



IL PRIMO

«REGALO»:

aumento
del 12%
(tra IVA e listini)

Le auto subito più care

Ora esaminiamo, in particolare le fabbriche italiane che hanno in questi ultimi tre anni aumentato le vetture, cominciando da quella che è l'industria «trascinante» italiana, la FIAT. La più popolare delle vetture prodotte dalla Casa torinese è la 500 che ha subito dal dicembre '70 al dicembre '73 un aumento pari al 22% passando dalle 595.000 lire alle attuali 728.000. La 128 4 porte è aumentata di 328.800 lire pari al 31,01%, mentre anche tutte le altre auto del gruppo Agnelli sono aumentate chi più e chi meno in media dal 20 al 40%.

La situazione è certamente critica sia per chi deve acquistare la nuova macchina che per chi la deve produrre se le vendite non sono all'altezza della produzione e le esportazioni bloccate.

Il blocco «austerità»

I recenti provvedimenti di austerità hanno bloccato un po' tutte le industrie, ma in particolare la FIAT, che non vede (o vede con minore affluenza) il cliente avvicinarsi al nuovo. Il calo nelle vendite è certamente impressionante dopo le prime domeniche del «tutti in bicicletta».

La FIAT produce circa 1.700.000 vetture all'anno, di cui 650.000 vengono esportate per la maggior parte in Europa. Le previsioni per il 1974 sono di produrre 600.000 vetture in meno, stante l'attuale stato di crisi, e si raggiunge così una produzione che in Corso Marconi stimano di 1 milione e 100.000 vetture da produrre nel '74, contro una capacità degli impianti della

Casa di poter produrre 2 milioni di vetture, vale a dire un 45% in meno della capacità produttiva dell'azienda, che, tradotta in cifre di bilancio, significa 500 miliardi di fatturato in meno.

Non ride il potenziale clienti con la spirale dei prezzi in continuo crescendo, ma non ridono neppure i fabbricanti di auto che vedono i loro costi aumentare costantemente giorno per giorno.

Seconda industria per importanza e prestigio nel nostro «stivale» l'ALFA ROMEO che, se per ora gode buona salute e si è mantenuta su uno standard d'aumento dei prezzi valutabile mediamente sul 20 nel triennio '70-'73, ora dovrà anch'essa aumentare i prezzi, (oltre a cambiare alcuni modelli, o a sopprimerli).

Il modello Alfa Romeo che ha subito un aumento maggiore è stato la Giulia 1300 super, che è aumentata nel periodo detto prima del 25,02% pari a 415.400 lire. I modelli recenti, l'Alfasud 4 porte è aumentata di 148.000 lire pari al 10,42%, mentre l'Alfetta in un anno è aumentata di 305.000 lire (13%).

L'AUTOBIANCHI, sempre nel triennio preso in esame ha avuto un aumento per la sua «A 112» di 240.800 lire pari al 24,57%, l'INNOCENTI ha aumentato la sua «Mini» del 25,17% che significano in termini di «portafoglio» 243 mila e 960 lire, mentre la LANCIA ha aumentato i suoi prodotti del 20% mediamente circa a questi aumenti in percentuali, va aggiunto come già detto prima il «buon anno»

Giancarlo Cevenini

CONTINUA A PAGINA 6

Le automobili aumenteranno nei primi giorni del nuovo anno del 12%. Questa la non consolante notizia che AUTOSPRINT anticipa ai suoi lettori con questo primo numero 1974. Già da GIUGNO un documento era stato presentato al Governo dall'avv. Agnelli per chiedere al CIP (Comitato Interministeriale Prezzi) di poter aumentare il prezzo delle auto dell'8%. Il blocco dei prezzi aveva fatto tenere in naftalina la richiesta che ora sta però per passare, addirittura maggiorata. L'AUMENTO previsto E STATO SUDDIVISO in due aliquote del 6% ciascuna, una per lo STATO in aggiunta all'IVA che sarà del 18% per tutte le auto (come già

era stato deciso un anno fa, ma che poi fu ridotta del 12% per le auto di cilindrata inferiore a 2000 cmc, per un intervento dell'Alfa Romeo), L'ALTRA PER LE CASE AUTOMOBILISTICHE, a cui è stato concesso di aumentare il prezzo delle auto del 6% in luogo dell'8% che era stato richiesto.

«Piove», dunque sempre sui poveri automobilisti, che — senza poter circolare — pagano la tassa di circolazione, l'assicurazione pur a incidenti ridotti, pagano la tassa sulla patente, pagano la benzina a 200 lire al litro, (quando la trovano), Il tutto nei mille divieti inventati da quei solerti funzionari che la fantasia la ritrovano solo in tema di auto.

Come sono AUMENTATE in 3 anni

VEETTURA	DICEMBRE 1970	DICEMBRE 1971	DICEMBRE 1972	DICEMBRE 1973	AUMENTO IN LIRE (DAL '70 AL '73)	AUMENTO IN PERC. %	COSTE-RANNO COSI' NEL '74
ALFA ROMEO							
Alfasud berlina	—	—	1.420.000	1.568.000	+ 148.000	+ 10,42	1.756.160
Giulia 1300 S	1.595.000	1.660.000	1.755.000	2.010.400	+ 415.400	+ 25,02	2.256.648
GT 1300 Junior	1.780.000	1.920.000	2.020.000	2.234.000	+ 454.000	+ 23,64	2.502.080
2000 berlina	—	2.295.000	2.395.000	2.716.000	+ 421.000	+ 18,34	3.041.920
2000 GT Veloce	—	2.675.000	2.815.000	3.186.640	+ 511.400	+ 19,11	3.569.036
Montreal	—	5.400.000	5.700.000	6.779.100	+1.339.100	+ 24,79	7.592.592
Alfetta	—	—	2.245.000	2.548.000	+ 305.000	+ 13	2.853.760
AUTOBIANCHI							
A 112	980.000	1.015.000	1.065.000	1.220.800	+ 240.800	+ 24,57	1.367.296
A 112 Abarth	—	1.325.000	1.345.000	1.534.000	+ 209.000	+ 15	1.718.080
DE TOMASO							
Pantera	—	6.250.000	6.250.000	6.997.000	+ 747.000	+ 11,9	7.836.640
DINO							
246 GT	5.500.000	5.750.000	5.750.000	7.021.000	+1.521.000	+ 27,65	7.863.520
FERRARI							
Daytona	8.400.000	10.000.000	10.250.000	12.980.000	+4.580.000	+ 54,52	14.537.600
365 GTB 4 2+2	8.000.000	9.750.000	10.500.000	15.340.000	+7.340.000	+ 91,75	17.180.800
FIAT							
500 L berlina	595.000	635.000	670.000	728.000	+ 133.000	+ 22	815.360
126	—	—	—	879.200	—	—	—
127	—	920.000	970.000	1.131.200	+ 211.200	+ 22,9	1.266.944
128 - 4 porte	1.060.000	1.130.000	1.250.000	1.388.800	+ 328.800	+ 31,01	1.555.456
128 Coupé 1100 S	—	1.300.000	1.300.000	1.478.400	+ 178.400	+ 13,7	1.655.808
128 Coupé 1300 S	—	1.360.000	1.360.000	1.545.600	+ 185.600	+ 13,64	1.731.072
124	1.190.000	1.255.000	1.340.000	1.489.000	+ 299.000	+ 25,12	1.667.680
125 berlina Special	1.590.000	1.655.000	—	—	+ 65.000	+ 4	—
Dino 2400 Coupé	4.450.000	4.715.000	4.715.000	—	+ 265.000	+ 5,95	—
130 berlina	3.400.000	3.750.000	3.750.000	4.779.000	+1.379.000	+ 40,55	5.372.480
130 Coupé automatica	—	4.950.000	4.950.000	6.289.400	+1.339.400	+ 27,05	7.044.128
132 - 1800 Special	—	—	1.870.000	2.055.200	+ 185.200	+ 9,90	2.301.824
INNOCENTI							
Mini Minor MK3	969.000	1.040.000	1.145.000	1.212.960	+ 243.960	+ 25,17	1.358.515
Mini Cooper MK3 Berlina	—	1.365.000	1.450.000	1.535.520	+ 175.520	+ 18,10	1.719.782
ISO							
Grifo IR8 - Coupé	7.300.000	7.300.000	8.600.000	12.390.000	+5.090.000	+ 69,72	13.876.800
Fidia	6.950.000	7.900.000	9.200.000	14.750.000	+7.800.000	+112,23	16.520.000
Lele	6.950.000	7.000.000	8.000.000	13.216.000	+6.266.000	+ 90,15	14.801.920
LAMBORGHINI							
Urraco	—	—	6.500.000	8.791.000	+2.291.000	+ 35,24	9.845.920
Jarama	8.000.000	8.000.000	9.000.000	12.744.000	+4.744.000	+ 59,30	14.273.800
Espada	8.300.000	8.750.000	9.100.000	13.924.000	+5.624.000	+ 67,75	15.594.880
LANCIA							
Fulvia berlina	1.745.000	1.785.000	1.835.000	—	+ 90.000	+ 5,15	—
Fulvia Coupé 1.3 S	1.940.000	1.990.000	2.070.000	2.436.000	+ 496.000	+ 25,56	2.728.320
2000 Berlina	2.470.000	2.795.000	2.795.000	3.175.200	+ 705.200	+ 28,55	3.556.224
2000 Coupé	3.000.000	3.200.000	3.200.000	3.584.000	+ 584.000	+ 19,46	4.014.080
Beta 1600	—	—	—	2.609.600	—	—	2.922.752
Beta 1800	—	—	—	2.721.600	—	—	3.048.192
MASERATI							
Indy 4.7	7.990.000	8.620.000	9.700.000	14.396.000	+6.406.000	+ 80,17	16.123.520
Mexico 4.7	7.790.000	8.000.000	8.500.000	—	+ 710.000	+ 9,1	—
Bora 4.7	—	9.600.000	10.200.000	13.688.000	+4.088.000	+ 42,58	15.330.560
Ghibli SS 5000	8.620.000	9.320.000	9.800.000	—	+1.180.000	+ 13,68	—
Merak	—	—	—	9.381.000	—	—	10.506.720
CITROEN							
Dyane 6	725.000	792.000	895.000	993.440	+ 268.440	+ 37,02	1.112.652
GS Comfort	—	1.244.000	1.395.000	1.596.000	+ 352.000	+ 48,55	1.787.520
DS 21 Pallas	2.810.000	2.880.000	3.170.000	3.774.820	+ 864.820	+ 30,77	4.227.798
SM	5.200.000	5.200.000	6.495.000	7.754.960	+1.554.960	+ 29,90	8.685.555
PEUGEOT							
104	—	—	—	1.495.000	—	—	1.674.400
204 GL	1.190.000	1.265.000	1.305.000	1.630.000	+ 420.000	+ 35,29	1.825.600
304 GL	1.315.000	1.395.000	1.460.000	1.825.000	+ 510.000	+ 38,78	2.044.000
404 Diesel	1.790.000	1.895.000	1.968.000	2.470.000	+ 660.000	+ 36,87	2.766.400
504 Diesel	—	2.295.000	2.470.000	3.310.000	+1.005.000	+ 43,79	3.707.200

La spirale dei prezzi in aumento non poteva lasciar fuori l'automobile, e la sta trascinandosi verso vette dalle quali essa non potrà che discenderne rovinosamente.

Nella tabella che pubblichiamo abbiamo preso come «campioni» le vetture più rappresentative per ogni marca, e dal dicembre '70 al dicembre '73, vi facciamo vedere quanto sono aumentate in lire e in percentuale. A questi già grossi aumenti il lettore potrà aggiungere, se vorrà, quell'altro 12% di cui abbiamo detto all'inizio e che pende come la mannaia sul portafoglio di chi vorrà ancora comprare auto.

A tutto ciò dobbiamo aggiungere altre due

« calamità »: AUMENTO e RAZIONAMENTO DELLA BENZINA!!!

Dopo gli ultimi avvenimenti mondiali, con l'allineamento dei paesi produttori del Golfo Persico, ai nuovi prezzi, l'oro nero è destinato ad aumentare ancora di più. In ambienti governativi si prospetta la possibilità che la benzina passi a 230 lire al litro quella razionata, mentre chi ne avrà bisogno oltre al quantitativo concesso dovrebbe pagarla 350 lire al litro (ma La Malfa adesso non sembra più propenso a questo mercato libero). La macchina ?? ??? sta per diventare davvero quello che i nostri governanti hanno sempre cercato di farci credere: un bene voluttuario e di lusso!

(e QUANTO aumenteranno adesso)

VEETTURA	DICEMBRE 1970	DICEMBRE 1971	DICEMBRE 1972	DICEMBRE 1973	AUMENTO IN LIRE (DAL '70 AL '73)	AUMENTO IN PERC. %	COSTE: RANNO COSI' NEL '74
RENAULT							
4 lusso	780.000	838.000	875.000	1.058.400	+ 278.800	+ 35,74	1.185.400
6 L	950.000	1.040.000	1.090.000	1.243.200	+ 293.200	+ 30,86	1.392.384
8 lusso	935.000	1.025.000	1.035.000	—	+ 100.000	+ 10,69	—
12 L	1.180.000	1.245.000	1.290.000	1.517.600	+ 337.600	+ 28,61	1.699.712
16 TL	1.410.000	1.490.000	1.560.000	1.870.400	+ 460.400	+ 32,65	2.094.880
Alpine Renault 1600 S	—	3.990.000	3.990.000	—	—	—	—
SIMCA							
1000 LS	844.000	870.000	884.000	999.000	+ 55.000	+ 6,51	1.118.880
1100 LS 4 porte	989.000	1.069.000	1.099.000	1.289.000	+ 300.000	+ 30,3	1.443.680
1301 Special	1.259.000	1.299.000	1.339.000	1.559.000	+ 300.000	+ 23,82	1.746.080
Chrysler 160	1.499.000	1.499.000	1.499.000	1.749.000	+ 250.000	+ 16,67	1.958.880
Chrysler 180	1.675.000	1.685.000	1.689.000	1.899.000	+ 224.000	+ 13,33	2.126.880
AUDI							
60	1.310.000	1.350.000	1.350.000	—	+ 40.000	+ 3,05	—
100 4 porte	1.690.000	1.840.000	1.880.000	—	+ 190.000	+ 11,24	—
100 2 porte	—	—	—	2.352.000	—	—	2.634.240
BMW							
1600 Touring	—	1.900.000	1.990.000	—	+ 90.000	+ 4,73	—
2002	1.880.000	1.990.000	2.080.000	2.912.000	+1.032.000	+ 54,66	3.261.440
3.0 S	—	3.900.000	4.050.000	5.723.000	+1.823.000	+ 46,74	6.409.760
3.0 CS	—	5.150.000	5.350.000	7.788.000	+2.638.000	+ 51,22	8.722.560
FORD							
Escort standard 2 porte	834.000	920.000	977.000	1.178.240	+ 338.240	+ 40,55	1.319.628
Escort Mexico	—	1.550.000	1.550.000	1.722.560	+ 172.560	+ 11,13	1.929.267
Coupé Capri 1300	1.287.000	1.372.000	1.453.000	1.646.400	+ 359.000	+ 27,89	1.843.968
Capri RS 2600	—	2.789.000	—	—	—	—	—
Taurus 1300 Standard 2 p.	1.088.000	1.211.000	1.264.000	1.441.400	+ 353.000	+ 32,44	1.614.368
17 M 2 porte	1.397.000	1.537.000	—	—	+ 140.000	+ 10,02	—
20 M XL 2 porte	1.668.000	1.823.000	—	—	+ 155.000	+ 9,29	—
MERCEDES							
200	2.475.000	2.750.000	2.850.000	4.004.000	+1.529.000	+ 61,77	4.484.480
250 C Coupé	3.450.000	3.800.000	3.950.000	5.481.000	+2.031.000	+ 58,86	6.138.720
280 S	3.450.000	3.675.000	4.625.000	6.903.000	+3.453.000	+100,08	7.731.360
300 S EL 3.5	6.050.000	6.000.000	—	—	—	—	—
350 SLC	—	7.250.000	7.525.000	11.210.000	+3.960.000	+ 54,62	12.555.200
OPEL							
Kadett SE 2 porte	850.000	975.000	975.000	1.428.000	+ 578.000	+ 68,00	1.599.360
Ascona 12 2 porte	—	1.285.000	1.310.000	1.484.000	+ 199.000	+ 15,48	1.662.080
Manta L Coupé	1.425.000	1.630.000	1.660.000	1.680.000	+ 255.000	+ 17,8	1.881.600
Rekord 1.5 Berlina	1.395.000	1.465.000	—	—	+ 70.000	+ 5,01	—
Commodore GS berlina	2.190.000	2.310.000	2.560.000	3.097.500	+1.092.500	+ 49,88	3.469.200
PORSCHE							
914	2.350.000	2.500.000	2.650.000	3.628.800	+1.278.800	+ 54,41	4.064.256
914 - 6	3.780.000	3.950.000	—	—	+ 170.000	+ 4,49	—
911 T	4.100.000	4.500.000	4.500.000	7.050.500	+2.950.500	+ 71,96	7.896.560
911 E	4.850.000	4.950.000	4.950.000	—	+ 100.000	+ 20,61	—
911 S	5.300.000	5.750.000	5.750.000	8.065.300	+1.765.300	+ 33,30	9.033.136
VW							
Maggiolino 1200	880.000	995.000	995.000	1.276.800	+ 396.800	+ 45,09	1.430.016
Maggiolino 1300	1.065.000	1.215.000	1.215.000	1.573.600	+ 508.600	+ 47,75	1.762.432
Maggiolino Cabriolet 1300	1.520.000	1.670.000	1.670.000	2.172.800	+ 652.800	+ 42,94	2.433.536
JAGUAR							
XJ6 - 2.8	4.300.000	4.810.000	5.150.000	5.756.040	+1.456.040	+ 33,86	6.446.760
XJ6 - 4.2	4.950.000	5.340.000	5.710.000	6.667.000	+1.672.000	+ 33,77	7.467.040
ROVER							
2000 TC	3.065.000	3.065.000	3.000.000	3.296.160	+ 231.160	+ 7,54	3.691.699
3500 V8S	3.890.000	3.710.000	3.730.000	4.316.400	+ 426.400	+ 10,96	4.834.368
DAF							
33 Comfort	797.000	847.000	925.000	1.181.600	+ 384.600	+ 48,25	1.323.392
44 Comfort	933.000	989.000	1.071.000	1.372.000	+ 439.000	+ 47,05	1.536.640
SAAB							
96 4V Berlina	1.290.000	1.320.000	1.470.000	1.960.000	+ 670.000	+ 51,93	2.195.200
99 4 porte Berlina	1.650.000	1.790.000	2.195.000	2.640.000	+ 990.000	+ 60,00	2.956.800
VOLVO							
142 2 porte	1.740.000	1.975.000	1.975.000	—	+ 235.000	+ 13,50	—
144 4 porte	1.780.000	1.995.000	1.995.000	3.099.640	+ 319.640	+ 18,33	3.470.924

I programmi delle
NOVITÀ 1974
erano molto ricchi:
ma quante arriveranno adesso davvero in produzione?

LE
AUTO
che ci
ASPET-
TAVA-
MO

«I fanta» modelli



Alfa Romeo 2400



Alfa Romeo Alfetta



Innocenti British Leyland



Volkswagen Blizard

li vedremo o no?

Il nuovo anno che si apre con la (fantomatica) cometa (ma riusciremo a vederla?) peraltro annunciata di sfortune, come vogliono le credenze popolari. Per l'automobile, vuoi per i giochi politici che per il ricatto (nero) degli arabi questa sfortuna è già cominciata. Può sembrare perciò strano che questo nostro panorama '74 si apra con una zoomata sulle nuove auto possibili, cioè quelle che erano attese (almeno fino a qualche settimana fa) al via produttivo. Ora può essere che molte cose cambino nelle industrie automobilistiche europee, americana e giapponesi che languono e risentono delle limitazioni dei vari governi. Però delineare il quadro dei programmi già varati a suo tempo potrà forse dare l'idea dei ridimensionamenti che saranno stati poi adottati se, a conti fatti, molte di queste attese automobili saranno rifagocitate nei mutati programmi tecnici e commerciali delle industrie interessate. Una cosa è certa: l'industria automobilistica mondiale si trova ad una svolta cruciale della sua ormai settantacinquennale esperienza. L'America ha già deciso di limitare la cilindrata dei suoi «mostri per famiglia» per limitare il consumo di benzina, il Giappone ha rimandato stante la situazione critica di mancanza di «Energia primaria» la presentazione di nuove auto così come stanno pensando di fare le maggiori industrie europee.

Le nuove auto sono già pronte, ma si deciderà di lanciarle sul mercato? Un mercato che è, in questo momento, così poco propenso a recepire auto di qualsiasi marca o cilindrata si tratti.

Recentemente l'ALFA ROMEO ha presentato al pubblico e messo in vendita la nuova ALFASUD «TI», contemporaneamente doveva immettere sul mercato il COUPE' ALFETTA, ma la crisi energetica ha convinto i responsabili a rimandare la presentazione ufficiale del nuovo modello. Questa via sarà seguita anche dalle altre industrie del settore? Non lo sappiamo, anche se ora lo spettro della cassa integrazione grava sulle quattro ruote, certo è che molte auto nuove sono pronte, belle e meno belle, con prestazioni «sprint» che però, stante il perdurare dell'attuale e (anticostituzionale) limite di velocità, dovranno essere ridimensionate per trovare un collocamento nella toponomastica automobilistica.

Eccoci dunque — dopo le CATTIVE NOTIZIE degli aumenti — a una panoramica su CHE COSA C'È DA ASPETTARSI da questo '74 nel segno dello Scorpione. Diremo di problemi generali e auto di serie, come del difficile orizzonte sportivo (ricco di iniziative risolutive, per altro).



Le auto subito più care

CONTINUAZ. DA PAGINA 4

che ci stanno per dare, un altro 12% in più.

A queste nostre industrie che hanno aumentato i prezzi in percentuale abbastanza rilevante nell'ultimo triennio, vanno aggiunte le case estere che «forti» in Italia, non sono state da meno, anzi... La **CITROEN** che ha aumentato le vetture prese in esame da un 30 a quasi un 50%, con una punta massima nella GS che è aumentata (in due anni!) di 352.000 lire pari al 48,55%.

La **PEUGEOT** non è stata, nei modelli presi in esame, mai meno del 35%, con una punta del 43,79% nella 504 Diesel che è aumentata di 1 milione e 5.000 lire.

Anche la **RENAULT**, una delle maggiori case importatrici ha aumentato le sue vetture dal 28 al 35%, con la 4 L che è passata dalle 780.000 lire che costava nel '70 alle attuali 1.058.400 lire (35,74%).

Per la **SIMCA**, un aumento del 30,3% è da registrare per la 1100 LS 4 porte, mentre solamente 55.000 lire pari al 6,51% abbiamo per la 100 LS, per le altre la percentuale si aggira sul 20%.

Per la **BMW** e la **MERCEDES**, siamo ad aumenti da capogiro (dovuti principalmente alla costante rivalutazione del Marco). La BMW 2002 è aumentata in 3 anni di 1.032.000 lire, pari al 54,66%! 46,74, 51,22% sono gli aumenti riscontrati rispettivamente per la BMW 3.0 S, e la 3.0 CS.

Aumenti da capogiro

Per la **MERCEDES** siamo agli stessi livelli, con una punta al vertice con la 280 S che è aumentata del 100,08%, passando da 3.450.000 lire che costava nel dicembre '70 alle attuali 6.903.000 (anche se il modello ha subito qualche modifica). La «200» della Mercedes ha subito un aumento del 61,77%, mentre la «350 SLC» è aumentata di quasi 4 milioni che in percentuale corrispondono al 54,62%.

Per la **FORD** gli aumenti più grossi sono da registrare nella Escort in versione standard, nel coupé Capri 1300 e nella Taunus 1300 a due porte, che in percentuale sono rispettivamente del 40,55% 27,89% e 32,44%.

Per la **OPEL** le percentuali non sono migliori, 68% per la Kadett anche se negli ultimi mesi è stata presentata in versione rinnovata, e 48,88% pari a 1.092.500 lire per la Commodore GS.

VW e Porsche un tempo amici, ora si guardano in cagnesco, per lo stravecchio maggiolino 1200 l'aumento è del 45,09%, che sono 396.800 lire su 880.000 che costava nel dicembre '70, quasi il 48% e il 43% sono gli aumenti che han-

no subito il maggiolino 1300 e il cabriolet, sono cifre che superano largamente le 500.000 lire su un prodotto che costava poco più di un milione, e oltretutto più vecchio di chi scrive.

Per la Casa del «cavallino» di Stoccarda l'aumento è stato per la 914 (ora divorziata e solo VW non più Porsche) del 54,41%, anche se si è cambiato il motore e lo si è portato a 2000 cc. La Porsche ha anche aumentato la 911 T (il modello più venduto) del 71 e 96 per cento, cambiando solo lievemente la cilindrata del motore, sono la bellezza di 2.950.000 lire d'aumento in tre anni, mentre il 25% è la media d'aumento degli altri modelli Porsche.

Altre marche straniere, la **DAF** e la **SAAB** hanno aumentato le loro vetture dal 47,05% al 60%, la **JAGUAR** ha aumentato mediamente del 33% i suoi modelli, mentre la **VOLVO** è sul 15%, e la **ROVER** è sul 9%.

Alle fabbriche che abbiamo esaminato fino ad ora, c'è da aggiungere le case di «prestigio», quelle che è opinione comune sono destinate con l'andare degli attuali momenti di super austerità a scomparire o a cambiare produzione.

Vogliamo parlare delle varie **FERRARI, MASERATI, LAMBORGHINI** ecc., che sono tipiche di un prodotto altamente qualificato e di prestigio nel mondo, ma che non hanno al momento attuale delle cose un avvenire molto roseo davanti a loro...

L'unico di questi produttori di super vetture dalle prestazioni pistaiole, dal comfort eccezionale e dalla linea avveniristica che potrebbe sopravvivere è la **DE TOMASO**, che con la sua **Pantera** (assemblata fin che si vuole, ma vettura VIP come prestazioni e come linea) ha aumentato in tre anni nonostante la produzione limitata solamente di 747.000 lire pari all'11,9%, tanto per fare un esempio, la metà di un 130 Coupé, poco più di una Flavia coupé, meno di un Citroen DS 21, e quasi come un Peugeot 404 diesel.

La **FERRARI DINO** dal suo apparire è aumentata del 27 e 65 per cento, pari a 1.521.000 lire, mentre altre Ferrari come la «Daytona» è aumentata del 54,52% (quasi 5 milioni).

Per la **ISO** siamo addirittura a cifre d'aumento da cometa Kohoutek, 112,23% per la Fidia, 90,15 per la Lele, 69,72 per il Grifo!!! sono percentuali che tradotte in lire vanno da 5 a 8 milioni.

Le cose non vanno meglio per la **LAMBORGHINI**, 67,75% di aumento per l'Espada, 59,30 per la Jarama, e in due anni 35,24% per la piccola Urraco.

Per la **MASERATI** si va da un 80,17% per l'Indy 4.7, a un 42,58% per la Bora.

Sono cifre da capogiro, ma queste aziende sono in una crisi tanto profonda che hanno già fatto ricorso, (o stanno per farlo) alla cassa integrazione, e non si vede una via di sbocco per una industria come questa che solo in Emilia (dove sono al 90%) occupa all'incirca 3.500 operai, e per la spada di Damocle degli aumenti in vista chi comprerà più una di queste super vetture di sogno, se già è difficile vendere per la FIAT una 128?

g. c.



FIAT 131

Quattro fari, luci di posizione e frecce inserite nel paraurti anteriormente, mentre posteriormente le luci di posizione, lo stop e le frecce sono in un unico strumento circolare. Erano previste per questa vettura tre soluzioni di motori di cilindrata rispettivamente di 1200 cc (65 CV), 1400 (75 CV), e 1600 cc (95 CV), la velocità dai 150 kmh ai 170 a seconda del motore. Il propulsore della futura FIAT 131, è un quattro cilindri, alimentato da due carburatori, la trazione è sulle ruote posteriori, mentre il motore è anteriore. Quattro freni a disco con servofreno, e il cambio a 4 marce (la quinta marcia è un optional) completano quella che sembra essere fin d'ora una vettura FIAT di sicuro successo. Della 131, era prevista una gamma completa, dalla berlina in versione economica alla station wagon, ad un coupé e uno spider, che erano programmate gradualmente dopo l'entrata in produzione della berlina base.

FIAT 132

Il non grande successo di vendita di questa berlina «per il mercato europeo», aveva consigliato la FIAT di apportare alcune modifiche estetiche e meccaniche al modello per cercarne un rilancio. La modifica più importante riguardava il motore che, abbandonato, il poco potente 1600, la 132, dal '74 doveva diventare di 1800 e 2000 cc. La linea subirebbe qualche miglioramento estetico. Il più importante riguarderebbe la linea di cintura che sarebbe abbassata, permettendo così di ampliare la superficie vetrata.

FIAT X 1-20

Disegnata dalla Pininfarina e molto «Bibi...beggiane» la FIAT X 1/20 doveva essere presentata ufficialmente e messa in produzione dal marzo prossimo in occasione del salone di Ginevra. Il motore è quello della 132 portato a 2000 cc (che equipaggerà poi anche la nuova 132) montato trasversalmente dietro l'abitacolo. La potenza di questo motore di 140 CV-DIN, permette alla vettura di raggiungere i 200 kmh, il cambio è a 5 marce, e le sospensioni sono indipendenti. Era in programma una serie con un nuovo motore di 3500 cc (8 cilindri di derivazione Dino) da impiegare nei Rally in funzione anti-Stratos. Due dovevano essere le versioni dell'X 1/20, una con tettuccio asportabile e riponibile nel baule, e una coupé.

FIAT 126 TA

La «piccolina» della FIAT dovrebbe avere dall'inizio del prossimo anno una versione a tetto apribile con un supplemento di circa 30.000 lire, la meccanica e le prestazioni saranno quelle della 126.

FIAT 126 Abarth

Anche la 126 «cattiva» in edizione curata dall'Abarth, dovrebbe essere immessa sul mercato agli inizi del '74. Il motore di questa 126 Abarth, sarà «gonfiato» a 750 cc, i parafranghi saranno allargati per permettere l'adozione di ruote più larghe. Il km da fermo verrà percorso in 36"8, mentre la velocità massima sarà leggermente superiore ai 135 kmh.



FIAT 850 P

Con l'austerità, e la crisi della benzina, sono queste le vetture che hanno un futuro: relativamente piccole, motore di media cilindrata con dello sprint.

E' il caso di questo prototipo della FIAT bloccato sull'autostrada Torino-Milano in prova con due collaudatori.

La vettura monta un motore di 850 cc, posteriormente, il cambio è a 4 marce, la trazione è ovviamente posteriore, due porte e quattro comodi posti caratterizzano il resto della vettura, che, giura chi l'ha fotografata era molto veloce sull'autostrada (nonostante il limite di velocità) e andava ad oltre 140 kmh.

Nonostante la gamma delle piccole FIAT sia quasi al completo, la nostra maggiore casa costruttrice è molto impegnata in ricerche di motori e di carrozzerie di piccole auto, che possono essere l'ancora di salvezza per il futuro se l'attuale momento di crisi non dovesse trovare uno sbocco al più presto.



FIAT Diesel

Da diversi anni la FIAT ha chiesto alla Peugeot un motore Diesel per delle prove. Dopo molti esperimenti su questo motore che è definito il Diesel « più veloce del mondo », la nostra maggiore casa d'automobili aveva deciso di iniziarne la produzione, per ora solo in Spagna tramite la SEAT. La futura auto FIAT con motore Diesel-Peugeot, dovrebbe essere immessa sul mercato italiano fra breve.

FIAT Campagnola

Venti anni dopo... doveva vedere la luce anche la nuova Campagnola, il fuoristrada che la FIAT si apprestava a lanciare sul mercato agli inizi del '74. La Campagnola, disponibile in due versioni una con motore a benzina di 2100 cc, e una con motore Diesel di 2500 cc, avrà quattro ruote motrici, cambio a 4 marce abbinato ad un riduttore, la sua velocità sarà di 115 kmh, con un peso di circa 1300 kg.



ALFASUD station wagon

zate in economia, tre porte, con un ampio piano di carico a cui si accede dal portellone di coda. Dovrebbe apparire alla fine del '74.

ALFASUD spider

Doveva essere l'ultima delle vetture della serie che dovrebbe uscire dagli stabilimenti di Pomigliano d'Arco. Realizzata per i giovani, avrà due posti « secchi », prestazioni elevate, e come idea avrà il rol-bar incorporato e il tettuccio asportabile come

tutti i moderni spider, uno Spicup... quindi, uno spidercoupé. Dovrebbe essere immessa sul mercato agli inizi del '75.

LOTUS

Il coupé « E-SPRIT » che Giugiaro ha portato in giro per i saloni nel '72, è molto piaciuto a Chapman che ha deciso di realizzarlo. Con alcune modifiche l'Esprit sta gi-

rando per l'Europa in versione definitiva.

SKODA

Una nuova berlina d'oltrecortina con una cilindrata di 1300-1500 cc dovrebbe essere immessa sul mercato agli inizi del '74. Molto comoda e moderna è stata disegnata da Giugiaro, che proprio ora sta « vestendo » le moto.

MASERATI

Bertone sta realizzando la berlina che dovrebbe apparire al Salone di Ginevra '74 della nuova quattro porte della casa del Tridente. La meccanica sarà quella della Merak.

FERRARI DINO

La Pininfarina sta lavorando allo spider-coupé in versione spinta che dovrebbe apparire al Salone di Torino '74, con la stessa meccanica del GT parigino.



ALFA ROMEO

La grossa berlina dell'Alfa si dovrebbe vedere entro il prossimo anno. Ne sono previste due versioni con due differenti motori, uno a sei cilindri stretto di 2500 cc, mentre l'altro a 8 cilindri di 3000 cc dovrebbe equipaggiare una versione della berlina in edizione di lusso, mentre dal motore di 3000 cc, ne verrebbe derivata una versione coupé che sostituirà l'attuale Montreal.

ALFA ROMEO Alfetta

Nonostante le smentite, in gennaio '74, l'Alfa, se riuscirà a superare « l'impasse » del momento politico-dirigenziale immetterà sul mercato l'Alfetta con il motore di due litri di cilindrata. Ora che è finita la catena di montaggio della Giulia 1300 sulla carrozzeria dell'Alfetta verrà montato questo motore. Due Alfetta dunque con motore di 1300 e di 2000 cc (sparirà l'attuale 1800), almeno questi sembrano i programmi futuri della berlina dell'Alfa che sta sempre dippiù riscuotendo successo sul mercato.

ALFASUD coupé

Il programma dell'Alfasud di costruire una gamma completa di questa macchina « Sudista » stava andando avanti. Fu di Autosprint avete letto la prova su strada della versione « ti » della piccola Alfa, ma altre novità « bollono » in pentola a Pomigliano d'Arco, tutte disegnate da Giugiaro, mentre il creatore dell'Alfasud assieme all'ing. Lugli l'ing. Desseka è in partenza per il Brasile; Vulinoli. L'Alfasud Coupé dovrebbe vedere la luce alla fine del '74, i collaudi sono in corso a Balocco. La macchina è molto bella, offre comodo spazio per quattro persone, è molto elegante e filante, due fanali rettangolari posti al lato dello stemma Alfa Romeo danno molta grinta alla vettura.

ALFA ROMEO Alfetta coupé

Disegnato da Giugiaro il coupé Alfetta ha già terminato i collaudi stradali e la versione definitiva da immettere sul mercato è già pronta. Il centro stile dell'Alfa Romeo ha molto cambiato il disegno originale di Giugiaro e questi sarebbe molto indeciso se « firmare » o no la vettura. L'Alfetta coupé monterà il motore della 2000, e la sua velocità massima è circa 215 kmh.





**LE
AUTO
che ci
ASPET-
TAVA-
MO**

LANCIA Stratos

Dopo la vittoria della Stratos al giro di Francia con Munari-Mannucci, il pubblico degli sportivi preme per avere questa vettura... E la Lancia aveva in programma di immetterla sul mercato nel febbraio '74. Bertone ha già allestito la catena per realizzare la scocca, mentre a Chivasso negli stabilimenti Lancia si sta approntando la catena per montare la meccanica. La Stratos utilizza come propulsore il DINO a 6 cilindri con quattro alberi a camme in testa, e quattro valvole per cilindro, sospensioni indipendenti, velocità di 240 kmh, prezzo sugli otto milioni. Come optional si potranno avere tutti quegli spoiler e alettoni usati da Munari in Francia.



LANCIA GAMMA

La berlina di prestigio della Lancia è in avanzato stato di progettazione presso la Pininfarina. Chi ha visto i disegni assicura che è molto bella, elegante e funzionale. Dovrebbe essere presentata al prossimo Salone di Torino '74, e dovrebbe montare il motore del Dino di 3000 cmc a 8 cilindri, con la trasmissione automatica. Una vettura di prestigio dunque di cui si sente la mancanza nella «gamma» Lancia e che dovrebbe rinverdire i successi della Flaminia



VOLKSWAGEN ► Blizard

Tutti l'aspettavano al Salone di Francoforte, ma la «piccola» VW che potrebbe sostituire il Maggiolino non si è vista per problemi di scioperi. Anche essa disegnata da Giugiaro, è una tre porte di circa 900 cc che verrà chiamata «BLIZARD» e sarà la più temibile concorrente della nostra FIAT 127.

VOLKSWAGEN ► Scirocco

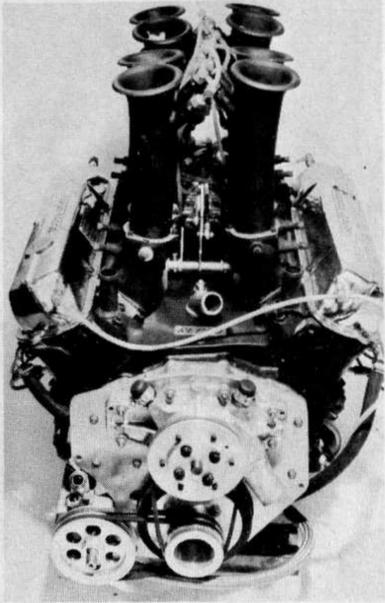
La Casa tedesca ha ordinato a Giugiaro, lo stilista torinese che già ha disegnato la Passat, un coupé che monterà i motori della gamma Passat. Il coupé dovrebbe essere presentato il prossimo anno e si chiamerà «Scirocco» per ora non si sanno ancora le prestazioni di questa vettura, a quattro posti, due porte dalla linea molto filante come è nello stile del disegnatore torinese. Prezzo orientativo 2.500.000 lire, velocità circa 180 kmh.

INNOCENTI ► British Leyland

Al prossimo Salone di Torino dovrebbe essere presentata la nuova-Mini tutta fatta negli stabilimenti milanesi della Innocenti-British Leyland. La macchina sarà una tre porte con motore di circa 1000 cc, trazione anteriore, velocità all'ordine dei 145 kmh, di cui Autosprint ha presentato le foto in anteprima mondiale.



Le MAXI dell'ottimismo



La VENTORA di vetro

LONDRA - Questa è la piuttosto sorprendente nuova VAUXHALL VENTORA V 8, iniziativa piuttosto sconcertante da parte di una Casa che non si occupa di corse per seguire una data politica. Il progettista è Frank Costin e il pilota sarà Gerry Marshall. Gran parte della carrozzeria è in fibra di vetro, il motore è un Repco V 8 di cinque litri.



Arriva dal Giappone l'utilitaria da 360 cmc

Fuoristrada austerità

Per gli appassionati del fuoristrada i prossimi mesi dovevano essere particolarmente interessanti in quanto erano già annunciate grosse novità sui mezzi (a parte gli aumenti dei prezzi). Ora, con l'austerità, si teme un cambiamento di programmi. Ma vale la pena dire quali erano previsti. Dalla Fiat si attende la nuova versione della ormai ventenne « Campagnola » (il nuovo modello dovrebbe avere un motore di circa 2000 cc derivato da quello del 132, nuove sospensioni, carrozzeria diversa e speriamo più comoda, oltre ad un motore Diesel in un secondo tempo e c'è chi parla di propulsori Peugeot). Dalla parte opposta, il 1974 vedrà sicuramente la commercializzazione, da qualcuno già annunciata per il 1972, di un interessante fuoristrada giapponese, il tipo LJ 10 della Suzuki, noto anche come Jmny, caratterizzato da un motore bicilindrico, due tempi, raffreddato ad aria, di soli 360 cc. Comunque di mini c'è solo questo particolare, in quanto le prestazioni sono decisamente buone come dimostrato in occasione del suo debutto agonistico, avvenuto nel trofeo autunnale organizzato a Bologna, alla guida di Cesare Carluccio.

Il fuoristrada Suzuki sta subendo ora le operazioni di immatricolazione e collaudo, superate le quali sarà venduto dato che un primo stock di veicoli ci risulta essere già in Italia.

Il Jmny ha dimensioni particolarmente contenute che gli permettono di andare quasi ovunque, aiutato in ciò dalle grosse ruote (6.00x16 cioè quelle della classica Jeep). E' lungo, infatti, tre metri meno qualche millimetro, largo 1 metro e 29, alto 1 e 64; il passo è di 1 e 93, mentre il peso è di 586 chili. La portata è di 250 chili e si spera quindi di ottenere la omologazione per tre persone invece che per due solamente, dato l'ampio spazio dietro i due sedili. Il motore, di concezione motociclistica, sviluppa una potenza massima di 27 cavalli a 6.000 giri il minuto, con la coppia massima piuttosto alta.

Il cambio è a quattro marce

più riduttore, per un totale di otto rapporti adatti ad ogni circostanza. La trazione normale è su due ruote, mentre le altre due sono inseribili con una semplice manovra che fa divenire il Suzuki un fuoristrada 4x4 a tutti

Il comfort è abbastanza curato, meglio che in veicoli più grossi, ed anche la capotatura in tela riesce a impedire i soliti noiosi sgoccioli interni.

L'aspetto del fuoristrada Suzuki è particolarmente riuscito ed

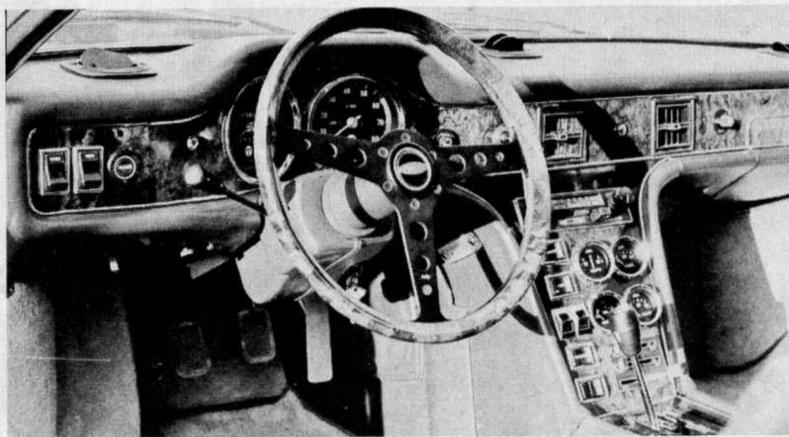


gli effetti. La velocità massima si aggira sugli ottanta orari.

Durante una prima e breve prova di assaggio a bordo del Jmny ci siamo resi conto delle effettive possibilità di questo fuoristrada nipponico, a dispetto della mini cilindrata. Il motore, è ovvio, va tenuto su di giri cambiando spesso, ma si è dimostrato robusto tanto che nei 4.000 chilometri già percorsi dal veicolo da noi provato niente di anormale si è verificato; anche la frizione non ha dato noie, così come le trasmissioni ed il cambio. I freni sono all'altezza della situazione grazie anche ad un insospettato effetto, per un 2 tempi di freno motore.

in grado di proporre il mezzo anche come auto da città, dati i consumi molto contenuti, così come tutte le altre spese d'esercizio. Unica incognita il prezzo: alcuni mesi fa si parlava di un milione e mezzo, ora sembra che si aggiri sul milione ed ottocentomila lire, IVA compresa. Prezzo non certo basso, specie il secondo, che potrebbe frenare la diffusione di questo allettante fuoristrada che, comunque, rimanendo sotto i due milioni di lire, sarebbe sempre il 4x4 nuovo più a buon mercato e da adoperarsi anche in città, aspetto questo da non sottovalutare.

Marco Grandini

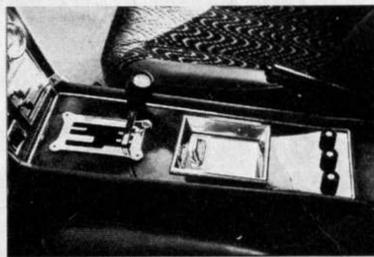


La PANTERA personalizzata

MODENA - La Pantera di de Tomaso si può avere anche con l'interno « personalizzato », ci ha pensato il concessionario milanese che in collaborazione con il sig. Pavese offre la Pantera che vedete nella foto con un interno « rollsroyzzato ». Achilli che vende la Pantera in Lombardia aveva ricevuto qualche critica dai suoi clienti per gli interni « funerei » della Pantera, ha allora incaricato un suo collaboratore di abbellirla.

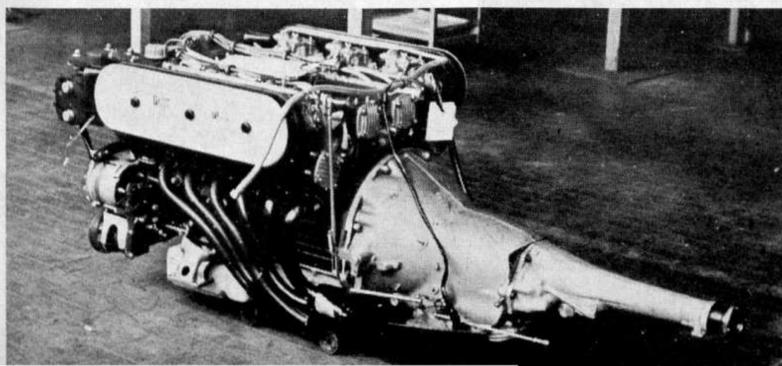
La cura è perfettamente riuscita: sono stati cambiati i sedili che sono ora di tipo avvolgente, con la parte centrale in elegante velluto, il cruscotto è stato tutto ricoperto di finissimo legno di radica molto bello come il volante pure dello stesso materiale. Vi sono inoltre tre pulsanti sul tunnel centrale per sbloccare portiere e cofani.

La « personalizzazione » viene a costare per ora circa un milione, ma tutto dipende dalle richieste, se saranno tante il prezzo potrà scendere di parecchio.



Nuovo cambio del «TORO»

S. AGATA BOLOGNESE - Gli sceicchi arabi e la legge dell'austerità hanno bloccato le vendite delle auto da G.T. di prestigio, ma non il progresso tecnologico, per dare sempre qualcosa di più al cliente esigente. E' il caso della LAMBORGHINI che, proprio in questi giorni, nonostante la « chiusura » fino al 12 gennaio « per non accumulare troppo prodotto finito » ha messo in produzione (per la Jarama e per l'Espada) un nuovo cambio automatico (Foto sotto) a tre rapporti della GM montato anche sulla Chrysler. In vendita dal prossimo gennaio verrà a costare circa 350.000 lire più del cambio manuale.



**AUTO
SPRINT**

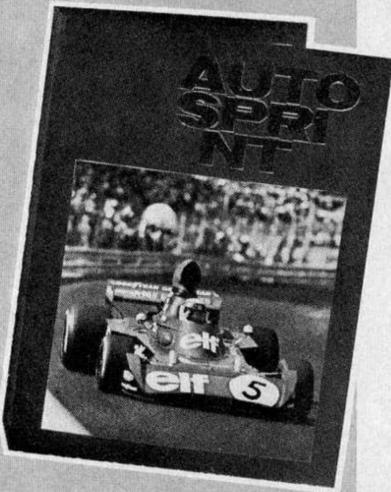
MARKET

I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: (vedi scheda sotto) ● 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.

OFFERTA SPECIALE: sono a disposizione tubi contenitori con 10 manifesti assortiti. L'offerta speciale è di L. 2.000 per tubo con 10 manifesti plastificati e L. 1.000 con 10 manifesti normali. Affrettarsi nelle prenotazioni: la disponibilità è limitata!

OFFERTE SPECIALI Raccoglitore '74



E' pronto il RACCOGLITORE con la nuova foto-copertina a RILIEVO!

Ordinatelo subito, costa L. 1.800

(1.500 per i soci del CLUB)

Il raccoglitore (in cartone telato e copertina «A RILIEVO») può contenere: o 25 numeri di AUTOSPRINT settimanale (per una annata completa ne occorrono due) o l'annata completa di AUTOSPRINT-mese più il numero speciale di fine d'anno.

MAGLIETTE FITTIPALDI/AUTOSPRINT

(taglia: piccola - media - larga)

L. 1.500

(soci 1200)

BORSELLI JUTA AUTOSPRINT

L. 2.000

(soci 1500)

FOTO SHOP



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: FOTO IN BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione).

SCRIVETECI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: ① il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ② ... il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. ③ L'indirizzo completo del richiedente.

ATTENZIONE ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

OFFERTA SPECIALE: a 5000 lire possiamo fornire un ingrandimento della foto prescelta in formato 50 x 60 cm.

ritagliare e spedire questo tagliando a: **MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

MAGLIETTA BORSELLO RACCOGLITORE

(Indicare la quantità richiesta e la taglia delle magliette)

Manifesti plastificati:

McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Brabham Ford BT 34 Graham Hill BRM P. 160 Pedro Rodriguez In cartoncino: Guida al Mondiale Marche '73 In cartoncino: Guida Automondiale F. 1 Disegno-manifesto di Turner Pantera De Tomaso Jackie Stewart disegno di Turner Mondiale Marche disegno di Turner Lancia Stratos Munari.

Manifesti normali:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli Surtees Ford TS-9A John Surtees / Brabham Ford BT34 Graham Hill Matra-Simca MS 120 B Chris Amon / BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Sandro Munari Partenza 1000 Km di Buenos Aires 1972 Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972 Pantera De Tomaso Ferrari 312 P campione mondiale '72 BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr. G. P. Europa F. 1 Brands Hatch '72 Lancia Stratos Munari.

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire parl al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO - SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO

Pagamento anticipato

FORMULA 1

Le CORSE in EUROPA sono in pericolo?

La situazione delle corse, come sapete, è di grande incertezza, almeno in Europa. Il razionamento del carburante, che dal 1. APRILE diventerà realtà anche in ITALIA insieme alla palla al balzo che alcuni governi sembrano voler acciuffare per bloccare il nostro sport, fanno temere pesanti tagli all'attività agonistica '74. Forse sapete che Emerson Fittipaldi si è saltato su con una curiosa pro posta: «Porteremo una petroliera in Europa che fornirà il carburante necessario ai Gran Premi F. 1». Goliardica sortita a parte, in attesa che l'orizzonte si schiarisca, AUTOSPRINT ha pensato al temuto digiuno degli appassionati e perciò ci stiamo dando da fare in gran fretta per approntare intanto un primo VIAGGIO aereo a vedere una delle primissime corse della stagione: il G.P. BRASILE F. 1 di fine gennaio. Se saremo riusciti a organizzarlo, ve lo confermeremo nel prossimo numero, e allora dovrete PRENOTARVI a tamburo battente!...

... e noi stiamo cercando di portarvi SUBITO in BRASILE con un favoloso VIAGGIO AEREO

E' giusto chiedere scusa ai nostri lettori

IL SAFARI degli ERRORI

Sempre convinti che non è debolezza ma forza saper ammettere i propri ERRORI (senza false impicrisie) siamo in questo inizio d'anno a CHIEDERVI SCUSA dell'incredibile e malaugurato campionario di «licenze» che il vostro direttore responsabile si è preso ai danni dei lettori nel numero scorso, una serie di ERRORI a catena che (a parte i normali refusi) hanno guastato il NATALE a tutta la redazione di AUTOSPRINT. Da come sono andate le cose ci potevamo proprio risparmiare la vignette-gioco con caccia all'errore di Brockbank!...

E' il direttore in persona che chiede scusa a tutti i lettori e ripropone i «fattacci» con la loro reale «spiegazione». Purtroppo sono episodi che, come suol dirsi, capitano nelle migliori famiglie, ma certo che in AUTOSPRINT non dove-

vano accadere a questo limite (di guardia). Purtroppo, però, nel mondo di oggi la ricerca di qualsiasi responsabilità è diventata impresa quasi impossibile; come appare persino eroico riuscire ad evitare episodi del genere per lo standard di necessario distacco cui può essere costretto anche un direttore che vorrebbe offrire sempre un giornale perfetto. Un tempo quella tipografica e giornalistica era un'arte, oggi è diventato sì e no un mestiere ripetitivo. Le conseguenze sono a volte (anche se sempre più spesso, purtroppo), queste! Auguriamoci però che questa lettura resti unica nel suo genere. E brindiamo insieme a un anno migliore, senza comete da ancestrali malefici, che poi finisci per identificare persino in questi particolari risvolti professionali.

sab.

risposto al «corsera»

Non era una cattiveria quel «corsera» in minuscolo. Chiaramente il titolista ha lasciato fuori la «C» maiuscola. Criticare lo consideriamo giusto, disprezzare no. Per questo precisiamo...

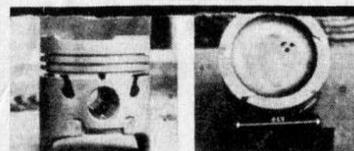


ERA L'ALTRO

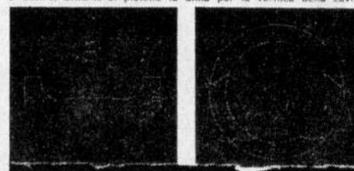
Il dirigente AGIP, dr. Petitti, significativamente colto a Mantova vicino all'avv. Montezemolo della Ferrari, non era quello a destra nella foto (tagliata male in «montaggio») ma il signore a sinistra, che vedete ora nel tondino della foto ripropostavi completa senza (speriamo) altri tagli galeotti. A proposito: non si sa ancora se le F. 1 Ferrari avranno già il «cane a sei zampe» sul cofano in Argentina. Per l'accordo c'è un momento di stallo (petrolifero?).



Questo altro taglio proprio non si capisce! Chissà poi perché da cosa si doveva capire che questo Regazzoni fosse «...in allenamento calcistico per la sfida di Bologna...» Però, se la foto di Vallelunga fosse stata tagliata come ora vedete sotto, l'effetto sarebbe stato diverso, no?...

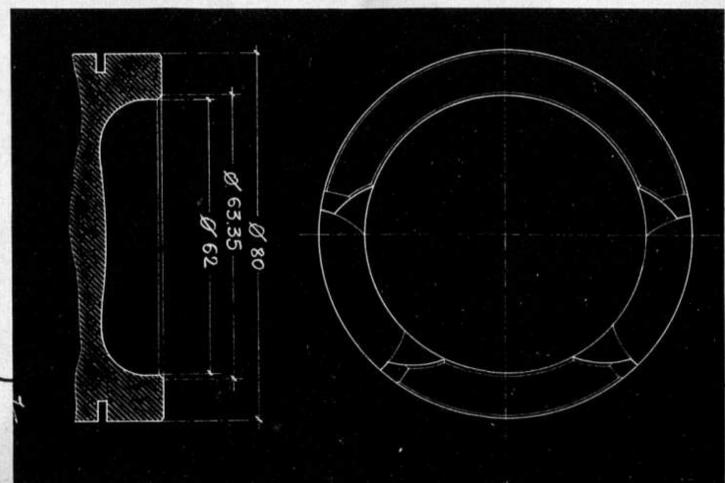


Il pistone Ford contestato. Questo è un pezzo di serie originale, con i rispettivi disegni e quote della famosa «camera di scoppio». Sopra e destra, accanto al pistone la ditta per la verifica della cavità.



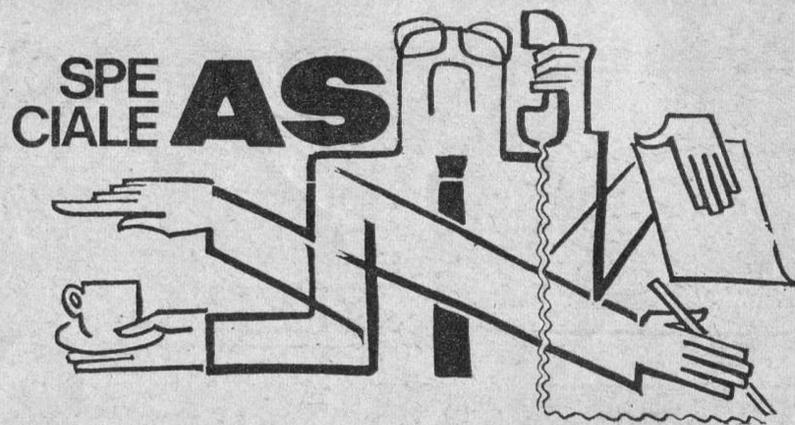
Fantasma sì, ma non esageriamo

E questo purtroppo è il documento-errore più clamoroso! Va bene che avevamo titolato nel numero scorso a pag. 32 il « caso Ford » come quello dei « PISTONI FANTASMA », ma qualcosa in quel... buio si doveva pur far vedere. I disegni dovevano mostrare (come speriamo vediate ora) struttura e quota della famosa e contestata camera di scoppio, che è all'origine del rebus tricolore F. Ford.





ANNO NUOVO
preoccupazioni vecchie:
ma che cosa c'è davvero da temere non
solo per le corse automobilistiche?



Mentre la FIAT sta «sfuggendo» di mano ai responsabili

Chiesta anche alla Ferrari una produzione «diversa»!

Qualche anno fa fece successo un libro fantascientifico il cui titolo era «L'ULTIMA FERRARI». Cominciava con fumo nero che si alzava prepotente da un punto di Maranello, poi individuato nel cortile della Ferrari Fabbrica Automobili. Il fumo veniva da un gigantesco falò di leggendarie macchine da corsa bruciate tutte insieme al centro del famoso piazzale. Era la risposta del Drake, ipotizzava l'Autore americano, alla decisione della massima dirigenza dello sport auto di vietare i piloti negli abitacoli e di far svolgere le gare, da quell'anno post 2000, solo con vetture guidate da robot-piloti radiocomandati! In questo insolito Valhalla modenese di modello nibelungico si immaginava così lo spegnersi di una tradizione diventata simbolo d'Italia in tutto il mondo.

Quel romanzo apparve avvincente ai lettori, anche non appassionati, per la suggestione delle trovate. Ma forse si è vicini più di quanto non si creda a simile realtà, non più tanto romanzesca. Almeno se si continua sulla strada attuale nei confronti di quella civiltà nata con la ruota, che sembra ormai diventato un vezzo (culturale e demagogico) dissacrare, non per necessità ma persino per masochismo. Il 1974 albeggia, in un orizzonte del quale non si vede la schiarita, anche se gli arabi adesso, preoccupati che la tecnologia occidentale trovi altre fonti di energie diverse dal petrolio, presa come è nella necessità di alternative, stanno facendo marcia indietro.

Pur se la situazione petrolifera si chiarirà, il maggior danno però è ormai fatto e nella babele dei linguaggi politici, i cui esponenti hanno trovato questa strada per alibi ai propri errori, sarà difficile raccapezzarsi ancora per molti anni. Certe «scelte di fondo» o «modelli di sviluppo» diversi che si stanno varando, imporranno per forza di cose tempi lunghi di soluzione alle avarie cui sono state condannate di botto le diverse economie nazionali.

Senza andare tanto lontano, pensate un po' cosa capita nel nostro Paese. Giusta o no che fosse la scelta motoristica di questa Nazione, che fino agli anni Cinquanta non aveva altre risorse «economiche» se non sole, spaghetti e mandolini, avevamo costruito una mi-

niera che era stata alla base del famoso miracolo economico. La miniera della produzione automobilistica in tandem con quella cinematografica. La guerra fredda ebbe persino il suo primo colpo di credibilità, come disse l'allora non notissimo Gromyko vice ministro degli Esteri Sovietico, con gli occhi di Sophia Loren e le Ferrari, che vennero indicate come possibili messaggeri di disgelo, compito che vent'anni più tardi sarebbe stato affidato addirittura al ping pong cinoamericano.

Ma cosa fanno i bambini quando gli si mette in mano un bel giocattolo? Per un po' ci si diver-

Il 1974 non lascia sperare che su questa china ci si possa arrestare. La grande mamma nazionale, la Fiat, è ormai sfuggita di mano ai suoi dirigenti, ai suoi operatori. Anche se i recentissimi scioperi dicembrini sono naufragati nella preoccupata presa di coscienza operaia nella drammatica realtà delle vacanze-per-forza, la situazione non è destinata a mutare. In questi giorni le fabbriche riaprono, ma le automobili ormai sono state ghigliottinate. Se una certa politica non cambia, non possono cambiare le prospettive. E anche produrre autobus, o treni, non basterà a mantenere nella dimensione at-

vamento da parte dell'Iri-Mediobanca del 31% di quote; c'è chi garantisce che i rapporti tra i Gemini Agnelli sono ormai deteriorati al punto che il più valido avvocato Gianni, dopo la delusione dell'esperienza Citroen e di altre scelte dello staff nouvelle vague in tema di nuovi modelli, ha riservato a sé solo compiti di rapporti politici ad altissimo livello, lasciando al fratello Umberto il difficile «cerino» della conduzione aziendale. Una conduzione che è arrivata alla sconcertante minimizzazione del rampimento Amerio, nella speranza — ormai infondata — che le acquisizioni tipo Fiumicino inducano al

agli organi responsabili aziendali di preparare i... piani di ristrutturazione aziendale per una diversa produzione!

L'Ultima Ferrari, dunque è davvero tanto lontana, in questo mondo curioso da capitano di Koepe-nick? Un mondo che i nostri uomini di Governo hanno finito per drammatizzare con quelle scelte di austerità che sono venute buone solo per raggiungere obbiettivi che altrimenti essi non sapevano come ottenere: cioè convincere la maggioranza nazionale, per forza di cose, che tante storie sulla egualianza collettiva restano utopie, che tutti non possono avere tutto, che è l'educazione singola a dover essere curata prima della antitesi continua di uomini, classi e categorie non c'entrano.

Un mondo, nel quale il furbo a tutti i livelli naviga sottobraccio alla mediocrità nella certezza dell'impunità, se persino prima un MEC e poi la industrializzazione del Mezzogiorno possono costituire, secondo le epoche, gli alibi di comodo! Basterebbe porsi un solo dubbio: come può essere valida una politica di Meridione industrializzato oggi che si predica il ritorno alla Natura, il rilancio agricolo e la conservazione dell'Ambiente? Ma non sono Beni che il bel Sud ha da sempre, dalla creazione post vulcanica? E che senso ha distruggerli proprio adesso, anziché valorizzarli?

Gli astrologi leggono nello Scorpione, segno dominante per questo anno nuovo, la speranza che alla caotica rivoluzione di valori e di scelte, all'influsso dei segni zodiacali del compromesso, si sovrapponga la razionalità di nuovi e più meditati equilibri. Ma c'è da credergli? Perché quello che c'è da augurarsi davvero in questo Anno che nasce, è la decisione singola di sapersi e sapere imporre il buon-senso umanistico a ogni livello. Allora sì, che si può sperare! Sperare in un mondo senza troppi RUMORosi echi, che non siano quelli — come vi abbiamo detto in copertina — delle macchine da corsa e dei suoi cavalieri. Dei quali tutto si potrà dire, meno che non insegnino due doti ormai sempre più dimenticate: il coraggio e l'assunzione della responsabilità individuale! Ma forse proprio per questo sono i comodi...

Marcello Sabbatini



Italia proletaria e ciclistica, avanti!...

tono, poi provvedono subito a romperlo, a spezzarlo! E' quanto abbiamo fatto noi uomini, lasciando che i nostri egoismi prevaricassero persino quella civiltà meccanica che doveva liberarci dalle conseguenze del peccato originale, di cui paghiamo sempre lo scotto dopo la cacciata dal Paradiso (terrestre, ricordiamolo bene). E noi italiani, in particolare, siamo stati portati a distruggere quella fonte di benessere, che la si voglia o no, è stato il vero motore del 900 per la nostra economia.

tuale l'azienda torinese, i cui bilanci ormai sono scesi al minimo di livello di guardia.

In queste settimane si parla sempre più di curiosi movimenti all'interno dell'azienda maggiore del nostro Paese. C'è chi ha visto osservatori americani impegnati in vari reparti, quasi fossero interessati ad inventari di valutazione; c'è chi in Borsa, nel momento della discesa violenta delle azioni, mai giunte a livello sì basso di valore (sono dimezzate in pochi mesi!), ha parlato di una operazione di rile-

buonsenso i violenti, quando purtroppo la storia ha sempre insegnato il contrario.

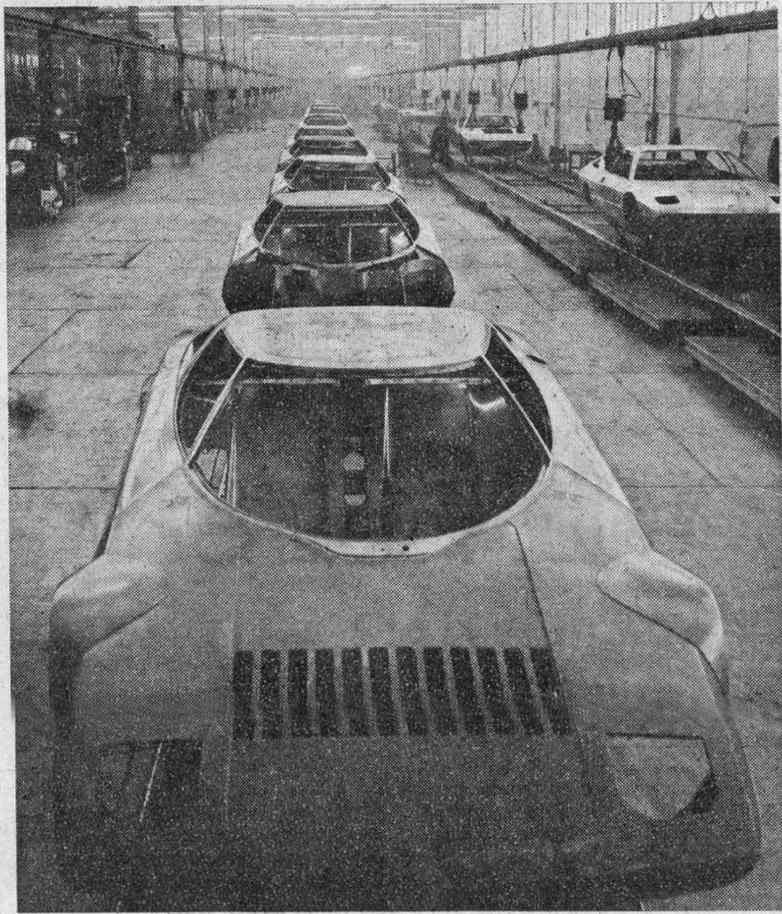
In questo clima non deve stupire se poi un Ministro può dittatorialmente chiedere al Presidente dell'Alfa (preoccupato della sopravvivenza economica aziendale) una ulteriore spinta meridionalistica, quando sa benissimo che, per cinque anni e passa, non ci saranno centrali elettriche per alimentare queste fabbriche. Come non può stupire se è maturata a Maranello una sortita sindacale che chiede



IL GENNAIO

della

«VERITÀ»



TORINO - Doveva essere presentata al pubblico durante il rally di Montecarlo in edizione definitiva la Lancia Stratos, ma l'annullamento del più famoso rally del mondo e la crisi automobilistica hanno rimandato la presentazione della vettura che con Munari-Mannucci ha recentemente vinto il Tour de France. Presso la Bertone la linea di montaggio della Stratos è già pronta, prima i responsabili Lancia facevano fretta al carrozziere torinese perché la vettura venisse pronta il più presto possibile, ora invece si va con i piedi di piombo e la fretta è sparita, visto l'andamento delle vendite di vetture in Italia, in particolare di vetture come la Stratos che dovrebbe venire a costare intorno agli 8 milioni di lire. Ce la farà a saltar fuori a primavera? La data di lancio condiziona anche la sua utilizzazione agonistica, con il nuovo vincolo ai « prototipi » stabilito dalla CSI.

Mentre AUTOSPRINT arriva in edicola, le industrie automobilistiche riaprono i battenti e la produzione riprende fra mille incertezze. Il 3 gennaio comincia la Fiat col riaprire i suoi cancelli agli operai, che hanno goduto — giorni festivi a parte — di quattro giorni di assenza dal lavoro da recuperare con festività che il prossimo anno

cadranno di domenica. Giorno più giorno meno anche le altre industrie automobilistiche riprendono la produzione. Ultima ad aprire sarà la Lamborghini il 12 gennaio.

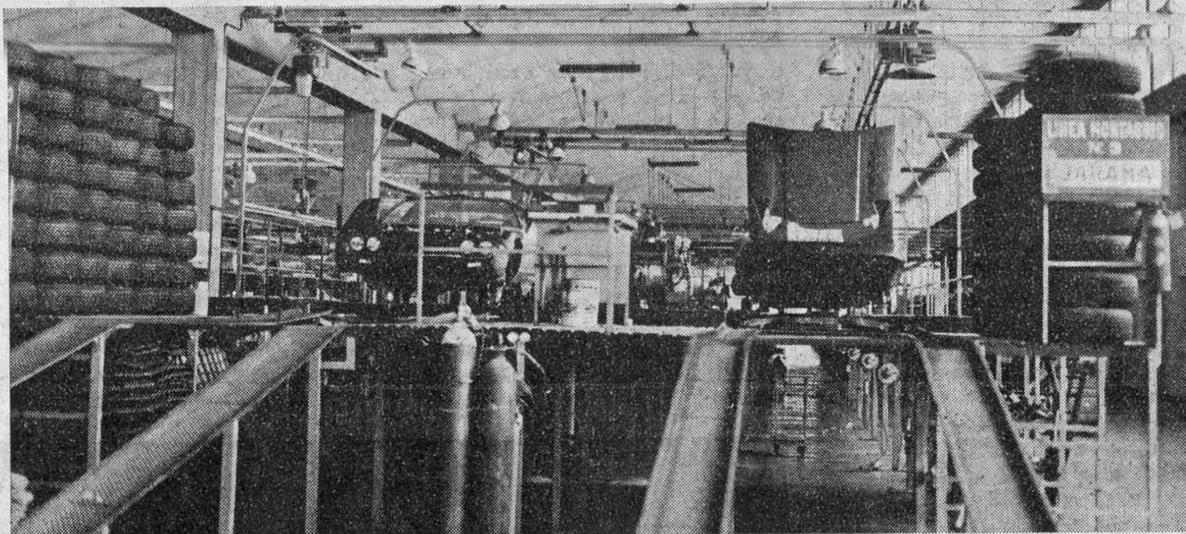
Sarà questo il gennaio più nero dal dopoguerra? La risposta è in tanti fattori, interni ed internazionali. Dagli arabi una schiarita petrolifera è arrivata come dono di

NATALE, ma in Italia si sa che alla Fiat l'attuale momento di crisi è da valutare in un 40% in meno di vendite del nuovo, sia in Italia che all'estero. Così è per tutte le Case chi più e chi meno.

Si parla molto di « conversione » in questi tempi, ma le nostre due maggiori industrie automobilistiche Fiat e Alfa Romeo, escludono una con-

La paura di MODENA

Trenta MILIARDI in pericolo



grazione, almeno per quattro giorni. Il resto verrà scalato come « festività », come ha fatto la Fiat.

Molti si chiedono quali decisioni si prenderanno eventualmente per il reparto corse. Intanto si sta studiando l'alimentazione ad alcool e non è escluso che a breve scadenza proprio dalla Ferrari parta il primo segnale di dimensioni autarchiche per il carburante nazionale.

E' chiaro che anche De Tomaso e Lamborghini passeranno presto a decisioni di questo genere. De Tomaso sostiene: « Non è possibile che gli USA lascino senza carburante il Mediterraneo e, quindi, l'Europa ». Ma è certo che gli USA penseranno prima a loro e poi a noi, anche perché più che un problema di disponibilità è ora un problema di costo del greggio. Sono tutte macchine, Ferrari, Maserati, De Tomaso, Lamborghini, Iso che hanno uno speciale mercato che si

« offre » disponibile. Cioè, si tratta di macchine richieste e non offerte se non in casi particolari. Macchine ricercate da una particolare clientela che se le può permettere. Ora, al contrario, occorre « offrirle » e il discorso cambia. Trascorrono settimane senza vendere una macchina.

« Usato »: mercato pesante

Il mercato interno è fortemente in difficoltà: sappiamo di utenti con vetture delle marche che abbiamo succitate, che cercano di cederle. E, quindi, il mercato dell'usato, in questo settore, si è fatto pesantissimo. « Noi stiamo facendo della beneficenza e basta » ci ha detto un esponente di un grosso complesso che ci ha prega-

to di non fare il suo nome. Il che significa che ultimamente si produceva in perdita.

Unica voce che reca un tono piuttosto ottimista è quella che è venuta dalla ISO, e in particolare dal suo presidente dr. Pera. Si parla di un nuovo stabilimento nel mezzogiorno, di nuove Gran Turismo speciali anche di sette litri e di una microvettura azionata da un motore a scoppio.

Nel Modenese si può parlare di gravissime preoccupazioni per le oltre cento piccole officine artigianali che vivono all'ombra dei grandi complessi. Qui la Cassa di integrazione non c'entra; sono aziende a conduzione familiare o quanto meno con due, tre, quattro dipendenti.

« Venendo a cessare il lavoro — ci ha detto un giovane tecnico che ha una piccola azienda sulla Via Emilia — naturalmente noi dovremo chiudere. Non abbiamo possibilità di indirizzarci verso altre attività. Per mio conto, avendo un titolo di studio, mi cercherò un impiego, potrei anche insegnare... »

Le dichiarazioni vertono tutte sullo stesso tema. « Siamo condizionati dalle grosse fabbriche, la nostra clientela privata non esiste quasi più ». « Mi metterei a vendere dell'usato — ci ha detto un altro — ma anche questo settore non "tira" e allora andrò per i mercati a fare l'ambulante di abbigliamento... »

Naturalmente su questo caos si è anche scherzato, ma è chiaro che si prende, per il momento, tutto con una certa rassegnazione e ci si ride anche su. « E' come fare la festa in casa del morto » ci diceva un noto elettrotecnico che ha rapporti con i « grandi » emiliani. « Si figuri, se stanno male loro che cosa possiamo prevedere noi; chiudere e basta. Io non vedo affatto un miglioramento, anzi avremo un peggioramento col razionamento. Le concessioni per Natale sono piccoli regali da mettere sotto l'albero per darci una momentanea illusione che presto tutto passerà; ma loro, i responsabili, i governanti sanno bene che sarà lunga e dura. E come finirà? E' una guerra senza bombe ».

Per citare alcune delle officine che

IMMATRICOLAZIONI allo specchio nelle CASE di vetture «speciali»

GENNAIO AGOSTO '72-'73	1972	1973	Percentuale	Previsioni sett.-dic. '73	Unità prodotte giornaliere	
					1. e 2. sem. '73	
FERRARI DINO	233	123	- 47 %	ulteriore -20%	7-8	5
FERRARI	119	80	- 33 %	ulteriore -25%		
MASERATI	228	265	+ 16 %	- 20%	5	3,5
DE TOMASO	113	192	+ 70 %	- 22%	6	5
LAMBORGHINI	73	125	+ 70 %	- 22%	3	2
ISO MOTOR COMPANY	14	28	+100 %	+ 5%	1	1,5
ESTERO						
FERRARI	1000	900	- 11 %	ulteriore -20%		
MASERATI	250	200	- 20 %	ulteriore -20%		
DE TOMASO	1300	1200	- 7,7%	ulteriore - 5%		
LAMBORGHINI	300	250	- 16,7%	ulteriore - 5%		

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MODENA - Sono caduti, con le « chiusure forzate » natalizie, gli ultimi veli che (per opportunità) in attesa che la situazione si modificasse, volevano mascherare ancora una crisi di fatto che si trascina ormai da mesi nel Modenese automobilistico. Ora che macchine non se ne vendono, dopo la Maserati anche la Ferrari decise il suo stop dal 24 dicembre fino al 6 gennaio. Analogamente ha fatto Scaglietti, dove erano in stallo le vetture invendute.

Alla Maserati i sindacati hanno chiesto di integrare il 66 per cento che passa la Cassa di Integrazione per completare lo stipendio dei 602 dipendenti a orario ridotto, ma è stato risposto che le disponibilità economiche non lo consentono. L'ing. Malleret aveva già precisato che il denaro costa dal 12 al 13 per cento e che gli Istituti di Credito procedono con la massima prudenza. Ci diceva un funzionario di rango direttivo di una Banca: « Siamo perplessi quando un nostro correntista, cliente che ci dà un movimento di centinaia di milioni, ci chiede di concedergli di "uscire" dal fido di un milione! ».

« Io spero — ci dice ancora l'ing. Malleret — che non ci vogliano tagliar fuori. Va bene la crisi, ma lei capisce che se dovessero accettare di razionare la benzina e di metterci alla pari della utilitaria, per noi sarebbe finita. Se, al contrario, daranno un razionamento adeguato per le vetture di maggior cilindrata, potremo salvarci. Ovvio che noi aspettiamo dei chiarimenti, delle decisioni, delle precisazioni... »

— Pensa che proprio si voglia trascurare il settore gran turismo e sportivo?

« Ne ho l'impressione e, nello stesso tempo, il timore. Se al più presto possibile ci dessero delle direttive, indicandoci che cosa dobbiamo fare, ad esempio se sino ai due litri si avrà la facoltà di sopravvivere, ecco, allora potremmo già affrontare questi problemi. Ma purché le decisioni si abbiano a breve termine. La velocità per le nostre macchine è costrittiva al massimo; col razionamento se doves-

sero assegnare alle nostre cilindrata 60-70 litri di benzina la settimana, potremmo percorrere un giro del parco di Modena... No, così non è possibile procedere. E allora? Ci dicano che cosa dobbiamo fare. Io soffro pensando che al mattino vengo in ufficio e che altrettanto non possono fare tutti i giorni della settimana i miei dipendenti.

« Pensi che mi è stato detto dagli operai: "Se sapessimo che la situazione migliorerà fra breve, saremmo disposti a lavorare gratuitamente in questo periodo per salvare l'attività della fabbrica". Il che dimostra che c'è affiatamento, che non vi sono fratture fra i responsabili e i dipendenti. Stavamo andando molto bene; la richiesta aumentava, eravamo sulle cinque macchine al giorno, ora siamo al lumicino. E il primo provvedimento da prendere, ovviamente, era quello di passare dalle 40 ore alle 27, tre giorni la settimana di lavoro. D'altra parte sappiamo tutti bene anche quali sono le restrizioni per il credito; situazioni che non si possono affrontare. Abbiamo bisogno di sapere quali saranno i provvedimenti che saranno presi.

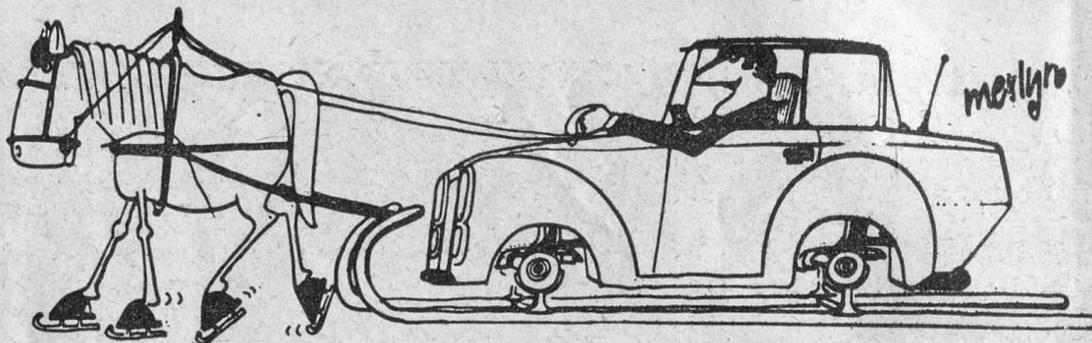
« Novembre, dicembre e gennaio sono sempre stati mesi difficili; ma ora abbiamo uno stock di macchine invendute e non possiamo fare previsioni. Per fortuna abbiamo un 6 cilindri che può andare dai 2500 ai 4 litri. Dovremo presentare anche una quattro porte derivata dalla SM Citroen, ha visto che la Khasmin è veramente un gioiello... »

Reparto corse: molta incertezza

Anche per la Ferrari vale il discorso che s'è fatto per la Maserati; a Maranello si dice che tutti gli anni di questi giorni si è fatto vacanza per consentire inventari, bilanci ecc. Ma ora la cosa cambia aspetto perché non si crede che le due settimane di « feste natalizie e di capodanno » se le assuma la Ferrari e, quindi, entrerà anche qui in azione la Cassa di inte-

versione radicale della loro produzione, perché, oltre ai tempi molto lunghi per simili cambiamenti, si è calcolato che, se per produrre 10.000 auto occorrono in un anno 500 operai, per produrre 10.000 autobus occorrono 10.000 operai, il che rende antieconomica l'impresa a livello attuale di una azienda come la FIAT. Alla Fiat che nel '72 aveva

prodotto 1.700.000 vetture, si prevede che nel '74 la produzione si assesterà su 1.400.000 vetture, su una capacità produttiva di 2.000.000, all'incirca un 30% in meno, mentre non si hanno per ora dati sull'Alfa Romeo. Il « momento della verità » sull'attuale situazione in cui versa l'industria automobilistica si vedrà nei primi due mesi del '74...



Tentare una valutazione delle ripercussioni della crisi energetica attraverso le quotazioni di borsa è per lo meno utopistico. Si sa come sugli alti e bassi della Borsa influiscano tali e tanti fattori che sarebbe semplicistico attribuire a questa o a quella causa, in esclusiva, il « merito », nel nostro caso il « demerito », di un tracollo senza precedenti, almeno nella recente storia delle due maggiori industrie legate all'automobile: la FIAT, l'unica industria automobilistica quotata in borsa, e la Pirelli S.p.A.

Fatta questa doverosa premessa che non chiarisce nulla se non che il termometro borsistico va letto con attenzione e circospezione, resta comunque il fatto, chiarito in modo fin troppo esplicito dalla tabella e dal grafico che riportiamo, di un calo nelle quotazioni delle due industrie succitate che è allarmante se non già denunciante una situazione che non può definirsi critica ma che trova una più esatta valutazione nei termini di « crisi strutturale », « dissesto » o cose di questo genere.

Nel grafico trovate la quotazione delle Fiat ordinarie e delle Pirelli S.p.A. dal gennaio '73 fino all'ottobre '73, mese per mese, prendendo come riferimento la data del calendario borsistico del giorno dei compensi.

Dal 10 ottobre in avanti avete l'indicazione, giorno per giorno.

E se l'andamento discendente per ambedue i titoli è iniziato in modo nettissimo nel giugno di quest'anno, si vede anche che dopo un periodo di relativa stabilità, conducibile fino alla metà di novembre, si deve registrare poi un nuovo sensibile calo che coincide anche con la « chiusura dei rubinetti dell'oro nero » decisa dagli sceicchi del vicino, ma poco amico, Oriente.

Ma la crisi energetica che ha coinvolto tutti i settori della vita economica non può essere accusata da sola di queste cifre tanto basse. Il campanello d'allarme, anzi più una dichiarazione esplicita di crisi, si è avuta da parte della Fiat prima del no degli sceicchi. Ed era stata, da parte di Umberto Agnelli, una disanima precisa e dettagliata dei motivi di una situazione che si andava facendo sempre più critica. Ora, a guardar bene, la crisi che alcuni volevano solo fittizia, per un gioco non nuovo alla prassi economica degli Agnelli, è senza precedenti nella storia degli ultimi anni. Neppure l'autunno caldo, con le ripercussioni che gli si vollero addossare, ha fatto tanto disastro. Le ordinarie FIAT, come indica la tabellina dei « corsi estremi », mai come oggi hanno avuto, nel corso di un anno, massimi tanto

bassi e minimi tanto... minimi. Altrettanto vale per la Pirelli S.p.A.

Quello che si vuole sottolineare qui è che una tale situazione che investe una delle maggiori industrie italiane, che interessa centinaia di migliaia di lavoratori (e non solo i dipendenti Fiat), non sia stata valutata attentamente dal potere politico, al momento di compiere certe scelte in ordine al codice della strada e alle misure restrittive per far fronte alla scarsità di petrolio. E' fuori dubbio che le domeniche « podistiche » degli italiani, che nel giorno dell'« inaugurazione » hanno goduto di tutti i benefici della novità e curiosità, finiranno per pesare in modo determinante su questa crisi che ha investito l'industria automobilistica la quale chiedeva ben altri interventi. La Fiat ha sospeso le assunzioni. In sé la cosa può sembrare non drammatica se si dimentica di dire che ogni anno erano 5.000 i lavoratori assunti dalla Casa torinese per sostituire i partenti o per potenziare i reparti. E questi 5.000 lavoratori, difficilmente troveranno posto nelle industrie calzaturiere per far scarpe al primo cittadino d'Italia che va a messa a piedi.

Antonio Ramenghi

GEOGRAFIA delle nostre FABBRICHE AUTO

risentiranno di questo stato di cose faremo i nomi di Cagossi (alberi a gomito), di Diena e Silingardi (elaborazioni e trasformazioni sportive), di Giuliani trasformazioni ed elaborazioni (che ha già chiuso), di Luochi (elaborazioni), di Reggiani (elaborazioni), di Fantuzzi (carrozzeria), dei Gozzoli a Maranello (trasformazioni e preparazione vetture da competizione), Venturini (elettronica), Bandieri (cuscini per vetture sportive), Mazzetti (messa a punto motori, elaborazioni), Vaccari (telai), Manicardi e Messori (telai), Fontanesi e Ruini (serbatoi, collettori), Tarabusi (messa a punto motori, testate ecc.), Zanasi (radiatori), Sportwagen (elabor. motori). E non è a dire che officine come quella di Colotti e di Orsi e la stessa officina della Valtellina non abbiano a risentire in modo determinante di questo momento di blocco in campo automobilistico.

Ci sarà chi tenterà di resistere, chi affronterà personalmente rischi per evitare il peggio. Auguriamo a tutti che le fatiche fatte in tanti anni per un « posticino al sole » non debbano essere state vane. Complessivamente se il giro di vite si stringerà potrebbero essere compromessi i posti di lavoro per oltre tremila operatori del settore, fra tecnici, impiegati artigiani, operai. E naturalmente verrebbero polverizzati gli oltre 30 miliardi di fatturato che, col 50-60 per cento della esportazione, davano una « mano » alla bilancia dei pagamenti. Ma anche in questo caso, usiamo il condizionale.

Mario Morselli

	Numero dipendenti	Produzione
FIAT		
Mirafiori (meccanica)		126, 127, 124, 132. Tutti i motori e i cambi della Fiat e Autobianchi, escluso 500, 126, 130.
Mirafiori (presse)	50.000	Produzione destinata alla sezione carrozzeria di Mirafiori, Cassino e Termini Imerese.
Mirafiori (carrozzeria)		La produzione è destinata alla Carrozzeria Mirafiori, OM Suzzara, Off. Sussidiaria auto, Off. di Rivalta e Napoli, Lancia e Autobianchi.
Rivalta		Montaggio 128, 124 coupé, 130.
Rivalta Officina	19.000	Sospensioni anteriori e posteriori di tutta la produzione FIAT.
Lingotto	9.000	Montaggio 124 spider, 128 coupé, X1/9, 238, Campagnola. Produzione sottogruppi (sedili, radiatori ecc.).
Ricambi	1.600	Produzione parti di ricambio per autoveicoli e trattori non più in produzione, gruppi meccanici di auto di serie limitata.
Off. Meccaniche Villar Perosa	350	Giunti omocineticici per vetture con trazione anteriore.
Officine di Bari	2.800	Apparati d'iniezione, freni idraulici per autoveicoli, trattori e veicoli industriali.
Cassino	4.000	Montaggio 126.
Cento	700	Lavorazione e montaggio leve del cambio, lavorazione particolari per motori.
Firenze	1.800	Alberi di trasmissione per autoveicoli, autocarri e trattori, semialberi e giunti per differenziali, alberi snodati comando sterzo. Alimenta tutti gli stabilimenti Fiat.
Napoli	700	Montaggio del « 241 » ruote e assemblaggio cavi elettrici.
Sulmona	1.000	Lavorazione e montaggio scatole guida e tiranteria dello sterzo.
Termini Imerese	950	Montaggio 500 R.

	Numero dipendenti	Produzione
Termoli	4.000	Motori per la 126, alimenta Mirafiori, Cassino, Termini Imerese e Autobianchi.
Vado Ligure	1.400	Differenziali e ponti, alimenta Mirafiori e Termoli.
Autobianchi	4.600	Montaggio Fiat 500 giardiniera, 126 e Autobianchi A 112.
FERRARI	1.500	Tutta la produzione Ferrari e Dino fra Maranello e Modena.
ALFA ROMEO Arese	23.000	Tutta la produzione Alfa Romeo esclusa l'Alfasud.
Pomigliano d'Arco	15.000	Tutte le Alfasud, settore dei veicoli industriali e Avio.
LANCIA Chivasso	3.000	Carrozzeria tutti i modelli Lancia, montaggio vetture, e montaggio gruppi meccanici che arrivano da Torino.
Verrone		(in allestimento, apertura primavera '74, prevista assunzione 1.400 maestranze).
MASERATI Modena	1.000	Tutta la produzione Maserati, e i motori per la Citroen SM.
BRITISH LEYLAND INNOCENTI Milano	5.000	Tutta la produzione Mini e la nuova Regent.
LAMBORGHINI S. Agata Bolognese	300	Tutta la produzione Lamborghini.
DE TOMASO Modena	50	Tutta la produzione De Tomaso.
ISO - MOTOR COMPANY ISO	150	Tutta la produzione ISO.

Dalle
difficoltà
industriali
a quelle di
circolazione



RAPPORTO crisi mondiale

nei due numeri
scorsi
la situazione di
FRANCIA, USA,
GERMANIA, CA-
NADA, AUSTRIA,
GRAN BRETAGNA,
SCANDINAVIA,
BELGIO e SPAGNA

L'OLANDA passa alla «TESSERA»

Si cercano 50 mila litri per le corse

NYKERK - Dal 7 gennaio, come è stato annunciato, in Olanda sarà annullato il divieto di circolazione per le automobili, previsto dalle 3 di notte della domenica alle tre di notte del lunedì. Quel giorno infatti, entrerà in vigore il tesseramento della benzina sicché ogni automobilista, in regola con il bollo, otterrà dei buoni per un massimo di sessanta litri al mese.

Il razionamento non riguarda vetture e autocarri che funzionano a Diesel. D'altro canto ciò ha poco senso in quanto il diesel non si trova a sufficienza alle stazioni di rifornimento e si prevede, anzi, che ce ne sarà ancor meno andando avanti.

Chi può provare di avere assolutamente bisogno dell'automobile, per ragioni di lavoro, potrà procurarsi carburante in ragione del 25% in meno di quanto userebbe normalmente ma non sarà molto facile dimostrare che si rientra in tale categoria. Nessuna restrizione invece per polizia, ambulanze, pompieri, imprese di pompe funebri ecc. La conseguenza del razionamento, inutile aggiungerlo, porterà ad un aumento del prezzo di benzina, gasolio e Diesel.

Per il momento — e non si prevedono cambiamenti — in Olanda non esiste limite di velocità. Il governo ha soltanto chiesto agli automobilisti di non superare una velocità massima di cento chilometri orari, fidando nel loro buon senso. In generale la maggioranza della gente si attiene a tale velocità e anche chi non rispetta il limite, marcia però a velocità inferiore a quella che terrebbe normalmente. Il governo ha calcolato che il divieto domenicale, più il volontario limite, hanno fatto risparmiare il 20% dei consumi nel mese di novembre, paragonato a quello di ottobre.

Passando alle corse, ci sono molte incertezze sul programma 1974. Ufficialmente non ci sono stati divieti, anche se sono stati soppressi tutti i rallies di novembre, dicembre, gennaio e febbraio, dietro suggerimento del KNAC, l'AC olandese. Anche l'associazione motociclistica ha annullato i motocross in calendario per gennaio e febbraio.

Nonostante questa incertezza, il NAV, che organizza le gare di Zandvoort, procede in modo normale a preparare il programma delle gare 1974,

(dovrebbe avere inizio il 15 aprile con le corse di Pasqua) che saranno dieci, numero assai basso, se paragonato a quello di altri paesi. Un rappresentante del NAV ha calcolato che una sola corsa (comprese le prove) fa consumare circa 4500-5000 litri di carburante e ciò significa che in una stagione si consumeranno in complesso circa 50.000 litri. Se paragonato col consumo complessivo di tutto il parco macchine olandese (che utilizza il 20% del fabbisogno in Olanda) questi 50.000 litri annui sono poca cosa. Adottando l'idea degli italiani, di usare per le vetture un 20% di benzina ed un 80% di alcool si risparmierebbe molto, però è una misura che porrebbe molti problemi tecnici e in Olanda non varrebbe la pena, tenendo conto del basso consumo che, come si è detto, è di 50.000 litri.

Pertanto, quali che siano i motivi per un divieto alle corse da parte del governo, non avrebbero molto a che fare con l'economia di carburante. Non si potrebbe neppure asserire che il divieto intende scoraggiare il pubblico dal recarsi al circuito in macchina, perché tutti hanno il diritto di usare la propria razione di benzina come meglio credono. D'altro canto, se non ci fosse il razionamento, sarebbe un gesto di discriminazione vietare soltanto le corse automobilistiche, e non altre manifestazioni sportive che attirano un numero ancora più grande di spettatori, quali il calcio che dovrebbe dunque essere vietato a sua volta. Quindi, se il governo dovesse vietare le corse, il motivo potrebbe essere soltanto psicologico. Noi crediamo però che non sia un motivo valido per portare il NAV e il CENAV (che ha in appalto il circuito di Zandvoort) sull'orlo della rovina, privando inoltre i tanti appassionati di gare automobilistiche del loro passatempo preferito.

Il governo, comunque, non ha ancora preso una decisione e, secondo il NAV, se ne saprà di più alla fine di febbraio o al principio di marzo. In complesso regna più ottimismo per le gare in circuito, che per i rallies, per i quali il futuro non appare roseo, come del resto negli altri paesi.

Guus Post

Paese	aumento prezzo benzina	razionamento	circolazione festiva	limite di velocità	chius. festiva distributori
AUSTRIA	+12%	no	sì	100/100	sì
BELGIO	+5%	no	no (per 20 ore)	80/100	sì
DANIMARCA	+5%	no	no	80/80	sì
FRANCIA	+5%	no	sì	90/120	no
GERMANIA FED.	+10%	previsto	sì dal 19-1-74 (alterna targhe)	80/100	no
GIAPPONE	+18%	no	sì	consigliato	no
GRAN BRETAGNA	possibile	possibile	sì	80/100	sì
IRLANDA	—	no	sì	90/90	no
ITALIA	+8%	dal 1-4-74	no	100/120	sì
LUSSEMBURGO	+5%	no	sì	80/100	no
OLANDA	+5%	dal 7-1-74	sì dal 7-1-74	80/100	sì
SPAGNA	+15%	no	sì	90/100	no
SVEZIA	+10%	dal 7-1-74	sì	80/90	no
SVIZZERA	+15%	no	sì	100/100	no
USA	+20%	possibile	sì	90/90	no

Tutto il mondo (o quasi) è paese. La crisi energetica da petrolio ha messo in ginocchio interi settori produttivi e robuste strutture economiche. Pur nella loro diversità, quasi tutti i paesi tributari del petrolio arabo sono stati costretti ad adottare provvedimenti d'emergenza per far fronte alla situazione congiunturale che, secondo le ultime notizie, tende ormai ad esaurirsi, meno che per quei Paesi (come l'Italia), dove si è tentato di mascherare, con la crisi petrolifera, il fallimento di una classe politica che ha giocato al malessere.

Sono stati introdotti — come è noto — più bassi limiti di velocità (in Italia è stata una novità), si è applicata la chiusura dei distributori di benzina nei week-end, è stata vietata la circolazione nei giorni festivi, si è ricorsi addirittura al razionamento, si continua a ritoccare (naturalmente in più) il prezzo della benzina.

Si tratta di una serie di contromisure, rigide o morbide, permanenti o periodiche, che hanno messo in crisi nella maniera più evidente la circolazione automobilistica e di conseguenza, le fabbriche di automobili. Cassa integrazione o chiusura per ferie è stata poi l'alternativa, d'obbligo quasi, per i costruttori, consapevoli (in una con i sindacati) dell'opportunità di un simile provvedimento di fronte alla prospettiva di soluzioni peggiori, quali il licenziamento.

Il futuro è pieno di incertezze; non mancano tuttavia

L'AMERICA si difende così...

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - L'isterismo della crisi energetica sta offuscando, ora, anche la mente di alcuni giornalisti americani i quali, dopo aver trascorso un po' di tempo sugli autodromi seduti a tavolino sognano l'approssimarsi di temporali.

Dopo il ritiro di John Radosta «specializzato» del «New York Times», è la volta di Michael Katz, il quale ha trascorso molto tempo in Europa, dove, si credeva, avesse subito una salutare indottrinizzazione motoristica. Invece Katz, predicando che la Porsche di Stoccarda non accetterà le restrizioni della S.C.C.A. (75 galloni per 200 miglia di gara Can-Am) prevede il caos e la lenta morte dello sport delle quattro ruote.

Le DOMENICHE a PIEDI ormai restano solo per gli ITALIANI!...

sintomi di previsioni meno pessimistiche. Dalla tabella che pubblichiamo, intanto, scaturisce un aggiornato identikit dei Paesi «occidentali» a più alto indice di motorizzazione, colpiti chi più chi meno dalla particolare congiuntura. Sorprende, per cominciare, che oltremontana non sia stata ancora apportata un ritocco «tecnico» al prezzo della benzina, un prezzo però che è in via di definizione con un aumento-record di circa il 20%!

Attualmente, la benzina meno cara si acquista in LUSSEMBURGO: 110 lire per ogni litro di super. La SVIZZERA resta sempre un mercato preferito, specie dagli italiani che trovavano ancora conveniente pagarla 140 lire. Ma ora per frenare questa fuga-di-capitale, le dogane elvetiche lasciano entrare nella Confederazione soltanto quelle automobili che abbiano almeno 2/3 di benzina nel serbatoio!

Il record del più basso prezzo del carburante spetta in Europa all'UNIONE SOVIETICA, che essendo paese produttore di petrolio non è per nulla sfiorato dall'attuale crisi: meno di 100 lire il litro. I primi due Paesi che, con decorrenza 7 gennaio, adotteranno il RAZIONAMENTO sono l'OLANDA e la SVEZIA, quest'ultima però fino al 1. marzo. Il governo svedese ha ritenuto «trascurabile» il risparmio derivante dal divieto della circolazione nei giorni festivi ed ha preferito ricorrere alla tessera che dà diritto a 80 litri per un periodo oscillante dalle tre alle sei

«Soprattutto nella Can-Am, dove rimarranno in gara due macchinette da caffè senza alcun interesse».

Intanto il Texas World Speedway ha cancellato la classica 500 Miglia USAC del «Labor Day» (settembre). Questo passo pone ora la USAC nella giusta luce. Infatti, di comune accordo, la Federazione automobilistica americana aveva deciso di ridurre del 25 per cento il calendario delle corse tipo Indy ed ora invece potrà effettuare tutte le altre gare, escludendo, s'intende, qualche corsetta che, di solito, veniva evitata dalla maggioranza, perché di poco prestigio e con pochissimi dollari in palio.

La crisi energetica potrebbe far sentire il suo peso nell'immediato futuro, comunque per ora, la situazione è quella da noi valutata anche se da Detroit giungono i lamenti della Butterfly europea, per completare i cui rifornimenti gli Stati Uniti sono costretti a pensare a qualche risparmio. Qualche americano fa i conti. Per esempio che il Presidente Nixon ogni week-end consuma 2400 litri di carburante per andarsene, a bordo del suo elicottero e Cadillac, a godere la pace di Camp David; e che le grosse corporazioni di petrolio hanno guadagnato il 400 per cento nell'anno che sta per spirare.

Comunque è vero che la crisi energetica sta facendo paventare una disoccupazione seria, che raggiungerà il 6 per cento entro il 1974. Le grosse Case di Detroit hanno già cominciato a licenziare decine di migliaia di operai, la Chrysler ha dato il via alla costruzione di auto «minori» come la Plymouth, abolendo completamente la costruzione di grossi packiderni; la Cadillac ha messo in vetrina i suoi prodotti lussuosi riducendoli di 600 dollari ciascuno onde attirare gli acquirenti; le rivendite di benzina chiudono le pompe alla domenica (tanto gli autisti hanno fatto il pieno il sabato) e sulle autostrade, grazie alle diverse leggi statali, c'è chi guida a 50 miglia orarie e chi sfreccia a 70 miglia perché, dicono i legislatori di alcuni Stati (California in testa): «E' difficile far ridurre la velocità agli autisti, molti dei quali vanno a lavorare e devono far presto».

Il senatore HENRY JACKSON, candidato democratico alla presidenza è «chairman» di vari sottocomitati senatoriali e conosce a fondo la situazione. Egli dice: «Se il governo americano voleva veramente scongiurare questa crisi non solo nazionale ma mondiale, avrebbe dovuto iniziare a "lavorare" seriamente tre o quattro anni fa. Nel 1968, dinanzi a Santa Barbara, sulla costa californiana, alcuni

Facciamo il PUNTO dopo il primo MESE di circolazione controllata in ITALIA

Razionamento corporativo

SPECIALI PER AUTOSPRINT

mentre si
annuncia
il «pesce»
del 1.
aprile

ROMA - Due notizie, proprio in chiusura di un '73 da archiviare, se non proprio da seppellire, hanno caratterizzato i convegni (di Teheran e del Kuwait) dell'organizzazione dei paesi esportatori di petrolio, che riunisce i produttori dell'area incentrata nel Golfo Persico. La prima, è che per non venire meno alla legge economica della domanda e dell'offerta la O.P.E.P. (una sigla vale l'altra) ha deciso di raddoppiare quasi il prezzo del greggio, portandolo da dollari 5,11 a dollari 11,60 al barile di 159 litri; la seconda, è che dal 1. gennaio prossimo sarà aumentata la produzione di petrolio arabo nella misura del 10%, come dire che il «taglio» è ridotto al 15% soltanto. Si tornerà quindi ad estrarre di più dai pozzi dell'Arabia Saudita, di Bahrein, del Kuwait, di Qatar, degli Emirati Arabi, della Siria, dell'Egitto, dell'Algeria e della Libia. Nella stessa conferenza del Kuwait è stato deciso di adottare un trattamento di favore a certi Paesi «buoni» come il Giappone, le Filippine, la Gran Bretagna, la Francia, il Belgio e la Spagna, che potranno avere, a condizioni da stabilire, tutto il petrolio che vorranno. L'Italia e tutto il resto del mondo occidentale (con la sola eccezione di Stati Uniti e Olanda, i «cattivi» da embargo totale) potranno acquistare solo l'85% della normale fornitura prima del «taglio» avvenuto nel settembre scorso.

Per fortuna nostra, e degli altri Paesi dalla struttura scricchiolante, il raddoppio del prezzo del petrolio greggio non significa necessariamente l'aumento del 100%, o quasi, del prezzo della benzina alla pompa. E' noto infatti che alla determinazione del prezzo/litro intervengono numerose voci relative a spese generali sensibili solo per forniture di centinaia di tonnellate. Il prezzo della benzina in Italia è di quelli definiti «politici»: lo decide il Governo attraverso il C.I.P. (se il ritocco è ad esclusivo beneficio delle compagnie petrolifere) o attraverso un decreto-legge, approvato entro 60 giorni dalle Camere (se il ritocco comporta in tutto o in parte una maggiore aliquota fiscale).

Stando così le cose è assai difficile, per non dire impossibile, che le imprese multinazionali riescano a strappare al Governo Rumor 70-80 lire in più al litro, anche perché è in atto «il conto in tasca» alle imprese che operano nel nostro Paese da parte della Finanza. Si ha ragione di credere che il massimo aumento concedibile dal C.I.P. si aggiri sulle 20 lire/litro, una maggiorazione tecnica che secondo gli esperti (di parte, naturalmente) assicura anche un margine di guadagno. La faccenda dei prezzi al dettaglio è oggi, più di ieri, delicata e pericolosa. In un suo intervento-commento dopo il vertice di Teheran, lo Scia di Persia, ha ammonito i paesi occidentali sudditi-per-forza del petrolio medio-orientale e nord-africano che eventuali speculazioni sui prezzi (come avviene da noi) possono provocare ritorsioni, perché «non è giusto — ha detto Reza Pahlevi — che il greggio acquistato a 16 dollari il barile in Nigeria venga poi venduto a 30 sulla costa atlantica degli Stati Uniti, come non è giusto che i Paesi importatori del nostro petrolio ci aumentino, per pareggiare la bilancia commerciale, il prezzo dei loro manufatti.»

Il quasi certo rincaro della benzina decorrerà quasi certamente a fine gennaio o ai primi di febbraio, non prima comunque dello scarico del greggio che le superpetroliere avranno trasportato dal Golfo Persico circumnavigando l'Africa. Sarà quello l'ultimo aumento (salvo più gravi emergenze) prima dell'adozione della «tessera» per il razionamento stabilito ormai per il 1. aprile. Da quel giorno si

Lino Ceccarelli

CONTINUA A PAGINA 24

CONTRAVVENZIONI ed INCIDENTI 3-9 dicembre

	Per limite di velocità	Per divieto di circolazione	Incidenti
POLIZIA STRADALE	1205	648	49
CARABINIERI	129	1493	47
VIGILI URBANI (solo capoluoghi)	56	722	—
Totale	1390	2863	96

CONTRAVVENZIONI elevate dalla Polizia Stradale nei giorni 1 e 2 DICEMBRE, divise per compartimenti, e relative al superamento dei limiti di velocità e ai divieti di circolazione. INCIDENTI con feriti rilevati solo sulle strade ordinarie (nessun incidente con feriti in autostrada), relativi solo al giorno 2 dicembre.

Compartimento	Limite di velocità		Divieto di circolazione		Incidenti con feriti
	autostrade	strade ordinarie	autostrade	strade ordinarie	
ANCONA	—	—	—	6	1
BARI	—	—	1	35	1
BOLOGNA	—	—	7	15	1
BOLZANO	3	5	2	2	—
CAGLIARI	—	1	—	15	—
CATANIA	—	3	2	33	—
CATANZARO	—	8	73	89	—
FIRENZE	—	20	1	25	—
GENOVA	4	8	5	9	—
L'AQUILA	—	1	3	9	1
MILANO	33	17	8	39	2
NAPOLI	4	4	6	46	1
PADOVA	5	22	3	21	1
PALERMO	—	5	—	27	—
PERUGIA	—	1	—	1	—
POTENZA	—	—	—	2	—
ROMA	—	4	3	36	1
TORINO	1	22	—	32	1
TRIESTE	—	61	1	13	1
TOTALE	50	182	115	455	11
	232		570		

settimane: una dotazione supplementare può essere concessa in caso di necessità dalle prefetture. Il contingentamento per gli olandesi è invece di 72 litri.

In GRAN BRETAGNA e in ITALIA il razionamento è in funzione della cilindrata delle automobili e quindi dei loro consumi. Ma mentre il Governo di Londra considera solo «possibile» questa misura, quello di Roma la ritiene ormai inevitabile: l'automobilista italiano dovrà imparare finalmente a fare da sé, se dovrà cioè amministrare con ocularità e buon senso la dotazione per non restare a piedi prima della fine del mese. Non sono molti i Paesi in cui vige il divieto di circolazione nei giorni di festa: Belgio, Danimarca, Germania e Italia. Fino al 6 gennaio va anoverata anche l'Olanda, poi ci sarà libertà in conseguenza dell'adozione del razionamento. In GERMANIA, a partire dal 19 gennaio, sarà adottata per ogni fine settimana la circolazione alternata dei veicoli con targa che termina con numero pari o dispari.

Ogni lunedì, puntuale e soddisfatto, il Presidente del Consiglio on. Rumor elogia il senso di civismo e di responsabilità degli italiani che hanno evitato di percorrere strade ed autostrade in automobile. Secondo noi, e non per svalutare il «self-control» dei nostri connazionali, la chiave del riuscito esperimento è nelle multe piuttosto pesanti per i trasgressori: da 100 mila ad un milione di lire. E dire che non è poi tanto, in rapporto a quanto si paga in OLAN-

DA (ammende fino a 2 milioni 300 mila lire ed a sei mesi di prigione, con sequestro del mezzo), in GERMANIA (da 120 mila lire a 36 milioni!), in BELGIO (fino a 45 milioni di lire!) ed in SVIZZERA per le tre domeniche di prova e cioè il 2, 9 e 16 dicembre (fino a 8 milioni di lire).

Per quanto riguarda i LIMITI DI VELOCITÀ, essi differiscono da paese a paese, soprattutto in funzione delle abitudini locali, del tipo della rete stradale, delle prestazioni delle vetture. In GIAPPONE per esempio, quel Governo non ha deciso alcun limite, preferendo ricorrere all'invito ad una velocità più moderata per risparmiare più carburante possibile. Pare che gli automobilisti nipponici abbiano corrisposto in pieno alle attese delle autorità... in Italia il doppio (e temporaneo?) limite se è ammissibile sul piano analogico e psicologico, si rivela quanto meno discutibile in fatto di economie (per niente accresciute) e di rischi (certo più elevati).

Il «pacchetto» delle misure decise dal Governo per fronteggiare la crisi petrolifera (e non solo quella) è soggetto in grazie a Dio, a continue revisioni e correzioni e non è escluso che si giunga ad una modifica del limite autostradale che consenta velocità fino a 140 orari. Sarebbe una soluzione che pregiudicherebbe solo parzialmente il futuro della produzione Gran Turismo e Sportiva delle nostre Case e dei nostri carrozzieri. Speriamo bene.

pozzì sull'oceano cominciarono a perdere olio senza che nessuno muovesse dito. Bastava che quell'olio venisse incanalato in territorio per ricavarne miliardi di barili. Ma le grosse compagnie petrolifere americane non erano né sono interessate all'estrazione dell'olio che rende poco, mentre, se distillato, frutta il doppio. Per cui le mastodontiche società petrolifere preferiscono importare anziché estrarre. E' noto che gli Stati Uniti importavano il 6 per cento della produzione dai Paesi arabi e lo rivendevano poi maggiorato.

Alla proposta di «Re Riccardo» (Nixon) a proposito di razionamento, fa eco però quella del «Robin Hood» della «Underworld», della MOB, leggete mafia se vi aggrada. «Per ogni tagliando emesso dal governo, metteremo sul mercato 100 tagliandi falsi, stampati con una perfezione impressionante» garantiscono questi citati personaggi.

Il deputato JAMES WRIGHT, parlando delle società petrolifere ha detto: «Nixon dovrebbe far pagare le tasse alle grosse compagnie che quest'anno hanno guadagnato somme favolose, e non agli operai». Il legislatore del Texas però è del parere che sarebbe meglio razionare la benzina anziché portarla a 50 cents il gallone (quattro litri) poiché colpirebbe così

solo il ceto medio. Comunque va fatto notare che, al momento, la benzina regolare costa 46 cents, ed un aumento di 4 cents certamente non manderebbe in rovina nessuno.

Parla il senatore Jackson: «E' una vergogna che proprio l'America debba venirsi a trovare nelle medesime condizioni di alcune nazioni europee prive di materie prime. Noi abbiamo — prosegue Jackson — nelle Montagne Rocciose del Colorado tanto carbone, tanto sedimento di materiali geologici depositati in sottili strati che potrebbero essere separati mediante pressione calda, capace di ridurre questi sedimenti in olio crudo. Grazie a queste riserve e grazie a migliaia di pozzi ora inattivi, l'America potrebbe disporre di un quantitativo di barili d'olio sei volte superiori a tutta la riserva mondiale».

Nel corso della nostra inchiesta in seno al Dipartimento dei Trasporti, abbiamo appreso che entro il 1979, le sole montagne del Colorado produrranno 100 mila barili al giorno, ma le compagnie che prenderanno l'appalto dovranno spendere 250 milioni di dollari per gli impianti speciali. Si prevede che entro il 6 gennaio inizieranno i lavori. Questa operazione, ci spiegava un esperto, purtroppo distruggerà 80 mila acri di terreno e le relative piante mentre la pollution in

quella zona diverrà pesantissima ma, si commentava, «non si possono avere due cose senza pagare un tasso». Intanto, migliaia di operai hanno trascorso il Natale in disoccupazione.

«Se fossi in loro non riderei tanto — commentava un tecnico del Dipartimento Scambi Esteri. — Gli arabi importano 500 milioni di dollari di materiale, macchine ed armi dagli USA. Riderà bene chi riderà per ultimo».

Lei crede, ho chiesto ad un funzionario del Ministero dei Trasporti, che nel 1974 le corse automobilistiche in USA potranno essere bloccate?

«Tutto dipenderà dalla situazione «mondiale» più che nazionale. Certo che gli interessati a questo ciclopico commercio (per gli americani tutto è commercio) non si lasceranno portar via 700 milioni di dollari di «affari» e se vi saranno delle restrizioni, i suddetti chiederanno al capo della Casa Bianca di fare a meno di volare con aerei che «bevono» in un solo volo più carburante di 33 bolidi di Indy impegnati in due gare».

E proprio in previsione che il governo federale possa colpire le corse automobilistiche, i principali esponenti del mondo delle quattro ruote si sono portati a Washington per ricordare ai deputati e senatori dei vari Stati che l'automobilismo sportivo è uno dei più importanti settori.

Anche Daytona non dovrebbe soffrire molto essendo vicina ai centri principali e lo stesso potremmo dire di Indianapolis, ma per Watkins Glen la situazione appare più grave in quanto il 50 per cento degli spettatori hanno bisogno di più di 20 galloni di benzina per portarsi sulle colline del Glen.

«Naturalmente stiamo parlando come se già fosse stato imposto il razionamento — dice Bill France ad Autosprint — ma per eventuali brusche cadute all'ultimo momento, resteremo a Washington e svolgeremo un intenso «lobbying» sino a che la situazione delle corse non sarà limpida e promettente».

Mentre tecnici e dirigenti non appaiono affatto allarmati della situazione, il Daily News (il solito giornale anti-corse) è uscito poco prima di Natale con un articolo di Bill Verigan il quale, prendendo lo spunto dal «panico europeo» ha tentato di gettare il panico anche dentro le mura nazionali. Lo stesso «zar» della crisi energetica, mister Simon ci ha detto: «E' un allarmismo anticipato, voluto, che non condividiamo. Ancora l'acqua alla gola non ce l'abbiamo. Siamo un pochino più fiduciosi. Forse il domani sarà migliore».

l. m.

CONTINUAZ. DA PAGINA 23

tornerà a circolare liberamente nelle festività. Al Ministero dell'Industria è pronto un progetto-bozza per la disciplina di questo provvedimento congiunturale. Secondo fonti attendibili, per ora, la tessera sarà di tre tipi con assegnazioni corrispondenti a 15, 30, 40 litri la settimana. La ripartizione è per categoria di persone, o di automobili visto che l'assegnazione è per targa (con libretto di circolazione in regola e assicurazione obbligatoria in vigore).

Alla prima categoria appartengono i «diportisti», coloro cioè che possono anche fare a meno dell'automobile; alla seconda, gli impiegati, gli operai, in genere i dipendenti ed i liberi professionisti, che adoperano l'automobile per andare da casa in ufficio o al negozio e ritorno; alla terza, i rappresentanti di commercio o simili, coloro cioè che fanno dell'automobile lo strumento indispensabile della loro attività (sarebbero esclusi i piloti...). Naturalmente, questo progetto-bozza non accontenta. Prima fra tutte s'è levata la voce dell'ANFIA, l'assocostruttori, la quale appoggiata anche dall'ACI, pretende che sia fatto ricorso a tre coefficienti in relazione a tre classi di cilindrata (fino a 1000 cc., fino a 1500 cc. e oltre 1500 cc.) tanto per assicurare a tutti una stessa percorrenza media settimanale. In Gran Bretagna, si fa notare, le tessere — già assegnate, per un razionamento che non si sa quando e se sarà adottato — sono quattro, per quattro classi di cilindrata (fino a 1000 cc., fino a 1500 cc., fino a 2200 cc. e oltre 2200 cc.). Assai dibattuta, anche perché taluni sostengono che abbia un riflesso inflazionistico, è la proposta di liberalizzare il mercato della benzina per forniture superiori a quelle razione.

Il ministro La Malfa è dell'opinione che vendendo benzina non-contingentata a 300-350 lire al litro si possono risolvere problemi immediati senza dover attingere a casse semivuote. Sarebbe un correttivo forse indispensabile, magari socialmente poco equo, ma certo sufficiente a far quadrare certi conti fiscali, riducendo al minimo il previsto disavanzo (da benzina) che a fine '74 si aggirerebbe sui 500 miliardi di lire, stando ai consumi in regime di austerità.

Frattanto il Poligrafico è in attesa di commissioni, né a sua volta ne ha fatte per garantirsi la carta e l'inchiostro necessari per la stampa di oltre 10 milioni di tessere. Una decisione dovrebbe maturarsi entro il 15 gennaio, ultima data utile perché il razionamento possa decorrere dal 1. aprile. Occorreranno infatti circa 60-70 giorni prima che le tessere potranno essere stampate e distribuite (da chi?). Sempre al Ministero dell'Industria stanno per essere sbloccati i listini-prezzi delle case costruttrici. Sul capo dell'automobilista italiano sta per cadere un'altra spada di Damocle: si annunciano variazioni, in più, oscillanti tra l'8 e il 15% percentuali queste peraltro non definitive, risalendo ormai a settanta mesi fa. C'è da temere che l'anno nuovo ci porti un altro aumento, che è sacrosanto riconoscere alle case, ma ad aggiornare i nostri stipendi chi ci pensa?

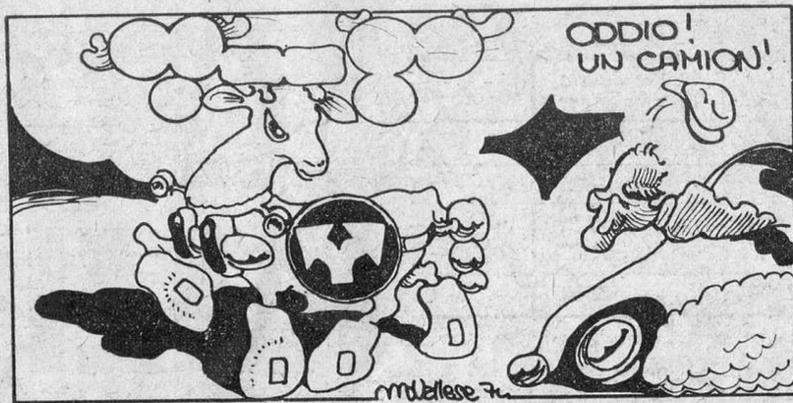
I. C.

La Befana ci toglie anche il gas liquido

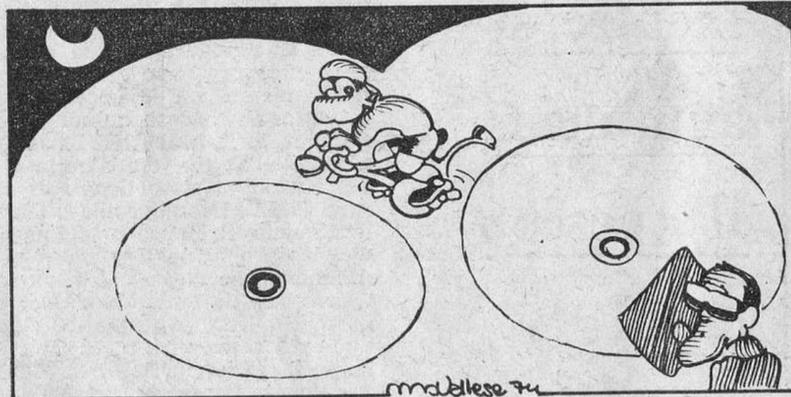
ROMA - La Befana, sotto le spoglie del Ministero dell'Industria e Commercio (d'intesa con quello dei Lavori pubblici), porta un altro regalo ai «cattivi» automobilisti: dal 7 gennaio 1974, infatti, verrà sospesa negli impianti autostradali e strade normali l'erogazione del gas liquido che verrà riservato esclusivamente all'uso domestico.

Le autorità finlandesi, preoccupate per il continuo eccidio di renne sulle strade, nonostante l'applicazione già attuata di vernice fosforescente sulle corna, ha deciso di munirle anche di catarifrangenti che le renderanno anche più visibili agli automobilisti notturni.

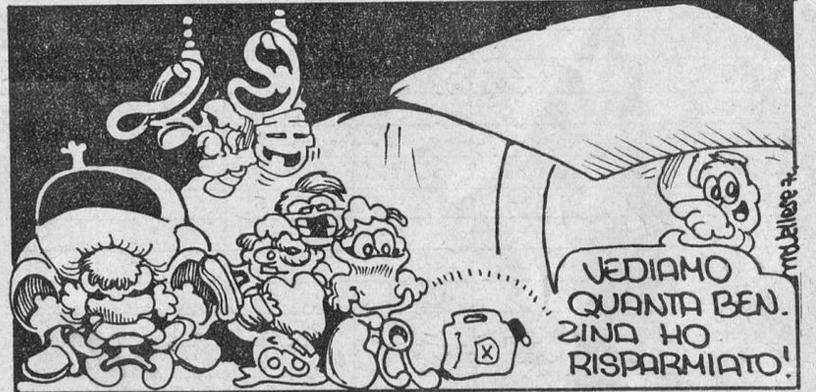
... Nell'ambito del premio giornalistico General Motors per la sicurezza stradale, la giuria ha deciso di assegnare anche un particolare riconoscimento a Piero Casucci per «l'approfondito commento apparso su un mensile dell'agosto scorso».



Un vigile di Casalecchio di Reno (Bologna), nella terza domenica del «tutti a piedi» ha fermato due pedalatori in tandem, contestando loro l'uso di un «mezzo balneare», a suo dire non assimilabile alla categoria delle biciclette. Le risate degli astanti lo hanno fatto desistere dal proposito multerecio...



La riscoperta della bicicletta, cui siamo stati costretti dall'austerità, ha evidenziato anche il pericolo che questi veicoli rappresentano in situazioni di scarsa visibilità. Per ovviare a ciò, una ditta statunitense ha già messo in commercio particolari gommature che risplendono come tubi al neon grazie ad una miriade di piccolissimi grani di vetro incorporati nel pneumatico in fase di costruzione.



Le domeniche «austere» hanno portato una diminuzione degli incidenti molto confortante, con una eccezione: la eccessiva disinvoltura con cui i ragazzi più giovani ed i bambini affrontano soprattutto in bici le strade «quasi» deserte di traffico, ha fatto aumentare in modo preoccupante l'investimento di essi da parte dei veicoli circolanti, siano essi mezzi pubblici o taxi. Va a finire che, quando si trarranno le conclusioni di questo periodo di austerità, accanto al carburante risparmiato dovremo contare i piccoli ciclisti investiti.



I nuovi «angeli» (del gasolio)

In questi momenti di crisi petrolifera, non sembrava vero alla signora S. B. di Castel Franco Veneto di essere riuscita a convincere il proprietario di un'autobotte a darle il pieno di gasolio per riscaldamento. Alla fine dell'operazione ha pagato ed ha ringraziato. Peccato che invece di immettere gasolio, la pompa avesse succhiato quello che ancora c'era nella cisterna...



Thomas Barrett di Edina, nel Minnesota, ha trovato un biglietto da cinque dollari sotto il tergicristallo della sua auto, assieme al seguente messaggio: «Avevo disperato bisogno di benzina, e così ho preso la vostra, ma non sono un ladro». Era domenica, e le stazioni di servizio erano chiuse.



Le norme di austerità ed il conseguente scatenarsi domenicale di allegre brigate di ciclisti e pattinatori ha risvegliato nei vigili un desiderio di rigida applicazione delle norme. Pare che i pattini non siano previsti fra i «veicoli», e che anche i bambini in triciclo debbano muoversi solo sul marciapiede. Altrimenti, multa!



NEW YORK - Un volante al posto del manubrio di una bicicletta non è certo una novità assoluta. Se ne vedevano da tempo, specie nelle località balneari di moda, impugnati da esibizionisti a pedali. Ora, giunge da New York questa foto, accompagnata da una notizia che riferisce come il 16enne John Cruz ha « reinventato » il volante per bici, che, a sentir lui, dà molta più sicurezza del normale manubrio. Qualche difficoltà l'avrà a frenare, forse. Questo adattamento è tornato attuale ora, in cui ad andare in bici nei giorni festivi siamo costretti, e rappresenta forse il tipico surrogato di questa epoca del compromesso. Si salva così la capra dell'automobile con i cavoli dei nuovi « modelli di sviluppo ». A meno che anche questo « volante » per bici non dia ombra agli ecologi, tanto da indurli a dar vita ad una campagna per il rispetto del « manubrio naturale ».



I sindacati provinciali degli autoferrotranvieri romani hanno messo in rilievo che fra i loro compiti c'è anche quello di garantire l'incolumità fisica del personale viaggiante, al centro di episodi spiacevoli causati dall'irritazione del pubblico nei giorni festivi di appiedamento. Pare che in queste giornate il personale sia sottoposto ad uno stress ben maggiore di quello già snervante dei giorni feriali, pur con il traffico caotico.



Anche in Svizzera, chi lavora di domenica è esente dal divieto di circolazione in auto. Ma le autorità di Zurigo hanno precisato che i permessi domenicali non saranno concessi a coloro che praticano la più antica professione del mondo. Pertanto, le molte « donne » che normalmente pattugliavano la città a bordo di lussuose automobili dovranno tornare — alla lettera — « passeggerie ».

Il j'accuse del presidente ALFA LURAGHI

Proprio nei giorni di varo (post elettorale novembrina) dell'austerità nazionale, il dr. GIUSEPPE LURAGHI, il coraggioso Presidente dell'Alfa Romeo (tanto scomodo per i politici di piccolo e gran cabotaggio), rese ad una Agenzia ufficiale romana queste risposte sui problemi difficili che certi « blocchi » e certe scelte ammantate di intellettualismo spicciolo avrebbero creato all'Automobile, indiscutibile motore del miracolo economico italiano, di un Paese cioè che — senza altre risorse — aveva trovato nelle quattro ruote la sua « miniera ».

A oltre un mese di distanza, il lucido argomentare del dr. Luraghi ha mantenuto tutta la sua validità ed efficacia. Perciò consideriamo giusto ed opportuno proporre le parole del Presidente Alfa nella loro intierezza (e non purgate, come hanno fatto i pochi giornali che le avevano riprodotte a suo tempo). Sono parole che ognuno deve meditare, parole ben più significative di quelle vacue esercitazioni di equilibrismo dialettico e politico di altri personaggi che, pur nella stessa posizione del dr. Luraghi, anzi persino più importante, si sono dissolte da sole (purtroppo a danno di tutti). Non avere il coraggio di denunciare la realtà, è una vigliaccheria della quale — prima o dopo — pagheremo tutti le conseguenze.

Le restrizioni non risolvono: SOFFOCANO

D Superato il primo impatto con la nuova realtà che discende dall'adozione dei provvedimenti anti crisi energetica, l'Italiano medio chiede anzitutto: fino a quando? Cioè in quanto tempo la situazione potrà aggiustarsi e in che misura?

R Credo che nessuno sia in grado di rispondere ora a questa domanda. Io — incallito ottimista — credo che la situazione non durerà a lungo e conseguentemente non dureranno a lungo i divieti. Le restrizioni non risolvono i problemi: esse soffocano il progresso e l'evoluzione. I problemi si risolvono con atti positivi, cioè costruendo e non bloccando.

Civiltà = motorismo

D La stretta dell'austerità ha colpito in maniera più evidente l'automobile e i suoi utenti; si è diffusa l'opinione che da oggi in avanti, almeno per quanto riguarda la mobilità privata, non potrà più essere come prima del 23 Novembre. Si ha cioè l'impressione che il pozzo senza fondo (e giusto di pozzi petroliferi si tratta) si sia all'improvviso rivelato prosciugabile in breve tempo. V'è del vero in questo e, se vi è del vero, quale sarà il futuro dell'automobile diciamo fra venti, trent'anni? E quale quello più immediato?

R Ritengo che non ci sarà svolta: « mille e non più mille ». La mia opinione è che, superata la crisi, tutto ritornerà come prima, perché l'uso dell'automobile non è né un vezzo né un capriccio, ma una necessità. Tanto è vero che lo sviluppo motoristico è di tutti i paesi del mondo e nella mentalità di tutte le popolazioni: esso nasce e cresce ovunque con la civiltà. Sono molti anni che si parla di esaurimento dei giacimenti petroliferi, ma poi ad ogni nuova prospezione la data fatidica viene allontanata. L'energia atomica, l'energia solare e altre energie naturali sostituiranno l'uso del gasolio per la produzione di elettricità, liberando una grossa ipoteca sulla disponibilità del petrolio. Intanto si studieranno motori azionati da altri combustibili e da altre energie: nella utilizzazione di quella nucleare siamo agli inizi. L'impegno degli uomini ha dimostrato di saper risolvere problemi ben più ardui di quello che ci si presenta ora. Certo, anche in Italia, malgrado la presunzione ora di moda di tanti detrattori i quali probabilmente senza rendersene conto, tendono a rovinare una delle poche attività nelle quali i nostri tecnici hanno saputo non farsi sorpassare dai migliori tecni-

ci del mondo, dando lavoro a milioni di persona che del lavoro hanno bisogno per vivere.

D Le restrizioni dei consumi energetici possono portare ad una crisi industriale e conseguentemente ad una crisi occupazionale?

R Certo, questa è la più grave conseguenza della crisi attuale, ben poca cosa sarà il sacrificio di andare a piedi rispetto a quello di perdere il lavoro. Le restrizioni dei consumi di energia provocheranno reazioni a catena nelle varie attività. Se rimaniamo, ad esempio, all'industria automobilistica, è chiaro che le restrizioni provocheranno riduzioni di produzione e, dato che l'automobile è composta di lamiera, parti meccaniche varie, materiali in gomma, materiali plastici, vetri, vernici, tessuti, apparecchiature elettroniche, ecc..., la crisi coinvolgerà rapidamente tali industrie, e conseguentemente le industrie fornitrici di terzo e quarto grado. Le ripercussioni sulla occupazione sembrano inevitabili e la loro entità dipenderà dalla durata della crisi.

D Un paese come l'Italia deve molto del suo reddito nazionale al turismo. Oggi tale attività è certamente handicappata, Lei pensa che ci sia un modo per uscirne salvando, come si dice, moglie e botte?

R Il turismo, e tutte le attività ad esso collegate, sono apparentemente le prime vittime delle restrizioni riguardanti la circolazione. Ma purtroppo solo apparentemente sono le prime vittime, perché le vittime saranno rapidamente assai più numerose. Temo proprio che non sia possibile salvare « moglie e botte ».

Capacità di scegliere

D Infine, a Suo giudizio, questo nuovo stato di cose muterà l'italiano, nel senso che gli farà cambiare l'atteggiamento verso quella che era la civiltà del consumismo o, per usare una definizione più recente, la civiltà dei « ponti »?

R A questa domanda ho risposto incidentalmente prima. La civiltà dei consumi non è una invenzione artificiale, bensì il risultato dell'aspirazione degli uomini di vivere con maggiore comodità. Solo una lunga educazione ai consumi creerà una migliore coscienza e la capacità di scegliere meglio. A ciò non servono certo gli ukase e le proibizioni, che sono validi per i bambini, non per gli adulti. E si tratta di mezzi adatti a superare brevi periodi di malattia: i corpi sani hanno bisogno e cercano espansione, movimento, aria libera.