

Un po'
per uno

FRANCIA - Corsa di Hautecam - Gara di velocità in salita

1. Dutrey (Martini) 3'59"2

8 chilometri di percorso e brillante rivincita di Dutrey nei confronti di Duvieux su Toralba, che lo aveva battuto la settimana prima a Bagnères e qui si è piazzato soltanto quinto.

Tre,
soltanto tre

FRANCIA - Corsa di Vouxtrot - Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren); 2. Maublanc (March); 3. Bayard (March)

Molti specialisti presenti in gara e dominio dei tre piloti piazzati ai primi tre posti, con prestazioni abbastanza scialbe di tutti gli altri.

Non c'era,
meno male

FRANCIA - Corsa di Tancarville - Gara di velocità in salita

1. Hesnault (March)

Netta vittoria di Hesnault, ma occorre dire che Martin aveva preferito disputare la gara di Ponille les Coteaux, più vicina a casa sua. Per poco Hesnault non è però riuscito a migliorare il record detenuto da Jaussaud. Sette uscite di strada.

10.000 per
Martin

FRANCIA - Corsa di Pouille Les Coteaux - Gara di velocità in salita

1. Martin

Bel tempo, caldo e oltre 10.000 spettatori. Il grande favorito, Martin, non ha deluso e si è aggiudicato la gara quasi passeggiando. Secondo Lamoureux, su Alpine F. 3.

Nella patria
del vino

FRANCIA - Corsa del Beaujolais - Gara di velocità in salita

1. Maublanc (March); 2. Bayard (March)

Facile vittoria di Maublanc che ha distanziato di oltre 3" Bayard. Le due March hanno battuto un forte schieramento di Chevron e soltanto Rua è riuscito a inserire la sua BRM al settimo posto.

La forcella
non basta

FRANCIA - Corsa La Pommeraye - Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren), 49"54

Benché si fosse modificata la forcella del percorso, Martin non è riuscito a migliorare il record stabilito da lui stesso lo scorso anno in 49". Ciononostante ha avuto la meglio nei confronti di un avversario agguerrito quale Guitteny, su Alpine.

Proprio per
un pelo

FRANCIA - Corsa di Saint Hippolyte - Gara di velocità in salita

1. Bayard (March)

Vittoria di stretta misura, infatti Bayard ha preceduto Maublanc di soli 6/100. Terzo Joliat, piuttosto distanziato.

Ballo
sulla mattonella

FRANCIA - Corsa di Saint Goueno - Gara di velocità in salita

1. Martin (McLaren) 1'11"41, nuovo record

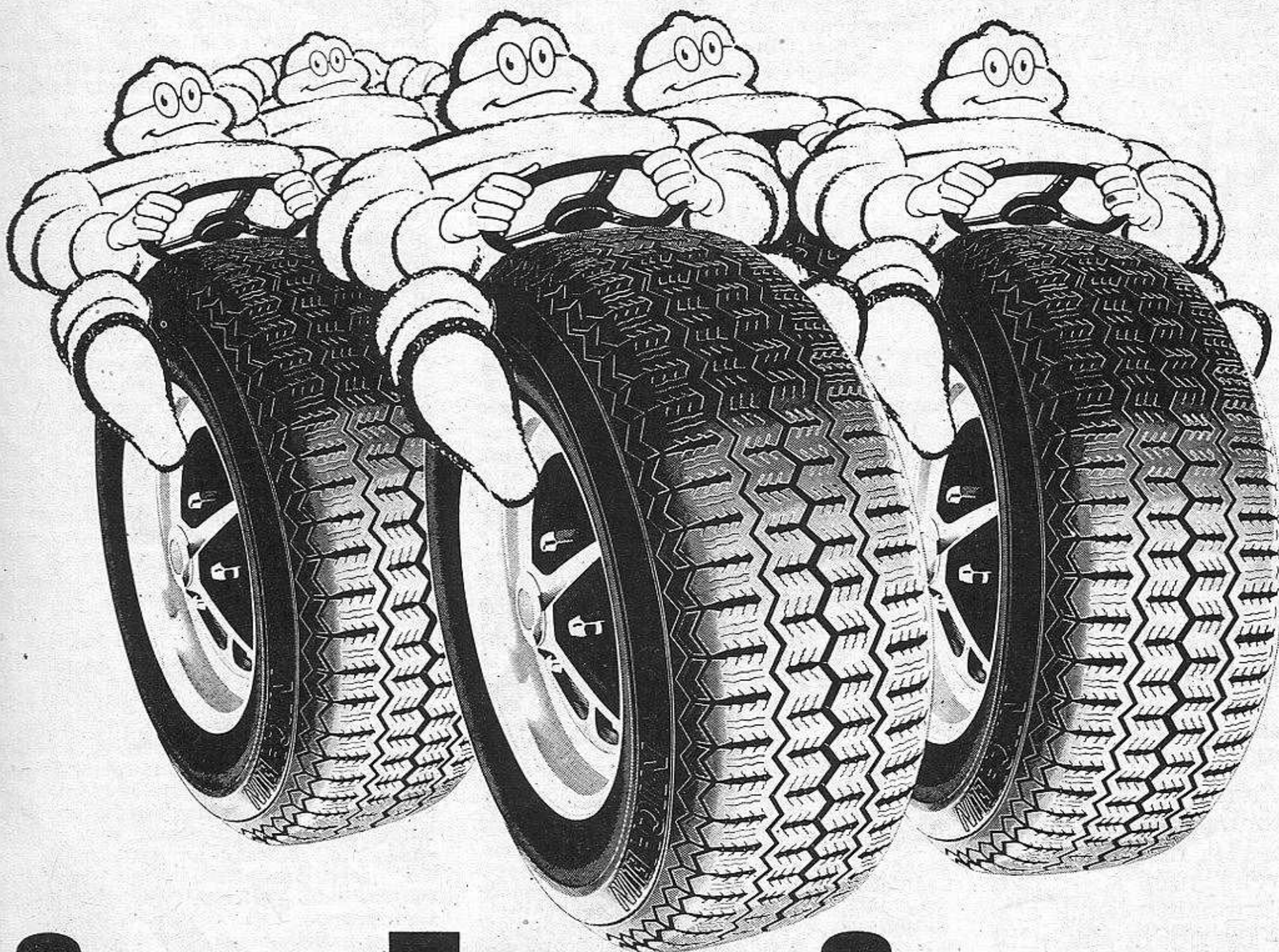
Era previsto un duello fra Martin e Maublanc il quale in prova segnava il miglior tempo. In gara, poi, spariva di scena prima di partire per un banale guasto che impediva alla vettura di avviarsi. Così Martin ha vinto senza fatica, di fronte a 15.000 spettatori.

Non è
sempre festa

FRANCIA - Corsa di La Voulte - Gara di velocità in salita

1. Rivoire (Chevron) 2'59"6, nuovo record

Battuto il record detenuto da Lapeyre, il quale questa volta è arrivato secondo con la sua March. Uno dei favoriti, Péchaire, è uscito di strada, ma senza danni.

radiali
ZX MICHELINmultipneumatici
polivalenti
superdotati

larghe le spalle, possente il torace, robusto il dorso, scattanti i fianchi:

sicuri e forti contro le insidie, con ogni tempo e in ogni dove, divorano chilometri dopo chilometri; sempre fedeli sino alla meta, vi fan viaggiare sopra il velluto e...

grande o piccola sia la vettura, il carburante fan risparmiare.

i plurimaticci

**Giusta
ricompensa**FRANCIA - Corsa di Dunières - Gara
di velocità in salita1. Maublanc (March) 1'11"7, nuovo
record

Grande folla per assistere alla bella corsa, nella quale, assente il vincitore dello scorso anno, Mieusset, Maublanc, il suo delfino, ha trionfato alla media di kmh 115,983. Tanto maggiore il merito, perché una settimana prima a Riom il pilota aveva avuto un incidente per guasto meccanico, rischiando di perdere la vita.

**Molto forte
a Treffort**FRANCIA - Corsa di Treffort - Gara
di velocità in salita1. Mieusset (March) 1'13"67, nuovo
record

Mieusset ha ottenuto ciò che voleva, vittoria e nuovo record che ha migliorato di ben oltre 3", infatti quello di Maublanc era stato segnato in 1'16"50. Dominio previsto dei fratelli Almeras in GT, e spettacolare incidente dell'italiano Paramento che se l'è cavata con poco, anche se la sua vettura è rimasta distrutta.

**Poco sereno
a Serein**FRANCIA - Corsa di Poilly sur Se-
rein - Gara di velocità in salita

1. Hesnault (March)

Martin era arrivato molto sicuro di sé, ma ha avuto una grossa delusione, riuscendo a piazzarsi soltanto quarto, alle spalle di Koob e Joliat, il primo su Brabham, il secondo su March.

**Una mezza
gara**LUSSEMBURGO - Corsa di Reisdorf -
Gara di velocità in salita

1. Koob (Brabham)

Una pioggia fortissima ha contrastato questa classica lussemburghese, al punto che la seconda manche ha dovuto essere annullata. Venti piloti al via e Koob ha preceduto di 23/100 lo svizzero Jauslin su Lola.

**— 1'30 =
5.000 franchi**FRANCIA - Corsa di Urcy - Gara di
velocità in salita

1. Maublanc (March) 1'29"40

Benché in prova avesse segnato un miglior tempo Larrousse, su Alpine, in corsa Maublanc ce l'ha fatta, precedendo anche Mieusset arrivato secondo. Si è inoltre intascato i 5000 franchi destinati a chi sarebbe sceso per primo sotto 1'30" sui km 2,480. L'anno scorso il premio gli era sfuggito per soli 27/100!

**Pesce non
d'aprile**FRANCIA - Corsa di Poissons - Gara
di velocità in salita

1. Martin (McLaren) 58"75.

Sul percorso di km 1,600 vittoria di Martin, il quale ha preceduto comodamente la Chevron di Damaison. Freuquin, un « locale » su BBM, ha occupato un buon terzo posto pur essendo stato handicappato da guasti in entrambe le salite.

**Mai più
il nome**LUSSEMBURGO - Corsa di Warken -
Gara di velocità in salita1. Koob (Brabham) 1'21"21, nuovo
record

Per le corse lussemburghesi sarebbe quasi inutile scrivere il nome del vincitore, tanto è sempre il solito Koob. Questa volta ha preceduto di 4" e mezzo Doetsch su March, di fronte a oltre 3000 spettatori.

**Il più stupito
era lui**FRANCIA - Corsa di Flée - Gara di
velocità in salita1. Guitteny (Alpine) 39"2, nuovo re-
cord

Era prevista la vittoria di Hesnault su March e invece niente. Non solo Guitteny ha vinto, ma ha migliorato il record detenuto dall'anno scorso da Lachaud. Hesnault è rimasto stupefatto di essere stato penalizzato di 1" per partenza anticipata e, soprattutto, di averlo saputo soltanto tardi in serata. Altrimenti avrebbe vinto, nonostante avesse avuto una foratura.

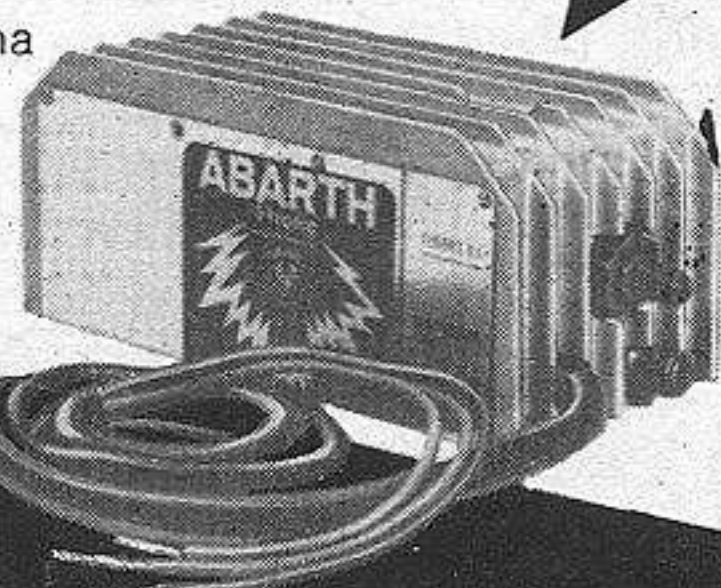
**Assenti per
prudenza**FRANCIA - Ronde Ile de France -
Rally

1. Malherbe-Paillocher (Gordini)

Senza dubbio il ricordo delle pessime condizioni in cui si corse la Ronde des Terres de Beauce l'anno scorso, nella stessa regione, aveva scoraggiato i concorrenti che infatti erano soltanto una quarantina. Invece il tempo buono e una « boucle » accorciata hanno facilitato il compito e Malherbe ha vinto senza faticare troppo.

Qualche cosa di più e di nuovo nel campo dell'accensione elettronica

ABARTH

3 tronic**a scarica
capacitiva****Con ABARTH «3 tronic» si
ottiene subito:**

- avviamento istantaneo in qualsiasi stagione;
- combustione totale della miscela aria-benzina e quindi: massimo sfruttamento del carburante e della potenza del motore;
- candele sempre pulite e pertanto: nessun problema ai bassi regimi della circolazione cittadina;
- minor usura della batteria (assorbimento ridotto del 75% all'avviamento);
- economia di benzina (variabile a seconda dei percorsi e del tipo di vettura, dal 7% al 16%, fino al 22%, nei percorsi urbani - dove si consuma di più - con vetture perfettamente "a punto").

**Importante: richiedete anche la
"messa a punto"**

Per ottenere il massimo rendimento dalla ABARTH 3 tronic, appena installata, occorre anche far controllare la "messa a punto" accensione-carburazione e accertare l'efficienza delle candele e del filtro aria.

Prezzo «limpido» Lire 49.000
compreso IVA, compreso montaggioQuesto prezzo verrà mantenuto per
tutta la fase di lancio
presso i "Punti convenzionati" che espongono questa targa**SELECOM SpA** SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

ABARTH CAN-AM GAUSS GOO NGK SPARVA
(dis. Bertone)

Un (significativo) **DIARIO PARALLELO****Non piace a CEFIS
la FIAT anni 80**

MARTEDI 10 SETTEMBRE - SASSARI

● IL DOTTOR CEFIS era arrivato a Sassari in mattinata. Il « Myster » bianco-azzurro era atterrato in un piccolo campo in erba, alla periferia nord della città, quattro chilometri da un poligono di tiro del C.A.R. Quel giorno le esercitazioni erano state sospese. Ma le reclute non avrebbero saputo chi ringraziare per l'inaspettata vacanza. Il loro « collega », ex ufficiale d'accademia, molto legato ai servizi segreti (non più tanto) aveva trovato ad attenderlo l'immaneabile « DS » Pallas. Il « dottore » non accetta altro tipo di mezzo di trasporto stradale. Una ferita di guerra (partigiana) gli crea continui problemi, specie quando sta seduto. Le sospensioni idropneumatiche sembrano l'unico sistema per alleviargli le sofferenze. Ma il viaggio sarebbe stato di breve durata.

Una corsa di 18 chilometri sulla strada per Carlo Felice poi una deviazione sulla strada. Un tratto di sterrato tra muretti a secco fatti di pietre che portano ancora i segni di una lunga permanenza sott'acqua. Pochi minuti e la « Sirena », una villa a due piani, pianta a croce, patio e grande parco (150 metri sotto il livello del mare) la zona più bassa della Sardegna. Qui lo aspetta un personaggio che proprio nell'isola ha consolidato la sua fortuna. L'amicizia con Cefis è di fresca data. Fino ad un anno fa questo personaggio rimproverava al ripudiato luogotenente di Mattei, troppe connivenze con il potere politico. Erano i tempi delle incomprensibili manovre di recupero di aziende in perdita. Dell'Egam si parlava appena. Poi il disegno era apparso chiaro e vincente. Alla svelta si erano poste le basi per una nuova e produttiva amicizia. Martedì 10 settembre giungeva il momento di verificare la sua operatività.

MERCLEDI' 11 SETTEMBRE - TORINO

● UMBERTO AGNELLI incontra il coordinamento dei sindacati all'Unione Industriale. Nella vecchia villa dei Conti Cinzano si definisce il futuro (italiano) dell'azienda. L'ultimatum del « 30 settembre » è alle porte. Ci si preoccupa per la stabilità dei livelli occupazionali, c'è incertezza per quello che riguarda le cifre « vere » del regresso. L'incontro di mercoledì, una giornata difficile, metterà in chiaro molte cose. Le cifre, prima di tutto. E' Umberto Agnelli in prima persona a darne lettura, rifiutando l'intervento di Scassellati (capo per i progetti speciali e che legittimerà, poco dopo, la sua presenza alla riunione).

La diminuzione della domanda, secondo la Fiat, si assesterà intorno al 35-40 per cento. Attualmente la Fiat ha una capacità produttiva di 8.000 auto al giorno ma ne produce solo 6.500 e ne vende 5.000. Le altre 1.500 vanno in « stock ». E sono state queste cifre a far cadere una delle maggiori obiezioni dei sindacati. « La Fiat — dicevano — riduce la produzione ma in fondo la domanda rimane la stessa. Per far fronte alle richieste usa il trucco di ricorrere agli accantonamenti. I depositi ormai, sono vuoti ».

Ma le cose stanno diversamente. I depositi di Rivalta (oltre 500.000 vetture di capienza) sono stati svuotati, vero, ma solo per far posto a prevedibili nuovi arrivi. Le auto che vi erano contenute sono state riversate negli scali ferroviari (Regio Parco, Valentino Nuovo, Lingotto). Chilometri di vagoni-navetta immobili, privi di destinazione. « Per districare un traffico così imponente e disordinato — dice il coordinatore di Porta Nuova — ci vorranno mesi ». Evidentemente, quindi non si pensa che la situazione possa evolversi positivamente in un prossimo futuro.

Attualmente le **VETTURE INVENDUTE** (escludendo quelle giacenti presso i concessionari) sono **OLTRE 240.000** (e sono dati forniti dal « Manifesto »!) A queste cifre vanno aggiunte quelle più importanti relative all'occupazione. Umberto Agnelli si trova ora con 25.000 operai (e 200.000 auto) in più. Che cosa intende farne dopo il 30 settembre. Si parlava di « ponti », di ferie anticipate, ma la soluzione era un'altra.

MARTEDI' 10 SETTEMBRE - SASSARI

● Al secondo piano di villa Sirena il DOTTOR CEFIS rivelava al suo



Scalo ferroviario « Valentino nuovo », a Torino. I vagoni sono carichi di Fiat che non andranno da nessuna parte. Sono lì in parcheggio, per svuotare i depositi di stoccaggio già ricolmi di Rivalta

ospite, l'ingegner Rovelli, il rivale della S.I.R. (Società Italiana Resine), un nuovo pericolo. Non era proprio una rivelazione, certe cose il vecchio rivale le sapeva già, ma ora erano disponibili i particolari. Lo stesso Cefis li aveva appresi pochi giorni fa. Poi erano diventati di dominio pubblico pubblicati da un settimanale, L'« ESPRESSO », nel quale certe vicende, certi passaggi di proprietà, sono avvenuti all'insaputa dei più. Di certo il settimanale è stato, fino a 4 mesi fa, il punto d'incontro tra Fiat e chimica ma ora è la Montedison a gestirne i contenuti. Sull'ESPRESSO, prima ancora che nell'incontro dei sindacati, i nuovi piani Agnelli venivano allo scoperto. Ancora una volta programmazione responsabile e privata in contrapposizione a quella pubblica ed assente.

MERCLEDI' 11 SETTEMBRE - TORINO

● A Palazzo Cinzano UMBERTO AGNELLI sottolineava, in certa misura, la sua rinuncia all'automobile (almeno nell'attuale contesto politico). « Il problema va risolto con misure di altro genere, con altri, nuovi interessi ». Il Paese, insomma, ha urgente bisogno di accrescere il proprio grado di efficienza. Non solo quello relativo alle singole industrie ma piuttosto quella complessiva del sistema. In altre parole l'alternativa Fiat per gli anni 80 è quella di un rilevante impegno civile. Dedicarsi alle infrastrutture: Ospedali, strade, aeroporti, edilizia popolare, meccanizzazione agricola.

« Noi — ha detto Umberto Agnelli — Alimentiamo, con cifre notevoli, la cassa integrazione con il risultato di tenere inoccupati i lavoratori. Perché i fondi della cassa ed i lavoratori sospesi non vengono utilizzati subito per iniziare programmi di infrastrutture destinate ad accrescere la dotazione di beni sociali? » I progetti, secondo Agnelli, dovrebbero essere decisi dallo stato ed eseguiti dalle aziende coi loro dipendenti sotto il controllo degli enti pubblici interessati. I sindacati, naturalmente, avevano fatto capire (almeno a Palazzo Cinzano) di essere favorevoli.

MARTEDI' 10 SETTEMBRE - SASSARI

● A Cefis il **PROGETTO FIAT** non può piacere. Guarda caso gli stessi impegni erano previsti (e pubblicati dall'« ESPRESSO » proprio quattro mesi fa) anche dal colosso chimico. Ma le previsioni andavano oltre. Cefis la sua fortuna l'ha fatta a spese delle aziende a partecipazione statale. Per anni ha costruito la sua rinascita (dopo che l'intuizione di Mattei lo aveva eliminato, sembrava irrimediabilmente, dalla scena economica) acquistando aziende in dissesto ed arricchendosi con i contributi dello Stato.

Ma ora (credeva lui) era venuto il momento di gestire in prima



Lo assicura l'A.N.F.I.A.

Senza paura il SALONE di TORINO

Abbiamo ricevuto questa telegramma da Torino:

« Riferimento notizia riguardante Salone Automobile Torino, pubblicata su AUTOSPRINT n. 37 del 10-17 settembre pagina 5, dichiaro tale informazione est destituita di fondamento. Pertanto 55. Salonauto Torino si svolgerà regolarmente dal 30 ottobre al 10 novembre. Pregovi cortesemente disporre per adeguata rettifica - Luigi Giovannetti » (direttore del Salone Auto Torino).

Prendiamo atto della precisazione. Una cosa è certa, però. La nostra notizia veniva da fonte ineccepibile e la stessa titolazione (con interrogativo) non dava una certezza ma indicava solo una possibilità abbastanza concreta. Vuol dire che i responsabili dell'ANFIA (e delle Case che decidono la sorte del Salone) hanno optato coraggiosamente per mantenere regolare lo svolgimento di quella che sarà certo la più amara rassegna automobilistica nazionale (tira aria anche peggiore di quella della famosa « congiuntura », quando l'auto almeno non era dissacrata per partito preso). Il fatto che AUTOSPRINT sia apparso in edicola a Torino martedì 10 scorso e il telegramma di smentita sia partito 4 giorni dopo è sufficiente dimostrazione che la possibilità negativa fosse qualcosa di più di una « voce ».

● Nel 1973 sono stati costruiti nel mondo quasi 39 milioni di AUTOVEICOLI, di cui oltre 30 milioni di vetture. Il primo posto spetta agli Stati Uniti, poi viene il Giappone, quindi la Germania Federale, la Francia, l'Inghilterra e l'Italia. Nei cinque continenti circolano quasi 284 milioni di autoveicoli, mentre dieci anni fa erano la metà.

● La VOLKSWAGEN annuncia che nella settimana dal 23 al 27 settembre ridurrà l'orario di lavoro per 49.000 dei 118.000 dipendenti tedeschi, questo per il basso livello delle vendite, specialmente all'exportazione.

« UNA TANTUM »: come è ormai noto il Ministero delle Finanze, in virtù di chissà quale raccomandazione, ha esentato un'altra (esigua) categoria di automobilisti dal pagamento della supertassa. Oltre ai titolari di licenza di circolazione di vetture con potenza inferiore ai 10 CV fiscali, sono beneficiari coloro che dal 1. maggio circolano, perché non hanno pagato il dovuto bollo e che non circoleranno nell'ultimo trimestre dell'anno.

Il pagamento dell'« una tantum », lo ricordiamo, va fatto entro la sera del 30 settembre prossimo presso gli sportelli postali tramite conto corrente intestato all'ACI 1/77000 oppure, insieme alla tassa di circolazione, presso gli uffici autorizzati dell'Automobile Club.

Sempre a Vienna è stato ribadita l'opportunità di rapporti diretti tra paesi produttori e consumatori, a livello di governi e non più di compagnie. In tal modo il greggio potrebbe essere pagato anche sottoforma di investimenti, a parziale beneficio della bilancia dei pagamenti. Tanto per rendere più dura la vita alle compagnie petrolifere, l'OPEC ha deciso di ritoccare del 3,5 per cento le « royalties », ammonendo che « la tassa non dovrà ricadere sui consumatori dal momento che le compagnie ancora oggi realizzano profitti eccezionali: la BP per es., li ha triplicati nel primo semestre '74! ».

Frattanto a Roma, esponenti dell'Unione petrolifera hanno messo le mani avanti, sollecitando il governo a defiscalizzare la nuova tassa all'origine che si traduce in 300-400 miliardi di lire l'anno. Staremo a vedere come andrà a fine questo ennesimo braccio di ferro tra governanti e petroliferi, ritenendo per ovvie ragioni escluso (questa volta) dall'obbligo di pagare l'automobilista. Che fino ad oggi è stato bravissimo, proprio come speravano i ministri dell'Industria e del Tesoro: in agosto ha consumato il 18 per cento di benzina in meno rispetto allo stesso mese del '73. Se poi si aggiunge un 15-17 per cento, corrispondente cioè al

mancato incremento del consumo da anno all'altro, risulta che l'automobilista italiano ha ridotto la percorrenza di circa 20 milioni di chilometri!

Nella scorsa settimana la Capitale è stata al centro di tre grossi avvenimenti: uno finanziario, uno economico, uno scandalistico. Governo e Parlamento si sono interessati alla vicenda legata all'« escalation » di ignoti al vertice del colosso chimico e centro di potere che è la MONTEDISON. L'operazione di un'ottantina di miliardi pari a quasi il 12% del pacchetto azionario, dovrebbe portare al rafforzamento della posizione del leader Eugenio Cefis (via Monti e Pesenti) o al suo indebolimento, si fa per dire, con l'avvento di un personaggio che conta (Rovelli?) con la copertura, dicono, dello Scia di Persia.

Ma gli economisti in ordine al presunto inserimento dello Scia nella Montedison manifestano scetticismo se non proprio incredulità. Una cosa è cercare partecipazioni in Germania, come ha fatto Reza Pahlevi, nella Krupp (25%) e, come forse farà, nella Volkswagen e nella Bayer con il marco in stato di grazia; una cosa — viceversa — è legarsi alla Montedison, con la lira (e con le quotazioni della società milanese) che va a farsi benedire.

Mercoledì, a palazzo Chigi, il presidente

del Consiglio RUMOR si è nuovamente incontrato con GIANNI AGNELLI. Il presidente della Confindustria ha fatto il punto, con il Capo del governo, sullo stato di salute delle piccole e medie imprese in rapporto alle prevedibili agitazioni sindacali dell'autunno. Agnelli ha altresì sollecitato il Governo a intervenire più energicamente per il rilancio della produzione (che significa pure garanzia dell'occupazione) e degli investimenti e per il contenimento del fenomeno inflazionistico. Rumor avrebbe promesso (con l'appoggio del PSI) di verificare immediatamente l'entità degli strumenti disponibili per far fronte all'aggravarsi della crisi economica, cercando un dialogo responsabile e costruttivo con i sindacati.

Lunedì 16 la commissione parlamentare per i procedimenti di accusa ha ricevuto il « dossier » del giudice istruttore Achille Gallucci in merito allo SCANDALO ANAS. Dalle indagini sono emerse precise responsabilità dell'allora Ministro (dei lavori pubblici?) in carica sulle cosiddette « aste truccate ». Nell'illecito sono coinvolte 300 persone, tra cui l'ex direttore generale dell'ANAS, l'ing. Ennio Chiatante, e il fantomatico « sig. Pontedera », l'avv. Marino Fabbri, intercettatore telefonico.

cec.

persona (tramite un governo compiacente) lo Stato. C'erano uomini pericolosi (Luraghi ad esempio) ma non erano un problema. Il rullo compressore aveva funzionato a meraviglia. Ma ora c'è Agnelli (di nuovo) sulla sua strada. E qui si innesta il presunto « giallo » Montedison.

Il « Fiorino », giorni fa, annunciava che un oscuro gruppo di azionisti sta dando la scalata al colosso chimico. Chi c'è dietro? Ciò che dice Cefis, è evidente: Agnelli continua la lotta servendosi di Rovelli come prestanome. Le cose, invece, erano (e sono) un po' diverse. Il finto attacco dovrebbe permettere a Cefis di passare al contrattacco. Come? Abbandonando le imprese passive al loro destino (e cioè all'ulteriore intervento del governo) e tenendosi solo la parte attiva.

« C'è una stazione anche a Foro Bonaparte » — titolava l'ESPRESSO. Cefis vuole il permesso di fischiare la partenza del carrozzone in esclusiva. Rovelli, a villa Sirena, ha accettato di recitare la sua parte.

20 milioni di Km. in meno dei nostri automobilisti

ROMA. Si riparla di « austerità » nell'imminenza di un autunno-inverno che torna a vestire gli abiti alla moda dei tempi difficili (e non solo per l'Italia) cominciati nel novembre del '73. Il ministro dell'Industria esclude il ricorso alle targe pari e dispari, ai blocchi della circolazione tra Natale e Capodanno e tra Capodanno e l'Epifania, al tesseramento della benzina, al razionamento del gasolio.

Lo « stato quo » resta pertanto immutato ed è da mettersi in relazione con quanto deciso a Vienna dai paesi produttori di petrolio aderenti all'OPEC. Il prezzo del greggio rimarrà invariato fino al 31 dicembre prossimo e molto probabilmente dal giorno dopo detto prezzo verrà agganciato al tasso medio d'inflazione che secondo l'OPEC è attualmente superiore al 14 per cento, come dire che il costo di un barile (159 litri) di greggio salirebbe 1000-1100 lire.

A Vienna i rappresentanti dei paesi — africani e asiatici, oltre il Venezuela — grandi produttori di petrolio hanno denunciato apertamente lo squilibrio che in questi ultimi tempi si è venuto a determinare tra domanda e offerta: non ha senso, dicono i leaders politici dell'OPEC, aumentare adesso prezzo e produzione quando l'offerta supera di 300 mila tonnellate la domanda!

Una GIANNINI «economy run» e nuovi prezzi

LE PROSSIME GARE



In corsa con le moto a MONTALCINO

Medie da... Ferrari di karts in salita!

BUONCONVENTO - Con le moto hanno corso la salita che da Buonconvento porta a Montalcino di km 6 i karts che una volta erano presenti in gare del genere molto più frequentemente. Poi ci fu un certo risentimento dell'ambiente ospitante, per le favolose medie, che i «carrocci» per le loro particolari doti, facevano registrare. E' ancora un primato quello di Mezzadri che nel lontano 1963 sulla salita di Fasano Selva fece registrare un tempo che sfiorò quello della Ferrari vittoriosa. Se ben ricordiamo quella di Luaidi. Sulla Buonconvento-Montalcino dove ben settanta o poco meno «carrocci» erano presenti, la storia si è ripetuta, questa volta estesa ad un lotto più ampio e più qualificato.

Medie da brivido se pensate che Mauro Villa della classe 100 terza categoria, ha fatto fermare i cronometristi su 3'23" netti pari a km 109,944 di media. Gli è corso dietro Melonaro della 125 seconda categoria, con un netto 3'13"2 portando la media a 115,524. Con ansia si è attesa la salita di Leopoldo Picchioni della 125 prima categoria. Un boato quando è stato annunciato il tempo favoloso per un kart di 3'02"9 alla media di 122,028. Naturalmente sono i tempi dei vincitori ai quali bisogna aggiungere Ernesto Passerini della classe 100 seconda categoria con 3'25"9 alla media di 108,400, ma quello che più ha sorpreso è stata la trascurabile differenza tra i tempi record e quelli degli altri quasi settanta concorrenti divisi quasi tutti da decimi o centesimi di secondo. Una prova di alta maturità tecnica del kart ed una ennesima

22 settembre, PISTA TRICOLORE - Reggio Emilia - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 22, AUTODROMO MAGIONE (PG) - gara naz. cl. 125 cc; 22, CIRCUITO S. LEONARDO (CZ) - gara naz.; 29, PISTA LE SIRENE - Viverone - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, PISTA S. PANCRAZIO - Parma - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRCUITO DI ORZINUOVI (BS) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRCUITO DI S. LUCIA DI UZZANO (Prato) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 29, CIRC. DI TRENTO (MC) - gara naz. cl. 100 e 125 cc; 5 ottobre, CIRCUITO DI CAPENA (VT) - gara naz. cl. 100 e 125 cc.

In Calabria ha vinto il maltempo

COSENZA - Le gare sulla pista Giunti di Falerna Lido ed il circuito di Sovrato avevano dato alla tradizionale settimana karting della Calabria oltre che l'avvio anche un interesse agonistico e sportivo del tutto particolare, per l'insolita affluenza verso il sud di un nutrito lotto di piloti romani e settentrionali.

La terza prova sulla pista di Vibo Valentia doveva concludere la manifestazione, che oltretutto aveva solleticato gli appetiti per una massa di premi di valore, come motori e telai. L'imperversare di condizioni atmosferiche proibitive con conseguente allagamento della pista ha determinato i commissari sportivi a rinviare la prova, che sarà ora recuperata in data da destinarsi e compatibile con gli impegni del calendario nazionale.

Nella prima prova di Falerna, si registra il rientro del «conduttore di ventura» Giambruno Del Fante ritornato al karting dopo una deludente apparizione nell'automobilismo e naturalmente subito in cerca di vittoria. Trova però in De Bellis un oppositore deciso ed il buon Del Fante rinvia l'aspirazione. Leotta nella seconda categoria non ammette sorprese e già da Faderna pone la sua candidatura alla triplice vittoria. Nella terza categoria il romano Andrea De Cesaris duella a lungo con il vibonese Giancarlo Vestri, e riesce infine ad imprimere alla gara un ritmo tanto sostenuto da staccare l'avversario.

L'altro romano Gardelli in eterna fase di rodaggio del suo propulsore raffreddato ad acqua trova modo nella 125 prima categoria, di rompere la supremazia di De Bellis relegandolo alle sue spalle unitamente a Ceravolo.

Stessa musica agonistica o quasi, quattro giorni dopo sul circuito di Sovrato, dove i piloti, come è consueto, trovano di che mettere in mostra coraggio, classe e doti particolari di guida. Si ritrovano i quaranta di Falerna con idee più chiare. Nella prima categoria, Giambruno Del Fante provoca una battuta d'arresto e sfilava una perla della collana di vittorie di De Bellis. Nella seconda categoria Leotta ripete Falerna con l'unica variante di avere avuto Cogliatore anziché Mastroviti come avversario da battere. Dopo i due, Pizzo e Arcieri. La terza categoria registra ancora un «en plain» di Andrea De Cesaris, che ripaga se stesso ed il barbuto padre delle amarezze di S. Giuseppe. Incorre in avaria Giancarlo Vestri e si pregiudica la classifica finale. Gardelli e Pizzo, rispettivamente nella 125 1. e 2. categoria, si ripetono nella vittoria, il primo su De Bellis ed il secondo su un sorprendente e continuo Zida.

LE CLASSIFICHE CLASSIFICHE FALERNA LIDO
100, 1.: 1. De Bellis; 2. Del Fante; 3. Ceravolo; 4. Lastrino; 5. Vanetti.
100, 2.: 1. Leotta; 2. Mastroviti; 3. Paoli; 4. ambardella; 5. Pizzo.
100, 3.: 1. De Cesaris; 2. Vestri; 3. Tassone; 4. Noto; 5. De Cesaris E.
125, 1.: 1. Gardelli; 2. De Bellis; 3. Ceravolo.
125, 2.: 1. Pizzo; 2. ida; 3. Corinaldesi; 4. Jarrera; 5. De Pasquale.
CLASSIFICHE CIRCUITO DI SOVERATO
100, 1.: 1. Del Fante; 2. De Bellis; 3. Ceravolo; 4. Donato.
100, 2.: 1. Leotta; 2. Cogliatore; 3. Pizzo; 4. Arcieri; 5. Gambardella.
100, 3.: 1. De Cesaris; 2. Tassone; 3. Cilea; 4. De Cesaris; 5. Canino.
125, 1.: Gardelli; 2. De Bellis; 3. Varrillo; 4. Ceravolo.
125, 2.: 1. Pizzo; 2. Zida; 3. Lisitano; 4. Jarrera; 5. Corinaldesi.

Si rivede RESTIVO in Sicilia

PALERMO - Il circuito di Capaci, che oltretutto ha visto ritornare sulla breccia il Karting Clan di Palermo ed il suo fondatore, Andrea Restivo, per qualche anno Resti(v)o ed allergico, ed ora più che mai affondato nell'oceano della sua passionaccia, ha suonato la diana ai piloti di Palermo tutti presenti non appena hanno annusato odore di gara. Naturalmente i kart appesi ai chiodi non erano tutti tecnicamente perfetti, ma dove la tecnica è mancata ha supplito la passione e l'agonismo a lungo represso. Più che di una gara si è trattato di una festa sportiva intesa di punti agonistici con tante premesse e tanta volontà di riprendere come ai vecchi tempi.

Ha vinto Paolo Parrinello nella classe 100 prima categoria, su di un Di Liberto in cerca sempre di un mezzo che non faccia le bizze, poi Vaccaro, Corrado e Mistretta dei quali è da ammirare la sfrenata costanza nel voler ad ogni costo concludere le gare pur nulla potendo per il divario tecnico.

Armando Comito si è imposto, meno autorevolmente di come si prevedeva, nella seconda categoria su Iervolino e Brusca, che hanno per l'occorrenza fatto ricorso al loro vecchio smalto. Salvatore Miliziano, nella terza categoria, non ha avuto praticamente avversari. Partito in testa, ha dovuto solo aspettare la fine, viaggiando al piccolo trotto per far durare il mezzo.

LE CLASSIFICHE
100, 1.: 1. Parrinello; 2. Di Liberto; 3. Vaccaro; 4. Corrado; 5. Mistretta.
100, 2.: 1. Comito; 2. Iervolino; 3. Brusca; 4. D'Alba; 5. Barone.
100, 3.: 1. Miliziano; 2. Riscato; 3. Citelli.

IDER tricolore K. 250

MAGIONE - Italo Ider, sull'autodromo umbro, vincendo ancora una volta si è definitivamente laureato Campione Italiano 1974 della Formula K 250, anche se manca ancora qualche appuntamento agonistico di fine stagione. Oramai il cumulo dei suoi punti non può essere intaccato da nessuno. Così ancora una prova deludente della Formula, in questa stagione stracca, e mai in nessuna gara delle varie sinora disputate con un numero tale da giustificare le valide premesse, rivelatesi poi evanescenti e contraddittorie, di fine 1973. Tanto mette seriamente in discussione la validità stessa della Formula arrivata al «redde rationem» dell'essere o non essere. Se ad un cronico disinteresse industriale e commerciale di sempre, il 1974 registra purtroppo, altrettanto disinteresse del nucleo dei piloti, v'è effettivamente ed obiettivamente da chiedersi se l'ostinarsi vale la candela. Sarà certo una scelta difficile, come sempre accade quando bisogna tagliare i rami secchi, della Federazione per il 1975. Così Ider che nella gara di Magione è stato seguito dal cugino-nemico-avversario Ulisse. Ha vinto ancora una volta mettendo in evidenza la bontà del suo propulsore Guzzi, mentre l'avellinese Sabino Losco si è laureato il più veloce avendo riportato il miglior tempo sul giro. Ottime le prestazioni di Pasini e Maiolino.

LE CLASSIFICHE - 1. Ider I.; 2. Ider U.; 3. Pasini; 4. Maiolino; 5. Fadani; 6. Galimberti; 7. Losco; 8. Ghergo A.

I recenti aumenti dei listini FIAT hanno provocato, come sempre è successo, l'aumento delle vetture Giannini. Nel comunicare i nuovi prezzi delle proprie vetture, la Giannini ha fornito anche i prezzi delle sue due ultime novità, la 350 «ECONOMY RUN» e la X1/9 NP 1300.

Ecco il nuovo listino Giannini (IVA compresa):

500 R 350 EC (390 cc) L. 1.198.000; 500 R TV (590 cc) L. 1.098.000; 500 R GT (700 cc) L. 1.200.000; 126 GP (590 cc) L. 1.340.000; 126 GP-S (700 cc) L. 1.420.000; 126 GP-A (800 cc) L. 1.460.000; 126 GP-A (800 cc, carb. doppio corpo) L. 1.490.000; 500 TV R (Montecarlo Omol. CSAI Gr. 2) L. 1.400.000; 590 GT R (Valllunga Omologata CSAI Gr. 2) L. 1.400.000; 650 NP R (Modena Omologata CSAI Gr. 2) L. 1.400.000; 800 GP-A (Imola 800 cc) L. 1.600.000; 127 NP (berlina 2 porte 903 cc) L. 1.800.000; 127 NP-S (berlina 2 porte speciale) L. 1.920.000; 127 NP (berlina 3 porte 903 cc) L. 1.875.000; 127 NP-S (berlina 3 porte spec.) L. 2.000.000; 128 NP (berlina 2 porte 1116 cc) L. 1.980.000; 128 NP-S (berlina 2 p. 1116 cc) L. 2.160.000; 128 Rally NP (berlina versione rapida) Lire 2.240.000; 128 Rally 1600 (berlina 1600 cc) L. 2.625.000; X1/9 NP (spider 1290 cc) Lire 3.050.000; 132-2000 (berlina 2000 cc) Lire 3.950.000.

L'identi-kit della 350 G «Economy Run»

MOTORE - 2 cilindri in linea. Alesaggio 73,5 mm. Corsa 46 mm. Cilindrata 390 cc. Rapporto di compressione 9,8:1. Potenza massima 16,12 CV (Din) a 5000 giri-min. Coppia massima 2,53 mkg a 4000 giri-min. Potenza specifica 41,5 CV-litro (Din). Valvole inclinate in testa comando aste e bilancieri. Albero a cammes nel basamento con comando a catena. Lubrificazione forzata. Pompa ad ingranaggi con filtro centrifugo. Capacità carter 2,5 litri. Carburatore Weber 24 IMB modificato. Pompa carburante meccanica. Candele Champion L 81 Y. Impianto elettrico 12 V. Raffreddamento ad aria forzata.

TRASMISSIONE - Motore posteriore, trazione posteriore. Frizione monodisco a secco. Cambio meccanico a quattro velocità con denti a imbocco facilitato. Comando a leva centrale. Rapporto al ponte 8:41. Pneumatici 125 x 12.

CORPO VETTURA - Berlina 4 posti, 2 porte. Carrozzeria portante. Avantreno a ruote indipendenti con molla a balestra trasversale. Retrotreno a ruote indipendenti con molle elicoidali. Ammortizzatori idraulici telescopici. Freni idraulici a pedale. Freno a mano sulle ruote posteriori. Sterzo a vite e settore elicoidale. Capacità serbatoio carburante 22 litri.

DIMENSIONI E PESO - Passo 1,84 m. Carreggiata anteriori 1,121 m. Carreggiata posteriore 1,135 m. Lunghezza 2,970 m. Larghezza 1,320 m. Altezza da terra 14 cm. Raggio minimo di sterzata 4,3 m. Peso (tara kg. 525+conducente kg 70) kg 595.

PRESTAZIONI - Velocità massima circa 100 kmh. Rapporto peso-potenza 32,6 kg-CV (Din). Consumo carburante secondo norme CUNA, 4 litri per 100 km.

I nuovi prezzi DAF

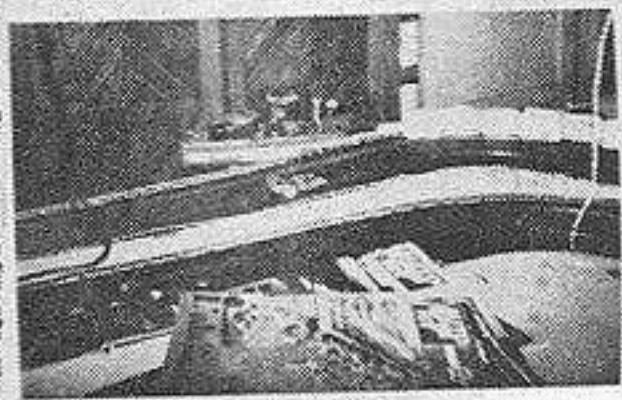
Con decorrenza dal 9 settembre, sono aumentati anche i listini delle vetture DAF. Ecco i nuovi prezzi:

Tipo e modello	Prezzo (IVA esclusa)	Prezzo (IVA inclusa)
3301 berlina Comfort	1055000	1181600
3302 berlina Lusso	1120000	1254400
3305 furgonette (3 p.)	1131000	1266720
3306 Combi (furg. 3 p.)	1209000	1354080
4421 Comfort berl.	1391070	1558000
4422 Lusso berl.	1462500	1638000
4432 Stationcar	1575000	1764000
6622 Lusso berl. (1100)	1660710	1860000
6623 Super L. b. (1100)	1783925	1998000
6624 Coupé (1100)	1937500	2170000
6645 Marathon b. (1300)	1968750	2205000
6646 Marathon s. (1300)	2107140	2360000
6647 Marathon c. (1300)	2116070	2370000
6623 SL b. spec. (1100)	1846425	2068000

● **EXPOMOTOR '75**, la mostra mercato specializzata dei prodotti motoristici e collaterali, si terrà nel padiglione 33 della Fiera di Milano dal 27 febbraio al 3 marzo 1975. Si preannuncia una massiccia partecipazione di operatori italiani ed esteri.

● Nel primo semestre 1974, le esportazioni della **DUNLOP** sono aumentate del 30% rispetto al pari periodo dell'anno precedente. Comunque il traguardo che la Dunlop vuole ottenere è quello di raggiungere un aumento pari al 50%.

● Rispetto all'anno scorso sono sensibilmente diminuiti gli **INCIDENTI STRADALI** del periodo estivo. Fra il 26 luglio e il 26 agosto 1974 gli incidenti mortali sono stati 720 contro gli 819 del 1973. Ancora maggiore la diminuzione di quelli non mortali.



Una quasi incredibile prova di cinque ragazzi torinesi che hanno passato un giorno completo a far marciare un modellino elettrico, risolvendo problemi tecnici e umani forse impensabili

Una 24 ORE mini-slot!

30 ORE nuovo record!

LIDO DI ALBARO - Su una pista della lunghezza di 6 metri, 57 centimetri e mezzo, una mini-slot Policar A71, «pilotata» da MAURIZIO ZANONI, 17 anni e MARCO BELLINI, 15 anni, ha marciato per 30 ore consecutive, battendo così il primato precedente stabilito con 24 ore esatte da cinque ragazzi torinesi. Il piccolo bolide ha percorso 21.068 giri della pista, coprendo la distanza totale di km 138,522 alla media oraria di km 4,613892. Questa la notizia!

Perché è nato il nuovo primato? Se ben ricordate, subito dopo le vacanze di Ferragosto, proprio noi di AUTOSPRINT pubblicammo, alle pagine 62-63 del numero 33-34, la notizia che Piercarlo Curti, Marco Friso, Domenico Golzio, Cesare Jacobelli ed Enzo Lisa avevano compiuto la straordinaria impresa di fare marciare una mini-slot per 24 ore consecutive, una piccola Le Mans, dando prova, sotto il profilo umano, di grande resistenza, di organizzazione e di spirito sportivo. Un'impresa che aveva visto impegnati per l'arco di 28 ore, quattro «piloti» e tanti assistenti che in quel lungo periodo di tempo si erano nutriti soltanto di panini, bevendo caffè per combattere il sonno.

Una notizia come un'altra, magari trattata in modo molto ampio, proprio perché quei giovani lo meritavano, ma sempre una pura notizia. Invece, alla luce dei nuovi fatti e almeno per i due ragazzi genovesi, sembra che non si trattasse soltanto di una notizia, ma che in essa vi fossero tutte le componenti per una sfida. E che sia così lo dicono in una lettera i nuovi primatisti, iniziando: «Caro AUTOSPRINT, vi scriviamo per comunicarvi che grazie al vostro giornale si è scatenata una vera e propria sfida mini-slot...».

Questi due giovanissimi studenti, dunque, si sono sentiti stuzzicati nel loro amor proprio e dopo una lunga serie di preparativi, approfittando dell'assenza dei genitori del Bellini, in una stanza dell'alloggio di quest'ultimo e alla presenza di una vera coorte di «controllori», hanno dato inizio al

Abbiamo scatenato una sfida tra i più giovani: prove di lunga durata con minivetture «slot»

«tentativo di record» per usare la terminologia ufficiale FIA. Rispolverata una vecchia pista che è stata accuratamente revisionata usando anche l'amperometro per ottenere un passaggio uniforme di corrente in tutto il circuito, apportate le necessarie modifiche alla Policar A71 (alimentazione a due trasformatori Politoys da 12 volts, impianto di emergenza composto da tre pile di 4,5 volts, impianto di raffreddamento ad alcool, abolizione della carrozzeria e dell'avantreno giudicati pesi inutili, applicazione di barre di protezione laterali per evitare che il differenziale toccasse contro le protezioni della pista, applicazione di una sbarretta di ferro funzionante da roll-bar nella parte superiore della vettura per evitare che il motore subisse colpi in eventuali capottamenti e motore fissato con nastro adesivo), provvisti precauzionalmente di ricambi-differenziali, contatti striscianti, pick-up i due maratoneti del pulsante hanno dato inizio alla prova alle ore 14 del 28 agosto.

Nutrendosi di panini, biscotti e frutta e bevendo qualche caffè, fra lo sbalordimento degli amici e dei «cronometristi-contagiri», i due giovani hanno continuato imperterriti per 30 ore esatte, ritenendosi paghi del risultato conseguito soltanto alle ore 20 del 29 agosto. La vettura, invece, avrebbe potuto continuare nell'impresa senza essere angosciata da seri problemi. Infatti, astrazione fatta per l'iniezione «raffreddante» che veniva eseguita ogni ora, le fermate sono state quattro: alla 10. ora e alla 24. per la sostituzione dei contatti striscianti; alla 28. ora per la sostituzione dell'impianto elettrico con quello di emergenza; alla 29. ora per il fissaggio della barra di protezione della vettura.

Terminato il riuscito «tentativo di record» Maurizio e Marco sorridenti e soddisfatti hanno commentato: «Le 24 ore sono state battute; adesso accettiamo sfide. I più forti siamo noi, sotto a chi tocca!».

La tabella tecnica della prova

Fermate:

- 10. ora: cambio contatti striscianti
- 24. ora: cambio contatti striscianti
- 28. ora: sostituzione impianto elettrico
- 29. ora: fissaggio barra di protezione
- Ogni ora: iniezione di raffreddamento

Ora	giri	Dist. km.
1	730	4,79975
2	740	4,86550
3	810	5,32575
4	670	4,40525
5	750	4,93125
6	630	4,14225
7	600	3,94500
8	750	4,93125
9	730	4,79975
10	740	4,86550
11	700	4,60250

12	710	4,66825
13	730	4,79975
14	680	4,47100
15	710	4,66825
16	750	4,93125
17	800	5,26000
18	760	4,99700
19	690	4,53675
20	670	4,40525
21	630	4,14225
22	650	4,27375
23	730	4,79975
24	650	4,27375
25	660	4,33950
26	690	4,53675
27	700	4,60250
28	680	4,47100
29	630	4,14225
30	638	4,19485
30	21.068	138,52210
media: 4,613892 kmh.		

• Due mesi fa il progetto per un nuovo circuito in SCOZIA, cioè nel Fife, sembra destinato a sparire e invece, d'un tratto, i lavori sono cominciati seriamente tanto che sulla pista si è già svolta una gara automobilistica.

• La classica inglese per veterane, LONDRA-BRIGHTON, (3 novembre) sarà patrocinata per la prima volta da un'impresa commerciale, cioè la Castrol che celebra il suo settantacinquesimo anniversario.

• EPPIE WIETZE, il canadese assai competitivo nella F. 500 americana, con una Lola, parteciperà al GP del Canada il 22 settembre con la Brabham BT42 pilotata da Lella Lombardi a Brands Hatch.

• La scuola di pilotaggio di ANDRE' PILETTE a Zolder farà un altro week-end di prove nei giorni 2-3 novembre e i dieci più bravi, fra i novellini che vi parteciperanno, avranno come premio un corso di guida gratuito.

• Il noto pilota francese di gare in salita, JOLIAT, è rimasto ferito durante una corsa regionale. Probabilmente non bene equilibrata, la sua March è entrata in testacoda su una chiazza d'olio, finendo sotto il guard-rail e fermandosi all'altezza della testa del pilota, grazie a uno dei montanti del roll-bar. Ci sono voluti 40 minuti per estrarre Joliat dalle lamiere contorte.



GRAN PREMI
senza
più
segreti

Dopo «Graham Hill», «Chris Amon», «Jacky Ickx», «Jackie Stewart», «Clay Regazzoni» e «Emerson Fittipaldi», il giornalista dell'automobile Tommaso Tommasi ha dato alle stampe, per i tipi di Arnoldo Mondadori, un nuovo volume intitolato «Da Monza a Indianapolis». Una monografia didascalica nella quale sono ampiamente trattati l'insediamento geografico, le infrastrutture tecniche e la storia di dieci fra i più famosi circuiti del mondo.

L'opera di Tommasi è completa da una vera «personale» fotografica a colori e in bianco e nero di un vero artista della fotografia, l'inglese David Phipps, nonché dalle tavole a colori e in nero di Pino dell'Orco e dai disegni delle macchine e dei campioni di Vincenzo Cosentino.

Ma ciò che rende il volume veramente vivo ed interessante, sono le «esperienze» di guida, sui circuiti in contesto, raccontate da dieci grandi campioni che rispondono ai nomi di Fittipaldi, Reutemann, Revson, Hulme, Cevert, Hill, de Adamich, Ickx, Regazzoni e Peterson. Scorrendo tali esperienze, il lettore ha veramente l'impressione di essere seduto accanto al pilota e di vivere con lui, attimo per attimo, le emozioni di una grande prova.

Un libro che indubbiamente merita un posto di primo piano nella biblioteca degli appassionati dell'automobile per il modo col quale la materia è presentata, un libro atto a soddisfare la sete di conoscenze sui più celebri teatri di gara e sugli altri luoghi nei quali si corre nel mondo, un cui elenco aggiornato e illustrato sta a formarne l'utile e finale appendice.

Tommaso Tommasi
DA MONZA A INDIANAPOLIS
Arnoldo Mondadori - Editore
L. 6.500

Il vocabolario degli autoveicoli da guerra

E' uscito, in edizione italiana, per i tipi della casa editrice Ermanno Albertelli, l'interessante volume di Barth Vanderveen: «Automezzi della seconda guerra mondiale». Il volume, di 333 pagine, si presenta come un vero e proprio catalogo, corredato da 1.200 illustrazioni, di tutti gli auto e motoveicoli che sono stati impiegati dalle varie forze in campo nella seconda guerra mondiale. Oltre che per lo storico, al quale il volume di Vanderveen si impone come utile fonte di consultazione per comprendere l'importanza e il ruolo decisivo che in non poche occasioni ebbero i veicoli terrestri dagli autocarri ai semoventi ruotati, semicingolati o cingolati, l'interesse è anche per chi vuole capire e sapere di più sull'attività industriale, definita pesante, delle varie industrie automobilistiche e non. Il volume inoltre fornisce una serie di informazioni sempre precise e dettagliate sul motore, dimensioni, peso, prestazioni ed anche «elaborazioni» spesso di emergenza adottate sui vari automezzi.

Particolarmente interessante lo spazio dedicato alla «jeep» esaminata nelle sue varie versioni, compreso i prototipi sperimentali.

Barth H. Vanderveen
AUTOMEZZI DELLA SECONDA GUERRA MONDIALE
Ermanno Albertelli Editore - Parma
L. 8.000

Due «motori» italiani anti-ALPINE nell'EUROMARCHE 2000 in Toscana

JAUSSAUD e FACETTI ci provano al Mugello

FIRENZE - Cinque prove, cinque vittorie: ormai matematico il successo dell'Alpine, che comunque si presenterà anche al Mugello con le sue prestigiose berlinette spinte dal poderoso sei cilindri. Anzi, già dal giorno 18 i francesi saranno sul tracciato toscano che si presenterà nella nuova edizione privo di gran parte dei guardrails che lo cingevano. Sarà purtroppo assente l'Abarth Osella, almeno il team in forma ufficiale perché di PA 2 private ce ne saranno diverse, ma ci sarà ancora quel formidabile John Lepp che, per otto decimi di secondo, ha fallito il grosso colpo sul veloce tracciato di Hockenheim. Lepp è una vecchia volpe in questa categoria: la sua Chevron tra l'altro è una macchina semiufficiale ed aggiornatissima, mentre il suo motore Hart già ammirato a Misano pare in grado di fare miracoli.

Tutti contro le tre Alpine dunque: e ci sarà anche Jean Pierre Jaussaud, con la Lola con motore Pederzani in grado di impensierire i francesi e probabilmente anche un certo Carluccio Facetti (a caccia di punti tricolori) che potrebbe essere al volante di un'altra Lola con il motore otto cilindri di Romeo Ferraris. Non mancheranno anche le due Lola del team francese La pierre du Nord per Servanin e Stalder (il secondo è giunto in quarta posizione nell'ultima gara) con il motore Chrysler ROC e due Toj con motore BMW per Walker e Obermoser.

Tra gli italiani sarà interessante seguire la gara di «Gianfranco» al volante dell'Abarth Osella con la quale sta disputando bellissime gare in salita, di Mauro Nesti che avrà la solita Lola con motore BMW, vettura identica a quella di Cosimo Turizio e molti altri concorrenti con vetture di vari tipi.

Da non dimenticare anche la March di Ragnotti, sempre presente a queste prove dell'Euro 2000 e l'esordio con vetture di questo tipo (sempre una March) di quel Bob Evans esplosivo quest'anno nella F. 5000 e sicuro pilota di F. 1 per la prossima stagione.

I NUMERI dei protagonisti

N. DI GARA	CONDUTTORE	VEETTURA
1.	Jean Pierre Jabouille	Alpine Renault
2.	Alain Serpaggi	Alpine Renault
3.	Gerard Larrousse	Alpine Renault
4.	Jean Ragnotti	March 745
5.	Jorge De Bagration	Abarth Osella
6.	Javier Juncadella	Lola T 294
7.	Bob Evans	March
8.	Raphael Barrios	Chevron B 26
9.	John Lepp	Chevron B 26
11.	Emile Elias	Cosworth BD 4
12.	Lafosse	Lola
14.	Stalder	Lola
15.	Servanin	Lola
16.	David Walker	Toj SSO 2
18.	Jorge Obermoser	Toj SSO 2
19.	Jean Pierre Jaussaud	Tecno Lola
21.	Martin Raymond	Lola T 294
22.	Robin Smith	Chevron B 23
23.	Pedro De Lamare	March 745
24.	« Lucien »	AMS 274
25.	Achille Marzi	Chevron B 23
26.	« Gianfranco »	Abarth Osella
27.	« Nicor »	Abarth Osella
28.	Marco De Tomasi	Lola 292
29.	Piero Monticone	Chevron B 26
31.	Salvatore Pellegrino	Chevron Ford
32.	Boeris	Osella PA 2
33.	Cosimo Turizio	Lola BMW T 294
34.	Mauro Nesti	Lola BMW T 294
35.	« Alval »	Osella BMW
36.	Giannotti	Lola BMW T 294
37.	Franco Zaniratti	Abarth
38.	« Cam »	Porsche 914
39.	Vittorio Maione	Porsche 910
41.	Giorgio Del Curto	Porsche 914
42.	Premali	Alfa GTA 1600
43.	Rebai	Porsche 2000
44.	Giovanni Morelli	Lola 2000

Norme unificate (in legge) per la sicurezza - autodromi

ROMA - Il Ministero dei Trasporti ha trasmesso alla presidenza del consiglio uno schema di provvedimento legislativo (dovrebbe dar luogo ad un decreto legge) che con l'aggiunta di un regolamento di attuazione stabilirà « l'uniforme e univoca disciplina in via definitiva delle misure di vigilanza e di sicurezza per lo svolgimento delle gare motoristiche su circuiti permanenti ».

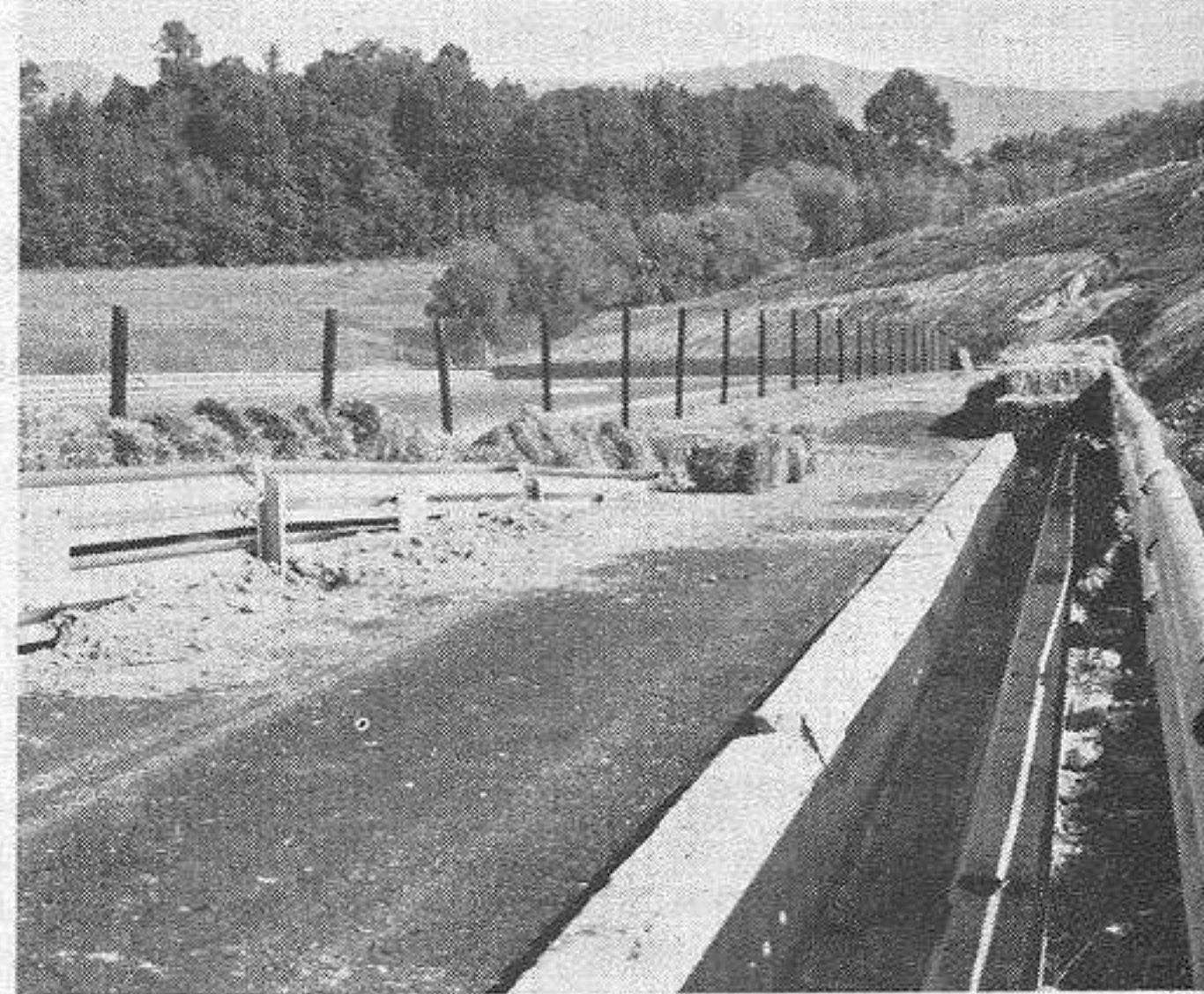
L'iniziativa è da attribuire come già anticipato da AUTOSPRINT, al ministro dei trasporti Luigi Preti che ne ha affidato la parte tecnica al D.G. della Motorizzazione dr. Sirignano e quella normativa al sottosegretario democristiano Vincelli (successore del socialista Masciardi alla presidenza del gruppo di lavoro per la sicurezza degli autodromi. Intanto va avanti lo studio, raccomandato dallo stesso On. Preti, di un progetto di legislazione che — una volta approvato dal CEMT (Conferenza Europea dei Ministri dei Trasporti) — dovrà essere recepita dalle autorità sportive nazionali in ordine alla sicurezza delle vetture da corsa e dei circuiti chiusi.

● Grosse nubi, purtroppo, sulla COPPA NISSENA, a Caltanissetta. Quando già gli organizzatori ci avevano dato conferma della gara, che è in calendario per domenica prossima, la commissione di vigilanza locale ha preteso, per accordare l'autorizzazione, che il percorso di gara

sia recintato con barriera di 2 metri! Non è una richiesta nuova, questa, relativa alle salite, poiché è in effetti contenuta nei regolamenti per le competizioni stradali, ma il più delle volte l'assurdità stessa della norma era superata dal buon senso delle autorità locali.



Quasi tutte le curve del Mugello sono state « ritoccate » per quel che riguarda le misure di sicurezza: gran parte delle barriere metalliche sono state arretrate, come possiamo vedere alle curve S. Donato (sopra) e Poggio Secco (sotto)



Anche la curva Casanuova, in discesa, è stata così migliorata: in pratica, abolendo in questa maniera il guard-rail, vengono a trovarsi scoperte le strade di servizio, ma per ora non si vedono migliori soluzioni. La rete che si vede verrà raddoppiata: lo spazio di emergenza passerà quindi da un minimo di otto a un massimo di dodici metri

La F. I. S. A. si prepara alla democratizzazione

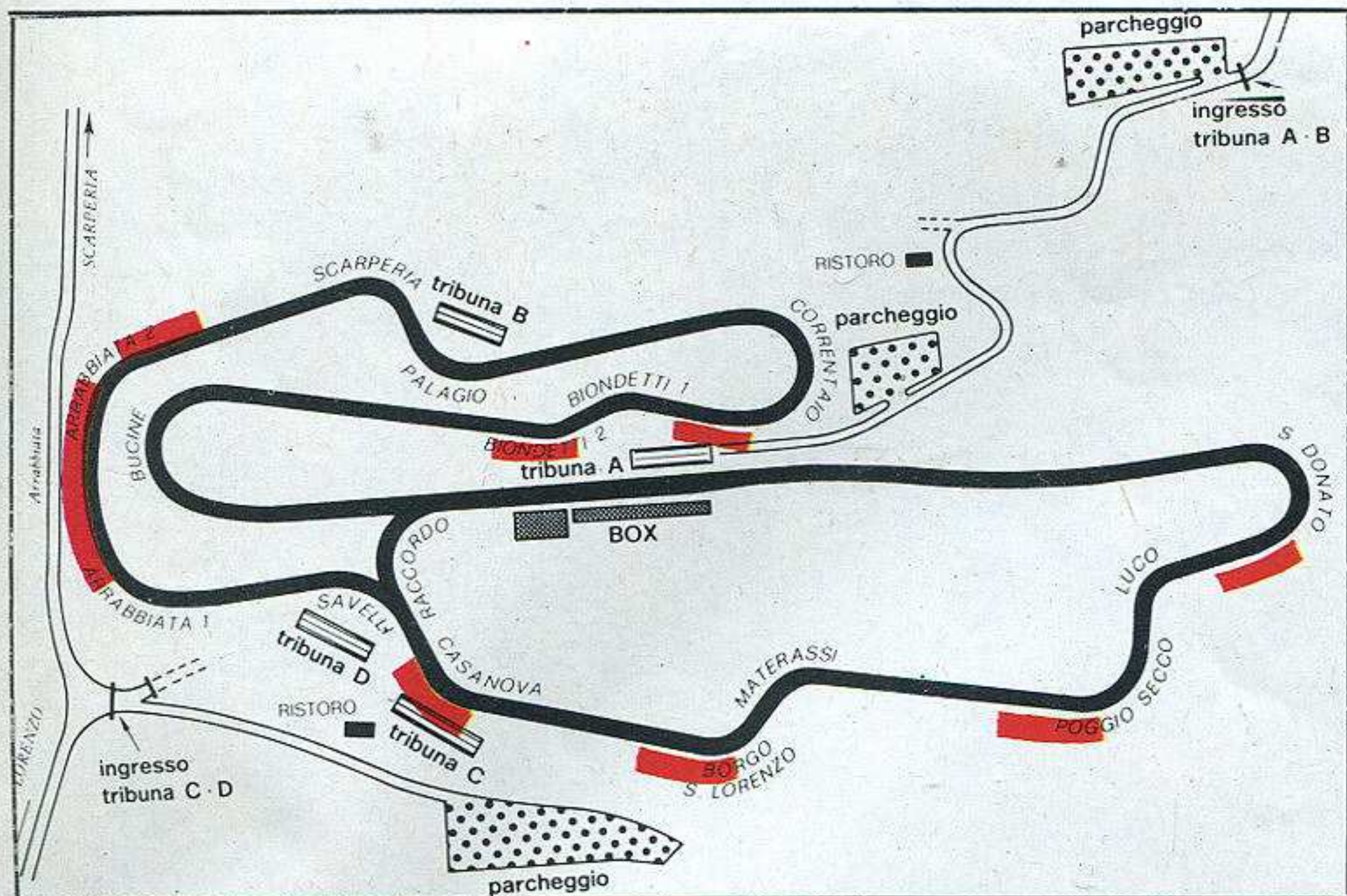
SIENA - Nel quadro della sua ristrutturazione la FISA, che ha fra i suoi scopi principali l'adozione di tutte le misure atte ad incoraggiare l'attività delle Scuole e dei piloti italiani, ricorda di aver aperto l'affiliazione a tutti quegli enti, gruppi, squadre, club, aziende o persone che si occupano di automobilismo.

Quindi in qualità di « soci aderenti » possono aderire alla FISA tutti quei sodalizi che non hanno i requisiti richiesti dallo Statuto; essi avranno funzione consultiva senza diritto al voto, non parteciperanno ai Campionati federali ed i loro piloti non potranno prendere parte al Challenge gr. 1 e 3 ed al Challenge esordienti.

La Segreteria inoltre comunica che la Finale del Challenge gr. 1 e 3 si disputerà il prossimo 6 ottobre sul Circuito del Mugello.

Le ORE al Mugello

- VENERDI' 20
- prove Euro 2000 dalle 15 alle 16,30
- dalle 18 alle 19,30
- prove F. Ford dalle 16,45 alle 17,45
- SABATO 21
- prove Euro 2000 dalle 15 alle 16,30
- dalle 18 alle 19,30
- prove F. Ford dalle 16,45 alle 17,45
- DOMENICA 22
- 1. batteria ore 11
- 2. batteria ore 11,30
- 1. manche Euro 2000 ore 15
- finale F. Ford ore 16,15
- 2. manche Euro 2000 ore 17



Guardrails: 1km in meno

FIRENZE - Dopo il sopralluogo compiuto dai responsabili della Federazione Motociclistica Italiana, accompagnati da alcuni piloti, i responsabili del Circuito del Mugello hanno deciso di diminuire lo sviluppo dei guard-rail nel loro impianto nei punti segnati dai tratti rossi della piantina. Infatti, verranno rimossi circa 1000 metri di barriera metallica, sostituiti in molti punti da reti protettive.

Dopo questi lavori, l'impianto toscano è stato giudicato dalla FMI sufficientemente sicuro anche per le motociclette, e quindi il 29 settembre vi si svolgerà l'attesa quinta prova del campionato italiano delle due ruote. Pertanto, anche il calendario automobilistico viene modificato: il **22 SETTEMBRE** si svolgerà la gara per il **CAMPIONATO EUROPEO 2000**, che comprenderà una gara di **FORMULA FORD**, mentre la gara di **CAMPIONATO ITALIANO GRUPPO 2** in calendario per il 29 dovrebbe essere effettuata il **27 DI OTTOBRE**.

Intanto gli organizzatori toscani hanno chiaramente chiesto che al loro circuito venga assegnata la organizzazione del **GRAN PREMIO D'ITALIA DEL 1975**, insieme con altre date da utilizzare per gare di valore internazionale.

La richiesta è stata avanzata tramite i canali abituali, cioè tramite la CSAI, ma secondo quanto abbiamo saputo nella elencazione delle gare per il calendario internazionale 1975 la CSAI ha indicato **IL GRAN PREMIO D'ITALIA A MONZA**, come al solito.

MUGELLO **AUTOSPRINT**

22 settembre 1974
AUTOMOBILE CLUB FIRENZE
AM Automobile Club Mugello
patrocini
campionato europeo marche 2000
F. FORD FORD MEXICO

EUROMARCHE 2000

Per la Gara dell'EUROMARCHE 2000 del 22 settembre, gli organizzatori praticheranno i seguenti sconti per i lettori di AUTOSPRINT che presenteranno il tagliando a fianco:

	INTERO	Lettori AUTOSPRINT
Tribuna centrale	5.000	4.000
Tribuna A, B, C, D	3.500	3.000
Prato	2.500	2.000

Mentre i biglietti di tribuna centrale saranno in vendita solo presso le biglietterie all'ingresso dell'Autodromo, gli altri potranno essere acquistati dal 2 settembre presso:

- Le sedi degli A.C. della Toscana
- La sede e le delegazioni dell'AC Firenze
- Le biglietterie dell'Autodromo poste lungo le più importanti strade di provenienza e opportunamente segnalate.

SCONTO **AUTOSPRINT**

pelle di jeans ti riconosco!

Sei l'unica, la vera, quella di

BORRI

ORIGINAL B.J.



Ecco come cambia faccia la 127

Una «special» per PARIGI

PARIGI - Al Salone Internazionale di Parigi la Fiat si presenta come la più diffusa fra le marche estere sul mercato francese. Questa invidiabile posizione di leader delle marche importate pare sia destinata a rafforzarsi per le caratteristiche di gran parte della produzione Fiat, soprattutto nelle cilindrate minori, e viene salutata con il lancio, proprio al Salone di Parigi, di una nuova versione della popolare 127, una delle vetture più premiate di questi ultimi anni.

La nuova versione si chiama «**SPECIAL**», e di speciale ha un certo numero di novità, sia nell'allestimento interno che nelle finiture esterne, che sicuramente rinnoveranno l'interesse per la «mille» torinese. I paraurti a sezione maggiorata e la calandra di nuovo disegno sono le caratteristiche più salienti del ritocco esterno della 127. Così come i paraurti, anche le fiancate sono percorse da una modanatura in gomma. La aggiunta di guarnizioni lucide sul gocciolatoio e contorni in «mylar» al parabrezza, al lunotto ed ai cristalli laterali, le maniglie delle portiere cromate ed il nuovo tappo carburante con serratura, anch'esso cromato, completano i ritocchi esterni.



Ecco l'aspetto «**abbellito**» della 127 Special, versione più sofisticata della popolare 127, che era piuttosto spartana. A destra, come era il «**muso**»; a sinistra, il nuovo interno



Internamente, troviamo una plancia portastrumenti di nuova forma, con visiera antiriflesso più ampia. Nuovo il volante, con razze imbottite e la leva del freno a mano, con impugnatura in gomma; mentre sul tunnel è sistemato un portaoggetti. Fra gli altri particolari-novità, si notano delle alette parasole orientabili lateralmente, specchio retrovisore con scatto antiabbagliante e di dimensioni maggiori, e nuovi rivestimenti dei sedili.

Molti accessori in dotazione di serie alla «**special**». Accendisigari, lavacrystallo elettrico, intermittenza del tergicristallo, termometro acqua, ventilatore a due velocità, e faro esterno di retromarcia. Da notare, che nella versione 2 porte il bordo inferiore del lunotto è stato abbassato di circa 3 centimetri, per migliorare la visibilità posteriore. La versione «**special**» della 127 è già **PRONTA PER LE CONSEGNE**, che in Italia ed all'estero inizieranno il 3 OTTOBRE.

DEARBORN - « Se i prezzi continueranno nella loro vertiginosa corsa, finiremo per viaggiare in motocicletta ». Questo il commento comune degli americani i quali, nel 1975, si troveranno di fronte ad un dilemma: pagare, ad esempio, oltre 6.000 dollari (circa 4 milioni di lire) una Pontiac che nel 1968 ne costava appena 3.500, o ricorrere alle compatte ed intermedie che pur costando poco meno di 4.000 dollari, non sono all'altezza delle consorelle maggiori. Detroit accusa il Governo di aver forzato gli eventi e di aver dato troppo ascolto agli ecologi. I meccanismi di sicurezza, i filtri per la purificazione degli scarichi, ecc. sarebbero le cause di tali aumenti. Ma l'ultimo annuncio delle « tre grandi » è stato pressoché spaventoso: altri 500 dollari (oltre 300 mila lire) di aumento per le grosse cilindrate e forse un aumento anche per le compatte che dovrebbero prendere il posto delle prime in caso di crisi di acquisto.

« La FORD è corsa subito ai ripari — così dice mister Lee Jacocca comodamente seduto su una poltrona di pelle rossa al dodicesimo piano del quartier generale — Noi non fabbricheremo più grossi macchinoni. Ne abbiamo in abbondanza per sopprimere alle richieste qualora le minori non dovessero attecchire. Una delle ragioni di tale politica è l'aumento, e 500 dollari d'un colpo sono molti; comunque noi non possiamo fare altro che seguire la corrente. Ecco perché abbiamo creato la GRANADA e la MERCURY MONORACH. Queste due vetture sportive saranno la pietra di paragone per le vetture dei prossimi anni ».

Quelli della General Motors, invece, sono di parere contrastante. Dicono: « La Ford ha sempre creato un modello 'cannibale' per ostruzionismo ed ostacolo verso le rivali. Noi invece creiamo modelli che possono essere utilizzati da tutti, senza ostacolare le altre ».

Intanto, proprio in questo momento, la General Motors presenta in anteprima la Chevrolet Monza 2+2, due carburatori, doppio scarico, motore a V di 90°, freni a disco, cambio automatico, ecc. E' forse l'anti Granada? In seno alla GM dicono di no, mentre Jacocca accusa in tal senso la rivale.

« Per il 1975 abbiamo costruito macchine piccole atte a coprire il 60% del fabbisogno. Tuttavia, negli ultimi tempi, dopo la conclusione della crisi energetica, la vendita dei modelli piccoli raggiunge soltanto il 41% contro il 51% di prima ». Da notare che normalmente la Ford vende il 48% della sua produzione di modelli minori.

Abbiamo chiesto se la Ford non ponga troppa fiducia sui modelli piccoli in un momento in cui gli americani, nonostante tutto (inflazione, crisi energetica, prezzi, ecc.) sono tornati ai modelli mastodontici e ciò per vari motivi, anche giustificati.

« Bisognerà attendere gli sviluppi di mercato — ha commentato Jacocca — Intanto posso dire che la Granada e la Monarch sono di tre centimetri più lunghe delle Mercedes quattro porte sedan. Però con una grande differenza: che le Mercedes raggiungono un prezzo di 12.000 dollari, mentre le nostre 'nuove creature' costeranno, come si è detto,

al di sotto dei 4.000 dollari ».

Gli acquirenti americani, tuttavia, non sono di questo parere. « Si paga per quel che si riceve » dice un motto americano. Per 4 mila dollari non si potrà pretendere di avere una macchina che altrimenti ne costa 6 mila perché più grande, comoda e ricca.

Dopo la diminuzione delle vendite dei modelli grossi durante la crisi energetica, v'è stata una ripresa che si può valutare attorno al 35%. E prima della fine dell'anno, gli esperti prospettano un ulteriore aumento di vendite in questo settore.

« Se questo ritmo continuerà — interviene Jacocca — allora dovremo porre maggior cura su questi modelli e riaprire una fabbrica chiusa da dove potranno uscire migliaia di unità al giorno ».

Quante unità di Granada e di Monarch conta di vendere nel 1975?

« Mezzo milione. Questi modelli usciranno dalla fabbrica di Wayne, vicino a Dearborn, e saranno venduti nei prossimi mesi ».

Intanto la Ford riduce la produzione della Pinto, un modello che a suo tempo AUTOSPRINT definì modello infelice e di breve durata. La Ford ha un deposito di Pinto capace di sopprimere a tre mesi di richieste consistenti per cui chiuderà la fabbrica di San José in California e dovrà licenziare, per un mesetto circa 2.000 operai.

Mister Jacocca è fermamente convinto che le grosse vetture e le intermedie finiranno per scomparire, nonostante i colleghi rivali siano di diversa opinione. Comunque, quando il Governo applicherà la tassa speciale di 10 cents (65 lire) al gallone sulla benzina, certi tipi di carburante finiranno per costare 75 cents al gallone e ciò farà riflettere assai gli amanti del « car big and luxury », cioè vetture grandi e lussuose.

Il cervello numero uno della Ford conclude: « Noi non compiremo alcun 'taglio' di modelli minori, almeno per ora, ma è prevista la fusione di qualche modello grande, come la Ford Torino, con qualche altro minore onde creare 'the car of tomorrow', la macchina del domani ».

Con o senza il benplacito delle competitori di Dearborn.

Lino Manocchia

Le «grandi» di Detroit addebitano agli ecologi la spinta agli aumenti ma sono incerte sulle vie d'uscita

Le FORD «cannibali» non arginano le moto



Esposta per la prima volta al Salone di New York in aprile, questa « INTERCEPTOR CONVERTIBLE » della britannica Jensen è ora entrata in produzione. La vettura, interamente rifinita a mano, monta un motore Chrysler da 7,2 litri e la trasmissione automatica Torqueflite. E' una vettura gran lusso

I dinosauri irriducibili



La TRIUMPH 2500 TC (sopra) presentata recentemente, è stata studiata per soddisfare le attuali esigenze di economia di carburante, senza rinunciare alle prerogative richieste da una determinata clientela. La DAIMLER LANDAULETTE (sotto) con tetto fisso nella parte anteriore e completamente apribile in quella posteriore, è stata costruita dalla Daimler di Coventry, del gruppo BLMC, su progetto di Vanden Plas. Il motore è quello della Jaguar XK di 4,5 litri, doppio albero a camme, accoppiato ad una trasmissione automatica Borg Warner modello 12. Sospensioni indipendenti, servosterzo standard e freni a disco sulle quattro ruote. La vettura sarà costruita soltanto a richiesta e per l'estero il prezzo, inizialmente, è stato fissato in 15 mila sterline, circa 23 milioni di lire. E già entrata in produzione





Anche LEIDING. Presidente
della VW, come... AUTOSPRINT

Il futuro è nel METANOLO e nelle auto 900

PORTO CERVO - Rudolph Leiding, il sessant'enne presidente della VW, si è scomodato per venire a Porto Cervo a presentare l'ultima nata delle piccole auto su cui si orienta per il futuro la grande Casa tedesca: l'AUDI 50. E' un sintomo della crisi che attanaglia il mondo dell'automobile, se il più importante manager dell'industria tedesca è venuto in questa isola per miliardari, (dove però manca l'acqua per lavarsi) a cercare di propagandare con la sua presenza il nuovo prodotto.

Leiding, carriera fulgida in seno alla VW in trent'anni, è passato da meccanico a capo della azienda, dopo aver risanato diverse industrie del gruppo che andavano male. Nel 1958 riesce a finire lo stabilimento di Kassel prima del previsto e ne viene nominato direttore. Aveva iniziato 13 anni prima reduce di guerra (era caporale della Wehrmacht) andando a mendicare un posto nella risorgente industria dell'«auto del popolo». Sette anni dopo, nominato nel consiglio direttivo, la VW acquista l'Auto Union di Ingolstadt e ne trasforma la produzione che era imperniata su motori a due tempi, prima per produrre auto VW, e più tardi modelli AUDI con motori a quattro tempi a trazione anteriore.

Tre anni passano ancora e si capisce che Leiding è l'uomo nuovo del colosso automobilistico tedesco. Viene inviato in Brasile per assumere la guida della «VW do Brasil». Riorganizza l'azienda claudicante adattando i modelli VW alle esigenze del mercato brasiliano; leggendaria è la sua impresa nel 1970 quando un incendio distrugge il reparto verniciatura della fabbrica che produce 1400 auto al giorno. Le previsioni sono catastrofiche e la ripresa sarà a lunghissima scadenza. Leiding non si fa impressionare, raduna le maestranze (siamo alla vigilia delle ferie) e dice che, vuol ricostruire subito l'impianto. Lavora con gli operai e, nel giro di tre settimane, il miracolo è compiuto: l'impianto è di nuovo funzionante. Alla fine del '71 tutti gli obiettivi fissati vengono raggiunti.

Piovono i riconoscimenti ufficiali (trentamila persone lavorano oggi alla «VW do Brasil» che è un pilastro nell'economia di quel Paese) e in quel 1971 viene richiamato in patria. E' direttore generale dell'AUDI e nell'autunno 1971 è eletto presidente del consiglio direttivo del gruppo VW. Sotto di lui inizia la scalata alla ripresa della VW in crisi. Nascono i nuovi modelli, l'AUDI 80, la Passat, la Scirocco, la Golf e ora l'Audi 50, mentre altri modelli che completeranno la gamma VW sono previsti nel '75 e nel '76.

A Porto Cervo, in occasione della presentazione dell'Audi 50, Leiding ha risposto alle domande che

i giornalisti gli hanno posto riguardanti la nuova macchina e il futuro dell'industria automobilistica. Questo in sintesi il suo pensiero:

«L'Audi 50 che verrà immessa dal prossimo novembre sul mercato italiano, precorre quella che sarà la «piccola» VW di 900 cmc che verrà presentata nel 1975. Questa ne sarà «l'alternativa», più lussuosa e molto meglio rifinita; verrà a costare con tutte le riserve possibili dando un prezzo orientativo oggi all'incirca di 1.750.000 lire IVA compresa. Questa piccola VW verrà prodotta al ritmo di 2000/2500 vetture al giorno. L'orientamento della VW è di non fare macchine più piccole di 900 cmc e non più grandi di 2000 cmc. Crediamo nel mercato delle piccole auto sotto al litro, la concorrenza europea ha venduto oltre due milioni di queste vetture, vogliamo partecipare anche noi all'affare. L'AUDI 50 per la quale siamo venuti qui in Sardegna costerà come la Golf 1100, circa due milioni di lire IVA compresa».

Sulla crisi del mercato automobilistico Leiding ci ha detto: «Il mercato subirà un risveglio agli inizi del '75. La gente stanca di portare le vecchie auto in officina e di girare a piedi una, due, tre volte al mese. Si rivolgerà ancora al mercato del nuovo. Sono ottimista: la primavera dell'auto deve ancora venire».

Si era parlato di licenziamenti in seno al gruppo VW; Leiding ha decisamente smentito questa voce, precisandoci che: «Abbiamo chiesto ad alcuni nostri dipendenti di 63-64 anni di andare in pensione anticipata con un premio variabile dal milione ai due milioni e mezzo, tutto qui, ma nessun licenziamento è stato fatto fino ad ora qualunque sia la nazionalità del lavoratore».

Alternative alla benzina abbiamo chiesto a Leiding, ce ne sono? Lei ci crede?

«Certamente che ci credo: l'alternativa più valida penso sia il metanolo, (guarda, guarda... n.d.r.) attualmente abbiamo in circolazione 20 auto marcianti con questo combustibile. In Germania abbiamo molto carbone e penso potremmo produrre il metanolo abbastanza facilmente».

E' favorevole o contrario al limite europeo proposto in autostrada di 130 kmh?

«Contrario. La velocità deve dipendere dalla concentrazione di chi guida che si deve adattare alle condizioni del traffico».

Rudolf Leiding ha così concluso la sua chiacchierata: «Non crediamo più nelle grandi vetture, ai «fenili di paglia», ma siamo convinti che il futuro è nelle medie vetture come questa AUDI 50 che vi abbiamo appena fatto vedere. Siamo facili profeti dicendo che avrà successo».

L'identi-kit AUDI 50 L.S. e G.L.

	LS	GL
Cilindrata	1093 cmc	
Alesaggio X corsa	69,5 X 72	
Distribuzione	Albero a camme in testa azionato da cinghia dentata.	
Carburatore	Invertito con starter automatico	
Pompa benzina	Meccanica	
Raffreddamento	Sistema a pressione con pompa alettata, ventilatore elettrico comandato da interuttore termostatico	
Serbatoio carb.	Circa 36 litri	
Trasmissione	Trazione anteriore	
Frizione	Monodisco a secco	
Cambio	4 marce sincronizzate + RM	
Differenziale	A alberi a snodo omocinetico	
Assale anteriore	Guida trasversale e stabilizzatore gambe ammortizzanti	
Assale posteriore	A braccia di guida accoppiati, corpo trasversale ad azione stabilizzante e gambe ammortizzanti	
Pneumatici	135 SR 13	carcassa tela carcassa acciaio
Freni ant.	a disco	
Freni post.	a tamburo	
Impianto frenante	A due circuiti disposti diagonalmente	
Sterzo	A cremagliera con piantone di sicurezza	
Velocità massima	142 kmh	152 kmh
0 - 100	15,4	13,5
Consumo	7,3 x 100	7,6 x 100
Passo	2335 mm	
Carregg. ant. e post.	1300/1310 mm	
Lunghezza	3490 mm	
Larghezza	1560 mm	
Altezza	1304 mm	
Peso a vuoto kg.	685 kg	
Prezzo	Circa 2.000.000	



Il cruscotto, sobrio ma ben fornito, della Audi 50 GL, con il contagiri. Costerà circa 2 milioni



Sopra, uno scorcio del muso della nuova Audi. Solo il volante è piazzato troppo in basso



Ecco l'AUDI che anticipa il domani VW

PIECH spiega la «50»



Molto simpatica la linea della piccola Audi. Le due versioni sono praticamente identiche, la GL ha 10 CV di più. Interessante la possibilità di aumentare lo spazio ribaltando lo schienale

PORTO CERVO - E' venuto anche l'ing. Ferdy Piech, l'artefice di tante vittorie mondiali Porsche alla presentazione della piccola AUDI, la 50 che viene immessa sul mercato in due versioni contraddistinte dalla sigla LS (50 CV e 142 kmh) e GL (60 CV e 152 kmh). L'ing. Piech, esponente ora dello staff tecnico AUDI, ha detto un gran bene della macchina alla presentazione, sotto i riflettori di un caratteristico albergo della Costa Smeralda. In particolare ci ha magnificato la linea, la compattezza della macchina e il suo stiling fatto da Krauss, con qualche idea di Bertone.

Esaminiamo da vicino la nuova vettura:

- **La linea.** Moderna e compatta, due porte, più un ampio portello posteriore, ricorda la Golf, ma è più corta di 25 cm.
- **L'interno.** Comodo con ampia superficie

vetrata, spazio per i due passeggeri anteriori mentre un po' più sacrificati sono quelli posteriori.

- **Strumentazione.** Completa e facile da leggere, volante molto leggero, comandi tutti a portata di mano.

- **Motore.** Silenzioso, brillante nella versione GL un po' meno nella LS.

- **Freni.** Ottimi, anche se abbiamo preferito la versione GL che aveva il servofreno. Il cocktail, anteriori a disco, posteriori a tamburo, ci sembra molto ben riuscito.

- **Stabilità.** Facile e leggera da guidare l'AUDI 50, con la sua trazione anteriore; la si apprezza molto in salita dove si ha modo di conoscere il brioso motore e la stabilità che è eccezionale in qualsiasi condizione d'impiego.

- **Cambio.** Quattro marce tutte sincronizzate, con la leva del cambio in posizione ottimale rendono molto facile tutte le manovre.

- **Sicurezza.** Aiutati da un computer i tecnici hanno esattamente piazzato il materiale indeformabile in modo che chi sta all'interno sia dentro una «cellula di sicurezza» in caso d'incidente.

- **Manutenzione.** Il progetto è stato concepito per ridurre al minimo la manutenzione, l'olio ad esempio va cambiato ogni 7500 km.

Nel complesso una vettura che piace, una linea moderna, senza essere avveniristica, e ne abbiamo avuto la prova dagli innumerevoli turisti che ci hanno attornati quando ci siamo fermati per avere notizie, e tutti hanno avuto parole di elogio per la linea che piace.

PORTO CERVO - «Vedrò come si troverà bene al volante di questa vettura...» ci aveva detto un funzionario dell'AUDI, nel consegnarci le chiavi della macchina. E subito l'AUDI 50 GL assegnataci ci ha favorevolmente colpito, per la portiera ampia con un raggio d'apertura che permette un facile accesso ai posti posteriori. Al volante ci si trova subito a proprio agio, sedili che «avvolgono», ampia visibilità, un comodo poggiatesta utile principalmente in caso di incidente per attenuare la «frustata», comandi acceleratore-freni-frizione incernierati in alto, comodi e in posizione naturale, anche se è difficile fare la manovra di punta tacca.

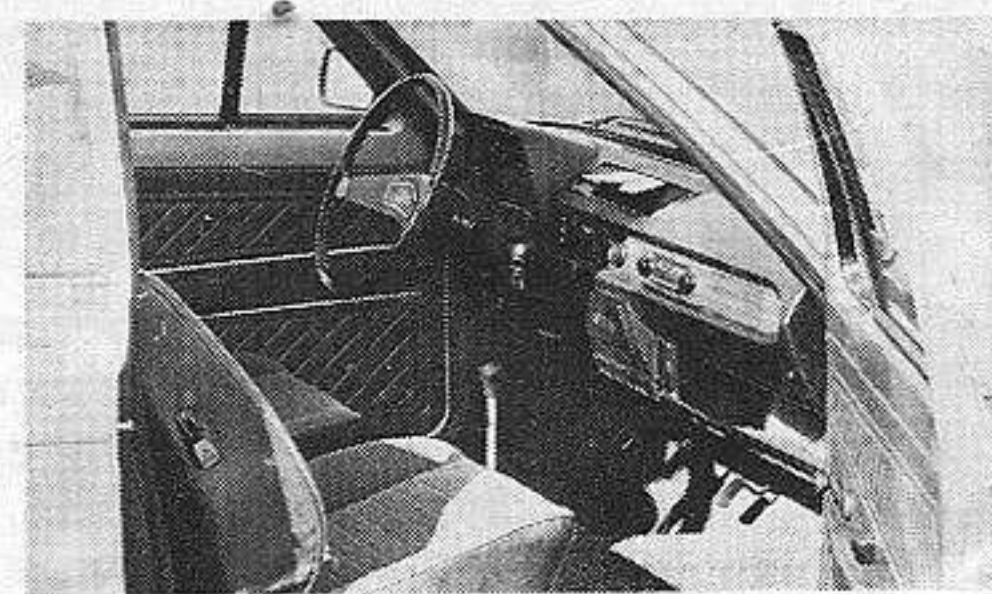
I tornanti della Sardegna sono stati scelti «ad hoc» per valorizzare le doti della vettura, che sono la stabilità, l'accelerazione ai bassi regimi, e il cambio molto facile da usare.

La trazione anteriore non si fa sentire sulle strade montagnose, l'AUDI 50, sembra nata per questo genere di strade per la sua versatilità d'uso. Le ridotte di-

AUTO SPRINT
NATA
versatile

mensioni esterne sono l'optimum per l'automobilista che con i tempi che corrono, deve fare considerazioni di carattere economico. La GL che abbiamo provato era la versione più spinta delle due, che l'AUDI immetterà sul mercato in novembre; il motore di 1100 cc, con distribuzione ad albero a camme in testa, ha 10 cavalli in più della LS, e sono 10 cavalli che si apprezzano, mentre anche la frenata su questa vettura (che era dotata di servofreno) era nettamente migliore.

Il consumo, su ambedue le vetture provate, è stato basso, all'altezza dei tempi di crisi e di super-prezzo della benzina. Con la LS abbiamo consumato mediamente 6,3 litri per cento km alla



velocità costante di 100 kmh, mentre per la GL il consumo alle medesime condizioni è stato di 6 litri per cento km.

La velocità massima indicata dalla Casa (che è poi anche quella di crociera) è di 142 kmh per la LS mentre è di 10 km in più per la GL, valori che abbiamo superato di una decina di km «tirando» un po' le marce, ma che comunque sono più che sufficienti visto i limiti di velocità esistenti.

Andando in fuori giri abbiamo impiegato, con partenza da fermo, 14"7 a raggiungere i 100 kmh con la LS, mentre ancora meglio abbiamo fatto con la GL con la quale siamo riusciti ad ottenere il tempo di 12"5 sempre per la stessa prova, valori

tutti e due apprezzabili.

La soluzione su ambedue le vetture di freni a disco davanti e a tamburo dietro ci è piaciuta molto, e mai abbiamo avuto segni di affaticamento dell'impianto frenante che è, per motivi di sicurezza, a doppio circuito. Nel complesso ci ha ampiamente soddisfatto questa AUDI 50, che risponde ai concetti moderni di una autovettura che deve essere economica ma avere spazio per 5 persone, cosa che l'AUDI ha, ed è un gran pregio in questi momenti di crisi, mentre l'alto livello tecnico raggiunto dal gruppo (e ne è un esempio la testata dei cilindri a flusso orizzontale) serve per guadagnare potenza. E' una garanzia di sicurezza per viaggiare comodamente con bassi costi d'esercizio.

Il prezzo: siamo alle dolenti note, circa due milioni di lire, ma il marco è alle stelle rispetto alle nostre lire e condiziona questo importante fattore nel rapporto venditore-compratore.

Giancarlo Cevenini



La BRM continua

• Louis Stanley ha ripetuto che l'anno prossimo la BRM farà tutta la stagione per i colori di un nuovo patrocinatore e che i piloti saranno inglesi. Questo mutamento patriottico segue un periodo burrascoso e deludente del team coi suoi piloti francesi.

• Nei giorni 28 e 29 settembre, ad HOCKENHEIM, si chiuderà praticamente la stagione delle grandi corse tedesche. Oltre alla gara europea di F. 2 verranno disputate anche le gare finali del campionato tedesco turismo con Obermoser in lotta per il titolo contro Glemser e Ludwig, e quelle della Formula super V che vede al comando Kottulinsky.

• L'anno prossimo il campionato di F. 5000, non più patrocinato dalla Rothmans ma che verrà organizzato dall'MCD, comprenderà venti rounds le cui date previste sono le seguenti: 16 marzo Brands Hatch, 28 marzo Oulton Park, 31 marzo Brands Hatch, 13 aprile Silverstone, 27 aprile Zolder, 4 maggio Silverstone, 19 maggio Zandvoort, 26 maggio Thruxton, 15 giugno Jyllandsringen, 22 giugno Casale, 29 giugno Monza, 27 luglio Snetterton, 10 agosto Mallory Park, 17 agosto Thruxton, 25 agosto Brands Hatch, 7 settembre Oulton Park.

• BRIAN HENTON farà debuttare una nuova March due litri nei restanti rounds del campionato. Spera anche di gareggiare nella corsa di F. 2 a Estoril.

L'errore di SURTEES

• Vero o falso, si dice che la rinuncia della Bang & Olufsen (che patrocinava la SURTEES) sia dovuta al fatto che alla gara di F. 2 a Rouen Bernard de Dryver, figlio del direttore marketing della Ditta, non ottenne di correre con una delle F. 2, come gli era stato promesso.

• E' confermato che un gruppo di uomini d'affari giapponesi è stato a Londra per discutere con l'associazione di F. 1 sulla possibilità di organizzare una gara di F. 1 non di campionato al MONTE FUJI il 1. dicembre. Desidererebbero che venti vetture fossero inviate in volo in Giappone per la gara, ma vogliono soltanto le squadre di F. 1 di primo piano. In passato questi industriali organizzarono in Giappone una tournée di Tom Jones, il cantante, e un match per il pugile Mohammed Ali.

• Il RALLY SHERRY (18-21 settembre) comprenderà ventun tratti speciali per un totale di km. 264, su un percorso di km. 1300.

• A furia di testa-coda sono riusciti a fare girare la testa anche a UNNUS HENDRICH, il noto maestro della «sbandata controllata», che il 5 ottobre, nella Chiesa della Madonna della Salute in Artore, porterà all'altare la gentile signorina FRANCA SALVINI. Al simpatico maestro e alla futura sposa i complimenti di AUTOSPRINT.

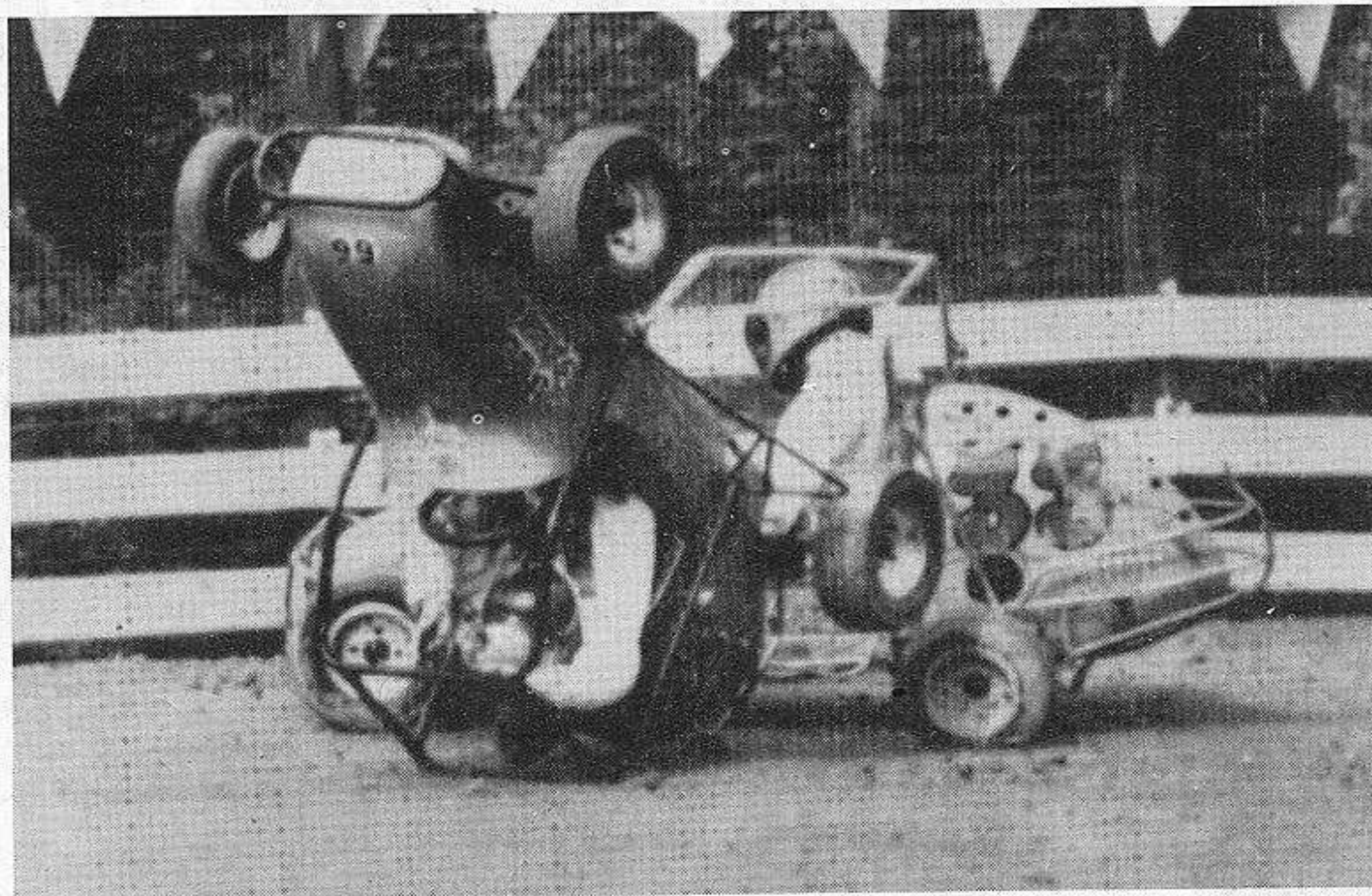
9 ORE a Kyalami il 9 novembre

• La «Nove Ore» di Kyalami si farà. La data del 2 novembre potrà essere cambiata in quella del 9 novembre, per esigenze regolamentari, ma la gara si farà. Alex Blignaut, che è l'anima della organizzazione sudafricana, è venuto apposta in Italia, per confermare ai membri della CSI la sua decisione di far svolgere la corsa. Ha chiesto (e ottenuto) anche la validità per il Campionato mondiale Marche, pur se questo è già ampiamente determinato, sostituendosi alla Mille chilometri di Buenos Aires che non avrà luogo. Per questo, dato che i regolamenti impongono un anticipo di due mesi per chiedere una gara mondiale, la data sarà quella del 9 novembre. Sono già garantite le superturismo BMW e Ford ma la partecipazione che più sta a cuore di Blignaut, e per la quale tiene continui contatti, è quella della Ferrari 312 B rinnovata, che pare proprio esordisca in questa gara di fine anno.

• La Scuderia Carpina comunica che il programma della gara del 29 settembre non prevede più il Gr. 5. Restano invece confermati i gruppi 1 e 3 oltre alla F. Ford ed alla Mexico.

• Nessuna sorpresa dopo le verifiche tecniche eseguite dal commissario Galliani alla corsa di Gubbio, in seguito al reclamo del pilota Palmas, terzo arrivato della classe 1300 Gr. 4, nei confronti del primo classificato Ripani. La Fulvia Zagato preparata da Macciocca è stata controllata nel peso e nella cilindrata ma è stata trovata perfettamente regolare.

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT



BRICKERVILLE (PA) - «Tanto rumor per nulla» si potrebbe dire osservando queste paurose fotografie e conoscendo, poi, la diagnosi dei medici. Stoney Golebach (n. 33) investe e monta sulla «midget» di Jim Enck (n. 66) rotolando quindi, assieme all'investito, per molti metri sulla pista. Soccorsi e trasportati all'ospedale, sono stati immediatamente dimessi dopo una sommaria medicazione. Jim Enck, anzi, non si era fatto proprio nulla

TURBO BMW stop a 1000?

• Pare che la BMW abbia fatto marcia indietro nell'intenzione di omologare il modello 2002 con compressore per il gruppo 1. I necessari 1000 modelli sono stati costruiti per il gruppo 2, ma può darsi che la Casa tedesca non continui il programma per la costruzione dei 5000 necessari per il gruppo 1.

• Le nuove favorite per il TOURIST TROPHY del 22 settembre sono le Camaro di 5700 cc iscritte dal Team Simoniz Chevrolet: piloti, Stuart Graham, Richard Lloyd, Vince Woodman, Jonathan Buncombe, il danese Nelleman e un altro inglese ancora da nominare.

• La gara in calendario per il 6 ottobre a ESTORIL, per vetture due litri, è stata soppressa. Era valevole per il campionato europeo.

• Di nuovo annullata la 1000 KM DI PARIGI, che quest'anno avrebbe dovuto svolgersi a Rouen. Molte difficoltà hanno costretto gli organizzatori a sopprimerla, ma è stato già preso un accordo per il 1975.

• La fidanzata del compianto PETER REVSON, Marjorie Wallace, si è già consolata con... un negro proveniente da un ghetto, il quale dopo avere fatto l'operaio in una fabbrica automobilistica di Detroit è diventato ricco fondando una famosa Casa discografica: «Berry», così si chiama, ha comprato una casa a Palm Springs per Marjorie e ha già speso più di 30.000 dollari per arredarla.

Si corre all'ESTORIL

• Confermato lo svolgimento della gara di F. 2 a ESTORIL (27 ottobre) valevole per il campionato europeo. La corsa, in calendario per il 10 marzo, aveva dovuto essere rinviata per via della crisi energetica.

• La COPPA DI BARCELONA, in calendario per il 13 ottobre e valevole per il campionato europeo GT, è stata soppressa per motivi tecnici.

• Nel 1975 TED WENTZ continuerà a correre in Formula Atlantic, con il patrocinio della Casa di cosmetici Wella che ora estende il suo appoggio ad altre gare. Infatti in novembre patrocinerà una gara a Thruxton, organizzata dal BARC.

• Non è improbabile che in un prossimo futuro i neo-zelandesi Nicholson e McCall facciano correre la TUI in Formula Atlantic. Nicholson sta appunto cercando una vettura per sostituire la Lyncar, avendo deciso di non usare la March ufficiale, e ha discusso con McCall circa la Tui utilizzata da Murdoch con successo lo scorso anno.

• Pare confermato che si svolgerà in ANGOLA una serie di cinque corse di Formula Atlantic, iniziando il 17 novembre. Al tempo stesso c'è chi smentisce la notizia o, per lo meno, dice che tutto dipende dall'interesse che dimostreranno i piloti inglesi per la serie.



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

giannini

PIU' VELOCE
PIU'
ECONOMICA

126/800

cmc

LUBRIFICANTI  

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA
L. 1.200.000 IVA COMPRESA

• L'aumento dei prezzi è una triste realtà che non tocca soltanto l'Italia ed i paesi del MEC ma si estende anche alle nazioni dell'est europeo. Una fra queste è la Cecoslovacchia che ha dovuto registrare un aumento generale delle materie prime. Come diretta conseguenza, i listini prezzi delle autovetture sono stati ritoccati. Così la MOTOREST, importatrice per l'Italia delle automobili SKODA è stata costretta a rivedere il proprio listino prezzi con aumenti del resto molto contenuti. Ecco pertanto i nuovi prezzi delle vetture SKODA, franco concessionario, senza IVA: Skoda «100» L. 995.536; Skoda «100 L» L. 1.066.964; Skoda «110 LS» L. 1.169.643; Skoda «110 R» L. 1.285.714.

Pendolari computer

• HATFORD (Connecticut) - L'iniziativa dell'Ente Trasporti dello stato del Connecticut, di collettivizzare il trasporto degli automobilisti pendolari che nel '72 era paurosamente naufragata per il rifiuto dei « pendolari » a rinunciare al trasporto individuale, ha avuto, con la crisi energetica, un rilancio tale da far ritenere l'iniziativa un successo. Molti automobilisti americani che si sono convinti ad unirsi per il tragitto casa-lavoro-casa, in una recente indagine si sono detti soddisfatti non solo per il risparmio economico ma anche per aver eliminato la noia e la tensione di un trasferimento solitario. L'adesione all'iniziativa è semplice: basta che l'automobilista compili un modulo indicando generalità, indirizzo, numero di telefono, nome dell'azienda, orario di inizio e fine lavoro. I dati vengono forniti ad un elaboratore Sperry Univac che fornisce all'istante un elenco di possibili compagni di viaggio.



GIRO MONDO

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• La Leyland Innocenti ha comunicato, rettificando i dati forniti in precedenza, i prezzi della serie « REGENT ». Eccoli: Regent 1300 L. 1.678.600 (senza IVA) - 1.879.400 (con IVA); Regent 1300 L L. 1.829.300 (senza IVA) - 2.048.800 (con IVA); Regent 1500 L L. 1.927.200 (senza IVA) - 2.158.460 (con IVA).

• Lo stato svedese sta per diventare il principale azionista della VOLVO, acquistando 585.000 azioni della Casa, per l'ammontare di cento milioni di corone.

Le FIAT che... ribassano

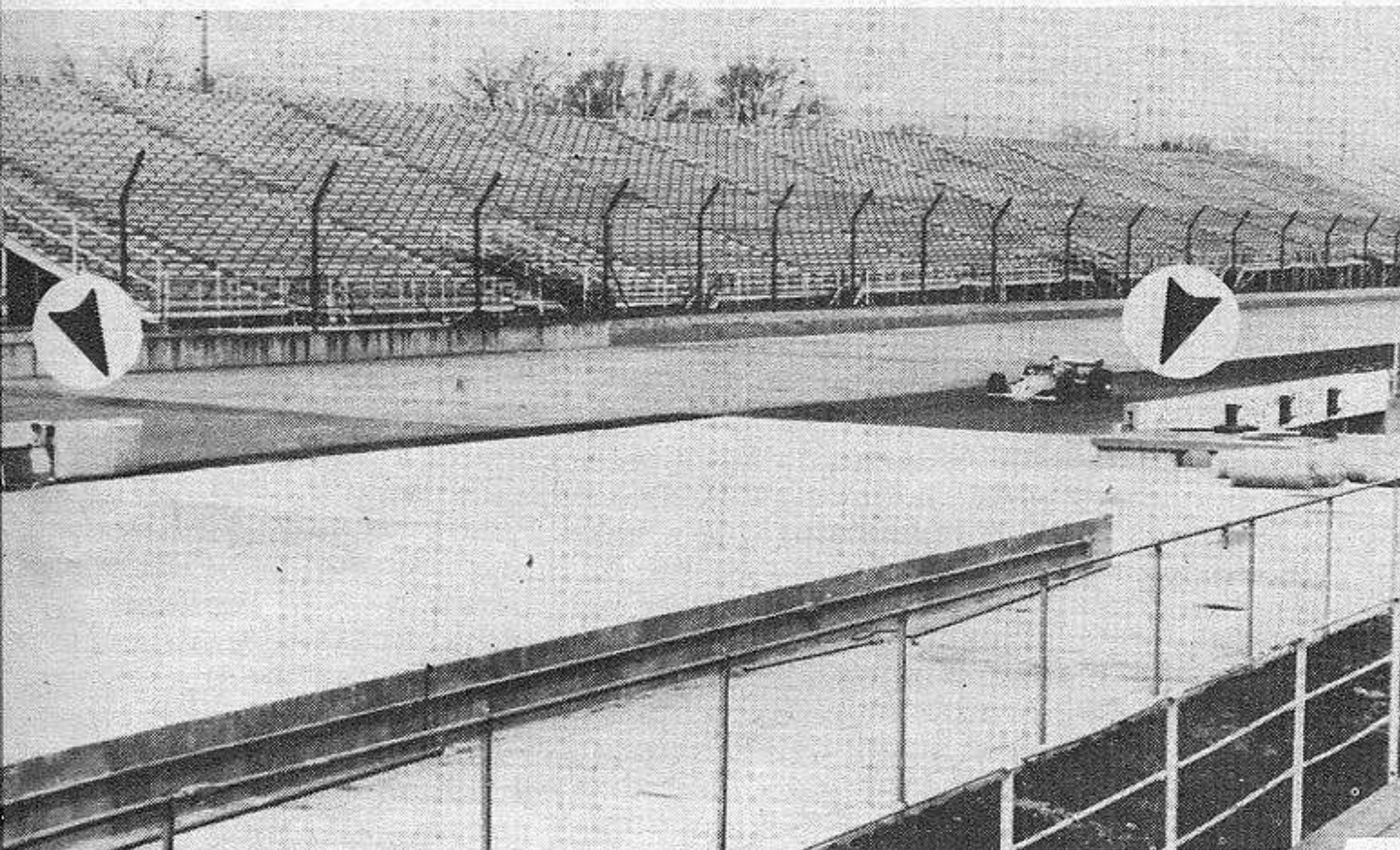
• La « STELLA ROSSA » jugoslava ha ribassato i prezzi delle sue vetture per smaltire le giacenze. Fino alla conclusione dell'anno le Fiat 128, per esempio, costeranno 166 dollari in meno.

• La PEUGEOT ha ripreso ad assumere operai per il suo stabilimento di Mulhouse, questo per incrementare la produzione delle piccole 104. Già assunte 200 persone, ne occorrono altre 300.

• Doppia gioia in casa di GINO MAURIZI: alle ore 12,30 di martedì 10 settembre, mentre egli era intento ad abbellirci gli uffici, la sua gentile signora LILIANA gli ha regalato due floridi gemelli. MARCO e SILVIA, così come la puerpera, godono ottima salute. A tutta la famiglia i complimenti di AUTOSPRINT.

LEGGI sotto accusa

• Due giorni di conferenza a Londra, in ottobre, per il Salone Internazionale dell'Automobile. Fra gli altri intervengono alti funzionari governativi che si interesseranno delle leggi automobilistiche nei paesi della CEE, in Giappone e negli Stati Uniti per studiarne la revisione.

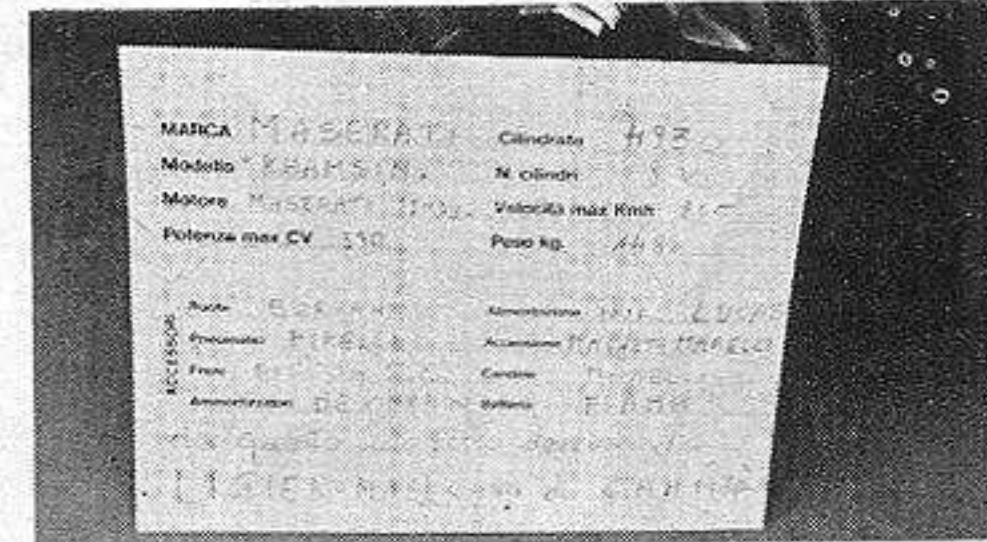
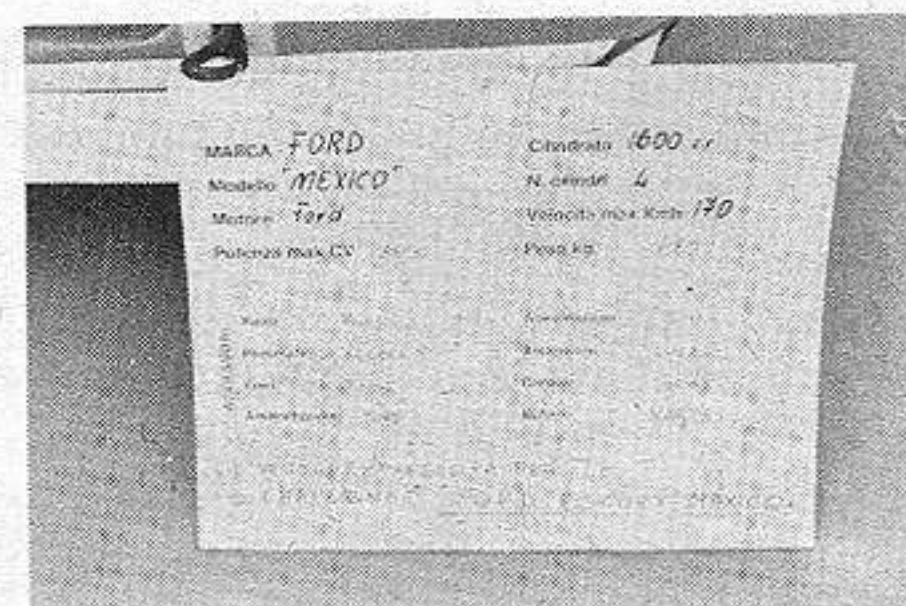


No non siamo nella famosa base americana di Anchorage e questa non è affatto una vettura rientrata da un viaggio sul territorio gelato dell'Alaska. Più semplicemente si tratta di una FORD CAPRI II che è stata sottoposta ad un vero e proprio test di congelamento ad una temperatura di 40 gradi sottozero per la durata di parecchi giorni.

Una curva che costa 17 anni

INDIANAPOLIS - In tema di sicurezza nelle corse, gli americani non discutono molto: si mettono al tavolo, studiano in breve tempo le eventuali modifiche e, subito, danno inizio ai lavori. E' successo così quest'anno per la pista di Indianapolis e particolarmente per la tristemente famigerata « curva quattro », teatro di molti dei più tragici avvenimenti accaduti sul grande catino. Il rinnovamento è costituito nella rimozione del muro interno, nella pavimentazione di un gran tratto di terreno adiacente la curva e nell'ampliamento dell'entrata alla zona box. Le modifiche da tutti apprezzate, hanno comunque formato oggetto di discussione fra i più conosciuti frequentatori di Indy. A. J. Foyt, tre volte vincitore della 500 Miglia, ha detto di aver « dovuto dimenticare 17 anni di esperienze sul catino » in quanto, quando ha provato ad entrare nei box, ha commesso errori; presso a poco ha detto le stesse cose Bobby Unser, mentre Johnny Rutherford ha detto che « è stato necessario imparare di nuovo a guidare alla curva quattro, anche se la barriera di sicurezza pieghevole installata all'inizio del muro (nella foto, indicata con la freccia a sinistra), ora consente un minimo di errore ».

Caccia all'errore



MONZA - Talvolta, nell'intento di fare tutto « presto e bene » anche dirigenti « responsabili » cadono in peccati di distrazione e di (il)legittimo super orgoglio nazionalistico. Se i nostri occhi non sono stati abbagliati, crediamo di aver letto giusto su due cartelli che indicavano le caratteristiche di una Ford Mexico e di una Khamsin esposte alla Mostra del veicolo sportivo all'autodromo di Monza.

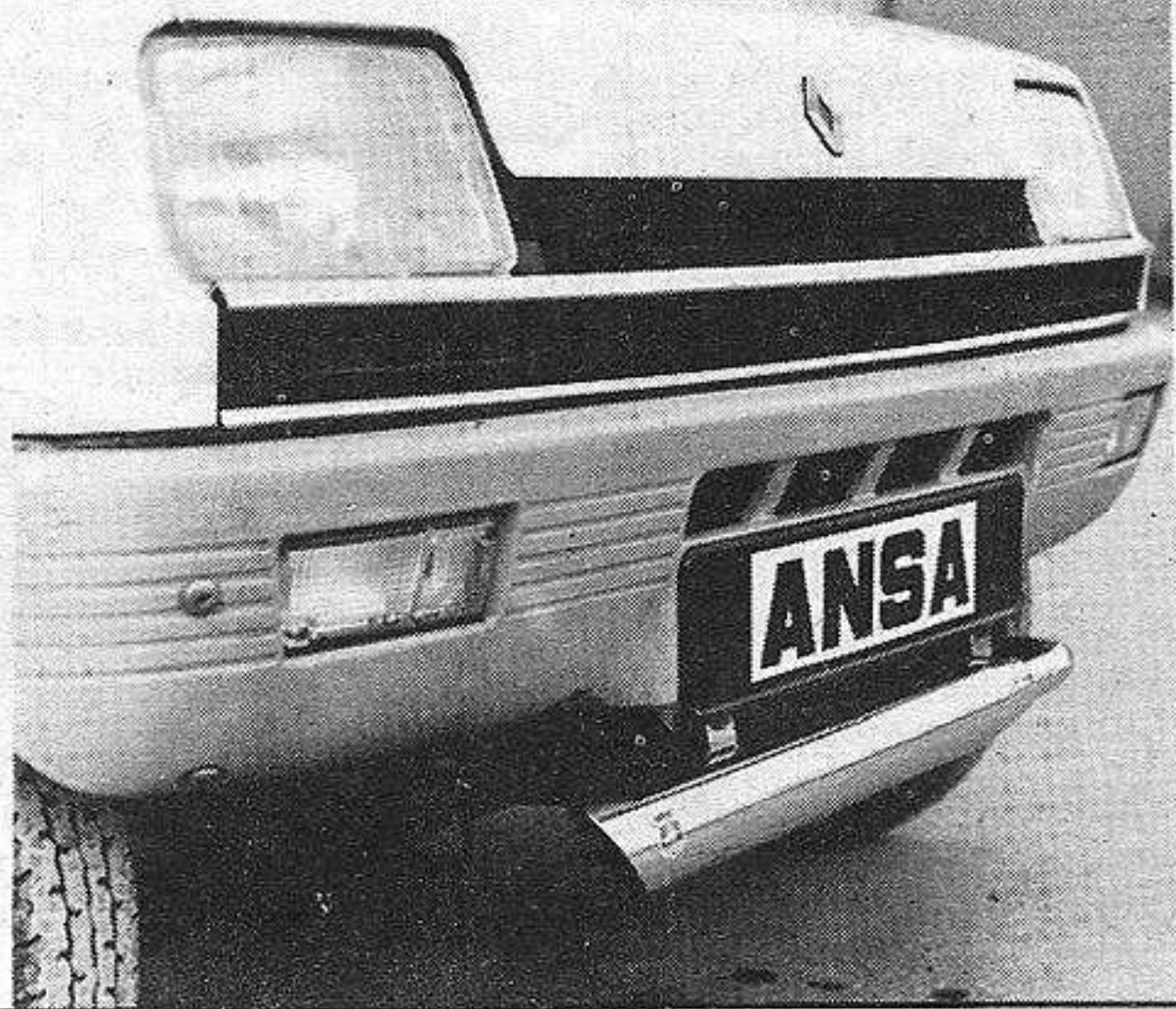
Ci sono le foto, comunque, a farci da testimoni! Per la Ford Mexico il cartello indicava in 160 cv la potenza del motore, mentre si è sempre saputo che la potenza indicata dalla casa è di 100 cv. Possibile uno sbalzo improvviso di tale portata? Verità? Errore? Distrazione? Per la Khamsin, invece, si precisa che la vettura è stata l'ispiratrice della Ligier-Maserati che ha partecipato alle gare del Campionato Mondiale Marche. Beh, fino ad un certo punto può anche essere vero, ma soltanto e da molto lontano nelle grandi linee.

ZUMM

(brev.)

scarico-idea
salva paraurti
nuovo da

completo del
kit di montaggio
a lire 9.900



per la RENAULT 5

ANSA marmitte

41034 Finale Emilia
Telef. (0535) 98031/32
Telex: 52113 ANSA

