

Come vedono NERO due «big»

HENRY FORD II

Quando a novembre '73 scoppiò la «borra» del 150 miliardi di deficit nei bilanci del Gruppo FIAT, ci furono subito «pompiere» interessati a spegnere il fuoco delle polemiche subito scatenate. Alla FIAT bastò che l'informazione fosse venuta fuori, il Governo si adoperò per minimizzare, i Sindacati per gridare al tentativo di «repressione», essendosi alla vigilia delle nuove trattative per la «piattaforma continua» dei ritocchi dei contratti. Però che la FIAT fosse in difficoltà serie era ed è un segreto di Pulcinella. Basta guardarsi intorno, domandare a un concessionario quante macchine vende e il calcolo è presto fatto. E' vero che i paragoni veri (col 1972) gli uffici marketing li faranno a metà aprile, perché è tra metà gennaio e metà aprile che c'è in genere il clou delle vendite in vista della primavera. Ma come si può pensare che ci sia qualcuno

che compra automobili, non fosse altro per i problemi di circolazione e benzina in atto?

L'atmosfera nella industria automobilistica è allarmante, fuori ogni squallido gioco di politica d'azzeccagarbugli, come quella che sopportiamo. E tutte le Case

Due significative espressioni dei «boss» dell'auto che più contestano certe scelte economiche dei Governi che si sono scoperti (negli USA come in Europa) una vocazione antiautomobilistica

che operano in Italia guardano alla FIAT. Se cede, la Fiat, la montagna frana. Per ora si maschera. Per esempio la Ford Italia, che non ha vetture utilitarie da vendere (e che è «andata in difficoltà» per il tracollo recente della lira), dopo aver chiuso

in deficit il '73, teme peggio per il 1974. E le altre Case Straniere in Italia (meno forse Simca Chrysler e Renault) hanno lo stesso problema. Solo la BMW fino a qualche settimana fa ha giostrato con le consegne arretrate anche delle sue maxi cillin-

GIOVANNI AGNELLI II

drate. Ma ora? Con la benzina razionata o a 400 lire il litro, col limite di velocità del quale finirà con l'essere barattato il mantenimento dalle Case maggiori con il Governo, pur di ottenere aumenti di listino (che salveranno forse più i conti in «partita doppia» dei propri ragionieri che non certo le vendite), con gli stipendi che a fine gennaio faranno capire ai lavoratori italiani cosa vuol dire pagare le tasse senza remissione, come si può pensare che il futuro dell'automobile (e quindi della nostra industria-motore) possa tornar roseo, se non cambia il modo di pensare dei piloti-politici?

Ci sembra più che mai opportuno, perciò, proporsi di leggere, anche tra le righe, di quello che pensano due «big» del mondo dell'automobile, proprio sul momento delicato. Due personaggi «che contano» (contano nel giro e... contano i soldi veri!...).

Il muro del dollaro

HENRY FORD ha detto

Dopo 3 anni il diluvio!

Dopo tre anni ininterrotti di vendite record, l'industria automobilistica si trova di fronte ad un declino di proporzioni ancora incerte che riteniamo inverta il proprio trend prima della fine del 1974, e ci troviamo altresì di fronte ad un problema nei rifornimenti di carburante, problema che per quanto possa migliorare durante l'anno avrà ripercussioni profonde e durevoli sul carattere dei nostri prodotti.

27 milioni di FORD

Il 1973 è stato per le vendite di veicoli un altro anno record. Le vendite di vetture ed autocarri nel mondo superano i 35 milioni di pezzi, con un incremento dell'8% sulle 33 milioni di unità dello scorso anno. Negli Stati Uniti le vendite di automobili ed autocarri hanno toccato per il terzo anno livelli record. Al termine di quest'anno si saranno forse vendute 11 milioni e mezzo di vetture, il 6% al di sopra dell'anno passato. Il 19% di incremento si è registrato nel settore degli autocarri con 3,1 milioni di unità vendute, oltre un milione di unità in più del 1972.

Fuori degli Stati Uniti, la vendita di vetture raggiungerà 16,6 milioni di pezzi, oltre un milione in più dello scorso anno. Le vendite di autocarri, sempre fuori degli Stati Uniti, si aggireranno sui 3,9 milioni di pezzi, rispetto ai 3,6 milioni del 1972.

Gli investimenti alla «Paperone»

Gli investimenti Ford nel mondo quest'anno hanno toccato i 900 milioni di dollari, circa un terzo più che nel 1972. Approssimativamente due terzi di questa cifra è stata spesa negli Stati Uniti. I nostri piani di investimento per il 1974 non possono non essere che su base programmatica, a causa della forte compressione dei profitti, la crisi energetica e l'incertezza circa le vendite future. Al momento pensiamo tuttavia di effettuare nel mondo nuovi investimenti per un ammontare di circa 1,1 miliardi di dollari.

Abbiamo in animo di spendere oltre 350 milioni di dollari fuori degli Stati Uniti, compresi notevoli investimenti in Spagna, Brasile e Australia. Circa 800 milioni potranno invece essere spesi negli Stati Uniti, di cui circa 100 milioni per far fronte alle richieste governative in materia di sicurezza ed inquinamento.

Le «catene» si adeguano

Nel 1974 nel Nord America noi produrremo 450.000 «piccole» vetture in più del 1973, grazie all'inizio della produzione della Mustang II nei nostri stabilimenti di San José, alla conversione delle catene di montaggio di Chicago dove entreranno in produzione le Torino e grazie anche alla trasformazione delle catene di montaggio di Wayne, nel Michigan, che verranno utilizzate per l'assemblaggio della compact Maverick. Questi ed altri cambiamenti nei nostri stabilimenti statunitensi rispondono al mutamento in atto nella domanda del pubblico, mutamento dovuto all'allarme causato dalla scarsità e dall'aumento nel prezzo della benzina.

Le automobili «piccole» quest'anno rappresenteranno il 42% delle vendite rispetto al 38% del 1972 ed al prevedibile 50% del prossimo anno. Sebbene la domanda di automobili di piccole dimensioni abbia sempre avuto un andamento crescente, le vendite dei modelli '74 di vetture piccole, introdotte sul mercato nello scorso settembre, nelle primissime settimane hanno mantenuto gli stessi livelli dello stesso periodo dell'anno precedente a causa della limitata disponibilità di alcuni dei modelli più richiesti dovuta a scioperi, mancanza di parti di ricambio e bassi stock.

La domanda di vetture medie è pure stata molto sostenuta

e fino ad ora le vendite dei modelli '74 di queste vetture sono aumentate dell'8%. Il recente calo delle vendite si è concentrato nel settore delle vetture standard del mercato americano che sono diminuite del 25% nei primi 80 giorni a partire dal lancio.

Le vendite totali nello stesso periodo sono diminuite dell'8% riflettendo non soltanto la preoccupazione degli utenti sulla disponibilità del carburante ma anche il rallentamento nello sviluppo economico registrato dall'entrata in vigore delle misure restrittive fiscali e monetarie.

L'altalena col petrolio

Le prospettive rimangono comunque incerte a causa dell'embargo arabo nel rifornimento di petrolio che potrebbe far scendere il tasso di incremento del prodotto nazionale lordo negli Stati Uniti fino all'1,5%. Anche se una prossima fine dell'embargo non risolverebbe il problema della scarsità dei prodotti petroliferi, potrebbe però far aumentare l'offerta migliorando le prospettive per l'economia.

Sembra accertato, che le preoccupazioni degli utenti per i prezzi e per la scarsa disponibilità di carburante favorirà la sempre crescente domanda di vetture «piccole». A meno che l'attività industriale venga limitata da ulteriori mancanze di approvvigionamento di petrolio, noi prevediamo che le vendite totali di autovetture avranno una ripresa soltanto nella seconda parte del 1974 con un incremento nelle vendite delle vetture di piccole dimensioni.

La nostra previsione che le vendite al di fuori degli Stati Uniti l'anno prossimo non aumenteranno trova conferma nel fatto che anche in Europa le vendite di automobili sono influenzate negativamente dalla politica antinflazionistica e dalle preoccupazioni dell'acquirente per la mancanza e per i continui aumenti del prezzo della benzina.

Gli aumenti non bastano

La crisi del Medio Oriente dovrebbe avere minori conseguenze sulle vendite negli altri paesi (esclusi Stati Uniti ed Europa). Infatti la maggior parte dei paesi dell'America Latina e quelli Asia-Pacifico sono virtualmente autosufficienti per quel che riguarda la benzina e sono in buoni rapporti con gli arabi. L'11 dicembre dopo aver ricevuto l'autorizzazione del «Cost of Living Council», la Ford Motor Company ha annunciato un aumento di 192 dollari in media a veicolo sui listini 1974. Questa è la prima volta in due anni che la Ford opera aumenti sull'intera gamma per far fronte ai continui incrementi dei costi del materiale e della mano d'opera, riuscendo in tal modo a coprire solamente metà degli oneri assorbiti dalla compagnia durante il periodo stesso.

Gli aumenti di prezzo, tuttavia, non riusciranno ad evitare un abbassamento dei profitti della Ford Motor Company il prossimo anno ma ci daranno la possibilità di raccogliere i fondi necessari a migliorare l'efficienza degli impianti, ad aumentare la produzione di vetture piccole e ad apportare quelle modifiche tecniche che permettano un minor consumo di carburante.

Il «blocco» americano

Il «Cost of Living Council» ha deciso di eliminare controlli sugli stipendi e salari delle Compagnie automobilistiche operanti negli Stati Uniti e sui prezzi delle vetture e dei veicoli industriali costruiti nell'America del Nord, a seguito degli impegni presi dalla Ford e da altre due Case automobilistiche di non mettere in bilancio aumenti di prezzo nel 1974, a meno che non vi siano costrette da cause di forza maggiore.

Malgrado queste limitazioni, abbiamo accolto favorevolmente la fine del controllo sulla industria automobilistica e speriamo che tutto il resto dell'economia sarà libero da controlli nel prossimo futuro. A nostro avviso il programma per la stabilizzazione economica non ha funzionato e sta ora creando in maniera sempre maggiore abusi, storture

GIOVANNI AGNELLI

Presidente della FIAT

● Quando il dollaro stava male, tutti piangevano. Adesso che sta meglio tutti piangono ugualmente. Comunque, la situazione monetaria internazionale è quanto mai fluida ed è certo che al vecchio sistema di Bretton Woods non si ritornerà mai più.

Mancando un punto di riferimento stabile e soprannazionale, ciascuna moneta finisce per rispecchiare la forza dell'economia del proprio Paese; così il suo valore e la sua importanza variano inevitabilmente con le vicende congiunturali.

Più che di «rivincita» si può allora parlare di momento favorevole al dollaro: il che mette ancora più in evidenza la necessità di un nuovo assetto monetario internazionale.

Il petrolio c'è (ma i prezzi?..)

A brevissimo termine c'è un problema di chiara natura quantitativa: si tratta, cioè, di garantire all'industria ed ai cittadini il carburante di cui hanno bisogno, nel quadro di un'economia che deve continuare a svilupparsi. Al di là di questa situazione di emergenza, che considero temporanea, il problema è essenzialmente legato ai prezzi, in quanto le riserve accertate di petrolio, nelle sue varie forme, sono più che sufficienti a coprire i fabbisogni energetici di molte generazioni a venire. D'altra parte, anche l'ipotesi di un razionale sfruttamento di altre fonti energetiche (come ad esempio quelle sottomarine e quelle racchiuse negli scisti bituminosi), è legata ad una prospettiva di non trascurabili aumenti di prezzi.

Il «consumismo» pubblico

Il termine «consumismo» è spesso usato ad effetto; certo, l'aumento dei consumi ha in taluni casi avuto punte troppo elevate e manifestazioni dannose; certo, esso si è concentrato, forse in maniera eccessiva, soltanto in certe parti del Paese o della struttura sociale.

In linea generale, però, bisogna rilevare che negli ultimi vent'anni il tasso di sviluppo dei consumi privati è stato nettamente inferiore a quello del prodotto nazionale. Perciò, parlare di compressione di consumi privati significherebbe condannare questo Paese alla crisi. Gli investimenti ed i consumi pubblici, anche se debbono assumere un ruolo assai maggiore dell'attuale, non sono sufficienti a reggere da soli il peso dello sviluppo.

Il PILOTA che ci vuole

Tutte le sterzate brusche, in politica economica, finiscono con l'essere estremamente costose, sia socialmente che economicamente. Bisogna dare il tempo alla struttura industriale di adattarsi al soddisfacimento di nuovi bisogni; esistono dei «tempi tecnici» necessari per la riconversione, anche solo parziale dei cicli produttivi. Le modifiche di questi tempi tecnici richiedono un'accurata preparazione, a livello sia macroeconomico che aziendale.

Se questi tempi non vengono rispettati, ci troviamo ad avere due strozzature tipiche: da un lato scarsità dei nuovi prodotti domandati, dall'altro, ozio forzato per i lavoratori e gli impianti impiegati in produzioni non più richieste. Oggi più che mai è essenziale dunque una guida chiara di tutto il sistema economico.

Le Regioni delle Patrie

Qualcuno potrebbe dire che l'«Europa delle patrie» vince le battaglie, ma perde poi le guerre, come l'ingresso della Gran Bretagna nel MEC sta a dimostrare. Il processo di unificazione europea ha sempre avuto un andamento caratteristico, per cui si fa un passo avanti e mezzo passo indietro. Nella fattispecie, la battuta d'arresto di Copenhagen sembra essere dovuta più a divergenze sulla ripartizione dei fondi regionali tra i singoli Paesi, che contrasti di principio sulla opportunità di una politica regionale comunitaria. Di questa politica regionale è stato comunque sancito il principio, e questo, nell'attuale situazione, deve intendersi come un primo risultato positivo.

Il Presidente ROGANO convinto (dopo contatti governativi?)

Per correre ad alcool pronto il «PIANO CSAI»

...ma l'ANFIA si è
battuta CONTRO
con (strana)
insistenza

Contro l'alternativa energetica sostenuta dall'Alfa appare così compatto il «blocco» Fiat dell'ANFIA (che forse sarebbe meglio ribattezzare ANFIAT), visto che sia Ferrari che Lancia ed Abarth sono nell'orbita del colosso di corso Marconi. Questo atteggiamento della Fiat sembrerebbe mostrare un indiretto scopo: sganciarsi dalle corse, salvando la faccia di quella che è stata una scelta anche recente. Invece di dire apertamente di no, per ragione di austerità e di crisi in atto nella stessa maxi-azienda, la Fiat cercherebbe di uscire dalle competizioni semplicemente... lasciandole affondare nelle sabbie mobili dei veti governativi. Non si spiegherebbe altrimenti l'atteggiamento ostile del funzionario ANFIA Mormile e di Righi (FIAT) contro l'unica alternativa valida al loro proseguimento se non dovesse sbloccarsi la situazione anche in chiave demagogica.

Ad ogni modo, Rogano ha detto che l'alternativa dell'alcool alla benzina è una realtà fattibilissima. Salva l'effettuazione delle gare internazionali da agganziare alle scelte internazionali, cioè a benzina (e si spera che non vi siano problemi politici alla effettuazione del calendario internazionale), nulla vieta che il calendario di velocità nazionale si possa correre ad alcool, naturalmente ridimensionandolo ed adattandolo (vedi campionati) alle esigenze della situazione. E la scelta è già operante. La decisione definitiva sarà presa il 23 gennaio.

Anche per i rallies il problema sarebbe risolvibile (ed i dettagli tecnici scaturiti dalla riunione successiva di Milano li leggete a parte), con l'accorgimento delle corse, la creazione di campionati regionali ed altre contromosse, sempre però che le Case direttamente interessate lo vogliano veramente. E' insomma ora una responsabilità di scelte da parte di Fiat e Lancia, che sarebbero in sostanziale le prime responsabili dello stop di un'attività che la CSAI, bisogna dargliene atto, ora sta cercando in tutti i modi di continuare.

MILANO - Il piano di emergenza alcool è in atto si aspetta ancora la parola del governo che dovrebbe arrivare entro il 23 di questo mese, una parola che tutti sperano permissiva nel senso della benzina, ma un piano d'emergenza per risultare tale deve venir preparato in anticipo e poter scattare immediatamente. Ed è appunto ciò che si sta facendo.

La passione e la volontà di non lasciare passare date utili di calendario ha già determinato alcuni fatti importanti durante la settimana appena trascorsa. Uno è la riunione tecnica tenuta presso la CSAI per stabilire le modifiche da consentire ai regolamenti. L'altra è quella, alla quale abbiamo direttamente assistito, di trasformazione di un'auto della normale produzione da benzina ad alcool che il Jolly Club ha attuato in previsione dell'uso delle vetture dei gruppi 1 e 3 nella velocità e nei rallies.

La riunione tecnica CSAI, sotto la direzione del suo presidente ing. Carcano, presenti i vari membri con l'aggiunta di Dell'Orto per la motonautica e del consulente tecnico ing. Chiti dell'Alfa, ha stabilito alcune norme che entreranno in vigore nel caso che in Italia le corse debbano essere disputate con l'ormai familiare metanolo (cioè alcool metilico anidro).

Per le Formule 850, Monza, Ford ed Italia la modifica regolamentare che verrebbe concessa è la libertà nella dimensione della pompa di benzina. Questa libertà è in funzione del fatto che il metanolo ha un potere calorifico inferiore alla benzina per cui il quantitativo necessario alla alimentazione è maggiore: con un aumento di consumo attorno all'80% è necessario dar modo di portare al carburatore il giusto quantitativo di combustibile e ciò è appunto possibile aumentando le dimensioni della pompa oltre naturalmente al cambio dei getti che sono comunque liberi. Resta invece vietata la pompa elettrica che potrebbe risultare pericolosa per la sua prerogativa di continuare a pompare carburante anche in caso di incidente fino a quando non viene tolto il contatto. Per la Formula Italia l'orientamento è di stabilire una nuova pompa meccanica che sia la stessa per tutti.

La commissione si è poi occupata delle vetture del turismo GT-CSAI destinate alla velocità e delle vetture dei gruppi 1 e 3 impiegate largamente nei rallies. Anche in questo caso è ammessa la sostituzione della pompa, fermo restando il principio che il tipo debba rimanere ugua-

le all'originale se meccanica, meccanica, se elettrica, elettrica

Nel caso di vetture ad iniezione è ammessa la sostituzione della pompa di iniezione che deve essere della stessa marca di quella originale. La sostituzione della pompa di iniezione non significa aumento delle prestazioni in quanto per arrivare ad un incremento di queste, come sottolinea l'ingegner Nosetto, si deve agire sull'aria che compone la miscela combustibile. Per i gruppi 1 e 3 internazionali, quando l'impiego è per rallies, oltre alla liberalizzazione delle pompe si è deciso di consentire l'uso di serbatoi maggiorati che permettano adeguate percorrenze nelle marce di trasferimento. I serbatoi ammessi sono quelli di maggiori dimensioni previsti dallo stesso tipo di vettura nei gruppi 2 e 4.

Il lavoro della commissione tecnica si è praticamente concluso con queste decisioni in quanto per i gruppi 2, 4 e dal 5 in poi, i regolamenti internazionali lasciano la più ampia libertà e le modifiche potranno essere decise da ogni singolo concorrente. E' evidente che a questo livello potrà essere tentato lo sfruttamento della maggior potenza che il metanolo può offrire. L'aumento del rapporto di compressione è la modifica più naturale.

D'altro canto è difficile pensare quale genere di limitazione regolamentare potrebbe venire introdotta per evitare che il metanolo diventi l'escata a nuovi maggiori costi o alla necessità di disporre di due motori, uno per l'attività nazionale ed uno per quella internazionale.

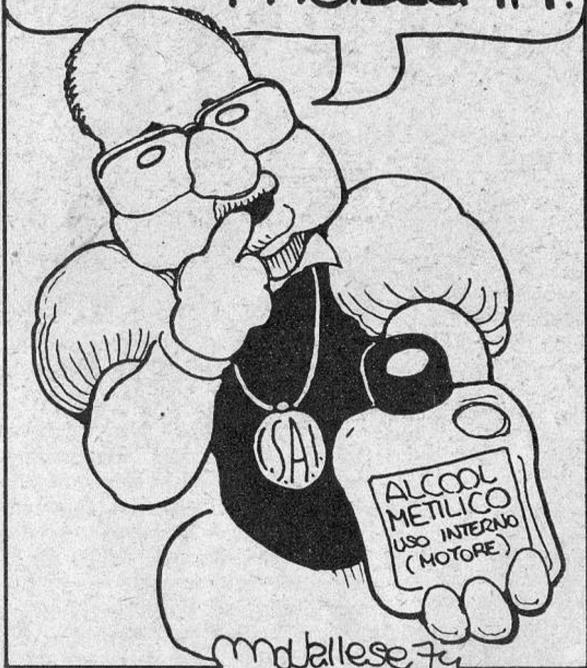
E' questa ragione che, in definitiva, fa sperare anche i membri della commissione tecnica in una ragionevole decisione governativa che tenendo conto dell'interesse anche economico che il mondo delle corse richiama intorno a sé, consenta l'uso della disponibile ma più cara benzina.

Gabriela Noris

● I lavori per rispettare al cento per cento le misure di sicurezza imposte dalla CSI, sono quasi conclusi a THRUXTON. Ora c'è una doppia barriera armo davanti ai terrapieni all'esterno della pista. Oppure i terrapieni sono stati livellati per fare posto a uscite di sicurezza lunghe al meno 200 metri. La rimozione di certi terrapieni ha ridotto la zona di visibilità per il pubblico, che ora è più o meno limitata al primo terzo del giro totale. Qui i terrapieni sono stati resi più alti e fatti in pendenza, appunto per migliorare la visibilità. Diversamente da Brands Hatch, nel 1974 i prezzi d'ingresso su questo circuito non verranno aumentati di molto.

● E' confermato che si sta studiando la possibilità di accorciare il circuito di OULTON PARK, ma non è probabile che la decisione venga presa nel prossimo futuro

ETERE O
NON ETERE.
QUESTO E' IL MIO
PROBLEMA!



TORINO - Iniziativa in mattinata con il tema dei limiti di velocità, che ha visto divise le Case grandi da quelle di dimensioni più ridotte (e del quale avete letto a pag. 2), l'incontro informativo fra gli aderenti all'ANFIA tenutosi a Torino la scorsa settimana ha imboccato, nel pomeriggio, il tema delle competizioni.

Era presente il presidente della CSAI, ing. Rogano, che ha portato sul tappeto con insospettata energia (ricordando le sue reticenze di Mantova) l'alternativa dell'uso dell'alcool, sempre che in sede politica non si scioglia il nodo riguardante la benzina per le corse. Da questo atteggiamento del presidente CSAI appare chiaro che Rogano, nei suoi contatti romani, ha avuto sentore di «pericoli» governativi e proprio l'aver presentato l'alternativa «alcool» deve averlo sbloccato.

La reazione dei rappresentanti dell'ANFIA è stata singolare: solo l'Alfa (rappresentata da Busso, Fedi e Sirtori, quest'ultimo un esperto chimico) si è schierata coerentemente con la sua linea alcoolica. Si poteva presumere che fossero i funzionari ANFIA, già contestati a Mantova, a cercare una sorta di rivalsa, ma sulla scia di quella che sembra la «linea Fiat» si sono schierati contro l'alcool anche la Lancia, la Ferrari e l'Abarth, sia pure queste due ultime case con motivazioni più interlocutorie.

Singolare l'atteggiamento della Ferrari, che per bocca dei suoi rappresentanti dr. Gozzi e Piero Lardi ha sostenuto una cautela verso le corse, ad alcool che contraddice persino il noto atteggiamento favorevole dell'ing. Ferrari nella faccenda ed i trascorsi «autarchici» della casa di Maranello. Nella loro «contestazione», i due portavoce modenesi hanno fatto pesare la necessità di lunghe prove (parlando di 4 mesi) per aggiornare i motori al metanolo. Ragioni confutate dai rappresentanti dell'Alfa Romeo con sufficiente tranquillità, che sembra persino aver causato repliche anche poco generose in tema di spese.

Con i campionati a gironi torna il Volante d'Argento?

ROMA - Fra i tanti «ripieghi» che sono allo studio per la continuazione delle competizioni nonostante l'attuale crisi, indipendentemente dal tipo di carburante che si userà prende piede l'ipotesi di una ristrutturazione dei calendari nazionali sulla formula dei raggruppamenti regionali. Si tratterebbe del sistema studiato da tempo, indipendentemente dall'austerità, per la F. Italia e che, vista la situazione, sarebbe il dispositivo di emergenza anche per le altre categorie. Prendendo come esempio il campionato motociclistico juniores, da sempre imperniato su tre gironi, verrebbero create delle zone geografiche a seconda della dislocazione degli autodromi, nelle quali verrebbero raggruppati i piloti di ogni categoria.

Non è d'altronde una novità: il «Volante d'Argento» (il campionato G. 1 del dopo guerra) e l'attuale «Challenge FISA» ricordano molto da vicino la probabile trovata della

CSAI ed anche le gare addestrative per i piloti della F Junior della primavera-estate del '60 (a Vallelunga per il sud ed a Monza per il nord) seguivano un simile criterio.

Anche in questo caso comunque non ci sarebbe stata una necessità assoluta ed il piano ha ancora delle probabilità per venire bocciato proprio per il parere sfavorevole dei diretti interessati, vale a dire i piloti.

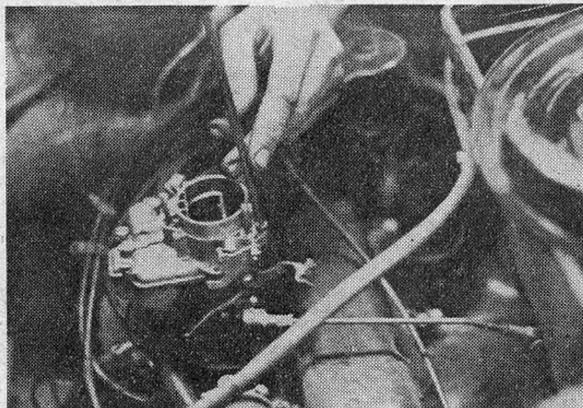
«Costa già tanto correre che spendere 10.000 o 20.000 lire in più per le trasferte lunghe non inciderebbe poi molto». E' questo il ritornello di molti piloti che, anche perché alcuni hanno già stretto degli accordi per partire assieme dividendo le spese, sembrano disposti anche a questo ulteriore sacrificio.

Verrà seguita la linea «rigida» della CSAI o quella «morbida» dei piloti? Certo i gironi stanno molto a cuore a Rogano e C. perché, al pari

dell'alcool, servono a creare una immagine austera dell'automobilismo che in tale modo non sprecherebbe nemmeno la benzina per i trasferimenti. Purtroppo occorre aggiungere che con quei particolari strati dell'opinione pubblica sempre pronti a puntare l'indice accusatore sulle corse, questi accorgimenti per prevenire il minimo commento negativo non sembrano poi tanto campati in aria.

Sempre per questa ragione alla CSAI sperano che l'alimentazione ad alcool sproni i tecnici verso la ricerca di carburanti alternativi da usare comunemente, con grossi vantaggi anche per chi non può digerire le corse. E se questo non bastasse, si stanno già studiando delle formule basate sul consumo, altro punto di forza non indifferente nell'elenco dei benefici che le corse potrebbero portare all'utenza normale.

d. b.



Dalla benzina al metanolo in poche battute: a sinistra, si svuota il serbatoio dalla benzina; sopra, si sostituiscono i getti nel carburatore, ed infine (sotto) si rifà il pieno di metanolo



Ecco come si «prepara» una 127 ad alcool **10 minuti e 420 lire!**

MILANO - Tra gli interessati all'attività automobilistica ci sono naturalmente le scuderie ed il Jolly Club, il più vasto tra i sodalizi che radunano piloti della velocità e dei rallies, ha affrontato il problema della sperimentazione del nuovo combustibile in maniera concreta. In una delle due officine della scuderia, quella di Bollate, alle porte di Milano, diretta da Gero Bernardi, destinata alla preparazione dei motori delle auto ufficiali, gli esperimenti sono stati fatti su auto

to è stata svuotata della benzina mentre venivano rapidamente sostituiti getti e freno aria del carburatore: dal getto del massimo di 135 si è passati ad uno di 275. Quello del minimo di serie, da 40 è stato portato a 70. Il freno aria invece è stato ridotto dall'usuale 150 a 145.

In meno di dieci minuti, con 420 lire di pezzi, la 127 era di nuovo pronta ad andare in moto usando il nuovo carburante. Contro ogni aspettativa, visto che quando si parla di alcool vien fatta presente la difficoltà di accensione, il motore si è avviato subito. Breve periodo di riscaldamento in officina e giro di prova nei pressi del garage con alcuni litri di metanolo nel serbatoio. Tutto bene: la macchina non muta sostanzialmente le sue prestazioni e non presenta buchi di carburazione percepibili, almeno in una prova di questo tipo. Una cosa è certa e superiore a qualsiasi possibile diffidenza preconcetta: il motore continua ad andare davvero anche a metanolo!

Il rischio dell'isolamento

Per la 127, per giunta, non si pone neppure il problema dell'aumento di portata della pompa di benzina in quanto quella di serie è dimensionata in maniera sufficiente alle nuove esigenze. Resta la necessità di sapere come potrà avvenire il rifornimento di metanolo alle corse: l'AGIP — ci dice Roberto Angiolini — è disposta ad offrire veicoli per il rifornimento, cosa che hanno allo studio anche la Fina e la Mobil.

Anche il costo, con le eventuali tasse che potrebbero essere decise per l'uso automobilistico di questo sostituto della benzina, rimane accessibile ed inferiore a quello della benzina stessa che quando verrà razionata pare rag-

giungerà prezzi da buon vino d'annata.

In definitiva la soluzione per le corse esiste e nessuno potrà impedire che vengano disputate. Resta il punto del rischio di creare in Italia un mondo isolato rispetto all'attività sportiva europea. E' un rischio obiettivo che potrebbe però presentare una parte positiva nelle prospettive di sviluppo tecnico che il metanolo offre. Rispetto al punto nero di dicembre, quando sembrava che per le corse dovesse finire tutto, oggi le cose sono molto migliorate: le corse si faranno e starà al governo la scelta del come.

g. n.

Una «miscela» AGIP benzina-metanolo

ROMA I componenti della «troika» tecnica, cioè Chiti, Galmanini e Salvay, che sono stati delegati dalla sottocommissione tecnica della CSAI ad indagare sui problemi che si creerebbero con l'uso dell'alcool nelle competizioni, sono stati nei giorni scorsi a Roma per conferire con i responsabili Agip del settore corse. I tecnici dell'ente di stato, in un primo tempo ottimisti ed entusiasti, sono apparsi in questo colloquio un po' meno eccitati dall'idea dell'alcool, forse perché fiduciosi in una soluzione «a benzina» delle corse. A prezzo maggiorato ma benzina (che vede ormai l'AGIP figurare come sponsor sia per Ferrari e Lancia che — sembra — per l'Alfa). Ad ogni modo, l'Agip potrebbe mettere a disposizione qualche cisterna ma non molte, ed ha suggerito di rivolgersi ad altre case petrolifere per i servizi.

Sempre a proposito dell'Agip, giunge da Milano la notizia di prove eseguite (su suggerimento della Lancia?) con una miscela composta da 70 parti di benzina e 30 parti di alcool metilico. I tecnici dell'Agip hanno detto che si potrebbe usare tranquillamente nei motori attuali senza modifiche, anche per la circolazione normale. Con essa si otterrebbe in sostanza una economia del 30% sul consumo di carburante che risulterebbe essere uno degli obiettivi dell'austerità. Con economie di costo rispetto al 100% di benzina e — sembra — senza problemi fiscali, oltre che con la possibilità di miscelazione direttamente in raffineria.

Intanto il Governo non ha deciso se passare al razionamento

La benzina costerà soltanto di più?

ROMA Per il razionamento si va per le lunghe. Negli ambienti del Ministero dell'Industria circolano in questi giorni voci che metterebbero addirittura in forse il ricorso al provvedimento restrittivo. In questo senso c'è una analogia in riguardo alla Germania, dove quel Governo ha deciso di ripristinare la circolazione festiva e di evitare così il razionamento, adducendo motivi soddisfacenti nel rapporto alla... passata paura della crisi petrolifera.

La Germania però non è l'Italia; un Paese il nostro dove esiste oggi il problema di contenere le spese e ridurre al necessario le importazioni. L'ipotesi di scartare la tessera sarebbe stata presa in considerazione a Roma, dove taluni qualificati e competenti esperti, politici e non, si stanno chiedendo se è più opportuno mettere in vendita benzina direttamente a prezzo maggiorato (350 o 400 lire). La disponibilità di carburante sarebbe così assicurata a tutti gli utenti ma in misura proporzionale alle possibilità delle loro tasche.

Al razionamento si potrebbe fare ricorso soltanto per i meno abbienti, per coloro cioè che — non potendo acquistare carburante ad un prezzo troppo elevato — ne farebbero richiesta (ai carabinieri, presenti quasi dovunque sul nostro territorio) di un quantitativo supplementare a prezzo calmierato. In sostanza sarebbe stato accertato l'effetto che le 350 e 400 lire al litro hanno sulla massa degli automobilisti nello scoraggiare i consumi della benzina.

Per altro diverse sono le difficoltà che si frappongono alla realizzazione del progetto-tessera («che è bene comunque preparare per non farsi cogliere di sorpresa il giorno in cui fossimo costretti al razionamento», dice il ministro Ciriaco De Mita). Tale difficoltà riguardano la ripartizione in categoria di utenti ed in classi di cilindrata che sarebbe di complicata soluzione; la stampa su carta filigranata, ancora da ordinare, delle tessere per impedire contraffazioni ed imitazioni (in questo caso i tempi richiesti dal Poligrafico per la fornitura sarebbero certamente più lunghi); la distribuzione dei documenti alla quale oggi come oggi non possono certamente provvedere le poste e nemmeno l'ACI che pure con uffici decentrati costringerebbe migliaia e migliaia di automobilisti a consumare buona parte della benzina razionata per raggiungere lo sportello e ritirare i buoni.

Contro l'orientamento del Comita-

to per la Tessera, insediato presso il Ministero dell'Industria presieduto dal sottosegretario Stefano Servadei, che vorrebbe ricorrere esclusivamente alle poste, è stata avanzata un'altra proposta, una via di mezzo: l'ACI si occuperebbe della consegna dei buoni nelle grandi città, e le poste nei piccoli centri (dove, dicono, il suo servizio non lamenta i molti gravi ritardi). In definitiva, siccome noi siamo un popolo che ha bisogno ancora di essere condotto per mano (al contrario per esempio di quello tedesco...) non ci viene riconosciuta la facoltà di distinguere tra necessario e superfluo e ben ci sta quando il ministro La Malfa considera ormai inevitabile il doppio mercato della benzina. Perché, anche secondo lui, molta gente ci penserà due volte prima di programmare un costoso viaggio in automobile.

I criteri di assegnazione dei buoni (e quindi dei quantitativi) sarebbero stati modificati negli ultimi giorni, le categorie dei veicoli sarebbero per la benzina sei:

- 1 Auto di potenza fiscale fino a 13 CV;
- 2 auto di potenza fiscale oltre i 13 CV;
- 3 Autobus e pulmann;
- 4 Autocarri e simili;
- 5 Motocarri;
- 6 motociclette, scooter e ciclomotori.

Per il gasolio le categorie si ridurrebbero a cinque, con l'eliminazione della «uno», in quanto non esistono auto-diesel con potenza inferiore ai 13 CV.

Le tessere di due colori (per la benzina e per il gasolio), avrebbero una validità semestrale; resta ancora però da chiarire la suddivisione dell'utenza in categorie e la relativa entità del razionamento (sembra possibile un'assegnazione di diciotto litri per vettura al di sotto dei 1000 cc e 25 per vettura di cilindrata superiore oppure, in alternativa, di 15, 20 e 40 litri a seconda se l'utente non ha necessità di circolare, se ce l'ha questa necessità o se questa necessità è strettamente legata alla sua attività professionale).

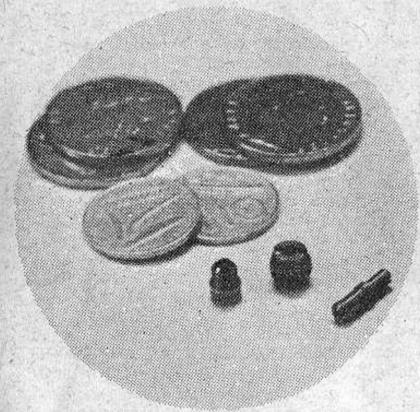
Per finire, un'annotazione sull'esito del viaggio dei due ministri arabi, l'algerino Abdelsalem e il saudita Yamani. Sono venuti a Roma per verificare il nostro «doppio gioco» e per pretendere un'inevitabile «distinguo» del governo italiano che, per non scontentare Israele e i Paesi Arabi, scontenta se stesso. I due «ambasciatori» medio-orientali, chiamiamoli così, hanno lasciato la capitale dichiaratamente soddisfatti, in attesa però che il governo Rumor e la Farnesina sollecitino ufficialmente l'applicazione integrale della risoluzione delle Nazioni Unite che impone agli Israeliani di abbandonare i territori arabi occupati già nel 1967.

Se non ci sarà questa affermazione, le forniture all'Italia potrebbero subire un taglio come nei casi previsti per i paesi «nemici»; se viceversa questa affermazione (già fatta dal Giappone e dal Belgio) in riconoscimento della legittimità delle aspirazioni territoriali arabe vi sarà, allora avremo tutto il petrolio di cui abbiamo bisogno. C'è di più: in questo secondo caso, l'Italia potrà certamente vantare un privilegio maggiore — rispetto ad altri Paesi Occidentali — nell'esportazione verso l'area araba di prodotti finiti e di attrezzature meccaniche.

Lino Ceccarelli

● Dal 14 al 17 maggio prossimi si terrà, nel PALAZZO DEI CONGRESSI RAI di Amsterdam, l'ESPOSIZIONE INTERTRAFFIC '74 nel corso della quale verranno prese in esame tutte le iniziative di sviluppo per l'avvenire della circolazione.

● Il 1973 ha fatto segnare il primato dei transiti al traforo del MONTE BIANCO. Durante lo scorso anno sono passati nel tunnel circa un milione di autoveicoli, cifra superiore a qualsiasi previsione fatta durante la realizzazione dell'opera.



Ecco i pochissimi ed economici getti che convertono una 127 ad alcool. Costo: 420 lire

di serie prendendo a modello base la popolare 127 Fiat.

Per dimostrare la validità dei risultati raggiunti, al di sopra di ogni possibile «correzione tecnica» segreta, sabato mattina Roberto Angiolini, della scuderia milanese, ci ha mostrato le facili operazioni di trasformazione a partire dal garage dell'autoleggio AVIS, dove era stata affittata una innocente e normale 127 da adattare a metanolo.

Portata al garage del Jolly l'au-



Lo scandaloso «golpe» contro uno dei nostri rari «uomini giusti al posto giusto»:
GIUSEPPE LURAGHI

Presidente ALFA ROMEO

LURAGHI LASCIA L'ALFA ROMEO

Fanfani mette ordine

Con una relazione a sorpresa, preparata insieme al segretario democristiano, il ministro Nino Gullotti pone agli enti una serie di condizioni ed apre con essi una trattativa sui programmi. E' la premessa per la riforma delle partecipazioni statali o lo strumento per un controllo più efficace da parte del partito di maggioranza? Salta il presidente dell'Alfa Romeo, per la sua ostinazione nel proporre, contro il parere dei sindacati e delle forze politiche, nuovi investimenti al nord, che comporterebbero l'immigrazione forzata dal Sud ad Arese di almeno quarantamila persone, nel giro di pochi anni, e una spesa di 120 miliardi in una zona già ampiamente industrializzata

ALFA

l'orgia del potere

Con questo articolo su «IL MONDO» del 1. novembre 1973 prendeva il via l'operazione anti-Luraghi. Le informazioni offerte al compiacente articolista mostravano chiaramente i risvolti, gli scopi e i mandanti dell'iniziativa tutta d.c.

ROMA Il dr Giuseppe Luraghi non è più il presidente dell'Alfa Romeo. E' da escludere infatti che nella prossima assemblea degli azionisti (che sono due, IRI per il 49% e Finmeccanica, la sua finanziaria di settore, per il 51%) in calendario per il 24 gennaio si possa prendere atto della «buona volontà» di un Luraghi disposto a condividere il piano-Alfa revisionato dall'IRI. Nel caso restasse in carica fino al 31 di cembre '74, giorno che segna la fine del suo mandato triennale e l'inizio del pensionamento. E' da escludere anche che il partito socialista, sulle prime così propenso a sostenere la causa-Luraghi («è uno che la pensa come noi», dicono nella sede del PSI), voglia andare più in là di una vibrata protesta, già manifestata peraltro al presidente Rumor ed al ministro delle Partecipazioni Statali, Gullotti. In sostanza un atteggiamento troppo ostile dei socialisti urterebbe contro il piano governativo di lottizzazione del potere che prevede l'IRI esclusiva «riserva di caccia» della Democrazia Cristiana. Al alzare la voce ci ha provato, tra gli altri, il vicesegretario (milanese) del PSI Bettino Craxi, ma pare che il segretario De Martino (napoletano) sia riuscito a convincerlo sull'opportunità di tenere la bocca chiusa adducendo valide argomentazioni in chiave elettorale. Anche la denuncia del vice di De Martino, il milanese Giovanni Mosca è finita nel nulla. Infine il meeting convocato sabato 12 dal ministro repubblicano Bucalossi, «valutando negativamente i metodi cui si è fatto ricorso nel provocare la crisi», ha chiesto addirittura un dibattito parlamentare entro il 24 gennaio.

La notizia che ha fatto precipitare la situazione nell'Alfa Romeo, e nell'opinione pubblica nazionale l'aveva data il segretario socialista milanese Luigi Vertemati martedì 8 gennaio. Nella circostanza definì un «assurdo tecnico» le dimissioni di sette consiglieri d'amministrazione dell'Alfa Romeo, tutti democristiani, a due giorni dalla convocazione del consiglio. La molla che ha fatto scattare le dimissioni anticipate sarebbe stata azionata dall'IRI e della Finmeccanica, stante il loro dissenso di fondo con il presidente Luraghi. I dimissionari... su commissione sono, come abbiamo detto, sette e rappresentavano la maggioranza (50%+1) nel consiglio d'amministrazione della società milanese; essi sono: il dr. Erasmo Peracchi, vicepresidente dell'Alfa e presidente della Provincia di Milano; il dr. Giorgio Tupini, vicepresidente dell'Alfa e presidente della Finmeccanica; l'ing. Riccardo Baldini, l'avv. Mario Brancaccio, nipote del presidente dell'Unione Industriali e segretario della DC di Napoli (che non avrebbe mai partecipato ad un consiglio d'amministrazione!); il dr. Alberto Cesaroni; il dr. Francesco Viezzoli, direttore centrale dell'IRI; il rag. Vincenzo Torriani (organizzatore del Giro d'Italia e mai eletto onorevole DC).

I sei consiglieri rimasti al loro posto erano (fino a giovedì 10, giorno della seduta, invalidata perché non si era raggiunto il numero legale): il dr. Giuseppe Luraghi, presidente dell'Alfa Romeo e presidente dell'Alfasud; il dr. Raffaello di Nola, amministratore delegato dell'Alfa Romeo; il dr. Iginio Allosio; il dr. Adolfo Bordini; l'avv. (democristiano) Dionigi Pavesi; l'avv. (socialista) Alessandro Fabbri, attualmente in Brasile. Prima di decedere dalla doppia funzione di presidente e consigliere, il dr. Luraghi ha voluto che fosse comunque riportata a verbale una serie di dichiarazioni che potessero consentire la ricostruzione (naturalmente di parte) della vicenda, dalle origini ai giorni nostri, che ha interrotto malamente un quattordicennio di presidenza.

Come premessa, Luraghi avrebbe sottolineato la scorrettezza giuridica dei consiglieri dimissionari i quali avrebbero potuto almeno manifestare le proprie volontà nella sede più opportuna, il consiglio d'amministrazione appunto. L'ultimo comunicato dell'ufficio stampa dell'Alfa Romeo, responsabile del quale è il dr. Camillo Marchetti, è uscito da via Gattamelata nel pomeriggio dell'8 gennaio. Fino al 24 gennaio, giorno dell'assemblea degli azionisti, l'ufficio-stampa dovrà tacere: il collegio dei sindacati, cui per statuto e nella circostanza derivano i poteri di ordinaria amministrazione, gli ha imposto l'«embargo». Nell'ultima nota luraghiana si legge che «il presidente Luraghi ha proposto nuove importanti iniziative nel Mezzogiorno, rapidamente realizzabili e capaci di creare circa 10.000 nuovi posti di lavoro, ritenendo invece di non poter accettare di impegnarsi per la costruzione di una nuova fabbrica per assemblare e montare nel Sud 70.000 vetture l'anno, sottraendole alle produzioni di Arese. Data la situazione decisamente sfavorevole per le vendite di autovetture nei prossimi anni in conseguenza della crisi petrolifera mondiale, tale quantitativo di vetture rappresenterebbe la metà dell'attuale produzione annuale di Arese. I reparti di cui si vorrebbe imporre il trasferimento nel Mezzogiorno occupano circa 4.000 lavoratori; non essendo pensabile di licenziare una massa tanto elevata di dipendenti, a parte ogni altra considerazione, un'eventuale promessa nel senso sopraindicato per il Sud rimarrebbe lungamente tale, suscitando solo aspettative pericolose. Sarebbe quindi opportuno rimandare l'esame del problema a quando saranno possibili più approfondite decisioni».

La disponibilità di Luraghi a riprendere il dialogo con l'IRI i Sindacati ed il Governo per la definizione del progetto-Alfa secondo gli indirizzi di programmazione economica nel Mezzogiorno è soltanto apparente: l'inqualificabile comportamento della maggioranza del consiglio d'amministrazione rende perfettamente inutile il gesto di Luraghi. Il fatto poi che il «colpo di mano» sarebbe frutto di un'oscura (ma mica tanto, vista l'evidenza della matrice) e complessa manovra di potere portata a termine dalla DC di Fanfani e Gullotti, con una mano del ministro per il Mezzogiorno Donat Cattin, e dall'IRI di Petrilli e Medugno, sta a significare che ormai non è più possibile ripristinare lo «Stato quo». I democristiani sono stati gli unici a non prendere posizione contro la crisi dell'Alfa ed il siluramento di Luraghi, meritandosi così la paternità del «golpe».

Ai bene informati non sarebbe pure sfuggito il patto che De Mita e Gava, i ras della DC ad Avellino e a Napoli, avrebbero stretto tra loro per spartirsi la grossa fetta degli investimenti dell'Alfa Romeo nel Sud, ed in particolare nelle province di loro competenza. E dire che il dr. Luraghi, pur ammettendo simpatie per il PSI, alimentava importanti amicizie con uomini-DC come Piccoli e Ferrari Aggradi. «Che i democristiani mi sopportassero — avrebbe detto Luraghi — era una cosa scontata, ma che mi mettessero alla porta proprio non me lo aspettavo. Giorni fa Fanfani si congratulò con me per come progrediva l'Alfasud... Comunque, a questo proposito ho qualche carta da giocare e la metterò sul tappeto al momento buono...».

Lo leggano tutti!

«...Credo che ogni cittadino, soprattutto se ha delle responsabilità nei confronti del Paese, abbia il dovere di evitare che anche il Governo commetta degli errori. E' spiacevole che nel tentativo di far ciò sia necessario arrivare a certi estremi. Ma se tutti continuiamo a dire di sì per salvare i nostri posti, mi sa spiegare lei dove andrà a finire questo nostro Paese? Molti anni di lavoro mi hanno insegnato che è molto più facile dire di sì ad un ordine sbagliato, perché poi è facile darne la colpa agli altri, che dire di no pagando di persona. E io ho detto di NO ad un ordine che considero sbagliato...».

(da una intervista sul «Corriere della Sera» di sabato 12 gennaio 1974)

Giuseppe Luraghi, 69 anni, milanese, tecnocrate e letterato, ha l'avversione per i sottili giochi politici e per gli equivoci che ne possono scaturire. Secondo i suoi «fedelissimi» alla base del conflitto di opinioni con l'IRI ci sarebbe un equivoco sull'interpretazione della parola «raddoppio». Per Luraghi «raddoppio» (di Arese) significa raddoppio della produzione che, attualmente di 140.000 vetture-anno, è pari al 65% della utilizzazione degli impianti; per gli altri «raddoppio» s'intende moltiplicare per due investimenti e mano d'opera.

Da presidente, Luraghi — che non dimentichiamoci è stato il pioniere dell'industria automobilistica nel Sud — avrebbe voluto aprire nel Mezzogiorno 10.000 nuovi posti di lavoro (fonderia, stampaggio, cerchi-ruota, veicoli industriali e aeronautica), riservando almeno 4.000 posti ad Arese.

Di contro, il programma-IRI prevede: 1) trasferimento in Campania (Avellino?) di tre catene di montaggio dell'Alfetta in uno stabilimento di nuova costruzione per 5.000 dipendenti, 2) trasferimento, nella zona, della fonderia di Arese, 3) incremento dell'occupazione nei vecchi stabilimenti di Pomigliano d'Arco, 4) incremento dell'occupazione nell'Alfasud per 3.000 posti in più necessari ad assicurare una produzione di 1.000 vetture al giorno, 5) costruzione di uno stabilimento (in collaborazione con la Fiat) di motori diesel veloci, 6) costruzione di una fabbrica di cerchi-ruota, 7) incremento di organico nelle filiali Alfa nel Sud.

A ferragosto il CIPE (il comitato interministeriale per la programmazione economica) rimandò... a ottobre il progetto-Luraghi, suscitando contemporaneamente polemiche e pressioni a tutti i livelli. Eppure il presidente dell'Alfa Romeo non si aspettava il rinvio a giudizio, dal momento che — come disse due mesi fa a Giorgio Manzini di Paese Sera: «I nostri programmi furono regolarmente approvati già nel 1968 e successivamente confermati da tutti gli organi competenti, compreso il CIPE,

ed autorizzati pure ogni anno dal Parlamento. Così la società tra l'altro impegnata con il massimo sforzo nel Sud, è andata gradualmente potenziando gli impianti dello stabilimento di Arese secondo i mezzi a disposizione, ed alcuni di tali impianti per ragioni tecniche ed economiche, sono stati adeguati allo sviluppo massimo previsto. Un blocco in queste condizioni porterebbe come conseguenza di avere ad Arese costosi impianti squilibrati e soprattutto di non raggiungere la dimensione minima economica ritenuta indispensabile per poter disporre di un impianto concorrenziale a livello europeo».

Però lo sviluppo di Arese dal 1969 (l'anno dell'«autunno caldo») ha accusato gravi e comprensibili ritardi. Si calcolava allora, l'esigenza di una mano d'opera di 28.000 unità per produrre 1.000 vetture al giorno; adesso la previsione è salita a 37.000 (tra riduzione dell'orario di lavoro e assenteismo soprattutto) contro una disponibilità attuale di 22.000 dipendenti. Se con l'IRI, però, l'assunzione di almeno 14.000 nuove unità provocherebbe nell'area industriale di Arese un'autentica scelerizzazione per l'immigrazione (dal Sud) di oltre 42.000 persone. Da qui, sempre secondo l'IRI, la necessità in alternativa di un decentramento industriale dell'Alfa Romeo che impedisse in primo luogo il prelievo della mano d'opera dal Mezzogiorno.

La linea (di difesa) di Luraghi, ormai abbandonata, consisteva nel far capire quanto lontano fosse il giorno in cui la nuova fabbrica dell'Alfanord in Campania sarà capace di produrre a pieno ritmo 70.000 Alfette l'anno, un modello tra l'altro che non troppo bene si concilia con il futuro andamento del mercato in regime di restrizioni. Ecco perché Luraghi pretendeva ad ogni costo il potenziamento (completare gli impianti e recuperare la competitività produttiva compromessa negli ultimi tre anni) degli stabilimenti di Arese per un investimento massimo del 20 per cento contro l'80 per cento destinato all'ammmodernamento dei processi tecnologici ed all'ulteriore miglioramento dell'ambiente di lavoro (come da richiesta dei sindacati). Nel frattempo, diceva Luraghi, costruiamo pure nel Sud un'altra fabbrica di automobili, senza fretta, anche con la prospettiva possibile di una diversificazione produttiva (autobus, per esempio) Ma da quest'orecchio l'IRI non sente.

Ormai è troppo tardi per ripensamenti e riscatti. Ormai l'ente di Stato si è compromesso, mettendosi apertamente sotto braccio con la burocrazia ministeriale. In questo clima, la mediazione dell'onorevole Granelli (DC), ex-vice presidente dell'Alfa Romeo, in favore della reintegrazione di Luraghi, non avrebbe molte probabilità di successo: Granelli è l'unico democristiano infatti ad avere riscontrato nelle vicende Alfa di questi giorni «metodi immotivati, inammissibili e compiuti».

Intanto, l'onorevole Gullotti, e gli altri come lui, temono gli uomini-manager della statura di Luraghi e per questa ragione sta provvedendo (o ha già provveduto) a limitare in futuro l'autonomia di gestione dei leaders delle aziende pubbliche a partecipazione statale.

Frattanto si è accesa la lotta politica per occupare la scodola poltrona di Luraghi nei nuovi uffici dirigenziali di Arese. Si sono fatti e si fanno nomi per la successione a Luraghi attingendoli dagli ambienti DC, Alfa Romeo e IRI: GRANZOTTO (ex-amministratore delegato della RAI e attuale presidente della Federeditore), DE LUCA (direttore del Telegiornale), DE MICHELE (il sindaco di Napoli), PERACCHI (vicepresidente dell'Alfa e presidente dell'amministrazione provinciale di Milano), DI NOLA (amministratore delegato dell'Alfa Romeo). In questo elenco va inserito pure il nome del socialista GIANLUPO ORSI, amministratore delegato della Terni, e del parente di Gronchi.

Negli ambienti del dicastero delle Partecipazioni Statali si sostiene che la nomina del nuovo presidente dell'Alfa «deve tener conto dell'esigenza necessaria ad assicurare la continuità della gestione industriale». Dopo che i 7 «golpisti» hanno disertato la riunione di Consiglio per evitare le dichiarazioni verbalizzate di Luraghi, l'Assemblea della Società si svolgerà il 23 gennaio.

Nei prossimi giorni si saprà di più circa le probabili dimissioni del dr. Giuseppe Luraghi dalla carica di presidente dell'Alfasud, dimissioni che potrebbero essere decise prima che l'Alfa Romeo (88% del pacchetto azionario), l'IRI e la Finmeccanica possano provocarle. Circa il futuro della scuderia dell'Alfa Romeo, l'Autodelta, è troppo presto fare delle previsioni. E' certo che, stando almeno alla pubblicità che se ne ricava, le corse costituiscono per l'Alfa un motivo in più per convincere certa clientela nella scelta delle Giulia e dell'Alfetta, limite di velocità permettendo. Insomma, dovrebbe essere assicurata continuità alle imprese dell'Autodelta nell'Euroturismo con l'Alfetta e nel Mondiale Marche (è forse l'anno del titolo!) con le 33TT3.

Per il presidente-da-corsa, Luraghi, che nel '50 sospese l'attività agonistica dell'Alfa per riprenderla nel '60 in tempi migliori, sarebbe una grossa soddisfazione. L'unica, ma la più bella.

ESCLUSIVO

AUTO
SPRINT

«L'ALFA deve continuare le corse anche senza di me!»

MILANO - «L'Alfa Romeo deve continuare a correre, anche se io non sarò più presidente...» così ci ha detto il presidente dell'Alfa Romeo dott. Luraghi nell'intervista che ha rilasciato ad AUTOSPRINT.

E' un Luraghi calmo e pacato quello con cui abbiamo parlato, un Luraghi che ci tiene a dire: «Non parlo per fatto personale, ma perché sono convinto che così facendo non si faccia il bene dell'Alfa Romeo». E continua: «Stante l'attuale situazione è assurdo pensare di portare la produzione di 70.000 vetture al Sud, si parla di cattedrali nel deserto tante volte, ma qui credo che non si faranno neppure le cattedrali... Se alcuni mesi fa pur trovandomi già dissenziente avrei potuto discorrere con l'IRI per trasferire in Campania uno stabilimento, oggi come oggi, stante l'attuale momento economico e sociale è semplicemente assurdo il solo pensare di parlarne».

Luraghi ci tiene a sapere i risultati della nostra inchiesta fatta ad Arese, ci chiede ripetutamente se gli operai hanno capito che si sta cercando di «buggerarli», che 70.000 vetture al sud vuol dire 4000 licenziamenti ad Arese, e che tutto ciò è un attacco alle industrie del Nord che già vacillano. Portare via la produzione dove è già il sistema dell'ignoranza totale...

Alla risposta che è nostra intima convinzione parlando con gli operai che essi abbiano capito, Luraghi è contento. «Se non altro, — dice — qualcuno ha capito, almeno spero, che a me sta a cuore sia il Sud che il Nord, ma non si può rubare impunemente dei posti di lavoro a chi li ha già».

Abbiamo rivolto alcune domande al presidente dell'Alfa, queste sono state le sue risposte:

D - Come potrebbero convincerla a rimanere al suo posto, anche tenendo conto del risultato dell'inchiesta che AUTOSPRINT ha fatto ad Arese?

R - «La domanda è imbarazzante... la cosa è arrivata ad un punto che non credo sia possibile ciò, non credo

neppure che mi verrà proposta una alternativa per rimanere».

D - La sua partenza porterà delle conseguenze fra i suoi collaboratori al vertice, sapendo che il suo staff lo ha sempre appoggiato in tutto, e anche in questa circostanza?

R - «Spero proprio che la mia partenza non porti niente di tutto ciò. In una riunione che ho avuto l'altro giorno con tutti i dirigenti, li ho esortati tutti a rimanere. Sono sempre stati molto bravi fino adesso, diventino ancor più bravi, e moltiplichino la loro attività, perché qui non si tratta di una questione personale, qui si tratta di salvare l'Alfa Romeo in un momento che è molto difficile. Spero proprio che questa mia indicazione venga seguita».

D - Che cosa rimpiange di più lasciando l'Alfa Romeo?

R - «Il non aver compiuto l'opera, è il mio maggior cruccio, mi manca ancora qualche cosa... mi dispiace lasciare i miei collaboratori, abbiamo lavorato tanti anni assieme e bene... queste sono le due cose che mi dispiacciono di più».

D - Dopo tanti anni, da intellettuale a uomo dell'automobile, che cosa risponde a coloro che identificano l'auto come responsabile di tutti i mali della società di oggi?

R - «E' una pazzia del momento. Il mondo è vuoto d'automobili, non dobbiamo guardare a Milano, a Roma, a Londra o a Buenos Aires dobbiamo guardare a quei popoli che appena ottengono qualcosa vogliono l'automobile. L'automobile è all'inizio della sua era, man mano che un popolo arriva ad un determinato livello di vita chiede l'automobile, la vogliono gli indiani e anche i cinesi anche se non ce l'hanno, i russi appena l'hanno potuta avere la vogliono. Il problema è stato che l'automobile è stata fatta crescere indiscriminatamente, non ha seguito tutti i problemi di struttura per un inserimento migliore dell'automobile nel livello di vita attuale. In qualsiasi regime l'automobile risponde effettiva-

mente alle esigenze di un determinato livello di vita. Io credo (anche se può sembrare un assurdo) che l'automobile è arrivata ad essere un servizio pubblico proprio per un fatto ecologico fondamentale. Le fabbriche devono essere tutte spostate fuori dai gruppi cittadini, e non possono neanche essere troppo raggruppate perché altrimenti si creano delle situazioni di concentrazione. Questo sparpagliamento porta alla impossibilità materiale di avere dei servizi pubblici irradiati sul territorio in modo tale da poter soddisfare questa esigenza. Quindi, certo che i servizi pubblici dovranno essere incrementati, ma alle fabbriche, la massa degli operai ci arriveranno solamente con l'automobile!».

«A parte il fatto che andare alla domenica da Milano a Como per prendere un po' d'aria non credo che sia un fatto molto negativo...».

D - Investimenti meridionalisti a parte, quali scelte non ripeterebbe come presidente di una industria automobilistica, in particolare dell'Alfa Romeo?

R - «Francamente, guardi, io non voglio dire che non abbia fatto degli errori, ne ho fatti moltissimi: però non credo di dover rettificare quelli che sono stati gli orientamenti presi».

«Nel Sud abbiamo creato l'Alfasud, e malgrado tutte le stupide cose che dicono quella è l'unica reale unità importante manifatturiera nel Sud, veramente vitale ecc. Poi del resto abbiamo concentrato tutte le nostre produzioni di veicoli industriali e di motori d'aviazione sempre nel Sud, credo che questa sia una strada giusta».

«Nel Nord abbiamo concentrato determinate produzioni, e mi pare che le stiamo portando avanti, abbiamo orientato la nostra produzione in un settore di veicoli medi che mi pare sia quello che si è dimostrato più logico non solo qui da noi ma nel mondo».

«Abbiamo continuato la nostra attività di carattere sportivo perché ne siamo convinti. Ho percorso una strada che rifarei, non vedo modestamente di dover rettificare qualcosa di sostanziale, sono convinto di quello che ho fatto, d'altra parte i risultati parlano da soli...».

D - Pensa che se lei lascerà l'Alfa Romeo, vi saranno delle conseguenze immediate o in prospettiva per il futuro delle corse?

R - «Spero di no, io sono convinto che l'Alfa Romeo debba continuare a correre, in particolare modo ora che abbiamo una macchina e un motore competitivo. Poi la nostra produzione di serie deve molto alle esperienze che abbiamo avuto in gara, questo l'ho sempre detto e lo ripeto, la nostra tecnica d'avanguardia è costantemente aggiornata con l'esperienza che l'équipe guidata dall'ing. Chiti fa tutti i giorni».

D - Se lascia l'Alfa Romeo si dedicherà al giornalismo o alla politica?

R - «Alla politica no...».

D - E' più difficile costruire un'auto di successo o scrivere un libro di successo?

R - «Sono difficili tutti e due, ma è più difficile costruire un'auto di successo, perché un libro è opera di un uomo solo, mentre per un'auto è una somma di collaborazione fra molti uomini».

Dopo la chiacchierata Luraghi è più disteso, è contento, soprattutto dal fatto che la stampa tutta al 99 per cento gli è solidale in questo frangente. Fra tutti gli attestati di solidarietà che gli sono giunti da tutto il mondo, ad uno tiene in particolare: una lettera di Enzo Ferrari

Giancarlo Cevenini



CHI E' Giuseppe Eugenio LURAGHI

L'uomo

Nato a Milano il 12 giugno del 1905. Si è laureato in scienze economiche nel 1926, e ha iniziato a lavorare nel settore tessile. Dal 1930 al 1950 è stato al Gruppo Pirelli come direttore generale di diverse società italiane ed estere. Divenne poi direttore centrale Pirelli, consigliere d'amministrazione, e membro del comitato direttivo della soc. It. Pirelli, e presidente di numerose società del gruppo. Nel 1950 entrò a far parte del gruppo IRI, prima come consigliere, e vice direttore generale della SIP e delle società di tale gruppo, quindi come direttore generale e consigliere d'amministrazione della Finmeccanica e delle società di tale gruppo, fra le quali l'Alfa Romeo. Dal 1956, lasciato il gruppo di Stato, andò fino al 1960 presidente della Lanerossi e delle società del gruppo. Alla fine del 1960 ha assunto la presidenza dell'Alfa Romeo e della COGIS; è anche presidente dell'Alfa Romeo Alfasud e della SPICA (studi impianti consulenze automobilistiche) consigliere della SIP e della SIEMENS, e vice presidente dell'ente Fiera campionaria di Milano.

Lo scrittore

L'ATTIVITA' LETTERARIA E PUBBLICISTICA

LIBRI DI POESIE: Presentimento di poesia (ed. Garzanti); Gli angeli (ed. Guanda); Cipressi di Van Gogh (ed. Scheiwiller); Le stagioni (ed. della Meridiana)

TRADUZIONI: «Poesie di Rafael Alberti (ed. della Meridiana); «Lo spauracchio» di Rafael Alberti (ed. di Drama)

CRITICA D'ARTE: Portinari (ed. della Meridiana); disegni di Portinari (ed. ILTE); Israel (ed. ILTE); Brasil (ed. ILTE).

ALTRI LIBRI PUBBLICATI: «Due Milanesi alle piramidi» (ed. Mondadori); «Le macchine della libertà» (ed. Bompiani); «Milano dal quattro al milione» (ed. Baldini e Castoldi).

Oltre a questi libri l'ing. Luraghi è redattore della rubrica «AFFARI ECONOMICI» del settimanale TEMPO, oltre ad essere collaboratore di numerose riviste di carattere economico e sociale italiane ed estere. Ha fondato con Leonardo Sinigaglia la rivista «PIRELLI», e «CIVILTA' DELLE MACCHINE».

CHE COSA DICONO GLI OPERAI DI ARESE

Un plebiscito (ma senza «firme»)

ARESE - «Luraghi è per noi dell'Alfa Romeo quello che per i tifosi dell'Inter è stato Moratti... Luraghi ha saputo imporre il nome Alfa Romeo nel 14 anni che è stato alla sua guida sia nel campo industriale che in quello sportivo... Adesso che le sue teorie (passate) sulle industrie nel Meridione si sono dimostrate giuste (Alfasud) lo accusano di antimerdionalismo... Per me c'è di mezzo la politica... anche se ho letto che il nostro presidente ha negato questa possibilità, dicendo che è tutta una questione sorta per una divergenza di vedute "tecniche"».

In una Arese dove splende un pallido sole, mentre tutta la Lombardia è avvolta in una nebbia feroce, il primo operaio che incontriamo e a cui abbiamo rivolto alcune domande sulla questione delle dimissioni imposte al dott. Luraghi dai maggiori azionisti dell'Alfa Romeo (Finmeccanica e IRI) ci ha dato la misura che ci verrà confermata poi dal plebiscito della «base» verso il presidente che, manovre oscure hanno voluto silurare.

Arese poma della discordia e appiglio a cui le forze contrarie al presidentismo dell'Alfa Romeo si sono attaccate per batterlo sul piano teorico, non essendo riuscite su quello pratico, è la base dove Autosprint ha voluto «tastare il polso» alle maestranze, impiegati o operai che fossero per sentire il loro parere sul «caso Luraghi» che appassiona non solo l'Italia, ma anche l'estero visto che ne ha parlato anche l'autorevole «Financial Times», che ha dato però un giudizio partendo da informazioni unilaterali.

Davanti all'immenso parcheggio di Arese, dove si sta costruendo la nuova palazzina tecnica, alle 14.35 arrivano molte macchine e moltissimi pullman con operai che dalla «fascia» intorno a Milano approdano al posto di lavoro. A loro abbiamo chiesto che cosa ne pensano della «vigilata» che è stata fatta a Luraghi, abbiamo parlato prima di «plebiscito» ed infatti di plebiscito si è trattato per il presidente dell'Alfa Romeo, da tutti giovani e meno giovani, anziani, tutti hanno capito che a Luraghi è stata fatta una cattiveria. Solo alcuni «non erano per Luraghi» ma solo perché «apolitici», gente a cui non interessa nulla della conduzione dell'azienda e che chiaramente afferma di «tirare» ad arrivare alla fine del mese per prendere lo stipendio.

I nostri primi approcci sono avvenuti davanti ad un pittoresco banchetto dove un meridionale vendeva a 1000 lire occhiali gialli al «fosforo di mare» che ometterebbero a chi li acquista di «vederci alla sera in mezzo alla nebbia» (sic!)

Le nostre domande ai vari «campioni» sono state sempre le stesse: Che cosa ne pensa del fatto che hanno costretto Luraghi a dimettersi? E', secondo lei, una manovra politica o tecnica (come ha dichiarato Luraghi)?, è favorevole o contrario ad una Alfa Romeo al Sud? ecc...

Abbiamo parlato prima di persone che se ne disinteressano, ma molte, moltissime diremmo oltre il 90% hanno le idee chiare, le risposte ci hanno confermato che gli operai, per la maggioranza del SUD, quindi si poteva credere ad un risentimento verso Luraghi che aveva rifiutato «per ora» investimenti al Sud, (era forse quello che speravano i politici che hanno impostato il caso) hanno invece chiaramente capito che si è cercato di «PRENDERLI IN GIRO» con la storiella meridionale.

A tanta chiarezza di idee, ci ha un po' rattristato il fatto che molti, purtroppo quasi tutti coloro con cui abbiamo parlato abbiano voluto mantenere l'incognito sulla propria identità solo il nome qualche volta... è questo è tipico di un paese, purtroppo povero, dove si ha paura di essere identificati, anche quando si dice una cosa sacrosantamente giusta.

Queste sono alcune fra le decine di pareri che abbiamo sentito a favore di Luraghi, purtroppo non ne possiamo dare uno contrario, perché... non c'è stato... (fra coloro a cui abbiamo parlato).

«E' una manovra politica, è la Democrazia Cristiana che vuol dare la scalata all'Alfa Romeo, e a cui dà nota un presidente dalle idee chiare... che però è socialista.» (MAURO, impiegato).

«Guarda caso sono sette consiglieri tutti della DC che hanno messo in crisi il "nostro" presidente, è un gioco di potere che si fa all'Alfa Romeo per conquistarsi voti nel "feudi" di alcuni esponenti della DC...» (ANTONIO, reparto verniciatura).

«Quando Luraghi voleva una industria al Sud tutti dicevano che "era matto" ora sono tutti Sudisti e lo accusano, se non vuole trasferire le sue aziende al Sud avrà le sue buone ragioni... se ha avuto ragione prima, perché combatterlo adesso... ha avuto la "vista lunga" allora certamente oggi non è diventato cieco...» (ANTONIO, reparto assemblaggio).

«Il ministro Gava che vuole una industria per l'assemblaggio di 70.000 Alfa

CONTINUA A PAGINA 34

CONTINUAZ. DA PAGINA 33

Romeo in Campania, è un notevole DC di Napoli, che spera così di ottenere più voti alle prossime elezioni... magari offrendo d'accordo con il ministro delle partecipazioni statali Gullotti la presidenza dell'Alfa Romeo al sindaco del colera "De Micheli..." (ANONIMO del reparto assemblaggio).

« De Mita, Gullotti e Gava è la vera "Troyka" di questo affare Luraghi, sono loro che vogliono avere in mano una delle più grosse aziende dell'IRI per giocarsela a loro esclusivo beneficio... » (FRANCESCO, reparto montaggio scoche).

Dalle 14,55 alle 15,10 c'è l'intervallo fra chi entra e chi esce a seconda dei turni, dal nostro posto vediamo entrare ed uscire anche alcuni prototipi dell'Alfa Romeo, la futura Alfetta coupé, e anche l'Alfasud coupé, altri strani veicoli chiaramente camuffati ci girano davanti, sembrano quasi consci che abbiamo lasciato la macchina fotografica sulla vettura parcheggiata lontano.

Il venditore di occhiali al « fosforo di mare », si sta riposando con una « caciotta » che un camion bianco sta vendendo davanti allo stabilimento a fianco dei soliti venditori di radio, giradischi, e cassette stereomonocompatibili a 1000 lire. A tutto questo pittoresco mondo che gravita nelle uscite di ogni grande complesso industriale, stanno arrivando anche grossi camion con i cassoni pieni di cassette di arance.

Parliamo con alcuni operai che escono da Arese alle ore 15, forse stanchi, sono un po' più pungenti di quelli che sono entrati da poco, ma anche qui sono tutti a favore di Luraghi, che giudicano « la persona giusta al posto giusto ».

« Vogliono uno stabilimento al Sud — ci dice un operaio del reparto verniciatura — ma se per avere questo stabilimento al Sud devono licenziare 4000 operai qui ad Arese, allora è meglio che tutto resti come prima... ».

« Lei di che giornale è? — ci chiede un giovanotto con barba e baffi, che se dovessimo giudicare (politicamente) diremmo maoista, quando gli diciamo AUTOSPRINT, si illumina, e ci dice: « Oltre al problema dei licenziamenti qui ad Arese se la proposta di De Mita e di Gullotti dovesse andare in porto, ci sarebbe anche il problema dello sport. Lei lo sa meglio di me, è stato Luraghi a volere un Alfa Romeo nello sport attivo a livello mondiale, per noi che lavoriamo all'Alfa ciò è di grande soddisfazione, ma chi ci vogliono imporre alla conduzione dell'azienda dopo di lui come la penserà? I giovani che sono all'Alfa Romeo, vogliono che la Casa per la quale lavorano e che significa sport nel mondo sia presente alle competizioni. Visto la lungimiranza di chi vuol sostituire Luraghi con un "de Micheli qualsiasi", per fare una industria al sud che esiste già al Nord non vorrei che si decidesse anche che le corse non servono... ».

« Il contrasto è fra chi vuol creare nuovi posti di lavoro qui (Luraghi), creando il congestionamento per la presenza di nuovi immigrati, ma spendendo meno soldi, eppoi Arese è oggi una realtà, questo è innegabile, e chi (la DC) vuol creare nuovi posti al SUD spostando tutto il montaggio e facendo 4000 licenziamenti qui. E' chiaramente una manovra politica che noi operai anche se venuti dal Sud non accettiamo, perché qui ormai ci siamo ambientati, e soprattutto non vogliamo continuare ad emigrare ». (Un operaio molto vicino ai sindacalisti della fabbrica).

« Se i posti di lavoro da una parte significano licenziamenti dall'altra, vuol dire che le nuove assunzioni altro non sono che merce per i notabili DC che li usa per garantirsi i favori elettorali... » (IGINO, operaio meccanico).

Operai e impiegati con cui abbiamo parlato, sono solidali con il presidente, c'è chi vede l'ingiustizia sociale, c'è chi vede l'invidia di coloro che sono nell'ombra verso chi ha creato dal nulla una grossa azienda automobilistica, c'è anche chi oltre ad aver paura per il proprio posto di lavoro, teme un allontanamento dell'Alfa Romeo dalle competizioni.

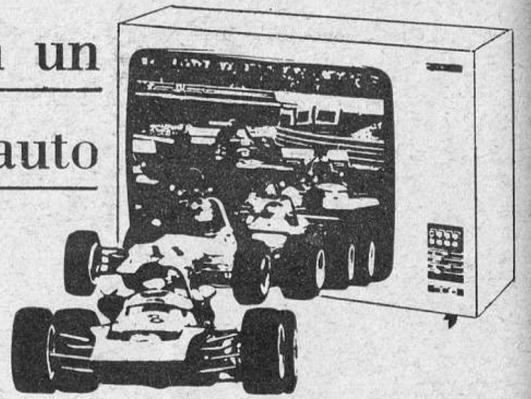
Ma di una cosa siamo rimasti intimamente convinti: che le maestranze di Arese hanno capito che si sta cercando di « fregarle... ».

Comunque sia Luraghi uscirà pulito e a testa alta da questa situazione (non ne avevamo mai dubitato), il termometro della popolarità è tutto a suo favore. Lo si deduce anche dai grandi manifesti murali che sono appesi fuori dallo stabilimento dalle varie organizzazioni politiche, tutte accusano Gullotti, De Mita e Gava, ma nessuna voce contraria a Giuseppe Eugenio Luraghi si è levata dai 15.000 di Arese...

g. C.

La TV ha davvero cominciato il '74 con un pizzico di benevolenza (!) verso le corse-auto

Non « dribblano » l'alcool



Quattro trasmissioni, « Telegiornale sport », « Dribbling », « Domenica sportiva » e « Sapere », che ci hanno proposto diversi aspetti dell'automobilismo sportivo; ed esattamente tre. Perché tre e non quattro quante sono le trasmissioni citate? Perché per la « Domenica sportiva » c'è solo da segnalare il vivo disappunto di Pigna per i tre minuti « rubatigli » dal precedente programma e cioè dalla finale di Canzonissima '73. Uno « sgarro » che costerà caro, se non proprio ai dirigenti dello spettacolo, almeno a Pippo Baudo e soci che hanno costretto lo showman domenicale a incredibili corse con ancor più incredibili papere e discorsi assolutamente incomprensibili. Ma poiché il buon Pigna parlava di calcio e pallacanestro e non di automobilismo lo lasciamo ai suoi mugugni e passiamo a cose più serie. A « Dribbling », per esempio, che ha presentato sabato 5 gennaio un servizio automobilistico, di Lino Ceccarelli e Gian Piero Ricci, « in considerazione — come ha annunciato Nando Martellini — dei nuovi problemi che la crisi petrolifera pone al motorismo sportivo ».

Una prova di coraggio

« In questo quadro di crisi petrolifera — ha aggiunto poi Martellini —, per diverse ragioni allarmante, potrebbe sembrare una irriferenza soffermarci a considerare le difficoltà che arrivano da questa penuria di carburante al mondo sportivo. Ma dallo sport, ancora una volta, arriva una prova di coraggio. Lo sport del motore è all'avanguardia nella ricerca dei mezzi sostitutivi di energia. Il motorismo sportivo ripete ancora una volta il suo ruolo di sperimentatore per quanto riguarda i mezzi di trasporto; un ruolo che lo ha innalzato a benemerito della tecnica sportiva ».

Abbiamo riportato fedelmente l'introduzione di Martellini proprio per sottolineare l'obiettività e il coraggio (non dimentichiamo che si tratta pur sempre di una trasmissione RAI) dimostrati nell'affrontare argomenti che le altre rubriche snobbano sistematicamente. Un plauso, quindi, a questa ancor giovane trasmissione che ha tuttavia già trovato una sua precisa dimensione e sa procedere senza pregiudizi né favoritismi per quegli sport considerati dalla TV più popolari e graditi di altri.

Il servizio è iniziato con dei dati statistici e delle notizie che, seppure note, riescono ancora a lasciarci piuttosto sconcertati: « ... già nel 1980 un terzo delle riserve (di petrolio N.d.r.) sarà esaurito. Nel 2050 saremo al limite delle disponibilità. Ma se cento anni fa, come esprime il giornale inglese « Guardian », nessuno avrebbe immaginato che il petrolio, il gas naturale e l'uranio avrebbero figurato nell'inventario delle risorse energetiche, tra cento anni questo inventario sarà certamente diverso. L'uomo, ricorrendo alle più avanzate tecnologie e alle fonti inesauribili delle scoperte, sta studiando le soluzioni alternative all'impiego dei prodotti petroliferi. Per l'industria, per il riscaldamento e per l'automobile le prospettive di nuovi, o di troppi accantonati carburanti succedanei, sono oggi già prevedibili. In Italia l'esperienza delle corse, considerate un sostegno al progresso tecnico, ripropone una miscela non tributaria della benzina ».

Il primo intervistato è l'ingegner Stefano Somazzi che ricorda le sue esperienze effettuate all'Alfa Romeo nel 1927; prove che portarono, nel 1932, alla disputa di una memorabile Mille Miglia. Quell'edizione, ricorda Somazzi, vide ai primi dieci posti le macchine a carburante alcoolico: « Questo carburante conteneva circa il 20 per cen-

to di alcool, il 30 per cento di benzolo e il 50 per cento di benzina. Intanto si continuava a fare prove con l'alcool metilico fino a che arrivammo al 1936 in cui, per ragioni di sanzioni contro l'Italia, si dovette fare una corsa delle Mille Miglia con il cosiddetto carburante nazionale che era composto per l'85 per cento di alcool metilico ».

Mentre Somazzi parla scorrono le immagini delle corse citate, quindi lo speaker introduce il secondo « tecnico », l'ingegner Carlo Chiti, che mostra e spiega il funzionamento di un motore Alfa Romeo 3000/12 cilindri alimentato ad alcool metilico denaturato. Dopo aver illustrato i dati essenziali l'ingegner Chiti sottolinea la qualità principale del carburante ad alcool: la sicurezza. Perché l'alcool « è miscelabile con acqua in qualunque proporzione ». E mentre mostra due piccole fiamme alimentate ovviamente da due elementi diversi, alcool e benzina, spiega (dimostrandolo) che « quando c'è un incendio ad alcool metilico basta buttarli sopra dell'acqua, si miscela e lo spegne istantaneamente contrariamente a quanto succede con la benzina poiché questa galleggia e non si spegne ».

L'alto potere antidetonante e l'assenza dell'inquinante e velenoso piombo tetraetile rendono il nuovo carburante ottimo e succedaneo di quello tradizionale anche perché per usarlo non occorrono che pochi accorgimenti meccanici. In definitiva si tratta semplicemente di rifare la carburazione; una modifica che ogni meccanico può effettuare senza alcuna difficoltà.

Dall'alcool metilico al gasogeno e quindi all'auto elettrica. Questa volta la TV ci porta a Terrazzano di Rho, nel milanese, dove Gianni Zagato ci parla appunto di questa apparentemente nuova soluzione. « Consuma molto poco — assicura Zagato — perché praticamente può fare 70 chilometri con 4 o 5 Kilowatt che sono l'energia necessaria per ricaricare la macchina dopo aver coperto questo percorso; quindi diciamo consumo di una lavatrice, consumo minimissimo ». Naturalmente, benché gli studi siano in fase piuttosto avanzata, in Italia come nel resto del mondo, l'auto elettrica non è ancora così perfezionata da costituire una valida e immediata alternativa. Ma potrebbe diventarlo, sicuramente, più presto di quanto si possa immaginare.

Il futuro nel sole

Dall'energia elettrica a quella solare. Di quest'ultima è il professor Giovanni Francia, dell'Università di Genova, a parlarci: « Per raccoglierla — spiega il professore — abbiamo approntato un sistema di 270 specchi che riflettono in una caldaia. Nella caldaia venivo ad avere temperatura di 500, di 1000 gradi, cioè temperature del tutto buone per l'utilizzazione. Sono studi di avanguardia ma estremamente completi: oggi è stata studiata la trasformazione dell'energia termica a temperatura di 730 gradi in idrogeno, direttamente ». In attesa del 2000, data stabilita dagli americani per la realizzazione di questo progetto che potrebbe portarci l'idrogeno compresso attraverso le mastodontiche condotte che oggi incanalano il metano, passiamo al professor R. H. Wiswall che mostra come nei laboratori di ingegneria chimica di Long Island in fase avanzata gli esperimenti di idrogeno imbrigliato da un idruro metallico su un motore di automobile.

« Questo è un motore rotativo Wankel — spiega Wiswall, mentre le immagini mostrano in primo piano e dai diversi lati il motore stesso — di media grandezza. C'è il serbatoio, o meglio i due serbatoi che forniscono l'idrogeno al motore. L'idrogeno attraverso un flussometro, raggiunge il carburatore e quindi brucia. I gas caldi

di scarico sono raccolti in un collettore raggiungendo una camicia che avvolge i serbatoi fornendo così il calore necessario che occorre per liberare l'idrogeno ».

Dopo aver ricordato che l'unico prodotto dello scarico è costituito dal vapore acqueo e quindi tutt'altro che inquinante, il professor Wiswall ha precisato che questo tipo di motore, in un futuro non troppo lontano, potrà trovare ampia applicazione sia per le vetture da turismo che per quelle da corsa.

Dribbling... ubriacante

Come ha dimostrato « Dribbling », attraverso numerose e qualificate testimonianze, l'automobile non corre il rischio di dover essere buttata a mare. Le soluzioni, sia pure non immediate, ci sono; anche se al momento, come ha precisato lo speaker a chiusura del servizio « l'alcool metilico è per ora il solo carburante che possa sostituire la benzina garantendo prestazioni equivalenti se non superiori. Abbiamo sentito che può essere prodotto in quantità rilevante nel nostro Paese e per il suo impiego nelle corse non creerà seri problemi al di là di quelli tecnici ».

Il discorso dell'alcool è stato ripreso nella puntata successiva della rubrica, quella di sabato 12, con un altro ampio servizio (sempre di Lino Ceccarelli e Gian Piero Ricci) sull'inizio del Campionato di F. 1 che ha ovviamente riproposto i temi già trattati la settimana precedente.

« Domani — ha annunciato Martellini — comincia il Campionato Mondiale di F. 1 a Buenos Aires. E' una bella risposta, un vero atto di coraggio dell'automobilismo che vuole, non solo sopravvivere ma affermare la propria vitalità in questi momenti difficili. Partendo dalla ripresa agonistica noi vi presentiamo questo servizio (dal titolo « Gran Premi al via ». N.d.r.) sull'automobilismo che si prepara a dribblare — è la parola — gli ostacoli che si frappongono ogni giorno al suo cammino ». Ostacoli anche all'interno stesso del mondo sportivo come, in chiusura del servizio, ha spiegato Marcello Sabbatini, nella sua qualità di direttore di Autosprint.

« E' bastato che affiorasse il problema dell'alcool, che poteva essere se non una soluzione ottimale almeno una soluzione necessaria — ha spiegato il nostro direttore al video — se, per ragioni di carenza di petrolio, fosse stato necessario trovare un carburante succedaneo, che proprio il fatto di essere stato suggerito dall'Italia, da un certo settore di una Casa automobilistica italiana, ha creato delle perplessità, dei dubbi, delle polemiche perfino da parte degli inglesi che sono stati fino al '57 coloro che più si sono battuti per l'alcool. Infatti nel 1957 si correva con il metanolo e con una sorta di carburante di questo tipo con il quale la Vanwall ha ottenuto le più grosse vittorie nei confronti della Ferrari. Fu proprio con questa Casa, quando l'ing. Ferrari fece una certa dichiarazione durante la quale disse « basta con le farmacie », che si passò alla benzina ad ottano. Ciò era giustificato perché le automobili dovevano favorire lo sviluppo dal piano agonistico a quello commerciale; quindi la benzina a un maggior numero di ottano andava benissimo ».

« Oggi l'avvenire delle corse — ha proseguito Sabbatini — dipende soltanto dalla possibilità che il petrolio ci sia; non tanto in funzione di disponibilità, perché il consumo delle corse è relativo al confronto al consumo generale, quanto alla disponibilità psicologica della gente, nel senso che la gente non sia contro questo tipo di sperpero. Ecco perché l'alcool potreb-

be diventare una soluzione ottimale. Ma non credo che si riuscirà ad arrivarci proprio per questi pareri tanto diversi che fanno pensare al proibizionismo ».

Sensibilizzare il pubblico; renderlo edotto della necessità, proprio sul piano pratico, delle gare automobilistiche, fargli comprendere, attraverso testimonianze, dati e pareri di esperti, l'utilità delle corse che, al di là di ogni interessata polemica, inducono a una ricerca che può trasformarsi in beneficio non solo per i mezzi di trasporto privati ma anche per quelli pubblici e, probabilmente, pure per altri importanti settori dell'industria; questo, in definitiva, il succo dell'intervento del nostro direttore e, ovviamente, dello stesso « Dribbling » che si sta dimostrando sempre più orientato verso i problemi che affliggono anche il nostro sport con chiarezza e assoluta imparzialità.

Il servizio, come abbiamo accennato all'inizio, partiva dalla ripresa del Campionato; hanno parlato alcuni protagonisti come Regazzoni e Merzario.

Specificatamente invece sul problema delle possibilità agonistiche l'ingegner Rogano, Presidente CSAI, ha detto: « Noi ci sentiamo impegnati a contribuire allo sforzo che si sta facendo per il mantenimento dei consumi, e, quindi, c'è un orientamento verso l'impiego, nella attività sportiva, dell'alcool metilico così detto metanolo. Una cosa è certa: nel 1974 l'attività dello sport automobilistico si adeguerà alla situazione ma continuerà ». Dal canto suo l'ing. Carlo Chiti, ha ribadito i concetti già espressi la scorsa settimana spezzando ancora una volta la lancia a favore dell'alcool metilico aggiungendo che tuttavia « questo porterà nei circuiti, a dover fare maggiori rifornimenti, considerato l'accresciuto volume dei consumi valutato a 1,8 in più ».

Forse « salta » il TRN

Ma se, come viene spiegato nel servizio, per le gare di velocità non si presentano inconvenienti — sempre che venga adottato il succedaneo della benzina — altrettanto non si può dire per i rallyes. Di questi ultimi ne ha parlato Salvatore Aleffi, Presidente della Sottocommissione rally CSAI: « L'uso di questo nuovo carburante non derivato dal petrolio obbligherà gli organizzatori a predisporre l'approvvigionamento a tutti i concorrenti che, come è noto, devono spesso percorrere distanze notevoli anche su strade sprovviste di distributori di benzina. E poiché di alcool ne occorrerebbe misura maggiore è indispensabile organizzarsi in tempo e, se necessario ristrutturare tutto il Campionato sopprimendo anche alcuni tipi di gara come, per esempio, il Trofeo dei Rally Nazionali ».

I due lunghi interessanti servizi presentati da « Dribbling » si sono accaparrati tutto lo spazio a nostra disposizione. Ma vale la pena di accennare ancora alla breve notizia filmata del Telegiornale Sport che ha mostrato Claudio Francisci a Vallelunga alla guida di una Brabham pronta a cimentarsi nella Formula 1. Notizia che poi si è rivelata prematura in quanto il giovane pilota ha preferito, almeno per quest'anno, rinunciare alla massima competizione.

E occorre ricordare, ancora, la rubrica « Sapere » che ha presentato la sesta puntata dedicata alla Mille Miglia. Un capitolo interessante che merita un attento commento (che rimandiamo alla prossima settimana) soprattutto perché è apparso evidente che la sospensione del ciclo durante le vacanze natalizie è servita a rimaneggiare e ad attualizzare le ultime puntate.

Gio' Luni

Linee colorate



Linee bianche trasversali

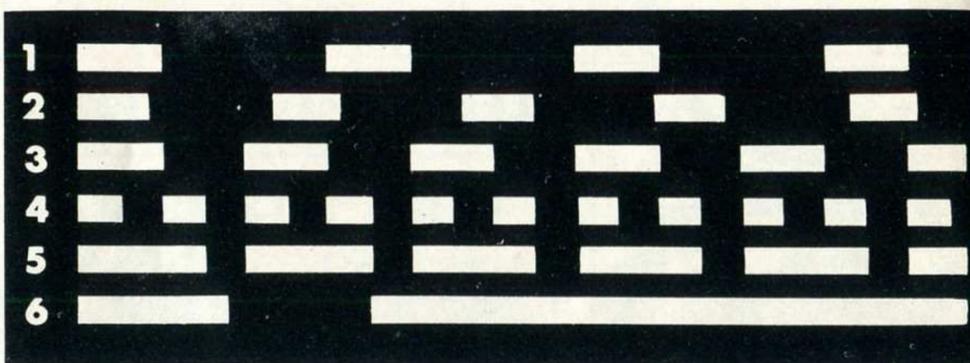


Linee bianche longitudinali



Linee bianche

Diversità delle linee discontinue



- 1 - Linea di delimitazione della strada o della corsia riservata. I tratti sono lunghi 3 metri e larghi 12 cm. L'intervallo fra un tratto e l'altro è di 10 mt.
- 2 - Linea di delimitazione di corsia o di sorpasso condizionato. I tratti sono lunghi 3 mt. con 10 mt. di intervallo, oppure lunghi mt. 1,5 con intervallo di 5 mt.
- 3 - Linea esterna, linea di via d'accelerazione o decelerazione, linea di corsia per veicoli lenti. Tratti di mt. 3, intervalli di mt. 3,50, larghezza 12-18 cm.
- 4 - Linea di passaggio condizionato: non avete la precedenza. Tratti e intervalli di eguale lunghezza: mt. 0,50; larghezza del tratto 30 cm.
- 5 - Linea di avvertimento del divieto di sorpasso; linea di sorpasso eccezionale; delimitazione di corsie riservate. Tratti di 3 mt. con intervalli di mt. 1,33.
- 6 - Linea esterna ai margini di un crocevia; linea di delimitazione delle piazzuole di fermata d'urgenza. Lunghezza del tratto 20 mt., intervallo 6 mt., larghezza 18 cm.

Divieto di sosta su di un lato della carreggiata



Il divieto di sosta cambia colore. La vernice gialla sostituisce la vernice rossa. Le segnalazioni bicolore sono inoltre abolite. Una semplice striscia sulla faccia superiore del bordo del marciapiede, segnalerà d'ora in poi i tratti a sosta vietata. Nelle strade a sosta unilaterale, la nuova segnaletica sarà posta sulla parte permessa alla circolazione. Il divieto sarà reso evidente da un tratteggio discontinuo di mt. 0,50 di lunghezza e 12 cm. di larghezza; l'intervallo fra i vari tratteggi sarà di mt. 0,50.

Divieto di sosta sui due lati della carreggiata



Nelle strade ove il divieto di sosta si applica ai due lati della carreggiata, la situazione viene trattata secondo lo stesso principio. Sui bordi di ciascun marciapiede, una linea gialla discontinua di 12 cm. di larghezza e 50 cm. di lunghezza verrà tracciata per tutto lo sviluppo della zona vietata con intervalli di 50 cm. fra ciascun tratto. Soltanto a Parigi si prevede che questa nuova segnaletica permetterà di sopprimere 150.000 pannelli verticali che attualmente ingombrano il marciapiede. Una semplificazione.

Divieto di fermata su un lato della carreggiata



Se la riforma della segnaletica ignora, per ora, la sosta alternata giornaliera o quindicinale, essa prevede invece una nuova grafia per il divieto di fermata. Espressa a colpi di pennello, l'ingiunzione imperativa dei vigili « Circolate, circolate! », si traduce in una linea gialla di lunghezza indefinita. Per rispondere alle caratteristiche ufficiali, questa linea continua sarà larga 12 cm. sulle strade nazionali o consimili, mentre raggiungerà i 15 cm. di larghezza sugli itinerari preferenziali rapidi urbani.

Divieto di fermata su entrambi i lati della carreggiata



Il divieto di fermata può interessare, secondo i casi, un solo lato della carreggiata o i due lati della medesima strada. In questo caso la linea gialla dovrà essere tracciata sui bordi dei due marciapiedi, nello stesso modo dei tratteggi per il divieto di sosta. In pratica il divieto totale di fermata non dovrebbe interessare che le strade nei pressi di certi crocevia. Ma i comuni hanno la facoltà di farne un più largo uso. E c'è da credere che certi comuni ne abusano.

Interdizione temporanea della circolazione



(Lavori in corso, incidenti) Nel 1974 il pennello dei pittori decoratori di strade si arricchirà di un nuovo colore: la linea arancione. E' tuttavia previsto che essa sarà impiegata con parsimonia. Destinata a segnalare una ostruzione momentanea, essa potrà determinare, secondo le circostanze, la superficie di un cantiere di lavoro o un tratto di strada ostruita in seguito a un incidente, quando detti luoghi non potranno essere liberati. Il divieto temporaneo di circolare verrà segnalato da una linea arancione larga 12 cm.

Sosta riservata agli autobus



L'ultimo grido della moda nella segnaletica sarà rappresentato dalla linea a zig-zag che introduce infine un elemento di giovinezza in una dinastia di simboli monotoni. Questa grafia rivoluzionaria, tuttavia, apparirà soltanto nelle grandi città dotate di una rete di autobus urbani. Composta di otto tratteggi formanti nell'insieme due angoli di 45 gradi, questo simbolo indicherà gli spazi riservati alle fermate degli autobus.

Parcheggio a spina in zona blu



Tutte le zone di sosta segnalate dovranno comportare in avvenire delle soluzioni di un tipo ben determinato, corrispondente ad una delle posizioni preferite per la vettura in sosta: la gabbia a spina o la gabbia laterale. Queste soluzioni prescelte saranno, quale ne sia la forma, delimitate da tratteggi di 12 cm. di larghezza. Fuori dalle piazze o dalle vie nelle quali la sosta è limitata, le linee di separazione saranno bianche. In zona blu, le linee saranno blu.

Parcheggio laterale in zona blu



La concezione degli spazi per il parcheggio laterale si distingue da quello del parcheggio a spina per la qualità delle sue linee. Nel parcheggio laterale il limite dello spazio utilizzabile è costituito da una serie di tratteggi di 50 cm. di lunghezza, separati da pari intervallo. Questa minima differenza ha tuttavia la sua importanza: è essa che determina le condizioni di utilizzazioni delle aree di parcheggio. Nel parcheggio laterale il guidatore supera le linee discontinue; in quello a spina si deve inserire fra due linee insuperabili.

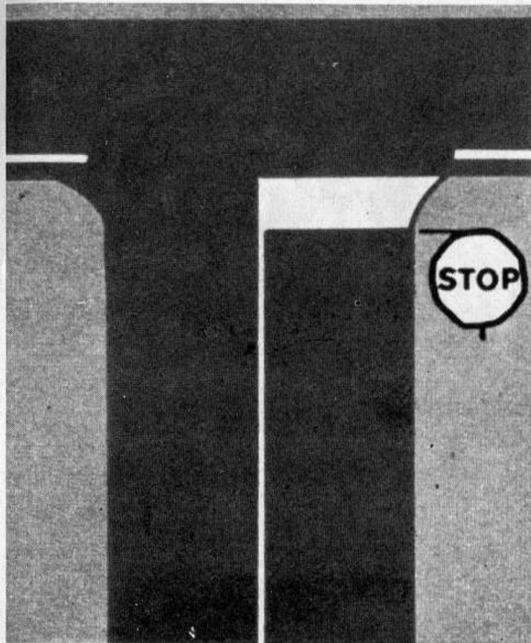
Passaggio pedonale (con e senza segnali luminosi)



I passaggi pedonali chiodati sono finiti! Le traversate per i pedoni debbono essere segnalate da linee bianche. Vi sono due casi ben distinti: il passaggio regolato da un segnale luminoso e il passaggio sprovvisto delle luci rosse. Nel primo caso due linee bianche discontinue, in cui i tratteggi misurano 50 cm. ciascuno, ne determineranno la larghezza. Nel secondo caso, i passaggi saranno segnalati da un fascio di linee bianche, parallele, di mt. 2,50 quando la velocità è di 60 kmh. e di mt. 4 quando è di 80.

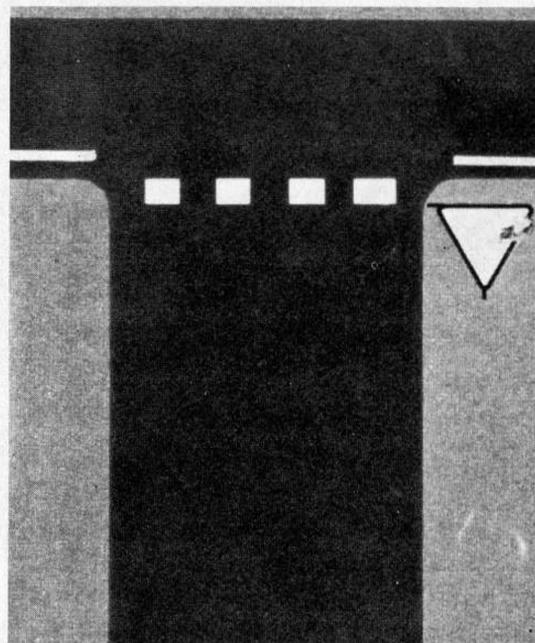
Stiamo per cambiare le «striscie sulle strade italiane ed europee: cominciate ad «assorbire» queste modifiche della segnaletica

Le nuove «linee»



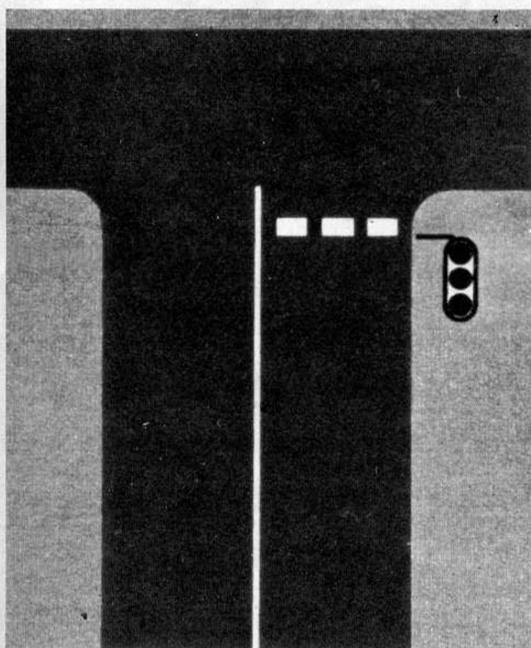
Linea di stop con linea di margine

E' la linea di arresto che non permette alcuna infrazione. Indica il punto da non superare all'incrocio con una strada che ha diritto di precedenza. Questo compito di «fiducia» che le viene assegnato, fa sì che questa linea abbia il più alto coefficiente di larghezza, raggiungendo i 60 centimetri. Particolare importante: molto spesso questa linea viene tracciata parecchi metri oltre il cartello verticale indicatore dello stop in modo da offrire la migliore visibilità possibile del traffico sulle strade adiacenti.



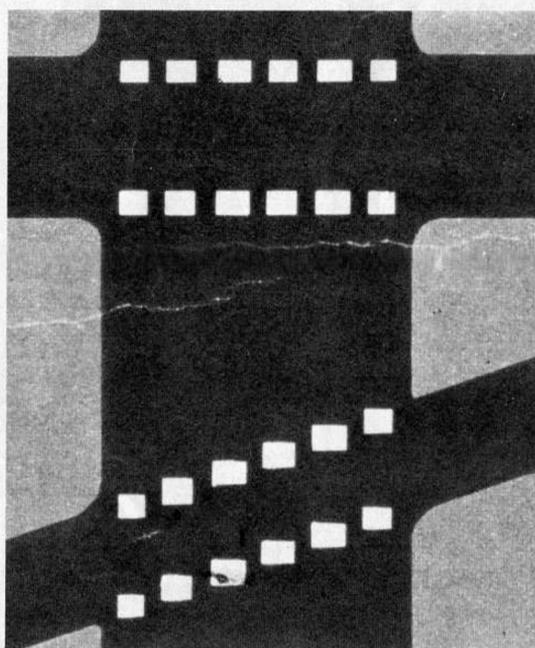
Linea d'obbligo di dare la precedenza con linea di margine

La differenza fra l'arresto obbligatorio segnalato da una linea di stop e il rallentamento, che può giungere fino all'arresto del veicolo (segnalato dal cartello triangolare) sta tutta nella forma della linea trasversale. La linea che indica l'obbligo di dare la precedenza occupa tutta la strada ed è composta di tratteggi larghi cm. 30 e lunghi cm. 50 separati da intervalli di mt. 0,50. Attenzione alle linee di margine sulla strada principale: niente parcheggio!



Linea trasversale agli incroci regolati da semafori

Questa nuova linea d'arresto, destinata a rafforzare la segnaletica agli incroci regolati da semafori, sarà impiegata soltanto in un numero ristretto di casi. In particolare, quando il punto di arresto dei veicoli non è allineato alla posizione del semaforo. Un'altra applicazione prevista per questa nuova segnalazione verrà destinata alla prossimità dei passaggi a livello incustoditi. La lunghezza dei tratteggi è identica a quella degli intervalli: metri 0,50. Un segnale di sicurezza.

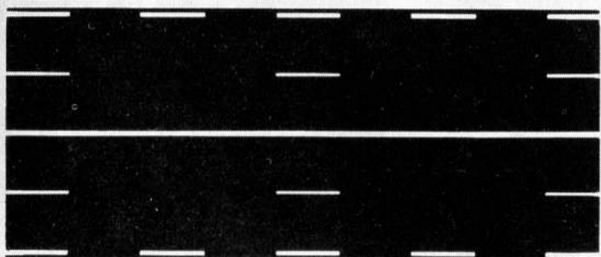


Attraversamento di pista ciclabile

La segnaletica dell'attraversamento di una strada da una pista ciclabile, si differenzia da un passaggio pedonale grazie a tratteggi nettamente più larghi. Essi, infatti, sono di forma quadrata di 0,50 mt. per lato e separati da un intervallo che può variare fra mt. 0,50 e mt. 0,80. Gli attraversamenti obliqui possono essere segnalati da parallelogrammi della stessa dimensione, i cui lati restano paralleli all'asse della strada.



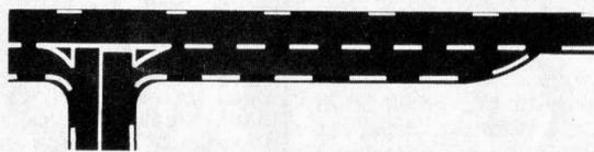
Strade a doppio senso senza divieto di sorpasso



Strade a quattro corsie due per ogni senso di marcia

Le strade a doppio senso di marcia nelle quali non esiste il divieto di sorpasso, saranno segnalate

da tre linee discontinue; due linee di margine i cui tratteggi di mt. 3 saranno intervallati di mt. 3,50 e una linea assiale costituita da tratteggi di mt. 3 posti a 10 mt. di distanza l'uno dall'altro. Sulle strade a quattro corsie, la ripartizione razionale del traffico sarà indicata da due linee di delimitazione tratteggiate per le corsie e da una linea mediana continua.



Intersezione seguita da corsia d'accelerazione

Sulle strade di grande circolazione, alcune intersezioni saranno provviste di una corsia d'accelerazione destinata a facilitare l'immissione dei veicoli

provenienti dalla strada laterale. Questi corridoi saranno separati dalla carreggiata da tratteggi lunghi 3 mt. e larghi 30 cm. posti a mt. 3,50 di intervallo. Una segnaletica analoga indicherà le corsie di decelerazione in senso inverso.



Corsia riservata ai veicoli lenti

Il nuovo regolamento precisa che le corsie riservate ai veicoli lenti saranno separate dalla carreggiata con tratteggi di due dimensioni. Questi avranno 3 mt. di lunghezza con intervallo di mt. 3,50 ad ogni estremità della corsia stessa, mentre nella parte centrale l'intervallo fra un tratteggio e l'altro sarà ridotto a mt. 1,33. La loro larghezza sarà comunque sempre la stessa, ovvero 30 cm.

E' stato trasmesso, di recente, a tutti i paesi firmatari della Convenzione mondiale della circolazione e della segnaletica stradale di Vienna (8 novembre 1968) il definitivo «protocollo della segnaletica orizzontale», che va così a concretare il codice della strada europeo. Il testo unico sulla normativa

della circolazione, approvato in via preliminare il 15 giugno 1971 dai ministri dei trasporti della C.E.M.T. (dei Nove Paesi della C.E.E.), più quelli di Austria, Grecia, Jugoslavia, Norvegia, Portogallo, Spagna, Svizzera e Turchia, raccoglie ora tutte le disposizioni comuni decise sia in sede di convenzione

mondiale a Vienna nel '68, sia in sede di accordo europeo a Ginevra nel '71, per l'esattezza il 1. maggio.

Ciascun paese del vecchio continente ha recepito, o è sul punto di farlo (comunque non più tardi del 1976), le norme del codice CEMT, alle quali le competenti amministrazioni possono in ta-

luni casi apportare aggiunte o modifiche che fossero ritenute utili e necessarie. Il testo unico e europeo sulla circolazione e segnaletica non essendo una legislazione esclusivamente comunitaria non è recepibile «sic et simpliciter» da un Paese membro della C.E.E.

In particolare, per quanto

concerne l'Italia non potrà essere applicata l'interpretazione che la Corte Costituzionale ha dato in materia di trattato di Roma, secondo la quale (interpretazione) non è necessario trasformare in legge una direttiva del consiglio d'Europa. Per

l. c.

CONTINUA A PAGINA 44

Le nuove «linee»

In Italia ci vorrà ancora tempo

CONTINUAZ. DA PAGINA 43

tanto le norme del codice europeo del protocollo della segnaletica orizzontale dovranno essere integrate nella proposta (di legge) del nuovo codice della strada, la cui revisione, in atto ormai da quattro anni, dovrà essere necessariamente ratificata dal parlamento.

In Svizzera e in Germania la simbologia della nuova segnaletica orizzontale è già stata applicata. In Francia sono sul punto di farlo. In Italia la si adotterà... forse quando sarà troppo tardi, quando cioè da futuri Accordi e Convenzioni verranno fuori altre disposizioni in materia.

Lunga durata per tratti e linee

I «tratti» e le «linee» che formano la segnaletica orizzontale, tanto efficace quanto logica nella sua immediata intuizione, saranno invece destinati a durare a lungo: non si vede quale altro simbolo possa sostituire il «tratto» o la «linea» dell'ultimo protocollo, definito dai ministri della CEMT ed inserirlo nel codice della strada europeo in sostituzione del provvisorio allegato n. 8. Semmai resterà da vedere se qualche amministrazione nazionale riuscirà a rendere sempre visibili, nelle più diverse condizioni ambientali e climatiche, i segnali orizzontali (che, ricordiamo, beneficiano sempre di un preavviso verticale): si ricorrerà ad un tipo di vernice che sia ruvida ed eterna, magari riflettente.

La scomparsa dei «chiodoni»

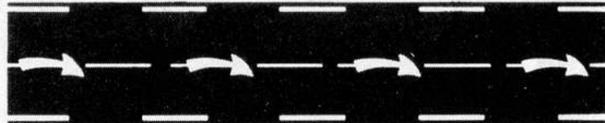
Con l'entrata in vigore di questa normativa, scompariranno da molte strade e crocevia di tutta Europa i «chiodoni» che fino a non molto tempo fa rappresentavano per i pedoni una specie di ancora di salvezza nel traffico che stava facendosi più intenso e disordinato. Accanto ai «tratti» e alle «linee», sulle carreggiate sono ammesse anche talune scritte, accompagnate o non da frecce. Indicano nomi di località, sigle e numeri di strade ed autostrade, parole internazionali inerenti alla circolazione come «Bus» «Stop» «Taxi». Le lettere e i numeri, naturalmente, dovranno essere di forma allungata, almeno di due metri e mezzo qualora la velocità di un mezzo su quella determinata carreggiata sia superiore ai 50 kmh.



Linea di sorpasso eccezionale

La «linea di sorpasso eccezionale» è una delle novità più interessanti. E' stata istituita con l'intento di migliorare lo scorrimento del traffico sulle strade strette, sostituendo una linea tratteggiata alla attuale linea continua. Sarà consentito soltanto il sorpasso di trattori, carri agricoli e autocarri. Lunghezza del tratteggio mt. 3, larghezza cm. 12, intervallo mt. 1,33.

Frecce di rientro



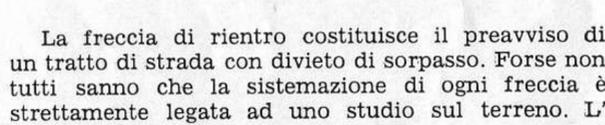
Su una strada a 2 corsie ed a 120 kmh



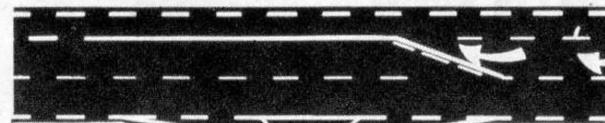
Su una strada a 2 corsie ed a 100 kmh



Su una strada a 3 corsie ed a 100 kmh



La freccia di rientro costituisce il preavviso di un tratto di strada con divieto di sorpasso. Forse non tutti sanno che la sistemazione di ogni freccia è strettamente legata ad uno studio sul terreno. L'elemento discriminante per la loro collocazione è in questo caso la velocità media dei veicoli e non la velocità limite imposta che ha un carattere provvisorio. Quando le auto marciano a 120 kmh. l'intervallo fra la prima e la seconda freccia è di mt. 91. Scende a mt. 78 fra la seconda e la terza e si riduce infine a mt. 65 fra la terza freccia e l'inizio della linea continua. Quando la velocità delle auto è di 100 kmh. sulle strade a due o tre corsie, il distacco è rispettivamente di 65, 52 e 39 mt.



Stazione di servizio su una strada a due o tre corsie

La presenza di una stazione di servizio su una strada a due corsie, comporterà tra breve il divieto di sorpasso e di attraversamento della carreggiata per un tratto limitato alla zona interessata. Sulle strade a tre corsie, il sorpasso sarà consentito nel lato su cui si trova la stazione e proibito, invece, in direzione opposta.



Autostrade a quattro corsie in doppia carreggiata

Due sono le modifiche principali che interessano le autostrade. Nelle due carreggiate la corsia di emergenza non sarà più separata dalla carreggiata per mezzo di una linea continua, ma con tratteggi lunghi 20 mt. posti ad un intervallo di mt. 6 l'uno dall'altro. Inoltre, il terrapieno centrale verrà indicato da due linee continue che lo costeggeranno per tutta la sua lunghezza.

Le autostrade italiane a dicembre '73



I tronchi senza foglie

Ecco la situazione delle autostrade italiane al 31 dicembre 1973

in esercizio		in costruzione (compresi quelle di recente appalto)		di prossimo inizio		totale	
Km	%	Km	%	Km	%	Km	%
5.090,1	75,5	690,5	10,2	961,0	14,3	6.741,6	100,0

Nuovi tronchi aperti nel '73

Società Concessionarie Km	A.N.A.S. Km	totale Km
399,3	76,5	475,8

E' stato pubblicato di recente il fascicolo «Autostrade 1973: bilanci e previsioni», dell'AISCAT, l'Associazione che riunisce le Società concessionarie di Autostrade e trafori. In esso ci sono i bilanci dell'attività nell'anno appena terminato e le previsioni, appunto, delle realizzazioni progettate per il '74. Nelle cifre essenziali e nella «visualizzazione» cartografica quei bilanci e quelle previsioni li vedete a parte. Ad essi vogliamo aggiungere solo alcune osservazioni dettate dall'attuale situazione. In quel bollettino così ricco di annotazioni riguardanti ad esempio il completamento dell'Autostrada Adriatica, punta di diamante della attività '73, e così attento e preciso nel segnalare tra le «previsioni» il completamento del tratto di 32,1 km. della A22, l'Autostrada del Brennero, per i percorsi Chiusa-Bolzano Nord e Bolzano Nord-Bolzano-Sud, tratto Piccoliniano e molto Rumor...oso, in quel bollettino si diceva, non si fa la minima osservazione, ad esempio, sull'aumentato costo del pedaggio autostradale con l'applicazione del 12 per cento in più voluto dall'IVA e del limite dei 120 kmh, imposto sulla rete autostradale. Non si spiega o meglio non si giustifica il programma '74 con queste premesse. E' dimostrabile che, proprio causa il limite di velocità e l'aumentato costo del pedaggio, molti di quei «tronchi» che si costruiranno, così come tanti di quelli già agibili, rimarranno senza... «foglie». L'utente infatti già tanto gravemente scoraggiato con il pedaggio e le interruzioni continue nelle autostrade, difficilmente accetterà questo ulteriore aggravio proprio nel momento che l'autostrada nega a se stessa l'unico fattore positivo di un risparmio di tempi di percorrenza rispetto alla viabilità or-

dinaria. Ma ciononostante quei programmi verranno realizzati, in primis quelli coperti da garanzie politiche che poi sono le uniche che fanno sì che le cose il più delle volte non si facciano e quando si fanno siano le meno utili alla collettività.

a. r.

Chi sono le associate all'AISCAT

«Autostrade» Conc. Costr. Autostrade - Autostrade Meridionali - Autostrada Torino-Milano - Società Autostrade di Venezia e Padova - Autostrada Serravalle-Milano-P. Chiasso - Autostrada Torino-Savona - Autostrada Torino-Ivrea-Valle d'Aosta - Autocamionale della Cisa - Autovie Venete - Autostrada Brescia-Verona - Autostrada del Brennero - Società Autostrada Ligure Toscana - Autostrada dei Fiori - Società Autostrada Torino-Alessandria-Piacenza - Società Autostrade Valdostane - Società Autostrade Romane ed Abruzzesi - Autostrade Centro Padane - Consorzio Autostrada Messina-Catania - Autostrada Messina-Palermo - Infrasad - Società Autostrada Tirrenica - Autostrada della Valdastico - Società Italiana per il Traforo del Monte Bianco - Società Italiana per il Traforo Autostradale del Fréjus.

Aderiscono all'AISCAT

Automobile Club d'Italia - Federazione Italiana della Strada - Touring Club Italiano - Alpina - Batia - Traforo Monte Croce Carnico - Agip - Alimont - BP Italiana - Chevron Oil Italiana - Esso Italiana - Garrone - Mobil Oil Italiana - Motita - Shell Italiana - Total.



La squadra italiana campione d'Europa karting, posa a Parigi prima della premiazione, in Place de la Concorde, davanti alla sede della FIA. Da sinistra a destra, il direttore sportivo Franco Mereghetti, la matricola italiana, Necchi, Patrese, Gorini e Vitali in divisa CSAI

I programmi '74 del karting

ROMA - Al momento di lanciare la campagna per le associazioni 1974, la Federazione Italiana Karting ha emanato la seguente circolare che è stata inviata ai consiglieri federali, agli ispettori regionali, ai piloti, ai meccanici, alle case costruttrici, alle piste, ai kartings club e a tutti i soci FIK in genere. Dice la circolare:

« Il 1974 impegnerà la FIK in un'azione promozionale a più vasto raggio per una sempre crescente divulgazione del nostro settore sportivo, ed in modo particolare per sempre più qualificarlo sia sportivamente che tecnicamente, con accentuazione della politica volta ad inserire i giovani piloti più capaci e promettenti in un contesto agonistico nazionale ed internazionale ad alto livello.

« Azione promozionale e d'incentivazione che interesserà i soci praticanti, i sodalizi sportivi, le piste gli organizzatori, le Case costruttrici di motori e telai, col mettere in atto vari interventi ad ogni livello. Sono in programma, come per il passato:

- campionati regionali con premiazione finale a carico della Federazione;
- Coppa FIK delle Regioni;
- incontri internazionali-interregionali;
- interventi per il rilancio delle zone bisognose di particolare attenzione;
- premi riservati ai soci delle varie gare;
- Campionato Italiano Scuderie e Marche cl. 100 cc.;

Campionato Italiano Scuderie cl. 125 cc.; • un monte premi nazionale (motori e telai) messo a disposizione dalle Case costruttrici da assegnare alle piste più attive ed agli organizzatori meritevoli; • elevate premiazioni in denaro per le gare più qualificate. Di particolare rilevanza l'istituzione del notiziario mensile d'informazione il cui primo numero sarà a tutti inviato nel prossimo gennaio.

Sia chiaro che di quanto già disposto e di quanto ancora la Federazione metterà in opera, ne potranno usufruire solo ed unicamente i piloti, le piste ed i sodalizi sportivi (karting club e Scuderie) che avranno rinnovato l'associazione alla Federazione. Ci permettiamo pertanto sollecitare a qualsiasi livello una fattiva collaborazione per poter nel 1974 oltre che mandare in esecuzione quanto già programmato, estendere ancora più efficacemente la nostra azione d'incentivazione a qualsiasi livello.

Confidiamo nella chiesta collaborazione, richiamando la particolare attenzione dei Sigg. Consiglieri Federali, dei sigg. Ispettori e Delegati Regionali, dei Sodalizi Sportivi e delle piste.

Le quote dell'anno 1974, sono state così definite dal Consiglio Federale: — soci onorari, libera; — soci sostenitori, 10.000; — soci piloti e meccanici, 5.000; — sodalizi sportivi (Karting Club e scuderie), 20.000 — piste 40.000.

TUTTO sulle LICENZE

ROMA - La circolare della CSAI n. 2/74 prescrive le norme per il rilascio delle licenze sportive karting 1974. Da rilevare e mettere in evidenza, che ogni pilota dovrà obbligatoriamente chiedere contestualmente alle licenze sportive di conduttore, quella di Assistente Tecnico-Sportivo (meccanico). Detta licenza potrà essere intestata o direttamente al conduttore, con l'obbligo di dichiarare di volta in volta il nominativo del meccanico accompagnatore, oppure dell'Assistente Tecnico-Sportivo che l'accompagna per tutto l'arco della stagione agonistica. Ciò è della massima importanza sia ai fini assicurativi che sportivi. Comunque, per norma, in nessun caso sarà accettata l'iscrizione alle gare di quel conduttore che non abbia l'assistente tecnico-sportivo.

Ed ecco il testo della circolare CSAI n. 2/74 relativa alle licenze Karting:

« OGGETTO: licenze karting 1974

In applicazione dell'art. 32 del Regolamento Nazionale Sportivo e dell'art. 11 del Regolamento Nazionale Normativo Karting, la CSAI rilascia le licenze sportive karting valevoli per il 1974.

Art. 1 - Norme generali

1/1 - Le licenze sportive karting sono rilasciate, per incarico della CSAI, dalla Federazione Italiana Karting - via Salfredino, 32 - 00185 Roma, dietro apposita domanda.

1/2 - Le licenze sportive sono: conduttore; concorrente; assistente tecnico-sportivo.

1/3 - Le licenze di conduttore karting sono suddivise in quattro categorie internazionali (1. superiore, 1., 2. e 3.).

1/4 - Le licenze di concorrente sono rilasciate alle persone giuridiche o alle persone fisiche.

1/5 - Le licenze di assistente tecnico-sportivo sono rilasciate alle persone fisiche che, per ragioni della loro professione, mestiere o attività, svolgono mansioni nell'ambito dello specifico settore sportivo. Essa è obbligatoria per i direttori sportivi, i preparatori, meccanici e quanti altri intendono assistere i piloti.

1/6 - Le licenze di conduttore karting non vengono rilasciate ai piloti titolari di licenza internazionale auto di 1. categoria.

1/7 - Le licenze conduttori auto non consentono la partecipazione alle gare karting o K 250.

Art. 2 - Norme per il rilascio delle licenze di conduttore karting

I piloti che intendono richiedere la licenza di conduttore karting devono produrre, presso il proprio Automobile Club, la seguente documentazione: a) modulo

di richiesta (da ritirare presso gli AA. CC.) interamente compilato e firmato; b) associazione al proprio Automobile Club provinciale. Per i piloti karting è prevista una particolare associazione « K » del costo di L. 3.000 tasse comprese; c) due fotografie formato tessera di cm 3 x 2; d) certificato di nascita (soltanto per i minori di anni 16); e) autorizzazione, con firma autenticata, dell'esercite la patria potestà, al rilascio della licenza sportiva. Tale documento è indispensabile per i minori di anni 21; l'autorizzazione paterna non è necessaria per i minori emancipati. I minori coniugati sono considerati emancipati; f) tasse (vedere capoverso 8). L'Automobile Club provvederà ad inoltrare alla FIK la documentazione di cui sopra; dopo aver vistato il modulo di richiesta la FIK rimetterà la licenza all'Automobile Club che avrà inoltrato la domanda. I piloti che intendessero tuttavia, richiedere la licenza direttamente alla FIK, oltre alla documentazione di cui al capoverso 2, dovranno inviare anche la tessera di associazione del proprio Automobile Club provinciale.

Art. 3 - Licenze di conduttore

3/1 - La licenza internazionale di 1. categoria superiore è rilasciata ai piloti che sono in possesso, da almeno un anno, della patente di guida automobilistica. Possono ottenere la licenza di 1. categoria superiore i piloti già indicati nell'apposito elenco compilato dal Comitato Nazionale Karting della CSAI o quelli che per la prima volta fanno richiesta della licenza sportiva valevole per il K 250. Essa consente la partecipazione alle competizioni delle classi K 250 e delle classi 125 cc e 100 cc dove tale partecipazione è espressamente consentita.

3/2 - La licenza internazionale di 1. categoria è rilasciata ai piloti di età superiore ai 12 anni indicati nell'apposito elenco compilato dal Comitato Nazionale Karting. Essa consente la partecipazione soltanto alle gare delle classi 100 cc Internazionale e 125 cc. Con l'autorizzazione del C.N.K. e limitatamente ai piloti che hanno compiuto il 16. anno di età, consente altresì la partecipazione alle gare della cl. K 250.

3/3 - La licenza internazionale di 2. categoria è rilasciata ai piloti di età superiore ai 12 anni indicati nell'apposito elenco compilato dal C.N.K. Essa consente la partecipazione soltanto alle gare delle classi 100 cc Internazionale e 125 cc.

3/4 - La licenza internazionale di 3. categoria è rilasciata ai piloti di età superiore ai 12 anni che non sono compresi negli elenchi dei piloti di cui ai punti precedenti o che richiedono per la prima volta la licenza karting.

NOTA: a) un pilota inquadrato in una categoria può, facendone esplicita domanda, richiedere la categoria superiore pendendo, con ciò, il diritto di essere inquadrato nella categoria di appartenenza; b) le licenze internazionali consentono la partecipazione alle gare internazionali karting o K 250 organizzate nei Paesi esteri aderenti alla F.I.A.

Art. 4 - Norme per il rilascio delle licenze di concorrente karting

4/1 - Le licenze di concorrente possono

essere rilasciate alle persone giuridiche o alle persone fisiche. Per il 1974 le Associazioni, le Scuderie, i Gruppi Sportivi, le Marche dovranno provvedere a produrre la certificazione del Tribunale o dell'Ufficio Anagrafe della C.C.I.A.A. da cui risulti la forma di costituzione della personalità giuridica.

4/2 - Agli Enti o Associazioni sportive non in possesso della personalità giuridica si provvederà a rilasciare le licenze di concorrente - persona fisica - intestate al presidente o altro responsabile appositamente delegato dall'Ente o Associazione.

4/3 - Chi intende richiedere la licenza di concorrente deve inviare, tramite l'Automobile Club di appartenenza: a) modulo di richiesta (da ritirare presso gli AA. CC.) vistato dall'Automobile Club di appartenenza ed interamente compilato e sottoscritto; b) tassa di licenza; c) associazione A.C.I.; d) certificazione (solo in caso di concorrente - persona giuridica); e) fotografia del formato cm 3 x 2 (solo in caso di concorrente - persona fisica) e per gli Enti sportivi di cui al punto 4/2.

Art. 5 - Norme per il rilascio delle licenze di assistente tecnico-sportivo.

5/1 - Vengono rilasciate solo alle persone fisiche.

5/2 - Chi intende richiedere la licenza karting di assistente tecnico-sportivo deve inviare tramite l'Automobile Club di appartenenza: a) modulo di richiesta (da ritirare presso gli AA. CC.) vistato dall'Automobile Club di appartenenza, ed interamente compilato e sottoscritto; b) tassa di licenza; c) associazione ACI (quella prevista per i soci karting); d) fotografia formato cm 3 x 2.

Art. 6 - Duplicati

In caso di smarrimento o di deterioramento di una licenza il titolare può ottenere un duplicato presentando domanda alla FIK unitamente ad una fotografia ed alla relativa tassa.

Art. 7 - Annuari

Il rilascio delle licenze sportive karting comporta il supplemento di L. 1.000 che dà diritto all'annuario sportivo karting 1974. Gli Automobile Clubs dovranno, pertanto, riscuotere oltre alla tassa di licenza, il predetto importo da trasmettere alla FIK che provvederà all'invio dell'annuario.

Art. 8 - Tasse

8/1 - Licenza internazionale conduttore (compreso annuario) L. 7.000.

8/2 - Licenza internazionale concorrente (persona fisica) L. 3.000.

8/3 - Licenza internazionale concorrente (persona giuridica) L. 10.000.

8/4 - Licenza karting assistente tecnico-sportivo (compreso annuario) L. 3.000.

8/5 - Pseudonimo (tassa supplementare) L. 3.000.

8/6 - Duplicati L. 500.

N.B. - Il rilascio delle licenze karting (conduttore, concorrente e assistente tecnico-sportivo) comporta un supplemento di L. 1.000 che dà diritto all'annuario sportivo karting 1974.

19 gennaio - PISTA D'ORO

Comincia il torneo dei Campioni

ROMA - Ridotto da sei a cinque prove, il tradizionale Torneo dei Campioni che funge ogni anno da anello di congiunzione tra la vecchia e la nuova attività sportiva del karting, prende il via carico naturalmente di « speranze energetiche » e in fase sperimentale, perché con l'ancora imperante divieto di circolazione festiva, il karting tenta un esperimento, cioè gareggiare di sabato. Ci saranno certamente contrazioni, presenza solo regionali o di regioni limitrofe, ma del resto ogni stato di necessità comporta flessioni, restrizioni e sacrifici.

Si correrà di sabato accentrando il tutto nelle ore centrali della mattinata e del primo pomeriggio, snellendo ogni operazione preliminare e riducendo di un terzo il percorso delle gare. Così per dar modo ai piloti, liberi non sede le ore diciotto, di rientrare in ordine nei limiti di circolazione concessi che, come ben si conosce, ha termine alle ore una. L'avvio è anche determinato dal consumo quasi insignificante del carburante, un litro di miscela, che ogni mezzo richiede per portare a termine una gara di venti chilometri, limite massimo della percorrenza. Questo incontestabile dato di fatto è quello che riserva al karting una continuità agonistica anche in questa fase di crisi petrolifera, crisi di costi e non di disponibilità.

Certo che la crisi energetica colpisce il settore karting in un momento che si annunziava di grande espansione agonistica, dopo le premesse più che positive della stagione 1973. La Federazione, onde contenere nel minimo le inevitabili ripercussioni negative, ha allo studio delle provvidenze economiche, specie per i piloti della terza categoria, onde alleviare il più possibile l'aumento dei costi. Se ne occuperà prossimamente la Commissione Sportiva e poi il Consiglio Federale.

Intanto il calendario del Torneo dei Campioni è stato così modificato: 10 gennaio - 1. prova; 16 febbraio - 2. prova; 2 marzo - 3. prova; 16 marzo - 4. prova; 30 marzo - 5. prova, mentre l'orario delle operazioni preliminari è stato così fissato: ore 11-13: verifiche sportive e tecniche; ore 14,30-17 - gare di qualificazione; ore 17,30-19 - prove. Come vedesi un orario contenuto, che non lascia spazio a ritardi né a concessioni.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Fibershell Contasecondi antiurto. Presa sicura. Modello speciale per scienza e ricerca. La cassa Fibershell è protetta contro gli acidi e contro l'acqua. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 508.901



Montreal Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



Tagliando AS/2

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

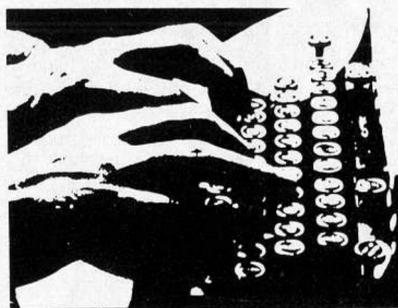
Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riempire il tagliando e inviarlo a:

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO



SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRINT
ESPRESSO

Il conto ai carabinieri

Il 30 dicembre 1973, domenica di Austerità, qui a Pianosinatico, 7 chilometri dall'Abetone, un villeggiante di Livorno aveva una figlia di 28 mesi che doveva portare d'urgenza all'ospedale di Livorno, per una cistite acuta.

Ha telefonato ai Carabinieri per avere un permesso fino all'ospedale della sua città, ma gli è stato negato e gli è stato suggerito di chiamare un'ambulanza, per cui ha dovuto spendere 25.000 lire per l'andata e per il ritorno fino a Livorno, e lui ha dovuto attendere fino a mezzanotte per poter rientrare.

Io voglio dire questo: non sarebbe stato meglio, più giusto ed umano, lasciare andare lui e risparmiare anche benzina? Penso, poi, a chissà quanti casi simili in tutt'Italia!...

Vinicio Francia -
Pianosinatico (Pistoia)

Casi simili ve ne saranno stati senz'altro, la maggior parte però risolti secondo il buonsenso dell'austerità. Infatti, è espressamente stabilito che i casi di forza maggiore (e non crediamo vi siano dubbi su quanto descritto nella lettera) permettono di usare l'auto anche quando la circolazione è vietata, e questo senza farsi rilasciare permessi da nessuno.

L'eccesso di scrupolo ha giocato un brutto scherzo al protagonista di questa avventura (speriamo a lieto fine), nei confronti del quale i Carabinieri interpellati hanno peccato di eccesso di zelo, negandogli l'informazione giusta — poteva prendere la sua auto ed andare a Livorno di persona, con la figlia — e suggerendogliene una sbagliata.

Infatti, inutile immaginare il tempo perso per rintracciare l'ambulanza e sottolineare lo spreco di carburante per farla ritornare in sede. E i soldi spesi? Suggestiamo di mandare la fattura dell'ambulanza al Comando Generale dell'Arma dei Carabinieri, che speriamo peraltro faccia una piccola inchiesta sull'accaduto, per lo meno per far sì che in futuro i propri uomini — i pochi veri benemeriti in genere in questo Paese ormai permissivo per tutto meno che per il buonsenso — diano dei consigli migliori alla popolazione.

ULTIMO ROUND

Il silenzio non paga

Faccio seguito alla lettera pubblicata sul n. 174 del vostro settimanale, scritta dal sig. Giancarlo Ponti, per precisare alcuni punti riguardanti l'attuale situazione del Campionato di Formula Ford.

— Non è affatto vero che i risultati positivi da me ottenuti, siano avvenuti in concomitanza con il «fermo» di «Lucas», poiché nella gara in cui «Lucas» mi ha sporto reclamo (Casale 15-7), mi ero classificato 1. mentre lui si era aggiudicato il 2. posto.

— Faccio presente che alla gara di Varano, dove precisate che «Lucas» è arrivato 1°, io non ho partecipato e a Varelungo ho subito un incidente analogo a quello di «Lucas» a Misano.

— Per quanto riguarda la squalifica di Ciccozzi dalla gara di Magione, vorrei precisare che non sono stato l'unico a «trarne vantaggio» dato che anche «Lucas», che in quella gara aveva ottenuto il 3° piazzamento dietro di me, è passato in seguito al 2° posto.

Vorrei inoltre informarvi che la mancata partecipazione di «Lucas» alle successive gare di Campionato, non fu dovuta alla proibizione dei giudici di gara (a parte la gara successiva al reclamo, svoltasi a Misano), bensì alla volontà di quest'ultimo che ha preferito, per ragioni sue personali sulle quali non voglio indagare, non continuare il Campionato; ritengo anche che «Lucas» possa aver pensato che anche gli altri piloti, compreso il sottoscritto, potessero venir squalificati in quanto correvano con pistoni Ø mm 63.

Per quanto riguarda i preparatori, è forse meglio sorvolare la questione poiché ai reclami si contrappongono addirittura irregolarità nei confronti degli stessi che hanno sporto reclamo, vedi il caso di Brunelli nei miei confronti, reclamo anche perfettamente inutile poiché io stesso, prima della gara, avevo fatto presente per iscritto alla commissione tecnica, che montavo pistoni da mm 63, come precisato dal regolamento FORD.

Per parlare ora del famoso Regolamento relativo ai pistoni, ritengo, a mio modesto parere, che dato che il Regolamento iniziale della FORD portava come misura dei pistoni il diametro interno di mm 63, se questo era stato modificato o variato in seguito, la FORD stessa avrebbe dovuto dare comunicazione della modifica nel regolamento e non aspettare alla fine del Campionato, dopo che avevo effettuato tutte le gare, oltretutto in condizioni di svantaggio, nei confronti di coloro che avevano gli altri, pistoni.

Dopo tutto quanto sopra, esposto, sono sempre più convinto nella buona fede del mio preparatore, in quanto non è stata certamente sua volontà o iniziativa, farmi correre

CARLO GALLI - Roma — Tre lettere ci ha inviato: non le sembrano un po' troppe? Comunque, vediamo di dare qualche risposta. Non comprendiamo la ragione per cui le fabbriche da lei interpellate non le hanno risposto. Si rivolga alla Federazione Karting (via Solferino 32, Roma), così potrà avere delucidazioni riguardo il motore. Per il serbatoio, esso può essere costruito in qualsiasi dimensione, è ovvio. Quanto al roll-bar, quel disegno era puramente indicativo della struttura: un'eventuale regolamentazione dovrebbe essere disposta dalla CSI, con le relative misure. Infine, riguardo ai suoi progetti per il futuro, lasci perdere quell'istituto.

MENOTTI PORCELLI - Napoli — Gli attuali olii da competizione non sono ormai quasi nessuno additivati con olio di ricino, ma sono praticamente tutti a base minerale e sintetica. Può quindi usarli nell'utilizzo normale della vettura? Sì, ma a che pro? Fra l'altro, «frenano» un po' il motore.

GAETANO RAGALMUTO - Bologna — Che noi si faccia delle critiche alla sua marca preferita, che le importa? L'importante è che ci creda lei.

SANDRO GENTILI - Ancona — Abbiamo presente la foto, ma purtroppo non abbiamo trovato altre inquadrature della stessa vettura dalle quali poter risalire esattamente alle scritte, ci spiace.

DINO BERNARDINI - Padova — Lasciamo da parte tutto il «caso» nato dalla gara di Imperia, non voluto da noi, e di cui legge ancora gli strascichi in questa rubrica, e rimaniamo all'appunto che ci fa. Si ricordi che nei titoli quello che conta mettere in evidenza è il «fatto». Nel caso di Imperia, il fatto è che — nel caso di squalifica del vincitore, Ballestrieri —, a rimetterci sarebbe stato Pelganta. Tutto qui. E' chiaro, poi, che in un titolo non si può mettere tutto, con i particolari; per quello c'è poi il servizio.

DOMENICO PURITA - Lissone (Milano) — Difficile rispondere, anche perché i prezzi sono fluttuanti e dipendono, caso per caso, da un'infinità di fattori. Ad ogni modo, a puro scopo indicativo, possiamo dirle che una vettura completa, motore escluso, viene fatta pagare (da quei pochi che le vendono) circa 15 milioni. E che un motore Cosworth 3 litri costa circa 10 milioni. L'indirizzo di Jacky Ickx è questo: 7, rue Archimede, Bruxelles (Belgio).

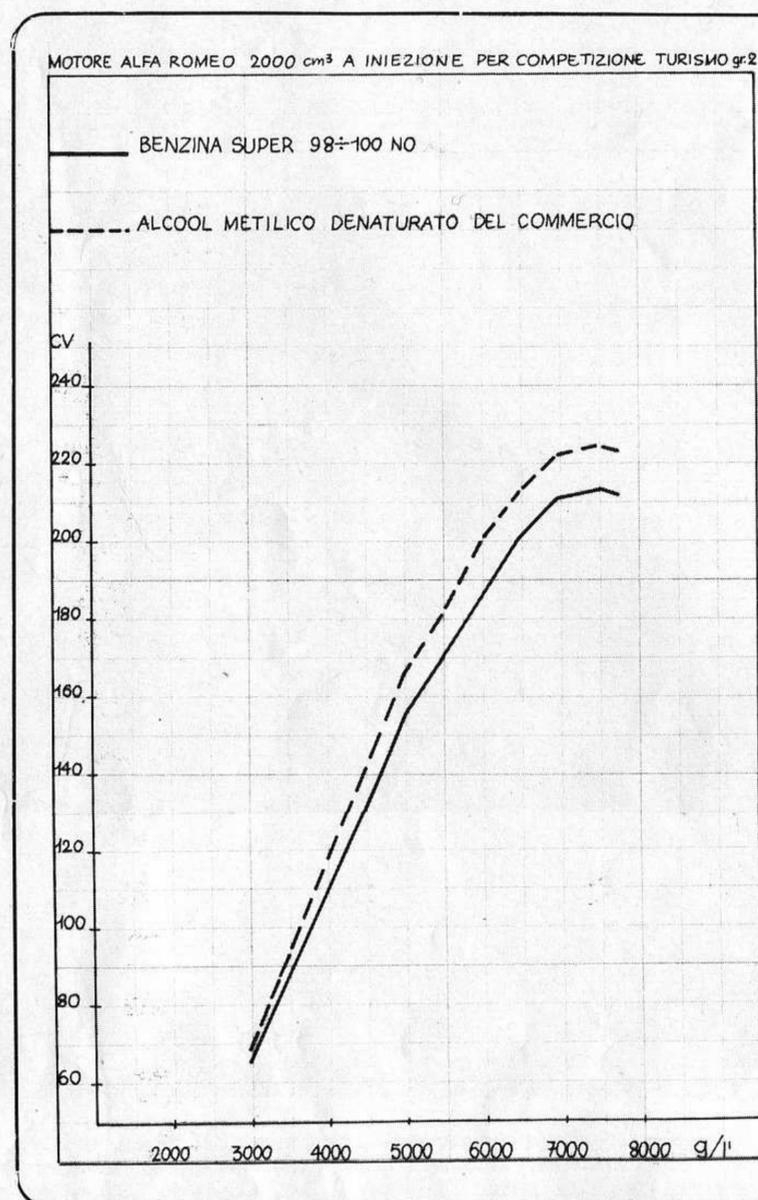
LUCIA FERRARA - Catania — Nel numero scorso di Autosprint c'è una bella foto a colori di Peterson, speriamo bene.

Mi ha molto stupito su AUTOSPRINT, nel n. 1 del '74, nell'articolo riguardante la premiazione di fine stagione dei piloti Lancia, leggere che Pelganta ha vinto la Coppa CSAI dei Rallies Nazionali, mentre sulla decisione del tribunale di appello non è ancora noto nulla. O forse la Lancia è già sicura della decisione che porterebbe al titolo di Pelganta?

Riccardo Gibellini - Modena

Attenzione, signor Gibellini: a volte il fervore polemico fa vedere (o leggere) anche quello che non c'è. In questo caso, evidentemente, le faceva comodo intuire chissà quale «combine» sul tutt'altro che spento Rally di Imperia, ma si è sbagliato, e di grosso.

Si rilegga con più calma quel servizio: se troverà quanto ci accusa di aver scritto, vincerà una bambolina di pelouche...



IL GRAFICO

Le curve ad alcool

Ho letto con molto interesse il servizio riguardante le prove dell'Alfa Romeo ad alcool, ed in particolare il grafico delle potenze con il motore alimentato a benzina ed a metanolo, pubblicato a pag. 21. Poiché nella mia copia non si notava bene quali fossero le cifre del grafico, vi sarei grato se mi faceste sapere la scala delle potenze comprese fra i 500 ed i 7500 giri, per i due carburanti.

Maurizio Dall'Oglio
Lumezzane (Brescia)

In realtà, la riproduzione di quel grafico non era molto «leggibile» nelle pagine stampate in rotativa, e non solo nella sua copia. Per questa ragione, anziché riscriverle i dati in esso riportati, ripubblichiamo l'intero grafico delle curve di potenza comparate ad alcool ed a benzina, sperando di fare cosa gradita anche agli altri lettori.

tutta la stagione con un motore svantaggiato in fatto di potenza.

Spero che questo possa aver chiarito i dubbi del sig. Ponti, comunque sportivamente, sono sempre a disposizione per una sfida amichevole con «Lucas», da effettuarsi anche con lo scambio delle macchine e anche dei motori.

Per quanto riguarda l'ultimo paragrafo della lettera del sig. Ponti, vorrei far presente allo stesso di vagliare meglio le parole, per non rischiare eventuali querelle dei diretti interessati, e non parlo per me stesso, in quanto io la vettura la noleggio dal preparatore, ritirandola il sabato pre-

cedente alla corsa e poi la rivedo il sabato precedente alla gara successiva.

Per finire, io credo di essere stato sempre un buon sportivo sia sui campi di gara che fuori e spero che tutte queste polemiche servano da lezione per le stagioni future, perché per correre ci vuole l'entusiasmo e la fiducia di tutti, ma andando avanti di questo passo non si ha ne uno ne l'altro, anzi passa la voglia di continuare.

Con i migliori saluti.

Renzo Zorzi - Milano

Per carità, caro Zorzi, lasciamo

perdere le «sfide» dirette che non gioverebbero a nessuno. Piuttosto, prendiamo atto di quanto lei ribatte, con suo pieno diritto, al signor Ponti, che ci scrisse una lettera pubblicata tre settimane fa. Non ci sembra peraltro che le precisazioni riguardanti questa stagione di gare spostino di molto i termini della questione, la quale questione è ormai diventata piuttosto «stantia» e rivoltata da tutte le parti come un vestito vecchio. E che è ufficialmente chiusa.

La faccenda del diametro interno della camera di scoppio dei pistoni di Formula Ford ormai la conoscono

POSTA POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** AUTO SPRI NT

FLAVIO QUINTO - Bovolone (Verona) — Ecco gli indirizzi, più volte pubblicati: Jackie Stewart, Clayton House, 1268 Begnins (Vaud) Svizzera, Ken Tyrrell, Long Reach, Ockham, Woking (Surrey), Gran Bretagna.

ALFREDO CANTA - Cambiagio (Milano) — Caro socio, siamo noi a ringraziare lei, come d'altra parte abbiamo già fatto con coloro che ci hanno scritto a proposito della nostra festa dei Caschi d'Oro.

GIORGIO CARETTI - Verbania - Intra (Novara) — Da tempo non abbiamo più quell'offerta. Si può comunque rivolgere agli editori Sperling & Kupfer, via S. Orsola 1, Milano.

FABRIZIO CONTI - Bibbiena (Arezzo) — Noi di Autosprint, più di così non possiamo fare: se ben ricorda, anche la partita di calcio fra rallisti e velocisti è stata organizzata per devolvere l'incasso a don Sergio Mantovani.

ROMILDE TONELLI - Bollate (Milano) — Silvio Moser è nato a Zurigo nel 1941. Ha iniziato a correre nel 1961, in una gara di slalom sulla neve con una Volvo. La sua prima uscita in Formula 1 è stata nel 1967, al Gran Premio di Siracusa, con una Cooper-ATS 2700. Non abbiamo informazioni sulla sua stagione '74.

MASSIMO SOCCI - Milano — Spiacenti, ma il quesito sul colore dei cerchi ci coglie impreparati. Abbiamo dato un'occhiata alle foto, ma non ci abbiamo trovato indicazioni precise. Riteniamo che il colore alluminio sia attendibile in entrambi i casi. Lo stesso dicasi per i supporti del retrovisore. Per quanto riguarda la riproduzione che le interessa, può ordinarla al nostro servizio di fotoshop, ma naturalmente nelle dimensioni standard.

MIRELLA MENEGATTO - Monza (Milano) — Anche per lei l'invito è di rivolgersi al nostro servizio fotoshop, attenendo alle indicazioni riportate in ogni numero della rivista. La foto in questione comunque non è fra quelle disponibili, ci spiace: provi a cercarne un'altra che le piaccia.

Carissimo Autosprint, con poche parole, dettate dal nostro animo sportivo, ti siamo vicini nel 3. anniversario del « sacrificio » del povero Ignazio.

Non vogliamo ricordare quel tragico 10 gennaio 1971 come una data che rispecchia i soliti problemi ancora insoluti della sicurezza, densi di polemiche di fronte al lutto; desideriamo solo ricordare che quel giorno è morto Ignazio Giunti, la nostra migliore immagine: la lealtà, la generosità, il coraggio.

Rolo Canal - Valdobbiadene (Treviso)

anche i sassi, e noi ci siamo sinceramente stancati di occuparcene. Tanto è vero che abbiamo evitato di coinvolgere i termini di questa antipatica faccenda nelle valutazioni che (ad esempio nella premiazione di Autosprint di fine anno) cerchiamo di fare dei piloti-speranza, come Zorzi ben sa.

Terminiamo, speriamo definitivamente, con un accenno a Gianni Pirota, che per chi non lo sapesse è il preparatore della F. Ford che Zorzi ha usato quest'anno. Anche il Gianni ci ha scritto una lettera, che non pubblichiamo (certi della sua comprensione) non tanto perché non sia un diritto anche suo, quanto perché molte delle sue considerazioni sono già contenute in questa lettera del « suo » Zorzi.

Speriamo solo che — come per gli altri anni — anche questo impasse serva di lezione ai preparatori delle monoposto addestrative. E che quando qualcuno si accorge che in un regolamento c'è un punto dubbio non stia zitto, ma lo segnali immediatamente a chi di dovere, evitando così di creare questi equivoci che non giovano a chi perde né soprattutto a chi vince.

LO SDEGNATO

Libertà d'opinione

Ho letto l'articolo sulla passata stagione di Formula 1, pubblicato sul n. 51-52 di Autosprint. Premetto che sono tifoso di Merzario, anche se ciò non vuol dire che io non accetti le giuste critiche su di lui; leggendo l'articolo, però, si capisce bene che Nigel Roebuck non conosce per nulla Arturo, e tutto ciò che ha scritto suona come una offesa per il nostro pilota.

Vorrei ricordargli che Arturo ha chiaramente detto il motivo per cui ha lasciato la Ferrari, non avendo nulla da nascondere all'opinione pubblica. Inoltre, questo « buffo conduttore » ha sempre dato il meglio di se stesso in ogni momento e con qualsiasi macchina, dimostrando che si possono fare belle corse anche con vetture non troppo competitive (vedi GP di Francia).

Leggendo oltre, sembra poi che Merzario sia una specie di suicida votato a guidare « sporco »: non credo minimamente che un pilota corra « spensierato » e con 500 CV dietro la schiena come se si trattasse di un gioco. Per finire, credo che l'affermazione che la sua gara migliore in Formula 1 sia stata quella di Brands Hatch dello scorso anno, derivi dal fatto di aver visto solo quella, ignorando sfacciatamente tutta l'annata '73.

Sandro Vivaldi - Verona

La pubblicazione del « punto » di Nigel Roebuck sulla stagione 1973 di Formula 1 aveva anche lo scopo di verificare, a tutto beneficio dei lettori italiani, certe opinioni sui big

PAOLO TRON - Loano (Savona) — Divertente come idea, non c'è che dire. Solo, abbiamo seri dubbi che gli interessati si presterebbero...

PAOLO SARTINI - Casalbono (Forlì) — Per il Rally di Montecarlo 1974, che non è stato effettuato per i noti motivi, il primo premio sarebbe stato di 12 mila franchi, circa 1.500.000 lire. Più o meno le spese... Il mondiale marche 1973 ha avuto la sua ultima prova nella 6 ore di Watkins Glen, il 21 luglio.

CARLO BASILICO - Cogliate (Milano) — Ecco gli indirizzi richiesti: Kleber Italiana, via Castelgomberto 10/102, 10137 Torino; Pirelli, Centro Pirelli, 20100 Milano; Michelin Italiana, Corso Sempione 66/68, 20154 Milano; Uniroyal-Englebert, via Quintiliano 20, Milano. Per il momento, non è in previsione un manifesto del soggetto da lei preferito. Per il resto, la rimandiamo all'inserto Rallies apparso in Autosprint-Mese di novembre.

IADER SGARZONI - Forlì — La Formula Atlantic è in vigore in Gran Bretagna, ed è l'equivalente della Formula B americana. Si tratta di una specie di Formula 2, con motori 1600 alimentati a carburatori. Questi gli indirizzi: Gianni Pirota, via Monte Sei Busi 31, Rivarolo (Genova); Scuderia del Passatore, logge del Pavaglione 58, Lugo (Ravenna). Per i regolamenti tecnici, si rivolga alla CSAI, via Pola 9, 20124 Milano.

ROBERTO AIELLO - Caltanissetta — Faccia una cosa: consulti il catalogo di una casa seria e nota di cerchi, e veda cosa offre per la sua vettura, non oltre i 6 pollici. Se c'è un modello, può stare certo che non avrà sorprese.

ENNIO DALLA ROSA - Winthertur (Svizzera) — La faccenda è in questi termini: con la parola « carburatore » si identifica il rapporto aria-benzina più vicino alla proporzione ottimale. E' chiaro che, salendo di quota e rarefacendosi l'aria (cioè la quantità di molecole di ossigeno a parità di volume aspirato), bisogna anche diminuire la quantità di carburante, onde mantenere il rapporto aria-benzina vicino al valore richiesto. « Smaigrare » la carburazione vuole appunto dire diminuire la portata degli elementi che dosano il carburante (getti, portata iniettori).

GIUSEPPE LA COGNATA - Garfield (Stati Uniti) — Ecco gli indirizzi richiesti: Carrozzeria Zagato, via Arese, 20017 Terrazano di Rho (Milano). Carrozzeria Bertone, Corso Allamano 46, 10095 Grugliasco (Torino). E grazie per gli auguri che ricambiamo, e per le belle parole.

dell'automobilismo che correvano il rischio di cristallizzarsi, leggendole sempre su uno stesso giornale.

Il pezzo di Roebuck è esemplare, in quanto — come si può facilmente notare... — non è certo stato scritto tenendo d'occhio i lettori italiani, e rispecchia né più né meno che le sue opinioni. Le quali opinioni, quando sono firmate, sono sempre degne della massima considerazione.

E tali le abbiamo giudicate noi, anche se esse non sono certo simili alle nostre. L'articolo ospitato dimostra comunque che fino a che in Autosprint ci sarà l'attuale direzione, tutti sono liberi di esprimere il proprio parere, senza che questo coinvolga la « linea » del giornale.

L'ARCHIVISTA

I tris iridati

Vorrei per favore sapere da Autosprint, tramite una risposta personale oppure anche una risposta sul giornale, i primi tre classificati nei campionati del mondo conduttori Formula 1 dal 1950 al 1967.

Alberto Maria Savoia - Firenze

Una risposta da archivio, che diamo volentieri. Ecco i dati, riferiti ad ogni anno dall'inizio del mondiale piloti:

1950, Nino Farina (Alfa Romeo), Juan-Manuel Fangio (Alfa Romeo), Luigi Fagioli (Alfa Romeo), 1951, Juan-Manuel Fangio (Alfa Romeo), Alberto Ascari (Ferrari), Juan-Frionan Gonzales (Ferrari), 1952, Alberto Ascari (Ferrari), Nino Farina (Ferrari), Pietro Taruffi (Ferrari), 1953, Alberto Ascari (Ferrari), Juan-Manuel Fangio (Maserati), Nino Farina (Ferrari), 1954, Juan-Manuel Fangio (Maserati e Mercedes), Juan-Frionan Gonzales (Ferrari), Mike Hawthorn (Ferrari), 1955, Juan-Manuel Fangio (Mercedes), Stirling Moss (Mercedes), Eugenio Castellotti (Ferrari e Lancia), 1956, Juan-Manuel Fangio (Lancia - Ferrari), Stirling Moss (Maserati), Peter Collins (Lancia-Ferrari), 1957, Juan-Manuel Fangio (Maserati), Stirling Moss (Vanwall), Luigi Musso (Lancia-Ferrari), 1958, Mike Hawthorn (Ferrari), Stirling Moss (Cooper e Vanwall), Tony Brooks (Vanwall), 1959, Jack Brabham (Cooper), Tony Brooks (Ferrari), Stirling Moss (Cooper e BRM), 1960, Jack Brabham (Cooper), Bruce McLaren (Cooper), Stirling Moss (Lotus), 1961, Phil Hill (Ferrari), Wolfgang von Trips (Ferrari), Stirling Moss (Lotus) e Dan Gurney (Porsche), 1962, Graham Hill (BRM), Jim Clark (Lotus), Bruce McLaren (Cooper), 1964, John Surtees (Ferrari), Graham Hill (BRM), Jim Clark (Lotus), 1965, Jim Clark (Lotus), Graham Hill (BRM), Jackie Stewart (BRM), 1966, Jack Brabham (Brabham), John Surtees (Cooper-Maserati), Jochen Rindt (Cooper-Maserati), 1967, Denis Hulme (Brabham), Jack Brabham (Brabham), Jim Clark (Lotus).



il PREZZO della passione

Ho appena letto l'articolo di Gabriela Noris su Vittorio Brambilla. Inutile esprimere commenti: è deprimente trovarsi sempre nella situazione, per qualsiasi pilota italiano raggiunga (a patto di quali sforzi, soprattutto economici) livelli di competitività elevati.

Corriamo il rischio di vedere anche Brambilla perdere quel « posto al sole » che ha tanto meritatamente raggiunto. A questo punto, ritenendo superfluo continuare a sperare in qualche « provvidenziale » intervento, vorrei esporre la mia idea, affinché si possa esaminarla ed avviarla eventualmente ad una conclusione.

Poiché noi tutti lettori di Autosprint non versiamo una quota che, se pur minima per ciascuno, possa formare una certa cifra da offrire quale contributo di tutti gli sportivi a Vittorio Brambilla?

Potremmo così vederlo in Formula 1, dove merita di andare, senza peraltro dover ringraziare elemosinatori di sporadiche partecipazioni a gare. Si potrebbe pure, in alternativa, maggiorare il prezzo del settimanale (di 50 o 100 lire) per un certo periodo, al fine di raccogliere la cifra necessaria; o qualsiasi altro modo. Potrebbe essere una iniziativa annuale per permettere ad un pilota italiano di continuare l'attività.

Amodio Forta - S. Agata dei Goti (Benevento)

Sono un lettore di Autosprint da circa 5 anni, e benché all'estero dal 1961

L'ideale di un pilota, di chiunque faccia dell'automobilismo agonistico anche solo per passione, sarebbe quello di poter disporre dell'auto che desidera senza dover dipendere da nessuno. Senza avere scadenze da rispettare e senza dover rendere conto a nessuno delle sue scelte e del suo stesso comportamento. E' chiaro che questo per un pilota professionista è impossibile, sia per il costo che un'organizzazione vincente richiede, sia per definizione stessa di quel particolare « mestiere » che è il pilota da competizione.

Finita, da tempo, l'era dei gentlemen il cui hobby era di correre in Formula 1, attualmente l'altissima specializzazione che una professione del genere richiede ha rarefatto il numero di coloro che hanno, contemporaneamente, denaro e classe sufficiente ad emergere. E' anzi normale che i buoni piloti non riescano a trovare che due alternative: o farsi assumere ufficialmente da una casa che faccia dell'attività ad alto livello, o trovare qualcuno che lo aiuti finanziariamente a « comperare » una stagione, in una qualsiasi serie di gare come in Formula 1.

E' questo il caso di Vittorio Brambilla, che è in caccia di

sono sempre restato un patriota fanatico. Quando leggo certi articoli su quello che accade ai piloti italiani, mi dispiace veramente.

Leggendo AUTOSPRINT, mi è venuta un'idea: se il giornale stampasse diecimila copie a prezzo maggiorato, a lire 400, ne deriverebbe un milione in più alla settimana, che in un anno darebbero circa 50 milioni che potrebbero essere usati per finanziare una macchina ed un pilota tutti per noi, lettori di Autosprint.

Si potrebbe magari organizzare una votazione per scegliere il pilota da aiutare. Vi prego di pubblicare questa mia lettera.

Gabriele Cecchetti - Rocheville (Francia)

Ho letto l'articolo riguardante il Salone di Lugano, e tra l'altro ho letto di quello stupido impedimento che può far saltare il programma Formula 1 di Vittorio Brambilla. Se ciò dovesse accadere, sarebbe come se Brambilla perdesse un anno per un'inezia.

Quello che io chiedo è una colletta generale fra tutti coloro che amano questo bellissimo sport. Coloro che leggono Autosprint sono moltissimi, e basterebbe che ognuno offrisse qualcosa per raggiungere la fatidica cifra.

Vittorio Rotundo - Padova

In ritardo (petrolifero) il raccoglitore

Avvisiamo tutti quei nostri lettori che ci hanno ordinato i raccoglitori per Autosprint, che dovranno pazientare almeno fino alla fine del mese prima di poter ricevere quanto desiderano. Infatti, la crisi petrolifera ha obbligato ad un certo ritardo, per mancanza di materia prima, l'industria che ci fornisce la copertina plastificata, la quale ha cominciato la produzione in questi giorni. Un po' di pazienza, quindi, e sarete accontentati.

quell pugno di milioni che gli permetterebbe di avere una March 741. Queste lettere ci suggeriscono in pratica una « colletta » per trovarli, ma a costo di sentirsi accusare di poca sensibilità (e a parte ogni altra pratica considerazione) dobbiamo dire di no, non è una cosa che riteniamo giusta, e per svariate ragioni.

Innanzitutto, il rapporto con il proprio sponsor deve essere diretto; si deve poter discutere, potersi arrabbiare anche, affinché la collaborazione sia proficua per entrambi. Per un pilota, sarebbe imbarazzante avere come interlocutore (o peggio, come giudice) un'entità astratta quale può essere una schiera di ap-

passionati di automobilismo; per Autosprint sarebbe altrettanto imbarazzante fare da tramite fra gli umori di questa schiera ed il pilota, o essere costretto a condizionarne certe scelte. Non è questo il compito di un giornale.

Inoltre, in questi casi ci vuole una contropartita. Uno sponsor tradizionale mira a ricevere un tornaconto per i suoi soldi, sia esso pubblicitario, tecnico o altro, ed è giusto che sia così. Quale sarebbe il tornaconto dei « sottoscrittori »? La soddisfazione della propria passione? Ma per quella, non è necessario giungere a « pagare », sia pure poco. Per il solo fatto di nutrirla, questa passione, e andare all'autodromo pagando il biglietto, chi ama le corse fa già il suo « dovere » nei confronti dello sport che predilige, fa esattamente quanto si aspettano che faccia sia il pilota, che l'organizzatore, che lo sponsor.

Insomma, lo riteniamo un grosso ed encomiabile esempio di interessamento per le sorti dei nostri piloti, e va ad onore di chi lo propone, ma riteniamo sia una via sbagliata ed anche un tantino degradante. Non è con le « offerte » di un certo numero di appassionati che si risolvono i problemi dei piloti italiani.

**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 300 (arret. L. 600);
Abbonamenti: annuale L. 12.000;
semestrale L. 6.500; estero Lire
20.000. Autosprint + Auto-
sprint Mese L. 17.000. Conto
corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per
l'Italia SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi -
Società di diffusione periodici -
20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel.
688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Ser-
pieri 11/5 - Spedizione in abbonamento
postale - gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MES-
SAGERIE INTERNAZIONALI, via M.
Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:
AUSTRIA Sc. 22 - BELGIO Bfr. 35 -
DANIMARCA D. Kr. 6,25 - FRANCIA
Fr. 4,50 - PRINCIPATO DI MONACO Fr.
4,50 - GERMANIA DM. 3,20 - INGHIL-
TERRA 40 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 -
OLANDA Hfl. 2,70 - SPAGNA Pts. 55 -
SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle
librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT
all'estero: Argentina: VISCONTEA DI-
STRIBUIDORA S.C.A., Calle La Rioja
1134/56, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.
Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H.,
Speckbacherstrasse 35A, 6021 INN-
SBRUCK; MORAWA & CO., Wollzeile 11,
1010 WIEN 1; Australia: COMEGAL PTY.
LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER
HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE &
MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A.,
Dép. Publications, 1 Rue de la Petite-
lie, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEE-
DIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue,
MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DANSK
BLAD/DISTRIBUTION V/MOGENS SCH-
ROEDER, Hovedvægtsgade 9, KOPEN-
HAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS,
Agencia De Publicaciones S.A., Chim-
borazo Sil Y Luque, GUAYAQUIL; Fran-
cia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opera,
PARIS (2E); NOUVELLES MESSAG-
RIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat.
Etranger, 111 Rue Réaumur, 75060 PA-
RIS Cedex 02; Germania: W.E. SAAR-
BACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-
Abteilung, Pollerstrasse 2, 5000 KOELN 1;
Grecia: THE AMERICAN Book &
News Agency, 68 Syngrou Avenue,
ATHENS - 403; Inghilterra: HACHETTE
C.P.D. LTD., International Press Divi-
sion, 164 Dukes Road, Acton, LON-
DON - W. 3; Jugoslavia: PROSVETA,
Terazije 16, BEOGRAD; Iran: IRANIAN
AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY
LTD., 151 Kiaban Soraya, TEHRAN; Li-
bano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO.,
Makdessi Street, Halim Hanna Bldg.,
1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta:
W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A
Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN
GELDEREN & ZOOM N.V., Postbox 826,
AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E DI
MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCIÓN;
Portogallo: ALBERTO ARMANDO PERE-
IRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E,
LISBOA - 1; Principato di Monaco e Co-
sta Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A.,
12 Quai Antoine-1ER, MONACO Princi-
pato; Spagna: SOCIEDAD GENERAL E-
SPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GEN-
ERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle
Avila 129, BARCELONA; Stati Uniti:
SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH
Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101;
Svezia: BROR LUNDBERG, Fack, S/104
/32 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN
WILLIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCK-
HOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dor-
nacherstrasse 60-62, BASEL; KIOSK A.G.,
Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT
AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, 4002
BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Le-
vrier, GENEVE; MELISA S.A., Via Ve-
gezzi 4, 6901 LUGANO; Thailandia: SURI-
WONGS BOOK CENTRE, P.O. Box 44,
CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN
TEVZIAT, Barbaros Bulvarı 51, BEŞIKTAS -
ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA
INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1262,
MONTEVIDEO; JULIO NÚÑEZ, Avenida
Gonzalo Ramirez 1393, MOTEVIDEO; Ve-
nezuela: LIBRERIA MONTADORI C.A.,
Ave. Francisco de Miranda, Edif. Soro-
calma (Chacao), CARACAS; Brasile: LI-
VRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA.,
Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22,
SAN PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA
MICO PTY. LTD., Fanora House, 41
Kerk Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Sa-
vena (Bologna), via dell'Industria 6,
tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 -
40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità:
Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via
Pirelli 32, Milano. Telef. (02) 62.40-
654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio
12/2. Tel. (051) 23.61.98-27.97.49 Uffici di
Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel.
(055) 293.314-293.339. Uffici di Genova:
Via Vernazza 23. Tel. (010) 587.852. Uffici
di Padova: Via Tommaseo 94. Tel. (049)
39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Aze-
glio 60. Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma:
Via Savoia 37. Tel. (06) 844.9.226-861.427-
866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via
Gramsci 28. Tel. (030) 53.590.
Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano
Tel. 62.40.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068
S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via
dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53
- 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.



**AUTO
SPRINT**

MARKET

I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa
normale L. 300 che in versio-
ne 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!

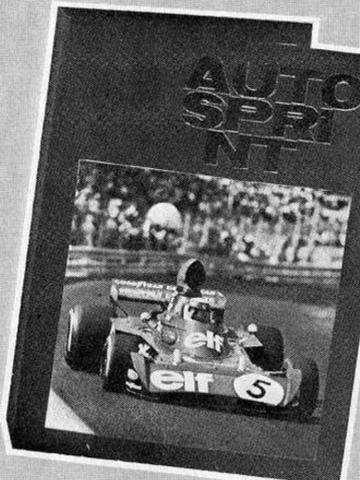
OFFERTE SPECIALI
Raccoglitore '74

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

Ordinato 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 occorreranno due) o l'annata
completa di AUTOSPRINT-mese più il numero
speciale di fine d'anno.



MAGLIETTE FITTIPALDI/AUTOSPRINT

(taglia: piccola - media - larga)

BORSELLI JUTA AUTOSPRINT

DIECI MANIFESTI ASSORTITI



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 al
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: **AUTOSPRINT 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 Nuvolari e Varzi
Rosemeyer.

Manifesti normali:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V Nan-
ni 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 Nuvolari e Varzi Rosemeyer.

RACCOGLITORE (Indicare il numero)

INVIO Lire pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____ Firma _____

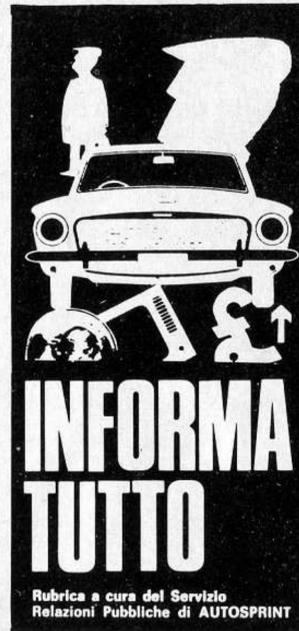
Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

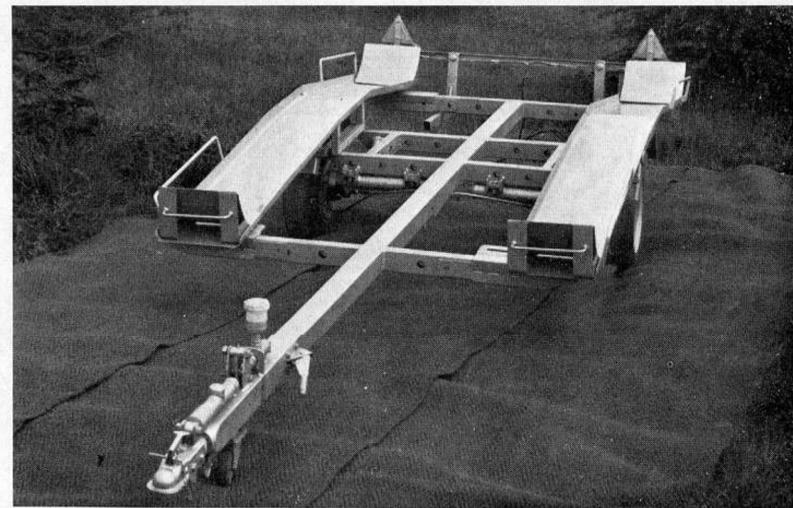
Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a EDITORIALE IL BORGO -
SAN LAZZARO DI SAVENA - oppure con vaglia postale o assegno bancario
Intestato sempre a EDITORIALE IL BORGO

Pagamento anticipato

● METALBAT è sinonimo di « mo-
da giovane », di quel fenomeno che
investe ogni campo di attività e che,
naturalmente, non poteva dimenticarsi
dell'automobile. Le stesse grandi case
costruttrici insistono sull'argomento
e dedicano ai giovani alcuni dei loro
modelli che vengono più o meno ap-
prezzati dai destinatari. Una vettura
che « va per la maggiore » in quan-
to ad essa si rivolge particolarmente
l'attenzione della gioventù è senz'altro
la VW con i modelli Maggiolino, Mag-
giolone e Cabriolet. Ora, poi, dall'Ame-
rica è giunta una nuova moda: tra-
sformare addirittura la VW in una
« CHEVY '36 » con l'applicazione del
« musone » all'antica. La novità è stata
bene accolta tant'è vero che uno dei
soci della METALBAT, lo stabilimento
statunitense specializzato in queste
trasformazioni, ha aperto una filiale
in Italia, a SAN FELICE SUL PA-
NARO (MO) dove la lavorazione è
già in atto. Per informazioni telefo-
nare dunque alla METALBAT, Polo
Industriale, S. Felice sul Panaro,
(0535) 54.407.



**Questo rimorchio
è anche per una F.1**



Ecco l'ultima versione del carrello-rimorchio per trasporto auto della OMFTT
della ditta Pedretti di Arluno. Si tratta del tipo « EL5 », adatto per qualsiasi
tipo di vettura fino alla F. 1, a sospensioni del tipo a barra di torsione in
acciaio con ammortizzatori. La foto fa vedere solamente il telaio, ma nel
prezzo di listino di L. 363.000 lire, IVA esclusa sono compresi gli scivoli per
il carico (che si collocano con fissaggi sul telaio stesso), la ruota a canno-
chiale piroettante per regolare l'altezza e il verricello. E' a un solo asse, ma a
richiesta può essere fornito a due assi (L. 660.000), può trasportare fino a kg.
720 a p.c.; le ruote sono indipendenti, il freno idraulico a repulsione con freno
di stazionamento, le carreggiate sono regolabili per adattarle a qualsiasi vettura.
Peso kg. 250 circa, lunghezza m. 4,75, larghezza m. 1,84, pneumatici 5,20X12.
Numerosi gli accessori: fra questi citiamo la chiusura a telo impermeabile (350-
400.000 lire) e la versione a due piani, per due auto (L. 1.000.000 circa).
Il modello di rimorchio più piccolo « EL3 » (L. 330.000) pesa 220 chilogrammi,
ha le stesse dimensioni e una portata fino a kg 550 a p.c. I clienti più noti vanno
dalla Ferrari all'Autodelta, dalla Lancia Corse a Giannini, da Facetti a Pedraz-
zani, a Brambilla, Branca e tanti altri preparatori. La OMFTT, oltre che per
il trasporto auto, si occupa di quello relativo a imbarcazioni, elicotteri, alianti,
materiale da campeggio, motociclette, racers e ad uso speciale.

**Consuma anche meno
col cassone di plastica**



● La TRUCK ENGINEERING Ltd.
di Warley (GB) ha realizzato in pla-
stica la scocca di un cassone ribalta-
bile per automezzo da trasporto pesan-
te. La scocca in materiale GRP (polie-
stere rinforzato con fibra di vetro)
è leggerissima e consente, con un ca-
ricato utile di 6,3 tonnellate, di realizza-
re minori costi di manutenzione e
minore consumo di combustibile. Il
materiale in plastica è molto resisten-
te, inalterabile nel colore e, se dan-

neggiato, può essere riparato anche da
mano d'opera non specializzata.

● L'Autoaccessorio di Milano ha mes-
so in commercio un nuovo tipo di
antifurto: il RANGER a funzionamen-
to elettronico, di facile e veloce ap-
plicazione, che interviene ad ogni sol-
lecitazione elettrica e viene comandato
da un unico interruttore che si inse-
risce ogni qual volta si abbandoni la
vettura.



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

FRANCO LINI

Redazione:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
ANTONIO RAMENGGI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - Leopoldo CA-
NETOLI - Carlo CAVICCHI - An-
drea DE ADAMICH - James
HUNT - Jacky ICKX - Gio' LU-
NI - Gabriela NORIS.

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Da-
nielle Buzzonetti (Roma) - Gian-
carlo Cevenini (Bologna) - Sal-
vatore Ciusa (Cagliari) - Mario
Fenzi (Genova) - Marco Grandini
(Firenze) - Logan Lessona Ben-
tley (Roma) - Giulio Mangano
(Palermo) - Mario Morselli (Mo-
dena) - Giuliano Orzali (Milano)
- Giorgio Rossotto (Torino)
- Attilio Trivellato (Padova) - Ser-
gio Troise (Napoli) - Manuel Vi-
gliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-
res) - Luis Gonzales Canoma-
nuel - Agenzia Carro (Rio de
Janeiro) - Adriano Cimarosti
(Berna) - Thomas B. Floyd
(Australia) - Gilberto Gatto
(Canada) - David Hodges (Lon-
dra) - Jeff Hutchinson (Lon-
dra) - Jacques R. Jaubert (Mar-
siglia) - Eoin S. Young (Lon-
dra) - Lino Manocchia (New
York) - André Royez - Philippe
Toussaint (Bruxelles) - Hannes
Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche
servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Boglio-
ni - Puccio Corona - Cesare de
Agostini - Mario Mannucci -
Nuccio Marino - Carlo Micci -
Sandro Munari - Doug Nye - Ge-
rald Schmitt.

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bi-
staffa - Gianfilippo Centanni -
Onofrio Colabella - Gaetano Cra-
vedi - Franco D'Ignazio - Dion-
gio Dionigi - Mauro Ferramosca
- Vito Lattanzio - Domenico Mo-
race - Gigi Mosca - Guido Ran-
cati - Marcello Rigo - Riccardo
Roccatto - Attilio Trivellato

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto -
Belle Epoque - Cevenini - Cop-
pini - De Roia - D.P.I.I - Equipe
Motor - Ferrari Nasalvi - Giorgi
- Giuliani - Hruby - Laurent -
Lini - Adriano Manocchia - Mu-
lone - Noris - Olympia - Rein-
hard - Sainz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner
Bührer - Cork - Antonio de'
Giusti - Giuliano Orzali - Mi-
chael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 465624 - 465632
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRINT

AUTOSPRINT - Registr. Tribunale
Bologna n. 3395 del 25-2-1969

NUOVE TARIFFE per questa rubrica di **COMPRAVENDITA**: fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato.** Inserzioni **GRATUITE** per gli **ABBONATI** annuali fino ad un massimo di tre all'anno. Per i **SOCI DEL CLUB Autosprint** L. 500 di sconto per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di compravendita a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

SI VENDE

AUTO



ABARTH

● **ABARTH OTS** 3 motori di cui due iniezione, carrello, 25 slicks, oltre 20 racing cambio 5 marce numerosi rapporti 12 cerchi. Vendo complessivamente L. 4.000.000 contanti. Tel. 02/92.92.148 - 27.85.05.

ALFA ROMEO

SPIDER JUNIOR 1970, perfettissima inurtata, hardtop gommata, cerchi Stylauto accensione elettronica, volante Momo. Giuseppe RAMAZZOTTI - Guidizolo (MN). Tel. uff. 81.100. L. 1.500.000 contanti.

CITROEN

CITROEN DS 20 Pallas ottimo stato gommata, gancio traino, impianto gas. MILANO - Tel. 02/69.26.18.

FERRARI

FERRARI DAYTONA 72 ultimo tipo perfetta km 27.000 blu metallizzato, ore ufficio. Tel. 0761/35.981.

124 SPIDER 1400 anno fine '69, accessoriata, cerchi lega, volantino, autoradio, parafranghi, gomme 80% - GIANNI D'ANDREA - Via Romans di Sotto, 6 - 33084 CORDENONS/Pn - L. 760.000 trattabili se contanti.

FORD

MEXICO Vendiamo in blocco o separatamente le nostre vetture ufficiali: n. 8 di Lella Lombardi, n. 8 muletto, n. 11 di Federico D'Amore, n. 38 di «Baronio», n. 50 di Mario Benusiglio, vincitrici Challenge Kleber Ford Mexico 1973 completamente aggiornate e revisionate, pronte per correre Campionato 1974. Le vetture sono visibili presso la nostra sede di Alessandria, via Piave 30, Telefono 0131/55.701-2. A richiesta prove in pista. Elaboriamo per Turismo e Corse Escort e Capri.

● **FORD ESCORT 1300** preparata rally Oleari, mai corso, 120 CV, autobloccante Colotti, accessoriatissima, Gr. 2, ANTONIO VISCOMI - Via De Nicola n. 26 - 28037 Domodossola (NO). Telefonare ore pasti: 0324/41.112.



● **PORSCHE 2800** carburatori motore nuovissimo 280 HP ultimissimi aggiornamenti. Officina IERUSSI - Tel. 06/79.43.561. L. 10.000.000 contanti.

PORSCHE 911 T Targa aviatore, ruote 7 pollici L. 4.850.000, giugno 1972, 15.000 km. Vendo per Porsche-Motore 2800 elaborato con diversi ricambi, ruote Campagnolo 10", slicks racing, sedile Recaro, cambio ravvicinato con autobloccante, più diversi pezzi ricambio nuovi per Porsche 2400 in blocco. Telefonare: OFFICINA FOLLETTI - Tel. 0523/83.397, Besenzone (PC).



giannini

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.
ROMA - VIA TIBURTINA 97

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.100.000 IVA COMPRESA

CANDELE **MAGNETI MARELLI**

LUBRIFICANTI **ESSO**

LANCIA

● **FULVIA 1,6** Gr. 3 preparazione Maglioli perfettissima, pronta rally, gomme, cerchi, cambi, ecc. Telefonare ore ufficio: 011/518.796.

PORSCHE 911 T 2000 cc colore bianco, ruote lega, spoiler radiomangianastri, meccanica e carrozzeria perfettissima. Rivolgersi ai seguenti numeri telefonici: Tel. 0573/24.844 ore pasti, 0573/27.060 ore ufficio. L. 2.800.000 trattabili se contanti.

ROYALE

● **ROYALE SPORT 1000** 2 motori, 1 Novamotor, 1 Cosworth BDA 16 valvole. Rivolgersi a TIZIANO SERATTINI - Telefono 051/38.77.45.

MONOPOSTO

FORMULA FORD BWA Pirola 1973 nuovissima inurtata (ex Caglini). Rivolgersi GIANNI PIROLA - Tel. 010/40.10.06.

BRABHAM BT 41 disputate 5 corse. Telefonare: 0545/71.151.



QUALITA' ELEGANZA SICUREZZA

RUOTE IN LEGA LEGGERA

STILAUTO

MILANO - C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 31.72.70

FIAT



TECNO Bologna vende autocarro FIAT 684 N speciale per trasporto vetture corsa, completo di officina mobile, sollevamento idraulico, cabina a tre letti, rapporti alta velocità. Tel. 051/40.11.13.

LOLA

● **LOLA 290** Abarth 1600 perfettissima 1973, due treni ruote. Tel. 0434/23.998 ore ufficio.

PORSCHE

PORSCHE VOLKSWAGEN 914 comfort, nera, 1972, vendesi a prezzo molto interessante, seminuova. Telefonare ore pasti 0324/40.349.



dischi freno

25046 CAZZAGO S. M. (BS) 030/725256

