa della notevole altezza del piano d'appoggio del sedile rispetto al pavimento. Per quanto riguarda lo standard di finitura abbiamo la sensazione che ci sia stato un miglioramento. Rispetto alle prime serie delle Volkswagen da noi provate, e a quelle più recenti, c'era stato un lieve calo nel livello delle finiture. Ora in questa serie, grazie

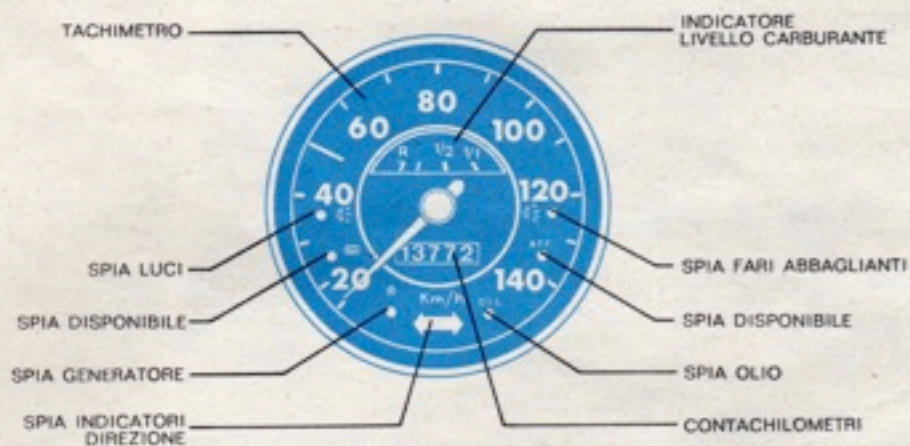
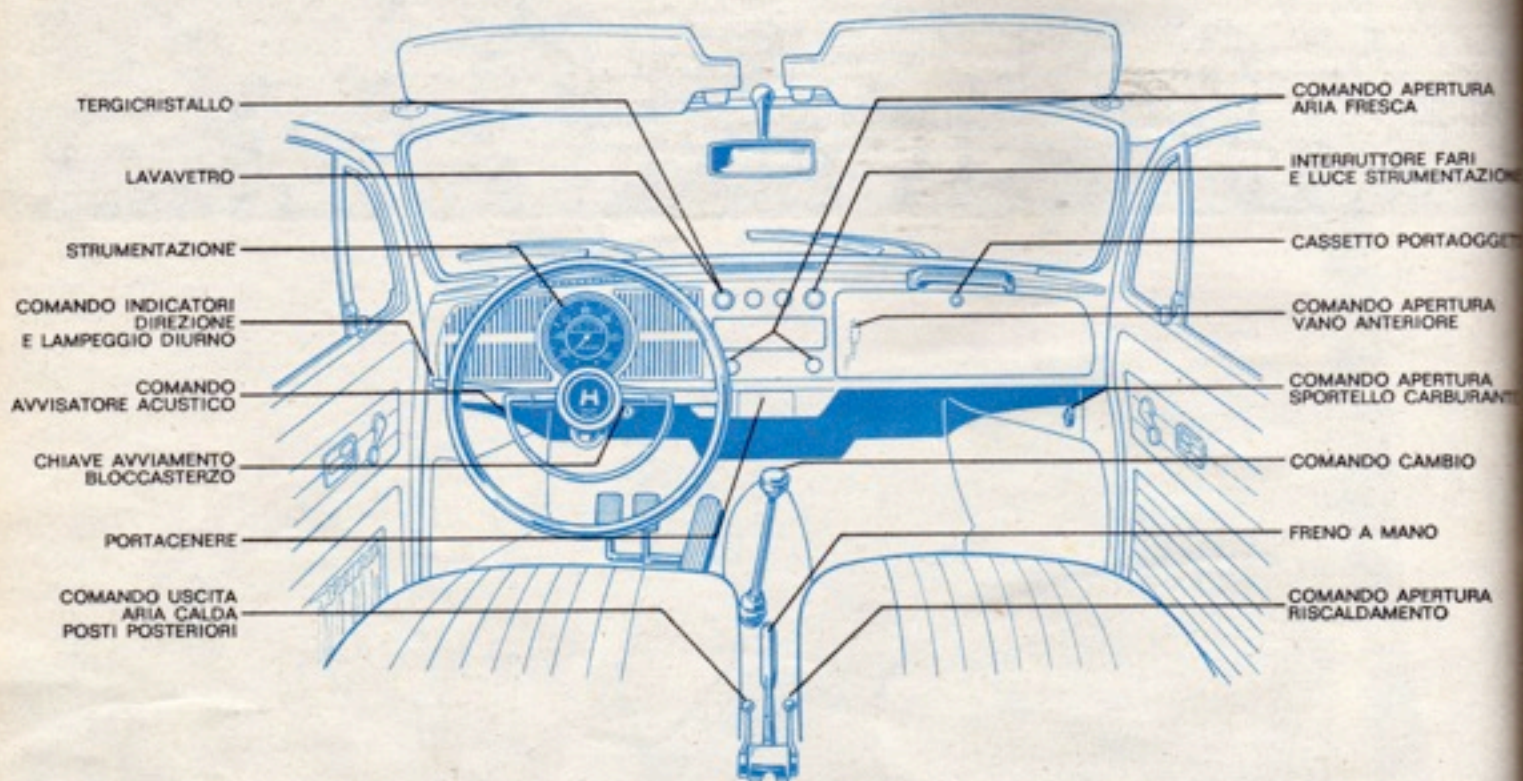
anche al nuovo disegno di alcune parti, come i pomelli dei servizi di bordo, elementi di rivestimento del pavimento, dei passaggi ruota e delle bocchette di aerazione, abbiamo avuto la sensazione che il livello sia tornato all'altezza di quello delle serie precedenti. Riuscito anche il rivestimento in panno dei sedili, anche se la loro imbottitura non è molto soffice,

ma questa è sempre stata una caratteristica dei sedili delle Volkswagen e, in genere, di tutte le auto tedesche.

I comandi sono tutti ben disposti, se eccettuiamo la pedaliera, in cui vale l'osservazione da noi precedentemente fatta. Il volante è comodo, con un diametro proporzionato allo sforzo da fare per sterzare nelle manovre; il cambio è raggiun-

gibile anche se, guidando col sedile un po' arretrato, viene a trovarsi in posizione un po' troppo avanzata, specie nel passaggio II-III. Comodi i vari comandi dei servizi di bordo, dove c'è tra l'altro una notevole semplificazione per facilitarne l'uso e la identificazione. La dotazione della strumentazione non è molto ricca, ma, tenendo conto del prezzo della



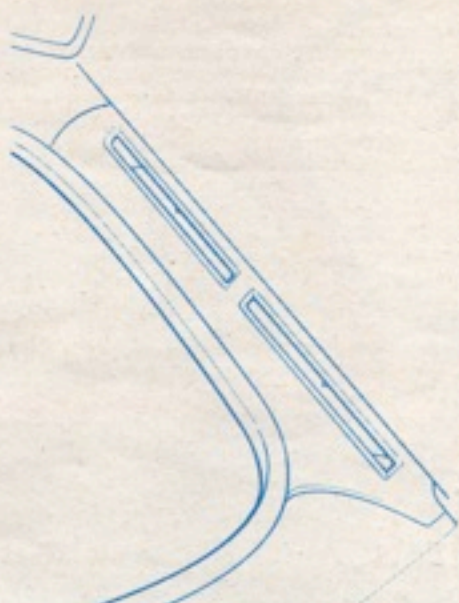


SCARTI AL TACHIMETRO - PERCENTUALE MEDIA DA 40 A 100 km/h = + 3,6 %

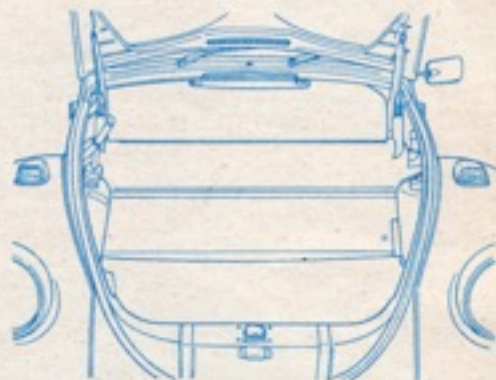
Velocità indicata km/h	40	60	80	100
Velocità effettiva km/h	37,839	58,461	77,055	96,983
Differenza km/h	2,1	1,5	2,9	3,01
Scarto %	+ 5,4	+ 2,6	+ 3,7	+ 3,1



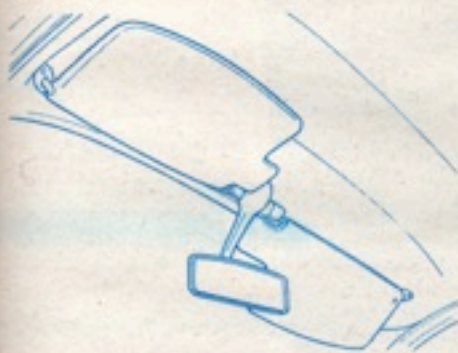
Particolare della feritoia uscita aria dall'abitacolo posta dietro al finestrino laterale posteriore.



La feritoia interna di uscita aria dall'abitacolo è vicino al lunotto posteriore.



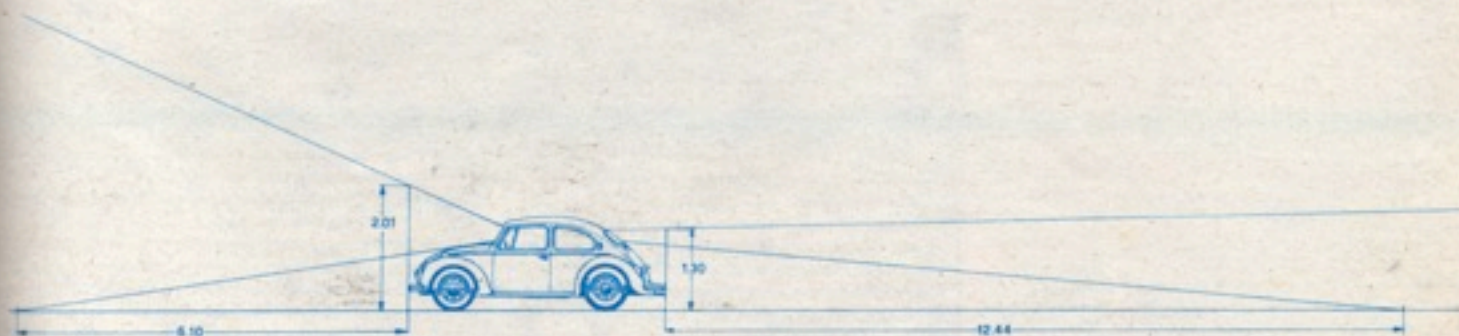
Il vano bagagli della « Maggiolone » La superficie è ora regolare e meglio sfruttabile. La ruota di scorta adesso è sistemata sotto il piano di carico.



Le due alette parasole ai lati dello specchietto retrovisore che non ha scatto antiabbagliante. Le due alette sono imbottite e utilizzabili lateralmente.

vettura, possiamo ritenerla sufficiente. Essa è compresa in uno strumento circolare, posto davanti agli occhi del guidatore, che comprende il tachimetro, il contaghiometri totalizzatore (manca il parziale), ci sono le spie dell'olio, quella del generatore, la spia luci, quella dei fari abbaglianti, degli indicatori di direzione e quelle per il montaggio di alcuni supplementi, quali lunotto riscaldato elettricamente e spia di temperatura olio del convertitore di coppia nel caso di montaggio di cambio automatico. Mancano quindi, oltre al contaghiometri parziale, anche un vero e proprio manometro dell'olio e una spia luminosa della riserva carburante, per poter definire completa la strumentazione.

La dotazione di accessori è adeguata alle caratteristiche utilitarie della vettura. Ai lati dello specchietto retrovisore, che non ha scatto antiabbagliante, ci sono le due alette parasole imbottite, utilizzabili anche lateralmente. Sul pannello che riveste la portiera lato guidatore c'è una comoda tasca portacarte, peccato che la stessa non ci sia anche sul lato opposto; sulla plancia oltre alle comode bocchette di uscita dell'aria fresca e calda troviamo il portacenere e un comodo cassetto portaogetti, però senza serratura. Gli occupanti del sedile posteriore, come quello del sedile anteriore, hanno a disposizione comode maniglie appiglio, che, tra l'altro, sono provviste anche di gancio attacca-



La visibilità dal posto guida per una persona di media taglia. Quella posteriore è attraverso lo specchio retrovisore.



panni. Dieto lo schienale del sedile posteriore, che è ribaltabile in posizione orizzontale, c'è uno spazio per sistemare una valigia o pacchetti. Questo spazio può essere mascherato da un pannello con sportello che nasconde il bagaglio riposto. (Accessorio ottenibile con sovrapprezzo). Appreziate le uscite di aria calda, anche sul pavimento, e quelle per gli occupanti del sedile posteriore.

Alle due portiere anteriori ci sono anche due comodi braccioli. Gli schienali dei due sedili anteriori sono inoltre regolabili nell'inclinazione e sono dotati di pulsante di sblocco per accedere al sedile posteriore. Ottima la tenuta acqua del corpo vettura. Nel corso della nostra prova su strada non abbiamo riscontrato infiltrazioni nell'abitacolo. Solo qualcuna nel vano motore, ma comunque di lieve entità.

LA TECNICA

Le Volkswagen per il 1971 hanno avuto modifiche piuttosto importanti. Premesso che invariata è rimasta la disposizione dei gruppi meccanici e che invariato è lo schema del motore e del cambio, passiamo a segnalare i cambiamenti fatti.

Il passo è stato aumentato di 2 cm (da 2,40 m si è passati ai 2,42 attuali). È stata cambiata la scatola dello sterzo, sempre a vite e rullo e sempre accoppiata a un ammortizzatore idraulico telescopico; completamente diversa è la sospensione anteriore e variata anche la carreggiata che sale ora a 1,37 m. Al retrotreno, inoltre, sono ora montati doppi giunti omocineticici (all'uscita dal cambio/differenziale e alla ruota). Tutte queste modifiche hanno portato poi alla variazione del pianale per ciò che concerne la lunghezza, e i differenti punti di attacco

dei vari gruppi meccanici. È interessante notare come per l'avantreno si sia scelta una soluzione tecnica molto in voga oggi, sia per quanto riguarda la facilità di montaggio che quella di manutenzione. Lo schema usato è quello noto sotto il nome Mc Pherson, dove l'elemento superiore, composto da fusello, molla elicoidale e ammortizzatore, è tutto un blocco unico. Questa soluzione sostituisce quella a barre di torsione che fino a qualche tempo fa aveva caratterizzato le « Maggioline ». Va però segnalato che l'avantreno con la sospensione Mc Pherson era già stato usato dalla VW sulle « 411 » e sulle « 1600 » e ancor prima dalle Porsche della serie « 911 » e « 912 ». Si tratta quindi di un processo di unificazione costruttiva. Lo schema dell'impianto frenante è a tamburo all'avantreno e al retrotreno, a richiesta freni a disco all'avantreno. Sempre al retrotreno troviamo sospensioni a barre di torsione, integrate da ammortizzatori idraulici telescopici e barra antirullo. Il motore è il classico quattro cilindri orizzontali contrapposti, raffreddati ad aria, di 1192 cc di cilindrata, che sviluppa una potenza di 34,8 CV (DIN) a 3600 giri/min.

PRINCIPALI CARATTERISTICHE DENUNCIATE DAL COSTRUTTORE

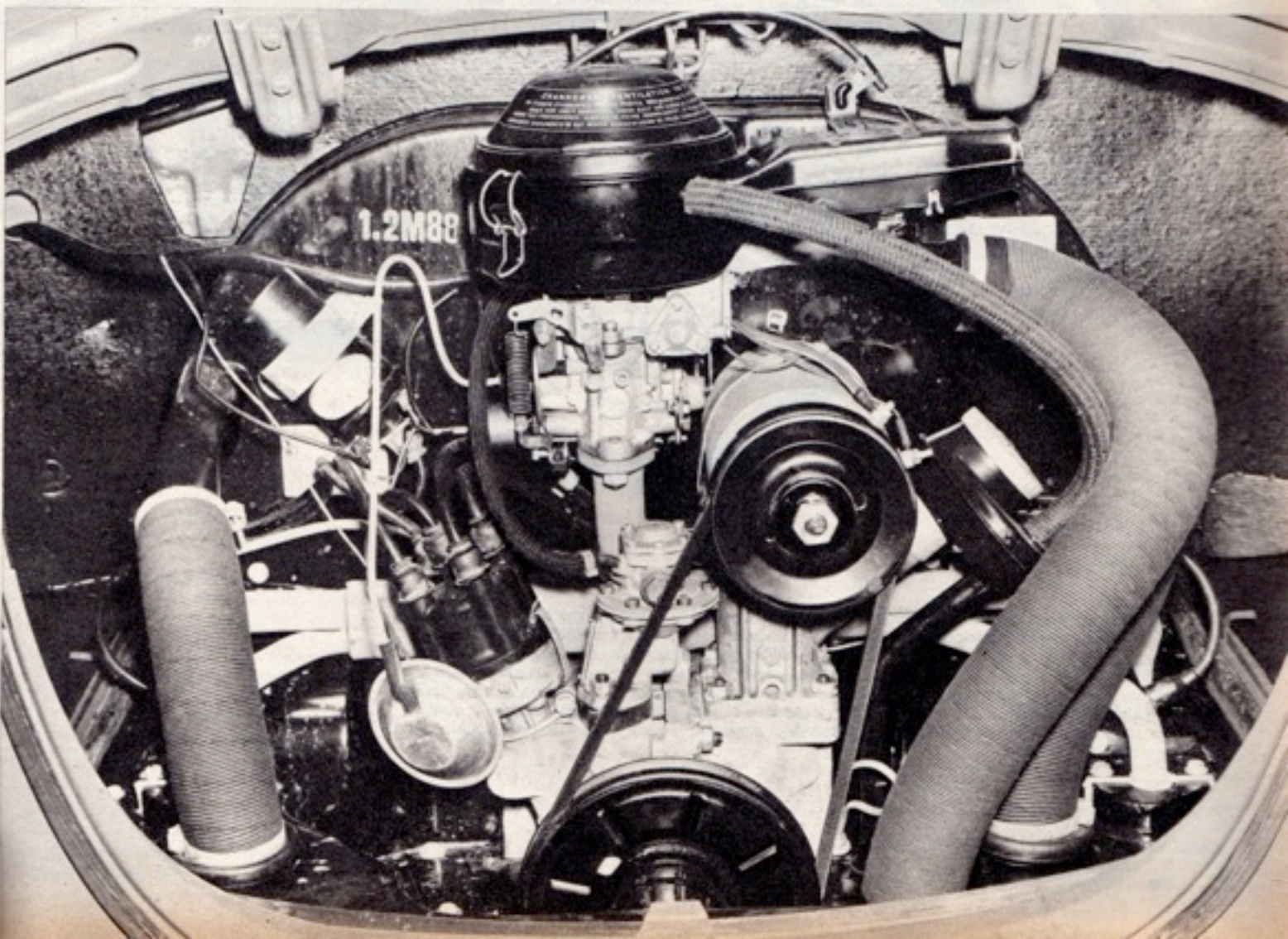
Motore: 4 cilindri orizzontali contrapposti - Alaggio 77 mm - Corsa 64 mm - Cilindrata 1192 cc - Rapporto di compressione 7:1 - Potenza max. 34,8 CV (DIN) a 3600 giri/min. - Coppia max. 8,4 mkg (DIN) a 2000 giri/min. - Potenza specifica 28,5 CV/litro (DIN) - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme centrale (ingranaggi) - Lubrificazione forzata, filtro e radiatore olio - Capacità carter 2,5 litri - Un carburatore invertito Solex 30 PICT/2 - Filtro aria a bagno d'olio - Pompa carburante meccanica - Candele Bosch W 175 T 1 - Impianto elettrico 12 V, dinamo 180 W, batteria 66 Ah - Raffreddamento ad aria a circolazione forzata.

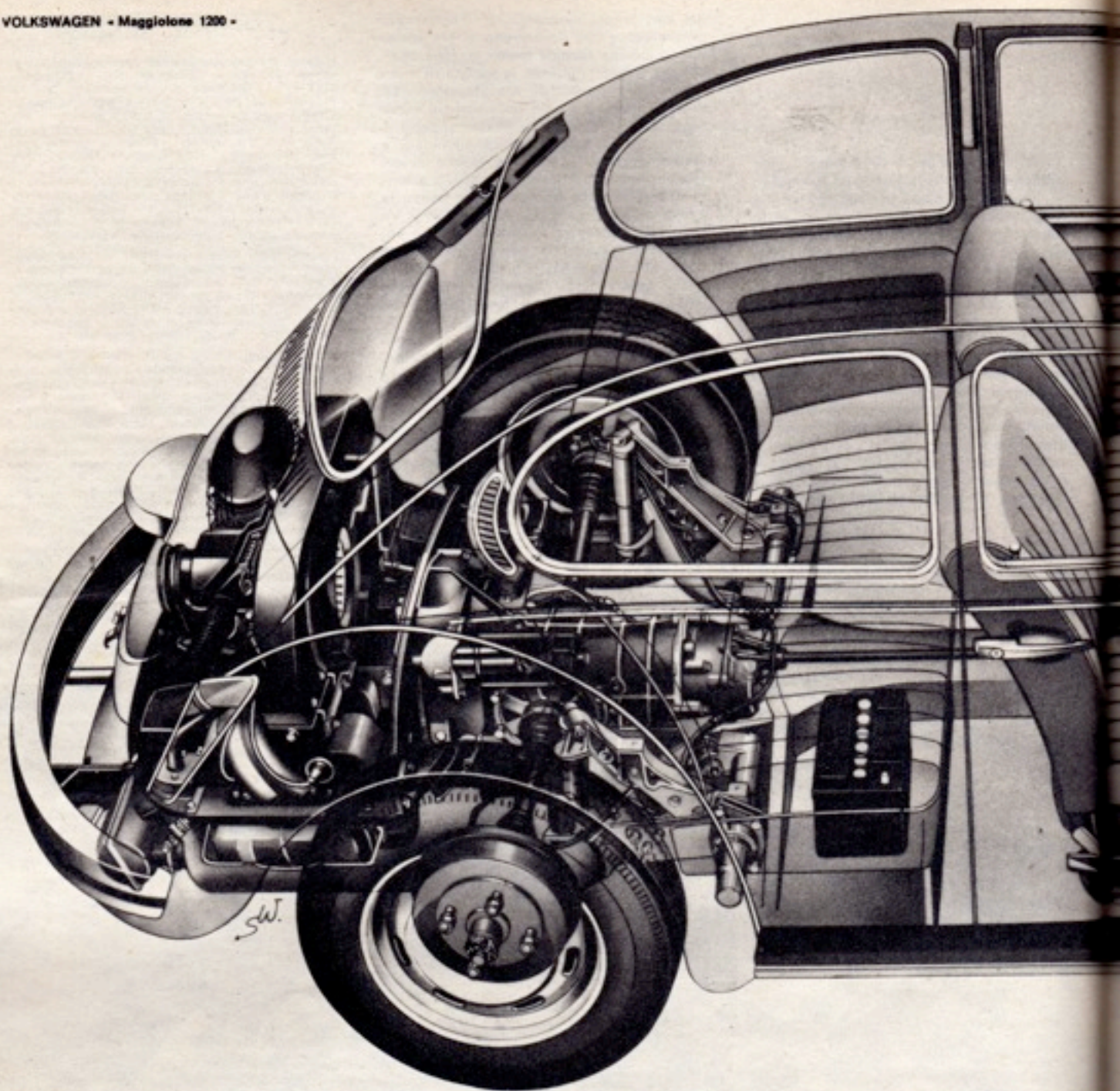
Trasmissione: Motore posteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 4 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,8:1, II) 2,06:1, III) 1,26:1, IV) 0,89:1, RM) 2,61:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica elicoidale - Rapporto al ponte 4,375:1 (8/35) - Pneumatici 5,60-15.

Corpo vettura: Berlina 4 posti, 2 porte - Telaio a piattaforma con trave centrale - Avantreno: a ruote indipendenti Mc Pherson, bracci trasversali inferiori oscillanti, molla elicoidale - Retrotreno: a ruote indipendenti, semiassi oscillanti, bracci longitudinali, barre di torsione, barra stabilizzatrice - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni idraulici a pedale, a doppio circuito, a tamburo sulle quattro ruote, superficie totale frenante 620 cmq - A richiesta freni a disco all'avantreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a vite e rullo - Stabilizzatore idraulico telescopico di sterzata - Capacità serbatoio carburante 42 litri (riserva 5 litri).

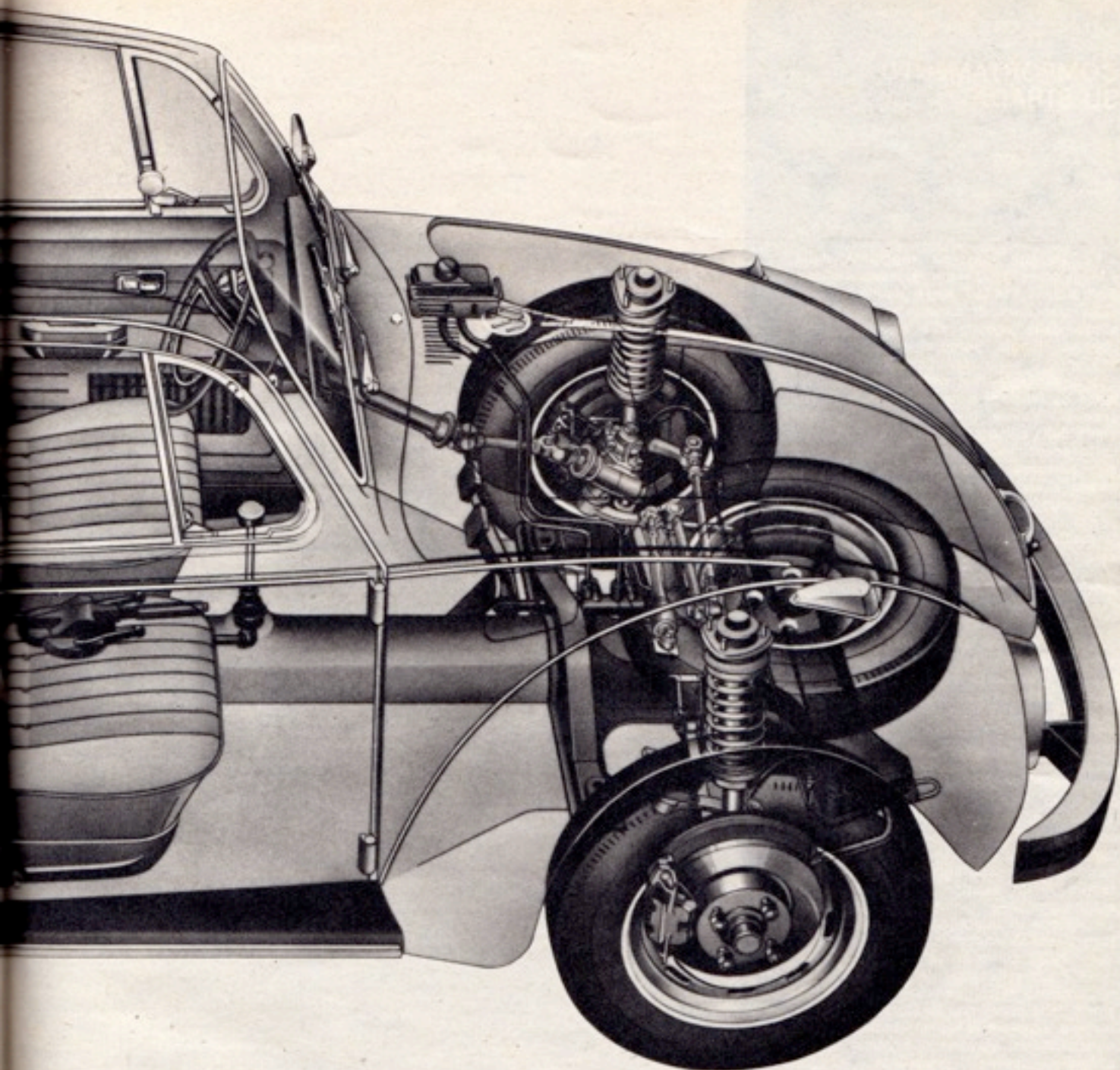
Dimensioni e pesi: Passo 2,42 m - Carreggiata anteriore 1,37 m - Carreggiata posteriore 1,35 m - Lunghezza 4,08 m - Larghezza 1,58 m - Altezza 1,50 m - Altezza minima da terra 15 cm - Diametro di sterzata 9,6 m - Peso a vuoto 845 kg.

Nel vano motore della « Maggiolino » si ha accesso agevole alla dinamo, al carburatore, alla bobina e allo spinterogeno. Meno comodo, invece, il controllo del livello olio del motore dal momento che l'astina è seminascosta dalle cinghie della dinamo.





Trasparenza della nuova « Maggiolone »: si vede qual è la disposizione dei gruppi meccanici. Nella parte anteriore si nota il nuovo avantreno sistema McPherson, il piantone snodato dello sterzo con l'ammortizzatore collegato alla scatola di sterzo. Si notano, inoltre, i freni a disco, ottenibili con sovrapprezzo. Al retrotreno sono visibili i freni a tamburo e i doppi giunti omocinetici ai semiassi di trasmissione. La batteria è sistemata nell'abitacolo, sotto il piano del sedile posteriore. La disposizione del motore è quella classica della Volkswagen: motore posteriore a sbalzo verso l'esterno col cambio di velocità all'interno.



DATI CARATTERISTICI FONDAMENTALI

Rapporto corsa/alesaggio **1,20**

Essendo questo rapporto superiore a 1 definiremo questo motore a corsa lunga.

Cilindrata unitaria **298 cc**

Velocità media stantuffo
(a 3600 g/m) **7,68 m/sec.**

La velocità media dello stantuffo serve soprattutto a dare un'idea delle sollecitazioni meccaniche sull'assieme pistone-biella-albero a gomiti.

Pressione media effettiva **7,1 kg/cmq (DIN)**

Potenza specifica **28,5 CV/litro (DIN)**
Indica il grado di sfruttamento del motore.

Indice di elasticità **2,077 (DIN)**

L'indice di elasticità tiene conto del variare della coppia con il variare del numero dei giri e quindi della possibilità di ripresa della macchina anche a bassa velocità; in genere più è elevato tale indice, più il motore è elastico.

Rapporto peso/potenza **21,7 kg/CV (DIN)**

Indica, grosso modo, per le basse e medie velocità la possibilità di ripresa della vettura. Ovviamente l'accelerazione cresce con il diminuire di questo rapporto.

COMPORTAMENTO SU STRADA

La velocità massima raggiunta dalla «Maggiolone 1200» non è molto elevata, d'altronde i 114,787 km/h danno un'idea della mancanza di caratteristiche velocistiche della vettura. C'è da dire, però, che sui lunghi percorsi questi «quasi 115 km/h» sono identificabili nella velocità di crociera. Sul chilometro con partenza da fermo il tempo è stato di 42,310 secondi. Valore buono, anche tenendo conto della cilindrata della vettura, ma non certo eccezionale. Sempre sul chilometro con partenza da 30 km/h il tempo in quarta è stato di 47,710 secondi. Valore che mette in risalto le buone doti di elasticità del motore. Nella marcia in salita la media di 66,977 km/h, non certo elevata, ribadisce ulteriormente il carattere tranquillo della «Maggiolone». Buono nel complesso il consumo, però alle massime velocità raggiungibili aumenta abbastanza.

Il motore è una delle parti migliori della vettura: molto elastico, piuttosto equilibrato è abbastanza silenzioso, ma soprattutto è robusto pur non essendo caratterizzato da particolari doti di brillantezza. Ottimo il cambio di velocità, soprattutto per quanto riguarda la sincronizzazione; un poco meno per la manovrabilità, a causa della sua posizione un po' troppo avanzata. La tenuta di strada è migliorata rispetto alla versione con barre di torsione all'avantreno. Secondo noi, pur essendo ancora sovrasterzante se portata allegramente, ha il vantaggio di un avantreno più ancorato al suolo, che dà al guidatore una maggiore sensazione di aderenza, e un miglior potere direttivo anche in velocità in rettilineo. Nelle curve prese ad andatura normale è più sottosterzante della precedente edizione, richiede cioè un'accentuazione della curva con lo sterzo. Anche su terreno bagnato il comportamento nelle condizioni più sfavorevoli (minimo carico) è migliore che nelle precedenti «maggiolino». Buono il comportamento del retrotreno. Coricamento del corpo vettura abbastanza accentuato nelle curve. Buona anche se non eccezionale la frenata. Nella versione con freni a tamburo il comportamento alle basse e medie velocità è buono mentre alle alte si avverte una certa mancanza di potenza. Ben ripartita, invece, la frenata sui due assali. I freni sono caratterizzati da uno sforzo al pedale proporzionato. Buono lo sterzo: è pronto e sufficientemente leggero anche nelle manovre. Tende, nonostante la presenza di un ammortizzatore, a trasmettere un poco le asperità del terreno al comando. Frizione resistente, però un po' brusca nell'innesto a fine corsa.







Rilevazioni effettuate a cura dell'Istituto Sperimentale Auto e Motori - Anagni

VELOCITA' MASSIMA

Dichiarata: 115 km/h
 Effettiva: 114,787 km/h

ACCELERAZIONE E RIPRESA

SUL CHILOMETRO:

Accelerazione a minimo carico da fermo con uso del cambio:
 sec. 42,310, media 85,086 km/h

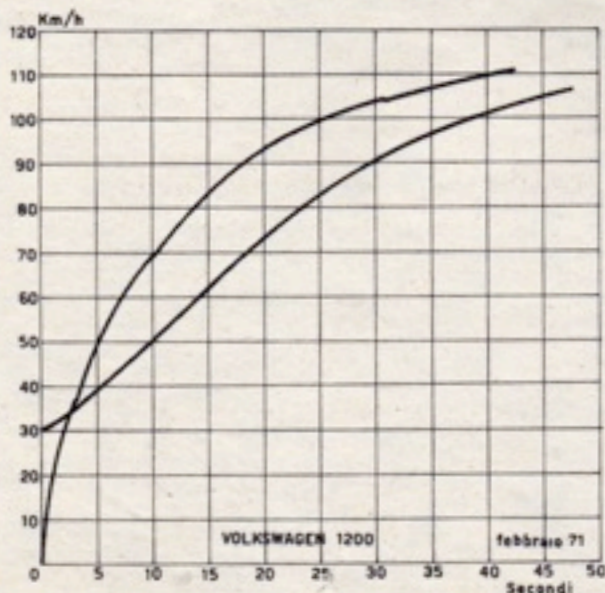
(Velocità d'uscita 110,599 km/h)

Ripresa a minimo carico da 30 km/h nel rapporto più alto:
 sec. 47,710, media 75,456 km/h, vel. iniziale 30,321 km/h

(Velocità d'uscita 106,288 km/h)

NB. - Questo grafico riporta le possibilità di accelerazione della vettura nella condizione più favorevole (a minimo carico e con uso del cambio) e in quella meno favorevole (da 30 km/h in quarta). Lo spazio compreso tra le due curve comprende, grosso modo, la zona di utilizzazione della vettura.

PROVA «SEMAFORO»: m 0-400: 21,587 secondi
 (minimo carico)



CONDIZIONI ATMOSFERICHE DELLA PROVA

Temperatura 3,3 °C - Pressione atmosferica 765 mm Hg
 Umidità relativa 84 %

Condizioni carburante: temperatura 11 °C - Densità 737 gr/l.

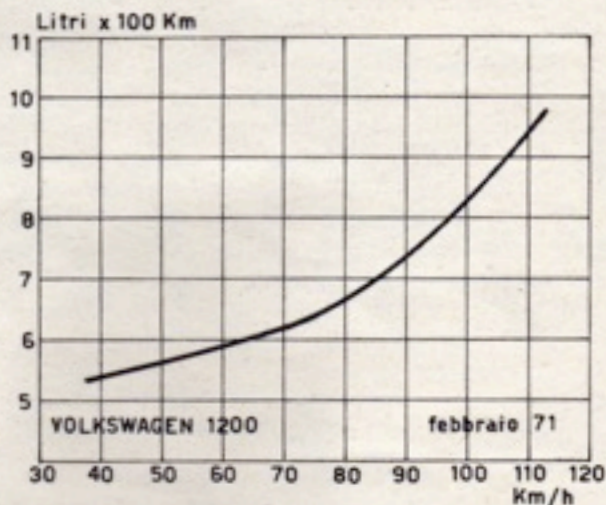
CONSUMI

CARBURANTE

extraurbano:
 min. 8 lt/100 km
 max. 10 lt/100 km

urbano:
 min. 9,5 lt/100 km
 max. 12,5 lt/100 km

Lubrificante:
 659 grammi/1000 km



Curva di consumo a velocità costante: cambio in IV marcia.

STERZATA

Giri volante per sterzata completa: 3

Diametro volante 40 cm

Diametro di sterzata:

a sinistra: 10,2 m

a destra: 10,9 m

Dichiarato: 9,6 m

MARCIA IN SALITA

Salita del Tuscolo, in Comune di Grottaferrata nei pressi di Frascati (Roma), lunghezza km 3,2; dislivello totale 170 m. Fondo stradale in buone condizioni.

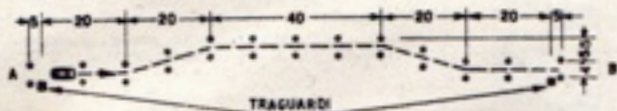
TEMPO E MEDIA:

In 2'52" (66,977 km/h)

PROVA DI SORPASSO

Si effettuano 10 prove in un senso e 10 in un altro, considerando non valide quelle in cui vengono eventualmente abbattuti i coni.

Si prende la media dei tempi migliori come indice della facilità e rapidità con cui la vettura è in grado di eseguire la manovra.



Tempo minimo medio: 4,610 sec. (93,709 km/h)

Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso a 10 nell'altro.

I CAMBI DI MARCIA

Rilevazione eseguita con un microinterruttore collegato al pedale della frizione.

passaggio I-II 0,344 sec.

passaggio II-III 0,364 sec.

passaggio III-IV 0,334 sec.

Tempo medio, 0,347 sec.

SFORZO AL PEDALE FRIZIONE: 14 kg

FRENATA

Spazi frenata in funzione della velocità effettiva. Fondo stradale buono. Misurazione col « cronostatigrafo ».

Sforzo medio al pedale: kg 36,5.

Velocità km/h	metri
40	7,7
60	17,0
80	30,2
100	49,5

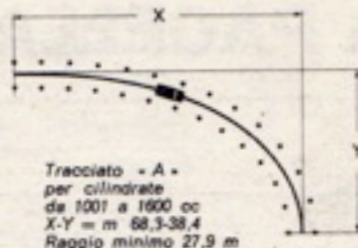
RUMOROSITA'

Rilevata all'interno della vettura, al sedile anteriore su strade pianeggianti, rettilinee e con fondo buono. Cambio di velocità in « quarta ». Velocità indicate al tachimetro. Rumore di fondo 60 db.

Velocità km/h	decibel	
	ant.	post.
40	87	90
60	89	88
80	91	91
100	93	94
120	98	98

CLOTOIDE

La clotoide è una linea curva usata per raccordare rettilinei con curve a raggio costante. Serve a determinare la velocità massima a cui la vettura può affrontare situazioni analoghe. Durante la prova non si fa uso del freno per non variare il comportamento della vettura.



Tracciato « A »
per cilindrate
da 1001 a 1600 cc
X-Y = m 68,3-38,4
Raggio minimo 27,9 m

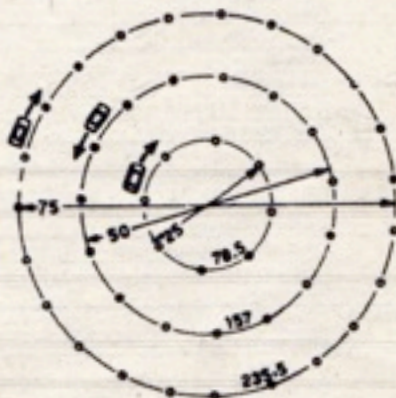
Tempo totale: 4,64 sec.

Velocità entrata: 77,144 km/h

Velocità uscita: 55,287 km/h

- STEERING PAD - o prova dei cerchi

Su terreno piano sono tracciati 3 cerchi concentrici rispettivamente di 25-50-75 metri di diametro, individuati con coni di gomma. Si prende la media tra il tempo migliore a rotazione destra e quello a rotazione sinistra, tempi rilevati graficamente dal « cronostatigrafo », con l'approssimazione del decimillesimo di secondo.



Tempi minimi medi:

75 m di diametro: 15,555 sec. (54,503 km/h)

50 m di diametro: 12,425 sec. (45,489 km/h)

25 m di diametro: 8,820 sec. (32,041 km/h)

Risultati tra media miglior tempo con rotazione sinistra e destra.

- SLALOM - o prova di maneggevolezza

Si fanno 10 prove in un senso e 10 nell'altro, e si prendono in considerazione i tempi migliori. Se nel corso della prova vengono abbattuti i coni, la prova non è vellevole.

La media dei due tempi minimi realizzati dà un indice di maneggevolezza della vettura.



Miglior tempo tra 10 passaggi in un senso e 10 nell'altro.

Tempo minimo medio: 11,410 sec. (31,551 km/h)

LA PAGELLA

		Inadeguato (0-17)	Sufficiente (18-21)	Discreto (21-24)	Buono (24-27)	Ottimo (27-30)	NOTE	
ESTETICA	Linea						Linea un poco più attuale. Secondo noi migliorata. Buona la gamma dei colori.	
	Modernità							
	Originalità							
	Gamma colori							
FINIZIONE	Esterno } materiale esecuzione						La finitura è su un buon livello, sia all'esterno che all'interno. Ben fatti anche i particolari.	
		Interno } materiale esecuzione						
	Particolari							
	POSTO GUIDA	Posizione guidatore						
Posizione comandi fondamentali								
Conforto								
Accesso								
Visibilità								
Fanaleria								
Avvisatore acustico								
Tergicristallo								
Strumentazione								
SEDILE PASSEGGERO ANTERIORE		Accesso						Buono l'accesso. Discreto il confort.
	Conforto							
SEDILE POSTERIORE	Accesso						L'accesso al sedile posteriore è quello tipico delle due porte. Discreto il confort.	
	Conforto							
BAGAGLIAIO	Dimensioni						Migliorata sia la capacità di carico che la facilità di carico.	
	Possibilità di carico							
	Facilità di carico							
ACCESSORI	Ventilazione						Dotazione all'altezza delle caratteristiche di prezzo della vettura. Ottima la dotazione accessori a richiesta.	
	Riscaldamento							
	Esecuzione							
	Dotazione normale							
	Accessori a richiesta							
MOTORE	Potenza } basso regime alto regime						Pronto a basso regime. Molto elastico. Isolamento dell'abitacolo migliorabile.	
		Elasticità						
	Insonorizzazione							
FRIZIONE	Dolcezza di azionamento						Resistente; un po' brusca a fine corsa.	
	Progressività							
	Resistenza							
CAMBIO DI VELOCITA'	Comando						Comando un po' distante. Sincronizzazione ottima.	
	Sincronizzazione							
STERZO	Prontezza						Pronto e dolce nelle manovre. Non troppo leggero ad alta velocità.	
	Dolcezza							
	Precisione							
	Ritorno							
	Diametro di sterzata							
FRENI	Efficienza						Abbastanza potenti a bassa e media velocità. Frenata ben ripartita.	
	Resistenza							
SOSPENSIONI	Comportamento						Sospensioni morbide. Caricamento laterale accentuato.	
TENUTA DI STRADA	Ad elevata velocità in rettilineo						Migliorata rispetto alla versione precedente. E' sempre però chiaramente sovrasterzante se portata al limite. Migliorata nella guida normale la tenuta anche su fondo bagnato. Un poco sensibile ai colpi di vento laterale.	
	Sensibilità al vento laterale	Terreno asciutto liscio	a bassa velocità					
			ad alta velocità					
	Terreno asciutto sconnesso	a bassa velocità						
		ad alta velocità						
	Terreno bagnato liscio	a bassa velocità						
		ad alta velocità						
Terreno bagnato sconnesso	a bassa velocità							
	ad alta velocità							
VELOCITA'	Massima						Appena sufficiente.	
ACCELERAZIONE							Discreta.	
RIPRESA	Nel rapporto più alto da 30 km/h						Stesse caratteristiche.	
CONSUMO	Urbano						Nel complesso contenuto. Aumenta alle alte velocità.	
	Extra urbano	lento						
		medio						
		veloce						
Autonomia								

(Riproduzione riservata - ex artt. 65 e 7 Reg. Legge Dir. d'autore)

- PRO:**
- Prezzo conveniente.
 - Bagagliaio migliorato.
 - Motore robusto.
 - Frenata sicura.

- CONTRO:**
- Prestazioni non veloci.
 - Visibilità non perfetta.
 - Insonorizzazione migliorabile.
 - Sensibile al vento laterale.

**Novità sportive e bolidi famosi
al Racing Car Show di Londra**

IL SALONE DELLA "POTENZA"

Nello stand della Feltpoint tre novità stilistiche interessanti: la « Futura » coupé, su telaio Volkswagen, disegnata da Robin Statham; la « Mini Jem GT », su meccanica « Mini »; e la « Mini Bug », disegnata da Barry Stimpson.



La nebbia e il gelo di questo rigido inverno quasi impedivano a Jack Brabham di aprire il Salone di Londra delle vetture sportive. Il suo aereo, proveniente dall'Australia, fu infatti costretto a girare fra diversi scali europei prima di poter scendere in Irlanda, a Shannon, alle 3 del mattino, appena in tempo per raggiungere Londra.

Con 125 espositori, su un'area più ampia di quella delle precedenti edizioni, il Salone raccoglieva il meglio delle vetture da corsa e sportive, nonché gli accessori ad esse inerenti.

Fra le macchine di « formula 1 » vi erano la Lotus-Ford « 72 » campione del mondo, l'ultima Brabham « BT 33 », la McLaren « 14 A », la BRM « P153 », la March « 701 » e una Surtees « T57 » nei nuovi colori delle Squadre Rob Walker-Brook e Bond Oxo. La grandiosa esposizione delle più celebri vetture « sport » comprendeva invece, tra le altre, la John Wye-Gulf Porsche « 917 », campione del mondo marche, un'Alfa Romeo « T 33.3 » prototipo e la Lola « T210 » con motore 2 litri.

Peccato mancassero in questa rassegna i « pezzi » più famosi della Ferrari.

La nuova « formula Atlantic », ispirata alla « formula B » americana e destinata a riempire il vuoto fra la « formula 3 » e la « formula 2 », era rappresentata dalle Chevron, Lola, Lotus, March, Palliser e Royale.

Erch Broadley, concessionario della Lola, intenzionato a mantenere il primato di maggior costruttore di vetture da corsa, ha annunciato l'apertura di un nuovo stabilimento. Le sue « T240 », « formula Atlantic », « formula B », « formula 2 » e « formula 3 » hanno struttura monoscocca con serbatoio carburante sospeso posteriormente. Lo schema delle sospensioni e numerosi altri componenti sono quelli della Lola « T210 » due litri sport, con la quale Bonnier colse tanti successi nel 1970. La sua nuova monoposto, con motore VW, per la « formula Super V » dispone di un telaio e di una carrozzeria a cuneo con una depressione sulla sommità della coda per consentire il raffreddamento del radiatore dell'olio. La nuova Lola « T222 », approntata per le corse « Can-Am », è più lunga e grossa della « 220 ». Il cambio è supportato da un telaio smontabile sul quale è anche attaccata la sospensione anteriore. Il motore può così essere asportato senza manomettere le sospensioni. Sembra che Jackie Stewart guidi questa vettura quest'anno.

La March impiega una costruzione monoscocca per entrambe le sue monoposto « formula Atlantic » e « formula 2 ». Il tipo « 712-F2 » ha pedali, volante e sedile spostabili e adattabili. Il tipo « 713-F3 » viene fornito sia con telaio separato che monoscocca. Era anche esposta la vettura « Can-Am » con il caratteristico lungo muso e gli alettoni anteriori.

L'ultima monoposto « formula Atlantic » o « formula 2 » della Chevron ha un insolito alettone sul radiatore, e la sua nuova spider « B19 », derivata dal modello « B19 GT », ha il muso anteriore che scivola fin quasi al livello del terreno. La struttura è semi-monoscocca, e il motore è un 2 litri Cosworth-FVC.

La McLaren-Trojan « Can-Am » 1971 dispone di sospensioni modificate e di un nuovo corpo vettura monoscocca, terminante dietro il pilota, per abbassare al massimo il motore e, di conseguenza, il centro di gravità. La sua « formula A/5000 » monoposto per le corse di quest'anno ha passo maggiorato e, internamente, freni posteriori; il motore si integra nella struttura.

La Palliser, in notevole espansione condotta da Hugh Dibley, corridore e pilota, della BOAC, espone le nuove monoposto per la « formula Super V » e la « formula Atlantic », nonché l'ultima delle sue vetture

di « formula Ford » con la quale collezionò 17 vittorie e 25 piazzamenti in Europa lo scorso anno, oltre a numerose affermazioni in USA.

Lotus espose la recentissima versione « Clubman » delle vetture sportive « Seven », dotata di motore Holbay, con ponte posteriore De Dion, che consente una guida senza strappi, sopra la quale spiccava un robusto « roll-bar ».

Gli uomini della Terrapin mostrano come costruire una vettura monoposto da corsa con motore « Mini » e trasmissione posteriore per l'esigua cifra di 520.000 lire, e vi sono gli usuali equipaggiamenti per incrementare le prestazioni delle vetture di normale produzione.

Alla gente piace l'alta velocità, e la Auto Vita ha modificato una « Capri » con uno « spoiler » anteriore e un motore che fornisce circa 190 CV, consentendo velocità di circa 200 km/h.

La Willment offre una nuova « Cortina GXL » dotata di motore a 6 cilindri a V di 3 litri, con sospensioni anteriori modificate, in grado, si dice, di raggiungere i 100 km/h in meno di 7 secondi, e una velocità massima di 182 km/h, a un prezzo di poco superiore a 2.850.000 lire.

Le « Beach Buggies » vengono sempre

più elaborate, sviluppandosi verso le coupé e le sportive « pick-up », e al posto degli chassis VW con i quali vennero inizialmente costruite, i progettisti britannici impiegano ora chassis Triumph « Herald » o « Mini ».

In effetti il Salone delle sportive sta assumendo ora anche il compito di mostrare il lavoro della nuova giovane generazione di stilisti britannici. La Fellpoint presenta la « Futura », una notevole coupé GT costruita per un telaio VW disegnato da Robin Statham. Non vi sono porte, si solleva il parabrezza per entrare, e i quattro fari sono montati all'interno di esso. La carrozzeria in fibra di vetro, pronta per essere montata sugli chassis VW, con luci, sedili, tappeti, strumenti, volante, serbatoio carburante, ruote in lega leggera con pneumatici radiali, non dovrebbe costare che circa 1.125.000 lire.

Barry Stimpson ha disegnato la « Mini-Bug » che viene anche prodotta dalla Fellpoint. Per 255.000 lire l'acquirente riceve un telaio maggiorato e una carrozzeria aperta, in fibra di vetro, pronta ad essere montata sul telaio portante il motore « Mini », la trasmissione, gli organi di sterzo e le sospensioni.

Il telaio VW era la base della spider

« Siva », disegnata da Neville Trickett, venduta anche nella versione « Kit » (scatola di montaggio). La stessa compagnia offre anche una « fetola da soli », una specie di « veteran », sempre con chassis VW, con parabrezza circolare piazzato sulla colonna di sterzo simile a quella della vecchia Mercer Raceabout.

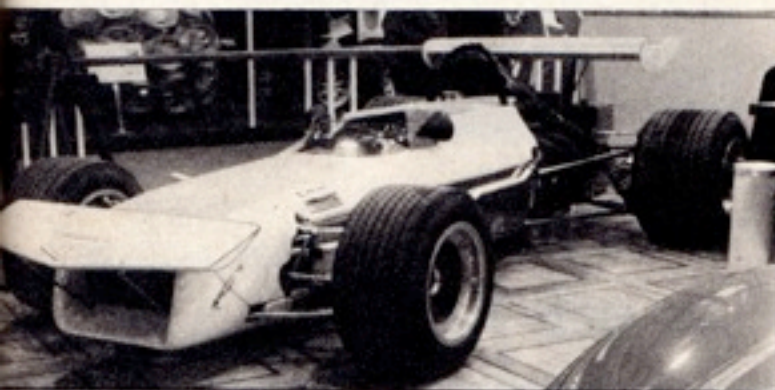
Abili tecnici hanno preparato una sgarriante carrozzeria aperta, quattro posti, per telai Triumph « Herald », « Spitfire » o « Vitesse ». Forniscono altresì le vetture complete con motore potenziato.

La Sah Accessories vende scatole di montaggio per la trasformazione del ponte a semi-assi oscillanti Triumph con il più sicuro ponte posteriore a brecchi.

Per telai « Herald » è la « Dingbat », divertente vettura a 2 posti studiata da un disegnatore australiano, Paul Cockburn.

Fra le numerosissime nuove parti e accessori, Ford espone le nuove ruote in lega leggera per l'« Escort Mexico », BRM le nuove ruote in lega leggera per le « Capri », « Escort », « Cortina » e Hillman « Avenger », una nuova serie di volanti, nonché il nuovo motore bialbero per « formula 3 » e « formula Atlantic ».

GORDON WILKINS



Novità assoluta la Chevron « B19 », utilizzabile sia per la « formula 2 » che per la « formula Atlantic ». Originale la disposizione « sopraelevata » dello spoiler anteriore.



La nuova Lola « T 222 », versione « Can-Am », che si dice sarà affidata quest'anno a Jackie Stewart. E' più lunga e più larga del precedente modello « T 220 ».



La monoposto Lotus « 70 », che gareggerà nelle corse riservate alla formula « A/3000 ».



La spider « Siva » una... « veteran » su telaio VW, venduta anche in scatola di montaggio.