

Le nuove
idee

AUTO
SPRINT
74

ANNO NUOVO

preoccupazioni vecchie:
ma che cosa c'è davvero da temere non
solo per la corsa automobilistica?

SPE
CIALE
AS

Mentre la FIAT sta «sfuggendo» di mano ai responsabili

Chiesta anche alla Ferrari
una produzione «diversa!»

TRAT
TOR
SPRINT

ANNO NUOVO...
N. 1



Il presidente della CSTI (Commissione Sportiva Trattoristica Italiana) annuncia:

Sfida - scambio in SIBERIA!

Non avevamo davvero «visto» male! Questo titolo (a sinistra) apparve sul n. 1 di AUTOSPRINT '74. 23 giorni dopo i Sindacati hanno tirato fuori dal cilindro il loro progetto! Ed allora cosa dovremmo concludere? Che diventa urgente trasformare la nostra testata come avete visto in controcopertina? La corsa dei trattori sprint a Varano nel settembre '72 diventa una previdente anticipazione, in questa nuova dimensione di (sotto)sviluppo. Il 24enne vincitore, l'imolese Serattini potrebbe sperare in un ingaggio nella squadra «Ferrari Trattori» al posto di Regazzoni! Ci pensate?

Dall'exploit di VARANO
all'ingaggio nella Ferrari

SERATTINI
sostituisce
REGAZZONI

Subito contestato (e non solo a MODENA) l'incredibile progetto lanciato dai sindacalisti della (ex) capitale - sprint



NO al «nuovo modo

MODENA - Ecco il documento testuale dei Sindacati modenesi con la sconcertante proposta:

«Crediamo che il modo migliore per uscire dall'attuale situazione sia quello di procedere a parziali conversioni produttive. Non riteniamo infatti sia ipotizzabile, anche in presenza di modifiche degli attuali limiti di consumo dei prodotti petroliferi, una continuità di livelli di sviluppo tale da dare garanzia per il futuro di queste aziende. In questo senso è necessaria una azione di pressione su queste aziende perché rapidamente siano assunte ipotesi di riconversione verso settori che abbiano prospettive certe e permettano di mantenere inalterato e sviluppare questo potenziale produttivo. L'atteggiamento delle singole direzioni su questi problemi è di attesa e di scaricare intanto sulle spalle dei lavoratori il peso della crisi. La riduzione di orario attuata significa una perdita salariale pari a 20-30 mila lire al mese. In pratica sono 60-70 milioni di salario in meno al mese, l'equivalente di circa 350-400 disoccupati. Soluzioni possono essere ricercate verso il settore delle macchine agricole, dei mezzi di trasporto pubblico o industriale, verso il settore degli impianti ed attrezzature antinquinamento, verso il settore del macchinario industriale».

L'Associazione Industriali di MODENA, d'accordo con le aziende automobilistiche ha replicato con una nota che esclude possano esserci conversioni... trattori gran turismo, né torni o frese. Non ci saranno col marchio del cavallino rampante o del tridente, neppure pompe o depuratori. La risposta della Ferrari, della Maserati, della Lamborghini alle avances dei sindacati è stata netta e sconcertata. Si afferma che è pura utopia pensare a una ristrutturazione delle fabbriche per metterle in grado di costruire qualche cosa di diverso dalle automobili di gran classe. Operai e tecnici sono impegnati in un lavoro che richiede una altissima specializzazione. I macchinari e i locali sono strutturati in modo da non permettere impieghi diversi da quelli ai quali sono destinati. Il problema della sopravvivenza delle industrie automobilistiche modenesi e di tutte le collegate, può e deve essere

risolto con l'adozione di provvedimenti possibili e logici. Questo il punto di vista delle industrie.

In particolare i rappresentanti delle tre aziende hanno precisato di ritenere «che tempestivi provvedimenti già sollecitati in sede opportuna, sia singolarmente che tramite le Associazioni — in particolare l'eliminazione del limite di velocità sulle autostrade — potrebbero rimuovere almeno gli ostacoli più gravi che oggi impediscono la normale attività di un settore che per l'economia italiana rappresenta un elemento importante e per gli effetti positivi sulla bilancia dei pagamenti e per i riflessi indotti di cui beneficiano altri settori merceologici».

La Ferrari ha precisato meglio dal canto suo il suo punto di vista con questo comunicato:

«A proposito della opinione, riferita dalla stampa, degli organi sindacali metalmeccanici modenesi che propongono alle Case automobilistiche emiliane di convertire la produzione verso macchinario agricolo, industriale o di servizio pubblico, o altro ancora, la Direzione della Ferrari SpA precisa che tale suggerimento non può rappresentare una soluzione valida. La Direzione della Ferrari SpA condivide le preoccupazioni dei Sindacati in relazione alla attuale situazione che ha costretto l'azienda a ridurre a 24 ore settimanali il lavoro. Preoccupazioni ancor più giustificate dalla odierna impossibilità di configurare previsioni di sblocco a breve termine. La Ferrari ha segnalato, fin dall'11 dicembre 1973, alle Autorità competenti la grave situazione del settore, chiedendo provvedimenti correttivi sufficienti a garantire la sua sopravvivenza come Casa costruttrice di vetture speciali, tenuto conto sia della sua struttura particolare, sia del suo patrimonio tecnico, sia della specializzazione delle sue maestranze che hanno contribuito ad affermare per tanti anni il prestigio del lavoro italiano nel mondo. La Ferrari, priva a tutt'oggi degli affidamenti richiesti, conta che le prossime decisioni del Governo consentano la prosecuzione della sua tradizionale attività, unica soluzione oggi realisticamente possibile».

MODENA - I sindacati sono usciti allo scoperto. Dopo molte reticenze (e opportuni calcoli politici) hanno annunciato ufficialmente le loro proposte di riconversione delle industrie automobilistiche modenesi, sul punto di prendere gravissime decisioni. In pratica è stato riconfermato quanto avevamo anticipato su AUTOSPRINT, quando cioè riferimmo della possibilità, secondo FIOM CGIL Cisl e UIL, di fabbricare trattori, autobus, macchine utensili, apparecchiature antinquinamento ecc. nelle officine già artefici delle più famose e raffinate vetture del mondo.

Credevamo che, almeno di fronte alla realtà inequivocabile del «mare» di macchine invendute che straripano da tutte le parti, i sindacati cercassero di non essere di là dalla barricata, ma allineati in una azione comune con le aziende, per chiedere provvedimenti al Governo. Provvedimenti intesi anzitutto, a ridare la velocità logica alle autovetture, considerando che, pur in caso di razionamento, ci sono pur sempre coloro che «consumano» vetture di prestigio (e ci saranno sempre: come le signore che indossano le pellicce di parecchi milioni, gioielli ecc., con qualsiasi voglia tessera politica in tasca).

Come avevamo scritto, si sottolinea da parte dei Sindacati che la Ferrari è della Fiat, che la Maserati è della Citroën, che la De Tomaso è della Ford e che la Lamborghini è retta da capitali svizzeri.

In sostanza, si sposta il discorso e si vogliono impegnare i grossi complessi che proteggono le industrie, non sod-

UNA PROPOSTA DEI SINDACATI

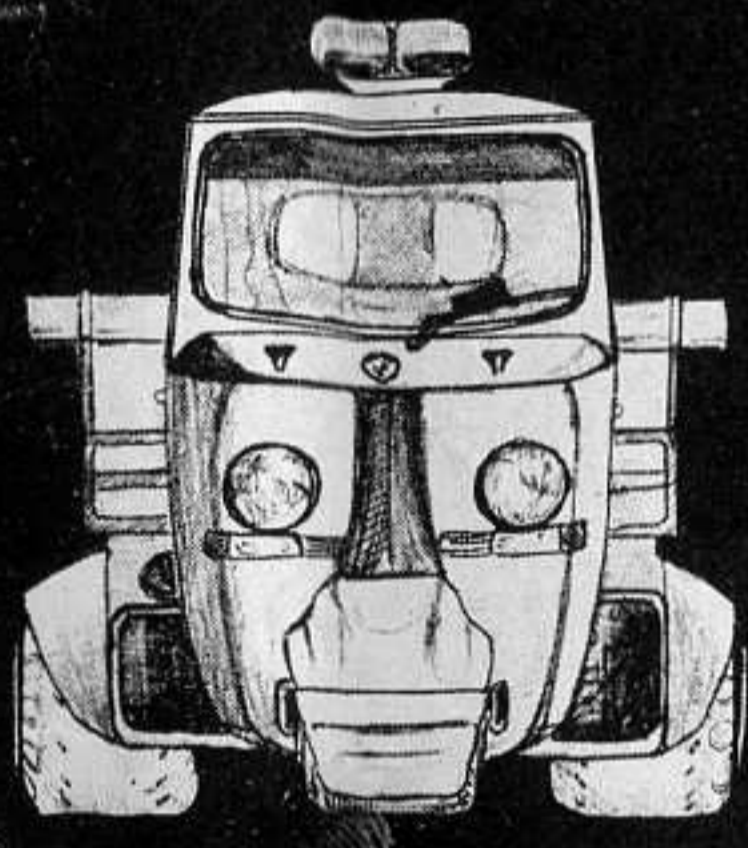
La Ferrari e la Maserati costruiranno trattori?

CGIL, CISL e UIL chiedono una riconversione delle aziende modenesi che dovrebbero fabbricare macchinario agricolo, industriale e autobus



lo di (sotto)sviluppo

La nuova silhouette per il '75?



disfatti di sapere che anche le «Case madri» sono agli sgoccioli e che i finanziatori svizzeri, di Lamborghini hanno già fatto capire di voler, eventualmente, chiudere!

Gli industriali, in una loro nota collettiva diramata giovedì sera, hanno sostenuto la loro tesi, dichiarandosi ormai allo stremo delle possibilità per far fronte a una occupazione che praticamente non rende, non per colpa sua ma per il petrolio e per i catenacci di un Governo che paga oggi le conseguenze delle sue ambigue decisioni e scelte.

Quindi, dai responsabili delle industrie, si sostiene che è impossibile qualunque riconversione, che la impronta degli stabilimenti è quella che tutti sanno, perché son nate

Nelle pagine centrali

Abbiamo chiesto a personaggi del mondo automobilistico e no, ad appassionati e persone qualsiasi:

● **CHE REAZIONE IMMEDIATA AVETE PROVATO nel conoscere la proposta dei Sindacati di trasformare le fabbriche delle leggendarie vetture modenesi FERRARI, MASERATI, LAMBORGHINI ecc. in costruttrici di TRATTORI?**

erano un vanto di Modena. Le nostre macchine tutti cercavano per le nostre macchine, non certo per i trattori!».

NERIO SALVADORI, impiegato: «All'estero ci conoscono per le nostre macchine, non certo per i trattori!».

MARINELLA RIGHI, esercente: «Il nostro benessere era dato dalle macchine, dalle ceramiche e dalle maglierie. Costitivano un richiamo anche per le altre industrie. Occorre cercare di salvarle così come sono».

UBER BENATTI capoufficio: «Il Governo può salvare le industrie modenesi se ne ha veramente l'intenzione. Ma credo che si voglia trascurare questa priorità di Modena».

Vogliamo concludere con una affermazione che, se non l'avessimo raccolta di persona, potrebbe sembrare una battuta. All'ufficio del Lavoro ci è stato detto che «...si drammatizza troppo, tanto in febbraio (sic!) tutto ritornerà normale!...».

Se gli Enti periferici dello Stato giudicano così la situazione che ha colpito la economia modenese e i suoi osservatori sono così al di fuori della realtà, figuriamoci, con tali informazioni, quale potrà essere l'atteggiamento del Governo centrale! Come concludere? Forse col commento del sig. **AFRO GUALTIERI**, rappresentante di commercio: «Parlo da uomo della strada; mi pare che si faccia festa in casa del morto!».

m. m.

Questa INCHIESTA continua nelle PAGINE CENTRALI

così, perché così li hanno voluti i pionieri — artigiani — lanciando la macchina super modenese e facendosi corteggiare subito — al tempo delle vacche grasse — dai sindacati, i quali ora si sganciano con pretese assurde. Anche ritornando alla normalità, dicono i sindacati, non si arriverà più al fatturato di questi ultimi anni. Possiamo crederlo ma ecco, allora, l'opportunità di lasciar vivere le aziende come sono e, se mai da farle tornare alle origini, disponendo per il trasferimento della mano d'opera eccedente in altri settori. Ma non distruggendo quella linfa vitale creata con tanti sacrifici!

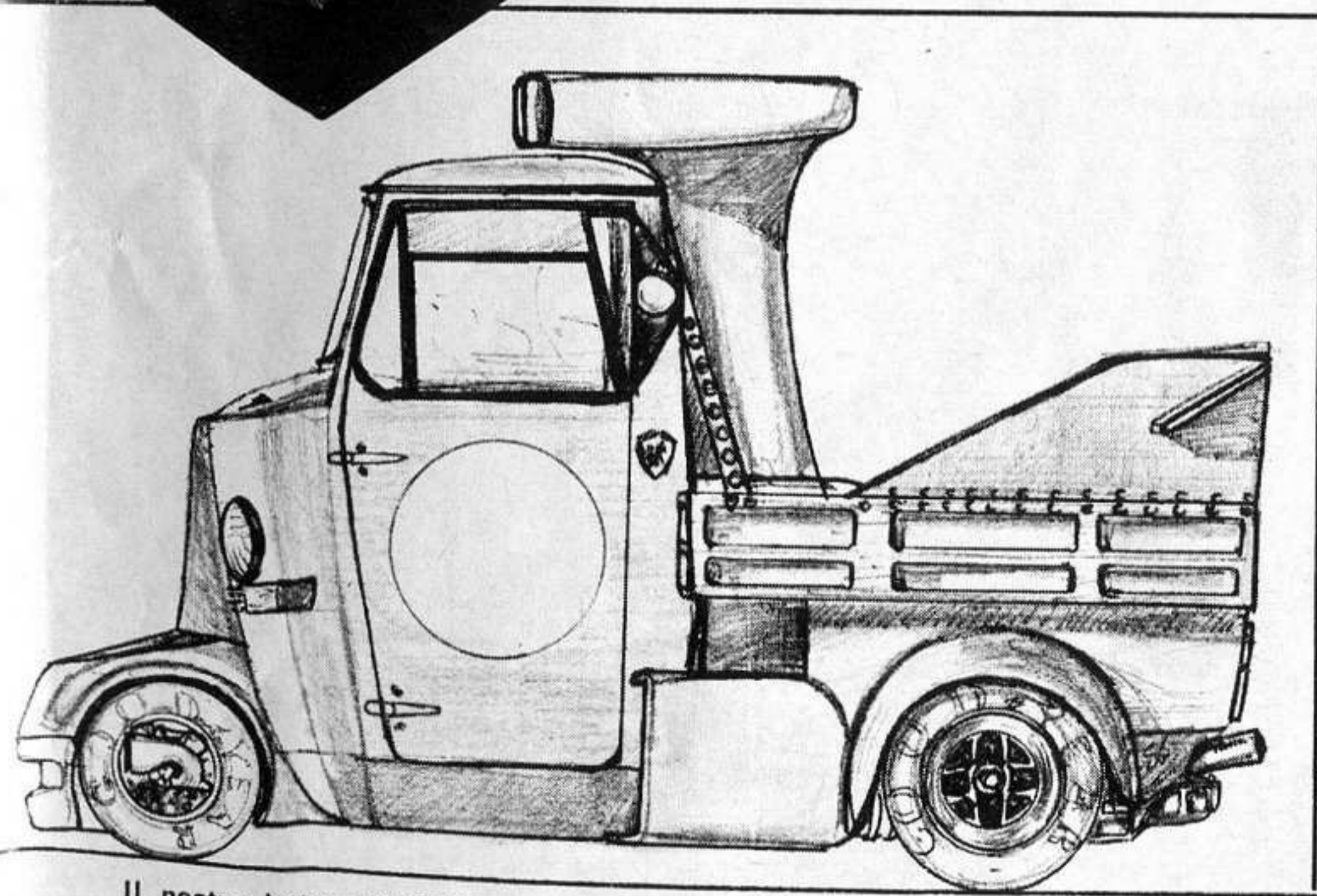
Un programma di questo genere, sostengono gli interessati, si può realizzare se interviene il Governo, unico arbitro della situazione. D'altronde non è a dire che nel settore delle macchine agricole ci sia lo spazio che si pretende. Documentammo non molto tempo fa, che i parcheggi di Modena, dove opera la Fiat, erano spaventosamente zeppi.

E' certa solo una cosa: che, così procedendo, le fabbriche

dovranno chiudere. E allora si conferma, che per aver strumentalizzato la situazione, i sindacati si troveranno a dover provvedere alla sopravvivenza di una mano d'opera che coinvolge circa 3 mila famiglie (quindi 30 mila persone). Alla Ferrari si fa presente che «E' impossibile persino esaminare la proposta dei sindacati». Alla Maserati l'ing. Dominique Drieux commenta: «Sono idee inconcepibili, fuori completamente da ogni logica». L'ing. Bertocchi della De Tomaso: «E' un problema molto grave perché, all'ombra dei grandi complessi, vivono altre decine e decine di artigiani e di piccole e medie industrie». Alla Lamborghini si fa presente: «Noi pensiamo a chiudere». Il carrozziere Sergio Scaglietti non fa dichiarazioni, ma è chiaro che, se dovesse fermarsi la Ferrari, la sua azienda sarebbe la prima vittima.

Ma che si dice in giro? I cittadini che cosa ne pensano? Qualche esempio.

FAUSTO ARLETTI, operaio, «Le nostre industrie automobilistiche, oltre a dar lavoro,



Il nostro lettore **GABRIELE STELLINI** da Ferrara, con una tempestività di immaginazione da far invidia al miglior disegnatore umoristico, ha così brillantemente sintetizzato il «nuovo modello di (sotto)sviluppo» ipotizzato dai sindacati per quelle che erano state le fabbriche del benessere e vanto del Modenese. «Sarà così la silhouette (cioè il tema tecnico regolamentare) che la CSI sarà costretta ad attuare dal 1975 se vorrà continuare le competizioni del campionato mondiale Marche?»

MILANO - Al termine della riunione tenuta a Milano il 23 gennaio, la CSAI ha emanato un comunicato nel quale, dopo aver ribadito la volontà di assicurare la continuità agonistica anche nel rispetto di tutti coloro che lavorano nel settore, conferma inoltre che: « se l'evoluzione della crisi energetica lo richiederà, per tutta l'attività sportiva si adotterà l'alcool metilico denaturato, quale carburante succedaneo, non derivato dal petrolio ».

In via immediata, raccogliendo le indicazioni di tutte le componenti del mondo sportivo e tenendo presente le accertate esigenze organizzative, nonché la necessità di restare allineati alle determinazioni internazionali, la CSAI ha adottato le seguenti decisioni:

1. - il numero di gare in programma è ridotto, rispetto al 1973, del 25%;
2. - in tutte le gare in circuito delle vetture di F. Italia, F. Ford, F. 850 e F. Monza è prescritto l'uso, come carburante, dell'alcool metilico denaturato;
3. - è sospeso il Campionato Italiano della Montagna;
4. - il Trofeo della Montagna e il Trofeo Rallies Nazionali e quello della regolarità si svolgeranno per zone;
5. - la lunghezza dei Rallies, sia internazionali che nazionali, è ridotta del 50%.

Le decisioni di cui sopra resteranno in vigore fino al 31 dicembre 1974. Tuttavia, la CSAI si riserva di prescrivere, anche nel corso dell'anno, l'adozione dell'alcool metilico denaturato anche per le vetture di altre formule e gruppi, sia in esecuzione di determinazione degli Organi internazionali, sia in conseguenza di eventuali provvedimenti assunti dalle Autorità Governative, in materia di distribuzione dei prodotti petroliferi.

Il Presidente CSAI nella incertezza delle decisioni governative sulla benzina, ha optato per una soluzione realistica (anche se contenuta soltanto alle nostre FORMULE monoposto)

Varato il PIANO ALCOOL

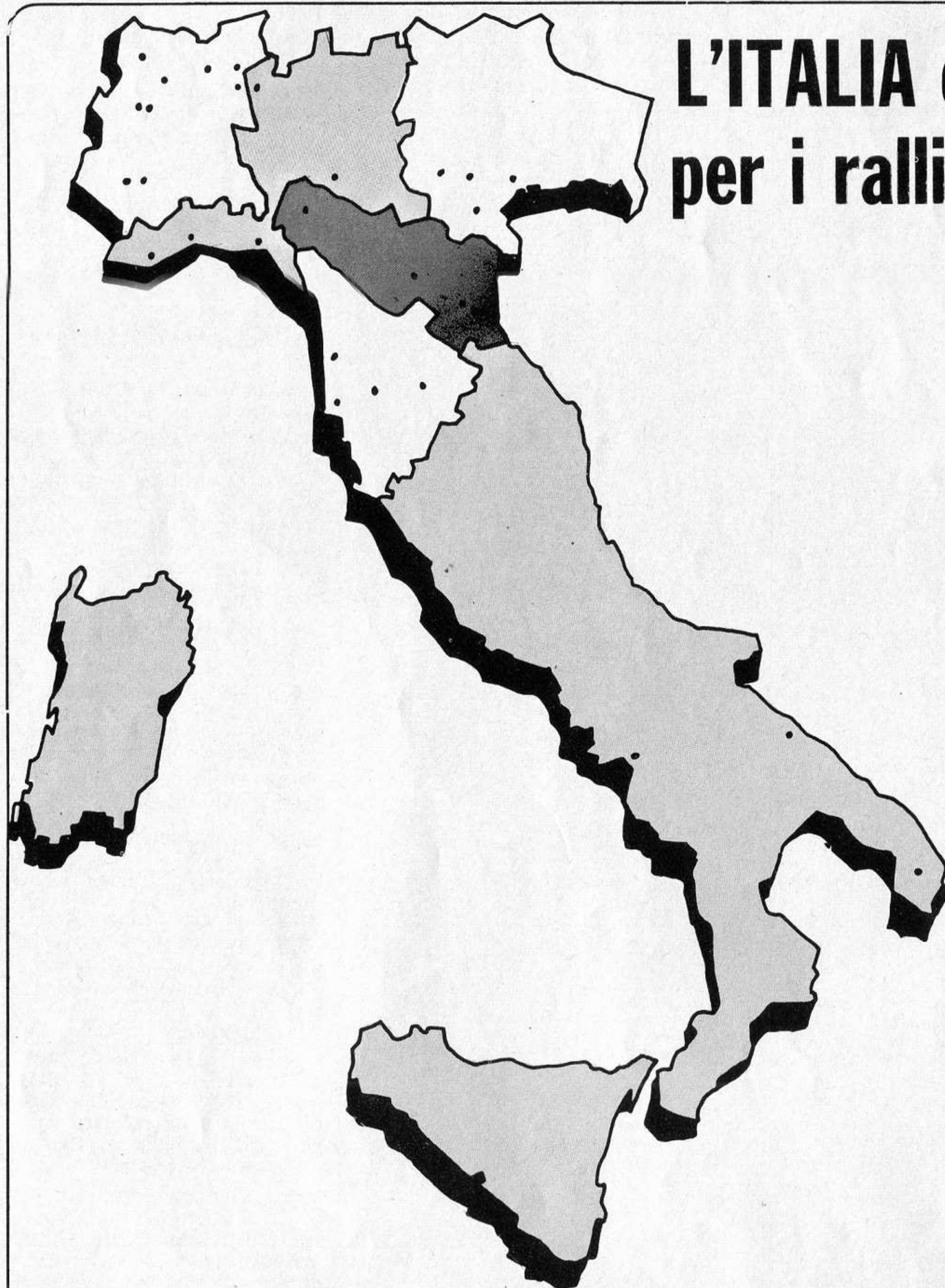
MILANO - Il 19 novembre 1973 quando lo spettro della crisi energetica era appena stato suscitato, rischiando di mettere in crisi anche le corse, AUTO-SPRINT uscì con un'intervista all'ing. Chiti, dal titolo « Metanolo amico ». Sembrava una boutade, e l'indifferenza generale alla proposta era pari solo alle accuse di « eccessivo allarmismo » che ci sentimmo lanciare, insieme ai sorrisi di compatimento di molti tecnici ed esperti.

Che il metanolo fosse molto più « amico » di quanto in troppi non pensassero è stato dimostrato il 23 gennaio a Milano quando il presidente Rogano — dopo una riunione generale della CSAI — ha varato ufficialmente quel « piano ad alcool » chiesto a gran voce dai piloti a Mantova.

Le decisioni della CSAI sono sintetizzate nel comunicato che avete letto sopra. Quello che importa è sottolineare il fatto che la CSAI ha affrontato realisticamente il problema, che è serio ed è tutt'altro che semplice. La soluzione ad alcool infatti ha soprattutto una funzione « politica », che permetterà a Rogano di portare al tavolo delle discussioni governative un concreto piano di sganciamento da questi problemi di consumo che sono diventati ormai solo un pretesto per una serie di decisioni puramente demagogiche.

Quello che preme — ora — a tutti coloro cui sta a cuore questo sport è che esso abbia gli argomenti per sfuggire ad ogni appiglio di critica. La più scontata delle quali sarebbe quella di « spreca benzina ». L'aver portato una settantina di corse (tante sono quelle delle formule nazionali) a non consumare il prezioso petrolio è un passo importante assieme alla riduzione del numero delle gare per tappare la bocca a qualsiasi veto.

Piuttosto, il problema più serio è legato alle decisioni governative in materia di razionamento. Se esso sarà



L'ITALIA delle REGIONI per i rallies '74

Così diviso in 3 ZONE il TNR

PIEMONTE - VALLE D'AOSTA (9 rallies)

9-10 marzo - Torino - Trofeo Team '971; 20-21 aprile - Biella - Trofeo della Lana; 10-12 maggio - Domodossola - Giro delle Valli Ossolane; 25-26 maggio - Ivrea - Giro delle Valli Canavesane; 8-9 giugno - S. Giacomo (CN) - Rally di S. Giacomo; 12-13 giugno - Torino - Rally dei Rododendri; 13-14 luglio - Cuneo - Ruota d'Oro; 7-8 settembre - Omegna - Coppa Val Formazza; 2-3 novembre - Aosta - Trofeo Valle d'Aosta.

LOMBARDIA - LIGURIA (5 rallies)

5 maggio - Savona - Rally dei Monti Savonesi; 23 giugno - Cremona - Coppa Feraboli; 21-22 settembre - Genova - Coppa Riviera di Ponente; 9-10 novembre - Milano - 333 Minuti; 23-24 novembre - Imperia - Giro delle Valli Imperiesi.

TRE VENEZIE (4 rallies)

18-19 maggio - Venezia - Challenge '74; 15-16 giugno - Padova - Rally delle Prealpi Venete; 12-13 ottobre - Verona - Rally Due Valli; 18-19 ottobre - Vicenza - Rally Campagnolo.

EMILIA (4 rallies)

18-19 marzo - Cesena - Coppa Città di Cesena; 30-31 marzo - Forlì - Trofeo Colline di Romagna; 8-9 giugno - Modena - Coppa Città di Modena; 10-11 agosto - Piacenza - Trofeo Valli Piacentine.

TOSCANA (4 rallies)

7 aprile - Siena - Rally Linea Mobili; 6-7 luglio - Pisa - Trofeo Giovannini; 4 agosto - Arezzo - Rally del Basso Casentino; 28-29 settembre - Livorno - Coppa Liburna.

CENTRO-SUD (3 rallies)

25 aprile - Lecce - Rally del Salento; 27-28 aprile - Foggia - Rally del Gargano; 22-23 maggio - Napoli - Rally della Campania.

Questa che vedete è l'Italia delle Regioni (da rallies) imposta dalla crisi energetica. Come si può facilmente notare la crisi del Mezzogiorno è sempre di attualità anche nel nostro sport. Sarebbe quasi da chiedersi se il Ministro Gullotti ritenga opportuno intervenire nuovamente per eliminare scompensi Nord-Sud anche in questo settore! E magari imponendo all'industria di Stato di approntare in tutta fretta... un'Alfasud da rallies!

Le decisioni della CSAI

CONTINUAZ. DA PAGINA 7

« morbido », cioè prevederà il doppio mercato del carburante (tessera e benzina libera a prezzo maggiorato), le decisioni di mercoledì dovrebbero essere sufficienti.

Nel caso che il Governo decida per il razionamento « rigido », cioè senza la possibilità di acquistare altro carburante extra-tessera, il piano andrà rivisto. In questo senso, la CSAI si è dichiarata pronta ad una escalation dell'uso del carburante succedaneo che diverrebbe a questo punto addirittura indispensabile per la sopravvivenza delle corse. Che altrimenti non avrebbero niente da « bruciare ».

Inutile dire che in questa seconda ipotesi quelli a rimetterci di più sarebbero i rallies, e l'avv. Aleffi non ha nascosto la sua preoccupazione. Nel caso che anche i rallies fossero costretti ad andare ad alcool, sarebbe necessario strutturare le gare sulla base di tante « tappe » al limite del

l'autonomia con ritorno ad una o più « basi » nelle quali rifornire. Si vedrà. Nel frattempo, l'attività rallistica è stata ampiamente ridimensionata, sia sotto il profilo della lunghezza delle gare (cioè dei consumi in corsa) sia sotto quello della « mobilità », cioè sotto il profilo dei consumi « da trasferimento ».

Sono state introdotte le « zone » sia per il Trofeo Ral-

all'altro della penisola. A questo proposito, è importante sottolineare che un pilota potrà partecipare ai Trofei della zona nella quale ha spiccato la licenza (e non sarà necessariamente la zona nella quale risiede, perciò). Nello stesso tempo, se ne avrà modo e possibilità, ognuno potrà correre i Rallies Nazionali o le gare in salita anche fuori dalla sua zona, ma senza partecipare ai punteggi.

Il TRN avrà così sei vincitori « zonali », mentre saranno eliminate le Coppe di categoria e per esordienti. Per quanto riguarda le salite, è stato abolito il Campionato assoluto, come già avevamo avuto modo di scrivere a proposito della riunione di Alessandria. Insomma, ora piloti e preparatori hanno avuto qualcosa di concreto su cui lavorare, si sono chiarite molte idee e si possono finalmente fare dei piani agonistici. Il prossimo atto sarà, alla fine del mese, la definizione del calendario con l'assegnazione delle validità.

Ora, non resta che attendere le decisioni governative per sapere se il piano attuale sarà sufficiente, o se il metanolo dovrà dare un'ulteriore dimostrazione di « amicizia » nei confronti delle corse.

CACCIA all'alcool

● La preoccupazione della CSAI è quella di reperire i quantitativi di METANOLO necessari per alimentare le gare di monoposto. Sono nate delle perplessità a questo riguardo per l'atteggiamento dell'AGIP, che avrebbe dei problemi non tanto per la fornitura delle autocisterne, quanto per il fatto che il metanolo è un prodotto al di fuori dei suoi interessi, legati ovviamente al settore dei derivati dal petrolio. Quindi, viene interpellata direttamente la Montedison, che potrebbe coprire facilmente con la sua produzione il fabbisogno di alcool metilico per le competizioni.

lies Nazionali sia per il Trofeo della Montagna. Una necessità che « consiglierà » ai concorrenti di non andare ad inseguire i punti da un capo



MILANO - Nel corso della conferenza-stampa milanese, l'ing. Rogano ha anche annunciato ufficialmente — crediamo sia una delle poche volte che il « piano » è uscito dall'ombra — il concretarsi della « nazionale » di Formula 2. Il presidente della CSAI è stato sollecitato a questa pur graditissima informazione da un colloquio avuto in mattinata con il responsabile dell'operazione, Eugenio Dragoni. Evidentemente, Rogano ha potuto garantire al suo « Valcareggi » quella disponibilità di denaro che non a torto Dragoni temeva di non concretizzare.

Il fatto che Rogano abbia annunciato il proseguimento dell'iniziativa, dando anche molti particolari, significa che la CSAI è riuscita a reperire nel suo bilancio quei 70 milioni che l'esecutivo dell'ACI non gli ha ancora assegnato. A questo proposito, le nostre informazioni pubblicate sul numero scorso riguardo (vedi vignetta sopra) al « supplemento di informazione » richiesto dall'Esecutivo ACI restano valide.

Allora come ha fatto il Presidente Rogano a dare garanzie a Dragoni? Azzardiamo alcune ipotesi. La CSAI, con l'abolizione del Campionato Assoluto della Montagna e dei premi in

Tre rallies sfuggono ai « tagli »

Ecco le altre decisioni in dettaglio:

FORMULE NAZIONALI - Tutte le gare per la F. Italia, la F. Ford, la F. 850 e la Formula Monza saranno corse con l'alcool metilico. La sottocommissione tecnica sta preparando i relativi regolamenti, che si possono già così anticipare:

le uniche modifiche permesse a Formula Italia e Formula Ford riguarderanno le regolazioni dell'alimentazione che già non sono libere, e l'adozione di una pompa benzina (meccanica, non elettrica) a portata maggiorata. I regolamenti tecnici della F. 850 e della F. Monza rimarranno praticamente invariati. Infatti, essi già permettono la carburazione libera e l'aumento del rapporto di compressione, che per le Formule di marca (Italia e Ford) rimarrà invece assolutamente escluso, come da regolamento attuale.

Ovviamente, in vista del maggior consumo di metanolo, le gare saranno adeguatamente accorciate. E' escluso il ricorso a serbatoi di maggiore capacità di quella attualmente permessa.

Per la Formula Italia, è stato confermato il Trofeo disputato a gruppi, con 8 gare per i numeri pari, 8 per i numeri dispari, ed un girone finale con le gare restanti, che dovrebbero essere anch'esse 8.

RALLIES - La lunghezza dei Rallies è stata ridotta di circa il 50 per cento. Ciò significa che un Rally interna-

zionale avrà una lunghezza compresa fra i 500 ed i 700 km, con un minimo di 100 km di prove speciali. Un Rally nazionale avrà invece una lunghezza di 150-180 km, con un minimo di 30 km di prove speciali.

Da queste limitazioni sono naturalmente esclusi i Rallies Internazionali validi per i Campionati FIA, cioè Elba, S. Martino e S. Remo, che manterranno i minimi internazionalmente prescritti.

L'Avv. Aleffi ha confermato che la nazionale CSAI per i rallies riavrà il suo contributo, più o meno della stessa entità di quello di quest'anno, anche se non si è sbilanciato sui nomi dei piloti che saranno prescelti.

RIFORMIMENTI - Un problema da affrontare subito è

VIETATO CORRERE a queste vetture

PARIGI - Nel suo bollettino di novembre, la FIA pubblica l'elenco delle vetture per le quali, al 31 dicembre scorso, è scaduto il periodo utile per le gare, e per le quali è scaduta l'omologazione.

Si tratta in totale di 78 modelli, molti dei quali però non hanno mai avuto una « vita » agonistica degna di nota. Fra questi, da notare le seguenti sparizioni:

In GRUPPO 1, la Renault R8 Gordini 1300, la Fiat 1100 R, la Lancia Fulvia 2C e GT, l'Alfa Giulia 1600, la Chevrolet Camaro Z28.

In GRUPPO 2, la Steyer Puch 650 T, la Chrysler Plymouth Barracuda.

In GRUPPO 3, la Lancia Fulvia coupé 1200. In GRUPPO 4, tutte le Porsche 2 litri, la 912 e la 912 Targa, la Fiat-Bertone 850 e l'Alfa Romeo Duetto spider vecchio modello, la Chevrolet Corvette Stingray.

Come è noto, l'omologazione di una vettura scade quattro anni dopo che è cessata la produzione in serie.

prendila

è una maglietta del RICAMIFICIO BONFATTI



via C. Stradi, 18 - tel. (059) 94 18 62
41053 MARANELLO (Italy)

RICHIEDETE IMMEDIATAMENTE IL CATALOGO GENERALE A COLORI INVIANDO L.300 IN FRANCOBOLLI

CI SONO ANCORA I "GIOVANI" DELLA F.2

MA... BENEDETTI RAGAZZI! DI LORO CHE ABBIANO ANCORA UN PO' DI PAZIENZA!

Mdballese 74

ARRIVANO dalla... MONTAGNA i milioni per varare la coppia azzurra F.2

denaro nelle gare valide per il Trofeo della Montagna, risparmia un contributo di 500 mila lire a gara, che fanno circa 40 milioni. Gli altri, potrebbero essere reperiti sul fondo di 160 milioni che la CSAI ha sotto la voce « incremento allo sport » (e senza intaccare la dotazione per il costruttore nazionale).

L'operazione si delinea così: Maurizio Flammini e Duilio Truffo sono i piloti prescelti, come era largamente prevedibile. Faranno tutto il Campionato Europeo con delle March 742 (già ordinate a Trivellato) dotate di cinque motori BMW. Rogano non ha escluso che si riesca a reperire denaro (da sponsor) per un'altra March già quest'anno (e allora correrebbe anche Cerulli).

Nel frattempo, il lavoro della commissione selezionatrice (composta, ricordiamo, da Zanon, Zagato, Ceard e Saliti) continuerà il suo lavoro affidando al d.s. Dragoni altri piloti da allenare con le Brabham già in possesso della « nazionale ». Infine, Rogano ha tenuto a ribadire che i prescelti saranno lasciati « in pace », padroni cioè di fare le gare come meglio credono, senza l'assillo dei risultati e senza il timore di vedersi appiattare. Un team professionistico, insomma.

quello dei rifornimenti, e la CSAI prenderà contatto con l'AICA quanto prima. Infatti, in quei circuiti che non possiedono impianti fissi di erogazione, sarà necessario spostare un automezzo-cisterna appositamente attrezzato. Sarà anche necessario che ogni circuito provveda ad un certo stoccaggio di metanolo da mettere a disposizione dei piloti per le prove libere.

GARE IN SALITA - Scompare il Campionato assoluto della Montagna, restano i Trofei di categoria. Anche per il Trofeo della Montagna si è pensato alle « zone », per diminuire la mobilità dei piloti e quindi il consumo. Queste zone non sono state ancora ben definite, ma questo è il progetto di massima:

Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna - Tre Venezie - Toscana - Umbria, Lazio - Marche, Abruzzi - Lucania, Campania - Puglia - Calabria - Sicilia - Sardegna.

Dieci zone, quindi, con un minimo di 3 ed un massimo di 7 gare ciascuna, e quindi tre vincitori di categoria per ogni zona.

RISPARMIO - Il calendario è ridotto in pratica del 25 per cento, con la spontanea rinuncia di molti organizzatori. Questa riduzione, assieme alla ridotta mobilità dei corridori ed al risparmio di benzina costituito dalle 70 gare « ad alcool » per le Formule nazionali, fa prevedere una riduzione nei consumi di benzina veramente notevole. Le stime della CSAI erano le seguenti: consumi per gare, 330 ton.; consumi per trasferimenti, 300 ton. Si presume che queste cifre ora si riducano a 180 ton. per le gare e a 100 ton. per i trasferimenti, con un risparmio quindi di 280 tonnellate di carburante petrolifero.

Delicatezza sul « caso » F. FORD

La conferenza-stampa milanese era un'occasione troppo ghiotta per lasciarsi scappare l'occasione di interpellare l'ing. Rogano anche su argomenti non proprio attinenti il piano « alcoolico », e dobbiamo dire che il presidente della CSAI si è prestato di buon grado.

Un solo argomento è rimasto senza risposta, quello relativo al « caso » del Trofeo F. Ford. Tutti sapete com'è andata: nonostante il TNA abbia apertamente riconosciuto la sua buona fede, « Lucas » rischia di non vedersi attribuire il titolo che gli spetta. Avevamo già espresso le nostre perplessità nel numero scorso di AUTOSPRINT, ed era naturale che chiedessimo direttamente a Rogano come stavano le cose.

Rogano ha risposto testualmente: « Per ora non posso rispondere. Si tratta di una decisione delicata, che va accuratamente motivata, e preferisco che ne siano prima informati gli interessati. »

Di qui, a ribadire che i nostri dubbi sono più che giustificati, il passo è (purtroppo per « Lucas ») molto breve. Crediamo infatti che il Trofeo non venga assegnato. Non a Zorzi, dichiarato esplicitamente fuori regola dalla sentenza del TNA. Non a « Lucas », che probabilmente verrà dichiarato « colpevole » di non avere i pistoni rispondenti a quanto prescrive il regolamento. Si tratta solo di una nostra ipotesi, teniamo a precisarlo, ma pensiamo che in un certo senso la CSAI voglia « punire » proprio la Ford, insistendo pignolescamente sull'ortodossia ad un regolamento che — se errato — era facilmente interpretabile con il buon senso.

Marco Magri

RISPARMIATE BENZINA e OTTENETE molti cv IN PIÙ con "ALTA FREQUENZA" LA NUOVA ACCENSIONE ELETTRONICA



cosa dicono:

Quale migliore testimonianza se non quella delle persone che usano, conoscono e amano la propria auto. Siamo andati a intervistare tre persone, le più qualificate, per avere un giudizio sulla massima accensione elettronica «ALTA FREQUENZA».

LO SPORTIVO:

Sempre pronta al primo scatto!, la mia auto ora, sfreccia veloce; ai semafori mi diverto a battere sullo sprint, le cilindrata più grosse. È una vera belva!!!

Ven i propri miracoli con questo nuovo sistema d'accensione elettronica «ALTA FREQUENZA» che fa scoccare delle scintille 10 volte più potenti di quelle normali. La potenza diventa risparmio, infatti la scintilla potenziata brucia tutta la benzina senza spreca una sola goccia lasciando libere da incrostazioni le candele che durano il triplo, le partenze immediate danno più vita alla batteria e le puntine sono sempre a posto per cui più nessuna spesa di «elettrauto»! Risparmierete così, in un anno, il denaro necessario a pagare bollo e assicurazione della Vostra auto. Nella maniera più facile: basterà montare la nostra accensione elettronica.

SENTIAMO IL PARERE DELL'ESPERTO: IL MECCANICO

...È, senza dubbio il sistema di accensione elettronica più semplice da montare, ed è anche il modo più efficace per risparmiare tempo e denaro.

Si, proprio così, eliminati per sempre i pericoli di maggior contaminazione dell'aria che respiriamo. Infatti «ALTA FREQUENZA», la nuova accensione elettronica, elimina dai gas di scarico il monossido di carbonio, terribile veleno prodotto dalla cattiva accensione della miscela aria-benzina. Da che cosa è assicurata poi la potenza del motore? Sono le candele a produrre la scintilla di scoppio e queste tendono, col passare del tempo, a produrre una scintilla sempre più piccola di chilometro in chilometro, perché si incrostano e si ricoprono di depositi carboniosi con conseguente e progressivo deterioramento degli elettrodi. Tutto sarà diverso con l'accensione elettronica «ALTA FREQUENZA»: montatela e fate questa prova definitiva, è assolutamente GRATIS e senza impegno per Voi.

LA DONNA AL VOLANTE

Consuma proprio di meno: mi sono chiesta come mai aumentando la potenza e la velocità del motore, si possa risparmiare benzina, e così ho voluto provare.

PROVA GRATIS PER 30 GIORNI

DI ALTA FREQUENZA

da ritagliare e spedire a:

DIFFUSION-POST s.r.l.

via F. Baracca, 1 - 37100 VERONA - Tel. 045/91.27.03

Desidero ricevere subito a casa mia il nuovo straordinario dispositivo elettronico «ALTA FREQUENZA». Se entro 30 giorni non sarò completamente soddisfatto, ve lo rispedirò per essere totalmente rimborsato. NON INVIO DENARO. Pagherò al portalettere, alla consegna del pacco, la somma di L. 6.950 per ogni apparecchio + le spese di spedizione.

COGNOME

NOME

VIA

CITTA' CAP

(Pregasi scrivere in stampatello) AS 1

Voi stessi infatti potrete montare sulla Vostra auto questa accensione elettronica «ALTA FREQUENZA». Il nostro dispositivo elettronico non si deve confondere con gli altri tipi esistenti in commercio, gran parte dei quali, costando pur molto, presentano un montaggio complicato e richiedono talvolta l'intervento di personale specializzato in elettronica, per una perfetta messa a punto. I nostri esperti, invece, hanno voluto innanzitutto, raggiungere uno scopo essenziale. Estrema facilità di montaggio. Inoltre, per rendere tutto ancora più semplice, è stata incorporata una spia luminosa al neon che segnala le scariche e la loro frequenza. VI SEMBRA POSSIBILE CHE UNA CANDELA RIESCA A FARVI REALIZZARE DELLE ECONOMIE E A PRODURRE UNA POTENZA DI CAVALLI ANCHE SE È SPORCA, BRUCIATA E INCROSTATA? Sì, è proprio così. PROVATE PER CREDERE: L'accensione elettronica «ALTA FREQUENZA» ha una doppia garanzia. PRIMA GARANZIA. Potete montare il dispositivo e fare una prova a nostro rischio per la durata di un mese. Dovrete constatare: 1) economia di benzina; 2) avviamento più rapido e più sicuro; 3) partenze e accelerazioni immediate, riprese più potenti. In caso contrario, ci restituirte il dispositivo e noi Vi rimborseremo immediatamente fino all'ultima lira. SECONDA GARANZIA. Potete usare il dispositivo per 1 anno sulla Vostra automobile. Se noterete il minimo difetto, ce lo restituirte e noi ve lo sostituirò con un nuovo. I nostri dispositivi elettronici sono comunque così perfetti, che non hanno mai bisogno di essere riparati o sostituiti. DIFFUSION-POST s.r.l. Via F. Baracca, 1 - 37100 VERONA - Tel. 045/91.27.03.



Per sopravvenute esigenze di spazio le reazioni (italiane e straniere) sulla « NUOVA FRONTIERA modenese dei TRATTORI » le pubblicheremo nel PROSSIMO NUMERO.

Burrascole (e contestate) divisioni di potere al vertice ALFA ROMEO



Presidente-ponte?

L'IRI ha rifiutato (ad un azionista della minoranza) di rendere note le motivazioni delle sette dimissioni-trappola

◀ Ecco il nuovo Presidente Alfa Romeo, il 70enne Ermanno Guani, dottore in scienze economiche. Per la sua attività continua nei cantieri navali lo hanno sempre chiamato ingegnere

ROMA - La crisi dell'Alfa Romeo si è consumata. Venerdì 25 gennaio, nella sede dell'IRI, il rinnovato (24 ore prima) Consiglio d'Amministrazione ha provveduto alla nomina di quasi tutti i massimi dirigenti della Alfa Romeo per il triennio 1974-76. Il Cavaliere del lavoro **ERMANNO GUANI**, come avevamo anticipato, è il nuovo Presidente; i vice sono due, il dottor **RAFFAELLO DI NOLA** (ex amministratore delegato) e il dottor **ERASMO PERACCHI** (già vice presidente dell'Alfa e presidente della provincia di Milano); due pure i direttori generali, il dottor **ADOLFO BARDINI** (confermato nella carica) e il dottor **VINCENZO MORO** (ex vice direttore dell'Alfa). Mancano, per completare i quadri dirigenziali, i nomi dei due amministratori delegati: dopo la necessaria modifica dello statuto che ne prevedeva uno solo (quello uscente è Di Nola), saranno nominati nella prossima Assemblea.

Quella di giovedì 24 gennaio, tenutasi nella sede dell'Alfa Romeo nella milanese via Gattamelata ha visto presenti diciannove persone in rappresentanza di 69 milioni 998.524 azioni su 70 milioni.

Oltre all'IRI e alla Finmeccanica (99% del pacchetto in due), c'era il rappresentante della SAGA detentrica di 1333 titoli e un privato, il geometra Claudio Mariani, settantenne funzionario della Regione Lombardia e segretario regionale del PRI, titolare (dal 1946) di 400 azioni. E' stato proprio il geometra Mariani a rompere il ghiaccio, chiedendo i motivi che hanno determinato le dimissioni del sette consiglieri di amministrazione. Gli è stato risposto che « le ragioni non sono state rese note ».

Al Consiglio uscente comunque è stato rivolto un saluto e un ringraziamento da parte dei maggiori azionisti (Castronovo per Finmeccanica e Serangeli per l'IRI). Poi c'è stata la nomina dei consiglieri: sono stati riconfermati i sette dimissionari assai vicini alla Democrazia Cristiana (ingegner Baldini, Finmeccanica; avvocato Brancaccio, segretario della DC di Napoli; dottor Cesaroni, Finmeccanica; dottor Peracchi, presidente della Provincia di Milano; rag. Torriani, l'indipendente (dc) organizzatore del Giro d'Italia; dottor Tupini presidente della Finmeccanica; dottor Vezzoli, IRI). Pure riconfermati due

dei sei consiglieri rimasti a suo tempo in carica: sono i tecnici Bardini (indicato dalla DC) e Di Nola (pregato perché restasse).

I quattro consiglieri di nuova nomina sono il Vice Direttore Generale della Finmeccanica Renato Bonifacio, il Presidente (onorario) della Fincantieri Ermanno Guani, il vice direttore generale della Alfa Romeo Vincenzo Moro (« suggerito » dal PSI; e cognato del N. 1 socialdemocratico a Milano, Renato Massari), il direttore generale dell'Istituto di Sviluppo Economico Alfredo Testi (35enne militante socialista e docente di economia all'Università di Napoli).

Sono stati estromessi Giuseppe Luraghi (che, dopo aver detto tutta la verità sui rapporti Alfa e IRI, tra Alfa e Governo si era autoeliminato), Alessandro Fabbri, Dionigi Pavesi e Igino Alloisio. Prima della convocazione dell'Assemblea degli azionisti, l'ex presidente Luraghi aveva notificato le dimissioni anche da Presidente e Amministratore Delegato dell'Alfasud e della SICA (Studi impianti e Consulenze Automobilistiche).

Che fine farà il Direttore Generale Hruska? Siccome è l'unico che sa

progettare automobili non desterebbe meraviglia un suo siluramento, magari solo un dirottamento all'Alfa-Brasile di Rio de Janeiro dove è in lista d'attesa l'utilitaria di Pomigliano D'Arco.

In questo senso è significativo l'interrogazione al Governo presentata dall'ex Presidente del Senato **MERZAGORA**: « Premesso il presunto e preteso modulo di sviluppo dell'economia italiana, che dovrebbe logicamente e doverosamente comprimere i CONSUMI INDIVIDUALI A FAVORE DI QUELLI COLLETTIVI, CHE SENSO HA oggi continuare a discutere se si debba o meno creare nel Mezzogiorno una nuova fabbrica di montaggio Alfa Romeo piuttosto che sviluppare quella già esistente ad Arese, se non sarebbe più sensato cessare ogni discussione in merito dichiarando ufficialmente per non ingannare il Sud, di rimandare il problema a tempi migliori? » Ineccepibili considerazioni! Sarebbe bene che in copia pervenissero anche alla Commissione Bilancio e Programmazione della Camera che il 22 gennaio ha ascoltato il Ministro delle Partecipazioni Statali Gullotti sui programmi

dell'Alfa Romeo.

Così abbiamo il successore di Luraghi nella persona del Cavaliere del Lavoro Ermanno Guani, un manager sgradito solo ai socialisti, che avrebbero voluto al suo posto uomini come il Presidente dell'ACI Filippo Carpi de' Resmini, o l'amministratore delegato della Terni Gianluigi Osti e anche il Di Nola.

Sulla figura di Guani ci siamo già soffermati nell'ultimo numero di AUTOSPRINT, dove un refuso gli ha attribuito solo 62 dei 69 anni che conta. Per la sua preparazione tecnica, per l'esperienza e competenza nella cantieristica non sono pochi coloro che lo chiamano « ingegnere », da qui il titolo accademico che si aggiunge a quello di dottore in Scienze Economiche Commerciali. E' un Presidente di transizione, un Presidente-ponte come ama essere chiamato. Ma la storia insegna che le brevi reggenze spesso danno risultati insperati per immediatezza e efficacia. Potrebbe essere anche il caso del Presidente Guani, il quale si appresta ad assumere le redini di una Società alla base sana e fertile, ingiustamente avvilita da un discutibile colpo del sottogoverno.

Le prossime tappe dell'auto

FEBBRAIO
1
VENERDI'

Benzina super passa a 250 lire

MARZO
3
DOMENICA

Tolto il divieto di circolazione festivo...

APRILE
1
LUNEDI'

...se cons al R

ROMA - La corrente settimana registrerà le prime importanti decisioni in materia di « austerità » del 1974. Mercoledì, giorno buono per la convocazione, il Consiglio dei Ministri approverà la decisione del C.I.P. (Comitato Interministeriale Prezzi) di aumentare i prezzi, ad esclusivo vantaggio delle compagnie, dei prodotti petroliferi. Anche in questo caso, saranno « politici » i nuovi listini della benzina, del gasolio e dell'olio combustibile. In considerazione dell'attuale costo di una tonna di petrolio greggio, che è di lire 66.500 contro le 28.700 di qualche mese fa, il ritocco in più del prezzo del carburante sarebbe limitato a lire 23,5 per ogni litro di super.

Invece, perché il rincaro dell'olio combustibile soprattutto non colpisca in misura troppo sensibile l'intero settore industriale, si è pensato di salvare (dal peggio) la produzione addossando alla benzina un aumento più del doppio (50 lire) ed al gasolio 55 lire in più al litro. In tal modo, l'olio combustibile verrà a costare soltanto 15 lire in più al kg., un prezzo che — secondo il Governo e i sindacati da una parte e la Confindustria dall'altra — dovrebbe frenare la spinta inflazionistica.

Allora è quasi certo che si pagherà 250 lire per un litro di benzina super e 163 lire per un litro di gasolio. Il provvedimento potrebbe entrare in vigore dalle ore 0 del 1.

febbraio e secondo gli esperti servirà a scoraggiare ulteriormente i consumi ed a contenere le spese.

Con un ritocco di 50 lire, in unica soluzione, il costo della benzina diventerà quasi proibitivo e si ha ragione di ritenere possibile una diminuzione dei consumi (con il gasolio) che globalmente si aggirerà intorno al 35%. Ma, conoscendo i nostri usi e consumi non basteranno le 250 lire per la super a frenare la voglia matta degli automobilisti italiani quando (forse dal 3 marzo) sarà abolito il divieto della circolazione nei giorni festivi. Un mese dopo, tuttavia, si tornerà a stringere la cinghia, non di nostra iniziativa ma per decisione « storica » del Governo: dal 1. aprile, infatti, dovrebbe funzionare il razionamento. Il Ministro dell'Industria De Mita ha detto, uscendo da Palazzo Chigi dopo l'ultima riunione del Governo Rumor, che « nella situazione attuale, quella del razionamento è l'unica misura che garantirebbe una notevole contrazione dei consumi ». Allora, si ricorgerà alle tessere ed ai bollini solo nel caso in cui l'automobilista italiano si dovesse rivelare un pessimo risparmiatore.

Non perché di benzina (e di altri prodotti petroliferi) non ce ne sia, anzi le raffinerie sono stracolme e lavorano a pieno ritmo soprattutto per gli altri Paesi che non hanno difficoltà a pagare. In Italia, il quan-

tativo di greggio necessario al fabbisogno per il '74, calcolato sulla base dei consumi dell'anno scorso, verrebbe a costare circa 5.000 miliardi di lire, una spesa che farebbe impazzire la nostra bilancia dei pagamenti, accentuando l'indebitamento.

Ma torniamo al razionamento. Tesserà sì, tesserà no. Questo è il dilemma, ma più che dilemma è un « affare di Stato ». E' inutile dire che l'ultima parola spetta ai partiti al Governo. Il PSI è per il razionamento, una scelta (repressiva) che favorirà i meno abbienti. I socialisti (con i comunisti) sono contrari al doppio mercato perché... i ricchi potrebbero liberamente circolare ed i poveri no! Come se i ricchi potessero attingere benzina gratuitamente, magari pure ai rubinetti di casa. Ciascuno anzi è libero di amministrare il patrimonio e se è ancora in piedi l'ipotesi del doppio mercato, è per impedire che i meno abbienti acquistino benzina a 350-400 lire il litro (per impiegare il loro tempo libero in automobile), piuttosto che generi di prima e più urgente necessità! In regime di razionamento, è vero, si svilupperebbe su vasta scala la « borsa nera », un fenomeno tipicamente italiano che non... danneggerebbe alcuno: i poveri verrebbero ai ricchi, a prezzo più alto, il loro pieno di benzina e si tornerà allo « statu quo ». In favore del doppio mercato si è

pronunciato il collega Giorgio La Malfa, figlio del Ministro del Tesoro, il quale si è detto contro la « borsa nera » e contro l'avvillimento delle attività comunque collegate all'industria turistica. E' noto anche che lo stesso La Malfa, tesoriere dello Stato, è favorevole al prezzo differenziato della benzina: le 100 o 150 lire in più rappresenterebbero un onere fiscale che i ricchi deciderebbero spontaneamente di pagare, come fosse una tassa di comodo.

Non molto convincente è l'opposizione di taluni che condizionano il ricorso al doppio mercato alla disponibilità di colonnine di distribuzione a prezzo normale ed a prezzo maggiorato. Sarebbe infatti semplice riservare un quarto degli impianti (o al limite un quarto delle colonnine), almeno 10.000 unità, all'esclusiva fornitura di benzina a caro prezzo.

Comunque, negli ambienti del Dicastero dell'Industria, c'è qualcuno che ha fatto i conti di quanto verrebbe a costare l'istituzione della tessera, la sua distribuzione (tramite Poste e ACI), il passaggio dei bollini dall'utente al gestore dell'impianto di carburante, alla compagnia petrolifera, alle competenti autorità ministeriali. Insomma, sarebbe un'impresa che alla fine si rivelerebbe forse inutile. Anche perché, ripetiendolo, se con il razionamento si vuole perseguire un'economia dei consumi, allora basta il prezzo più alto, no?

Giovedì 31 la Commissione Tecnica per il Piano Petrolifero concluderà i suoi lavori, rendendo note le conclusioni cui è pervenuta. Anticipiamole: i prezzi dei prodotti petroliferi avranno validità annuale e saranno modificabili a seguito di eventi eccezionali; le società dovranno comunicare il quantitativo di prodotti petroliferi disposte ad importare nell'anno successivo e i relativi programmi di approvvigionamento triennale; per assicurare il fabbisogno nazionale potrà intervenire, se del caso, l'ente di Stato (I.E.N.I.) reperendo i quantitativi mancanti; le raffinerie dovranno dichiarare i quantitativi che intendono lavorare nel corso dell'anno, per genere e per destinazione; le capacità di raffinazione dovranno essere destinate in via prioritaria al soddisfacimento del consumo nazionale; in caso di qualsiasi disimpegno le Autorità potranno addirittura revocare la concessione ai titolari delle raffinerie.

Solo adesso, quando i buoi sono fuggiti, ci si preoccupa di chiudere la stalla! Eppure non è un mistero che l'Italia copre con il petrolio l'80% del fabbisogno di fonti di energia, una percentuale davvero elevata in rapporto al 66% della Francia, al 64% del Belgio, al 60% dell'Olanda, al 55% della Germania, al 46% della Gran Bretagna (dove ancora si estrae il carbone). Nel nostro Paese, soltanto per l'industria il petrolio è indispensabile nella misura del 68%, contro

ERMANN GUANI, neo presidente Alfa Romeo, 69 anni il 4 ottobre scorso, cavaliere del lavoro, svolge la sua attività da quasi un ventennio — ai massimi livelli direzionali di alcune delle maggiori società del gruppo IRI, dove entrò nel 1957 con la carica di direttore generale della Finmeccanica. In quella stessa epoca furono compiuti gli studi di fattibilità e fu dato avvio ai programmi di ristrutturazione dell'Alfa Romeo.

La carriera di Guani — laureato in scienze economiche all'Università di Genova — si era iniziata nel gruppo Piaggio: a soli 26 anni, Guani era direttore del cantiere navale di Palermo, alla cui guida rimase fino alla chiusura dello stabilimento per gli eventi bellici. Dopo l'armistizio, collaborò con il comando alleato alla tutela del patrimonio industriale italiano e prese parte alle trattative con il governo americano per la ricostruzione della nostra marina mercantile, cui contribuì personalmente al suo rientro in Italia, in qualità di amministratore delegato dei cantieri del Tirreno.

Lasciata la Finmeccanica nel 1960, Guani assunse la presidenza della Fincantieri. Nel luglio scorso egli ha rassegnato le dimissioni da presidente effettivo della Fincantieri, della quale è tuttavia rimasto presidente onorario. Attualmente, Guani è anche presidente dei Cantieri Generali del Tirreno e Riuniti, una società del Gruppo IRI.

Nelle sue prime dichiarazioni, il neo-Presidente dell'Alfa Romeo ha invocato la massima collaborazione di tutti per procedere speditamente ad una pianificazione che faccia fruttare nel migliore dei modi il pubblico denaro. Sulla scelta i partiti hanno reagito diversamente. Soltanto il PSI, che ha fatto (perdendolo) il braccio di ferro con la DC, si è dichiarato dissenziente. Ha detto il vice segretario socialista Giovanni Mosca: «La sistemazione delle cose nell'Alfa è per noi soddisfacente: non va bene solo la nomina del dottor Guani. La sua designazione infatti non rappresenta una soluzione per la riorganizzazione degli stabilimenti nel Nord e per le attese dei lavoratori ai quali sono stati promessi investimenti nel Sud».

Sarebbe troppo facile ottenere subito qualcosa da una situazione così miracolosamente rimessa in piedi. Sulla politicizzazione del vertice Alfa si è soffermato il sottosegretario socialista alle Partecipazioni Statali Principe il quale ha detto di temere che lo sfoltimento dei quadri tecnici condizioni il piano Alfa per il Sud.

I. C.

sterity

vremo

mato troppo, via
ZIONAMENTO

Il 17% degli Stati Uniti. Lunedì è partito per il Medio Oriente il Ministro degli Esteri Aldo Moro. Il titolare della Farnesina si recherà laggiù per confermare l'atteggiamento filo-arabo deciso dal nostro Governo nei giorni scorsi quando si è trattato di appoggiare la risoluzione dell'ONU sulla liberazione dei territori occupati da Israele già dal 1967. L'on. Moro dovrebbe concludere finalmente un accordo con l'Arabia Saudita per la fornitura di greggio in cambio di impianti industriali, da commissionare all'E.N.I., ed avverrà analoghe trattative con l'Iraq.

Frattanto a Roma è giunta, clamorosa, l'eco dell'inchiesta parlamentare americana sulla crisi energetica. Sono imputate le «sette sorelle» Exxon (Esso), Mobil, Gulf, Texaco, Standard of California, Standard of Indiana e Shell. Sono sotto accusa per falsa denuncia delle scorte («mai tanto petrolio in America come in questo periodo») e per doppia evasione fiscale. Sarebbero stati tenuti nascosti i reali guadagni del '73, ingentissimi in considerazione dei profitti che vanno dal 36% (in più rispetto al '72) della Shell all'86% della Gulf, e sarebbero state pagate le «royalties» ai paesi produttori sotto forma di tasse, che come tali non sono denunciabili al fisco.

Lino Ceccarelli

La moltiplicazione dei GEMINI ai vertici direzionali della industria automobilistica di Stato nel «dopo-Luraghi» è la paralizzante conferma di dove finiremo con la «politique-d'abord»

Il cancro dell'ALFA è il cancro dell'ITALIA

Perché danno speranza i giovani appassionati di corse

La caustica e disincantata ironia dei romani, fece circolare un anno fa una gustosa barzelletta, a proposito della dilagante abitudine nelle moltiplicazioni clientelari partitiche dei posti in seno a organismi statali e parastatali, nel quadro dell'orgia di sottogoverno esasperata con la svolta storica di centrosinistra. Un giornalista diceva a un collega: «Sai, hanno fatto nuove assunzioni alla Rai TV! Sono entrati 4 giornalisti dc, tre socialisti, 2 repubblicani e uno... bravo!».

Che fosse qualcosa di più di una (amara) battuta se ne sono avute prove tambureggianti proprio in TV, anche negli ultimi mesi di austerità, col blocco-assunzioni. Ma che il malvezzo sia ormai inarrestabile conquista, con i nuovi governi degli squilibri (sempre più) avanzati, se ne è avuta conferma preoccupante in quanto avvenuto venerdì scorso in un elegante palazzo dei Parioli, dove si è tenuta la prima riunione del nuovo Consiglio d'Amministrazione Alfa Romeo post Luraghi.

A parte il patetico sforzo dell'IRI di avallare una qualificazione «automobilistica» del neo Presidente ing. Guani, che fino ad oggi ha diretto solo cantieri navali (a ben altre «incompetenze» siamo ormai abituati!), sforzo condensato nella biografia ufficiale dramata alle agenzie e giornali compiacenti, è il modo come sono state assegnate le altre cariche a lasciare non solo perplessi ma indignati!

Il nuovo direttivo Alfa Romeo, nominato in una agitata riunione, appare anzitutto come la più squallida dimostrazione di che cosa significhi, nell'Italia di oggi, la parola compromesso. Si va persino oltre la più incredibile conferma del verismo della barzelletta succitata. Nel vortice del patteggiamento e della bivalenza di potere tra dc e socialisti, si è arrivati all'assurdo RADDOPPIARE tutte le cariche di vertice dell'Alfa Romeo, con la certezza così di contribuire (prebende a parte) a un immobilismo assoluto al momento di scelte decisionali negli opposti interessi dei gruppi politici. L'ing. Bardini, che avrebbe avuto garanzie dalla dc, si è opposto a fondo contro un affiancamento. Ma ora è deciso. Sotto Guani, avremo: due vicepresidenti, il premiato (per il voto anti-Luraghi) PERACCHI dc, con il DI NOLA, senza più poteri di amministratore delegato ma promosso «vice», grazie all'assenso socialista all'ex collaboratore dello scomodo Luraghi. Avremo due direttori generali: al BARDINI dc, si aggiunge ora il suo ex vice, il dr. VINCENZO MORO con lo stesso incarico. E questi due Gemini tanto diversi, sia per orientamento politico che per vedute e temperamento, si divideranno presto anche le cariche di amministratori delegati. Nomine che non sono state perfezionate perché, per arrivare anche a questa conduzione binata, occorrerà modificare lo statuto dell'Alfa Romeo. Ma niente problemi! Gli statuti servono da freno quando non si vuol fare qualcosa, invece quando i disegni politici lo pretendono, state tranquilli che ogni statuto vale come un pezzo di carta!

Potrebbe anche non esservi nulla di male in queste accoppiate di potere, in queste suddivisioni con le quali si cerca a volte la garanzia a velleità antidemocratiche (le doppie o triple Polizie insegnano). Quello, però, che dimostra l'inarrestabilità ormai di un malcostume nel raddoppio delle cariche e della ragion d'essere di questo vezzo politico, lo conferma una semplice considerazione apparsa sui giornali che hanno facilmente avallato le nomine-Gemini. Prendete il caso del dr. Moro, un dirigente che è stato tirato su da Luraghi ed è di notevole qualificazione. A proposito della sua «promozione» (a consigliere di amministrazione, a direttore generale e, presto, anche ad amministratore delegato) non si fanno certo notare le sue qualità, quanto il merito di essere «gradito al Partito socialista» (sic!).

In parole povere nella nuova Alfa, come nella RAI-TV (non solo) della barzelletta, quel che conta è che siano rispettati gli equilibri nel dosaggio dei posti ai fedeli dei vari partiti. Della nomina di un dirigente BRAVO non c'è traccia! Purtroppo questa è la realtà: si sono divisi posti e prebende, ma di chi fa le automobili non si è parlato né ci si è preoccupati! Anzi, adesso si stringono i tempi per arrivare anche all'assemblea di società dell'Alfasud (il 30 gennaio) per sostituire rapidamente anche lì il dr. Luraghi. E potete scommetterci che l'ing. Hruska, il tecnico che in quattro anni con Luraghi ha fatto nascere una fabbrica dal primo mattone, portandola a produrre 600 macchine al giorno pur con le difficoltà drammatiche di quello che il Sud oppone alla sua industrializzazione, diventata slogan e alibi per i politici più velleitari, potrebbe veder saltare la sua poltrona. Ipotesi reale perché Hruska, tedesco e tecnico, non appare tecnocrate condizionabile ai giochi d'equilibrio politico, dove l'importante non è risolvere i problemi tecnicamente e nell'interesse della produzione come del profitto aziendale, quanto a crearsi giustificazioni, scappatoie ed equilibri secondo dove si pretende di spostare la barca delle scelte politiche. Una «tecnica» alla quale si sono arresi persino personaggi come Petrilli e Carli, entrati nel gioco della... politique d'abord cara al NENNI degli anni '50.

Quanto avvenuto all'Alfa è un po' il simbolo del dissesto di questo nostro Paese. Dilaga il cancro del compromesso e degli equilibri solo secondo gli interessi dei partiti, un tumore che si allarga sempre più e distrugge le cellule sane. Per gli anticorpi diventa difficile resistere e difendere le poche aree rimaste sane. Luraghi, socialista ma tecnico preparato, era uno di questi anticorpi. Ma è stato con facilità spazzato via anche dai suoi inastiditi compagni di partito (basta un Principe — il sottosegretario — per darci conferma di questo spregiudicato disprezzo verso un «compagno», che ha il torto di aver saputo fare qualcosa di serio come l'Alfa della rinascita).

Nell'Italia guastata dal patteggiamento parlamentaristico si procede al contrario della medicina. In questa, medici e chimici combattono per creare anticorpi contro i tumori avvelenanti l'organismo; nell'Italia economico-industriale, l'obbiettivo ormai sembra quello di «uccidere» gli anticorpi e far dilagare la cancrena!

C'è più da stupirsi? Non crediamo. Basta pensare alla irresponsabile sortita dei sindacati modenesi, saltati su con la trovata della conversione della Ferrari e Maserati in fabbriche di trattori! Accortisi dell'assurdità antirealistica ed economica della proposta, hanno fatto la ridicola marcia indietro del «ma noi avevamo parlato di... macchine agricole non di trattori specificamente...». Sembra la scusa di un macchinista che, sorpreso a giocare a poker con i colleghi dopo il «silenzio» in camerata, obietta al suo ufficiale:

«Ma non facevamo un poker, era solo un... pokerino!» (E, quel che è peggio, già allora in quella sede militare la giustificazione fu ritenuta valida!).

Quel che c'è di più preoccupante, in questa ambientazione purtroppo, è che i tanti Silvan che ci obbligano ad assistere ai loro giochi di prestigio con i nostri problemi quotidiani, paiono ormai convinti che questo famoso «Paese di furbi» è (diventato) un Paese di sciocchi e di rinunciatari. Così loro possono fare tutti gli esercizi che vogliono, tanto riusciranno a farla franca e a imporre le scelte che gli servono per salvare la faccia della rispettiva mediocrità, alla quale solo dobbiamo i guasti ormai diventati inarrestabili.

Nei giorni scorsi, l'ex cancelliere tedesco Erhard, il padre indiscusso della rinascita postbellica della Repubblica di Bonn, ha potuto dimostrare in una intervista perché i guai dell'Occidente di oggi (e dell'Italia in particolare) sono frutto degli errori di una classe politica mediocre e senza fantasia. Guai che ora essa tenta di far pagare a tutti i cittadini, convincendoli che è stata colpa del loro egoismo se l'orizzonte si è fatto nero. E — sostiene Erhard — sarà proprio la discussa scelta del razionamento del carburante che molti Paesi vorrebbero applicare, come l'Italia, una delle scelte fondamentali ed essenziali. Anche la Germania di Brandt, il cancelliere socialista, ha preferito rinunciarvi e oggi la Germania ha ritrovato di nuovo la strada del decollo dopo la paura artefatta dell'austerità. Invece i Paesi che soggiacessero ancora a scelte dirigistiche sempre più ambiziose, i Paesi che volessero ormai sempre di più ridurre e annullare le scelte individuali, andranno verso il trauma. E' stato ampiamente dimostrato in passato e non si capisce perché questo errore lo si voglia ripetere, che le misure dirigistiche finiscono per portare a spiacevoli conseguenze come borsa nera, traffici illegali, mercato tribale dello scambio merci. Lo sanno, lo abbiamo pagato caro nel passato, eppure c'è chi vuol riprovare!

La spiegazione che Erhard mostra persino di non voler approfondire è più semplice di quanto si pensi, almeno per l'ITALIA. Ed è che, nel trentennio del riscatto postbellico, coloro che col proprio lavoro hanno ricostruito il Paese, facendolo ritrovare al boom economico del quale i partiti e i politici sono stati gli ultimi ad accorgersi (lo doveva svelare il «Financial Times» in un suo famoso articolo dell'Oscar alla Lire pesante), sono stati tutti gli imprenditori e operatori piccoli e grandi, i lavoratori piccoli e grandi. Essi pensarono a jarcy uscire dal baratro, negandosi a impegni politici, lasciando spazio per questi a «chi aveva voglia di perdere tempo». La fortuna fu, in quell'Italia, che ci fossero uomini come De Gasperi, Einaudi, Togliatti, i quali seppero bloccare con la loro indiscutibile capacità non solo politica, gli irrequieti e incapaci dei propri partiti, che avevano trovato questo modo per sbarcare il lunario.

Poi venne la scoperta del boom e gli slogan del «prezzo pagato», ma scomparvero i tre giganti della nostra vita politica postbellica. I sostituti, di una mediocrità collettiva che non trova riscontro in nessun altro Paese, forse perché in questi i politici hanno perlomeno il buon gusto di togliersi dalla circolazione dopo un massimo di sette o otto anni di milizia attiva (e ai vertici di governo c'è ricambio risanante), questi sostituti, dicevamo, poterono impazzire con le loro formule e i loro equilibri. Volti ad un solo obiettivo: di poter rimanere nel vortice della girandola, con la possibilità di rientrare in scena di continuo, anche quando rimanevano squalificati da precise vicende negative, alle quali avevano dato l'indirizzo e l'imprimatur.

Questa è, purtroppo, la vera ragione della realtà italiana di oggi. Sono usciti di scena in più, con i grandi politici, anche i grandi Ragionieri dello Stato, quei supertecnici che col loro sacrificio avevano tenuto cementati i mattoni della baracca, senza timori di doversi garantire protezioni politiche per difendere le poltrone che gli spettavano, perché i Ministri non potevano far a meno di loro.

Nel momento in cui il gioco delle raccomandazioni e dei clan, nella successione dei governi e dei Ministri responsabili, hanno inquinato anche i tavoli chiave della burocrazia statale, il meno che è potuto capitare è che, a trovarsi nei posti operativi decisionali, sono subentrati mediocri burocrati senza fantasia oppure elementi preoccupati di non assumersi responsabilità pericolose.

Così, il cavillo ritardante è diventata l'arma di autodifesa di una nuova specie particolare di burocrati. E la macchina si è inceppata. Arrivando agli assurdi, nella escalation delle dirigenze senza fantasia della macchina statale, delle recenti disposizioni di austerità, che un qualsiasi segretario di azienda privata avrebbe potuto realizzare con più buon senso, obiettivo che invece, a livello di Governo, ha dovuto essere ottenuto a singhiozzo, a prezzo di ripensamenti e di contordini che hanno continuato a far perder credibilità alla macchina politica e statale.

E' per questo che, ogni giorno che passa, invece di allontanarci dal peggio, ci avviciniamo. Perché si continua a persistere in errori e in prevaricazioni; soprattutto perché la mancanza di fantasia, di coraggio singolo in qualsiasi uomo politico, che non è disposto a sacrificare un pezzetto della sua sedia di potere nell'interesse della collettività, preferendo il compromesso e alibi di comodo alla antipatia suscitata da decisioni serie. E questo porta sempre più lontano nella strada del dissesto.

Se a questo, si aggiunge che l'Operazione Mediocri travolge col suo rullo compressore i pochi elementi validi e che hanno il coraggio di dire di NO alle imposizioni assurde, senza una remora anzi trovando plauditori facili, allora c'è davvero da temere che ci vorrà almeno una generazione per uscire dal tunnel. La generazione di giovani cui appunto, AUTOSPRINT si rivolge. Ecco perché questo discorso non deve sembrarvi fuori posto in queste pagine.

La conoscenza e la passione che i giovani coltivano verso lo spettacolo agonistico della velocità, nel bene e nel male, può diventare battaglia politica. E offrono la speranza che del messaggio individuale dei piloti rimanga — domani che l'interesse sarà passato, nell'evoluzione dei gusti e degli interessi della vita — l'abitudine alle scelte singole e insieme collettive di coraggio, nei grandi come nei piccoli atti della vita. Se quel coraggio, senza trionfalismo, non sarà stato coltivato invano, c'è speranza per una società migliore, quella vera, però, non quella retorica e utopica dei testi infiammati di velleitari rivoluzionamenti. La società del rispetto dei valori di tutti, specie di quelli che lo meritano!

Marcello Sabbatini



Cresce la SAN MARINO

SAN MARINO - Tempo di premiazioni anche per la Scuderia San Marino. Nel salone dell'Hotel Panoramic, alla presenza di Mario Mannucci e di alcuni rappresentanti governativi della Repubblica del Titano i responsabili della F.A.M.S. e della giovane scuderia hanno tracciato un bilancio dell'attività agonistica svolta dai propri soci piloti nel 1973. Un bilancio assai confortante che ha confermato la continua ascesa della giovane associazione sportiva: la Scuderia San Marino nell'annata appena conclusa è stata presente ufficialmente in undici gare ottenendo una vittoria assoluta (con Giulianelli su Fulvia HF) nel Rally del Basso Casentino. Un successo nella graduatoria riservata alle Scuderie e ben sette vittorie di classe. Al primo posto nel campionato sociale si è classificato Walter Meloni (Fiat 128 coupé 1300 gruppo uno) che ha preceduto l'ottimo Marino Baldacci (Simca Rally 2) classificatosi al secondo posto anche nello Challenge Simca-Kleber. Buon terzo l'altro Marino della Scuderia, Giulianelli, che a sua volta ha preceduto Carlo Carrelli (Porsche 911 gr quattro) e Giuliano Muratori (Fiat 124 Sport spider 1600). Per quel che riguarda il Campionato sammarinese, Meloni, Baldacci e Giulianelli hanno occupato le prime tre piazze seguiti da Muratori e da Germano Bolini.

◀ A sinistra, il comm. Marcucci, direttore dell'Ente governativo dello sport, premia Meloni, sotto gli occhi di Muscioni, presidente FAMS

Nella «MIRABELLA» non credono alla CSAI democratica

BRESCIA - Vi sono due motivi perché il nome della Mirabella Mille Miglia affiori subito alle labbra, allorché saltano in ballo motori, bolidi sfrecciati e corse. Il primo è di carattere sentimentale. Nessuno, infatti, come la indimenticabile Mille Miglia ha rappresentato in maniera tanto efficace lo sport automobilistico e nessuno come lei ha saputo entrare con tanta autorità nel mondo della leggenda, un mondo favoloso come le sue edizioni.

Il secondo è più reale. A Brescia, infatti, vive e prospera una scuderia automobilistica che s'intitola appunto al nome della Mille Miglia e, come lei, ha un cuore pulsante per l'automobilismo sportivo, grazie alla sua inesauribile vitalità e alla fedeltà verso i principi enunciati nell'anno di grazia 1952 dai soci fondatori. La Mirabella Mille Miglia, infatti, antepone i valori dello spirito a qualsiasi altra cosa. Per la scuderia bresciana l'automobilismo sportivo non è una banale questione di mezzi meccanici, di motori, di bielle, gomme, spinterogeni, carburatori e così via. E' un fatto morale, prima che agonistico e tecnico.



Particolarmente festeggiato Giorgio Francia, che ha corso con la Brabham BT 41 in Formula 3

L'opera svolta da Giuseppe Sgorbati prima, da Gianfranco Stanga, da Castagneto poi e da Aimo Berardi ora, nonché dai loro diretti collaboratori, non ha mai trascurato il lato morale della questione. Per la Mirabella Mille Miglia un pilota è innanzitutto un uomo, poi un conduttore. Per la Mirabella Mille Miglia una corsa è prima un contrapporsi di valori morali, poi una vicenda di sapore tecnico-agonistico.

Nella Mirabella Mille Miglia non c'è posto per i divi, tutti sono uguali, dal più «schiaffa» al fuoriclasse. Un clima che fa della scuderia bresciana un sodalizio che rappresenta i valori morali, di nobiltà, di serietà, grazie ai quali Brescia fu definita la «Leonessa d'Italia».

Ventidue anni sono passati dal giorno in cui Giuseppe Sgorbati, Giacomo Ragnoli, G. Franco Stanga, Giulio Guidetti, il collega Vigliani (che trovò il nome) ed altri hanno dato vita alla scuderia e il cammino percorso è stato notevole sotto molti aspetti. Dalla dozzina di soci fondatori si è arrivati alle attuali centinaia di appartenenti e la passione sportiva che ha sempre costituito l'elemento propulsore del sodalizio, ha trovato la sua valorizzazione nei risultati sportivi della stagione: 708 presenze-gare, 33 primi, 35 secondi, 40 terzi posti e numerosi piazzamenti di rilievo.

La scuderia Mirabella Mille Miglia può essere considerata una delle piccole «capitali» delle formule minori dell'automobilismo agonistico essendo quasi tutti i suoi piloti conduttori di veloci monoposto di F. 3, F. Italia e F. Ford. Il fatto stesso di dedicare tempo e mezzi a queste formule viene giusto a suffragare con la concretezza delle opere l'intendimento dei

dirigenti. Intendimento che si può riassumere nello slogan «partecipazione alle corse e impostazione di nuovi piloti». L'obiettivo della Mirabella Mille Miglia è dunque quello di portare i suoi giovani piloti nel vasto campo dell'attività nazionale ed internazionale e non poteva essere differente se si considera che i quadri dirigenziali sono in grado di offrire le massime garanzie di successo dal presidente Aimo Berardi, ai vice Eugenio Freschi e Vittorio Palazzani, dal direttore sportivo Patrizio Carra ai consiglieri Enzo Fenotti, Franco Monticelli, Gino Ogna, Carlo Pancera, Felice Prandelli, Domenico Quarantini, Pierino Saleri, Camillo Stanga, Antonio Taini, Lelio Uberti ed Ettore Lonati, che venerdì 11 gennaio presso l'Albergo Ambasciatori di Brescia hanno raccolto autorità ed amici per l'annuale premiazione dei soci distinti nell'annata 1973.

Erano presenti fra gli altri il direttore dell'A.C. Brescia Raffaele Caracciolo, l'ing. Bordoni della Fiat, il rappresentante del Comune ed altri dei quali ci sfugge il nome oltre ad un folto stuolo di invitati.

Nel corso degli interventi, approfittando della vicinanza abbiamo rivolto alcune domande al direttore sportivo Carra: «Quale significato e quale valore attribuisce alle scuderie che come la tua operano nel settore delle formule?»

«Innanzitutto per chi si occupa di questa specialità è fondamentale l'apporto della scuderia, inteso come assistenza prima e durante lo svolgimento della gara: per questi motivi noi abbiamo puntato fin dall'inizio a realizzare una efficiente assistenza che consentisse ai nostri, piloti una relativa tranquillità».

«Per finire cosa pensi della democratizzazione della CSAI?»

«Se dovessi effettivamente dirti il mio pensiero mi dà l'impressione che andiamo incontro ad una bella «bidonata». Tutto continuerà ad andare avanti e cioè male come nel 1973, ma voglio, essendo ancora in clima di feste e bilanci, sperare per il meglio».

Nel frattempo sono finiti gli interventi e si è dato inizio alla premiazione. Sono così sfilati, sotto una salve di cordialissimi applausi per ricevere il premio dalle autorità: Valerio Samuele (Coppa Csaì gr. 2 cl. 850), Luciano Dal Ben (Challenge FISA gr. 3 cl. 2000), Renzo Zorzi (ancora in attesa di conoscere la classifica finale della F. Ford) e via via: Avati Giovanni, Baso Adriano, Baiguera Angelo, Benusiglio Renato, Bergamaschi G. Paolo, Bernardi Amedeo, Bertolotti G. Roberto, Besenzone Felice, Bertazzi Carlo, Bodini Alceste, Bonaventuri Angelo, Bonomi Fausto, Botti Giacomo, Bossoni Giuseppe, Branca Vergano Ugo «Artiglio», Bugatti Augusto, Buttani Silvio, Capoferri Guglielmo, Codini Silvano, Cattini Giorgio, Capri Gianni, Comelli Emilio, Del Bono G. Filippo, Facchetti Pietro, Ferrari Bruno, Francia Giorgio, Freschi Giuseppe, Galluzzo Luciano, Gagliardo Maurizio, Gnutti Giacomo, Gnutti Pier Carlo «Nik», Gotti Aurelio «Hego», Lucini Oreste, Mastaglio G. Pietro, Mattioli Roberto, Melandri Pier Luigi, Monguzzi Giuseppe, Moreschi Luigi, Pedretti Luigi, Paschetto Bruno, «PIER», Pottieri Bruno, Predonzan Ennio, Ricci Fausto, Ricci Roberto, Regosa Giulio, Riva Antonio, Saleri Enrico, Sanetti Guido, Serena Cesare, Siliprandi Fabio, Squassina Ferruccio, Tanga Franco, Tanghetti Abele, Tanghetti Fiorenzo, Tenchini Vincenzo, Tesini Danilo, Tonon Lorenzo, Vairani Giovanni, Vinciguerra Gaetano, Carlo Burlando.

m. v.

SIGNA - Il Club AUTOSPRINT «Arturo Merzario» di Signa ha, in questi ultimi giorni, tracciato il programma delle iniziative 1974 che comprende viaggi, proiezioni cinematografiche, partecipazioni a gare, riunioni culturali ecc. Fra l'altro, in questi momenti nei quali per risparmiare benzina è necessario che il motore e tutti gli organi dell'automobile funzionino a perfezione, il Club è riuscito ad ottenere uno sconto del 10% per un «test elettronico» e per qualsiasi riparazione che per le loro vetture, soci e dei famigliari dovessero richiedere all'autofficina Enzo Battisti in via Livornese 239 a Lastra a Signa.

UDINE - La Scuderia Friuli-Di Ronco Racing ha tenuto sabato scorso l'assemblea annuale dei propri soci nel corso della quale l'appassionato presidente-pilota Paolo Cozzarolo ha illustrato l'attività sportiva svolta dalla scuderia nel 1973. Al termine della parte... parlata, è stato dato il via alle premiazioni dei soci che si sono particolarmente distinti per cui coppe e trofei sono stati consegnati a: Gianni Crivellaro e a Bruno Lenardon, rispettivamente campioni triveneti di velocità per le classi 1000 e 500 cc; a Massimo Albano, campione triveneto e sociale dei rallies; a Paolo Cozzarolo, campione sociale e dell'AC Udine della velocità; ad Adriano Celato, campione sociale dei copiloti.



NORD-OVEST per il pool torinese

TORINO - Nuova gestione e nuovi propositi alla Scuderia Nord-Ovest di Torino: è stato eletto il Consiglio Direttivo e sono state prese alcune importanti deliberazioni. Il nuovo CD è dunque così composto: comm. Lino Zecchini presidente, rag. Fulvio Bertinetti vice presidente, geom. Francesco Cosentino segretario, Fulvio Cornale direttore sportivo, Sergio Barbero addetto stampa, Guido Calcatelli addetto regolarità, Achille Soria e Giovanni Carera revisori dei conti, Gualtiero Benvenuti tesoriere e addetto soci.

Le delibere: aumento della quota sociale a L. 30.000, mentre resta fissa a 15.000 la quota per sostenitori e simpatizzanti; approvazione della mozione per la trasformazione della Scuderia in società a responsabilità limitata; approvazione della mozione relativa all'eventualità di fusione delle scuderie torinesi; approvazione di vendita della Formula Italia come si trova, cioè senza motore, al prezzo irriducibile di L. 1.100.000. Se non si trovasse compratori la F. Italia verrà assegnata ad un pilota della scuderia.

◀ Campione sociale della «Passatore», naturalmente Giancarlo Martini, che dalla F. Italia passerà direttamente quest'anno in F.2

I romagnoli si scaldano

MARTINI PASSA(tore) in F. 2

FAENZA - «E' stato un anno bellissimo, che ci ha portato, al secondo anno di attività, uno dei titoli italiani più contesi durante tutta la stagione, quello di F. Italia ad opera di Giancarlo Martini». Con queste parole Giancarlo Minardi, presidente della dinamica Scuderia del Passatore, e quasi con le lacrime agli occhi ha iniziato a parlare nella sala dell'hotel Vittoria a Faenza, al termine della annuale serata dedicata alle premiazioni dei campioni sociali.

E di campioni ne sono sfilati ben 19, che con le loro oltre trecento partecipazioni in gare nazionali hanno fatto di questo sodalizio protetto dalla barbuta effigie del brigante «delle Romagna» una delle scuderie più efficienti in campo nazionale. E soprattutto in particolari settori, come quello della F. Italia, ha dettato addirittura legge, con le strepitose vittorie a ripetizione di «Ciccio» Martini e del giovanissimo Leoni, impostosi all'attenzione di tecnici ed esperti per la sua innata capacità, benevolmente collegata ad un'età veramente invidiabile: 19 anni. Da parte di tutti vi sono state parole di incoraggiamento e lode per l'operato dei piloti e soprattutto del bravo presidente, che ha saputo mettere in piedi uno staff di meccanici e un'assistenza veramente all'altezza delle migliori scuderie di anziana memoria.

Dopo aver ringraziato in primis gli sponsors che hanno dato una «pesante» mano nell'andamento dell'annata scorsa (e che si spera di annoverare anche nella prossima stagione fra i più «validi» sostenitori della scuderia), intendiamo dire la Società del Passatore, le ditte Everest e Liverani, Minardi ha chiamato in ordine i vari campioni sociali. E' stata allora la volta di Martini, Squarise (2. nel trofeo

turismo speciale gr. 2 classe 500), Ciccozzi, Leoni, Battilani, Del Giovane, Farneti, Ancherani, Basotti, Tagliaferri, Bergami, Mammini, Perti, Piazza, Facibeni e Frignani. Premi speciali anche ai bravi meccanici di Minardi, Gino, Fabrizio e Mario, ad altri preparatori come Angelino, Testoni, Garroni e Sergio Minardi. Un premio anche per Beppe Bossoni, che in quest'ultima fase della stagione ha corso per i colori della Passatore.

Hanno parlato al termine anche il dott. Dolcini della Società del Passatore, che ne ha approfittato per incappare con il caratteristico copricapo del brigante Giancarlo Martini, campione sociale per il 1973 assieme a Paolo Moruzzi e a Marcello Sabbatini, direttore di AUTOSPRINT.

Al termine della serata ancora chiacchiere fra i piloti: Martini appariva già deciso ad acquistare la March F. 2 (come poi ha fatto) con la quale disputare sei o sette gare e da alternare con una sport 2000 Abarth Osella, mentre Leoni attende con ansia l'arrivo della sua March F. 3 con la quale dovrebbe disputare tutte le prove del campionato italiano.

ZANUCCOLI pupillo del «BANDINI»

FORLI' - I romagnoli fanno sempre le cose in grande stile e non si sono di certo smentiti per la premiazione dei soci del Gruppo Piloti Bandini, un'occasione per riunire i «prodotti locali» in cerca di affermazioni ad alcuni nomi famosi, molti per la verità, che hanno accettato di buon grado di contribuire al successo della serata.

Erano presenti allora (e sono stati tutti premiati) Sandro Munari, Alcide Paganelli, Mario Casoni, Salvatore

Brai, Otello Buscherini, Odoardo Govoni, Gabriele Gatta, Ninni Russo, Carlo Ravaoli, «Rudy», il direttore di AUTOSPRINT Marcello Sabbatini e Roberto Zoli, punte di diamante assieme agli altri ospiti non meno applauditi come Anzio Zucchi, Ercole Baldini, la bandiera della De Tomaso Bertocchi, il conte Antolini Ossi, il duo dei rallies Tabanelli-Capra e così via senza soluzione di continuità.

Campione sociale turismo, campione sociale rallies, premio speciale Ilario Bandini, Claudio Zanuccoli è stato il vero protagonista della premiazione accaparrandosi quasi tutti i trofei in palio ricambiandoli con la promessa di tener fede a tutte le promesse con una stagione '74 veramente impegnata in campo velocistico con la nuova Commodore appena acquistata. Con lui si sono assicurati gli altri trofei Giacomo Mainardi (primo della velocità prototipi) e Domenico Mazzoni (primo copilota rallies).

A questo punto, tra i commenti più disparati (e molti dei quali salaci e tipicamente romagnoli), la voce sempre «puntuale» dell'attentissimo Costa ha chiamato, al ritmo dello schieramento delle vetture per il via all'auto-dromo di Imola, tutti gli altri premiati che hanno ricevuto una bella targa d'argento. Allora nell'ordine si sono avvicendati Germano Venturi, Walter Merendi, Federico Mantellini, Sergio Montaguti, Paolo Maretti, Viller Sansavini, Ivano Campana, Antonio Chiodini, Marcello Casadei, Giovanni Sorci, Pericle Gaddoni, Daniele Sorci, Gaetano Femminella, Mino Facchini, Walter Montaguti, Idalgo Branducci, Giulio Ghini, Clemente Galante, Lorenzo Mengozzi, Giovanni Riva, Franco Jurich, Severino Ritrovato.

E non poteva ovviamente mancare chi ad essere premiato ci aveva preso gusto, e a Sandro Munari è toccato così il piacere di fare il bis per Clemente Galante con grande gioia del fotografo (uno dei tanti) che avrà così un ingrandimento assicurato.

5 marce quasi obbligatorie

TORINO - « Abbiamo cercato di dare alla nuova 132 GL e GLS una linea e un carattere latini, che piacciono anche all'estero e che da sempre contraddistinguono la produzione FIAT ».

Così ha sintetizzato l'ing. Cornacchia presentando l'ultima (ri)nata in casa FIAT, la vettura già nota con standardizzazione extraeuropea, peraltro di scarso successo. Presentazione, in « linea » con i momenti di austerità, che è stata solamente « statica »: abbiamo infatti potuto comodamente vedere la 132 edizione '74 solo negli studi fotografici di Mirafiori e non provarla. Rispetto alla precedente edizione, la 132 è stata rinnovata in 30 punti (che non sono pochi) tanto che più che di una riedizione, la GL e la GLS sono una 132 nuova.

La carrozzeria con la maggior ampiezza dei cristalli laterali e del lunotto, ottenuta con l'abbassamento della linea di cintura, rende la vettura più snella ed elegante, oltre a migliorare la luminosità e la visibilità generale. Sparito quel baule posteriore molto alto e molto discusso, ora anche nelle manovre di retromarcia l'utente potrà vedere la coda della vettura.

Sui montanti posteriori del padiglione gli scarichi dell'aria sono stati ridisegnati e abbracciano l'intera base della struttura. I gruppi ottici posteriori sono ora di forma quadrata e hanno la luce di retromarcia incorporata. La plancia portastrumenti è stata ridisegnata, gli strumenti di controllo sono incassati nella plancia, con un nuovo orologio al quarzo precisissimo. Il cassetto portaoggetti è stato messo sottopancia, per permettere di montare un altoparlante più grande per la radio dal lato del passeggero, che ha a disposizione una comoda vaschetta portaoggetti. Ur. mobiletto centrale sul tunnel del cambio che comprende anche il posacenere e un vano portaoggetti è la nota « chic » essendo in tinta con i tappeti della vettura.

I sedili sono stati oggetti di una cura particolare, e rappresentano una avanzata soluzione ai problemi dell'affaticamento al volante: reni e spalle sono sostenuti e ancorati con molta efficacia. Nelle portiere posteriori troviamo il dispositivo « sicurezza bambini », che impedisce, una volta inserito, la possibilità di aprire dall'interno la portiera, e quindi di « perdere » figli o nipoti che siano.

Il telaio è lo stesso del modello precedente, ma ora come ha spiegato l'ing. Lampredi è stato corretto: « L'eccesso di confortevolezza con una barra di torsione antirollio che limita i fenomeni di coricamento nelle curve a vantaggio di una tenuta di strada ancora più sicura. » Era l'accusa che un po' tutti i possessori di vecchie (relativamente) 132 davano alla loro vettura.

Sono stati adottati nuovi ammortizzatori ad assorbimento progressivo, cerchi ruota di 5-1/2 pollici che permettono l'adozione di pneumatici 185/70 SR-13 a carcassa radiale di maggior sezione, per una miglior aderenza e una miglior frenata. Tiranteria dello sterzo migliorata con l'adozione di nuovi snodi sferici, e una nuova geometria della tiranteria del freno a mano completano le modifiche che riguardano l'autotelaio.

Il motore è sempre lo stesso, con le medesime caratteristiche e cioè quattro cilindri in linea a due alberi a camme in testa, ma è stato sottoposto ad una serie di perfezionamenti, quali una nuova taratura del carburatore, disegno della testa, del collettore di ammissione e del filtro aria, che ne migliorano il rendimento con una elasticità più rimarchevole. Questi miglioramenti sono stati fatti sia sulla versione di 1600 cmc che sulla versione di 1800 cmc che sviluppano rispettivamente velocità di 165 e 170 kmh.

Il cambio è a 4 marce, ma abbiamo anche l'optional « obbligatorio » o quasi del 5 marce con la quinta sovrarmoltiplicata, che è stata resa meno lunga per una maggiore brillantezza nei sorpassi in autostrada, che vogliono anche significare, meno usura del motore e risparmio di benzina.

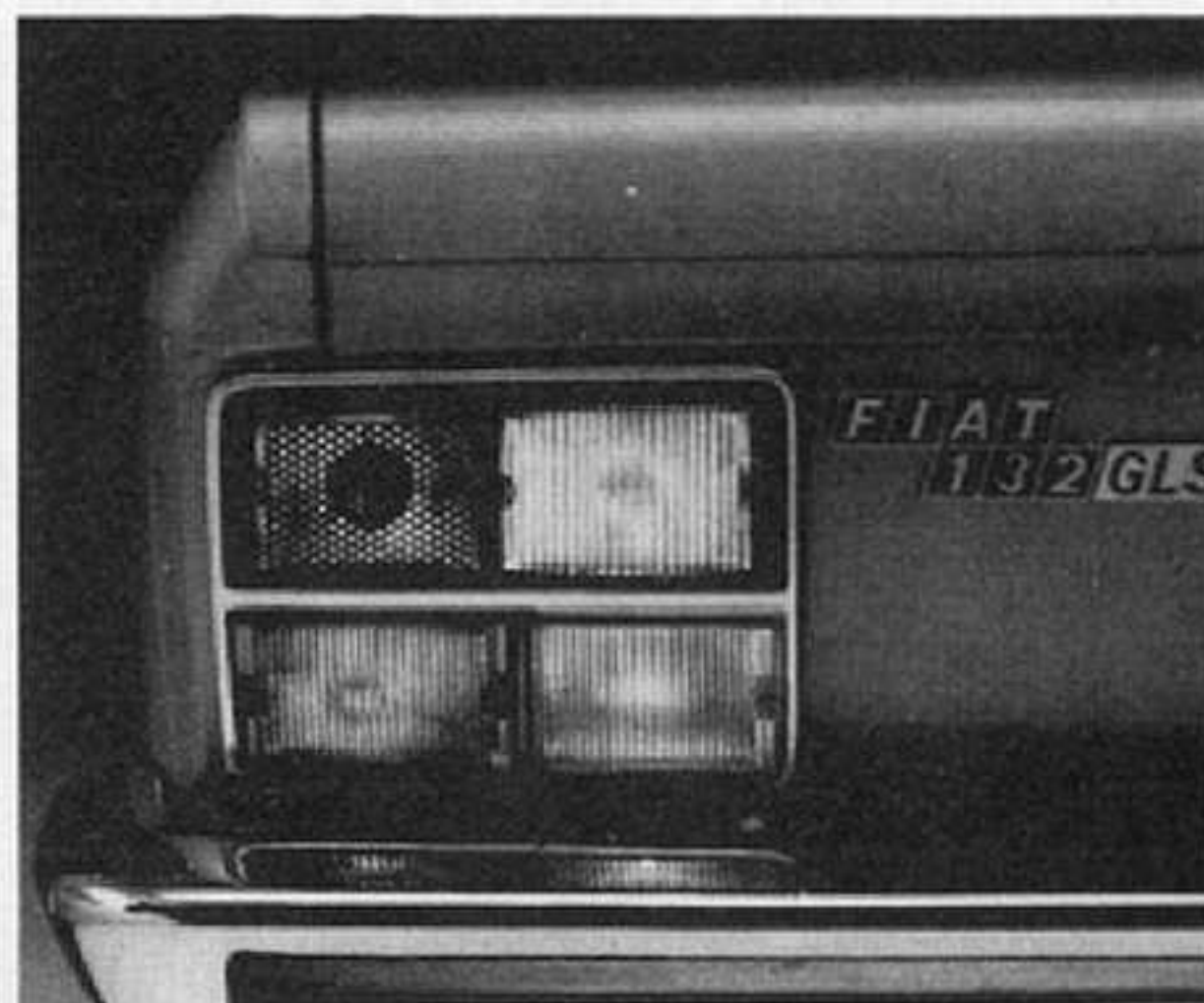
A richiesta si può avere anche il cambio automatico GMS con convertitore di coppia idraulico e cambio epicicloidale a tre velocità. La nuova 132 viene sottoposta ad un processo modernissimo di protezione contro la corrosione, con l'applicazione al sottoscocca, all'interno dei passaruota, e sui longheroni laterali di uno strato di cloruro di polivinile. Le tinte sono 10, tutti colori belli e moderni, fra i quali i nuovissimi, bianco, rosso ossido e giallo champagne.

Così si presenta la nuova Fiat 132, una vettura molto bella dalla linea elegante e signorile, che in altri momenti avrebbe senz'altro ottenuto un successo notevole, ma che può vedersi tappe le ali dall'attuale crisi.

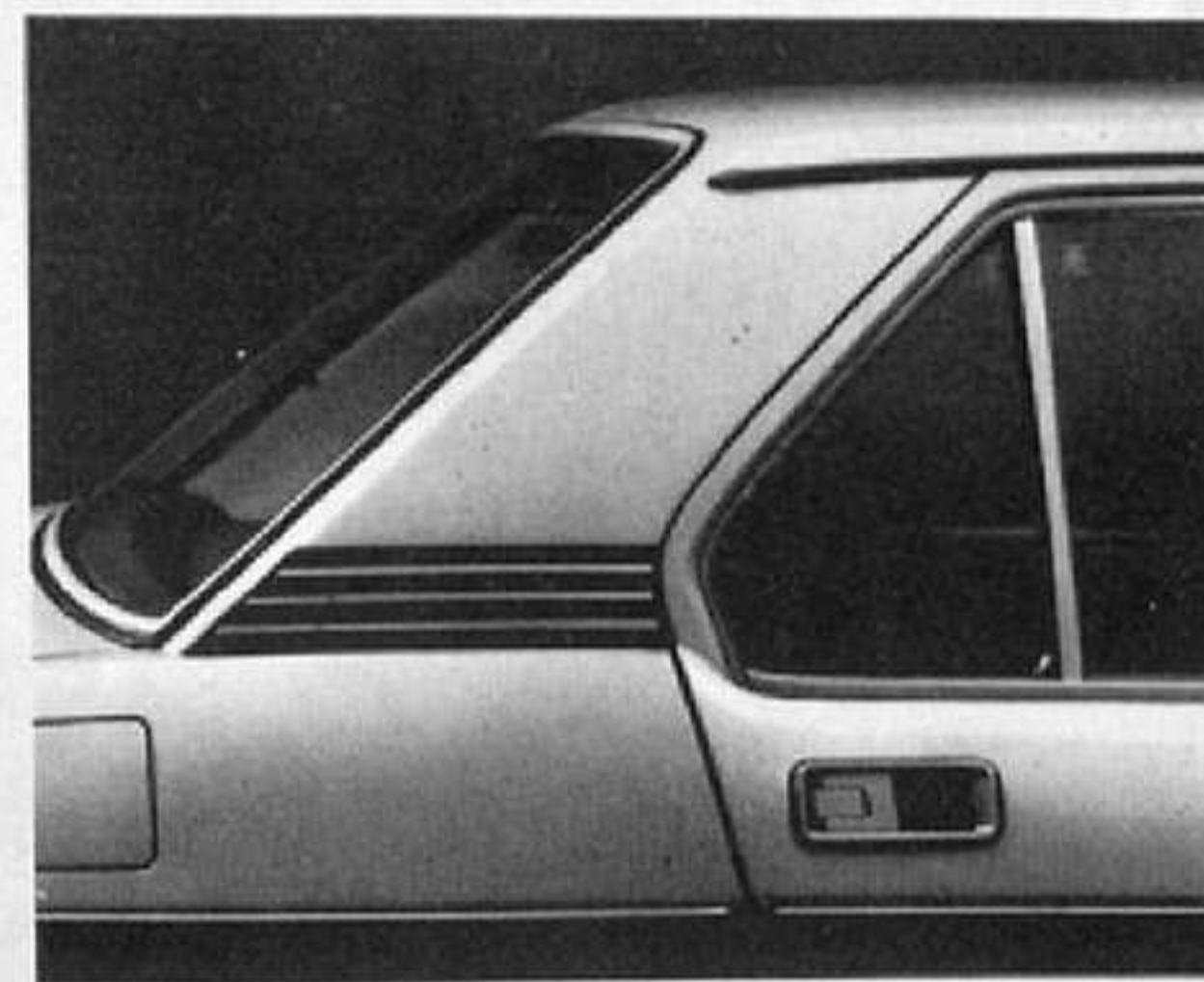
Giancarlo Cevenini



La fanaleria della nuova 132 è uno dei motivi caratterizzanti della scelta stilistica più moderna compiuta dalla FIAT nel '74



I gruppi ottici posteriori sono ora di forma quadrata e hanno la luce di retromarcia incorporata onde abolire quel fanale



Una maggiore ampiezza dei cristalli e l'abbassamento della linea di cintura consentono una maggiore visibilità posteriore



COM'È

Notate le DIFFERENZE



Il paragone visivo tra la nuova 132 GL e GLS con le « vecchie » 132 1600 berlina e 1800 special, consente di individuare le differenze stilistiche e di finiture apportate dalla Casa torinese



Le vedute di tre quarti, posteriore ed anteriore, nuova e vecchia versione, permettono di rilevare immediatamente la scomparsa di una delle cepibile, presentava l'handicap di una non indifferente limitazione di visibilità, specie nelle manovre di parcheggio. Non si tratta di modificazioni

GLI OPTIONALS

Antifurto L. 12.000; Poggiatesta per sedili anteriori L. 32.000; Lunotto termico L. 20.000; Quinta marcia L. 95.000; Cambio automatico L. 215.000; Interruttore elettronico per tergicristallo L. 12.000; Contagiri e manometro olio L. 30.000; Condizionatore d'aria L. 300.000; Accensione elettronica L. 72.000; Differenziale autobloccante L. 55.000; Ruote in lega leggera L. 75.000;

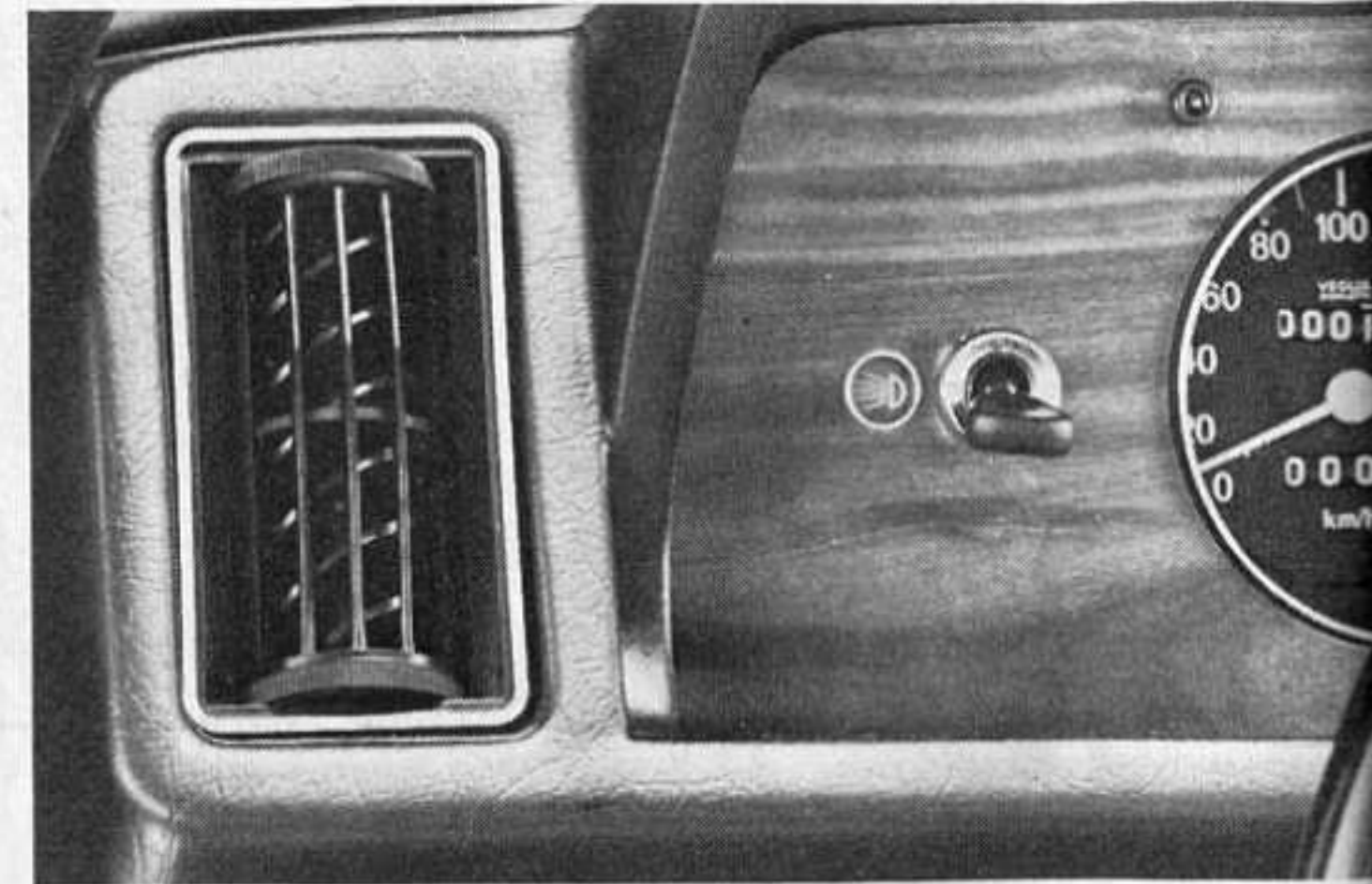
L'IDENTIKIT

Cilindrata	1592,4 cc	1755,6 cc
Potenza	98 CV	107 CV a 6000 giri
Numero cilindri	4 in linea	4 in linea
Distribuzione	2 alberi a camme in testa	
Alimentazione	pompa meccanica a doppia membrana	
Carburatore	Weber o Solex, doppio corpo invertito ad apertura differenziata meccanica del secondo corpo a secco ad acqua	
Raffreddamento	12 VOLT	
Impianto elettrico	Monodisco a secco	
Frizione	Carrozzeria autoportante	
Cambio	4-5 marce + RM oppure automatico	
Telaio	Carrozzeria autoportante	
Sospensioni ant.	a ruote indipendenti	

Sospensioni post.	a ponte rigido	
Ammortizzatori	idraulici telescopici a doppio effetto	
Freni	a disco sulle 4 ruote con servofreno a vite e rullo	
Sterzo	185/70 SR 13	
Pneumatici	berlina a 4 porte 5 posti	
Carrozzeria	4386 mm	4405 mm
Lunghezza:	1631 mm	1640 mm
Larghezza:		
Passo	2557 mm	
Carreggiata ant.	1321,5 mm	
Carreggiata post.	1329 mm	
Peso in ordine di marcia	1080 kg	1095 kg
Velocità massima:	165 kmh	170 kmh



Le foto mostrano come la plancia portastrumenti sia stata praticamente ridisegnata secondo i criteri di un nuovo orologio al quarzo, il mobiletto centrale sul tunnel del cambio, il vano portaoggetti molto capace e



La speranza è che faccia alternativa alle «MAXI» uccise dalla AUSTERITY

TORINO - Che significato ha presentare una nuova vettura di cilindrata abbastanza elevata in questo momento di crisi, in cui le vetture nuove che non siano 126, 127 e 128 ammuffiscono nei parcheggi sotterranei delle filiali in tutta Italia? Lo abbiamo chiesto ai responsabili della Casa torinese alla presentazione della nuova 132.

«Abbiamo fiducia — ci è stato detto — che dopo questi momenti di attesa per l'incertezza del futuro, la nostra 132 si inserirà in un segmento di mercato abbastanza ampio. Fino a pochi mesi fa la 132 era il traguardo naturale per gli automobilisti provenienti da modelli di cilindrata inferiore. Oggi, alla luce delle misure restrittive dovute alla crisi energetica, la nuova

132 si presenta come una interessante alternativa anche per quei clienti che riterranno conveniente abbandonare le cilindrature più grosse o le velocissime sportive».

Se la linea della «vecchia» 132 era discutibile per il gusto italiano quella della 132 nuova è chiaramente una vettura dalla inconfondibile linea «made in Italy» per cui siamo famosi nel mondo.

Costruita in circa 100.000 esemplari di cui il 60% è stato collocato in Italia, mentre il rimanente è stato esportato, la 132 occupa una fascia di mercato che prende (dati 1973) l'11,3% delle immatricolazioni in Italia con 161.247 vetture.

In questo mercato dove è collocata la 132, Fiat e Alfa Romeo fanno la parte del leone in Ita-

lia con la percentuale 73%, mentre l'altro 27% è preso dalle case straniere, prima fra tutte la Ford che immatricula in Italia circa 7000 vetture, contro le 60.000 FIAT e le 50.000 Alfa Romeo.

La nuova FIAT 132 GL e GLS, verrà messa in vendita in Italia a partire dal 30 gennaio. Il prezzo non è stato ancora ufficialmente comunicato, ma si ha ragione di credere che non sarà molto distante dal prezzo dell'attuale 132, diciamo un 10% in più, ma va tenuto conto che tutte le vetture sono aumentate di questo valore.

Nel giro di 2-3 settimane al massimo la 132 verrà immessa anche sui mercati esteri, con quali prospettive di vendite per il '74 ce lo ha illustrato il dott. Scarpa: «La clientela sta chiaramente aspettando che la situazione si chiarisca definitivamente, prima di ricominciare ad acquistare i nostri prodotti. Abbiamo assistito in questi primi 10 giorni di gennaio ad una corsa agli acquisti per le insistenti voci di aumenti dei prezzi. E' stato questo, guardando le immatricolazioni, un gennaio gonfiosissimo ma irrealista, che non corrisponde alla realtà del mercato. Fino al 10 gennaio abbiamo immatricolato 31.000 macchine!!!, dopo 100 al giorno... / Attualmente la diminuzione delle vendite in Italia si aggira come abbiamo ripetutamente detto attorno al 35/40% rispetto al '72 ma le nostre previsioni di mercato sono che nel '74 avremo mediamente una diminuzione rispetto al '73 di circa il 15% sulla produzione in generale, mentre per la fascia di mercato della 132, e per tutte le vetture della nostra produzione di grossa cilindrata, la diminuzione prevista va dal 12 al 20%. Noi come FIAT soffriremo meno degli altri... se per gli altri ci sarà un calo del 15%, noi saremo sul 6/7% in meno, perché abbiamo una gamma di vetture che ci permette di assorbire meglio dei nostri concorrenti l'urto della crisi».

Mentre c'è schiarita per la benzina USA

NIXON rilancia gli ESV

NEW YORK - Il governo americano ha assegnato a cinque Case costruttrici d'automobili la somma di 2 milioni e 100 mila dollari, sottoforma di contratti, affinché queste costruiscano una macchina «sperimentale» sicura da offrire, come prototipo, a milioni di guidatori entro il 1975. La National Highway Safety Administration ha assegnato 595.000 dollari alla Ford Motor Company, 600 mila dollari alla Volkswagen, 352 mila dollari alla Talspan, 398.000 alla American Motors e 215 mila dollari alla Mini Cars di Santa Barbara in California.

Per il portavoce del National Highway Safety Administration, esistono al momento ben 15 tipi di «experimental car» che potrebbero garantire al 60 per cento una maggiore sicurezza del guidatore, ma i riferimenti sono soprattutto alle soluzioni «carro armato» con vetture che non tengono conto della nuova realtà delle macchine meno incrociatori stradali, come ha fatto notare la FIAT con i suoi mini ESV a TOKYO. Di qui il nuovo stanziamento.

Intanto un inventore americano ha presentato la scorsa settimana un motore capace di sfruttare il 60 per cento di carburante ed il 40 per cento di vapore acqueo ma, come avvenne per quell'inventore sanmarinese di Yonkers, un sobborgo di New York, qualcuno ha detto chiaramente: «Lei conosce il manicomio di New York? Or bene metta il progetto nella naftalina se non vuol finire in quel luogo».

Forse un progetto simile avrebbe potuto essere preso più sul serio se la crisi energetica non fosse abbastanza sdrammatizzata, dopo che Nixon ha annunciato solennemente che egli non consentirà ai grossi industriali del petrolio di «torchiare» ancora troppi cittadini americani. E' evidente, che il presidente americano ha sentito qualche ramorso ed ha (forse) sollecitato i suoi amici miliardari a scendere a patti, prima che egli instauri il razionamento della benzina. Nixon ha ammesso, infatti, che in America esiste tanto olio per il riscaldamento delle abitazioni, quanto ne esisteva, alla medesima data nel 1972 (ed allora questa crisi?) e che il carburante esiste e che non rappresenta un pericolo grosso, almeno per ora. A confermare la sua predizione è intervenuta la Federazione della nautica. Essa afferma che per il 1974 i motoscafi riceveranno il 90 per cento del carburante necessario, per cui gli amanti della nautica non dovranno ridurre l'attività.

In California, la scorsa settimana ha avuto luogo la prima gara stock car rinviata dopo 63 giri a causa di un violento temporale. Ed altre avranno luogo regolarmente.

Un altro segno molto incoraggiante lo si è avuto la scorsa domenica quando, a nord dello Stato di New York, numerosi distributori di benzina sono rimasti aperti per rifornire gli appassionati di sci che si recavano nei paesi di montagna, assegnando a ciascuna pompa rifornitrice una meravigliosa fanciulla in calzoncini corti e stivaletti bianchi. Avverrà la medesima cosa per gli appassionati delle corse d'auto? Osservando gli sviluppi nel Medio Oriente, grazie all'azione travolgente del ciclone del Middle East, Henry Kissinger, c'è da credere che le manifestazioni motorizzate USA avranno regolare svolgimento. A dispetto dei «profeti di sciagura» di certe redazioni troppo «vecchie» per capire...

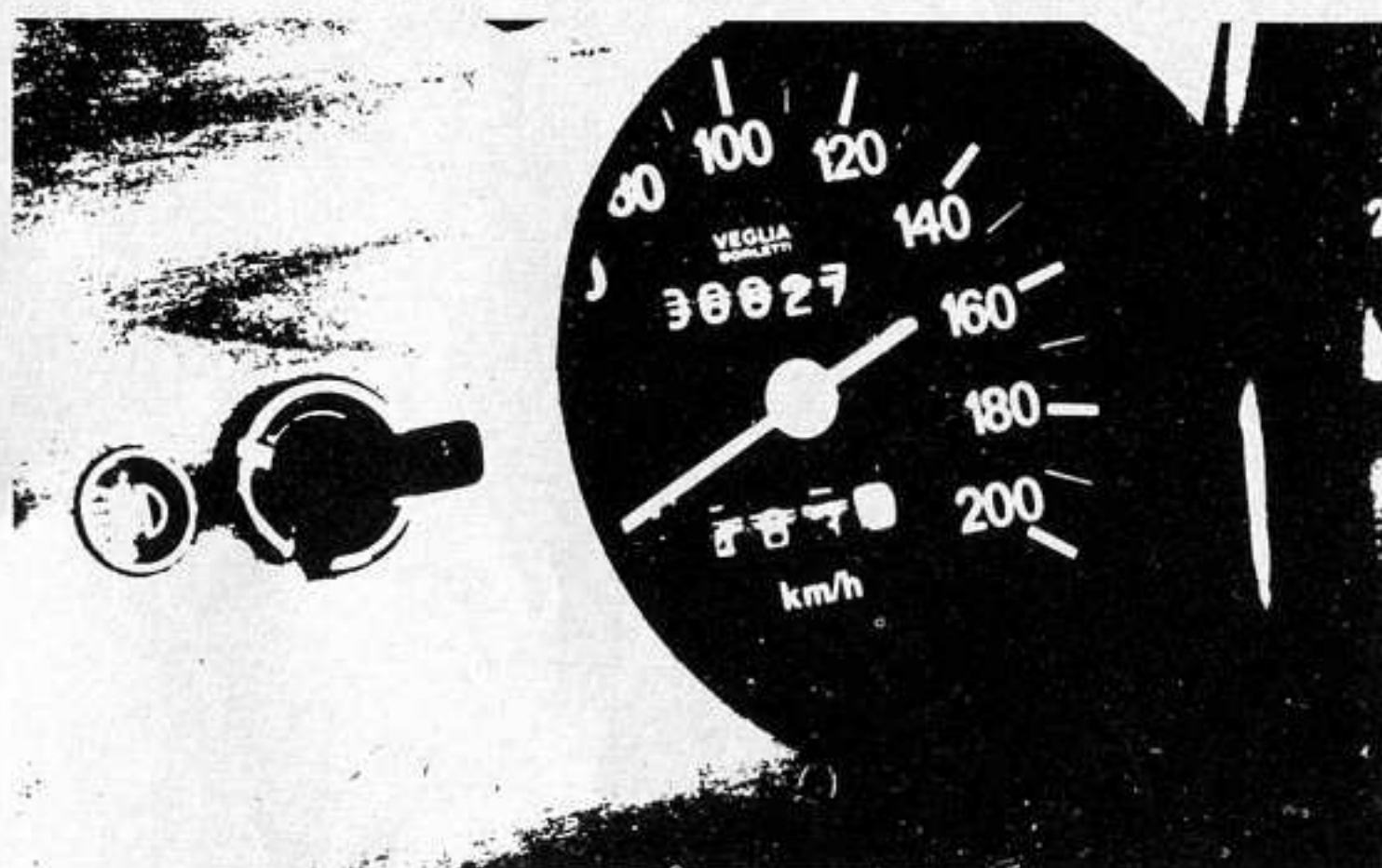
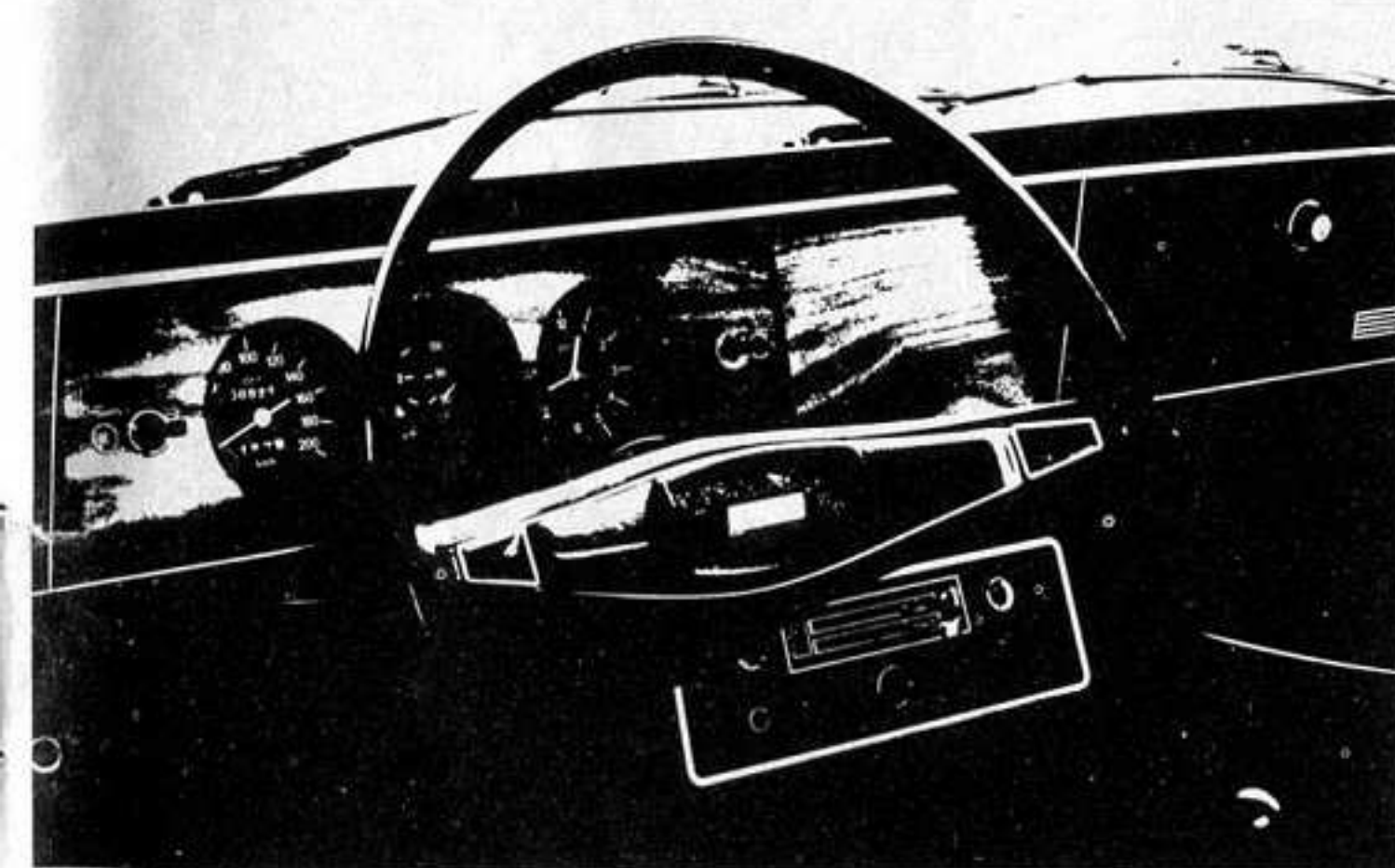
Lino Manocchia



COM'ERA



«pecche» più notate nel vecchio modello: è sparito infatti il baule troppo alto stilisticamente non inecce di rilievo ma sono state sufficienti a migliorare la linea della vettura. Più notevoli i ritocchi interni



maggiore funzionalità e comodità e con uno stile senza dubbio migliore. In particolare sottolineiamo il nuotinta con i tappeti, tutti elementi che contribuiscono a rendere assai più confortevole la nuova 132 FIAT

g. c.

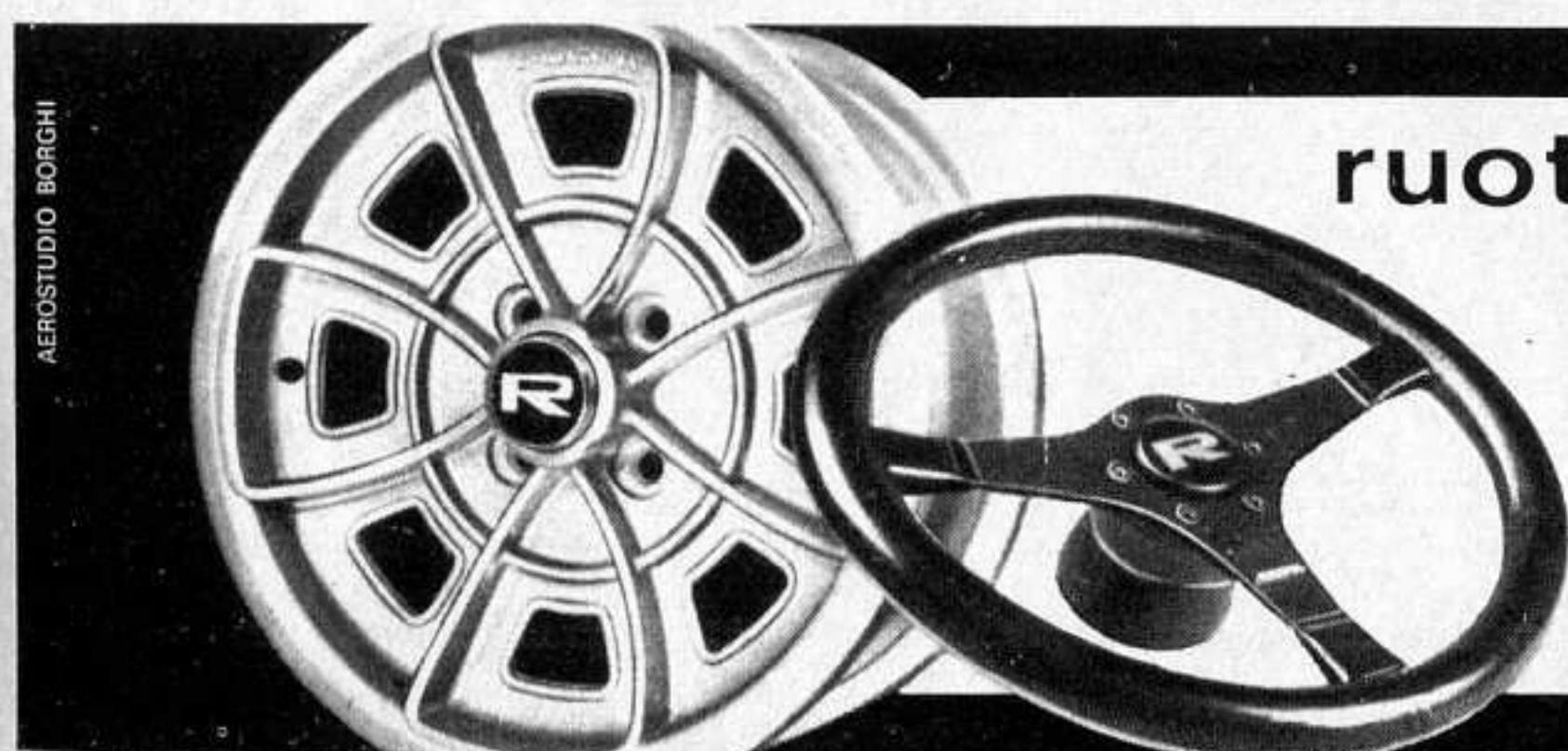
SCIROCCO e GOLF VW

• La VOLKSWAGEN ha in preparazione per il 1974 tre nuovi tipi di vetture: il coupé «Scirocco» da 1500 cc, la berlina «Golf» e l'utilitaria «A zero» da 1000 cc.

• La PEUGEOT ha annunciato che, secondo i suoi piani, costruirà nel 1974 un totale di 840 mila vetture. Attualmente la capacità produttiva della Peugeot è di 3.400 vetture al giorno, 2.400 a Sochaux e 1.000 a Mulhouse.

• La SEAT ha battuto nel mese di ottobre 1973 il suo record di produzione raggiungendo le 36.211 unità di vetture turismo. Nello stesso mese dell'anno precedente aveva prodotto 4.133 vetture in meno. Con la SEAT anche le altre case spagnole hanno fatto registrare notevoli aumenti.

• Il 44. SALONE di GINEVRA resta confermato per la data dal 14 al 24 marzo prossimo. Sarà preceduto, nella stessa sede e dal 26 gennaio al 3 febbraio, dal Salone del veicolo utilitario (autocarri, trattori ecc.) e dell'accessorio.

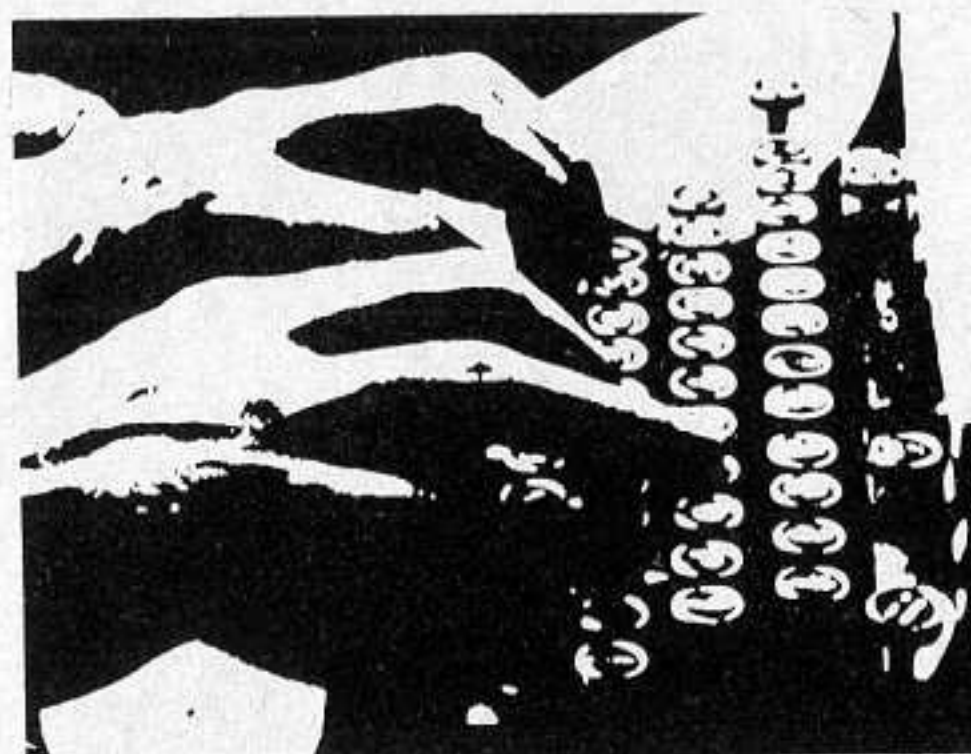


ruote e volanti

RUSSPA

RUSPACROMO

10070 ROBASSOMERO (TORINO)
VIA CRISTOFORO COLOMBO 2



SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO

La clemenza è una virtù

Mi riferisco alla lettera del signor Nebuloso, apparsa in seconda pagina di Autosprint n. 3. Pur con il rispetto che ho per i lettori di Autosprint, se mi è permesso vorrei darvi un consiglio: quello di non sprecare neppure una goccia d'inchiostro per rispondere a certe lettere.

Io credo che fra tutti i lettori che si siano soffermati a guardare quelle due foto, non ve ne sia alcuno che non abbia scoperto la svista, ma che in pochi abbiano anche pensato che chi l'aveva commessa meritasse di essere apostrofato con gli aggettivi che il signor Nebuloso ha così stonatamente scelto.

In quanto a ciò che diranno all'estero, provi il signor Nebuloso a dare un'occhiata ogni tanto a qualche giornale straniero, anche di automobilismo sportivo. Si renderà conto alla fine chi si deve vergognare di più.

Edoardo Fabbri - Rimini (Forlì)

A pagina 2 ho letto il caso di «errore di sbaglio» da voi commesso. Dico solo che sarebbe ora di finirlo con drammaticità su certe cose di poco conto: anch'io avevo notato l'errore, chiaramente dovuto ad una inversione di fotografie, quindi ho girato pagina ed ho continuato la lettura di Autosprint.

Pertanto esorto i miei «colleghi» lettori ad avere un po' di fantasia (e qui non ce ne voleva tanta) ed un po' di spirito, senza gridare allo scandalo alla prima virgola fuori posto.

Carmelo Bombaci - Torino

Ho letto la lettera del signor Nebuloso, che parla dell'errore, banale, fra i motori Ferrari e BRM. Io, come penso tutti i lettori attenti, ho notato l'errore e l'ho giudicato puramente di montaggio, non di incompetenza. Né madornale né vergognoso, quindi. Anch'io vorrei il giornale «perfetto», senza la minima lacuna, ma ciò è impossibile.

Luciano Aletto - Ospitaletto

La maggior parte dei detti celebri o dei proverbi sembra coniato e tramandato per minimizzare gli errori. Si dice: «Chi è senza peccato...», «Errare Humanum est», «Qualche volta anche Omero sonnecchia», «Semel in anno licet insanire», «Succede nelle migliori famiglie» eccetera. Tradizione e letteratura danno una mano ogni volta che abbiamo bisogno di una giustificazione.

Nel nostro caso, ci conforta la comprensione dei nostri lettori, che non hanno mancato di farci sentire il loro appoggio. Approfittiamo di questa calda e corale partecipazione per fare una «ammisione», prima che la valanga degli «insulti» ci travolga. E ricordate che la clemenza è una grande virtù.

Ci sarebbe un altro errorino, per il quale invociamo a complice Clay Regazzoni, che ha avuto il cattivo gusto di andare in testa-coda ben due volte nello stesso posto, ma una volta in prova, ed una volta in gara. I ventisette lettori che ancora non se ne fossero accorti, sono pregati di tener presente che nel n. 4, a pagina 6-7, il Regazzoni in testa-coda in gara è quello nelle foto a pagina 7. A meno che la sua presa d'aria non si sia rattappata per lo spavento...

Anche la CSI si sbaglia

Avendo tra i piedi l'Annuario FIA 1973, mi sono permesso di dare un'occhiata all'art. 13 delle prescrizioni generali dei Regolamenti dei campionati Internazionali. Eccone il contenuto:

«Ex-aequo nella classifica finale di un Campionato, Trofeo o Coppa. Per i conduttori che hanno ottenuto un medesimo punteggio, il criterio di spareggio sarà il seguente:

1) secondo la qualità dei piazzamenti (1., 2., etc.) da essi ottenuti nelle classifiche generali delle prove valide che abbiano concorso a costituire il loro punteggio totale;

2) etc. etc.

Ho qua anche le classifiche delle gare valide per l'Euro GT: risulta che Ballot-Lena ha al suo attivo tre vittorie, mentre Schickentanz ne ha 1. La parità di punteggio suppongo derivi dall'aver tolto a Schickentanz la sua seconda vittoria, quella di Monza, passandolo al secondo posto e togliendoli così 5 punti, mentre penso che la vittoria nella stessa gara sia stata assegnata a Keller, la cui vettura è appunto giunta 2. nella stessa occasione, pilotata a fine gara anche da Schickentanz. Ho appreso comunque che entrambi i piloti sono stati proclamati vincitori del campionato, non ostante il succitato art. 13. Perché?

Alessandro Novigno - Roma

Il suo dubbio è più che giustificato, e lo spiegheremo perché, anche se abbiamo già avuto occasione di occuparcene. Il fatto è che il Campionato piloti Gran Turismo era vittima di una situazione regolamentare paradossale, che è sfuggita di mano alla stessa CSI. Infatti, c'erano in pratica due regolamenti: uno quello FIA, che lei può leggere nell'annuario FIA dal quale ha tratto le regole per la discriminazione degli ex-aequo, un altro quello «particolare» del Campionato GT, stampato ed edito a cura dei vari organizzatori di questo ciclo di gare.

Il regolamento FIA prevedeva punteggi simili al Mondiale Marche, tipo Can-Am insomma, con 20 al primo, 15 al secondo e via via secondo lo schema già noto. Al contrario, il Regolamento Par-

SERGIO LAMANUZZI - Bisceglie (Bari) — Per lo «studio» del motore a scoppio e delle sue componenti, le consigliamo il manuale «Motori Endotermici», dell'ing. Dante Giacosa, edizioni Hoepli. Per quanto riguarda i telai esiste il libro adatto, ma è in inglese e non è modernissimo. Si tratta del classico «Racing and Sports Car Chassis Design» di Costin e Phipps, edizioni Batsford. Lo chieda alla Libreria dell'Automobile, Galleria Caracciolo, via Marsala 8, Roma.

FEDERICO PERATTI - Milano — Abbiamo già affrontato la faccenda, nella maniera che speriamo più soddisfacente, come avrà notato leggendo Autosprint.

GRUPPO AMICI ROMANI - Prima Porta (Roma) — Prima le firme per esteso, con indirizzi, poi le informazioni. Grazie.

CARLO GOSCE' - Napoli — Abbiamo seri dubbi che vi sarà una gara, fra quelle a calendario (e non solo fra quelle da lei citate) che ammette al via anche le 500 gruppo 1. Poi, a parte il fatto che la classe 500 nel gruppo 3 non esiste, anche nei rallies non verrebbe ammesso. Ad ogni modo, non saremmo in grado di darle una risposta precisa in mancanza del regolamento particolare di ogni gara. Non le resta che fare un'indagine presso ognuno degli organizzatori, a patto che già ora abbiano deciso di farla. Per quanto ci risulta, la 500 gruppo 1 sopravvive nelle salite della Sardegna.

SILVIO PIGNOLONI - Ascoli Piceno — Quello che desidera lei è fattibile, anche se un po' complicato, modificando la tiranteria dello sterzo. Si è mai chiesto, comunque, come fanno a guidare coloro che corrono con la vettura che lei possiede? Tutti hanno lo sterzo normale...

STEFANO LEONARDI - Ladispoli (Roma) — Avrà notato, speriamo, che dall'epoca cui risalgono le sue osservazioni ad ora la nostra TV si è dimostrata eccezionalmente sensibile (visti i precedenti) nei confronti delle corse automobilistiche e dei loro problemi.

LORENZO MONDELLI - Foggia — Grazie per gli auguri e per i complimenti: per gli autografi di Stewart, la fila era prevista... Quanto alle prove, attualmente il momento automobilistico non è dei più felici, anche come tempo atmosferico. Vedremo più avanti. Molte prove «da corsa» sono comunque apparse sul mensile.

MAURIZIO FATTORI - Montecatone (Reggio Emilia) — Dell'allungamento dell'impianto si parla da tempo, il progetto esiste ed anche l'area. Non dubiti, che non appena esso verrà deciso (ma non è ancora detto, con i tempi che corrono) ne daremo senz'altro notizia.

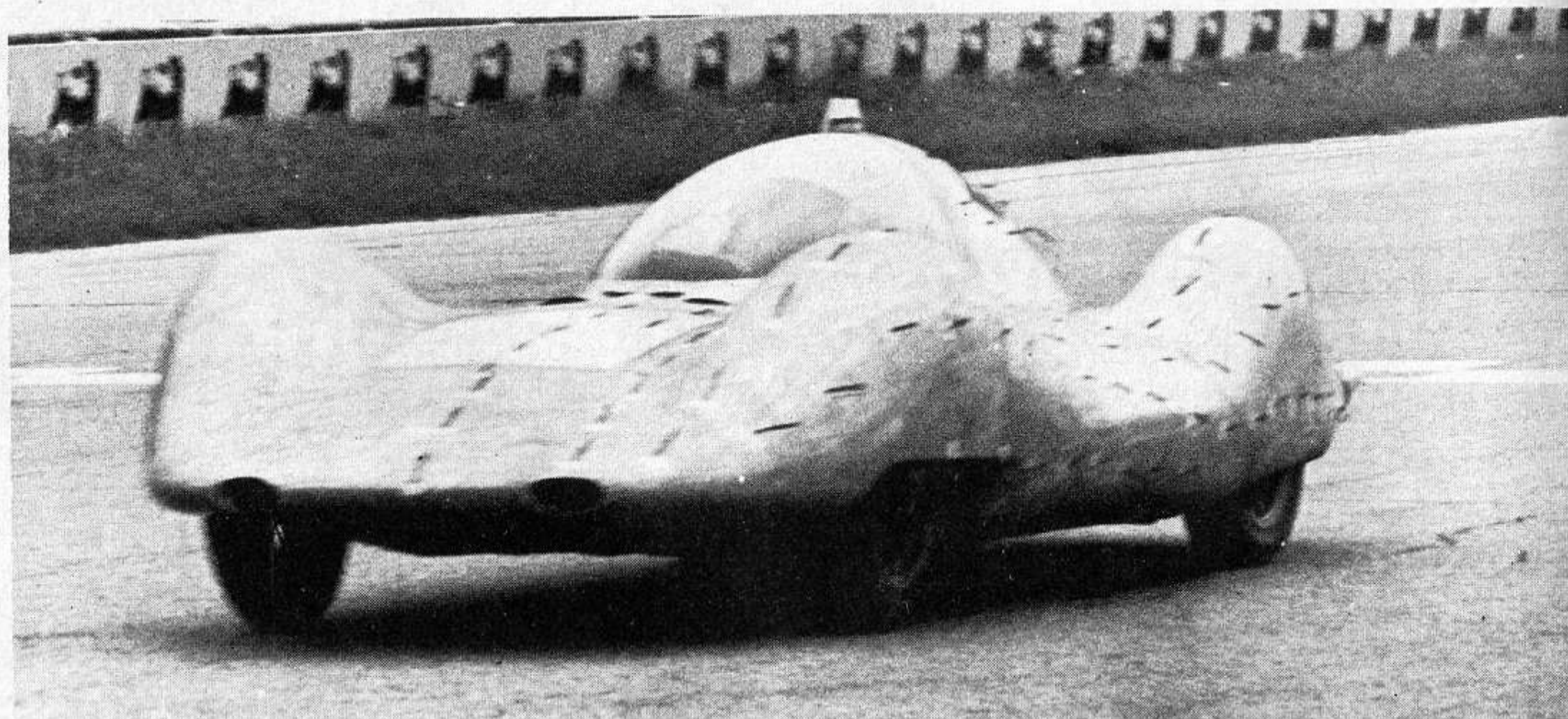
Sul n. 2 di Autosprint 1974, nella didascalia del fotocolor riguardante l'articolo «Formula Autocross», dobbiamo farvi notare che le belle fotografie da voi pubblicate a pag. 38-39 non si riferiscono al campo di Ornavasso, ma al campo permanente di Autocross del «Pragiarolo» di Maggiore, in provincia di Novara.

Con l'occasione, come organizzatori, vogliamo ringraziarvi per l'interessamento e per la pubblicità che fate per il nostro Campo e, come sportivi appassionati, vi ringraziamo perché finalmente si è toccato il tasto del-

L'Autocross, uno sport che sta diventando sempre più di moda specialmente fra i giovani.

Gli argomenti che avete trattato nel vostro servizio sono particolarmente ben centrati sul problema. Speriamo che gli organi competenti regolarizzino ed approvino con la massima serietà ed al più presto le norme fondamentali di questo sport, per il suo bene e per tutti coloro che lo praticano.

Giampiero Zuccaro, presidente dello Sport Club Maggiore (Novara)



LA FOTO

Sono un lettore sedicenne, e vorrei sottoporre la fotografia che vi ho inviato alla vostra attenzione. Mi è stata regalata da un mio amico che l'ha trovata insieme ad altre in un vecchio mobile. Io l'ho trovata abbastanza interessante, ma non sono riuscito a capire di che vettura si tratti. Il circuito è certamente quello di Monza, e sulla macchina (mi sembra una di quelle da record) si possono notare i fili di lana per lo studio

particolare del Campionato GT prevedeva che a questi punteggi venisse aggiunto un punteggio particolare supplementare, che dipendeva dal piazzamento di ogni vettura nell'ambito della sua divisione. A patto, però, che per quella divisione ci fossero almeno 5 vetture al via. Il punteggio in più era il solito 9, 6, 4, 3, 2, 1.

Esempio: a Imola vince Parkes con la De Tomaso Pantera, terza divisione. E' l'unica vettura della sua divisione al via, quindi niente punti supplementari: totale, 20 punti. Secondo è Schickentanz, che è primo della seconda divisione (fino a 3000), nella quale sono in pratica tutti: quindi 15 punti in assoluto più 9 come vincitore di divisione, totale 24, 4 punti in più del vincitore assoluto!

Che neppure la CSI sapesse come comportarsi lo dimostra il fatto che fino a circa metà stagione assegnò i punti, pubblicandoli sul suo notiziario, secondo il «metodo» appena descritto,

mentre la classifica finale l'ha poi fatta secondo il «suo» regolamento, quello che abbiamo sempre usato noi durante l'anno.

In conseguenza di ciò, e di altre discrepanze fra i due regolamenti, la CSI ha deciso di assegnare a pari merito il campionato GT del 1973, speriamo che non si ripeta il «doppione» regolamentare, quest'anno!

Uno scorpione in soffitta

aerodinamico sul comportamento della vettura.
Paolo Ciabatti - Castiglione Torinese (Torino)

Se — come si suol dire in questi casi — non andiamo errati, dovrebbe trattarsi del prototipo della vettura da record che la Pininfarina studiò per l'Abarth, in previsione della serie di records conquistati dallo Scorpione negli anni fra il 1957 ed il 1960. Comunque, si accettano controproposte motivate.

L'INDIGNATO

I tempi in tempo

Caro Autosprint, ti invio questa lettera con indignazione, per protestare contro una chiara presa in giro dello sport automobilistico e dei suoi appassionati che, come ho dovuto fare io questa mattina, 13 gennaio, sono costretti ad andare a sbattere la testa di qua e di là per sapere semplicemente le posizioni di partenza dei piloti e

delle vetture di F. 1 al Gran Premio d'Argentina che si svolgerà questa sera.

Viene spontaneo domandarsi se i paradossali errori e le enormi differenze fra due classifiche che ho letto su due quotidiani, siano da attribuire a semplici errori di stampa o piuttosto a noncuranze talmente gravi da rendersi addirittura inspiegabili. Mi domando: «E' così che si inizia l'anno nuovo?».

Ivo Costantini - Bergamo

Non se la prenda troppo, caro amico. Infatti, in questo caso all'origine della confusione informativa che è regnata sui nostri giornali, sportivi e non, riguardo gli allenamenti del Gran Premio d'Argentina, c'è la reale impossibilità, per alcuni di questi giornali, di avere in tempo le informazioni più recenti e tempestive.

Innanzi tutto, non tutti i giornali hanno tempi di «chiusura» uguali. Nel caso dei paesi ad ovest del nostro continente, poi,

POSTA POSTA POSTA POSTA
FERMO POSTA
AUTO SPRI NT

VITTORIO PERIS - Albenga (Savona) — Lodevole intenzione, la sua di pararsi al meglio. Ad ogni modo, almeno nei riguardi della gara Turismo d'apertura a Monza, non vi saranno i problemi cui accenna. Infatti, la gara di 4 ore internazionale è riservata alle vetture da 2 litri ed oltre, mentre per le classi fino a 1600 la gara sarà su di una distanza di circa 100 km, quindi nessun problema di rifornimento o cambio di pneumatici. Per i tempi, consulti il numero speciale Autosprint 1973, che uscirà alla fine del mese, nel quale vi sono tutti i record di classe dei circuiti italiani. Per l'olio, si rivolga alla Motul in via Capua 40, Torino.

PIERANDREA VALLE - Cagliari — Non vi sono regole fisse. Quelle che ci sono riguardano soprattutto le dimensioni degli spazi di decelerazione. Tutte le norme le troverete nell'Annuario Sportivo della FIA, da chiedere alla CSAI, via Pola 9 Milano. Per gli «esempi», vi conviene riferirvi alla collezione di Autosprint: vi sono molte foto della zona box dei vari circuiti.

SALVATORE GRAZIANO - Marsala (Trapani) — Le vetture che le interessano sono ancora a livello di prototipo, tant'è vero che sono stati presentati solo a saloni automobilistici. Per la patente, dipende dal tipo di motorizzazione impiegata. Può comunque provare a rivolgersi alla Carrozzeria Zagato, Terrazzano di Rho (Milano).

RICCARDO - Firenze — Vediamo di spiegarci con un esempio, che è sempre meglio di qualsiasi discorso. Facendo riferimento al numero 3-1974 di Autosprint, che speriamo tu abbia sott'occhio, in copertina ci sono due Formula 1, mentre nei fotocolor a pag. 14-15 sono raffigurati due prototipi che poi non si chiamano più prototipi ma sport.

ANDREA DUGINI - Firenze — Quelle furono le dichiarazioni di inizio d'anno. In effetti, non è che quelle due vetture si sono molto viste, in corsa. Per ulteriori informazioni, può rivolgersi direttamente alla University Motor, via Majorana 17r, Genova-Quinto.

Molti lettori già soci del Club ci hanno scritto chiedendo la ragione per la quale si sono visti arrivare a casa le circolari di iscrizione non ostante avessero già rinnovato la loro adesione. Rassicuriamo tutti i soci che temevano che la loro iscrizione non fosse arrivata, dicendo loro che la circolare per la campagna soci 1974 è stata spedita a tutti indistintamente, e che quindi quello non significava che la loro quota non era giunta alla segreteria del Club Autosprint. Grazie.

c'è in più il problema del fuso orario, che porta (per l'Argentina) un ritardo di cinque ore circa sull'orario di Greenwich. Ed ecco perché un giornale riportava i tempi più recenti, cioè quelli comprendenti l'ultima sessione di sabato, mentre l'altro si fermava ai tempi di venerdì. Quello che è strano è che i tempi «buoni» fossero quelli del quotidiano della sua città, e non (come si poteva presumere) quelli del quotidiano sportivo torinese.

Per quanto riguarda gli errori, poi, non si formalizzi per un Gandlen o per un Jarrier o per un Hunt su McLaren (Watson su Brabham è giusto, in Argentina aveva una BT 42 acquistata dal suo sponsor Hexagon), sono cose che succedono anche a causa delle tante «mani» fra cui passano le notizie (redattori sul posto, redattori di agenzia, operatori telex, stenografi, eccetera). Quel che è peggio è constatare come si sta perdendo, un poco alla volta, il «piacere» di dare l'informazione esatta e tempestiva. E ci meraviglia che sia proprio l'on. Piccoli, ex-giornalista, a sostenere la tesi secondo cui anche i giornalisti dovrebbero andare a letto presto: e se la notizia è «dentro» bene, se no è lo stesso...

IL DUBBIOSO

Una questione di «manico»?

Da un anno circa ho una 124 Special T 1600. Questa vettura, per metà anno 1973, ha corso nei rallies gruppo 1, vetture di serie. Le vetture che partecipano a questo gruppo possono essere solo preparate per i rallies, ma non elaborate. Tuttavia subiscono delle modifiche.

Vorrei sapere quali modifiche subì la 124 che vinse un paio di rallies (S. Marino, Elba), ed in particolare:

1) se si è solo intervenuti nelle sospensioni (ammortizzatori ecc.); 2) che tipo e marca di pneumatici montava la vettura; 3) perché i cofani erano neri; 4) se era stato variato il rapporto al ponte; 5) se era stato montato l'autobloccante.

La vettura che possiedo monta pneumatici radiali cinturato Pirelli. La tenuta di strada non è per nulla entusiasmante, ma

per migliorarla non intendo fare costose modifiche dal risultato incerto, ma penso che giovi montare pneumatici di sicuro affidamento. Per i rallies, credo vengano usati certamente i migliori sul mercato.

Vorrei acquistare dei cerchi in lega leggera, che riducendo il peso delle masse non sospese dovrebbero migliorare la tenuta di strada, che specialmente sul bagnato è davvero scarsa.

Infine, una curiosità: per quali difficoltà insormontabili il reparto corse della Fiat decise il ritiro delle vetture dalle gare, prima della fine del campionato?

Amedeo Cennamo -
Altavilla Silentina (Salerno)

Strana lettera, la sua. Tutta in bilico fra sfoggi di cultura automobilistica (come l'appropriato uso di espressioni come «masse non sospese») e banalità (non si offenda) come la storia dei cofani dipinti di nero.

Ma vediamo di andare con ordine. In gruppo 1 gli ammortizzatori sono liberi, ed ovviamente per uso agonistico vengono sostituiti con altri di diversa taratura, più «rigidi». Il colore del cofano ha una sua funzione puramente estetica: tutte le Fiat da rally sono rosse con i cofani neri, e le Special T «casa» si sono adeguate.

La Fiat ST 124 ha nella fiche di omologazione un rapporto al ponte più corto, usato abitualmente in gara. Ha anche l'autobloccante omologato, che è stato utilizzato.

E veniamo alla stabilità, da lei definita «poco entusiasmanente». Per quanto utili, i cerchi in lega leggera non le cambieranno radicalmente la macchina fra le mani. Piuttosto, ci pare molto strano che lei parli di pneumatici «di sicuro affidamento» quando ha già i Pirelli che sono ottimi per la sua macchina. Fra l'altro, nei rallies la Fiat usa esclusivamente i Pirelli, del tipo MS 35 ed MS 35 5C per neve e sterrato, e del tipo CN 36 per asfalto, tutti della «linea» cinturato. Non è che forse sarà il caso che lei migliori la sua impostazione di guida?

Infine, per quanto riguarda il perché non si è continuato con lo Special T, diremmo che la Fiat non aveva il tempo materiale di seguire come si doveva questa macchina, impegnata com'era con le spider 1800 gruppo 4.

MARIO BERTOLAZZI - Modena — L'indirizzo di Emerson Fittipaldi è questo: rua Leonor Quadros 290, San Paolo (Brasile).

ENNIO DEL SANTO - Livorno Ferraris (Vercelli) — Abbiamo letto con interesse la sua lettera: siamo del suo parere, ma non le pare di essere un tantino «esagerato» in certi atteggiamenti? Le garantiamo che nessuno prende la licenza con l'idea di fare qualcosa di eroico, ma semplicemente quello che desidera.

RICCARDO COSTA - La Spezia — Abbiamo sempre evitato di accendere gli entusiasmi di coloro che ci scrivevano chiedendo informazioni su quell'istituto. E la sua lettera conferma che avevamo ragione. Abbiamo sempre risposto di rivolgersi direttamente alla sede, nella convinzione che ognuno sia in grado da solo — una volta avuto un contatto — di giudicare. Per quanto riguarda le gomme, il tipo va bene ma è lei che deve valutare l'opportunità di mantenere la misura maggiorata, avendo usato la vettura con quel tipo di gomma. Noi torneremo alle misure di serie.

GIANNA CARLEVAIRO - Sesto S. Giovanni (Milano) — Il numero che contiene le informazioni che cerca è il n. 40 del 1971. L'importo dell'arretrato (che per quel numero e di lire 400) lo può inviare anche in francobolli. Ma questa volta non si dimentichi l'indirizzo completo...

GIORGIO BRANCALEONI - Cesate (Milano) — Come non detto, allora, poiché in realtà Vaccarella quelle frasi le ha proprio dette. Grazie per i complimenti, anche se abbiamo forti dubbi che l'ACI pagherebbe poi molto per lo «scambio» che lei suggerisce.

FRANCO PUGLIA - Bujumbura (Repubblica del Burundi) — Abbiamo ricevuto la sua lettera, e le confessiamo che siamo un po' all'oscuro di quanto accade dalle sue parti. Perché non ci manda lei qualche foto o informazione ogni tanto?

GILBERTO CASTELLANI - Medole (Mantova) — Se, come ci sembra di aver capito, lei cerca una carrozzeria che abbia delle scocche in plastica già pronte, riteniamo che la più bella sia la Nova, che ha visto fotografata a colori a pag. 40-41 di Autosprint n. 4-1974. L'indirizzo è questo: Nova Automotive Design and Developments Ltd, Willments Shipyard, Hazel Road, Woolston, Southampton (Gran Bretagna). Se invece cerca qualcuno che le faccia una carrozzeria su disegno, la cosa si complica. Si può rivolgere a Fabbrini, via Lame 180, 40060 Trebbio di Reno (Bologna), mentre un altro indirizzo è quello della Cigala & Bertinetti, Ravina 32, Torino.



Un caso di eutanasia

Caro AUTOSPRINT, sono un tuo giovane lettore di 20 anni. Comprò il giornale ormai da quasi oltre cento numeri, quindi credo di conoscerti abbastanza bene. A proposito, grazie per l'adesivo del casco Autosprint che mi avete mandato nella lettera di risposta alla mia richiesta di due contenitori; mi avete fatto veramente una sorpresa graditissima.

Ecco, non so neanche io cosa scrivere. Vi spiego: è da tantissimo tempo che volevo scrivervi, per un motivo o per un altro (ma soprattutto quando volevo darvi una mano facendovi partecipi che esisteva qualcuno che la pensava come voi, ma per un motivo o per un altro, come dicevo, non vi ho mai scritto. Ora ho preso il coraggio a quattro mani e mi decido a dire pure la mia (sempreché a voi interessi naturalmente).

Vengo subito al dunque. Sono un appassionatissimo di gare in salita e potete capire il mio disappunto nel non leggere quasi mai niente a proposito di questo tipo di gara. E' chiaro che per leggere qualcosa io non mi riferisco all'articolo pubblicato dopo ogni gara con la relativa classifica (anche se debbo dire veramente particolareggiata) ma a qualcosa di più. Fate dei bellissimi articoli su qualsiasi tipo di gare e coppe in Italia e all'estero e non dedicate due misere righe alla velocità in salita.

Sapete meglio di chiunque altro che le salite sono l'ABC o l'asilo di tutti i piloti, e che i piloti più in vista sono tutti ex-scalatori. Sapete benissimo che anche economicamente è una specialità che può portare moltissima gente vicina al nostro sport. Ciò che vi chiedo è che possiate pubblicare un po' di tutto sulle macchine, sulle organizzazioni, sui piloti, e soprattutto sui costi.

Proprio questo dovrete fare voi: di cercare i giovani che sono quelli che hanno tantissima passione ma anche non molti soldi.

Fra i tanti tipi di lettere che riceviamo, quelle come questa sono le più imbarazzanti. Infatti, ci sentiamo a disagio di fronte a chi ci accusa di «colpe» che non abbiamo commesso. In sintesi, infatti, lo «sfogo» che il nostro lettore sardo si è tenuto in petto ben due anni consiste in questo: non vi occupate abbastanza delle gare in salita.

E poiché questo non è vero, ora non sappiamo come dirglielo. Dovremmo forse ripubblicare i tanti e tanti servizi apparsi su Autosprint, ma ci limitiamo ovviamente a pregarlo di andarsi a sfogliare la sua collezione. Certo, vi sono stati servizi più o meno estesi e circostanziati, ma tutto è in relazione all'importanza della gara ed anche allo spazio a disposizione che, con l'accavallarsi dei calendari, certe domeniche è veramente poco. Dobbiamo anche pregarlo di non limitare la sua «rilettura» alle cronache delle gare nella sua isola, altrimenti il suo giudizio non potrebbe essere obiettivo.

Ma la critica è forse un'altra: Autosprint, dice il lettore cagliaritano, non ha mai fatto un servizio sul «come si fa» a correre in salita. Accidenti, questo poi no! Per anni, ad ogni inizio stagione, abbiamo ripetuto un servizio sul come acquisire la licenza nel quale erano contenute anche tutte le norme burocratiche e regolamentari che di-

Penso che la maggior parte dei giovani non sanno che cosa costi «fare» dell'automobilismo diciamo Gruppo uno. Voi lo sapete e non mi potete dare torto. Certo io non parlo di una stagione completa nelle salite di tutta Italia ma come da me in Sardegna per esempio. Cioè quelle tre o quattro gare nella propria regione più qualcuna in continente, chiaramente le più vicine geograficamente, tipo Lazio, Campania, Toscana.

Tutto questo voi non lo avete mai fatto. Avete persino fatto alcuni articoli sulla Formula 850, e sul campionato FISA (con tanto di costi, piloti, preparatori, organizzatori). D'altronde le salite hanno anche loro tanti «retrosce» e tante «beghe» che potrebbero rendere molto, giornalmisticamente parlando per la famiglia di Autosprint. Sono sicuro che anche molta gente è sicura che le macchine per le salite siano sostanzialmente diverse da quelle per la pista, mentre invece non è così (rapporti, assetto, gomme, posizione di guida ecc.), o meglio con alcuni accorgimenti si può correre a Varano, Vallelunga, ecc. ecc.

Dopo questo mio sfogo sono sicuro che abbiate capito con quanta passione seguo queste corse e non sapete cosa si prova nel leggere per esempio che in una data salita tizio è salito con una GTAM mentre abitualmente sale con una 595; ci si rode il fegato poi leggendo o meglio non leggendo niente nell'articolo susseguente del vostro corrispondente; per capirmi vi faccio un esempio: immaginatevi di ricevere una classifica di un mondiale Piloti e trovare di punto in bianco Peterson che arriva terzo su Tecno F. 1!! Penso che vi rovinerebbe la digestione dalla curiosità. Forse ho esagerato ma... siamo lì!!!

Ecco per dirvi questo ci ho messo due anni!!! Forse ora che ho rotto il ghiaccio vi scriverò (se vi fa piacere), ancora il vostro

Carmelo Aini - Cagliari

scriminavano — ad esempio — i vari tipi di licenza con le categorie, vetture e tipi di competizioni in calendario, quindi anche le salite.

Mai ci siamo stancati di ripetere, in questa rubrica, il consiglio di scegliere una gara in salita per «provare a correre». Ed indirettamente, ma non per questo meno compiutamente, ci siamo occupati di gare in salita anche in quei servizi (come quello sul Challenge FISA) che il nostro lettore porta come esempio «contrario». Servizi che parlavano per forza di gare in salita, dato che queste sono la parte preponderante in quel ciclo di gare.

Ed i servizi sui vari scalatori? Quelli su Schetty, su Perrot, su Nesti, per non citare che i primi che ci vengono alla mente. Come fa il nostro lettore a pretendere che questo interesse per le cronoscalate si spinga al punto di farci dimenticare che esse, come lui stesso dice, sono il primo passo nel mondo delle competizioni?

Da tempo però le cronoscalate hanno finito di essere la «base» delle corse automobilistiche nel nostro paese, e piano piano si sono trasformate in «specialità» vera e propria. L'ultimo passo di questo sganciamento delle gare dalla loro matrice «montanara» lo si è avuto lo scorso anno, quando finalmente i campionati di velocità si sono corsi esclusivamente in circuito, lasciando alle salite

gli scalatori occasionali o di professione.

Questo vero e proprio tessuto connettivo si è via via rarefatto per molte ragioni, la principale delle quali è la sempre maggiore difficoltà ad apprestare i tracciati adeguatamente, soprattutto dal punto di vista della sicurezza. In presenza di un'opinione pubblica sicuramente non «tenera» nei confronti delle gare in generale, incidenti a parte, la sopravvivenza di certe facilonerie organizzative (che potevano andar bene quando non c'era altra maniera di gareggiare), sicuramente oggi non farebbe l'interesse di questo sport.

Un caso di eutanasia, insomma, ma non mortale. Le salite, infatti, hanno reagito come l'albero cui si potano i rami secchi. Ed ora sopravvivono solo le gare più solide, quelle organizzate con buona volontà e non per forza, le classiche insomma. E non smettono, le salite, di dare il loro contributo allo sport che hanno tenuto a balia. Infatti, è con i loro soldi, almeno una buona parte, che è stata finanziata l'operazione «azzurri» in Formula 2. I denari che la CSAI dava come contributo organizzativo sono passati all'acquisto delle monoposto competitive, ed in cambio gli organizzatori non hanno più l'obbligo del monte-premi. E' anche questo un motivo per continuare ad amare le cronoscalate.

**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-
lle, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEE-
DIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue,
MONTREAL 35, P.C.; Danimarca: DANSK
BLADDISTRIBUTION V/MOGENS SCH-
ROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPEN-
HAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS,
Agencia De Publicaciones S.A., Chim-
borazo Sil Y Luque, GUAYAQUIL; Fran-
cia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opé-
ra, PARIS (2E); NOUVELLES MESSAGE-
RIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat.
Etranger, 111 Rue Réaumur, 75006 PA-
RIS Cedex 02; Germania: W.E. SAAR-
BACH G.M.B.H., Postfach 10 16, 10
Abteilung, Pollerstrasse 2, 5000 KOELN
1; Grecia: THE AMERICAN Book &
News Agency, 69 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, ASUNCION;
Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA,
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 PRIN-
cipato; Spagna: SOCIEDAD GENERAL E-
SPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENE-
RAL 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; Tailandia: SURI-
WONGS BOOK CENTRE, P.O. Box 44,
CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN
TEVZIAT, Barbaros Bulvarı 51, BESIKTAS
- ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA
INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1262,
MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida
Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Ve-
nezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A.,
Ave. Francisco de Miranda, Edif. Soro-
caima (Chacao), CARACAS; Brasile: LI-
VRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA.,
Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22,
SAN PAOLO; 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 Tommaso 94, Tel. (049)
39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeg-
lio 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 SPRI NT MARKET

I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:

(vedi scheda sotto) ● 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.
OFFERTA SPECIALE: sono a disposizione tubi contenitori con 10 manifesti assortiti. L'offerta speciale è di L. 2.000 per tubo con 10 manifesti plastificati e L. 1.000 con 10 manifesti normali. Affrettarsi nelle prenotazioni: la disponibilità è limitata!

OFFERTE SPECIALI Raccoglitore '74

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

Ordinatelo subito, costa L. 1.800

(1.500 per i soci del CLUB)

Il raccoglitore (in cartone telato e copertina « A RILIEVO ») può contenere: o 25 numeri di AUTOSPRINT settimanale (per una annata completa ne 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 si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

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

ritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTO SPRI NT 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 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:

F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli Surtees Ford TS-9A John Sur-
tees / Brabham Ford BT34 Graham Hill Matra-Simca MS 120 B Chris Amon /
BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Candro Munari Partenza
1000 Km di Buenos Aires 1972 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



● Una barba ben rasata, una faccia fresca possono far correre meglio un pilota o far assistere uno sportivo più sereno alle gare. Se poi il DOPOBARBA GILLETTE ve lo presentano in confezione «tutta d'oro» come non lasciarsi convincere? E' un premio anticipato.

La vernice degli scarichi

Nata dalla tecnologia missilistica, la vernice SpereX per tubi di scarico è ormai una necessità per la maggior parte dei motori da corsa o per gli scarichi delle maximoto. Questo specialissimo prodotto inglese è da tempo affermato in campo internazionale, ed usato normalmente da tutte le case automobilistiche di formula e sport; resiste alle altissime temperature di scarico ed è disponibile in dodici colori: bianco, nero, grigio metallizzato, alluminio, verde, giallo, blu, rosso, arancio, perla, oro, trasparente, in una scala di protezione che va dai 650° ad un minimo di 345°, largamente sufficiente per ogni occasione.

La vernice SpereX è ora importata direttamente in Italia dalla ditta SBR di Napoli (Parco Grifeo 30/n, telefono 630.191) fra i cui programmi c'è anche l'organizzazione di un Trofeo con dei premi finali e la sponsorizzazione di alcuni piloti (fra cui Turizio) e di un pilota in una formula addestrativa. La SBR importa, oltre che la vernice per gli scarichi, anche tutta la gamma di prodotti chimici SpereX, che comprende tutta una serie di interessanti ritrovati, fra cui il «Trak bite», cioè il «mordipista», che spruzzato sulle sliok aumenta l'aderenza in partenza ed è usato negli USA dai dragster.



La famosa vernice SpereX per tubi di scarico è ora importata anche in Italia. Si trova in confezione spray (nella foto) o in latte da 4,5 e 9 litri. E' disponibile in dodici brillanti colori

CENTO MODI DI NON SCIUPARE
(in austerità) I PNEUMATICI USATI

BRUCIATI fanno PETROLIO

● I PNEUMATICI E LA CRISI DELL'ENERGIA - Si parla anche di altre utilizzazioni dei milioni di carcasse di pneumatici usati. Ridotte in polvere, esse potrebbero essere utilizzate come fertilizzanti per l'agricoltura, deposte sul fondo del mare costituirebbero degli efficaci rifugi sottomarini artificiali per la fauna. Basti pensare che solo in Italia si prevede, nel 1974, un consumo totale di pneumatici di oltre 18 milioni. Tutti questi milioni di vecchi pneumatici, potrebbero essere bruciati entro appositi inceneritori antinquinamento, utilizzando il calore prodotto per la fabbricazione di pneumatici nuovi. Gli specialisti dell'Uniroval - terza industria del settore negli Stati Uniti e quarta nel mondo - hanno calcolato che per ogni venti litri di petrolio grezzo impiegati per la realizzazione di un pneumatico, tipo turismo, sei litri (ossia il 30 per cento), rappresentano l'energia necessaria per la fabbricazione e la vulcanizzazione. Il recupero di gran parte della energia attraverso la combustione di vecchi pneumatici, consentirebbe di economizzare ogni anno in Italia qualcosa come circa 115 mila tonnellate di grezzo.

Anti-slittamento le gomme congelate

MELBOURNE - Un ingegnere australiano ha fatto un gran passo in avanti nel risolvere l'inquietante problema di come disfarsi dei vecchi pneumatici, studiando un metodo che comporta il loro congelamento a quasi 200°C sotto zero. Il dr. John Barnes, professore di ingegneria chimica presso l'Istituto di Tecnologia del Nuovo Galles del Sud, ha detto che i pneumatici congelati divengono fragili come vetro e possono essere ridotti in frammenti in uno speciale complesso di frantumazione, dopo di che sono suscettibili di ulteriore trasformazione in sottoprodotti di gomma da reimpiegare. Il metodo vale sia per pneumatici normali sia di tipo radiale con cintura in acciaio. Il professore sta attualmente svolgendo vari esperimenti pratici sull'uso dei sottoprodotti, tra cui pavimentazioni per strade, aree sportive nelle

scuole e campi di pallacanestro, ed ha già ottenuto risultati assai incoraggianti. Per esempio, in prove di laboratorio è stato dimostrato che in tratti pericolosi di superfici stradali l'impiego di speciali miscugli contenenti fibre di gomma ricavate dai pneumatici insieme a bitume e sabbia, hanno l'effetto di migliorare sensibilmente il coefficiente di attrito, riducendo per gli automobilisti il rischio di slittamento. Altre possibili applicazioni della gomma rigenerata potrebbero consistere in sottopavimenti per moquette, pavimenti ad uso industriale e perfino come condizionatrice del terreno in giardini. Con il dr. Barnes cooperano due grandi società della città di Sydney, ove il problema dell'inquinamento ambientale dovuto allo scarto di oltre 2 milioni di pneumatici l'anno diviene sempre più preoccupante.



AUTO compravendita SPRINT

LE TARIFFE 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 595 ADOLFO** competitiva ultima stagione ottimi piazzamenti. CLAUDIO PIZZI - ANCONA - Tel. 071/23.675.

● **ABARTH SIMCA 2000/65** muso corto n. 6 marce rarissima, perfetta, immatricolata. FABIO ROVINELLI - ANCONA - Tel. 071/23.443.

● **ABARTH 695 SS** per cambio categoria vendo, competitiva, elaborata Lanini, mal urtata, motore nuovo accessoriatissima. CAPUTO - Napoli - Tel. 44.77.47 - Dalle 14 alle 18.

● **ABARTH 1300** Gr. 5 pronto corse bellissimo appena revisionato Speed Line occasionissima - Tel. 0583/47.421. L. 1.200.000.

● **ABARTH 1000 OTS** quadrimarce perfetto, accessorizzato, due cambi, racing. Vendesi o cambiarsi con auto serie - MERCADANTE - Via Torino 81 - Moncalieri - Tel. 011/63.48.31.

ALFA ROMEO

ALFA ROMEO GT 1600 luglio 1972 rosso, Km. 15000, perfetto, miglior offerente. GIANNI CAZZANI - C.so Cavour, 114 - VIGEVANO (Pavia) - Tel. 0381/54.21.

● **GTA 1300** Gr. 2 iniezione, Colotti, 12 gomme, 8 cerchi, accessori come nuova. Tel. 045/56.20.22.

AUTOBIANCHI

● **A-112** Gr. 1 marzo 1973, preparata Rally, vincitrice T.R.N. Imperia - Piazza Livorno, Modena. Vendesi per cambio classe - PAOLO BENEDETTI telefonare dalle 17 alle 19 (giorni feriali) 0586/80.13.76 oppure ore pasti: 0586/21.479.

AUTOBIANCHI A-112 1971 km 42.000, accessorizzata, cerchi lega, parafanghina, strumentazione completa, fari jodio, ecc. Telefonare dopo le ore 20 - Tel. 011/58.78.31.

FIAT

● **850 COUPE' 903** preparata rally Gr. 1, roll-bar, paracoppa, staccabatteria, perfetta. MAGNANI GIUSEPPE - ALBA - Tel. 43.889.

● **124 SPIDER** Monaco vende 124 Spider Ceccato 155 hp effettivi, motore nuovo, sospensioni nuove, 2 autobloccanti (Colotti e ZF) cambio Colotti, super accessorizzata, carrozzeria perfetta. Miglior spider privato esistente in Italia. Visibile: FIAT CECCATO - SCHIO (Sig. Molteni) - Tel. 0445/24.915 - L. 3.000.000 trattabili.

● **FIAT 124 SPIDER CASA** cambio e autobloccante Colotti, perfetto 150 CV, completo accessori. Telefonare ore pasti: 051/46.10.00.

● **124 SPIDER** Gr. 4 ex Casa, perfettissima, tutte le omologazioni ufficiali, motore nuovo oltre 160 DIN, competitivissima Rallies. Telefonare PEPPINO ROSSI - Tel. 0436/50.75. Visione e prove presso Trivellato Racing Vicenza.

● **FIAT 128/1150** Gr. 2 iniezione Trivellato, pronta corse 1974. Vendo per cambio categoria. Tel. 0473/33.093.

FORD

MEXICO TANARAUTO come nuova ultima preparata Trofeo garantita competitiva, 2 assetti, numerosi ricambi, verniciatura bellissima. Occasione, assolutamente non sfruttata. Tel. 0372/22.057.

LAMBORGHINI

LAMBORGHINI MIURA colore verde mela cc. 4000, motore, verniciatura, tappezzeria nuovi, prezzo ragionevole. Tel. 0575/30.714.

LAMBORGHINI MIURA S 70 giallo originale, 35000 Km, veramente magnifica, inurtata, solo contanti. Telefonare: 0522/30.806.

INNOCENTI

● **COOPER S 1300** originale inglese preparato Rally, motore nuovo, perfetto, superaccessoriato, stereo autoradio sedili anatomici, cambio ravvicinato slitta assetto Kony, 2 serbatoi, roll-bar, estintore, cerchi lega Cibie ecc. Telefonare ore pasti: BRUNO DI BELMONTE RENATO - Tel. 049/66.48.45.

● **OPEL ASCONA 1900 SR** preparazione Gr. 1 Conrero, Sedili Recaro, Twinmaster, 4 fari Carrello, pronta corse. Maggio 1973. ROBERTO CAMBIAGHI - Telefonare ore ufficio: 02/44.52.851 - L. 2.450.000.

PORSCHE

● **PORSCHE CARRERA 2000** omologato Gr. 4 perfetto. Preparazione PIO Racing Team. Tel. 031/27.45.45.



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

MONOPOSTO

F. FORD BWA motore Alloni ex «Lucas» completamente revisionata, perfetta, pronta corse. Telefono 02/57.69.25-0332/28.53.48. L. 2.500.000.



dischi freno



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

LANCIA

● **HF 1600** Gr. 4 Facetti, accessoriatissima, revisionata, garantita perfetta, motore, cambio, sospensioni, scocca. Tel. 0586/80.00.23 ora cena.

● **LANCIA FULVIA 1,6 HF** serie 2000, pronta Rally, preparazione completa Baggioli, Gr. 4. GIORGIO BERNOCCHI - Via Boccaccio, 37 - Milano. Tel. 02/43.19.28 ore pasti.

OPEL

● **OPEL ASCONA 1900** luglio '73 preparazione Gr. 1 Conrero, vittoriosa. Telefonare 0171/67.302.

KART

KART BIREL PARILLA 100 3. categoria, 1973 inusato, aggiornatissimo, appena rodato, ricambi. Tel. 0541/42.774.

BIREL/PARILLA perfetto 3. cat., sei mesi. Ricambi e tuta ignifuga nuova. Telefonare: 0185/52.430. L. 220.000.



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 **MAGNET MARELLI**

LUBRIFICANTI **ESSO**

ACCESSORI e parti speciali

KIT CECCATO aspirazione, scarico 4 in 1, rapporti corti per Fiat 127. L. 130.000 vendesi anche separatamente. Tel. 0544/63.256.

N. 4 GOMME chiodate cinturato Pirelli 155 SR 13 vendo complete di cerchio in acciaio. G.Z.R. - Via Mozart, 9 - MILANO - Tel. 70.18.18.

4 CERCHIONI in lega FPS per 127. Telefonare ore pasti - Tel. 051/36.99.39.

FORD ARMAROLI 1300 ultrapotente, vittorioso vendesi revisionato 1300 o 1600. Visibile Armaroli - Telefonare BERNASCONI - Tel. 080/21.68.26.

GOMME RACING nuove Dunlop vendo per Buggy - Telefonare ROMA - 06/58.03.002.

HARD-TOP per Giulietta, Giulia (non Duetto). Telefonare ore ufficio: 011/78.43.39.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



FIAT

● **FIAT 128 COUPE' 1300** gruppo 2 Trivellato 160 HP accessorizzato anche con dilazione o permuta commerciale. MARIO GRILLI - Via G. Ferraris, 40 - Napoli. Tel. 51.43.44 - 500.07.60.

MONOPOSTO

FORMULA MONZA N. 79 con o senza motore. Vendesi o permutasi con auto di serie. Prezzo interessante. OFFICINA CHIORAZZO - Tel. 02/55.42.84.

SI COMPRA

AUTO



ALFA ROMEO

ALFA ROMEO TZ 2 possibilmente in ordine. Scrivere: GIAN LUIGI FUMAGALLI - Via Valmara, 24 - 22056 Olgiate Molgora (CO).

CARRELLO omologato q.li 7 in ottime condizioni, GRUPPO PILOTI ROMANI, sede di Napoli, Tel. 33.93.43.

MONOPOSTO

FORMULA ITALIA Acquisto Formula Italia (L. 1.200.000 - L. 1.400.000) pagamento contanti. Telefonare ore 12.30-14: MIRONE - Torino. Tel. 44.35.29.

ACCESSORI e parti speciali

CERCHIONI Acquisto per 500, 5 cerchi completi Abarth corsa o sezione larga massimo 40-50 mila lire. TORINO - Tel. 35.44.44.

● **Vetture sportive**

AUTO SPRINT

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

FRANCO LINI

Redazione:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
ANTONIO RAMENGI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - **Leopoldo CANNETOLI** - **Carlo CAVICCHI** - **Andrea DE ADAMICH** - **James HUNT** - **Jacky ICKX** - **Gio' LU'NI** - **Gabriela NORIS**.

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - **Daniele Buzzonetti** (Roma) - **Giancarlo Cevenini** (Bologna) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Mario Fenzi** (Genova) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Logan Lessona Bentley** (Roma) - **Giulio Manganò** (Palermo) - **Mario Morselli** (Modena) - **Giuliano Orzali** (Milano) - **Giorgio Rossotto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vigliani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - **Luis Gonzales Canomanuel** - **Agenzia Carro** (Rio de Janeiro) - **Adriano Cimarosti** (Berna) - **Thomas B. Floyd** (Australia) - **Gilberto Gatto** (Canada) - **David Hodges** (Londra) - **Jeff Hutchinson** (Londra) - **Jacques R. Jaubert** (Marsiglia) - **Eoin S. Young** (Londra) - **Lino Manocchia** (New York) - **André Royez** - **Philippe Toussaint** (Bruxelles) - **Hannes Steinmann** (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Daniele Audetto - **Bruno Boglioli** - **Puccio Corona** - **Cesare de Agostini** - **Mario Mannucci** - **Nuccio Marino** - **Carlo Micci** - **Sandro Munari** - **Doug Nye** - **Gerald Schmitt**.

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - **Eraldo Bistaffa** - **Gianfilippo Centanni** - **Onofrio Colabella** - **Gaetano Cravedi** - **Franco D'Ignazio** - **Dionigio Dionigi** - **Mauro Ferramosca** - **Vito Lattanzio** - **Domenico Morace** - **Gigi Mosca** - **Guido Rancati** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roccato** - **Attilio Trivellato**

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** - **Belle Epoque** - **Cevenini** - **Coppini** - **De Roia** - **D.P.I.I** - **Equipe Motor** - **Ferrari Nasalvi** - **Giorgi** - **Giuliani** - **Hruby** - **Laurent** - **Lini** - **Adriano Manocchia** - **Mulone** - **Noris** - **Olympia** - **Reinhard** - **Sainz** - **Serra**

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - **Werner Bühner** - **Cork** - **Antonio de' Giusti** - **Giuliano Orzali** - **Michael 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 AUTSPRIN

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