



Si parla troppo (anche con smentite) del gioco al rincaro-BENZINA perchè non si arrivi all'aumento: i precedenti sono inoppugnabili

le bugie «super»

ROMA - La strategia è troppo nota per autorizzare facili illusioni. Le ripetute smentite del ministro dell'Industria Donat Cattin, in merito all'eventuale aumento del prezzo del carburante, prendono il via proprio all'indomani di un episodio particolarmente significativo. Due settimane fa, quando di aumenti ancora non si parlava (almeno sulla stampa) l'argomento era già all'ordine del giorno negli ambienti romani. L'aumento delle pensioni, l'aggancio alla contingenza per gli statali non erano problemi da poco.

Davanti ad un presidente del consiglio un po' svagato e ad un Gianni Agnelli sibilinamente rinunciario (al vertice della Confindustria) aveva ottenuto, sottovoce, l'autorizzazione a procedere. La smentita, per tradizione, è il primo atto ufficiale di questa decisione.

La benzina, quindi, aumenterà. Difficile dire quanto. Il particolare momento economico propone valori mutevoli di giorno in giorno. Ma il punto fermo è la cifra che lo Stato si propone di ottenere da questo «ennesimo» ritocco. Il passaggio della super da 260 a 300 lire, nel '74, non ha ottenuto i risultati sperati. Si pensava di poter contare su un maggiore introito di 1000 miliardi (un quarto della cifra totale di competenza delle imposte indirette).

Le cose, però, non sono andate come si prevedeva (grazie alla mancanza di programmazione che è propria degli organi dello Stato). Si era puntato tutto sulla assoluta dedizione dell'automobilista al veicolo a motore. A Roma (anche se lo si smentiva nei programmi e nelle promesse di una inesistente soluzione pubblica per i problemi del trasporto) si era convinti (più ancora degli stessi interessati) della insostituibilità dell'auto. Una insostituibilità che l'inefficienza delle alternative proposte contribuiva a consolidare.

Ma, per una volta, i politici avevano fatto male i conti. Il consumo si era contratto e la contrazione era stata tale da non poter essere controbilanciata dal maggior prezzo di vendita. Si erano verificati fenomeni «indotti» tali da minimizzare ogni possibilità di guadagno. La caduta della domanda di benzina non era stata accompagnata da una eguale flessione nei consumi di combustibili pesanti. Gasolio, nafta dovevano continuare ad essere prodotti; le centrali termoelettriche, gli impianti di riscaldamento dovevano continuare a funzionare. Ed ecco così disponibile un «fastidioso» sottoprodotto.

Le case petrolifere hanno incominciato un costoso ed oscuro accantonamento. Ed i prezzi sono saliti. La benzina non è un liquido facile da conservare. Occorrono continui travasi da un serbatoio all'altro, manutenzione, costanti controlli. Ora il governo (e per lui l'utenza) si trova a dover pagare in una volta sola il mancato gettito fiscale (siamo sui 500 milioni, equivalenti, a 8 mesi di distanza, al miliardo iniziale) e le pretese (in parte giustificate) dei petrolieri.

Ed ecco quindi la smentita secondo la rivoluzionaria logica governativa. Una logi-

ciare ad una futura diminuzione». Tre mesi dopo, puntuale, il «ritocco».

Nel gennaio del '69 la super va a 140 e la normale a 130. Immane conseguenza delle affermazioni del Consiglio dei ministri che, battendo sul tempo le dichiarazioni di Ferrari Aggradi, aveva confermato di «escludere nel modo più assoluto un aumento del prezzo della benzina», si dispiaceva però di dover prorogare la sopratassa addizionale di 10 lire al litro (in favore dei terremotati siciliani) fino al '70. Nel '72 il problema dell'aumento viene preso alla lontana, giocando sull'anti-

da 152 a 175. Eppure solo tre mesi prima dopo una lunga battaglia parlamentare la definitiva approvazione del provvedimento di «defiscalizzazione», avrebbe dovuto scongiurare ogni pericolo d'aumento. «Non si tratta questa volta — avevano detto in coro gli affaticati ministri — di un intervento transitorio ma di una revisione organica di tutta la materia proposta dal Governo proprio allo scopo di mantenere fermo il prezzo della benzina e degli oli combustibili».

Quanto questa programmazione fosse valida e meditata lo dimostrano gli episodi accaduti qualche mese dopo. Nel '73 una non prevista (nella riunione del Consiglio dei ministri) imposta sul valore aggiunto provoca due aumenti successivi a due mesi di distanza uno dall'altro. Dopo quello del settembre infatti, di cui abbiamo già detto, ecco a novembre un altro salto: cifra tonda per la super, 200 lire, 190 per la normale. Intanto il Governo decide di dare il via alla messa in circolo di monete da duecento lire.

Ora, il meccanismo ripetitivo sembra definitivamente acquisito dagli uomini di governo. Si annunciano le banconote da 2.000 e con indiscutibile coerenza si parla di aumento del prezzo della benzina. O meglio si parla di non-aumento che per gli ambienti ministeriali ha lo stesso significato. In fondo è solo questione di intendersi sul valore delle parole. Proporre una grammatica ministeriale tutto sommato non sembra difficile. Basta rifarsi alla storia di ieri e prendere atto di una innata attitudine a dissociare il significato delle parole dalle azioni che dovrebbero descrivere.

La benzina a 530 lire sembra cosa fatta. Ci sono le pensioni, gli statali, il finanziamento ai partiti. Ci sono gli uffici da 13 milioni di cui presto disporranno i magistrati italiani, il previsto rinnovo del parco macchine ministeriale, i conti del buffet di Montecitorio e dei comuni italiani. Ancora una volta gli automobilisti italiani non resteranno insensibili al grido di dolore che si leva dai seggi dei consigli comunali di tutta Italia. L'ACI, tramite il suo presidente, si incarica in ogni caso di addolcire la pillola. Secondo lui la benzina può diminuire di 25 o 30 lire al litro tramite una «defiscalizzazione» attualmente allo studio. La storia si ripete. Con sconcertante regolarità.

Variazioni prezzo benzina in 14 anni

DATA	SUPER	NORMALE
3 febbraio 1951	138	126
23 novembre 1956	152	152 RPT 142
1 novembre 1958	145	135
1 gennaio 1959	138	128
15 maggio 1959	135	125
22 maggio 1960	110	100
1 febbraio 1961	106	96 (prezzo minimo)
25 febbraio 1964	120	110
10 novembre 1966	130	120
16 febbraio 1969	140	130
28 agosto 1970	162	152
30 settembre 1973	185	175
23 novembre 1973	200	190
21 febbraio 1974	260	247
7 luglio 1974	300	287
	(202,86)	(195,71)
	di oneri fiscali	di oneri fiscali

ca che segue regole tutte sue ed immutabili nei tempi, favorita dall'acquiescenza innata di un Paese ridotto all'impotenza. Nel settembre del '68 (benzina super 130, normale 120) si profilava all'orizzonte la necessità (ricorrente) di un riassetto delle finanze dei comuni e delle province. Qualcuno, ammaestrato da precedenti avvenimenti aveva subito parlato di aumento della benzina. Rapida smentita da parte del Governo. L'onorevole Ferrari Aggradi con bella sicurezza affermava: «Il prezzo del carburante non verrà in alcun modo ritoccatto. Chiediamo solo agli utenti di rinun-

ciato. Nel dicembre si era «escluso qualsiasi aumento». Qualche giorno dopo la previsione prendeva più ampio respiro. Si ipotizzava un roseo futuro fino a tutto il '73. Il Consiglio dei ministri, appositamente riunitosi in seduta straordinaria, affermava con tracotanza: «Il prezzo della benzina non aumenterà. Con il nuovo decreto legge che proroga la "defiscalizzazione" dei prodotti petroliferi sino al 31 dicembre '73 è scongiurata qualsiasi possibilità di fluttuazione del prezzo dei carburanti». Nel settembre del '73 la benzina super passa da 162 a 185 lire, la normale

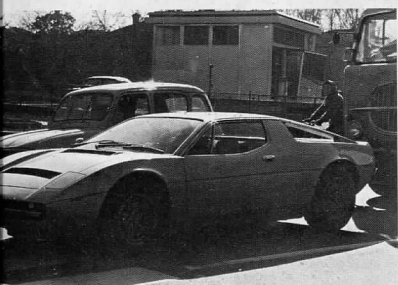
Si rivela sempre più soltanto demagogica l'alternativa dei trasporti «pesanti» comodo alibi anti-auto di Governi e sindacati

BUS STOP

TORINO - Sembrava tutto così facile, un vero e proprio «uovo di Colombo». Se ne era iniziato a parlare durante le frettolose «domeniche a piedi» quando una nuova «inquisizione» aveva scoperto l'esistenza del «demone-auto». Il «piano autobus», 30.000 unità da costruirsi in 3 anni, era stato varato con incredibile facilità. D'altra parte c'erano le Regioni pronte ad accollarsi la responsabilità. Un primo passo verso un decentramento di fatto. Il «piano» aveva anche altri scopi. Sull'autobus saliva il sindacato ed il governo poteva contare su un alleato in più.

Ora, a più di un anno di distanza dal varo dell'alternativa «pesante» si viene a sapere che in realtà non esiste nulla di concreto. Sotto la spinta della Fiat l'alibi governativo e sindacale ha perso ogni consistenza riducendosi a puro miraggio. Il fatto più grave è che su questo miraggio i politici volevano fondare (a spese Fiat, naturalmente) qualche cosa di ben più concreto. Si spingeva per la costruzione dello stabilimento di Grottole, si metteva sotto accusa la politica dell'azienda nella fabbrica di Cameri. Ora tutto è chiaro.

Ancora una volta una manovra politica rischia di compromettere il futuro econo-



La nuovissima «SS» della Maserati Merak

La MASERATI ritoccata

MODENA - E' stata vista la nuova MERAK-MASERATI SS, della quale presentiamo le prime immagini. Il motore è il solito di 2965 CV DIN a 6 cilindri. E' stato aumentato il regime di rotazione, un motore, a quanto risulta, più affinato. E' una vettura degna della migliore tradizione della Casa di via Ciro Menotti. E' stato un po' ridotto il bagagliaio, ma in sostanza la vettura non ha subito determinanti modifiche, pur avendo ricevuto un miglioramento in alcuni organi, vedi la potenza che è ora di 50 CV. La velocità è di 250 orari. E' stata anche alleggerita questa Merak SS. Esteticamente presenta uno sfogo d'aria sul cofano per la fuoriuscita dell'aria che viene dal radiatore. Il cruscotto è diverso.

Sarà questa la novità per Ginevra della Maserati, mentre la Ferrari sarà presente con la DINO 208 GT4, motore di 1991, 170 CV DIN a 7000 giri, potenza massima 170 CV a 7000 giri. Velocità sui 220 orari. Dalla De Tomaso non si hanno ancora notizie di novità.

mico del paese. La crisi del «piano autobus» è per molti lati sintomatica del «presapochismo» congenito con cui si vara qualsiasi programmazione in Italia. Prima della crisi si era parlato della produzione di 7.000 autobus l'anno da collocare per il 70 per cento in Italia e per il rimanente 30 per cento all'estero. Per i telai, la Fiat non aveva nessuna difficoltà, mentre le carrozzerie, se unificate, avrebbero consentito all'azienda di produrre 3.500 unità l'anno, nello stabilimento di Cameri.

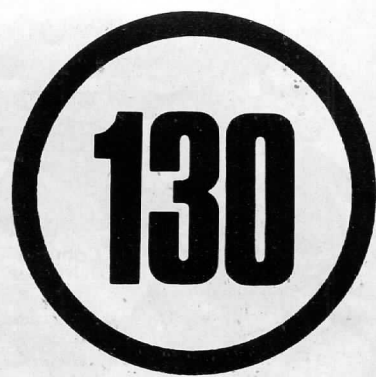
Contemporaneamente alla «caccia alla auto» veniva fuori la proposta dei 30.000 autobus in tre anni. Sarebbero serviti a potenziare e rinnovare il «parco» dei comuni (attualmente costituito da 10.000 mezzi urbani, 20.000 interurbani con un deficit di gestione di 550 miliardi). La proposta dei 30.000 mezzi non convinceva la Fiat che cominciava a collaborare con le regioni tramite la Federtrasporti. Col passare del tempo venivano allestiti gli impianti necessari alla produzione ma la domanda del mercato continuava a farsi attendere.

Tra la fine del '74 e l'inizio del '75 la Fiat riuniva i 14 carrozzieri italiani che operano nel settore e riusciva ad imporre loro l'unificazione dei modelli (un compito che spettava alle Regioni). Si «bloccava» anche il prezzo per tutto il «'75»: da 22 a 37 milioni per quelli urbani, da 23 a 37 milioni per quelli interurbani. L'azienda faceva presente alle Regioni che per la seconda metà del '75 poteva fornire 1700 autobus (65 miliardi circa).

Ma il piano autobus non esiste, lo ha dichiarato lo stesso presidente della Federtrasporti, l'onorevole Marzotto, aggiungendo che non potrà, in nessun caso, essere «sollecitamente» definito. E' inevitabile tornare a prendere in esame il ricorso della cassa integrazione. I limiti di elasticità produttiva dell'azienda sono stati ormai irrimediabilmente superati. Da 30.000 a 7.000 poi a 1700 poi ancora a 1500 sono cifre in grado a far «saltare» qualsiasi programmazione.

E questo non è che un episodio (anche se clamoroso) di quanto succede a livello governativo. Una «leggerezza» che spiega le difficoltà dei costruttori per i quali l'austerità diventa il male minore. Non è tanto la crisi economica, infatti, a spaventare ma quella politica che non è in grado di indicare indirizzi precisi.

In questa chiave si spiega la perplessità delle aziende nell'imboccare una strada diversa che potrebbe essere vanificata a livello di ministeri. E' il caso del motore diesel. Si tratta di una alternativa fiscale (e non tecnica) che richiede l'impiego di ingenti capitali per essere affrontata con successo senza nessuna garanzia che la politica del governo in questo settore non muti radicalmente dall'oggi al domani rivelando l'esistenza di nuovi «miraggi».



La tabella dei LIMITI in vigore nel mondo

Nazioni	Strade	Autostrade	Ammende (in lire)
Austria	100	130	6.500
Belgio	90	100	48.000
Cecoslovacchia	120 C	—	—
Danimarca	90	110	20.000
Eire	96	—	1.500
Finlandia	110	—	1% salario
Francia	90	140	20.000
Germania Fed.	100 S	140 C	5.000
Germania Dem.	90	100	7.500
Giappone	60	100 C	2.500
Gran Bretagna	112	112	37.500
Grecia	80	80	2.500
Italia	100	120	— ●
Jugoslavia	100	120	2.500
Norvegia	80	90	10.000
Olanda	80-100	110	25.000
Portogallo	80	110	8.000
Spagna	120 C	120 C	—
Stati Uniti	96 P	96	700 ogni miglio in più
Svezia	70-90	110	20.000
Svizzera	100	130	21.500
Turchia	—	—	—
Unione Sovietica	—	—	—

NOTA

C = limite consigliato
S = limite sperimentale (in Francia fino al 31-12-75)
P = limite prevalente

● Le ammende sono quelle minime senza aggravanti. Il Codice della Strada prevede in Italia una multa da 4.000 lire a 40.000. Poi c'è stato il famoso decreto-Rumor con l'illegittimo ukase delle multe per eccesso di velocità da 100 mila lire a 1 milione.

Dal 1° giugno dovrebbe entrare in vigore la nuova legge sul LIMITE di VELOCITA' (a proposito: tenetelo presente quando andrete a votare)

Faranno persino una legge per non rispettare il CODICE

ROMA - Il governo contrabbanda il limite di velocità come un provvedimento anticongiunturale (in materia di crisi energetica) e non ha esitazioni a... elevarne il «tetto» autostradale a 130 orari. E' avvenuto che giovedì, nel pomeriggio consiglio, i nostri reggenti si siano trovati d'accordo sull'opportunità di adeguare la legislazione italiana alla raccomandazione della CEMT (Comitato dei Ministri dei Trasporti Europei) che a Parigi il 3 dicembre 1974 suggerì di fissare il nuovo limite di velocità in autostrada a 130 kmh. Per la verità ci risulta che l'allineamento del nostro paese ha provocato stupore e meraviglia per la rapidità con cui il governo Moro vi sia pervenuto.

Si è trattato però di un provvedimento «fuori tema», nel senso che lo si è voluto discutere e approvare nell'ambito delle misure che sono destinate a comprimere i consumi petroliferi. A questo proposito apriamo una parentesi. E' stato accertato, da esperti italiani e stranieri, che una limitazione della velocità autostradale a 130 kmh comporta una riduzione del Consumo della benzina dello 0,1-0,5 per cento, riguardando in Italia un parco di circa il 5 per cento del totale, pari a poco più di 650 mila autoveicoli interessate al «sacrificio».

Così l'Italia è il terzo paese, dopo Svizzera e Austria, ad adottare quel limite di 130 orari che quanto prima finirà nell'europeo Codice della Strada. Una volta tanto non siamo ultimi... L'avvenuta scelta ci vieta però di prendere posizione magari in favore del «140» che la Francia dimostra di confermare e la Germania Federale ha in animo di rendere ufficiale dopo averlo consigliato.

Una curiosità: il nostro paese è il primo a festeggiare (senza però che l'on. Moro e colleghi lo sapessero) l'80. anniversario della lotta «mondiale» al limite di velocità, inaugurata nel 1895 a New York dove il 13 settembre di quell'anno un certo signor Blin — dicono le cronache — fu investito e ucciso da un'automobile che procedeva a velocità pericolosa. In Italia pertanto si introduce (dal 1° giugno?) il limite di velocità dopo che l'analogo provvedimento amministrativo del 2 dicembre 1973 è stato quasi completamente ignorato dapprima per l'insufficienza e l'inadeguatezza degli strumenti tecnici di controllo in mano ai tutori del traffico, e quindi per il facile e diffuso ricorso all'impugnazione da parte dei pretori.

Il limite, come è noto, imponeva un massimo di 120 orari sulle autostrade e di 100 sulle strade ordinarie. Un precedente tentativo

(120-90) del 1967 finì nel nulla per una coraggiosa presa di posizione dell'allora ministro delle Partecipazioni Statali che riteneva la misura di grave pregiudizio alle vendite dell'Alfa Romeo (sic!) otto anni fa però il ministro dei Lavori Pubblici si ispirò a motivi di sicurezza nella proposta del limite e agli stessi motivi oggi sembra si siano orientati i burocrati CEMT, sebbene siano non sempre validi e attendibili i dati statistici sulla sinistrosità da eccesso di velocità. Una indagine piuttosto recente dimostra come il 50 per cento degli incidenti con il 33 per cento dei morti ed il 45 per cento dei feriti si registrino nelle aree urbane dove i limiti (pur tuttavia non sempre rispettato) è di 50 kmh!

Come e quando si attuerà la decisione del consiglio dei ministri di tollerare fino a 130 orari la circolazione in autostrada (e di confermare i 100 orari sulla viabilità ordinaria)? al dicastero dei lavori pubblici stanno definendo il mini-testo di un decreto ministeriale che una volta approvato, e pare piuttosto presto, dal governo consentirà all'on. Pietro Bucalossi, repubblicano, di stabilire attraverso una legge-delega i limiti di velocità e le relative sanzioni come fosse una legge propriamente detta.

Non sarà quindi necessario ricorrere alla segnaletica, se non alle frontiere, ai porti e agli aeroporti per rammentarlo ai turisti esteri, perché per noi «l'ignoranza della legge non è ammessa». Il ministro Bucalossi si pronuncerà pure sui diversi limiti di velocità imponibili (come sul tratto appenninico dell'Autosole), sulla deroga in fase di sorpasso, sulla classificazione ufficiale di strade e autostrade (la S.S. 201 dell'Aeroporto di Fiumicino è un'autostrada a tutti gli effetti, con le quattro corsie, la doppia carreggiata e lo spartitraffico, l'assenza di incroci).

Secondo fonti attendibili, il costo della segnaletica dei nuovi limiti di velocità sarebbe stato di circa 5 miliardi di lire, un prezzo sul quale il partito repubblicano in particolare non se l'è sentita di condividere l'opportunità, anche se nello stesso consiglio dei ministri è stata annunciata la maggiore entrata (da tasse) di circa mille miliardi: non saranno restituiti ai contribuenti come è stato fatto negli Stati Uniti e in Germania, ma serviranno per rilanciare la produzione e gli investimenti, compresi i finanziamenti ai partiti che come è noto costano qualcosa di più della segnaletica.

Lino Ceccarelli

Intanto è ricominciato il carosello dei SALONI e delle novità



A Ginevra anche la più recente delle BMW, la 528

Dalla BMW in OLANDA alla Beta - Monte per GINEVRA



La slanciata linea della nuova Lancia HPE, una coupé Beta «allungata»

AMSTERDAM - Anche quest'anno ospitato negli spaziosi saloni della RAI, il Salone di Amsterdam ha mostrato agli olandesi ogni tipo di vettura disponibile in quella nazione. Come affermato dalle statistiche, il pubblico olandese si è dimostrato molto interessato alle automobili. Anche se la crisi energetica dello scorso anno ha ristretto le vendite, ben 410.000 macchine nuove sono state acquistate in Olanda nel '74 (qualcosa meno del '73) e per una popolazione di circa 14 milioni di persone si è giunti ad avere intorno ai

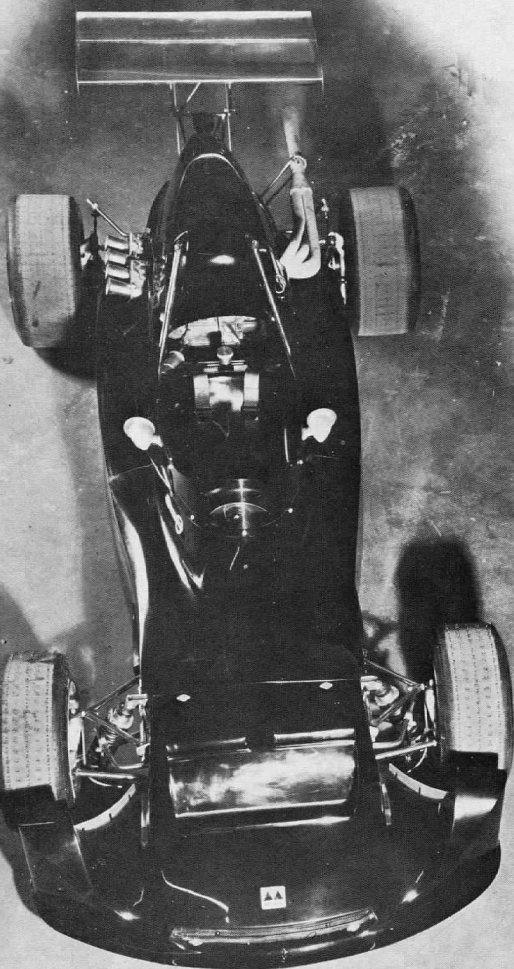
tre milioni e mezzo di macchine. Le uniche novità mondiali ad Amsterdam sono venute dalla BMW, che ha presentato quattro tipi di nuove vetture. Si tratta della 1502, una versione semplificata della popolare 1602 con un motore da 75 CV che può andare a benzina normale (prezzo 12870 fiorini), la 528 che assomiglia molto alla 525 ma monta un motore 6 cilindri 2,8 che fornisce 170 CV, poi la 2,8 e la 3,0 versioni allungate (come la 3,3) della famosa 2500, dotate rispettivamente di un sei cilindri 2800

cc (170 cv) e un sei cilindri 3000 cc da 180 cv. Assieme a diverse vetture sperimentali esposte da diverse case, tra le novità per il mercato olandese erano la Alfa Romeo TI (12990 fiorini) le nuove Ford Escort nei diversi modelli, la Fiat 131 Mirafiori (la 1600 special porta il prezzo di 12490 fiorini), la Citroën CX, la Opel CD Bitter sport coupé, la Maserati Quattroporte, la Porsche Turbo, la Tatra, la elegante Maserati-Simca Bagnhera personalizzata dal creatore di mode Courreges e due mo-

MODENA - E' facile immaginare come le aziende che costruiscono vetture speciali, nel nostro caso quelle emiliane, hanno accolto la notizia del LIMITE inappellabile. Già la situazione nelle fabbriche è molto precaria per non dire ai limiti. Le modifiche da parte del Governo alla normativa attuale del CODICE sono causate dalle sentenze dei Pretori di molte città, compresa quella di Imola del dott. Italo Cordio, sulla illegalità della norma-sterità che contraddiceva l'obbligo di segnaletica.

Però appare già dal rinvigorito comportamento della «Stradale» che l'indirizzo repressivo è ormai riproposto in pieno. Notizie dalle autostrade sono molto preoccupanti per gli automobilisti. Sembrava intanto che tutte le Procure abbiano ricevuto una circolare che invita i magistrati dell'Accusa ad appellare intanto tutte le sentenze non passate in giudicato sulle contravvenzioni per velocità. E ciò in attesa della nuova legge che darà il colpo finale all'industria di vetture speciali. Ma tutto ciò al Governo non interessa, il LIMITE sì!

delli di Lancia Stratos (prezzo 55.000 fiorini) assieme a un Beta spider. Intanto il vero Salone-novità 1975 batte alle porte: è GINEVRA dove farà il suo debutto la Lancia TYPE (high performance estate), una filante due porte con la parte anteriore del Beta coupé su pianale della Beta berlina, ed un ampio portellone posteriore. La Lancia porterà a Ginevra anche l'altra attesa novità, la ex-Fiat X-120 di Pininfarina, ora ribattezzata Beta Montecarlo, dotata del solito 4 cilindri ora a 2 litri.



SPECIALE AUTOSPRINT

TORINO - C'è un nuovo «Modus» di correre in Formula 3 nel '75 e, perché no?, di vincere. Responsabili di questa interessante iniziativa che introdurrà nel mercato e sulle piste italiane un prodotto inglese di ottima qualità, sono i torinesi Alberto Librizzi, ventisettenne, pilota, vincitore di un Monte Junior, neo delegato regionale in seno alla CSAI, e Silvio Artina, ventiseienne, campione italiano Gran Turismo nel '73 e pilota di Formula 3. Per altro sono entrambi notissimi nell'ambiente automobilistico per un'intensa esperienza agonistica, come pilota Artina e come direttore sportivo Librizzi, nel Team GRD Monzeglio, esperienza che è valsa ad entrambi moltissimo, tanto da spingerli oggi a tentare l'avventura da soli animati dallo stesso spirito di indipendenza di Jo Marquart il progettista della Modus. Artina e Librizzi responsabili della parte commerciale e sportiva si appoggeranno per la parte tecnica a Pier Franco Franzoni ingegnere e proprietario di una perfetta officina meccanica coadiuvato da Angelo Bercelli tecnico specializzato nel campo delle corse, ex Monzeglio.

L'accordo commerciale con la Modus comprende soprattutto l'importazione di telai F.3 adatti ad ogni tipo di motore e molto probabilmente qualche telaio sport 1600-2000

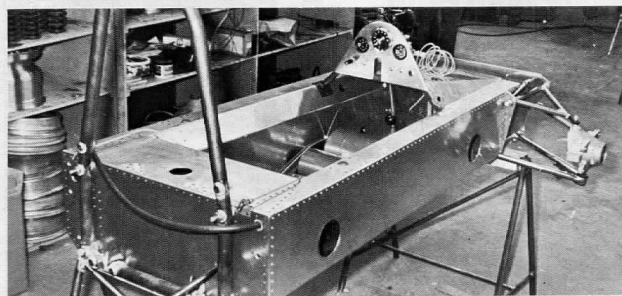
e quando sarà pronto anche il F.2. In Inghilterra sono in preparazione telai Sport per motori 1000 e 1300.

Il telaio Modus Formula 3 è un monoscocca di alluminio con angolari e pannelli di rinforzo e piastre in lega leggera che formano delle vere e proprie centine cui sono fissati gli attacchi delle sospensioni anteriori e dello sterzo, e alle spalle del pilota il roll bar. Proprio a questa centina che sopporta il roll bar e chiude le travi laterali a sezione pressoché rettangolare, sono fissati gli attacchi di un sub telaio posteriore tubolare (che ricorda quello del GRD) e che sorregge motore e sospensioni posteriori. Molto bella la forma del roll bar ad anello chiuso, tradizionali le sospensioni (posteriormente a triangolo rovescio in basso) e di architettura assai lineare e semplice che nasconde però un accuratissimo studio per facilitare il montaggio, messa a punto, regolazione e manutenzione. A questo stesso spirito di estrema razionalità è improntato il disegno del telaio monoscocca, assai bello esteticamente, che dà una notevole impressione di robustezza. Il serbatoio benzina è incassato alle spalle del pilota seduto in posizione abbastanza avanzata.

Inconsueta la forma della carrozzeria che ricorda quella della Shadow soprattutto nel corpo vettura e denuncia l'attento studio aerodinamico particolarmente evidente nella

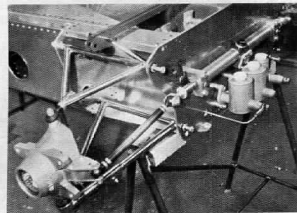
ARTINA e LIBRIZZI da piloti a importatori non solo di F.3

Un «MODUS» (torinese) di correre...



Piccola storia della giovane Casa inglese

Particolari della Modus F.3 identica alla F. Atlantic completa di sinistra



musone avvolgente e deportante con radiatore anteriore (e con alette regolabili). La carreggiata anteriore contenuta permette di mantenere le ruote completamente entro l'ombra aerodinamica del musone stesso migliorando la penetrazione; le scanalature del frontale tra radiatore e carenatura ruote riducono i vortici a lato del corpo vettura che con la sua forma a bottiglia e la coda carenata dovrebbe ottimizzare la penetrazione consentendo tra l'altro un miglior funzionamento dell'alettone posteriore fissato con sobria eleganza.

Una novità sportiva assai interessante, assicurano Librizzi e Artina responsabili del servizio importazione Modus, è che i piloti che correranno con le vetture di Jo Marquart potranno usufruire di un servizio di assistenza inedito; infatti sono stati presi contatti con la Motor Race Consultants Ltd che si assumerà la completa responsabilità di trattare ogni problema riguardante gli ingaggi o altro con gli organizzatori di ogni circuito europeo. Tra le varie possibilità poi di correre con una Modus Formula 3 vi sarà certamente anche il «rent-a-car» e cioè l'affitto per una o più gare con tutto il servizio completo su ogni circuito.

Comunque Librizzi e Artina grazie soprattutto all'ing. Franzoni e all'esperienza di Bercelli si impegnano a garantire e organizzare un servizio Modus valido e in officina e in pista.

Oltre alle vetture Modus verrà importata anche la Van Diemen RF 75 di Formula Ford che in Inghilterra ha mietuto successi a nastro conquistando tra l'altro il Boc Championship con Donald Macleod e lo Scottish Championship con Graham Cuthbert. Ultimamente poi, al volante della Van Diemen, si è messo in luce il pilota sudamericano Vermilio. Progettista della Van Diemen è il ventinovenne Ralph Firman che in precedenza era stato anche il tecnico preparatore della vettura Dave Walker nel '68 di Emerson Fittipaldi vincitore del Lombard British Championship nel '69.

Anche Carlos Pace ha vinto il Forward Trust Championship con una vettura di Firman che dopo aver fatto esperienza con ogni tipo di Formula 3 e Formula 2 e F. Ford si è deciso a realizzare la propria vettura. A lato dell'attività commerciale e sportiva sponsor permetteranno Artina e Librizzi di cimentarsi colle Modus in qualche gara: Artina in Formula 3 gare nazionali e internazionali; Librizzi o in sport o in F.3, è più facile però che il debutto avvenga nel '76 in F.3. Se i contatti con gli sponsor attuali e con altri a venire saranno positivi si vareranno programmi più consistenti, con altri piloti, Duilio Truffo ad esempio, per il F.3. Per ogni contatto, il telefono di Librizzi è: 011/55.28.21.

Giorgio Rossotto

STORIA - lampo della mini - casa di SNETTERTON

MARQUART ora pensa anche a una F.2

● La passione per l'elicottero è il denominatore comune per gli sponsor inglesi. Come Lord Hesketh anche Teddy Savory, proprietario-mecenate della Modus Car, usa l'elicottero per i suoi spostamenti in un superbo Bell Jetranger bianco e arancione. La Modus Car è nata un anno fa circa a Watton nel Norfolk vicino a Snetterton; in questa cittadina tutto è più o meno direttamente proprietà di Savory che per essere un self-made man è stato piuttosto rapido e abile a crearsi un piccolo impero.

Cervello tecnico della Modus è lo svizzero Jo Marquart che ha alle spalle una brillantissima carriera di progettista: nato tecnicamente alla Lotus e passato successivamente alla McLaren. A quel tempo Gordon Coppuck era impegnato nel progetto della vettura per Indianapolis e Marquart se-



Anche la Van Diemen, una F. Ford plurivittoriosa, è nei programmi-import di Librizzi

guivo il Formula 1 M19 e la Can-Am M8. Venne via dalla McLaren proprio mentre il Formula 1 era in fase di costruzione sostituito da Ralph Bellamy proveniente dalla Brabham.

Passò alla Huron Car e successivamente alla GRD di cui divenne il capo progettista. Sempre guidato in questo suo peregrinare inquieto da un intenso spirito di indipendenza, Marquart è stato da sempre un amico intimo di Teddy Savory, legati entrambi dalla passione per le corse. Nel tempo libero della sua travolgente ascesa commerciale il 35enne Teddy Savory ha corso con il discreto successo, sino a che la spirale degli affari non lo ha trasformato da pilota in sponsor patrocinando Mo Harness in Formula 3. Il nome di Modus nell'ambito delle imprese di Savory era legato ad un commercio di beni immobili oltreché di costruzione di case.

L'ingresso di Marquart alla Modus (assieme a Derek Wilds, anch'egli ex-GRD) avvenne circa un anno fa dopo un colloquio fra i due amici, tecnici e sponsor, sui soldi spesi l'anno prima per comprare vetture e farle correre: in conclusione era meglio provare a costruirsele.

La prima vettura costruita fu un Formula 3 per Bob Arnott e successivamente per il bravo ex kartista del Kent Tony Brise allora alle prese con la sua March non troppo efficiente. I risultati ottenuti da Brise soprattutto a Monaco dietro l'imbattibile Pryce e al Nurburgring sono noti. Fu costruita anche una Formula Atlantic con poche modifiche rispetto al Formula 3 e i suoi ottimi risultati stupirono non pochi e se Brise non fosse uscito di strada a Oulton Park sarebbero stati ancora migliori, nonostante lo sviluppo della vettura fosse stato intrapreso assai in ritardo.

In seguito il progetto Atlantic fu lasciato in disparte per progettare e costruire rapidamente alcune vetture Sport 2000 per Jorg Obermoser per cui già quando era alla GRD Marquart aveva realizzato le famose «Toj» con cui Obermoser ha partecipato all'Euro-marche. Oltre le Modus Sport 2000 che con il nome Toj SC 03, Obermoser guiderà nell'Euro-marche '75 con motore BMW e un 1300 Turbo di Schnitzer la Modus realizzerà per lo stesso Obermoser dieci Formula 3 e 10 Super V o meglio realizzerà il kit delle vetture che saranno montate in Germania per non disperdere troppo il lavoro della piccola equipe. Sul telaio Toj SC 03 può anche essere montato un 3000 e insieme ad Obermoser correranno Scharmann e Nordstroem.

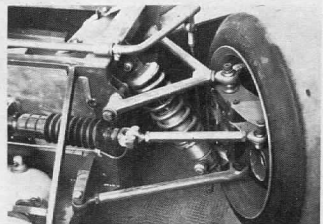
In futuro è probabile che Marquart prepari un Formula 2 oltre che per Brise anche per Obermoser.



Qui sopra, la Ferraris Sport primo esemplare, dotata cioè di telaio Daren. A destra, la sospensione anteriore della più recente Ferraris, dotata ormai sia di telaio che carrozzeria che sono stati costruiti dalla ditta Gi-Pi di Milano

Una mini-sport 1000

«Gi-Pi» tra i polli



MILANO - Nascosta alla periferia della grande metropoli, sommersa tra carcasse di vecchie auto abbiamo scoperto una inedita «factory» all'inglese, in mezzo a polli ruspanti e caos tipico di una carrozzeria. In un vecchio capannone, dalle mani agili di due artigiani ancora sconosciuti, titolari appunto della carrozzeria Gi-Pi, nascono telai che già la scorsa stagione hanno ottenuto successi, pur limitati alla loro categoria, di rilevanza nazionale. La vetturella che producono, in limitati esemplari, è una barchetta sport gruppo 5, forse ancora un po' rozza se vogliamo nella carrozzeria, ma con un telaio che ha già dimostrato una discreta stoffa. La scocca è in acciaio e al di là dell'abitacolo, cioè alle spalle del pilota, è irrigidita da tubi di sezione quadrata che imbragano il motore. Le sospensioni sono tradizionali, a doppi triangoli sovrapposti anteriormente e triangolo rovescio posteriore, con biellette superiori e puntoni di reazione: il tutto naturalmente completato da regolari barre antirullo.

A dire il vero ad ispirare questa costruzione per ora casereccia è stato un vecchio telaio Daren che Romeo Ferraris, il quale fornisce poi i motori per queste piccole sport, aveva importato diversi anni fa appunto per installarvi il

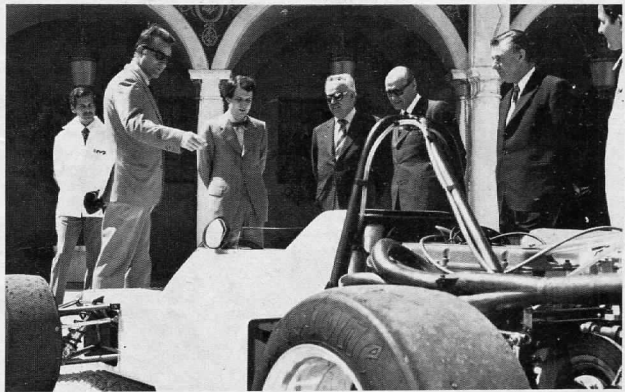
suo motore, che fece poi il suo debutto in questa veste. Poi si è passati al telaio Gi-Pi, man mano modificando il primitivo disegno, fino ad arrivare alla edizione '75, ancora in via di completamento. Di nuovo ci saranno soprattutto le sospensioni, che hanno nuovi punti di attacco e diversa geometria: nuovi saranno anche i portamozzoli, ora fusi in lega leggera. Diversa anche la carrozzeria: studiata in maniera da renderla più filante e con nuove prese d'aria laterali. Specialmente il posteriore è stato particolarmente curato, con un meticoloso studio aerodinamico specialmente coprendo meglio e rifilando i passaruota, che nell'edizione precedente erano un poco «grezzi».

La nuova vettura, equipaggiata con il motore Ferraris da un litro, dovrebbe debuttare a Vallelunga in questo mese con al volante o Tiziano Serattini o Federico Rampino, che sono i due clienti che hanno praticamente aggiornato il modello '74 già in loro possesso. Sempre questa coppia di promettenti giovani, il primo è bolognese e il secondo milanese, dovrebbe disputare la Targa Florio, però con un motore 1300 e tutte le altre gare di campionato, probabilmente affiancati da Sergio Rombolotti che faceva parte del gruppo già dalla scorsa stagione.

La M.P.

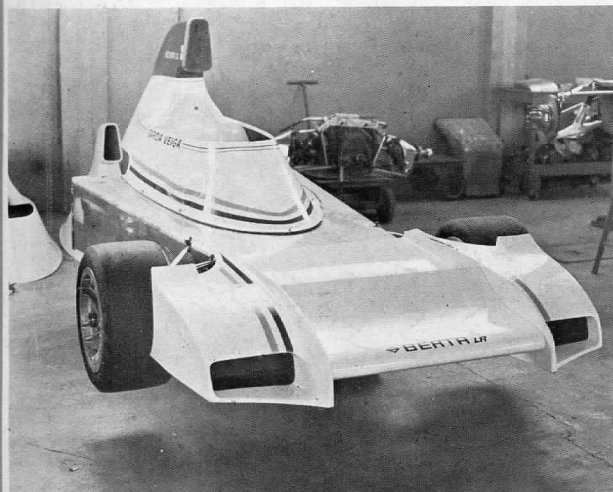
resta F.3

CARDIN e RANIERI non bastano...

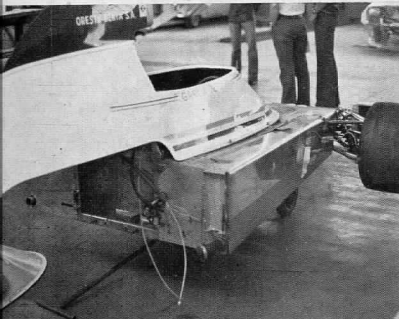


Da sinistra, Sergio di Lerna, tecnico della MP, il marchese Ruffo, Marco Piccinini, Ranieri di Monaco, l'ing. Pesenti ed un esponente monegasco

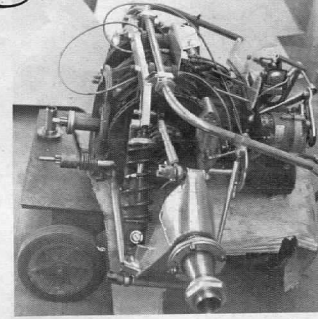
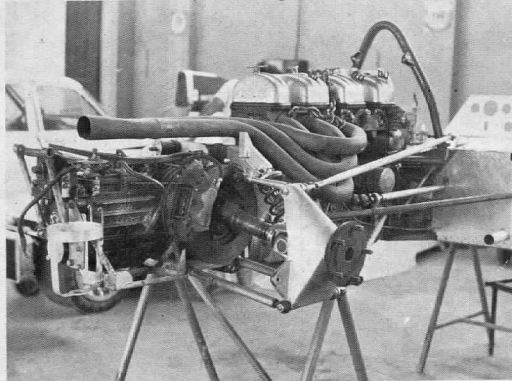
● Certamente non sono più molto attuali queste immagini che illustrano la presentazione al Principe Ranieri III di Monaco della F. 3 MP, avvenuto in occasione del Gran Premio monegasco della scorsa stagione. In questo caso però la presenza di un capo di stato che tra l'altro pare sia vivamente interessato alla nuova vettura (prima macchina costruita nel Principato) discutendo da sportivo competente e particolari tecnici, fa passare in secondo piano il valore del tempo. Senza contare che accanto al principe Ranieri compare anche l'ingegnere Carlo Pesenti fondatore e presidente della piccola casa automobilistica monegasca che verso la fine della scorsa stagione sembrava avere trovato la ricetta giusta per rendere competitiva la prima F. 3 costruita, allora guidata da Carlo Gioglio. In seguito l'MP ha un po' tralasciato lo sport attivo per porsi alla ricerca di uno sponsor che permettesse addirittura il gran salto in F. 1 ma un discorso piuttosto avanzato con la casa di mode Pierre Cardin non ha portato alla fine i frutti previsti. Attualmente la casa di Monaco in attesa di un accordo pubblicitario interessante (e non è detto che non possa essere ripresa una vecchia trattativa con il Credit Mobilier di Monaco che ha sponsorizzato la macchina nel '74) continua a seguire la sua F. 3 aggiornata e riveduta. Una macchina è stata venduta ad uno svizzero mentre una terza vettura dovrebbe essere costruita per Manzoni.



La bella linea della Berta LR, la monoscocca argentina che potrebbe «anche» diventare una Formula 1. L'ispirazione Brabham è evidente



La parte posteriore della scocca, dove sono previsti gli attacchi per l'8V. A destra, il sei cilindri in linea Renault Torino, della F. Nacional



Sospensioni posteriori e trasmissione della attesa Berta F. 5000. Moltissime parti sono costruite in loco

ORESTE BERTA spiega perchè ha rinunciato anche alla sua Formula 1

Non posso costruire la vettura migliore

ALTA GRACIA (Argentina) - Oreste Berta ha definitivamente rinunciato alla F. 1. Era pronto, per il Gran Premio d'Argentina, ma avrebbe voluto far correre Garcia Veiga con la sua macchina ed il suo motore, quel motore a 8 cilindri che ha disegnato e costruito già da tre anni ma che non gli ha mai dato soddisfazioni. Proprio quando pareva che fossero stati risolti certi problemi di pistoni, che hanno angustiato il costruttore argentino per parecchio, sono saltati fuori altri guai, con la lubrificazione, e così — non trovando l'origine del difetto — ha dovuto rinunciare ad allineare la sua macchina nella gara nazionale.

Adesso, da quel che abbiamo capito, il motore 8 cilindri Berta è accantonato e forse non se ne parlerà più. Le idee c'erano, ed anche la voglia, ma per poter portare avanti il progetto occorrevano tanti soldi, troppi.

Oreste Berta, quindi, va avanti soltanto col programma — già da tempo cominciato — delle corse americane della Formula 5000. Il telaio da usare è lo stesso, ed anche tutte le altre soluzioni della vettura. Quindi, messa una pietra sopra i sogni della F. 1, sotto a preparare la macchina che dovrà correre in America. Anche perché questo programma è molto meno dispendioso negli esborsi, e più redditizio negli introiti.

Il problema della disponibilità di quattrini pare sia il principale, non solo per Berta ma per tutti gli argentini che vogliono correre. E' un problema che condiziona persino lo sviluppo delle gare nazionali, nelle quali abbiamo visto macchine dalla tecnica molto vetusta, sorprendendocene. E la sorpresa è stata ancora maggiore quando abbiamo visto, qui ad Alta Gracia, nella officina di Berta, come sarebbe possibile far cose molto buone.

«Vede — ci dice lui stesso — di fare macchine

decenti siamo capaci, almeno io mi sento capace. Però sei io trovo un pilota con abbastanza soldi per farsi fare una macchina moderna, e la metto in pista, succede che quello si mette a girare attorno a tutti gli altri, e vince tutte le corse. Così... non ci saranno più corse, perché la maggioranza dei nostri piloti non ha i mezzi per fare altrettanto e se arrivasse uno coi soldi e con la macchina da vincere tutti gli altri smetterebbero. Ecco perché continuiamo tutti a fare dei telai con grossi tubi di acciaio, pesanti e secondo lei arretrati».

«Pensi che l'anno scorso la Renault, che è qui vicina e con la quale collaboro, aveva messo a punto un motore del modello Torino dotato di una cinquantina di cavalli in più di quelli che usiamo. Ebbene non lo hanno voluto tirar fuori, proprio per non disgustare tutti gli altri. Alla Renault preferiscono correre il rischio che magari il campionato lo vinca un pilota con motore Peugeot, piuttosto che quello di far cessare l'attività sportiva... per mancanza di concorrenti. Il giorno che anche da noi si troverà gente con abbastanza mezzi per avere macchine moderne, più evolute ma più costose, faremo anche noi delle buone cose».

Oreste Berta è quello che si dice un «caso». E' ammalato di corse, e fa tutto in funzione delle corse. Ha messo in piedi una bella officina, ben attrezzata e moderna, che la gente ha chiamato subito «la fortezza», il fortino, perché è isolata nella campagna ed è molto protetta dalle indiscrezioni. Lì dentro va avanti con le attività principali, che sono la preparazione delle vetture Renault-Torino per le gare della categoria «Turismo de Carretera», cioè le gare stradali che qui hanno ancora tanto campo di svolgimento: poi la costruzione di parti per le macchine della F.1 nazionale, e infine la preparazione delle Renault 12-Berta, macchine di serie che egli

elabora per quei clienti normali che vogliono avere un mezzo brillante. Le Renault 12-Berta ricevono sospensioni modificate, motore portato a 1400 cc e potenza che passa da 72 a 95 cavalli. C'è molta richiesta, e questa «produzione» fa vivere l'officina. Ne fanno cinque-sei al mese e ci guadagnano.

Coi soldi, però, Berta non si compra ville e terreni. Berta coi soldi che guadagna... costruisce macchine da corsa. La costruzione dei telai per la Formula 5000, che sono gli stessi che dovevano servire per la F. 1, gli è costata 20.000 dollari, cifra che per l'Argentina è enorme e che possiamo dire corrisponde a una cinquantina di milioni per noi. Ha costruito con alluminio estruso, con titanio, secondo tecniche moderne. Ha persino fatto eseguire delle accurate prove di rottura del telaio, sottoponendolo a sforzi precisi e continui e ritmici. A Cordoba, la città industriale dell'Argentina che è a pochi chilometri da Alta Gracia, ha fatto fare le prove al tunnel sulla macchina reale, approfittando del fatto che il tunnel che c'è a Cordoba (e serve all'aeronautica) è il terzo in dimensioni nel mondo. Solo che tutto questo costa, costa maledettamente!

Coi telai della monoposto, che serve anche alla F. 5000, gli si rendeva possibile qualche gara della F. 1. Però il suo motore non ha potuto essere sviluppato a fondo, ed è rimasto lì in un cantuccio. Poteva avere un motore Cosworth per la gara di Interlagos, ed anche ad un prezzo relativamente basso (per una gara), ma la Brabham gli ha detto che glielo avrebbe consegnato soltanto il sabato prima della gara, per non avere sorprese nel caso che Reutemann o Pace avessero rotto tanti motori in prova. Così Berta ha rinunciato, anche se gli dispiaceva.

f. l.



Ha cambiato in
extremis sigla
la nuova TS
ammiraglia
della RENAULT

R. 30 6 posti in coope- rativa

L'IDENTI-KIT

Carrozzeria	berlina 4 porte
Motore	6 cilindri a V di 90°
Cilindrata	2664 cmc
Potenza	131 CV a 5550 giri minuto
Alesaggio x corsa	88 x 73 mm
Alimentazione	2 carburatori
Cambio	4 rapporti sincronizzati + RM
Freni anteriori	a disco ventilati
Freni posteriori	a disco semplici
Impianto frenante	doppio circuito con servofreno
Prestazioni	185 kmh
Prezzo	ancora da stabilire

« **Obiettivo raggiunto!** » potrebbe essere lo slogan della Renault in Italia, che ha venduto 85.300 vetture durante il '74, aumentando del 20 per cento rispetto al '73 le immatricolazioni, e incrementando la sua forza di penetrazione in Italia portandola a sfiorare il 5 per cento del mercato totale. Sulle ali di questo successo non solo italiano, ma europeo se non mondiale, la « Régie » si appresta a lanciare sul mercato la nuova berlina di prestigio della casa: la 30 TS.

La presentazione (statica) della vettura avverrà in occasione del prossimo Salone di Ginevra (13-23 marzo), per venire poi commercializzata in Francia a partire dal mese di aprile, mentre in Italia verrà importata entro la fine dell'anno.

La sigla 30 TS è nuova, in quanto la macchina da cui da tempo si sapeva l'esistenza era sempre stata contrassegnata con la sigla R 23, ma al momento della presentazione la denominazione è cambiata. La 30 TS è una berlina 4 porte sei posti dalla linea slanciata ed elegante, senza ricerche stilistiche originali, ma classiche, fatte per durare nel tempo.

Due vedute della bella 30 TS, la nuova berlina medio-superiore della Renault. Naturalmente trazione anteriore, utilizza il 6 V di 2664 cc



La 30 TS è una trazione avanti che utilizza il motore del gruppo PRV ((Peugeot, Renault, Volvo) fatto in... cooperativa, sei cilindri a V di 90°, lo stesso che già utilizza la Volvo sulla 264 e la Peugeot sul coupé 504. La cilindrata è di 2664 cc (in Italia paga il 30 per cento di IVA) ed eroga 131 CV a 5500 giri che gli permette una velocità di 185 kmh con il cambio manuale e 180 kmh con il cambio automatico.

La Renault 30 TS è alimentata a carburatori, due per l'esattezza, uno singolo l'altro a doppio corpo, come il Peugeot 504 che ha però in più l'accensione elettronica, mentre la Volvo 264 è alimentata ad iniezione. Il cambio è a quattro rapporti tutti sincronizzati più la retromarcia mentre come optional è possibile avere il cambio automatico. I freni anteriori sono a disco ventilati, mentre quelli posteriori sono a disco semplice, il circuito di sicurezza è doppio e la macchina è dotata di un efficiente servofreno.

Con questa vettura la Renault propone alla sua clientela un modello di lusso e di prestigio che manca alla

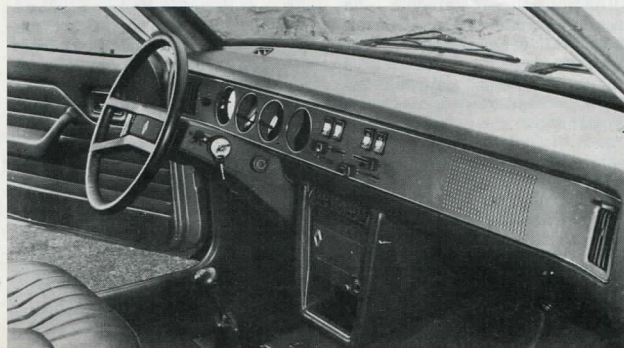
sua gamma. La 30 TS è infatti dotata di servosterzo, 4 fari allo iodio e la chiusura elettromagnetica delle 4 porte. Esternamente la nuova Renault si presenta con una linea slanciata e non pesante che ricorda nella parte posteriore le R 15, 16 e 17, superiormente due nervature centrali spezzano la monotonia del tettuccio, mentre il frontale stilisticamente apprezzabile presenta quattro fari di grandi dimensioni e il classico stemma della Régie

al centro della mascherina. Paraurti avvolgenti con rostri gommati assicurano una efficiente protezione nei parcheggi cittadini dai «colpetti».

L'interno è molto ben rifinito, degno di una berlina di prestigio come vuole essere questa vettura della Renault. Sedili avvolgenti e comodi, strumentazione raccolta in quattro grandi orologi disposti davanti a chi guida, mentre in un'ampia consolle centrale che serve da portaoggetti trova posto

l'alloggiamento della radio, il posacenere e l'accendino elettrico. La leva del cambio è posta sul pavimento. Ampie superfici vetrate completano la 30 TS che dovrebbe superare di poco i 4.500.000 lire quando verrà importata in Italia, questa è ovviamente una nostra anticipazione non essendo ancora stato comunicato il prezzo né la data di commercializzazione.

Particolarmente curata su questa «VIP-Renault» è stata la sicurezza attiva, tratta dalla lunga esperienza acquisita dai programmi Renault sul BRV (veicolo sperimentale di sicurezza), con soluzioni d'avanguardia anche per la sicurezza passiva. Questa la novità di Ginevra per la Renault, che dovrebbe presentare al prossimo salone di Parigi in ottobre la sorella gemella della 30 TS quella R 20 che avrà programmi meno ambiziosi di questa utilizzando tanto per cominciare un motore meno costoso, dai consumi più limitati, un quattro cilindri di 1998 cc che verrà installato sulla stessa carrozzeria della 30 TS, ma con meno lusso e più semplice meccanicamente per combattere il consumo e l'IVA.





Con buona PACER, al COLISEUM di NEW YORK non è che l'automobilismo americano mostri di guardare del tutto realisticamente al futuro

Quasi un milione di persone hanno visitato il Salone dell'Auto di New York, tenutosi nella consueta sede del Coliseum, del quale vediamo una panoramica a sinistra. Nella foto a destra, la Buick «Formula», una delle più economiche fra le vetture sporteggianti: costa infatti poco più di 5000 dollari. Al salone c'era di tutto, anche le moto oltre alle vetture «sprint»

Il cervello nel carburatore



La lussuosa Fleetwood della Cadillac, costa 14 mila dollari. A destra, la Pontiac tipo «Trans-Am» di 6 litri e mezzo. Nell'altro fotocolor, l'ormai nota «Pacer» dell'American Motors dovrebbe essere la vettura dell'anno: costa solo 3.700 dollari



SPECIALE AUTOSPRINT

NEW YORK - Il Salone dell'auto 1975 al Coliseum di New York ha presentato a circa un milione di appassionati e clienti una girandola di modelli che vanno da quelli sport alle versioni lusso, dagli antichissimi a quelli da corsa. E naturalmente, in mezzo a questa selva variopinta avevano posto le vetture straniere, Lamborghini, Fiat, Maserati, Alfa Romeo e Ferrari in testa.

Per tutti i gusti, per tutte le età e tasche, insomma. Sembra che la stragrande maggioranza dei visitatori siano rimasti soddisfatti. Infatti anche il pacchetto delle vendite è stato abbastanza

grosso ed i «dealers» sono apparsi felici, considerando la situazione precaria dell'industria automobilistica soffocata dai prezzi, dal carburante, dalle leggi federali e chi più ne ha, più ne metta.

Dopo una stasi paurosa, che ha visto chiudere decine e decine di fabbriche delle quattro grandi di Detroit, e dopo una disastrosa stasi nel settore vendite, qualcuno ha avuto l'idea geniale: «Spendiamo insieme, 6 milioni di dollari per pubblicità alla TV. Siamo certi che la "scatola stupida" con un solo occhio saprà attirare l'interesse degli acquirenti».

E tanto è stato. Grandi promesse, ottime offerte, infatti hanno

fatto accorrere a migliaia i compratori i quali dopo l'acquisto riceveranno un rimborso che varia — a seconda della grandezza del veicolo ed il relativo prezzo — da 200 a 500 dollari. I più smalzati hanno subito pensato che quel «rebate» (rimborso) altro non è che la maggiorazione applicata e non reclamizzata e che non rappresenta affatto una perdita da parte dei quattro «mostri» dell'automobilismo USA.

Comperare ad ogni costo

Comunque vada se la gente compera, sia pure in maniera

discutibilissima, a noi non interessa. Almeno, si dice, le migliaia di operai delle officine di Detroit torneranno a produrre i modelli 1976 che, si presume, non potranno essere cambiati, come era nei progetti dei capi e del governo federale, onde risparmiare carburante, in quanto uno o due mesi di inoperosità frenerà qualsiasi atto di buona volontà. E questi modelli, insieme agli altri più costosi, meno costosi, più pregevoli e meno ammirati, sono stati presentati dalle magnifiche modelle che hanno arricchito il quadro del giardino variopinto issato nei tre piani del Coliseum.

L'accento è caduto sulle macchine sport. Quelle «medie», ve-



La centralina elettronica antispreco che è optional sulle Cadillac

lochi, eleganti, quelle cioè che attirano i giovani e che fanno parlare la cronaca sportiva quotidianamente. Molto apprezzata la Camaro « Rally sport » con « spoiler » in coda dalla linea totalmente nuova, diminuita di peso e allungata di tre centimetri per consentire al musetto di slanciarsi.

La « Four Rotor » Corvette dalla linea aerodinamica profilatissima con porte che si aprono in alto come due immense ali, 4 centimetri più bassa della comune Corvette capace di raggiungere le 210 miglia orarie, a 7000 giri. Motore e cambio della Corvette « Four rotor » sono situati in coda, in posizione tra-

sversale. La chiamano « la macchina del domani » ed a guardarla bene piace, ma non ispira una simile frase, tanto che i costruttori — la General Motors — ha promesso che « forse » nel 1976 metterà in produzione un simile modello. E' difficile parlare di prezzi i quali, in generale hanno subito degli sbalzi impressionanti.

Mille miliardi in automobili

Comunque, allorché il visitatore entra nei tre piani del Coliseum non pensa più al prezzo ma è attratto dalla varietà di colori, di linee di nomi che fanno

appunto dimenticare i cartelloni con tanto di cifre. Un angolo particolare è riservato alle « signore antiche ». Le Escalibur, le Phaeton, le Chevrolet del 1938, le Ford Modello A 1928, le Duesenberg ecc. competono egregiamente con le sorelle più giovani, dai colori più sgargianti, ma dalla resistenza (estetica) di gran lunga inferiore.

Quanto hanno speso gli americani sino ad oggi per le automobili? Lo abbiamo chiesto a Charles Smitow, presidente dell'organizzazione. « Mille miliardi di dollari, molto di più di quanto ha

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 56

MONTREAL - Il settimo Salone internazionale dell'auto di Montreal ha occupato 10 giorni di metà gennaio. Vale occuparcene per dare un'altra pennellata panoramica alla situazione automobilistica mondiale. La mostra ha illustrato chiaramente quali siano le tendenze che il pubblico si è avviato a seguire per la crisi energetica. Nonostante il Canada sia una di quelle rare nazioni che solo marginalmente sono state toccate dalla crisi mondiale, il grosso della massa tende verso un mercato di conservazionismo. Conservare, prima del tutto sul prezzo d'acquisto del mezzo ed in secondo luogo nei consumi di carburante. Se è vero che il continuo aumento dei prezzi ha reso restio il compratore medio è anche pur vero che è propria la produzione dei modelli di prestigio (Cadillac, Corvette, Lincoln) l'unica a non dar segni di recessione.

Quindi sempre numerosissimi i modelli '75 presentati a questo Salone dei mastodontici prodotti delle varie, General Motors, Ford e Chrysler, modelli su cui non ci soffermeremo perché già ripetutamente presentati da tempo da **AUTOSPRINT**.

Vasti consensi del pubblico ha ottenuto il modello sperimentale della Corvette con motore a doppio rotore piazzato trasversalmente al centro della vettura. Questa creazione della General Motors, che gira per i Saloni di tutto il mondo da parecchio tempo, è molto piacevole esteticamente per le linee ben studiate ed è molto più raffinata del modello standard della Corvette anche perché è stata ridotta sostanzialmente sia nella lunghezza che nell'altezza. Il motore in dotazione è un 4 litri e mezzo però, può essere facilmente sostituito da quello di 5100 cc.

Altre caratteristiche di questa creazione consistono in un telaio autoportante mentre molte parti funzionali sono d'alluminio superleggero fra le quali porte e tetto mentre il resto della carrozzeria è in fibre di resina

Il **SALONE** (mobile) **MONTREAL-TORONTO**

Quella pazzia della BIRCKLIN



A Montreal, c'era una Mini elettrica



Lo speciale veicolo per riprese TV



Dal COLISEUM con rimborso

CONTINUAZIONE DA PAG. 55

potuto spendere l'America per le sue guerre straniere, molto di più del presente deficit nazionale statunitense. Lo sa, mi dice Snitow, che ogni sei secondi una macchina viene sfornata, dal 1900 ad oggi? Cento mila macchine alla settimana, 14 mila al giorno, dieci automobili al minuto ».

Stando a quanto afferma l'organizzatore dello show, il '74 sarebbe stato uno dei più tremendi anni che l'automobile ricordi. « Ma si riprenderà, aggiunge, l'automobile non morirà come si vuol far credere. Anzi tornerà a trionfare più e meglio di prima ».

Il cancro che divora l'esistenza delle auto è il carburante. Secon-

do quello che affermano alcuni portavoce di Detroit, tra un paio d'anni non si parlerà più di crisi, in tutto il mondo. Per quanto riguarda l'America si sta studiando seriamente qualsiasi espediente che possa far risparmiare benzina. Innanzitutto, co-

me è stato già pubblicato, nei prossimi anni le macchine saranno più piccole, quindi verranno applicati apparecchi capaci di ridurre il consumo del carburante.

Un primo passo è stato compiuto dalla Cadillac che ha pre-

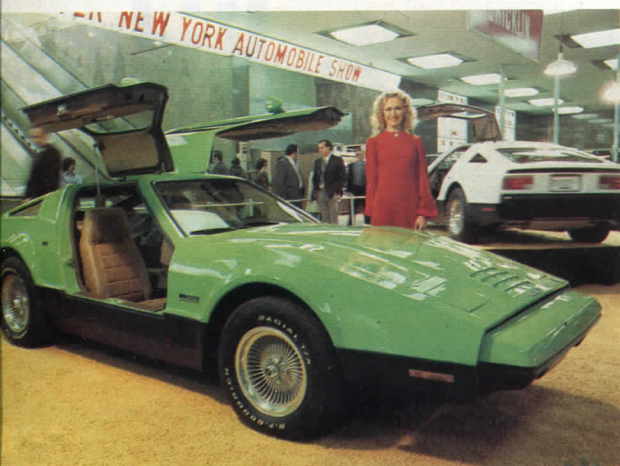
sentato al Salone di New York un perfezionato « cervello ». E' un sistema elettronico che viene applicato, simile ad un computer, di fianco al carburatore, del quale analizza le richieste assieme con altri elementi del motore, e che controlla il quantitativo di carburante che deve essere immesso nei rispettivi cilindri.

I primi risultati sono stati soddisfacenti, tanto che la General Motors lo applica, a richiesta e a pagamento (circa 300 dollari extra) nelle Cadillac Eldorado, le mastodontiche macchine che, si ha l'impressione, prima o poi cominceranno a diminuire la loro mole.

Altrimenti, le « Centon Rupp », un « triciclo » a due cilindri di 340 cc e sfiorare le 90 miglia, per il prezzo di 2400 dollari, avranno il sopravvento e la signora Cadillac finirà nel museo delle antichità.



La versione « Rally Sport » della Chevrolet Camaro, alleggerita e allungata



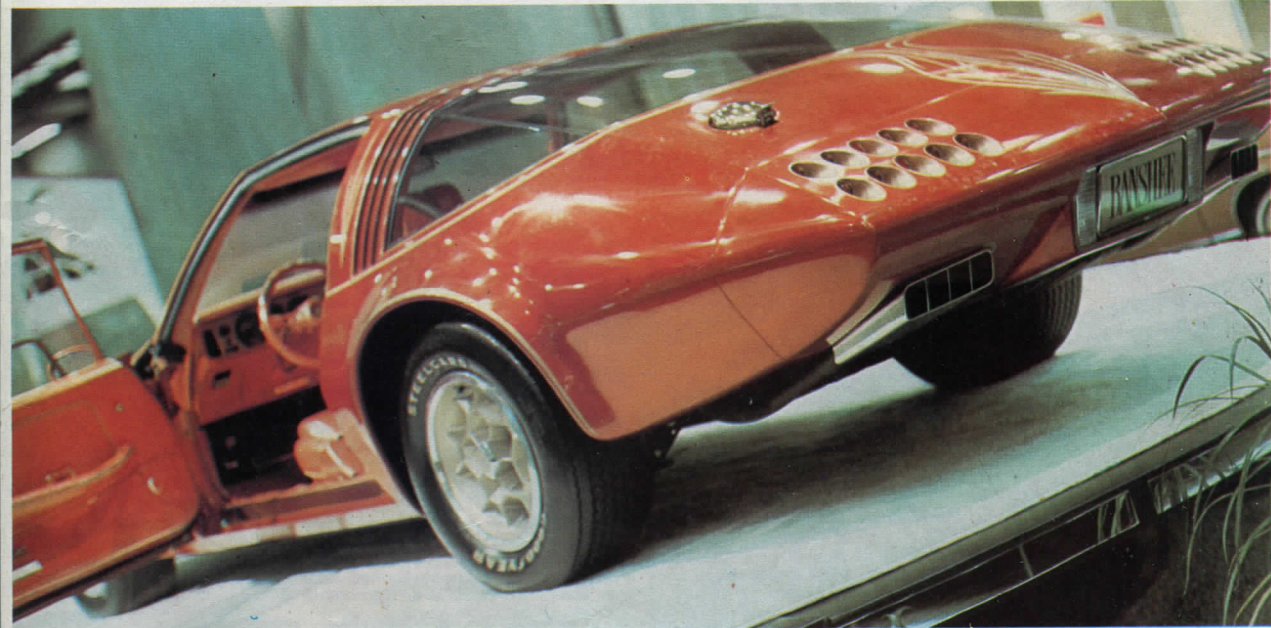
poliestere. Questa Corvette non è in produzione, ma a parte la condizione sperimentale è presentata al pubblico per registrarne le reazioni.

Anche se dal punto di vista tecnico d'avanguardia, non si possa paragonare alla Corvette, la Bircklin in questi ultimi mesi ha fatto molto scalpore e pur essendo un mezzo costruito esclusivamente in Canada, soltanto ora ha fatto la sua prima apparizione per il pubblico di casa. Le controversie che hanno seguita la Bircklin sin dalla concezione non potevano che creare una suspense attorno a questa vettura, e siamo certi che è per questo che sono in molti a considerare questa creazione il pezzo centrale della rassegna. Infatti, non poteva venir scelto un periodo peggiore per lanciare un prodotto del genere sul mercato ed è questo uno dei motivi di conversazione più in voga fra i concessionari automobilistici del Canada che, con un sorrisetto mal celato, tendono a valutare la situazione ed il coinvolgimento del Governo provinciale del New Brunswick (che ne è il finanziatore per il 51%) come una semplice pazzia.

La vettura per se stessa, è una coupé a due posti che per ora monta un motore della American Motors a V8 di 5900 cc. L'enfasi del costruttore non è basata tanto sulle prestazioni di questa macchina quanto sulla sicurezza su cui è impostata quasi esclusivamente tutta la campagna pubblicitaria. Il telaio è scatoolato in lamiera piegata al quale è attaccata una gabbia completa per la protezione dei passeggeri.

Le porte sono a «farfalla» e si aprono con un sistema idraulico mentre per ciò che riguarda i freni essi sono a disco anteriormente e a tamburo posteriormente. Il paraurti anteriore fa parte integrale della vettura e al momento dell'urto con un sistema di ammortizzatori rientra nella carrozzeria stessa.

Per ciò che riguarda la prestazioni non si sa niente di ben definitivo per il semplice fatto che fra un mese verrà annunciata una modifica che



vedrà il propulsore della American Motors rimpiazzato con un Ford 5750 cc. A seconda di un portavoce della casa, dalle fabbriche di St. John e Minto (nel New Brunswick) sarebbero già uscite 700 vetture per 200 concessionari del nord degli Stati Uniti. Il traguardo della casa, è di 50 mila vetture l'anno però, sin dalla nascita nel 1971 la ditta ha marciato sul filo del rasoio perché data l'inesperienza vi era stato il presupposto che quattro o cinque milioni di dollari sarebbero bastati per iniziare la produzione mentre oggi ne sono già stati investiti una trentina. A parte il capitale, c'è ora il problema di smerciare una vettura che era stata ideata per un costo che si aggirasse sui tre milioni e settecentomila lire mentre ora che sta per essere immessa nel mercato canadese il prezzo si aggirerà sui sei milioni e mezzo. Con questi prezzi, smerciare 50.000 vetture all'anno non sarà un'impresa poi tanto facile.

Con un prezzo molto più accessibile a tutti la American Motors ha presentato in anteprima mondiale la AMC Pacer X. La vettura è di dimensioni piuttosto ristrette per una macchina americana ed è stata introdotta con lo scopo di rimpiazzare le Javelin, (che tanto successo aveva ottenuto anche sulle corse con Mark Donohue) e la Ambassador. La caratteristica principale della Pacer X è l'ampia vetrata posteriore che crea una buona visibilità, specialmente per la mancanza di montanti agli angoli. Questo nuovo modello della American Motors, dall'aspetto sportivo, è una quattro posti, due porte, con la porta di destra circa 10 cm più larga di quella di sinistra per facilitare l'accesso ai sedili posteriori. I motori disponibili per questa vettura sono i sei cilindri in linea di 3800 cc, oppure 4.200 cc con la variante di poter usare, per i freni, sia quelli a disco che quelli a tamburo. Il prezzo base della Pacer X è sui 3800 dollari.

Fra le vetture sportive presenti di maggior richiamo: la UOP Shadow Can-Am di Jackie Oliver, e la Chevron di F. Atlantic con cui fece la corsa di Trois Rivières, Jaussaud. Non certo una novità, ma fra le curiosità possiamo pur includere la Orto, un mezzo di trasporto elaborato dalla CBC (la radio televisione nazionale) per filmare le gare ciclistiche.

Gilberto Gatto

In alto, la Bircklin con portiere ad ali di gabbiano. A metà pagina, la Corvette a 4 rotori Wankel e la Pontiac Firebird «Banshee» vista al Salone di Montreal. Sempre dal Salone canadese, ecco qui sopra la Excalibur 1975

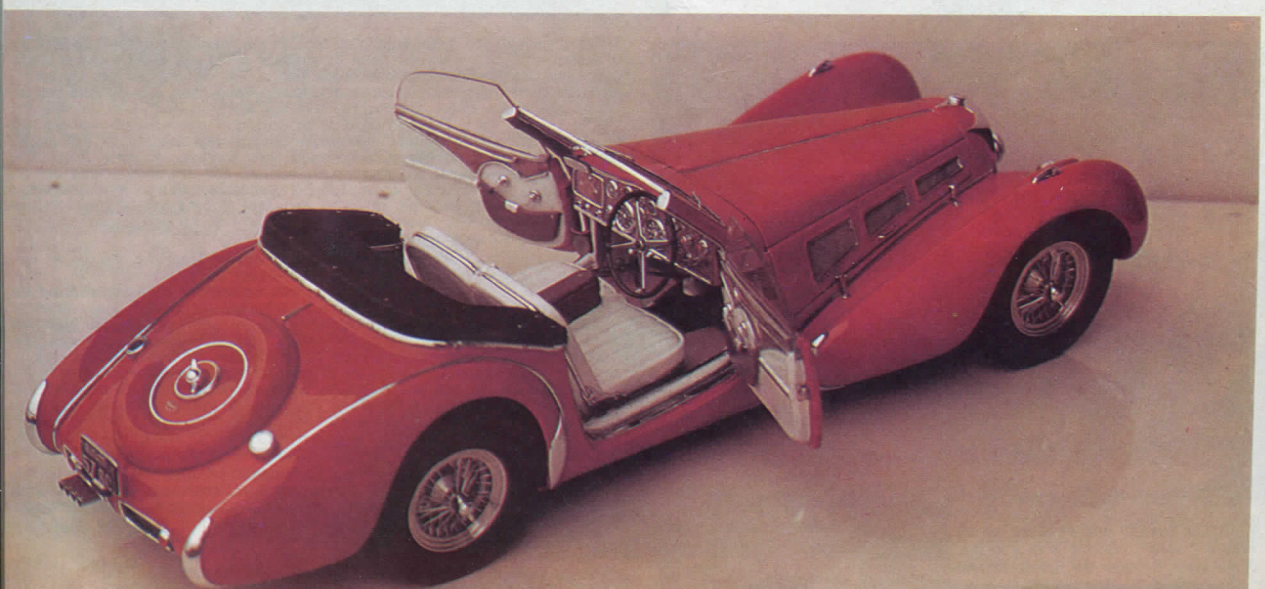


TORINO - « E' diventata un'idea fissa, forse non mi renderà niente ma sento che devo realizzarla, e subito ». Così parlava Michele Conti un paio di settimane fa, inseguendo il suo estro di vero artista piuttosto che considerazioni di bruta convenienza economica. Oggi l'idea ha preso forma: il primo modello in scala 1:43 realizzato dal « maestro » torinese è pronto. Si tratta della riproduzione in metallo bianco della Fiat Abarth X-1/9 Rally splendente nei suoi colori rosso e verde fluorescente e perfetta nelle rifiniture.

L'idea fissa di CONTI



Ecco la Fiat X-1/9, la prima della attesa serie di modelli in metallo bianco realizzati da Michele Conti in scala 1:43. La scatola di montaggio, che sarà disponibile da aprile, si compone di 26 pezzi. Nella stessa scala, sono in preparazione la Lancia Stratos Alitalia, la Fiat-Abarth Rally e la Fiat-Abarth 030. Sotto, sempre del modellista torinese, la Bugatti 57 SC del 1937, in scala 1:11, come al solito perfetta nei particolari e nelle proporzioni





Trattandosi di un prodotto di Michele Conti il risultato non poteva essere che di prima qualità, le dimensioni dell'originale sono ridotte con esattezza; i particolari ci sono tutti, dal cruscotto dettagliato con tutta la strumentazione, alla fanaleria in plastica trasparente, alle ruotine fuse in lega proprio come quelle originali. Anche le scritte e i numeri di gara che completano la vettura sono stati realizzati in scala esatta da Conti che ha preparato appositi fogli di decals, una finezza che gli altri produttori non conoscono.

Questa Fiat X 1/9 verrà venduta, a partire dal mese di aprile, in scatola di montaggio: si compone di 26 pezzi che vanno insieme con facilità e senza richiedere troppo lavoro di lisciatura o adattamento. Sarà seguita a breve scadenza da altri modelli tipo Rally: Lancia Stratos Alitalia (proprio quella vittoriosa con Munari al recente Rally di Montecarlo); Fiat Abarth 124 (finalmente!); Fiat 030.

In futuro più lontano non è esclusa la presettazione di superkit per costruire riproduzioni di monoposto di formula uno in dimensioni venti oppure ventiquattro volte più piccole del vero: chi non comprerà una Ferrari 312 T in miniatura, garantita dalla firma di Michele Conti?

● Il Salone Interazionale del Giocattolo, giunto quest'anno alla tredicesima edizione, copre un'area di oltre 70.000 metri quadrati di cui oltre 33.000 di area espositiva.

● Presenti circa 900 espositori provenienti da 26 Paesi di tutto il mondo. I visitatori, che nel 1974, sono stati circa 25.000 hanno superato quest'anno il traguardo delle 30.000 unità.

● Nel 1973 si sono spesi in Italia circa 150 miliardi in giocattoli dei quali almeno 30 sono stati destinati al modellismo, una voce nella quale rientrano tutti gli automodelli presentati.

Mancano i dati del 1974 ma sembra che, in complesso, il mercato e la produzione abbiano "tenuto", mantenendosi almeno sui livelli del 1973.

170 miliardi di produzione

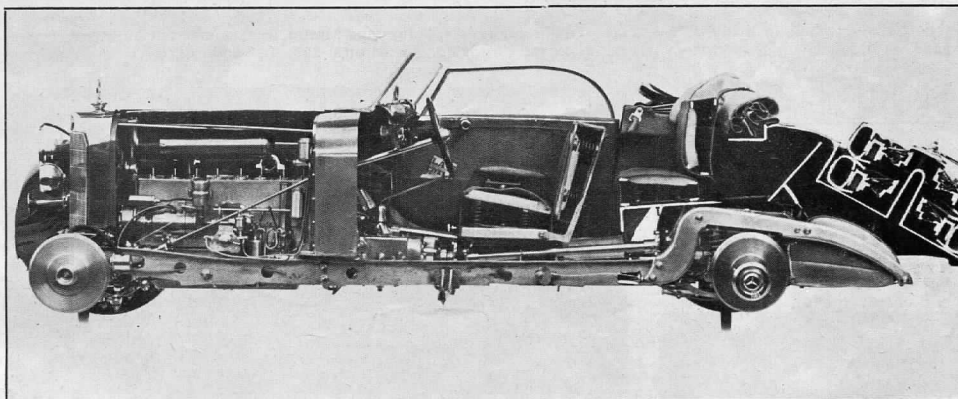
● L'Italia occupa oggi il quinto posto nella graduatoria mondiale dei produttori di giocattoli e il terzo in quella europea con una produzione complessiva di oltre 170 miliardi di lire e un numero di circa 30.000 addetti.

Completiamo in questo numero il panorama sulle novità del mini Salone, iniziato nel numero 6 di Autosprint

● Le vendite di giocattoli sono concentrate per il 50% negli ultimi due mesi dell'anno: Babbo Natale ha, evidentemente, un grande richiamo.

● Il Salone di Milano, che si è aperto dal 23 al 30 gennaio, ha aperto la serie delle grandi mostre specializzate, tutte rigorosamente proibite ai minori di anni 14; senza soluzione di continuità, seguono una mostra di Brighthon, in Gran Bretagna, quella di Norimberga (la più importante del mondo), l'esposizione di Parigi, la mostra di Valencia (Spagna) e, infine, l'esposizione di New York.

La MERCEDES in 2000

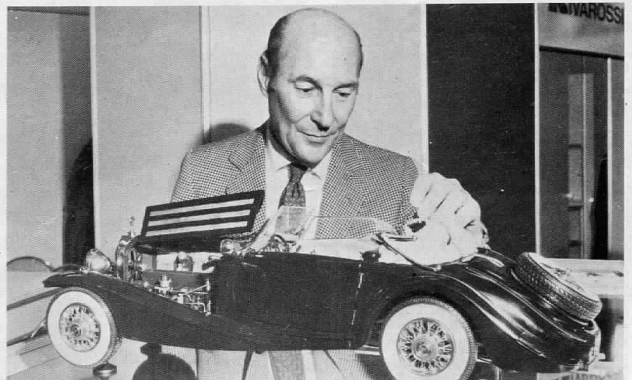


Ecco la sezione longitudinale della Mercedes 500K/AK 7900 della Pocher. Sotto Corrado Muratore, titolare della Pocher, osserva con evidente e giustificata soddisfazione la sua ultima creatura. Ormai da tempo la Pocher presenta una scatola di montaggio di un automodello in scala 1-8 con scadenza annuale

L'auto regina del Salone del Giocattolo può essere considerata la Mercedes Cabriolet 500K/AK, realizzata dalla Pocher in dimensioni otto volte più piccole del vero. Il prezzo è, ovviamente, elevato: 98.000 per la scatola di montaggio. Si tratta di un tipico prodotto di alto livello, destinato a una clientela selezionata, in grado di spendere pur di avere una qualità al di sopra di ogni dubbio. Quando poi apprendiamo dei funzionari della Rivarossi (che distribuisce i modelli Pocher) che la produzione si aggira attorno alle 100.000 unità l'affermazione di Bruno Cremona relativa ai prezzi da tenere bassi per poter vendere ci può sembrare errata. In questo caso siamo, però, di fronte a un automodello eccezionale nel quale il prezzo è stato determinato dopo, non rappresenta cioè la preoccupazione fondamentale.

Questa Mercedes, già annunciata lo scorso anno, entra oggi in normale produzione: è composta di circa duemila pezzi in metallo, cuoio, legno, ottone e altri materiali. Il telaio è in metallo e viene rivestito di plastica per simulare le forme e gli spessori dell'originale. La carrozzeria è già in plastica nera e non richiede verniciatura. Quasi incredibile la finezza dei dettagli che vanno dalla moquette sul pavimento dell'abitacolo alle molle nei sedili imbottiti, alla rappresentazione di tutto l'imponente gruppo motopropulsore.

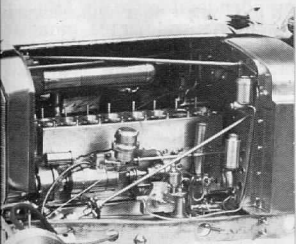
Come ci dice il «padre» di questo modello, e di tutti gli altri della



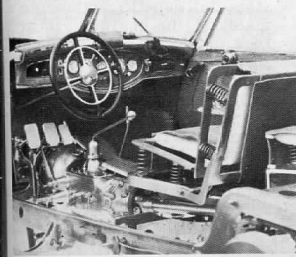
Pocher, Corrado Muratore, la fedeltà nelle linee della carrozzeria non è certo un problema difficile da risolvere: si rintraccia la vettura originale, la si fotografa, si prendono tutte le misure e si ottiene il disegno in scala. Le difficoltà sorgono con la rappresentazione della parte meccanica e della struttura: non si può infatti pretendere che il proprietario di una simile rarità sia disposto a vederla smontata fino all'ultima vite. Bisogna quindi cercare pazientemente negli archivi della casa costruttrice, nelle biblioteche specializzate, nei cassetti delle scrivanie dei progettisti (quando

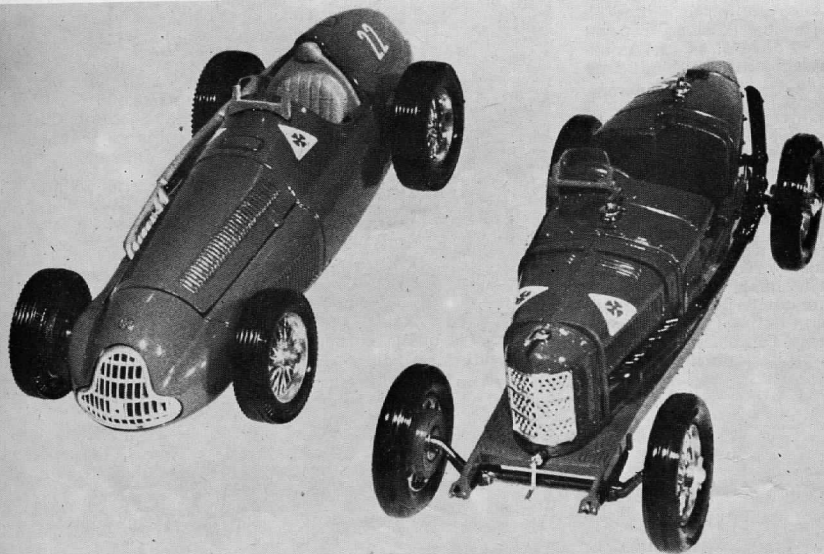
sono ancora in vita); messa insieme tutta questa documentazione, che nel caso delle Mercedes ha richiesto quasi un anno di lavoro, si può realizzare il modello.

Com'è noto i modelli Pocher sono venduti sia in scatola di montaggio sia già montati. Questa Mercedes, in versione montata, non ha ancora un prezzo: basti dire che la Rolls Royce Phantom II coupé, un altro supermodello della ditta, costa 380.000 lire già finita. La Mercedes è ancora più complessa e più ricca di pezzi; in ogni caso costerà meno dell'originale.



Il particolare del motore: mancano le testate ma è possibile rendersi conto della pignoleria posta in ogni dettaglio. Sotto, un dettaglio dell'interno parzialmente sezionato dell'abitacolo. Si notino i sedili dotati di noleggino e anche di imbottitura

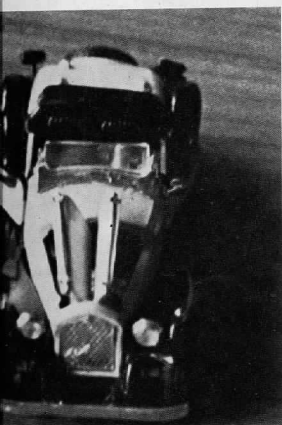




due supermodelli in scala 1:25 realizzati dalla Mebetoy, del gruppo Mattel, in esclusiva per la ditta di Arese: sono le riproduzioni di gloriose vetture da corsa: l'Alfa Romeo Alfetta 159, (a sinistra) e l'Alfa Romeo P2

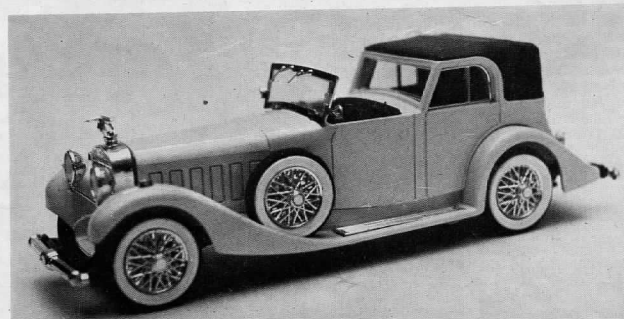
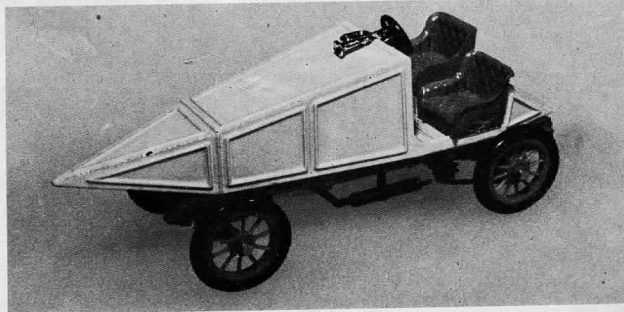
La RIO insiste

Jamais contente



La ricerca in fatto di auto veteran della Rio riguarda anche le vetture « storiche »: questa è la riproduzione della Mercedes usata da Hitler

Poche novità tra le riproduzioni di auto d'epoca. Uscita dalla scena la Dugu, rimane in Italia - la Rio che prosegue con lenta regolarità nella presentazione dei modelli già visti al Salone di Milano un paio d'anni fa. Nel 1975 sono in programma la Jamais Contente, riproduzione in scala 1:43 della famosa auto elettrica che stabilì il primo record mondiale di velocità su terra nel 1898, e la imponente Hispano Suiza del 1932.



In alto la General Grand Prix (Buchet 40 CV) del 1902, una F. 1 d'altri tempi, quando le idee sulla aerodinamica erano del tutto particolari... Qui sopra la Hispano Suiza del 1932, una bellissima riproduzione della Rio di una delle più belle auto di tutti i tempi (Foto ZANA)

Per dare un'idea della precisione con la quale sono realizzati i modelli Rio è sufficiente ricordare che sono composti di un numero di pezzi variabile da 60 a 130, tutti essemblati a mano. La produzione non è enorme (è dell'ordine delle decine di migliaia di unità per esemplare): ciò contribuisce a aumentare il pregio collezionistico di queste autentiche miniature.

Qualcosa di nuovo anche alla Matchbox, che ha una serie dedicata alle auto di ieri. Si tratta di esemplari piuttosto semplici ma realistici, che non intendono affatto rivaleggiare con i modelli Rio. Anche se, di solito, sono rifiniti in rutilanti colori di pura fantasia, hanno un certo fascino discreto che può interessare il collezionista in aggiunta al bambino, cui sono principalmente destinati.

La P.2 per pochi

Ad un paio d'anni di distanza dall'Alfa Romeo 159 Alfetta, la Meteboys del gruppo Mattel, ha presentato al Salone di Milano il secondo pezzo di una serie numerata di supermodelli in scala 1:25 destinati in esclusiva all'Alfa Romeo, che li userà a scopo promozionale. Si tratta della riproduzione della gloriosa P. 2 del 1924, progettata da Vittorio Jano e guidata da Antonio Ascari, Giuseppe Campari e Gastone Brilli Peri. Questa vettura conquistò l'iride nel 1925.

Il modello è lungo 155 millimetri; dispone di sospensioni alle ruote, pneumatici con battistrada scolpita e scritte « Pirelli Supersport e Corse » sui fianchi. Il motore è visibile togliendo il cofano anteriore e, grazie alla finitura satinata, appare particolarmente realistico: non mancano il compressore; i condotti di circolazione acqua e il lungo tubo di scarico. La griglia anteriore è traforata e lucida come sull'originale; l'abitacolo è completo di ogni dettaglio fino agli strumenti sul cruscotto.

Siamo indubbiamente di fronte a una delle migliori realizzazioni modellistiche nel settore degli esemplari in metallo pressofuso. Come entrarne in possesso? Chissà, forse acquistando un paio di Alfette GT e prendendo il resto in Alfasud (vere, naturalmente) una di queste P 2 « serie esclusiva numerata » si potrà anche avere...

...e questa corre nel silenzio

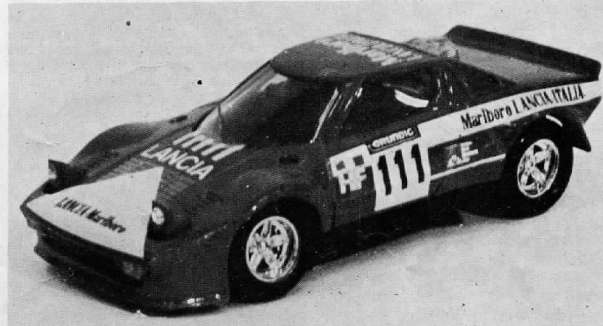
Si impugna una specie di pistola dall'aspetto vagamente spaziale, si fa scattare il grilletto e la piccola Alfa Romeo Camano incomincia a girare verso destra; un altro scatto del grilletto e la traiettoria si raddezza; ancora un colpo al grilletto e le ruote sterzano verso sinistra. Al quarto scatto il modello torna ad andare dritto fino al primo ostacolo; dopo l'urto retrocede per una cinquantina di centimetri e automa-



Una linea «SOLIDA»
(da competizione)

I gioielli a basso prezzo

A sinistra, la Porsche Carrera «Tour de France», la BMW 3000 CS corsa, la Ford Capri Gr. 2: tutte e tre riproduzioni in scala 1,43 della Solido.



Ford Capri da competizione, scala 1:43, occupa il numero 26 del catalogo Solido. A destra: Sandro Munari, il «drago» della Stratos, sarà certamente contento di questa fedele riproduzione della sua vettura. Il modello, in scala 1:43 rifinito e curato nei minimi dettagli, è della Solido e costa solo 3.500 lire.

La Francia sembra oggi essere il solo Paese produttore di automodelli nel quale il richiamo degli esemplari in scala 1:25 non viene sentito. I due maggiori produttori, infatti, continuano a realizzare nuove riproduzioni quarantatré volte più piccole del vero. E sono novità davvero belle.

La Solido presenta il suo pezzo forte: la Lancia Stratos guidata da Sandro Munari nel Tour de France 1974. Il modello è compatto, pieno di grinta come l'originale, convincente grazie alle precise decorazioni. E' molto semplice nei dettagli per merito (o per colpa?) della quasi totale assenza di parti apribili ma si presenta decisamente realistico.

Sono attese, inoltre, la Renault 12, la Volkswagen Golf, la Citroen

CX, la Fiat X 1/9, la gloriosa Citroen 15 del 1938 e l'Alpine A 440 due litri.

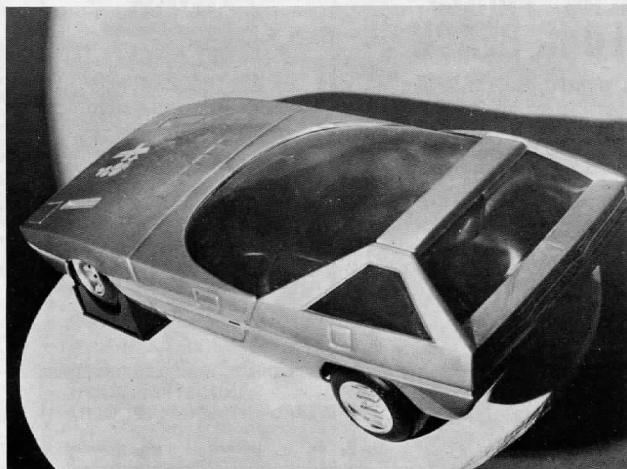
Quest'ultima è già presente nella produzione Norev, l'altro «grande» dell'automodellismo francese. Tradizione della Norev è il basso prezzo di vendita grazie a una semplicità produttiva che non va a discapito della fedeltà al vero. Ciò appare particolarmente visibile nel modello della Porsche Carrera RSR Martini, forse il solo tra quanti sono oggi disponibili, che riproduce esattamente le caratteristiche linee di questa vettura. Le novità Norev non si fermano qui: citiamo l'interessante Ligier JS2 con i numeri di gara del Tour de France automobilistico, la Fiat X 1/9 e la Ferrari 312 P prototipo del 1973.

micamente poi, riprende il suo movimento verso l'avanti.

Sembrirebbe la descrizione di un automodello radiocomandato ma, questa volta, il telepilota non usa una radio trasmittente: la sua "pistola" contiene una semplice batteria metallica, niente altro.

Percossa con il grilletto emette ultrasuoni, cioè vibrazioni elastiche non udibili all'uomo, che si diffondono fino al modello. A questo punto i segnali vengono amplificati da un semplice circuito elettronico e, attraverso appositi servocomandi, sono convertiti in azioni meccaniche che comandano lo sterzo e il motore elettrico.

Il raggio d'azione è di circa 25 metri, più che sufficiente per fare correre questa Caimano (lunga 37 centimetri) in qualsiasi luogo chiuso senza problemi di interferenze, transistor che entrano in crisi, tele-



Questa è l'Alfa Romeo Caimano con telecomando a ultrasuoni presentata dalla Sige di Reggio Emilia. Gli impulsi hanno azione fino a 25 metri

visori disturbati. La semplicità del comando a ultrasuoni, un brevetto della Sige di Reggio Emilia, consente inoltre di contenere il prezzo di vendita che dovrebbe aggirarsi attorno alle 22.000 lire.

Accanto alla Caimano, la Sige presenta tutta una serie di modelloni di auto e moto con motore elettrico e radiocomando di tipo tradizionale, cioè con trasmittente e ricevente proporzionali. In altre parole, agendo sul volantino posto sulla trasmittente si ottiene una sterzata delle ruote del modello proporzionale al tempo dell'azione: più si gira il volante, più le ruote sterzano. Sembra ovvio ma per arrivarci in un radiocomando di prezzo limitato ci sono voluti un po' di anni. Con questo sistema di comando sono disponibili una Lancia Stratos, una Lola Can Am, una Pantera De Tomaso e una Matra sport.



Il fratello di CEVERT

- Parteciperà al Challenge europeo di Formula Renault il fratello di **François CEVERT**, il ventiduenne Charles. Piloterà una monoposto Hampe, dopo avere preso parte a corsi di un paio di scuole di pilotaggio.
- L'AC di Losanna collaborerà coi proprietari del circuito di Dijon per lo svolgimento del G.P. di **SVIZZERA** che si correrà, pare certo, in agosto. Si sta trattando perché l'Associazione di F. 1 garantisce la presenza di almeno 15 vetture da Grand Prix. Si discute su 25 mila sterline di differenza d'ingaggio. Se la gara avrà successo, si spera che venga inclusa nel campionato del mondo in un prossimo futuro.

A.A.A. pilota offresi

- Lo svedese **WISELL** ha messo annunci sulla stampa nazionale per cercare un patrocinatore. Chiede una discreta somma per disputare la serie europea di F. 5000 con Sid Taylor. Risulta che sia la prima volta, in Svezia, in cui si cerca un patrocinatore per il tramite della stampa.
- La settimana scorsa il pilota svedese di F. 2 e F. 3, **Gunnar NILSSON**, è stato portato d'urgenza all'ospedale per appendice perforata. Sta già meglio e dice di essere contento che non gli sia successo durante la stagione di corso.
- Il Fondo **Roger WILLIAMSON** ha patrocinato una giornata di prove anti-incendio, svoltasi nei giorni scorsi a Mallory Park. Sessanta commissari hanno spento incendi appiccicati a un telaio Lola.
- Il pilota sport e di F. 3 **Buzz BUZAGLO** ha trovato i quattrini necessari per prendere a nolo la Chevron F. 5000 ex di Magee e di Jones. La userà nella Corsa dei Campioni il 16 marzo.
- I programmi rallyistici della **TOYOTA** sono quasi a punto. La Casa userà senz'altro le Celica due litri e farà mettere a punto i motori in Inghilterra.
- Robin Herd ha confermato che **PETERSON** potrebbe pilotare una March-BMW ufficiale alla gara di F. 2 di Thruxton il lunedì di Pasqua. Il team spera di concludere un accordo perché Peterson sia appunto affiancato a Tambay e a Leclère.
- Il primo round del campionato sudafricano è stato vinto da **CHARLTON**, con la sua McLaren Lucky Strike M23. Ha preceduto sul traguardo Tunmer, su una Lotus del Team Gunston.
- Stanno per iniziare le prove della seconda **SHADOW DNS** di F. 1. Pilota sarà Pryce, il circuito Silverstone. Per Peterson situazione ancora fluida e lo svedese si trova in vacanza alle Barbados.

La rivale di LELLA



LONDRA - Pur avendo partecipato a due sole gare, Divina Galica ha messo in luce tenacia e buone doti. Allora, onestamente nessuno l'ha osservata troppo attentamente dato che una gara era di beneficenza, l'altra riservata soltanto a conduttrici. Ora Divina ha ovviamente intenzione di fare sul serio e piloterà una Escort di 1800 cc, 260 HP, nella gara inglese super turismo. Sta seguendo dei corsi di Formula Ford e mira alla F. 5000 per il 1976. Si parla dunque di lei come dell'«erede» di Lella Lombardi. Vedremo. Era un'ottima sciatrice — giudicata fra le dieci donne più veloci in discesa negli anni 1968-70 — e ha un atteggiamento molto «competitivo». Dice infatti: «Sono una persona competitiva e da quando ho rinunciato allo sci cercavo una nuova sfida. Trovo che le corse automobilistiche richiedono concentrazione, equilibrio e senso della valutazione come lo sci e mi piacciono molto». Se non altro, Divina sarà una recluta piacevole da guardare, sugli schieramenti inglesi della prossima estate...

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

L'OMBRA Matra c'è

- Henry **LIDDON**, che sembra passare più tempo a fare il consulente per rallies che il coéquipier in corsa, è stato in Island per dare consigli sull'organizzazione e sul percorso del rally appunto d'Islanda. Localmente si ha l'ambizione di organizzare una gara che stia alla pari con il Rally dei Mille Laghi e Liddon è entusiasta per il potenziale dell'isola.
- E' ufficiale che l'ex pilota della Lotus F. 1, **Dave WALKER**, parteciperà regolarmente al campionato Shellsport di F. 5000 con una Chevron ufficiale aggiornata. La vettura, un ex modello VDS, appartiene all'ex pilota John MacDonald che la farà gareggiare per i colori della RAM (cioè MacDonald e Mick Ralph, suo socio in affari).
- E' confermato che l'ex pilota di Formula Ford **Bob ARNOTT** tornerà in F. 3 con una March 743 ex Ippokampus, la stessa con la quale Pryce vinse a Monaco lo scorso anno.

- La **SHADOW** sta costruendo una nuova vettura progettata per ospitare il motore Matra, per fare paragoni con una macchina equipaggiata con un DFV. Questo anche se pare che le trattative per il primo motore non siano ancora state completate con il settore corso della Matra, attualmente quasi in letargo.
- E' stato annunciato il programma delle corse che faranno da contorno al GP d'INGHILTERRA a Silverstone. Ci sarà una gara internazionale di F. 3 patrocinata dall'Associazione costruttori di F. 1, poi un round del campionato John Player di F. Atlantic, quello turismo della Southern Organs e uno della Trincetrol per super turismo.

- Il giornalista inglese **Dony DRON** ha ricevuto la Coppa Paul Frère, che viene assegnata a un giornalista dell'automobile di qualsiasi nazionalità che abbia dato le migliori prestazioni quale pilota in gara di primo piano. Dron ha ottenuto il premio alle sue partecipazioni alla 24 Ore di Spa, ove con Rouse si piazzò quinto, e al TT dell'Access ove arrivò terzo, vincendo la sua classe.
- Non si sa ancora nulla circa il secondo pilota delle BRM, ma Stanley ha detto che prevede di fare un annuncio «fra non molto». Ci sarà un intenso programma

F.3 alla brasiliana

- Il brasiliano **Ronald ROSSI**, un tempo noto nelle corse inglesi di F. 3, spera di portare in Europa quest'estate un team delle sue Polar Super V. Queste belle vetture sono già in produzione da tempo e l'anno scorso se ne videro circa trenta, che ebbero successo in Brasile.
- Il giapponese, **KUWASHIMA** è tornato in Inghilterra per combinarsi un patrocino di F. 2, desideroso di fare un'altra stagione nel campionato europeo. Intanto la sua March rimane a Tokyo, ove Masami la piloterà di nuovo nel GP del Giappone 1975.
- Il pilota canadese di F. 5000, **Eppie WIETZES**, ha venduto la sua Lola T330 a Tom Gloy che la userà nella serie americana di F. 5000. La vettura sarà messa a punto dal costruttore di vetture USAC, Rolla Vollstedt.
- Negli Stati Uniti si riferisce che Vel Miletich, portavoce del team **VEL'S PARNELLI**, avrebbe detto che la squadra cerca ancora una Casa che non sia la Goodyear per rifornirsi di pneumatici, ma che è comunque disposta a utilizzare qualsiasi cosa serva per essere competitivi in F. 1, USAC e F. 5000.



Un'immagine della gara di domenica scorsa a Vallelunga. Si vede la Matra Bagheera di Pesce tamponata dalla Fulvia di Frisiani. Salamina sfilava via,

CSI contro LONG BEACH

- **LE GUEZEC** della CSI ha detto che non è ancora arrivata nessuna richiesta per fare correre un Gran Premio, e neppure una gara di F. 1, a Long Beach negli Stati Uniti. C'è invece stata la richiesta per organizzare, come si era già detto, una corsa di F. 5000 in settembre e il permesso è stato concesso, previa ispezione del circuito. Le Guezec ha aggiunto che, se arrivasse la richiesta per una gara di F. 1, la risposta sarebbe quasi certamente negativa perché la data di cui si è parlato non va bene e, inoltre, per ora un Grande Premio per Nazioni è sufficiente.

- Il **BARC** ha annullato la gara GT in programma per l'apertura di stagione a Thruxton il 2 marzo, sostituendola con una corsa di Formula Libera.
- **SAM POSEY** ha confermato che non piloterà una Talon F. 5000 quest'anno. Per ora ha soltanto l'impegno IMSA per correre con una BMW CSL ufficiale.
- Il pilota tedesco **Willy DEUTSCH**, che da tre anni gareggia regolarmente in F. 3, quest'anno correrà in F. 2 con una nuova March-BMW.
- Per mancanza di fondi, e per i timori di poche iscrizioni, l'ADAC ha soppresso la 300 km del **NURBURGRING** in calendario per il 30 marzo. Si organizzerà invece una gara di F. 3, che è però in concomitanza con il round della BP a Thruxton.
- Anche quest'anno la **PORSCHE** presenterà una coppa al suo cliente migliore nelle gare internazionali della stagione.

Il carrello da... MISANO

- La **SASSA ROLL BAR** di Ascoli Piceno (42-56 viale Orlando) ha immesso sul mercato le proprie «novità 1975» che interessano i piloti da corsa. E' entrato infatti in produzione il rimorchio per trasporto auto, **Mod. MISANO**, realizzato appositamente per ogni tipo di vettura di formula. Il Misano ha una portata di kg 550, è largo 210 cm, è lungo 462 cm ed ha una tara di kg 214. Le sue caratteristiche tecniche sono simili a quelle del modello **MAGIONE** studiato per il trasporto di Fiat 500-126 e formule minori. Il modello **MISANO** è in vendita a L. 342.000 più IVA.

Sempre in tema di sicurezza la **SASSA ROLL BAR** ha realizzato un kit di accessori comprendente: roll-bar, anelli da traino, ganci fermacarro, estintore da 5 kg con supporto, cintura di sicurezza a bretella, specchi retrovisori, staccabatteria a strappo, poggiatesta e decals indica interuttore elettrico. Il tutto per L. 82.000 più IVA. Un analogo kit per la Renault R5 che in più prevede il roll bar a gabbia a 6 punti di attacco costa L. 86.000 più IVA.

La **SASSA ROLL BAR** sta inoltre preparando un nuovo tipo di carrello per trasporto vetture che si chiamerà **MONZA** ed avrà una portata di kg 900.

INDUSTRIA RUOTE
SPECIALI IN LEGA LEGGERA

STILAUTO

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

400 autobus tipo National, per un valore di 11 milioni di sterline compresi i pezzi di ricambio, sono stati ordinati alla LEYLAND dalla città di CARACAS il cui consiglio municipale sta effettuando una revisione dei trasporti pubblici della capitale.

• Gli arcivescovi di Canterbury e di York hanno ordinato alla Ford la nuova versione della limousine a interesse maggiorato, basata sulla meccanica della Consul-Granada. Queste vetture, chiamate MINSTER sono più lunghe delle normali Granada di 254 mm.

La DAF ITALIA a Bologna

MILANO - La sede della Daf Italiana verrà trasferita, nella prima metà del mese di aprile '75, a Bologna, in via Enrico Mattei 66, nello stesso stabile ove ha sede la VOLVO Italia. Ciò, come diretta conseguenza del controllo, da parte della Volvo che ne possiede il 75 per cento, del pacchetto azionario della Van Doorne's Personenautofabriek DAF Car BV. L'accordo preliminare è ora divenuto definitivo per cui la DAF Car BV prenderà il nome di Volvo Car BV a partire dal 1. maggio, conservando, tuttavia, le vetture prodotte in Olanda, il nome DAF. Il restante 25 per cento del pacchetto azionario è così suddiviso: 15 per cento alla Holding DAF e il 10 per cento alle miniere di Stato olandesi.



UTTESPRINT · TUTTESPRINT

Elettrica da 94 Kmh.

• La TOYOTA ha annunciato buoni progressi nella costruzione di una vettura elettrica di cui si occupa dal 1971. Nel corso di una prova ufficiale la macchina ha toccato la velocità massima di 94 orari. Il veicolo è provvisto di sedici batterie tradizionali.

• Un nuovo tipo di attacco a mensola per cinture di sicurezza, di circa 10 centimetri più basso del normale, è stato adottato dalla ROVER della British Leyland per favorire le persone di bassa statura.

• Pel il secondo anno consecutivo il numero dei morti per incidenti stradali è diminuito in SVIZZERA. I decessi sono stati 1360, numero più basso registrato da dieci anni a questa parte, benché in questo periodo il parco macchine sia raddoppiato.

Nel tunnel fino all'80

• Pare che la crisi dell'industria automobilistica non abbia ancora raggiunto il livello massimo. Per tornare a quelli produttivi del 1972-73 bisognerà aspettare il 1980. Questo se intanto si saprà costruire un nuovo modello di sviluppo.

• Ricorre sempre più la voce riguardante una versione rally della recentemente annunciata TRIUMPH TR7; deriva soprattutto dal lavoro che l'asso della messa a punto, Ralph Broad, sta svolgendo su questa vettura.

• Peggiora la flessione produttiva dell'industria automobilistica americana. Le cifre di gennaio sono infatti allarmanti: le unità costruite sono state complessivamente un poco meno di 615.000, con un calo di oltre il 34 per cento rispetto al gennaio dello scorso anno.



S.O.S. gomme

• Niente di meglio del radiotelefono, ormai largamente diffuso nel mondo rallyistico, per coordinare l'attività a volte frenetica delle assistenze. Lo usa anche Claudio Valla, personaggio notissimo nei rallies nazionali ed internazionali, e responsabile del servizio corsa della KLEBER italiana.

• La PEUGEOT ha comprato 3.500.000 azioni della Citroen, giungendo così ad una partecipazione azionaria di minoranza del 38,2 per cento di tale azienda.

• Altri allori per la CITROEN CX; dopo essere stata proclamata vettura dell'anno, ora l'associazione francese della stampa automobilistica le ha assegnato il « Premio della Sicurezza ».

• La Polizia parigina ha ordinato alla Ford un grosso quantitativo di autocarri FORD TRANSIT che dovranno essere adattati al trasporto persone e convenientemente rinforzati con lamiere metalliche a scopo protettivo.

• La FORD inglese ha annunciato di avere previsto la riduzione dell'orario di lavoro per 11.000 dei suoi 55.000 dipendenti. La misura sarà attuata dal 3 marzo negli stabilimenti di Dagenham, Halewood, Enfield e Southampton.

- 10% auto
+ 79% bus

• La produzione automobilistica italiana ha registrato, nel 1974, una diminuzione pari al 9,47 per cento rispetto a quella del 1973. In particolare la produzione delle autovetture è diminuita del 10,57 per cento mentre gli autocarri hanno registrato un aumento del 2,64 per cento e gli autobus del 79,07 per cento. In totale nel '74 sono stati prodotti 1.722.515 autoveicoli.



Un DRINK da 50 milioni

Due immagini della più cara vettura del mondo: la Rolls Royce « Landalette », una vettura di cui sono stati costruiti solo sette esemplari al costo di 38.328 sterline. Naturalmente, non mancano bar e stereofonia



Allarme CHRYS

• Il presidente della CHRYSLER ha annunciato un ridimensionamento della Casa, che dovrebbe progressivamente ridurre di un terzo dipendenti e capacità produttiva.

• La CHRYSLER americana è stata la Casa più colpita dall'andamento delle vendite. Per il quarto trimestre del 1974 ha infatti perduto 73,5 milioni di dollari, cioè quasi cinquanta miliardi di lire, contro utili per 74,4 milioni di dollari nello stesso periodo dell'anno prima.

• L'IRAN sta per comprare una quota azionaria della British Leyland, che alla fine dello scorso anno chiese un intervento dello Stato. Lo Scìa avrebbe già preso contatto con i dirigenti e si sarebbe raggiunto un accordo di massima.

• Rinviato a data da destinarsi, comunque entro il dicembre del corrente anno, EXPOMOTOR '75. Lo ha deciso il consiglio direttivo della manifestazione per accedere alle richieste degli espositori, attualmente impegnati a superare la crisi.

• In SVEZIA ci si preoccupa molto della sicurezza delle automobili e i « centri di diagnosi » sono ben 150. Nessuno può sottrarsi all'esame e se la vettura non è in ordine dovrà essere ricontrrollata dopo la riparazione.

• Le officine della BRITISH LEYLAND di Setubal, Portogallo, inizieranno la produzione di una versione con motore diesel della Morris Marina.

• Nicolò Pignatelli, già presidente della GULF ITALIANA, è stato nominato presidente e amministratore delegato della Gulf Oil per l'emisfero orientale, con sede a Londra.

• Nel mese di gennaio la VOLVO ha venduto negli Stati Uniti 5030 vetture, con un aumento cioè del 10% nei confronti del gennaio 1974.

• La BRITISH LEYLAND ha smentito, definendolo un'« idiozia », quanto ha pubblicato il « Washington Post », cioè che la CIA avrebbe organizzato una collisione fra due navi sul Tamigi per impedire che un mercantile carico di autobus Leyland raggiungesse Cuba.

• La BRITISH LEYLAND sta per liquidare il suo stabilimento spagnolo noto come Authi. C'era una trattativa per venderlo alla General Motors, ma l'accordo è andato a monte di fronte alle condizioni poste dal Governo di Madrid.



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

giannini

PIU' VELOCE
PIU' ECONOMICA

126/800

cmc

LUBRIFICANTI (ESPO) CANDELE (MAGNETI MARELLI)

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8.5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.460.000 IVA COMPRESA



LA FOTO

Tasmania o cara

Ho letto sul vostro settimanale che Chris Amon sta correndo la Tasmania al volante di una Talon F. 5000. Ma questa non è la prima esperienza del noto (e sfortunatissimo) pilota neozelandese in questo genere di gare, avendo egli già vinto questa serie di gare nel 1969 al volante della Ferrari Dino 6V.

Desidererei conoscere i dati tecnici e vedere possibilmente pubblicata su Autosprint una foto della suddetta vettura.

Alberto Monti - Cinisello Balsamo (Milano)

Dopo la felice conclusione della Temporada sudamericana, iniziò per la Dino una nuova felice avventura, quella che ebbe per protagonista l'allora pilota ufficiale della Ferrari, Chris Amon impegnato nella conquista della Tasman Cup 1969. L'impresa riuscì al giovane Amon, che vinse quattro gare su sette (le altre andarono a Rindt due, e Courage) aggiudicandosi la Coppa precedendo in classifica generale Rindt, Courage, Hill, Bell, Gardner e Geoghegan.

La sua Dino V6 montava il motore portato a 2400, poiché il regolamento di quell'anno prescriveva motori di una cilindrata massima di 2 litri e mezzo. Questi i dati caratteristici: alesaggio 90, corsa 63, cilindrata totale 2404,7, compressione 11,5:1, potenza 300 CV a 9000 giri. Iniezione indiretta Lucas.

Nella foto, Chris Amon ritratto nel corso della gara di Lakeside, in Australia, che vinse precedendo l'altra Dino 246 di Derek Bell. Ricordiamo che la vettura fotografata rimase poi in Nuova Zelanda, acquistata da Graeme Lawrence, che poi con essa vinse la Tasman Cup l'anno successivo.

MODELPOSTA

Sono un ragazzo di 12 anni, e da circa un anno faccio collezione di automobiline in scala 1:24. Vorrei chiedervi se il modellino della Fiat 124 A-barth Rally 1800 è uscito. In caso affermativo, l'eventuale indirizzo della casa.

Lido Bisso
Marciana (Livorno)

Non esistono attualmente riproduzioni in scala ridotta della Fiat A-barth Rally 1800. Forse la mancanza verrà fra breve colmata da un notissimo artista-modellista italiano che metterà in commercio una serie di automodelli in scatola di montaggio, scala 1:43, tra i quali troverà questa vettura.

Ho letto da qualche parte che la marca francese Safr produce una serie di automodelli 1:43 aventi per soggetto vetture Sport fra le quali Ferrari 512 M, Porsche 917 K, Lola T 70 eccetera. Visto che non sono riuscito a trovarli in nessun negozio, vorrei sapere l'indirizzo dell'importatore di tale marca.

Claudio Chieli - Roma

I modelli Safr che le interessano fanno parte della serie « Super Champion », sono in scala 1:43 e dispongono di carrozzerie di plastica su sfondelli in metallo pressofuso. Non ci risulta che siano regolarmente importati in Italia, quindi non siamo in grado di fornire alcun indirizzo, ma con un po' di fortuna e di pazienza si possono trovare in alcuni negozi.

Sono un appassionato di modellismo, ed in special modo dei modelli Tamiya. Avendo già potuto montare i seguenti modelli (che ha potuto tro-

vare nei pochi negozi della mia città) cioè Honda F. 1, Ferrari 312 B1, e Tyrrell, gradirei sapere dove potrei trovare i modelli che mancano e sapere quali altri modelli la Tamiya ha messo in produzione.

Romano Giavelli - Modena

I modelli Tamiya non dovrebbero essere difficili da trovare, ma in caso di difficoltà può rivolgersi all'importatore: Fantasyland, via De Filippi 4, 20129 Milano. La serie completa di modelli in scala 1:12, oltre a quelli da lei citati, comprende la Matra MS 11 del 1968, la Lotus 49 del 1967, la Lotus 49 B del 1968, Marlboro McLaren del 1974.

Essendo in possesso di alcuni automodelli, vorrei da voi un'indicazione sui loro valore. I modelli sono: una Mercedes 220 SE del 1963, marca Solido, in ottimo stato, colore rosso metallizzato; una Ford Continental marca Mercury con varie sverniciature, colore celeste; una Aston Martin DB4 del 1959, marca Corgi Toys, sverniciata (male) in rosso; una Ferrari F. 1 del 1959, marca Corgi Toys, colore rosso, con adesivi (n. 36 e cavallino) con piccole sverniciature.

Marco Bellesi - Livorno

E' impossibile stabilire il valore di un automodello senza conoscerne in dettaglio le condizioni (vernice originale, carrozzeria senza colpi, parti integre, ecc.), in sostanza senza vederlo. Diciamo che le due Corgi Toys e la Solido si possono ancora trovare in parecchi negozi a prezzi inferiori alle 2 mila lire, mentre più interessante è il modello Mercury, sul cui valore effettivo è impossibile pronunciarsi, per le ragioni già dette.



IL DITO SULLA PIAGA

Non riesco a capire come un giovane possa spendere 250.000 lire solo per: casco, tuta, sottopente ecc., per iniziare l'attività automobilistica. Pubblicare per favore su Autosprint questa mia lettera. La CSAI non ha altro da decidere? I rallies sono corse di Formula? Pensi- no invece a migliorare le protezioni negli autodromi e rendano maggiore la sicurezza per i piloti in pista.

Alberto Montecchio - Saccolungo (Padova)

Ho letto l'articolo apparso sul n. 6 di Autosprint a proposito del « caro-corse ». Non ho capito una cosa: anche nei nostri TRN è d'obbligo la tuta per tutti? E lo è anche per i navigatori? Se è così penso che gran parte dei dilettanti debba rinunciare a correre, perché i costi sono esageratamente elevati.

Elvio Codognelli - Torino

Come piloti tesserati eleviamo la nostra protesta contro la decisione CSAI in merito alle combinazioni ignifughe ed ai caschi omologati che a nostro avviso non hanno ragione di essere nei rallies, venendo a mancare a questo proposito una casistica che ne indichi la necessità.

Dal canto nostro, rimanendo in vigore queste norme, siamo posti nella condizione, nostro malgrado, di non rinnovare la licenza sportiva.

Lettera firmata da 16 piloti - Bologna

Siamo tutti interessati al caso delle nuove pretese della CSAI riguardo l'abbigliamento dei piloti, a partire dal 1. giugno 1975. Noi tutti siamo pienamente convinti che questa presa di posizione sia praticamente inutile ai fini della sicurezza delle corse, almeno nelle seguenti categorie: Turismo, Gran Turismo, Formule minori, rallies nazionali ed autocross.

Noi tutti siamo fiduciosi che la CSAI stessa provveda a risanare le nuove assurde pretese, non certo perché non badiamo alla sicurezza nelle corse, dandosi che tutto ciò lo si fa, almeno apparentemente, per l'incolumità di noi piloti, ma almeno per ridimensionare le assurde imposizioni che non sono certo utili nelle categorie inizialmente elencate.

Scuderia Salvati - Milano

I piloti delle scuderie liguri, riuniti, in riferimento alle disposizioni emanate dalla CSAI per le corse a iniziare dal 1. giugno 1975, protestano vivamente per le decisioni unilaterali prese dagli organi direttivi proprio nel momento in cui viene pubblicata la democratizzazione della CSAI stessa.

Chiedono che venga immediatamente revocata l'applicazione di tali norme restrittive, in attesa di un dialogo chiarificatore su base democratica e tenendo conto effettivamente dei pericoli che le gare minori, in particolare i rallies nazionali, hanno comportato fino ad ora.

Nel rivolgere questa protesta, gli affiliati alle scuderie liguri si dichiarano decisi a non rinnovare le licenze e comunque a non con-

Non abbiamo, caro amico salernitano, la sua stessa fiducia nella compattezza decisionale dei piloti italiani. Nonostante le reiterate affermazioni, e qui ne leggiamo parecchie, non crediamo che vi sarà una defezione generale al primo giugno: qualcuno senz'altro, ma non molte. Sicuramente non quella di coloro — ce ne sono — che sono già a posto con indumenti e caschi.

Non è minacciando uno sciopero che si otterrà qualcosa, anche se questo è un metodo che in altri campi ha anche troppo successo. Sarà proba-

Sicurezza double face

tinuare l'attività sportiva alle condizioni imposte dalla CSAI.

Scuderie: Grifone, Riviera, Finauto, Ghepard

Ma non lo sanno alla CSAI che per la maggior parte di quelli che corrono nel gruppo I la cifra da spendere nell'abbigliamento imposto è il 50 per 100 di quello che hanno stanziato per la stagione '75? Molti hanno allestito la macchina, o stanno allestendola, e se a questa spesa aggiungiamo il costo del nuovo vestiario da Formula I, la maggior parte si troverà con l'auto pronta, la bella tuta e non un becco di quattrino per correre.

Altro problema: i copiloti. Chi farà i rallies dove andrà a scovarli, se già ora molti contribuiscono al 50% del tesserino? Chi sarà disposto a contribuire anche al vestiario dei copiloti? L'amore per lo sport è una cosa importante e bella, ma ahimè bisogna fare i conti con la propria borsa. Comunque, se gli « uomini di panza » della CSAI avevano deciso di sfoltire i ranghi del gruppo I e 3, l'idea è stata brillante e senz'altro funzionerà.

Giovanni Baresi - Cremona

Quest'anno per la prima volta ho deciso di prendere la licenza preventivamente di partecipare ad alcuni rallies nazionali con la mia vettura di tutti i giorni, per il puro piacere di partecipare senza velleità di risultato. Avendo quindi accertato la mia idoneità fisica allo sport automobilistico sottoponendomi alla prescritta visita medica, provvedevo ad acquistare del materiale di abbigliamento da me ritenuto indispensabile fra cui anche un casco integrale di una nota marca italiana, omologato secondo le norme « made in USA » dell'Istituto di omologazione USASI-Z 90.

Ora leggo Autosprint n. 6 e rimango esterrefatto: il mio casco nuovo, mai usato, della stessa marca di quelli di noti campioni, omologato USA, non è ammesso (insieme a tutto il resto) per partecipare ad un rally nazionale con una gruppo I. E ciò perché alla nostra CSAI sta antipatica la sigla USASI-Z 90 e simpatica la Snell.

Non era più opportuno il riconoscimento di tutte le sigle esistenti o la creazione di una sigla italiana, o meglio di un indice di omologazione da applicare a tutti i prodotti esistenti sul mercato italiano in modo tale da riconoscere alcuni adatti alle gare di monoposto, altri ai gruppi maggiori, ed altri ancora ai gruppi 1 e 3 in modo da creare una logica scala di valori e di prezzi, nonché una stimolante concorrenza fra i vari costruttori?

E tutto questo non era opportuno scaglionarlo nel tempo anziché imporre una precisa scadenza, anche notevolmente prossima, che non può non danneggiare tutti, costruttori, rivenditori, piloti? Ecco: cosa faranno i piloti? Indubbiamente non hanno molta scelta: o mettere mano al borsellino o rinunciare a correre. Appunto: e se i piloti italiani, ANCAI e FISA in testa, decidessero di non iscriversi ad alcuna competizione in programma dopo il 1. giugno 1975?

M.d.M. - Salerno

bilmente la logica stessa delle tante osservazioni ad un provvedimento imprudente che stringeranno la CSAI a fare marcia indietro. Una CSAI in disarmo, a pochi giorni dalla sua ristrutturazione, che ha voluto dare il suo colpo di coda senza tener nel minimo conto (come al solito) il suo dovere primo: quello di essere « al servizio » di chi questo sport lo pratica.

Ed è invece una CSAI « che non sa i costi reali delle tute », una CSAI che non ha altri argomenti che sventolare davanti agli occhi dei piloti lo spau-

racchio di improbabili atroci morti, quella che crede che basti la parola «sicurezza» per decretare l'impennata l'apertura della caccia ai soldi dei dilettanti. Senza rendersi conto che se tira troppo la corda su questi argomenti, si troverà a guidare non 5000, ma 50 persone.

Ma certamente è più facile appoggiare questa «tegola» sul capo dei suoi amministratori che imporre in sede CSI, a qualche decina di costruttori o manager onnipotenti, l'adozione di un serbatoio anticendio efficiente alle formula I.

