

**LEGGETE SUBITO**

**F. 1 già « calda »**



DA PAGINA 6

**Il giocattolo ASTON MARTIN**

DA PAGINA 54



**La 131 mi ha salvato!**



DA PAGINA 50



**20 DOMENICA SPRINT**

**42 KARTING MOTORAMA**

**58 TUTTE SPRINT**

**60 POSTA ESPRESSO**

**66 COMPRA VENDITA**



**Nel momento di ELEZIONI (si fa per dire) democratiche questi CONTI IN TASCA alla CSAI sono attualissimi**

ENTRATE	
Proventi funzionamento CSAI	L. 213.530.000
Contributo CONI	80.000.000
	<b>293.530.000</b>
Intervento ACI a pareggio	344.470.000
	<b>L. 638.000.000</b>

BILANCIO PREVENTIVO ACI 1975		USCITE
Contributo agli organizzatori, piloti per scuole di pilotaggio e altre iniziative istituzionali		L. 175.000.000
Coppe e Trofei		8.000.000
Contributi per interessi su finanziamenti acquisto formule ed interventi vari		20.000.000
Fondo finanziamenti autodromi		175.000.000
Premio costruttori F. 1		25.000.000
Spese funzionamento CSAI (escluso personale)		228.000.000
Spese funzionamento TNA		6.000.000
Concorsi eleganza		1.000.000
		<b>L. 638.000.000</b>

# E' l'ACI che paga

# gli sportivi (o viceversa)?

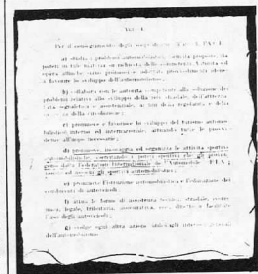
Il bilancio di previsione ACI per l'anno 1975, porta al Cap. 3 - Art. 3, «ATTIVITA' SPORTIVA AUTOMOBILISTICA», le seguenti cifre relative alle entrate ed alle uscite. Alle entrate sta scritto: 80 milioni contributo CSAI, 213.530.000 proventi funzionamento CSAI, per un totale di L. 293.530.000, cui dovrà essere aggiunto il contributo dell'ACI stesso per il pareggio del conto. Alle uscite si legge invece: 175 milioni contributi agli organizzatori per manifestazioni sportive, a piloti per scuole di pilotaggio ed altre iniziative, 8 milioni per coppe e trofei, 20 milioni per interessi su finanziamenti acquisto vetture di formula, 175 milioni fondo finanziamento autodromi, 25 milioni premi costruttori F. 1, 228 milioni spese funzionali CSAI (escluso personale), 6 milioni funzionamento Tribunale d'Appello e 1 milione per concorsi eleganza. Il tutto per un totale di L. 638.000.000 che porterebbe a 334.470.000 il contributo ACI da portare a pareggio.

Abbiamo citato il bilancio di previsione 1975 perché, forse per la prima volta, di questo Bilancio conosceremo anche il consuntivo. Infatti, smantellato, si fa per dire, il principale «tabù» dello sport automobilistico italiano, cioè l'elezione dall'alto dei membri della CSAI visto che i «padri» ACI hanno accettato (si fa sempre per dire) alle giuste richieste degli sportivi per una (parziale) democratizzazione dell'organo detentore del potere sportivo in Italia, è auspicabile e credibile che come diretta conseguenza debba cadere anche il tabù «collaterale» costituito dal, sino ad ora, assolutamente «top secret» rendiconto finanziario CSAI.

Conoscere i conti della CSAI,

sapere come vengono amministrati i danari degli sportivi praticanti, quelli del contributo del CONI e quelli che l'ACI versa in nome e in virtù dell'Art. 4 del suo statuto, è sempre stata l'aspirazione più che legittima, ma altrettanto inappagata, degli aventi diritto perché parte in causa in quanto contribuenti. I rendiconti CSAI sono stati richiesti individualmente e coralmente negli annuali Convegni delle commissioni sportive, ma in risposta si sono sempre ottenute soltanto vaghe parole ed ancor più vaghe promesse.

Dato per scontato che la CSAI è soltanto un ufficio dell'ACI,



Il «famoso» ART. 4 dello Statuto ACI

sia pure pomposamente spacciato per Organo (detentore, per delega, del potere sportivo) e che, quindi, come singolo ufficio ACI, non può avere un suo bilancio, ma deve fare rientrare il proprio rendiconto nel calderone generale del bilancio dell'Ente, è altrettanto vero che quando gli sportivi hanno chiesto e chiedono

il bilancio della CSAI, intendono chiedere «quel» rendiconto e non desiderano sentirsi rispondere che il tutto, cioè entrate ed uscite per «Attività sportiva automobilistica» è specificato al Cap. 3 - Art. 3 del bilancio ACI. Che, come tutti i bilanci, porta soltanto delle voci generiche e non la «specificità completa» delle spese e delle entrate. A meno che uno sportivo praticante, in quanto socio ACI, non abbia il diritto di controllare anche i partitari e trarre da solo le conclusioni. O no?

Esaminando il bilancio in contesto e conoscendo le entrate per proventi funzionamento CSAI, che vanno dalle tasse di iscrizione delle gare nel calendario sportivo, alle tasse di omologazione delle vetture di produzione e da corsa, dalle ammende ai soggetti passivi del potere sportivo, ai diritti sui reclami dei concorrenti, dai diritti sulle licenze sportive ai diritti di vendita delle pubblicazioni, tutte cose sulle quali nulla v'è da eccepire, v'è invece da spendere qualche parola e fare molti pensieri sul capitolo spese.

Stanno bene i 175 milioni di contributi agli organizzatori e gli altrettanti del fondo finanziamenti autodromi, possono essere accettati i 20 milioni di interessi su finanziamenti vari in favore dei piloti, gli 8 per coppe e trofei, i 6 del Tribunale d'Appello e persino quel curioso milione per i «concorsi d'eleganza», ma lasciando alquanto perplessi i 25 milioni di premi ai costruttori F. 1, a meno che il nuovo regolamento sia molto più lungimirante e, soprattutto, i 228 milioni per spese funzionamento CSAI (escluso personale), così tout court. Sono questi i misteri che senza tema di esagerazione, si trascinano da almeno una generazione.

Di certo, resta comunque un fatto: nonostante tutti gli argomenti messi a cuocere al fuoco della «campagna elettorale» in corso, non v'è stato nessuno dei reggitori che abbia pensato di trarre profitto dalla pubblicazione di un esauriente RENDICONTO nel quale venga dimostrato come e qualmente i «soldi dello sport» sono stati spesi con oculatezza e sono, tutti «ritornati» allo sport. Forse era un compito troppo difficile, addirittura insuperabile, perché troppe cose avrebbero dovuto essere spiegate, fra le quali il reale impiego di quei 228 milioni che tanto pesano e il perché dell'amovena trovata di una «speciale sovrattassa» a carico di organizzatori, costruttori, concorrenti persone giuridiche, direttori sportivi, preparatori, scuderie, ufficiali di gara (fra i quali sono stati inclusi, per pudore, anche i dirigenti CSAI e i componenti le sottocommissioni), ecc., per concedere loro il diritto di partecipare alle elezioni, badate bene, non della CSAI, ma di un semplice delegato di zona. Un diritto pagato caro se si pensa che tutti questi personaggi pagano già una quota per essere socio ACI.

Fortunatamente, speriamo, siamo agli ultimi anelli di un simile stato di fatto e ci piace credere che al momento di stilare il consuntivo dell'ANNO 1 DELL'ERA CSAI DEMOCRATICA, o anche prima se ve ne sarà occasione, ogni cifra introitata venga ben catalogata e descritta e che altrettanto, quello che più conta, venga fatto per le cifre che riflettono le uscite.

Sarebbe una prova di vera democrazia e siamo certi che verrebbe apprezzata anche dal campione dei... kamikaze, il «dabbene uomo» So-cio-A-CI!

# DOVE corriamo domenica



## Le corse in calendario dal 31 gennaio al 9 febbraio 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
31	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Genova	V.le Brigate Partigiane, 1	Ore 20,30	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
30-1/2	Rally Artico	Finlandia	Part. Rovaniemi Arr. Rovaniemi	Ore 18,02(30) Ore 14(2)	●●● Camp. Europ. Cond. Rally	Rally	Tapio Rainio (Saab V4)
<b>FEBBRAIO</b>							
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Campobasso	Via Cavour, 8	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Cagliari	Via Carboni Boi	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Torino	Teatro Nuovo - Salone dell'Automobile	Ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elez. delegato di «Zona» Lombardia 1, per la CSAI	A.C. Milano	Circolo della Stampa	Ore 15	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	A.C. Trento	Via Pozzo, 6	Ore 17	●		Questa elezione si effettua per la prima volta
1-2	24 Ore di Daytona	Stati Uniti	Circuito di Daytona di km 6,132		●●● T2, GT3, GT4, S	Velocità in circuito	Non valida per il Campionato Mondiale Marche. Nel '73: Carrera (Gregg-Halood) alla media di 170,875 kmh.
1-2	4. Trofeo Sprint	Squadra Corse Valdelsa		Ore 19 (1)	● Aperta	Regolarità Gara notturna	
2	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga	Ore 8 Ore 13	●	Scuola di pilotaggio	
2	Ronde des Terres de Beauce	Francia			●●● T1, T2, GT3, GT4, S	Rally	Briavoine (Bab-Buggy)
2	Corsa a Oran Park	Australia			●●● G. 9 - F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Stewart (Lola) in 1.1'22"
7-9	STP Galway Rally	Irlanda			●●● Camp. Europeo Conduuttori Rally	Rally	
7-9	Boucles de Spa Monopole	Belgio			●●● T1, T2, GT3, GT4	Rally	1974: non effettuata 1973: Haxhe-Delferrier (Daf 66)
7-9	Canadian Winter Rally	Canada			●●●	Rally	Perusse-Bellefleur (Fiat 128)
8-9	Salita invernale Alti Vosgi	Francia			● T1, T2, GT3, GT4, S	Velocità in salita	
9	Surfers Paradise	Australia			●●● G 9, F. 5000 Coppa Tasmania	Velocità in circuito	Pilette (Chevron) 57'11"6, media 168,91 kmh
9	3. Autosciatoria Selva Matese	Caserta Corse			●	Autosciatoria	Di Capua-Piergentili (Fulvia Montecarlo)
9	Elezione delegato di «zona» per la CSAI	AC Bologna	Sala Borsa Via Ugo Bassi	ore 10	●		Questa elezione si effettua per la prima volta

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

**DOVE NON CORRIAMO DOMENICA**

VALLELUNGA - rinviato al 16 febbraio.

● 1-2 febbraio: 24 ORE SUL GHIACCIO DI CHAMONIX - annullata ● 7-8 febbraio: WINTER-RALLY - annullata  
● 8 febbraio: 20. COPPA DELLA FAVERA - rinviata all'8-9 marzo ● 2 febbraio: 2. TROFEO D'INVERNO A



## 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.

In occasione del 2. Congresso Nazionale dello sport automobilistico, svoltosi a Taormina nei giorni 24 e 25 novembre 1972, il Presidente dell'A.C.I., avv. F. Carpi de' Resmini, riconosceva che, sotto la spinta del presidente, ing. A. Rogano, la C.S.A.I. aveva promosso varie iniziative per una più ampia base rappresentativa degli interessi dello sport automobilistico e auspicava l'articolazione della C.S.A.I. in organismi decentrati regionali per realizzare una riforma democratica per dare sempre più largo spazio alle istanze provenienti dalla base. Il dibattito del congresso, condotto, secondo l'invito dell'avv. Carpi de' Resmini, con «spirito realistico, critico e autocritico» fu fecondo e costruttivo, tanto che si concluse con l'approvazione unanime di una mozione presentata dall'AN.F.I.A., dall'AN.C.A.I. e dalla F.I.S.A.

Nel documento finale dei lavori si dava atto che, nonostante le remore e i limiti delle norme statutarie dell'A.C.I., la C.S.A.I. aveva consentito alle forze sportive di partecipare più direttamente alle responsabilità decisionali organizzative, adoperandosi per imprimere un carattere democratico alla conduzione dello sport automobilistico. E, quindi, rilevata la disponibilità dell'A.C.I. per una revisione delle norme statutarie, proclamata dall'avv. Carpi de' Resmini, faceva voti che «la stessa C.S.A.I., in accordo con le associazioni rappresentative di tutte le componenti del mondo sportivo, assecondando il movimento di rinnovamento manifestatosi» elaborasse le proposte di riforma da sottoporre agli organi statuari dell'A.C.I.

All'indomani del congresso, l'ing. Rogano convocava un Comitato di studio, composto di tecnici e di esperti, nel quale erano rappresentate le componenti attive dello sport automobilistico, che, attraverso un dibattito sereno, ma non privo di contrasti animatori, predisponendo il progetto del nuovo regolamento della C.S.A.I. Con tempestività, rara nel nostro Paese, l'ing. Rogano, mantenne fede alle promesse e presentò il progetto, per sottoporlo all'esame e alle osservazioni costruttive del mondo dello sport, al Congresso dell'anno successivo che si svolse a Mantova, città natale di Nuvolari, non occasionalmente bensì per una scelta, che indicava chiaramente, nel simbolo della passione sportiva che animò il nostro campione, la volontà di attuare la democrazia nello sport automobilistico. Dopo il dibattito congressuale, il Regolamento della C.S.A.I. è stato approvato dal Consiglio Generale dell'A.C.I. in data 15-11-1974.

La riforma delle strutture organizzative sulla base di un'operante democrazia sostanziale è ormai un fatto compiuto e prossimamente (dal 25 gennaio in poi) si svolgeranno nelle venti «zone» nelle quali è stato diviso il territorio nazionale, le elezioni per la nomina dei delegati che entreranno a far parte del Consiglio Sportivo Nazionale e del Comitato Esecutivo unitamente ai rappresentanti delle componenti dello sport: Associazioni Corridori Automobilisti Italiani (A.N.C.A.I.), Federazione Italiana Scuderie Automobilistiche (F.I.S.A.), Federazione Italiana Karting (F.I.K.), Associazione Nazionale Fra Industrie Automobilistiche (A.N.F.I.A.) e, infine, cinque membri designati fra gli Automobil Club organizzatori.

Le libere elezioni dei rappresentanti delle «zone» costituisce il punto di arrivo di un lungo cammino non privo di ostacoli di natura formale e sostanziale, per superare i quali è stata necessaria la concorde volontà dei Presidenti dell'A.C.I. e della C.S.A.I., cioè, dei massimi responsabili e detentori del potere sportivo secondo i regolamenti, internazionali e nazionali.

La riforma introduce nello sport, sotto tipicamente come attività di una ristretta élite, un rinnovamento che tiene conto dell'evoluzione e della realtà attuale, costituita non solo dalla diffusione in masse sempre più numerose della passione sportiva automobilistica ma anche dai principi del nostro ordinamento giuridico generale, che è dominato dalle direttive della Costituzione repubblicana.

In un Paese, che solennemente si proclama democratico e che riconosce la sovranità della base (popolo), non possono avere diritto di cittadinanza enti ed istituzioni con strutture autoritarie. Il mondo dello sport rappresenta interessi di un corpo, ben qualificato, della società, corpo che ha una propria autonomia per la natura ed il contenuto di

Mentre si sono iniziate le elezioni per la nuova CSAI, riteniamo opportuno ospitare questo articolo del dott. ALFREDO ARIENZO, magistrato della suprema Corte di Cassazione e presidente del Tribunale Nazionale d'Appello dello sport automobilistico italiano, che illustra origini e scopi della nuova struttura democratica. E' un autorevole parere tecnico, sia pure di parte ufficiale, di un magistrato che ha già amministrato la giustizia nel mondo del calcio e che ora presiede a quella automobilistica nel T.N.A., e che si è già distinto per coraggiose sentenze, ultima della quali quella relativa al Giro Automobilistico d'Italia.

# PERCHE' questa «demo» CSAI

tali interessi e per la disciplina degli stessi. Di qui l'esigenza dell'autogoverno nelle forme e nello spirito democratico.

La passione per l'attività agonistica e la lealtà sportiva non sono sufficienti a garantire l'evoluzione e l'esatta osservanza di precetti, volti a disciplinare il fenomeno sportivo. Dalle origini dilettantistiche lo sport in genere è diventato professionistico, coinvolgendo interessi di carattere pubblicistico per i loro intrecciarsi e convergere in valori che rappresentano aspetti tecnici e, talvolta, difesa di sentimenti nazionali, come appare evidente nella partecipazione dei nostri colori in competizioni internazionali.

La sensibilità dei Presidenti dell'A.C.I. e della C.S.A.I. nonché dei responsabili delle attività sportive automobilistiche si è rivelata in questa felice interpretazione delle nuove esigenze sociali maturate sotto il clima dei principi costituzionali che contengono gli elementi primari di spinte al rinnovamento democratico di tutte le istituzioni.

Come sportivo nutro la speranza che la rinnovata strutturazione dello sport automobilistico contribuisca al suo progredire, oltre che sul piano tecnico, anche su quello sportivo per la migliore preparazione e scelta dei conduttori. L'aggiornamento di un ordinamento, arcaico ancor prima che autoritario, alla crescita e all'evoluzione del corpo sociale portatore degli interessi sportivi da la certezza di progresso perché sono state rimosse le remore e gli ostacoli che rendevano difficile la partecipazione attiva di componenti necessarie per il divenire dello sport automobilistico. Non può condividersi la preoccupazione, da qualche parte frettolosamente manifestata, «leggi AUTOSPRINT n.d.r.» che i piloti resteranno fuori dalla «stanza dei bottoni» e che i delegati di zona, limitati a tre nel Comitato

Esecutivo avranno un peso tutt'altro che determinante nella nuova C.S.A.I. Non può condividersi perché, se esistono le strutture democratiche, gli interessati ed i piloti, che gli altri, debbono saperle consapevolmente utilizzare e non restar fermi su posizioni superate in attesa di provvedimenti emessi dall'alto. Il costume democratico non nasce immediatamente con la riforma, ma con questa si sviluppa e consolida, in quanto l'esercizio della democrazia deve essere inteso come governo e difesa degli interessi del corpo sportivo e non di interessi corporativi o, peggio ancora, di quelli personali all'esercizio del potere.

Quanto, poi, al paventato pericolo che solo tre delegati eletti in seno al Comitato esecutivo non sarebbero sufficienti a modificare l'andamento della C.S.A.I., mi sembra che la preoccupazione sia eccessiva e che non tenga, soprattutto, conto della libera voce che i tre delegati avranno nel Comitato e dei dibattiti che potranno, senza timori, suscitare dentro e fuori del Comitato e sulla stampa sportiva specializzata, aprendo discorsi costruttivi non più filtrati negli oscuri meandri di mentalità inquisitorie.

La vitalità della sorta democrazia dipenderà, in buona sostanza, dalla serietà di intenti degli uomini che saranno chiamati a rappresentare gli interessi generali dello sport.

I punti salienti della riforma di autogoverno dello sport automobilistico sono costituiti: dalla composizione degli organi direttivi della C.S.A.I. su base mista, elettiva e rappresentativa; dal suffragio universale e diretto dei «licenziati sportivi»; dal riconoscimento di questa categoria composta dai veri e propri soggetti del diritto sportivo.

Con visione realistica sono state abbandonate proposte di soluzioni radicali, formulate sulla separazione dall'A.C.I. e sulla costituzione di una federazione automobilistica, che, creando un elemento di frattura, non avrebbero giovato agli interessi dello sport. Ed è stato, invece, democraticamente seguita la strada della partecipazione e della collaborazione delle componenti sportive alla vita dello sport con conseguenza assunzione delle responsabilità decisionali. Con questa soluzione lo sport automobilistico si autogovernerà attraverso la partecipazione di tutte le forze responsabili che operano nel mondo dello sport.

Il secondo punto della riforma è l'introduzione del metodo elettivo, mediante il suffragio universale, per la nomina dei componenti, rappresentanti degli interessi sportivi delle venti «zone» del territorio nazionale.

Infine, il riconoscimento della categoria dei «licenziati» sportivi, costituita mediante l'istituzione di altre figure di licenziati, oltre che dei conduttori e dei concorrenti, e, cioè, degli ufficiali di gara, dei costruttori, delle scuderie, dei preparatori, degli organizzatori, dei dirigenti e direttori sportivi ecc.; in sintesi di tutti quei soggetti che con assunzione di responsabilità, partecipano attivamente alla vita dello sport.

Il rinnovamento delle strutture sportive automobilistiche è un esempio da imitare nel mondo dello sport perché gli ordinamenti in tanto sono riconosciuti e possono disciplinare lo sport nel nostro Paese in quanto, pur avendo una posizione autonoma, rispettano ed attuano i principi che ispirano l'ordinamento generale.

La democratizzazione dei regolamenti di tutti gli sport, e segretamente di quelli di disciplina, ispirati a criteri anacronistici non più validi, è un'esigenza sociale che non può essere ulteriormente ignorata se i dirigenti delle attività sportive non vogliono condividere le responsabilità delle fratture e delle contestazioni, talvolta violente, delle masse sportive.

Il rinnovamento democratico degli ordinamenti sportivi è necessario ma esso è solo lo strumento per la soluzione dei problemi sportivi perché il progresso delle attività agonistiche, per ottenere valori sportivi sempre più elevati, si consegue solo attraverso la concorde volontà delle varie componenti e la consapevolezza di essere tutte al servizio dello sport, nell'interesse dello sport.

**Alfredo Arienzo**

Presidente del Tribunale Nazionale Sportivo Automobilistico

# LIVORNO-CORSE sempre sui rallies?

# Nuovo C.D. alla NORD-OVEST (e proposte all'A.C. Torino)

**LIVORNO** - Quarto bilancio annuale per la scuderia «Livorno Corse», nata nel 1970 ereditando i soci della Scuderia Filippi, e consuntivo del tutto positivo date le affermazioni riportate dai 25 piloti a livello regionale e nazionale ed impegnatisi soprattutto nei rally. Questa spiccata vocazione della scuderia labronica è stata confermata nel corso della festa sociale dall'attuale presidente facente tutte le funzioni, Sandro Piacani, anche se la carica più alta è stata offerta all'ingegnere Lampredi, nato proprio a Livorno. Il campione sociale rally è risultato Claudio Wiegand col navigatore Ciani; altri equipaggi che si sono messi in evidenza nella passata stagione realistica Filippi-Maffei, Contesini-Parducci, Volpi, Benedetti.

Tra i pochi velocisti, («quando mancano le gare vicine — ha det-

to anche per la loro collaborazione nelle importanti gare svoltesi quest'anno nella provincia livornese come il rally dell'Elba, la Coppa Liburna di regolarità ed il primo Liburna Rally. Un riconoscimento è andato anche ai meccanici Morini, Niccolini, Prampolini e Reboa ed ai cronometristi.

Nel corso della festa, alla quale sono intervenuti anche i dirigenti dell'AC Livorno assicurando la collaborazione dell'ente all'attività della scuderia, è stato tracciato il programma 1975.

In seguito ad un accordo con la commissionaria Renault Angeli di Livorno, la Scuderia potrà disporre di una R5 LS 1300 con la quale Wiegand disputerà il campionato.

Per il settore dei rallies invece la Livorno-Corse scenderà in campo in forze con un gruppo di quattro Opel Ascona grazie anche alla attiva collaborazione della concessionaria Opel di Livorno AICA-ACAM che preparerà in particolare la vettura da rally per Volpi e dell'altra concessionaria Opel di Pontedera, l'Auto Europa, che sarà in gara con Filippi.

Anche per il 1975 è stato confermato l'accordo con la «Bardi pneumatici» che assisterà i piloti sulle gare con due furgoni e quattro uomini. La formazione livornese non intende tuttavia rinunciare alla velocità ed oltre a Wiegand con la R5 LS, è disponibile, in collaborazione con l'officina Reboa, anche un'Abarth 1000 gr. 2 che potrebbe divenire una vettura-scuola per i debuttanti nella velocità.

**TORINO** - Nuovo consiglio direttivo alla Scuderia Nord Ovest. Le elezioni hanno avuto luogo il 17 di dicembre nel corso dell'assemblea ordinaria dei soci, ma soltanto il 14 gennaio ha avuto luogo la riunione per la distribuzione delle cariche sociali che sono state così assegnate: comm. Livio Zecchini, presidente; rag. Fulvio Bertinetti, vice presidente; geom. Francesco Cosentino, segretario; geom. Gualtiero Benvenuti, tesoriere; Fulvio Cornale, direttore sportivo; Sergio Barbero, addetto alle attività sportive; Armando Bille, addetto stampa, tutti consiglieri. I revisori dei conti sono Giovanni Carena, Achille Soria e Vittorio Coggiola.

Nel corso della stessa riunione sono state approvate le provvidenze per i soci piloti, è stata programmata la festa della premiazione che avrà luogo in marzo e sono state preparate alcune proposte da presentare all'AC Torino circa alcune manifestazioni programmate dallo stesso. Il piano finanziario delle provvidenze è stato approvato all'unanimità ed inviato a tutti i soci del sodalizio.

## Col rally si rilancia CASERTA

**CASERTA** - Con una originale e simpatica cerimonia, svoltasi nell'ampio e affollato salone della Camera di Commercio, la «Caserta Corse» ha chiuso un'annata all'insegna dell'austerità e ne ha inaugurata una più rosea, almeno negli intendimenti. Il '74 era iniziato sotto i migliori auspici per questa scuderia che era riuscita, in piena crisi energetica e con le domeniche appiedate, a organizzare la prima gara dell'anno in Italia, una Autosciatoria, dimostrando che questo sport poteva sopravvivere anche di sabato. Poi aveva dovuto segnare il passo e rinunciare alla gara nazionale di regolarità che, dopo due edizioni, era diventata già una consuetudine e in compenso aveva organizzato due raduni a carattere regionale.

Comunque quest'anno si è lavorato per il futuro, sono state create le premesse per un lusinghiero '75: oltre all'Autosciatoria di Selva Matese è stato inserito in calendario il «1. Trofeo di Rocca d'Evandro», valido per il Trofeo dei Rallies Nazionali (3. Zona), che rappresenta il ritorno in provincia di Caserta, dopo otto anni, di una gara di una certa importanza.

Tra i presenti alla premiazione sociale, l'appassionato dott. Schiavone, il dott. Michele Ronza, direttore del locale Automobile Club, il dott. Michele De Simone, delegato allo sport e turismo del Comune di Caserta, l'avv. Vincenzo Gallicola e il sig. De Vito dell'Agenzia di Caserta della Lloyd Centauro Spa, lo sponsor che dovrebbe appoggiare la scuderia casertana nel '75. La serata si è svolta in una atmosfera del tutto particolare: non ci sono state relazioni, bilanci, cifre, niente di tutto questo; l'annata è stata sintetizzata da un interessante filmato (senza commento, ma con una bella colonna sonora), curato dal pioniere dell'automobilismo casertano Antimo Minutolo, che abbandonata da anni l'attività agonistica, coltiva l'hobby della fotoincinerografia.

Alla fine ha preso la parola il presidente, prof. Ferraresi, per rivolgere un saluto agli intervenuti e dopo aver ricordato che la Caserta Corse ha compiuto il terzo anno di vita proprio in questi giorni, ha incitato piloti e soci a fare sempre meglio. Quindi è iniziata la passerella dei piloti al tavolo d'onore fra meritate applausi. Si è cominciato con il campionato rally ed è stato premiato l'equipaggio Aniello Oliviero-Angelo Buonanno e quello dei fratelli Russo, Italo e Ludovico.

La classifica dei piloti vede nell'ordine Aniello Oliviero con 131 punti, Italo Russo con 47, Paolo Caracciolo (44), Antonio Merola (25) e Giuseppe Sprettillo (6). Fra i copiloti si è imposto, come lo scorso anno, Pino Lombardi con 134 punti, davanti a Angelo Buonanno con (131), Emilio Di Guida (82) e Ludovico

Russo (44). Bis anche nella regolarità, dove la simpatica signora Pappalardo si è riconfermata campionessa sociale con 424 punti, alla fine di un anno di intensa attività che le ha permesso di classificarsi al secondo posto nella speciale classifica femminile (coppa CSAI) del Trofeo della Regolarità (2. Zona). Dopo la Pappalardo si sono classificati il prof. Ferraresi (249 punti) e Aniello Oliviero (239); seguono Cimmino, Tufino, Tondi e tanti altri.

Nel campionato riservato alla velocità, successo scontato dell'ottimo Giuseppe Jemma, il più valido esponente dell'automobilismo casertano. Al secondo posto si è classificato un debuttante di... quarant'anni, Alfredo Minutolo, mentre terzi, a pari merito, si sono piazzati Michele Minutolo (figlio di Antimo) e Angelo Negro. Ai vincitori dei vari campionati sociali sono andati anche dei piccoli contributi in denaro. Sono state offerte poi targhe ai dirigenti della scuderia e alle personalità intervenute.

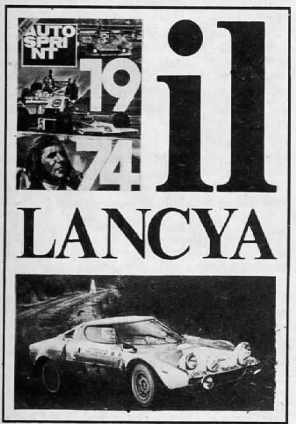
Infine è stato premiato il concorso fotografico per diapositive «L'auto attraverso l'obiettivo», organizzato dalla Caserta Corse in collaborazione con il gruppo fotografico «Il borgo» in occasione della «1. Giornata Casertana dell'Automobile», che ebbe luogo il 5 e 6 ottobre scorso. Sono risultati vincitori nell'ordine Franco Orsomando, Tonino Ianniello, Franco Palmieri e Alfonso Scalia; per la migliore sequenza è stato premiato Tonino Palmieri.

Gino Papale

## I cronometristi genovesi si festeggiano

**GENOVA** - Nell'ambiente della Segreteria Provinciale della F.I.C. vige una norma che ormai può essere considerata una tradizione che ha il grande pregio di servire da «tradizione» tra la fine di una stagione agonistica e l'inizio dell'altra. Alludiamo al raduno che la compagine dei cronometristi genovesi

Al levar delle mense il segretario provinciale Paolo Spagnoli ha portato il saluto della Segreteria di Genova ai presenti ed ha speso parole di vivo elogio per coloro che, nel corso della stagione, si sono prodigati negli innumerevoli servizi di cronometraggio. Ha poi dato l'avvio alla distribuzione dei premi consegnando quello di maggior valore a Manlio Barabino che nel corso dell'annata ha svolto ben 131 servizi. Ha continuato con Bertuzzi che ne ha svolto 108, con Giannoni (60), Ginocchio (45), Canessa (40), Gay (36), Vignali (31), Fontana (21), Giacompoli, Guido, Cucchia, Innocenti, Raule, Cartasagna, Salvetti. Premi speciali sono stati offerti agli allievi più meritevoli e precisamente Fanetanni, Cavalieri, Crovetto, Barabino jr., Lazzarone, Capelli, Barello, Casagrande, Cerovac, Ponzano, Panciroli, Ginocchio.



## LUCCA-CORSE «offre»

## Vorresti correre con una R5-LS?

to il presidente — mancano anche i praticanti della specialità», sono stati premiati Rocchi e Bianucci. Altri riconoscimenti sono andati a Fardini, Paroli, ai fratelli Maracci, Rossi, ai coniugi Di Nasso, Rubbieri, Bertocci, Ardisson, Neri, Norfini, Giovacchini, Benedetti, Pratelli, Taffari, Corti, Stringhini, Signorini, Be-

**LUCCA** - Una concreta iniziativa a favore dell'automobilismo agonistico è stata decisa dalla scuderia Lucca Corse in collaborazione con la commissionaria Renault di Lucca «Fratelli Berutto»: quest'ultima ha messo a disposizione della attiva scuderia una R5 LS 1300 per disputare il campionato '75 di questa nuova formula. Da parte sua la Lucca Corse, con il contributo della Spica-Lodge e della Bardhal Oil, sosterrà le spese necessarie per disputare le gare previste dal calendario. In seguito alla generosa offerta dei fratelli Berutto, la Lucca Corse ha deciso di assegnare la vettura ad un giovane pilota toscano, anche se non socio, in modo da portare un concreto contributo all'allargamento della partecipazione alle corse oggi sempre più difficile in seguito agli aumentati costi.

I giovani interessati alla proposta devono mettersi in contatto quanto prima con la segreteria della LUCCA CORSE (via Vittorio Emanuele 52, Lucca, telefono 0583/54.512 ore d'ufficio). Questa valgerà le caratteristiche degli aspiranti piloti della formula Renault in base all'attività svolta ed è anche prevista una prova pratica sull'autodromo del Mugello. Naturalmente il pilota che si vedrà assegnata la R5 LS dovrà impegnarsi a disputare tutte le prove del campionato.

La comunicazione del nome del pilota prescelto per questo esperimento, che ci auguriamo venga imitato anche da altre formazioni toscane, verrà effettuata in occasione della festa annuale della Lucca Corse, già fissata per il primo marzo al Country Club di Fontana Nuova Tra Lucca e Pescia. In quella occasione saranno premiati i piloti ed annunciati i programmi sportivi per il 1975.

IL GIORNALE  
DELLE  
SCUERE

Per  
l'autodromo  
di MODENA  
si mobilerà  
la piazza?

## Premi di «trasferta» per la Coppa RENAULT

Continua a riscontrare successo la neonata Coppa Renault 5 1300 con afflusso e interesse da parte di molti piloti italiani: si parla già di almeno una cinquantina di vetture pronte per la serie di gare che come è noto si svolgerà su tutti gli autodromi italiani, da Monza a Pergusa. Poiché la maggior parte degli autodromi si trovano principalmente al centro o al nord dell'Italia, al fine di incoraggiare la partecipazione dei piloti del sud, che risiedono più distanti dai campi di gara, la Renault Italia offrirà premi speciali di trasferta in denaro per i piloti classificati alle batterie provenienti da più lontano.

Questo premio è di 100.000 lire che verranno così ripartite: i tre piloti provenienti da più lontano (il punto di partenza dovrà essere dimostrato con timbro dell'AC locale) che si saranno qualificati per le batterie avranno lire 20.000 a testa. Di questi tre, il meglio classificato nella classifica finale avrà oltre 30.000 lire ed il secondo 10.000; cosicché il primo verrà a guadagnare 50.000 lire, 30.000 il secondo e 20.000 il terzo. Questi premi naturalmente si accumuleranno ai premi di classifica già previsti e verranno corrisposti al termine della gara.

## «Taglio» per il programma sportivo GM Solo 6 circuiti per il campionato KADETT

ROMA - Un grosso punto interrogativo lascia in parte ancora scoperto il programma sportivo della General Motor per il 1975. Il dubbio atletico riguarda il Challenge riservato alle Opel Kadett che nel suo primo anno di vita dovrebbe venire disputato con un programma leggermente ristretto sulle piste di Magione, Vallelunga, Mugello, Varano, Pergusa e Misano. Un paio di mesi fa l'effettuazione di questo ciclo di gare che aveva già ricevuto l'appoggio della FISA sembrava quasi sicuro ma, una volta tirate le somme, ci si è resi conto che lo spirito dell'iniziativa che era quello di offrire la possibilità di scendere in pista con costi il più possibile ridotti non poteva essere rispettato in pieno, tanto da consigliare ai dirigenti della GM un momento di riflessione.

Al solito, le ragioni sono sempre le stesse. «Purtroppo l'attuale congiuntura ci ha un po' bloccato soprattutto perché volevamo offrire ai giovani qualche cosa di valido con i maggiori vantaggi economici possibili. — ha detto il direttore sportivo della casa Fernini, aggiungendo comunque — che il progetto non è stato affatto accantonato e la risposta, positiva o negativa verrà che sia, data certamente entro gennaio». In ogni caso sembra abbia avuto esito negativo il parere di offrire la Kadett con un supersconto (pur se nell'ambito di molti concessionari GM tutti i clienti sportivi possono ottenere piccoli vantaggi economici) mentre si cerca di accattivarsi la simpatia dei piloti con premi interessanti.

Pare invece senza fondamento la voce secondo la quale la Delco (sezione della GM che si occupa dei ricambi) dovrebbe sponsorizzare direttamente alcuni piloti del Gruppo I mentre è sicuro che i clienti sportivi che correranno con le Opel sia nei rallies che in velocità godranno dei medesimi premi dello scorso anno. Ugualmente confermata l'assistenza tecnica diretta che verrà allargata anche alle gare del Challenge FISA che, stando almeno alle richieste, dovrebbe vedere in lizza un buon numero di Commodore. Preferibilmente con una fidejussoria chiara, aggiungiamo. A proposito di questo particolare la GM è piuttosto polemica con la CSAI che ha «inventato» un regolamento per i Gruppi 1 e 3 che a suo dire non ha affatto raggiunto gli scopi iniziali.

«I costi per la preparazione del motore sono identici per il turismo e gran turismo di serie che segue il regolamento internazionale con l'enorme svantaggio di poter disputare solo un numero limitato di gare nostrane», dicono i dirigenti GM ed aggiungono che a loro parere sarebbe molto meglio abbandonare l'idea della CSAI e seguire i dettami del CSI con vantaggio tra l'altro per quelle vetture che con la «piccola spesa» dei rapporti corti non sarebbero più costrette a

# F. FORD

in sordina  
anche la  
premiazione

ROMA - Pur se in viale Pasteur, all'EUR non sono molto propensi a commentare l'ormai quasi raggiunto accordo con l'Associazione Circuiti, il programma relativo ai campionati di F. Ford e Mexico è finalmente una realtà. Il primo via alle monoposto ed alle Mexico che quest'anno correranno sempre assieme verrà dato quasi certamente il 31 marzo a Magione ed in ossequio al nuovo corso voluto dall'AICA per vivacizzare le corse, le dieci gare previste salvo un'unica eccezione, saranno messe in scena sempre su circuiti diversi. Oltre alla pista umbra la Ford ha prenotato il Mugello, Varano, Casale, Imola, Pergusa, Misano, Monza e Vallelunga. I premi di gara previsti saranno identici a quelli della stagione scorsa (200.000 al primo ed a scalare fino al sesto che riceverà 30.000 lire) mentre l'austerità potrebbe invece consigliare la riduzione dell'ingaggio dalla 30.000 lire del '74 a 15.000. Non è detto comunque che la Ford non possa trovare la soluzione a questo problema.

Intanto nella scorsa settimana si sono recati alla Ford il ragioniere Valla e l'ingegnere Conti, responsabili rispettivamente del settore sportivo e pubblicitario della Kleber Italiana, per rinnovare l'accordo che probabilmente quest'anno li vedrà accumulati alla Texaco. Sotto il profilo tecnico la F. Ford resterà assolutamente identica allo scorso anno perché pur se la Kleber ha ormai approntato le nuove gomme anteriori con profilo più basso di due centimetri (sono quelle che adotterà la F. Italia), si è preferito impiegare ancora le collaudate GM 24 sia per evitare di creare un problema di assetto all'avantreno delle macchine sia per il prezzo, decisamente più allettante. E' confermato infine che il tecnico Vingiano della Kleber seguirà tutte le gare con il furgone dell'assistenza.

In merito all'altamente trattativa per i campionati occorre rilevare purtroppo il disinteresse dei piloti e dei preparatori che raramente si sono preoccupati di conoscere il loro destino oltre al comportamento della CSAI che ancora una volta ha brillato per il suo attivismo. In pratica in via Solferino si sono limitati a «fare voti» (esiste anche un comunicato stampa in proposito, come se la soluzione dovesse cadere dal cielo. In realtà un po' tutti si sono fidati dello «stellone» Ford che quest'anno non sembra brillare come nelle stagioni passate anche se non ci sembra logico addossare la colpa alla nuova politica organizzativa studiata dall'AICA per mettere sullo stesso piano tutti gli autodromi. Cifre alla mano infatti la Casa dell'EUR quest'anno dovrebbe accollarsi un onere pressoché identico a quello del 1974 quando gli accordi erano ancora stabiliti singolarmente.

In ogni caso il nuovo corso della Ford si farà subito sentire: l'ormai classica e mondanissima premiazione quest'anno non avrà luogo ed i vincitori dei trofei riceveranno quanto loro spetta con una cerimonia del tutto privata.

d. b.

MODENA - Scrivere ancora del progetto autodromo di Marzaglia, dopo la definitiva chiusura dell'argomento da parte del Sindaco Bulgarelli, sembra stupefacente. Ma se il sindaco ha alzato bandiera bianca c'è ancora chi non si dà per vinto e batte i penti. Quattro illustri uomini di sport: l'ing. Aurelio Bertocchi, i comm. Vittorio Stanguellini, il cav. Bergonzini e il cav. Enzo Gualtieri, si sentono quasi defraudati del loro patrimonio di idee e di iniziative e nell'attesa per la loro città. Ci sia consentito, allora, riferire gli aspetti giuridici e ribadiscono.

Ing. AURELIO BERTOCCHI D.T. De Tomaso: «Non voglio credere a tanta crudeltà, mi sia concesso, perché è inaudito pensare che Modena possa rinunciare a un suo diritto. Ho letto quanto è stato detto. Il Sindaco di Modena rimasto solo ha dovuto cedere; ma io lo consiglio di insistere, di battersi perché ci va di mezzo anche il nome di Modena in una delle sue priorità. Per me l'autodromo è una esigenza primaria per noi. Io spero, spero ancora, battiamoci, promuoviamo incontri con gli Enti Pubblici, coi sindacati, coi Partiti».

Comm. VITTORIO STANGUELLINI, costruttore: «E allora scenderemo in piazza per dimostrazioni e comizi di protesta. Credo che la Costituzione, con tutte le autorizzazioni e garanzie dovute, ce lo consenta. Manifesteremo con cartelli e non ci limiteremo a una sola adunata, ma artoleremo nel tempo il nostro stato di agitazione. D'altra parte non è da oggi che suggerisco di ricorrere alla estrema ratio, cioè alla misura ultima consentita. Il sapere che per oltre un anno un miliardo circa era a disposizione di Modena e che non è stato utilizzato, per me è un grave colpo inferto alla economia. La costruzione di un autodromo avrebbe attenuato anche il fenomeno della disoccupazione che si sta avvertendo da noi. Battiamoci, allora, rianimiamoci».

Cav. WALTER BERGONZINI (consigliere della Federazione Motociclistica Italiana): «Ho sempre creduto che i dubbi e i cespiti sulla costruzione di una pista fossero soltanto determinati da timori ingiustificati. Io ho promosso varie iniziative come modenesi e già esponente di un Moto Club locale e ho sempre creduto alle promesse. Ho sbagliato. Sono pronto a unirmi a coloro che vorranno iniziare ora una vera campagna pubblica per questa pista».

Cav. ENZO GUALTIERI (presidente del M.C. Libertà Borsari): «Abbiamo sempre detto e sostenuto che noi della Modena, nei limiti delle nostre possibilità, siamo sempre disponibili per qualunque azione rivolta alla soluzione del problema. Io sono nella moto e, per ragioni di professione, nell'automobile riconosco che Modena ha subito non solo il danno, ma anche la beffa. Spero che si possa ancora trovare un rimedio».

m. m.

## I premiati anonetani

ANCONA - Presso la sede dell'Azienda di Sogno sono stati festeggiati i premiati i campioni sociali dell'Automobile Club di Ancona. La simpatica manifestazione ha riunito attorno ai valorosi piloti rappresentanti della città dorica, un folto gruppo di appassionati e molte autorità cittadine. Non mancava, naturalmente, l'ing. Alberto Rogano, presidente della CSAI che ha presieduto all'iniziativa, prendendo atto del rinnovato interesse dell'AC locale verso l'attività sportiva.

L'avv. Giunio Giorgetti, vice presidente dell'Automobile Club di Ancona, ha fatto quindi un quadro dell'attività motoristica marchigiana ed ha proceduto alla premiazione dei piloti che si sono particolarmente distinti nell'annata sportiva 1974. Sono perciò stati chiamati a ricevere i riconoscimenti loro destinati Stefano Ascoli, Sergio Lodolini, Claudio Pizzi, Piero Potossi, Marco Rogano, Antonio Frascio, Francesco Migliorini, Salvatore Smeriglio, Danilo Dentamaro, Attilio Landi e Gianfranco Carisado.



La «Cassa» torna  
per Lancia e Pirelli

# FORD Italia 200 licenziati

TORINO - Come era prevedibile, anche la Lancia non sfugge alla cassa integrazione. Il taglio, però, sarà meno rilevante di quello operato dalla Fiat. In pratica verranno eliminate otto giornate lavorative entro la fine di marzo. Il provvedimento interesserà seimila operai occupati negli stabilimenti di Torino e di Chivasso. Con questo nuovo taglio produttivo la Lancia dovrebbe avere superato le maggiori difficoltà. Nell'incontro con i sindacati, infatti, i dirigenti hanno ripetutamente fatto cenno ad «interessanti programmi» (chiaro riferimento alla «gamma» ed alla produzione per conto Fiat della X/1-20) per questa primavera.

I seimila operai Lancia si trovano per la terza volta nell'arco di un anno davanti alla sospensione dell'attività ma forse è proprio la tempestività con la quale questi provvedimenti sono stati presi che pongono, almeno per ora, la casa di Borgo San Paolo in posizione privilegiata rispetto alla Fiat. Dal canto suo invece alla Ford italiana si parla di 200 licenziamenti.

Più difficile la situazione nel campo della gomma. La crisi dell'auto, infatti, non poteva non interessare l'industria dei pneumatici. Tremilaseicento lavoratori della Pirelli di Settimo saranno sospesi dal lavoro per venti giorni. La situazione è di estrema gravità, al di là delle più pessimistiche previsioni. Alla Pirelli di Settimo sono attualmente occupati 3700 operai di cui 2900 addetti alla costruzione di pneumatici ed ottocento alla produzione di articoli vari (componenti in gomma per l'automobile). Per la lavorazione dei pneumatici sono previsti venti giorni di cassa integrazione, per quella degli articoli vari ventiquattro.

I pneumatici «stoccati» a fine anno erano 800.000. In poco più di un mese la cifra è salita ad un milione e 370 mila coperture invendute. Le venti giornate di sospensione, secondo quanto hanno spiegato i dirigenti, dovrebbero permettere alla Pirelli di contrarre, entro marzo, la produzione di 570.000 pneumatici portando così gli stocks a quota 800.000.

La gravità dell'attuale situazione di crisi (che investe oltre 400.000 lavoratori di aziende collegate all'attività della Fiat) è evidenziata dall'andamento della cassa di integrazione. Nel periodo gennaio-novembre 1974 la «Cassa» ha concesso 143 milioni 426 mila ore. Rispetto al corrispondente periodo del '73 l'aumento è del 21 per cento.

m. c.



BONN - Rudolf Leiding come Giuseppe Luraghi? Indubbiamente esiste un parallelo fra i due grandi presidenti, (uno della VW l'altro dell'Alfa Romeo) e le loro recenti vicissitudini. Come fu costretto Luraghi ad andarsene ormai lo sanno tutti. Una manovra politica volgarissima in funzione di voti e poteri locali, nella retorica meridionalistica che ha fatto comodo rispolverare in chiave di anticrisi economica. I risultati reali li vediamo ora: l'Alfa Romeo affoga nei debiti, mentre fino a due anni fa era il vanto di Luraghi «...essere l'unica società del gruppo IRI a chiudere in attivo...».

Il parallelo con Leiding il sessantenne presidente della VW è abbastanza facile da fare. Leiding ha dato a fine '74, le dimissioni, non per motivi di salute come si è cercato di far credere, ma per insanabili contrasti con le forze politiche socialdemocratiche tedesche al Governo e al consiglio d'amministrazione della società, oltre che con i rappresentanti dei sindacati che siedono anche loro nel Consiglio di amministrazione del colosso popolare di Wolfsburg. Leiding, in una sua relazione al consiglio della VW ha detto chiaramente che, per mantenere il 4 per cento del mercato USA come il suo impegno preso assicurava, doveva non solo montare le VW negli Stati Uniti, ma era necessario produrle in un nuovo stabilimento americano. I conti che i suoi esperti avevano fatto erano chiari: non conveniva assolutamente montare in USA ma bisognava produrre. Se l'operaio americano è molto caro come costo ora di contro si ha la certezza che lavori, sempre, con pochi o niente scioperi.

Questa chiara allusione ha toccato i rappresentanti dei sindacati nel Consiglio di amministrazione, responsabili degli scioperi che traumatizzano anche la produzione automobilistica VW. La vendetta verso Leiding è stata fine. Non hanno dato minimamente a vedere di essersela presa con il presidente, ma quando questi ha presentato il preventivo per la costruzione dello stabilimento in USA, che comportava lo stanziamento di molte decine di milioni di marchi, aggiungendo che se non aveva una risposta si dimetteva, hanno fatto sì che la risposta da buoni politici tardasse a venire. Tergiversamenti vari, e Leiding se ne è andato.

Prima di dare definitivamente le dimissioni in attesa della risposta (che non arrivava) Leiding, rara avis nella storia industriale, prende carta e penna come si suol dire e manda una bella lettera a tutti gli operai della VW, spiegando come vedeva lui la situazione in contrapposizione a quello che dicevano i

RETROSCENA di  
un altro clamoroso  
avvicendamento di  
leader dell'AUTO

# LEIDING come LURAGHI



sindacati. La lettera (che non ha avuto molto risalto nella stampa mondiale) ebbe un successo incredibile, anche perché gli operai non avevano dimenticato che, chi per la prima volta si era rivolto direttamente a loro era sì il presidente, ma era stato anche lui una volta operaio e aveva percorso tutti i gradini fino alla vetta.

I sindacati, e il Governo si sarebbero legati al dito la sortita e continuarono a non dare la risposta nei tempi richiesti, tergiversando come ogni buon politico sa fare. Il discorso diretto con gli operai aveva definitivamente chiuso ogni porta al presidente della VW. Pochi giorni prima della «scadenza», diversi personaggi del Governo avvicinarono il Leiding chiedendogli di soprassedere. La risposta di Leiding dicono sia stata molto dura: «Ho 60 anni — disse — sono solo con mia moglie, con quello che guadagno in un anno alla VW mi basta per viverne dieci; non ho mire, non mi

interessa il danaro... voglio una risposta, nei termini che ho dato, altrimenti me ne vado! ...Non sono come altri!!! In questa ultima battuta molti hanno voluto riconoscere un responsabile precedente. Con tal uomo scomodo (come Luraghi) il consiglio d'amministrazione ha lasciato cadere i termini e Leiding se ne è andato. In sua vece è ora arrivato Toni Schmuecker che proviene dalle acciaierie del Reno, le «Rhein Stal» dove era nel consiglio d'amministrazione e si occupava delle vendite.

La notizia che Leiding non è più presidente della VW ha fatto il giro del mondo. Molte grandi industrie lo vogliono. Aggiudicare il governo brasiliano gli ha offerto la cittadinanza e il passaporto diplomatico se si volesse occupare dell'industria brasiliana, come ambasciatore viaggiante. Non è ancora spento l'eco, presso il governo del Brasile dell'impresa di Leiding quando, mandato in Sud America a dirigere la VW do Brasil, un incendio distrusse il reparto vemicariera della VW. (Siamo nel 1970 è il periodo delle ferie), le previsioni di ripresa erano a lunga scadenza. Leiding invitò gli operai a non fare le ferie; anche lui si rimboccò le maniche (e non metaforicamente) e in tre settimane il miracolo era fatto. E tutti hanno lavorato a fianco del presidente per la ricostruzione di quanto era andato distrutto.

Leiding ha rifiutato tutte le offerte e ha accettato solo (a malincuore) di rimanere alla VW come consulente per i nuovi modelli che vedranno la luce nel '75 e nel '76, a completamento della gamma della casa di Wolfsburg. Toni Schmuecker alla presidenza ha un vantaggio nei confronti di Leiding: quello di non doversi occupare della politica dei nuovi modelli che, per espresso desiderio del presidente del consiglio d'amministrazione Birnbaum, dovranno rimanere nelle mani di Leiding.

«Mai nessuno — ha scritto un grosso settimanale tedesco — è riuscito in così breve tempo a progettare, produrre e vendere una intera gamma di modelli di successo come ha fatto Leiding, ma al suo successore rimangono i problemi da affrontare che non si sono voluti affrontare con Leiding».

Schmuecker deve ora affrontare quelle forze, e cercare di combatterle, che si sono opposte al progetto di una fabbrica VW negli Stati Uniti. Intanto la situazione sta peggiorando, si parla in Casa VW di 20-30.000 licenziamenti, il che equivarrebbe in pratica alla chiusura di una fabbrica che potrebbe essere quella di Erdem o di Ingolstadt.

# La VOLVO non farà licenziamenti

GOTEBORG - Che l'industria automobilistica sia in cattive acque non è una novità. Verso la fine del 1974, dopo un imprevisto e inaspettato crollo in borsa delle azioni della VOLVO, voci allarmistiche si erano levate intorno all'azienda svedese, che è una delle poche che nel caos mondiale può ancora dormire sonni tranquilli. Una smentita era stata data timidamente, ma il mondo automobilistico era in fermento per la ridda di notizie che si accavallavano. Ora, il 15 gennaio, il comitato esecutivo del gruppo VOLVO ha deciso di garantire a tutti i dipendenti il mantenimento del posto di lavoro e del tempo pieno. Contrariamente alle voci apparse sulla stampa mondiale, la VOLVO pur riducendo del 6% la sua produzione rispetto al '74, sarà in grado di dare lavoro a tutti i suoi dipendenti per la produzione prevista nel '75 di 200.000 vetture.

Per mantenere gli alti ritmi produttivi finora perseguiti sarà possibile, grazie ad un accordo raggiunto con i sindacati dei lavoratori, procedere ad aggiustamenti della manodopera tra i vari settori produttivi VOLVO. Questo è possibile grazie alla diversificazione della produzione del gruppo che comprende oltre alle autovetture gli autocarri, gli autobus, i motori marini, i motori industriali, le macchine movimento terra, i motori d'aereo, gli impianti idraulici, i depuratori, le macchine forestali.

cev.

## La TRIUMPH riduce la potenza dei suoi spider

# TR 7 e Spitfire prima USA

LONDRA - La Triumph TR7 è una vettura sport che per un anno non sarà vista in Europa, se non ai Saloni. Sotto certi aspetti è una sport quale la si definiva in passato, un poco démodée insomma. Per cercare i motivi bisogna guardare agli Stati Uniti. Infatti tutte le TR7 che saranno costruite quest'anno saranno vendute negli Stati Uniti e in Canada (dando alla precaria economia inglese circa sessanta milioni di sterline in valuta estera). Per questo fatto, le caratteristiche della vettura sono state in gran parte dettate dalle esigenze americane.

Il risultato è dunque un tentativo per abbinare alcune delle caratteristiche degli attuali tipi con motore centrale alla posizione anteriore del motore, richiesta dagli americani. Si sono quindi ottenuti profilo basso del muso e buona penetrazione aerodinamica ricorrendo a fari retrattili.

La TR7 è una netta due posti, sicché si è resistito alla tentazione d'incorporare altri due piccoli sedili per il tradizionale nano senza gambe. Anche se esteriormente buona parte dell'aspetto solido e mascolino delle precedenti TR è sparito, la vettura dà l'impressione di essere robusta quanto quelle che l'hanno preceduta.

Lo spazio è abbastanza vasto, (per esempio i sedili possono essere regolati di mm. 175 sia in avanti che all'indietro) e gli strumenti sono sistemati con buona economia di spazio. Il motore è il Triumph quattro cilindri di 1998 cc (90.3x78 mm) a 45°. Alla Triumph sono un poco imbarazzati per quanto riguarda la potenza di questa versione « federale », che ha infatti il piuttosto basso rapporto di compressione di 8.0:1, per la maggioranza degli Stati americani la vettura ha due carburatori Stromberg, ma per la California, ove le leggi sono meno severe, ce n'è uno solo. In ogni modo, quando la TR7 verrà immessa su altri mercati monterebbe una versione del motore un poco più potente. Eppure nonostante un « calo » del 20% nei confronti della TR6, la TR7 dà vivaci prestazioni e la velocità massima dichiarata è di 172 orari. Di tutto ciò si avvantaggia l'economia di carburante. In complesso non si tratta forse della più entusiasmante fra le vetture nuove per l'appassionato, ma se è questo che vuole il mercato e se manterrà viva la produzione, non è il caso di criticarla.

d. h.



La bella ed aerodinamica linea della nuovissima Triumph TR7, dotata del motore 4 cilindri 2 litri. Sotto, la nota Spitfire ora con il motore 1500



MILANO - Uno degli spider più venduti negli ultimi anni negli USA è lo Spitfire della Leyland Innocenti. Questo spider tipo « Old England » marca Triumph, qui presentato al recente Salone di Torino in versione rinnovata, con un nuovo motore di 1500 cmc in luogo del vecchio 1300, verrà commercializzato a partire dal prossimo Marzo al prezzo di 2.400.000 lire IVA compresa. Nonostante l'aumento di cilindrata (+ 200 cmc), la velocità massima che è aumentata di 8 kmh, l'accelerazione che è più rapida di oltre quattro secondi sul chilometro con partenza da fermo, il nuovo Triumph Spitfire 1500 consuma meno della precedente versione. Gli occorrono infatti appena 6 litri per percorrere a velocità costante in presa diretta 100 km; veramente pochi e in linea con i tempi austeri. La velocità massima di cui è accreditata la nuova Spitfire è di 21 km oltre il nuovo limite di 140 kmh che pare si applicherà in Italia.

### L'identi-kit dello Spitfire 1500

Motore	4 cilindri in linea
Posizione	Anteriore
Trazione	Posteriore
Alesaggio-corsa	73,7x87,5 mm
Cilindrata	1493 cmc
Potenza max.	72 CV a 5500 giri
Valvole	2 per cilindro, in testa
Posiz. albero di distr.	Laterale
Accensione	Spinterogeno
Alimentaz.	2 carburatori S.U. HS4
Raffreddam.	Ad acqua
Frizione	Monodisco a secco
Cambio	In blocco col motore, 4 marce - RM possib. di overdrive
Sospens. ant.	A ruote indipendenti
Sospens. post.	A ruote indipendenti
Freni ant.	A disco
Freni post.	A tamburo
Sterzo	Pignone e cremagliera
Pneumatici	155 SR 13
Velocità	161 kmh
0/100 km	32"6
Prezzo	2.400.000 IVA comp.

### In settimana gli aumenti FIAT

TORINO - Stanno per prendere corpo (purtroppo) le anticipazioni di Autosprint a proposito degli aumenti delle vetture Fiat. Dal 1. febbraio, infatti, alcuni modelli Fiat vedranno incrementare il loro listino di percentuali che vanno dal 10 al 14 per 100, a seconda della richiesta del modello. Rimarranno invariati i modelli di cui vi è molto stoccaggio, come 126 e 127, mentre aumenteranno certamente 128, 131 e 130.

La nuova versione presenta un cambio più maneggevole a 4 marce sincronizzate più RM. A richiesta è possibile avere anche l'overdrive; la dizione « Spitfire 1500 » è sul cofano e sul baule, mentre fra i due sedili è sistemato un bracciolo centrale nuovo e assai comodo.

Da settembre a dicembre dello Spitfire 1500 in USA ne sono stati venduti 8000 esemplari. Da sempre beniamino del pubblico d'oltreoceano lo Spitfire, dall'anno della sua nascita 1961, è stato esportato, per il 75% della produzione in USA e Canada. A questo successo fa riscontro anche una immagine sportiva della vettura inglese, immagine che si è concretizzata in centinaia di vittorie nella sua classe nelle competizioni a cui ha partecipato. Forte di questo successo americano, ora lo Spitfire in edizione rinnovata più veloce e più economica arriva anche da noi.

## Sulle nostre autostrade

**130**  
oppure

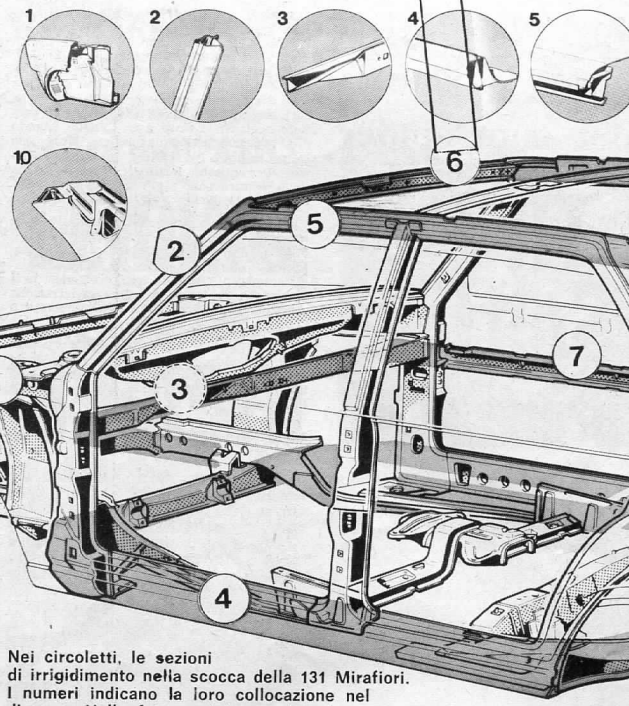
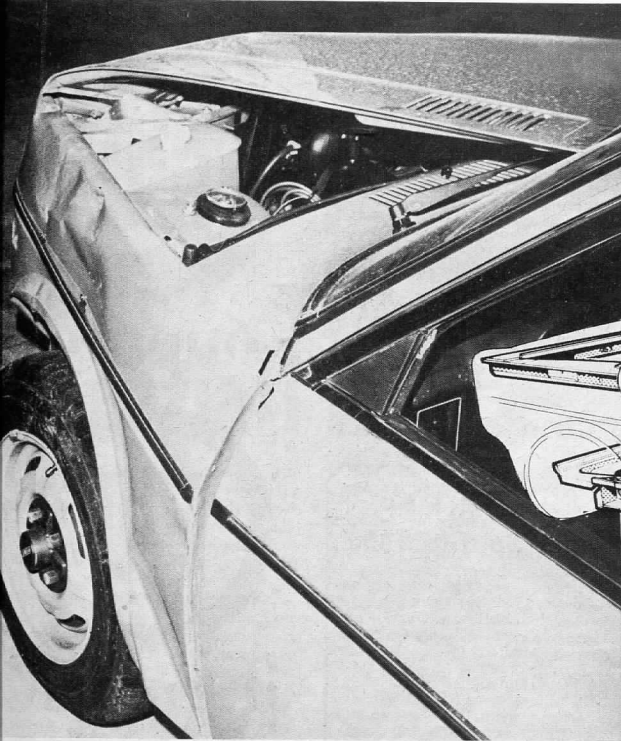
**140**  
il nuovo  
**LIMITE?**

ROMA - Sarà elevato a 140 km/orari il limite massimo di velocità sulle autostrade? Così parrebbe, perché l'argomento, già discusso nel corso di una riunione interministeriale a Palazzo Chigi, fa parte di un « pacchetto » di proposte che la segreteria del ministro dell'Industria Donat Cattin sta perfezionando al fine di presentarle agli organismi competenti.

La proposta di aumentare di venti chilometri l'attuale limite (ma c'è chi lo vuol aumentare solo di 10, cioè 130) deriva dalla realtà riconosciuta che il mini-maximum attuale è ridicolo ed è sistematicamente ignorato da tutti, anche dai possessori di vetture di piccola e media cilindrata. E' un altro episodio di disobbedienza civile. Naturalmente qualora la proposta venisse tramutata in legge o decreto-legge, sarebbero previste pesanti sanzioni (ritiro immediato della patente?) a carico degli eventuali contravventori, anche perché stavolta verrebbero collocati i cartelli di segnalazione oltre che un nuovo sistema di controllo della velocità.

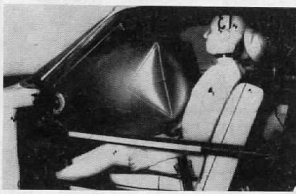
Nel medesimo pacchetto di proposte ve ne sono altre che riguardano la conversione dell'alimentazione delle centrali elettriche dall'olio combustibile al metano e al carbone e la ristrutturazione del riscaldamento domestico con automatico blocco della caldaia quando la temperatura esterna superi certi minimi.

Insieme a queste proposte, altre ve ne sarebbero riguardo il contenimento dei consumi di prodotti petroliferi, misure che se poste in atto con tempestività, secondo quanto dicono i tecnici di Donat Cattin, darebbero un risparmio di circa 350/400 miliardi di lire. (Ma si sa che questi conti ministeriali hanno sempre peccato largamente in eccesso...).



Nei circoletti, le sezioni di irrigidimento nella scocca della 131 Mirafiori. I numeri indicano la loro collocazione nel disegno. Nelle foto a sinistra ed a destra, muso e coda della Fiat 131 protagonista del nostro involontario test d'urto

**Spettacolare ed insolita esclusiva: un test - CRASH di un « Oscar » in carne ed ossa!**



# La 131

**I** migliori sbadigli della mia vita li ho sempre fatti alle presentazioni delle auto nuove, quando sullo schermo appariva la prova di « crash ». Mi ha sempre fatto tenerezza il povero « Oscar », sballottato di qua e di là nell'abitacolo che sbatteva la testa a sinistra e a destra, ben avvinghiato nelle cinture di sicurezza e fasciato da centinaia di multicolori fili che trasmettevano ad un computer tutto quanto gli succedeva, mentre intorno a lui la macchina si disintegrava. La batteria volava, il volante gli dava un « uppercut » alla Mohamed Ali, il montante del parabrezza si trasformava in un manganello della Celere, mentre alto sopra di lui volteggiava come un uccello di cristallo il parabrezza, (non sono mai riuscito a capire, fra uno sbadiglio e un altro, come facesse a non rompersi).

Alle varie conferenze delle ESV (veicoli sperimentali per la sicurezza), di queste prove di « crash » ne ho viste a iosa, sempre con molto scetticismo. La Fiat recentemente a Londra, ad una di queste conferenze, mostrò un filmato ove il povero « Oscar » si salvava due volte su tre, grazie alle trovate degli ingegneri del gruppo torinese. L'ing. Mon-

tabone ci spiegò tante cose, che lui stesso aveva appreso con questi esperimenti per la sicurezza e annunciò che la prima vettura di serie che avrebbe avuto le soluzioni studiate per l'ESV sarebbe stata la 131 Mirafiori.

Io come tanti altri, nell'intimo credevo che fosse molta pubblicità in quelle strutture scatolate fatte in un determinato modo, dopo aver visto « Oscar » che moriva per una botta in testa

datagli dal montante del parabrezza e altre diavolerie del genere.

Il mio scetticismo ha avuto la sua punizione (o il suo premio, giudicate voi...). Ho dovuto fare la mia prova di crash personale dal vero, senza Oscar (però sarebbe stato proprio meglio se si fosse trovato davvero al mio posto!).

Una fiammante gialla 131 Mirafiori 1300 mi viene consegnata

alle ore 17 di un recente mercoledì. Vado in redazione e alla sera mi precipito a casa a vedere (in omaggio all'avv. Agnelli) Juventus-Ajax che si gioca ad Amsterdam. Finita la partita (vittoriosa per i bianconeri 2 a 1 se ben rammento), prendo la 131 per andare a chiudere un buco nello stomaco che reclama.

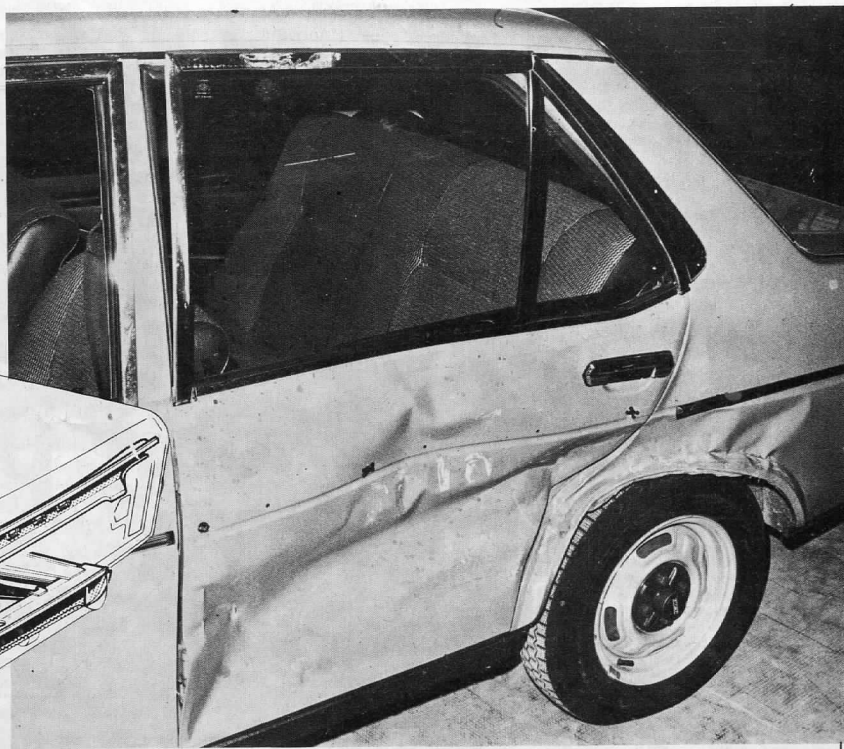
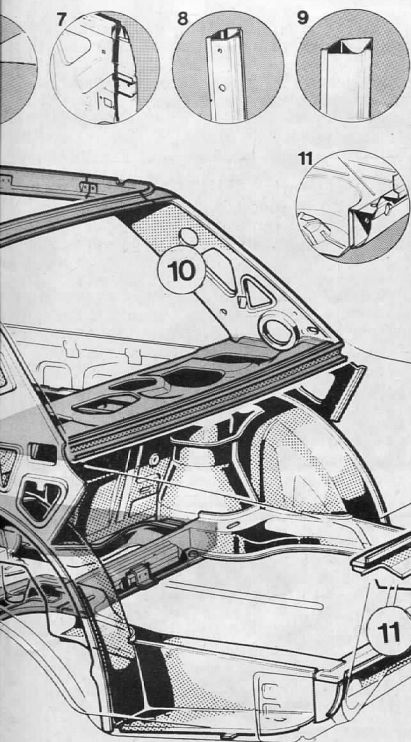
Da casa mia faccio tre chilometri (in totale 32 da quando la macchina mi è stata consegnata) quando ad un incrocio nella zona dello Stadio comunale, mentre pianissimo e timidamente mi appresto ad attraversare l'incrocio, dalla mia sinistra sbucca un bolide scuro che non rispetta né la precedenza di chi viene da destra né lo stop. E taglia, come se niente fosse, l'incrocio. Forse non mi vede neppure (infatti non accenna nemmeno una frenata) e va... va a sbattere contro la portiera posteriore sinistra della 131 Mirafiori.

**« Oscar » per forza**

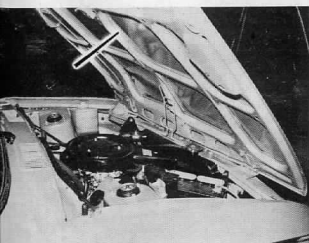
E qui divento Oscar e non più Giancarlo! Solo che non ho (purtroppo) le cinture di sicurezza e neppure i fili collegati con il computer... Così faccio la mia







# mi ha salvato!



Tranne radiatore e batteria, le parti meccaniche anteriori sono integre. L'abitacolo (sotto) non ha subito danni. A sin. l'urto anteriore



prova di crash personale. La 131 parte in testa e coda (incontrollata) mentre io, «Oscar», vengo sballottato dentro l'abitacolo, nonostante mi aggrappi con la forza della disperazione al volante. Durante il testa-coda vengo sbattuto verso la portiera di sinistra della macchina, rompo con la spalla il vetro, e nella botta urto con la parte sinistra del torace contro la portiera e la piego (rompendomi due costole). La 131 piroetta in mezzo alla strada, una Alfetta mi evita (me lo hanno raccontato), sono attimi lunghissimi... poi finalmente una gran botta e mi fermo. Io «Oscar», apro gli occhi e per un attimo penso sia tutto finito. In quel momento sento un'altra gran botta contro la macchina: è l'altra vettura che mi ha colpito ancora e termina la sua corsa dove sono io, (forse si è affezionata). Mi rendo conto appena apro gli occhi dove sono: contro un robusto (tre metri di diametro) colonnato (quello che porta al cimitero...).

Le portiere (udite, udite), non si sono aperte; così le apro e scendo dalla vettura e mi accorgo di essere abbastanza integro. L'altra persona è incastrata nella macchina. Con l'aiuto di qual-

cuno la estraggo: si è rotta quattro costole e il bacino, (verrò a sapere poi). La portano all'ospedale, io vado a vedere la 131.

In quel momento ho capito che tutto quello che mi avevano detto era vero. Come si vede dalle foto, la parte anteriore è distrutta, ma il danno non è eccezionale, i paraurti imbullonati non hanno lesa la parte posteriore e la fiancata della carrozzeria, il danno al motore si riduce al radiatore e alla batteria, il resto è salvo! L'abitacolo è quello che più mi ha sorpreso: è integro. Il volante non si è mosso di un millimetro.

## Tanta verità nell'ESV-FIAT

Ho tirato un gran sospiro di sollievo (sentendo un atroce dolore al costato) nel vedere e constatare tutto ciò: in quel momento ho capito che non era solo pubblicità il programma ESV (almeno quello Fiat); che c'era tanta verità, l'ho constatato di persona (purtroppo), facendo la «mia prova di crash personale», e diventando per una volta Oscar (formato persino maggiore in circonferenza... n.d.r.).

Giancarlo Cevenini

## La sicurezza sulla MIRAFIORI

Direttamente dagli studi ESV la Fiat 131 Mirafiori ha avuto questi principali accorgimenti per la sicurezza:

- **SCocca:** tre strutture anulari di protezione. I longheroni del vano motore, oltre a proseguire sino alle traverse di ancoraggio dei sedili, sono raccordati ai longheroni principali del pavimento, a vantaggio di un irrobustimento della scocca e di una maggiore sicurezza sia attiva che passiva. All'altezza della cintura le porte sono dotate di una ossatura interna di protezione contro gli urti laterali, formata da due longheroni scatolati.
- La struttura del padiglione e dei suoi montanti è stata dimensionata in modo di assicurare l'indeformabilità dell'abitacolo anche in caso di ribaltamento.

- **SICUREZZA INTERNA:** la superficie del padiglione interno è ricoperta di polistirolo espanso spesso 20 mm.
- Una traversa indipendente dal cruscotto collegata alle fiancate regge il supporto del volante, impedendo che in caso di violento urto frontale le deformazioni provochino l'arretramento del volante verso il conducente.
- I sedili sono dotati di arresto su entrambe le guide.
- Il serbatoio del baule è collocato in zona indeformabile contro la paratia divisoria del baule.

ROMA - Due milioni di Escort dopo... ecco la serie rinnovata. La Ford che come un po' tutte le altre case del settore (ma forse di più) risente in modo impressionante della congiuntura automobilistica (30.660 vetture vendute nel 1974 contro le 44.042 del 1973), con molto ottimismo (d'altra parte forse verrebbe a costare di più rinunciare ai programmi già in cantiere) immette anche sul mercato italiano (a partire da marzo vi sarà la commercializzazione) la gamma delle nuove Escort rinnovate « nel vestito » ma con la meccanica praticamente invariata.

Sono 8 modelli la cui cilindrata di 1100 cmc e la Ghia quattro porte di 1300 cmc si inserisce in quella fascia in cui si spera che la clientela si rivolga quest'anno per ritornare a comprare auto nuove.

Il presidente della Ford Italiana Derek D. Barron, si è detto ottimista sul futuro nonostante l'aria che continua a spirare nel mondo automobilistico e non ha dubbi su una prossima schiarita.

Oggi la nuova Escort vede la luce (e si spera anche clienti), e nel frattempo procedono alacremente tutti quei programmi di studio, progettazione e realizzazione di altri modelli, modelli più grandi e

più piccoli della Escort, che vedranno la luce in un futuro relativamente prossimo, fra i quali la nuova « piccolina » di 900 cmc che dovrebbe uscire entro l'anno.

La Escort da sempre una vettura di poco ingombro, economica con un baule molto ampio ha cambiato la carrozzeria che è ora di disegno più moderno e piacevole con molte rifiniture e ricercatezze degne di una vettura di classe superiore. I modelli GL e Ghia in particolare sono stati studiati e disegnati dalla stessa squadra di progettisti che ha concepito e creato la Granada; il loro compito di dare alla Escort lo spazio, il comfort e l'eleganza dell'ammiraglia europea della Ford è stato risolto in modo superlativo.

Il motore è sempre lo stesso, è il famoso propulsore della serie « Kent » che già equipaggia due milioni di Escort nel mondo, e che è stato prodotto e venduto in oltre sette milioni di esemplari, essendo stato utilizzato anche come motore industriale, tra l'altro anche in campo marino. Un dato basta a qualificare questo favoloso motore: esso è servito come base per la realizzazione del Ford Cosworth 8 V da corsa, vincitore di oltre cento competizioni di F.1.

# La ESCORT con piú classe

Sette anni dopo, la Ford Escort si rinnova. Costruita in oltre due milioni di esemplari venduti in tutto il mondo, il suo famoso motore della serie « Kent » è stato prodotto in oltre sette milioni di esemplari. Ecco le Escort vendute in Italia dal 1968 al 1974:

1968	6.414 unità (nove mesi)
'69	20.822
'70	51.787 (anno record)
1971	45.658
1972	31.667
1973	22.264
1974	13.580 (undici mesi)

## LA GAMMA FORD ESCORT 1975

Standard	1100 cc	2 porte
Special	1100 cc	2 porte
Special	1100 cc	4 porte
Special	1100 cc	Station Wagon
L	1100 cc	2 porte
L	1100 cc	4 porte
GL	1100 cc	4 porte
Ghia	1300 cc	4 porte



La versione Ghia quattro porte, con motore di 1300 della Ford Escort '75. A parità di dimensioni, più abitabilità

ROMA - Jackie Stewart mette una moneta sul cofano di una nuova Escort della serie '75, infila il casco e parte. La moneta vibra e non cade, Stewart gira per 24 ore sul circuito tedesco della Ford, per dimostrare la robustezza e l'economicità della macchina. Alla fine scende fresco e riposato dalla macchina, e da buon Scozzese la prima cosa che fa corre a prendere la sua moneta, che non si è nel frattempo assolutamente mossa.

Questo ci ha fatto vedere la Ford in un bellissimo film che ci ha illustrato la serie delle nuove Escort '75 che la Ford immetterà sul mercato a partire da marzo.

Sono otto modelli due, quattro porte e Station Wagon con il motore di 1100 cmc, e la versione Ghia a 4 porte con il motore di 1300 cmc.

Invariate le caratteristiche principali che hanno reso famosa la Escort e che le hanno permesso diverse affermazioni sportive nei rally e nelle competizioni. Poco ingombro, molto spazio interno, economicità d'esercizio intesa non solo come risparmio di carburante immediato, ma anche per le spese generali di esercizio e per l'affidamento che la meccanica dà, con conseguenti riparazioni ridotte al minimo.

Il restyling della carrozzeria completamente rinnovata dovrebbe centrare il gusto del cliente europeo e italiano in particolare. A vederla, la Escort attuale sembra più grande della conosciuta, ma è soltanto una illusione ottica, la serie '75 ha le stesse dimensioni dell'altra serie. E' aumentato lo spazio all'interno e l'abitabilità per i posti posteriori,

## L'identikit delle nuove ESCORT

	1100 Standard	1100 Special L GL	1300 Ghia
Cilindrata	1098 cmc	1098 cmc	1297 cmc
N. cilindri			
Alesaggio	80,96 mm	80,96 mm	82,99 mm
Corsi	53,29 mm	53,29 mm	70 CV 5500
Potenza	48 CV 5500	57 CV 5700	70 CV 5500
Carburatore	Ford 1 V	Weber 2 V	Weber 2 V
Frizione	Monodisco a secco. Diametro disco mm 190		
Sospensioni ant.	McPherson dotate di asta di reazione con ammortizzatore telescopico		
Sospensioni post.	Balestre a tre foglie. Ammortizzatori verticali telescopici		
Freni ant.	A disco (tamburo sul modello standard)		
Freni post.	A tamburo autoregolanti		
Sterzo	A cremagliera		
Ruote	Dischi in acciaio pressofuso con fissaggio a 4 prigionieri		
Pneumatici	Radiali (155 SR 13) escluso sullo Standard		
Carrozzeria	Monoscocca in acciaio a 2 e 4 porte e Station Wagon		
Lunghezza	3978 mm		
Larghezza	1596 mm		
Altezza (a vuoto)	1384 mm		
Passo	2407 mm		
Carreggiata ant.	1270 mm		
Carreggiata post.	1296 mm		
Peso	638 Kg	838 Kg	851 Kg
Velocità	129 Km/h	142 Km/h	150 Km/h
Accelerazione 0/100	25"6"	20"4"	16"5"
Capacità serbatoio	41 litri		
Prezzo	Non ancora comunicato		
In vendita	Dal mese di Marzo		

aumentato è anche il bagagliaio. La superficie vetrata è il 23 per cento in più rispetto all'altra Escort. Sedili di nuova forma e disegno, fanno acquistare oltre 6 cm. per le ginocchia dei passeggeri, e quasi 2 cm. orizzontali nei posti anteriori.

Nuovo è anche il gruppo degli strumenti che comprende il tachimetro accoppiato con l'indicatore del livello benzina e il termometro dell'acqua. Sulla Ghia (la versione più lussuosa della serie Escort) questi due strumenti sono posti al centro del cruscotto mentre al ta-

chimitro è accoppiato simmetricamente un contagiri. Solo sulla versione Ghia c'è il contachilometri parziale con azzeratore istantaneo a pulsante. Di notte gli strumenti sono illuminati da una luce uniforme verde che non affatica la vista.

La tappezzeria di stoffa è disponibile su tutti i modelli tranne che sulla Ghia dove viene montata una speciale tappezzeria di lusso, il volante è completamente rivestito in pelle, e dal lato passeggero un comodo e spazioso ripostiglio offre

ampia possibilità per la custodia degli oggetti.

Particolarmente curata la verniciatura e le parti cromate si dà poter lasciare la macchina all'aperto di notte (con conseguente risparmio della spesa dell'autorimessa).

Il motore è della serie « Kent » una stirpe nobile che ha radici profonde (oltre sette milioni prodotti di questi motori), muniti di cinque supporti di banco, albero a camme in testa, alimentazione a flusso incrociato con le camere di combustione ricavate direttamente nel cielo del pistone. L'alesaggio è standard, la differenza nella cilindrata è data dalla diversa corsa. Nella Escort Standard il carburatore è un Ford monocorpo con collettore di scarico in ghisa, negli altri modelli è stato montato il carburatore doppio corpo Weber con una distribuzione più sportiva ed un collettore di scarico che realizza un miglior flusso dei gas di scarico agli alti regimi. Il cambio è manuale su tutte le versioni con la possibilità di avere la trasmissione automatica nella serie Ghia.

La versione Standard è un po' povera di accessori, un po' meno la L e la GL, mentre la Ghia è superaccessoriata e ha di serie i rostri ai paraurti, il tetto in vinile, lo specchio retrovisore, sedili reclinabili, accendisigari illuminato, motore da 1300 cmc, batteria da 55 amp. e cerchi sportivi.

Una serie di macchine queste Escort '75 destinate a rinverdire il successo della passata serie, Arabi e petrolio permettendo...



**SOSTA  
AL BOX**

## OULTON più corto

● Sarà accorciato il circuito di OULTON PARK, e nella nuova edizione si presenterà per la prima volta per la prima gara di F. 5000. Verrà infatti costruita una nuova bretella che porterà il tracciato dalle 2,7 miglia precedenti a 1,6 miglia: tutto il tracciato sarà nuovamente asfaltato. Il percorso più lungo rimarrà in uso esclusivamente per le gare motociclistiche.

● La **SCUDERIA CANADA** di Montreal iscriverà un paio di vetture March nel prossimo campionato John Players di F. Atlantic: Bertil Roos sarà il primo pilota e potrà disporre molto probabilmente di una seconda vettura a disposizione nelle altre gare di un pilota canadese. Il team porterà i colori della Cadbury Schweppes Powell e della Gyna Watch svizzera, utilizzando gomme Goodyear e lubrificanti Castrol.

## Airikalla nuova stella

NEWPORT - Pen-tti Airikalla, finlandese, è il nome nuovo del rallismo inglese e ha iniziato la stagione vincendo il «Tour of Dean», un rally internazionale disputatosi nel South East Wales e corsa con Henry Liddon come navigatore. Il rally, primo della stagione inglese, si è disputato in condizioni di terreno veramente pesanti: fuori gara il più temibile avversario, Andrew Dawson, al quale è stata rubata la macchina la notte prima della partenza della gara, Airikalla non ha avuto problemi a sgominare il lotto degli avversari.

● Dal 28 marzo al 1. aprile si svolgerà il rally **CIRCUIT OF IRELAND** al quale hanno già dato la loro adesione numerosi piloti continentali e scandinavi. Fra gli inglesi più noti Danal Heggie, Harold Morley, Adrian e Derek Boyd, Paul Martin e Sean Campbell.

● Alle ore 21 di mercoledì 29 gennaio, nella sede della «Fameia bulgneisa» di via Barberia 11, l'ing. **ADOLFO MELCHIONDA**, noto esperto della materia, terrà una conversazione sul tema: «Il fenomeno automobile».

● Un nuovo marchio pubblicitario, quello della **AREXONS** apparirà presto sulla carrozzeria delle Ferrari B3 in seguito ad un accordo di maggiore collaborazione stipulato fra la casa di Maranello e la SIPAL.

● Mutatis temporibus. Con la moda che ha reso le F. 1 molto simili l'una con l'altra attualmente si tessono gran lodi della Ferrari che ha «inventato» il cambio trasversale senza ricordare che la **MASERATI** più di dieci anni fa ha costruito una macchina del tutto identica sotto quel profilo. Era la 3000 Sport tipo 63 (anno 1961) progettata dall'ingegnere Alfieri.

● L'italiana **MARIA LUISA COSSO**, amministratore unico della «Corte & Cosso» di Torino, è stata eletta vicepresidente dell'**AUSAMA**, l'associazione dei costruttori di ammortizzatori per auto e applicazioni varie. In base allo statuto dell'associazione, la signora Cosso diventerà automaticamente presidente allo scadere dei due anni di vicepresidenza.

## COULON ricomincia

● **JACQUES COULON** il campione francese che nel '72 aveva dato del filo da torcere in F. 3 alle Alpine ufficiali, ed era poi passato alla F. 2 vincendo anche a Vallelunga, ripartirà da zero. Conclusi il suo rapporto con la Antar, che non è più in grado di sostenerlo, dovrà ripartire dalla F. Renault, con la quale quest'anno disputerà il maggior numero di gare. E' probabile che lo si possa vedere anche al volante della Tecma sport due litri, costruita dall'amico Philippe Mettel.

● La più recente versione della BMW coupé 3500 con testata a 4 ruote, la stessa che è stata protagonista dell'europeo Turismo 1974, è stata collaudata sul tracciato di Daytona, in Florida, in vista della gara d'apertura del Mondiale Marche 1975, prevista per l'1 e 2 febbraio prossimi sulla classica distanza delle 24 ore.

Al volante della vettura tedesca si sono alternati i piloti Peterson, Redman, Posey ed il pilota ufficiale della casa di Monaco, Hans Stuck jr. La vettura, che attualmente eroga più di 420 CV, sarà presente in due esemplari alla classica gara USA, alla quale hanno già aderito i vincitori dell'edizione '73, Gregg-Haywood e la NART di Luigi Chinetti, con vetture iscritte nella categoria GT.

# TUTTESPRINT · TUTTESPRIN

● Si prospetta molto interessante la **CORSA DEI CAMPIONI** a Brands Hatch, in programma per il 16 di marzo. Gli europei potranno vedere per la prima volta la americana Penske, ormai definitivamente iscritta per Mark Donohue e molti altri piloti di grido come James Hunt, Emerson Fittipaldi, Ronnie Peterson, Jacky Ickx, Jody Scheckter, Jochen Mass, Graham Hill, Carlos Reutemann, Rolf Stommelen, Jean Pierre Jarrier e Tom Pryce. Nello stesso meeting vi sarà anche una gara di F. 5000 e una di F. Atlantic.

● Nel corso di una amichevole serata **PAUL HENRY ARCHAMBEAUX** ha annunciato agli amici di volersi ritirare dallo sport attivo. E' dal 1970 che la scuderia che porta il suo nome ha svolto una attività in campo internazionale: lo stesso patron in quell'epoca ha pilotato spesso una imponente Lola T70. Dal '73 la scuderia aveva preso una diversa dimensione, con l'apporto della Svizzera e l'entrata di Gerard Larousse: per questi colori infatti, al volante di una Alpine A441 il campione svizzero disputava gli ultimi campionati europei per vetture due litri.

## NOI TI FACCIAMO CONOSCERE LA PERSONA CHE HAI SEMPRE SOGNATO DI INCONTRARE

attraverso l'accurata selezione di un  
cervello elettronico

Stai anche tu cercando il tuo tipo ideale, qualcuno affine a te per carattere e personalità? Questa persona esiste certamente ma... come trovarla? Non affidare al caso i tuoi sentimenti! Ora anche in Italia c'è l'organizzazione internazionale Dateline: con un cervello elettronico, che utilizza i moderni metodi dei computers, della psicologia e della sociologia, Dateline seleziona tra migliaia di persone la più adatta a te. Con assoluta serietà e discrezione, Dateline ti farà conoscere almeno 4 persone di sesso opposto con cui hai molte possibilità di costruire una lunga e solida amicizia, proprio perché i vostri reciproci caratteri sono stati prima esaminati dal cervello elettronico. Dateline può veramente aiutarti a trovare il tuo "tipo ideale"! Riceverai gratis il questionario compilando, senza alcun impegno, il tagliando e inviandolo a:

**Dateline**  
AMICI SU MISURA

P.zza Ricina, 19  
16039 Genova - Recco

COGNOME

NOME

VIA

CITTA'

OCCUPAZIONE

ETA'

BA

CAP



**TAMWORTH** - Questo strano veicolo a tre ruote costruito dalla **RELIANT** e chiamato **HELICAK**, è stato messo su strada per sostituire il tradizionale «risciò» a pedali nel sud-est asiatico. L'**HELICAK** ha fatto la sua apparizione anche a Giacarta, nell'Indonesia, dove una ditta locale collabora con la Reliant alla sua costruzione. (Foto AP)

● Nonostante molti avessero predetto la fine del **CAMPIONATO JCB** per vetture storiche, è stato annunciato che una nuova serie di sei gare sarà varata per la prossima stagione, patrocinata sempre dalla industria di macchine movimento terra e dalla Speed Merchants.

● Un grande interesse si sta creando attorno alla **LOLA T 332** di Bob Evans, vincitore dell'ultimo campionato di F. 5000: tra i più interessanti acquirenti vi sono Harry Stiller, che vorrebbe questa vettura come scorta per Alan Jones, Brian McGuire che aveva venduto non molto tempo fa la sua e Monkey Brown.

● **ALAN SMITH**, notissimo preparatore inglese di motori da corsa, specie per le grosse F. 5000, ha deciso di ritirarsi dall'attività. L'avviata officina di Derby rimarrà nelle mani di Dave Whitehouse, suo braccio destro da molti anni, che ha già prodotto propulsori eccezionali per la prossima stagione.

● **LANCIA** e **FIAT** saranno presenti al Rally della Svezia in calendario per i giorni dal 13 al 16 febbraio e valido per il Mondiale Marche Rally. La Lancia si avvarrà di Waldegaard (Stratos) e Lampinen (Beta), mentre la Fiat affiderà le 124 a Mikkola, Alen e Carlsson.

● Anche la SVIZZERA ha subito una notevole diminuzione nelle vendite, pari al 15%, di vetture nuove nel 1974; ciononostante un paio di dieci importatori, e cioè la Volkswagen e la Renault hanno tratto un certo incremento. Delle case italiane la Fiat ha perso il 18,2%, mentre l'Alfa Romeo ha fatto un notevole balzo in avanti, aumentando le sue vendite del 36%.

● Il tribunale di ORISTANO ha sentenziato che « chi non è munito di patente » non può manovrare un'automobile, stando al volante, anche se il motore non è in moto.

## Lo scandalo delle candele

● Grosso scandalo nell'UNIONE SOVIETICA dove è stato scoperto un « mercato nero » di candele per automobili. Ne dà notizia la « Pravda » precisando che alcuni operai di una fabbrica sita nella regione di Saratov, hanno rubato 62.877 serie di candele, per un valore di circa 90 milioni di lire, rivendendole sulla costa del Mar Nero a prezzi d'affezione.



## TUTTESPRINT • TUTTESPRINT



RZESZOW - Incontro veramente poco comune sulle strade innevate del sud-est della Polonia. Questa curiosa carbiata accosta il muso al radiatore della vettura per scoprire, forse, la sorgente di calore. (Foto AP)

● I piloti italiani devono ringraziare il MONOPOLIO TABACCHI se al momento attuale hanno pochissime possibilità di farsi sponsorizzare da una casa di sigarette. Queste ultime infatti (pretori di assalto a parte) devono riscuotere svariate decine di miliardi dal Monopolio che in previsione della liberalizzazione del commercio di tabacchi nel nostro paese spera di tramutare i debiti in una «buonuscita» e dunque le case non hanno interesse ad una forma pubblicitaria in una zona che al momento non rende.

● Ancora senza uno sponsor il giovane francese RENE' ARNOUX, che sembrava quest'anno poter raggiungere Laffite sulla Martini di F. 2. La scorsa stagione Arnoux era stato contattato anche dalla Lotus che lo aveva fermato con un contratto simile a quello di Crawford: ma per le note difficoltà economiche la casa di Hethel pare non potrà mantenere gli accordi dello scorso anno.

## MUNARI espresso

● «MUNARI EXPRES» è stata chiamata la serata che il settore automobilistico del Dopolavoro Postelegrafonici di Bologna, dedicherà al pilota di Cavazzere, bolognese d'adozione, mercoledì 29 gennaio, alle ore 21, nel «Salone del Caminetto», in via Guido Reni n. 4 a Bologna. Ospite d'onore, naturalmente, il «Drago» al quale verrà consegnato uno speciale trofeo. Nel corso della serata verrà proiettato il film del «Marlboro World Championship Team» sulla stagione rallistica 1974 che Sandro Munari sarà chiamato a commentare.

● I motori di F. 3 preparati da NEIL BROWN e utilizzati da Nick von Preussen e Mike Tyrrell che erano stati prelevati in sede di verifica tecnica in seguito a reclamo sulla loro regolarità, sono stati controllati dal RAC e risultano perfettamente in regola.

## La crisi mondiale

● La crisi automobilistica si fa sentire anche in quel ricco paese che è il CANADA. Gli ultimi dati di produzione, riferentesi al mese di novembre 1974, denunciano un regresso, rispetto allo stesso mese 1973, pari al 19,1%. Le diminuzioni per compagnie parlano del 29,2% in meno per la GM Canada, del 16,2% per la Chrysler, del 33% per l'American Motor e soltanto del 2% per la Ford.

● Negli STATI UNITI, nei primi undici mesi dell'anno 1974, sono state vendute 7.019.723 autovetture, con una diminuzione del 23% rispetto al pari periodo dell'anno precedente.

● Pur riducendo la sua produzione del 6% rispetto al 1974, il GRUPPO VOLVO garantisce a tutti i dipendenti il mantenimento del posto di lavoro e del tempo pieno di impiego. Ciò è reso possibile da un accordo con i sindacati dei lavoratori che prevede il trasferimento degli stessi da un reparto all'altro.

● LANCIA e AUTOBIANCHI, che già dal 1. febbraio 1974 hanno integrato la rete di distribuzione in Italia dei rispettivi prodotti, hanno ora unificato anche tutti i servizi commerciali. Pertanto la direzione commerciale, le pubbliche relazioni e la pubblicità e marketing Autobianchi sono ora riunite nel grattacielo Lancia a Torino.

● Anche i polacchi si riforniscono alla Montedison. La MONTER, industria consociata alla Monredison e inquadrata nella divisione prodotti per l'industria fornirà materiali e apparecchiature destinati allo stabilimento automobilistico F.M.S. di Tychy (Polonia). In base ad accordi stipulati con il governo polacco la Monter provvederà alla realizzazione degli impianti completi di finitura dei sedili, dei serbatoi e di altre parti accessorie delle autovetture.

## Le SKODA più care

● Anche la Motorest, unica importatrice italiana delle vetture SKODA, non ha potuto resistere alle nuove situazioni di mercato ed è stata costretta a variare il prezzo dei modelli importati con qualche «ritocco». Ecco, pertanto, il nuovo listino prezzi:

SKODA «100» L. 1.049.107 - L. 1.175.000 (IVA comp.); SKODA «100 L» Lire 1.116.071 - L. 1.250.000 (IVA comp.); SKODA «110 LS» L. 1.227.679 - Lire 1.375.000 (IVA comp.); SKODA «110 R» L. 1.339.286 - L. 1.500.000 (IVA comp.). Per tutti i modelli vi sono i seguenti optional: dispositivo antifurto incorporato L. 11.500; pneumatici a carcassa radiale L. 10.000; serie cerchi in lega leggera L. 85.000.

## La R. 7 4 porte

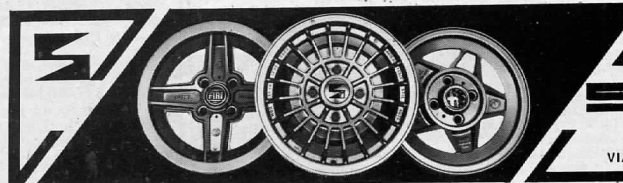
● Le vetture a quattro porte devono decisamente godere un grande favore in SPAGNA: dopo la Seat che ha realizzato la 124 a quattro porte è ora il turno della Fasa-Renault che sul telaio della R5 allungato produrrà una nuova berlina denominata R7. La vettura che sta uscendo dalle catene di montaggio di Valladolid sarà venduta in Spagna a 133.600 pesetas.

● Partendo dalle forti esperienze nel campo degli ammortizzatori oleopneumatici, la CORTE & COSSO ha realizzato una molla a gas per uso automobilistico. Si tratta di vere e proprie molle che derivano la propria spinta da un sistema oleopneumatico, anziché da una spirale d'acciaio. Tra le Case che già utilizzano tali prodotti la Maserati per i modelli Indy, Merak e Khamsin, la Ferrari per i modelli Daytona e berlinetta.

## Il nuovo staff

● George H. Rossetti e David Leimer, i nuovi «boss» della Lamborghini Automobili, hanno dato un aspetto definitivo allo staff dirigenziale dell'azienda il cui pacchetto azionario è ora completamente in mani svizzere. Il nuovo consiglio d'amministrazione è, dunque, composto dai due soci proprietari, dal dott. Giancarlo Chiari con l'incarico di amministratore delegato e dall'ing. Giampaolo Dallara in qualità di consigliere tecnico. Le varie direzioni aziendali sono state affidate all'ing. Massimo Parenti per la produzione, all'ing. Franco Baraldini per la parte commerciale, al rag. Ubaldo Sgarzi per la parte amministrativa, mentre il dott. Marco Tavanani è alla direzione delle pubbliche relazioni.

● Continua a mietere successi nelle graduatorie internazionali la MERCEDES BENZ 450, già prescelta lo scorso anno da 45 giornalisti di 11 paesi come la vettura più sicura del mondo. Altri riconoscimenti sono giunti dal periodico australiano «Modern Motor», e dai mensili americani «Car & Driver» e «Road and Track». In occasione del concorso «Golden Wheels» la più importante rivista automobilistica degli USA ha conferito alla berlina 450 SE due premi per la tecnica e costruzione e per la sicurezza.



INDUSTRIA RUOTE  
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

stilauto

20156 MILANO  
VIA BARNABA ORIANI 22/10 TEL. 02/30 86 165





### LA FOTO

Caro Autosprint, vi sarei grato se mi spiegaste in parole povere, magari con qualche foto, in cosa consistono in pratica le differenze e gli aggiornamenti della versione 1975 della Ferrari B3 rispetto a quella che ha corso nel 1974.

Alberto Braglia - Modena



Effettivamente le differenze fra B3-74 e B3-75 non sono facilmente avvertibili, a meno di non pregare Cuoghi o Borsari di toglierci la carenatura anteriore e mettere a nudo le sospensioni. Ed anche allora per capire bene ci vorrebbero le due monoposto vicine, per un confronto diretto.

Molto più semplice limitarci all'osservazione esterna. Una differenza c'è, e gliela documentiamo a colori: la banda tricolore di traverso alla parte alta della presa d'aria. Se ben ricorda, lo scorso anno quella decorazione era bianca (o gialla). Il tricolore, che si è visto per la prima volta sulla T, non sta ovviamente ad indicare la nazionalità di colui che siede nell'abitacolo, come in genere è il caso delle bandierine nazionali sulle fiancate di certe monoposto. Per ora Ferrari, dopo Genova, ha voluto ribadire di sentirsi « nazionale della F.1 » ma non si sa mai: intanto c'è il tricolore, (sulle macchine) per i piloti c'è tempo.



### IL DITO SULLA PIAGA

La premessa di questa lettera è la seguente: Se riterrete opportuno pubblicarla non dovrà portare i nostri nominativi, ma soltanto un'indicazione generica come « alcuni piloti » o quello che credete.

Dopo la premessa veniamo ai fatti. La nostra lettera è in relazione alla costituzione della nuova CSAI, ed alle votazioni che decideranno i nomi nella sua composizione. Abbiamo letto nell'ultimo numero di « Autosprint » tra le altre notizie che riguardavano i delegati di zona la notizia intitolata « Saliti da segretario a delegato ». La nostra prima impressione è stata che l'appellativo dato recentemente da voi alla CSAI di « bronzea » era centrato. Abbiamo sempre lamentato unitamente a voi, l'assenteismo dell'ex-segretario alle gare automobilistiche (escluse quelle di rappresentanza a carattere internazionale) ed il sempre più imperante strapotere dei suoi accolti personificati dai direttori di corsa, commissari sportivi e tecnici, affiancati dai commissari di percorso, tutti pervasi da un satanico sadismo nell'infierire con ammende ed altri provvedimenti nei nostri riguardi. Come si può pertanto accordare la fiducia per un domani sportivamente obiettivo alla persona che durante la sua reggenza era più facile incontrare la domenica sugli spalti dell'Olimpico che non sulle tribune sempre più deserte di Vallelunga?

L'arma che oggi abbiamo in mano è quella che, se intesa democraticamente e concordemente, porterà uno dei nostri piloti a rappresentare il Lazio dentro al Consiglio Nazionale Sportivo, ed allora, se ci si riuscirà, tanti nostri pro-

La lettera degli amici romani porta la data del 15 gennaio, ma a noi è arrivata solo il 20. E' per questo che, contrariamente alle loro aspettative, non è comparsa sul numero scorso del giornale ma solo ora. Riteniamo opportuna propria ugualmente, anche a prescindere dal valore « immediato » che i nostri interlocutori pensavano di attribuirle, in quanto è sintomatica di un'opinione piuttosto diffusa — purtroppo nell'opinione pubblica « automobilistica ». Quella cioè che la CSAI « democratica » assume sempre di più, per burocrazia, inefficienza, moltiplicazione degli incarichi, mancanza di rinnovamento umano, al Governo del paese.

Non è un complimento, con i tempi che corrono, e lo sappiamo bene. Quello che spiace è constatare infatti il senso di impotenza che si va sempre di più insinuando nella « base », nel « popolo » di questa mini-Italia dello sport automobilistico, dopo gli entusiasmi iniziali. Pare di rivivere una delle parabole risorgimentali: il popolo ormai insoffrente che tumultua, minacciando la rivoluzione; il re (o il tiranno, fate voi) che promette, con belle parole, la « costituzione »; gli uomini del re (o del tiranno) che ci pensano sopra un bel po', ed infine la redigono; il popolo ne prende atto, la soppesa, la rigira ed alla fine si rende conto di essere stato « fregato ».

Perché « fregato », direte

# L'ultima fregata

blemi saranno risolti affinché questa passione che ci costa tanti sacrifici possa essere ricompensata. Non abbiamo tante ambizioni, contrariamente al nostro ex, che come avete scritto, non è pago dei titoli già acquisiti quali: rappresentante della CSAI presso la FIA e la nuova qualifica di direttore della « Vallelunga SpA », ma vorrebbe ancora reinserirsi nella nuova CSAI come delegato di zona del Lazio, attuando così quello che voi avete definito con perspicacia « uscire dalla porta per entrare dalla finestra ».

La richiesta fatta dalla premessa, dopo quanto abbiamo scritto, è giustificata, perché se malauguratamente, frantumando la nostra compagine, e forte dei voti degli altri, Saliti fosse eletto, noi potremmo senz'altro stracciare la licenza, perché nessuno potrebbe impedire che noi, alla mercé dei direttori di corsa e commissari vari fossimo braccati come dei fuori legge! Si è fatto sul vostro articolo che tratta l'argomento il nome del pilota « Gero » e riteniamo che questa scelta possa essere per ora una valida alternativa per le nostre finalità. Come avete pubblicato ci sarà una riunione preliminare alle votazioni il giorno 21 corrente a via C. Colombo e ci auguriamo che essendo di martedì ci si possa presentare con « Autosprint » sotto il braccio, recante questa nostra lettera che varrà a far aprire gli occhi a tanti sprovveduti.

Sarà in quella circostanza che ci guarderemo in faccia per scoprire quelle che hanno la tendenza a sfumare nel « bronzeo ».

Seguono le firme

voi? E' semplice. Il « peso » della base popolare sarà, come è stato fino ad ora, nullo. Prima di tutto, i piloti non sono quella enorme maggioranza che si crede. Sono facilmente assimilabili, in fase elettorale, agli oltre tremila nuovi licenziati CSAI rappresentati dagli ufficiali di gara, molto più facilmente manovrabili, « politicamente », dei piloti, individualisti inguagliabili e sbandati per vocazione.

In secondo luogo, quand'anche i piloti riuscissero a mandare uno dei loro sulla sedia di delegato di zona, è da vedere se proprio quello (o quelli) sarà fra i tre prescelti a rappresentare i Delegati in seno al Comitato Esecutivo.

E se poi il rappresentante dei piloti riuscisse ad arrivare al Comitato Esecutivo, superando le trappole di un clientelismo ormai ben collaudato e l'antipatia che la sua « scomoda » qualifica gli attirerebbe, bisogna vedere quale « peso » egli (o loro) potrebbe avere sulle decisioni importanti riguardanti questo sport. Sapete tutti della più recente trovata di aggiornamento del testo regolamentare della CSAI democratica, quello che stabilisce che il Consiglio Nazionale venga convocato una sola volta all'anno, e su proposta del Comitato Esecutivo...

Tutti questi dubbi derivano da un solo dubbio fondamentale. Che coloro che reggono (e reggeranno, in pratica) le

sorti dei piloti d'auto non siano all'altezza del loro compito. Non lo sono, e lo dimostra la loro viscerale indisponibilità al dialogo. Chi comanda in condizioni del genere non ama le critiche ed i dissensi. Ricordate la lettera del pilota Ottavio Schermi, pubblicata in questa stessa rubrica in Autosprint n. 46/74? Si intitolava « Buio sul Mugello », e diceva delle cose che non sono mai state smentite a proposito di come vengono trattati i piloti in Italia. Un mese dopo, il Bollettino CSAI n. 11 riportava questo trafiletto, nel capitolo dedicato alle sanzioni disciplinari:

« Schermi Ottavio: sospensione per mesi sei per avere, in un articolo pubblicato su un settimanale sportivo, lesa la dignità della CSAI ».

L'estensore materiale del testo avrà fatto quello che gli hanno indicato, ma dovrebbe rendersi conto della tragica ironia delle sue parole: sono esse che ledono la « dignità » della CSAI, non le accuse (mai smentite) dei piloti!

Come la CSAI, vecchia o nuova che sia, spera di acquistare credibilità con questa politica del « lei non sa chi sono io » ce lo deve spiegare il supersegretario Saliti, collega in giornalismo in quanto direttore responsabile del Bollettino CSAI. Chissà se, fra le sue tante attività (da supercoordinatore ACI ora, a giocatore di calcio compreso) troverà il tempo per farlo...



**FIAT 128/1150 cc** Trivellato, meccanica nuova, motore di scorta, 4 ruote complete, prezzo interessantissimo, vende Silliprandi per cambio categoria - Tel. 0525/53.117.

**FIAT 128 COUPE' 1150** Paparella vende 128 coupe 1150 Gr. 1 Trigliani, fortissima, qualunque dimostrazione, pronta corsa, completa piú 4 Koni, 10 dischi, moltissime gomme anche bagnato. Telefonare: 080/33.09.83 oppure 0831/24.915. L. 1.600.000 contanti.

● **FIAT 128 COUPE' 1100** gruppo 1, pronto corsa, assetto, equilibratura ottimo prezzo. Tel. orario pasti: 0825/35.502, ore ufficio: 0825/30.933.

● **FORD CAPRI 2600 Gr. 2**, perfetta motore nuovo, pronta corsa, TANO SIDOTI ALCARA LIFUSI (ME) - Tel. 0941/73.048 ore pasti.

**PORSCHE 911 RSR 1974** non immatricolata. Motore tre litri 330 CV, partecipato due soli rallyes ambedue primo arrivato. Rimessa a punto dopo queste gare direttamente dalla fabbrica. Trattasi di tipo identico a quello che ha vinto il Campionato Mondiale G.T., vendesi con garanzia. Visibile a Stuttgart presso PORSCHE, marchi tedeschi 75.000. Telefonare: 27.45.134 ovvero 46.78.800 oppure telegrafare sig. RISI, Maurice 38, MADRID, Spagna.

**PORSCHE 356 SC 1964**, bianca, stato d'amatore, completamente originale. Telefonare ora colazione: 0823/84.62.91.

**RENAULT GORDINI 12/1600 Gr. 2** preparazione Terrosi Rally, cambio ravvicinato, assetto, Koni Campagnolo 7" CN 36 roll-bar protezioni rinforzi, inurtata, perfetta, accessoriata. Prezzo conveniente. TERROSSI - SARTEANO - Telefono 0578/25.317.

**BARONE ROMA**  
VIALE PARIOLI TEL. 5803002  
SPOILER L. 30.000  
**Racing Line**

● **SIMCA R 2** vincitrice FISA 1974 uno o due motori piú pezzi ricambio. CHIMENTI MIRKO - Tel. 0575/76.076.

● **SIMCA RALLY 2** preparata Gr. 1 competitiva. OSBE - TORINO - Tel. 011/63.39.52.

**MONOPOSTO**

**BRABHAM BT 41** senza motore. Telefono 02/41.97.50. L. 2.500.000.

**BWA FORMULA FORD** completa, vincitrice Campionato 1974, Scuderia ALLEGRINI vende, visibile c/o Officina RAGAILOLO - CORMANO (MI) informazioni ore ufficio tel. 02/72.55.39.

**MARCH F2** Offerta unica, tipo 742. Telaio n. 30 consegnata inizio ottobre '74 (piú recente 742 costruita). Per informazioni ISM - Rue Liedts 13 1030 BRUXELLES - Tel. 02/21.63.705.

**LOTUS F 3** motore Nova Motor 2000 cc. pronta per gareggiare, vendesi, possibilità pagamento dilazionato. Tel. 031/50.60.38 - 50.48.77.

**F. FORD 66 LOTUS** Motore nuovo Alloni, completa rapporti accessori vari. Tel. 0332/48.56.36 ore pasti.

**F. 850** pronta corsa motore da rodare vari ricambi ottime condizioni. Tel. 0131/60.391 ore 13-14 20-21.

## KART

**KART 100 3.** categoria, motore Komet, prezzo veramente buono. Telefonare ore pasti: 02/45.94.962 chiedendo di ENRICO o scrivere a GIORGIO ADAMO - P.zza De Angeli, 9 - MILANO.

**Birel Targa TS Parilla GP15** seconda categoria TONETTI - Tel. 02/41.92.72 dopo ore 20 - L. 300.000.

**125** 11 categoria Tony-Aermacchi, modello '74 anche solo motore. GRASSI-GILAERTE tel. 0541/41.095.

## ACCESSORI e parti speciali

**MOTORE HF 1600 Gr. 4** completo da revisione svedesi miglior offerente. ALBERTO LIBRIZZI - TORINO - Tel. 011/55.28.21 ore pasti.

**INTERFONO Rally** alta resa rapida installazione completo accessori. L. 40.000 spedizione contrassegno. STAFFIERI - Tel. 011/58.75.54.

**ROLL-BAR** integrale, cammes, protezione Avional, staffa fari, lampade 100 watt per 124 Spider 1600 «Occasion» OSBE - TORINO - Tel. 011/63.39.52.

## SI VENDE O SI CAMBIA

## AUTO

● **DE TOMASO PANTERA** gruppo 3 competitivissima aggiornata '75 completa di tutto. Vendesi permutasi per cessata attività. MICANGELI - 06/46.28.13 - L. 5.000.000.

**JAGUAR «E» Coupé 4.2** old-white meraviglioso inproprietario interno pelle originale. BRUNO DI BELMONTE « Equipe » PADOVA - Tel. 049/65.44.52. 049/75.19.64.

**JAGUAR XK140** Le Mans perfetto, testata speciale, autobloccante «overdrive». BRUNO DI BELMONTE « Equipe » PADOVA - Tel. 049/65.44.52. 049/75.19.64.

**MASERATI MISTRAL** favoloso garanzia officina Maserati, ruote Ghibli, BRUNO DI BELMONTE « Equipe » PADOVA - Tel. 049/65.44.52 - 049/75.19.64.

● **OPEL COMMODORE GS 2800 1972**, inurtato, preparazione Conrero gruppo 2, carburatori, plurivittorioso, ultimi aggiornamenti '73, otto ruote complete bagnato asciutto, cambio completo di scorta, serie completa di coppie coniche, adattissimo anche per strada, vendo o permuta con Pantera De Tomaso, Ferrari Daytona o Porsche. Telefonare solo mattino: PIERUGO PRATI - VERONA - tel. 045/56.46.57.



● **PORSCHE 914/6** motore iniezione velocissimo aggiornato 1975 piú numerosi ricambi, svedesi o permutasi con auto di serie. Telefonare: ZOPPIS - tel. 075/85.30.78.

**PORSCHE 911 S 2.4** perfetta, ogni garanzia e qualsiasi prova, radio stereo e manigiansteri, professionista vendi a privato o permuta con vettura Berlina quattro posti. Telefonare ore pasti: dr. GAVOTTI - 011/25.68.86.

## SI COMPRA

## AUTO

**LAND ROVER 88** compra se vera occasione, passo corto motore diesel. Tel. MESSINA 81.10.25.

## ACCESSORI e parti speciali

**CARRELO** usato portata 450-500 kg. Telefonare: 0586/39.304.

**GRUPPO CAMBIO 5 MARCE** con differenziale-autobloccante in buono stato per BMW 2002 modello 1972 (8 bulloni) - telefonare ore pasti Officina Biselli - Tel. 0523/27.759.

● **Vetture sportive**

**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviato speciale:  
**FRANCO LINI**

Redazione:  
**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**  
**ANTONIO RAMENGHI**

Collaborano alle RUBRICHE:

**Carlo BURLANDO** - Leopoldo CANETOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - James HUNT - Jacky ICKX - Gio' LUNI - Gabriella NORIS

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Daniele Buzzonetti (Roma) - Giancarlo Cevenini (Biologna) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - Mario Fanzl (Genova) - Marco Grandini (Firenze) - Logan Lessona Bentley (Roma) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giuliano Orzali (Milano) - Giorgio Rossetto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Toffia (Napoli) - Manuel Vigilani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Luis Gonzales Canomanuel - Agenzia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano Cimarosti (Bern) - Thomas B. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutber - hinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - André Royez - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche

servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Beglioni - Puccio Corona - Cesare De Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Micali - Sandro Munari - Doug Nye - Gerard Schmitt - Piero Sodano

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Cravedi - Mauro D'ignazio - Dionigio Dionigi - Franco Ferramosca - Vito Lattanzio - Domenico Morace - Gigi Mosca - Guido Rancati - Marcello Rigo - Riccardo Roccato

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Belle Epoque - Cevenini - Coppini - De Roia - D.P.P.L. - Equipe Motor - Ferrari Nasalvi - Giorgi - Giuliani - Hruby - Laurent - Lini - Adriano Manocchia - Mulone - Noris - Olympia - Reinhard - Saliz - Serra

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühner - Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Giorgio Piola - Michael Turner - Massimo Vallese

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione  
40068 San Lazzaro di Savena (BO)  
Via dell'Industria 6  
CASELLA POSTALE AD 1734  
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 45.56.24 - 45.56.32  
Telefax: 51212 - 51283 AUTOSPRINT

AUTOSPRINT - Registrar. Tribunale di Bologna n. 3395 del 25-2-1969

CICLOMOTORI SAN LAZZARO DI SAVENA (BOLOGNA)

# Malaguti

FIFTY SPECIAL  
4 MARCE  
50 cc

Consumo: lt.  
1,92x100 km.  
(Norme  
CUNA)

