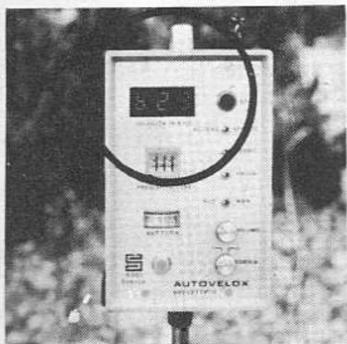


LEGGETE
SUBITO

888 kmh.
al radar!

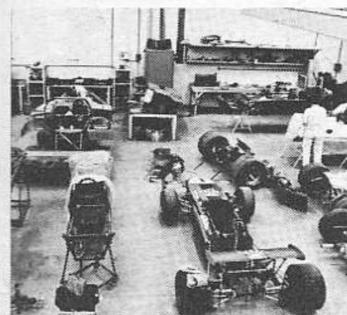


A PAGINA 9

Filosofia
del pilota
(di J. ICKX)

A PAGINA 10

Un'industria
da corsa



DA PAGINA 13

DOMENICA
SPRINT

48 POSTA
ESPRESSO

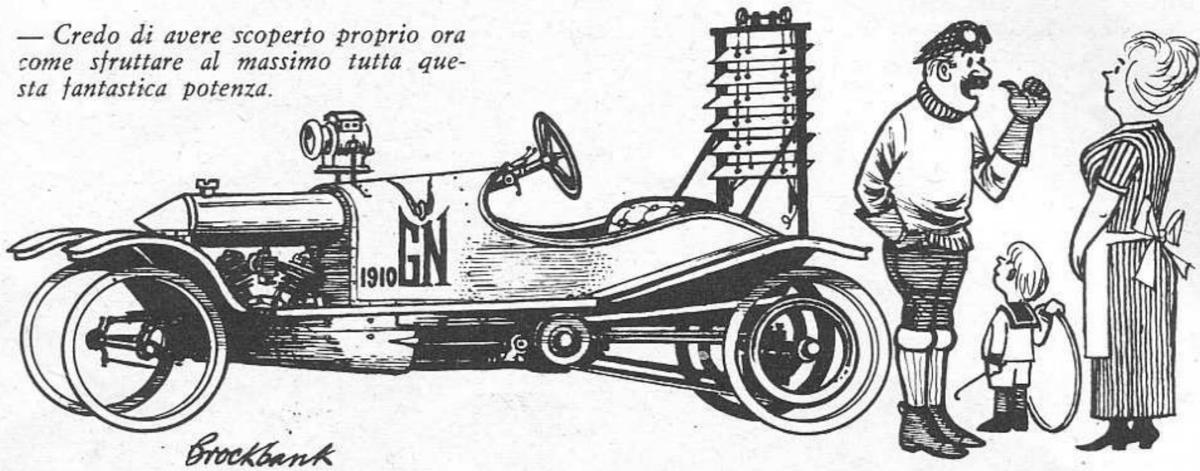
50 KARTING

62 TUTTE
SPRINT

66 COMPRA
VENDITA

Un'altra grande famiglia inglese scende in pista i Mc MILLAN come HESKETH

— Credo di avere scoperto proprio ora
come sfruttare al massimo tutta que-
sta fantastica potenza.



LONG BEACH come MONTECARLO

Non si può fare un circuito a New York nel Central Park perché il capo della Polizia non vuole? Bene, io lo farò in un altro posto. E vedrete che lo troverò, aveva detto un miliardario americano appassionato di corse (e anche di affari). Ve lo abbiamo raccontato in un numero passato. Ma non è il solo tanto convinto delle capacità promozionali dello sport automobilistico, in tema di turismo o altro. La F. 1 sta suscitando interesse negli USA e, pur di arrivare ai due Gran Premi nazionali negli USA (grazie alle sancite norme su questa possibilità in caso di Nazioni molto grandi) per un organizzatore di pista che getta la spugna ce n'è un altro che si fa avanti. Così accade nella zona di Los Angeles. Nel raggio di trenta-quaranta miglia ci sono già due piste ben note, nate con grosse ambizioni a suo tempo: Ontario è una, ma è andata fallita come società; poi c'è Riverside che annaspa e di corse all'europea non ha coraggio di organizzarne. Ciononostante, ecco che ti salta fuori un nuovo gruppo che, con l'appoggio della amministrazione comunale (repubblicana) della grande città USA, vuole lanciare un nuovo circuito. E, udite, udite, è un circuito « cittadino », precisamente nei viali residenziali — fronte mare — di Long Beach, la fascinosa spiaggia lanciata nei film hollywoodiani e nella letteratura Anni 20.

Quando alla CSI hanno sentito di questa proposta, hanno cominciato col dissuadere per lettera i promotori. Ma come — hanno detto, volete fare un circuito « cittadino » proprio di questi tempi e in Ame-

● Franco Lini è stato recentemente a Londra per un giro d'orizzonte pre '75. Dopo le notizie che avete già letto assicura anche che, dopo quella degli Hesketh, un'altra delle grandi famiglie inglesi si appresta ad entrare nel mondo delle corse, e quindi a dividere con Hesketh gli onori delle cronache mondane che gli inglesi seguono con molta attenzione quando si tratta di « grandi ». Si tratta dei MACMILLAN, molto noti nel campo editoriale e politico. L'iniziativa è partita da Adam Macmillan, secondogenito di Maurice Macmillan che è uno dei più grandi editori britannici, a sua volta figlio dell'ex Primo Ministro di Sua Maestà. Adam Macmillan, dopo qualche esperienza di corse in Formula Ford, aveva avuto un incidente in motocicletta, per cui per un paio d'anni aveva smesso di occuparsi di corse. Ora riprende, insieme con John Olding, che è proprietario di un garage. Hanno acquistato una Camaro gruppo uno, ed intendono dividerla: Olding correrà nel campionato nazionale, mentre Adam Macmillan la userà nelle gare del campionato delle scuderie. Adam Macmillan ha convinto suo fratello Alex, direttore generale della Macmillan edizioni, a fornire un aiuto finanziario, e così la macchina porterà i colori della casa editrice, blu con una grande M. L'iniziativa sportiva servirà anche al lancio dei cataloghi automobilistici McMillan.

rica? Ma non è possibile: costerebbe un occhio della testa solo per renderlo conforme alle regole attuali di sicurezza. Hanno risposto i signori di Los Angeles: voi mandate qualcuno a vedere prima; noi siamo disponibili per spendere 50 milioni in protezioni sicurezza per ogni corsa, perché le strade giuste le abbiamo. Venite a vedere prima di dire no.

Così hanno mandato l'ing. Bacciagaluppi, ispettore della sicurezza degli autodromi internazionali. Il nostro direttore di Monza ha visto (e strabuzzato gli occhi). Anzitutto ha visto le selve di torri del petrolio che incorniciano tutta la baia e che di sera sono ingentilite da luminarie come gli alberi maestri delle navi. Poi ha visto le strade di Long Beach, scelte per tracciare il percorso. Corrono tra i palazzi e le villette prospicienti il mare, ma intanto sono larghe una cinquantina di metri, quindi hai voglia a lasciare spazi liberi e poi in più a mettere guard-rails di protezione, reti e altre diavolerie oggi richieste. Gli animatori del progetto americano non hanno battuto ciglio. Loro non si tirano indietro per le protezioni più sicure possibili. Spazio ve n'è; voglia pure, soldi non ne parliamo... Non si tratta neppure di far paragoni con Montecarlo e il suo imbutto di guard-rails. Ci sono piste europee che non hanno certo tali requisiti e garanzie di spazio. Risultato: il progetto va avanti deciso. Il percorso è stato modificato in alcuni punti per garantire una velocità media di 160 all'ora. Il programma è di tenerlo a battesimo nel '75 e di ospitarvi la seconda prova mondiale USA (non più organizzata) nel 1976.

● « E' davvero un ragazzo in gamba. Nessuno sa i sacrifici che deve affrontare per correre. Il titolo di F. Italia l'ha meritato davvero. Se potessi trovare uno sponsor che mi desse modo di correre con una sport 2 litri, in gare di durata lo prenderei volentieri come partner! ». Si esprimeva così nei corridoi del convegno genovese, Duilio Truffo (su Brancatelli).

● Clay Regazzoni e Niki Lauda hanno affittato un villino insieme a St. Moritz per un dicembre (d'ossigenazione) sulla neve, in vista della ripresa mondiale '75.

● Se ne parlava già, e molti lo ritenevano certo, comunque soltanto ora è stato annunciato ufficialmente che l'anno prossimo BELTOISE sarà compagno di HUNT nella squadra HESKETH F. 1 (che ha rinunciato al motore ALFA per difficoltà di telaio).

● I frutti di una Operazione sbagliata. « ...per il 75 chiederò (alla CSAI), oltre alla macchina completa, 30 milioni per la stagione e in caso affermativo MI IMPEGNO A PARTIRE SEMPRE NELLE PRIME DUE FILE IN OGNI GARA ». L'avete letta certo questa frase così decisa. Era la conclusione dell'intervista-j'accuse di Maurizio Flammini, il deluso azzurrino F. 2, al nostro Buzzonetti. Una frase che mi ero ripromesso di chiosare, per la incredibilità (e la drammaticità) dell'impegno in essa espresso. Cosa vuol dire « garantire »? Come può Maurizio essere persino così convinto quando esprime un impegno del genere? E sono soddisfatti alla CSAI a quale punto rischiano di aver portato un giovane (e deluso) giovane pilota, fatto passare dal protezionismo più smaccato all'abbandono totale?

● L'obiettivo della Coppa Renault in Italia, articolata in 10 corse nel '75, è in vista di un programma agonistico europeo unificato della Renault nel '76.

● A proposito di avarie '74 delle monoposto-cavallino, l'ultima giustificazione a proposito di molle (che si rompono sempre per fuorigiri a quanto dicono i meccanici normali) è naturalmente che si sono spezzate per difetto di materiale. « In 14 GP ne abbiamo consumate 6000 — dicono i tecnici di Maranello — e non c'è da stupire se cinque o sei sono difettose... » (guarda caso nelle corse più impegnative, quando i motori sono stati più sollecitati: per il caldo ecc.).

● La Federmoto farà entrare l'AICA (associazione degli autodromi italiani) in un suo organismo che si occupa della sicurezza e organizzazione.

● A proposito di Convegno AICA. Moruzzi, intervenendo per l'AC Bologna (Imola) ha detto: « L'anno prossimo dobbiamo mettere in rotazione le prove mondiali ».

● Se si dovessero applicare oggi le « disposizioni della CSI » in tema di servizio medico nelle gare internazionali, solo di infermieri ne sarebbero stati necessari 11.760 per la Mille Miglia e 542 per una Targa Florio sul vecchio percorso.

● L'ing. Bacciagaluppi, con buona pace dei maggiori CSAI e ACI, rimane sempre in posizioni di vertice alla CSI. Da vicepresidente dell'associazione internazionale circuiti permanenti, è entrato nell'esecutivo della commissione F.I.A.

● La CSAI rinoverà un incontro con i piloti italiani che hanno corso in F. 2, per varare il nuovo « Piano » non esclusivo per due azzurri. Si dà il caso, però, che l'unico pilota non chiamato alle riunioni sia proprio quel Gabriele Serblin che, a detta delle prestazioni e dei tecnici stranieri, è di gran lunga il migliore delle nostre speranze. Non merita « aiuti ».

Marcellino



DOVE

corriamo domenica



NOVEMBRE

Le corse in calendario dal 22-11 al 7 dicembre in Italia e all'estero

DATA CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
Tutti i sabati e domeniche Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	
22-23 Star Rally	Olanda			●●●	Rally	
23-24 Victory 200 Km del Fuji	Giappone			●●● GT4, S, C2	Velocità in circuito	
23-24 Rally di Catalogna	Spagna			●●●	Rally	
24 Gran National 500	Stati Uniti	Circuito di Ontario di km. 4,023		●●●	Velocità in circuito	
24 3 Ore di Lorenzo Marques	Portogallo			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2	Velocità in circuito	
24 Criterium delle Cevennes	Francia			●●●	Rally	
27-1 Giro del Portogallo	Portogallo			●●●	Rally	
29-1 Rally Drie Zustersteden	Belgio			●●●	Rally	
30 Welcome 3 Ore Endurance	Sud Africa			●●● T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
30 Coppa Liburna	AC Livorno	Part. Livorno - Darsena Vecchia Arr. località Gabbro Livorno - Darsena Vecchia	ore 22 (30) ore 4 (1) ore 12,45 (1)	● TRN	Rally	Polese (Alpine Renault)
30-1 Gara di chiusura a Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim di km 6,789		●●● T1, T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	
30-1 Tour de Corse	Francia			●●● Camp. mondiale Marche Rally	Rally	Nicolas-Mahe (Alpine Ren.)

DICEMBRE

1 Corsa a Calder	Australia			●●●	Velocità in circuito	
2 Corsa a Interlagos	Brasile	Circuito di Interlagos di km 7,960		●●● T2	Velocità in circuito	
7-8 Corsa a Manfield	Australia			●●●	Velocità in circuito	
7-8 Rally Costa del Sol	Spagna			●●●	Rally	Pradera-Komjn (Seat 124 1600 gr. 5)
7-8 Goodyear Kocaeli Rally	Turchia			●●●	Rally	

LEGENDA: ●●● = internazionale; ●● = nazionale a part. str.; ● = naz.; □ = « chiusa »

DOVE NON CORRIAMO DOMENICA

18 novembre: CORSA A GOLANIA - annullata ● 18 novembre: CORSA A RUA-PUNA PARK - annullata ● 23-24 novembre: IV GIRO VALLI IMPERIESI - annullato ● 24 novembre: CORSA A INTERLAGOS - annullata.



TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

Per avere le ultime notizie, fate lo 051/46.52.54 di Bologna e vi risponderà TELESPRINT. Non dovete porre domande: la speciale segreteria ha inserite in automatico tutte le notizie a disposizione al momento della vostra telefonata. Le notizie verranno rinnovate col passare delle ore. Potete telefonare a qualsiasi ora del giorno e della notte, naturalmente nei giorni delle corse (sabato e domenica). TELESPRINT, la rubrica di tutte le corse minuto per minuto, è un servizio per i lettori di AUTOSPRINT.



Una delle ragioni chiave della vendita diminuita di auto è la difficoltà di acquistare a cambiali



E' diventata un lusso a RATE l'AUTO

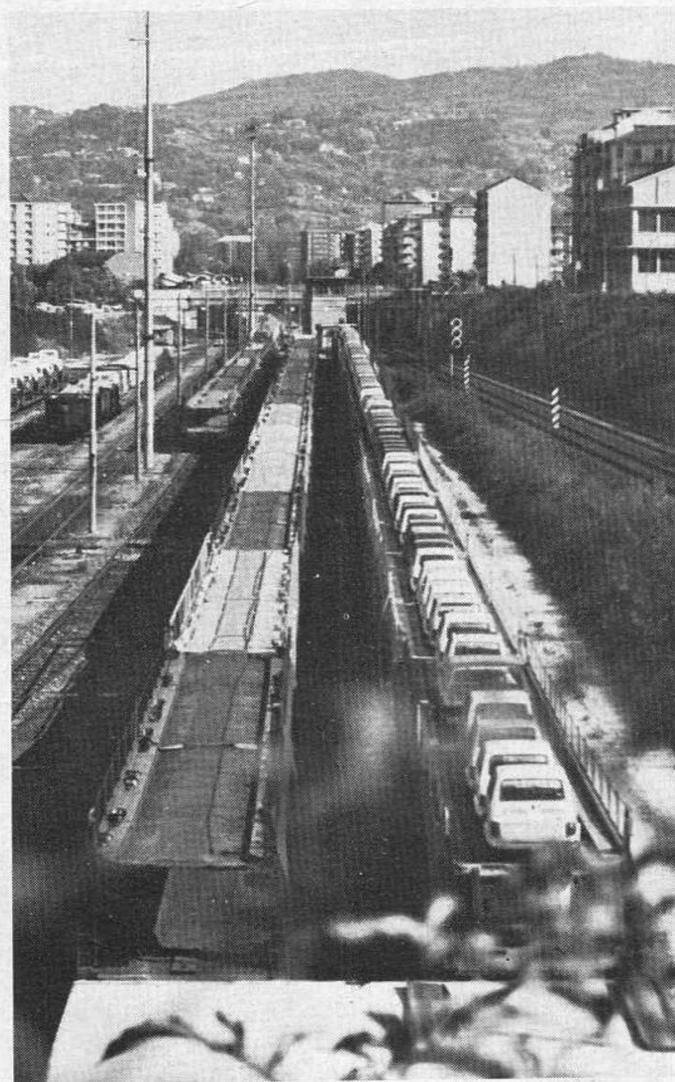
Tra le speranze di Torino (in un futuro migliore) e il cocciuto atteggiamento dei Sindacati nel qualificare con realismo la crisi dell'auto e delle sue ragioni, c'è un bel solo. Comunque che crisi ci sia, nemmeno i contestatori (pochi) della cassa integrazione, nessuno più lo nega. Anche il facile ritornello della « colpa al petrolio » ha perso la sua efficacia, specie ora che i bravissimi uomini di Governo hanno dovuto scoprire che far diminuire il consumo di benzina significava mettere in crisi la produzione di olio combustibile, che non è a monte ma a valle della raffinazione della benzina.

A parte tutti gli speciosi balzelli, fiscali e verbali, certamente i rincari per gli aumenti delle materie prime e dei costi di mano d'opera hanno decisamente contribuito a drammatizzare la crisi dell'auto, nelle sue dimensioni anche internazionali.

Ma la crisi economica mondiale, non deve far dimenticare che in Italia oltre allo spauracchio di un disastroso bilancio dei nostri conti con l'estero, la classe politica, ha finito per dare un colpo decisivo all'industria automobilistica con le varie punizioni fiscali inventate alla Bava Beccaris. Finché non è arrivata a mordersi la coda, con la dimostrazione che i danni provocati dagli aumenti della benzina sono diventati superiori ai risparmi (mancati). Si fa strada l'idea, adesso di ribassare la benzina per aumentarne i consumi e produrre così il gasolio necessario al riscaldamento e alle industrie. Il gasolio che è un sottoprodotto del petrolio lo si ottiene raffinando il medesimo, ma dove depositare il raffinato, cioè la benzina, se i depositi all'estero e in Italia sono colmi? Non lo sapevano i nostri governanti...

Dopo questo preambolo panoramico entriamo nel tema di questa analisi-«punto»: la crisi commerciale dell'auto esiste e sarà lunga. Quanto durerà? Un anno, due? C'è chi parla di speranze per il '76, chi si allunga al 1980. Tutto dipende in realtà dalla politica che verrà attuata. Una cosa è certa, occorrerà infondere di nuovo fiducia; in garanzia e volontà di lavoro; solo così si potrà riavere un'industria automobilistica efficiente ed efficace per la società. Difficile sarà comunque il ritorno ai livelli commerciali pre-crisi e ciò sarà ostacolato da un argomento principe; **l'inflazione.**

Il costo del danaro è salito alle stelle dopo che le banche hanno attuato le decisioni prese in alto di sospendere prestiti e mutui a lunga scadenza; con ciò si voleva tentare un fermo all'inflazione, ma ora ci si accorge che non si è tappato un buco, ma



Nonostante i provvedimenti, le auto rigurgitano dai parcheggi. Ora non si sa più dove metterle, sono pieni anche i carri ferroviari. 3.200.000 persone sono legate al mondo dell'auto in Italia

addirittura se ne è aperto un altro: il ristagno degli investimenti e la crisi di tante piccole industrie e dell'artigianato.

Le banche strizzano l'occhio ai piccoli risparmiatori offrendo loro tassi di interesse notevoli. E' ormai facile ottenere il 10 per cento su piccoli depositi anche in C/C, e per almeno quaranta milioni, si può ottenere anche il 18 per cento. Si tratta di percentuali notevoli, se si considera che nessuna attività (pulita) supera il 10 per cento di remunerazione. Ma proprio questo allettante invito fatto dalle banche ai piccoli risparmiatori è poi fra le cause del ristagno delle vendite delle auto e della crisi generale che coinvolge un po' tutto il mondo commerciale ed industriale.

Se una banca offre fino al 18 per cento di interessi a sua volta cosa deve chiedere per un prestito? E' una catena e chi ne paga le conseguenze è sempre chi acquista, nel nostro caso il futuro automobilista o chi vorrebbe o peggio fosse costretto a cambiare auto. Ormai auto con prezzo di listino al di

sotto dei due milioni se ne contano poche e per lo più si tratta di vetture utilitarie. Si ritorna all'acquisto rateale, diciamo si ritorna, perché forse non molti sanno che la maggior parte delle vendite di vetture utilitarie prima della grande crisi avvenivano con pagamenti in contanti. Ma comprare a rate non è stato mai tanto oneroso come al momento attuale: un finanziamento per l'acquisto di un'auto può costare anche il 30 per cento.

A parte una società finanziaria legata alla Fiat, il costo di un finanziamento automobilistico ora parte da un minimo del 25 per cento per superare a volte anche il 30. Premesso ciò, è facilmente intuibile che quanto esposto ha notevolmente contribuito a bloccare le vendite, soprattutto quando non ci sono quelle garanzie e quella fiducia per ciò che concerne il futuro fiscale dell'auto. Praticamente è diventato insopportabile l'onere da accollarsi per l'acquisto di una vettura: oggi con 500.000 lire di anticipo acquistare una vettura da 2.000.000 con pagamento rateale a 30 mesi significa praticamente raddoppiare il costo.

Sino ad un paio di anni fa con anticipo di 500.000 e una rateazione a 30 mesi, con effetti di 40 o 50 mila lire, era possibile acquistare una vettura di media cilindrata. Oggi si deve disporre di un minimo di un milione in contanti per non appesantire il bilancio mensile di una rata vicina alle 100.000 lire. I conti sono presto fatti: **100.000 la cambiale, 60.000 di benzina, tasse, assicurazione ecc. ed eccoci già a 160.000 mensili.** (Gli stipendi medi li conoscono tutti!)

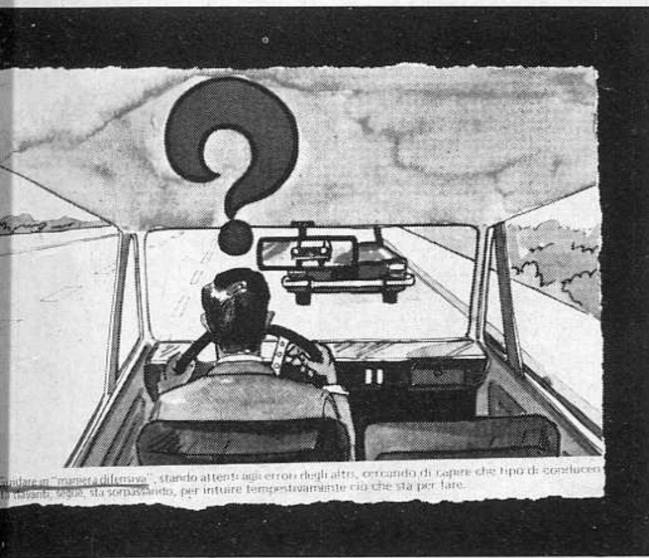
Questi dati non abbisognano di commenti. Fermo il settore auto, va risentendo della crisi anche quello del veicolo commerciale. Le ragioni sono praticamente le stesse: svalutazione e mancanza di danaro liquido. Le grandi industrie cercano di contenere le spese e gli investimenti, « consigliate » anche dalle non rose previsioni delle loro vendite.

Come si è visto le previsioni non sono certo ottimistiche anche se gli uomini chiave delle case automobilistiche ostentano una certa fiducia forse per non allarmare il pubblico e non perdere anche quella fetta di mercato che è rimasta. Ma la cassa integrazione è una realtà che prende sempre più consistenza. Ed è proprio questa realtà che forse farà rivedere una certa politica, una linea di conduzione che ha gettato bocconi l'industria dell'automobile, un'industria che sino a poco tempo fa ci ha pur permesso il miracolo economico, con buona pace di tanti analizzatori di questo fenomeno.

DIFENDIAMOCI dal Ministero delle (auto)STRADE

In un pieghevole a cura del Ministero (socialista) dei Lavori Pubblici, che viene distribuito ai caselli delle autostrade del gruppo IRI, si suggeriscono alcune norme elementari di comportamento. Tra i disegni esplicativi ve n'è uno che anticipa un nuovo curioso modo di andare in automobile: «GUIDARE IN DIFESA». Dalla crisi dei goi nel campionato di calcio sconvolto dalle tattiche difensivistiche eccoci al «catenaccio» in autostrada! Perché gli automobilisti sono sempre i destinatari di tutti i comportamenti facendone i responsabili di tutte le negatività? Come fa, di contro, il Ministero per garantire da parte dei gerenti di strade ed autostrade che non ci sia persino disprezzo nel tener conto delle esigenze di chi percorre nastri d'asfalto, specialmente di quelli a pagamento?

Nel recente «ponte di inizio novembre», giovedì 31 ottobre, puntualmente l'Autostrada del Sole nel tratto Piacenza-Bologna è rimasta bloccata per ore ed ore da una marea di auto che andavano in tre quattro file a passo d'uomo. Nessun incidente, solo e sempre lavori in corso, riproposti proprio in occasione delle festività. Noi stessi abbiamo impiegato da Piacenza a Bologna (sono poco più di 100 km) la bellezza di sei ore!!! Abbiamo assistito a scene allucinanti, macchine che hanno preso fuoco, motori che bollivano, bambini piangenti in braccio alle mamme a lato della strada ecc.. Nessuno ai caselli che avvisasse, neppure l'ombra di una macchina della Polizia Stradale, solo una fiaccola accesa su una macchina grigioverde sotto un ponte dopo Piacenza... Nessun milite che ti facesse un segno, nulla: 500 metri dopo eri in colonna fino a Bologna!



«Guidare in difesa» (da chi?)



In alto, una vignetta tratta dal depliant diffuso dal Ministero dei Lavori Pubblici. Qui sopra, l'autostrada durante il «ponte» dei primi di novembre

INCHIESTA NAZIONALE: L'AUTOMOBILISTA IN AUTOSTRADA.

Ministero dei Lavori Pubblici
Ispettorato generale circolazione e traffico
Via Nizza 152 - Roma.

Rispondete bene a questo REFERENDUM «strisciante»

• Un cartoncino verde, munito anche di biro, viene consegnato agli utenti autostradali al loro ingresso nelle autostrade IRI. E' una inchiesta «strisciante» del Ministero dei Lavori Pubblici, su argomenti vari di carattere automobilistico. Fra gli altri desideriamo segnalare ai nostri lettori due domande. La prima dice: «**Quale limite di velocità massima ritenete più giusto?**» L'attuale (120 kmh), uno più alto, o limiti diversi? A parte la considerazione che, come hanno sentenziato i pretori di Imola e di Poggibonsi, i limiti sono «fuorilegge», non vorremmo che con questa trovata si tentasse di arrivare al limite di velocità per legge, con la scusa che... è stato chiesto agli utenti. Quindi invitiamo i nostri lettori a votare, (bene) onde evitare sorprese.

Documentiamo l'inapplicabilità del controllo RADAR

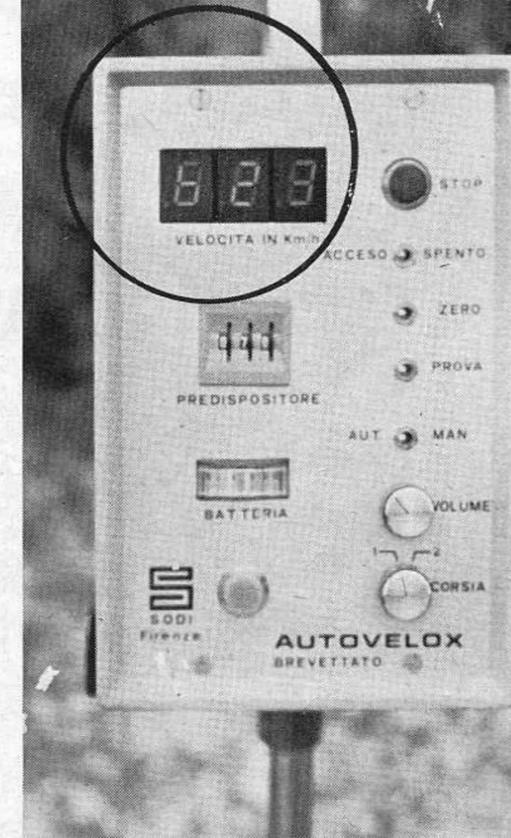
Una bicicletta ad 888 all'ora!



Sopra e sotto, l'apparecchiatura per rilevare la velocità. A destra, leggete bene: 888 sono i kmh rilevati per la velocità di una bicicletta!



• La scena è ormai la solita, un rettilineo, due fili per terra a due metri uno dall'altro, cinquecento metri più avanti ben nascosti due agenti della stradale, (o dei vigili urbani), che con il rilevatore di velocità elettronico, multano chi supera i limiti di velocità. Il codice parla chiaro, dice «PREVENIRE» non reprimere: allora c'è da chiedersi anzitutto perché gli agenti non stiano ben in vista ad evitare con la loro presenza possibili incidenti, (ma forse interessa di più la pena pecuniaria...). Ci siamo fermati a controllare uno di questi nuovi rilevatori di velocità (non ammessi ancora però dalla prova giudiziale). Ci hanno spiegato che era tarato per una velocità di 70 kmh in un punto dove, per legge, si doveva andare a non più di 50 kmh. («Ad evitare contestazioni...» ci hanno precisato). Molti automobilisti già caduti nella trappola alla vista dei due fili stesi in terra frenavano bruscamente, con il pericolo di essere tamponati da chi stava dietro di loro. Abbiamo voluto controllare con la nostra auto la veridicità dell'aggeggio. A 110 kmh del nostro contachilometri il milite ha rilevato 125, a 90 ha rilevato 75. Allora? Così siamo arrivati al grottesco. E' passata una tranquilla signora in bicicletta. Sul radar è risultata che non solo andava più forte di Merckx, Coppi e Bartali messi assieme, ma addirittura di un jet (in velocità-austerità): il rilevatore ha sentenziato che la signora andava a 888 kmh. Gli agenti, bontà loro, non l'hanno multata!!!... Vogliamo proprio continuare con questi sistemi?



V8/Blog Sca

Leggete il
GUERIN
SPORTIVO

Il grande settimanale sportivo

Con lo stesso formato di Autosprint e stampato in roto-offset su 68 pagine in bianco e nero e a colori. Le polemiche, i retroscena, gli scandali, la politica di tutto il calcio italiano raccontati dalle firme più prestigiose.

GIANNI BRERA commenta il campionato di calcio.

ALDO GIORDANI cura 12 pagine di basket

E inoltre boxe, ciclismo, atletica, tennis, auto, ippica, rugby, nautica.

Una formula nuova per un settimanale «nuovo» in tutte le edicole ogni mercoledì

GUERIN
SPORTIVO

L'UNICA RIVISTA SETTIMANALE INTERAMENTE DEDICATA AL CALCIO, AL BASKET E AGLI ALTRI SPORT MAGGIORI

Mi divertivo l'altro giorno a leggere il «Corriere dei lettori» di «Motoring News». Riferiva il litigio (perché non si può proprio parlare di discussione) che oppone i sostenitori di NIKI LAUDA (nove «pole-positions» nel 1974) e quelli di RONNIE PETERSON (tre vittorie «impossibili») per l'attribuzione del tutto ufficiale, ma non per questo meno universale, del titolo di «Pilota più rapido del momento». Ecco un tema sul quale mi guarderò bene dal prendere posizione. Se lo evoco adesso, è per dire quanto ho apprezzato questo saggio pensiero di un londinese di nome D. Baxter che, da parte sua, rifiutava di dare una sentenza. «Se tutti i piloti corressero per la stessa marca, la corsa potrebbe dimostrare chi è il più rapido e il più intelligente dei conduttori, ma questa perderebbe il fascino che la fa quello che è».



L'happening del PILOTA

Questo osservatore ha ben capito che il pubblico si interessa ben di più al carattere emotivo delle sorprese e degli sconvolgimenti che alla conferma monotona di una gerarchia stabilita, e che la loro incertezza, tutta particolare in materia di scala di valori, è un'attrattiva magnetica degli sport meccanici.

Da dove viene quest'incertezza? Dal fatto che chiamiamo (per semplificare in modo indispensabile) con un solo ed unico nome che sarà, secondo le nostre preoccupazioni, quello di un costruttore o quello di un pilota, l'insieme, indissociabile nelle sue manifestazioni, ma tuttavia temporaneo, di un pilota, di una vettura, di un motore, di un gruppo di pneumatici, senza dimenticare tutti coloro che contribuiscono, tanto nei preparativi quanto durante la corsa, alla preparazione o allo svolgimento della loro prestazione comune.

Stando così le cose, tutt'al più si può stabilire che dietro al volante di una vettura «A» con motore «B» e pneumatici «C» il tale è migliore dell'altro al volante di una vettura «D», con motore «E» e pneumatici «F». Ma quale che sia la nostra oggettività e la giustezza della nostra visione, non potremo mai avvicinarci alla certezza. Cosa che lascia posto a tutte le sorprese.

A tutte le rivelazioni, a tutti i movimenti di cui il pubblico è ghiotto, poiché l'insieme d'uomo e materiale al quale diamo il nome di pilota, varia talvolta di corsa in corsa e, in ogni caso, da una stagione all'altra.

Perché le combinazioni cambiano così? Lo fanno, da una parte, per la spinta degli avvenimenti che decidono al posto degli uomini, e, dall'altra, per la permanente azione del bisogno di fare meglio, proprio quando un proverbio secolare dice che il meglio è nemico del bene.

Se il meglio è nemico del be-

ne, a titolo di elemento non ancora materializzato, diventa inevitabilmente l'oggetto di una scommessa. Si tratta senza dubbio di una scommessa meditata, ma in materia di prospettiva, né la conoscenza esatta né la riflessione giudiziosa sono sufficienti. Essa comprende sempre un elemento inevitabile d'incertezza nella misura in cui la futura combinazione vincente dipenderà anche dal corso incontrollabile degli eventi.

Nel momento del contratto, il costruttore scommette sul pilota e il pilota sul costruttore, ed entrambi scommettono sulla vettura che non esiste ancora, su motori che saranno più o meno buoni, su pneumatici che saranno più o meno ben scelti, senza dimenticare la coesione e l'efficacia della squadra di meccanici che potrà essere riunita. Ma qualche mese più tardi, i valori reali di ogni elemento della combinazione si sostituiranno ai valori supposti. E vi si aggiungerà ancora il fattore imprevedibile del mutuo adattamento degli uomini e quello dell'adattamento del pilota alla vettura. Poco importa che sia il fatto del caso o del non-caso, ma per gli interessati, c'è sempre un fattore di fortuna o sfortuna del risultato della combinazione, per il solo fatto che questo risultato dipende solo molto parzialmente da ciascuno di loro.

Così, in piani meglio stabiliti non sfuggono alla legge, favorevole o no, dell'«Happening». Se questa legge appaga il pubblico, essa rende anche molto amara la pratica degli sport meccanici.

Ma in verità, questa stessa amarezza è il pregio di questa pratica, innanzitutto perché essa prepara alla vita di cui è l'immagine, ma anche e soprattutto perché vivere, vuol dire provare dei sentimenti, e che è permesso di pensare che il cattivo si sente di più e meglio del buono.

Jacky Ickx



ROBIN HERD



Sopra, l'ingresso della March, a Bicester. Sotto, l'interno della « factory », rigurgitante di lavoro. La March pensa di vendere circa 140 macchine



MAX MOSLEY

120 vetture da competizione da vendere nel '75 per 2 MILIARDI

Un'industria da corsa



BICESTER - Anche se il leggendario barone De Coubertine non ne aveva mai fatto cenno, era sempre stato implicito che quello automobilistico, attività fondamentalmente costosa, fosse uno sport dove per tutti, piloti e costruttori, nelle tabelle di bilancio alla voce « avere » ci fosse molto in gloria e poco in soldi ed alla voce « dare » esattamente il contrario. L'arrivo degli « sponsor » ed ovviamente il sempre maggior risalto agonistico e spettacolare delle corse in automobile, ha recentemente rovesciato questi principi. I vari Fangio, Stewart, Fittipaldi, sono gli esempi più immediati di come con le corse sia oggi possibile anche arricchirsi. Tyrrell, McLaren, Chapman ed in genere tutti i manager delle squadre di « F. 1 » possono poi dimostrare che il periodo d'oro attuale non è una caratteristica precipua dei piloti.

Un affare per tutti

Tuttavia se bene o male le corse sono un « business » per tutti, compreso Ferrari, che del passivo del reparto corse, rientra con l'appoggio della Fiat e con la promozione pubblicitaria delle sue vetture di serie, un nuovo fenomeno si sta ora verificando in Inghilterra. Cioè quello di fare i soldi non solo con l'attività sportiva, ma anche costruendo le macchine per l'attività sportiva altrui. Il merito di aver intuito questa possibilità va certo al grande Jack Brabham, ma oggi in tutto il mondo la palma del primato va certo alla « March Engineering ».

Creata nel 1969, la March a soli cinque anni di distanza dalla sua nascita, è oggi una vera e propria industria dell'automobi-

le da competizione. Addirittura considerata la natura di un prodotto così particolare esaminando le cifre dei programmi passati e futuri della Casa, si può parlare di industria per la costruzione « in serie », di vetture da corsa, e che quel che più conta, vetture vincenti.

Siamo andati a Bicester per vedere da vicino come nel giro di pochi anni tutto ciò sia potuto succedere, e quali possono essere gli sviluppi futuri di una attività tanto inconsueta in un mondo avvilupato dalla crisi economica e soprattutto decisamente puntato verso una politica antiauto. Localizzata a Bicester, un paesino, ad una novantina di chilometri da Londra, in direzione di Silverstone, la March attualmente occupa in tutto due capannoni. E' già previsto però l'insediamento delle attività puramente corsaiole in un terzo capannone adiacente a quelli esistenti. In tutto tra operai, impiegati e dirigenti, vi lavorano una novantina di persone.

Al vertice della gerarchia ci sono i due soci e proprietari Robin Herd e Max Mosley, come dire il « braccio » e la « mente ». In quanto Herd si occupa di tutte le questioni progettistiche mentre Mosley di quelle amministrative e commerciali. Al loro fianco vi è poi come direttore marketing l'italiano Sandro Angerli, e il pilota di F. E., Dave Reeves come direttore della produzione, l'ing. Martin Walters (ex uomo Cosworth) come direttore dello sviluppo, e Ree Wardell come direttore dell'assistenza tecnica e del reparto prove. Walters e Wardell, assunti di recente, hanno tra l'altro il com-

Tito Zogli

CONTINUAZIONE DA PAG. 13

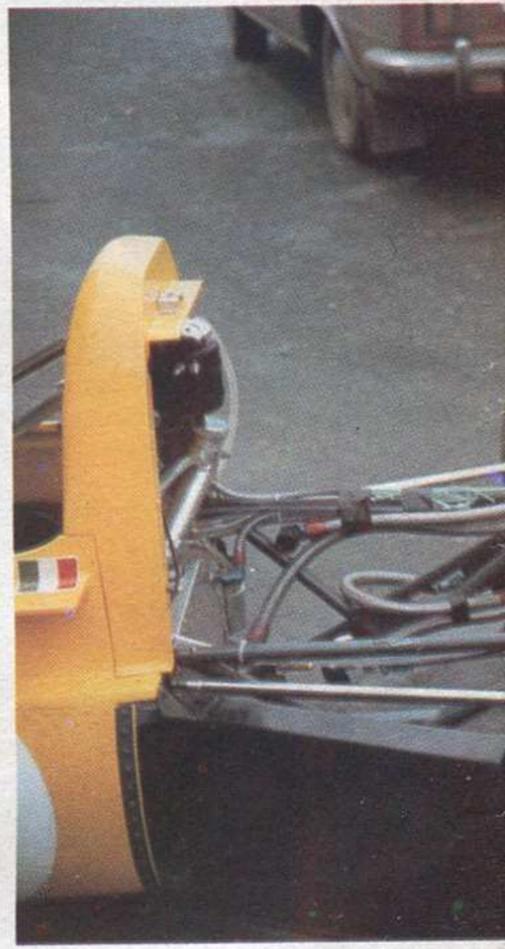
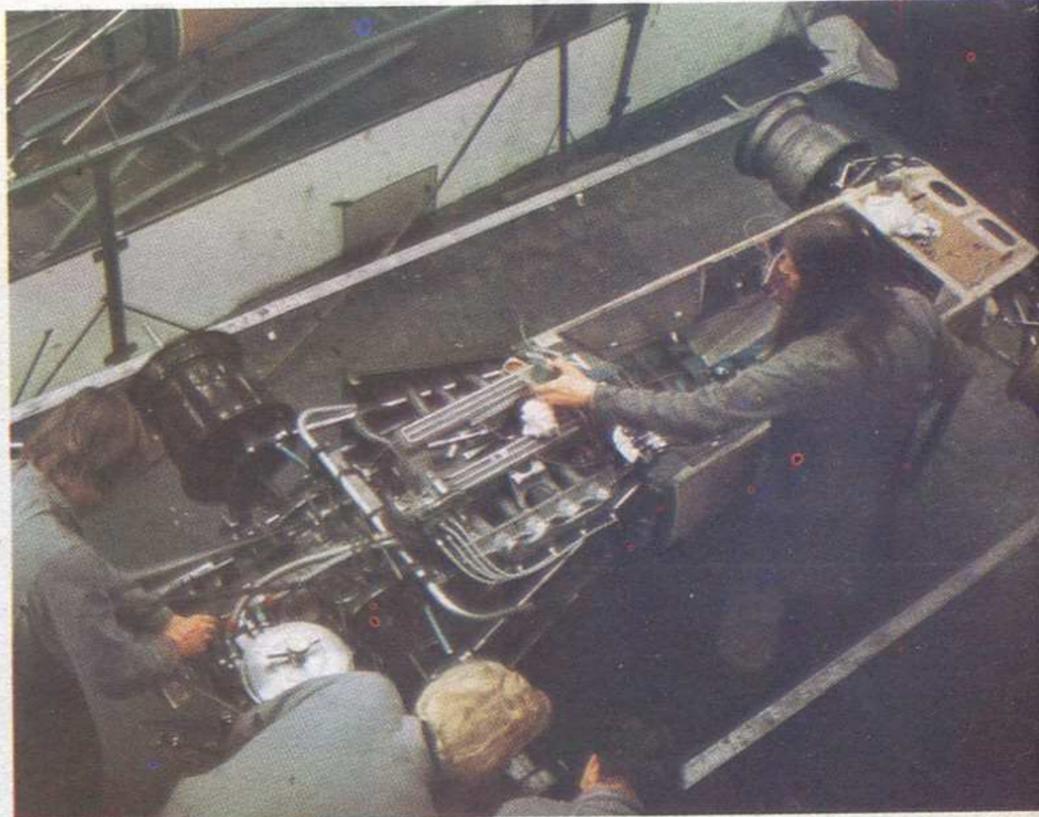
pito con i loro reparti di seguire la clientela sia come assistenza in officina sia come assistenza diretta alle corse.

Il bilancio del 1974, chiusosi con la vendita di cento vetture, suddivise in 2 F. 1, 30 F. 2, 20 F. Atlantic, 15 Sport e 2 F. 5000, dovrebbero toccare secondo le previsioni nel 1975 la cifra record di 120 vetture (articolate in 4 F. 1, 30 F. 2, 25 F. Atlantic, 40 F. 3, 20 Sport e 20 F. Renault) per un fatturato di circa due miliardi di lire.

Per far fronte a tutte le richieste si è curato lo sviluppo di una rete di concessionari, i quali a loro volta si avvalgono di sub-concessionari regionali, tutti in grado di assistere oltreché vendere le monoposto March

di Barcellona, che le vetture ufficiali erano già completamente differenti da quelle in loro possesso.

«Un errore — dicono ora a Bicester — ma allora nemmeno noi pensavamo di trovarci nella situazione di dover vincere a tutti i costi un campionato e nello stesso tempo di dover accontentare un numero così elevato di clienti». Quindi per il futuro la casa ha già predisposto delle vetture completamente nuove, nelle «Formule» dove più era necessario, come ad esempio la «F. W» e la «Sport», e rinnovato le altre dove la March dovrebbe essere ancora la dominatrice come ad esempio la «F. 3». Per poter ottenere però il soddisfacimento del duplice traguardo di vincere i vari campionati e nello stesso tempo acconten-



come è il caso della «Trivellato Racing» di Vicenza per l'Italia, che nel 1975 sarà affiancata dai preparatori di «F. 3», come Pavanello o Genovese. Concessionari March si trovano in Giappone, Stati Uniti, Svezia, Germania e Francia, dove la «Toralba» di recente creata da Jacques Brussels e Jean Pierre Paoli, tratterà esclusivamente le «F. Renault», di cui ne ha già vendute sulla carta ben 15 esemplari.

La filosofia di Herd e Mosley

Per la costruzione e l'assemblaggio di questo numero incredibile di monoposto, Robin Herd e Max Mosley hanno sviluppato una loro filosofia tecnica ed amministrativa. Il cardine è soprattutto quello di non ripetere nel 1975 l'esperienza del 1974, quando ad esempio i clienti della «F. W» scoprirono alla prima gara

tare al massimo la clientela, Herd ha cercato di dare vita a monoposto che oltre alla competitività rispondessero anche ai concetti di sicurezza, facilità di guida e soprattutto facilità di messa a punto. Secondo Herd con la nuova «752» come con la Sport o la «753» qualsiasi pilota, guidato dai consigli di Walters e Wardell, dovrebbe essere in grado fin dalla prima gara di ripetere l'exploit del 1974 di Lafitte, che riuscì a mettere a punto la sua March «742» privata, fino a minacciare le vetture ufficiali di Stuck e Depailler.

Sbaglia però chi crede che in questo giro di soldi e di lavoro Mosley ed Herd abbiano perso l'entusiasmo e la passione, per divenire nient'altro che dei dirigenti abili solo a vendere e a guadagnare. Basta sentire Herd illustrare il problema della sicurezza delle sue monoposto per convincersene. Per Robin sul piano tecnico, come per Mosley sul

Già nel 1970, nonostante la «giovinchezza» della March, i capannoni di Bicester stavano già stretti in rapporto all'attività in continuo progresso. Ora alla March si sono decisi ad allargarsi, in vista anche dell'intenso programma per il 1975

piano commerciale, le corse devono essere un'occasione di spettacolo, di agonismo, di divertimento, e non solo per gli spettatori. Tanto è vero che dopo aver illustrato quali sono le caratteristiche delle vetture del 1975 Herd dice: «La cosa che più mi ha fatto felice nella stagione scorsa, non è stato il numero incredibile di vittorie e di vendite, delle nostre vetture, ma il fatto che nei numerosi incidenti capitati a piloti al volante delle nostre vetture, vedi ad esempio il volo di Depailler a Salisbury, nessuno ha mai dovuto lamentare la benché minima conseguenza».

t. z.





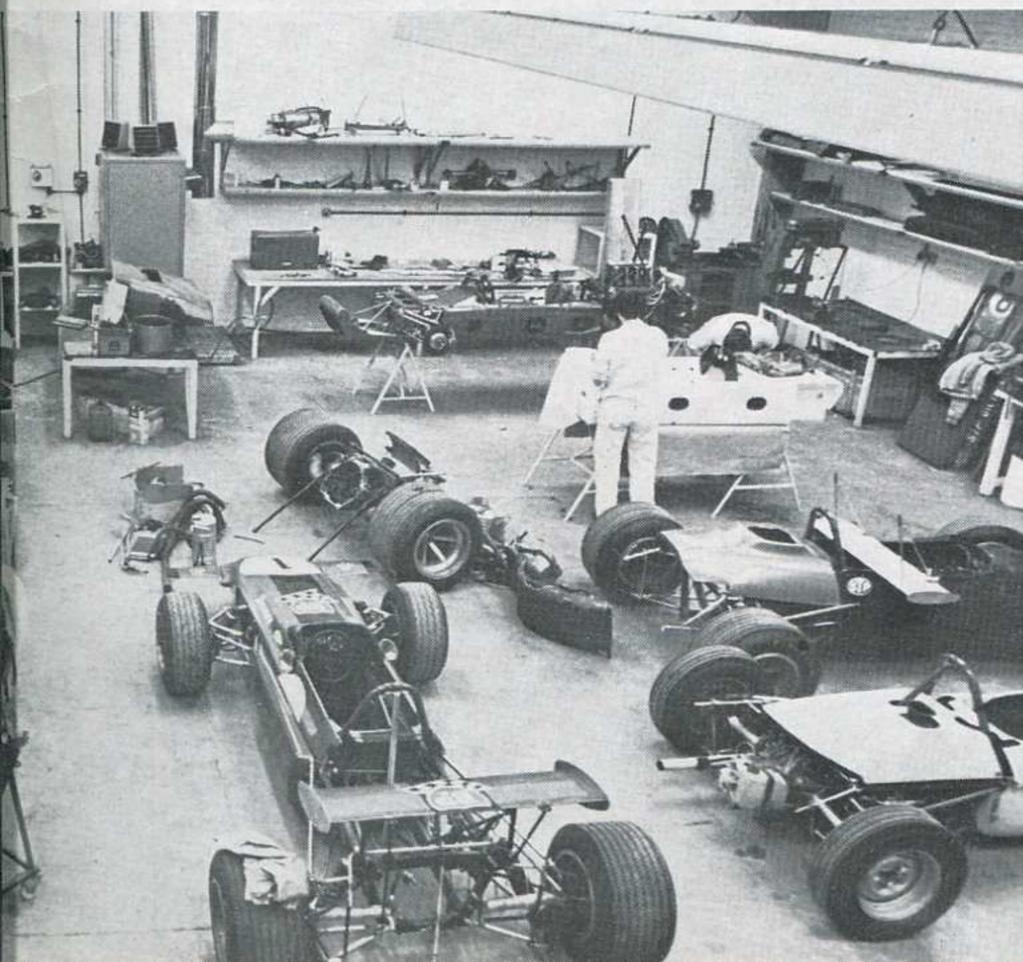
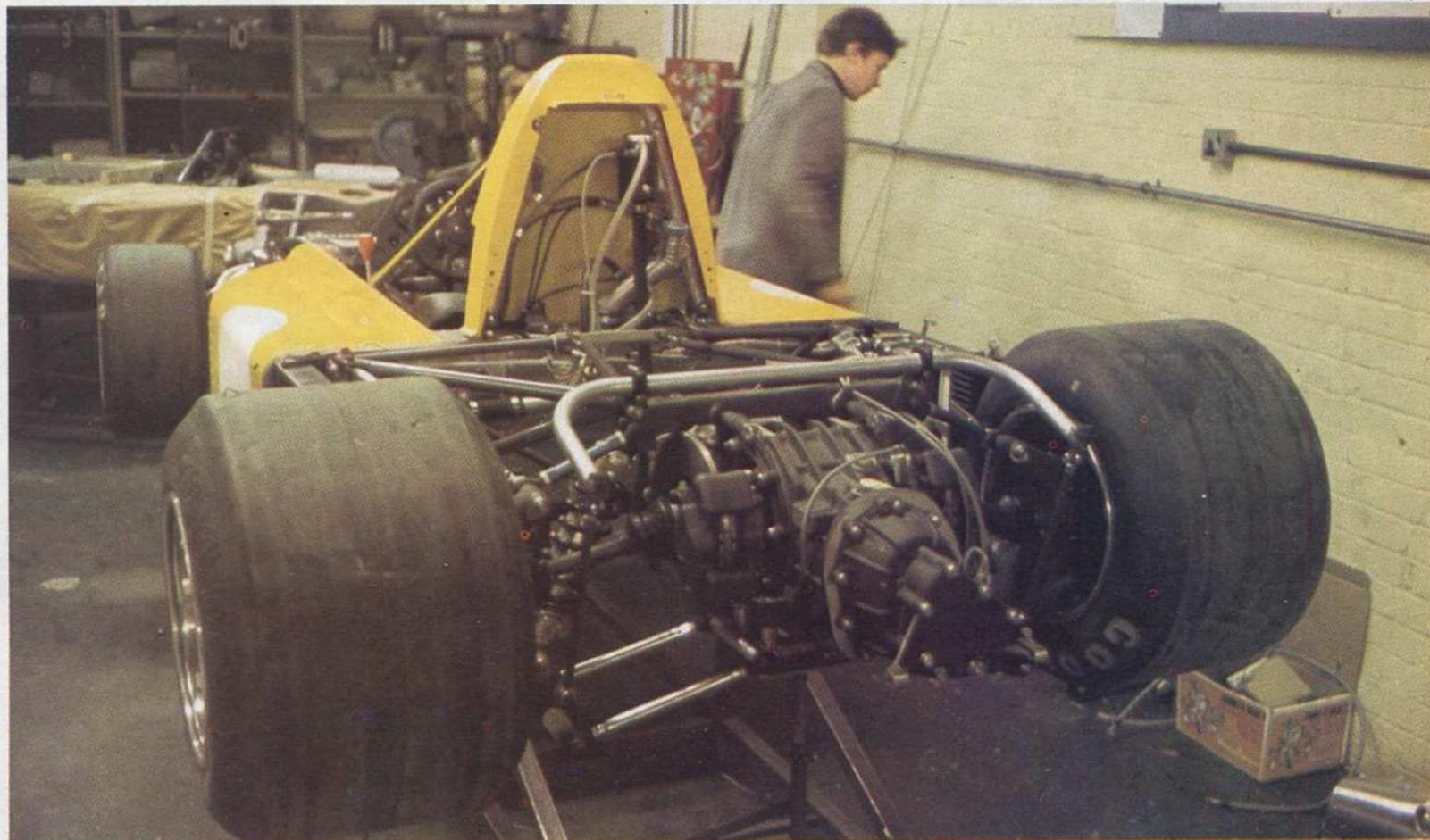
Altre immagini all'interno della March. A sinistra, un 753-Toyota in ultimazione. Sotto, da sinistra, la bellissima linea della nuova F. 3 e la sua sezione di coda, con il radiatore acqua nel lato sinistro. Inoltre il retrotreno di una F. Atlantic. Qui sopra, blocco unico per carenatura e aircscoop

Mosley analizza un contagio - che non conosce crisi (come alcuni dicono)

Il bacillo-sprint

Dover gestire un « Racing Team » per vincere, può già essere un grosso problema, ma doverlo fare per poter tenere in piedi una industria di auto da corsa, come è la « March Engineering », in un prevedibile periodo di crisi come quello attuale, diventa veramente « alta scuola » tecnica commerciale, industriale.

« La crisi — risponde Max Mosley — c'è e sarebbe sciocco nascondere. Tuttavia penso che nel settore delle competizioni si avverterà meno. Sono parecchi i fattori che mi fanno essere ottimista in questo senso. Primo perché ritengo che più



l'auto diventa un "frutto proibito" per l'uomo della strada, più cresce in lui il desiderio di correre o veder correre. Naturalmente queste mie previsioni vanno dosate in riferimento alle varie formule. La "F. 1" per esempio in questo momento è diventata un grosso "affare" per tutti quelli che vi prendono parte e state sicuri che oggi come oggi nessuno ci rimette e credo nemmeno per il futuro.

« Per noi della March, ad esempio è un impegno gravoso, ma è quasi un obbligo esserci se non altro per l'immagine ed il prestigio delle vetture di altre formule che noi produciamo. Se uno compera una "F. E" ad esempio e chiede aiuto ad uno sponsor, parlando di March è più facile che dia una specie di garanzia tecnica e pubblicitaria che non se parlasse di un'altra Casa costruttrice che in F. 1 non è presente. In ogni caso per la F. 1 il vero problema potrebbe sorgere se ad avere grossi aiuti rimanessero in due o tre. Allora ci sarebbe troppa diversità di mezzi, ma se dovesse arrivare davvero la crisi, per tutti, allora non ci sarebbero problemi perché essendo tutti sullo stesso piano, correremmo tutti in condizioni di parità con quello che avremmo.

« Negli altri campi invece le cose potrebbero essere un po' più critiche. Però in tutta sincerità più che questo spettro temiamo quello di non riuscire più a progettare vetture capaci di vincere. Perché tutto sommato le auto e le corse di momenti brutti in ottanta anni di vita ne hanno passati di peggiori e sempre si è riusciti a venirci fuori, perciò non vedo perché questa volta non dovrebbe succedere, in considerazione anche del fatto che il "bacillo" delle corse sta contagiando un numero sempre maggiore di persone in tutto il mondo ».

Come la LANCIA tende a scalzare la clientela sportiva già PORSCHE

Un magazzino per le STRATOS



Anche se arrivata verso la conclusione del Salone di Torino, l'ultima versione della Stratos ha suscitato molto interesse per le modifiche, soprattutto aerodinamiche consistenti nell'ala sopra il tetto e nell'alettone sulla coda

TORINO - L'alternativa Stratos al monopolio Porsche sembra inevitabilmente destinata a passare attraverso il miglioramento della organizzazione che cura la assistenza ai clienti. Fino ad ora, infatti, la GT torinese, almeno da questo punto di vista, è stata trascurata. Ora, con l'omologazione in gruppo 4 (e la conseguente costruzione di 500 esemplari), c'è la speranza che la situazione muti radicalmente.

«L'equivoco circa la mancanza dei ricambi speciali — dice Nick Bianchi, responsabile della assistenza sportiva ai clienti — è dovuto ad un errore di fondo di cui proprio noi siamo i responsabili. I pezzi previsti per l'impiego sportivo, infatti, sono stati commercializzati attraverso la normale rete dei concessionari ed inseriti nel catalogo generale. A questo punto le difficoltà sono di due ordini. Da una parte c'è la poca convenienza del rivenditore ad immagazzinare parti (che deve pagare in anticipo) non facilmente commercializzabili, dall'altra la impreparazione dei magazzinieri che (almeno per quello che riguarda particolari minuti) provoca facili incomprensioni».

Individuato il difetto si tenta di porvi rimedio. «Dall'anno prossimo — continua Bianchi — realizzeremo un apposito magazzino ricambi riservato solo ai clienti sportivi strettamente collegato al reparto corse. In questo modo non solo sarà facile reperire senza difficoltà il particolare richiesto, ma sarà possibile ottenere consigli da parte di personale specializzato sulle modalità di montaggio».

Sempre l'anno prossimo dovrebbe essere maggiormente curata la assistenza sui campi di gara. Un furgone e due meccanici, saranno presenti in occasione delle manifestazioni più importanti. A scadenze più lunghe vi sono in cantiere progetti più ambiziosi. Una volta superate certe difficoltà nel reperimento di personale qualificato (e di carattere economico legate anche al rinnovo del contratto pubblicitario Marlboro), c'è l'idea di realizzare un reparto-corse riservato ai clienti nel quale verrebbero allestite vetture private per piloti «protetti», scelti tra quelli più competitivi. Già ora però le possibilità di preparazione del prototipo torinese sono rilevanti e competitive (almeno quanto a costi) rispetto a quelle offerte dalla Porsche.

● MOTORE A DUE VALVOLE

Per il due valvole le modifiche sono solo di dettaglio. Per uso rally la Casa consiglia di mantenere i pistoni di serie. Solo per prove più brevi è previsto l'uso di pistoni costruiti appositamente dalla Borgo su disegno Lancia che portano il rapporto di compressione da 10,4 ad 11 (80.000 lire l'uno). Nessuna modifica alla parte bassa del motore, dove ci si limita alle consuete operazioni di equilibratura. Per quello che riguarda la distribuzione, l'asse a cammes di aspirazione sostituisce quello di scarico consentendo una maggiore alzata delle valvole (due alberi a cammes costano circa 60 mila lire).

I carburatori sono da «44» (40 di serie) e sono ottenibili insieme al collettore (circa 200.000 lire). Per l'impianto di scarico non esiste una soluzione definitiva. Il gruppo costruito dall'Abarth per la Lancia costa circa 140.000 lire. La potenza garantita al termine di queste modifiche è di 238-245 cavalli, ottenuta senza un apprezzabile incremento del regime di potenza massima, a tutto vantaggio delle caratteristiche di durata.

● MOTORE A 4 VALVOLE

Per l'impiego in corse di velocità la Lancia commercializza un «Kit» che consente di trasformare il motore di serie in un quattro valvole. Vengono fornite due teste complete, spinterogeno, collettore di aspirazione (senza carburatori in vista dell'applicazione della iniezione indiretta) e pistoni. Il tutto per 2.700.000 lire. Con l'impiego delle teste a quattro valvole la potenza sale a 300 cavalli.

● TRASMISSIONE

E' uno dei punti di forza della «Stratos». La particolare collocazione del cambio (al di sotto del

motore, azionato per mezzo di un rinvio cilindrico) consente una ampia scelta di soluzioni. Per quello che riguarda i rapporti al cambio ne sono disponibili due serie. Una tipo «Rally» (tutte le marce avvicinate alla prima) ed una tipo «corsa» (tutte le marce avvicinate alla quinta). La selezione dei rapporti avanti viene tramite innesto frontale (aboliti i sincronizzatori). Sono disponibili tre serie di rinvii e due diversi rapporti al ponte (sempre ingranaggi cilindrici).

La Lancia ha studiato una soluzione semplificata che commercializza in un kit. La scatola di montaggio comprende una serie di rapporti tipo «rally», due rinvii, un volano in acciaio, una frizione bidisco Borg e Bech. Ed un coperchio per la scatola che contiene gli ingranaggi di rinvio. Il costo del kit si aggira sulle 800.000 lire.

● TELAIO

Vengono utilizzati ammortizzatori Koni e molle costruite da Piazza di Muggio. L'attacco degli ammortizzatori posteriori (alla origine su Silent-Block) viene modificato con l'impiego di «Uniball». Stessa operazione all'avantreno dove tutta la sospensione viene collegata rigidamente alla scocca. L'operazione può essere facilmente seguita dai privati. Si tratta di eliminare i Silent Block e di saldare boccole di diametro appropriato entro le quali alloggiare gli «Uniball» bloccati per mezzo di anelli ad espansione.

A richiesta la Lancia è in grado di fornire i particolari già modificati (per ora sono disponibili particolari per 15 vetture). La scatola guida «ZF» (con minore rapporto di riduzione) va impiegata con levette e perni a sfera di nuovo disegno. Il perno a sfera, in particolare, è disponibile in due versioni (accorciato in 10 millimetri e di 20 milli-

metri). Il primo tipo può essere ricavato dall'originale per tornitura, il più corto invece deve essere realizzato «Ex Novo». I perni a sfera più corti consentono minori variazioni di «Camber» durante gli scotimenti.

Per i freni sono già omologate pinze Ate in alluminio che permettono un notevole risparmio di peso. L'impianto frenante non sembra però ancora all'altezza della situazione (almeno per quello che riguarda l'impiego in circuito). Sono in fase di omologazione, nuovi gruppi pinza/disco della Lockheed (da utilizzarsi in combinazione con nuovi portamozzoni posteriori ed anteriori in lega leggera). Di questi particolari è prevista per ora la costruzione di una quindicina di esemplari (700.000/800.000 lire per ogni gruppo pinza-disco). Disponibile anche una pompa freni (Bendix) maggiorata.

● CARROZZERIA

I codolini e lo «spoiler» anteriori da usarsi insieme ai nuovi parafanghi posteriori costano circa 200.000 lire. Proprio alla vigilia della chiusura del Salone l'aerodinamica della Stratos è stata modificata con la applicazione di uno «spoiler» posteriore da usarsi in combinazione con un convogliatore applicato sulla parte alta del padiglione. E' la soluzione già utilizzata in vista del «Tour de France» dell'anno scorso e solo ora omologata. Per quello che riguarda i cerchi la Casa consiglia canali da sette pollici e mezzo (diametro 14) per l'impiego nei rally mentre nel caso di prove di velocità si adottano canali da 7-1/2 all'avantreno e 11 al retrotreno.

Nel caso di tracciati particolarmente veloci si usa una combinazione che prevede canali da 8-9 anteriormente e da 12-14 posteriormente. (Con diametro da 15). I cerchi utilizzati fino ad ora sono i Campagnolo (150.000 lire l'uno).

ARESE - Un tecnocrate di « ceppo (quarantennale) IRI » che fino a ieri costruiva e vendeva navi, scaraventato in una fabbrica automobilistica come l'Alfa e dato in pasto a poco meno di un centinaio di giornalisti dell'automobile, chissà cosa ti immagini possa capitargli! Forse lo immaginava anche lui, anche se il tipo è duretto, di quelli atticiati e di statura appena media, dallo sguardo gelido e senza stereotipi sorrisi (anzi non sa ridere troppo). Ma ha fatto presto a capirlo che il gioco l'avrebbe capovolto, tanto da lasciarsi andare a dire più forse di quanto è abituato, a parlare sciolto e lungo. Un test anche quello, per mettere alla prova i contraddittori (si fa per dire) ospiti, messi presto alle corde e portati allo scoperto delle abitudini facili

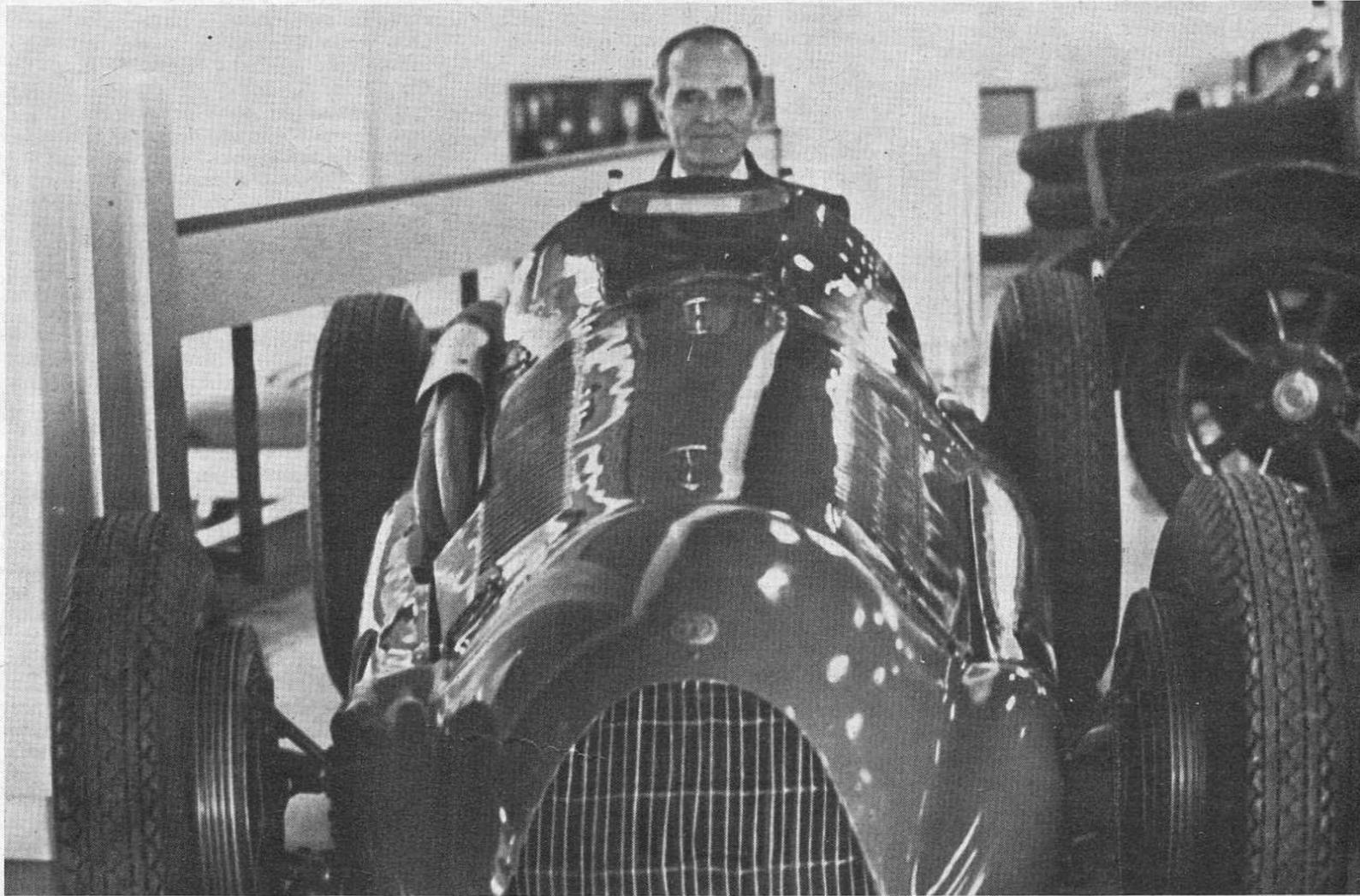
ai pochi discorsi difficili e alle molte veline stampa. Perché a una mezz'ora dal via al confronto-stampa hanno fatto presto a stancarsi in tanti, dal saccente contestatore di sinistra che compitava trabocchetti retorici sulla « classe operaia » dimenticata con gli stanziamenti di produzione industriale in Brasile (anziché di fabbriche italiane in « conversione di mobilità »), al puntiglioso sudista interessato ai mercati del terzo mondo. Il dott. Cortesi i suoi « polli » li ha individuati subito, se a chi già faceva giungere al conciliante responsabile stampa Alfa le preoccupazioni per il risotto che in cucina scuocceva, ha con furbizia dato sulla voce con quel « *Ma lasci che parlino, che chiedano, stiamo qui finché serve...* », indirizzato al suo dirigente stampa.

**Davvero una
piacevole
scoperta la
personalità
del nuovo
Presidente della
tormentata
ALFA ROMEO**

Il continuator CORTESI

Persino la disponibilità agli interrogativi di sport gli è servita da termometro per farsi un'idea degli interlocutori. Dei quali deve aver avuto delle schede ben esaurienti se, man mano che gli leggevano una loro domanda, ci teneva a guardarli in faccia e individuarli di persona. Bastava notargli gli occhietti duri quando un « cervellone » di stampa, ormai vaccinato ai quesiti sportivi, lui che certo di ben altri e più social-economici-intellettuali argomenti dell'automobile sarà uso discettare, gli ebbe semi confidenzialmente buttato lì: « **Verremo un'altra volta Presidente, a fare discorsi più seri e completi. Oggi l'hanno tanto distratta con quelle domande di sport...** ». Le labbra strette nel viso da furetto, vieppiù si strinsero a quell'ascoltare, la piega già amara della bocca nascose con difficoltà la virgola di piega dell'espressione sfottente. Perché non aver capito che l'evasione di tema sportivo gli ha fornito l'occasione di sottolineare la sua intenzione programmatica, la sterzata decisa dell'immobilismo preoccupato del suo predecessore-lampo Guani e, di contro, la indiretta solidarietà con le abitudini e le scelte direzionali dell'ex collega (in IRI) Luraghi, significava forse perdersi il diritto anche a intrattenerlo sugli argomenti più seri in futuro come tanto collega, quasi con pizzico di complicità, mostrava di ripromettersi.

La dimensione a misura di mentalità sportiva e di clientela sportiva che il neo Presidente aveva afferrato, probabilmente sin da quando prima degli anni 60 fu all'Alfa come consigliere, andava a saldarsi perfettamente, logicamente, con il realismo delle sue intenzioni e quindi dei suoi oroscopi sulla visuale futura della società appena chiamata a dirigere. Non capirlo in questa sfumatura significava non seguirlo nemmeno nella filosofia spicciola dei suoi programmi pragmatisti, che si potevano intuire dall'accento al prossimo viaggio in URSS, alla dura analisi del velleitarismo sindacale e ultrasindacale, alla condanna della retorica pedonale o del trasporto collettivo, alle considerazioni sull'assenteismo di 180 giorni su 365, sulla smitizzazione delle preoccupazioni apocalittiche sul futuro dell'auto in tutte le sue manifesta-



Questa avrebbe dovuto essere la copertina di questo numero di Autosprint, e ci scusiamo con il dott. Cortesi che aveva gentilmente acconsentito a prendere posto nella gloriosa Alfetta campione del mondo. Ma il nostro reporter-collaboratore, Giancarlo Cevenini, si è evidentemente dimenticato di come si fanno i fotocolors...

zioni. Chi mostrava di non seguirlo nemmeno sulla persino banale sintetizzazione del problema meridionale, ferdandosi alla prima stazione del « non c'è un Sud o un Nord, ma un'Italia sola, con i suoi problemi generali », non poteva afferrare l'indicazione del problema parallelo, tra la problematica del sottosviluppo nel lontano Giappone o nella regione americana dei monti Appalachi e quella del nostro Mezzogiorno. Il problema è lo stesso, la mentalità nel risolverlo è solo diversa. « **Ma bisogna farlo capire prima di tutto ai politici,** » spara! Ecco perché qualcuno si è persino scandalizzato del « ... ho trovato dei dirigenti russi in Giappone. Cosa fate voi quando le cose non vanno? ho chie-

sto. Mi hanno spiegato: cacciano anzitutto i dirigenti (la pensano come Napoleone che fa anche della fortuna un merito in battaglia), poi cambiano gli inquadramenti. E' un po' il discorso di tutta l'Italia di oggi, non solo dell'Alfa ».

Con uno che la pensa così e si esprime spiccio così, ci vuol poco a intendere che è un tipo da andare subito al sodo. Sia se ci sono da far dare le cifre al suo braccio destro, il dr. Moro, del quale ha fatto presto, con sfumature ripetitive a mostrare l'investitura (sia pure che l'abbia accettata in chiave di quell'equilibrio politico di moda, che per lo meno mostra di averlo garantito una tantum con un personaggio « dentro » sul serio — e

non orecchiante — nei problemi Alfa); sia se c'è da insegnare a qualche collaboratore spericolato i veri contenuti di un rapporto di comunicabilità con la stampa. Una convinzione, per intenderci, dell'ognuno al suo posto, ognuno dimostri quel che vale lui e non quello che « non » valgono gli altri, che intanto io decido e scelgo (ma rispondo) con la mia testa.

Dite che è poco? Dopo le vicissitudini del Black Out con il mai dimenticabile oltraggio a Luraghi per puro settarismo di conduzione politica, la scelta Cortesi promette di essere un riscatto di giustizia dirigenziale.

IL CONFRONTO (con i giornalisti dell'auto)

CORTESI come LURAGHI



Al tavolo della presidenza, da sinistra: l'ing. Hruska, il dottor Moro, il presidente Cortesi, il dottor Caravaggi, il dottor Ponte Di Pino e l'ingegner Piantini. A destra ci sono al centro l'ingegner Chiti e l'avvocato Mazzi

ARESE - Con diciotto minuti di ritardo sulla tabella di marcia (causa — anche — la nebbia all'aeroporto di Linate) il neo presidente dell'Alfa Romeo dott. Gaetano Cortesi si è presentato alla stampa « automobilistica » italiana per parlare della « sua » Alfa e dei problemi che attanagliano le quattroruote in questo momento. L'occasione era anche di « conoscerci meglio fra gli addetti ai lavori », ha detto, visto che il precedente incarico del presidente era alla Fincantieri, quindi completamente fuori dal mondo delle auto di serie e dallo sport automobilistico.

Alto, magro, un fisico asciutto, viso duro da combattente, occhi freddi e determinati, questo è quanto subito si è notato nel nuovo presidente che prende il posto che fu di Luraghi e di Guani.

In una vasta sala « cinematografica » di un riposate verde e bianco, nel centro direzionale di Arese si è svolto il primo « contatto ». Come un'équipe calcistica lo schieramento al tavolo presidenziale. Il dott. Cortesi aveva alla sua destra il dott. Moro e l'ing. Hruska, alla sinistra il dott. Caravaggi, neo direttore del personale, l'ing. Ponte di Pino e l'ing. Piantini. Assente il dott. Rainero, vice direttore generale per la parte amministrativa, chiaramente il « polmone » del quintetto d'attacco, restato al suo posto a mandare avanti la baracca burocratica d'ogni giorno.



Un presidente coraggioso

• E' nato a Molino d'Anna 62 anni fa, il neo presidente dell'Alfa dott. Gaetano Cortesi. Laureatosi in economia e commercio presso l'università Bocconi di Milano, ha vinto una borsa di studio Stringher, e ha svolto attività di ricerca presso la London School of Economics, la Berlings Handelshochschule e l'università di Yale. Iniziata la sua attività nel gruppo IRI nel 1935, dopo essere stato per alcuni anni impegnato a New York nel settore bancario. Dapprima all'IRI si è occupato degli Stabilimenti tessili italiani. Era il 1. marzo 1935. Successivamente ha lavorato alla COMIT in Italia e negli USA. Nel 1945 è passato dalla COMIT al Servizio Ispettorato dell'IRI. Nominato direttore centrale della Finmeccanica, dal '57 al '60 è stato responsabile del settore meccanico che comprendeva anche l'Alfa Romeo. Nel 1960 è rientrato all'IRI come Direttore Centrale e Capo del Servizio Ispettorato. Sei anni dopo si costituiva la ITALCANTIERI, fondendo fra loro l'Ansaldo, CRDA e NAVALMECCANICA. Alla Italcantieri ha assunto la carica di Presidente e amministratore delegato. Nel 1971 veniva nominato amministratore delegato della FINCANTIERI, che raggruppa in Italia 14 fra i maggiori cantieri di costruzione e riparazioni navali, nonché gli stabilimenti Fincantieri, Fiat Grandi Motori-Trieste. Nell'ottobre 1974 è stato nominato Presidente e Amministratore delegato dell'Alfa Romeo e dell'Alfasud. Sposato con tre figli, pratica lo sci, gli piacciono le lunghe passeggiate in montagna.

Un giudizio-sprint: è un altro « Presidente-del coraggio » (alla maniera di LURAGHI, per intenderci...).

L'ALFA va avanti

« Non ho intenzione di fare un discorso — ha esordito il presidente presentandosi —. Fatemi delle domande e cercherò di rispondervi dove posso. Dove non ho competenza mi farò aiutare dai miei collaboratori, anche perché non vorrei dare l'impressione di aver capito in un mese tutti i problemi dell'Alfa Romeo. A qualche domanda non risponderò... non per scortesia, ma perché su alcune mie idee personali vorrei prima rendere edotto il consiglio d'amministrazione invece che i vostri lettori. Date dunque fuoco alle domande e dopo andremo a pranzo assieme. Non so che cosa passa il convento ma, con un bicchiere in mano e qualche calorina in più, potremmo continuare il nostro colloquio ».

L'Alfasud impara il russo

La prima domanda ha riguardato l'Alfasud: che intenzioni ha l'Alfa Romeo nei confronti della piccola Alfasud, che non ha un mercato — dice l'intervistatore — e non è sostenuta da una efficace campagna pubblicitaria e che non ha neppure una immagine sportiva (non è proprio vero, perché proprio un'Alfasud aveva appena ben figurato nel rally dei 333 minuti, n.d.r.). Che cosa — chiede l'interrogante — intende fare l'Alfa Romeo per rialzare le sorti di una vettura dal cui successo dipende l'occupazione di migliaia di lavoratori anche di altre aziende?

Il dott. Cortesi è apparso punto nel vivo da questa domanda e risponde con molta foga: « Il nostro stabilimento di Pomigliano è un simbolo per l'industrializzazione al Sud. E' uno stabilimento che tutti ci invidiano per la modernità dei suoi impianti che nessun'altra Casa auto-

mobilitica europea ha. Le basti sapere che proprio in questi giorni io, l'ing. Ponte Di Pino e l'ing. Hruska andiamo in Unione Sovietica, invitati da quella nazione appunto per parlare dei nostri stabilimenti di Pomigliano perché, visitati da esperti di quel Paese qualche mese fa, si vuole ora approfondire un certo discorso. Certo che siamo ancora lontani dal poter parlare di un'ALFAROMEograd... All'Alfasud lavorano attualmente dai 15 ai 16.000 operai, sono persone che fino a qualche anno fa erano dedite ai mille mestieri della Campania che risolvevano i loro problemi alla giornata fra un pasto e l'altro. Non è vero che le Alfasud non si vendono. Stimiamo di piazzarne sul mercato in Italia quest'anno 40.000 (10.000 in meno del '73), d'altra parte la crisi in Italia c'è, ma non solo per noi. Nel contempo abbiamo raddoppiato le nostre esportazioni che sono passate da 30.000 a 60.000 unità. Nella gamma Alfa Romeo se c'è una vettura che « tira » è proprio l'Alfasud. Se essa è in crisi in termini assoluti non lo è in termini relativi. All'estero abbiamo conquistato molte posizioni a scapito di aziende più forti delle nostre. E' pur vero che al Sud produciamo meno di quanto dovremmo, ma non siamo stati obbligati a prendere quei dolorosi provvedimenti che abbiamo dovuto invece prendere all'Alfa Nord perché la macchina ha ancora un suo mercato. Al Sud siamo handicappati da « microscoperi » fatti in disordinanza con le stesse organizzazioni sindacali. Essi ci bloccano la produzione in alcuni reparti per alcune decine di minuti con grave danno. Sono circa 150 al mese questi « microscoperi », sei al giorno, che speriamo possano attenuarsi quando le nostre maestranze avranno acquisito una « coscienza sindacale ». In quanto alla campagna pubblicitaria, quando ero alla Fincantieri chiesi ad un esperto che pubblicità avrei dovuto fare per vendere una nave, mi fu suggerito di prendere un buon cuoco... per offrire un buon pranzo ai miei possibili clienti (che non erano tanti). Ora un pranzo all'Alfa, per convincere 300.000 persone ad acquistare una macchina sarebbe un po' caro. Vedremo... »

La Giulia non « invecchia »

Altra domanda ha riguardato la Giulia. Eccola. Altre Case ai primi accenni di crisi sono corse ai ripari, mentre l'Alfa si è limitata a rinnovare la vecchia Giulia. Non è forse immobilismo questa politica di Arese?, è stato chiesto.

Il dott. Cortesi ha replicato: « Lei ci accusa di immobilismo perché abbiamo rinnovato la gamma Giulia. Non sa che il 50 per cento delle vendite dell'Alfa Nord riguardano ancora proprio questa vettura? Errori? Sì, chi non ne fa? Ma vorrei precisare che la crisi per noi è venuta a settembre, prima eravamo ai livelli

di vendita dell'anno precedente. Il nostro errore è stato quello di essere ottimisti, di espanderci, ma non potevamo indovinare la crisi del petrolio (una difesa di Luraghi, n.d.r.). Neppure i politici che hanno le mani in pasta l'hanno preveduta. Poi la « STANGATA » della benzina che ha bloccato tutti. La nostra maggiore « stangata » l'abbiamo presa al Nord. Avevamo calcolato che le vetture milanesi, per una fascia di persone più ricche avrebbe avuto sempre dei compratori. Non avevamo previsto che sarebbero mancati i soldi. Non avevamo previsto la politica punitiva del Governo. Non c'è immobilismo all'Alfa Romeo. Abbiamo nel cassetto le vetture per il futuro, e se fosse che la Giulia non si vende cercheremo di rimpiazzarla, ma non dimenticate che oltre il 50 per cento di Alfanord vendute sono sempre Giulia! Non c'è « immobilismo » all'Alfa Romeo. D'altra parte posso dimostrare che c'è stata una « esplosione » negli ultimi quattro anni della nostra azienda: basta guardare Arese e Pomigliano d'Arco per convincersene... Fra dieci anni sarà ancora « PIU' » meglio di oggi, ne stia sicuro ».

Un prestigio che viene dallo sport

La crisi finirà presto, e quando?

« Non siamo maghi ma credo che la crisi durerà fino alla fine del '75, poi ci sarà una ripresa dell'industria automobilistica mondiale perché nel mondo c'è fame di automobili, e la nostra industria è una industria « trascinante » ».

— L'andamento molto positivo delle esportazioni ha consentito di contenere le ripercussioni della crisi dell'Alfa Romeo. A quali fattori essenzialmente lei attribuisce questa situazione?

« L'immagine dell'Alfa Romeo all'estero è una immagine legata alle imprese sportive di Nuvolari, di Campari, i grandi campioni dell'automobilismo sportivo. Il prodotto Alfa Romeo è per questo molto ben accettato, dalle vetture prodotte al Nord a quelle prodotte al Sud. Ogni 100 macchine che noi produciamo 60 sono esportate, nel MEC abbiamo aumentato le nostre vendite del 10 per cento, e prevediamo di aumentare ancora nel '75 questa nostra penetrazione. Ci conforta la previsione di aumentare le esportazioni, perché secondo un nostro calcolo le vetture che verranno immatricolate nel '75 in Italia non supereranno il milione, contro il milione trecentomila del '74 ».

— Ma come vanno le vendite in USA e in quali paesi l'Alfa è presente con stabilimenti propri?

Aiutato dai suoi collaboratori il presidente, dopo aver consultato alcuni documenti, dice: « Proprio in questi giorni è rientrato dagli USA il dott. Pincherlo che ci ha relazionato in modo soddisfacente sul suo viaggio. Per ora mandiamo in USA

CHI È il dr. MORO nuovo Presidente dell'AUTODELTA

MILANO - Il Consiglio di amministrazione dell'Alfa ha nominato l'amministratore delegato e direttore generale dr. Vincenzo Moro, nuovo presidente dell'Autodelta.

Nato a Sartirana Lomellina (Pavia) il 26 gennaio 1922. Dal 1939 nel Gruppo IRI-Finmeccanica: prima alla Filotecnica Salmoiraghi (dove dal 1954 ricopriva la carica di direttore), poi dal 1959 all'Alfa Romeo.

All'Alfa Romeo veniva nominato nel



1959 vice direttore addetto alla Direzione generale, direttore nel 1960, direttore centrale nel 1962, vice direttore generale nel 1969, amministratore delegato e direttore generale all'inizio del 1974.

Lo staff dirigente ALFA - ROMEO

• Ecco i dirigenti che c'erano alla conferenza stampa ALFA. **Dott. Gaetano Cortesi**, Presidente e Amministratore delegato Alfa Romeo; **dott. Vincenzo Moro**, Amministratore delegato, Direttore generale, neo presidente dell'Autodelta SpA; **ing. Rodolfo Hruska**, Direttore generale e amm. delegato della SICA, incaricato del prodotto; **dott. Roberto Caravaggi**, vice direttore generale del personale; **ing. Filiberto Ponte di Pino**, vice direttore generale; **ing. Giorgio Piantini**, vice direttore generale della produzione; **dott. Sergio Pincherli**, direttore centrale consociate estero extraeuropee; **avv. Mario Mazzi**, direttore delle segreterie centrali; **ing. Carlo Chiti**, direttore generale dell'Autodelta; **dott. Enrico Sala**, direttore vendite Italia.

a produrre qualcos'altro che non siano automobili?

« Ripeto che prevediamo a breve scadenza la fine crisi del settore, ma se dovessimo produrre qualcos'altro — ripeto — faremmo dei doppioni, perché in campo delle industrie a partecipazioni statali c'è già chi produce tutto. Se si dovesse cambiare, ad Arese come al Portello o a Pomigliano, rimarrebbero solo i capannoni. Ma escludiamo categoricamente questa soluzione. Noi non siamo velleitari. Negli USA immatricolano ancora 10 milioni di vetture l'anno. Ci basta per esempio conquistare una piccolissima fetta per raggiungere livelli produttivi che giustifichino la produzione Alfa, più larga di quantità, senza fantasticare di mobilità diversa, autobus compresi, nei quali comunque siamo già significativamente impegnati ».

Giancarlo Cevenini

(anche con le corse!)

ARESE - Il dott. Vincenzo Moro è stato chiamato a sostituire nella carica di Presidente dell'Autodelta il dimissionario ing. Bardini come lui già direttore generale Alfa, passato a sostituire il dott. Biscaretti come Presidente all'ANFIA.

Al primo incontro con i giornalisti dell'auto voluto dal nuovo Presidente Alfa dott. Cortesi si è parlato molto di sport automobilistico, perché come ha tenuto a precisare lo stesso presidente, « l'immagine che si ha all'estero e in Italia dell'Alfa è strettamente legata alle gesta dei vari Nuvolari e Campari, i grandi campioni del passato che hanno onorato con la loro guida le macchine del Portello ».

Si interessa di sport? E' stato chiesto al Presidente. « Sì, un po' di tutti, dall'automobilismo al calcio... » ha detto. Non gli abbiamo chiesto quale era la sua auto preferita perché era scontata la risposta, ma gli abbiamo chiesto qual era la squadra del cuore. « L'Inter — ha detto — perché quando ero alla Fincantieri Moratti mi comperava le navi... ».

La prima domanda fatta al dott. Cortesi sul futuro Alfa competizioni non poteva essere che una: l'Alfa continua sì o no? Il reparto corse, l'Autodelta che cosa farà nel '75? Il dott. Cortesi è stato categorico: « L'attività sportiva continuerà, perché è quella che ha fatto conoscere l'Alfa Romeo nel mondo ». Poi ha continuato: « Il primo giorno che venni qui, in una riunione con 80-90 dirigenti, fu proprio questa la domanda che molti mi rivolsero. Allora come oggi vi posso assicurare che l'attività sportiva continuerà. Per i programmi bisogna vedere le esigenze di mercato in rapporto ai prodotti che noi abbiamo da vendere al pubblico. Vi posso dire che correremo nei rallies. L'altro giorno quando sono andato a trovare l'ing. Chiti all'Autodelta mi ha fatto vedere alcune macchine che stavano preparando per un rally che si svolgeva dalle mie parti, in val Traviglia. Abbiamo parlato di competizioni... e l'ing. Chiti mi ha promesso che non avrebbe fatto arrivare le macchine ultime... Come sono arrivate, a proposito? (Gli ha risposto Chiti dicendogli che l'Alfetta è stata seconda del gr. 2 e l'Alfasud prima della sua classe). Continueremo dunque dove costi e programmi, esigenze e luoghi ce lo permetteranno, per poter vendere le auto al cliente che più si avvicina all'immagine che si ha della nostra marca, di una vettura nata dallo sport ». E a questo coinvolge il dr. MORO nella risposta, lasciando intuire quale sarebbe stata la decisione qualche giorno dopo per la nomina del nuovo Presidente Autodelta. « Il programma per il prossimo anno è già stato fatto — ha precisato il dott. Moro dietro invito del presidente — ma meglio di noi ve lo può illustrare l'ing. Chiti direttore generale dell'Autodelta... ».

Chiti si è alzato così dalla platea, seguito però dall'avv. Mazzi direttore della segreteria centrale, ed è andato a sedersi nel posto del dott. Cortesi che, con una battuta di spirito, è andato in platea ad ascoltare i suoi collaboratori.

« Abbiamo molta carne al fuoco — dice l'ing. Chiti — Certamente correremo dopo le esperienze positive tutti i rallies con l'Alfetta gr. 2 e con l'Alfasud gr. 1. In più vi sono altre trattative per le corse sport. Il nostro motore boxer, che ha vinto a Monza e si è poi classificato in seconda posizione alle spalle della Matra nelle gare a cui ha partecipato, interessa anche a molti costruttori di F. 1. Tengo a precisare che i motori noi eventualmente li vendiamo (20.000.000 nuovi). Inoltre stiamo trat-

tando per correre con la 33 tt 12 il mondiale Marche, con degli sponsor, a mezzadria. Trattative sono in fase avanzata e presto ne dovremmo sapere qualcosa ».

Viene domandato a Chiti se c'è l'intenzione di fare come Cosworth, seguire e revisionare i motori che eventualmente venderà. La risposta è no. Non si farà come Cosworth, ci si limiterà solo a vendere i motori e nient'altro, garantendo i pezzi di ricambio per le revisioni e le rotture.

Tornando ai rallies l'avv. Mazzi ha interloquito affermando che l'Alfa Romeo non ha la vettura per tentare l'assoluto, e che quindi correrà nei gruppi 1 e 2. Ai giornalisti che ironizzano su questo condizionamento ricordando i successi assoluti della HF, replica con la preghiera di « parlare anche delle macchine che non vincono, perché si nota spesso che i giornalisti menzionano il primo e il secondo assoluto poi basta... ». Il Presidente Cortesi ha allora bruscamente invitato il suo collaboratore a « non insegnare ai giornalisti il mestiere » e ha continuato: « Quando abbiamo discusso dei programmi sportivi per il '75, mi hanno detto che, se volevo una vettura per fare l'assoluto come la Stratos, la Porsche o l'Alpine, ne dovevo costruire 500 o far finta di costruirne 500... L'impegno finanziario era troppo oneroso e quindi, per ora, corriamo con l'Alfetta e l'Alfasud che sono le vetture che poi offriamo ai clienti nelle nostre filiali di vendita ».

L'ing. Chiti ha chiarito: « Per ora non siamo pronti ad entrare nel gr. 4. Faremo dell'esperienza con l'Alfetta (anche coupé) e l'Alfasud. Credo che interverremo per l'assoluto negli anni 76-77... ».

E' stato poi chiesto se l'Autodelta continua come società staccata. La risposta è senz'altro sì. « L'Autodelta — dice Cortesi — non solo prepara le macchine per la nostra attività sportiva, ma svolge anche ricerche, e quindi rimane ».

Una domanda sul Mondiale Marche di quest'anno scatena le polemiche. Perché dopo la limpida vittoria di Monza non si è andati a correre a Spa? L'Alfa poteva in quel momento andare a 40 punti visto che il circuito era congeniale alle caratteristiche velocistiche della macchina perché si è rinunciato?

« Questa domanda — dice il presidente — potrebbe giustificare l'accusa di immobilismo che c'è stata fatta prima. Perché non si è andati a Spa? » E ha girato la domanda. E' intervenuto l'avv. Mazzi, che fu a suo tempo uno dei sostenitori, con il « partito » Bardini di quella rinuncia. « Spa, non era nei programmi... ». Una risposta che non poteva soddisfare e che scatenava così facili dissensi, che non sarebbero sbolliti con la conclusione dell'ing. Chiti che ci teneva a ricordare che quando le sue 333 hanno partecipato alle gare sono sempre arrivate seconde dietro alle Matra, oltre ad aver vinto come a Monza. « L'annata è stata positiva — ha detto il pacioso dirigente Autodelta — siamo sempre stati o primi o secondi, d'altra parte anche alle Olimpiadi si premiano i primi tre... ». Un modo come un altro per convincere il neo Presidente, coram populo, che se è stato gettato via qualcosa degli sforzi fatti in tanti anni, lo è stato per la cecità di certi dirigenti precedenti, che hanno a suo tempo approfittato anche della bontà del dr. Luraghi, facendogli accettare condizionamenti a programmi sportivi che avrebbero ottenuto ben diversi risultati senza tanti bastoni tra le ruote.

struivano cucine economiche — continuerà a produrre automobili e veicoli industriali. Non dimentichiamoci che non siamo la Fiat. L'Alfa fa parte del Gruppo IRI e in esso ci sono già tante diversificazioni. In cosa dovremmo diversificare? L'Alfasud sta riguadagnando posizioni su tutti i mercati, anche questa è un'Alfa Romeo, nonostante il nome Sud, ma pur di vendere ben venga anche un Alfa Est e una Ovest... »

Una domanda riguardante l'assenteismo non poteva mancare, infatti è stato chiesto in che percentuale esso si mantiene nell'azienda di Stato.

« E' una piaga assieme ai "microsciopei" cui ho accennato prima, la media dell'assenteismo è del 18 per cento, a questi vanno aggiunti i "BATTIPAGLIA" (così chiamati in gergo), quelle persone cioè che abbandonano le catene per andare a prendere un caffè, a lavarsi le mani ecc.

Per sostituirle c'è un altro gruppo di persone ma il risultato non è buono, perché queste persone ora devono montare una maniglia, ora un vetro e il lavoro arriva imperfetto alla fine. Le macchine vengono messe da parte, e al sabato con degli straordinari vengono rimesse in ordine. I "Battipaglia" incidono per il 6 per cento nell'azienda. Non mi risulta che all'estero esista nulla di simile... »

— C'è un rimedio a questa situazione? è stato chiesto.

« Sì — ha detto il dott. Cortesi — lavorare di più! E' un problema italiano. Da una nostra recente inchiesta abbiamo stabilito che un operaio lavora in media 1350 ore all'anno, come dire un giorno sì e uno no... Mi sembra troppo poco... E poi parliamo di crisi... »

— Se la crisi dell'auto dovesse continuare — si è insistito — l'Alfa è pronta

solo la 2000, a cui seguirà nel '75 l'Alfetta, poi l'Alfasud. Nel '73, per mancanza di auto, abbiamo venduto solo 2500 vetture, il doppio quest'anno. Crediamo di arrivare a 20.000 unità nel '76. Abbiamo approntato la versione "USA 49 stati", più la versione "California", visto che questo Stato ha regole a sé. I nostri stabilimenti sono sparsi un po' in tutto il mondo, non va dimenticato che in Brasile abbiamo la maggior industria che produce autocarri e anche automobili. Abbiamo inoltre stabilimenti di montaggio in Sud Africa, Portogallo, Tailandia, Indonesia e Malesia ».

— Stante la crisi — è stato chiesto — l'Alfa Romeo non pensa di diversificare la sua produzione?

« Partendo dal presupposto che escludiamo la possibilità di una crisi a lungo termine, l'Alfa — esclusa subito dopo la fine della guerra quando al Portello si co-

La visita di FITTIPALDI ha messo a fuoco tutti i guai

Per la F. 1 al MUGELLO chieste anche garanzie di ricettività

SCARPERIA - Con la visita di Emerson Fittipaldi si è conclusa la prima stagione di attività sul Mugello: quest'occasione è stata forse la manifestazione più importante per il futuro dell'impianto in considerazione anche del difficile momento attuale e dei nuovi nemici che sembra stiano apparendo all'orizzonte contro questo impianto. Il pilota brasiliano era infatti in compagnia di De Graffiered, componente della CSI e consulente della Marlboro, e del suo manager Domingos Piedade. Questi due personaggi non erano certo venuti per collaudare auto ma per esaminare l'impianto realizzato dall'AC Firenze; questo in previsione, come abbiamo già accennato di far disputare sul Mugello prove di formula uno visto che ormai sulla validità dell'impianto i giudizi sono unanimemente positivi. Più specificatamente il circuito è stato esaminato in previsione della possibile disputa di una gara di formula uno sul tipo delle due «corse dei campioni» che si svolgono in Inghilterra; per questo tipo di corsa Fittipaldi ha assicurato la sua presenza.

Quali sono dunque i problemi da risolvere per organizzare come si deve il grande spettacolo della Formula uno? Il giornalista-segretario di Emerson, Domingo Piedade ha rilevato, ovviamente, che mancano le strade e molti servizi essenziali perché si possa definire completo l'impianto. De Graffiered ha fatto notare ai dirigenti dell'AC — speriamo che tutti l'abbiano capito — che l'appoggio economico della Marlboro per una corsa di formula uno, quella dei Campioni, è legato al completamento di alcune strutture, specie ricettive, dato che il «giro» della formula uno comporta la presenza per vari giorni di almeno seicento addetti ai lavori. Per questo ha chiesto all'AC Firenze — che lo sta già ultimando — un preciso rapporto sulla viabilità e ricettività della zona, in un raggio di pochissime decine di chilometri. Se i paesi del Mugello non sono sufficienti non dimentichiamo che a mezz'ora c'è Firenze con 14 alberghi. Se i servizi logistici saranno ritenuti sufficienti, la «corsa dei campioni» di primavera dovrebbe essere abbastanza probabile.

Lavori importanti riguardano le tribune, i servizi di ristoro, strade di accesso, direzione corsa, servizio stampa ed informazioni, sala stampa. Alcuni problemi, da tempo noti, sono risolvibili anche con una diversa organizzazione interna, per gli altri sarà bene che l'impresa che fa i lavori acceleri il ritmo altrimenti ciò che manca ora mancherà anche il 23 marzo, molto vicino, con il mondiale marche. Idem per le strade di accesso.

Interpretando anche alcuni pensieri di appassionati piloti, organizzatori ci sembra che dopo questa stagione di prova, con i suoi difetti organizzativi (alcuni inevitabili, altri sì) l'AC si ponga anche il problema delle gare minori. Tutti d'accordo sul valore delle grandi corse, ma non dimentichiamo che si parlava del Mugello come di un autodromo «aperto». Quest'anno una sola scuderia privata ha tentato di organizzare una gara, la «Mugello Corse»; l'ha fatta, ed i debiti saranno estinti fra anni. Dopo il «buco» della Scuderia-cavia gli stessi dirigenti della Mugello hanno rinunciato ad altre prove, subito imitati dalla Firenze Corse-Biondetti che ha annullato le sue due gare proprio per motivi economici.

Tutti sappiamo che i costi sono aumentati fortemente, ma ci sembra opportuno studiare a fondo il problema, creando uno spirito di collaborazione affinché anche le scuderie possano adoperare il Mugello con i loro mezzi. Solo così il nuovo impianto potrà essere una palestra per i giovani piloti potrà avvicinarne altri allo sport dell'auto, realizzare cioè gli obiettivi dei promotori dell'impianto e proseguire la grande tradizione della Toscana in questo settore. Non trattando la gente dall'alto in basso come qualcuno intenderebbe continuare a fare dimostrando di aver capito piuttosto poco di tutta la faccenda.

La «cura» per il Mugello è stata suggerita da esperti internazionali: è auspicabile che venga presa sul serio, completando l'impianto e perfezionando la gestione nel generale interesse.

m. g.

STUCK non più con la MARCH

LONDRA - La MARCH rinuncia alla Formula 1 o per lo meno mantiene (come abbiamo già scritto) programmi ridotti solo con BRAMBILLA. Il motivo principale della contrazione è di natura economica. C'è però una speranza di un «ritorno» se verrà trovato un patrocinatore durante il 1975. Così Stuck, lasciato libero dalla March, si dice che potrebbe passare alla McLaren con una terza vettura a patrocinio Marlboro.

• La serie di F. 5000 nel 1975 sarà patrocinata dalla Shell. Pare probabile che l'unica vettura che verrà patrocinata in questa formula dalla Shellsport sarà quella di WALKINSHAW, con motore Ford V6. Viene ammesso sinceramente che non si è in grado di stare al passo con le offerte fatte in America a Lella Lombardi.

Sottoposto a un test l'HOLBAY F. 3

LONDRA - A proposito del motore HOLBAY la cui legalità era in discussione, per via del complicato aspetto tecnico della questione il RAC ha deciso che il motore dovrà essere sottoposto a un test scientifico. Si sta cercando di organizzarlo nel principale stabilimento inglese di ricerche aeronautiche anche perché è ritenuto essenziale che il motore venga provato in simulate condizioni di gara.

• EDWARDS ha dichiarato ufficialmente che il suo posto nel Team Embassy è stato preso da STOMMELEN.

La Torino-Corse contesta

il GIRO d'ITALIA

TORINO - I dirigenti della Scuderia Nord-Ovest di Torino meritano veramente un plauso. La loro circolare n. 10, datata ottobre 1974 e indirizzata a tutti i soci è stata scritta indubbiamente da qualcuno che non ha peli sulla lingua o sulla penna. Ci piace riferire lo scritto di questi dissidenti che con le loro parole (non tutte certo avallabili, specie quelle che contestano la partecipazione delle maggiori Case al Giro) si scatenano contro l'AC TORINO che pur non è certo il peggiore (in tema sportivo) degli Automobile Club italiani.

La circolare inizia precisamente così:

«Siamo ormai alle ultime battute di questa strana annata sportiva. Anno difficile, caratterizzato dalla famosa austerità che ha regalato a tutti i popoli della terra l'inflazione. L'austerità, anche se tutti sappiamo che sa di beffa e di infantile scusa ha taglieggiato il calendario sportivo CSAI stupidamente, ha confuso l'assegnazione del Trofeo della Montagna e fino ad oggi, ha creato dissapori per l'assegnazione delle Coppe CSAI.

«Anche l'AC Torino metalmeccanico come sempre, ha definitivamente tagliato dal suo calendario sportivo 1975 la corsa in salita Cesana-Sestriere sotterrandola così assieme alla Sassi-Superga e alla Courgnè-Alpette. Risparmio di danaro, dicono! Certo! Ma quanto è costato il Giro d'Italia 1973? e quanto quello del 1974? Gli sportivi torinesi traggono veramente un vantaggio dal Giro d'Italia (iscrizio-

zione L. 200.000) o è stata creata una gara per pochi? E il pubblico torinese?

«Già, dimenticavamo che l'AC Torino organizza tanto per tenere desto l'Ufficio Sportivo, anche a costo di... notevoli sacrifici finanziari di gran lunga superiori ai costi della Cesana-Sestriere e pari a quelli di un Gran Premio di Formula 1.

«Naturalmente non siamo contro il Giro d'Italia ottima manifestazione sportiva internazionale, ma contro la già nascente degenerazione, voluta dagli organizzatori, che sta livellando la manifestazione solo per le grandi Case che fra l'altro pretendono e s'impegnano a partecipare in numero altamente qualificato, danneggiando così seriamente i concorrenti minori e il pubblico». (Forse il pubblico proprio no n.d.r.).

• I 576 espositori tedeschi e stranieri di AUTOMECHANIKA '74 si sono dichiarati molto soddisfatti dei risultati ottenuti dal Salone specializzato di Francoforte. 47.000 visitatori professionali hanno frequentato la Mostra instaurando un largo giro d'affari. AUTOMECHANIKA si ripeterà nel 1976.

• In occasione del SALONE DI TORINO, oltre sessanta giornalisti dell'automobile italiani e stranieri hanno partecipato ad un incontro-stampa che aveva per tema «La divulgazione dei problemi dell'equipaggiamento e della sicurezza nel campo dell'automobile».

• Nei primi nove mesi dell'anno la GOODYEAR TIRE & RUBBER CO. ha registrato risultati più che soddisfacenti: un fatturato di 2.724 miliardi con un utile di 112,3 miliardi di lire ovvero con un incremento pari al 13,2 e al 22,6 per cento rispetto al pari periodo del 1973 e inferiore soltanto alle cifre record del 1972.

Per 1 milione di dollari salterà il NIAGARA con una stock-car (jet)

NEW YORK - Sull'ovale di Isle a Slip nell'isola del Long Island, il pilota di stock car di Montreal, Jack Carter, ha compiuto uno dei più spettacolari «salti» che si ricordino a bordo della sua Chevrolet 8 cilindri. Carter, che vuole emulare e superare Evil Kanivel (detto il «diavolo volante» su moto Splenta-Jet) lo scorso settembre tentò di sorvolare un tratto del fiume Canyon. Il driver canadese ha tentato più volte di sorvolare una mezza dozzina di macchine allineate con la sua automobile, impresa questa difficile e pericolosa molto più di quella compiuta da Kanivel, e ci è riuscito facilmente.

Dinanzi a oltre ventimila spettatori infreddoliti, Carter ha compiuto lo sbalorditivo volo superando 13 furgoni affiancati, ricadendo su una pedana inclinata con la parte sinistra fuori centro. Nella caduta la Chevrolet di Carter ha riportato la rottura delle sospensioni e della ruota posteriore sinistra, ma in compenso il pilota ha incassato 10 mila dollari e ha posto l'ipoteca ad un probabile «volo» di un tratto della cascata del Niagara nella prossima primavera.

Recentemente Carter aveva riportato la rottura della gamba sinistra, tuttora ingessata, durante l'ultima gara stock nella quale fu vittima di un pauroso testa-coda verso la fine. Stando a quanto ha dichiarato il pilota canadese, sembra che vi siano sponsor pronti a versare un milione di dollari se riuscirà a compiere il sensazionale volo del Niagara per mezzo di una macchina azionata da un motore jet.

l. m.

Gara DRAGSTER senza concorrenti rinviata a ONTARIO

NEW YORK - La gara di dragster che doveva aver luogo domenica 17 ad Ontario in California è stata rinviata. Gli organizzatori hanno detto che la gara verrà disputata domenica per difficoltà tecniche. Secondo quanto abbiamo appreso sembra che a quella gara mancassero i partecipanti. Gli organizzatori sperano di aver un maggior numero domenica prossima.