

Il nostro inviato ha visitato la (mini) fabbrica dove è nata la «Formula 1 di zucchero» (è proprio di fronte a INTERLAGOS)



A sinistra, le forme «avviatissime» ed estremamente pulite della nuovissima Formula 1 di Wilson Fittipaldi, la Copersucar. La macchina è bassissima, la parte più alta è il roll-bar che incorpora la presa d'aria dinamica per il Cosworth. Qui sopra, tra i fratelli Fittipaldi vediamo il presidente del Brasile, Ernesto Geisel, intervenuto alla presentazione della vettura

ISPIRATA all'

DALL'INVIATO

SAO PAULO - La pista di Interlagos è lì, dall'altra parte della strada. Proprio dall'altra parte, basta attraversare e trovi il cancello che immette nell'auto-dromo; e per Fittipaldi, Wilson Fittipaldi, l'andare a provare la sua nuova macchina sarà molto più facile che per tutti gli altri. Più facile persino che per la Ferrari, che deve andare a Fiorano (qualche centinaio di metri), o per la Matra che pure è direttamente sul circuito Paul Ricard.

L'officina nella quale è stata costruita la Copersucar-Fittipaldi è praticamente sulla pista di Interlagos, alla periferia di San Paolo, in una zona tranquilla, quando non ci sono corse. E' stata un luogo top-secret fino a ieri, conosciuto da pochi e frequentato soltanto dagli addetti ai lavori. Adesso gli appassionati brasiliani delle corse sanno dov'è, ma anche se sono in parecchi a venire da queste parti l'ingresso è sempre riservato a pochissimi.

Noi ci siamo andati subito dopo la presentazione della nuova macchina di formula uno, avvenuta a Brasilia, insieme con Jacques Netter, simpatico e gentilissimo personaggio, che si occupa delle pubbliche relazioni della Copersucar e che sta sco-

prendo anche lui l'automobilismo «dal di dentro», come quasi tutti i responsabili dell'industria brasiliana dello zucchero che hanno deciso di affiancare entusiasticamente i progetti dei Fittipaldi.

Ed abbiamo scoperto una piccola ma razionale fabbrichetta, con tutto ciò che è necessario alla costruzione di un telaio ed al montaggio di una macchina da corsa. Abbiamo scoperto una ampia sala che serve da ufficio-studio per il progettista ed i disegnatori, un ufficio, e... una specie di museo. Già all'ingresso abbiamo trovato, accanto a un Dune-buggy, una Porsche 917, ed abbiamo appreso con stupore che è la macchina di cui si serve frequentemente Wilson Fittipaldi per circolare per le strade di Paolo. Dice che è sensazionale, nel traffico brasiliano!

Poi, ben allineate, alcune monoposto che hanno una storia. La March rossa che aveva corso per la squadra di Williams (una 721), la Lotus 72 (telaio 04) che era stata usata da Fittipaldi e che poi era andata in Svizzera nella collezione di Jo Siffert, la Formula due che era stata usata da Wilson Fittipaldi e che dopo essere stata modificata da Divila andava più forte di quelle ufficiali, e infine la Tyrrell 002 che era stata di Stewart e con

la quale Francois Cevert ha vinto il Gran Premio degli Stati Uniti.

Una piccola collezione molto interessante, come vedete, ma che adesso assume anche aspetti simbolici. Fu proprio lavorando sulla aerodinamica della F.2 che Divila, giovane tecnico che ci pare pieno di idee, ha avuto modo di tradurre in realtà talune sue concezioni, ottenendone risultati di rilievo. Ed è stato forse allora che l'idea di arrivare alla costruzione intera di una macchina brasiliana ha preso corpo. Oggi è una realtà.

Una realtà che indirettamente si riallaccia anche alle altre macchine della collezione. A responsabile della costruzione materiale della scocca e del resto è stato infatti chiamato il giapponese Itoh, che era alla Lotus e che si è fermato definitivamente in Brasile in febbraio, dopo la corsa di Brasilia che era seguita al Gran Premio del Brasile. Ed a capo della squadra, a dirigere i meccanici in officina e sulla pista è stato posto il messicano Jo Ramirez, che fino a ieri era capo meccanico alla Tyrrell e che da quindici anni a questa parte ha accumulato una enorme esperienza in diverse squadre. I personaggi chiave della nuova squadra, quindi, assommano conoscenze ed espe-

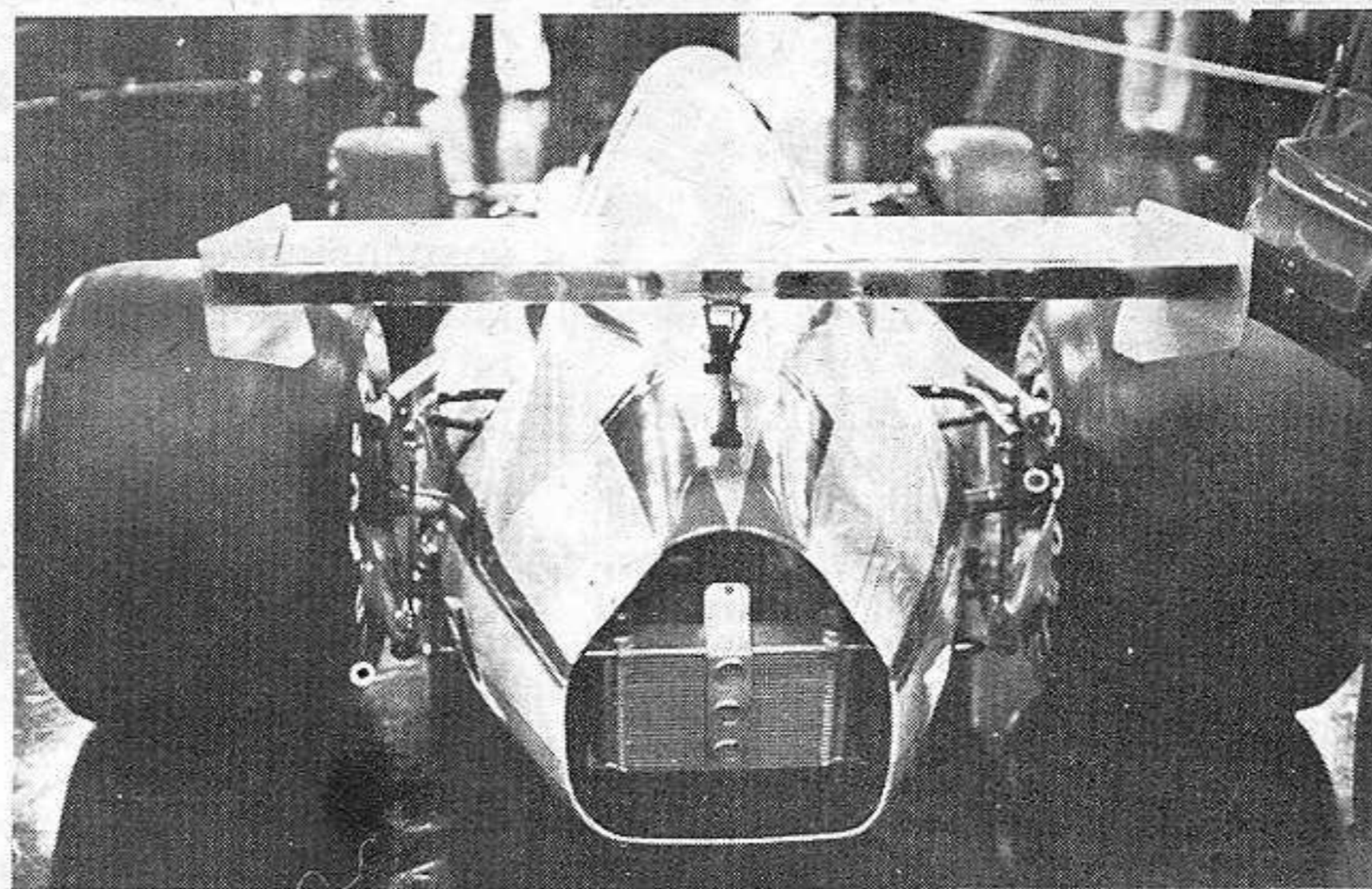
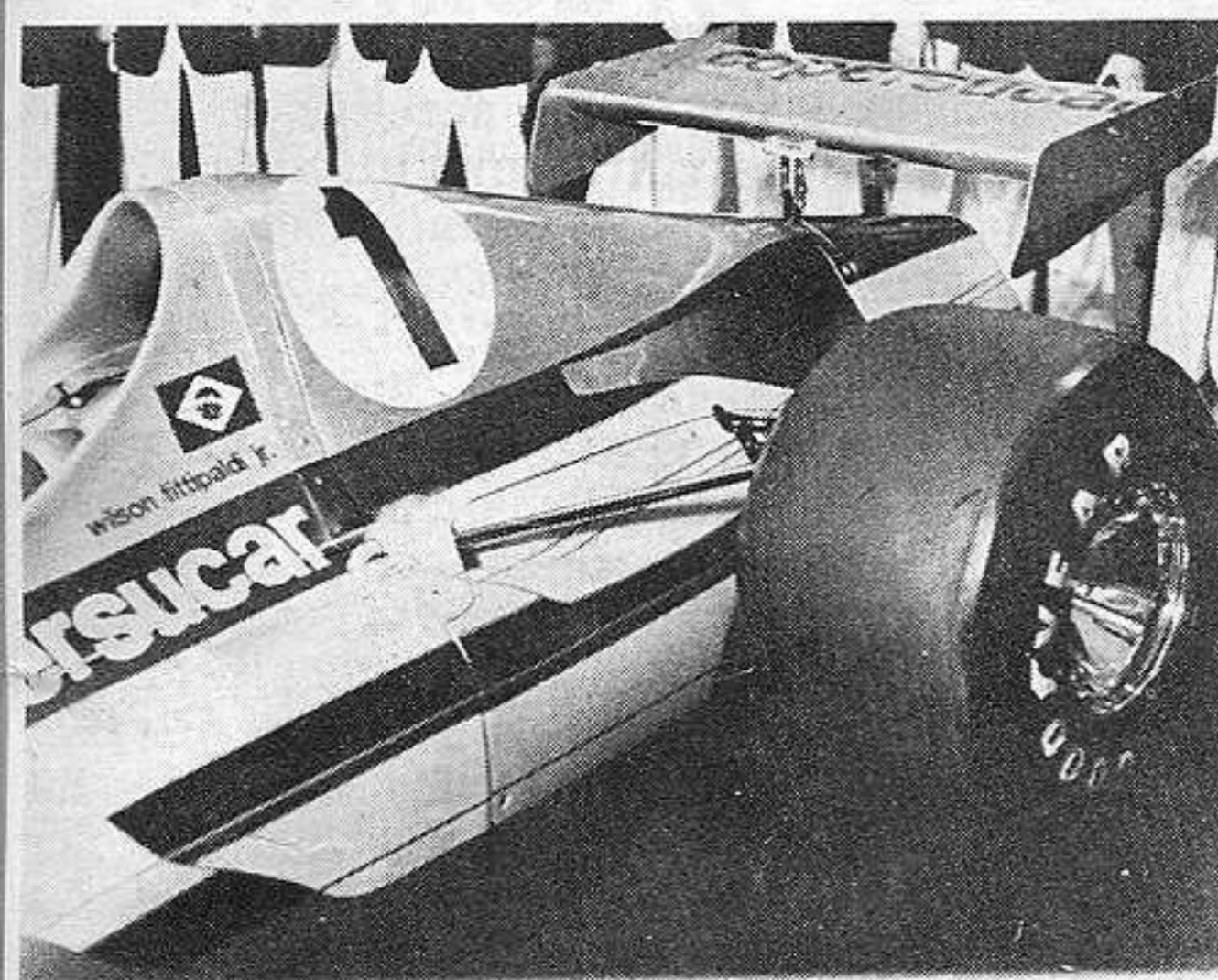
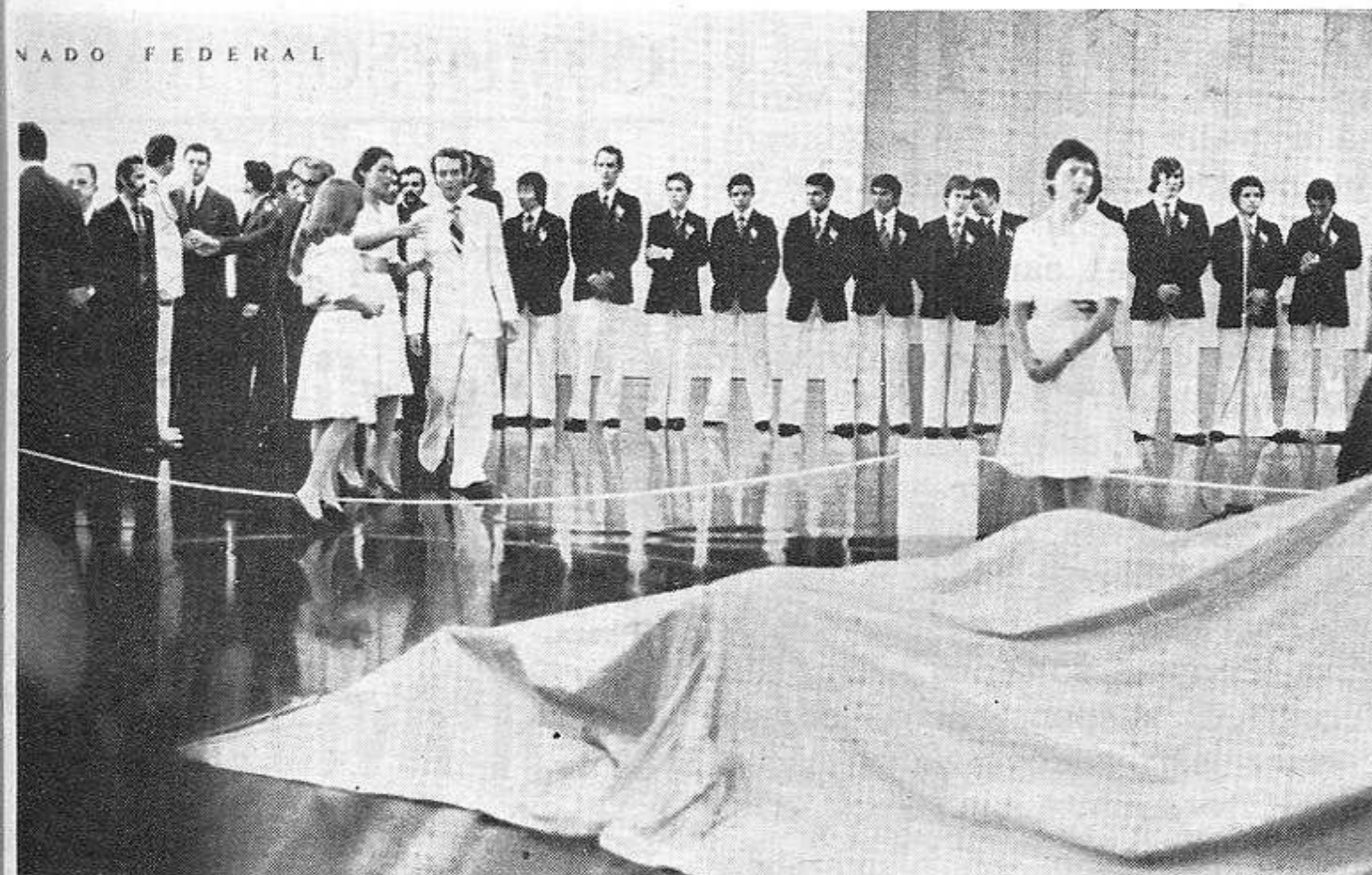
rienze — tutte di alto livello — tali da produrre risultati che teoricamente debbono essere buonissimi. Sono quelli che abbiamo riuniti nella fotografia simbolo che vedete in queste pagine.

Con una quindicina di meccanici brasiliani, ben preparati e soprattutto entusiasti, la squadra ha preso corpo, ed ha prodotto la COPERSUCAR, la prima macchina da corsa ad alto livello che ci venga dall'America Latina.

Quali siano i limiti potenziali di questa macchina lo vedremo. Le prove sono appena cominciate, e certo i brasiliani si troveranno davanti a un mucchio di piccoli problemi da risolvere, prima di avere la macchina a punto; accade a tutti e sarebbe straordinario che non accadesse a loro.

Quello che si può dire fin d'ora è che il progetto e la costruzione effettiva dimostrano come non vi sia stata improvvisazione e pressapochismo. Le idee sono chiare e buone e la loro traduzione materiale è accuratissima.

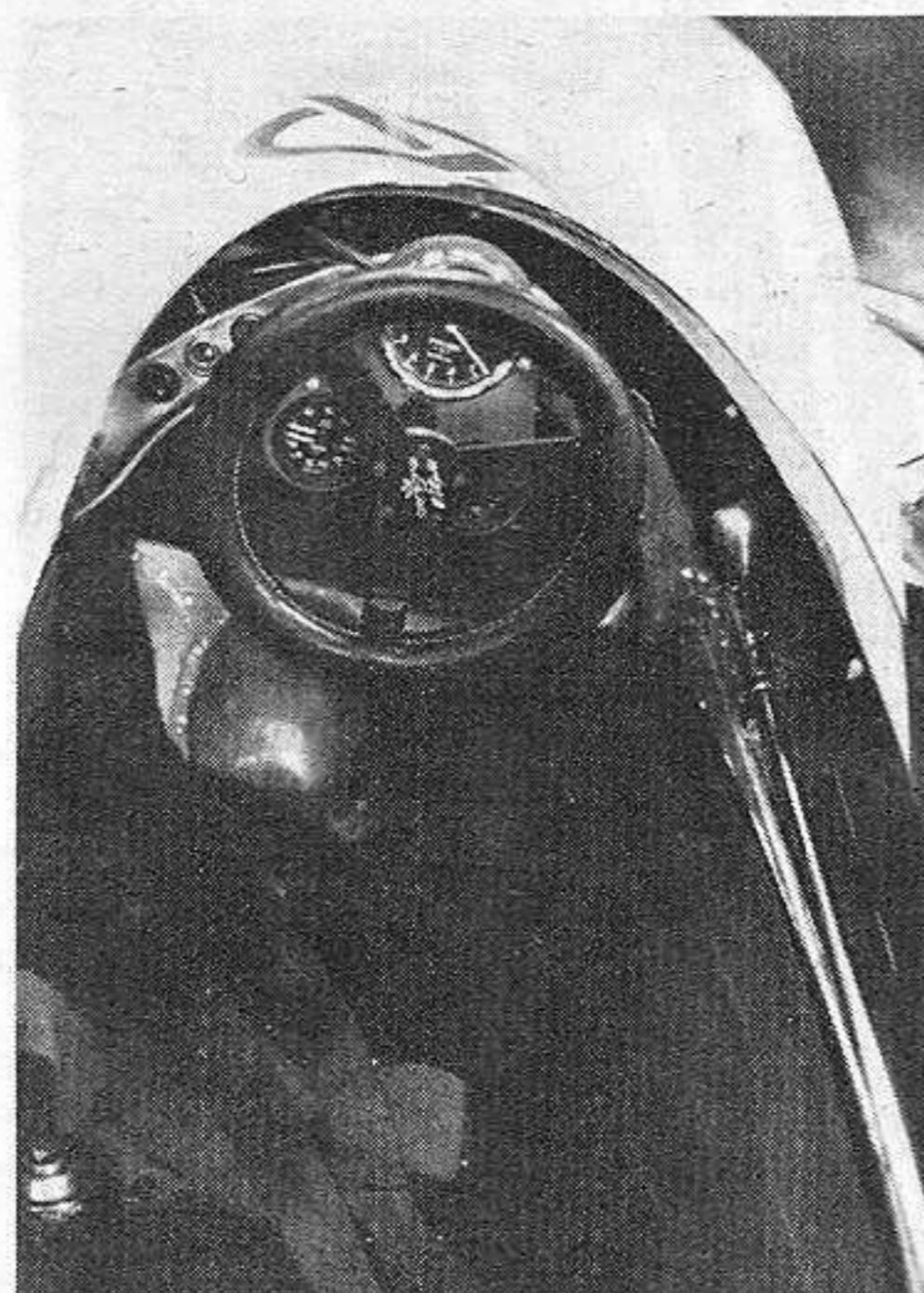
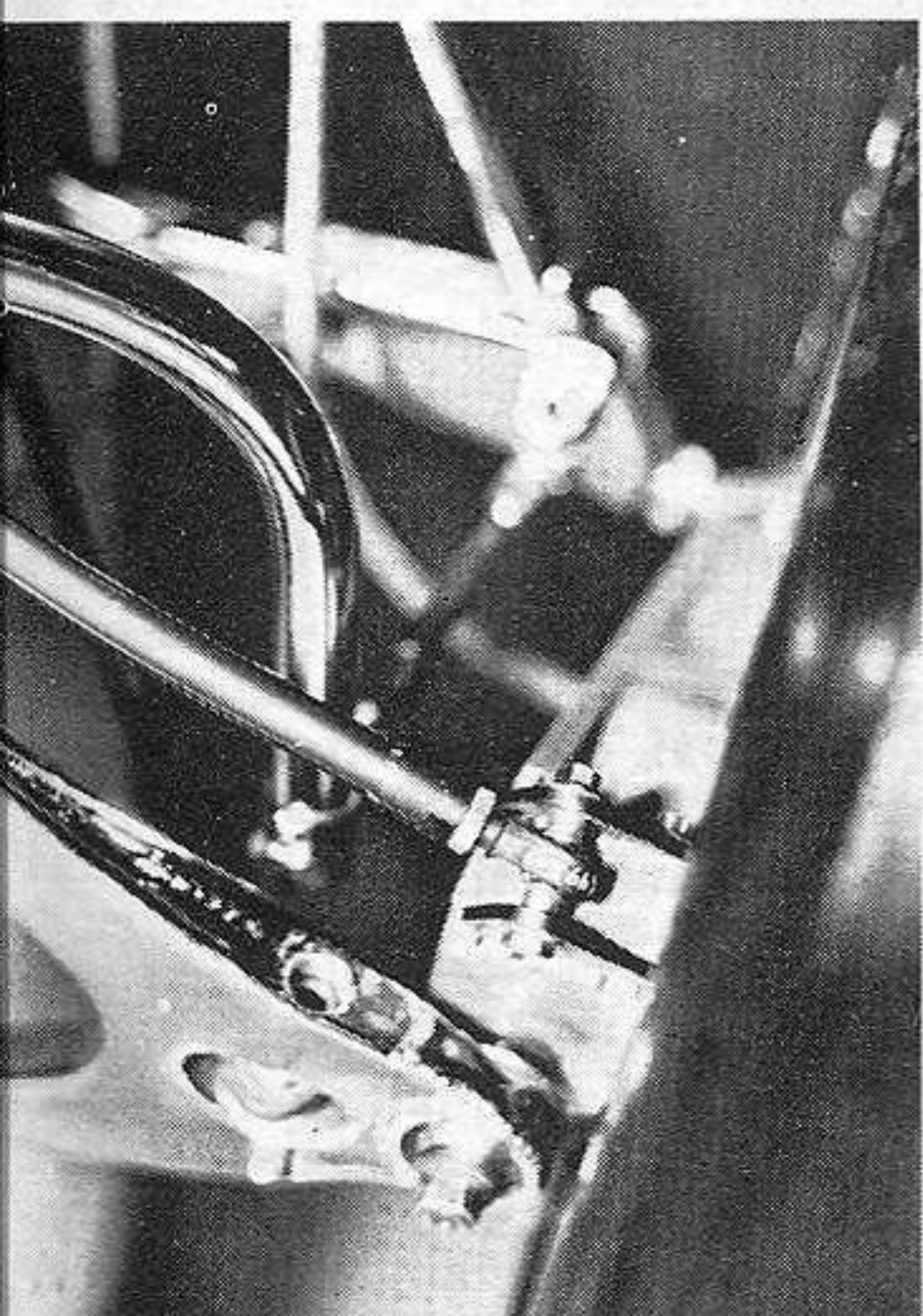
Le idee fondamentali sono chiarissime e ce lo spiega RICARDO DIVILA. «Al punto attuale le F.1 sono giunte ad un momento di stallo. Salvo che alla Ferrari, tutti adoperano gli stessi ingredienti (motori, cambi, freni, gom-



Sopra, a sinistra vediamo i meccanici della squadra che «vegliono» la monoposto, ancora coperta, in attesa del presidente. A destra, molta gente faceva ressa in attesa di entrare per ammirare la Copersucar

Nelle foto a sinistra, appare evidente l'accentuato aerodinamismo della monoposto. I radiatori sono in coda, con prese d'aria Naca laterali

UTO - UNION la « FITTIPALDA »



A sinistra, un particolare della sospensione anteriore di destra, con in primo piano la bielletta di sterzo. A destra, l'abitacolo è molto comodo

me, eccetera). Per tentare di ottenere risultati superiori non c'era da battere che la strada della aerodinamica. Quindi essenzialmente quella della riduzione della sezione maestra. Il mio progetto è stato quindi ispirato a questo obiettivo, oltre che a quello di eliminare fin dove possibile gli effetti parassitari delle tante sorgenti di perturbazione aerodinamica. Così mi sono proposto di costruire una macchina

il più possibile bassa, e il più possibile priva di "asperità" soggette a scontrarsi con il corretto scorimento dei filetti d'aria, od a provocare vortici. Macchina bassa, ma anche profilata in maniera da assicurare una soddisfacente stabilità generale, oltre che un buon coefficiente di penetrazione».

Partendo da questo presupposto si è dato da fare per studiare tutto quello che esiste o è

esistito in questo campo. E non nega di aver avuto idee anche dalla osservazione di macchine «antiquate» come le Auto Union dell'anteguerra.

Ovviamente vi sono stati anche i problemi connessi con la aderenza delle ruote motrici, ad interessarlo. E non li ha trascurati:

«Chiaro che oltre alla velocità massima mi sono rivolto anche a quella di percorrenza in curva, anzi soprattutto a questa. La necessità di aderenza delle ruote motrici e direttrici non la sottovaluto, ma ritengo che una buona forma generale possa permettere di avere il risultato cercato senza dover ricorrere ai veri e propri "muri" che si vedono su certe macchine. Gli alettoni larghi e con molta incidenza, che vengono adottati da qualcuno, non sono che sperperi di prestazioni; e più sono necessari più si deve dire che la forma della macchina non è buona. Non sappiamo ancora quanto valga la nostra macchina in strada, ma nelle accurate prove al tunnel che abbiamo fatte abbiamo potuto determinare forme e dimensioni che credo possano risolvere al meglio questi problemi».

Le dimensioni della macchina, infatti, sono molto interessanti. Data la abitudine e vedere le macchine attuali, si ha l'impres-

sione che a questa Copersucar... manchi qualcosa. Infatti manca tutta quella parte superiore che è presente su tutte le F. 1 attuali, l'appendice aerea della presa d'aria per il motore; ed anche le dimensioni dell'alettone posteriore sono molto più ridotte.

Il discorso sulla aerodinamica non deve far dimenticare altre caratteristiche interessanti di questa macchina. Niente di eccezionale per quanto riguarda telaio e sospensioni, peraltro accuratamente costruiti. C'è però la scocca che permette al pilota una posizione molto più bassa del normale, da notare. Con questa posizione è stato possibile abbassare la posizione del capo del pilota, e quindi liberare quasi totalmente lo spazio contenuto nell'arco del roll-bar di sicurezza. E quello spazio è stato utilizzato per fungere da presa d'aria. Su questa strada dell'abbassamento della presa d'aria abbiamo visto che si sono già posti gli americani, con le due nuove macchine di Parnelli e di Penske. La Fittipaldi è andata ancora più lontano; riducendola al minimo possibile. Infatti il roll-bar è obbligatorio e non lo si può eliminare, e il roll-bar è il punto più alto della nuova F. 1.

Franco Lini

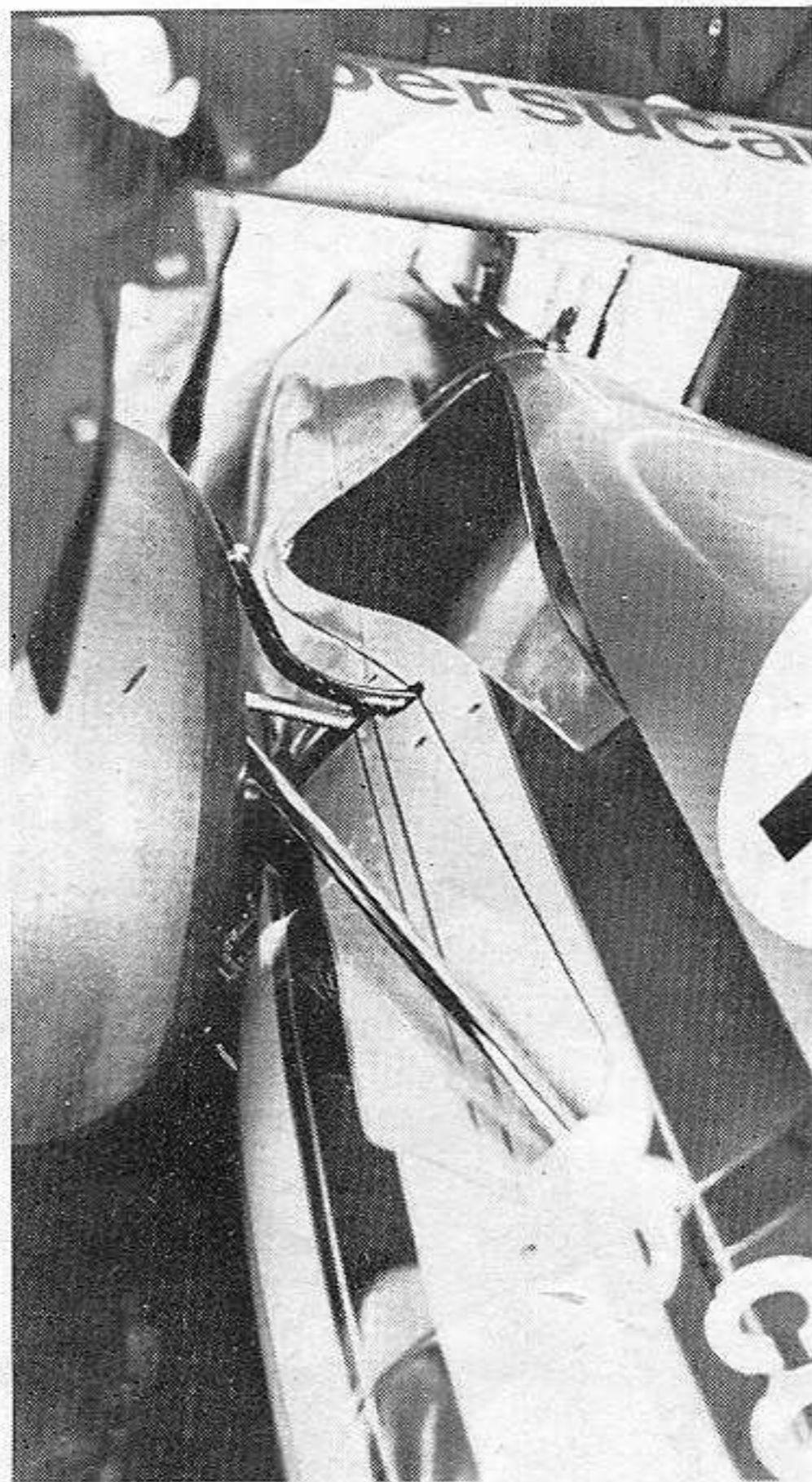
CONTINUA A PAGINA 40

CONTINUAZIONE DA PAG. 39

Indipendentemente da queste caratteristiche e dalle forme particolari di questa macchina, ecco che vi sono altri motivi di interesse, a sottolineare la ricerca di soluzioni originali e pratiche da parte della gente della squadra brasiliana.

Una di queste soluzioni è molto brillante. Si tratta della particolare strutturazione della macchina nelle sue componenti. Praticamente essa è divisa in due parti distinte, con separazione netta in corrispondenza della parete verticale posteriore della scocca.

A parte le imbullonature ovviamente necessarie per fissare il motore alla monoscocca, Ricardo Divila, insieme con gli altri, ha voluto eliminare tutto il complesso lavoro di allacciamento e riallacciamento che richiedono le complesse e numerose canalizzazioni idrauliche (benzina, acqua, olio, ecc.) tra parte anteriore e posteriore della macchina, e nello stesso tempo quelle elettriche o meccaniche. Cosicché ha ideato un sistema rapidissimo di collegamento, a innesti, che permette di non effettuare smontaggi sulle parti posteriori (motore, cambio, radiatori). Utilizzando sistemi già noti e collaudati in



Una vista della coda della Copersucar, con in primo piano una delle prese d'aria per i radiatori acqua. La nuova F. 1 dei Fittipaldi presenta molte altre soluzioni interessanti

aeronautica, la Copersucar-Fittipaldi può essere scomposta in pochi minuti in due tronconi distinti. E con questo sistema può essere effettuata la sostituzione

del motore nel caso di rottura, in un tempo brevissimo, una ventina di minuti. Anziché smontare un motore, basta tener pronto tutto un gruppo posteriore intero (motore, cambio, trasmissione, ruote) da sostituire velocemente. E' evidente che in questo modo non soltanto si guadagna molto tempo, ma si possono anche effettuare esperimenti più frequenti, durante le prove, alla ricerca delle soluzioni migliori da adottare gara per gara. Pensate soltanto a tipi differenti di sospensioni e vedrete come questa « trovata » possa essere interessante.

La sensazione che progettista ed esecutori abbiano pensato molto a tutte le eventualità la si ha anche apprendendo che sono già state previste soluzioni di ricambio per la geometria delle sospensioni, per poter variare passo e carreggiata. La macchina è comunque a passo corto, poiché come massimo viene indicato 241 centimetri (minimo 235).

Da tutto l'insieme si ha una impressione eccellente. Idee e costruzione sono ammirevoli. Adesso aspettiamo di vedere come la macchina si comporterà in pista, il che è essenziale.

Con tanti auguri.

COME SON NATE
squadre a macchina

L'aerodinamica al tunnel dell'Aviazione brasiliana

S. PAOLO - Concretizzata la idea di costruire una macchina loro, i Fittipaldi hanno deciso la costituzione della squadra alla fine del 1973. Il tecnico Ricardo Divila, che era stato vicino a Wilson Fittipaldi per anni, ha schizzato la prima idea della macchina il 25 ottobre 1973, su un pezzo di carta translucida. Poi è passato alla fase progettuale effettiva, e ai primi del 1974 era pronto per far costruire un modellino in scala ridotta per iniziare le prove al tunnel. La collaborazione della impresa nazionale brasiliana di aeronautica è stata preziosa, in questa fase, per la serie di prove alla galleria del vento che hanno reso possibile la scelta della forma definitiva, o almeno di quella che è stata presentata.

Organizzata la squadra, col reclutamento dei meccanici e con l'arrivo del giapponese Itoh, è stata iniziata la costruzione, portata avanti con un sistema di conduzione molto democratico della squadra, per cui tutti hanno potuto esprimere i loro pareri. Un poco come accade alla McLaren.

Lo sviluppo delle forme è stato portato avanti con parecchi modellini, alcuni dei quali riproducevano determinati particolari di macchine famose.

Nel frattempo sono stati ordinati alla Cosworth quattro motori nuovi, e ne è stato comprato uno già usato ma in buon stato. Ordinati anche quattro nuovi cambi di velocità alla Hewland, in gennaio; sono arrivati in questi giorni.

Negli ultimi quattro mesi hanno lavorato dalle 12 alle 14 ore al giorno, per finire la macchina. Adesso, parallelamente alle prove su strada, si è iniziata la costruzione della seconda vettura, sulla quale ci saranno delle novità. Faranno due macchine complete più una scocca di ricambio. Per la stagione 1975 è previsto un solo pilota (Wilson Fittipaldi), con però la possibilità di farne correre un secondo nelle ultime gare. Sarà comunque un pilota brasiliano, da scegliere tra Ingo Hofmann, 21 anni, che è molto bravo con le macchine del campionato brasiliano, e Ribeiro che si è fatto molto onore nelle gare inglesi.

SIAS
SOCIETÀ ITALIANA ACCIAI SPECIALI

COMMISSIONARIA DI VENDITA
NAZIONALE COGNE
BREDA SIDERURGICA
TECNOGOGNE

20124 MILANO
VIA M. GIOIA, 8
TELEGR. ACCIAISIAS
TX 33564 SIASDIG
TELEF. (02) 654.361/5

EGAM

SIAS
acciai

l'acciaio
italiano
di alta qualità

STOCCARDA conferma:
rivedremo nel '76
il «cavallino» tedesco

STOCCARDA - In un comunicato stampa che riassume le intenzioni agonistiche della Porsche per il prossimo avvenire, si conferma lo «stop» alle gare in forma ufficiale che annunciammo su AUTO-SPRINT nel settembre scorso.

Dopo aver ricordato che il contatto con lo sport dell'automobile verrà mantenuto tramite le Carrera gruppo 4 plurivittoriose in questa stagione 1974, per le quali continuerà l'assistenza e la produzione di pezzi di ricambio per le squadre private, il comunicato dell'ufficio-stampa della casa di Stoccarda affronta l'argomento principale. Riecheggiando passo passo una lettera indirizzata dal capo ufficio stampa della Porsche, Manfred Jantke, che pubblicheremo — con adeguato commento — nel prossimo numero, il comunicato dice:

«Il team ufficiale Porsche che per due anni ha gareggiato per i colori del Martini Racing, farà una pausa, per riprendere l'attività nel 1976».

La Porsche in sostanza aspetta l'avvio ufficiale al nuovo mondiale marche con le «Silhouettes» (recentemente battezzate «Turismo Speciali»), e che è stato rimandato — per ora — al '76. E' d'altra parte vero che in una stagione tante cose possono succedere, anche un ulteriore ripensamento riguardo questa impopolare iniziativa della FIA, contro la quale ha avuto modo di dichiararsi anche il neovice presidente della CSI. A meno che la riunione dei rappresentanti dei costruttori di vetture Sport, questo martedì a Parigi, non abbia chiarito definitivamente la situazione.

E' importante infine rilevare come la Porsche insista sulla continuazione del suo rapporto con il Martini Racing, i cui rappresentanti invece sembrano sempre meno interessati al Mondiale Marche, qualunque sarà la sua forma definitiva, e sempre più (di nuovo) alla Formula 1.

Dietro la crisi del gemellaggio due volte iridato sport c'è il possibile ritiro della CHRYSLER dall'Europa

Il divorzio dalla SIMCA farà della MATRA una... Porsche?

TORINO - Che possibilità ci sono di rivedere al via del mondiale marche '75 i prototipi-missili francesi? Senza dubbio poche, almeno a sentire il parere dei responsabili dello sponsor MATRA. Che la Simca-Crysler sia in difficoltà non è una sorpresa. In questo periodo le vendite diminuiscono per tutti, niente di strano che la marca francese-americana segua la stessa legge. Ma qui le complicazioni vanno al di là di un semplice fenomeno prodotto da una crisi di carattere generale.

Al di là delle macchine invendute, di una politica di produzione non sempre azzeccata, c'è un accordo che scricchiola pericolosamente segnale d'allarme di un'intesa mai perfettamente chiarita. Per la Chrysler potrebbe essere venuto il momento di abbandonare l'Europa ed il suo «scalo» sul vecchio continente, la Simca, si troverebbe, all'improvviso, senza un «traffico» sufficiente ad assicurarne la sopravvivenza.

Nulla di strano se in questo contesto gli impegni sportivi (che nel caso della Simca hanno solo marginali riflessi commerciali) vengano lasciati da parte. Per la verità ci sono anche altre giustificazioni. Il cam-

biamento dei regolamenti per il '76 con l'avvento della «famigerata» silhouette, lo scarso impegno che gli altri costruttori europei sembrano riservare a questa specialità (e che diminuirà ulteriormente nel '75) sono elementi che vanno tenuti ben presenti in sede di verifica di un bilancio forzatamente negativo.

Un ritiro, quello della Matra, che può far sorgere dubbi (non immediati) anche sulla produzione della sportiva Simca, la Bagheera. Dubbi che potrebbero essere avallati pensando alla sorte del precedente prototipo sportivo, la M 530, con motore Ford 4 cilindri a V la cui produzione non aveva mai raggiunto i livelli preventivati per la Bagheera.

Ma ci sono altri motivi che potrebbero giustificare la sopravvivenza con il ritiro dalle corse della Matra: potrebbe avviarsi un processo di ristrutturazione della marca francese volta ad assicurarne la sopravvivenza (in campo automobilistico) sotto forma di ufficio studi (un po' come già avviene alla Porsche) a disposizione dell'industria europea, la Bagheera, come primo esempio di questa consulenza, potrebbe essere un valido strumento di propaganda.

Ma tutto questo non risolve i problemi della Simca. Rimasta fuori dal «maxi-accordo» tra Peugeot e Citroen (con la Renault alla finestra) proprio a causa delle pressioni della Chrysler, rischia ora di rimanere sola. Il 30 e 31 ottobre il 50 per cento degli operai dell'industria francese rimarranno a casa. C'è da smaltire un eccesso di produzione che interessa anche le piccole cilindrato. Come per l'Alfa Romeo anche la Simca soffre di una mancanza di programmi.

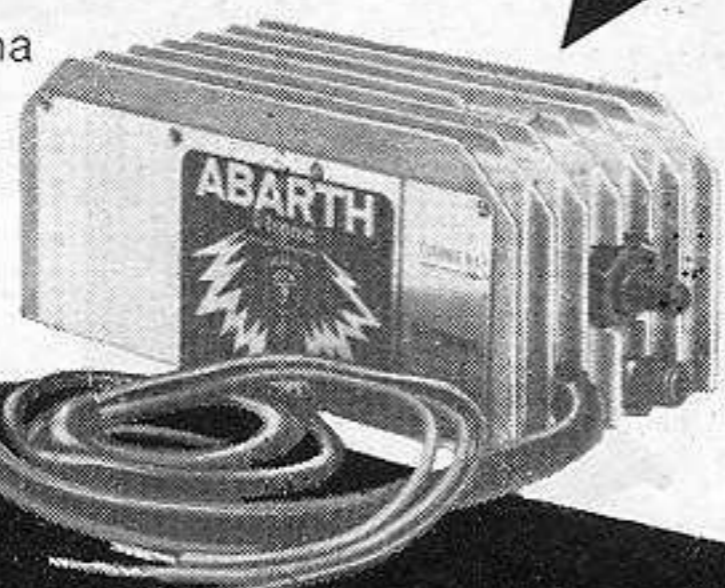
Le «1000» sono certo valide ma si è commesso l'errore di puntare tutto sul piccolo modello. Troppo tardi, gli è stato affiancato il modello 1100 che ha avuto l'effetto di mettere in crisi la clientela abituale, presentando soluzioni tecniche opposte a quelle consuete (trazione anteriore, motore trasversale). Degli altri modelli (1301, 1501, 160 e 180) non ci si è interessati. Ora a fine novembre nella consueta conferenza stampa della Matra (anticipata di un mese per l'occasione) sarà possibile conoscere il futuro sportivo della marca, ma prima dovrà essere risolto il problema Simca, possibilmente con l'aiuto della controparte americana.

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);
- notevole economia di benzina proprio per i motivi su elencati, l'ABARTH 3 tronic fa risparmiare benzina; maggiormente, se la vettura è 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 montaggio

Questo prezzo verrà mantenuto per tutta la fase di lancio presso i «Punti convenzionati» che espongono questa targa



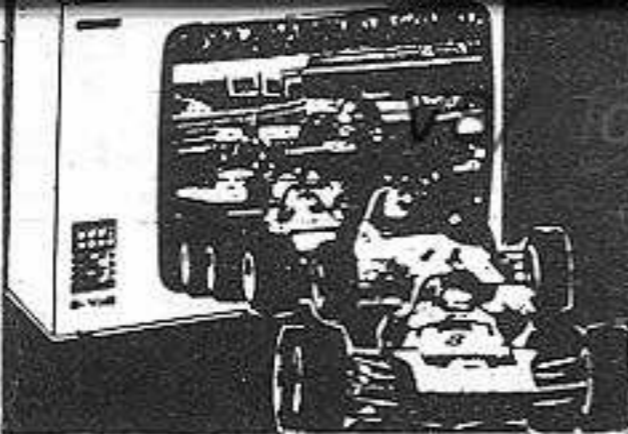
SELECOM SpA SELEZIONE E DISTRIBUZIONE DI RICAMBI ED ACCESSORI PER AUTOVEICOLI

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

DISTRIBUTRICE ESCLUSIVA DI:

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

Per la CARRÀ (molto



emozionata) un...RUDI da 500 cv.

REGAZZONISSIMA TV

Il tango di PLAY

Il telegiornale sport di quasi tutta la settimana ha costantemente informato sullo svolgimento del secondo giro l'Italia automobilistico. E ritenevamo — ingiustamente, come poi si è visto — che «Dribbling» puntasse sull'argomento per fornire un quadro più ampio della manifestazione. La rubrica, invece, l'ha completamente ignorata; e noi, forse con troppo ottimismo abbiamo sperato (pur senza il conforto di comunicati ufficiali) in una telecronaca domenicale. Ma il tennis, con la finale del Campionato italiano, ha messo la parola fine ad ogni ulteriore aspettativa e ci siamo affidati, quindi, alla buona volontà della «Domenica sportiva».

Anche questa volta, stando al «sommario» letto all'inizio della trasmissione da Frajese, abbiamo avuto più che una delusione un moto di rabbia nei confronti dei dirigenti sportivi della RAI. Per fortuna, alla fine, ma proprio alla fine, per un casuale avanzo di tempo, abbiamo appreso che sarebbero «entrati» anche altri sport tra cui l'automobilismo. Se l'annuncio ci ha fatto piacere da un lato, dall'altro ci ha indotto ancora una volta a meditare sulle scelte che vengono operate dalle rubriche sportive e, nel caso appunto della «Domenica sportiva» del 20 ottobre scorso, sui criteri di priorità.

L'automobilismo, ormai è noto, fa parte, in tv della eletta schiera degli sport di seconda o, spesso, di terza categoria e quindi «pretendere» di ottenere tutte le gare più importanti in cronaca diretta sarebbe quanto meno assurdo e inconcepibile (per la RAI, si intende!); ma che

si arrivi a inserire un servizio sul Giro d'Italia «solamente» per un imprevisto vuoto di trasmissione ci sembra piuttosto eccessivo. Se non addirittura offensivo. L'automobilismo come «tappabuchi» non ce lo aspettavamo proprio.

Comunque notizie e filmato ci sono stati; ma non per questo ci sentiamo di prosternarci ai piedi dei dirigenti tv plaudendo e osannando. Tutt'altro. Cosa ci ha raccontato Poltronieri? Ben poco; e quel poco è stato «condito», in finale, da una constatazione del telecronista che ci ha lasciato non poco perplessi. «In questa sua seconda edizione — ha detto testualmente Poltronieri — il Giro d'Italia ha confermato la sua validità nel quadro degli attuali indirizzi dell'automobilismo agonistico e quale ideale continuazione, con formula adeguata ai tempi, della classica Mille Miglia».

Una considerazione che non trova, tuttavia, riscontro nelle scelte televisive. Ma a queste — come a molte altre — incongruenze siamo ormai piuttosto abituati. Anche se non, e mai, rassegnati.

La Tivvù, comunque, ha tentato

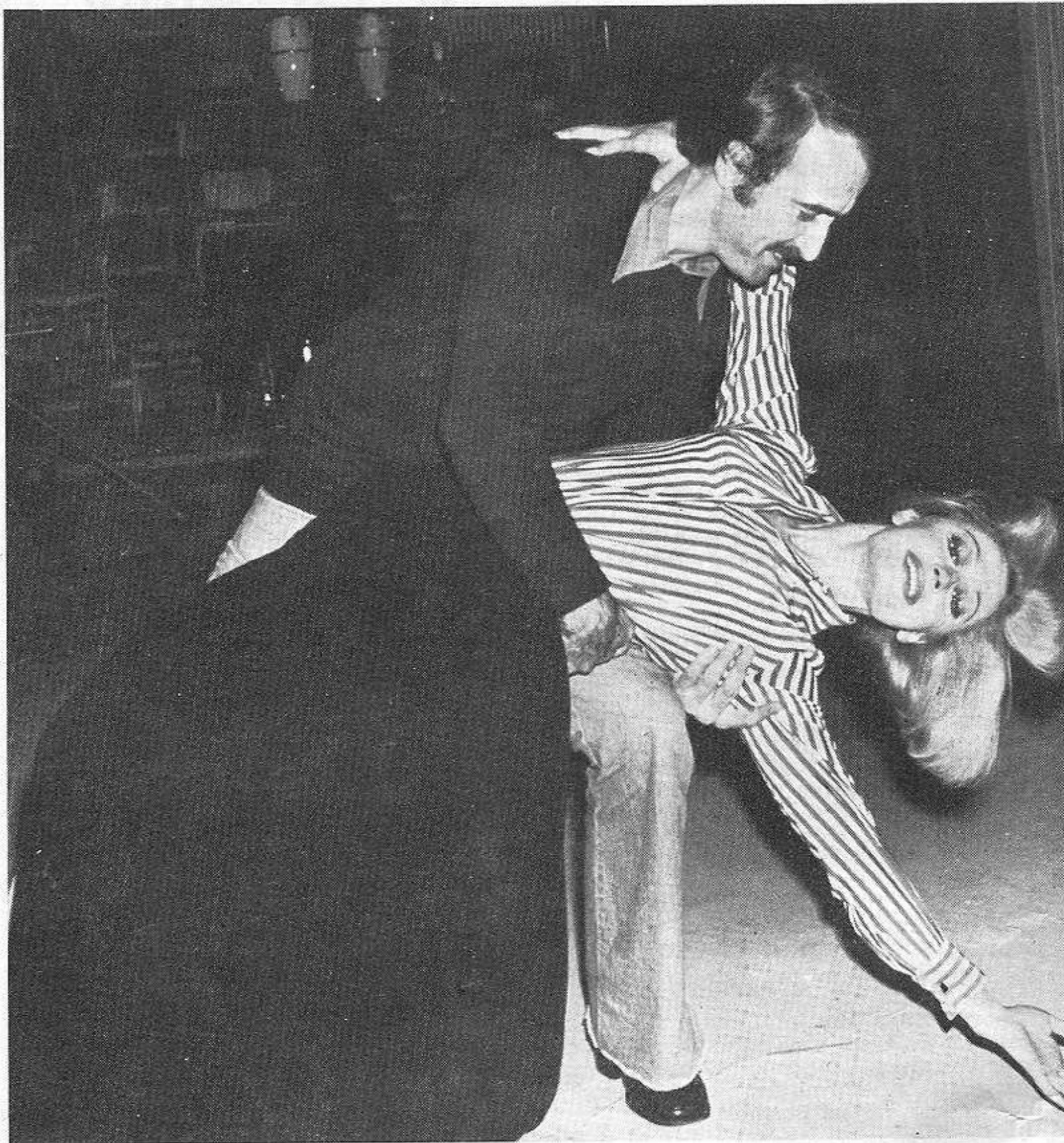
una sorta di «riscatto morale» presentandoci ancora l'automobilismo, sia pure soltanto attraverso uno dei suoi più prestigiosi piloti, Clay Regazzoni, in due diverse e non proprio contrastanti versioni; rispettivamente sabato 26 e domenica 27. Dribbling ce lo ha mostrato calmo, tranquillo e disteso, in uno sforzato servizio dal titolo «Sport e Psiche». Curato dall'esoridente Luca Liguori (approdato in tv dopo l'esperienza forse non troppo felice del Radiofonica 31-31) accanto ad altri due sportivi, Adriano Panatta, campione italiano di tennis e Pierino Prati, goleador della Roma, indiziati di irascibilità e scarso self-control. «Canzonissima» ce ne ha offerto un'immagine ancor più serena, quindi molto diversa da quella che si sarebbero potute aspettare quei telespettatori che continuamente condizionati dai discorsi televisivi (e spesso anche non solo televisivi) pensano al campione d'automobilismo, chiunque esso sia, come a una sorta di mostro, spaventosamente teso, intemperante e nevrastenico.

Nei due diversi momenti, invece, Clay Regazzoni ha dimostrato attra-

verso il suo vero volto la sua autentica personalità — che un pilota è un uomo come gli altri, anzi (ci perdonino, in questo caso, Panatta e Prati) forse migliore degli altri.

Solo che il servizio presentato da «Dribbling» non ci è piaciuto. Per due ragioni. La prima delle quali va ricercata proprio nella presenza di Regazzoni, che, in caso specifico, non c'entrava per niente. E almeno, non nel contesto del discorso iniziato da Martellini, proseguito da Liguori e maldestramente portato avanti e concluso dallo «psicosociologo» professor De Paoli. Il quale, a parte le contraddizioni evidenti (prima sottolinea lo scatenamento di un «gesto di rabbia e quindi di tutto un vissuto persecutorio» e poi sostiene che «è un miracolo che questi atleti non crollano e non hanno né reazioni esagerate, né situazioni altrettanto esagerate» create dal pubblico), si limita a giudicare il comportamento di Regazzoni con una sibillina battuta: «utilizzando un linguaggio simbolico — ha detto infatti il professore De Paoli — direi che Regazzoni va contromano».

Con questa affermazione lo psicosociologo avrà evidentemente voluto sottolineare che da un esperto e cosciente pilota di F.1 si dovrebbe attendere, su una strada normale, in città, alla guida di una utilitaria, un comportamento più sensato e tranquillo di quello mostrato invece da Clay in un brevissimo filmato (forse anche a fine di spettacolo televisivo). Con lui, in macchina, c'era Luca Liguori che si stava domandando cosa fa Regazzoni quando diventa un cittadino normale, su un'auto normale. «Sono sempre polemico con gli altri utenti — ha francamente confessato il pilota — e devo dire che non sono molto disciplinato; finché il traffico è scorrevole va bene ma quando cominciano gli ingorghi perdo la pazienza e allora faccio delle cose non troppo "pulite", diciamo... Qua non si potrebbe passare...».



VALORIZZATE LA VOSTRA PORSCHE TRASFORMANDOLA NEL MODELLO 2,7

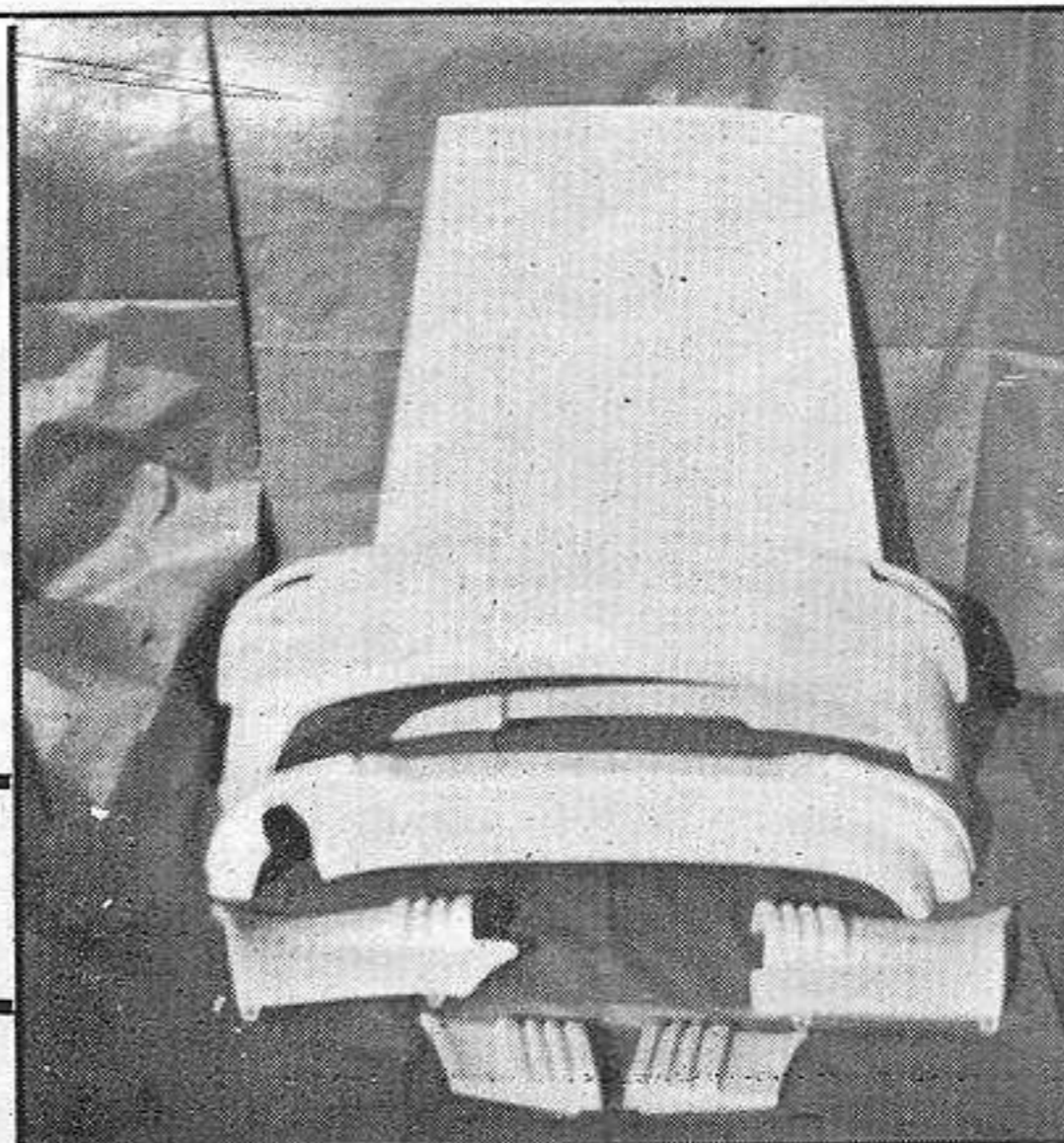
Noi vi offriamo un kit di montaggio comprendente 7 pezzi in vetroresina che vi permette senza fare alcuna modifica di carrozzeria la trasformazione nel modello 2,7. I nostri prezzi sono completi di attacchi e pronti per la verniciatura

SCRITTE ADESIVE «CARRERA» LATERALI E POSTERIORI

HELVETIA

VIA MONVISO 79 - ROZZANO (MI)
TEL. (02) 8252979

Salone dell'Automobile 3. Pad. Stand 6157



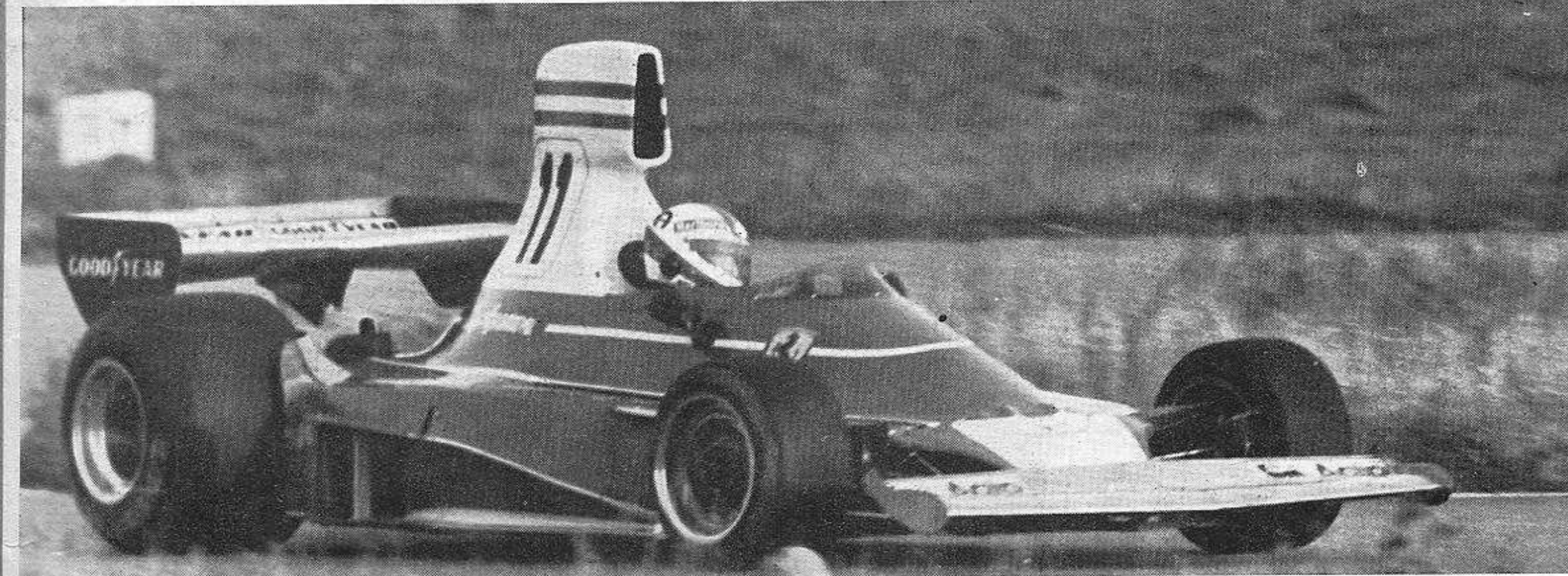
«CARICATO» da Raffaella REGAZZONI record (col T) a FIORANO

FIORANO - Finalmente è venuto anche il turno di Regazzoni che, mentre a Maranello in officina si stava rimontando la 312-T, ha approfittato per fare l'esperienza televisiva a Canzonissima a fianco della Carrà. Pare che Clay abbia accettato questa partecipazione straordinaria con tanto entusiasmo che Romolo Siena — il regista dello spettacolo — vorrebbe proporgli qualcosa d'altro anche come presentatore, un po' come si fece con Adorni e la Orfei. Ma torniamo alla comparsa di Clay sulla nuova unità della Ferrari. Il contatto del ticinese con la monoposto è stato felicissimo. Si è capito, sin dai primi giri, che Clay avrebbe spiccato un tempo notevole. Il nostro cronometro aveva registrato il 5. passaggio in 1'12"5, il 6. in

1'12"3 e, infine, il 7. in 1'12"1. E' il nuovo primato della pista di FIORANO, che la Ferrari si è affrettata a divulgare, Clay ha tutt'altro stile di Lauda, comunque entrambi hanno dimostrato di avere già «in mano» la macchina '75. Contemporaneamente alla messa a punto della «T», si lavora intensamente sulle due B.3 che Lauda e Regazzoni provano, alternativamente con la nuova unità. I tempi registrati con le macchine, '74 che hanno subito notevoli aggiornamenti, sono stati superiori a quelli ottenuti col nuovo mezzo, ma si è trattato, dopo le modifiche e i miglioramenti tecnici, soprattutto di prove di pneumatici. Nelle giornate di lunedì, martedì, mercoledì e giovedì (mattina) della scorsa settimana erano presenti

con lo staff della Goodyear anche due ingegneri, i quali hanno diretto gli esperimenti con alcune nuove gomme. Si andrà avanti, si dice, per buona parte dell'inverno lavorando con grande impegno e ricercando il rendimento migliore dai due modelli di monoposto. Prevedere il debutto della «T» è oggi impossibile, anche nella giustificata riservatezza dei responsabili, i quali — ovviamente — attendono i responsi delle piste più veloci tipo Mugello, Misano, Vallelunga, Le Castellet e, forse, qualche altro circuito estero. Si può prevedere un debutto in Sudafrica? O in Spagna? Tutto dipenderà dagli esiti di questi collaudi che, sino ad oggi, hanno offerto le migliori indicazioni.

m. m.



Disinvoltamente, Clay Regazzoni passa dalla F. 1 al palcoscenico televisivo. Subito dopo aver battuto, con la 312T (qui sopra) il record della pista di Fiorano, di cui si nota in basso uno dei traguardi a cellula fotoelettrica, il vice-campione del mondo è andato a registrare (a sinistra) il «tango» con Raffaella Carrà che avete visto a Canzonissima domenica pomeriggio. La Carrà era andata a trovare Clay a Monza, in occasione del Gran Premio, ed anche se non l'avevano fatta entrare nei box non si era offesa, facendo pervenire la sua «proposta» a Clay

«Siamo contro mano», avverte Liguri. «Ah, — risponde con calma olimpica il Rega — bene, bene...» e prosegue lentamente, per la sua strada.

«Cosa fa Regazzoni se prende una macchina normale, e diventa un cittadino normale?» aveva chiesto Liguri. La risposta è stata ovvia: si comporta come una persona normale. E chi non ha mai commesso gli «errori» di Regazzoni scagli la prima pietra.

Dopo questo tutt'altro che brillante servizio, Clay è tornato sul video (presentato da cinque belle ragazze in tuta «regazzoniana» e corredato da candidi caschi; ma questo i telespettatori non l'hanno visto) e accolto da una emozionatissima Carrà che si è data molto da fare per il pilota celante le proprie «paure segrete», ma, ovviamente, senza esito. Fortunatamente, oltre alle insipide domandine della Carrà, sono stati mostrati alcuni spezzoni di filmati incentrati su

Regazzoni con particolare «riguardo» per l'incidente di cui è stato protagonista in Sud Africa (e per lo sponsor petrolifero nazionale della Ferrari). La «fiammata» (con la nota calmante sul serbatoio «avvolgente») non poteva mancare. Regazzoni, comunque, ha chiarito alcuni punti «controversi» e ha poi dimostrato, sempre che ce ne fosse bisogno, di essere più che «normale» esibendosi in un impegnatissimo tango, con raffinatezze da gigolò, con la Carrà e in una prova di velocità su una mini slot racing. Ha vinto naturalmente lui: «meno male, stavolta», ha commentato. Comunque Raffaella l'aveva presentato come il «virtuale» campione del mondo. Una simpatica e giusta precisazione che, è inutile negarlo, ha fatto piacere. Meno piacere, invece, il dover assistere a Canzonissima. Ma per Regazzoni si può fare anche un sacrificio grande così.

Gio' Luni

Un pokerissimo di piloti F.1 si esibiranno in GIAPPONE

TOKYO - Il «girotondo» dimostrativo, previsto con le F. 1 al circuito del Fuji per il 23 di novembre, si terrà certamente, anche se con un numero ridotto di vetture da Grand Prix. Solo cinque saranno infatti le monoposto che i giapponesi potranno osservare sulla pista di casa loro: si tratta del campione del mondo Emerson Fittipaldi, al volante della Texaco-Marlboro-McLaren con la quale ha appena vinto il titolo finale, Jody Scheckter con la Tyrrell, Ronnie Peterson con la Lotus JPS, Carlo Reutemann con la Brabham e James Hunt con la Hesketh.

Come al solito mancherà la Ferrari, che non ha ritenuto opportuno trasferirsi per questo recital: dopo questa esibizione i giapponesi certamente programmeranno una gara di F. 1 non titolata per la prossima stagione, per avere poi il loro Gran Premio nel 1976. Intanto il programma Maki va avanti: verrà prossimamente costruito un nuovo telaio in Inghilterra, mentre nulla si sa per quel che riguarda il pilota che sostituirà Ganley sulla monoposto giapponese.



MOTUL

sicurezza
nella
lubrificazione



LE CONFIDENZE

di Eoin S. YOUNG

Ricostruiscono in Gran Bretagna un gran motore

Resuscitati gli ALFA P.3

● Sempre in campo commerciale, la Maserati produrrà su richiesta di Guy Ligier due derivati del V6 che si trova tanto sulla Citroen SM che sulla nuova Maserati quattro porte: una versione di 220 HP e soprattutto un'opzione di 310 HP a quattro valvole per cilindro, strettamente derivata dal motore che fece la doppiata al Tour de France e portò a termine la 24 Ore di Le Mans. Con questo motore il coupé JS 2 con motore centrale, che subirà anche i regolaggi di sospensione visti sul prototipo, raggiungerà una velocità di punta di 295 orari e coprirà mille metri con partenza da fermo di 24". Il prezzo di vendita rappresenterà un punto importante: circa 83.000 franchi francesi.

Del resto due coupé in versione alleggerita, ma privi di attrezzature aerodinamiche (ingombro minimo, dunque) potrebbero essere regolarmente iscritti nei rallies francesi per l'intermediario di una scuderia privata, con un rallyista di primo piano come pilota numero uno. Dal canto suo il costruttore prevede una partecipazione assidua alle prove valevoli per il campionato del mondo e pensa d'iscrivere tre JS2 alla 24 Ore di Le Mans.

● John Cooper, l'uomo che lanciò il « salto mortale della vittoria », quando le sue Cooper vincevano un grande premio (esercizio più energico per manifestare giubilo, di quanto sia l'attuale abitudine di buttare in aria berretti) si diverte a prendere in giro se stesso raccontando un incidente occorso quest'anno al G.P. d'Inghilterra. Di questi tempi John assiste raramente a competizioni, ma poiché il Grande Premio si svolgeva a Brands Hatch, e dato che John abita sulla costa meridionale, pensò di fermarsi per vedere come se la cavavano i ragazzi. Non avendo biglietto d'ingresso, decise di tentare di abbindolare il tizio di guardia all'ingresso del parco macchine. Dopo l'insuccesso di una chiara richiesta, John ebbe l'aria di non darvi peso e accennò con aria noncurante di essere stato un tempo attivo nel mondo delle corse e di essere conosciuto sul circuito. Il guardiano scrutò più attentamente nell'interno dell'automobile e, piano piano, sul suo volto si soffiò l'espressione di chi comincia a riconoscere il proprio interlocutore. « Ma certo — esclamò, sorridendo cordiale. — Mi scusi, se non l'avevo riconosciuta... Entri, entri, è un pezzo che non vediamo Jim Russell a una corsa... ».

● Quando faceva il pilota da corsa, Stewart aveva l'abitudine di non commettere mai errori, o almeno di non ammetterlo, ma adesso, dopo il ritiro, comincia a raccontare alcuni piccoli, passati sbagli. Niente di paragonabile al Watergate, però dimostra per lo meno che Jackie è umano quanto noi. Quanto segue, sul consulente

LONDRA - L'ottimo film sulle sorti 1974 del Team Elf Tyrrell, teletrasmesso di recente in Inghilterra, è stato girato dalla Pennymaker Pictures, una piccola società specializzata in documentari del genere. In una delle riprese si vede Scheckter che prende larga una curva a Monza e sfiora il guard-rail ma il lieve urto non fa che rimettere in traiettoria la vettura e il sud africano non staccò il piede dall'acceleratore. In effetti, Scheckter non raccontò a nessuno il suo piccolo scontro con l'Armco, ma fu quella la vera causa dei problemi di maneggevolezza risolti soltanto la sera precedente la gara! Il progettista Gardner dice di essere molto favorevole alla TV in circuito chiuso sulle piste, in modo che i componenti le squadre possano osservare i loro piloti attorno a tutto il circuito, anziché scorgersi soltanto passare come meteora davanti ai boxes. Racconta la storia del testa-coda in prova di Cévert, al GP del Sud Africa del 1971: François non accennò a quel testa-coda, quando si fermò al box, ma tutto saltò fuori in seguito da un playback di un filmato...

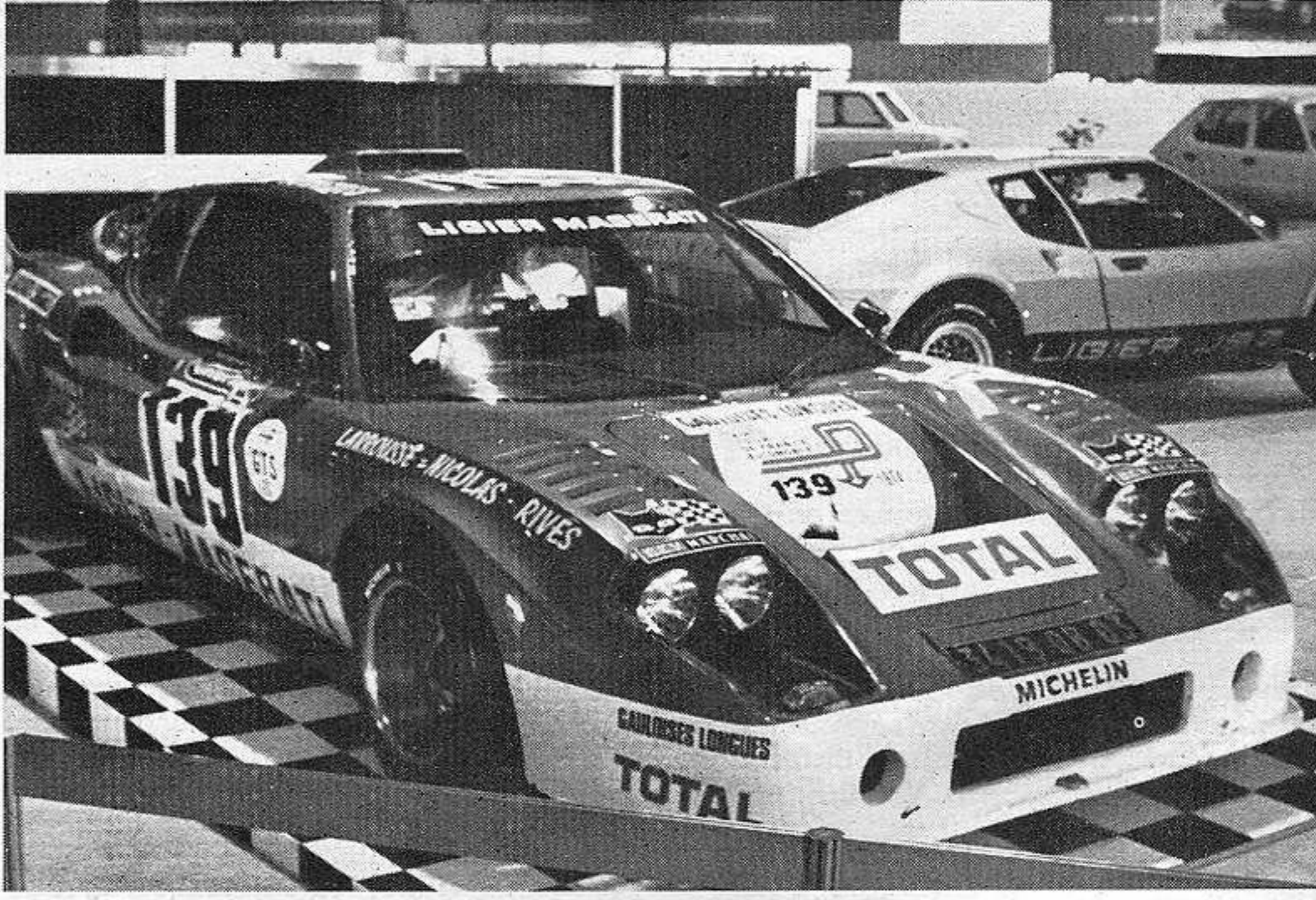
PARIGI - Seguendo decisamente le orme del suo predecessore Stewart, Emerson Fittipaldi, aureolato di un secondo titolo mondiale, è anche lui un eccellente uomo d'affari. Ha infatti firmato un contratto con la BMW per importare in Brasile le vetture tedesche. Del resto Emerson è un ammiratore convinto della BMW e adopera per uso personale un coupé 3.0 CSL e una moto R90S.

● Mentre la Porsche conferma una partecipazione molto sporadica al campionato mondiale marche, pur avendo presentato la sua tre litri con compressore al Salone di Parigi, il servizio corse francese Porsche-Sonauto-BP vive nell'incertezza e non sa se parteciperà al campionato di Francia dei criterium 1975; il suo pilota Chasseuil, che quest'anno ha fatto un'ottima stagione, ormai già campione di Francia in GT di serie, sarebbe disponibile.

● Jean-Marie Balestre, presidente della federazione francese dello sport automobilistico, è stato eletto vice-presidente della CSI. Questa nomina può soltanto fare piacere ai possessori di licenza del-

l'Hexagone e soprattutto ai costruttori, che possono sperare in una attenuazione del dominio tedesco. Rimane da vedere se il vice-presidente troverà l'appoggio di una delle « eminenze grige » e un numero di voti sufficiente per fare intendere ragione a quella « setta », che sembra ignorare tutto sui profondi problemi dello sport e dell'industria automobilistica. Il compito sembra gravoso...

● La presentazione del regolamento del Rally di Montecarlo non ha suscitato soltanto entusiasmo. Anche se tutti ritengono con grande piacere la grande classica iscritta al campionato del mondo il regolamento, e soprattutto il cambiamento nel tracciato, non raccolgono assolutamente consensi unanimi. Pare, infatti, che gli organizzatori dell'AS di Monaco vadano contro corrente, imponendo itinerari di concentrazione smisuratamente lunghi, con concentrazione troppo veloce nelle prove a cronometro che precedono l'ultimo arrivo nel principato. Ascoltando voci poco ottimistiche, sembrerebbe tuttavia che gli organizzatori vadano incontro a serie difficoltà...



Fotografata al Salone di Parigi, all'ombra della berlinetta vincitrice del Tour de France, la Ligier-Maserati JS2, dotata del medesimo 6 cilindri a V

Un MASERATI da 295 kmh.

● Le squadre di Grand Prix che comprano in segreto motori sport Alfa a codici cilindri contrapposti, per svolgere clandestinamente programmi di prove e comparativi con il Ford-Cosworth V8, potranno essere interessati a sapere che qualcuno in Inghilterra sta già producendo motori Alfa Grand Prix per la vendita. L'unico incaglio è che il « qualcuno » è l'Onorevole (non deputato, bensì figlio di lord per cui gli spetta appunto il titolo di « onorevole ») Patrick Lindsay e che i motori sono vecchi di quarant'anni! Attualmente la collezione Lindsay comprende una delle vetture Alfa P3 da Grand Prix e la elegante Multi Union che monta un motore P3. Essendo un tipo furbastro, Patrick ha deciso di fare costruire alcuni nuovi monoblocchi come polizza di assicurazione. « L'alluminio che usavano per il motore Alfa non valeva molto, a quei tempi, e usando i disegni originali, però con metalli moderni, questi nuovi monoblocchi dovrebbero risultare molto più robusti ».

Alle officine Alfa si sono fatte copie fotostatiche dei disegni originali per darle a Patrick, il cui piano consiste nel vendere monoblocchi ad altri proprietari di Alfa. Quanto costeranno, questi nuovi monoblocchi vecchi di quarant'anni? Patrick non lo sa esattamente, però spera di poterne vendere a sufficienza per coprire le spese di costruzione necessarie. Come clientela pensa ai proprietari di P3 (ritiene che ne esistono circa sei) o di sport di 2900 cc, che usavano gli stessi motori. Di queste vetture, ce ne sono in giro ancora circa quindici. Il motore è un 8 normale con un paio di compressori e sviluppava 255 HP a 5400 giri/min, quando gareggiava nel 1934.

La P3 di Patrick Lindsay è una delle tre costruite con sospensione anteriore indipendente Dubonnet; strano a dirsi, le altre due P3 Dubonnet sono in Nuova Zelanda, distanti dieci miglia l'una dall'altra, e appartengono a Bill Clark e a Leon Witte. La Multi Union ha una carrozzeria sul tipo della Mercedes grand prix d'ante-guerra ed iniziò la sua esistenza come una P3, affidata a Sommer; fu poi comprata da Chris Staniland che la usò in corsa sotto forma di P3 nel 1936 e dopo come base per la Multi Union special, con la quale gareggiò a Brooklands e a Donington. Lindsay è uno dei pochi fortunati che possono permettersi il lusso di soddisfare il suo amore per le veterane e ogni tanto arriva con stile alle manifestazioni di Silverstone, al volante di una magnifica Alfa Monza sport di 2600 cc che nacque nel 1933.

● Agli inizi di dicembre una giuria formata di personalità dello spettacolo, e di giornalisti specializzati, assegnerà il Primo Oscar Cordon Rouge del film sportivo automobilistico e motociclistico, organizzato a Reims in collaborazione con lo Champagne Mumm. Questo concorso,

aperto a chi ha prodotto film dopo il 1. gennaio 1974, dovrebbe avere molto successo, consentendo inoltre ai membri della giuria di vedere riprese particolarmente spettacolari.

Jacques R. Jaubert

Eoin S. Young

In PORTOGALLO non ha ben meritato solo PATRESE



L'identi-kit (al merito) azzurro

LE PROSSIME GARE

Dopo la trionfale affermazione del karting azzurro nei Campionati del Mondo di Cascais, ci sembra giusto mettere nella dovuta evidenza, dopo che lo abbiamo fatto per l'iridato Patrese, anche gli altri componenti della squadra italiana.

2. classificato: Eddy CHEEVER, 15 anni. E' un americano trapiantato in Italia e sportivamente italiano. Gode delle simpatie delle autorità sportive nazionali per le sue innate doti tecniche e agonistiche. E' sua volontà di percorrere tutte le tappe dell'automobilismo sportivo, possedendo le doti necessarie, ma gli è giocoforza attendere vista la sua giovanissima età. All'Estoril ha confermato di essere uno dei primi attori su scala mondiale.

4. classificato: Felice ROVELLI, 15 anni. E' la vera rivelazione del karting su scala mondiale. Gareggia da tre anni e queste sono le sue tappe più significative: Campione d'Italia cl. 100 - 3. categoria; Campione del Mondo junior; quarto posto ai mondiali assoluti. Anche Felice, per lanciarsi nel mondo dell'automobilismo agonistico, per rinverdire gli allori del papà che ebbe una certa notorietà negli anni Trenta.

5. classificato: Gabriele GORINI, 22 anni. E' lo sconfitto di lusso di questo Campionato Mondiale. Per la sua fedele milizia nella BM motori, è la vittima annuale di un confronto tecnico ed industriale tutto a suo sfavore. Forse nel 1975 riceverà il premio alla sua fedeltà: la BM di Piacenza lo metterà nelle condizioni di affrontare la sua scelta di sempre, l'automobilismo delle formule.

10. classificato: Giuseppe GABBIANI, 16 anni. Due volte Campione d'Italia nel 1971 e nel 1974, è il sacrificio dell'Estoril sull'altare di una assurda regolamentazione (quella dei phon). Smania di arrivare ai 19 anni per affrontare più impegnative prove nel campo dell'automobilismo. Ha possibilità agonistiche e mezzi per cui potrà diventare un pilota interessante specie se deciderà di accettare quei consigli che ora disdegna per innata irruenza e cieca fiducia nella sua classe.

Abbiamo avuto modo di vedere come il Presidente della C.I.K., De Francesco, unitamente all'amico Boser, si sbracciavano durante il secondo recupero per segnalare ad un pilota di cedere il passo, per fare avanzare uno svizzero, che così ha conquistato il diritto alle finali. Chiamavano a gran gesti in aiuto, anche il capitano della squadra Hagenbuch, che è poi finalmente arrivato.

Il 10 novembre la Federkarting non rinnova solo le cariche sociali

Una politica da cambiare

ROMA - Il 10 novembre 1974, al Palazzo dei Congressi di Firenze, sarà tenuta l'Assemblea Straordinaria della Federazione per il rinnovo delle cariche sociali. E' un appuntamento importante per i 700 e più soci, che almeno questa volta speriamo, ed in periodo particolarmente delicato, sentiranno il dovere di votare per portare nel consiglio la gente più qualificata, i personaggi che valgono sotto ogni punto di vista, onde dare al karting quella stertata d'indirizzi, con una nuova politica promozionale sportiva ed agonistica. E' un fatto incontestabile che anche l'ultima sessione elettorale di Livorno ha in definitiva vissuto sull'impostazione politica e programmata nel lontano '67, una politica che si è dimostrata validissima se i risultati sono stati, sotto ogni profilo, eclatanti.

La politica del '67 ha bisogno di essere aggiornata con nuove iniziative e con un ritorno severo alle origini, ha bisogno di essere ristrutturata, ingrandita, finanziata. Di qui la necessità di portare in Consiglio gli elementi che siano « personaggi » indipendenti e non legati a particolari interessi. Il karting in quest'ultimo triennio in particolare ha subito un tale scossone da arrivare a Firenze, partendo da Livorno '71, con un Consiglio che racchiude in sé neanche la metà di quelli eletti in primo scrutinio e con un Presidente uscente che non è quello eletto a Livorno.

In questo triennio sono venute alla ribalta forze nuove in alcuni settori e si attende soltanto che da Firenze venga fuori un Consiglio qualificato, per mettere a disposizione

sono risveglio come non mai, entusiasmo ancora una volta straripante ed oltretutto è insita nel karting una forza di sopravvivenza da non sottovalutare.

C'è un altro problema alla ribalta che il nuovo Consiglio dovrà subito affrontare, cioè quello già avvertito di un colloquio più proficuo con la base. Delle istanze affioranti giuste alcune, eversive altre (quelle degli scontenti e degli squalificati); ci sarà bisogno di particolari sensibilità nel recepire quelle giuste e respingere quelle dannose.

Non sarà facile, come si vede, per il nuovo Consiglio modificare un po' dalle fondamenta l'attuale politica, tenendo fermi i punti cardini ed affrontando con molta serietà ed obiettività quanto di buono dalla base affiora. Una politica espansiva presuppone uomini di vaglia, che godano ascendente maggiore, che siano capaci di recepire mezzi, altrimenti sarà ancora il '67 rinnovato con buona volontà a reggere la politica. E' un dilemma e come tale bivalente, vivacchiare o rinnovarsi.

Un'analisi approfondita richiede spazio e promettiamo di farla dopo Firenze, con i dati che l'Assemblea avrà espresso. C'è di vero che l'ambiente di Livorno '71, tanto teso e che vide scannarsi due schieramenti, non ci sarà a Firenze, perché intanto sono scomparse dalla scena molte mezze figure. Avvertiamo infatti una responsabile attesa in tutti, un ritorno critico e l'abbandono della polemica per la polemica.

Imperversa NADDEO

CAPENA - A Giancarlo Naddeo, lo sport inteso nel senso più ampio, come passione, svago ed il tutto al servizio di una spiccata intelligenza deve molto. E' uno dei tanti che dopo aver fuorreggiato nel karting, passato all'automobilismo ebbe subito successo sino ad arrivare al titolo italiano di Formula 3 e al Casco d'Oro. Colpito da circostanze avverse e da altri amorevoli familiari impedimenti, all'insegna « se sport vuol dire sport » è ritornato nella famiglia d'origine con la più disinvolta delle facilità.

Difficile il suo ambientamento iniziale, poi pian piano, le prime soddisfazioni, più tardi qualche rara affermazione, ora da qualche tempo, sia pure ancora non il Naddeo degli anni '60, ritorna frequentemente alla vittoria. Infatti dopo Capranica è venuta la vittoria di Capena ed in modo più convincente perché ha rispecchiato il suo vecchio stile.

la vecchia grinta ed il senso della corsa. Alle sue spalle, ma ben staccati Liberati e Todini, poi più indietro Leone.

- LE CLASSIFICHE
Classe 100 - 2. cat.: 1. Evangelista; 2. Beligni; 3. Ventura; 4. Bianchini; 5. Bonafine.
Classe 125 - 1. cat.: 1. Naddeo; 2. Liberati; 3. Todini; 4. Leone.
Classe 125 - 2. cat.: 1. Todini; 2. Tarulli; 3. Cardoni; 4. Piccirilli; 5. Marini.
Classe 100 - 3. cat.: 1. Melmekkizzi; 2. Piccirilli; 3. Spinella; 4. Pirro; 5. Carlini.
Classe 100 - 1. cat.: 1. Del Fante; 2. Cavolata.

Il caos si ripete a MILAZZO

MILAZZO - Ogni anno a Milazzo, malgrado avvertimenti anche duri, si ripete la farsa di una gara che vorrebbe essere tale, ma tale non è, per avvicinarsi ad una specie di faida sportiva su misura per interessi di un particolare ambiente. Sarebbe ora, se tentativo ancora ci sarà, di ridurre alla ragione sportiva, che non ammette distinzioni, i pur solerti organizzatori di Milazzo. Fortunatamente l'edizione '74 è stata arruffata per la presenza di commissari di Palermo, ma più confusionaria per l'inclemenza del tempo. Contestata poi la premiazione tutta riversata verso la classe 125 con cenerentola la classe 100. Giuste le lamentele dei piloti.

Dominio dei fratelli Romeo nella classe 100 terza categoria con il primo e secondo posto occupati da Giuseppe e Paolo. Nella seconda categoria Nicosia non poteva avere problemi; infatti la sua è stata un'affermazione senza colpo ferire anche se Mastroviti e Gambardella sono stati tenaci avversari e duri a cedere.

Vito De Bellis ha ripetuto la sua doppietta di vittorie. Ha vinto la prima categoria della 100 con una certa difficoltà, perché il palermitano Di Liberto comincia a trovare il ritmo giusto, mentre più facile la sua affermazione nella 125, su un positivo ma sfortunato La Porta.

- LE CLASSIFICHE
Classe 100 - 3. cat.: 1. Romeo G.; 2. Romeo P.; 3. Noto; 4. Romeo P.
Classe 100 - 2. cat.: 1. Nicosia; 2. Matroiti; 3. Gambardella; 4. Iervolino; 5. Giambanco.
Classe 100 - 1. cat.: 1. De Bellis; 2. Di Liberto; 3. Lastrino; 4. Scionti; 5. Mistretta.
Classe 125 - 1. cat.: 1. De Bellis; 2. La Porta; 3. De Matteo; 4. Beninati; 5. Verillo.
Classe 125 - 2. cat.: 1. batteria: 1. Pizzo; 2. De Pasquale; 3. Saporito; 4. Lisitano.
2. batteria: 1. Zida; 2. Nunnari; 3. Iarrera; 4. Cuciti; 5. De Gaetano.

Gran ritorno di CAMPANI

PARMA - Rodaggio organizzativo e di piloti sulla pista S. Pancrazio di Parma in attesa dell'inizio del tradizionale Torneo delle Industrie, che chiude ogni anno la stagione agonistica autunnale per passare poi la mano a Roma per l'ormai annoso Trofeo Invernale dei Campioni. Duello serrato tra Campani e Giugni nella prima categoria. E' stata una gara tutta loro perché gli altri interlocutori erano più distanti. Spettacolare ritorno alla vittoria di Campani, che l'ha spuntata per un decimo di secondo su un brillante oltre che coriaceo Giugni.

- LE CLASSIFICHE
Classe 100 - 1. cat.: 1. Campani; 2. Giugni; 3. Gregorio; 4. Fori; 5. Millizano L.
Classe 100 - 2. cat.: 1. Alfieri; 2. Bianchi E.; 3. Zani; 4. Massignan; 5. Lotteri.
Classe 100 - 3. cat.: 1. Villa; 2. Co; 3. Cavalleri; 4. Sisti; 5. Sassi.
Classe 125 - 2. cat.: 1. Tafuni; 2. Biagini; 3. Frattini; 4. Peticaroli L.; 5. Zanotti.
Classe 125 - 1. cat.: 1. Paesi; 2. Cavaciuti; 3. Picchioni; 4. Neri G.; 5. Cavecchi

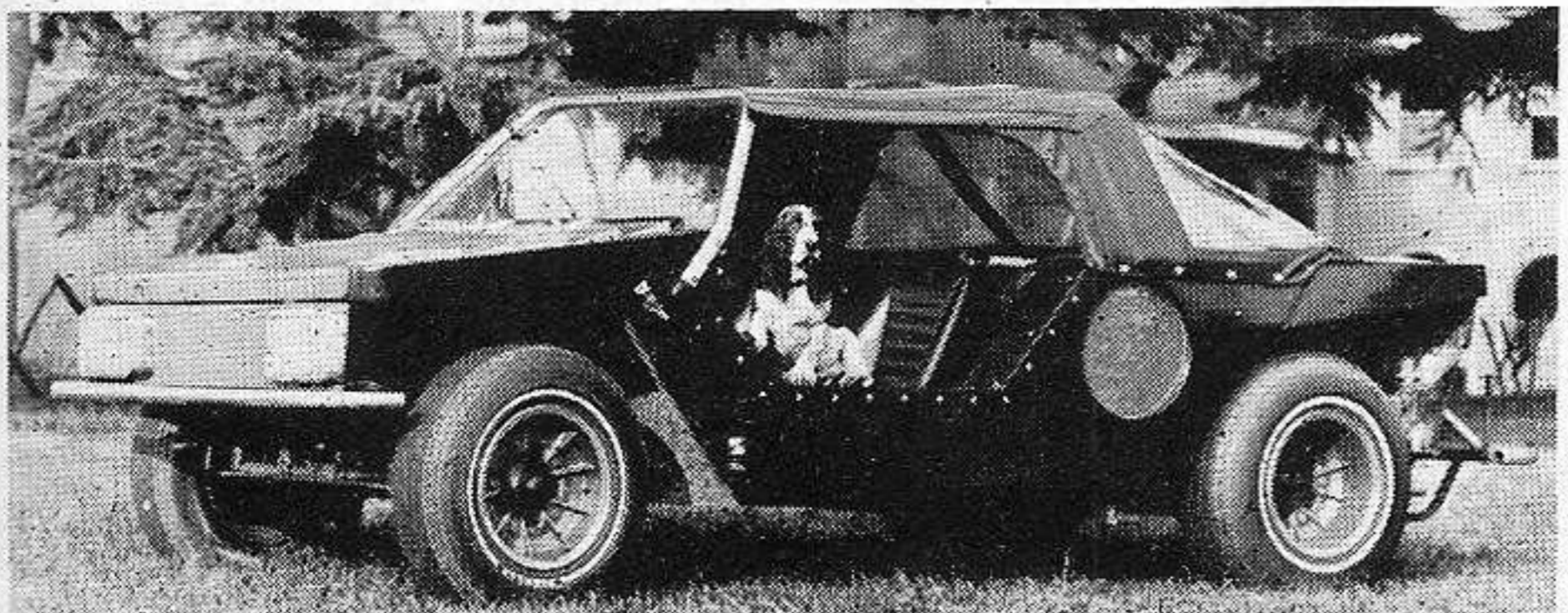
Si può vincere anche a 44 anni

PARMA - Una centuria di piloti ha dato il via, sulla Pista di San Pancrazio, al Trofeo delle Industrie, facendo in certo qual modo registrare un ritorno alle origini, cioè la presenza della « massa » che è servita anche a sfatare qualche gratuita leggenda. Nel contesto della manifestazione si è registrato anche il fatto insolito, ma ogni tanto ricorrente, di un pilota 44enne che quando ne sente il desiderio corre e vince. Si tratta di Pavesi che in una classe, la 125 cc, che sta già risentendo delle trasfusioni dalla prima categoria 100 cc, continua ancora a dominare ogni qualvolta gli si presenta l'occasione. Con un vecchio kart rimesso a nuovo per la gara, o con un mezzo assolutamente nuovo, il « vecchietto » di Parma si permette il lusso di mettere in fila alle sue spalle anche piloti che portano già un nome illustre.

- LE CLASSIFICHE
Classe 100 - 3. cat.: 1. Fabi C.; 2. Fabi T.; 3. Facchini; 4. Di Vita; 5. Sisti.
Classe 100 - 2. cat.: 1. Scarabelli; 2. De Angelis E.; 3. Bernazzoli; 4. Alfieri; 5. Gianiberti.
Classe 100 - 1. cat.: 1. Santini; 2. Campani; 3. Gregorio; 4. Bellini; 5. Costa.
Classe 125 - 2. cat.: 1. Ganapini; 2. Biagini; 3. Corradini; 4. Gardoni; 5. Caagni.
Classe 125 - 1. cat.: 1. Pavesi; 2. Baroni; 3. Cavecchi; 4. Campana; 5. Vitali.

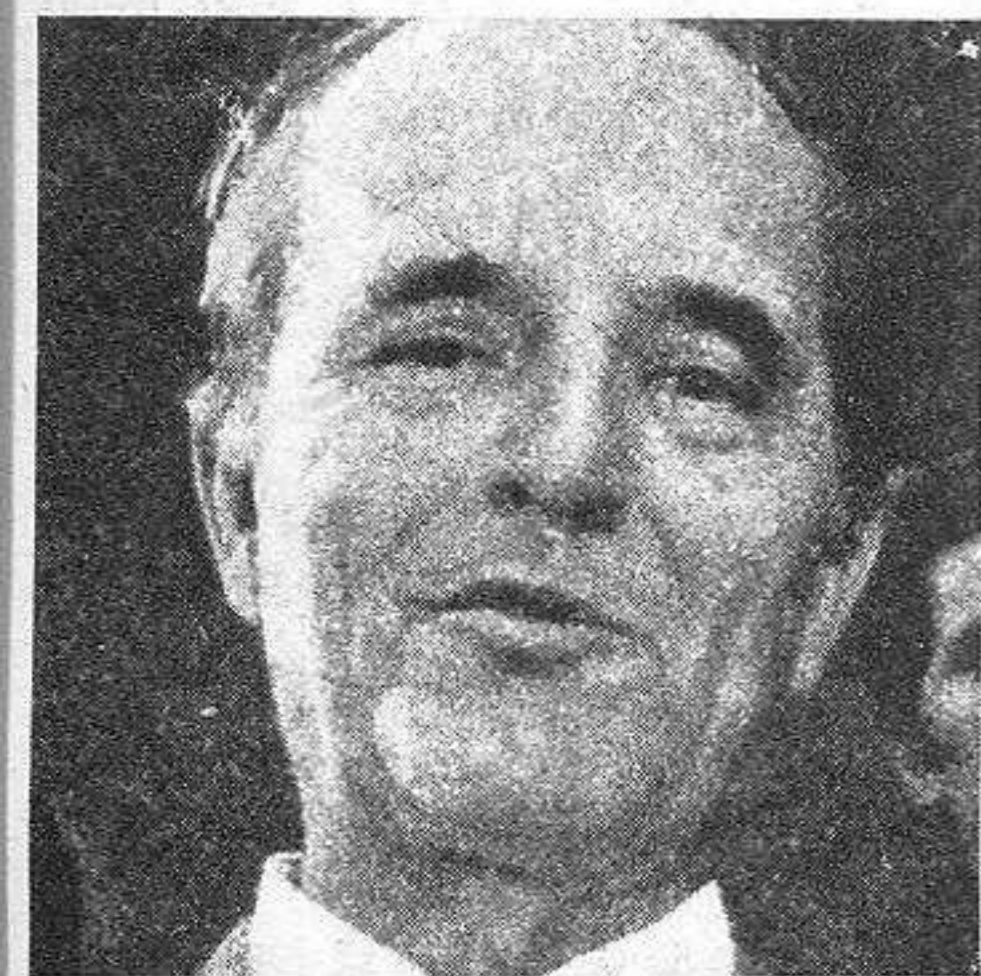
Ecco il « Moon-Buggy » novità 1974

esposto al Salone di TORINO - Stand 6194



automirage sempre all'avanguardia

Per informazioni inviare L. 300 in francobolli a: AUTOMIRAGE s.r.l. - via Mazzini 26 - tel. (051) 307886-397456 - Bologna



Vi presentiamo il dr. Gaetano **CORTESI**, nuovo Presidente dell'Alfa Romeo. Il suo primo (e certo più naturale) contatto con il mondo dell'automobile è stato (abilmente?) evitato. Mentre si svolge il Salone di TORINO il dr. Cortesi è in Giappone, per liquidare gli altri suoi impegni IRI alla Fincantieri

Il telecomando politico romano costringe il Presidente **CORTESI** a capovolgere i suoi progetti: nemmeno la fabbrica di ARESE riuscirà ad evitare la Cassa Integrazione

Saltano i «ponti» **ALFA**

MILANO - «Un maledetto imbroglio» coinvolge la politica dell'Alfa Romeo a tutti i livelli e rischia di travolgere sul nascere qualsiasi tentativo di ripresa. In una settimana, dal 17 al 22 ottobre la rivoluzione dominava nello stabilimento di Arese. Una rivoluzione sotterranea, sussurrata, come è d'uso, nei corridoi e nelle salette riservate agli ospiti importanti della palazzina del centro direttivo. L'ordine era «resistere», a tutti i costi, tentare di salvare la faccia fino a che un personaggio romano, notoriamente indeciso (e non solo per colpa sua) desse il via ad una strategia Alfa. In mezzo (ancora una volta), a fare da cuscinetto tra il vertice operativo della fabbrica (quello vero che risiede a 600 chilometri da Arese) e la base, il presidente Cortesi.

Gli attriti, inevitabili, venivano coperti, spesso proprio con l'aiuto dei sindacati, anche loro assoggettati ad una politica del «non ritorno». Ma non era facile proseguire nell'incertezza, continuare a «bluffare».

Cortesi aveva provato a risolvere (alla ricerca anche di un necessario consolidamento della sua tutt'ora incerta posizione) a modo suo la difficile situazione. Ma la formazione tecnica, lo aveva tradito. Alla vigilia del primo incontro con la F.L.M. (mercoledì 16 ottobre) aveva tentato il «colpo grosso». In una riunione informale con i sindacati si era presa una decisione quanto meno inaspettata, frutto di un razionale esame dei fatti. A Torino la Fiat aveva scelto la via della cassa integrazione, inevitabile, viste le 200.000 auto di troppo che uscivano da Mirafiori, analoghi provvedimenti erano stati presi, ancora prima, dagli altri grandi europei, Volkswagen e Renault. Ma qui, all'Alfa, una produzione più limitata (ed un certo accordo con i sindacati che sembrava acquisibile grazie ad un diverso comportamento di alcuni personaggi romani, non disponibili per la Fiat) consentiva di «giocare» sulle parole e, forse, sui fatti.

Giovedì 17 ottobre tutti i quotidiani riportavano la notizia bomba: **NESSUNA SOSPENSIONE ALL'ALFA ROMEO**. Il disavanzo della produzione (20.000 unità, pari a 40 giorni meno di lavoro per 13.000 operai su un totale di 23.000) sembrava recuperabile (come già aveva proposto la Fiat con identiche modalità) con una serie di «ponti». In particolare sarebbero state anticipate tutte le festività previste per il '75, con

una prima sospensione di cinque giorni all'inizio di novembre. I sindacati, come previsto (dalla direzione Alfa), sembravano d'accordo. Per una volta non venivano contestate neppure le cifre presentate dalla Casa del Portello.

Per Cortesi sembrava che la carriera Alfa si fosse aperta con una vittoria senza precedenti, specie se comparata alla sconfitta Fiat in questo settore. Ma purtroppo è stata una impressione di breve durata. Pensare con la propria testa, ad Arese, è un «reato» che raramente viene perdonato. Se ne erano accorti, prima di Cortesi, Luraghi e lo stesso Guani. Ora è la volta del nuovo presidente. Un viaggio a Roma, un colloquio penoso e l'ordine categorico di convocare una conferenza-stampa (preparata a Roma in tutti i suoi particolari)

per la completa ritrattazione di quanto affermato nell'incontro sindacale del 16 ottobre.

Un incontro imbarazzante, «precotto» come il menù (minestrone di verdura ed arrosto) preparato ai giornalisti intervenuti perché «Io pensavo di offrirvi qualche cosa di meglio — si giustificava il presidente — ma i miei collaboratori (uno in particolare, scottato da recenti esperienze) mi hanno consigliato di non esagerare». Il clima da «ultima cena» era così reso con notevole veridicità. Poi, durante il pranzo, era venuta fuori la notizia tanto attesa: «Non potremo evitare la Cassa Integrazione, la situazione è troppo deteriorata. Con i 'ponti' (ma non li aveva proposti lui, una settimana prima?) non risolveremo mai l'eccesso di produzione, le cifre lo confermano, cinque giorni di

sospensione a novembre vogliono dire 2.400 auto in meno. Il 'tempo' dal 15 dicembre al 10 gennaio altre 7.800. In totale neppure la metà delle 20.000 in eccesso».

Eppure le stesse cifre, una settimana prima, erano servite per documentare una decisione opposta. Il contrasto è evidente, il risultato è una ulteriore perdita di credibilità da parte dell'Alfa e dei suoi dirigenti. Ma il «menu», quello parlato, si era dimostrato (al contrario di quello gastronomico) particolarmente ricco (anche di contraddizioni). «L'Alfa Romeo — proseguiva Cortesi — non è in acque limacciose, per questo non vogliamo l'applicazione della Cassa Integrazione speciale (proposta invece dalla FIAT) che vorrebbe significare sfiducia nel settore, e questo è un atteggiamento colpevole». E poi questo rifiuto (quasi un «gran rifiuto») non era del tutto spontaneo. Al Governo la richiesta (per motivi che vi abbiamo già esposto) aveva gettato tutti (o quasi) nel panico. L'unico strumento per evitarla era proprio l'Alfa Romeo. Bastava che la casa milanese rifiutasse il provvedimento (magari dietro compenso di una ritrovata liquidità presso quattro banche milanesi) per bloccare sul nascere una reazione pericolosa.

Ottenuto l'accordo, la conferenza stampa di Cortesi era stata preceduta, in funzione di appoggio, da un intervento del Ministro del Lavoro Bertoldi. In un discorso al Palazzetto dello Sport di Torino, il Ministro (socialista) si era lasciato andare a studiate confessioni. «In periodo come quello attuale — aveva detto — la Cassa Integrazione può funzionare in modo anche contrario ai propri scopi, nel senso che, così com'è tende a scaricare sullo Stato il costo delle polemiche aziendali di riduzione della mano d'opera, stimolando addirittura le imprese a liberarsi degli operai sulla base di una forma di finanziamento pubblico della disoccupazione».

Eppure, un anno fa, ai tempi del rinnovo del contratto di lavoro FIAT, la posizione del Ministro era diversa, addirittura opposta. Allora l'intervento mediatore del Ministro era stato fatto «passare» come campagna sociale ora, invece, ci fanno scoprire che «finanziare la disoccupazione non è un compito dello Stato».

Cortesi, nella affrettata conferenza stampa, ne ha dovuto tenere conto. «Non sempre la prima risposta è quella che vale».

Scioperano anche i «filosofi» **FIAT**

TORINO - Il dissenso passa dalla fabbrica alla sociologia. A Torino per la prima volta, i dipendenti della Fondazione Agnelli, il centro «ideologico» dell'azienda di Corso Dante, sono scesi in sciopero. Quattro ore di protesta «selvaggia» per opporsi ad una ristrutturazione che, al di là dei livelli occupazionali, sembra investire le caratteristiche stesse della istituzione. Alla base dell'operazione è la nomina di Gastone Favero (dopo un lungo impero di Ubaldo Scassellati) a «filosofo ufficiale» della FIAT. Una passaggio di poteri avvenuto nell'aprile del '74 in coincidenza con i nuovi programmi produttivi FIAT. Da pochi giorni Umberto Agnelli, nella assemblea degli azionisti, aveva lanciato le prime allarmistiche previsioni sulla crisi dell'auto e già, alla Fondazione Agnelli, era in preparazione una nuova strategia che, elaborata su due fronti, avrebbe portato al progetto «80». Un progetto su due piani: uno pratico — concentrazione della produzione su tre soli modelli e semplificazione nella progettazione, — ed uno sociologico, basato sulla ricerca di una dimensione europea della FIAT riducendo al minimo le conseguenze di questa operazione sul mercato interno.

Ubaldo Scassellati si era occupato della parte pratica, mentre a Favero era rimasto il difficile compito di attenuare l'impatto di una simile decisione sull'economia e sulla politica torinese e piemontese. Non gli ci era voluto molto tempo per capire che il compito che gli era stato affidato era senza uscita. Condizionare la realtà (come in passato si era più volte fatto, con successo, ad esempio a proposito del «trauma da immigrazione») era sempre più difficile. Anche perché, in un altro ufficio, al sesto piano del palazzo della SAI, sulla riva destra del Po, il suo «amico» Scassellati faceva di tutto per rendergli la vita difficile. Nel frattempo il sempre minor potere di opposizione dei sindacati faceva sì che la fondazione Agnelli non avesse più importanza determinante per un incruento accoppiamento tra azienda e città.

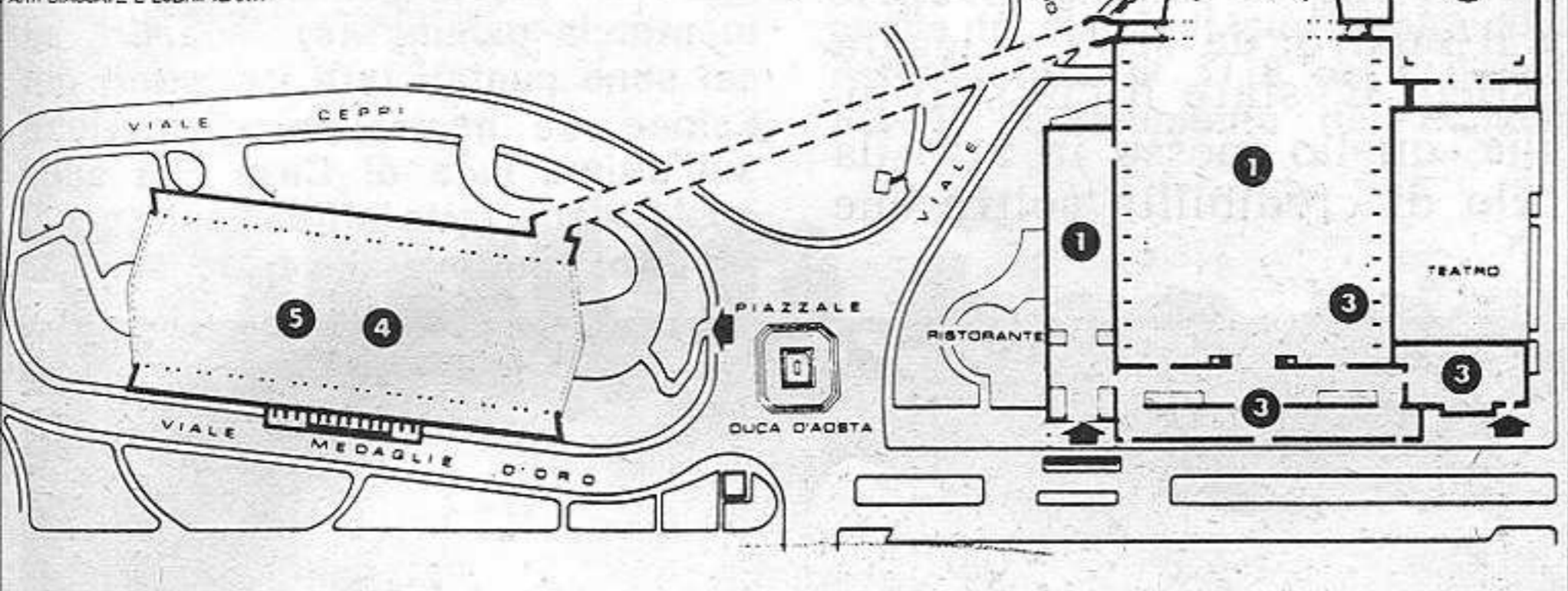
Ora Favero si sente emarginato e tenta di difendersi portando il disaccordo proprio all'interno della «fabbrica sociologica». I dipendenti, dopo anni di acquiescenza ai voleri del vertice, finalmente investiti direttamente dalla crisi, si agitano. Questa volta non ci sarà una «Fondazione Agnelli» ad accorrere in loro aiuto.

55°
SALONE INTERNAZIONALE
DELL'AUTOMOBILE
TORINO

30 OTTOBRE - 10 NOVEMBRE 1974

VEICOLI DI SERIE
CARROZZERIE PER VETTURE
E VETTURE SPECIALI
PARTI STACCAE E LUBRIFICANTI

4 - PARTI STACCAE E ACCESSORI
5 - ATTREZZATURE PER AUTOFFICINE



La via, le ore e il prezzo

LA 55. EDIZIONE del SALONE AUTOMOBILISTICO di TORINO si apre quest'anno senza alcuna particolare cerimonia. Il pubblico verrà ammesso nella prima giornata a partire dalle 9,30 alle 20.

● **PERCORSO DIRETTO AUTOSTRADA MILANO-SALONE** — L'itinerario, è questo: primo tratto di corso Giulio Cesare - Lungo Stura Lazio - nuovo ponte sul Po - corso Casale - corso Moncalieri - ponte Isabella - corso Dante.

● **IL NUOVO ORARIO DEL SALONE:** 9,30-23; 9,30-20 sabato, domenica, lunedì e giornata di apertura.

● **Prezzo del biglietto d'ingresso:** normale (valevole anche per la visita al Museo dell'Automobile) L. 1.000; ridotto comitive minimo 15 persone (provenienti da fuori Torino valevole anche per la visita del Museo dell'Automobile) L. 800; prezzo ridotto speciale (nelle serate di venerdì 1. e giovedì 7 novembre a partire dalle ore 19) L. 500.

Andiamo al SALONE senza l'incubo dei 120

Non appellata la sentenza di IMOLA fa ora «precedente»

IMOLA - Martedì scorso a mezzanotte scadevano i termini previsti per non appellare la sentenza emessa dal Pretore di Imola dr. Italo Cordio, il quale ha assolto « con formula piena » « perché il fatto non sussiste », l'industriale Cav. Edo Lelli di Cesena, imprenditore edile molto noto.

Ora altri avvocati preparano le difese dei loro clienti per lo stesso reato con dossier documentati appunto con le sentenze di Poggibonsi e IMOLA e le relative informazioni giornalistiche.

Sul n. 42 abbiamo riferito di questo fatto clamoroso che, se ci fosse stato noto durante la Conferenza di Stresa non avremmo mancato di portarlo a conoscenza della segreteria del convegno sul traffico. Ne è stato tuttavia riferito al Convegno di Sorrento. Ricordiamo i fatti: il cav. Edo Lelli, che è anche editore (non è il caso unico) della pubblicazione « Romagna », era stato sorpreso a marciare sulla sua Citroen Maserati nel tratto Bologna-Canosa dell'autostrada del mare, a oltre 170 orari.

Alla contestazione il Lelli ha fatto precise riserve e poi si è rivolto all'avv. Genaro Majò del foro di Cesena il quale, lungi dal tentare transazioni o di cercare di comporre la infrazione è partito (legalmente) in resta contro il discusso decreto.

Di fronte alla tesi sostenuta dall'avv. Di Majò, il quale sosteneva, fra l'altro, che: « L'atto amministrativo diretto alla generalità dei cittadini e non "ad personam", non pubblicato nelle forme dovute (cartelli e segnali), non può e non deve integrare la efficacia giuridica dell'atto essendo rimasto incompleto il procedimento amministrativo previsto dalla Legge » (art. 103 del C.d.S.), il Pretore ha assolto l'imprenditore-editore.

Martedì scorso alle 24 scadevano i termini per l'appello e noi ci siamo subito messi in contatto il mercoledì con l'avv. Majò. Finalmente, poco dopo le 18 di mercoledì, è arrivata dalla Cancelleria della Pretura di Imola la comunicazione che nessun appello era pervenuto e pertanto la sentenza doveva ritenersi definitiva.

Giustamente l'avv. Majò era soddisfatto e, pur nella pacatezza delle sue espressioni ha fatto al nostro giornale alcune « osservazioni ».

« Questa sentenza — ha sottolineato — dovrebbe far testo. Può essere un punto di partenza per certe verifiche. Secondo me i giudici dovrebbero seguire in vertenze analoghe quanto ha sentenziato il Pretore di Imola Dr. Italo Cordio, al quale va dato atto di una obiettiva analisi del problema ».

— Avvocato, quali, secondo lei, possono essere gli sviluppi di questo grosso fatto, che suona smentita al legislatore?

L'avv.
**Genaro
MAJÒ**
diventa
un benemerito
di tanti
automobilisti
multati



« Il Pretore del mandamento di Imola, dottor Italo Cordio, all'udienza del 2-10-1974 ha pronunciato la seguente sentenza nel procedimento penale contro Lelli Edo, per aver circolato alla guida della propria auto superando il limite di velocità di 120 kmh statuito dal decreto ministeriale del 28-11-1973, di oltre 5 kmh. »

« ... Tuttavia il prevenuto deve essere eventualmente mandato assolto dal reato contestato, perché il fatto non costituisce reato, atteso che nella fattispecie in esame devono ritenersi inoperanti, in quanto non conforme alla legge la disposizione del decreto ministeriale 28-11-1973 con il quale, fra l'altro, è stato imposto sulle autostrade il limite massimo di velocità di 120 kmh. Infatti, essendo stato assodato a mezzo delle stesse dichiarazioni del teste agente di P.S. verbalizzante che al momento del rilievo del fatto, sul tratto di autostrada in questione non vi erano installati cartelli indicanti il limite massimo di velocità consentito, le statuizioni imposte con il suddetto decreto ministeriale non potevano ritenersi efficaci ed il Lelli non poteva ritenersi nella circostanza obbligata a rispettare la relativa disposizione ».

« Al tenore degli articoli 3 e 13 del Codice della strada, i provvedimenti che impegnano limiti di velocità, così come ogni altra disposizione relativa alle modalità del traffico sulle singole strade sono operanti se ed in quanto essi siano resi noti mediante appositi segnali stradali che gli Enti proprietari delle strade sono obbligati ad apporre ».

« ... Infatti, nel primo caso le relative disposizioni, in quanto dirette dagli organi competenti, non avrebbero avuto efficacia esterna senza la previa concretizzazione in particolari statuizioni vincolate mediante le previste ordinanze debitamente rese note agli utenti della strada, a mezzo dei prescritti cartelli stradali ».

« ... Senonché è oltremodo evidente che il D.M. 28-11-1973 ha natura di ordinanza normativa esterna, a carattere generale ed astratto, con il quale il Ministro dei Lavori Pubblici ha imposto autonomi limiti di velocità massima su ogni tipo di strada extraurbana e di autostrada, nonostante che l'articolo 103 comma 2 del Codice della strada abbia limitato la competenza del ministro in parola semplicemente alla emanazione di provvedimenti di notifica delle disposizioni eventualmente adottate dagli Enti proprietari delle strade in materia di fissazione di limiti massimi e minimi di velocità fuori dai centri abitati ».

« ... Visto l'articolo 479 del Codice di Procedura Penale, assolve Lelli Edo dal reato ascritto perché il fatto non costituisce reato ».

Imola 2-10-1974.

« Il Governo potrebbe, sempre per un parere personale, decidere se emanare una nuova legge che modifichi quella attuale, ritenuta incompleta, o revocare tale disposizione. E' un parere, intendiamoci, e direi anche un auspicio. »

« Potrebbe succedere un putiferio. Perché delle due, l'una: o il Governo si deciderà a convertire in Legge il Decreto Ministeriale 28-11-1973, oppure l'IRI, proprietaria delle autostrade, l'A.N.A.S., e

APPELLATEVI a questo testo di assoluzione

Firmato il Cancelliere Gasparre Villa
Il Pretore Italo Cordio

gli altri proprietari delle strade italiane chiederanno di apporre i dovuti cartelli e segnali limitativi. Ma per far questo occorre una legge specifica ».

— Come la metteranno coloro che sono incorsi nei rigori di questa legge ritenuta inefficace dal pretore di Imola?

« Potranno appellarsi, senza alcun dubbio ».

— C'è, ad esempio il caso Merzario a Forlì...

« A Forlì? Non ne so nulla ».

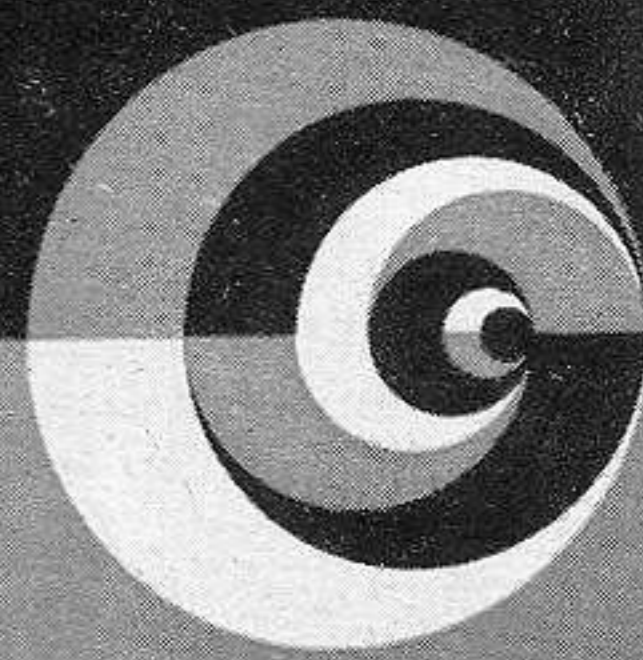
— E' stato uno dei primi ad essere fermato dalla Polstrada. E' il campione italiano assoluto. Gli è stata rilevata la presunta infrazione Merzario l'ha contestata. Dopo il verbale. Il pilota non ha più saputo nulla.

« Non conosco il "caso", ma penso possa ora regolarsi meglio ».

Come ci risulta, molti utenti sorpresi a marciare oltre i limiti consentiti, hanno già assunto questa sentenza e a mezzo dei loro legali stanno presentando dei ricorsi in appello. C'è chi, anche in Lombardia, si è recato ai Comandi della Polstrada per avere notizie. Ovviamente le disposizioni di Legge continuano ad essere applicate, ma pare con maggior « comprensione ». Si « temono » altre sentenze dello stesso tenore di quelle di Poggibonsi e di Imola. Sappiamo che alcuni automobilisti sorpresi in questi giorni hanno esibito il testo della sentenza. Abbiamo anche telefonato a un noto ufficio della Capitale, competente in materia. Risposta: « Pare che si stia esaminando in sede di Commissione Parlamentare dei trasporti della Camera la motivazione della sentenza di Imola, ritenuta "molto interessante"; tutto fa sperare che i limiti potranno essere perlomeno alzati, a meno che non vengano aboliti. Non servono a nulla ».

Ovviamente l'industriale-editore Lelli è felice di essere uno dei due automobilisti che forse contribuiranno a riproporre completa libertà di circolazione a milioni di altri « colleghi ». E' un simpatico augurio anche per l'apertura del Salone di Torino, mai come quest'anno Salone della Paura ma con tanta voglia di trasformarla in speranza.

Mario Morselli

55° SALONE INTERNAZIONALE
DELL'AUTOMOBILE
TORINO

30 ottobre - 10 novembre 1974

TORINO - Mentre AUTOSPRINT va in edicola si apre il 55. Salone dell'Auto a Torino, nell'angosciante realtà dei 70 mila in cassa integrazione trisettimanale Fiat. Ecco in anteprima le novità (e non sono poche) che il visitatore troverà sotto le volte del Valentino e che documenteremo nel prossimo numero.

A parte la 131, che è un po' il simbolo del Salone '74 nel nuovo indirizzo dell'industria automobilistica, il panorama delle novità appare certo più ricco di quello visto a Parigi e a Londra. E' come una reazione psicologica nella nazione che ha visto la più dissennata politica anti-auto, che ha messo kappao proprio l'industria chiave di un Paese come il nostro, da sempre legata e qualificata dal settore automobilistico. E' stato il classico dispetto del famoso marito alla moglie, quello messo in atto da una classe politica in evidente sfacelo di credibilità (oltre che di capacità).

ALFA ROMEO. Tutta la gamma solita nell'austero Salone. Unica novità, le notizie sui « come » superare la crisi da parte del neopresidente, Cortesi. Ma Cortesi non ci sarà, per precedenti impegni Finmare. L'Alfa non avrebbe voluto il Salone quest'anno ma, una volta deciso lo svolgimento l'industria nazionale non poteva certo essere assente.

FIAT. In particolare risalto, ovviamente, la gamma 131 Mirafiori, su cui sono puntati tutti i riflettori del Salone. La nostra documentazione sull'ultima nata di Casa Fiat sulla quale viene fatto affidamento per il rilancio, continua alle pagg. 50,52,53



BMW. La casa tedesca porta a Torino la 518, la grossa berlina che sul telaio 520-525 monta una versione rinnovata del vecchio e sempre valido motore 1800. In sostanza, una bellissima macchina con un motore più economico



GENERAL MOTORS. Allo stand della GM una versione della Opel Rekord Diesel con motore 1998 cc per poter risparmiare il 12% di IVA. Infatti, la Diesel con motore oltre 2 litri pagava il 30%. La 1998 è già in commercio



PEUGEOT. La Casa francese, in attesa di definire l'acquisto della Citroen, lancia sul nostro mercato la 104 coupé (di cui vediamo due immagini sopra ed a sinistra), all'interessante prezzo di lire 1.998.000 IVA compresa. La commercializzazione della vettura è immediata



RENAULT. Presenta al Salone di Torino la terza versione della « cittadina del mondo », la R 5 LS (sopra), per una clientela ancora più esigente. Motore 1289 come il coupé 15 TL, migliori finiture, migliori prestazioni, migliore frenatura, sono le caratteristiche che la diversificano dalle altre versioni della gamma, già note con molto successo

28 cm. più corto il coupé PEUGEOT

OSTIA - Leviamo una porta e la buttiamo, ne prendiamo un'altra e la mettiamo dietro... ed ecco, dalla Peugeot 104 (« la quattroporte più corta del mondo »), il coupé a tre porte come la moda richiede... Il leone francese della Peugeot, lancia proprio in occasione del Salone italiano, il suo coupé 104 derivato dalla berlina, anch'esso, come tutta la gamma, disegnato da Pininfarina.

Esteticamente non cambia molto, ma salta subito all'occhio la ridotta dimensione del tutto: è infatti più corta di 28 cm, rispetto alla sorella più grande, ma non perde nulla o quasi in abitabilità. La meccanica è quella conosciuta: cilindrata 954 cmc, 56 C VDIN, 4 posti, oltre

135 kmh di velocità, e un consumo ridottissimo, meno di 6 litri per fare 1000 km.

Abbiamo provato il nuovo coupé in alcuni tratti stradali e in città, a Roma. In tutte le circostanze ci ha entusiasmato. Al volante ci si trova comodi con un'ampia visibilità da tutti i lati, la maneggevolezza la si apprezza nel traffico caotico, mente le lussuose rifiniture e gli ampi e comodi sedili ti aiutano a passare i lunghi periodi in colonna, fra lo strombazzare dei più impazienti.

La frenata è ottima (con i freni anteriori a disco e posteriori a tamburo), mentre forse si apprezzerebbe un po' più di sprint. Ottimo il cambio a quattro marce sincronizzate, facilissimo da usare e con

i rapporti che entrano docilmente. In velocità abbiamo superato i 140 all'ora cronometrati, mentre da 0 a 100 kmh, abbiamo impiegato 19"2. La tenuta di strada ottima in qualsiasi condizione d'uso, e il comfort veramente molto buono rende questo nuovo coupé Peugeot adatto anche ai lunghi percorsi extraurbani.

Migliorato rispetto alla berlina l'interno che ha ora un equipaggiamento completo comprendente una nuova plancia, contaghiometri parziale, lavavetri elettrico, tergicristalli a due velocità, accendisigari, illuminazione dei comandi di climatizzazione, poltrone di nuovo disegno, pavimento in moquette e proiettori rettangolari fanno del coupé 104 Peugeot un modello « L » cioè lussuoso.



INNOCENTI. La Casa di Lambrate lancia ufficialmente le sue nuove e belle Mini 90 e 120 disegnate da Bertone, che anche i tradizionalisti della British-Leyland vorrebbero sostituire la creatura di Issigonis. Le abbiamo presentate nel numero 43

◀ ▶
SIMCA. Per chi non ama i toni grigi, ecco la 1100 LX che si può avere anche in giallo. Il suo supercollaudato motore di 1118 cc è l'ideale per il contenimento dei consumi



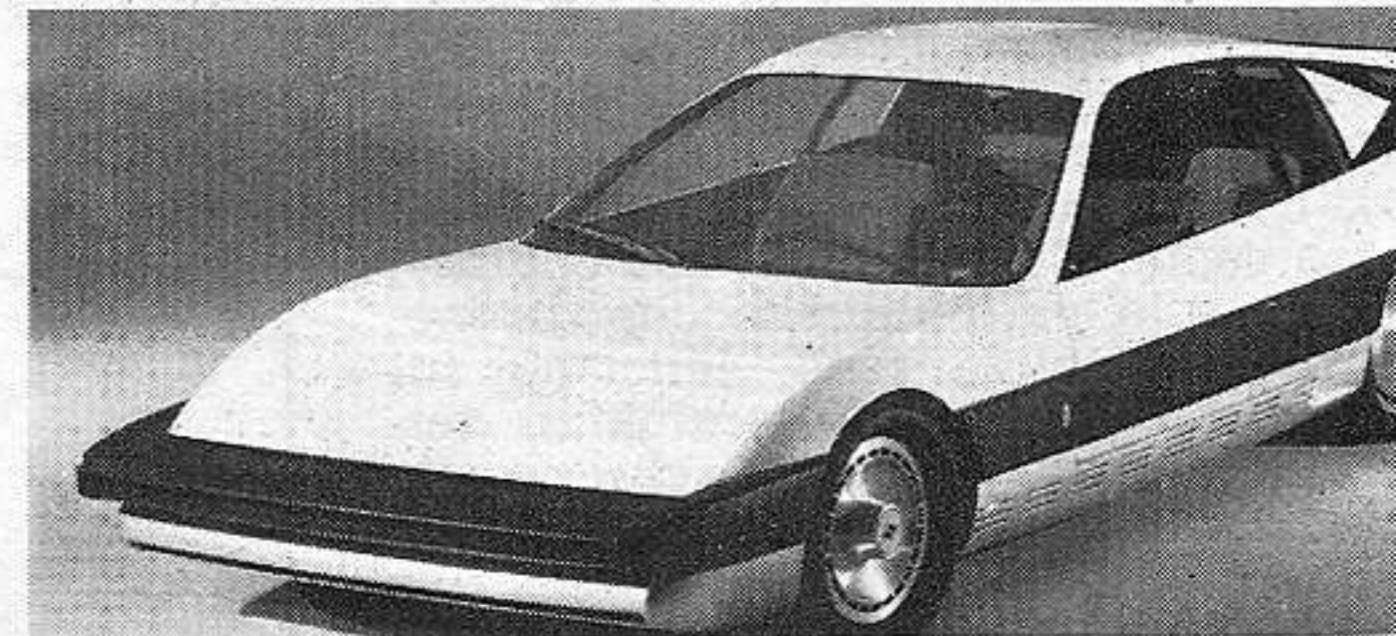
TORINO tra paura e speranza



FORD. La Casa americana presenta al Salone di Torino quattro vetture nuove per metà, poiché derivano da vetture già note. Da sinistra, la versione Station Wagon della Taunus GXL, la potente Consul Gran Turismo, la lussuosa Granada Ghia coupé ed infine il modello 1975 della Ford Mustang 2

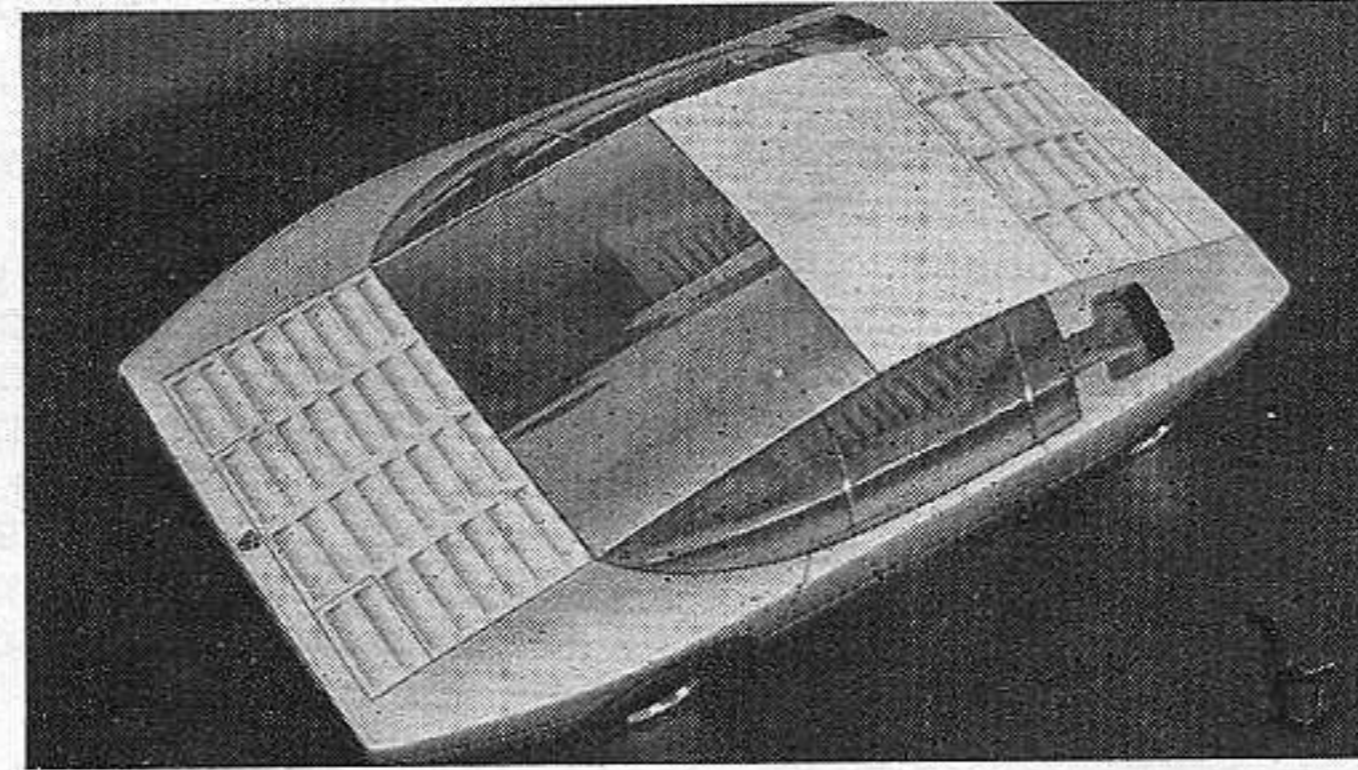
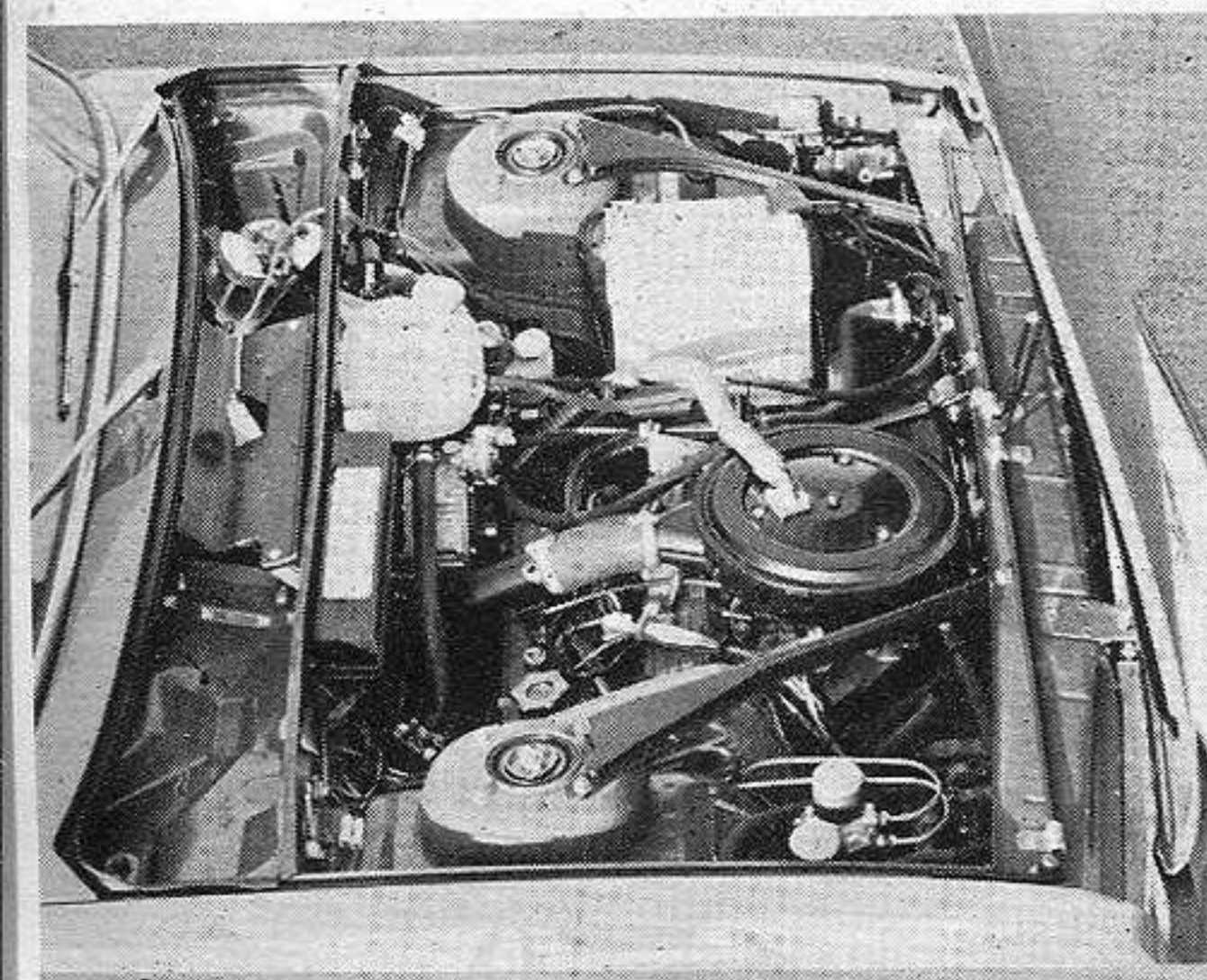
LANCIA. Quattro novità per la Lancia a Torino. Un motore di 1300 per la Beta berlina (a sinistra), e sempre per la Beta berlina un impianto a gas liquido di serie (in basso). C'è poi la versione spider di Pininfarina della Beta (sotto), che entra in produzione dopo essere stata vista a Ginevra. Infine, la Fulvia coupé «Safari», versione semplificata della coupé 3 che verrà a costare circa 150.000 lire in meno di quest'ultima. Come si vede anche la Lancia ha condotta una «politica»... al risparmio voluta dalla situazione del mercato e della congiuntura. In sostanza di novità vere e proprie nessuna; solo «rimeditazioni» sulla produzione esistente o già progettata

Il coraggio dei carrozzieri

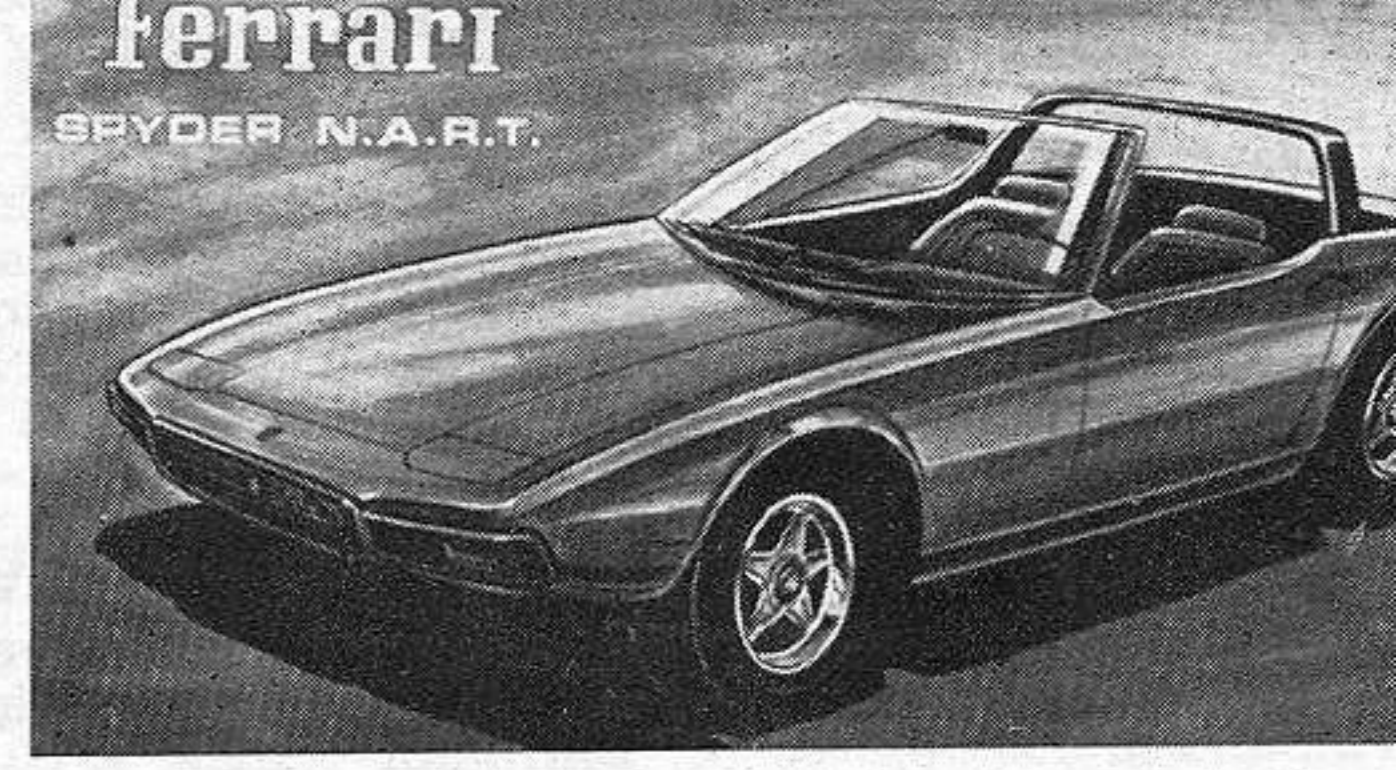


GIUGIARO. Direttamente dalla nuova sede di Moncalieri per il Sud-Corea, ecco una realizzazione del più moderno dei nostri «sarti» per vetture. Dopo aver disegnato per la Hyundai Motor Company la Pony, una vettura 4 porte 5 posti con notevoli doti di robustezza e praticità, Giugiaro ha realizzato anche la «Asso di Fiori» (nel disegno) un bel coupé non richiesto dai tecnici coreani, che però dopo averlo visto non dormono più sonni tranquilli... Giugiaro presenta anche a Torino due realizzazioni su meccanica Maserati. La prima è un coupé che avrebbe dovuto sostituire la Indy, se i tempi fossero stati migliori. L'altra è la «Medici», una elegante 4 porte di alte prestazioni come richiesto dal nome...

PININFARINA. La novità mondiale del famoso carrozziere è uno studio in galleria del vento di una vettura di avanzate caratteristiche aerodinamiche, con buona abitabilità per quattro persone e buona capacità di carico di bagagli. La CR 25 (la sigla deriva dal coefficiente di resistenza longitudinale, pari a 0,256) è per ora senza meccanica, anche se ha uno scudetto Ferrari sul muso, è bassa, slanciata e con una fascia protettiva lungo la cintura, che anteriormente ha la vece dell'alettone. Freni aerodinamici all'altezza dell'assale posteriore entrano in azione automaticamente, oltre una certa velocità. Interessante notare che monta gli sperimentali pneumatici triangolari ultima novità della Pirelli



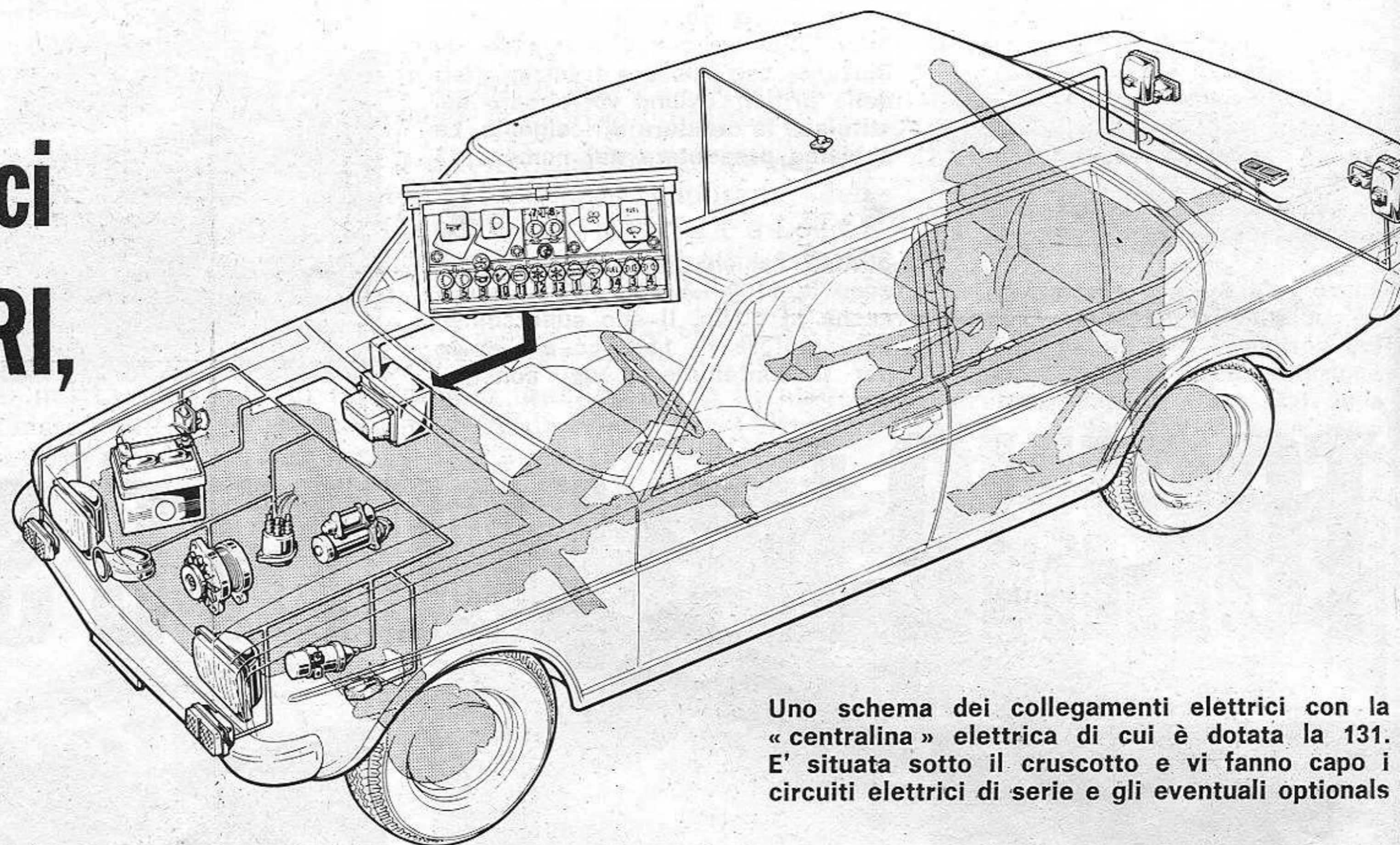
BERTONE. Dopo la Maserati Quattroporte II, di Parigi, Bertone propone un esemplare unico su meccanica Lamborghini Urraco, con un inedito 3 litri. L'ambizione è di rinnovare — se sarà prodotta — il successo ottenuto dalla Miura



MICHELOTTI. Color «argento luna» ecco la Ferrari spider realizzata da Michelotti per un cliente della americana NART di Chinetti. La vettura utilizza la meccanica della Daytona, ed è l'unico esemplare realizzato dal carrozziere torinese

QUALI SONO

i segreti tecnici della MIRAFIORI, la FIAT da piena affidabilità



Uno schema dei collegamenti elettrici con la «centralina» elettrica di cui è dotata la 131. E' situata sotto il cruscotto e vi fanno capo i circuiti elettrici di serie e gli eventuali optional

La centralina e il cobalto

TORINO - «L'automobile è stata CONTESTATA, STRUMENTALIZZATA, fatta oggetto di severi provvedimenti, vittima di una campagna psicologica oltre che fiscale, l'auto ha però dimostrato, e continuerà a dimostrare negli anni a venire, la propria validità come strumento di lavoro, di libertà, di indipendenza e di benessere individuale e collettivo».

Così dicono i massimi dirigenti FIAT quando si parla loro della crisi che attanaglia il mondo delle quattro ruote. E per dimostrare che non sono solo parole quelle che dicono, ma convinzioni reali, lanciano sul mercato una nuova gamma di vetture talmente completa, che nessun automobilista dovrebbe «sfuggire». Sono le undici vetture undici, due porte, quattro porte, normali e special, familiari, motori 1300 e 1600, della cosiddetta serie MIRAFIORI, per ora contraddistinta ancora da un numero («131»). Manca il motore diesel ma con un po' di pazienza, entro due anni ci sarà anche quello. La FIAT della nouvelle vague di utenza globale continueremo ad esaminarla anche in prossimi numeri, perché questa che costituisce una vera svolta tecnica va sviscerata a fondo. L'imperativo della nuova FIAT 131 è «l'affidabilità» intesa come robustezza, funzionalità, qualità, lunga durata e sicurezza. Perciò analizzeremo questa affidabilità che la FIAT offre agli acquirenti del nuovo modello.

MOTORE Impostazione classica, motore anteriore, trazione posteriore. Il motore davanti, «perché è l'asino che trascina il carretto», come direbbe Ferrari, offre ancora diversi pregi, fra i quali quello di poter alloggiare sotto il cofano gli accessori richiesti, (aria condizionata, dispositivi anti inquinamento — oltre al motore Diesel fra due anni — ed anche il cambio automatico trova il suo comodo posto).

Semplicità e robustezza nei due motori di 1300 e 1600 cc. Entrambi hanno in comune un monoblocco con cinque supporti di banco derivato dal motore 132. L'albero a cammes è unico ed è situato nel basamento, con la novità però del comando a cinghia dentata. La FIAT

che ha nove anni di esperienze su questo sistema è stata una delle prime Case ad adottare la cinghia dentata ed ha prodotto fino ad oggi 4.500.000 motori con questa soluzione. Quindi affidabilità assoluta.

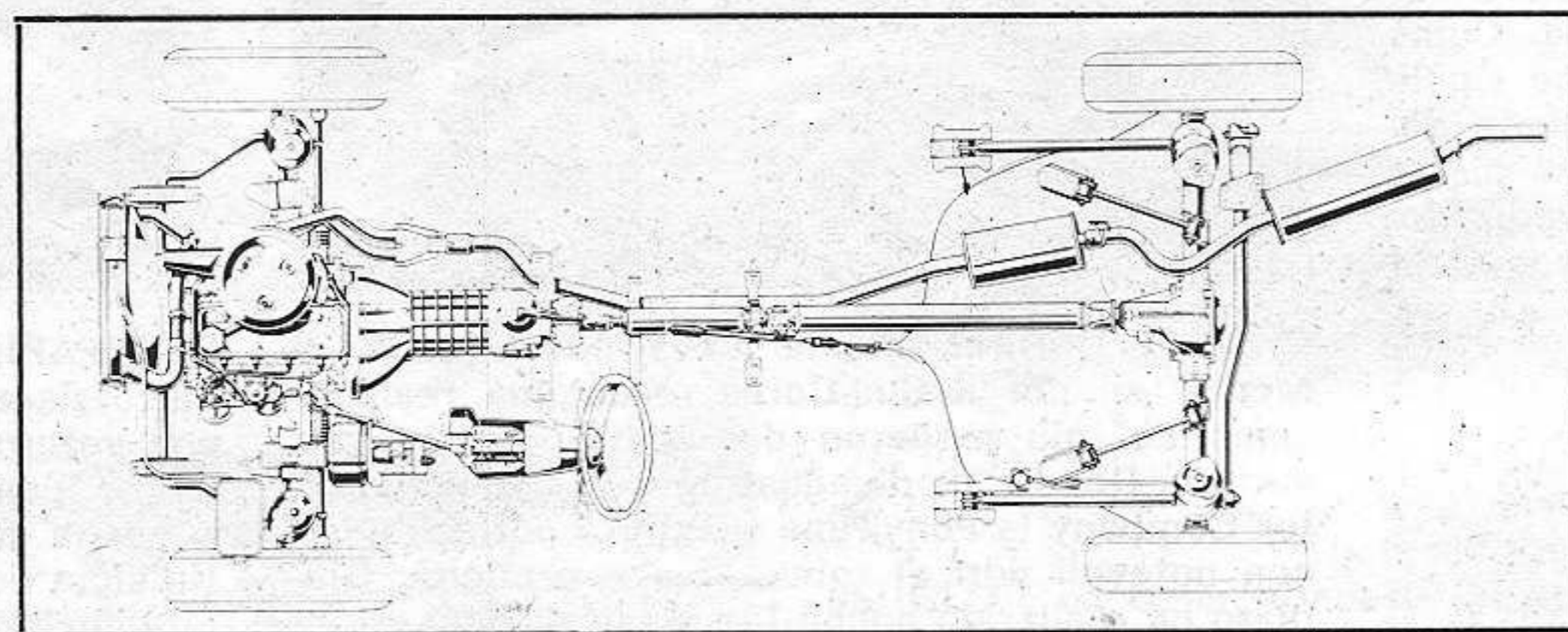
La testa cilindri di tutti e due i motori è in lega leggera con valvole inclinate parallele, quelle di scarico sono ricoperte di stellite, una lega di cobalto che aumenta la durata delle valvole.

Le due versioni della 131 hanno in

cronizzazione sono ricoperti di molibdeno, mentre uno speciale dispositivo a scatto impedisce il passaggio accidentale direttamente dalla quinta alla retromarcia. Per le sole versioni 1600 è disponibile un cambio automatico, il GMS con convertitore di coppia idrocinetico e cambio epicicloidale a tre velocità. Sempre per i modelli con motore di 1600 cc è possibile avere come optional il differenziale autobloccante.

corato alla scocca con quattro puntoni longitudinali ed una barra trasversale. Per le sospensioni sono state dunque scelte le soluzioni più sicure collaudate su milioni di autovetture FIAT.

FRENI Anche per essi soluzione supercollaudata per una affidabilità cieca: freni a disco anteriori, posteriori a tamburo con ganasce autocentranti e recupero automatico del gioco. L'impianto fre-



Vista in pianta degli organi meccanici della 131. Per l'avantreno, la Fiat ha scelto lo schema McPherson; posteriormente, troviamo un assale rigido

comune la corsa del motore che è di 71,5 mm. Varia il diametro dei cilindri che è di 76 mm sulla 1300 e di 84 sulla 1600. La 1300 ha un carburatore doppio corpo con apertura differenziata, così come la 1600. Il pregio comune dei due motori è l'elasticità: entrano in coppia a 3000 giri e raggiungono rispettivamente i 150 e i 160 kmh di velocità massima.

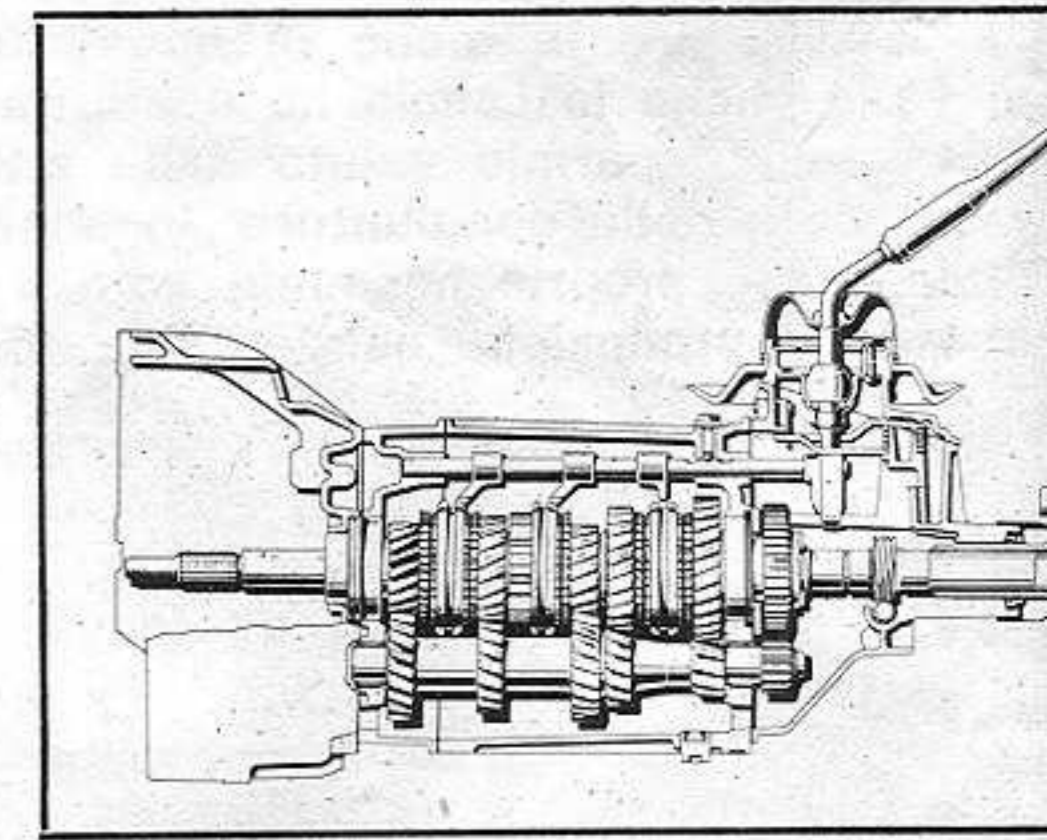
L'affidabilità del motore è confermata dalla prova «non stop»: 1000 ore al banco ad un regime di giri compreso fra il 70% e il 115% (fuorigiri) del regime di potenza massima.

TRASMISSIONE Il cambio è a quattro velocità di serie su tutte le macchine, mentre, come «optional», si ha la possibilità di un cambio completamente nuovo a cinque marce che è stato studiato con particolare riguardo alla robustezza, alla silenziosità e alla facilità di manovra. La quinta è di riposo con un rapporto 0,870:1, gli anelli di sin-

IMPIANTO ELETTRICO

E' il regno della «CENTRALINA», la nuova scatoletta che dà numerosi vantaggi sul piano dell'affidabilità dell'impianto elettrico. La «centralina di interconnessione» è per raggruppare tutti i teleruttori e le valvole fusibili nelle varie combinazioni richieste a seconda dell'allestimento della vettura. La centralina, molto compatta, è collocata all'interno dell'abitacolo contro la parete cruscotto, e permette di controllare fra l'altro a fine montaggio vettura tutto l'impianto elettrico con l'ausilio di apparecchiature elettroniche, mentre è schermata per non disturbare al passaggio della macchina gli schermi TV.

SOSPENSIONI Le sospensioni anteriori a ruote indipendenti sono di tipo McPherson con bracci oscillanti inferiori, montanti telescopici e barra stabilizzatrice. La sospensione posteriore è a ponte rigido an-



Questo è il cambio a 5 velocità ottenibile su richiesta nelle 131 1600

nante idraulico è a due circuiti indipendenti con servofreno. Un correttore regola la forza frenante sulle ruote posteriori. La regolazione del freno a mano si effettua con una vite collocata sotto la leva, nell'abitacolo.

STERZO Solo il pignone e cremagliera può dare una guida piacevole, sicura e non affaticante, e la 131 ha proprio questa soluzione, mentre sulle versioni SPECIAL la 131 Mirafiori ha anche la possibilità di regolare il volante in altezza. Direttamente dall'esperienza ESV (Experimental Safety Vehicle) il piantone dello sterzo è snodato con due giunti cardanici ed il suo supporto è fissato su una traversa indipendente che impediscono in caso di urti frontali che le eventuali deformazioni provochino l'arretramento del volante verso il conducente.

cev.

(1. continua)