

Un altro caso - che - scotta per la CSAI

MILANO contro ROMA per il «tappo» F. 850

VARANO - Che la F. 850, da anni feudo esclusivo di milanesi e romani, fosse caratterizzata da una buona dose di campanilismo lo si sapeva da tempo. Quest'anno però una disputa tecnica che vede i clan delle due città schierati su basi opposte e che la S. C. Tecnica della CSAI deve risolvere, rischia veramente di mettere in secondo piano gli aspetti sportivi di questo campionato. Quest'ultimo, con la prospettiva tutt'altro che improbabile che la gara di Vallelunga sia l'ultima per quest'anno, potrebbe essere già appannaggio del romano Mario Venanzi che ha corso con una Tecno preparata da Nandino Zedde.

Venanzi ha vinto domenica scorsa a Varano davanti a Verrelli campione '73, che quest'anno corre ancora sotto l'occhio vigile del milanese Biraghi. Proprio quest'ultimo non era convinto delle prestazioni del motore preparato a Roma e consigliava il suo pilota di sporgere reclamo sulla cilindrata (!) che comunque veniva trovata perfettamente regolare. A questo punto pareva tutto finito ma, al contrario, i milanesi tiravano fuori l'asso nella manica che in questo caso altro non era se non la vecchia questione riguardante il filtro dell'olio centrifugo montato all'origine sul motore della Fiat 850.

Da sempre i preparatori equipaggiano i motori con un più efficiente filtro a cartuccia che rende del tutto inutile il filtro originale ed anzi molti ne interrompono il funzionamento otturando il condotto dell'olio. A questo scopo viene utilizzato un tappeto metallico avvitato sul condotto stesso che si trova esattamente su una delle estremità dell'albero motore. A questo punto aggiungiamo che il regolamento permette di aggiungere un filtro di tipo diverso ma non specifica che debba funzionare anche quello originale. In tanti anni la CSAI non si è mai preoccupata di evitare ogni discussione (pur se tutto sommato la questione è di lana caprina) ma molti preparatori hanno sempre avuto pareri favorevoli e nel caso di moltissime verifiche nessuno ha mai avuto niente da dire.

Improvvisamente invece è scoppiata la grana del tappeto e se la CSAI darà ragione al preparatore Biraghi che naturalmente ha sempre conservato il filtro originale, dovrebbero essere invalidati anche i titoli vinti negli anni precedenti.

L'idea di questa otturazione va

infatti attribuita a Gino De Sanctis che ha vinto diversi campionati con i motori nelle stesse condizioni in cui si trova quello di Venanzi ed il suo esempio è stato seguito immediatamente da molti altri.

« Quando abbiamo deciso questa modifica ci siamo premuniti presso la CSAI che ci ha dato parere affermativo — ci ha detto il popolarissimo tecnico romano. — Anche se non è mai stato specificato dal regolamento è senz'altro permessa! »

Gli altri anni però il tappeto non si vedeva perché veniva conservata la puleggia originale che comanda anche la pompa dell'acqua.



Da quest'anno anche la puleggia è libera e dal momento che vengono utilizzate quelle dentate, l'otturazione è ora visibilissima. Una volta dunque occorre un reclamo ben specifico (con conseguente pagamento della tassa) per smontare il particolare mentre ora è stato sufficiente una semplice segnalazione ai commissari che sono stati costretti a procedere d'ufficio.

Ripetiamo che non dovrebbero esserci dubbi perché non ci trova certo di fronte ad una novità però restano da fare un paio di considerazioni. La prima riguarda la CSAI che non si è mai preoccupata di evitare simili situazioni eppoi vorremmo formulare una domanda. Per quale ragione gli autori del reclamo che ben conoscono i motori « made in Roma » non hanno provveduto a segnalare il dubbio ai commissari tecnici prima della gara?

• Si direbbe che la decisione di RICHARD OATEN, e del suo protetto Ian Ashley, di comprare la Brabham BT 42 ex di Watson possa forse essere l'ultimo chiodo nella bara della Token F. 1, che sembrava tanto promettente quando apparve per la prima volta alla Silverstone International. Le sorti del piccolo team non sono mai state tanto dure quanto nel 1974...

LONDRA - Mentre certi patrocinatori si allontanano dallo sport automobilistico, si direbbe che ne appaiono altri, a volte da settori inattesi del mondo commerciale. In questa inconsueta categoria rientra un nome che in Inghilterra si udirà probabilmente più spesso d'ora in poi: la **SOUTHERN ORGANS**. Infatti, la ditta commercia proprio in organi (e altri apparecchi musicali) e ha fama di costruire ottimi organi da chiesa. Miller, proprietario della ditta, oltre a essere ricco ha una certa passione per le corse, per cui... La Ditta, che cominciò col patrocinare un team di Formula Ford (con Arif, Andrews e Morgan) ha ingaggiato quest'ultimo per la F. 5000 del 1975 (oltre a Clive Baker) e Tony Shaw su Capri per le corse turismo. Si parla di altre F. 5000 per l'anno prossimo e a questo si aggiunge che il 15 settembre la Southern Organs ha patrocinato per la prima volta una gara, a Brands Hatch. Oh be'... è un cambiamento dopo le Case di sigarette.

• A ruota dopo il **DEALER TEAM OPEL**, il Dealer Team Vauxhall e altri — tutti parventi piuttosto trasparenti per complessi quasi ufficiali — ora arriva il Dealer Team Skoda. Il concetto base consiste nel fare gareggiare due squadre, una con tre piloti inglesi, l'altra con un terzetto scandinavo. Intanto una vettura patrocinata dal Dealer Team Opel ha vinto alcune gare. E la Skoda? Be', è quasi una Skoda, per la categoria turismo speciale, il che vuole dire che tutto va. Questo particolare coupé Skoda 110 R, affidato a John Turner, è aziona-

SPONSOR musicale in Inghilterra

to da un V8 cinque litri piuttosto affine a un motore di F. 5000.

• Assenti in futuro nel circo della F. 5000, almeno con la loro elegante livrea e oro, saranno la Brabham e la Chevron dell'Adlards-Crown Racing, che sono state pilotate da Birrane e da Craft, infatti le due vetture sono state messe in vendita. Del resto verso la fine di una stagione che ha visto i prezzi salire vertiginosamente, le pagine delle riviste sportive inglesi riservate alle « vetture in vendita » sono apparse piuttosto piene...

Ci riprovano con un motore ALFA F. 3

MILANO - « Difettiamo ancora un po' in accelerazione ma fra tre o quattro gare, una volta trovata una maggiore potenza ai bassi regimi, potremo competere con i Ford ed i Toyota ». Chi parla è « Gimax », veterano pilota di F. 3, che ha il compito di collaudare il motore Alfa Romeo elaborato dal milanese Mencarini e da Eraldo Di Lucia, materano residente a Milano da una quindicina di anni. Sono ormai tre anni che Mencarini prepara i motori Alfa ma per quest'ultima unità è partito da basi completamente nuove, rivoluzionando un po' tutto.

Punto di partenza è ancora il motore della Giulia 1600 con alesaggio e corsa portati rispettivamente ad 86 e ad 85. Per cercare di supplire alla fragilità del basamento, tallone d'Achille dei motori Alfa « gonfiati » fino al limite dei 2000 cc, è stata aggiunta una piastra di acciaio dello spessore di 4 mm. tra il monoblocco e la coppa dell'olio con lo scopo di irrigidimento mentre sono state scartate le canne unite, presenti nei precedenti motori, dando la preferenza a canne singole. Un albero motore firmato da Gubellini ed i supporti di banco in acciaio per la robustezza.

Notevole importanza è stata data al problema della lubrificazione eliminando i pozzetti sui bicchierini. Sul motore Mencarini infatti l'olio torna immediatamente nella coppa favorendo il raffreddamento. Infine è stata montata una doppia pompa esterna, identica a quella dei Cosworth F. 2, che prende il moto dal rinvio della distribuzione.

Con bielle in titanio stampato, pistoni Asso leggermente più piatti rispetto a quelli di disegno Alfa Romeo e con valvole di aspirazione e scarico rispettivamente di 40 e 34 mm, il motore rende al banco 162 CV a 6800 giri con potenza che comincia a farsi sentire attorno a 5300 giri.

Non ancora stabilito il prezzo che è un po' condizionato dall'uso delle bielle in titanio. Comunque Mencarini e Di Lucia sperano di stare al di sotto dei tre milioni.

BIBBIENA - Nonostante le difficoltà dell'attuale momento automobilistico c'è ancora chi vede negli sport motoristici un valido mezzo promozionale e pubblicitario: un esempio, anche se limitato nelle sue dimensioni, è costituito dall'abbinamento realizzato dalla giovane scuderia « Carlo Benelli » di Bibbiena (Arezzo) con l'industria di arredamenti « Nocciolini » di Pieve al Toppo. I titolari dell'azienda, Aldo e Remo, sono infatti appassionati di corse, il che ha facilitato il raggiungimento dell'accordo per sponsorizzare la formazione presieduta dal dottor Fabrizio Conti. Questa estate le macchine della « Benelli » hanno ottenuto dieci vittorie di classe nella velocità, per i colori della « Nocciolini Arredamenti ». L'abbinamento ha permesso alla scuderia di migliorare il suo parco macchine ed allargare l'attività, oltre ad aumentare i piloti in attività.

Nuovi orari e prezzi

ridotti per TORINO '74

Senza Ministri l'apertura del SALONE?

TORINO - Dopo una settimana di incertezza è stata decisa l'Operazione-Coraggio per il 55. Salone dell'Auto, come abbiamo avuto modo di spiegare in calce alla nota smentita (da noi riferita nello scorso numero) su una possibilità d'annullamento nel timore di manifestazioni contestative in virtù delle rinnovate preoccupazioni occupazionali alla Fiat e nelle industrie accessorie. (La Borletti che fabbrica tachimetri ed altri apparati per le auto ha messo duemila operai in Cassa integrazione).

Gli organizzatori del Salone comunque precisano che la edizione '74 « assume un carattere del tutto speciale in relazione al particolare momento che sta attraversando tutto il settore sul piano nazionale ed internazionale ».

E così prosegue la nota ufficiale: « La grande rassegna torinese, adeguandosi al clima di austerità, sarà inaugurata senza particolari cerimonie, come del resto avviene già da tempo per analoghe esposizioni estere. (Il che vuol dire che difficilmente si vedranno Ministri). Il Salone vuol dimostrare ancora più decisamente degli anni scorsi la sua fondamentale funzione di orientamento tecnico ed attivazione commerciale puntando direttamente su temi strettamente pratici ed utilitari. Sono previste due serate a prezzi ridotti: venerdì, 1. novembre e giovedì 7 novembre ».

Il Salone avrà anche un nuovo orario: 9,30 - 23; sabato, domenica, lunedì e giornata di apertura (mercoledì, 30 ottobre) 9,30 - 20.

Ecco un quadro dello schieramento espositivo: superficie mq. 26.800; espositori n. 450; nazioni partecipanti 12. (Cecoslovacchia, Sud Corea, Francia, Germania Occ., Giappone, Italia, Olanda, Monaco, Regno Unito, Stati Uniti, Svezia, U.R.S.S.).

64 le marche di autovetture (tra cui le russe Moskvitch e Zaz).

13 quelle di veicoli speciali e fuoristrada: e 14 i carrozzieri, cioè: Bertone, Coggiola, Coriasco, Fissore, Ghia, Greppi, Fiore, Ital Design, Michelotti, Moretti, Pininfarina, Savio, Scioneri, Zagato.

**Fino al 31 ottobre
iscrizioni a MODENA
all'Istituto dell'Auto**

MODENA - Continuano presso l'Istituto Superiore di scienza dell'automobile « Ignazio Giunti », le iscrizioni degli studenti in possesso del diploma di scuola media superiore ai corsi del biennio di Scienza stilistica e di scienza automobilistica per l'anno accademico 1974-1975.

Le iscrizioni si ricevono alla sede unica dell'ISSAM di Modena in via Umberto Giordano 28, tutti i giorni feriali escluso il sabato, dalle ore 10 alle ore 12.

Alla inaugurazione dell'anno Accademico, il 5 novembre prossimo, interverranno con le personalità più note anche la mamma di Ignazio Giunti, al cui nome è intitolata la scuola. Le iscrizioni si chiuderanno il 31 ottobre prossimo.

● Sull'ondata del cambio-della-guardia all'ALFA ROMEO si prevedono anche questi mutamenti al vertice dirigenziale: l'ing. ADOLFO BARDINI, uno dei due direttori generali attuale (e presidente dell'Autodelta), va via e assumerebbe la presidenza dell'ANFIA a Torino al posto del conte Biscaretti. Con lui andrebbero via anche i vice presidenti

**Anche BARDINI
se ne va (e diventa
Presidente ANFIA?)**

Peracchi (dc) e Di NOLA (cui venne affidata l'Alfa Sud dopo

l'estromissione di Luraghi). Resta il direttore generale (psi) dr. Moro, mentre il dr. Sala cresce da direttore vendite Italia a direttore commerciale. Vice direttore generale e capo del personale è dal 1. settembre il dr. Caravaggi, mentre ci sarà da nominare il sostituto del dr. FONDA (ricambi Alfa) passato alla Marelli.

GUANI «paga» per i boss

ROMA - Cambio della guardia all'estremo vertice (per ora) dell'Alfa Romeo. Il dott. Ermanno Guani, settant'anni al 4 di ottobre, ha chiesto ed ottenuto di essere sollevato dal duplice incarico di presidente dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud. I motivi di queste anticipate ma scontate dimissioni previste al massimo per dicembre, sarebbero di carattere esclusivamente personale, secondo la versione ufficiale. In realtà, la necessità IRI di promuovere a più alto incarico il dott. Gaetano Cortesi (amministratore delegato della Fincantieri, la finanziaria dell'industria navale, di cui era presidente il dott. Guani) è stata alla base del « vai e vieni ». L'operazione sarebbe addirittura stata suggerita dallo stesso Guani, grande amico ed estimatore di Cortesi, e quindi ecco giustificato l'aggettivo di « indolore ».

Più giovane di otto anni del presidente uscente, il dott. Cortesi è stato nominato dall'esecutivo dell'IRI sabato 14 ottobre a Roma, presenti gli altri massimi dirigenti della società di Arese: Raffaello Di Nola (vicepre-

sidente), Adolfo Bardini e Vincenzo Moro (amministratori delegati). Si è così conclusa la parentesi dell'interpresidenza di Guani, al quale è succeduto un manager legato all'IRI e quindi alla DC e destinato ad affrontare e risolvere alla meglio i problemi di fondo che angustiano l'Alfa Romeo, come tutte le altre fabbriche di automobili in Italia.

In otto mesi tre presidenti si sono passati e consegnati ad Arese: Luraghi, Guani, Cortesi. La reggenza-ponte di Guani, anch'egli di osservanza democristiana, sarà ricordata nella storia della società per un fatto (ma Guani non c'entra...) negativo: per la prima volta il bilancio dell'azienda si è chiuso in passivo.

In attesa ora della convocazione del vertice Alfa, si moltiplicano le manovre interne ed esterne, queste ultime a livello dei partiti, per una conferma o per un avvicendamento dei quadri dirigenziali.

Il lavoro del dott. Cortesi si annuncia assai delicato ma le sue capacità

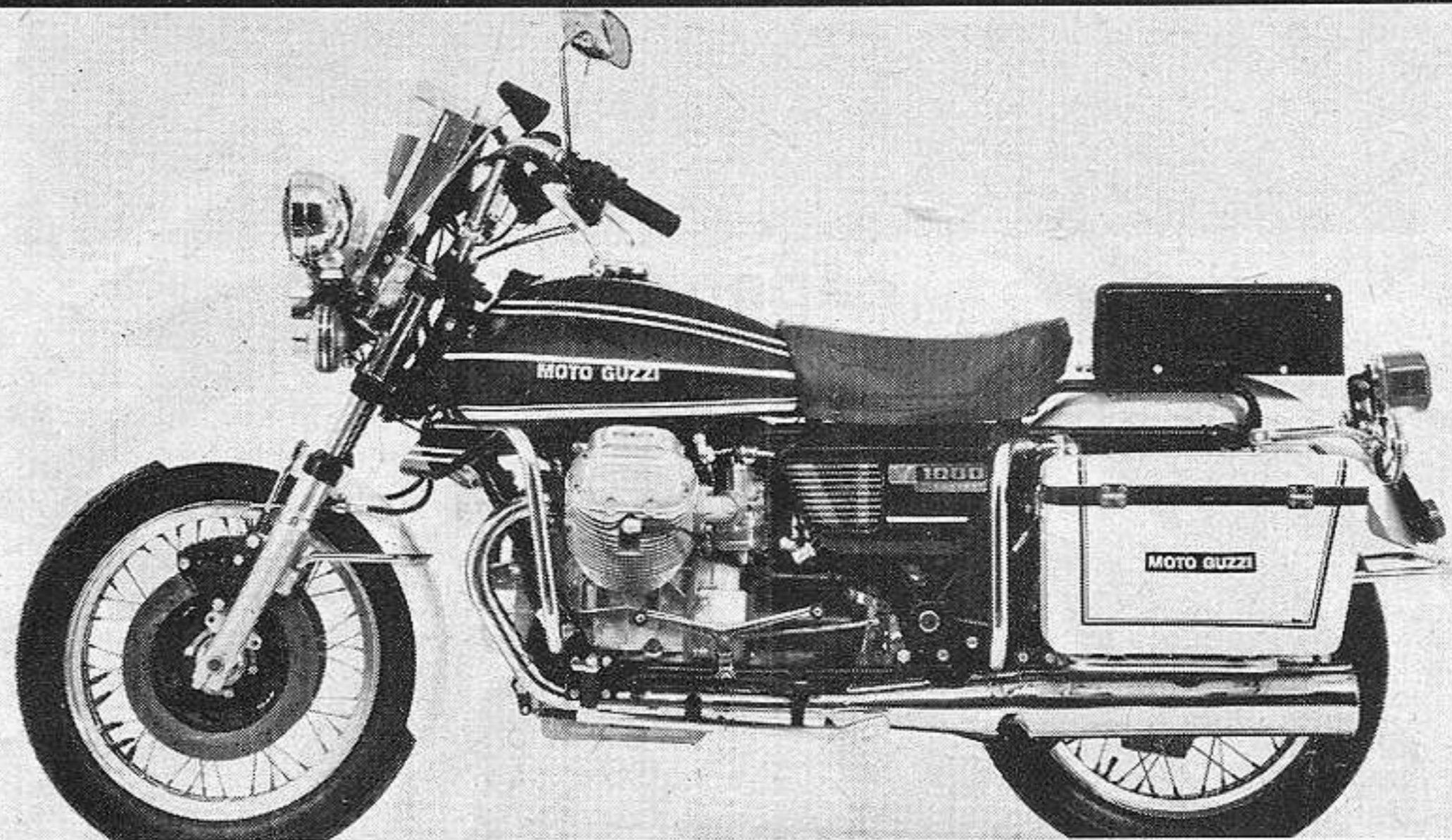
imprenditoriali maturate alla Italcantieri e successivamente sviluppate alla Fincantieri, e soprattutto la sua qualifica di tecnico-amministrativo, non lasciano dubbi sul conseguimento di solleciti e positivi risultati. Tra i suoi collaboratori, due potrebbero presto lasciare le poltrone sia dell'Alfa Romeo che dell'Alfasud: sono il vicepresidente Di Nola, che passerebbe ad altra azienda IRI, e l'amministratore delegato Bardini.

Secondo gli ambienti finanziari la presidenza Cortesi dovrebbe, come primo provvedimento, operare alla ricerca di quella credibilità a livello di fornitori che Luraghi si era procurato anche attraverso accordi con banche estere.

C'è infine da rilevare che in questi ultimi mesi la situazione all'Alfa Romeo è peggiorata in rapporto alla diminuita vendita di autovetture e lo stesso Guani si era già trovato nella improrogabile necessità di chiedere ulteriori dilazioni nei pagamenti ai fornitori.

I. c.

Anche la moto si morde la coda



dopo
l'automatico
sulla GUZZI
a quando...
altre 2 ruote?

MODENA - Alla « vernice » dei due nuovi modelli di motocicli Guzzi, nella consueta cornice dell'Hotel Canalgrande, Alessandro De Tomaso ha propugnato fieramente la tesi che il futuro della locomozione privata è ormai passato dalle auto alle moto. E' un discorso fin ovvio per il presidente della grande coalizione italiana Guzzi-Benelli, le cui tradizioni nel campo delle due ruote non si discutono, ma che è stato in un certo senso contraddetto dalla nuova « ammiraglia » della Casa di Mandello, la Guzzi V 1000 Convert, oggetto della presentazione assieme all'ennesima edizione del trentennale Falcone, chiamata « Sahara ».

Infatti, la nuova Guzzi ha tutto per assomigliare il più possibile ad un'auto. A parte la cilindrata e la potenza del motore, degni di una quattroruote media, la V 1000 compendia alcune delle caratteristiche precipue della produzione automobilistica. Innanzi tutto la tra-

smissione automatica, che è la sua principale caratteristica, dotata di un convertitore di coppia idraulico e di un cambio a planetari a due velocità degni della produzione di Detroit. Poi, la frenatura a pedale « centralizzata », che comanda cioè idraulicamente e simultaneamente sia il freno anteriore che quello posteriore, il tutto completato da un sofisticato dispositivo antibloccaggio.

E poi spoiler, fanaleria, ovviamente messa in moto elettrica, freno di parcheggio comandato dalla gruccia laterale, e via di questo passo. Una gran bella moto, ma alla quale di moto sono in pratica rimaste solo le due ruote. E' l'anticipazione del vulcanico argentino all'attesa Honda 1000, un'altra due ruote « monstre » che, nella ricerca del sempre più grosso e del sempre più chocante, si presenterà con un boxer 4 cilindri.

Gli errori politici di fronte alle prime «verifiche»

La drammatica analisi del Presidente IRI



Adesso (dopo il tracollo) danno ragione a Luraghi e tentano di trovare un Presidente tecnico

Il presidente dell'IRI, prof. Giuseppe Petrilli, ha recentemente presentato il bilancio 1973 delle aziende incorporate nel gruppo statale. Molti grossi deficit, fra i quali l'Alitalia (57 miliardi) e la Finmeccanica (che sta agonizzando), sono venuti alla luce spietata dei bilanci, fra le altre anche l'Alfa Romeo ha avuto un passivo in questa annata del defenestrato Guani.

Nelle risposte ai giornalisti il prof. Petrilli si è occupato anche dell'industria automobilistica, alla domanda: « Ci può dire qualcosa sull'avvenire dell'industria automobilistica dopo che la crisi automobilistica ha messo in crisi l'automobile? », ha così risposto:

« Previsioni circa l'avvenire dell'industria automobilistica mi si chiedono. La difficoltà di previsione è notevole. La grave crisi in cui questa industria è precipitata, con una rapidità imprevedibile, è nota nell'entità e nelle cause. Il Direttore Generale della VW parla di "una maledizione generale" in cui è caduta l'automobile. E l'accentuarsi della pressione fiscale sulla motorizzazione civile sembra dargli ragione. Per quanto mi riguarda, posso dire qualcosa relativamente al gruppo Alfa Romeo. Bastano poche cifre per mettere in evidenza la gravità della situazione che si è determinata. Nel primo semestre del '74 le vendite per l'Alfa Nord sono state pari al 60% di quelle previste prima della crisi manifestatasi a fine '73, e per l'Alfasud la percentuale corrispondente è stata del 75% circa. Si è avuta quindi una riduzione del 40% per le vetture normali dell'Alfa Romeo e di un 25% per le vetture più popolari dell'Alfasud. Di conseguenza il futuro ci sembra assolutamente imprevedibile. Non possiamo in questo momento determinare la durata della depressione economica, né su quali basi si assesterà successivamente il mercato. Anche se troveremo un equilibrio, è difficile prevedere in questo momento a quale livello lo troveremo. Le difficoltà che attraversiamo indurranno quasi certamente l'industria automobilistica a forme di maggiore collaborazione e forse di concentrazione. Il recente accordo Peugeot-Citroen ne costituisce il primo esempio. Se spingiamo lo sguardo più lontano non è da escludere che il baricentro dell'industria automobilistica europea, localizzata attualmente nell'asse Francia-Germania, possa spostarsi in futuro. Secondo una tendenza che si è già affermata in altri comparti, potrebbe addirittura aversi una dislocazione di impianti nei paesi acquirenti, specialmente se dotati di ricchezze naturali e desiderosi di impiegarli per accelerare lo sviluppo. Questa non è l'ultima delle previsioni che fanno altri, sulle quali non mi sento di esprimere un giudizio definitivo, ma che considero plausibili ».

La risposta del prof. Petrilli è illuminante, ma purtroppo si riferisce « solamente » al primo semestre '74, quando, bene o male, le auto nuove di fabbrica si vendevano ancora, prima delle ferie. L'una tantum, la benzina alle stelle e, per ultimo, l'aumento del prodotto nuo-

vo di fabbrica, voluto dallo Stato per seguire la strada della FIAT che aveva aumentato i suoi prezzi, mentre i responsabili dell'Alfa Romeo, vedendosi ingrossare a dismisura lo stoccaggio volevano DIMINUIRE i prezzi di listino, ha ancora di più fatto precipitare la situazione.

Oggi come oggi l'Alfa Romeo per la sua particolare produzione è la fabbrica che più risente della crisi. I grandi spazi di Arese sono zeppi di auto che si consumano al sole cocente di questo settembre caldo, per poi rovinarsi definitivamente con le nebbie dell'autunno. A Pomigliano la situazione è addirittura drammatica: l'Alfasud non si vende per il suo alto prezzo (oltre due milioni) e tutto il mercato è praticamente « rovinato » come ci ha precisato recentemente un funzionario di Pomigliano. Le vetture invendute dell'Alfa sono a tutt'oggi circa 30.000, e dovrebbero essere diecimila in più a fine anno, praticamente un terzo delle vetture prodotte nel '73.

Le ultime risorse per l'industria automobilistica per sopravvivere, secondo il prof. Petrilli, sono la concentrazione di diverse industrie, tipo Peugeot e Citroen, o addirittura il trasferimento degli impianti produttivi nei paesi che « hanno fame di automobili » tipo il Brasile, dove appunto l'Alfa Romeo ed anche la Fiat si stanno trapiantando.

Il prof. Petrilli ha anche risposto alla domanda di un giornalista che gli chiedeva come l'attuale situazione automobilistica modifichi anche il programma autostradale.

« Credo — ha detto — anzitutto doveroso ricordare che al finanziamento delle costruzioni autostradali la società competente provvede, in assenza di contributi e di altre forme di assistenza da parte dello stato, attraverso il reperimento di fondi sul mercato e in una situazione di assoluta concorrenzialità, assumendosi quindi il rischio dell'iniziativa. Sotto questo profilo, la sospensione dei nostri investimenti nel settore non allevia la bilancia valutaria né allevia il bilancio dello Stato. Tuttavia le difficoltà dell'attuale momento, soprattutto finanziarie, hanno indotto la nostra società a riconsiderare il programma di sviluppo della rete autostradale formulato negli esercizi precedenti, nel senso di proseguire soltanto i lavori appaltati alla fine del dicembre '73, sospendendo viceversa l'avvio di tutte le altre opere programmate a suo tempo, salvo a rivedere il programma nell'ipotesi di un miglioramento della situazione ».

La notizia riempirà di dolore Piccoli, Rumor e Bisaglia, gli onorevoli che hanno voluto l'autostrada veneta che porta scherzosamente le loro iniziali, la PI-RU-BI, antieconomica ma fatta perché scorre nel loro « serbatoio di voti ».

cev.

• La FEDERAZIONE PETROLIFERA belga ha deciso di ribassare il prezzo della benzina. Ora la super costa 48 centesimi in meno al litro. Invariati invece, fino al primo ottobre, i prezzi della nafta.

Prima di CORTESI tre candidati avevano detto NO

ROMA - Sarà la soluzione definitiva? La nomina di GAETANO CORTESI alla presidenza della « Auto-IRI », l'Alfa Romeo, non scioglie questo interrogativo. Di certo c'è che la provvisorietà di Guani rischiava di diventare solo un ricordo. Non tanto perché si trattasse di una soluzione ottimale (tutt'altro) ma perché l'Alfa rappresenta ormai una « patata bollente » che nessuno vuole tenere in mano. Il problema, nonostante le apparenze (ed i lettori di AUTO-SPRINT ne sono già stati informati) non è tecnico ma politico. Il deficit del settore auto, infatti, non rappresenta un problema per l'azienda di Stato. Alitalia, Fimare, Fincantieri sono in condizioni assai più disperate, eppure nessuno (nonostante impopolari e sbandierati interventi) si sogna di metterne in discussione il futuro (al massimo si parla di ridimensionamenti e ci si consola riconoscendo la generalità della crisi). Per l'auto, invece, il problema è diverso.

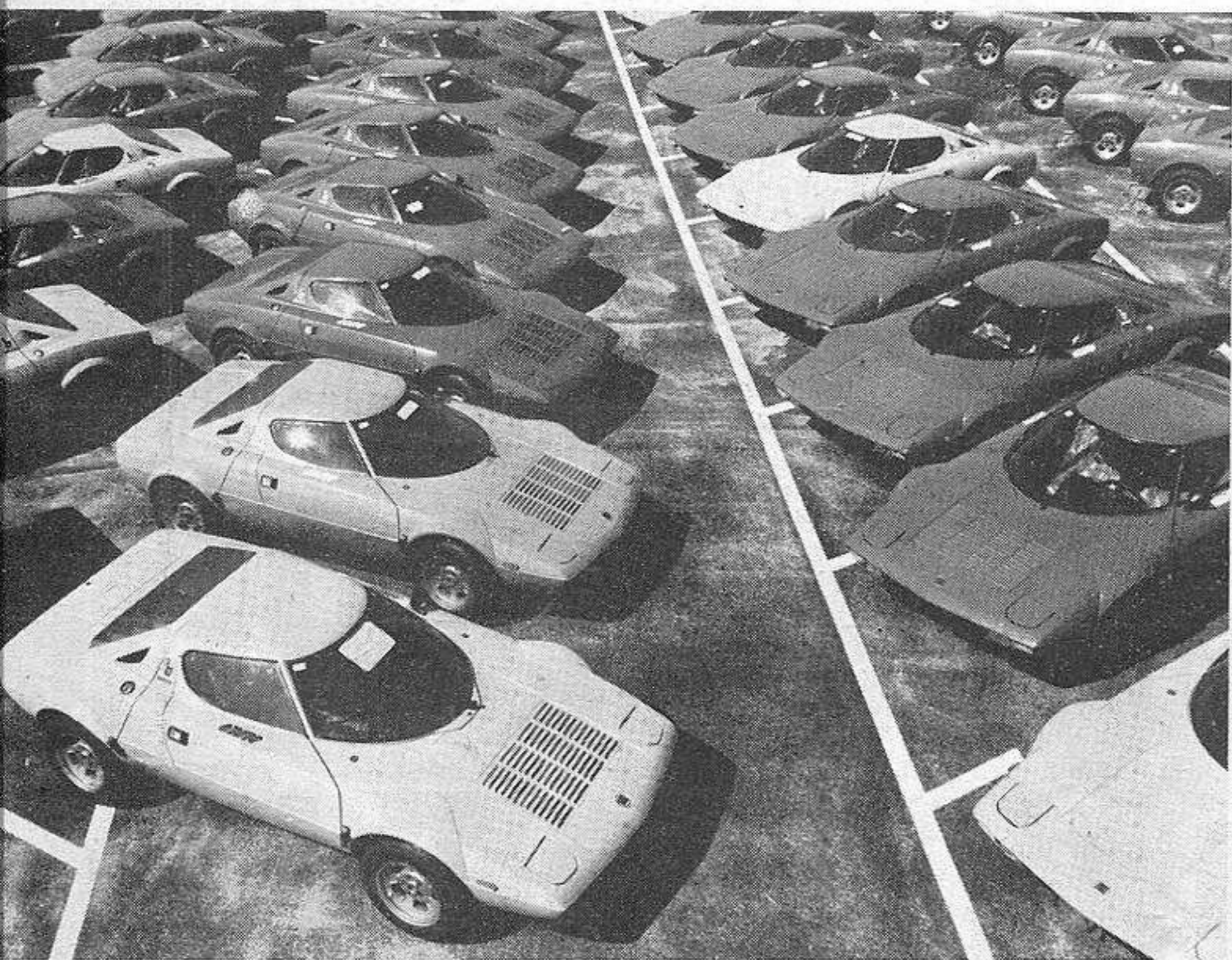
CHI E' il nuovo Presidente ALFA

GAETANO CORTESI, direttore generale della Fincantieri, laureatosi a Milano in Economia e Commercio ha svolto attività di ricerca alla London School of Economics ed all'Università di Yale. Si è impiegato successivamente per alcuni anni nel settore bancario a New York prima di entrare a far parte del gruppo I.R.I. (Istituto per la Ricostruzione Industriale) nell'ambito del quale ha ricoperto numerosi incarichi. Nel 1966 gli fu affidato il compito di attuare la fusione dell'Ansaldo, della C.R.D.A. e dei cantieri navali della Navalmecanica, costituendo la Italcantieri di Trieste di cui divenne presidente e direttore generale. Agli inizi del 1971 fu nominato direttore generale della Fincantieri, con sede in Roma, che raggruppa ora in Italia 14 tra i maggiori cantieri di costruzione e riparazione navale, nonché gli stabilimenti Fincantieri-Fiat grandi motori Trieste per la produzione di motori diesel, con 30.000 dipendenti ed una capacità produttiva superiore ad un milione di tsl annue.

All'Alfa si riflettono le correnti e le limitazioni di potere che si trovano al governo. I socialisti sono in ribasso: ecco allora che a Luraghi si sostituisce Guani. Ed è la catastrofe. Ma un risultato positivo la presidenza fantasma lo ha avuto. Ora la crisi è tale che è necessario ricorrere ad un tecnico lasciando da parte la politica. E la sostituzione non è stata facile. Gaetano Cortesi (presidente della Fincantieri, amministratore delegato alla Italcantieri) è il quarto personaggio ad essere stato interpellato. I primi tre (e tra questi un ministro DC) hanno rifiutato. Cortesi, che è un tecnocrate efficiente, dinamico (anche se usa l'apparecchio acustico) ha accettato dopo qualche tentennamento. E sembra abbia posto delle precise condizioni (approfittando dell'attuale vuoto politico e dirigenziale '74); intanto, come pregiudiziale, ha chiesto il superamento dei « ghetti » all'interno dello stabilimento. Dopo l'esclusione di Luraghi, infatti, all'Alfa Romeo il clima, all'interno dello stabilimento, è profondamente mutato. Lo spirito di corpo che aveva consentito di far fronte, nei primissimi mesi dell'anno, ad una situazione difficile è solo un ricordo. Da quel tempo è in atto un silenzioso « sciopero bianco » che ha ancora aggravato la crisi già propria del settore.

m. c.

CONTINUA A PAGINA 50



Potrebbe dare imprevedibili frutti l'enorme impressione che gli stabilimenti VOLVO di KALMAR fecero su AGNELLI jr.

Una LANCIA svedese?

500 STRATOS = GTS

TORINO - La « conta » delle Lancia Stratos per l'omologazione in gruppo 4 ha dato esito positivo. Sono risultate prodotte le 500 vetture sufficienti perché la capofila della produzione Lancia sia una Gran Turismo Speciale a partire dal 1.0 ottobre. Di interessante, c'è il fatto che la Stratos è passata in gruppo 4 anche con la testa a 4 valvole per cilindro. Già al Rally di Sanremo, la Lancia Squadra Corse presenterà un paio di Stratos gruppo 4, una per Munari e l'altra per Ballestrieri. Vi saranno poi due Beta coupé gruppo 4, di cui una per Lampinen-Davenport, ed una Beta coupé gruppo 3 per Mehta.

**Avevano detto
NO in tre...**

**Alla MASERATI
e FERRARI
qualche schiarita**

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

Ora Cortesi tenta di fare marcia indietro. Si dice abbia già pronto un nuovo direttore tecnico per sostituire lo scomparso Satta (un celebre progettista inglese?) capace di adeguare la gamma di produzione alle nuove esigenze. Di certo ci sarebbe la eliminazione dal mercato della Giulia (il cui rinnovamento era stato voluto da Guani) e la preparazione di un nuovo modello suscettibile di essere prodotto anche negli stabilimenti meridionali. A proposito di quanto riguarda gli investimenti al sud Cortesi sembra (tacitamente) convinto assertore della tesi di Luraghi, che fu contestata dal Ministro Gullotti, poco apparso in questo nuovo cambio di guardia. A questo punto l'obiettivo è quello di far sì che un insediamento industriale riproposto per fini demagogici diventi anche produttivo.

MODENA - Accordo raggiunto dopo tre mesi di agitazioni e 30 ore di sciopero la vertenza alla Maserati. La Maserati garantirà il normale orario di lavoro a 40 ore settimanali fino al 31 dicembre '75, data di scadenza dell'accordo. L'azienda si impegna, inoltre, a recuperare parte degli organici presenti al 30 novembre '73, prevedendo assunzioni a partire dalla prossima primavera. In caso di malattia e di infortuni, la Maserati è disposta, poi, a corrispondere ai lavoratori il salario intero, anticipando le prestazioni degli Istituti INAM-INAIL.

In riferimento all'«inquadramento» unico, sono stati effettuati, e si effettueranno sino al 1.0 ottobre prossimo, complessivamente 322 passaggi nei diversi livelli aziendali interessando le «ex categorie» operaie, intermedie e impiegatizie. Per la mensa si è concordato il blocco del costo a pasto a 280 lire.

Per la Cassa di Integrazione, attraverso diversi sistemi sarà corrisposto ai lavoratori interessati al provvedimento dal dicembre '73 all'aprile del '74, una ulteriore integrazione salariale da parte dell'azienda. In base all'accordo raggiunto, a partire dal prossimo 1.0 ottobre, il premio di produzione sarà elevato di 23.355 lire mensili, con possibilità di assorbimento di L. 3.460 sui superminimi individuali. L'azienda, infine, si impegna di potenziare il servizio di trasporto pubblico intervenendo con un proprio contributo finanziario, il cui ammontare sarà a suo tempo stabilito.

Situazione, dunque, con prospettive buone, mentre sta per entrare in produzione la «quattro porte» (con prove per i giornalisti nella corrente settimana). Anche alla FERRARI sembra che non si abbiano, almeno per il momento, timori di recessioni. Si è ripreso a esportare con soddisfazione. Per il reparto fonderia lega leggera, la Ferrari sta ricercando formatori a mano provetti, formatori a macchina, animisti provetti, sbavatori e manovali con inquadramento e trattamento economico adeguati, mensa e servizi sociali.

Analoghe buone prospettive alla DE TOMASO dove sta per entrare in produzione la Longchamps e alla LAMBORGHINI con interessanti primizie. Anche nel settore dei mezzi per il trasporto pubblico si marcia bene, pur nella ristrettezza creditizia.

m. m.

TORINO - I primi contatti potrebbero essere avvenuti all'inizio dell'estate. A giugno, infatti, Umberto Agnelli, a capo di una delegazione di giornalisti e tecnici, aveva visitato i rivoluzionari stabilimenti della Volvo a Kalmar. Che ne avesse riportato una impressione favorevole era fuori dubbio. Nella fabbrica svedese, infatti, l'amministratore Fiat aveva visto realizzato quelle teorie che i sindacati italiani avevano proposto nel '71 e che erano poi misteriosamente fallite. A Cassino, a Rivalta, le «isole» erano rimaste, piramidi nel deserto, inattuali dal punto di vista economico, inefficienti da quello tecnico. E nella loro caduta avevano coinvolto anche un modello che, nelle intenzioni della casa, avrebbe dovuto essere di successo.

La 126 deve proprio al «modo nuovo» di fare l'automobile (ma portato avanti con lo scarso impegno di sempre) il suo insuccesso iniziale dal quale si sta riprendendo a fatica solo ora. In pratica la piccola utilitaria doveva essere interamente ricostruita prima di poter essere deliberata. E non si trattava di sabotaggi ma vera e propria incapacità ad adeguarsi ad un lavoro, in cui il vero elemento nuovo non è tecnico ma umano. E la responsabilizzazione dell'operaio, rispetto alle mansioni che è chiamato a svolgere, non è compito di un fabbricante di automobili.

A Kalmar 600 persone costruiscono 30.000 vetture all'anno, in completa distensione sociale e sindacale. Per Umberto Agnelli era il paradiso. Al suo ritorno in Italia si era sforzato di mitigare il suo entusiasmo. Anche quello avrebbe potuto essere controproducente. «Quello delle isole — aveva detto — è un esperimento con cui ci proponiamo di ricercare un modo di identificare gli obiettivi che possiamo avere in comune con i sindacati, in relazione alla creazione del clima sociale necessario all'interno della fabbrica».

Poi questi obiettivi si erano andati via via allontanando. Una successiva dichiarazione testimoniava che ci si stava avvicinando al punto del «non ritorno». «L'identità degli obiettivi può avvenire anche indipendentemente dalle "isole" ma dobbiamo trovare, a tutti i costi, dei punti fissi su cui verificare l'esistenza di una volontà reciproca per determinare obiettivi comuni alle due parti. Al livello di questo esperimento tecnico si può forse verificare se puntiamo ad obiettivi comuni e se abbiamo le strutture ed i quadri, ai vari livelli sindacali, che seguono una determinata impostazione».

La verifica aveva dato esito negativo. La qualità del lavoro diminuiva di giorno in giorno. All'estero, per la prima volta dalla fine della guerra, si preferiva importare «progetti» e «tecnologie» piuttosto che prodotti finiti. Stati Uniti, Jugoslavia avevano scelto questa strada. All'interno, intanto, una battaglia politico-economico tendeva a far perdere forza contrattuale alla Casa torinese. La ri-

sposta-Fiat era una ben architettata politica di decentramento con precisi obiettivi di sopravvivenza.

La KHD, in Germania, le fabbriche di trattori in Jugoslavia (da cui la Fiat reimporta prodotti finiti) erano i primi passi. Ma siamo solo all'inizio.

A giugno, a Kalmar, erano già state poste le basi per un piano di emergenza che, proprio in questi giorni, sta per prendere il via. A Borgo San Paolo (un quartiere all'immediata periferia di Torino) la Lancia sta provvedendo al trasferimento di alcune linee di montaggio (Beta) in provincia.

Ma c'è dell'altro. La «Beta» comincia solo ora a tirare, la versione coupé non pone preoccupazioni. Ma due soli modelli sono pochi per giustificare gli attuali livelli occupazionali. All'interno, a livello tecnico e dirigenziale, si sono verificate alcune scissioni. La decisione di Umberto Agnelli di «bloccare» la messa a punto della «piccola» Lancia (1.000 cc, con motore derivato dal 128 e testata a camere di scoppio emisferiche) non poteva non creare contrasti. Ora il progetto è ancora più limitativo.

Negli stabilimenti Lancia, infatti, si provvederebbe alla costruzione di una vettura di prestigio (in sostituzione della «130») escludendo qualsiasi altro modello. «Il programma 80» infatti prevede una drastica riduzione di modelli capaci, con differenti meccaniche, di soddisfare un'ampia fascia di clienti.

Una vettura di classe ha bisogno di una particolare filosofia costruttrice. Ed in questo clima è difficile trovarla in Italia. Ci si potrebbe allora rivolgere all'estero. In Svezia, ad esempio, la Fiat gode di larga stima, la Fiat «127» è stata premiata come vettura dell'anno e lo stabilimento di Kalmar ha molto impressionato Umberto Agnelli. Tra l'altro tra le due fabbriche esiste una certa affinità, derivante dal grande impiego di mano d'opera, rispetto alla popolazione insediata sul territorio. Alla Volvo lavora il due per cento degli svedesi e la produzione è rilevante (252.000 auto prodotte nel '73). E poi è una industria sana, in piena espansione. Dopo la Saab, infatti, anche la Daf è appena passata sotto il controllo della società svedese (detiene il 70 per cento del pacchetto azionario). Anche il governo investe alla Volvo (o forse c'è un legame tra questo episodio e l'interesse Fiat).

Allora, proprio all'inizio dell'estate, avrebbe potuto prender il via una clamorosa operazione di cui solo fra qualche tempo vedremo i risultati. Una «Lancia svedese» destinata all'Europa (magari anche all'Italia). La rotta «mondiale» della Fiat (afferma l'UNITA') è la nuova strategia degli anni 80. In Svezia, forse, questa strategia ha trovato il primo approdo. L'alternativa all'automobile, ancora una volta, è l'automobile.

m. c.



In queste pagine, alcuni dei capolavori di Christian Huet, il modellista francese (foto sotto) degno del torinese Conti. A sinistra, l'Alpine Renault «Rally di Montecarlo» 1971, della collezione di Jean Rédelé



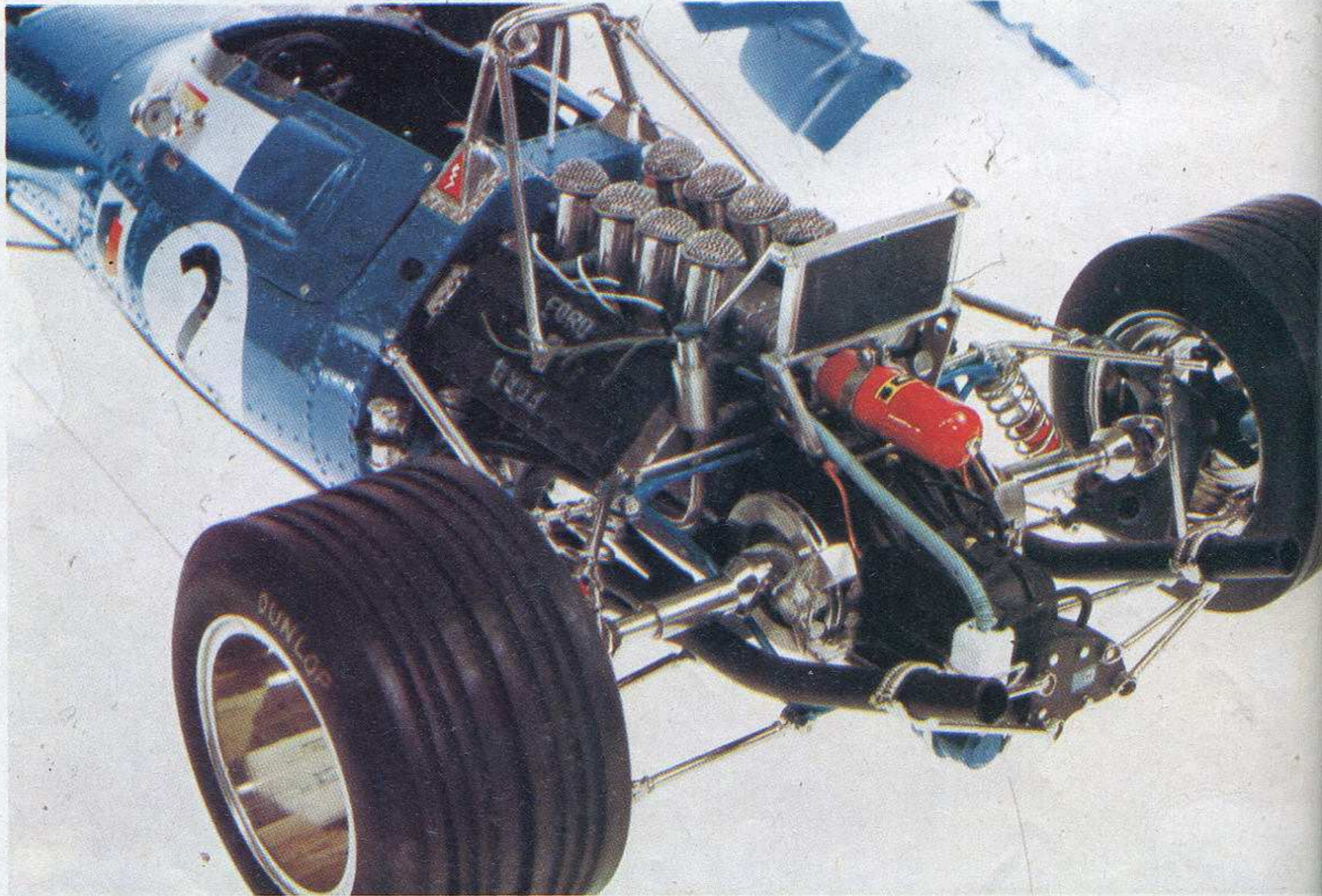
HUET il sognatore, costruttore represso Il rifugio nei modellini

Madame Huet - Pellicciaia. E' scritto in lettere discrete su una targa discreta appesa alla porta discreta di uno stabile anonimo e vetusto. All'esterno c'è il Faubourg Poissonnière, una lunga strada-budello, congestionata dalle automobili, brutta e grigia, però incredibilmente animata. Siamo nel cuore di un vecchio quartiere parigino, dedicato all'artigianato fatto in casa. Tutto vi è piccolo: la larghezza delle vie, certamente, ma anche le dimensioni delle botteghe, degli ateliers, delle imprese. Ciò spiega senza dubbio perché Christian Huet, il re dei modellini, abita e lavora qui: la scala 1-10 è naturalissima.

L'ambiente si adatta in modo perfetto alle mini-meraviglie che costruisce con le sue mani.

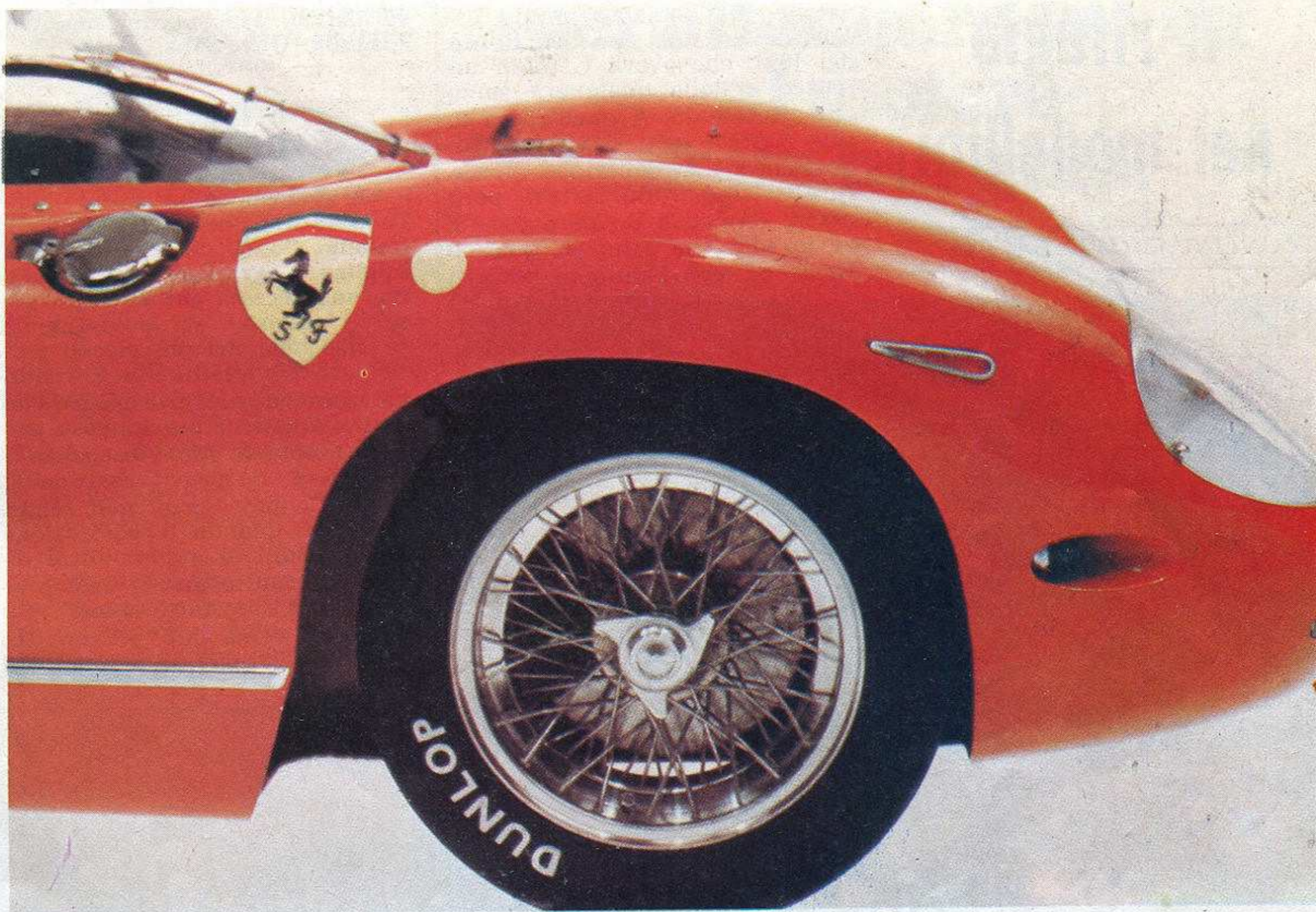
Nella « tana » di Christian

Una gentile signora dai capelli bianchi risponde alla nostra scampanellata. Ci scruta per un solo attimo e decide subito che non siamo lì per venderle delle pelli, o per ordinare una pelliccia per l'inverno. Si fa da lato, ci prega di entrare, ci guida lungo un labirinto ingombro di pellicce, di cappotti di astrakan in



I personaggi più noti dell'automobilismo francese hanno fatto a gara ad accaparrarsi i modelli di Huet, soprattutto quelli con i quali hanno avuto direttamente a che fare. E' il caso di Jean-Luc Lagardere, cui appartiene questa riproduzione della Matra-Ford MS 80 campione del mondo 1969, quella del primo alloro di Stewart

Fra le riproduzioni più riuscite di Huet, quelle delle vetture Ferrari; molti modelli della casa di Maranello sono stati oggetto delle sue attenzioni, come questa 275 P appartenente alla collezione Jean Guichet



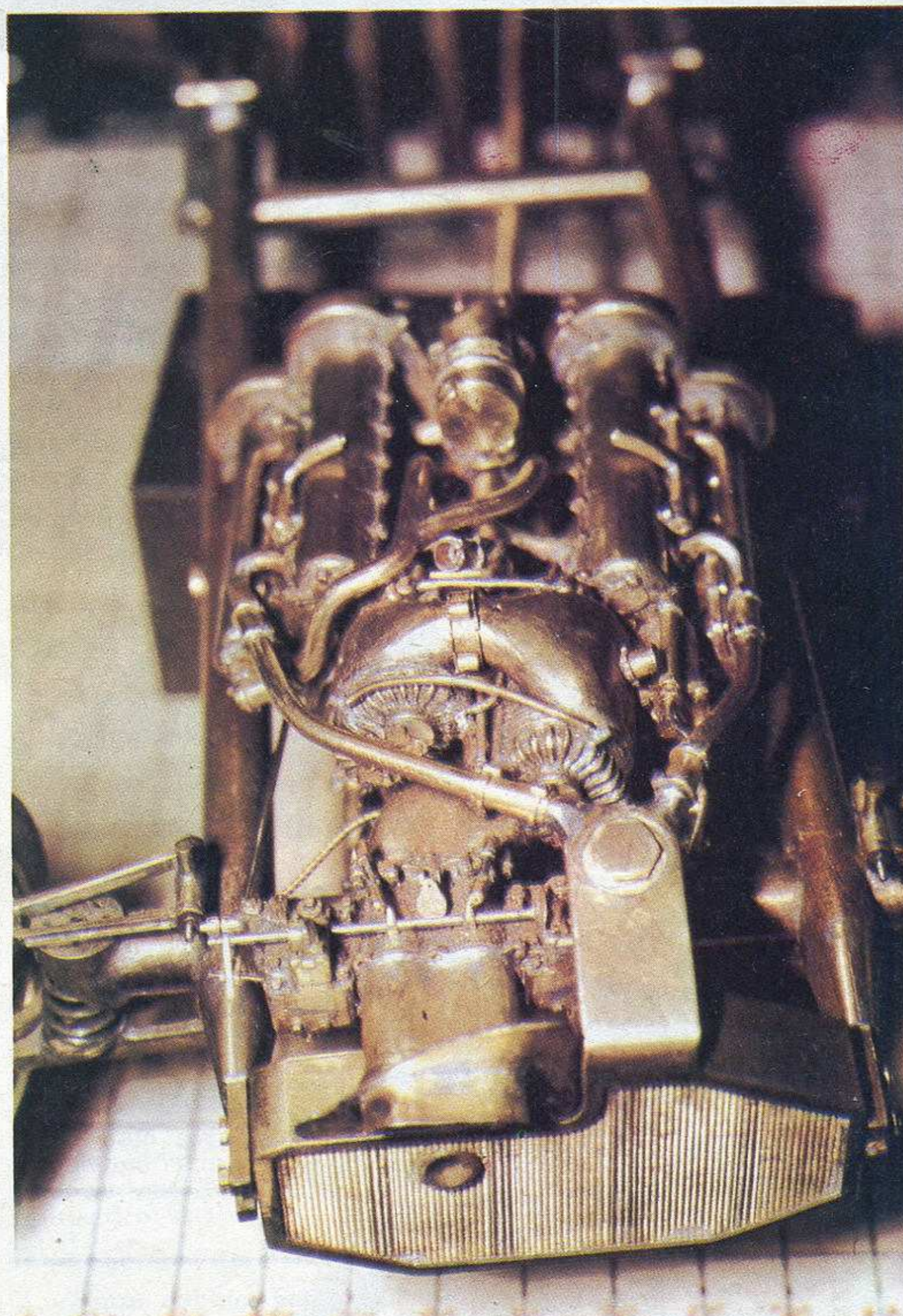
vari stadi di lavorazione, di modelli in carta, di una macchina per cucire... Il locale non deve superare i 200 metri quadrati. In fondo c'è una porta e madame Huet ce la indica. « Christian è là » dice. Un poco sconcertati, la ingraziamo ed entriamo nell'« officina ».

Dentro c'è un'incredibile accozzaglia di cose. L'atelier è minuscolo, forse di tre metri per quattro. Sui muri delle incisioni e alle pareti vetrinette che rigurgitano di oggetti diversissimi gli uni dagli altri, però tutti con un punto in comune: riguardano l'automobile o derivano da un'automobile. Una delle vetrinette è addirittura la calandra in rame di una vecchia Citroen convertita con abilità.

Il contabile non è il suo mestiere

Bisogna aprirsi un varco fra ogni sorta di oggetti ammassati, per arrivare alle due sedie che Huet, il quale sta parlando al telefono, ci indica. Mentre la sua conversazione si conclude, esaminiamo stupefatti quell'inusitato luogo ove vengono costruiti i più raffinati e bei modellini di automobili del mondo. Nell'insieme sembra un poco un santuario, un poco la grotta di Ali-Baba...

Il maestro ha depresso il ricevitore. E' seduto dietro una tavola da lavoro grande circa 80 centimetri quadrati. Gli sono a fianco una mini-perforatrice e un mini-tornio. Di aspetto giovanile, snello e chiaramente timido, osserva divertito l'effetto che ci ha fatto l'arredamento. Dopo averci lasciato digerire per un poco il nostro stupore, sorride e dice:



Ancora in corso di finizione, questo che forse è il capolavoro di Christian Huet. Si tratta della Mercedes 165 W modello GP Tripoli 1939. Si noti l'estrema raffinatezza delle fusioni, ancora grezze, estremamente fedeli

« Eh sì, questa è l'officina ». Ridiamo, il ghiaccio è rotto.

Riesco benissimo a immaginare Christian Huet a quindici anni, quando studiava contabilità in una scuola della periferia parigina... Mentre il professore faceva lezione, lui, chino sul quaderno degli appunti, disegnava certamente, seguendo la fantasia del momento, uno strano prototipo dalle linee avveniristiche, o la più recente Ferrari del Salone. Huet doveva essere tagliato per fare il contabile come Picasso per fare il salumiere. In effetti è un artista, è questa la sua natura fondamentale.

Un artista è anche un vero artigiano, nel significato nobile del termine. Colui che in altri tempi doveva creare un capolavoro, per dimostrare la propria perizia. Un perfezionista e un sognatore a un tempo.

Le Citroen scolpite

Nel caso di Huet, il sognatore rappresenta in lui il costruttore represso. In fondo avrebbe voluto dare libero corso alle sue facoltà creative, a « grandezza naturale ». Del resto ha presentato dei modellini ai « veri » costruttori.

« Alla Citroen sono stato accolto meglio che altrove — dice. — Infatti lì, prima di progettarle, si scolpiscono le vetture in scala 1 ed è proprio così che vengono create. Soltanto in seguito ci si preoccupa dei problemi meccanici. Altrove, avviene il contrario.

Jose Rosinski

CONTINUA A PAGINA 56

Il rifugio nei modellini

CONTINUAZIONE DA PAG. 55

Si parte dalla meccanica, poi si dice allo stilista: rivestila ».

Inoltre Huet è un individualista. Non si vedeva fagocitato in un ufficio studi, a disegnare maniglie di portiere per anni e anni. La creazione racchiude tutto in sé, l'automobile è un insieme di cose e non si costruisce senza inventiva. Quando Huet crea un prototipo, s'interessa di tutto e ne è testimonianza lo stravagante modellino che tira fuori da un armadio. Ne solleva il cofano per

vato e che abbiamo potuto osservare, era una Amédée Bollée del 1898, che aveva visto in un museo e dalla quale era rimasto affascinato. A quell'epoca aveva tredici anni e, come tutti, possedeva una collezione di vetture in miniatura. Doveva però essere l'Amédée Bollée a dare l'avvio alla sua vita: in quattro week-end, con l'aiuto di pezzetti di bustine di fiammiferi, colla e colori, il modellino fu creato. Il risultato è simile a quanto qualsiasi ragazzo dotato di una certa abilità manuale, però privo di esperienza, è capace di fare. Eppure, era nata una vocazione.

Un anno dopo Huet conclude la sua prima vendita. Al tempo stesso prende a riparare giocattoli antichi. Le cose proseguono bene, ma intanto fa lavoretti vari. Poi, nel 1961, lo choc, la rivelazione. Vede una Dauphine non

verniciata, esposta dal maestro spagnolo Olive-Sans.

Il maestro Olive-Sans

« A quel punto ho capito — dice. — Stimolo molto il modellista italiano Conti, ciò che fa è somigliante, grazioso, ma quello non m'interessa più. Io voglio essere preciso, scrupolosamente preciso, fino nei più piccoli particolari. Ho esaminato e analizzato la tecnica di Olive-Sans, l'ho assimilata. E' stato lungo e difficile, ma per me l'essenziale è il piacere che provo, costruendo un modellino. Certo, non rende. Dal 1968, quando la costruzione di modellini di automobili è diventata veramente il mio mestiere, mi sono fatto sempre più esigente verso me stesso. Ho compiuto progressi, eppure mi

occorre sempre più tempo per costruire un modellino; riesco a farne soltanto due all'anno. Guardate questa Mercedes W165 che sto costruendo, la 1500 cc con compressore che vinse il G.P. di Tripoli del 1939: mi costerà più di 2500 ore di lavoro. E' chiaro che non posso fatturarle al mio cliente... ».

Questo il lato perfezionista di Huet. Gli utili che può dare la sua attività non sono certamente la sua principale preoccupazione! Nonostante tutto, non crediate che una realizzazione così favolosa, anche se non viene fatturata al prezzo giusto, sia a buon mercato. Un modellino in decimo costa 20.000 franchi, evidentemente, ma per un capolavoro è irrisorio. E, senza dubbio, è un capolavoro.

L'abbiamo detto: per Huet si tratta di ricostruire, non di ri-



svelarci addirittura un motore a 18 cilindri disposti a tridente.

E così, per esprimersi ha trovato rifugio nei modellini d'automobile. Perché non esiste errore possibile: per lui un modellino equivale a costruire di nuovo (se si tratta di un modello già esistente) e non rappresenta una semplice riproduzione, per quanto perfetta. Se si tratta invece di un prototipo, è un sistema per questo essere timido di mettere in luce la propria audacia e la propria fantasia, alla faccia di un mondo troppo conformista e preoccupato da problemi materiali.

A 19 anni il primo prototipo

Il suo primo prototipo Huet lo costruì a diciannove anni. Montava un cinque cilindri disposti a stella, il passo era uguale alle carreggiate e le quattro ruote erano sterzanti... Comunque, il suo primo modellino, che ha conser-

Sopra, anche questa Ferrari GTO fa parte della collezione di Jean Guichet, uno dei suoi ex-piloti. A destra, la bellissima Matra-Simca 650 tipo Tour de France appartenente a monsieur Chassagny. Qui accanto, una fedelissima riproduzione Triumph Spitfire



produrre. Ecco come procede:

- 1 Bisogna procurarsi i piani della Casa. Spesso è difficile, però indispensabile. Dopo li riduco a 1/10, generalmente la scala che uso.
- 2 Poi gli elementi della sospensione, le ruote, i freni.
- 3 Quindi la meccanica, il motore, la trasmissione, i meccanismi di guida.
- 4 Per concludere, la carrozzeria e le finiture interne.

Due giorni per fare una ruota

« Qual è il lavoro più complesso? La carrozzeria. La linea, le lamiere a cui dare forma, rappresentano la parte più difficile. Le finiture devono essere perfette, è fuori questione apportare modifiche al mastice, è chiaro: una mano di materiale indurente, una di vernice e tutto deve essere impeccabile ».

Abbiamo davanti agli occhi, smontato, il complesso ruota-tamburo della Mercedes W165. Di una complessità incredibile... si ha l'impressione di sognare.

— Questo, quanto tempo richiede?

« Due giorni per ruota. E' tornito in un blocco di ottone. Tutto il modellino è in ottone, del resto; anche la carrozzeria, con una lamiera di 5/10. Tre giorni per tamburo. Le alette di raffreddamento sono state tagliate a una a una, prima di essere saldate... Naturalmente le ganasce funzionano ».

Tra i clienti anche Beltoise

— Naturalmente. E queste barre di torsione?

« Sono state tornite da vere

tivo, la GTE, era in latta. Quando sono arrivato alla parte posteriore, si era arrugginita! ».

— Qual è la dote principale di un modellista? »

« La pazienza, direi. Bisogna potere lavorare per dodici ore al giorno senza stancarsi, senza innervosirsi... ».

— Lei può farlo?

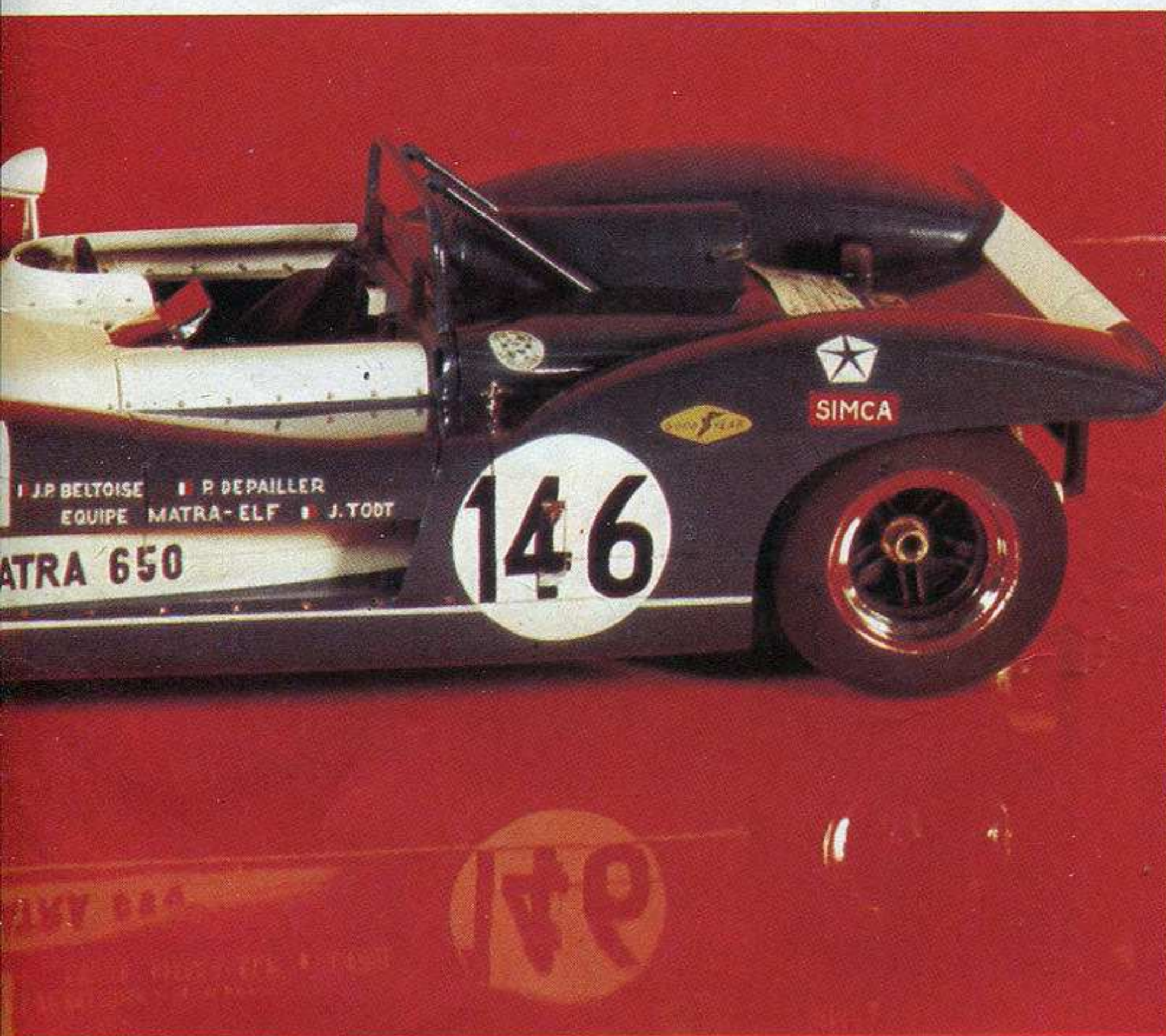
« Oh, sì ».

— Chi sono i suoi clienti?

« Soprattutto persone del mondo delle corse: Guichet, Consten, Beltoise, Redelé, Bardinon... ».

— Finora ha creato soltanto vetture. Le moto non l'interessano?

« Mi piacerebbe farne, ma non ne ho ancora avuto l'occasione, a parte molto tempo fa (Huet apre un armadio). Vedete, non è



barre di torsione, quelle della Peugeot 304. Il diametro è stato ridotto da 14 a 1,8 mm. Non è stato facile, vibravano parecchio sotto l'attrezzo... ».

— Perché 1,8 mm.?

« Le barre della W165 avevano un diametro di mm. 18. Per conseguenza, dovevo arrivare a mm. 1,8. Una sospensione piuttosto dura per il modellino, del resto. Guardate (la fa funzionare). Forse bisognerebbe modificare qualcosa... Peccato ».

— Che consigli darebbe ai nostri lettori che costruiscono modellini? Possono scriverle?

« Ricevo già molta posta. Rispondo sempre, ma con fatica... e con ritardo. Credo che, per debuttare, si può cominciare montando un kit in plastica, di quelli che si trovano in commercio, e poi modificandolo. Dopo, se si vuole costruire, penso che sia fondamentale la scelta del materiale. L'ottone è comodo, da lavorare. Il mio primo modellino crea-

davvero raffinata. Il fatto è che a quell'epoca... ».

— E' felice nel suo mestiere?

« Molto ».

Il suo sogno: animare il modellino

— Eppure ammette che rende poco.

« E' vero ».

— E il futuro?

« Non so, si vedrà... ».

— Per concludere, quale sarebbe il suo più grande desiderio?

« Il mio sogno? Costruire un modellino completo, cioè con un motore che funzioni... Sarebbe fantastico! ».

— Saprebbe farlo?

« Senza dubbio, però richiederebbe un intero anno di lavoro. E chi me l'ordinerà? ».

j. r.

Un prezioso consiglio per allungare la vita al motore della tua auto.



Prezioso e facilissimo da mettere in pratica: STP trattamento per olio.

STP aggiunto all'olio lascia sulle superfici interne del motore una pellicola protettiva che riduce l'attrito fra le parti metalliche e che rimane inalterata anche alle massime temperature.

Questo garantisce completa protezione al motore della tua auto. E te lo prova la sua maggiore silenziosità.

Solo a un motore protetto

puoi chiedere qualunque tipo di prestazione.

Aggiungi STP e ne avrai subito la conferma.

STP migliora anche la tenuta delle fasce elastiche, aumentando la compressione del motore.

Risultato: maggiore potenza e minore consumo di olio.

STP è un consiglio veramente prezioso: te lo può confermare il tuo meccanico di fiducia.

STP aggiunto all'olio dà completa protezione al motore. Lo fa durare più a lungo, gli fa consumare di meno

E' ormai tutto AUDI l'erede tecnico di nonno PORSCHE, ma non è rimasto insensibile ai temi dell'ambiente - corse

PIECH ieri e oggi

il turbo senza « buco »

SPECIALE PER AUTOSPRINT

CALA DI VOLPE - Quanto tempo è passato! Dopo sette anni l'ing. Piech accetta di buon grado il ruolo dell'intervistato. La prima volta fu nel 1967 quando ci trovammo insieme, un giorno di aprile, a colazione con Lodovico Scarfiotti in un ristorante alle porte di Roma. Eccoci di nuovo a sguardi incrociati, nell'hotel più esclusivo della Costa Smeralda. E' venuto in Sardegna in occasione del lancio della « sua » Audi 50 e a far da spalla (tecnicamente la più qualificata) a Herr Leiding, il numero uno del gruppo Volkswagen nelle conferenze stampa per i giornalisti italiani e tedeschi. Durante dieci anni trascorsi in Porsche, dove è stato diretto collaboratore del titolare della Casa di Zuffenhausen, lo zio ing. Ferry Porsche, il giovane ingegnere austriaco (è nato a Vienna il 17 aprile 1937) aveva accumulato un tale bagaglio di esperienza e di tecnologia da meritarsi un posto al sole nella grande industria dell'automobile. Come responsabile unico della attività sportiva della Porsche.

L'ing. Piech conta al suo attivo i successi in tre campionati del mondo Gran Turismo e in tre Campionati del Mondo Marche. Ha esordito con le Carrera 906, 2000 cc e 907 2200 cc, cui hanno fatto seguito le 910 sei cilindri di 2000 cc e 8 cilindri di 2200 cc. Poi è stata la volta della 908 otto cilindri 3000 cc e delle 917 dodici cilindri di 4500 (540 CV), 4900 (600 CV) e 5000 cc (630 CV). La serie delle « sue » Porsche da

competizione si è infine conclusa con la 908/03 (360 CV), che per agilità, leggerezza e ingombro era stata definita « la bicicletta ».

« E' la vettura che ricordo con maggior piacere » — confessa l'ing. Piech — « perché altre ad essere un gioiello della tecnica è quella che mi ha dato le più grosse soddisfazioni, vincendo all'esordio Targa Florio e Nurburgring e l'anno successivo il Nurburgring soltanto. Erano i circuiti per i quali la 908/03 era stata progettata e costruita. Dopo aver vinto per la terza volta consecutiva il titolo mondiale, in Porsche decidemmo di smetterla. Dopo l'ultima Le Mans con le 917 iridate affidammo a Roger Penske la versione turbo della 4500 per

le corse Can-Am del '71-'72 e '73. Corse e vinse sempre la 917 turbo la cui potenza di 920 CV poteva addirittura raggiungere i 1054 correggendo l'alimentazione mediante un solo giro di vite che regola la pressione. Con il cinque litri abbiamo ottenuto una potenza davvero spaventosa, quasi 1300 CV, che crea diversi problemi. E non soltanto tecnici — per il suo imbrigliamento. Preferiamo, anzi la Porsche preferisce dimezzare cilindrata e potenza. Dopo i positivi collaudi in pista della Carrera Turbo per i colori della Martini, il mio successore dr. Fuhmann è al lavoro per una piccola produzione di serie. Una clientela di qualità potrà finalmente guidare le turbo stradali in anteprima mondiale ».

Anche quest'ultima creazione porta il segno dell'ing. Piech che ne aveva avviata la progettazione già nel 1970. Con una cilindrata convenzionale di 2700-3000 cc le Porsche turbo ad iniezione avrebbero cinque punti di vantaggio su tutte le altre turbo che oggi dovessero mettere le ruote a terra.

Dice l'ing. Piech: « Dei nostri cinque segreti, posso svelarne soltanto uno: il buco di potenza che si determina all'atto dell'innesto della turbina è sulla Porsche Carrera pari ad una frazione di tre decimi di secondo, cinque volte — ripeto cinque volte — più bre-

Lino Ceccarelli

CONTINUA A PAGINA 60



I cuscinetti FAG hanno volato in tutti i progetti Gemini e sono arrivati sulla Luna con Apollo 15, Apollo 16, Apollo 17... e non erano cuscinetti speciali ma cuscinetti di normale produzione di serie



CONTINUAZIONE DA PAG. 59

ve di qualsiasi altra vettura turbo, Lancia Stratos compresa».

Fin qui il discorso in chiave Porsche.

Dal 1. agosto '72 l'ing. Ferdy Piech è entrato nel gruppo Volkswagen. «Fa un certo effetto» — dice — «essere azionista della Porsche, e suo concessionario in Austria e adesso dipendente della Volkswagen-Audi-NSU...».

Presso l'Audi, a Ingolstadt, è capo delle esperienze e segue un modello dalla progettazione alla produzione; presso la Volkswagen, a Wolfsburg, è responsabile soltanto della meccanica (motore e cambio). Il 65% di un'automobile del gruppo porta la sua firma.

« Costruttore » di FANGIO

Per il resto è competente il prof. Ernst Fiala che in Volkswagen si interessa anche della sicurezza (esperienze sul serbatoio di plastica e sulle cinture automatiche).

Nell'equipe tecnica del gruppo figura un altro personaggio che adesso, per superati limiti di età, svolge compiti di consulenza, è quel Kraus (una gloria della Luftwaffe) che nel dopoguerra costruì la prima Mercedes F.1 per Fangio, esaurendo infine il ciclo di progettazione di vetture sportive, per la stessa casa di Stoccarda, firmando la 300 SLR. Herr Kraus è responsabile ma non in esclusiva, dello styling sia in VW che in Audi, Giugiaro e Bertone sono i suoi ispiratori: il tratto di Nuccio Bertone è individuabile nella coda e nella presa d'aria posteriore dell'Audi 50. E' proprio di quest'ultima produzione, battezzata sulla Costa Smeralda, che discutiamo con l'ing. Piech.

« Indubbiamente è una vettura d'avanguardia. Nel disegnare il telaio » — dice — « pur tenendo

conto di inderogabili esigenze d'economia abbiamo incluso un inedito ponte posteriore, leggero e semplice come nella... 908. Ricorrendo a materiali costosi ma mica tanto, abbiamo realizzato un ponte essenziale e resistente che ha richiesto tre anni di lavoro e che dal nome del tecnico che l'ha messo a punto si chiama "Schneeweissachse". E' un unico pezzo rigido, senza barre, che ha sopportato felicemente un collaudo di oltre 300 mila chilometri su strade impossibili.

« In una con l'albero a camme è montata la pompa dell'olio e per la semplicità dell'impianto si è risparmiato quasi 10.000 lire, rispetto alla pompa dell'Audi 80! Direttamente dall'albero è comandata l'alimentazione (—3000 lire), mentre il cambio dispone di un ingranaggio senza bulloni, essendo riusciti a calettare opportunamente il primario e il secondario. A differenza della Golf, il cambio dell'Audi 50 ha la retromarcia in posizione di maggior sicurezza: per innestarla non basta spostare a sinistra la leva ma è necessario spingerla anche in basso.

Il carburatore « riscaldato »

« In rapporto al peso ed alla potenza, l'Audi 50 vanta eccezionali prestazioni con ridotti consumi. Abbiamo raggiunto il doppio scopo contenendo al minimo il coefficiente di penetrazione frontale che è di 0,70, inferiore a quelli della Honda Civic, della Fiat 127, della Peugeot 104 e della Renault 5. Anche il peso ha il suo... peso, ben sapendo che una riduzione del 10% comporta un risparmio del consumo nella stessa misura. Oltre che per ottenere un vantaggioso coefficiente, abbiamo lavorato sul carburatore che nell'avvio del motore viene elettricamente riscaldato fino a quando non entra in circolazione l'acqua calda. Non

abbiamo scoperto nulla beninteso, ma l'applicazione di un sistema del genere su un motore di 1100 cc è indicativo. Con questo carburatore (di 4000 lire più caro degli altri) si evita il ricorso allo starter e si ottengono risparmi di benzina dell'ordine del 30 per cento!

« Lo sterzo si avvale di un comando semplificato e assai leggero, tipo 908 per intenderci: pur essendo di magnesio, è risultato più economico ».

La PONY in cantiere

Inutile sottolineare che la prolungata sperimentazione sui telai e sui motori delle Porsche da corsa hanno consentito all'ing. Piech di « rivoluzionare » la produzione di gran serie. Appena sarà tornato a Ingolstadt, il nipote di Ferry Porsche si metterà al lavoro su un nuovo progetto. E' quello della "Pony", la 900 della Volkswagen, che Rudolf Leiding gli ha affidato in virtù di una prodigiosa ventata di super-tecnologia che l'ing. Piech ha portato nel gruppo. Gli chiedo: ma come fa a conciliare i fondamenti costruttivi delle due marche, lei che dipende dall'Audi? E lui, candidamente: « Per produrre il meglio, è necessaria la concorrenza, anche all'interno di me stesso... ».

Leiding nella conferenza-stampa di Porto Cervo ha detto che le automobili del futuro saranno comprese tra i 900 cc per 625 kg (la « Pony », appunto) e i 2000 cc per 1100 kg; ma a queste conclusioni è pervenuto l'ing. Piech in prima persona, convinto pure di una possibile evoluzione-turbo qualora negli anni 80 la domanda dovesse riguardare cilindrate superiori ai due litri (« è più economico un motore-turbo di 2000 cc che un motore tradizionale di 3500 cc »).

La sicurezza nell'abitacolo

Parlando del domani, è inevitabile un riferimento al veicolo sicuro, dice l'ing. Piech: « Gli esperimenti nel gruppo VW li conduce il prof. Fiala. Lui sostiene fermamente il principio della sicurezza a tutti i costi, ma il prezzo si fa sempre più elevato. Io, personalmente, ritengo che anche una vettura piccola e leggera riesca a salvare la vita del guidatore (con cinture, però) per il vantaggio di una struttura differenziata senza artifici. Basterebbe rendere più consistente l'abitacolo per conseguire un compromesso soddisfacente. Rimaniamo con i piedi a terra. Anche negli Stati Uniti stanno accorgendosi che l'air-bag, per esempio, è uno strumento aleatorio per la sicurezza e anche assai costoso. Ma noi non abbiamo le cinture infallibili? »

« Per quanto riguarda il serbatoio di plastica, stiamo segnando il passo: gli aumentati prezzi dei prodotti petroliferi ci obbligano a

La PORSCHE «domani»

914 «2+2» e Carrera con 3300

STOCCARDA - Entro la fine dell'anno la VW-Porsche 914 verrà sostituita con una nuova macchina di 2000 cc a cinque cilindri, dalla linea completamente cambiata, la cui maggiore innovazione sarà la possibilità di trasportare quattro persone.

La crisi delle macchine sportive, che è sfociata in questi momenti difficili per l'automobile in una recessione di vendite nell'ordine del 75 per cento (vedi il caso Porsche che in Italia ha quest'anno venduto 500 vetture contro le 2500 del 1973) ha messo in crisi questo particolare settore delle quattro ruote. Per cercare di mettere riparo alla situazione, la VW-Porsche ha deciso di offrire alla sua clientela (che è prevalentemente giovanile visto che la 914 è una due posti « secchi »), la possibilità di estendere la sua fascia di mercato con due posti di fortuna, per acquisire altri clienti. Il prezzo dovrebbe essere « competitivo » (si fa per dire): circa quattro milioni e cinquecentomila lire.

● La crisi profonda della Porsche ha fatto rientrare i programmi della berlina quattro porte con motore di tre litri di cilindrata, mentre anche il coupé due-più-due (con motore otto cilindri di 4500 cc, derivato dalla 917 campione del mondo) è rientrato in naftalina. L'unica novità per il prossimo anno in casa Porsche, dovrebbe essere una nuova Carrera con il motore di 3300 cc, mentre le Porsche-Turbo che hanno già fatto l'esperienza delle corse, rimarranno in naftalina in attesa della « silhouette » 76.

utilizzare ancora il serbatoio metallico, convinti tuttavia che quello di Lupolen offre maggiori garanzie. In via sperimentale quello di plastica viene montato sulle Passat familiari, dopo un riuscito impiego in serie sulle Porsche 911 ».

Si conclude qui la conversazione con l'ing. Ferdy Piech, un'autorità ormai nel settore della progettazione automobilistica mondiale. Una conversazione senza « imprimatur » di alcuno, a briglia sciolta, proprio il contrario di quanto purtroppo capita in Italia quando si intervista (e beati coloro che vi riescono...) i responsabili di questa o quella Casa.

l. c.

Viaggi in aereo a PARIGI per il SALONE DELL'AUTO

viaggi in gruppo: 4 - 6 ottobre

11-13 ottobre

viaggi individuali a date libere

Quote da L. 87.500

compreso viaggio aereo
hotel di 1. categoria
trasferimenti e visita del Salone

Informazioni e prenotazioni:

CENTROPA via Turati 8 - Milano - telef. 654.261



**SOSTA
AL BOX**

Il bambino deluso (da Hesketh)

LONDRA - Erick Dymock, che pubblica una rubrica in « Motor », racconta di avere portato il proprio figlio di sette anni e mezzo a un Gran Premio. Il bambino ammirava il furgone Hesketh, ma quando ha visto estrarne le vetture da corsa è rimasto deluso e, indicando la scritta della mascotte del team ha osservato: « Credevo che fosse pieno di orsacchiotti! ».

• La BRM ha invitato AMON, SCHUPPAN (molto stupito), WATSON e HENTON a partecipare a sessioni di prove, a quanto pare con l'intento di formare una « squadra inglese ».

TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

La «finesse» di STEWART

• STEWART ha messo a punto una tecnica di guida che dovrebbe rendere più sicuro e più economico viaggiare in automobile. La tecnica, nota come « Formula Finesse », è stata introdotta dalla Ford per il tramite dei suoi concessionari inglesi, mediante una serie di « giornate di guida ».

• Pare che non ci siano basi alla voce di una rottura tra la FORD e la COSWORTH, anzi la prossima settimana potrebbe esserci l'annuncio di un programma relativo a un V6 da corsa (per F. 5000 cc).

• Corre voce che BONOMI abbia rilevato il progetto GRD di F. 1.

• Sabato 14 settembre, sulla pista del Mugello, LELE PINTO, in compagnia del copilota BERNACCHINI, ha girato per circa un'ora al volante di una FIAT 125 targata TO. Prove per il Giro?

• Il pilota pratese MORENO BALDI sembra essere tornato ai vecchi amori! Al Mugello ha provato a lungo una vecchia FIAT-ABARTH 1300 con la quale sembra deciso a partecipare al « Giro d'Italia ».

• Sempre all'autodromo del Mugello, c'è stato visto LANDO BALDASSINI. Lo ricordate? Sul suo mini-autodromo NANNI GALLI riuscì a provare la TECNO F. 1. Poi, il geniale inventore toscano è stato in parte dimenticato. Ora si diverte a « girare » sul Mugello con la sua moto giapponese. E' sempre in attesa che FMI prenda una decisione per il suo motodromo. « Se entro la primavera 1975 non si decidono, mollo tutto, compro una vettura e... corro ».

La «scultura» costa ad APACHE

PALERMO - Tra le notizie che non hanno trovato spazio nelle ultime corse siciliane c'è quella riguardante APACHE. Il pilota palermitano è stato costretto nella Cefalù-Gibilmanna, (dopo che la CSAI si è ricordata del « veto » alle slick nelle gare in salita) a scolpire un disegno profondo un paio di millimetri. Ma le gomme non hanno retto alle sollecitazioni delle frenate. E così, dopo le prime avvisaglie delle prove, durante la gara « Apache », in staccata, vedeva saltare un pneumatico finendo fuori strada a una curva impegnativa, danneggiando abbondantemente la macchina e riportando la frattura del piede destro.

• Prevista inizialmente per il 2 giugno, la prima edizione della gara in salita al MONTE S. ANGELO si farà sicuramente il 20 ottobre. Infatti, l'AC di Foggia ha finalmente ottenuto tutti i permessi (non è facile, di questi tempi), ed il debutto di questa cronoscalata di 8700 metri è atteso con interesse da tutti gli sportivi del meridione. Il programma prevede le verifiche tecnico-sportive esclusivamente nella giornata di venerdì 18, dato che il sabato sarà interamente dedicato alle prove, che avranno inizio alle ore 9. La gara si svolgerà domenica 20 ottobre anch'essa con inizio alle ore 9. Le iscrizioni, con tassa unica di lire 9000, si riceveranno fino al 14 ottobre.

La benzina F. ITALIA

MAGIONE - Ha suscitato un certo scalpore il prelievo di benzina effettuato dai commissari sulle monoposto F. Italia dei piloti meglio piazzati nella classifica del Trofeo a Magione. In realtà già da un po' di tempo si parlava di fare analizzare le benzine utilizzate nella F. Italia. La pulce nell'orecchio l'aveva involontariamente messa un noto preparatore che (anche se probabilmente la spiegazione sarà delle più banali) è solito rifornire le macchine dei suoi pupilli portandosi la benzina da casa e nemmeno in comodi canestri di plastica ma in antidiluviani e pesanti canestri di metallo, identici a quelli che equipaggiano le macchine da fuori-strada. Dal momento che al giorno d'oggi anche le F. 1 si riforniscono dal più comune dei pompisti, con l'unica accortezza di filtrare la benzina attraverso una pelle di daino, a qualcuno è venuto un piccolo dubbio. Ora dunque si attende il responso del laboratorio di analisi dell'Università di Perugia.

• La Firestone ha ormai stabilito di cessare la produzione del pneumatico Indy adottato dalle nostre monoposto nazionali. Sembra certo che nel '75 verrà supplito alla mancanza adottando i nuovi pneumatici: o i Pirelli semiracing che la casa italiana sta sperimentando, oppure i Kleber derivati da quelli della F. Ford e Mexico, che sono già stati provati su alcune F. Italia dell'Abarth.

TARGA ai cavalli

• Il GOVERNO BELGA ha annunciato che d'ora in poi i cavalli montati sulle spiagge dovranno avere una targa come le automobili. L'ordine fa parte di un tentativo per limitare le passeggiate equestri sulle spiagge.

• La « SCUDERIA MARCHE » ha ufficializzato l'organico dei piloti ad essa tesserati, ripartendoli in tre formazioni per lo svolgimento dell'attività agonistica notevolmente incrementata. La suddivisione in « squadre-corse » A, B e C è stata effettuata con opportuni criteri qualitativi e con la possibilità di distribuire l'impegno in rapporto al tipo ed alla levatura delle competizioni da disputare. Della « A » fanno parte quattro conduttori, tre su vetture di Formula Italia (Dentamaro, Sandro Riccitelli, Pizzi) e uno, Caglini, su Formula Ford; della B Gianfranco Riccitelli, Ascoli, Gianni Riccitelli (tutt'e tre su Simca Rally) e Silla (Fiat 128). Nella « C » figurano i promettenti « Baloo » (Fiat 128), Lodolini (Autobianchi Abarth 112) e Carisdeo (Alfa Romeo 2000).

• Nel corso dello svolgimento del GIRO AUTOMOBILISTICO d'ITALIA, il 18 ottobre verrà disputata la corsa di velocità in salita « MOLINO DI QUERCROSSA-CROCE FIORENTINA » sul tracciato della Coppa del Chianti che l'AC di Siena non ha potuto organizzare.

BATTERIE FIAMM



- Collaudate e adottate dalle grandi case automobilistiche
- Tecnica aggiornatissima e piacevole estetica
- Vasta gamma di tipi per qualsiasi tipo di vettura
- Contenitori in ebanite e polipropilene
- A disposizione degli utenti su tutto il territorio nazionale grazie a una capillare e qualificata rete di vendita

FIAMM: la Casa che produce anche le famose trombe elettropneumatiche

ZUMM

(brev.)

scarico-idea
salva paraurti
nuovo da

completo del
kit di montaggio
a lire 9.900

ANSA
marmitte

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



per la RENAULT 5

Dell'autocarro leggero FORD TRANSIT sono state costruite 750.000 unità, ma l'ultima uscita non è stata assegnata ad alcun cliente, bensì sottoposta, con esito felice, alle prove omologative di schiacciamento e urto contro ostacolo fisso. Per lo stesso veicolo è stato costruito un « motore economico » che permette un risparmio di carburante dal 13,6 al 23,9%.

• Non è più soltanto una voce la nuova quattro porte, a cuneo, in sostituzione della gamma Austin Morris 1800 e 2200 della BRITISH LEYLAND. Pochi giorni fa una è stata vista in una tranquilla strada di campagna. Il nuovo modello sembra un'ALLEGRO più grande e più raffinata.

La MOSKOVICH elettrica.

MOSCA - Dall'URSS la notizia che la MOSKOVICH « elettromobile sperimentale », ha percorso il tratto da Mosca a Ljuban e ritorno per un totale di 300 km senza ricarica. Al termine del viaggio l'energia rimasta nelle batterie era sufficiente per un viaggio altrettanto lungo. I generatori sono stati studiati a Leningrado e sono ad aria e magnesio. Con questi nuovi prodotti che se prodotti in serie verranno a costare pochissimo, si calcola che l'autonomia dell'automobile possa raggiungere i 500 km, più che sufficienti quindi per un veicolo da città. Sicuri e poco ingombranti questi generatori verranno ancora di più perfezionati. Infatti gli scienziati si stanno occupando della miniaturizzazione del generatore e dell'aumento del loro rendimento.



TUTTESPRINT • TUTTESPRINT

• Dal 28 settembre al 7 ottobre di quest'anno, a Torino Esposizioni si terrà il 24. Salone internazionale della Tecnica. Nel quadro della grande rassegna espositiva si svolgeranno: la Mostra internazionale della Montagna, la Mostra di tecniche e sistemi di trasporto, il Convegno della viabilità invernale, il Congresso dei trasporti via cavo, il convegno sull'organizzazione nell'industria meccanica e la Rassegna di componenti nei moderni impianti di riscaldamento.

• La FORD ha realizzato una cintura di sicurezza « pensante » che funziona con un computer situato nel vano motore del veicolo. Il « cervello » fa scattare automaticamente la cintura (che si mette in « posizione » alla chiusura della portiera) alla decelerazione violenta del veicolo, nella prima fase di un eventuale scontro.

Il record della 128

• La 128 FIAT è stata la vettura più prodotta nel 1973: 391.845 esemplari. Segue la 126, con 260.402 unità.

• La attività produttiva della GOOD-YEAR TIRES & RUBBER Co. si è estesa al Nord Africa. E' stata infatti inaugurata recentemente a Casablanca la prima fabbrica di pneumatici della società americana. Il nuovo stabilimento è costato 20 milioni di dollari ed impiegherà 450 unità di mano d'opera locale. E' prevista la fabbricazione annuale di 225.000 pezzi fra pneumatici e camere d'aria per automobili.

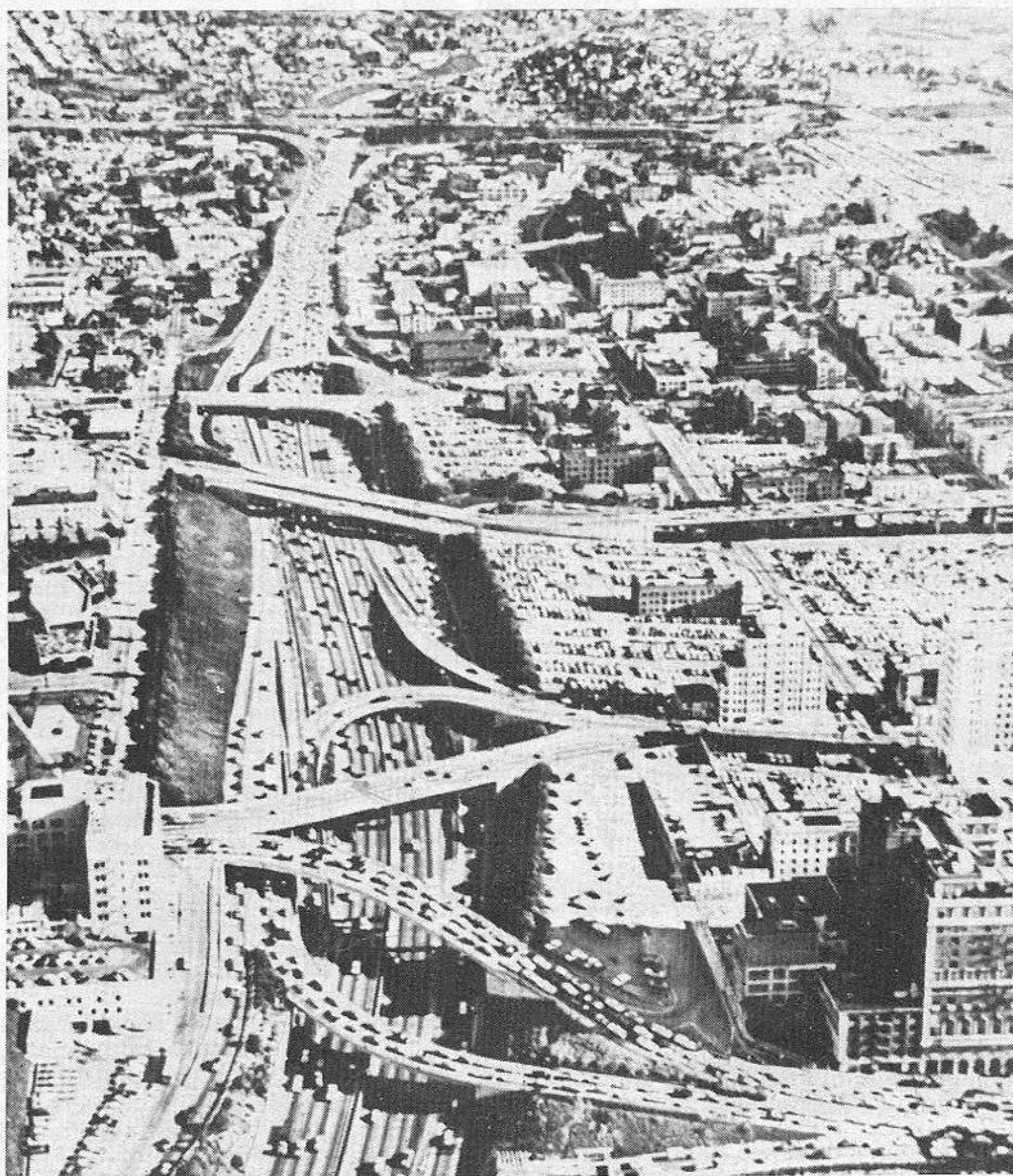
• La SWEDISH MOTORS Co. Ltd., società importatrice della VOLVO in Thailandia, ha costruito un nuovo stabilimento a Bangkok. Ciò permetterà alle due società di iniziare in loco la produzione di veicoli Volvo per evitare le tasse di importazione che gravano sulle automobili nella misura dell'80%. Alla nuova compagnia è stato dato il nome di THAI SWEDISH ASSEMBLY Ltd.

La benzina « pulita »

• Due ricercatori della GOODYEAR, al termine di uno studio preliminare durato tre anni, sono riusciti a miscelare acqua, alcool e benzina in proporzioni tali da costituire un carburante per automobili con una riduzione del 65% in prodotti inquinanti, rispetto a quelli impiegati.

• La terza corsia dell'autostrada MILANO-BRESCIA sarà completata entro la primavera del 1975, così ha assicurato il Ministro del Lavoro Lauricella rispondendo ad una interrogazione rivoltagli dall'onorevole Tremaglia.

• Un convegno nazionale di studi si terrà a Salerno il 18 e 20 settembre prossimo, per discutere sul problema dei (non) TRASPORTI URBANI in città di medie dimensioni. Gli scopi sono di « studiare le questioni relative alla più conveniente strutturazione del sistema da porre in essere delle città ».



Questa (tele)foto panoramica del traffico di Los Angeles non avrebbe nulla di particolarmente insolito se non ci fosse la didascalia (originale dell'A.P.) che spiega: « ... le sopraelevate sono copiate da quelle romane... ». Peccato che a Roma nessuno le abbia mai viste...

• La VARIABLE KINETIC DRIVES Ltd. di Napton-on-the-Hill, in Inghilterra, costruttrice di una trasmissione automatica per unità motrici di piccole dimensioni, offre la licenza di fabbricazione per tale attrezzatura che si presta in modo particolare per macchine rotative, motori elettrici e turbine a gas.

• L'ANIA (Associazione Nazionale fra Imprese Assicuratrici) chiede al Ministro per l'Industria De Mita che venga aperto un discorso tecnico sull'aumento dei costi in relazione alle tariffe RC e la creazione di un organo di controllo del ministero sulla illegale attività delle società di mutuo soccorso.

Quale AUTO ricompreresti ?

• Una rivista inglese ha svolto un'inchiesta in Inghilterra, interrogando 25.000 automobilisti, per scoprire se ricomprerebbero la STESSA VETTURA. In testa, per risposte affermative, Peugeot 504 e Saab 99, con 78% di voti. Il 77% di attuali proprietari di Jaguar XJ6 e XJ12 ha detto che ricomprerebbe la stessa vettura e percentuale uguale per i possessori di Renault 16. In fondo all'elenco c'erano la Hillman Imp e la Skoda, infatti soltanto il 31% dei proprietari ha detto che le ricomprerebbe.

• La So.F.I.M. (Società franco italiana motori) è stata costituita a Foggia con l'intervento di capitali in parti eguali dalla FIAT, ALFA e SAVIEM. La società produrrà motori Diesel veloci di media cilindrata impiegando una mano d'opera valutata in 2300 persone, il 65 per cento della produzione sarà impiegata direttamente dalle tre contraenti e il 35 per cento verrà esportato.

18 milioni di autoveicoli

• Gli esperti del TRAFFICO dell'ACI, affermano che con tutta probabilità nel 1977 gli autoveicoli in circolazione raggiungeranno i 18 milioni di unità, (attualmente ne circolano 14 milioni). Ciò potrebbe portare ad un affollamento di mezzi ed una congestione nelle zone di pianura e nelle aree urbane praticamente insostenibile per il patrimonio stradale italiano, già oggi inadeguato per la sua stessa struttura al volume esistente.

• La GIUNTA MILITARE cilena ha invitato 14 imprese automobilistiche straniere ad operare nel paese, esse sono: Chrysler, Ford, General Motors, British Leyland, Citroen, Peugeot, Renault, Fiat, Mercedes, VW, Mitsubishi, Nissan, Toyota e Volvo. Tre società potranno insediare stabilimenti nel Cile, dove già detengono interessi Peugeot, Fiat, Citroen, British Leyland, Nissan, Ford e General Motors.

• Le esportazioni di auto dal BRASILE sono aumentate del 183%: Israele, Venezuela e Perù sono stati i maggiori acquirenti. La VW ha incrementato i suoi profitti del 32%, la Ford del 38%, mentre la Mercedes ha quadruplicato i profitti con un incremento del personale dell'ordine dell'8%.

• Negli USA sono aumentate le vendite delle auto di grossa cilindrata contrariamente alle previsioni, a discapito delle auto più piccole che avevano goduto del favore del pubblico nei primi mesi di quest'anno. Le vendite del modello VEGA sono diminuite del 57% rispetto all'anno scorso.

• Altro mutamento alla MERCEDES: l'addetto alle relazioni pubbliche, Dirk Strassl, passa ad analogo incarico alla BMW.




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