

# ITALIA PROTESTA

# La grande abbuffata

**L**A GRANDE ABBUFFATA (di ERRORI) continua. Ci volevano tutte le più recenti e sconcertanti trovate degli azzecagarbugli di Governo per dare accettabile senso alla peraltro stomacheyole simbologia della recente e discussa fatica cinematografica di Marco Ferreri: dallo scandalo nero del petrolio, alla grottesca trovata della girandola di circolazione con le targhe, c'è da sentirsi veramente immersi nel maleodorante viluppo di situazioni senza uscita. Se agli italiani viene a mancare la fantasia, non c'è più speranza davvero! E che la fantasia manchi lo dimostrano ogni giorno, ogni ora di più, coloro che reggono i nostri destini e che non sanno nemmeno intuire il ridicolo di certe scelte o di certe proposte. Come si può pensare che, in questioni che sfuggono alla portata e all'interesse della gente comune, essi siano capaci di non trovarsi nelle stesse condizioni, se il comune buonsenso non li sorregge nei problemi più banali?



Alla Presidenza della CAMERA dei DEPUTATI  
Piazza Montecitorio  
00100 ROMA

La GERMANIA abolisce il limite di velocità.  
L'OLANDA (ritorna al racionamento).  
In ITALIA la guerra alle auto sportive arriva ad ipotizzare la trasformazione di Maserati e Ferrari in fabbriche di trattori?

SIGNORI ONOREVOLI:  
cosa credete di fare?

ITALIA PROTESTA davvero. Ne sappiamo qualcosa, sfogliando le migliaia di schede-referendum che ci piovono sui tavoli. Raramente una nostra iniziativa senza contropartita ha trovato tanta eco immediata! Si vede che la misura è colma. Quasi quasi occorrerebbe aggiornarla ora questa scheda: con la storia della roulette delle targhe e poi con la reiterata e definitiva imposizione delle patenti punitive per i giovani inferiori ai 21 anni come per i «vecchi» oltre i 65 anni (qualunque sia il parere del medico). Ancora una volta i legislatori hanno varcato i limiti delle comuni necessità, anche in chiave di legislazione europea! Bisognerebbe lanciare la raccolta di un milione e mezzo di firme per arrivare anche al REFERENDUM SULLE PATENTI. Se per il problema del divorzio, che interessa sì e no 25.000 persone (come recenti calcoli hanno dimostrato in quanto a richieste di utilizzazione della norma) si riesce a montare quel po' di guerra santa (che fa tanto comodo per lasciar dimenticare altri guai e contrasti più seri), cosa si dovrebbe fare per questo «limite a 180» dei giovani fino a 21, che hanno riflessi certo più pronti che non uno stesso Rumor o un La Malfa? E' davvero il caso di pensarci.

Intanto in questo numero, oltre alla scheda con le 4 domande e la cartolina che vi preghiamo di spedire magari direttamente a noi (facendo tutt'uno in busta con l'altra risposta), trovate IN REGALO il promesso ADESIVO. E' un SIMBOLO DELLA PROTESTA in nome di un equo diritto di cittadinanza alle auto veloci, alle corse e anche all'uso logico delle autostrade. E' un «limite di buon senso» che noi auspichiamo col nostro 300 (all'ora), in una cornice che abbiamo voluto verde proprio per il significato di speranza che questo colore ha sempre avuto! Ogni macchina deve avere il suo disco «300» da oggi stesso! Non è solo una battaglia automobilistica che combatteremo con questo simbolo? E' una battaglia di buonsenso e di ritorno a quel minimo di giusto individualismo, che nessuno può cancellare con i pretesti della demagogia più falsa e retriva!

## Un plebiscito il REFERENDUM

Stanno giungendo in redazione, numerosissime, le risposte al nostro referendum sul limite di velocità, sui provvedimenti anti-crisi (si fa per dire) petrolifera, sul defenestramento del presidente Alfa Luraghi. Referendum peraltro già in corso, a livello popolare, nelle piazze, negli uffici, nelle fabbriche che ha provocato non poche reazioni ai successivi esilaranti provvedimenti ventilati dalle «menti» dei nostri governanti. La «morra stradale» come è stata definita, con gustosa trovata dal quotidiano comunista dissidente «Il Manifesto», la decisione della circolazione a giorni alterni secondo il pari e dispari delle targhe, la legge sul divieto ai «minori» di guidare le auto veloci, sono le tappe, alcune soltanto, della escalation. I nostri lettori stanno rispondendo all'unanimità, alle domande che abbiamo loro rivolto e la risposta è: abolizione del limite di velocità, rifiuto delle domeniche a piedi e di ogni altra forma di racionamento, rifiuto della proposta (già rientrata) dei sindacati per la riconversione delle Case modenesi, rifiuto del siluramento di Luraghi. Unanimità, si diceva, al punto da far registrare una sola risposta completamente all'opposto dall'orientamento generale, pur con le varie sfumature.

C'è un solo lettore, che si è dichiarato d'accordo con il limite di velocità, che è convinto che il limite ha ridotto i consumi, che ritiene giusta la proposta dei sindacati. Che non sia il caso segnalarne il nome al Presidente del Consiglio onorevole Rumor? Con i tempi che corrono un altro così fedelmente convinto alle sue tesi dove potrebbe trovarlo?

Quel che è certo è che invieremo tutte le vostre risposte con i risultati a Palazzo Chigi (ROMA) perché si convincano che il polso del Paese non si sente solo con gli intervistati di comodo TV.

RISPONDETE A QUESTE DOMANDE

METTENDO LA CROCETTA  
nel quadratino della risposta prescelta



### LIMITE di velocità



- Vorrei fosse abolito completamente
  - Vorrei fosse tolto solo sulle autostrade
  - Vorrei fosse lasciato così com'è
- Un parere sul limite
- Non ha per nulla ridotto i consumi di benzina
  - Ha ridotto solo in parte i consumi di benzina
  - Ha ridotto in modo netto i consumi di benzina

### DOMENICHE a piedi e BENZINA razionata



- Sono d'accordo per il divieto di circolazione la domenica
- Preferisco libera circolazione la domenica con la benzina razionata e il doppio mercato (250 lire razionata e 400 lire «libera»)
- NO alle domeniche a piedi e a qualsiasi forma di racionamento

### TRATTORI MASERATI FERRARI ecc.



- Non condivido la proposta dei sindacati modenesi
- La proposta dei sindacati è giusta
- La proposta dei sindacati avrà conseguenze anche sulle corse

### Caso LURAGHI e ALFA



- Condividete o no la decisione (e il modo) d'allontanamento del dott. Giuseppe Luraghi dalla Presidenza dell'Alfa Romeo?  SI
- Pensate che con la nuova Presidenza l'Alfa continuerà l'attività sportiva?  NO

MITTENTE:

nome \_\_\_\_\_ cognome \_\_\_\_\_ età \_\_\_\_\_

indirizzo \_\_\_\_\_

città \_\_\_\_\_



# La «bugia» della C.E.E. ha fatto varare una LEGGE... FUORILEGGE

**180** Un'altra ineguagliabile novità del governo in tema di auto e di circolazione: le MODIFICHE al CODICE della STRADA non tengono conto nemmeno delle leggi di natura!

**La cosa ne pensa l'ANCAI**

**La CSAI presa in contropiede**

**Chi sono i più noti giovani piloti -colpiti-**

**A quale età la patente all'Estero?**

**Leggiamo, però il discriminato postale**

# Le patenti punitive

ROMA - Camera e Senato hanno veramente dato prova di un tempismo eccezionale per dare un ennesimo colpo di grazia al già languente automobilismo italiano. Considerato che limiti e vessazioni non sono mai troppi, la ottava Commissione del Senato (Lavori Pubblici) ha approvato (in sede deliberante e quindi senza la necessità dei voti dell'intera assemblea) integralmente il disegno di legge sulla sostituzione degli articoli 79, 80 e 124 T.U. che regolarizza le norme sulla disciplina della circolazione stradale.

Ormai non resta che attendere la pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale (normalmente la procedura è immediata) ed un elevatissimo numero di automobilisti e motociclisti saranno appiedati dagli emendamenti apportati all'ormai famigerato art. 79. Quest'ultimo fissa i nuovi limiti di età secondo i quali occorrono 18 anni per guidare moto fino a 350 cc e automobili di potenza fino a 130 CV per tonnellata di peso e fino a 180 Km/h; 21 come minimo e 65 come massimo per guidare moto oltre 350 cc e macchine con potenza o velocità al di sopra della norma.

Non esiste che l'imbarazzo della scelta nell'elencare le situazioni paradossali ed assurde create da un provvedimento che non ha assolutamente una giustificazione pratica. E' infatti chiaro che il nuovo limite è stato studiato ai fini della sicurezza per impedire a chi non è in condizioni psicofisiche (!!!) adatte di guidare macchine dalle prestazioni elevate. Ma secondo quale criterio si è potuto stabilire che una media cilindrata camuffata da sportiva possa essere guidata da tutti mentre una vera sportiva o una veloce e sicura berlina sia inibita ai minorenni ed ai tranquilli automobilisti attempati?

Il vero problema, quello di un esame di guida finalmente serio e che non si limiti al solito giro del palazzo con manovra di posteggio al millimetro, non è stato nemmeno preso in esame. Anzi è stato bellamente aggirato l'ostacolo con una limitazione inutile e che non può risolvere il minimo problema dell'attuale circolazione. Ma tant'è: in fatto di materia automobilistica la fantasia dei nostri governanti non conosce veramente limiti. All'estero la tendenza è quella di abbassare il limite di età per conseguire la patente, magari con il molto più intelligente vincolo di non superare i 90 orari per il primo anno di guida. In Italia, al contrario, si pensa che i giovani ventenni non sono degni della minima fiducia e si cerca di reprimere la gioia della guida con delle restrizioni che, ripetiamo, se dettate dal principio della sicurezza, non assolvono minimamente il loro scopo.

Il disegno di legge, approvato dalla Commissione Trasporti della Camera, era stato trasmesso al Senato nel novembre scorso. Nella scorsa settimana l'ottava Commissione di Palazzo Madama, presieduta dal democristiano Martinelli, si è vista costretta ad approvare in tutta fretta il disegno senza possibilità di emendamenti per non incorrere nei provvedimenti della corte di giustizia della C.E.E. che il 14 febbraio dovrà giudicare sull'inadempienza dell'Italia all'adeguamento delle norme comunitarie. Una beffa quindi! Infatti l'adeguamento alle norme C.E.E. riguardava altri articoli (orari e turni di riposo degli autisti e cose simili) ma non certo i limiti di età che in nessun paese del mondo — e tanto meno in quelli comunitari — sono mai esistiti!

In sede di discussione comunque le cose non erano filate lisce come alla Camera ma numerosi emendamenti dettati da realismo erano stati chie-

sti dai senatori Piscitello (PCI), Grossi (PSI) e Crollanza (MSI-DN). Soprattutto Piscitello ribadiva che le norme che si intendevano emanare erano in contrasto con la normativa vigente negli altri paesi della C.E.E., oltre che dannosi all'economia ed al turismo. Concludeva sottolineando che il Governo doveva assumersi la responsabilità di gravi conseguenze sul piano della produzione, dell'occupazione e del turismo. Parole al vento perché con il voto favorevole di tutti i democristiani e del senatore Cavalli del PCI il disegno veniva approvato integralmente.

Per la verità lo stesso senatore Piscitello aveva chiesto di prescindere dai 180 km/h., fissando definitivamente un limite di velocità. Questa volta però la procedura di urgenza ha giocato a favore degli automobilisti ai quali comunque non restano molte speranze nemmeno in questo senso perché è assai probabile che simili norme entreranno in vigore con la modifica del codice della strada. In ogni caso l'imminente discussione del codice resta l'unica ancora di salvezza per i minorenni e gli anziani, al momento fortemente condizionati nella scelta della macchina.

Per gli anziani poi la norma ha addirittura degli aspetti grotteschi ed è chiaro che tutto un settore particolare dell'automobilismo entrerà in crisi. Gli attempati signori che rivolgevano le loro attenzioni alle comode e sicure berline come la FIAT 130, le grosse Mercedes, le Jaguar od anche alle più comuni Opel Commodore e Citrone DS 23 non potranno più farlo. Saranno costretti a viaggiare scomodi o a cambiare le loro abitudini perché quelle macchine sono ormai fuori legge per loro.

Come poi un attempato e tranquillo signore possa essere considerato un «pericolo pubblico» al volante di una grossa berlina sinceramente non riusciamo a spiegarcelo. Forse chi ha studiato la legge voleva rivalutare la categoria degli autisti. Comunque sia, per i commentatori impossibilitati ad acquistare le macchine a loro congeniali è inutile aggiungere che le previsioni del senatore Piscitello sono una ben triste realtà.

Anche nel settore motociclistico la realtà non sarà molto diversa. Verrà colpita la moto di grossa cilindrata che sotto molti aspetti è proprio la più sicura perché è più dimensionata, meglio frenata ed in ultima analisi quella che meno invita alle follie da circuito. Al contrario una «tre e mezzo» leggera, e con un motore sportivissimo si presta molto di più ad un uso discutibile.

La realtà sportiva del motociclismo e le stesse regolamentazioni della federazione sono, poi, esattamente agli antipodi di quanto ha stabilito il governo. La licenza per la velocità si può ottenere a 18 anni ma è anche possibile, avendo dimostrato particolari doti, richiederla a 16 anni. Tra i motociclisti che hanno ottenuto risultati notevoli i minorenni non si contano veramente. Giovanni Provenzano che a 18 anni ha vinto una 500 Km. di Monza con una Triumph 750 per i suoi spostamenti dovrà usare una 350!

Lo stesso Agostini da minorenni era già assai noto, per non parlare dei recenti casi dei velocisti Daneu ed Ormeni oltre che dei crossisti Piron ed Alborghetti: tutti quanti giovanissimi. Infine altra farsa (triste) per gli anziani cultori della moto. Ormai non vedremo più passeggiare dei tranquilli signori con la Guzzi V7 ma dei terribili vecchietti con le sibilanti 350 da 12.000 giri!

Daniele Buzzonetti

## Una DEROGA per chi corre?

Per l'automobilismo sportivo nessun pericolo, a quanto sembra, sussiste per le gare in pista. Nei rallies invece le limitazioni sarebbero numerosissime ma pare che ci sia più di una speranza. Negli ambienti governativi si fa capire che, se attraverso la CSAI e l'ACI fossero fatte richieste di deroghe, queste verrebbero prese in considerazione. Se i piloti e i navigatori, spesso minorenni, dessero prova di effettive capacità avrebbero la possibilità, con un permesso speciale, di guidare le macchine dei gruppi 2 e 4.

L'Italia del «babbio» per dirla alla siciliana. L'Italia dello scherzo. Anzi della farsa. Perché altro non si può definire la rappresentazione che stanno animando i politici in tema di restrizioni, provvedimenti, norme amministrative e leggi vere e proprie, quelle con la L maiuscola. Eh sì, è il caso di chiarire ai lettori di AUTOSPRINT che, se qualcosa poteva esserci di semplice in passato, oggi non lo è più.

La matassa sempre più ingarbugliata ha finito per confondere e far perdere la testa proprio a coloro che dovevano sbrogliarla. Dopo la «morra stradale», il 7 febbraio, con ritmo quindi incalzante, è giunta l'approvazione da parte del Senato della Legge che modifica il Codice della strada. Ed essendo tale Legge già approvata dalla Camera, diverrà quanto prima operante. Nella sostanza la legge prescrive che: i titolari della patente «B» per poter guidare automobili che superano i 180 Km. all'ora dovranno attendere due anni dal conseguimento della patente, e comunque dovranno aver superato i 21 anni di età. Quelli in possesso della patente «C» debbono aspettare un anno. Inoltre chi ha superato i 65

anni di età non potrà più guidare automobili che superino i 180 Km. all'ora.

... Stabilisce anche che resta invariata la norma secondo la quale occorrono 18 anni per poter entrare in possesso della patente. I neo patentati, comunque, non possono guidare auto che superino i 130 CV/ton. Resta invariata anche la norma secondo la quale per guidare i ciclomotori bastano 14 anni. Bisogna invece aver compiuto 16 anni per guidare motoveicoli di cilindrata fino a 125 cc. Se queste moto trasportano altre persone oltre al conducente, coloro che le guidano debbono avere compiuto i 18 anni.

Chi ha superato i 65 anni di età non può guidare motocarrozze ed autovetture in servizio di piazza, motoveicoli di cilindrata superiore a 350 cmc, autocarri di peso superiore ai 35 quintali e autotreni. Chi invece ha superato i 60 anni non potrà guidare autobus adibiti al trasporto di persone.

Ci chiediamo anzitutto che senso ha questa legge, approvata oggi, quando esiste ed è operante da tempo il limite di velocità che pone a 120 Km/h la massima velocità con-

sentita in autostrada e 100 Km/h quella per le strade extraurbane.

Ma, obiettano i legislatori, quella del limite a 120 non è una legge. E' una norma amministrativa che può essere tolta dalla mattina alla sera, (mentre la legge no) anche se poi per essa valgono le pene inflitte con decreto penale.

La distinzione è basilare forse a livello teorico. A livello pratico assai meno. Ma, come diceva Agnese del dottor Azzeccagarbugli, «vedrete che vi dirà, su due piedi, di quelle cose che a noi non verrebbero in testa, a pensarci un anno». Ed è proprio così. Su due piedi si fanno «norme amministrative» e si approvano, si fanno Leggi e si approvano. Poco importa poi se si contraddicono. La scappatoia la si trova sempre e se non c'è si crea. Perché se, come è vero, la Legge aveva preso il via da tempo, non era forse preferibile un rinvio della sua approvazione al Senato, almeno finché non si arrivi all'abolizione del limite a 120? Non si poteva con questo evitare il ridicolo? Ma, evitare il ridicolo in una farsa è difficile davvero e la farsa continua.

C'è di più nella farsa. C'è ad esempio che i possessori

di patente «B» debbono aspettare due anni dal conseguimento della patente per guidare auto che possono (è meglio dire «potevano») superare i 180, mentre i possessori di patente «C» (rilasciata per la guida di autocarri, autoveicoli per uso speciale e trattori stradali) debbono aspettare un solo anno. Il che dimostra a quanti, ignoranti, avevano dubbi, che la guida del trattore è la più qualificata e abilita alla guida delle maxicilindrate.

E' pazzesco! Lo capisce anche l'ultimo scolaro delle differenziali ma i suddetti magnifici 13, evidentemente no!

Ma c'è da meravigliarsi quando si sa che tra i componenti la Commissione della Camera figurano l'on. Giorgio Bogiv (PRI) medico chirurgo, specializzato in malattie respiratorie, o Giuseppe Alessandrini (PLI) medico chirurgo, o ancora Giulio Caradonna (MSI) specializzato (si dice) in problemi agricoli. Se a questo aggiungete che tutto è stato deciso sotto l'illuminato patronato del Ministro dei Trasporti, on. Luigi Preti, che si fa vanto di non essere in possesso di patente, potete completarvi il quadro!

Ma c'è dell'altro. Chi, e su

quale metro, stabilirà le possibilità «velocistiche» dei vari modelli di autovetture? Gli stranieri che vengono in Italia sono soggetti alle stesse norme?

Si è pensato quale gamma di automobili si è riservata ai neopatentati che non possono guidare auto che superino i 130 CV/ton.? E' possibile che l'automobilista oltre a subire la tassa sulla patente, la tassa di circolazione, le tasse su oli e benzina, i pedaggi autostradali, sia costretto anche nella scelta del modello di vettura? Di questo passo arriveremo anche ai tragitti obbligati per le gite domenicali? E questa limitazione per i neopatentati e per i giovani, oltre che per gli anziani, quali ripercussioni avrà sulla industria automobilistica?

Ma di che preoccuparsi? La legge e chi l'ha fatta ha pensato a tutto, proprio a tutto. Tutto è calcolato.

Una prova? Pensate, si vieta agli ultrasessantacinquenni di guidare motocarrozze in servizio di piazza. Ne avete mai viste? Noi no, ma pare che ne esistano due in Italia. La legge ha pensato anche a loro. Di che preoccuparsi?

Antonio Ramenghi



# L'esempio (inutile) degli altri Paesi

NAZIONE	Esame teorico	Esame pratico	Visita medica	Età	Categorie	NOTE
Francia	SI	NO	solo in alcuni casi	18	A B C D E	Esiste anche una patente «A1» che abilita i sedicenni alla guida di veicoli a 2, 3, 4 ruote con cilindrata tra i 50 e i 125 cmc
Gran Bretagna	SI	SI	NO	17	A B C D	Per la guida di autocarri l'età minima è 21 anni
Germania Occidentale	SI	SI	Solo nei casi richiesti dall'autorità	18	1 2 3 4 5	Per i veicoli adibiti al servizio pubblico per trasporto passeggeri è prevista una licenza supplementare e un minimo di 23 anni
Spagna	SI	SI	SI	18	A1 A2 B C D E	A1 = 16 anni; A2 e B = 18 anni C (trasporto merci e passeggeri) = 21 anni D e E = 22 anni
Svezia	SI	SI	SI	18	A B	A = 16 anni per motoveicoli inferiori a 75 kg B = 18 anni per tutti gli altri veicoli
Polonia	SI	SI	SI	18	A B C	A = 16 anni per motoveicoli B = 18 anni (16 anni con consenso genitori) vetture private C = 18 anni tutti gli altri veicoli anche a titolo professionale
Olanda	SI	SI	SI	18	A B C	Per le vetture da noleggio, i taxi e autobus bisogna aver raggiunto i 21 anni

**Onorevole Antonio Marzotto Caotorta, nato a Firenze il 20-3-1917, laureato in Legge e Scienze politiche, medaglia d'oro al valor militare nella II guerra, ex vicepresidente dell'Azione Cattolica di Milano, membro della Commissione Diocesana della famiglia. Dal '70 è Presidente della Federtrasporti. Eletto nel '72 con 27.180 voti preferenziali.**

— On. Marzotto, non le pare che la legge approvata ieri dal Senato contraddica quella che ha posto il limite di velocità a 120 kmh sulle autostrade e 100 kmh sulle strade extraurbane?

«Non c'è affatto contraddizione ma solo sovrapposizione determinata dalla entrata in vigore della norma amministrativa (e non legge) relativa al limite di velocità. La legge riguardo la modifica del codice è stata approvata a settembre dalla Camera e ieri, appunto, dal Senato. E allora nessuno pensava che sarebbe stato necessario, causa la crisi petrolifera, il ricorso al limite di velocità, che peraltro può essere tolto anche domani.»

— D'accordo, ma perché tanta severità, unica in Europa, proprio per l'Italia, in cui è riconosciuto all'industria automobilistica il ruolo di industria «trainante».

«Non si tratta di severità, ma solo di difesa dei principi di sicurezza. Con queste norme si è voluto limitare il numero degli incidenti. Quando si vede un morto sulla strada dispiace a tutti no?»

— E' così, ma è anche vero

che il limite di velocità, stando ai primi dati reperibili, non ha limitato il numero degli incidenti in questo periodo pur breve di applicazione. La velocità quindi non c'entra poi tanto. Non crede che la legge possa far morire l'industria automobilistica che già sta soffrendo per altri motivi?

«No, assolutamente. Non si è certo fatto una legge per far morire l'industria automobilistica, ma per impedire che muoiano sulle strade i cittadini. Inoltre bisogna dire che c'era una precisa pressione da parte della CEE per la modifica del nostro codice. In particolare riguardo la circolazione degli autocarri. Rivedendo il codice si è creduto

che si vieta agli ultrassessantenni di guidare le motocarrozzette. Come faranno i vari venditori ambulanti, gli straccivendoli, ecc.?

«Ma si tratta, legga bene, delle motocarrozzette in servizio di piazza! Solo quelle.»

— !? Come? Le motocarrozzette in servizio di piazza? Non ne ho mai viste.

«Il Codice prevedeva quella dizione e tale è rimasta.»

— Mi scusi onorevole, ancora una domanda. Il cittadino straniero che viene in Italia con la Miura e ha meno di 21 anni può girare?

(silenzio) «...Non saprei dire, però mi pare che rimanga.»

— Ma il caso non è previsto

## E il giovane straniero in Italia? Mah...

to di introdurre anche le norme relative ai limiti di età, in relazione alla velocità dei veicoli.»

— Ma è per lo meno sfortunata questa legge! Essere approvata oggi, quando il limite è a 120 kmh!

«Ma questo è un fatto contingente, le ho già detto. Se lei mi telefona per contestarmi la legge, non le rispondo. Ha gli strumenti per farlo nelle giuste sedi. Se lei vuole chiarimenti bene, andiamo avanti, altrimenti mi costringe a chiudere.»

— Va bene. Un chiarimento allora. Non ho visto il testo integrale della legge ma se non ho frainteso gli stralci pubbli-

nella legge?

«Esplicitamente no, ma dovrebbe valere anche per il cittadino straniero.»

**Onorevole Antonio Giuseppe Dal Maso, nato a Malo (Vicenza) il 22-7-1933, avvocato, eletto deputato per la prima volta nel '72 con 42.555 voti preferenziali.**

«Voi di AUTOSPRINT siete stati un po' pesanti in passato nei confronti di questa legge. Pesanti e anche inesatti.»

— In che cosa onorevole?

«Nell'indicare nel 120 kmh il limite per gli inferiori a 21 anni.»

— Ma inesatti per difetto. Il limite dei 120 è per tutti, oggi.

«Sì, ma si tratta di una nor-

ma amministrativa, non di una legge.»

— Ma viene punita come se di legge si trattasse, con un decreto penale, quello del codice della strada!

«Si tratta comunque di una norma transitoria che può essere tolta, anche se in verità pare debba durare anche oltre la crisi petrolifera.»

— Appunto, in merito mi pare ci sia una dichiarazione del ministro. Ma a parte ciò, come giustifica tanta severità, che non ha riscontro in Europa?

«Ma non possiamo sempre essere gli ultimi!»

— Onorevole qui non si tratta di essere gli ultimi. Siamo i primi!

sporto a lettiga, come ai tempi dei romani antichi, lo avreste lasciato?

«C'è da dire che pur non avendole mai viste, pare proprio che ci siano motocarrozzette in servizio di piazza.»

— Torniamo alla severità del provvedimento. Si è detto che era imposto dalla CEE.

«No, c'è da chiarire. La CEE richiedeva la revisione delle norme riguardanti la circolazione degli automezzi adibiti per il trasporto merci, specie i grossi autocarri, per le quali da tempo ci si rimproverava l'inadempienza delle norme comunitarie.»

— E così, dai camion, si è preso lo spunto per strafare. Nessuno Paese europeo applica una legislazione tanto severa. In alcuni Stati, ad esempio in Polonia, con il consenso dei genitori si può avere la patente anche a 16 anni.

«Ma per chi guida a quella età sono anche previste targhe speciali in vari paesi. Con la L che indica appunto che alla guida c'è un principiante. In verità abbiamo pensato in un primo momento anche a questa soluzione. Ma poi, si è pensato che in Italia un simile provvedimento... sa come succede da noi.»

— Onorevole, ha figli?

«Sì, due. Il più grande ha cinque anni.»

— Si potrebbe pensare che non ha avuto «dirette» pressioni per non votare la legge...

«Ma non è per questo! Tra l'altro a me piace andar veloce in automobile...»

a. r.

## CHI SONO I

### «RESPONSABILI»

## Gli altri magnifici 10

Nel numero 49 del 1973 di AUTOSPRINT, a pag. 30-31 pubblicammo le «schede» dei componenti la Decima Commissione Parlamentare Trasporti che elaborò la stesura delle modifiche al Codice della strada. Vi ricordiamo i nomi:

Vittore Catella (PLI), Enea Piccinelli (DC), Giuseppe Antonio Dal Maso (DC), Giorgio Bogiv (PRI), Enzo Poli (PSDI), Antonio Marzotto Caotorta (DC), Giulio Caradonna (MSI-DN), Vittorio Korach (PCI), Aurelio Ciacci (PCI), Mario Pani (PCI), Giuseppe Alessandrini (PLI), Francesco Frolo (PSI), Giovanni Lombardi (DC).

Questi i Senatori che hanno preso parte alla discussione della Ottava Commissione-Lavori Pubblici.

**MARTINELLI Mario (DC).** Nato a Como il 12-5-06. Figlio di operai e padre di nove figli ha il diploma di ragioniere commercialista. E' in politica fin dal '21 nelle file del PPI. Membro del CLN dopo l'8 settembre 43 viene incarcerato ed alla fine del conflitto entra a far parte della DC di Como. Deputato alla Costituente per il collegio di Como con 18.179 voti preferenziali. Nel '48 viene rieletto Deputato. Negli stessi anni viene eletto presidente della Commissione Speciale per la legislatura cinematografica ed è relatore nel '48 del bilancio per il Ministero Industria e Commercio. Nel '53 viene rieletto deputato nella stessa circoscrizione di Como. Ricopre più volte la carica di Sottosegretario e nel Ministero Scelba è Ministro per il Commercio con l'Estero. Nel '58 è rieletto ancora Deputato ed è ancora Ministro del CE nel Ministero Tambroni e nel III Ministero Fanfani. Nel '63 è eletto Senatore nel Collegio di Cantù ed è ministro delle Finanze nel I Ministero Leone. Rieletto Senatore nel '68 è Presidente della Commissione Speciale per i provvedimenti in favore delle zone alluvionate. Nel '72 è rieletto Senatore per la terza volta.

**SANTI Mario (DC).** Nato a Lucca il 28 aprile 1924. Dottore in giurisprudenza è professore nei licei. Nel '72 è stato eletto Senatore nel Collegio di Prato con 62.251 voti preferenziali.

**PISCITELLO Antonio (PCI).** Nato il 30-5-26 a S. Stefano Camastra (ME). Dottore in giurisprudenza è iscritto al PCI dal '45. Dopo la guerra dirige un movimento cittadino nel messinese e subisce numerosi processi. Fin dal '55 ricopre varie cariche nell'ambito delle segreterie provinciali del PCI e dal '57 al '69 è membro del comitato regionale siciliano del PCI. Nel '68 viene eletto deputato per il PCI nella circoscrizione di Catania. Fa parte delle commissioni di Difesa e Lavori Pubblici e nel '72 viene eletto Senatore nel collegio di Siracusa.

**GROSSI Giuseppe (PSI).** Nato a Cremona il 4-9-1920 è laureato in ingegneria. Viene eletto Senatore nel '72 per il Collegio di Cremona con 16.258 voti preferenziali.

**CROLLALANZA Araldo (MSI-DN).** Nato a Bari, il 28-5-92 è giornalista professionista. Tra i fondatori dei fasci interventisti si arruola volontario nella I. guerra mondiale dove si guadagna una croce al merito. In seguito è tra i fondatori dei Fasci di Combattimento in Piazza S. Sepolcro. Ricopre varie cariche nell'ambito regionale del PNF e nel '24 viene eletto Deputato, mentre

## DALLA LORO PARTE

due «artefici» per tutti

# Gli onorevoli in motocarrozzetta

Abbiamo colto al volo, nei loro pressanti impegni, due onorevoli DC che sono stati membri della Decima Commissione Parlamentare che ha curato lo studio delle modifiche al Codice della strada. Una rapida intervista telefonica con l'onorevole ANTONIO MARZOTTO CAOTORTA, costantemente distratto durante il breve colloquio «dall'altra linea» e l'onorevole ANTONIO GIUSEPPE DAL MASO, con «tre persone nel mio ufficio» che reclamavano la sua attenzione.

Ecco quel poco che siamo riusciti a dirvi. Anzi, se vorranno, i suddetti onorevoli potranno completare loro stessi l'intervista, inviandoci risposta agli altri quesiti che ci poniamo nel servizio.

«L'ho presa in contropiede eh?»

— Mi tolga una curiosità, perché si è vietata la guida di motocarrozzette agli ultrasessantacinquenni?

«Si tratta di quelle in servizio di piazza.»

— Come? Ma non ce ne sono? Lei le ha mai viste?

«Devo dire che non sapevo che esistessero e non le ho neppure mai viste. Ma non solo io. Anche gli altri in Commissione ne ignoravano l'esistenza. Ci siamo anzi fatti una gran risata, ma il testo precedente diceva così e non lo abbiamo modificato.»

— E se avesse previsto il tra-

nel '26 è anche Podestà di Bari. In quel periodo istituisce la Fiera del Levante. Nel '30 viene eletto Ministro del LLPP e ricopre la carica fino al '35. Durante tale attività vengono costruite le prime autostrade, la direttissima Firenze-Bologna ed il ponte della Libertà tra Mestre e Venezia. Fino al '43 è Presidente dell'Opera Nazionale Combattenti e con tale carica sviluppa la bonifica dell'Agro Pontino e compie numerosissime trasformazioni fondiarie nel sud; oltre a colonizzazioni in Etiopia ed Albania. In seguito aderisce alla RSI. Nel '53 viene eletto senatore per il collegio di Bari ed in seguito viene sempre rieletto, nel '58, '63, '68 e '72. In questo lungo periodo fa parte di numerose Commissioni Parlamentari tra cui quella che indaga sul disastro del Vayont. E' autore di numerose pubblicazioni di carattere tecnico, economico e sociale.

**ZACCARI Raoul (DC).** Nato il 2-3-1916 a Bordighera, laureato alla Cattolica di Milano è Professore dei Licei. Membro del CLN di Bordighera, viene eletto Sindaco della stessa città nel '46. Ricopre questa carica fino al '60. Per molti anni membro dei comitati provinciali della DC viene eletto Senatore nel '58 per il collegio di Imperia. Nel '63 viene rieletto e fa parte delle Commissioni per le Belle Arti ed in seguito della Delegazione parlamentare Nato. Viene riconfermato sia nel '68 che nel '72 ed in quest'ultima legislatura è sottosegretario di Stato alle Poste nel II Governo Andreotti.

**SANTALCO Carmelo (DC).** Nato il 5-3-1921 a S. Marco D'Alunzia (ME). Dottore in giurisprudenza è Direttore Centrale delle FFSS a riposo. Combattente e reduce della II Guerra ricopre varie cariche nell'ambito delle segreterie provinciali della DC. Sindaco della città di Barcellona Pozzo viene quindi eletto Deputato all'Assemblea Regionale Siciliana nella IV, V e VI Legislatura. Il 7 maggio '72 è eletto Senatore nel Collegio di Barcellona Pozzo di Gotto. Fa parte della Commissione Lavori Pubblici.

**PACINI Arturo (DC).** Nato il 22-11-1925 a Lucca, è impiegato. Nel '72 viene eletto Senatore nel Collegio di Lucca con 58.573 voti preferenziali. Fa parte della Commissione Lavori Pubblici.

**CAVALLI Carlo (PCI).** Nato il 23-4-1923 a Genova. E' ragioniere e dirigente politico partigiano. Nel '45 inizia l'attività politica nelle file del PCI. Fino al '55 è dirigente nel movimento dei Partigiani della Pace. Consigliere comunale di Genova fa parte dal '57 della Segreteria della Federazione genovese del PCI. Dopo essere stato eletto all'XI Congresso del PCI Membro della Commissione Centrale di Controllo, nel '68 è eletto Senatore. Viene riconfermato nel '72.



ITALIA  PROTESTALa grande  
abbuffata  
(di errori)Si ribella al Governo anche  
il Presidente delle Autostrade

Un nuovo «caso LURAGHI»?

# Generico ed inutile il LIMITE di VELOCITÀ

ROMA - « Il nostro atteggiamento contro il generico limite di velocità non può non essere condiviso dall'IRI. La nostra è una critica obiettiva e tecnica contro una decisione presa dal Governo nel tentativo di ridurre i consumi di carburante ».

Questa precisazione, da noi sollecitata al Presidente della Società Autostrade del gruppo IRI al termine di una fondata ed interessante conferenza stampa, era d'obbligo per stabilire fino a che punto

l'autonoma presa di posizione dell'ing. Santucci, fosse conforme o meno con l'opinione della dirigenza IRI. E' certo dunque che non vi sarà un nuovo « caso Luraghi »! Coraggiosa, comunque, l'iniziativa della Soc. Autostrade di comunicare alla stampa specializzata i risultati di un'indagine statistica: si è voluto dimostrare l'inefficacia dei provvedimenti restrittivi adottati nel settore della circolazione autostradale (e stradale).

Ad una indubbia riduzione del traffico a causa del doppio aumento del prezzo della benzina (23 lire in più dal 29 settembre '73 ed altre 15 lire in più dal 23/11/'73) corrisponde in autostrada un'economia nei consumi del carburante valutabile nell'ordine del 10 per cento, una percentuale che significa chiaramente come un maggior costo del carburante determina da solo una notevole riduzione della mobilità degli autoveicoli. La SOC. AUTOSTRADE, tramite l'ing. Farachi, capo del servizio studi e programmazioni, ha dimostrato come il blocco della circolazione festiva si traduca in un risparmio nel consumo dei prodotti petroliferi nella misura massima del 3%, e forse anche meno perché parte del traffico festivo si svolge nei giorni immediatamente precedenti e seguenti quelli festivi.

Per quanto riguarda l'adozione del limite di velocità, escluso dalla considerazione il 60% circa nel parco circolante composto di vetture sotto i 1000 cc. e quindi capaci di raggiungere i limiti imposti, soltanto la circolazione del restante 40% dà luogo a risparmi di carburante dell'ordine del 4%; che si riduce ad un irrisorio 0,5% in rapporto alla sola rete autostradale del gruppo IRI.

In Germania, dove con il 1. marzo si tornerà alla normalità (abrogando pure il limite di velocità), è stato calcolato che il risparmio di carburante e gasolio per autotrazione oscilla dallo 0,5 al 2% soltanto! Secondo le statistiche della Soc. Autostrade, nel mese di gennaio c'è stata una ripresa piuttosto sensibile della circolazione specie sulla rete meridionale e di minor misura su quella centro-settentrionale; invece sulla rete ligure, dove è determinante il traffico turistico, i valori pur orientati verso la norma sono ancora negativi. Il parziale recupero di gennaio per altro va attribuito alla sospensione del blocco nei giorni di capodanno e dell'Epifania e alla abrogazione nei giorni festivi del traffico merci. E' fuor di dubbio che le attuali misure restrittive frenano ancora l'incremento della circolazione autostradale (che in condizioni normali si aggira sul 7-8%) per una perdita globale del 10%, nel caso dovesse protrarsi per molto tempo la fase di austerità.

Intervenendo personalmente nel dibattito con i giornalisti, il presidente della Soc. Autostrade ing. Santucci, ha detto a chiare note come stanno effettivamente le cose. La Concessionaria-IRI

perdendo ogni anno circa 15 miliardi di lire (al lordo del 12% dell'IVA destinato al fisco) si vedrà obbligata o non costruire almeno 15 chilometri di autostrada (al costo di 1 miliardo a Km.) in regime di autofinanziamento. E la diminuzione di fatturato bloccherà pure il completamento della rete IRI limitatamente ai trecento chilometri circa dei tronchi ancora da appaltare.

Soffermandosi sul limite di velocità, l'ing. Santucci pur non rifiutandolo a priori ha affermato che sarebbe più opportuno toglierlo sulle autostrade e trasformare da «consigliati» in «fissi» i limiti segnalati in prossimità di gallerie come sul tronco ligure e in presenza di tratti misti come sulla Firenze-Bologna.

L'attuale limite generico di 120 orari è, secondo l'ing. Santucci,

## La TV non trova il difensore per il LIMITE

ROMA - Martedì 12 febbraio è stata registrata, negli studi della Rai-TV, la puntata di «SOTTO PROCESSO» dedicata al problema del LIMITE DI VELOCITÀ attualmente in vigore in Italia, puntata che verrà messa in onda giovedì. Pubblico Ministero contro l'attuale regolamentazione sarà Pier Luigi Sagona, che sarà affiancato da Carpi de' Resmini, Paul Frere ed Andrea de Adamich. Il fatto curioso è che, al momento di andare in macchina con questo numero di Autosprint, pare non si sia ancora trovato chi si prenda la briga di fare l'avvocato difensore del limite, in pratica difenda la legge!

davvero esiguo. Una recente rilevazione ha stabilito che sulla Milano-Laghi il 30% degli autoveicoli supera i 120 Km/h., sulla Firenze-Roma solo l'8% e sulla Milano-Brescia appena l'1%, trascurando le percentuali relative a quelle autovetture che superano i 150 Km/h. (l'1% sulla Milano-Laghi, e lo 0,40% sulla Firenze-Roma). In effetti la percorrenza media sulla A-1 (l'Autostrada da Milano a Roma) corrisponde a medie contenute sotto i 120 orari nel caso di tappa unica e sotto i 100 orari con almeno due soste. E' evidente che i rallentamenti imposti dal traffico sono pareggiati da allunghi a velocità di 150-160 orari su tratti che garantiscono comunque comfort e sicurezza. Quella della sicurezza non è una causa precisa a cui poter attri-

buire o meno la sinistrosità autostradale: sulla rete del gruppo IRI (50% circa del totale) si verificano ogni anno trecento decessi, davvero pochi se rapportati a 14-16 miliardi di chilometri percorsi, e solo poco più di dieci sono attribuibili ad eccesso di velocità ma in precarie condizioni ambientali.

Ad una nostra precisa domanda, secondo la quale l'autostrada è un po' come il treno rapido nel trasporto ferroviario (se viene declassato ad accelerato non c'è più l'obbligo di pagare il supplemento), e quindi la riduzione di velocità potrebbe giustificare uno sconto nel pedaggio, l'ing. Santucci ha detto che non esiste alcuna relazione tra tariffa autostradale e limite di velocità. Il pedaggio è un prezzo «tecnico» e «politico» insieme, deciso cioè per assicurare autonomia di gestione alle concessionarie per le costruzioni presenti e future.

L'ing. Santucci ha escluso che la Polizia della Strada, per scoprire eventuali trasgressori del limite di velocità in autostrada, si faccia consegnare ai caselli di uscita le schede perforate dove risulta l'ora d'ingresso; a questo proposito è stato aggiunto che, diversamente da quanto avviene negli Stati Uniti dove un provvedimento del genere è abituale, la Polizia ricorre solo in caso di incidente al sequestro della scheda.

A conclusione del dibattito stampa, l'ing. Santucci (che si avvaleva della collaborazione del vice-direttore generale dott. Corazza e della responsabilità P. R. dott. Apicella, oltre che dell'ing. Farachi, ha messo in guardia quegli organi di governo preposti al varo di altri più severi provvedimenti congiunturali.

« Non bisogna comprimere — ha detto — la circolazione autostradale che è prevalentemente costituita da correnti turistiche con misure indiscriminate ed inopportune. A fianco di un ulteriore ritocco del prezzo della benzina non si può a mio avviso introdurre anche il razionamento che avrà certo effetti negativi, se non deleteri specie nel Mezzogiorno così lontano dalle nostre frontiere. E' auspicabile che siano adottati nel contempo misure correttive in favore dei turisti italiani e stranieri e dei lavoratori che sono costretti a percorrere l'autostrada, moderna infrastruttura del paese, sempre più preferita la viabilità ordinaria perché più sicura, più confortevole, più rapida ».

Lino Ceccarelli

ROMA - E' stata una settimana favorevole alla Magistratura perché la classe politica governante con quella faccenda della circolazione a targhe alterne, non è che abbia fatto una bella figura! Se non ci saranno i classici bastoni (all'italiana) tra le ruote della giustizia, è assai probabile che nei prossimi giorni agli avvisi di reato ed all'unico finora, mandato di cattura, si aggiungeranno altre decine di incriminazioni.

L'ordine di cattura per corruzione e associazione per delinquere, spiccato per competenza dalla Procura di Roma, non è stata ancora eseguita; il cavaliere del lavoro Vincenzo Cazzaniga, ex presidente della Esso e successivamente dell'Unione Petrolifera, è negli Stati Uniti dove in qualità di Consigliere d'Amministrazione della Montedison sta trattando importanti accordi industriali. Il dottor Cazzaniga avrebbe destinato ad autorevoli uomini politici circa 1 miliardo e 200 milioni di lire per ottenere in cambio una politica di sviluppo dell'Enel che prevedesse la costruzione di altre centrali termoelettriche (alimentate dal gasolio, quindi da un prodotto petrolifero) in luogo delle centrali elettronucleari.

L'inchiesta è principalmente incentrata sull'incriminazione del dott. Cazzaniga, ma non si lasciano intente altre vie. Per esempio, è stato già implicato, con formale avviso di reato, nella vicenda un funzionario dell'Unione Petrolifera, tale Carlo Napolitano che come esperto al Ministero dell'Industria avrebbe fornito al ministro De Mita un quadro distorto della reale situazione petrolifera nel nostro paese.

Nei prossimi giorni i pretori di Genova e di Roma dovrebbero concludere il loro lavoro per poi indirizzare tutti gli incartamenti giudiziari alle varie procure competenti per territorio e materia (non prima però di aver fatto fotocopie di tutto il materiale, non si sa mai!). Comunque, al rientro del dott. Cazzaniga dall'America ne sapremo di più; non escludiamo che la rinnovata concordia tra i quattro partiti al Governo venga nuovamente messa in discussione quando il Cazzaniga si deciderà (ma non ne siamo sicuri...) a fare i nomi degli uomini politici con i quali avrebbe avuto dei contatti.

Il vertice governativo di martedì scorso è servito per chiarire le idee in chiave inflazionistica ed economica ai nostri governanti che così presi dal loro impegno hanno condiviso la proposta (poi rivelatasi orfana di padre) di fare circolare gli autoveicoli per tutta la settimana a targhe alterne. Una proposta del genere non poteva non sollevare una vera e propria indignazione per le negative conseguenze che avrebbe comportato. Nessuno dei ministri ha voluto dire di chi è stata la brillante idea, la cui realizzazione avrebbe sconvolto il la-

## La gente ora chiede autografi a Luraghi

MILANO - Al centro Rizzoli di Milano è stata presentata l'ultima fatica letteraria di GIUSEPPE LURAGHI; un libro il cui titolo « CAPI SI DIVENTA » ed il cui sottotitolo « I ricordi di un capo scomodo » non potevano suonare più attuali per il momento particolare della vita di Luraghi nell'ambiente del suo lavoro e dei suoi « problemi ».

Ed infatti la presenza di pubblico e di personalità non poteva essere più massiccia; la presentazione di Luraghi personaggio, compito del giornalista ENZO BIAGI, è stata seguita con un notevole interesse da tutti i presenti, anche da coloro che potevano al massimo seguire le voci della presentazione senza la possibilità di intravedere il viso di Luraghi, data la quantità di persone che riempivano il salone.

Erano presenti anche diverse personalità dell'ambiente Alfa Romeo che hanno voluto attestare a Giuseppe Luraghi scrittore i loro complimenti per il suo ultimo lavoro: il dr. Di Nola, il dr. Moro, l'avv. Mazzi, il genero di Luraghi dr. Sala, l'ing. Chiti, il pilota de Adamich e sicuramente tante altre persone che hanno vissuto nell'ambiente di lavoro di Luraghi.

Naturalmente dopo le parole di Biagi, specificatamente riferite al libro, non sono mancati gli interventi che hanno permesso di affrontare da vicino gli ultimi avvenimenti in cui l'ex Presidente Alfa è stato coinvolto. Già il primo gruppo di domande poste dal giornalista Scalfari ha in un certo senso « costretto » Luraghi ad affrontare l'argomento abbastanza scottante della sua posizione in seno all'Alfa Romeo al momento della rotura.

La premessa alle prime risposte ed a quelle che sarebbero seguite, ha riproposto quello che è ed è sempre stato il carattere di Luraghi. Egli infatti ha voluto sottolineare che, per natura, si sente ottimista, per cui l'interesse alle risposte in questa chiave avrebbe certamente perso di interesse agli occhi di un salone tutto proteso ad ascoltare parole al fulmicotone.

In ogni caso alcune battute, abbastanza estranee ad una atmosfera di ottimismo, non tanto per Luraghi stesso quanto per il futuro dell'Alfa Romeo e forse dell'Italia stessa, per i più « pessimisti », sono state abbastanza pesanti come quelle in cui

Luraghi, riferendosi alla sua permanenza a capo d'industria a partecipazione statale, ha affermato: « Secondo la legge le industrie a partecipazione statale devono essere gestite secondo criteri economici. I criteri attuali di conduzione sembrano essere orientati verso valutazioni ben diverse in alcuni casi. Io mi sono rifiutato di seguire degli ordini che andavano contro la legge ».

A chi gli chiedeva come mai l'Alfa Romeo si era trovata spesso nel passato in una posizione leader nella contestazione interna rispetto ad altre fabbriche del settore, Luraghi ha risposto: « E' logico che quando si tratta di chiedere di indirizzare verso chi sta meglio ed ha maggiori possibilità di dare; l'Alfa Romeo è stata una industria che, stava economicamente bene, ecco perché al suo interno le lotte sindacali sono state maggiori che in altre aziende del settore ». La domanda più simpatica è arrivata da chi ha proposto a Luraghi il gioco della zattera: in mezzo all'Oceano c'è una zattera con sopra dei personaggi, come un politico, uno scienziato, un sociologo, un economista ecc. ecc. Se ne possono salvare solo quattro: quali salverebbe Luraghi?

Questa domanda ha permesso a Luraghi di tirare fuori il suo umorismo; egli ha infatti spiegato che « Di sicuro eliminerei il politico, cercando di salvare almeno uno per specie degli altri, in modo di creare una buona arca per la sopravvivenza. Non avrei alcun problema per la sopravvivenza della classe politica poiché sono sicuro che prima o dopo un'altro finirebbe col saltar fuori ».

Le domande sono durate a lungo e solo verso le 23,30 la gente se ne è andata, non prima di aver cercato di stringere personalmente la mano a Luraghi e di farsi fare una dedica su di una copia del libro.

● E' già in vigore in Olanda il limite di velocità, ma ora si è aggiunto il minimo concesso, cioè 80 sulle autostrade (massimo cento) e 70 sulle strade secondarie (massimo 80). Nel primo giorno di limitazione di velocità gli automobilisti hanno rispettato con scrupolo le restrizioni. Laddove si dimostra, con questa trovata della velocità « minima », che il limite non è imposto per ragioni di consumo di carburante.



# Dalla FARSA-TARGHE alla BENZINA-CHE-SCOTTA

## CAZZANIGA farà i nomi?

voro (accentuando il fenomeno dell'assenteismo e quanto meno il disagio degli uomini) e i trasporti collettivi (che di punto in bianco non possono far fronte certo ad una doppia domanda).

L'unica informazione è che sarebbe stato il Capo di Gabinetto della presidenza del Consiglio, dott. Piga (il quale è incaricato del coordinamento delle proposte) ad aver comunicato ai ministri questa ipotesi di circolazione senza che i ministri stessi abbiano, per quanto se ne sa, battuto ciglio all'ascolto del dott. Piga.

Il leader del Commercio con l'estero, Matteo Matteotti, forse per farsi attribuire un'iniziativa meno impopolare e meno scomoda, si è affrettato a sollecitare la circolazione a targhe alterne ma limitato al sabato (giorno in cui migliaia di operai impiegati e professionisti si recano ugualmente al lavoro) e alla domenica.

Ma prima di riprendere questo discorso della circolazione a targhe alterne, bisognerà aspettare il rientro in Italia dei ministri Moro e La Malfa, « inviati speciali » del Presidente del Consiglio Rumor al vertice petrolifero indetto da Nixon.

Sta intanto prendendo corpo il progetto del tesoriere dello

MODENA - Le assurdità si vanno moltiplicando in questo momento drammatico per la industria automobilistica e in particolare per quella emiliana. Questo possiamo riferire dopo aver parlato coi responsabili sui tre argomenti di attualità: circolazione a giorni alternati per le targhe di numeri pari e dispari, limitazione a 21 anni per ottenere la patente di guida a 180 orari, quindi, per macchine di cilindrata superiore alla media (in contrasto coi limiti sull'autostrada dove si deve marciare a 120) e la proposta di elevare il limite a 180 orari.

L'ing. Giuseppe Dondo, direttore generale della Ferrari, sintetizza così l'amarezza per le « patenti punitive »:

« E' un'altra prova difficile che viene a colpire in un momento già particolarmente critico, quelle Case automobilistiche che producono modelli di maggiore cilindrata. Senza voler entrare nel merito a dir poco discutibile di questa norma, a nostro giudizio traspare ancora una volta la volontà di colpire con leggi discriminatorie, la clientela delle vetture Turismo e GT ».

Per la Maserati si stanno valicando certi limiti di possibile esistenza; assurda senz'altro in « un giorno sì e un giorno no » per la circolazione, non si discute come fatto ineluttabile l'aumento del costo della benzina, ma si depreca la restrizione di guidare dai 21 anni in su macchine da 180 all'ora, quando tra l'altro, all'atto pratico, si deve andare a 120. L'eventuale aumento a 180 del limite, per la Maserati può rappresentare un sintomo di incoraggiamento ma risolve poco. « Queste idee — ci è stato detto — ci riportano in piena perplessità ».

Per Lamborghini un portavoce ci ha dichiarato: « Progetti di questo genere, quando si parla di circolazione con targhe alterne, non fanno che aumentare il caos nel quale ci stiamo dibattendo; è assurdo limitare ai 21

stato La Malfa di aumentare il prezzo della benzina super a 300 e 350 lire, caricando il più possibile l'onere fiscale, per lasciare a 240 e 250 lire il prezzo della normale.

Un provvedimento del genere eviterebbe il ricorso al razionamento che — è stato già detto — si attuerebbe solo nel caso in cui il risparmio nel consumo dei carburanti dovesse risultare inferiore al 25% rispetto al passato. Prima di attuare il ritocco ai prezzi della super e della normale è necessario però che si esaurisca, almeno preliminarmente, l'inchiesta della Magistratura sugli imboscamenti del greggio e sul caropetrolio. Negli ambienti del Palazzo di Giustizia si fa notare che un eventuale ingiustificato ed iniquo aumento concesso dal Governo ai petrolieri si potrebbe configurare come concorso nel reato di aggrottaggio per il quale dovrebbe rispondere, dicono, l'on. Rumor in persona.

L'ennesima proposta di razionamento è stata avanzata dal socialista Servadei che sostiene l'opportunità di concedere quantità incontingente da 50 a 100 litri mensili, a seconda delle cilindrate delle categorie di utenti. Il parlamentare ammette però che alleggerire di 300 miliardi almeno il nostro deficit commerciale (stando ai calcoli dei soliti esperti) per poter vendere al surplus all'estero non sarà tanto semplice. Le difficoltà anzi sono enormi e al limite potrebbero pregiudicare addirittura il ricorso al razionamento. Le poste, tramite il ministro Togni, avrebbero rifiutato l'incarico di distribuire tessere semestrali e bollini mensili a circa 17 milioni di automobilisti. Ci vorrebbero, secondo Togni, diecimila nuovi impiegati per una spesa annuale non inferiore ai 40 miliardi.

L'on. Servadei appoggia la candidatura dell'A.C.T. (il cui presidente, Carpi De Resmini, è socialista praticante) ma l'ente di via Marsala ha fatto sapere che non è ancora stato messo al corrente ufficialmente di una simile iniziativa che coinvolgerebbe oltre ai suoi 600 sportelli aperti in tutta Italia altri centinaia da aprire per una spesa complessiva di 20 miliardi. Risulta che per ottenere il quantitativo contingentato l'interessato dovrà fare regolare domanda in carta da bollo da 500 lire con gli estremi richiesti; il Poligrafico dello Stato, infine sta già predisponendo la stampa delle tessere e dei bollini, per ultimare la quale avrebbe chiesto tempi più lunghi. Insomma se il razionamento si dovesse fare (ma confidiamo nelle capacità di risparmio degli automobilisti italiani), bisognerà attendere almeno il 1. maggio.

Secondo fonti attendibili, il primo aprile sarebbe liberalizzata invece, e comunque, la circolazione alle automobili con targa estera.

## MODENA CONTRO

### I comunisti della Ferrari sono per le corse e le GT

● La proposta alle fabbriche di granturismo di « diversificare » la loro produzione, orientandola verso macchine agricole e trasporti pubblici, fatta dai sindacati qualche settimana fa, ha trovato ripetute squalifiche a tutti i livelli, anche nelle stesse fila dei comunisti, oltre che dalle colonne del quotidiano del P.C.I. Ultima in ordine di tempo, ed anche molto realistica, la presa di posizione della neonata « Sezione Aziendale » del P.C.I. della Ferrari.

In un comunicato, la sezione fa chiaramente capire come gli interessi dei lavoratori in questo particolare settore non si risolvono certo con proposte di diversificazione produttiva, e che « la stessa unità sindacale, per la quale i comunisti si battono, non è sufficiente per dare sbocchi positivi alla lotta per una nuova organizzazione del lavoro in fabbrica ».

Il comunicato poi prosegue sostenendo i temi universalmente già posti sul tappeto a dimostrazione dell'assurdità di certe proposte sindacali: « La Ferrari è per molti aspetti un'azienda unica al mondo, fortemente specializzata e con un patrimonio di impianti, di capacità tecniche e lavorative da salvaguardare; anche se l'azienda costruisce macchine di lusso per consumi evidentemente superflui. Vorremmo perciò sottolineare tre questioni »:

1) Soprattutto il reparto corse corrisponde a compiti di ricerca e sperimentazione essenziali per tutto il settore auto. Qui vengono risolti problemi tecnici di grande rilievo che possono diventare patrimonio di tutto il settore dei trasporti. In questo senso la ricerca e la sperimentazione non possono essere soltanto finalizzate alla maggiore vendita di auto sportive, ma deve servire ad ottenere una maggior sicurezza e qualità nei mezzi pubblici e nelle auto di serie.

2) Larga parte del prodotto costruttivo va all'estero e in questa situazione di crisi economica è un dato positivo, perché significa importare valuta estera e quindi contribuire a ridurre il deficit della bilancia commerciale dei pagamenti.

3) Fino a quando nel mondo esisteranno fasce di reddito elevate e in grado di consumare questi prodotti, occorrerà rispondere alla domanda. La soluzione poi, dei problemi del settore, dipenderà senza dubbio da quanto chiederanno i paesi capitalistici del mondo intero; ed è oggettivamente difficile, oggi, fare delle previsioni.

anni la guida di macchine veloci ove si consideri che all'estero sin dai 16 anni si possono guidare macchine senza restrizioni di velocità ».

Alla De Tomaso, l'ing. Aurelio Bertocchi è indubbiamente contrario. « Se speravamo di vedere schiarirsi la situazione, queste "idee" non fanno che provocare il naufragio di tante nostre spe-

ranze. L'arrivo non improvviso di tali proposte ci rende preoccupati. E' il colmo arrivare a prospettare una circolazione a giorni alternati, ma ritengo che l'aver limitato dal 21 anni in su la guida di vetture da 180 orari sia ridicolo e pericoloso. In altri Paesi a 16 anni si guidano tutte le macchine e vorrei dire che a 20 anni si pilotano dei jet! ».

« E' auspicabile che i nostri uomini politici non debbano pensare al divorzio, ma trovare soluzioni valide per superare la crisi che attanaglia in questo triste momento il nostro paese ». Con queste parole l'ing. Enzo Ferrari, inatteso ospite d'onore, ha chiuso a Imola il suo breve intervento alla conferenza della stampa specializzata, organizzata dal Moto Club Santerno per presentare la propria « 200 miglia di Imola » del 7 aprile prossimo, la gara per la quale l'Automobile Club Bologna ha spostato all'autodromo di Monza la prova europea del campionato GT.

Una conferenza stampa che è stata una vera e propria riunione dell'intero ambiente motociclistico nazionale ed internazionale, con dirigenti o rappresentanti delle più note Case motociclistiche, e piloti campioni del mondo come Giacomo Agostini e Phil Read, conclusasi con la premiazione dei campioni italiani seniores, il tutto sotto l'attenta regia del dott. Francesco Costa e del figlio Carlo, rispettivamente presidente e vice del Moto Club Santerno.

Dopo la presentazione della gara fatta da « Checco » Costa, hanno preso la parola il comm. Colucci presidente della FMI, il sindaco di Imola Gualandri e il dott. Berti, consigliere delegato delle Ceramiche Santerno, la società che ha sostituito la Shell nel compito di sponsorizzare la manifestazione, in uno con la S.I.M., la Caschi AGV e la CO. ROVIN. Del dott. Berti simpaticissime parole per l'Automobile Club Bologna « grazie al quale — ha detto — l'anello del Santerno sta assumendo un aspetto definitivo » e grazie alla comprensione del quale l'amicizia che lega Imola a Bologna viene cementata proprio dalla cessione della data del 7 aprile, data prioritaria per l'ente motociclistico che non può rinunciare ad una gara titolata.

Lo propongono De Tomaso e altri duecento industriali

## LURAGHI Presidente Confindustria?

MODENA - Il siluramento di Luraghi da presidente dell'Alfa Romeo è, per cert'uni, una patata che scotta troppo in giorni di attesa per decisioni governative sui gravi problemi automobilistici del momento.

C'è però ALESSANDRO DE TOMASO che, come al solito, in fatto di coraggio dà un bellissimo esempio, tanto che la sua risposta è stata esplicita, convinta, ferma. Sorprenderà? Tutt'altro. E' una conferma del giudizio che unanimemente si dà in Italia e all'estero di Giuseppe Luraghi. « Io avrei una formula — ci dice De Tomaso — per dire chi è Luraghi ed è questa: la formula è Giuseppe Luraghi, il più grande presidente dell'Alfa Romeo che in quattordici anni di lavoro ha dato un contributo eccezionale non soltanto alla azienda posta nelle sue mani, ma alla economia del Paese. Quindi la formula per l'Alfa Romeo è Giuseppe Luraghi ».

Quanto ha dichiarato in stima e ammirazione, De Tomaso nei confronti dell'ex Presidente dell'Alfa, potrebbe avere anche un riferimento al distacco delle aziende Benelli e Guzzi dalla Confindustria. Non è stata una decisione impulsiva, come il temperamento di De Tomaso potrebbe far supporre negli amici che lo conoscono, ma un atto lungamente meditato. Chi è vicino a De Tomaso sa che non è da oggi il suo dissenso nei confronti di una politica economica della Confindustria da lui ritenuta non adeguata ai tempi; una Confindustria « che è venuta progressivamente perdendo di peso e di importanza nel contesto economico, politico e sociale del nostro Paese, rinunciando sostanzialmente alle funzioni che le spettano come portatrice delle necessità degli imprenditori italiani che vuol dire la parte determinante e insostituibile della economia italiana ».

De Tomaso, probabilmente, si riferisce al legame politico della Confindustria che ha perso in realtà, in attività autonoma e in alternativa con gli organi del Governo, da qui il franamento della politica sindacale che sarebbe dovuto « alle manovre e alle necessità dei pochi gruppi più grossi ».

Con l'accento alla « politica sindacale frammentaria e ottusa senza nessuna aggressività verso i bisogni della società italiana » De Tomaso prende posizione certamente anche a favore di certe situazioni sindacali che, nell'interesse reciproco, cioè delle imprese e dei lavoratori avrebbero potuto comportare vantaggi e non sgratolamenti nell'assetto industriale.

Basta prendere nota di alcuni passi della comunicazione interna affissa allo stabilimento di auto a Modena per avere conferma delle finalità di De Tomaso: « C'è una forte diminuzione della richiesta dei nostri prodotti; però in mezzo alle gravi difficoltà del settore, le nostre macchine, per ragione della nostra filosofia di vendita e produzione fatta a suo tempo nel 1969, soffrono in modo molto minore all'urto della crisi. Noi non vediamo in un immediato futuro la possibilità di Cassa integrazione o mancanza di lavoro; se i nostri fornitori non ci faranno mancare il materiale possiamo essere tranquilli. Certamente ci aspettano tempi difficili e duri, ma se li affronteremo con decisione e con la volontà di lavoro, li supereremo come abbiamo fatto sempre da quando esiste la 'De Tomaso' ».

Benelli e Guzzi, dunque, sono fuori dalla Confindustria, ma pare che De Tomaso, in questa sua azione, abbia un seguito. Si dice negli ambienti qualificati che addirittura circa 200 fra industrie medie e piccole siano sulla stessa linea dell'imprenditore disidente. Una forza, allora, che — per quanto ci dicono alcuni — potrebbe veramente determinare qualcosa di importante e di nuovo per una più efficiente Confindustria, mentre si stanno proponendo i nuovi quadri. De Tomaso, peraltro, potrebbe essere su una linea condivisa da grossi complessi-guida della industria indipendente italiana.

Addirittura si tratterebbe di un piano preordinato e che avrebbe come principale miraggio il rilancio di Giuseppe Luraghi indicato come candidato alla successione di Lombardi alla presidenza della Confindustria. Sarebbe veramente clamoroso che si volesse dare una immediata risposta ai politici!

m. m.



Accuse, smentite e controaccuse tra AC e REGIONE scaldano lo sport automobilistico palermitano dopo la rivolta PILOTI: intanto qualcosa si muove con la Commissione Autodromo

# La verità scotta a Palermo

LETTERA DEL PRESIDENTE DELL'A.C. PALERMO AVV. NINO SANSONE:

Leggo nella pagina dedicata alle «Cronache dello sport» di martedì 29 gennaio un pezzo a firma di Giuseppe Corona che invito a far smentire poiché il contenuto dello stesso non corrisponde al vero ed è lesivo della dignità dell'ente che ho l'onore di presiedere, di quella del suo consiglio direttivo e della mia personale. Vittima dell'assenza dai lavori dell'assemblea dei soci dell'Automobile Club di Palermo di domenica scorsa, Corona la definisce «tempestosa», parla di «rivoluzione», di «lotte interne di potere», di «dibattito violento», di «A.C. spaccato», di contestazione che a tratti ha fatto temere che ne potessi essere personalmente travolto.

Si è trattato al contrario di un civile, democratico, costruttivo dibattito sul futuro più immediato dello sport automobilistico per quanto attiene alle gare organizzate dal sodalizio palermitano. La cordialità del dibattito risulta dalla registrazione dei lavori dell'assemblea che tengo a tua disposizione.

Mi preme in maniera particolare che siano smentite le seguenti dichiarazioni che mi vengono attribuite dall'articolista: ① «Se la Targa Florio è morta si deve al presidente della CSAI Rogano». ② «Autodromo. Se ancora nulla si è fatto la colpa è della Regione e del clamoroso tradimento dell'assessore Macaluso che ha voltato le spalle all'Automobile Club dopo le promesse cavate fuori nella conferenza stampa dell'aprile dell'anno scorso».

Le superiori affermazioni non sono state da me fatte né durante l'assemblea soci né in altra sede. Tengo anzi a ribadire che l'assessore Macaluso, lungi dal voltare le spalle all'Automobile Club, ha sempre assicurato il suo interessamento fattivo e concreto sia per la Targa Florio sia per l'autodromo.

I problemi sono stati e restano due: l'autodromo come infrastruttura sportiva e la Targa Florio come tradizione e leggenda che i tecnici (compresi i piloti) vedono ormai solo in autodromo e gli appassionati vorrebbero ancora mantenere lungo il classico circuito madonita.

Se l'on. Macaluso ha manifestato la sua propensione per il mantenimento della Targa Florio su strada, non ha con ciò di certo voltato le spalle all'A.C. di Palermo né rinunziato all'autodromo, ma ha ritenuto di rendere omaggio, con la sensibilità di un madonita e quindi di un irriducibile appassionato della Targa tradizionale, alle centinaia di migliaia di sportivi che non riescono a vedere la corsa come un fatto commerciale e tecnologico, ma la vedono ancora come Vincenzo Florio la concepì ed attuò.

## Il numero giusto per iscriversi a CASALE al corso-commissari

CASALE - E' in piena organizzazione il corso, previsto all'Autodromo di Casale, per Commissari di Pista, della durata di due o tre giorni, che si svolgerà a metà febbraio sotto la docenza di Ottorino Maffezzoli. Il corso comprenderà lezioni teoriche e pratiche, con vetture in pista, chiunque può partecipare purché sia appassionato d'auto e abbia «riflessi da pilota».

In precedenza era stato annunciato un errato numero telefonico. Quello esatto, corrispondente all'Autodromo di Casale è 0142-4769 a questo numero gli interessati potranno avere maggiori particolari. Il proprietario del numero telefonico comunicato erroneamente in precedenza a furia di ricevere telefonate e richieste di informazioni, sull'orlo dell'esaurimento, ha deciso di iscriversi anche lui al corso di commissario...

PALERMO - Allegro, andante con brio, toccata e fuga. Il minuetto delle precisazioni e delle smentite dopo la movimentata ma costruttiva assemblea dei piloti palermitani dello scorso 27 gennaio procede suscitando reazioni a catena e non poche perplessità tra gli sportivi più attenti, che toccano con mano uno stato di disagio che si protraggono ormai da qualche tempo e che forse, proprio da questa salutare «contestazione» di base (con buona pace del tanto auspicato processo di democratizzazione del nostro sport automobilistico) troverà la via della chiarezza e di un possibile e auspicato rilancio dell'automobilismo agonistico nella Sicilia occidentale.

La notizia dell'assemblea palermitana (riportata anche dall'agenzia ANSA e ripresa in Italia e all'estero dal quotidiano francese «l'Equipe») ha avuto vasta eco, soprattutto sui giornali siciliani. In particolare il quotidiano catanese «La Sicilia» aveva informato i propri lettori (che negli anni passati hanno vissuto da vicino problemi analoghi per la stasi di iniziative sportive dell'AC Catania) su quanto era avvenuto a Palermo, riportando un panorama abbastanza completo e dettagliato di quanto era stato detto nelle riunioni del 27.

Ma, a qualche giorno di distanza, il giornale etneo ha ricevuto puntuali due lettere di smentita su quanto pubblicato: una è firmata dal presidente dell'AC di Palermo, avv. Nino Sansone, l'altra è dell'assessore al turismo della regione siciliana (che avrebbe dovuto finanziare in massima parte lo erigendo autodromo delle Madonie), Pasquale Macaluso.

E' interessante notare che le due lettere (che riportiamo integralmente a parte) si contrappongono l'un l'altra. Macaluso infatti accusa di gravi ritardi e inadempimenti l'AC Palermo (invitando il sodalizio palermitano a muoversi al più presto «a nome del mezzo milione di spettatori che hanno per anno hanno assistito entusiasti alla Targa Florio e per conto di tutti gli altri sportivi siciliani, del resto d'Italia e stranieri») mentre Sansone dal canto suo nega di aver accusato la regione di aver «mollato» l'autodromo o Rogano di aver «mollato» la Targa Florio.

Un bel pasticciaccio come si vede, soprattutto perché il giornale siciliano mette tutti... in disaccordo riportando alcune frasi pronunciate da Sansone e da Macaluso, prima alla conferenza stampa di presentazione dell'autodromo (aprile '73), e poi all'assemblea palermitana del 27 gennaio.

In particolare «La Sicilia» conferma lo stato di crisi del settore sportivo dell'AC Palermo con le sintomatiche dimissioni della commissione sportiva (in blocco) e di due membri del consiglio direttivo; conferma il sospetto evidenziato da Sansone che la Regione non credesse più tanto nell'autodromo quando ha detto in assemblea dei soci che:

«L'assessore Macaluso ha detto che l'autodromo va fatto, sì, ma si deve aprire una volta l'anno per fare uscire le macchine che devono fare la Targa Florio sul vecchio circuito... Quando voi (i piloti interroganti, n.d.r.) mi dite: «Pare che la Regione non voglia più finanziare l'autodromo» io vi rispondo e vi dico: sono informato del perché: l'autodromo è visto in funzione di attentato alla Targa Florio nella sua cornice tradizionale. Questo è il problema...»

Analoghe precisazioni sono state fornite alla smentita su Rogano, visto che Sansone ha citato in pubblico un'intervista del presidente CSAI al giornale dell'ACI «L'Automobile», dopo la riunione di Indianapolis e che il mancato assolvimento di quegli impegni post-americani è stato dall'AC

LETTERA DELL'ASSESSORE REGIONALE AL TURISMO, PASQUALE MACALUSO:

Ho letto non senza disappunto sul suo giornale il servizio di Giuseppe Corona in pagina sportiva dell'edizione del 29 gennaio dal titolo «Targa, Rally di Sicilia o autodromo, cosa salverà l'AC Palermo?».

Nel contesto sono riportati riferimenti del tutto infondati e facilmente smentibili sul lento iter per la realizzazione dell'autodromo sulle Madonie dove si pensa di trasferire la Targa Florio non più consentita sul vecchio, glorioso circuito, quale prova mondiale.

Il fatto è che, nel gioco delle parti classicamente pirandelliane, in Sicilia è frequente quanto inusitato il capovolgimento di situazioni e responsabilità. La verità anche in questa vicenda non è tale e quale è stata rappresentata nell'assemblea dei soci dell'AC. E' proprio all'AC di Palermo abbiamo chiesto e chiediamo nuovamente di promuovere ogni iniziativa per accelerare tempi tecnici della realizzazione dell'autodromo.

Lo facciamo a nome del mezzo milione di spettatori che anno per anno hanno assistito entusiasti alla Targa Florio e per conto di tutti gli altri sportivi siciliani, del resto d'Italia e stranieri che seguivano con ammirazione e spirito agonistico la più antica corsa automobilistica del mondo.

Tra l'altro colgo l'occasione per segnalare un pericolo: il finanziamento dell'autodromo, per la parte di competenza regionale come fu da me precisato, e come la giunta di Governo accettò, avverrà su fondi ex art. 38. Le somme — è noto — sono disponibili e il Governo si appresta a ripartire i relativi stanziamenti.

Occorre quindi far presto perché il progetto dell'autodromo sia finalmente ultimato, e dunque in grado di essere approvato. Da parte mia c'è una conferma: non esiterò nel firmare il decreto di finanziamento.

L'Assessorato Regionale per il Turismo, questa è l'unica vera verità, non ha ricevuto fino ad ora né i progetti esecutivi di dettaglio, né una formale quanto indispensabile richiesta di finanziamento. Agli atti della mia amministrazione esiste soltanto un progetto di massima privo finanche dell'indicazione dell'area da prescegliere; esso è accompagnato da una lettera dell'AC di Palermo a firma del suo presidente. Nella lettera «per l'esame, l'approvazione ed il finanziamento» non vi è alcuna puntualizzazione tecnica.

Ho sollecitato più volte l'AC di Palermo a fornire al mio assessorato l'ulteriore documentazione. Sicché oggi appare più che giustificato il acceso risentimento degli sportivi per il ritardo delle procedure. Per quanto mi riguarda, sono dalla loro parte.

Sull'autodromo da costruire e sulla sopravvivenza della Targa Florio come competizione qualificata che torni ad essere valida per il campionato del mondo marche, bisogna puntare con la massima decisione alla realizzazione dell'autodromo. Ma nel contempo si dovrà fare di tutto, a livello ACI e CSAI perché temporaneamente a qualunque costo sia garantita alla Sicilia la continuità della Targa Florio quale prova titolata del mondiale marche.

Bisognerà inoltre, così come convenuto nella conferenza stampa dello scorso aprile, che il classico circuito della «Targa» sia utilizzato per una gara automobilistica qualificata e di rinomanza internazionale.

Preciso infine che i 100 milioni di lire stanziati dalla giunta di Governo su mia proposta, a tempo di record, appena cinque giorni dopo la conferenza stampa dell'11 aprile scorso, come tutti sanno non servono alla costruzione della pista, bensì all'inizio delle procedure di esproprio di quei terreni che l'AC di Palermo avrebbe dovuto indicare con i necessari supporti tecnici. C'è ritardo, pertanto ed io che sulle Madonie sono nato, me ne rammarico. Il fatto, però, è che mirare su falsi obiettivi non è mai utile alla ricerca della verità.

Palermo «stigmatizzato con lettere di fuoco che sono agli atti».

Infine «La Sicilia» ricorda che Sansone si era impegnato in aprile del '73 a completare gli espropri dei terreni entro lo scorso anno per iniziare i lavori in gennaio '74, mentre ancora la regione non sa neppure dove questo benedetto autodromo deve sorgere.

In definitiva il bubbone è proprio scoppiato, ed è bene che sia stato così, perché è meglio parlar chiaro ed uscire dall'equivoco se si vuole intraprendere (ma bisogna riconoscere che nel caso dell'AC Palermo si deve dire «riprendere») una strada costruttiva e concreta. Ancora una volta dunque la volontà e l'impegno dei piloti e degli sportivi hanno sbloccato una situazione che stava cristallizzandosi pericolosamente. Né l'AC Palermo, né l'assessorato, tanto pronti adesso a mettere i puntini sulle «I», avevano sentito il bisogno, prima di venir sollecitati e responsabilizzati dalla base, di informare i protagonisti attivi di questo sport dei ritardi e dei motivi che li stavano causando.

Adesso qualcosa si muove. Martedì si dovrebbe insediare la «commissione autodromo» venuta fuori proprio nel corso dell'assemblea del 27 gennaio mentre finalmente la macchina del «Rally di Sicilia» si è messa in moto. E' stato stilato il regolamento, è stato stabilito il percorso. Quasi certamente si farà una sola tappa di circa 700 Km (tutto asfalto) con partenza da Cefalù venerdì sera e arrivo al sabato pomeriggio. Già qualche nome altisonante (e non solo italiano) avrebbe fatto le proprie «avances».

E' anche questo un segno positivo che va accolto con soddisfazione e che potrebbe smentire la ventilata nuova vocazione aero-turistica dell'AC Palermo, legittimamente orgoglioso di organizzare voli charter Palermo-New York con centinaia di partecipanti e Jumbo Jet a go-go (tanto da riservare una parte della sua nuova sede a un ufficio della CIT), ma noto nel mondo solo perché ha organizzato per anni (fra l'altro assolvendo a un preciso obbligo statutario) una gara gloriosa che si chiama Targa Florio.

g. m.

# ANCAI (inquieta) ai premi

MILANO - Importante riunione, la scorsa settimana, del consiglio direttivo dell'ANCAI, associazione nazionale corridori automobilistici italiani, nel corso della quale si doveva anche decidere l'elenco di piloti cui distribuire, nelle varie forme, gli 11 milioni di lire che costituivano l'ammontare del premio 1973.

Vi è stato un sorprendente «distinguo» di alcuni consiglieri nei riguardi della decisione presa dall'Associazione Piloti Rallies di entrare in massa fra le file dell'ANCAI, pur mantenendo ovviamente la loro particolare finalità associativa. Sorprendente soprattutto ora, mentre si cerca di incentivare al massimo le associazioni dei licenziati italiani all'unica categoria che si è data veramente da fare per loro in questi ultimi anni.

A prescindere da ciò, il gruppo dei rallies è stato accolto a braccia aperte ed in seno all'ANCAI è stato scelto Tecilla quale rappresentante dell'APR. Nel consiglio direttivo dell'ANCAI c'è anche la novità di de Adamich, che è stato infatti creato consigliere.

Si è avuta anche la sorpresa di constatare una certa ostilità nei confronti di Pianta, il cui unico torto è stato forse quello di essere sicuramente il più attivo e quello con le idee più concrete in seno al consiglio, specie dopo il forzato rarefarsi, per motivi di salute, dell'ing. Ceard, cui vanno i nostri migliori auguri di pronto ristabilimento.

Ultima novità di questa riunione, ma non meno importante, la presenza per la prima volta del rappresentante dell'Automobile Club d'Italia in seno all'associazione piloti, e cioè Nino Vaccarella, che si è subito schierato dalla parte giusta difendendo Pianta dalle gratuite accuse.

Per quanto riguarda i premiati per l'anno 1973, l'ANCAI ha assegnato i premi di eccellenza, intitolati ad Alberto Ascari, Eugenio Castellotti e Luigi Musso, a Merzario, Munari e Brambilla, riconoscendo in loro i migliori in assoluto dell'annata trascorsa. Vi sono poi altri 84 nomi, fra i quali praticamente tutti i protagonisti del 1973. Quelli che mancano si deduce che non fossero in regola con l'associazione. La premiazione avrà luogo sabato 16 febbraio, a Milano, presso il Museo della Scienza e della Tecnica, in via S. Vittore 21, alle ore 16, dopo l'assemblea annuale dell'ANCAI.

Premio «Ascari Castellotti Musso» ai tre migliori corridori italiani 1973: Arturo Merzario, targa d'oro e diploma «al miglior corridore italiano dell'anno»; Sandro Munari, targa in oro e diploma; Vittorio Brambilla, targa in oro e diploma.

Premio «Lorenzo Bandini», medaglia d'oro e L. 100.000 cadauno (in ordine alfabetico): Lella Lombardi, Bozzetto, Ciccozzi, Flammini, Mantova, Monti, Rombolotti, Rossi, Turizino, Vargù.

Premio per «Formula 2»: Vittorio Brambilla, L. 200.000 e medaglia d'oro.

Premio per «Formula 3»: Carlo Giorgio, L. 150.000 e medaglia d'oro; Lire 100.000 e medaglia d'oro a: Cinotti, Colombo, Francia, Francisci, Pesenti Rossi.

Premio per categoria «Gran Turismo»: Casoni, L. 150.000 e medaglia d'oro; L. 100.000 e medaglia a: Artina, Bonomelli, Fossati, Paleari, Pezzella, Schon.

Premio per categoria «Turismo»: Amighini, L. 150.000 e medaglia d'oro; Lire 100.000 e medaglia a: Chiapparini, V. Ciardi, Colzani, Finotto, Galimberti, Galmozzi, «York», «Piero», Ricci, «Tatog», Valerio.

Premio per «Sport»: Nesti, L. 250.000 e medaglia d'oro; L. 150.000 e medaglia a: Gagliardi, Morelli, «Pokey»; Lire 100.000 e medaglia a: Facetti, «Gianfranco», Scola.

Premio per «Formula Italia»: L. 100.000 e medaglia d'oro, G. Martini, Ghinzani, Zorzi.

Premio per i corridori «850»: Lire 100.000 e medaglia d'oro, Rampinini, Raggiolo, Avati.

Premio per i corridori «Formula Monza»: L. 100.000 e medaglia d'oro, Cavallini, Ottini.

Premio per i corridori «Rallies Internazionali»: L. 100.000 e medaglia d'oro, Donatella Tominz, Ballestrieri, Ambrogetti, Barbasio, Brai, Bisulli, Cambiagli, Verini. Ai «navigatori»: L. 100.000 e medaglia d'oro, Gabriella Mamolo, Marga, Mannucci, «Rudy».

Premio per i corridori «Rallies Nazionali»: L. 100.000 e medaglia d'oro, Serena Pittoni, Bacchelli, Canè, Pittoni, Polese.

Premio per i corridori «Turismo e Gran Turismo CSAI»: medaglia d'oro, Bianchi, Marino, Ripani, Stefanelli.

Premio «Regolarità»: medaglia d'oro, Luigina Imerito, Pavanello, Pertusio.

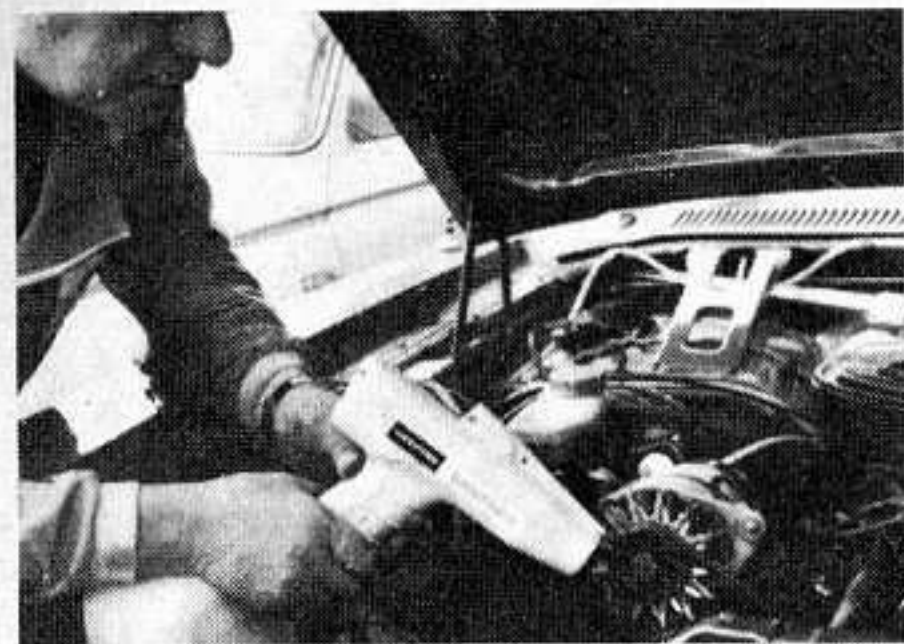
Premio per attività all'estero, medaglia d'oro (in ordine alfabetico) a: de Adamich, Donà, «Pal Joe», «Pam», Pica, Serblin, Tondelli.

Premio «Felice Nazzaro» per un gesto di generosità sportiva, medaglia d'oro a: Raffaele Pinto e Gianfranco Ardizola.



## La frizione di avviamento

● La TOYOTA ha cominciato la vendita sulle vetture della serie Crown di un nuovo dispositivo con la sigla EASS, che significa Engine Automatic Stop and Start System, cioè sistema automatico di arresto e di avvio del motore. Il dispositivo ha la funzione di spegnere il motore quando la vettura si ferma per più di un secondo e mezzo; si riaccende quando si preme il pedale della frizione. Durante le prove si è rivelato che il consumo di carburante cala dal 10 al 15 per cento.



LONDRA - Una delle novità presentate recentemente al Salone del motore di Earls Court a Londra, è questo «SOLAFLASH», un congegno che con il suo intenso raggio luminoso, permette, anche sotto la luce del sole, di illuminare particolarmente le scale indicative per la messa in fase dei motori. Il «Solaflash» è dotato di circuiti compatti senza parti in movimento, è facile da maneggiare ed è completamente isolato. Fruisce di energia a 12V.

● Pare che la MOBIL OIL abbia speso, in un'asta federale, la somma di 271 milioni di dollari (oltre 184 miliardi di lire) per ottenere la concessione di esplorare, per ricerche petrolifere, una parte della zona orientale del Golfo del Messico. Potrebbe anche essere una spesa inutile visto che la zona non è mai stata perforata e che il pozzo produttivo più vicino si trova a circa 80 km. di distanza.

## Le auto collettive

● La crisi energetica ha aguzzato l'ingegno di molti automobilisti: infatti, gli operai della FORD-COLONIA hanno collettivizzato l'uso dell'automobile, usando in comune e a turno le proprie vetture. Questo uso, già praticato del resto nel Messico con il taxi in comune, si sta estendendo anche ai singoli caseggiati nei quali gruppi di quattro-cinque inquilini, con lievi sacrifici di comodità e d'orario, riescono ad ottenere un notevole risparmio.

● In FRANCIA si pensa di rendere obbligatoria la visita medica per ottenere la patente di guida, perché è risultato che soltanto un terzo delle persone che ne è in possesso può essere considerato totalmente adatto alla guida di un'automobile.

● L'AUTOVAK, salone internazionale degli accessori e degli impianti per autorimesse ed officine, che doveva avere luogo ad Amsterdam dal 21 al 27 marzo, è stato rinviato a data da destinarsi nel 1975. La decisione è stata presa in relazione alla crisi energetica.

● Nel 1973 la SKODA ha battuto il proprio record di vendite in Italia, avendo immesso sul mercato 3.019 unità, ovvero tutte quelle importate dalla Motorest. Per il 1974, nonostante un contenuto aumento del prezzo, la SKODA pensa di affermarsi ulteriormente per la qualità delle vetture messe in vendita. Ecco il nuovo listino prezzi, IVA compresa: SKODA 100, L. 1.030.000; SKODA 100 L, L. 1.110.000; SKODA 110 LS, L. 1.225.000; SKODA 110 R, L. 1 milione 350.000.



**LE PROSSIME GARE** 17 febbraio - PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 2. prova Torneo dei Campioni; 24, PISTA GIALLA - Giulianova - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova Campionato d'Abruzzo - 3 marzo - PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 3. prova Torneo dei Campioni; 3, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 10, PISTA ROMEA - S. Giuseppe - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 10, PISTA OTTAVA - Sassari - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 1. prova Campionato della Sardegna; 17, PISTA D'ORO - Roma - gara naz. cl. 100 e 125 cc, 4. prova Tornei dei Campioni; 17, PISTA S. PANCRIZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

N.B. Le gare sono tutte previste nei giorni festivi. Qualora perdurasse il divieto di circolazione s'intendono anticipate al sabato con il seguente orario:

ore 10,00-12,00 prove libere e verifiche

ore 13,00-13,30 tempi di qualificazione

ore 13,30-17,30 inizio e termine gare

Si accendono anche pretestuose rivalità in vigilia di calda stagione

# Invito alla modestia

Un discorso chiaro, esplicito, è necessario per una stagione agonistica, che a seguito del quasi rivoluzionario di un ambiente sportivo per il passato, se non equilibrato, certamente compassato, si annunzia difficile, tesa ed in un certo senso oltre che polemica, fortemente chiacchierata a sproposito.

In questo inizio di stagione incide anche l'austerità, che manda subito alla ribalta i più dotati, i più protetti ed i più accasati. Le difficoltà di ogni ordine, mettono a contatto diretto i «superman del karting» senza quella fascia di altri piloti validi, validissimi, ma per il momento assenti che era un diaframma e spesso un elemento di rottura.

L'apertura della stagione ha messo a nudo quelle che potrebbero essere le pecche del quasi professionismo, del resto comune ormai a tutti gli sports, ed ancora più tale fenomeno potrà essere osservato nella prossima gara sulla Pista d'Oro, quando le formazioni scenderanno quasi al completo per saggiarsi le vicende. Un vertice, quindi, che si distacca profondamente ed anche drasticamente da una massa, che restando omogenea e compressa, ha bisogno di evadere e di trovare spazio agonistico.

E' un problema che già si avverte nell'aria e che se assumerà proporzioni da far saltare i contatti sportivi, da studiare e risolvere con opportuni accorgimenti. La polemica inoltre già dilaga prima ancora che i responsi delle prime gare diano i probanti risultati per cominciare a tirare i conti. Tantano in qualche ambiente troppi galli, e le conseguenze non possono essere che negative.

Sentiamo dire in giro di piloti, che senza aver ancora coniugato il verbo «vincere» sono già nelle formazioni nazionali. Si annunziano rivalità sportive e tanto va bene, anzi benissimo, ma anche rivalità di non sopite aspirazioni, a fronte di risultati del passato poi non eclatanti. Giovani e giovanissimi che premono e vorrebbero senza

il necessario rodaggio e senza acclimatarsi, scalzare i meno giovani. Tutti campioni lo sport li vorrebbe, ma campioni sui campi di gara e non nei vari clan.

E' un ambiente che necessita condurre con molta fermezza, e con una certa energia sin dalle prime battute, senza nulla concedere alle distrazioni... e ancor meno alle irregolarità. L'ambiente direttivo è ben preparato anche dal punto di vista tecnico e rimarrà ben poco spazio, anzi quasi niente, per coloro che ancora hanno in animo di essere più furbi.

Le gare a livello agonistico e sportivo di rilievo, sono molte. L'attività internazionale varia e pesante. C'è spazio per molti e per tutti. In aggiunta poi i rilevanti premi, specie per i Campionati di Scuderia, hanno in un certo senso acuito interesse e scatenato, sia nella classe 100 cc. che nella 125 cc. una vera rincorsa per unire ed unirsi a piloti di vaglia. Ci sono in sostanza tutti i dati positivi per una stagione sportiva brillante, ma affiorano già le remore, che la potranno rendere contraddittoria, ed in qualche settore negativa. A fronte di tutto, ci vorrà una conduzione lineare, rispettosa di ogni interesse sportivo, ferma nel rispetto di una reciproca libertà d'azione, ed operante senza pause né vuoti.

E' il compito che la Federazione si accinge ad espletare, dopo una preparazione tecnica e sportiva non comune. Un compito severo, ma necessario.

Il concetto è quello di prevenire e non reprimere, anche perché lo sport inteso come palestra di lealtà, deve poter avere bisogno solo ed unicamente di buon senso reciproco. Son quasi in trenta e più i piloti aspiranti alle varie formazioni nazionali, è questo nucleo, che si darà battaglia senza alcun riguardo in ogni occasione ed in ogni gara. Troppi gli aspiranti, ed è un bene, ma sarà difficile ed estremamente delicato poi selezionare.

Diremo nel prossimo numero dell'attività internazionale.

## CONCLUDIAMO la documentazione

# Il regolamento del Campionato Scuderie 125

ROMA - Per il nuovo Campionato Scuderie classe 125 cc è stato varato il seguente regolamento:

1 - Il Campionato Italiano Scuderie 1974 cl. 125 cc avrà svolgimento in 5 prove delle quali l'ultima obbligatoria per aver diritto alla classifica finale.

2 - Vi possono partecipare tutti i Sodalizi sportivi riconosciuti (Karting Club, Scuderie, Team) in possesso della licenza di concorrente 1974 (persona giuridica o persona fisica) identificata nel Presidente o Direttore Sportivo della Scuderia.

3 - Le Scuderie dovranno essere formate da 4 piloti così suddivisi: 2 piloti di 1. categoria; o di 1. categoria superiore; 2 piloti di 2. categoria. Non è consentito l'accoppiamento dei seguenti piloti di 1. categoria o di 1. categoria superiore, perché dichiarati «teste di serie» onde equilibrare il più possibile i valori agonistici: Vitali Marino, Giardinieri Silvano, Perlini Luciano, Gardelli Franco, Costanzo Vincenzo Sr., Silvestri Bruno, Pavesi Umberto, Perego Roberto, Baroni Gianfranco, Cavaciuti Giuseppe.

4 - E' vigente per i piloti iscritti al Campionato Italiano Scuderie il disposto dell'art. 79 del R.N.S.

5 - Saranno formati a cominciare dal sesto giro i piloti doppiati. Pertanto i piloti fermi per avaria o altra causa, dopo il sesto giro e doppiati, è inutile che riprendano le gare. Detti piloti saranno classificati secondo i giri compiuti.

6 - Le Scuderie avranno diritto a classifica solo se potranno sommare i punteggi di almeno 3 piloti.

7 - Ogni categoria di piloti disputerà due manches a punteggio. La relativa classifica finale determinerà la classifica finale. Saranno disputate manches eliminatorie e recupero solamente per quelle categorie che annovereranno partenti oltre il limite di agibilità dei tracciati, limite che per le prove di Campionato è aumentabile di quattro. I piloti del recupero non ammessi alle finali saranno classificati dopo l'ultimo classificato e secondo l'ordine d'arrivo.

9 - Punteggi: a) le penalità per le manches eliminatorie: 0, 2, 3, 4 e così di seguito aumentando di una unità; b) la classifica finale così redatta, ad ogni conduttore sarà attribuito un punteggio a diminuire: 50, 49, 48, 47 e così di seguito.

10 - Classifica Scuderie per ogni prova: sarà determinata dalla somma del punteggio dei quattro piloti, o di quelli classi-

ficati, non inferiore a 2).

11 - Classifica finale Scuderie: risulterà vincitrice del Campionato Italiano Scuderie 1974 la Scuderia che avrà totalizzato il maggior numero di punti in quattro delle cinque prove e che abbia preso parte all'ultima prova.

12 - Punteggio di presenza: è di 10 punti per ogni prova ed è sommabile per ogni prova.

13 - Punteggio prove cronometrate: anche per le prove cronometrate di ogni prova sarà assegnato un punteggio a scalare avendo come base il numero delle Scuderie presenti nella prova, es: 15 partenti tanti punti disponibili. La classifica sarà redatta sommando i tempi dei quattro piloti titolari. Le Scuderie partenti con tre piloti saranno accodate. Il punteggio assegnato a decrescere di un punto.

14 - Ex-aequo: a) classifica finale delle manches: sarà dichiarato vincitore il pilota che avrà riportato la migliore posizione nella seconda manche; b) in caso di parità fra due o più Scuderie nella classifica finale, redatta come stabilito dagli artt. 11, 12 e 13 della presente circolare, sarà presa in considerazione la quarta prova. Ulteriore parità darà luogo a sorteggio.

15 - Posizione di partenza: a) la classifica della Scuderia nei tempi di qualificazione determinerà le posizioni di partenza in senso alternato dei piloti nella prima manche; b) nella seconda manche, secondo l'ordine di arrivo della prima.

16 - Reclami: secondo le norme in vigore, possono essere presentati solo dal Direttore Sportivo della Scuderia od in mancanza, dal pilota capo-equipe. Tassa di reclamo L. 20.000 (ventimila) restituibile in caso di accettazione.

17 - Sanzioni: ogni infrazione sportiva o tecnica, ivi compresa la responsabilità oggettiva del pilota per il contegno dell'Assistente Tecnico, sarà convenientemente repressa. Il trasgressore, indipendentemente dalle sanzioni disciplinari previste dal R.N.S. e R.N.N.K. penalizzerà la Scuderia di 20 (venti) punti.

18 - Iscrizioni: le iscrizioni dovranno essere inviate, compilando l'unito modulo, alla Federazione Italiana Karting - Via Solferino 32 - 00185 ROMA entro e non oltre il 28 febbraio 1974. Tassa di iscrizione L. 80.000 (ottantamila). Non saranno ritenute valide iscrizioni non accompagnate dalla relativa tassa. Si precisa che l'intero importo sarà devoluto al monte premi.

19 - Monte premi parziale e finale - Campionato Scuderie: Abbinato al Campionato Scuderie è il Trofeo «Gabbiani» dotazione 1 Trofeo e L. 1.000.000 (un milione); a) premiazione per ogni prova: coppe o trofei sino alla Scuderia 8, classificata. Inoltre due premi di presenza a sorteggio di L. 50.000 cadauno. Si precisa che di prova in prova dal sorteggio saranno eliminate le Scuderie già vincitrici; b) premiazione finale: 1. Scuderia class. Coppa FIK, Trofeo Gabbiani e Titolo; L. 200.000 dotazione Gabbiani; L. 100.000 dotazione FIK. 2. Scuderia class. Coppa FIK, L. 200.000 dotazione Gabbiani, L. 100.000 dotazione FIK. 3. Scuderia class. Coppa FIK, L. 100.000 dotazione Gabbiani, L. 75.000 dotazione FIK. 4. Scuderia class. Coppa FIK, L. 100.000 dotazione Gabbiani, L. 50.000 dotazione FIK. 5. Scuderia class. Coppa FIK, L. 50.000 dotazione Gabbiani, L. 50.000 dotazione FIK. Dalla 6. alla 10. Scuderia class., come sopra.

A tutti i partecipanti oggetto ricordo. Le Scuderie per aver diritto alla premiazione previste dal Trofeo Gabbiani devono essere associate alla Federazione unitamente ai piloti che la compongono.

20 - Per ogni prova sarà diramata in tempo utile apposita circolare per precisare la dinamica e gli orari.

21 - Per tutto quanto non previsto nella presente circolare valgono le norme generali del Regolamento del Campionato Scuderie e Marche 1974, il R.N.S. ed il R.N.N.R.

22 - La Federazione Italiana Karting d'accordo con gli organizzatori si riserva il diritto di apportare quelle modifiche che eventi o circostanze particolari dovessero rendere necessarie.

## L'EUROKART (con queste regole) al via in Francia

Il via all'attività sportiva internazionale sarà data in aprile sulla pista francese di Thiverval, con la prima prova dell'Euro Kart - 3. Coppa dei Campioni. Cresce ed espatria così la Coppa dei Campioni, con la terza edizione per diventare, se già non lo è, una classica internazionale che per raggruppare l'élite del karting europeo nella sua totalità, non diciamo che sia più valida di prove europee e iridate titolate, ma certamente più sentita e più sportivamente aperta a qualsiasi soluzione.

La FIK e le Case costruttrici europee, fin dal loro nascere hanno voluto dare ad essa un'impronta precisa e del tutto differente dalle solite gare internazionali sia pure ad alto livello agonistico.

Cresce ed espatria per divenire nel prossimo futuro prova del Campionato Marche d'Europa. Nel 1975 infatti sarà possibile arrivare a tanto, dopo la costituzione su scala europea dell'Associazione Costruttori, alla quale la stessa CIK-COI, ha dato il suo placet internazionale.

Il riconoscimento ufficiale dell'Associazione Costruttori, oltre ad una valida ragione di rappresentanza in seno al massimo consesso karting ed una spinta per avere certezze tecniche non sofisticate da interessi, vale più che altro ad imprimere al settore europeo un nuovo corso, fatto di realtà e di senso organizzativo.

La seconda prova, naturalmente, sulla Pista Azzurra di Jesolo, che ha tenuto a battesimo la Coppa dei Campioni. Di massima, la regolamentazione ricalcherà quella delle prove precedenti, prevedendo solo classifica abbinata e monte premi unico. Naturalmente un monte premi abbastanza dovizioso ed eclatante.

● il vincitore della Coppa dell'anno precedente;

● i Campioni del Mondo degli ultimi 3 anni;

● i Campioni delle Nazioni Europee (classe internazionale e nazionale) degli ultimi tre anni;

● i componenti le rappresentative vincitrici del Trofeo dei Paesi Latini;

● i Campioni Nazionali di 1. e 2. categoria degli ultimi tre anni;

● un pilota italiano per ogni Casa costruttrice (motori e telai) che abbia motori omologati FIA e telai omologati CSAI-FIK per il 1974;

● un pilota straniero per ogni Casa costruttrice straniera ad discrezione della stessa (motori e telai).

## Show romano in prova del «mago» Baroni

Sulla Pista d'Oro di Roma, che volente o nolente per una certa ritrosia nordica, sta diventando ed ancor più lo sarà nel prossimo futuro, il realistico banco di prova di motori e telai, ed il teatro più agibile di prove di alto contenuto agonistico-sportivo, il «mago» Baroni, quello cioè che prima era dedicato ai Parilla ed ora, armi e bagagli della BM di Piacenza, ha tenuto il suo show tecnico in anteprima.

Calato giù, dopo essersi assicurato di buone condizioni atmosferiche, con una serie di propulsori differentemente calibrati, si è sottoposto, (è questa infatti una delle migliori prerogative del «mago») personalmente ad una serie infinita di prove e controprove, sino a stabilire che i motori, della sua ultima cura, a suo parere, e a suo dire, sono in grado di sbaragliare il campo.

E' certa una verifica per conto terzi di Baroni, una verifica lusinghiera per il clan che lo segue, ma non una constatazione, perché questa, a quanto ci risulta è stata dal mago in tutta segretezza, già acclarata nei mesi che furono e, molto prima del divorzio.

C'è però una constatazione da fare, una constatazione che acuisce l'interesse tecnico e induce alla riflessione, quella cioè che non si stia in qualche modo esagerando in questa prova di forza tra interessi contrastanti? Non stiamo forse sul piano inclinato, che fra non breve le Case saranno costrette a noleggiare le piste in esclusiva per i test? con tutto quello che segue naturalmente in bene e in male!

Tornato alle risultanze, Baroni come sua abitudine, non si è sbottonato, ha lasciato cronometrare i tempi che ha voluto e tenuto per sé quelli non osservati, che sono i più probanti. Sono in effetti da record.





**SCRIVETECI,  
RIMARREMO AMICI**

**AUTO  
SPRI  
NT  
ESPRESSO**

## Un PROBLEMA ai lettori

Un signore (si fa per dire) si alza la mattina del giorno 4 marzo 1974. Nel suo garage ha tre automobili di sua proprietà, una con la targa pari, una con la targa dispari e la terza con la targa CD che però è rotta e inutilizzabile. In tasca ha la tessera del racionamento per la macchina con la targa pari quasi piena, quella per la macchina con la targa dispari quasi vuota. Il nostro signore ha in tasca solo cinquantamila lire, certamente insufficienti per fare un pieno al prezzo del mercato nero. Dovendosi recare all'altro capo della città, ed avendo i serbatoi quasi vuoti per ambedue le vetture utilizzabili e non essendo nelle vicinanze un distributore aperto, essendo lunedì giorno di turno per i distributori che hanno sede sul lato destro delle strade che hanno il nome iniziale per vocale o per g, h, m, s, v, e potendo sostare sul lato sinistro nei giorni pari e sul lato destro nei giorni dispari, ed essendo in corso lavori sul lato destro per il turno A degli stradini, in settimana corta nei giorni pari, si chiede:

● come farà il nostro signore a uscire di casa?

● con quale delle due macchine utilizzabili potrà uscire?

● quanti chilometri, o metri, potrà fare?

● e, se riuscirà a raggiungere il distributore, quanti litri di benzina potrà ricevere con la tessera e quanti al prezzo maggiorato?

● riuscirà a raggiungere l'altro capo della città prima di impazzire?

● la targa dell'autoambulanza che sopraggiungerà per soccorrere, avrà targa pari o dispari?

La redazione  
di

**AUTO  
SPRI  
NT**

Indirizzare le risposte all'on.  
Amintore Fanfani (e d.c.) - Piazzale Sturzo 15 (Eur) - 00144 ROMA

SPECIALE '73

### Foto o non foto

Sono un tuo lettore di 12 anni che ti segue da 3 anni. Compro regolarmente tutte le tue pubblicazioni. Quest'anno purtroppo con stupore debbo fare una critica ad AUTOSPRINT '73 che penso debbano aver fatto anche molti altri tuoi lettori. Cioè copertina indebolita, meno pagine, meno foto a colori, servizi quasi inesistenti, e il kit del disco della velocità stampato su carta normale e addirittura da ritagliare, senza contare il prezzo aumentato di 300 lire. Devo confessarti che questo da parte di Autosprint mi ha molto colpito essendo la migliore e più seria pubblicazione del suo genere in Italia.

Ti scrivo con la speranza che tu possa darmi, anzi darci, delle spiegazioni sul decadimento di materiale e di contenuto di Autosprint anno. Sulle altre tue pubblicazioni niente da ridire. Pregandoti di prendere questa mia critica per un piccolo sfogo di un sempre tuo affezionato lettore, ti saluto con la speranza di vedere pubblicata la mia lettera.

Maurizio Cozzi - Firenze

Ho acquistato appena arrivato in edicola il numero annuale «AUTOSPRINT '73» e, non c'è niente da dire, si tratta di un completo resoconto delle principali giornate dell'automobilismo sportivo: non sono affatto pentito delle 1.500 lire che ho speso... ma...! Ma c'è una cosa che non quadra: la pubblicità che Voi fate per questo numero speciale dice espressamente «Mille foto, quasi 200 a colori». Con metodica pignoleria ho contato le foto a colori e a me risultano essere circa 60. Ma forse il numero che io ho comprato aveva qualche difetto di stampa e le foto a colori sono state invece impresse in altri toni e sfumature, o forse è più probabile che le Vostre 200 foto a colori siano tutta una montatura per attirarci maggiormente ad acquistare il Vostro «speciale». Abbiate la compiacenza di chiarire questa faccenda a tutti gli «amici» di AUTOSPRINT e vogliate scusare la mia invadenza.

Gianni Lazzini - Marina di Massa

L'argomento «Speciale '73» lo affrontiamo subito e una volta per tutte chiarendo i legittimi (e illegittimi?) dubbi dei nostri lettori ai quali, puntualmente, potrebbero rispondere, da sole, le

PASQUALE DE MASI - Montesarchio (Benevento) — Anche a lei, come a tanti altri lettori, digmo l'indirizzo della Marlboro: 7, avenue de Tivoli, 1007 Losanna (Svizzera).

GIUSEPPE GAGLIO - Porto Empedocle (Agrigento) — Nessuna raccomandazione. A volte, però, vi sono casi nei quali non riusciamo ad accontentare i nostri lettori. Ad esempio, per quale ragione avremmo dovuto pubblicare la sua foto?

GRAZIANO SCANTAMBURLO - Malcontenta (Venezia) — Non ci risulta, purtroppo, quanto lei asserisce. E' già qualcosa che non sia aumentato, comunque...

GIULIANO GIUBERTI - Reggio Emilia. MARCO MAURANO - Torino. ERALDO MANCIOPPI - Verona. JOSE' MONSALVE - Roma. GIAMBATTISTA PETRACCO - Spilimbergo (Pordenone). FRANCO GALANO - Genova. LORENZO NUNZIATI - Tavola (Firenze). GIGI GALATIN - Fidenza (Parma). PAOLO MUSSI - Palermo. ROBERTO LANZA - Torino. ANTONIO FALCONETTI - Napoli. GAETANO DE CLEMENTE - Salerno. GIULIO ZUANETTI - Cermenate (Como). MASSIMO TOSTI - Roma. ANGELINO TAZZOCCHI - Pavia. ENNIO NIZZOLI - Como. S. AMATI - Rimini (Forlì) — Grazie per la segnalazione. Speriamo che sia stato sufficiente a tutti la risposta già data, sull'argomento, nel numero scorso.

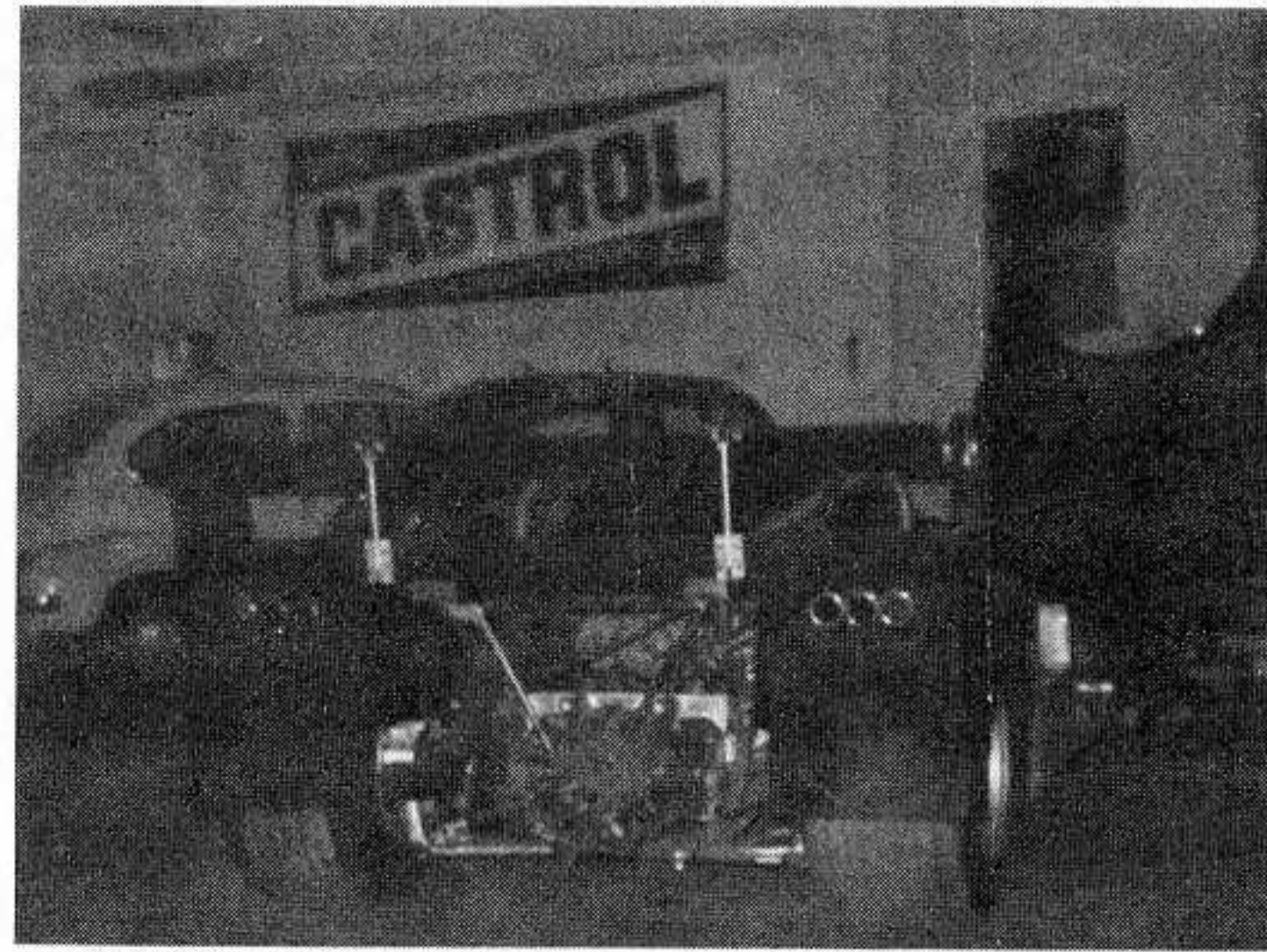
GIANCARLO GIALLI - Firenze — Faccia così: per la JPS scriva alla Lotus, Norwich, Norfolk (Gran Bretagna). Per la Goodyear alla sede italiana, piazza Marconi 25, 00144 Roma. Infine per le Quarry alla Giada Auto, corso Buenos Aires 141, Lavagna (Genova).

GIUSEPPE MINGRONE - Alessandria — Proposta arrivata, vedremo. Anche se per ora non abbiamo altri adesivi previsti.

Sono un vostro lettore appassionato di automobilismo ma la mia attenzione si rivolta maggiormente ai rallies, pertanto leggendo l'articolo che riguardava un corso indetto dalla HF Racing Club di Pavia presso la pista di Groppello, gradirei avere delle delucidazioni e in particolare le modalità di partecipazione riguardante soprattutto il costo di queste. Ringraziandovi anticipatamente vi porgo i miei più distinti saluti.

Francesco Gerzel - Trieste

Il corso è già iniziato, è possibile comunque parteciparvi perché le lezioni sono individuali e pertanto non hanno scadenze fisse. Le lezioni si svolgono al sabato sulla pista in terra di Groppello Cairoli (Pavia) con istruttori Balle-



### IL CURIOSO

Caro Autosprint, essendomi recato a Novara con alcuni amici ho trovato nell'officina di Guglielmo Bellasi, oltre a una vecchia McLaren e una Brabham BT 35 questa splendida vettura prototipo che non rientrava nelle mie conoscenze. Non essendoci il sig. Bellasi abbiamo chiesto ai meccanici di scattare qualche foto che abbiamo deciso di inviare a voi anche perché, pur seguendo settimanalmente la rivista, non ci sembra di averne mai sentito parlare. Distinti saluti.

Elio Zanetti - Armeno (NO)

La macchina descritta nella foto è stata realizzata proprio da Guglielmo Bellasi la scorsa sta-

lettere di «soddisfazione», non meno numerose di altrettanti lettori. Già Lazzini, pur contestando il conto «fiscale» delle foto a colori, risponde, sul tema prezzo, a Cozzi, dichiarandosi soddisfatto delle 1500 lire spese che a Cozzi sembrano eccessive. Ma ad ogni quesito, che è stato oggetto di nostre preliminari attenzioni, c'è una risposta. Che non è una scusa.

Crediamo proprio di non dovere scuse a nessuno e vi diciamo perché. Cominciamo dal numero di pagine diminuito (di poco), dalla copertina «indebolita» e dal kit del disco; il tema, è evidente, per tutte queste voci è quello della carta. Carta che manca e carta (diversa e peggiore) che costa sempre di più. Carta che ha raddoppiato il suo prezzo. Abbiamo detto raddoppiato, caro Cozzi. E questo spiega anche perché di quelle 300 lire in più.

Perché manca la carta, perché il suo prezzo è raddoppiato? (e non solo per Autosprint. Avrà visto anche gli altri giornali improvvisamente «dimagrirti» negli ultimi tempi). Perché finiscono le riserve di materia prima (sull'enciclopedia può andarsi a leggere come nasce la carta) e anche perché è mancata, al solito, da parte del nostro Governo

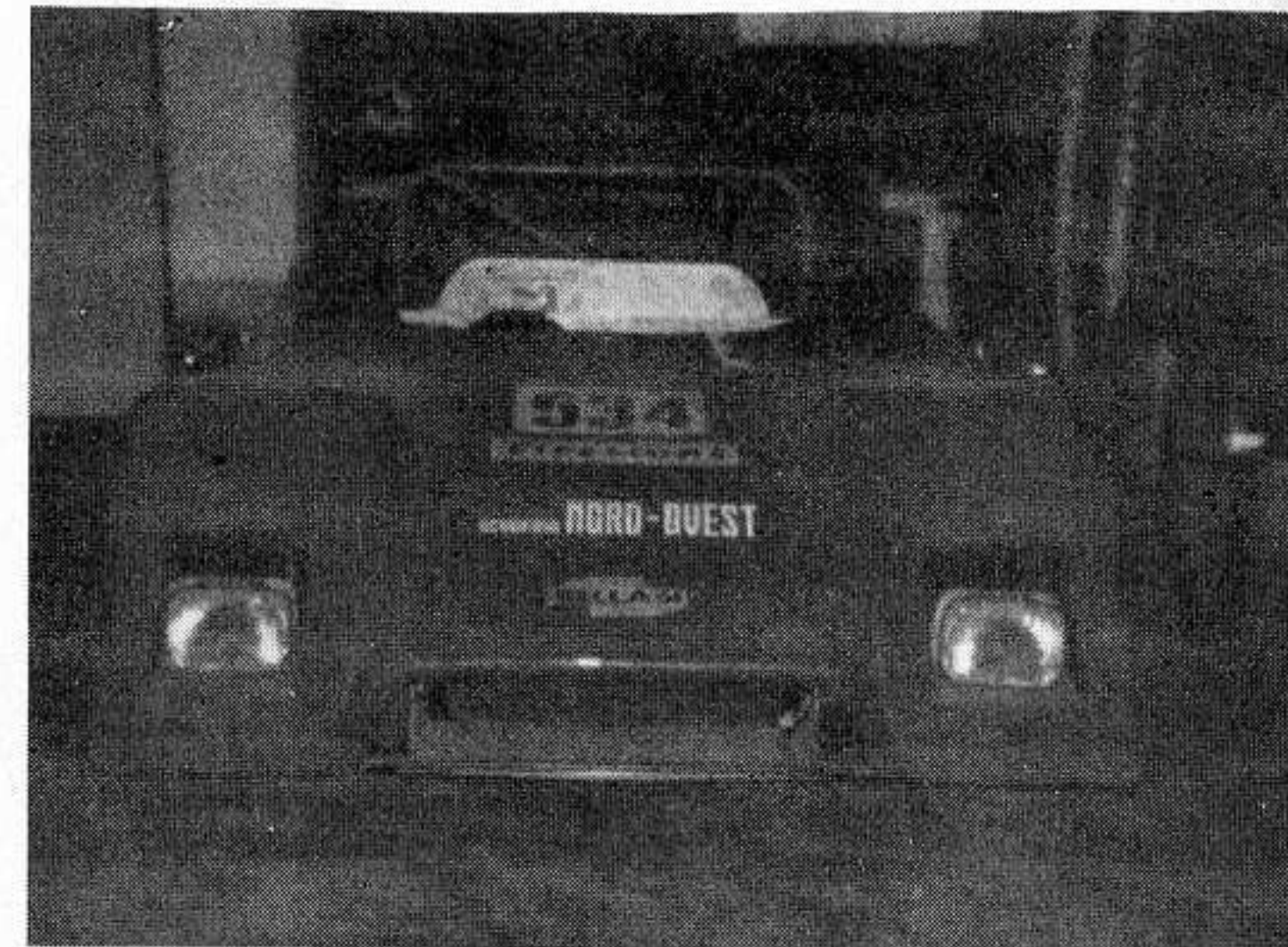
una politica previdente su questo punto invece di baloccarsi con divorzi ecc. Non ci si è preoccupati di rinnovare due anni fa gli accordi a tempi lunghi con i paesi produttori, si è vissuto alla giornata e si è pagato alla giornata il prezzo in continuo aumento della carta. Ci sono giornali oggi, che, perdurando questo stato di cose, stanno facendo il conto alla rovescia, stanno contando i giorni di sopravvivenza che loro rimangono. Intanto «dimagriscono» a vista d'occhio. Una anemia che sta generalizzandosi. Forse era anche questo lo scopo di certi governanti e politici che ci rimpinzano di democrazia a parole ma poi si esaltano con le manie «dirigistiche» che tanto rinfacciavano al totalitarismo fascista.

Quanto, poi, al decadimento di contenuto i pareri sono discordi. C'è chi ha scritto che così lo «Speciale» piace di più perché i lunghi pezzi a commento dei campionati si leggono già sul settimanale, che un riepilogo fotografico è più immediato e divertente. Sono le ragioni queste, che ci hanno spinto alla scelta di quest'anno. In considerazione anche del fatto che molti, non appassionati al punto da leggersi pagine scritte su gare che non hanno seguito o meno nel corso dell'anno, possono appassionarsi

strieri, Pregliasco, Pelganda e Cambiagli. Le vetture messe a disposizione dalla «scuola» sono 2 Lancia HF G. 3, una HF 1600 G. 4 e una Skoda Rally.

La quota di partecipazione è di L. 25.000 per lezione, riducibili a L. 20.000 per tutti i soci di Scuderie italiane regolarmente riconosciute e a L. 10.000 per tutti quelli che si presenteranno mettendo a disposizione la propria vettura.

Attualmente non è dato di sapere con esattezza fin quando sarà possibile prendere le lezioni (data la quota di partecipazione è chiaro che gli organizzatori sono in passivo) quelli della pista comunque sono ben decisi a continuare nella speranza di trovare uno sponsor che li aiuti.



### Una sport non misteriosa

gione, che ne aveva messe in cantiere un paio. Come si può chiaramente vedere si tratta di una vettura sport, con telaio scatolato e soluzioni tradizionali. Può montare un motore fino a due litri di cilindrata, ma ha disputato solamente un paio di corse, delle quali una a Casale dove è stata fermata quasi subito da banali motivi. Conosciamo molto bene le capacità creative di Guglielmo Bellasi, che da anni costruisce a livello artigianale interessanti monoposto e vetture sport: l'unico inconveniente del timido costruttore novarese è dato dal fatto che quasi mai le sue vetture vengono completate. Conosciamo tra l'altro un telaio di F. 3 con carrozzeria completamente carenata: ma che fine ha fatto questa sua ultima creazione?

all'automobilismo proprio grazie ad un discorso meno impegnativo anche se sempre stimolante e curioso.

La soddisfazione di chi ci segue settimanalmente e che ha trovato originale, nuova e divertente la formula '73, è una riprova. Anche se, come Lazzini, c'è chi ha fatto i conti in tasca ad AUTOSPRINT '73 e ha trovato la nostra «pubblicità» benevola nei confronti dello stesso.

E anche qui c'è una ragione. Nel trovare lo slogan «Le mille e una foto», studiato quando ancora stavamo «costruendo» il mosaico, una valutazione di massima ci aveva dato, un «tot» di foto a colori per pagina. Poi, componendo il mosaico, ci siamo accorti che sarebbe stato un peccato ridurre certe foto a colori che, riprodotte grandi avevano un effetto e una loro bellezza che si sarebbe persa riducendole. E così, sapendo di rischiare quella critica abbiamo preferito la scelta delle foto grandi, riducendone di conseguenza il numero. E' il caso, ad esempio delle foto di pag. 75, 32-33, di pagina 13, ecc. E poi, visto che il computo lo si vuol fare preciso, perché dimenticare le foto a 2 colori, i disegni di Orzali, le tavole di Vallese, e i manifesti?

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

GIUSTO TODOVERTO - Fener (Belluno) — Riteniamo che la cosa migliore sia rivolgersi allo Sport Club Maggiore, via Don Minzoni, 28014 Maggiore (Novara). Le saranno prodighi di consigli anche tecnici.

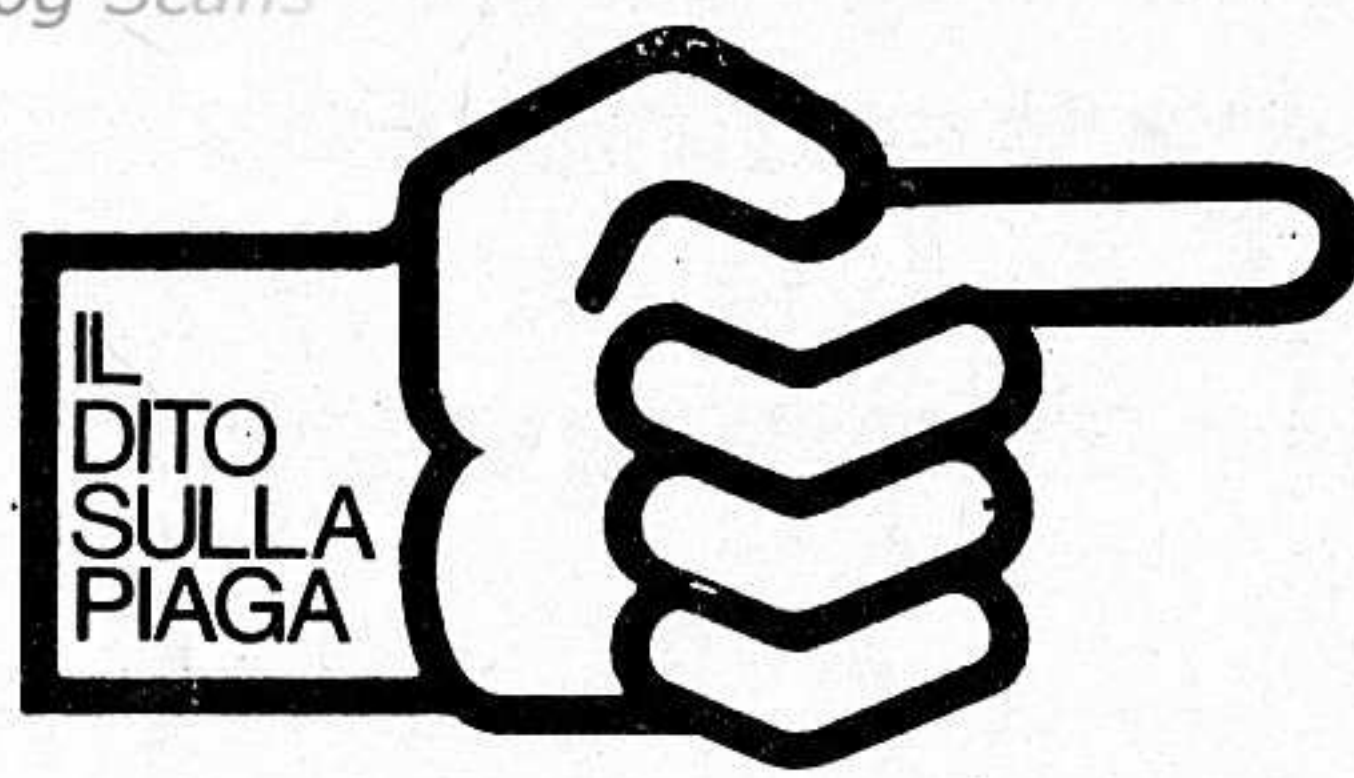
GIORGIO PIONA - Lugano (Svizzera) — Innanzi tutto, ci scusi se le rispondiamo solo ora. Comunque, quelle foto non abbiamo trovato la maniera di pubblicarle. La ringraziamo comunque.

GIANFRANCO TONELLA - Castano Primo (Milano) — La licenza la rilascia l'ufficio sportivo dell'AC Milano, in corso Venezia 43. Per gli accessori, non possiamo evidentemente fare preferenze. Sul mercato c'è materiale ottimo, ma si ricordi di non fare economie su indumenti essenziali come casco, tuta, eccetera. Li potrà trovare, già che va in corso Venezia, da Brigatti, al n. 15.

TULLIO MARCOLINI - Vicenza — In questo stesso numero troverà un pezzetto riguardante la presentazione in Italia di questo nuovo sport delle Stock Car. La riunione avverrà ad Empoli, nel pomeriggio di sabato 16 febbraio, al Palazzetto delle esposizioni. Per l'autocross, si rivolga allo Sport Club Maggiore, via Don Minzoni, 28014 Maggiore (Novara).

LUCA BERTOLUCCI - Imola (Bologna) — Siamo spiacenti, ma nella rubrica fotografica cerchiamo di pubblicare immagini di interesse generale. Non ci sembra che la sua richiesta lo sia poi tanto... La Porsche Carrera 10 è stata progettata dal reparto corse della Casa tedesca, a Zuffenhausen.





# Lo «stufato» di italiani

Caro AUTOSPRINT - E' la prima volta che scrivo e non è per portare polemiche od altro ma per un motivo molto semplice.

Per anni (dal 1970) ho comperato AUTOSPRINT tutte le settimane (e non smetterò certo adesso) e ho sempre riposto le copie dopo averle lette, accumulandole in un armadio. Ora mi trovo nella necessità di disfarmene, e ho pensato che senz'altro ci sarà qualcuno cui interessano: non sono in vendita, intendo REGALARLI.

Sono 140 numeri di Autosprint dalla fine del 1969 al dicembre 1973 tutti in ottimo stato.

Chi li vuole può venirmi a prendere direttamente a casa mia telefonando prima.

L'indirizzo è: Giulio Campanini - Via del Faggiolo 71 - Bologna - Tel. 389985 (dalle 20 alle 21).

## SCUOLA RALLY

### La tecnica del «rimbalzo»

Caro Autosprint, sono un tuo affezionatissimo lettore e approfittando della tua competenza in campo automobilistico ti scrivo per avere alcune delucidazioni, e cioè quando e come si adoperano le seguenti tecniche di guida:

1) freno a mano; 2) freno-acceleratore; 3) rimbalzo; 4) che cosa si intende per macchina in completo rilascio; 5) girandosi con il freno a mano si deve sempre abbassare la frizione oppure vi sono casi in cui non è necessario farlo?

Benedetto Lime - Palermo

Cerchiamo di andare per ordine: il freno a mano serve per facilitare lo slittamento del retrotreno in tornanti o curve molto strette. La tecnica freno acceleratore sostituisce brillantemente la precedente descritta, quella del freno a mano nelle vetture con trazione anteriore. Infatti, pigiando entrambi i pedali assieme si ottiene il bloccaggio delle sole ruote posteriori, mentre le anteriori mantengono la traiettoria voluta essendo sottoposte alla trazione del motore. Per rimbalzo si intende comunemente quella manovra consistente nello sterzare dapprima violentemente nella direzione opposta a quella voluta, per provocare un primo sbandamento e immediatamente dopo controsterzare nella direzione che interessa. Questa tecnica si usa abbinata alle precedenti specie su percorsi sterrati e in discesa. Per vettura in completo rilascio s'intende la vettura procedente con una marcia alta (o in discesa) e particolarmente giù di giri: infine, quando si «gira» la macchina con il freno a mano, almeno con le trazioni anteriori, non è per niente indicato schiacciare la frizione, per le ragioni dette sopra.

## MODELPOSTA

Sono entrato in possesso di un modello che mi sembra abbastanza vecchio, e che porta la scritta Dinky Toys 30V C.B. Electric Van - Meccano Ltd. Vorrei sapere l'anno di costruzione (circa) e quanto può valere approssimativamente.

Mirko Roncelli - Almè (BG)  
Il modello di cui lei fornisce i dati è apparso per la prima volta nel 1949, dipinto in avorio

CLAUDIO ZANARDI - Genova - Immaginavamo risposte come la sua, ma il presupposto era quello della maggiore verosimiglianza con le corse «vere». Infatti, un'auto più di una certa velocità non può fare, una volta lanciata, e soprattutto non può essere materialmente nello stesso punto in cui è un'altra, nello stesso momento. Ad ogni modo, l'importante è mettersi d'accordo su una regola prima di giocare...

GIACOMO BARONI - Parola (PR) - La ragione per cui abbiamo omesso il suo record, lettore Baroni, è perché come lei meglio di noi saprà in quasi nessuna gara hanno corso le tre litri gruppo uno, per cui su pochissimi tracciati ci saremmo trovati appunto con questo dato. Rendiamo comunque atto a «Il Ragno» (Ford Capri 3000) di detenere tale record sulla pista di Casale con il tempo di 1'27"7 alla media di 100,991 kmh.

MARCO COLLINI - Tavernelle Val di Pesa (FI) - Indubbiamente la strada che ha preso potrà indiscutibilmente servirle se in futuro vorrà cercare una specializzazione in campo automobilistico: per quel che riguarda i dati richiesti le vetture di F. 1 montano cerchi da 13" con canale anteriore generalmente da 11" e 15" posteriore.

ADRIANA BACCINI - Genova - Affinché scada il limite di cilindrata nel caso da lei richiesto bisognerà che il richiedente presenti meno di 8/10 sommando entrambi gli occhi: dopo di che bisogna vedere, caso per caso, o meglio a seconda dell'auto, se si potrà avere il permesso di condurla o meno.

CONCHITA NUNANA - Barcellona (Spagna) - Il vostro italiano è già molto chiaro, complimenti! Questi gli indirizzi richiesti: Ronnie Peterson, 5 The Farthingales, Maidenhead, Berks (Gran Bretagna) e Jean Pierre Jarier, c/o Publimoto, P.O. Box 30, 1213 Petit-Lancy 2, Geneve (Svizzera).

con la scritta «NCB» in rosso. Nell'aprile del '51 il medesimo modello è stato presentato in colori avorio, rosso, grigio e blu, con la scritta «Express Diary». La versione del 1949, rinumerata 491 nel 1954, è rimasta in catalogo appunto fino al 1954, così come la versione del 1951 e rinumerata 490.

Normalmente questi modelli non sono considerati rari, e di conseguenza il loro valore non è alto. Indicativamente, l'esemplare con la scritta «NCB» se in perfette condizioni e nella scatola originale, può valere attorno alle 3-4.000 lire.

Caro Autosprint, ti pregherei di inviarmi l'indirizzo della ditta importatrice italiana di automodelli Schuko, affinché io possa richiedere il catalogo.

Gianni Spulcioni - Firenze  
Gli automodelli Schuko sono importati in Italia dalla Kosmos, via Mestre 3, 20132 Milano.

Devo complimentarmi innanzitutto per i servizi apparsi su Autosprint mese riguardanti il modellismo: in particolar modo mi ha interessato l'articolo sullo slot del n. 14 del mensile e vorrei acquistare i modelli della Mini Dream Car scala 1:32 della ditta di Rolando Vernagione.

Benito Alaimo - Enna  
I modelli slot racing della Mini Dream Car si possono trovare in Sicilia presso Le Mans e Hobby Shop a Palermo oppure presso Hobby San Filippo a Catania. Se tutti e tre questi negozi fossero temporaneamente sprovvisti, può rivolgersi direttamente alla Mini Dream, via Leonardo da Vinci 36, 20090 Trezzano s. Naviglio (Milano).

Caro Autosprint, desidererei che tu mi fornissi l'indirizzo di qualche negozio di modellismo specializzato nella mia città (Genova) o per lo meno nei dintorni. Mi interessano soprattutto le auto in scala 1:32 della Mini Dream Car. Nella mia città non mi è facile trovare un negozio che esaurisca i miei desideri: inoltre mi piacerebbe sapere se dalle mie parti vi sono autopiste pubbliche per auto in scala 1:32 o 1:24 dove far gareggiare i miei bolidi.

Flavio Goracci - Genova  
Gli automodelli slot racing della Mini Dream Car si possono trovare a Genova presso «La Befana» in via Assarotti. Per quanto ci risulta, non esistono piste per automodelli 1:32 o 1:24 nella sua città.

Vi assicuro che sono veramente stupito e, anche, addolorato per le affermazioni di Andrea Anesini (N. 5 pag. 2). Mi sento perciò in dovere di fare alcune puntualizzazioni (anche se alcune e ottime già le avete fatte voi). Ve le mando nell'impossibilità, dato che non ho l'indirizzo, di farlo direttamente: Signor Anesini, non sono, lo dichiaro, NON SONO FASCISTA. Forse sono un utopista di vera democrazia sì, ma tra essa e il fascismo ci passa tutto l'universo. Non sono neanche comunista. Vede, ho 21 anni e potrò votare alle prossime elezioni, ma non so per chi: scartati gli estremi rossi e neri, scartato il centro ora a destra ora a sinistra, cosa resta? Ma sto scrivendo stupidaggini, mi scusi, torniamo alla sua lettera:

1) forse ho sbagliato la forma: «lo sport e l'industria ad esso connessa», avrei dovuto dire «l'industria e lo sport ad essa connesso», ampliando il concetto, perché io parlo non solo di Ferrari 312 B3, ma anche di Fiat 127, 128, di tutte le auto per il pubblico s'intende. Lei stesso anzi parla di crisi di un sistema economico traballante: affermiamo la stessa cosa anche se con parole diverse!

2) Lei parla della mia affermazione di «crisi di democrazia». NO, non mi ha capito proprio! Io sono nauseato non dalla democrazia, dalla libertà; guai a chi ne è sprovvisto! Critico gli uomini non il principio, critico il nostro ordinamento politico, che è ormai corrotto, non la democrazia. Lei ha scritto che considera ovvio e prevedibile il fatto dell'economia traballante: se traballa è perché si è (diciamo qui a Genova) «mastruzzato», (ossia imbrogliate le carte), perché non si è pianificato. Guardi ad esempio la riforma sanitaria, quella edilizia, universitaria, ecc. Sono anni che se ne sente parlare, ma non uno che si sia mosso. Quindi per lei è forse logico che un governo si impegni per una economia traballante? No di certo! Ma se succede così, che si dimetta e se ne abbia uno nuovo, ma non sempre le stesse facce, che, con un fenomeno che si chiama trasformismo, cambiano ministero come cambiano vestito. Quanto al suo Gheddafi, dopo quello che ha fatto e continua a fare, voleva che gli inghirlandassi corone di rose? Riguardo al «portinaio» si legga Autosprint N. 5 pag. 1.

Comunque sarei lieto di risponderle personalmente se fosse così gentile da mandarmi

Siamo lieti personalmente della risposta del sig. Zolezzi (stavolta il nome è scritto giusto: ci scusiamo per lo scambio di «S» precedente). Siamo lieti perché essa ci conforta oltre a stuzzicare quel po' di immancabile orgoglio professionale, avendo visto giusto quando lo abbiamo difeso contro i due lettori dissenzienti! Con l'abitudine nazionale del «chi non è con noi, è contro di noi», il giovane genovese era stato fatto oggetto dei soliti strali del qualunquismo politico. Come magari, ora, al Franco Greco di Roma. Ma ormai il gioco è scoperto. Come è scoperta, anzi inarrestabile, l'amarezza, l'avvilimento, il «non se ne può più» della maggioranza non più silenziosa. Lo stufato non è più ormai un piatto peculiare di una certa regione; è nazionale: è diventato lo STUFATO di ITALIANI!

Quel che è peggio è che gli uomini politici fanno finta di non accorgersene, credono ancora di poter manipolare a loro piacimento le situazioni, di condurre il gioco impunemente, con avalli enfatici o

il suo indirizzo. Le assicuro, lo farò senza polemica. E se lei è un democratico questi equivoci si chiariranno.

Filippo Zolezzi -  
Via Assarotti 14/z - 16122 Genova

Avanzando un diritto di anzianità, leggo AUTOSPRINT dal 1966, mi permetto scrivere per sapere: «Cosa ci capiterà d'ora in avanti?». Si andrà a lavorare con i pattini? Personalmente con l'auto copro mediamente 60 mila chilometri annui, essendo ispettore vendite per l'Italia-Centrale, di una industria chimica (privata, non statale o para). Si potrà circolare liberamente con i trattori? Da questo Governo di mediocri e incapaci uomini che unici al mondo, teniamo al potere da ben 28 anni, cosa ci possiamo aspettare? (Non scomodiamo le dittature per scoprire che il primato non è quello di cui si scrive). E' inutile buttar via milioni di carta e litri di inchiostro per chi è «cieco», per quelli che portano il cervello all'ammasso. Sono la rovina di tutti e purtroppo tracciano anche la storia. Bisognerebbe agire, fare qualcosa onde evitare la possibilità di trovarci di fronte a dei carri armati o di passare a prendere lo stipendio dai sindacati, magari decurtato ulteriormente «per contributo spese sostenute nella dura lotta, per la conquista del potere».

Bisognerebbe far sapere ai nostri governanti che non possono chiedere «ulteriori sacrifici» se loro in tutti questi anni non ne hanno fatto alcuno! Hanno solo sperperato in modo vergognoso! Non sono gli stessi che stanno sull'embargo e per il rincaro del greggio arabo per poter guadagnare gli oltre duecento miliardi netti annui vendendo meno benzina? Non sono gli stessi che porteranno alle entrate fiscali per i loro giochi di austerità ancora miliardi con l'aggiunta dell'I.V.A. sul pedaggio autostradale? Non sono gli stessi che ci danno (con quei soldi): ospedali, scuole, poste, telefoni, magistratura, previdenza sociale, Enel (e qui mi fermo per amor di patria)? E' possibile tanta sfrontatezza e tanta mancanza di dignità?

Personalmente dico basta! Sono stufo di uomini politici del genere in circolazione, anche se qualcuno dei loro, dicono, abbia «la statura di Cesare, il cipiglio di Augusto».

Franco Greco - Roma

cattedratici, seriosi o da profeti di sciagure, di personaggi che credono ancora di conservare quel credito perso drammaticamente dal 1960 in poi. Un proverbio dice che la corda, a forza di tirarla, si spezza. Il limite di tensione sembra ormai arrivato. Perché, nel momento in cui i grandi paroloni, gli slogan, i discorsi utopici hanno finito per colpire le piccole cose, i piccoli problemi di ognuno, di ogni famiglia, di ogni giorno, la gente, tutti hanno potuto verificare il bluff. E lo stanno verificando ogni giorno di più: nell'auto che ti vietano per l'unica evasione settimanale da questo mondo di logorroici velleitari; nella borsa della spesa sempre più leggera come il portafoglio, per arrivare adesso alla roulette quotidiana con le targhe per l'uso della macchina.

Attenti, potrebbe diventare una roulette russa, signori politici. Perché diventa provocatorio disfarsi con l'appellativo di «nostalgici» di tutti coloro i quali dicono ormai chiaro quello che pensano... dei politici. Sì, di quei signori che,

con faccia di bronzo, non si accorgono di aver rispolverato i sistemi, gli slogan, le parole, i mezzi di potere del ventennio fascista, al quale peraltro troppi di loro avevano tra l'altro contribuito, più o meno scopertamente. Che differenza fa l'austerità con l'autarichia, il coprifuoco con il divieto di circolazione e la chiusura dei pubblici esercizi alle 24, il blocco dei prezzi con il «calmiere» che ci aprì le delizie del mercato nero? La verità è che, purtroppo, a questo Paese hanno fatto perdere anche il suo bene maggiore: la fantasia! Perché altrimenti avrebbero trovato almeno qualcosa di originale! Ma è il potere che dà alla testa e fa diventare tutti «dirigisti» (che suona un po' come «avanguardisti», no?).

Ma che cosa vogliono dirigere, poi, quei personaggi che non hanno dimostrato certo fino ad oggi nella loro vita, di aver saputo costruire (e per costruire occorre dirigere bene) nient'altro se non chiacchiere, chiacchiere, chiacchiere!...

sab.



**AUTO  
SPRINT**

il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

Una copia L. 300 (arretr. 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-  
SAGGERIE 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-  
Ile, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEE-  
DIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue,  
MONTREAL 35, P.Q.; 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 MESSA-  
GERIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat.  
Etranger, 111 Rue Réaumur, 75080 PA-  
RIS Cedex 02; Germania: W.E. SAAR-  
BACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-  
Abteilung, Pöllerstrasse 2, 5000 KOELN  
1; Grecia: THE AMERICAN Book  
& News Agency, 68 Syngrou Avenue,  
ATHENS - 403; Inghilterra: HACHETT  
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 Klaban 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 PERE-  
IRA, Rua Rodrigo De Fonseca 135-5 E,  
1800A - 1; Principato di Monaco e Co-  
sta Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A.,  
12 Quai Antoine-1ER, MONACO Princi-  
pato; Spagna: SOCIEDAD GENERAL E-  
SPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San  
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD 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; Thailandia: SURI-  
WONGS BOOK CENTRE, P.O. Box 44,  
CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN  
TEVZIAT, Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS  
ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA  
INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1262,  
MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida  
Gonzalo Ramirez 1393, MOTEVIDEO; 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 PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA  
MICO PTY. LTD., Fanora House, 41  
Kerk Street, JOHANNESBURG.

**Editoriale il borgo s.r.l.**

**ALBERTO DALL'OCCA**  
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Sa-  
vena (Bologna), via dell'Industria 6,  
tel. 46524/32 - Cas. post. A.D. 1734 -  
40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità:  
Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via  
Pirelli 32, Milano. Telef. (02) 62.40-  
654.961 - Uffici di Bologna: Via Irnerio  
12/2. Tel. (051) 23.61.98-27.97.49 Uffici di  
Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel.  
(055) 293.314 - 293.339. Uffici di Genova:  
Via Vernazza 23. Tel. (010) 587.852. Uffici  
di Padova: Via Tommaseo 94. Tel. (049)  
39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Aze-  
glio 60. Tel. (011) 658.882. Uffici di Roma:  
Via Savoia 37. Tel. (06) 844.9.226-861.427-  
868.821-858.367. Uffici di Brescia: Via  
Gramsci 28. Tel. (030) 53.590.  
Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano  
Tel. 62.40.

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.



**AUTO  
SPRINT MARKET**

**I nostri MANIFESTI**

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

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

**OFFERTE SPECIALI**  
**Raccogliatore '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 raccogliatore (in cartone telato e copertina  
« A RILIEVO ») può contenere: ● 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.

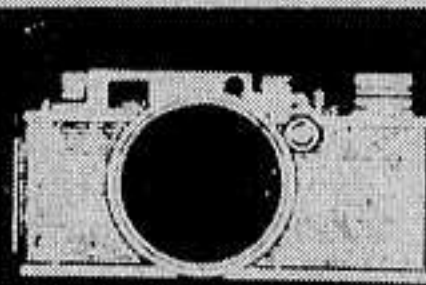
**MAGLIETTE FITTIPALDI/AUTOSPRINT**

(taglia: piccola - media - larga)

**BORSELLI JUTA AUTOSPRINT**

**DIECI MANIFESTI ASSORTITI**

**FOTO  
SHOP**



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

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

**ATTENZIONE** ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere  
fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si  
possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-  
SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo  
1970) in pol. 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  
SPRINT 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 Marcha 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 Sandro Munari  MERZARIO -  
NANNI GALLI  INTERSERIE 1972  Pantera de Tomaso  Ferrari 312 P cam-  
pione mondiale '72  BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr.  G. P. Europa F. 1 Brands  
Hatch '72  Lancia Stratos Munari  Nuvolari e Varzi  Rosemeyer  Matra-  
Simca disegno di Turner  Jean Pierre Jarier disegno di Turner.

**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 \_\_\_\_\_

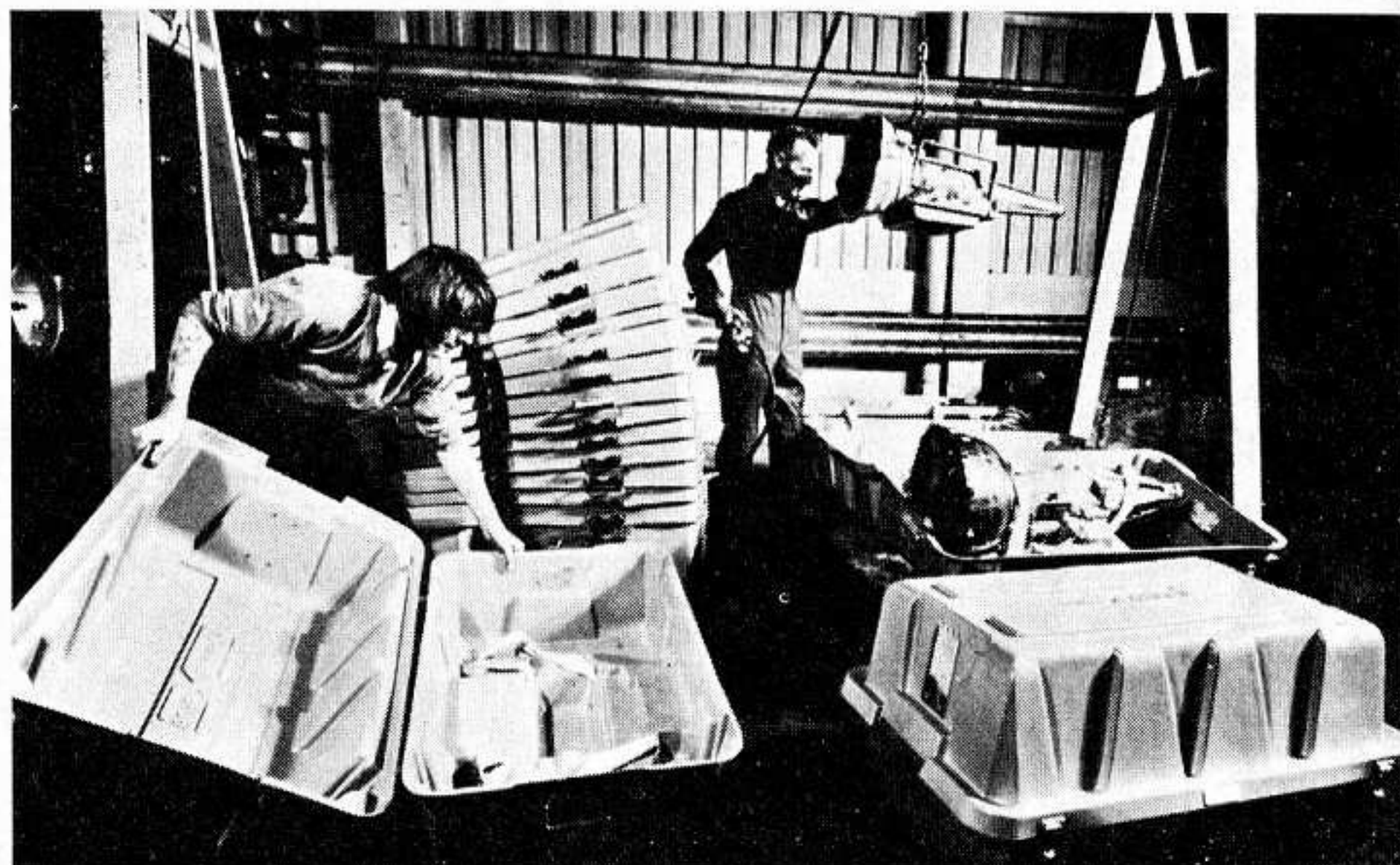
Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a **EDITORIALE IL BORGIO -  
SAN LAZZARO DI SAVENA** - oppure con vaglia postale o assegno bancario  
intestato sempre a **EDITORIALE IL BORGIO**

**Pagamento anticipato**



**Invito alla ricerca**

ROMA - Con il patrocinio del Ministero della Pubblica Istruzione, la PHILIPS ha effettuato il « 6. Concorso europeo PHILIPS per giovani inventori e ricercatori ». Aperto a tutti i giovani inferiori ai 21 anni per lavori di ricerca in qualsiasi campo, il concorso si propone di individuare e stimolare i reali interessi dei giovani per le discipline scientifiche. Nelle precedenti cinque edizioni sono stati ben 870 i lavori presentati in Italia. Per il 6. Concorso, la PHILIPS ha chiamato una giuria formata da docenti universitari, dal presidente del Museo nazionale della Scienza e della Tecnica e dal presidente dell'Unione europea giornalisti scientifici che ha esaminato e giudicato i lavori pervenuti alla Segreteria del concorso entro e non oltre la mezzanotte del 15 gennaio 1974. I premi consistono in tre borse di studio di L. 500.000 e in sette altri premi del valore di L. 200.000 ciascuno. I tre vincitori dei primi premi avranno inoltre diritto ad un soggiorno ad Acquisgrana, dove parteciperanno alle finali europee del Concorso PHILIPS che si concluderanno nel maggio 1974.



● Per il trasporto delle trasmissioni automatiche da riparare, e al fine di proteggere i delicati congegni dalle intemperie e da altri danneggiamenti, la BORG-WARNER ha realizzato uno speciale contenitore che garantisce le apparecchiature dagli scossoni e dagli urti durante i trasferimenti, contenitore che per le sue caratteristiche di costruzione, assicura una durata per almeno 40 viaggi di andata-ritorno. Il contenitore è costruito in ABS Cyclocac ed è dotato di manici e cinghie di chiusura. Per misurarne la sua resistenza, riempito con una trasmissione del peso di 45 kg è stato lanciato a terra da un metro e mezzo d'altezza senza riportare danno alcuno.



ROMA - E' stato definito un accordo commerciale fra la Tirrenia Navigazione e l'Aviatour per una serie interessante di viaggi a condizioni particolarmente vantaggiose. Nella foto, da destra, il dr. Toma della Tirrenia, il dr. Poli presidente dell'Aviatour e il dr. Bissatini delle linee Canguro, durante la manifestazione al Grand Hotel Excelsior per la presentazione alla stampa dell'iniziativa.





# 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** Gr. 2 competitivissima preparazione Baistrocchi cambio assetto Lavazza, tutti rapporti vendo cambio categoria. Tel. 0522/85.70.66.

**ABARTH 695** come nuova, cerchi Speedline, gomme slicks. Telefonare: GAETANO GARGANO - Amalfi - 87.11.62, ore 9.

**ABARTH 695 SS** originale preparazione Poggi, revisionato '74 assetto Lazzari, accessoriata pronta corse, occasionissima. Tel. 0583/54.512 ore ufficio.

**ABARTH 850** Pentamarce ottima sven-do miglior offerente. Ricambi vari. Vendo anche BIP. Telefonare: 055/49.15.28.

## 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.

**FIAT 124 SPIDER** Gr. 4, completissima preparazione rally Ceccato, accessoriatissima, mai urtata. Telefonare ore pasti tel. 02/573.735. L. 2.000.000 trattabili.

## FORD

**FORD CAPRI 2600 RS** seconda campionato italiano G.2 classe 3000, con motore di scorta, gomme slick-bagnato, parti ricambio varie, si vende o si affitta per cambio categoria. \*ESAP\* R.D.S. - Tel. 041/43.91.36.

## OPEL

**OPEL COMMODORE GS** vincitrice campionato italiano G.2 classe 3000 preparazione Steinmetz, con motore di scorta, gomme slick-bagnato, parti ricambio varie, si vende o si affitta, per cambio categoria. \*ESAP\* R.D.S. - Tel. 041/43.91.36.

## PORSCHE

**PORSCHE 911-911 S Carrera** pronta consegna. Telefonare BOLOGNA, Tel. 051/34.26.00.

**PORSCHE CARRERA 2800** cambio motore nuovo solo due gare 2. di classe, 1. assoluto, 2 record Magione e Vallelunga. Telef. ore ufficio: 0522/39.969.

**PORSCHE 2800** Gr. 4, meccanicamente perfetta, motore nuovo, aggiornata '74 - Telefonare ROMA - 06/79.43.561.

**PORSCHE 911 T 2,2** arancio bellissima. **PORSCHE 911 T 2,4** bleu-tetto elettrico, alzacristalli elettrico. Km 31.000 come nuova. Telefonare 051/39.79.00.

**PORSCHE CARRERA RS** Bonomelli Ennio vende sua Porsche da corsa Carrera RS. Rivolgersi BONOMELLI TUNING - Via Pasubio-Capodimonte - Castenedolo (Brescia) - Tel. 030/27.31.376.

## ALTRE MARCHE

**DUNE-BUGGY** nero capote bianca, come nuova. Telef. BOLOGNA - 34.26.00.

**DUNE BUGGY HOT CAR** 7 mesi motore 1300 oppure 1600 ruote Formula uno, vendo. Telefonare: TORTONA - 0131/81.006.

**RAID 1300** Gr. 5 motore 128 Fillipinetti iniezione, cambio Hewland, nuovissima, prezzo interessantissimo. BORGHI - Telefono 0532/50.363.

## ACCESSORI e parti speciali

**MOTORE F. FORD** '73, 2 gare, 6 rapporti, 4 cerchi BWA vari ricambi. Tel. 0571/69.027 ore 17-19.

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

**RAPPORTI** Hewland nuovi e usati. **ERMOLLI ORGANIZZAZIONE CORSE** - Varese - Tel. 0332/28.53.48.

**MOTORE** Abarth 695, FABIO MICHIELON - Via Petrella, 1 - Padova - Tel. 049/60.57.73 (solo mattina). L. 150.000.

**MOTORE** 128-1300 Filipinetti nuovo, iniezione, adatto Gr. 2 o Gr. 5, CV 165, 9500 giri, pezzi ricambio - BORGHI - Tel. 0532/50.363.

**MOTORE** 911 T 2,4 e cambio, percorsi 5000 km. Tel. 051/39.79.00.

**MOTORE COOPER** 90 HP, autobloccante, Hewland, Koni, Minilite, barra stabilizzatrice, roll-bar, accessori. IPR - Lungotevere delle Navi, 19 - 00196 Roma - Tel. 36.01.640 ufficio.

## VARIE

**ANNATE AUTOSPRINT** dal n. 26 1969 a L. 12.000 cad. Scrivere: VALERIO FALZARESI - Villaggio Azzurro - Villa-chiaviche - Cesena.



**FIAT 128-1150** Gr. 2 1973 cerchi 9 slick nuove, 4 cerchi e gomme bagnato tutte soluzioni cambio varie vendo o permuta con auto di serie. Tel. 0163/86.182.

## LANCIA

**FULVIA COUPE'** Rally Costruzione 4/68 km 42.000 effettivi. Ottimo stato di tutto. Accetto permuta con autovettura o moto di grosse cilindrate. ROBERTO PATORNO - V.le Galatea, 6 - Palermo. Tel. 45.05.52 dalle ore 13,30 alle 17 e dalle 21 alle 23. L. 1.150.000 trattabili se contanti.

## ALTRE MARCHE

**DUNE BUGGY Explorer II** usata vacanze 73 accessoriata particolarmente bella vendo o cambio con maximoto. MARTELLO - Tel. 011/76.08.45 - 75.91.48.

**SPORT 1600** telaio tubolare motore Alfa pentamarce Slick Racing cerchi serbatoio sicurezza rapporti ricambi vari. Esamino eventuali permuta. Telefonare: FIRENZE - 49.15.28. L. 2.450.000 contanti.

## SI COMPRA

**AUTO**



## FIAT

**128 COUPE'** gruppo 2 pronta corse senza motore pagamento contanti. Tel. 0742/60.719 ora cena.

Per **PORSCHE**  
spoiler normale  
L. 40.000

**Carrera** L. 45.000  
**cofano posteriore**  
L. 45.000

In vetroresina  
completi attacchi  
pronti verniciatura

# SPAMPINATO

20080 Zibido S. Giacomo (Milano)  
Telefono 02/9057072

## AMS

**AMS 1000** come nuova. Tel. 0924/44.371 (ufficio); 0924/41.123 (abitazione).

**AMS 1000** «Bramen» aggiornato 1974 come nuovo. Telefonare ore ufficio: 0522/39.969.

**AMS 1000** Gr. 5, 2 motori Ford Novamotor, cambio Hewland rapporti, completa bocchettoni, 2 serbatoi sicurezza, slicks, pioggia, accensione elettronica, carrello. Affarone, vendesi-permutasi anche grossa cilindrata per cessata attività agonistica. Telefonare tutti i giorni feriali: LA MAZZA - Tel. 095/43.44.00 ore 12-18.

**1000 SPORT AMS** solo 5 corse, come nuova. «RAHAN» - Tel. 055/84.81.66 - 21.67.70.

## DE TOMASO

**DE TOMASO** Vallelunga completamente smontata: carrozzeria, meccanica in ordine. Tel. MILANO - 26.10.02.

## FERRARI

**FERRARI DINO 246 GTS** colore nero. Km 20.000 - CASATI - Tel. 055/84.81.66 - 21.67.70.

## FIAT

**FIAT 500/F** Gr. 2, pronta corsa completa cerchi in lega, cambio, gomme e motore nuovi. Tel. 0761/39.581.

## RENAULT

**ALPINE 1600 Giada** Gr. 3 agosto '71. Telefonare ore pasti: 0547/80.037 - Lire 2.800.000.

## TRIUMPH

**TRIUMPH SPITFIRE MK4** agosto '73, Hard-top, gomme 165/70, perfetta - Telefonare 0429/70.012 ore 20-20,30 - Lire 1.800.000.

## MONOPOSTO



**BWA F. FORD** pronto uso alcool metilico. **ERMOLLI ORGANIZZAZIONE CORSE** - Varese - Tel. 0332/28.53.48.

**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.

**FORMULA MONZA** aggiornata 1974. Impianto antincendio, cinture Britax 6 punti. Motore nuovo garantito. Possibilità di smontaggio per controllo. Prezzo incredibile. Telefonare ore pasti: ERIK - TORINO. Tel. 55.31.90.

**BRABHAM BT 35** perfetta competitiva, gomme acqua e intermedie, 6 cerchi, accessoriata numerosissimi ricambi. Autocarro OM Lupetto furgone adibito trasporto. Rivolgersi CINOTTI - Tel. 02/28.96.530. L. 3.500.000.

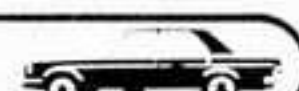
CAR

dischi freno

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

## SI VENDE O SI CAMBIA

**AUTO**



## FIAT

**128 FERRARIS 1150** 135 HP. Revisionato da rodare, 2 cambi. Colotti nuovo. Dilazioni. Tel. 0971/22.953.



**KAWASAKI 400, 500, 750, 900** nuove pronta consegna  
**HONDA 350, 450, 500, 750** nuove pronta consegna  
**ANCILLOTTI - ASPES MONTESA - ZÜNDAPP MONARCK - HUSQVARNA MAICO**

Tutti i tipi nuovi pronta consegna  
Pezzi ricambio moto

**VIAUTO CONCESSIONARIA**  
Bologna V.le Masini 18 tel. 35 29 38

Vasto assortimento moto usate

## ALTRE MARCHE

**CHEVRON-LOLA SPORT 1300 1600 2000** perfetta recente, prezzo interessante, acquisto contanti. Telefonare 0174/23.69.

## MONOPOSTO



**F. ITALIA** comprasi eventualmente con mezzo di trasporto e ricambi o incidentata - AUTOTECNICA - Via Paullo 3-A - MILANO - Tel. 02/54.50.47.

**TERME DI MIRADOLO SpA** acquista automobili sportive monoposto antiche o vecchie - CASELLA POSTALE 3465 - 20100 Milano.

## VARIE

**A MILANO** Servizio Corse, riparazione, revisione, per un'ottima ed economica stagione in Formula 3, Italia, Ford, 850 - AUTOTECNICA - Via Paullo 3-A - Milano - Tel. 02/54.50.47.

**OPERAI** veramente capaci appassionati corse. Officina Bonomelli cerca. Rivolgersi BONOMELLI TUNING - Via Pasubio-Capodimonte - Castenedolo (Brescia) - Tel. 030/27.31.376.

● **Vetture sportive**

**AUTO SPRINT**

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:

**FRANCO LINI**

Redazione:

**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**  
**ANTONIO RAMENGGI**

Collaborano alle RUBRICHE:

**Carlo BURLANDO** - Leopoldo CARNETOLI - 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 Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giuliano Orzali (Milano) - Giorgio Rossetto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

**Augusto C. Bonzi** (Buenos Aires) - Luis Gonzales Canomane - 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 Boglioini - 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 Roccatto - 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