

Un rubinetto versa in una vasca duecento ettolitri l'ora, la vasca è piena di buchi. In quanto tempo si riempirà la vasca? Alla maniera dei problemi di matematica delle scuole elementari l'Italia dei miracoli ha ormai accolto l'ennesimo buco alla base della sua struttura economica. Tra lo sterminio del bestiame per l'impossibilità di allevarlo utilmente (mentre la bilancia dei pagamenti pende in rosso per colpa delle importazioni di carni quasi quanto per il petrolio), la distruzione di tonnellate di frutta che non arrivano al consumo (dove i prezzi hanno abbandonato ogni blocco), il frumento, il sale e lo zucchero spariti come fossero spilli, i serbatoi di petrolio pieni senza che nessuno a Roma sembri saperlo, le centrali elettriche che l'Enel ha dimenticato di costruire per una decina d'anni, i milioni di ore di lavoro perdute in assenteismo, rivendicazioni e ponti e tante, tante altre cose ancora, il buco in più nella vasca causato dal siluro alle spalle di Giuseppe Luraghi ha poco conto. Questo in

generale, almeno, perché nel paese dove la classe politica ha come base della sua strategia la convinzione che la gente possa dimenticarsi tutto nel volgere di un paio di giorni o, al massimo, di settimane, non è certo un caso Luraghi che può allarmare. Ma per noi, che amiamo l'automobile più degli altri perché sappiamo trovare in essa più di quanti gli altri trovino, il caso Luraghi è più importante. Forse perché tendiamo a credere ancora negli uomini ed in ciò che sono capaci di fare individualmente, indipendentemente dalla bandiera che portano (non avete mai pensato come in automobilismo tutti siano uguali e agli entusiasmi per il proprio beniamino non faccia mai riscontro l'odio per gli altri?) o forse perché si sta facendo perdere all'automobilismo ed all'automobile un uomo di valore con freddo distacco e determinazione (un modo di rinunciare al valore umano che per certi aspetti ricorda quello degli sciagurati commissari di Zandvoort nell'incidente di Williamson).



Il dr. Luraghi con il senatore dc Gava, allora ministro dell'Industria e il Presidente della Finmeccanica dr. Giorgio Tupini, in visita allo stabilimento Alfasud di Pomigliano ai primi del '71. Allora Luraghi era lui a « convincere » i soloni politici delle scelte meridionali. Due anni dopo proprio questi due personaggi avrebbero dato il via alla defenestrazione dell'unico esperto di problemi auto in seno all'IRI

GIOVEDÌ 24 gennaio sarà consumato uno dei più scandalosi atti d'imperio statali in questa ITALIA (vanificata democratica) guastata dagli slogan, dai giochi di potere e faide di sottogoverno

Quell'ALFA di LURAGHI

L'Alfa avrebbe probabilmente chiuso i battenti negli anni della difficile ripresa post-bellica senza Luraghi: l'impegno della Casa nelle corse ed in una ristretta produzione di serie non era quanto l'Italia delle Vespe e delle Lambrette aveva bisogno. L'Italia doveva essere motorizzata e non potevano essere le poche centinaia di vetture prodotte dall'Alfa ad affiancare Fiat e Lancia nella nuova opera. L'azienda, già IRI dal 1933, era chiamata ad affrontare una nuova realtà sfruttando quel patrimonio di prestigio accumulato in tanti anni di corse e di vittorie. Dopo un tentativo di utilitaria Alfa rimasto allo stato di progetto per l'impegno della Fiat in questa direzione, la Casa milanese sceglie di proseguire il suo cammino sulla via del prestigio pur con una precisa svolta nel senso del grande pubblico.

Giulietta prima e Giulia nel 1962, un successo commerciale che dura ancora oggi. Nel 1960 le Alfa Romeo prodotte sono quasi 40.000 e possederne una costituisce l'ambizione di buona parte degli italiani che vedono nell'immagine sportiva e nelle prestazioni scattanti l'ideale per recuperare gli anni di desiderosa attesa passati a piedi, in bicicletta o in scooter.

Con la Giulia, Luraghi, trova la dimensione dell'azienda e può cominciare a porre dei piani per la futura Alfa: lo stabilimento di Arese è in costruzione e l'obiettivo posto per il suo dimensionamento ammonta a 250 mila macchine all'anno (oggi alcuni dicono 220 mila ma poco cambia visto che la produzione è ancora distante da questi valori).

Nel 1965 entrano in funzione la fonderia, il reparto di stampaggio e quello delle leghe leggere. Successivamente tutte le operazioni riguardanti costruzione scocca, montaggio, abbigliaggio e verniciatura vengono concentrate ad Arese mentre nel vecchio tradizionale stabilimento del Portello — simbolo stesso della Casa — avviene il montaggio dei motori e dei gruppi meccanici.

E' ormai il 1970: le Alfa prodotte sono salite a 110 mila all'anno, il fatturato a 213 miliardi, l'azien-

da ha anche uno stabilimento per la produzione di autocarri e per il settore aeronautico a Pomigliano d'Arco, vicino a Napoli, nove stabilimenti all'estero, tredici società consociate, 4.000 punti di vendita ed assistenza. Soprattutto, mosca bianca in un turbinio di mosche nere, è in attivo: cosa quasi paradossale nel nostro paese quando si tratta di aziende a partecipazione statale.

Luraghi al timone ha fatto di un paio di vecchi stabilimenti dell'anteguerra e di una azienda in grave difficoltà una florida

fatta con visioni molto lunghe capaci di includere aspetti politici e sociali, oltre che economici — non si è fermata entro gli schemi nordistici che pure Fiat, Lancia ed Autobianchi di fatto seguono. Dal 1968 si lavora all'Alfa Sud con Luraghi, convinto assertore di una scelta per molti difficile anche sul piano del marketing (ricordate la pubblicità «L'Alfa-Sud è una Alfa Romeo» per rassicurare gli acquirenti della piccola?).

La produzione continua ad aumentare e l'azienda occupa un numero sempre maggiore di di-

ottimismo anche nel momento di maggior panico della crisi energetica: «Il futuro dell'automobile non ha nulla a che vedere con la crisi contingente attuale. I fabbricanti di automobili non potevano certo prevedere le complicazioni politiche che hanno portato alle attuali pressioni e limitazioni imposte dai paesi produttori, ma da tempo essi sanno benissimo quale sia la situazione delle disponibilità di petrolio. Personalmente ho fiducia che la tecnica saprà tempestivamente adattare le macchine alle nuove energie che via via, verranno scoperte ed economicamente valorizzate. Ciò anche in Italia, malgrado la non intelligentissima propaganda ora di moda di detrattori e negatori che tendono a soffocare una delle poche industrie nelle quali i nostri tecnici hanno saputo non farsi sorpassare dai migliori tecnici del mondo, dando lavoro a milioni di persone che del lavoro hanno bisogno per vivere» dice Luraghi su «Successo» di gennaio.

Nel complesso gli italiani possono pensare che con tutto che va male c'è almeno qualche azienda in grado di aiutare a trainare il carro cigolante della nostra economia e non solo quelle che si fanno trainare come automaticamente capita quando l'intervento dello stato garantisce continuità di lavoro e produzione anche se ciò che viene fatto non va bene e non serve a nessuno. Invece no: la zuffa nasce all'Alfa, improvvisa per tutti anche se le avvisaglie di autunno avevano fatto intendere la presenza di nubi.

La ragione del «caso» è la chiamata al rispetto del troppo spesso demagogico postulato che impone aiuti al Sud. Luraghi è bellamente estromesso perché chiede che si ottimizzi la produzione ad Arese secondo piani coerenti alla logica dell'impianto e che rispondono alle esigenze di conduzione aziendale di un manager e non di un politico. Al posto del fantomatico nuovo stabilimento da costruirsi nel Sud propone, per quella zona, una nuova fabbrica di motori Diesel veloci (con Fiat e Saviem-Re-

1950 - La produzione Alfa Romeo è di 325 vetture all'anno.
1951 - La produzione sale a 1331 vetture, con 6940 dipendenti.
1955 - Arriva la Giulietta, la produzione arriva a 6.104 unità.
1960 - (presidenza LURAGHI) produzione 36.311 unità.
1961 - 37.391 vetture prodotte.
1962 - 37.401 vetture prodotte.
1963 - 53.252 vetture prodotte.
1964 - 56.535 vetture prodotte.
1965 - 59.331 vetture prodotte.
1966 - 59.971 vetture prodotte.
1967 - 76.831 vetture prodotte.
1968 - 97.220 vetture prodotte.
1969 - 104.305 vetture prodotte.
1970 - 107.989 vetture prodotte.
1971 - 123.309 vetture prodotte.
1972 - 141.595 vetture prodotte.
1973 - CIRCA 210.000 VETTURE, che significano un aumento del 478,30 per cento rispetto alla produttività che aveva l'azienda quando il dott. Luraghi ne assunse la presidenza.

I records che non potranno cancellare

industria prestigiosa a livello mondiale. Gli appassionati dell'Alfa sono ovunque ed il nome della casa italiana, benché non accompagni più le Alfette dei primi anni di Fangio, rimane quello della leggenda grazie anche al ripreso contatto diretto con il corso.

Malgrado la leggenda di un nome prestigioso, ad Arese le catene di montaggio sono guidate dai cervelli elettronici come vuole la moderna tecnica costruttiva e la programmazione aziendale — che in una industria automobilistica deve essere

pendenti. Oggi nel complesso sono 42 mila: 25 mila al nord e 17 mila al sud d'Italia e solo i travagli sindacali ed economici (blocco degli impianti per mesi a causa degli scioperi e recente crisi economica nazionale) fanno sì che l'Alfa Romeo non raggiunga più gli utili di pochi mesi addietro.

E' comunque un fatto che si intuisce passeggero ed il suo Presidente, malgrado le difficoltà che incontra nell'ambito aziendale e nelle sfere politiche che sovrastano e si infiltrano nella azienda, mantiene un misurato

Erano questi i programmi (seri) per il futuro

● **COSTRUZIONE DI UNA NUOVA FABBRICA** in società con la Fiat e la Saviem (Renault) per la produzione di motori Diesel Veloci, motori finora mai prodotti in Italia.

● **COSTRUZIONE DI UNA NUOVA FABBRICA** per lo stampaggio di lamiera per modelli di vetture costruiti in serie non grandi (spider o giardinetta).

● **COSTRUZIONE DI UNA FONDERIA** di alluminio in Sardegna. Costruzione di una fabbrica di ruote che serva nord e sud.

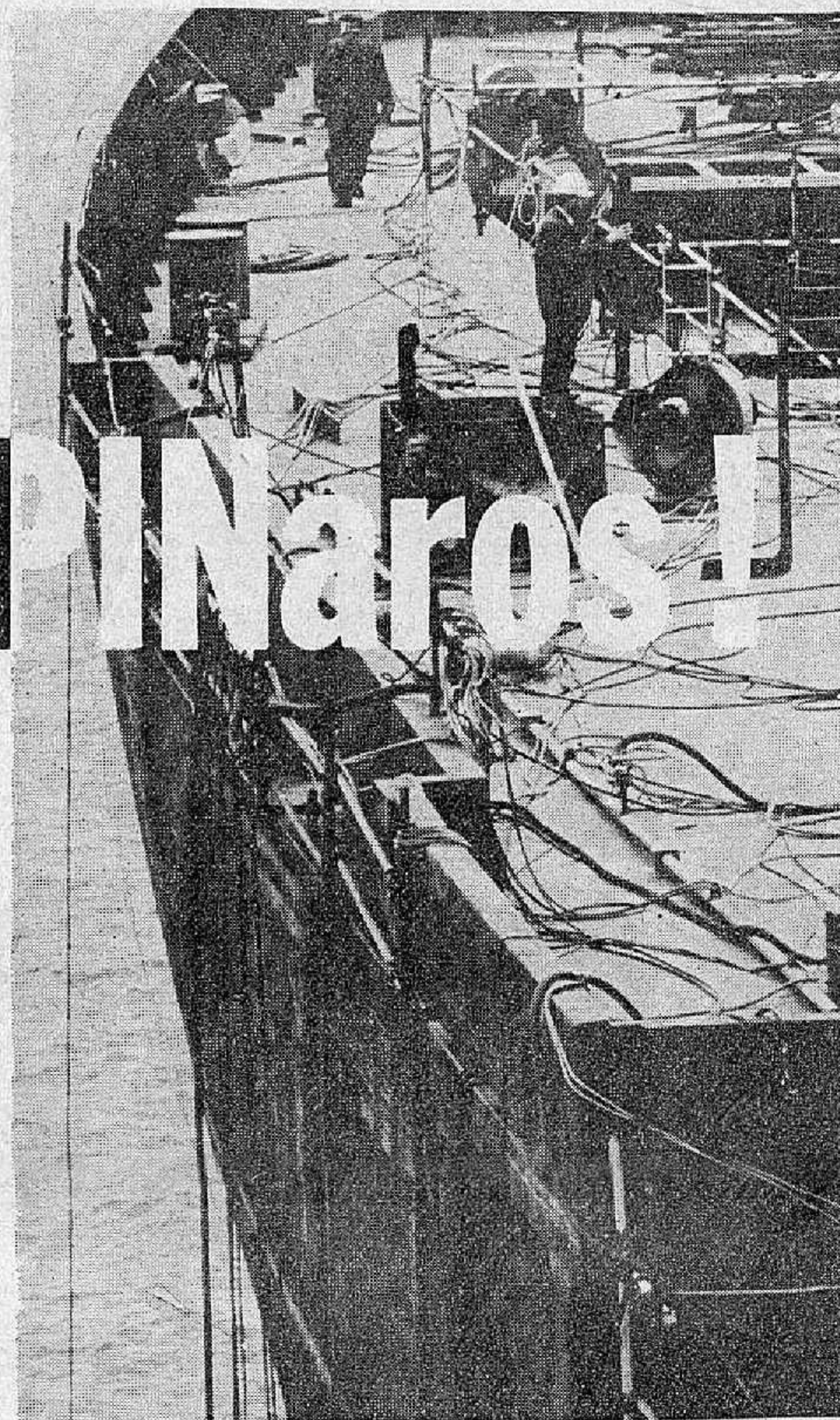
● **POTENZIAMENTO DEI REPARTI VEICOLI INDUSTRIALI** e motori aerei dello stabilimento Alfa Romeo di Pomigliano d'Arco; in particolare è prevista la **COSTRUZIONE** di un nuovo tipo di autocarro in collaborazione sempre con la Fiat, e di un motore a turbina per aereo da 600 HP in collaborazione con la Rolls Royce e Motoren und Turbinen Union.

● **COSTRUZIONE DI NUOVE FILIALI** con officine a Napoli e a Palermo; potenziamento della filiale di Cosenza e creazione nel mezzogiorno di trenta nuove concessionarie con officina.

nault), una fabbrica per lo stampaggio di lamiera per modelli di piccola serie, una fonderia in alluminio (Sardegna) una fabbrica di ruote, il potenziamento dello stabilimento per veicoli industriali e motori aeronautici di Pomigliano; nuove filiali con officina a Napoli e Palermo. Offre diecimila nuovi posti di lavoro nel breve e medio termine. I politici dicono di no: Sud a tutti i costi con un nuovo stabilimento per produrre 75 mila Alfette, interamente. La stampa quotidiana prende posizione: ogni partito ed ogni corrente dice la sua. Secondo **Il Giorno** (ENI+governativo) Luraghi avrebbe assunto atteggiamenti intransigenti da

Imposto (senza referendum) il divorzio dell'ALFA dal suo Presidente della rinascita, con la benedizione di FANFANI scelto un « tecnico » (di navi)

Arrivano i TUPINI



Da sinistra: ancora Luraghi tra alcuni personaggi che saranno determinanti per il suo amaro '74. Da sinistra (si era nel 1972 alla presentazione dell'ALFASUD e ALFETTA) il dr. Bardini, direttore generale Alfa e candidato (da uomo dc) alla carica di amministratore delegato, il dr. Luraghi, il sen. Amintore Fanfani (allora presidente del Senato e il presidente dell'IRI Petrilli che ha ratificato il « golpe »



Insieme tre personaggi-chiave dell'Operazione anti Luraghi: tra il sen. Gava, il notabile partenopeo tanto discusso, e il presidente IRI Petrilli, c'è il calabrese Medugno direttore generale dell'Istituto Ricostruzione Industriale, animatore, si dice, del progetto della superfonderia di Gioia Tauro

CHI E' l'ing.

ERMANNNO

GUANI

E' il marito dell'ex attrice MARIA DENIS

« tecnocrate lombardo »; posizione ancor più intransigente da parte dell'Avvenire (curia milanese DC), mentre Il popolo DC riporta la tesi anti Luraghi disegnata dall'IRI e dal CIPE. Riporta anche, imposizione secondaria, la voce di difesa dei posti di lavoro al nord, di Vittorino Colombo. Anti-Luraghi anche i repubblicani, inizialmente, poi viene un recupero da parte di Bucalossi in favore della protezione dei posti di lavoro al nord che potrebbero essere messi in crisi a causa del ridimensionamento di Arese. Incerti i socialisti: L'Avanti sostiene solo in parte la tesi di Luraghi temendo di insospettire i sindacati (e De Martino conferma questa posizione sfumata

ROMA - Lo aveva detto, e fatto scrivere, in chiare note, il dott. Giorgio Tupini, Presidente della Finmeccanica ed ex vice Presidente dell'Alfa Romeo (nonché uno dei sette consiglieri dimissionari): « A Luraghi succederà non un politico ma un manager di provata esperienza, anche per dimostrare che la politica nelle vicende-Alfa non centra per nulla ».

E così è stato. La linea di difesa dell'IRI è salva in extremis. L'ing. Ermanno Guani, 62enne elbano, romano d'adozione, Presidente della Fincantieri ed uomo della Finmeccanica, formatosi alla scuola dell'armatore e industriale saccarifero genovese Rocco Piaggio, sarà nominato Presidente dell'Alfa Romeo nell'Assemblea dei Soci (Finmeccanica 51% e IRI 49%) convocata per l'appuntamento giovedì 24 gennaio.

Il nome di Guani, Presidente finora dell'industria cantieristica navale IRI, sarebbe stato fatto personalmente dal dott. Giorgio Tupini e su questa designazione avrebbero immediatamente concordato l'IRI e il Ministero delle Partecipazioni Statali. Negli ambienti democristiani vicino al Ministro dell'Industria De Mita, al leader delle Partecipazioni Statali ed allo stesso segretario del partito Fanfani, sarebbe stato verificato con successo, tra venerdì e sabato scorso, il gradimento nei confronti di Guani.

A proposito di verifiche: martedì 22 la Commissione Bilancio della Camera esaminerà il « caso Alfa », cercando finalmente di stabilire la realtà dei fatti attraverso le deposizioni (di parte, però!) del Ministro Gullotti e del Presidente dell'IRI, Petrilli. Potrebbe essere fornito lo spunto per una più ampia discussione che avverrebbe nell'aula di Montecitorio. Lo scopo di questa iniziativa parlamentare è soltanto quello di determinare, pur con una certa approssimazione, il tipo di ingerenza politica dei partiti (o solo della Democrazia Cristiana) nella gestione economica dell'Alfa Romeo e fino a che punto un'azienda pubblica può liberamente e responsabilmente conciliare la programmazione

ai danni del tecnocrate socialista poco ortodosso e che ha rivisto molte posizioni).

Unità e Manifesto, secondo una politica fatta stando all'opposizione, vogliono tutto: posti di lavoro ad Arese e investimenti al sud... Si sospetta la lotta tra correnti DC: De Mita — Ministro dell'Industria — è indi-

ziato di voler portare il nuovo stabilimento nei terreni della sua circoscrizione elettorale. Si parla già del candidato alla poltrona di Luraghi: il Sindaco-colera (medico) napoletano. Stampa (Agnelli) e Corriere della Sera (Agnelli-Crespi-Moratti) prendono una posizione più obiettiva e fanno presente l'aspetto

LE MAESTRANZE DEGLI STABILIMENTI DELL'ALFA E ALFASUD:		
PORTELLO (Milano)	6.061	fra operai e impiegati
ARESE (Milano)	16.190	fra operai e impiegati
ALFASUD (Napoli)	14.824	fra operai e impiegati
SPICA (Livorno)	1.318	fra operai e impiegati
AUTODELTA (Milano)	100	fra operai e impiegati
POMIGLIANO Avio e veicoli industriali	2.399	fra operai e impiegati
TOTALE	40.892	

meridionalista con le esigenze strettamente industriali.

Si occuperà del caso il Ministro del Bilancio Giolitti, ma è da escludere (come avevamo ipotizzato nell'ultimo numero di AUTO-SPRINT) che vi saranno altre grosse novità di marca socialista. Lo stesso segretario del PSI, De Martino, in una riunione al vertice, ha voluto riaffermare l'orientamento del partito in favore dell'industrializzazione nel Mezzogiorno. Nella formale presa di posizione non sarebbero stati precisati però né i tempi né le modalità di quando e come realizzare nel Sud l'unica alternativa possibile nella logica corrente delle pianificazioni.

In settimana, quindi, la cronaca registrerà l'avvicendamento alla massima carica dell'Alfa Romeo: Ermanno Guani prenderà il posto di Giuseppe Luraghi, al quale sarà così risparmiato il temuto rammarico di veder seduto un politico sulla nuova poltrona presidenziale in quel di Arese.

Il Cavaliere del Lavoro Ermanno Guani, un assiduo e infaticabile « pendolare » in jet (lo abbiamo spesso incontrato sui DC-9 dell'Alitalia in servizio tra Roma e Genova), è una figura nota negli ambienti industriali ed economici della Capitale. E' sposato con Maria Denis, una « stella » del cinema dei telefoni bianchi, ha un fratello che vive a Milano. E' assai conosciuto nel mondo golfistico: è Presidente del più antico e di uno dei più esclusivi circoli di tutta Europa, il Golf Club Roma all'Acquasanta che nel '73 ha ospitato l'open Internazionali d'Italia. Si diceva che fosse legato al clan Gronchi.

Sulla scelta dell'ing. Guani i primi commenti sono improntati ad un certo ottimismo, nella generale consapevolezza di poter contare su un uomo degno del suo predecessore, equidistante politicamente, e rite-

CONTINUA A PAGINA 28



Lino Ceccarelli

economico e aziendale insieme a quello politico. Stessa cosa i liberali ed i socialdemocratici che sono pro-Luraghi in una maniera più razionalmente economica. La TV, col tono severo al quale ci ha abituati, sfiora l'argomento condannando Luraghi. I repubblicani divisi, arrivano addirittura a dire, col sottosegretario Compagna, che a fare il nome da nuovo Presidente del gaviano napoletano De Michele, sia stato proprio Luraghi e i suoi sostenitori per screditare la operazione di sostituzione.

I sindacati non sanno come cavarsela dato che si trovano nella scomoda posizione di aver appena enunciato la piattaforma contrattuale aprendo proprio nella direzione del potenziamento dei posti di lavoro all'Alfa Sud: nel

giro di 24 ore si accorgono di correre il rischio di 4000 iscritti licenziati al Nord a causa del ridimensionamento di Arese.

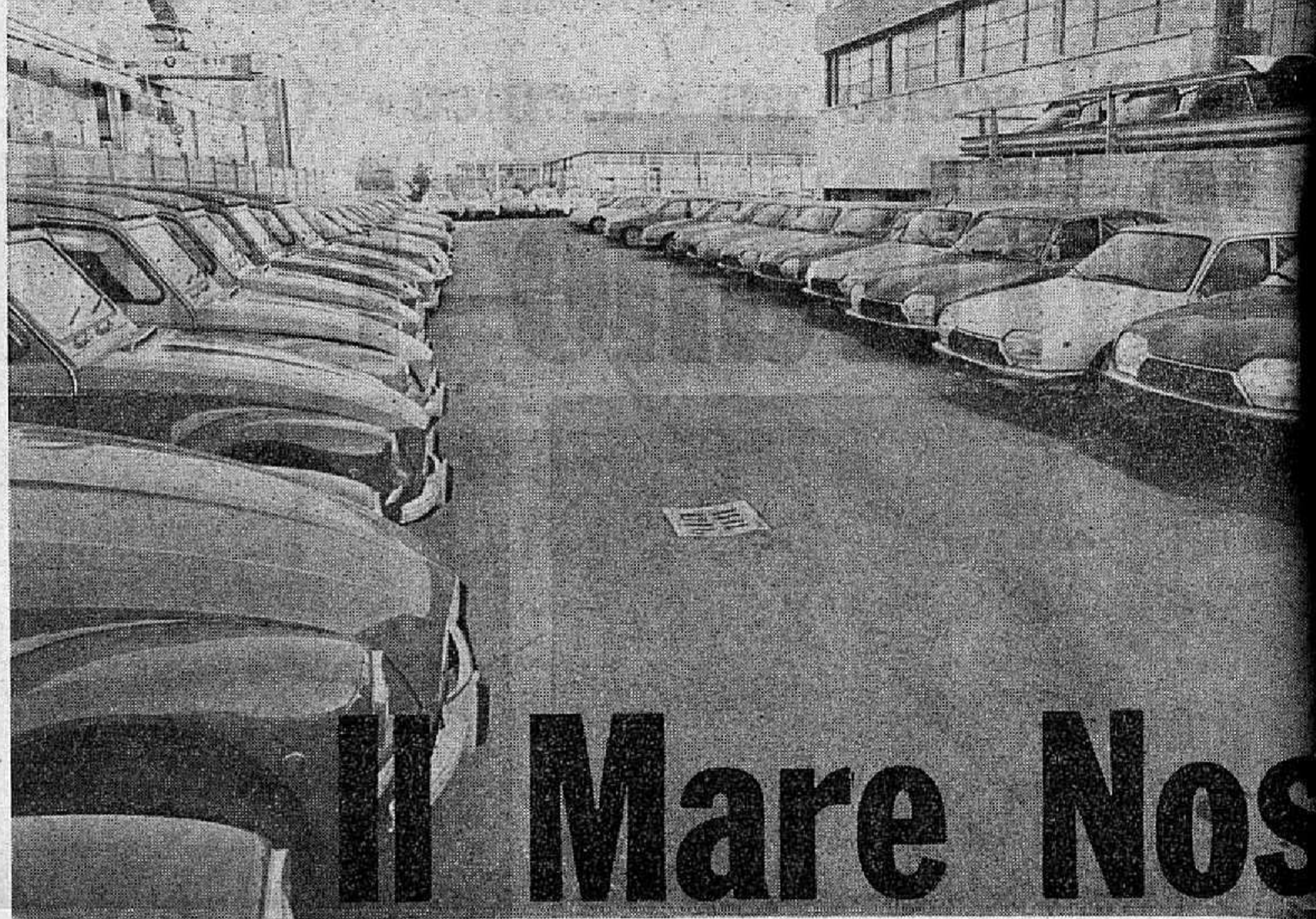
La Camera del Lavoro di Milano chiede un piano serio di potenziamento che salvaguardando ovviamente gli attuali livelli di occupazione e di investimenti a Milano ed a Arese, « punti » subito a privilegiare il futuro sviluppo dell'Alfa Sud. Ora è un punto difficile da mantenere dato che la nuova piattaforma contrattuale inizia dichiarando « opposizione ad ogni progetto di am-



Gabriela Noris

CONTINUA A PAGINA 28

Mentre LURAGHI viene sacrificato alle... ragion di Stato partitiche il desolante quadro della situazione automobilistica nazionale non avalla certo (con queste FOTO e NOTIZIE) i fantaprogetti per il SUD



Capannoni stipati, cortili ormai pieni. Questo è il quadro, abbastanza desolante, che è comune in questi giorni alle filiali di tutte le Case. Sarebbe questo il «terrorismo dirigenziale» di cui parlano i sindacati



CONTINUAZ. DA PAGINA 27

nuto capace nella difficile arte del manager. Adesso non resta che attendere gli eventi. A cominciare dall'investitura dell'ing. Guani che verosimilmente l'Assemblea degli azionisti Alfa deciderà giovedì pomeriggio 24 gennaio, giorno in cui si conosceranno i nomi dei nuovi consiglieri di amministrazione. Visto che il peggio è stato evitato (affidando la presidenza appunto a Guani) si ha ragione di ritenere che non vi saranno clamorose modifiche nei quadri consigliari. In sostanza, ad un reincarico dei sette dimissionari democristiani dovrebbe corrispondere una conferma dei «fedelissimi» di Luraghi, a cominciare dall'amministratore delegato Di Nola. Ma da qualche altra parte si dice che il direttore generale Alfa e Presidente dell'Autodelta ing. Bardini, notoriamente d.c., crescerebbe lui ad amministratore delegato.

La decisione di lasciare al loro posto i tecnici per assicurare continuità e rispetto dei programmi-Alfa sarebbe vista di buon occhio dai massimi dirigenti dell'IRI, preoccupati di evitare altre fratture e ulteriori dissidi al vertice della Casa milanese.



CONTINUAZ. DA PAGINA 27

piamento dello stabilimento di Arese».

Si spara in tutte le direzioni ma, curiosamente, nessuno dice una cosa: costruire automobili non è come fare la farina di castagne dove con una buona macchina tutto è risolto. Le automobili hanno la scocca, le sospensioni, il motore, l'arredamento, i colori diversi e tante altre cosette che devono essere realizzate in quantitativi elevati per risultare economiche. Molti parlano di dimensione europea di Alfa Romeo, di produzione più che raddoppiata e di competitività.

Quasi nessuno dice che per ottenere questi risultati nel senso del sano sviluppo è necessario impostare la produzione con criteri da anni ottanta e non da anni trenta.

In Francia la Renault è una azienda di stato, è anche la terza grande in Europa. Il suo presidente Dreyfus, è socialista come Luraghi e non ha mai avuto molti complimenti da De Gaulle e dai gollisti. Dreyfus però è un tecnico ed un manager ed ha sviluppato la Renault in maniera proporzionale alle sue capacità: gli stabilimenti di assemblaggio, dislocati in una logica

geografica, vengono serviti da stabilimenti che producono parti facilmente trasportabili come motori e cambi. La Renault è attiva e prospera. I politici non osano provocare baruffe di casta per mettere sulla sedia di Dreyfus qualcuno che stia loro più a cuore. In Italia Luraghi ha fatto ciò che ha fatto e anche se forse non è perfetto — e chi lo è? — ha programmato uno sviluppo funzionale della sua azienda sulla base delle infrastrutture che esistono. Arese c'è, è moderno, è stato programmato in un certo modo, può essere rifornito di energia elettrica e di ciò che è necessario per fare le auto (per chi non lo sapesse l'energia elettrica al Sud è scarsissima e manca perfino una linea di collegamento ad alta tensione capace di trasportarle dal Nord o dai paesi d'oltralpe).

I programmi per il Sud, come del resto fa la Fiat, devono essere studiati apposta per il Sud. I programmi per il Sud potrebbero prevedere aziende collegate all'agricoltura, al turismo e quindi coerenti alla struttura del territorio più che centri siderurgici alla Gioia Tauro o stabilimenti per produrre un numero di Alfette che non si sa bene a chi siano destinate. Invece si è silurato Luraghi.

g. n.

UN GIORNO di lavoro ogni sette (per ora...)

MODENA - Per un periodo di due mesi le aziende automobilistiche FERRARI, MASERATI, LAMBORGHINI, e la carrozzeria SCAGLIETTI hanno stabilito, in accordo coi sindacati, di mantenere le 24 ore di lavoro la settimana (in tre giorni) in attesa di studiare qualche via d'uscita. E intanto gli stock delle vetture invendute aumentano in modo preoccupante. I responsabili delle industrie non prevedono soluzioni adeguate. Si è già sentito dire da qualcuno che una riconversione non è possibile perché gli impianti non sono adeguati. In pratica, non c'è uno scontro frontale fra i datori di lavoro e i sindacati; ma in questi ultimi giorni si sono avute delle frizioni per quanto concerne le «cure» da indicare per adeguate terapie. Le aziende intendono chiamare in causa lo Stato coi suoi organi e, naturalmente, il Governo direttamente coi Ministeri interessati.

Si chiede l'intervento pubblico (IRI? IMI? altri Enti che sono dei surrogati delle partecipazioni statali?), per far fronte alla minaccia della disoccupazione totale che è sempre più incombente. «In certo modo — si afferma da parte dei responsabili delle industrie — il Governo sa in quali condizioni siamo in seguito alle restrizioni adottate; sa che costruiamo macchine di particolari caratteristiche e dovrà prendere dei provvedimenti».

I datori di lavoro sono su posizioni concordi e non prevedono cambiamenti radicali nella soluzione; non le hanno nemmeno all'esame. «Non abbiamo gli impianti adeguati — affermano — possiamo modificare le caratteristiche delle nostre macchine, abbassando le cilindrata, ma non potremo finire alle utilitarie...»

E' a questo punto che i sindacati intervengono. Abbiamo, a questo proposito, parlato con alcuni e-

grazione, ma abbiamo trovato forti resistenze.»

— Le aziende sostengono che non ce la fanno, che non possono continuare nella beneficenza e d'altra parte la più chiara testimonianza dei loro limiti di resistenza è data dal pauroso aumento dello stock di macchine invendute...»

«E allora su questo tema non siamo d'accordo. Noi proporremo che siano adeguati gli impianti con



Uno stock di macchine invendute che si accumulano nei capannoni della Maserati, a Modena. Nessuno, ora, pensa a queste vetture

sponenti delle organizzazioni dei lavoratori.

— In questa situazione — abbiamo anticipato — voi non siete totalmente dalla parte opposta della barricata, come sempre... Cercherete di studiare possibili rimedi coi datori di lavoro?

«E' chiaro che non debbono essere soltanto i lavoratori a rimetterci — è stato risposto — noi dobbiamo difendere il loro salario integrale e non quello ridotto. Ci stiamo prima di tutto battendo per far pagare alle aziende la differenza fra stipendio e cassa di inte-

nuovi investimenti. E' certo che in questi ultimi anni i profitti di queste industrie sono stati notevoli; si è proceduto a nuovi investimenti, all'aumento della produzione e alla assunzione di nuova mano d'opera. Pertanto il discorso che noi intendiamo avviare è proprio quello della riconversione degli impianti.»

— Per costruire che cosa?

«Noi pensiamo al trasporto pubblico; d'altra parte due dei complessi modenesi sono collegati a società di portata mondiale, quindi non mancherebbero, secondo



In questi giorni, bisarche cariche di auto sono affluite alla filiale Fiat di Bologna, che ha i depositi ormai pieni. Alla Lancia, gli operai hanno minacciato uno sciopero generale per far mettere in cassa integrazione anche i duemila dipendenti che erano stati risparmiati nel duro cataclisma aziendale

trum della crisi



Un'altra vista del deposito Fiat di Bologna. Nelle altre città la situazione non è diversa. In definitiva, le settimane lavorative diventano di tre giorni: cosa si aspettava, il governo, con i suoi provvedimenti restrittivi, da un'industria che costruiva (e vendeva) 2 milioni di veicoli all'anno? L'Italia non è nella medesima situazione del Belgio e dell'Olanda, che non producono (o quasi) automobili

noi, le possibilità. Vedremo, comunque, fra due mesi, ma intanto non stiamo perdendo tempo per essere pronti con soluzioni concrete. Non si cerchi l'intervento dello Stato; sono le aziende che ora debbono far fronte alla situazione coi loro mezzi e il perché lo abbiamo già detto.»

Altri piani (non confermati dei sindacati), sarebbero:

① Invitare la FIAT a trasferire a Maranello (e quindi anche da Scaglietti) qualche settore della sua produzione di vetture utilitarie e

di media cilindrata.

② Passare gradualmente la mano d'opera ad altri settori, quali quelli delle ceramiche e della maglieria che marcano speditamente nonostante la scarsità del carburante per azionare gli impianti (ma, intelligentemente e accortamente, quasi tutte le aziende hanno trasformato impianti a nafta in impianti a gas metano).

Serpeggia comunque la preoccupazione che fra due mesi si arrivi all'irreparabile. Si parla di 400 Maserati invendute (e sistemate in

parcheggio in capannoni persino affittati nei dintorni. Altrettante sarebbero le Ferrari e una cinquantina le De Tomaso e un 200 le Lamborghini. Queste sono le cifre che contano prima di qualsiasi sofisticazione di chiacchiere.

Il mese di dicembre '73 ha registrato una flessione delle vendite del 50-60 per cento e, forse, in qualche caso, anche di più in confronto allo stesso mese del '72. Non è fuor di luogo definire drammatico questo stato di cose. Anche perché dalle notizie che si

SCOPPIATI gli AUMENTI

Il caro - auto è la medicina ?

Qual'è la miglior medicina per un prodotto che non si vende per poterlo rilanciare sul mercato? L'AUMENTO DEL PREZZO! Sembra incredibile, ma sarebbe vero, le automobili sono ammalate di «austerità» e il mercato non recepisce né il nuovo né l'usato, il rimedio escogitato non è stato che... aumentare i listini!... La «cura» ci sembra controindicata e abbiamo fatto una domanda unica ai responsabili dei Marketing delle maggiori case italiane e tutti ci hanno risposto, meno due: l'AUTOBIANCHI che ha portato come scusa «di non avere ancora dati precisi per cui non potrebbe dare una risposta esatta...» e la LEYLAND INNOCENTI che a tutt'oggi non ha ancora aumentato i prezzi (ma lo farà molto presto).

La domanda che abbiamo fatto è la seguente: «Che valore economico pratico ha per una azienda automobilistica in questo momento di riduzione drastica delle vendite di autovetture nuove gli aumenti dei prezzi decisi in questi giorni?».

L'Ufficio Informazione della FIAT ha così risposto: «Indipendentemente dal calo delle ordinazioni verificatosi a seguito della crisi energetica gli aumenti di prezzo degli autoveicoli approvati del Governo servono a compensare in parte lo squilibrio fra costi e ricavi denunciati dalla FIAT già fin dall'ottobre scorso».

Per l'ALFA ROMEO ha replicato il dott. Sala: «Gli aumenti dei prezzi di listino delle auto decisi in questi giorni, servono per la copertura degli aumenti di costi che le case automobilistiche hanno sopportato fino ad oggi. Ci rendiamo conto che in un mercato che è già difficile, per il momento particolare che stiamo attraversando causa la crisi energetica, questi aumenti non faranno certamente bene all'industria auto-

CONTINUA A PAGINA 30

cev.



hanno, non vi sono previsioni di miglioramenti, specie se si tiene presente la non disponibilità delle grandi Case ad appoggiare quelle di vetture speciali nella contestazione del limite di velocità.

Per quel che riguarda il Reparto Corse della Ferrari, ovviamente esso non ha parte in questo momento perché si tratta di un settore pressoché autonomo, che vive di vita propria. Le corse, anche quando vanno male, non costituiscono un gran passivo perché hanno anche il sostegno delle

fabbriche di accessori. Ci sono voci però che ad alcuni alti livelli Fiat si fanno già ipotesi di sospensione dell'attività e comunque di non pensare assolutamente al Mondiale Marche col prototipo. Ma dopo i risultati argentini c'è da andare cauti con ukase-negativi che susciterebbero reazioni certe nell'ambiente degli appassionati, austerità o no. D'altronde finché la FIAT è vincolata al vitalizio di 500 milioni a Ferrari per attività sportiva, qualsiasi decisione (in questi limiti) spetta solo al «Drake».

Mario Morselli

Ecco i nuovi LISTINI '74

Solo francesi e maxi tedesche resistono

Tanto tuonò che piovve! Il CIP ha dato il suo, benessere e il povero automobilista (pedone della domenica) si è visto capitare fra capo e collo un ulteriore « balzello » sotto forma di aumento dei prezzi di listino delle automobili. Se ne parlava da tempo, la FIAT aveva fatto una richiesta in tal senso fin dall'ottobre scorso e, recentemente, in una riunione ANFLIA si era deciso di fare delle pressioni in sede governativa, perché si potesse ottenere l'autorizzazione di azzurrare nuove del 14/15%.

Se prima il Governo aveva tenuto duro, dicendo che con il blocco dei prezzi in vigore non poteva autorizzare degli aumenti, ora che questo blocco clamorosamente cede, il Comitato Interministeriale Prezzi ha lasciato che le Case automobilistiche annunciasse i loro sensibili ritocchi.

L'industria automobilistica, non solo quella italiana ma mondiale, è in crisi. Una crisi profonda come mai. Le vendite sono calate del 35/40% nelle grosse industrie, mentre le piccole hanno avuto regressi totali. Il momento è particolarmente delicato. Il compratore potenziale vive momenti di estrema incertezza; il blocco della circolazione alla domenica tarpa le ali, così come il limite di velocità sulle autostrade e sulle extraurbane. Il potenziale acquirente di auto nuove, attende decisioni definitive sul razionamento o sull'aumento definitivo del prezzo del carburante prima di decidere se acquistare o meno un'auto nuova. Quando il pubblico saprà con certezza che cosa gli riserva il futuro, allora, e solo allora le Case automobilistiche potranno fare delle previsioni, sul futuro del mercato. Certamen-

La medicina

mobilitica, ma d'altra parte chi produce auto non può continuare a vendere sottocosto rischiando il fallimento».

Per la LANCIA il Direttore Generale ing. Gobbato ha detto: «1) Recuperare la sempre più crescente differenza tra costi, in continua lievitazione, e ricavi rimasti bloccati. Questo blocco ha portato, in parecchi casi, tra i quali dobbiamo senz'altro annoverare l'automobile, ad una vendita in perdita».

«2) La riduzione drastica delle vendite ha origini diverse dall'aumento dei listini e comunque nulla a che vedere con questi, tanto è vero che si è verificata ben prima, e cioè fin da quando le restrizioni adottate per fronteggiare la crisi energetica hanno dato un senso di incertezza al pubblico. E' certo che decisioni definitive, anche se restrittive, daranno al pubblico maggiore tranquillità, e questo a nostro giudizio darà fiato alla ripresa delle vendite, anche evidentemente se non nella misura pre-crisi».

Come vedete, tutti o quasi hanno girato intorno alla domanda e non hanno risposto come ci aspettavamo (per i nostri lettori). Servirà il sistema degli struzzi?

LE ITALIANE

ALFA ROMEO

	Vecchio prezzo senza IVA	Nuovo prezzo senza IVA	Aumento Lire	%	Prezzo su strada nuovo IVA compresa
Alfasud 4 porte	1.400.000	1.530.000	130.000	9,30	1.713.600
Alfasud ti	1.700.000	—	—	—	1.904.000
Giulia super	1.795.000	1.965.000	170.000	9,50	2.200.800
GT Junior	1.995.000	2.185.000	190.000	9,50	2.447.200
Spider Junior	2.195.000	2.450.000	255.000	11,60	2.744.000
Junior Z 1600	2.695.000	2.950.000	255.000	9,50	3.304.000
Alfetta	2.275.000	2.500.000	225.000	9,90	2.800.000
2000 berlina	2.425.000	2.685.000	260.000	10,70	3.007.200
2000 GT	2.845.000	3.150.000	305.000	10,70	3.528.000
2000 spider	2.855.000	3.185.000	330.000	11,60	3.567.200
Montreal	5.745.000	6.450.000	705.000	12,30	7.611.000

FIAT

	Vecchio prezzo senza IVA	Nuovo prezzo senza IVA	Aumento Lire	%	Prezzo su strada nuovo IVA compresa
500 R berlina t a	650.000	700.000	50.000	7,69	784.000
126 berlina	785.000	855.000	70.000	8,91	957.600
850 familiare	1.260.000	1.375.000	115.000	9,1	1.540.000
127 berlina	1.010.000	1.125.000	115.000	11,38	1.260.000
128 berlina 2 porte	1.175.000	1.300.000	125.000	10,63	1.456.000
128 berlina 4 porte	1.240.000	1.365.000	125.000	10,08	1.528.800
128 familiare	1.290.000	1.415.000	125.000	9,68	1.584.800
128 Rally	1.350.000	1.485.000	135.000	10,00	1.663.200
128 sport coupé S 1100	1.320.000	1.455.000	135.000	10,2	1.629.000
128 sport coupé SL 1100	1.410.000	1.550.000	140.000	9,92	1.629.600
128 sport coupé S 1300	1.380.000	1.520.000	140.000	10,1	1.702.400
128 sport coupé SL 1300	1.470.000	1.615.000	145.000	9,86	1.702.400
X-1/9 spider	1.780.000	1.955.000	175.000	9,83	2.189.600
124 berlina	1.330.000	1.455.000	125.000	9,39	1.629.600
124 special T berlina	1.570.000	1.695.000	125.000	7,96	1.898.400
124 sport spider 1600	2.030.000	2.225.000	195.000	9,60	2.492.000
124 sport coupé 1600	1.980.000	2.165.000	185.000	9,34	2.424.800
124 sport spider 1800	2.100.000	2.295.000	195.000	9,28	2.570.400
124 sport coupé 1800	2.050.000	2.235.000	185.000	9,02	2.503.200
Fiat Abarth 124 Rally	2.990.000	3.300.000	310.000	10,36	3.696.000
132 1600 berlina	1.680.000	1.775.000	95.000	5,65	1.988.000
132 1800 special berlina	1.835.000	1.935.000	100.000	5,44	2.167.200
130 berlina	4.050.000	4.930.000	880.000	21,72	5.817.400
130 berlina automatica	4.305.000	5.230.000	925.000	21,48	6.171.400
130 coupé	5.075.000	6.100.000	1.025.000	20,19	7.198.000
130 coupé automatica	5.330.000	6.400.000	1.170.000	20,07	7.552.000

AUTOBIANCHI

	Vecchio prezzo senza IVA	Nuovo prezzo senza IVA	Aumento Lire	%	Prezzo su strada nuovo IVA compresa
A 112	1.090.000	1.210.000	120.000	11,00	1.355.200
A 112 E	1.155.000	1.275.000	120.000	10,4	1.428.000
A 112 Abarth	1.370.000	1.490.000	120.000	8,80	1.668.800

LANCIA

	Vecchio prezzo senza IVA	Nuovo prezzo senza IVA	Aumento Lire	%	Prezzo su strada nuovo IVA compresa
Fulvia C Montecarlo	2.250.000	2.400.000	150.000	6,66	2.688.000
Fulvia coupé 3	2.175.000	2.325.000	150.000	6,89	2.604.000
Beta berlina 1,8	2.430.000	2.650.000	220.000	9,05	2.968.000
Beta berlina 1,6	2.330.000	2.550.000	220.000	9,44	2.856.000
Beta berlina 1,4	2.080.000	2.350.000	270.000	12,98	2.632.000
2000 berlina	2.835.000	3.350.000	515.000	18,16	3.752.000
2000 berlina iniezione	3.045.000	3.600.000	555.000	18,22	4.032.000
2000 coupé iniezione	3.465.000	4.100.000	635.000	18,32	4.592.000
2000 coupé	3.200.000	3.800.000	600.000	18,75	4.256.000

te sarà una boccata d'ossigeno, anche se piccola in questi momenti « inquinanti ». Ma certamente non si tornerà ai valori di vendite dei passati mesi, perché la crisi c'è, una crisi che investe il mondo dell'automobile, come sempre il più tartassato in un modo o nell'altro.

I prezzi sono aumentati in un momento in cui, davanti agli stabilimenti automobilistici, si accumulano negli immensi spazi le vetture non vendute e molte fabbriche riducono l'orario di lavoro e mettono in cassa integrazione gli operai.

« Siamo in condizioni di assorbire la crisi meglio degli altri — assicura il presidente della Fiat avv. Agnelli nella lettera agli azionisti — perché

la nostra specializzazione nel settore delle vetture di piccola e media cilindrata che saranno a nostro avviso le più valide protagoniste della motorizzazione privata del prossimo futuro, ci permette di assorbire con una certa elasticità l'urto della crisi... ». Però non parla del deficit di 130 miliardi nel '73. Anche alla FIAT confermano il calo delle vendite, avvenuto con l'inizio del periodo di austerità che si aggira in percentuale attorno al 35/40%, sia in Italia che all'estero. Va però notato che queste percentuali sono riferite a un anno fa quando nel mese di dicembre (in Italia), c'è stata la corsa all'acquisto del nuovo per risparmiare l'IVA che sarebbe scattata dal 1° gennaio '73. Quindi si ha ragione di credere che la diminuzione reale delle vendite, causa l'austerità sia del 15/20%. Però, è da ricordare che anche in dicembre c'è stata una corsa all'acquisto (specie da parte dei concessionari) specie per immagazzinare vetture per gli attesi aumenti di listino.

Esaminiamo ora gli aumenti delle Case automobilistiche italiane, iniziando dall'Alfa Romeo che, pur godendo in questo momento di « buona salute » (perché si sostiene ancora sul portafoglio che aveva prima del periodo nero) ha anche essa aumentato i prezzi in media del 10% circa.

La Casa milanese, che attraversa un grave momento di

LE STRANIERE

SIMCA

	Vecchio prezzo senza IVA	Nuovo prezzo senza IVA	Aumento Lire	%	Prezzo su strada nuovo IVA compresa
1000 LS berlina	886.757	936.757	50.000	5,63	1.049.000
1000 Rallye 1	1.064.287	1.124.287	60.000	5,63	1.259.000
1000 Rallye 2	1.288.607	1.338.607	50.000	3,88	1.499.000
1100 LS berlina 2 porte	1.091.077	1.151.077	60.000	5,49	1.289.000
1100 special 2 porte	1.278.607	1.338.607	60.000	4,69	1.499.000
1100 ti 2 porte	1.448.277	1.508.277	60.000	4,14	1.689.000
1301 special berlina	1.387.907	1.427.907	40.000	2,8	1.599.000
1501 special berlina	1.432.557	1.472.557	40.000	2,79	1.649.000
Chrysler 160	1.551.157	1.651.157	100.000	6,44	1.849.000
Chrysler 180	1.685.107	1.785.107	100.000	5,9	1.999.000
Chrysler 2 litri	1.863.707	1.963.707	100.000	5,00	2.199.000

OPEL

	Vecchio prezzo senza IVA	Nuovo prezzo senza IVA	Aumento Lire	%	Prezzo su strada nuovo IVA compresa
Ascona 12 S 2 p. standard	1.325.000	1.455.000	130.000	9,8	1.629.600
Ascona 16 S 2 p. standard	1.470.000	1.620.000	150.000	10,20	1.814.400
Manta S coupé 1200 L	1.575.000	1.735.000	160.000	10,1	1.943.200
Manta 16 Rallye coupé	1.785.000	1.965.000	180.000	10,08	2.200.800
Rekord 1,7 S berlina 2 p.	1.840.000	1.860.000	20.000	1,08	2.083.200
Rekord 1,7 4 porte	1.955.000	1.975.000	20.000	1,02	2.346.400
Rekord 1,9 HS berlina 2 p.	1.885.000	1.905.000	20.000	1,06	2.133.600
Commodore GS coupé 2,5	2.880.000	3.385.000	505.000	17,53	3.994.300
Commodore GS b. 4 p. 2,5	2.810.000	3.325.000	515.000	18,68	3.923.500

FORD

	Vecchio prezzo senza IVA	Nuovo prezzo senza IVA	Aumento Lire	%	Prezzo su strada nuovo IVA compresa
Escort 2 porte standard	992.000	1.081.000	89.000	9	1.210.720
Escort GT 4 porte	1.398.000	1.524.000	126.000	9	1.706.880
Escort Mexico	1.538.000	1.676.000	138.000	9	1.877.120
Escort RS	1.985.000	2.142.000	157.000	9	2.399.040
Coupé Capri 1300 L	1.470.000	1.602.000	132.000	9	1.794.240
Coupé Capri 1600 L	1.487.000	1.621.000	134.000	9	1.815.520
Coupé Capri 3000 GXL	2.162.000	2.357.000	195.000	9	2.781.260
Coupé Capri RS 2600	2.765.000	3.014.000	249.000	9	3.556.520
Taurus 1300 2 porte	1.287.000	1.403.000	116.000	9	1.571.360
Taurus 1300 XL 4 porte	1.521.000	1.658.000	137.000	9	1.856.960
Taurus 1600 GXL 4 porte	1.707.000	1.861.000	154.000	9	2.084.320
Taurus 1600 GXL coupé	1.814.000	1.977.000	163.000	9	2.214.240
Consul 1700 4 porte	1.737.000	1.893.000	156.000	9	2.120.160
Consul 2000 L 4 porte	1.901.000	2.072.000	171.000	9	2.320.640
Granada 2300 4 porte	2.188.000	2.385.000	197.000	9	2.814.300
Granada 2600 GXL 4 porte	2.707.000	2.951.000	244.000	9	3.482.180
Granada 3000 GXL coupé	2.730.000	2.976.000	246.000	9	3.511.680

CITROEN

Franco dogana, + lire 40.000 di spese

	Vecchio prezzo senza IVA	Nuovo prezzo senza IVA	Aumento Lire	%	Prezzo su strada nuovo IVA compresa
Dyane 4	832.000	882.000	50.000	6	987.840
Dyane 6	887.000	940.000	53.000	5,97	1.052.800
Ami 8 confort	1.054.000	1.117.000	63.000	5,97	1.251.040
GS confort	1.425.000	1.511.000	86.000	6,03	1.692.320
GS 1220 confort	1.509.000	1.600.000	91.000	6,03	1.792.000
D special	2.234.000	2.368.000	134.000	5,99	2.652.160
DS 20 pallas	2.895.000	3.069.000	174.000	6,01	3.437.280
DS 23 berlina	2.864.000	3.038.000	172.000	6	3.582.480
SM	6.572.000	6.966.000	394.000	5	8.219.880

crisi dirigenziale, per lo sgambetto che forze politiche e invidiose hanno tirato al suo « presidentissimo » dott. Luraghi, ha lasciato invariato solamente il prezzo dell'Alfasud Ti (lanciata già col nuovo prezzo). Invece si ha un aumento del 9,30% della quattro porte « Napoletana » e di un 10% su tutte le altre vetture, con l'«acuto» del 12,30% per la Montreal.

La FIAT ha aumentato meno di tutti i due modelli della 132 (perché da parecchio tempo si sente mormorare che questi modelli saranno sostituiti presto) mentre la 126 e la 500 sono aumentate del 18,91% e del 7,69% rispettivamente. La 126, l'auto ora di maggior successo della FIAT, costa ora su strada IVA inclusa 957.600, che arrivano a essere quasi un milione con i pochi optional che si possono avere.

Gli altri modelli FIAT sono aumentati del 9/10% mediamente con una punta massima verso i due modelli di prestigio la 130 berlina e coupé che sono aumentati del 20 e del 21% rispettivamente.

Otto, dieci e undici % sono gli aumenti dell'Autobianchi nei suoi tre modelli, ora la A 112 Abarth viene a costare poco meno di 1.700.000 lire!!!

La Lancia ha aumentato dal 9 al 18% i suoi modelli. La Fulvia coupé, che pur ha certamente già da tempo ammortizzato i suoi costi, è stata aumentata di un po' meno

del 7%. Per ora, chi non ha ancora aumentato i prezzi (ma è solamente una questione burocratica) è la Leyland-Innocenti che sta ottenendo proprio in questi giorni l'autorizzazione dal CIP. La casa milanese ha in animo di aumentare i prezzi della MINI di circa il 10%, mentre rimarranno invariati quelli delle Regent, immessa da poco sul mercato.

Fra le case straniere, la SIMCA ha aumentato del 4,75% « ponderato ». Sono rimasti fuori da questo aumento la Bagheera e la Sumbeam.

La OPEL ha aumentato del 9/10% alcuni suoi modelli, mentre le grosse Commodore hanno avuto un balzo in avanti del 18%, e alcuni modelli della Rekord sono stati aumentati di 20.000 lire, pari al 1,02%.

La FORD ha fatto un aumento unico per tutti i suoi modelli che è del 9%, mentre la CITROEN ha aumentato dal 5 al 6% i prodotti, ma a questi prezzi vanno aggiunte le spese di trasporto dal deposito al concessionario.

Chi invece per adesso non ha ancora aumentato i prezzi, (e i responsabili giurano che non lo faranno anche in avvenire), sono la RENAULT e la PEUGEOT, così come le vetture tedesche, tipo BMW, PORSCHE e VW, che anzi, visto l'andamento del mercato valutario, dovrebbero addirittura diminuire i prezzi... Ma non si ecciti il lettore: saranno sì e no 2000 lire in meno!...

Nella preoccupata LETTERA agli azionisti del Presidente AGNELLI lo specchio dei timori

Le CIFRE NERE della FIAT

Ecco il testo della (preoccupante) lettera che il presidente della FIAT avv. Agnelli ha inviato agli azionisti:

« Il 1974 comincia con una previsione di recessione industriale che colpirà ampi settori, a livello non soltanto europeo, ma mondiale. La crisi è provocata dall'aumento dei costi delle materie prime e in particolare del petrolio. In questa prospettiva — seria e preoccupante — l'industria dell'automobile è certamente la più colpita: non soltanto per la scarsità e il prezzo delle materie prime e dell'energia necessaria per la propria attività, ma perché il suo prodotto utilizza per eccellenza proprio i derivati del petrolio. Le restrizioni alla circolazione automobilistica, adottate dai paesi europei come misura di emergenza che può essere valida se limitata nel tempo — hanno infatti avuto come conseguenza una repentina e brusca caduta delle ordinazioni sui mercati italiani e europei.

« La Fiat, che ha incontrato ancora nel 1973 pesanti difficoltà per far fronte con una adeguata produzione alla domanda che fino a ottobre si era mantenuta alta si trova oggi esposta alle flessioni del mercato, senza avere potuto beneficiare dei mesi di espansione. Una soluzione di

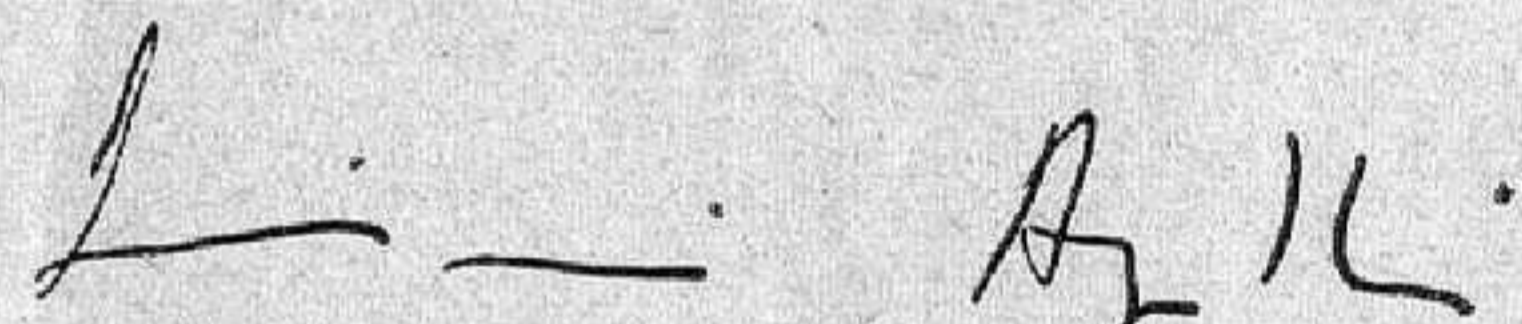
questa crisi non è prevedibile in tempi brevi. Bisogna pertanto pensare, per quanto ci riguarda direttamente, anche alla possibilità di arricchire con nuovi indirizzi le nostre strutture produttive potenziando ulteriormente i settori complementari all'automobile, cercando nuove soluzioni, sviluppando e accelerando la ricerca, migliorando costantemente la tecnologia. Tra l'altro il nostro impegno manageriale deve essere — in queste circostanze — ancora più portato all'incremento e alla diversificazione della produzione di mezzi di trasporto collettivi. Ma questo sforzo non può essere unilaterale: deve trovare rispondenza in un quadro programmatico, che coinvolga tutte le forze responsabili del paese.

« Tra le industrie automobilistiche mondiali, tuttavia, la Fiat è quella forse maggiormente in grado di assorbire con una certa elasticità l'urto della crisi, perché può fare assegnamento sulla tradizione e sull'alta specializzazione nel settore delle vetture di piccola e media cilindrata. Saranno queste vetture, a nostro avviso, le più valide protagoniste della motorizzazione privata del prossimo futuro.

« Siamo in un periodo difficile e delicato: tutti saremo chiamati a sacrifici costruttivi per raggiungere un

nuovo assetto e più stabili equilibri. Ma è proprio nei momenti difficili che è necessaria e determinante la validità degli uomini e delle iniziative. Lo spirito di coesione e la capacità di innovazione rappresentano il miglior tessuto connettivo di un'impresa, qualità che riteniamo proprie dei nostri collaboratori, ad ogni livello.

« A questo voglio aggiungere che come sostanziale supporto degli auspici e delle oggettive possibilità di ripresa, sta la solidità patrimoniale della Fiat, frutto di 75 anni di duro lavoro e di oculare politiche amministrative, che hanno reso possibile la costituzione di risorse atte a consentire un'azione nel tempo per il ricupero, senza dover oggi ricorrere a provvedimenti eccezionali, anche se i continui aumenti dei costi di produzione, il blocco dei prezzi di vendita e le agitazioni sindacali non ci permettono di chiudere, in sede di consuntivo 1973, un conto economico soddisfacente. »



(Giovanni Agnelli)

Il notiziario FIAT

Il « Notiziario FIAT », pubblicazione riservata agli azionisti ha reso noti i risultati conseguiti dall'azienda nel corso del 1973:

● **Fatturato Complessivo:** 2368 miliardi di lire contro 2127 miliardi dell'anno 1972 (di cui 828 miliardi all'esportazione contro 684 dell'anno scorso).

● **Autoveicoli:** 1.552.000 vetture e veicoli industriali fatturati, 128.870 in meno rispetto al 1972. Esportate 595.000 unità contro le 650.436 del 1972. (In sostanza da queste aride cifre si nota che pur con una produzione di 128.870 vetture in meno rispetto all'anno precedente, il fatturato della Fiat è aumentato di 24 miliardi di lire. Di pari passo le esportazioni che sono state inferiori al '73 di 55.436 vetture hanno avuto un incremento come fatturato di 34 miliardi di lire).

● **Trattori:** 57.900 unità fatturate (a cui bisogna aggiungere 4.150 dello stabilimento di Lecce conferito alla nuova società FIAT-Allis) contro 46.619 del 1972. Esportate 38.300 unità rispetto alle 26.449 del 1972.




● **Produzioni siderurgiche:** convertito in acciaio l'equivalente di 2.240.000 tonnellate di lingotti contro 2.250.000 tonnellate del 1972.

● **Dipendenti:** del gruppo FIAT: 200.000 (162.000 operai e 38.000 impiegati) contro 189.602 a fine anno '72.

Il « Notiziario FIAT » fa quindi un consuntivo dell'annata passata, e si rivolge agli azionisti dicendo che grazie all'oculata politica degli investimenti effettuata dalla FIAT in 75 anni di duro lavoro, e alla solidità patrimoniale della stessa si può guardare con una certa fiducia all'avvenire, anche se conclude — l'avv. Agnelli — in sede di consuntivo 1973 non ci permette di chiudere un conto economico soddisfacente per i continui aumenti dei costi di produzione, il blocco dei prezzi di vendita (poi revocato) e le agitazioni sindacali. In due parole l'annata '73 della Fiat si può riassumere in questo modo: Incremento del fatturato dovuto all'aumento dei prezzi dei prodotti e flessione pronunciata nel numero delle autovetture vendute. Forte diminuzione degli ordini in Italia e all'estero nelle ultime settimane a causa della crisi energetica. Ripresa nei settori dei veicoli industriali, trattori e macchine movimento terra. Concluso l'accordo tra Fiat e Allis-Chalmers per la costituzione di una impresa comune nel settore del-

6 mesi fa prima del diluvio

Questa era la situazione delle immatricolazioni dei veicoli «nuovi di fabbrica», così come si era verificata nei primi sei mesi del 1973. Poi... è arrivato il diluvio!

Case Automobilistiche	Immatricolazioni	%
 FIAT	373.940	52,35
 ALFA ROMEO	58.373	8,17
 AUTOBIANCHI	38.056	5,33
 GRUPPO CHRYSLER	34.578	4,84
 RENAULT	33.978	4,76
 CITROEN	27.838	3,90
 G.M. OPEL	26.968	3,78
 FORD	24.729	3,46
 LEYLAND INNOCENTI	22.262	3,12
 VOLKSWAGEN	15.487	2,17
 LANCIA	12.599	1,76
 PEUGEOT	10.583	1,48
 N.S.U.	8.505	1,19
 MERCEDES	6.103	0,85
 BMW	5.776	0,81
 DAF	2.134	0,30
 ALTRE	12.387	1,73
Totale Italiane	505.943	70,83
Totale Estere	208.354	29,17
TOTALE GENERALE	714.297	100,00

le macchine movimento terra. In corso le trattative per il contratto integrativo aziendale iniziato il 19 novembre presso l'Unione Industriale di Torino. Infine oltre 10 milioni di ore perdute per le agitazioni sindacali del 1973.

Nella pubblicazione riservata agli azionisti FIAT, si è esaminata anche la situazione economica nel mondo, in Italia e in Europa in rapporto agli ultimi avvenimenti di rincaro del petrolio greggio che è considerato in tutti i paesi del mondo una energia primaria.

Anche le azioni e il suo andamento nelle Borse italiane è stato esaminato nel Notiziario. Riferendosi alle azioni Fiat il Notiziario ha fatto rilevare che, dopo un rimos emestri in ascesa, si contrapposta la seconda parte dell'anno con rovinose cadute di

prezzi (parecchi titoli sono caduti a valori più bassi di quelli di partenza).

All'inizio dell'anno l'AZIONE FIAT ordinaria era quotata a 2299 lire, alla fine del mese di luglio, in pieno periodo speculativo, quando l'indice della borsa di Milano era arrivato a 89,30 (inizio anno 57,50) era quotata 3250 lire. L'embargo del petrolio dei Paesi arabi volge la tendenza al ribasso fino alla fine dell'anno, e le azioni della Fiat seguono la corrente, tanto che le ordinarie arrivano ai riporti di dicembre, a 1715 lire. Anche le Fiat privilegiate seguono la stessa china, quotate a fine dicembre '72 1680 lire, e dopo aver toccato nel luglio '73 2250 lire, hanno chiuso l'annata rovinosamente a 1250 lire.

Soccorso stradale più caro?

Fra ANCSA (Associazione nazionale centri soccorso autofficine, con sede a Bologna, via G.B. Morgagni, 9) e Automobile Club d'Italia nella sua emanazione Servizio di Soccorso Stradale S.p.A., non corre buon sangue: i primi insistono per un aumento delle tariffe ferme, a loro dire, ai prezzi di 15 anni fa; i secondi insistono nell'affermare che il minor profitto degli interventi di soccorso viene compensato dall'attività di officina riparazioni. La situazione è diventata talmente tesa che l'ANCSA minaccia addirittura di scendere in sciopero.

A tale proposito l'associazione dei gestori di officine autorizzate al soccorso stradale, ha emanato il seguente comunicato: « E' possibile che a giorni gli automobilisti italiani debbano affrontare un ulteriore disagio per l'astensione dal servizio di soccorso stradale degli affiliati all'ANCSA. Ciò in quanto l'ACI non ha voluto sinora prendere in seria considerazione le proposte di rivedere le modalità contrattuali e le tariffe, nonostante l'ingente aumento dei costi per le attrezzature, il personale e i carburanti. L'ANCSA è praticamente presente in tutta Italia ed opera in prevalenza sulle autostrade in convenzione con l'ACI. La motivazione principale dell'agitazione dei centri di assistenza ANCSA è da ricercarsi nella attuale condizione di inferiorità nei confronti dell'ACI con il quale il rapporto, pur basato su un contratto, è in pratica disciplinato da un rapporto gerarchico. Senza poi contare che da anni gli operatori associati all'ANCSA lavorano in condizioni di crescente disagio sia per l'orario — 24 ore su 24 — sia per le tariffe riconosciute del tutto inadeguate all'impegno richiesto e al rischio dell'impresa ».

Presidenti nuovi fra OPEL e Firestone Europa

ROMA - Il signor H. McAllister, amministratore delegato della Brema S.p.A., è stato nominato vice-presidente della Firestone International ed amministratore delegato della Firestone Europa, con sede in Roma. Pertanto, nella carica di amministratore delegato della Brema, gli subentra il dr. Enzo Barattolo, già direttore commerciale della società.

● **Movimenti al vertice della Adam Opel.** John McCormack fino ad ora direttore generale dei servizi finanziari, è il nuovo presidente della società tedesca appartenente al gruppo General Motors. McCormack è stato eletto al posto di Alexander Cunningham, che è stato nominato direttore generale della GM per l'Europa in sostituzione di Ralph Mason, a sua volta promosso all'incarico di assistente speciale alla vice-presidenza del colosso americano con la responsabilità dell'attività extra-statunitense.



giannini

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

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

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. 1.100.000 IVA COMPRESA

CANDELE MAGNETI MARELLI

LUBRIFICANTI 

ULTIMORA Nel Sudafrica mentre si riaffaccia la possi- bilità di far svolgere il GRAN PREMIO F.1 i piloti si «sva- gano» con gare di consumo

JOHANNESBURG - Dopo aver partecipato alla riunione straordinaria della CSI a Buenos Aires, il sudafricano Alex Blignaut, organizzatore del Gran Premio del Sud Africa, è ripartito immediatamente per Johannesburg senza partecipare alle gite turistiche previste.

Blignaut era infatti molto eccitato dalla notizia, datagli da alcuni suoi collaboratori, secondo la quale si sarebbe riaperta una possibilità di fare il Gran Premio. Non più il 3 marzo, perché non ci sarebbe il tempo di rimettere in moto la macchina organizzativa, ma l'ultimo sabato dello stesso mese, cioè il 30 marzo, che resterebbe egualmente una buona data, equidistante dalle altre date importanti.

come... una moto!

sabbioso. Su ogni macchina sono stati aggiunti 100 Kg di zavorra.

Le macchine erano divise in due gruppi: inferiori e superiori ai 2000 di cilindrata. La velocità media registrata è stata tra i 50 Km/h e i 53 Km/h.

Il miglior risultato è stato ottenuto dalla Datsun 1200, il cui consumo può essere paragonato più a quello di

una motocicletta. Seconda la Citroen GS.

Tra le macchine attorno ai 2000 cc, la BMW 2004 ha dato il miglior risultato, seguita dalla Peugeot 504 e dalla Toyota 2000 GSL.

Tra le macchine di alta cilindrata, la Ford Granata 3,0 XL, seguita dalla Chevrolet 4100 e Costantia V8.

Bruno De Bernardis

Ecco i risultati della «sfida-consumo» a Johannesburg

MODELLO	Cilindr. cc	Litri x 100 km	Capac. serbat. in litri	km x serb. pieno
ALFA BERLINA 2000	2.000	8,25	44	533
AUDI 100 GL	1.871	8,68	58	668
AUSTIN APACHE	1.275	6,49	36	554
AUSTIN MARINA	1.798	9,40	52	553
BMW 3.05 (A)	2.985	10,86	75	690
BMW 2004	1.990	7,57	57	752
CHEV FIRENZA 2,5 SL (A)	2.507	9,73	45,5	467
CHEV 3800	3.800	11,14	70	628
CHEV 4100 (A)	4.100	10,96	70	638
CHEV CONSTANTIA 5,0 V8 (A)	5.000	13,11	75	572
CITROEN GS	1.222	6,62	43	649
DATSUN GX 1200	1.171	5,28	40	757
DATSUN 180B	1.800	8,26	55	665
DATSUN 260C	2.565	8,66	54	623
DODGE SE (A)	3.684	12,66	86	679
FIAT 128 1300	1.290	7,09	38	535
FORD ESCORT 1300	1.298	10,77	41	380
FORD CORTINA 1600	1.598	9,03	54	598
FORD GRANADA 3,0 XL	2.994	8,15	64	785
FORD GRANADA V8 XL (A)	5.000	14,47	64	442
HORNET 410	4.100	11,72	74	631
JAGUAR XJ6 (A)	4.200	14,17	100	705
MAZDA 616	1.600	8,96	65	725
PEUGEOT 404	1.608	9,82	55	560
PEUGEOT 504	1.971	7,75	56	722
PEUGEOT 504 TI	1.971	8,06	56	694
RENAULT TS 16	1.565	8,04	50	621
RENAULT 12 S	1.289	7,31	50	683
TOYOTA 2000 GSL	2.000	7,87	50	635
VOLVO 144 S	1.986	9,78	58	593



LE PROSSIME GARE

16 FEBBRAIO - PISTA D'ORO - Roma - 2. prova Torneo dei Campioni; 2 MARZO - PISTA D'ORO - Roma - 3. prova Torneo dei Campioni.

Alla PISTA d'ORO i kartisti hanno rotto il fronte della paura

Primi rombi italiani

ROMA - «I centauri vogliono correre a benzina», così hanno detto la scorsa settimana a Modena, pretendendo di usare i succedanei quando l'utenza li avrà sperimentati (sic!), mentre gli automobilisti sanno già che la CSAI ribadirà la sua disponibilità a correre anche con il metanolo, pur di non pregiudicare la futura attività. Un «fronte unico» all'italiana, diviso anche nelle valutazioni puramente tecniche, mentre i governanti continuano a confondere l'Italia (Fiat, Alfa, Lancia) con l'Olanda e l'Austria.

Il karting però, sport giovane, dinamico e non ancora sofisticato, non angosciato da questi problemi apre la sua stagione, la prima di tutto il settore, cominciando a correre sulla Pista d'Oro di Roma, di sabato, giorno permissivo a tutti gli effetti. Non solo corre, ma si accorge che i giovani, sessantasei per la precisione, confluiscono da tutta Italia. I problemi del karting sono gli stessi dell'auto e della moto, sia pure in forma ridotta, ma è certo che di sabato si può correre e nulla lo impedisce, allo stato attuale delle cose, se non la benzina necessaria che ha bisogno soltanto di essere pagata.

ROMA - Il karting ha anche il suo mercato dei piloti, dei meccanici, dei direttori sportivi (sic). E' un mercato autunnale e tutto proprio. Non ha come sfondo e base operativa l'Hilton, ma i ristoranti, le trattorie e qualche volta anche locali ben qualificati dove si trattano piloti, meccanici e preparatori non a suon del miliardo, ma dei milioni certamente sì. E' un mercato che prendendo le mosse dall'Italia, spazia poi in campo europeo per legare i migliori piloti alle sorti di un motore e poi di un telaio. Un mercato anche di colpi di mano, che lascia perplessi per gli effetti imprevedibili.

E' il caso del «mago Baroni» che, dopo un decennio di fedele messa in opera della sua magia motoristica a favore dei motori Parilla, è passato di recente con tutto il suo bagaglio di esperienza e di ricami di mercato, alla BM Motori di Piacenza. E' un caso limite ed indicativo per le poste in gioco.

V'è poi la faccenda del così detto «Luigino» meccanico-preparatore dei motori della BM, passato alle dipendenze di una forte scuderia milanese in via di formazione ed in cerca di piloti di grido, onde presentarsi agonisticamente al vertice dei valori nelle tre categorie della classe 100 cc. Certo che la ormai formata scuderia milanese, anche se il tutto è ancora avvolto da un certo naturale riserbo, per i mezzi di cui dispone, sarà la protagonista dell'imminente attività sportiva karting, con positivi riflessi anche all'estero. Ci dicono che la «Scuderia della Madonnina» (si chiamerà forse così?) ha in prova sulla propria pista (dispone infatti anche di un tracciato privato) una grande serie di motori di tutte le marche, per raffronti e per poter scegliere, di volta in volta, secondo le caratteristiche dei tracciati, i propulsori più idonei oltre che i telai più manovrabili. Si nutrono aspirazioni europee e mondiali. Il manager

I sordi della «prima»

ROMA - L'atteggiamento dei piloti è sempre imprevedibile, specie poi di quelli del karting abituati sempre a mugugnare, polemizzare, essere assenti. Quando poi gli organi del vertice accettano di verificare il senso e la portata della polemica, che nel caso specifico era suffragata da una situazione non più sostenibile a molti, traducendo in disposizioni le legittime aspirazioni, queste sono, se non derise, certamente eluse e non seguite.

La situazione agonistica della classe 100 cc 1. categoria, il vertice cioè dello specifico settore, non era più alla portata di mano della quasi totalità dei piloti, sia per la necessaria preparazione tecnica e agonistica che per i costi insostenibili degli speciali motori e telai. Da questa constatazione, evidenziata dai tanti che non si sentivano più di continuare ad essere le cenerentole di sempre negli arrivi, ci fu una logica disposizione degli organi competenti, di rendere, cioè per il 1974 opzionale il trasferimento in seconda categoria di un gruppo di ben cinquanta piloti. Ironia della sorte, di cinquanta solo sei hanno inteso usufruire della possibilità offerta, mentre gli altri hanno frainteso la possibilità come offesa, quasi, al loro onore sportivo.

Il ridimensionarsi ed andare a gareggiare nella seconda categoria è stato interpretato come un attentato di lesa maestà sportiva. Hanno evidentemente perduto di vista le reali possibilità agonistiche e quanto sinora reclamato a viva voce. Senza peraltro considerare che la seconda categoria così come si presenta tecnicamente e sportivamente nel 1974, non è se non la prima categoria epurata dall'élite, che non può trovare remore nel suo andare.

Di fronte a tale situazione, il Comitato Nazionale Karting, sollecitato dalla Federazione, anche per le sopravvenute difficoltà che in buona sostanza andranno presto a concretizzarsi in aumenti di ogni genere, ha disposto di lasciare operante la lista opzionale sino alla richiesta da parte degli interessati della nuova licenza. A questo punto sono i piloti chiamati ad una scelta responsabile, senza poi, a scelta fatta, continuare a recriminare che i vari Gorini, Patrese, Cheever ecc. sono sempre i primi e che annullano lo spazio agonistico della prima categoria. Era così ieri, sarà così anche domani nella 1. categoria.

Il sabato creerà certamente dei problemi agli organizzatori, ma è in questo settore che la CSAI e la Federmoto devono agire per agevolare il compito degli organizzatori, come nel suo campo sta già facendo la Federkarting, pur di assicurare vitalità agli sport del motore. Per una cronaca più completa della gara d'avvio della stagione torneremo sull'argomento in un prossimo numero, per ora diamo l'ordine d'arrivo dei primi cinque per ogni classe.

GARA D'APERTURA, Pista d'Oro, Roma 19 gennaio 1974

LE CLASSIFICHE

Classe 100, 1. cat. - 1. Cheever D.; 2. Siena; 3. Valmaggi; 4. Patuelli; 5. De Bellis.

Classe 100, 2. cat. - 1. Riccardo Nicosia; 2. Graziano; 3. Rovelli; 4. Melonaro; 5. Evangelista.

Classe 100, 3. cat. - 1. Tommaso Fabi; 2. De Angelis; 3. Vincenzi; 4. Pirro; 5. Salvati.

Classe 125, 1. cat. - 1. Leopoldo Picchioni; 2. Costanzo; 3. Cardelli; 4. Natali; 5. Siena.

Classe 125, 2. cat. - 1. Carlo Bilotti; 2. Zullo; 3. Tarulli; 4. Negroni; 5. Marsilli.

Le novità nel mercato PILOTI K

è attualmente Nando Beggio, anche lui sino a ieri factotum della BM Motori. Si dice ancora che l'attività della Scuderia milanese, dovrà presto spaziare, con il debutto di un motore proprio e di più avanzata tecnologia, anche in campo industriale, ponendo, nel prossimo avvenire, una seria alternativa di mercato sia alla lame (leggi Parilla e Komet) che alla stessa BM di Piacenza.

In sostanza un piccolo terremoto nell'ambiente, perché anche la Scuderia Gabbiani ancorata a Baroni e diretta da Giulio Pernigotti, dovrà gareggiare non più con i Parilla, ma con i nuovi gioielli del mago e vuole continuare ad usufruire delle cure dello stesso.

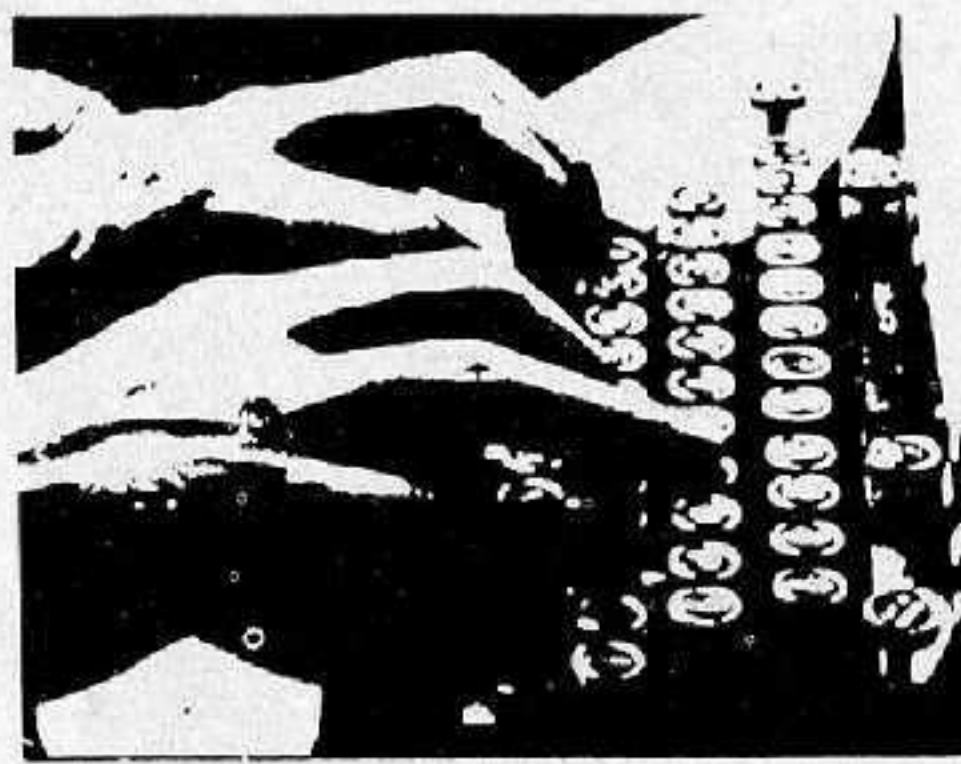
Scompare intanto, o quasi, dalla sce-

na il «duo Zandermann» oramai orientato verso altra attività, lasciando così in forse i vari Giannino, Penna, Maestri, Marchetti ecc. che dovranno pur trovare, se non una sistemazione economica, certamente tecnica e sportiva. C'è poi la muta dei minori, che si affidano di volta in volta a preparatori di vaglia come Giannini, Mancini, e qualche altro; sono i Valmaggi, Del Fante, Siena ecc. che spesso danno dispiacere e schiaffi, s'intende agonistici, ai fortunati accasati.

Entrano poi decisamente in scena la Dap di Angelo Parrilla e la Guazzoni che hanno ottenuto di recente l'omologazione dei loro motori nella seconda categoria. Infatti, per le due Case menzionate non è più tempo di restare alla finestra, ma di prendere parte viva alla vita agonistica, se non vogliono, anche nel 1974, restare ad attendere. Si dice che i fratelli Spohr saranno i portacolori della Dap, certamente Siegfried, se non Heribert.

Come vedesi un panorama vario ed ancora suscettibile di ritocchi che tutti stanno cercando, anche con mezzi non sempre ortodossi, di completare in tempi brevi. Scontro frontale, naturalmente il più probante, la prima prova del Campionato Italiano Scuderie e Marche sulla Pista di Fano il 23 marzo 1974 (circolazione permettendo). Sarà un inizio primaverile veramente caldo.

● Il Gruppo Piloti Romani non è più solo «romano», ma anche «napoletano». E' stata infatti aperta recentemente a Napoli una filiale del sodalizio romano, che ha per segretario l'appassionato Antonio Carrotta. Già una decina di soci hanno aderito al nuovo gruppo, la cui sede è in via Colà Ulloa 10, telefono 339.343.



**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**
**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

I tifosi ritrovati

Caro Autosprint, non ho nemmeno finito di telefonarti per sapere informazioni circa il G.P. d'Argentina, che ho fatto un salto di gioia: finalmente dopo circa un anno e mezzo, la Ferrari riesce a dominare una corsa, sebbene con un 2. e 3. posto che io accetto come una vittoria.

Una magnifica prestazione che ci voleva; ci voleva sia per il morale (in quel di Maranello) e sia per noi tifosi, anzi non tifosi ma appassionati della Ferrari che abbiamo sempre sperato. Se si continua di questo passo vorrà dire che il campionato quest'anno è nostro... D'accordo: un 2. e 3. posto non sono un granché, ma in questo momento per il Cavallino Rampante, che tutti denigrano, vuol dire molto.

Mi rammarico per il fatto che se il Rega avesse fatto una partenza migliore chissà... non so se l'«Orso» avrebbe vinto; d'altronde le prove lo hanno dimostrato, sia Niki che Clay hanno segnato tempi migliori di tutti o quasi; mai io non dico altro, dico solo che il G.P. del Brasile è vicino, poi ne parleremo maglio!

Comunque sia la Ferrari è partita con due macchine ed è arrivata con due macchine e ciò fa ben sperare per un futuro coperto di allori. Ora vi saluto e come ho sempre fatto grido, anzi scrivo: **FORZA FERRARI.**

Pippo Gatto - Cosenza

Questa lettera scritta di getto, traboccante d'entusiasmo e di gioia, è il più bel complimento per la casa di Maranello dopo l'entusiasmante corsa di Baires. Una lettera così non la ricevevamo da parecchio tempo, ed il nostro ringraziamento va a chi ha saputo suscitarcia.

Perché, signor Gatto, dice che il 2. e 3. posto delle B3 non è granché? Pensi solo se lei stesso, che pure si professa «supertifoso», avrebbe avuto il coraggio di fare un pronostico del genere, solo una settimana prima della gara. E poi non è vero che «tutti denigrano» il Cavallino Rampante. Certo, i tifosi non avevano esitato a far conoscere tutta la loro amarezza, dopo l'infelice stagione scorsa. Ma i tifosi sono così fatti, altrimenti non si chiamerebbero così...

Ora, comunque, godiamoci il momento senza però farci prendere da entusiasmi prematuri. Accontentiamoci di dire che la Ferrari è in risalita. E lasciamo il Cavallino a godersi i suoi tifosi ritrovati.

IL DUBBIO

La «prof» e il coniglio-pollo

Caro Autosprint, vi ho scritto per sapere la vostra opinione su ciò che la professoressa di italiano ha affermato, in una discussione svoltasi in classe sullo sport. La professoressa sostiene che coloro i quali si dedicano allo sport del volante ed agli sport motoristici in genere lo fanno per reazione, ossia sono uomini che non si sono saputi realizzare nella società e quindi tentano di realizzarsi in un mondo dove non conta l'intelligenza, ma solo l'abilità nel guidare. Inoltre afferma che gli autodromi sono delle arene dove questi uomini (chiamati così solo per la loro conformazione fisica) alla guida di quelle bare d'acciaio a quattro ruote si sbranano per la frivola soddisfazione di arrivare primi. Secondo essa, le vere soddisfazioni si hanno solo quando si svolge un lavoro utile alla società, ossia il medico o l'insegnante.

Al termine delle sue affermazioni ero completamente frastornato ed ho tentato di controbattere dicendo che, se accadono incidenti, ciò è dovuto alla inadeguatezza dei circuiti. E che, se si debbono chiamare uomini solo coloro che sono utili alla società, è anche vero che è utile alla società migliorare la produzione di serie. Per concludere, le ho detto che Vaccarella, oltre ad essere un pilota, è anche preside in una scuola.

La discussione è terminata quando la professoressa mi ha detto che la mia passione per l'automobilismo potrà solo danneggiare la mia formazione!...

Fulvio Galli - Roma

Risponde il direttore:
Ta-ra-tan-ta-ra-tan-ta-ra-tan-tara dixit: è un ritornello onomatopeico che mi picchia in testa da quando, allievo di primo liceo, ebbi un professore di greco e latino che pretendeva di insegnare (erano gli anni '40) queste lingue anche costringendoci ad ascoltare i suoi poemi. La frase in apertura iniziava appunto una sua fatica in versi su «La battaglia di Canne». Avremmo dovuto, noi giovani studenti, convincerci della bellezza di questa immagine, che avrebbe dovuto farci sentire «...il cozzare delle armi nella battaglia...». Sarò stato un retrogrado, ma nemmeno allora da ragazzo, quando il futurismo di Marinetti stava già passando di moda, riuscivo a capire e ad accettare un fatto del genere. A versi simili, preferivo la violenza e l'amarezza di un Leopardi, la piana efficacia di un Carducci, la suspense emotiva di Pascoli.

Una cosa è certa: nei libri di scuola di allora, in particolare nelle antologie che dovrebbero racchiudere tutta la conoscenza letteraria da studio, simili estrosità erano bandite. Potete studiarle per tuo conto. Ma certo non te le imponevano. E comunque non aggiungevano nulla.

Lei, caro Galli, si chiederà il perché di questo lungo prologo al suo sfogo e ai suoi dubbi. Le spiego. La sua professoressa non sfugge a un certo cliché di convinzioni abbastanza gene-

MAURIZIO JOVENITTI - Milano — Iscrivere ad una buona scuderia non è mai controproducente, non fosse altro per i problemi burocratici dai quali si viene liberati (licenze, iscrizioni, richieste di regolamenti). Naturalmente lei può iscriversi anche senza essere ancora in possesso della licenza: potrebbe andare alle gare, in attesa di parteciparvi, e darsi da fare ai box, cronometrando o tenendo il contagiri dei propri consoci impegnati in pista, per esempio.

AUGUSTO BERSANETTI - Rho (Milano) — E' fin troppo chiaro, ci pare, che certi omaggi e facilitazioni sono forme di incentivo per far decidere i lettori ad abbonarsi. Non le pare? Comunque, come socio del Club riceverà ben presto il portachiavi. Quanto alla medaglia, vedremo se metterla in vendita.

MARIO CASADEI - Forlì — Per l'Argentina no, e sarebbe in ogni modo troppo tardi, ma per il Gran Premio del Brasile la possibilità c'è. Come forse avrà notato, abbiamo pubblicato nel numero scorso un'offerta per andare in volo a San Paolo. Se le interessa, si metta in contatto con la Bononia Viaggi che cura la faccenda.

DANIELE VECCHIARELLI - Volterra (Pisa) — Può provare a rivolgersi alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, 40122 Bologna.

ROBERTO LO SICCO - Palermo — E dove andreste, con una Fiat 750? Non è certo la vettura più adatta ad essere elaborata, poiché non è più omologata per le corse e soprattutto non è competitiva. Molto meglio, allora, una qualsiasi Fiat 500, che almeno ha ancora le sue gare disponibili.

PAOLO SEGATO - Bolzano — Strano, in genere rispondono. Si vede che non hanno ancora stabilito i dettagli. Per la stessa ragione, non abbiamo ancora informazioni da dare, neppure riguardo un ventilato viaggio. Quest'anno, come ripetutamente scritto, non abbiamo concluso l'accordo per la Grand Prix Guide, e ce ne dispiace molto.

PAOLO GRASSI - Roma — Non vi sono problemi di età per la scuola di pilotaggio di Morragg. Si rivolga alla segreteria, telefono 834.433.

DINO ROSSI - Tai di Cadore (Belluno) — Grazie per l'informazione e per il ritaglio. Speriamo di vedere quell'auto in gara, ora che i collaudi sono andati bene.

MASSIMO PIATTELLINI - Perugia — Quel modello che lei ha ammirato non era un modello «di serie», bensì una riproduzione decorata dal modellista secondo il suo estro. Non siamo in grado, quindi, di potergliene procurare uno simile.

Abbiamo ricevuto da don Sergio Mantovani, il realizzatore dell'Ara di Modena, questa lettera:

«Nei primi giorni di dicembre ho ricevuto, a favore dell'Ara eretta a ricordo dei piloti automobilistici scomparsi la somma di L. 1.058.000. Anche se l'offerente mi ha pregato di non rivelare il suo nome, mi sento egualmente in dovere di far conoscere a tutti gli sportivi il suo dono e di rivolgergli, attraverso AUTOSPRINT, un grazie particolare. Si tratta di un amico che, nella fase di realizzazione dell'Ara, sempre mi ha aiutato con preziosi consigli e validissima collaborazione. Con questa somma potrò sanare, anche se non totalmente, il pas-

stificazione e dalle complicazioni, vanamente mascherate di capacità intellettuale, come pure dalla ortodossia del conformismo più retorico o semplicemente solo della personale mancanza di capire (il coraggio).

...debo farvi un appunto per le 100 sorpresissime e per gli omaggi sorpresa, ambedue destinati ai più solleciti nel rinnovo del Club Autosprint. Noi a Cagliari riceviamo AUTOSPRINT il giovedì e non possiamo pertanto essere tra i primi al rinnovo pur se spediamo subito, come sto facendo. Ci secca già il fatto di sapere che moltissimi possono leggersi il martedì mentre noi dobbiamo aspettare due giorni in più e poi siamo sempre handicappati per le altre vostre iniziative che legate al fattore tempo, concorsi, prenotazioni biglietti o omaggi come in questo caso.

Sarebbe molto più giusto, logico ed intelligente (concedetemelo) stabilire che delle 100 sorpresissime voi ne destinate un numero per ogni regione, calcolando la suddivisione in base ai vecchi soci, di più per le regioni che ne hanno di più, di meno per quelle che ne hanno di meno, cosicché ognuno potrebbe sperare di riceverle. Sarebbe più complicato per voi ma non scontenterebbe tanta gen-

... e può essere immesso nella circolazione linguistica come portatore di tale valore in termini di lavoro

18 teste e 56 zampe

quanti polli e conigli ci sono nel cortile?

Si consideri una specie di animale a sei zampe e due teste: il conigliopollo, ci sono nel cortile 56 zampe: 6 zampe = 9 conigliopolli

Nove conigliopolli che necessitano di 9 x 2, 18 teste

restano dunque 18 - 18, 0 teste nel cortile

laurea in filosofia poi lo cacciano via

non che violasse le leggi è che dissero basta

la famiglia, gli amici gli esempi dei libri di testo. La sua testa avrebbe potuto lucidissimamente, in realtà fu lui che non volle demanlo alla vita

la grandezza di lavoro umano linguistico generico medio

Ma questi animali hanno 9 x 6, 54 zampe allora 56 - 54 = 2 Restano due zampe nel cortile

Le faccio grazia del seguito. Ora però mi dica se è possibile accettare, ma soprattutto lasciarsi emozionare e mettere dei dubbi da una professoressa come la sua, quando in questa scuola italiana di oggi si possono contrabbandare, come fatto di cultura (e di voto scolastico), scomposte farneticazioni del genere. All'opposto si continua a condannare, come «frivole soddisfazioni» la voglia di primeggiare di uomini appassionati, al volante di macchine da corsa, per bollarli come personaggi che non si saprebbero «realizzare» altrimenti nella società!

Di fronte a un contrasto del genere nessun dubbio ha ragione di sussistere. Se non quello che le suggerisce il suo personale buonsenso. L'uomo vero non è quello che si fa fare a pezzettini, nella sua semplicità di vita, dalle mi-

stificazioni e dalle complicazioni, vanamente mascherate di capacità intellettuale, come pure dalla ortodossia del conformismo più retorico o semplicemente solo della personale mancanza di capire (il coraggio).

L'EGUAGLIANZA

Sapersi accontentare

...debo farvi un appunto per le 100 sorpresissime e per gli omaggi sorpresa, ambedue destinati ai più solleciti nel rinnovo del Club Autosprint.

Noi a Cagliari riceviamo AUTOSPRINT il giovedì e non possiamo pertanto essere tra i primi al rinnovo pur se spediamo subito, come sto facendo. Ci secca già il fatto di sapere che moltissimi possono leggersi il martedì mentre noi dobbiamo aspettare due giorni in più e poi siamo sempre handicappati per le altre vostre iniziative che legate al fattore tempo, concorsi, prenotazioni biglietti o omaggi come in questo caso.

Sarebbe molto più giusto, logico ed intelligente (concedetemelo) stabilire che delle 100 sorpresissime voi ne destinate un numero per ogni regione, calcolando la suddivisione in base ai vecchi soci, di più per le regioni che ne hanno di più, di meno per quelle che ne hanno di meno, cosicché ognuno potrebbe sperare di riceverle. Sarebbe più complicato per voi ma non scontenterebbe tanta gen-

... e può essere immesso nella circolazione linguistica

come portatore di tale valore in termini di lavoro

18 teste e 56 zampe

quanti polli e conigli ci sono nel cortile?

Si consideri una specie di animale

a sei zampe e due teste: il conigliopollo, ci sono nel cortile 56 zampe: 6 zampe = 9 conigliopolli

Nove conigliopolli che necessitano di 9 x 2, 18 teste

restano dunque 18 - 18, 0 teste nel cortile

laurea in filosofia poi lo cacciano via

non che violasse le leggi è che dissero basta

la famiglia, gli amici gli esempi dei libri di testo. La sua testa avrebbe potuto lucidissimamente, in realtà fu lui che non volle demanlo alla vita

la grandezza di lavoro umano linguistico generico medio

Ma questi animali hanno 9 x 6, 54 zampe allora 56 - 54 = 2 Restano due zampe nel cortile

Le faccio grazia del seguito. Ora però mi dica se è possibile accettare, ma soprattutto lasciarsi emozionare e mettere dei dubbi da una professoressa come la sua, quando in questa scuola italiana di oggi si possono contrabbandare, come fatto di cultura (e di voto scolastico), scomposte farneticazioni del genere. All'opposto si continua a condannare, come «frivole soddisfazioni» la voglia di primeggiare di uomini appassionati, al volante di macchine da corsa, per bollarli come personaggi che non si saprebbero «realizzare» altrimenti nella società!

Di fronte a un contrasto del genere nessun dubbio ha ragione di sussistere. Se non quello che le suggerisce il suo personale buonsenso. L'uomo vero non è quello che si fa fare a pezzettini, nella sua semplicità di vita, dalle mi-

... e può essere immesso nella circolazione linguistica

come portatore di tale valore in termini di lavoro

18 teste e 56 zampe

quanti polli e conigli ci sono nel cortile?

Si consideri una specie di animale

a sei zampe e due teste: il conigliopollo, ci sono nel cortile 56 zampe: 6 zampe = 9 conigliopolli

Nove conigliopolli che necessitano di 9 x 2, 18 teste

restano dunque 18 - 18, 0 teste nel cortile

laurea in filosofia poi lo cacciano via

non che violasse le leggi è che dissero basta

la famiglia, gli amici gli esempi dei libri di testo. La sua testa avrebbe potuto lucidissimamente, in realtà fu lui che non volle demanlo alla vita

la grandezza di lavoro umano linguistico generico medio

Ma questi animali hanno 9 x 6, 54 zampe allora 56 - 54 = 2 Restano due zampe nel cortile

Le faccio grazia del seguito. Ora però mi dica se è possibile accettare, ma soprattutto lasciarsi emozionare e mettere dei dubbi da una professoressa come la sua, quando in questa scuola italiana di oggi si possono contrabbandare, come fatto di cultura (e di voto scolastico), scomposte farneticazioni del genere. All'opposto si continua a condannare, come «frivole soddisfazioni» la voglia di primeggiare di uomini appassionati, al volante di macchine da corsa, per bollarli come personaggi che non si saprebbero «realizzare» altrimenti nella società!

Di fronte a un contrasto del genere nessun dubbio ha ragione di sussistere. Se non quello che le suggerisce il suo personale buonsenso. L'uomo vero non è quello che si fa fare a pezzettini, nella sua semplicità di vita, dalle mi-

... e può essere immesso nella circolazione linguistica

come portatore di tale valore in termini di lavoro

18 teste e 56 zampe

quanti polli e conigli ci sono nel cortile?

Si consideri una specie di animale

a sei zampe e due teste: il conigliopollo, ci sono nel cortile 56 zampe: 6 zampe = 9 conigliopolli

Nove conigliopolli che necessitano di 9 x 2, 18 teste

restano dunque 18 - 18, 0 teste nel cortile

laurea in filosofia poi lo cacciano via

non che violasse le leggi è che dissero basta

la famiglia, gli amici gli esempi dei libri di testo. La sua testa avrebbe potuto lucidissimamente, in realtà fu lui che non volle demanlo alla vita

la grandezza di lavoro umano linguistico generico medio

Ma questi animali hanno 9 x 6, 54 zampe allora 56 - 54 = 2 Restano due zampe nel cortile

Le faccio grazia del seguito. Ora però mi dica se è possibile accettare, ma soprattutto lasciarsi emozionare e mettere dei dubbi da una professoressa come la sua, quando in questa scuola italiana di oggi si possono contrabbandare, come fatto di cultura (e di voto scolastico), scomposte farneticazioni del genere. All'opposto si continua a condannare, come «frivole soddisfazioni» la voglia di primeggiare di uomini appassionati, al volante di macchine da corsa, per bollarli come personaggi che non si saprebbero «realizzare» altrimenti nella società!

Di fronte a un contrasto del genere nessun dubbio ha ragione di sussistere. Se non quello che le suggerisce il suo personale buonsenso. L'uomo vero non è quello che si fa fare a pezzettini, nella sua semplicità di vita, dalle mi-

sivo del bilancio dell'Ara. Egli si è sostituito, in tal modo, a quei grandi complessi che, pur traendo dallo sport automobilistico gran parte dei loro utili, non hanno compreso l'importanza dell'iniziativa e non hanno contribuito alla sua realizzazione».

Grazie alla generosa offerta dell'amico di don Sergio Mantovani e alle successive pervenute (Paolo Bertagni, 10.000; Anonimo di Ravenna, 10.000; Andrea Fumo, 2.000; Enrico Martelli, 1.000; Cosimo Turizio, 10.000; Ciro Nappi, 10.000; Maria Braineri, 2.000; Biolchini e Rossi, 10.000; Giancarlo Spezia, 100.000), attualmente la sottoscrizione per l'Ara di Modena raggiunge un totale di L. 14.518.500.

ridionali veri verso i nordici, quanto piuttosto il contrario. Non desidero fare una polemica «razzista» anche se, purtroppo, proprio nella sua nota si emargina un subcosciente di razzismo nazionale. E non mi porti a fare un discorso troppo serio ma vede, la semplice annotazione di questa «inferiorità», identificata stavolta nelle cento sorprese in più del Club, identifica quelli che sono i veri mali di cui tutti noi oggi soffriamo in una società che purtroppo è già cambiata (troppo).

La sua lettera su un argomento simile non era la sola e non sarà nemmeno l'ultima. Tra l'altro tutte peccano persino di cattiva valutazione verso questo giornale e verso questa redazione. E' evidente che, pur se non scritto, avevamo già attuato un sistema, per equilibrare le distanze, per coloro che dovevano essere considerati i più fortunati nel centrare l'obiettivo-sprint delle 100 sorprese.

Non sarà un sistema ottimale ed assoluto, ma certo di equilibrio. Lei ed altri dovevano farci grazie di questa minima considerazione almeno per la nostra fantasia. Però il discorso diventa anche più importante e si può ricollegare a tanti altri episodi del genere. Se ogni volta che vogliamo prendere una iniziativa qualsiasi, a favore dei nostri lettori (intendiamo una iniziativa in più), ci si deve preoccupare prima di tutto di assicurare una giustizia totale e assoluta per tutti, allora mi creda, non dovremmo prendere alcuna iniziativa!

E' naturale che, nella vita, checché raccontino tanti predicatori di utopie, non si potrà mai essere tutti eguali e ci sarà sempre qualcuno che avrà un handicap non fosse altro nella fortuna o nella sfortuna. Fa parte della vita stessa, purtroppo. Il segreto piuttosto è di sapersi accontentare ed accettare, senza invidia, chi si può trovare in una posizione occasionale di vantaggio.

Il discorso vale per esempio, non solo per questo tema degli «omaggi» del Club A.S., ma anche per la data di uscita del giornale. C'è da sempre chi si arrabbia che sul giornale sia scritto «settimanale del lunedì». E quasi considera un'offesa che a Bologna c'è chi lo può comprare il lunedì pomeriggio e a Roma, Milano e Torino il martedì, a Palermo perfino il sabato! E di questo volete farcene una colpa? Delle poste come delle distanze? Per poter arrivare ovunque lo stesso giorno, dovremmo scontentare tutti per non accontentare nessuno. E tutto perché non ci sia un privilegiato che può leggerlo con un giorno o due di vantaggio? Certo, potremmo adoperare aerei o elicotteri. O, come nel suo caso specifico, suddividere migliaia di nomi per la data di invio dell'adesione e per regione, tutto per non scontentare nessuno: ma quanto costerebbe?

Certo, oggi è di moda pretendere tutti tutto, ma è possibile realisticamente? Non ho voluto divagare in questa risposta. Ho voluto farle solo capire (e la logica e l'intelligenza c'entra proprio all'opposto) che il segreto in questa vita, anche nei problemi più banali, è di saper accettare anzitutto la realtà più semplice. Che è la sola vera. E non punisce mai.

Sab.

POSTA POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA** AUTO SPRINT

GIAMBATTISTA RANDAZZO - Gela (Caltanissetta) — Questo l'indirizzo: Good-year italiana, piazzale Marconi 25, 00144 Roma.

VINCENZO BISOGNI - Roma — L'indirizzo della Delta è questo: piazza Perego 11, Milano. Quello della Ford Italiana (che è ovviamente concessionaria di pezzi AVO): viale Pasteur 8/10, Roma. Per i cerchi, provi a rivolgerti alla Renault italiana, via Tiburtina km. 11,5, Roma.

CARLO BUIZZA - Brescia — In questo campo, come in molti altri del motorismo, il segreto è imperante. Infatti, chi trova un buon profilo alare lo sviluppa secondo parametri segreti, o addirittura non ne rivela la sigla. Molto importante poi, oltre al profilo in se stesso, è l'allungamento dell'ala (rapporto fra le misure longitudinali e trasversale) e le incidenze d'uso.

GIANFRANCO TONELLA - Milano — Nella sua città non mancano certamente gli accessori in grado di «vestirla» da corsa da capo a piedi: può provare allo Shop Car 33, via Plinio 33, oppure da Momo, via Ciro Menotti 11. Quanto all'altra faccenda, essa è materia di attualità, che avrà certamente incontrato leggendo il giornale.

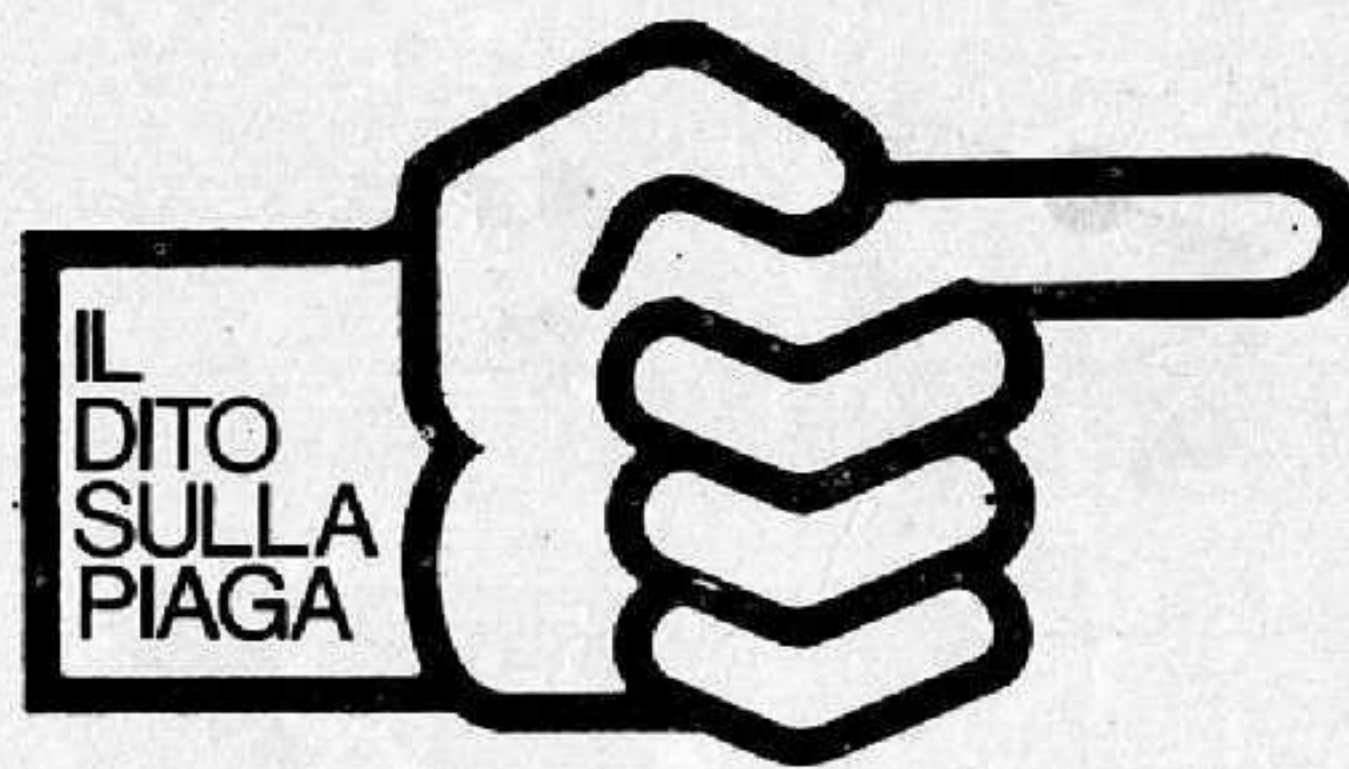
ANTONIO ROMANAZZI - Taranto — Per iniziare, innanzi tutto ci vuole la licenza. Per informazioni, vada all'ufficio sportivo del suo Automobile Club. In secondo luogo, ci vuole la macchina. In genere, l'inizio più economico è il gruppo 1 o il gruppo 3. Si chiarisca le idee frequentando una scuderia. Dalle sue parti c'è la Piloti Salentini (presso l'Automobile Club di Lecce) e la Avis-Bartletta (via Beccarini 21, Bartletta).

MICHELE BARLETTA - Venticano (Avellino) — Non sappiamo vicino al suo domicilio, ma in Emilia qualche indirizzo lo abbiamo. Per le fusioni, può rivolgersi alla ATS, Pontecchio Marconi (Bologna), mentre per i banchi prova si rivolga alla Borghi & Severi, 40066 Pieve di Cento (Bologna). Non sappiamo invece che dirle riguardo le altre domande, poiché esulano dal nostro campo specifico.

La presente per chiedere alla rispettabile CSAI di illuminarmi circa il mancato recapito (o invio?) di un solo notiziario, pur essendo licenziato dall'aprile scorso. Preciso che altri neo-licenziati della mia città non ne hanno ricevuto alcuno.

Gianfranco Sistelli - località imprecisata

Non sarà che la CSAI non le ha spedito il bollettino perché lei non ha mandato il suo indirizzo, come ha fatto con noi?... A parte gli scherzi, il problema da lei lamentato è totale. Saremmo lieti di una precisazione da parte della CSAI.



NON TUTTI sotto il torchio

IL NOSTALGICO

Il colore del denaro

Premetto che sono, generalmente, più che favorevole agli abbinamenti pubblicitari, alla sponsorizzazione ed a tutto quello che ciò comporta in automobilismo ed in altri sport. Conosco perfettamente i notevoli vantaggi che gli abbinamenti pubblicitari apportano allo sport automobilistico sia a livello dilettantistico sia a livello di Formula 1.

Però sono altrettanto contrario quando lo sponsor non si limita a cambiare colore alle vetture ad affiancare il proprio nome a quello della marca costruttrice, ma si sostituisce addirittura ad esso. Questo, lasciatemelo dire, toglie molto alla tradizione ancora rimasta del nostro sport.

Forse avrete capito che intendo riferirmi alla nuova veste pubblicitaria della McLaren ex Yardley, sulla quale appaiono ben visibili in tutte le parti le scritte della Marlboro e della Texaco, mentre viene del tutto ignorato il ben più glorioso nome che era, non bisogna dimenticarlo, anche quello di un ottimo pilota, cioè Bruce McLaren.

A questo punto, forse mi obietterete: perché prendersela tanto con la McLaren (o meglio, la Marlboro-Texaco), mentre hai digerito l'abbinamento fra Lotus e John Player dove pure il nome Lotus spariva fra bordature dorate e marchi JPS? Rispondo volentieri: perché nel precedente accordo con la Yardley il nome McLaren appariva ben leggibile accanto a quello dello sponsor, e non solo; per volontà di Pat McLaren, sulle fiancate delle vetture compariva una larga fascia arancione che era tutto ciò che restava del colore originale e tradizionale delle vetture del povero Bruce.

Il che faceva pensare ad una continuità di tradizione fra le vetture arancione e quelle sponsorizzate dalla Yardley che altro non erano che le stesse medesime di prima. Ora io vi chiedo: perché Pat McLaren non ha chiesto ancora la fascia arancione sulle fiancate assieme al nome McLaren? O forse i soldi della Marlboro e della Texaco sono tanti da farle scordare i motivi per i quali si era impuntata nel 1971 alla definizione dell'accordo con la Yardley?

Alessandro Costa - Faenza (Ravenna)

In questo stesso numero di Autosprint, leggerà un interessante servizio di Gabriela Noris sulla March Engineering. Nell'intervista fatta a Max Mosley, troverà che il dirigente della casa inglese fa una triplice distinzione fra i costruttori attuali di vetture da competizione: coloro che sono il reparto-corse di una casa che costruisce vetture di serie; coloro che fabbricano per vendere alla clientela; coloro che fabbricano vetture su commissione dei grandi sponsors che da qualche anno stanno condizionando (ma anche tenendo in piedi) lo sport automobilistico ai livelli maggiori.

A questa terza categoria, se così si può dire, appartiene certamente la McLaren, che attualmente non fa altro

che « vendere » la sua esperienza ed il suo potenziale tecnico ad un gruppo finanziario composto da due industrie di respiro mondiale come la Marlboro e la Texaco, che intendono far correre una squadra di monopoio nel campionato del mondo.

Siamo certi che né Pat McLaren né Teddy Meyer siano entusiasti del fatto che il nome McLaren sia semicomparso dalla vettura che loro costruiscono e fanno gareggiare, ma avrebbe la McLaren, con le sole sue forze, potuto sostenere il peso di una stagione mondiale ai costi attuali? Avrebbero potuto garantirsi che a pilotare le sue vetture sarebbero stati due campioni come Hulme e Fittipaldi?

Si tratta, insomma, di una questione di scelta, nelle quali più che il denaro in se stesso (non creda, se alla McLaren avessero tirato troppo la corda, Texaco e Marlboro si sarebbero rivolti altrove) è conteso lo spirito di conservazione dell'azienda sia la voglia di avere a disposizione tutto ciò (capacità tecnica, piloti di grido e denaro) che serve per aggiudicarsi quel titolo mondiale cui la McLaren legittimamente aspira, e che fin'ora non è riuscita a conquistare.

Questo per le ragioni « politiche ». Per le ragioni « tecniche », diciamo che la conservazione di un lembo di colore arancio avrebbe fatto a pugni, dal punto di vista cromatico, con la livrea bianco-rossa della nuova squadra; mentre nel caso della Yardley non c'era una vera e propria incompatibilità, dato che nello stemma Yardley l'arancio è presente, e quindi la fiancata di questo colore non stonava affatto. Ad ogni modo, stia tranquillo: come avrà notato, noi che la macchina è una McLaren non ce lo siamo dimenticati...

L'ENTUSIASTA

Chi vuole scrivermi?

Stimati amici di Autosprint, non è la prima volta che scrivo, anche se la mia precedente lettera non è stata pubblicata dalla vostra rivista.

Vorrei che pubblicaste questa mia lettera o almeno parte di essa, o almeno un sunto di essa nel « fermo-posta », poiché è mio desiderio entrare in corrispondenza con qualche aficionado italiano, però che sappia lo spagnolo, poiché io dell'italiano so molto poco, disgraziatamente. Pubblicate che un giovane madrilenno di 18 anni vorrebbe entrare in corrispondenza con suoi coetanei, appassionati come lui di automobilismo, e più fanatici sono della Ferrari meglio è. Il mio indirizzo:

José Luis Sanchez Perez - c/o los Arjes n. 15 (Hotel) - Madrid-27 - Spagna

Ecco fatto, caro amico spagnolo, i suoi coetanei italiani sono stati avvertiti. Per quanto riguarda la lingua, non mettetevi troppi pensieri: lo spagnolo scritto si comprende abbastanza bene (la lettera, in spagnolo, l'abbiamo tradotta con facilità. In ogni modo, potrebbe essere una buona occasione per imparare una lingua.

Chi scrive è un grandissimo appassionato di automobilismo (come del resto di molti altri sport), nonché un accanito lettore di Autosprint e di tanti altri giornali, sportivi e no. Nello stesso tempo ritiene di non essere, per questi suoi interessi, né travolto ed accecato da pura passione sportiva (leggi tifo), né « sostanzialmente condizionato, nel suo modo di ragionare, da tutta la stampa con la quale viene in contatto.

Fatta questa premessa, doverosa credo per quanto mi accingo a dire, vorrei poter dire anch'io alcune cose a proposito di un argomento che tanto sta interessando in questi giorni; la crisi energetica. Dico subito che è mia regola fondamentale portar rispetto a tutte le idee di chicchessia, ma, mi sia consentito, è singolare constatare come, in un momento così grave, un giornale tanto autorevole come AUTOSPRINT, nonché diversi suoi lettori, abbiano come preoccupazione quasi prioritaria, il fatto che oggi sono fortemente in pericolo le... corse automobilistiche e le gite domenicali in macchina.

Ma dico io, con un'economia quanto meno europea che comincia a scricchiolare sotto i colpi degli sceicchi, con prospettive di licenziamento per migliaia di operai, con prospettive di freddo negli ospedali, negli ospizi, nelle scuole, con oscure minacce anche di una ben più grave crisi a livello mondiale, con un futuro certamente che non ci porterà niente di buono comunque vadano le cose, ci sono delle persone dalle vedute lunghe quanto il loro naso (speriamo almeno per loro che assomiglino tutte a Pinocchio), le quali guardano con preoccupazione al futuro dei... Gran Premi, dei Rally ecc.

Per queste persone l'auto è la sola e l'unica (si sente dire) espressione di libertà (mai questa parola fu usata tanto a sproposito come in questa circostanza), di esplicazione della personalità dell'Uomo. E ovviamente, per queste persone, questioni come i trasporti pubblici e simili, vengono considerate e classificate come « demagogia », « giochi di potere », ecc.

Certo è chiaro che se il futuro mi darà (purtroppo) ragione, molta gente dovrà almeno cambiare mestiere o settore (leggi fra gli altri AUTOSPRINT e la sua redazione); da qui ecco il motivo delle preoccupazioni di cui sopra. Rimane tuttavia ingiustificabile che un giornale serio ed autorevole proprio come AUTOSPRINT, debba seguire in questo momento così delicato, una campagna di stampa tanto proditoria e, diciamo pure, corporativa.

Ma come, proprio voi che non mancate di schierarvi giustamente contro certa stampa che usa l'arma della malinformazione e della vera demagogia per schierarsi contro l'auto-

Ha ragione il Signor Torchi: è proprio tutta questione di naso, anzi di lume di naso che, a questa nostra società travagliata dalla crisi energetica, sembra essere rimasta l'unica fonte di energia. E finché il lume di naso era caratterizzante e « illuminante » l'opera dei politici, ci si poteva lamentare, ma nello stesso tempo si poteva sperare nel buon senso e nello « spirito » degli italiani.

Ora purtroppo, e la prima lettera è emblematica in questo senso, anche « la gente » sta adottando come « cometa » il lume suddetto. E con quel lume (di naso) non riesce più a distinguere bene la strada da percorrere, le scelte da fare, le cose e gli uomini da condannare. E non riesce più neppure a dare una misura, una giusta misura, alle cose che faceva prima, a quelle che fa ora e a quelle che po-

trà o dovrà fare domani. Insomma l'incertezza e l'imprevidenza dei politici, così ben contrabbandata per consapevolezza e avvedutezza, è stata tanto abilmente inculcata nelle teste di tutti al punto da divenire certezza assoluta.

Il « regime » può dormire tranquillo i suoi sonni: non ci saranno austerità, colera, rapimenti, scandali, che, se ben presentati e giustificati agli occhi del popolo, possano suscitare proteste e reazioni. Anzi, come il sig. Torchi fa, le reazioni e le proteste saranno rivolte a coloro che, illusi, credono ancora possibile conservare all'individuo un minimo di libertà o per lo meno si battono per questo.

E' sciocco attribuirci l'etichetta di « fanatici » che vedono nell'auto il feticcio assoluto. Chi si professa accanito lettore di AUTOSPRINT e poi dubita come il sig. Torchi, evi-

mobilità in maniera qualunque e pusillanime, proprio voi che non avete mai mancato di far conoscere apertamente il pensiero di certi giornalisti pseudointelligenti e pseudotali, ora decidete, seppur per opposti motivi, di usare quegli stessi metodi. Si tratta forse di un cambiamento di rotta oppure bisogna più semplicemente pensare che siete stati accecati dal tifo in maniera tale da far diventare l'automobile e l'automobilismo allo stesso modo in cui era considerata la terra nella concezione tolemaica?

Non dovrebbe forse, fra gli insegnamenti di molti sport, e primo fra tutti l'automobilismo, esservi la lealtà, l'onestà, e l'acquisizione di quel giusto senso della misura in tutte le cose, capace di farci attribuire ai vari problemi ed alle varie questioni che ci si presentano, la giusta collocazione e la giusta valutazione di loro medesime, nonché la loro reale importanza?

Ancora una volta rubo un po' del vostro tempo per esprimere il mio parere sull'attuale andamento della crisi che coinvolge il nostro sport e l'industria ad esso connessa. Confesso di essere piuttosto pessimista sul futuro dell'auto da noi, perché non vedo solo la crisi di un settore dell'economia nazionale, bensì il fallimento del nostro stesso ordinamento, che poggia sul putridume e la corruzione clientelare.

Come è possibile pensare ad uno Stato nel quale la demagogia distrugge quanto si è fatto in un secolo; come è possibile giudicare uno Stato che prende ordini da un dittatore nato tra i cammelli come Gheddafi; il quale, dopo averci cacciati via vivi e morti dalla Libia, ora la fa da padrone anche al nostro Ministero degli Esteri e vorrebbe comandare la stampa italiana; oppure il caso del povero Luraghi, cacciato via come un portinaio (peggio, per un portinaio sarebbero intervenuti i sindacati!) per i giochi di certi ministri.

Uno stato dove la magistratura è massiccia come il suolo di Napoli non mi dà fiducia in un futuro sereno, ed alle volte mi domando cosa può servire il lottare per garantire una o due corse, quando la situazione è ben più complessa e tragica e frana sotto i piedi. Ma poi mi convinco che è necessaria anche la lotta per una batteria di karting, perché non bisogna abbandonarsi alla deriva.

Permettetemi infine di elogiare la lotta di AUTOSPRINT che, mancando molti argomenti sportivi, si è dimostrato assai valido anche dal punto di vista della dialettica politica ed economica: fosse così tanta stampa cosiddetta indipendente!

Filippo Solezzi - Genova

dentemente poco si è giovato della comprensione di quanto AUTOSPRINT ha scritto e continuerà a scrivere. L'auto, e tutto quanto la riguarda, non sono che un piccolo, infimo esempio. E poiché di auto (da corsa e no) ci occupiamo, diciamo e scriviamo quelle cose che sarebbero le stesse se scrivessimo di calcio, di politica, di cucina, di abbigliamento. Per fortuna che c'è gente, come il signor Solezzi, che l'ha capito. Ma forse è proprio la distonia di AUTOSPRINT rispetto alla stampa voluta e pasciuta dal « regime » di qualunque etichetta si ammanti, che disturba altri, politici compresi. Quanto poi alla preoccupazione del domani « non corsaiolo » possiamo dire di essere tranquilli. Abbiamo la presunzione di possedere quel minimo di fantasia e di capacità per poter sopravvivere!

AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

FRANCO LINI

Redazione:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI
ANTONIO RAMENGGI

Collaborano alle RUBRICHE:

Carlo BURLANDO - Leopoldo CA-
NETOLI - Carlo CAVICCHI - An-
drea DE ADAMICH - James
HUNT - Jacky ICKX - Gio' LU-
NI - Gabriela NORIS.

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - **Daniele Buzzone** (Roma) - **Giancarlo Cavenini** (Bologna) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Mario Fenzi** (Genova) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Logan Lessona Bentley** (Roma) - **Giulio Mangano** (Palermo) - **Mario Morselli** (Modena) - **Giuliano Orzali** (Milano) - **Giorgio Rossotto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vigliani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

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

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Daniele Audetto - **Bruno Boglietti** - **Puccio Corona** - **Cesare de Agostini** - **Mario Mannucci** - **Nuccio Marino** - **Carlo Micci** - **Sandro Munari** - **Doug Nye** - **Gerald Schmitt**.

Corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione

40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6

CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 465624 - 465632
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRINT

AUTOSPRINT - Registr. Tribunale
Bologna n. 3395 del 25-2-1969

NUOVE TARIFFE per questa rubrica di **COMPRAVENDITA**: fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va congegnato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato.** Inserzioni **GRATUITE** per gli **ABBONATI** annui fino ad un massimo di tre all'anno. Per i **SOCI DEL CLUB Autosprint L. 500** di sconto per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di compravendita a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

SI VENDE

AUTO

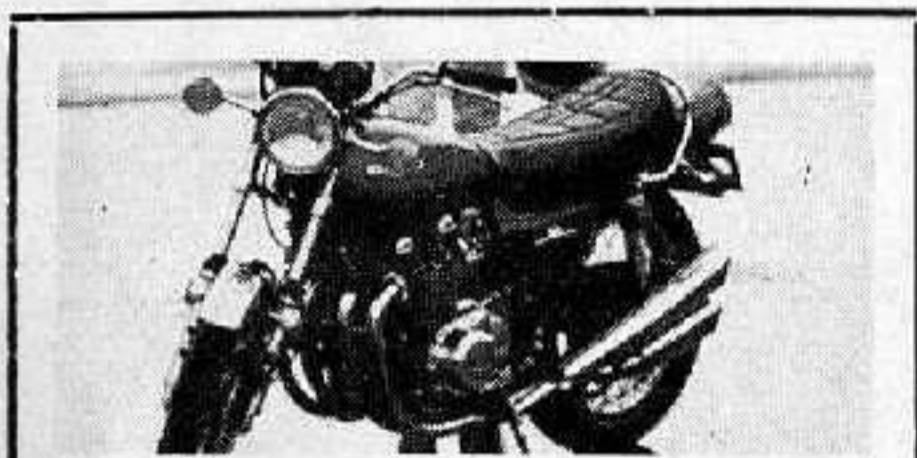
ABARTH

● **ABARTH 695 SS** per cambio categoria vendo, competitiva, elaborata Lanini, mai urtata, motore nuovo accessoriatissima. CAPUTO - Napoli - Tel. 44.77.47 - Dalle 14 alle 18.

● **ABARTH 1300** Gr. 5 pronto corse bellissimo appena revisionato Speed Line occasionissima. - Tel. 0583/47.421 - L. 1.200.000.

● **ABARTH 112** aprile '73, 3.a Challenge Fisa perfetta **BIAGIONI FILIPPO** c/o garage Ferrando - Castelnuovo Garfagnana - Tel. 0583/62.161.

● **ABARTH 1000 OTS** quadrimarce perfetto, accessoriatissimo, due cambi, racing. Vendeasi o cambiati con auto serie - **MERCADANTE** - Via Torino 81 - Moncalieri - Tel. 011/63.48.31.



KAWASAKI 400, 500, 750, 900 nuove pronta consegna
HONDA 350, 450, 500, 750 nuove pronta consegna
ANCILLOTTI - ASPES
MONTESA - ZÜNDAPP
MONARCK - HUSQVARNA
MAICO

Tutti i tipi nuovi pronta consegna
Pezzi ricambio moto

VIAUTO CONCESSIONARIA
Bologna V.le Masini 18 tel. 35 29 38
Vasto assortimento moto usate

ALFA ROMEO

● **GTA 1300** Gr. 2 iniezione, Colotti, 12 gomme, 8 cerchi, accessori come nuova. Tel. 045/56.20.22.

● **ALFA ROMEO 1600 JUNIOR** Gr. 1 prep. Fisa, km 10000, mesi sei. Vendeasi o cambiati con auto serie. **MERCADANTE** - Via Torino, 81 - Moncalieri - Tel. 011/63.48.31.

AUTOBIANCHI

● **A-112** Gr. 1 marzo 1973, preparata Rally, vincitrice T.R.N. Imperia - Piazzata Livorno, Modena. Vendeasi per cambio classe - **PAOLO BENEDETTI** telefonare dalle 17 alle 19 (giorni feriali) 0586/80.13.76 oppure ore pasti: 0586/21.479.

AUTOBIANCHI A-112 1971 km 42.000, accessoriatissimo, cerchi lega, parafranghenti, strumentazione completa, fari jodio, ecc. Telefonare dopo le ore 20 - Tel. 011/58.78.31.

FIAT

● **FIAT 124 SPIDER CASA** cambio e autobloccante Colotti, perfetto 150 CV, completo accessori. Telefonare ore pasti: 051/46.10.00.

● **124 SPIDER** Gr. 4 ex Casa, perfettissima, tutte le omologazioni ufficiali, motore nuovo oltre 160 DIN, competitivissima Rallyes. Telefonare **BEPPINO ROSSI** - Tel. 0436/50.75. Visione e prove presso Trivellato Racing Vicenza.

● **FIAT 128/1150** Gr. 2 iniezione Trivellato, pronta corse 1974. Vendo per cambio categoria. Tel. 0473/33.093.

FORD

MEXICO TANARAUTO semestrale, prontissima trofeo, garantita competitiva dimostrabile. Numerosi ricambi. Assolutamente perfetta non sfruttata - Tel. 0372/22.057.

● **HF 1600** Gr. 4 - '71 - BOSATO curatissima, vincitrice esordienti '73. Tel. 0171/76.91.96 ufficio.

LOLA

● **LOLA 2000** Occasione, inurtato, motore 1 sola gara, 2. assoluto, ricambi vari per sospensioni, freni, sterzo, altra carrozzeria gr. 7, cassette complete rapporti cambio, gomme slick e bagnato, 8 cerchi. Scuderia **ATENEO** c/o Barraja - Tel. 091/20.19.25.

OPEL

● **OPEL ASCONA 1900** luglio '73 preparazione Gr. 1 Conrero, vittoriosa. Telefonare 0171/67.302.

● **OPEL ASCONA 1900 SR** preparazione Gr. 1 Conrero, Sedili Recaro, Twinmaster, 4 fari Carrello, pronta corse. Maggio 1973. **ROBERTO CAMBIAGHI** - Telefonare ore ufficio: 02/44.52.851 - L. 2.450.000.

QUALITA' ELEGANZA SICUREZZA

RUOTE IN LEGA LEGGERA

STILAUTO

MILANO - C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 31.72.70

PORSCHE

● **FORD ESCORT 1300** preparata rally Oleari, mai corso, 120 CV, autobloccante Colotti, accessoriatissima, Gr. 2. **ANTONIO VISCOMI** - Via De Nicola n. 26 - 28037 Domodossola (NO). Telefonare ore pasti: 0324/41.112.

INNOCENTI

● **COOPER S 1300** originale inglese preparato Rally, motore nuovo, perfetto, superaccessoriato, stereo autoradio sedili anatomici, cambio ravvicinato slitta assetto Kony, 2 serbatoi, roll-bar, estintore, cerchi lega Cibie ecc. Telefonare ore pasti: **BRUNO DI BELMONTE RENATO** - Tel. 049/66.48.45.

LANCIA

● **LANCIA FULVIA 1,6 HF** serie 2000, pronta Rally, preparazione completa Baggioli, Gr. 4. **GIORGIO BERNOCCHI** - Via Boccaccio, 37 - Milano. Tel. 02/43.19.28 ore pasti.

PORSCHE

PORSCHE 2400 S maggio 1972, 17.000 km come nuova, bellissima, superaccessoriata. Telefonare pomeriggio **SALERNO** - 089/32.05.39.



● **PORSCHE 2800** carburatori motore nuovissimo 280 HP ultimissimi aggiornamenti. Officina **IERUSSI** - Tel. 06/79.43.561. L. 10.000.000 contanti.

MONOPOSTO

BRABHAM BT 41 F. 3 disputate 5 corse. Tel. 0545/71.151.

giannini

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

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126 / 800

cmc

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. 1.100.000 IVA COMPRESA

CANDELE **MAGNETT MARELLI** LUBRIFICANTI **ESSO**

ACCESSORI e parti speciali

ROLL-BAR con traversa smontabile e paracoppa «Batti» per 128. Telefonare ore ufficio: 011/79.05.68.

FORD ARMAROLI 1300 ultrapotente, vittorioso vendesi revisionato 1300 o 1600. Visibile Armaroli - Telefonare **BERNASCONI** - Tel. 080/21.68.26.

GOMME RACING nuove Dunlop vendo per Buggy - Telefonare **ROMA** - 06/58.03.002.

HARD-TOP per Giulietta, Giulia (non Duetto) Telefonare ore ufficio: 011/78.43.39.

4 DUNLOP acqua nuove 550/13 e autobloccante 128; Telaio Brabham carrozzeria Dallara Sport Gr. 5 pronta corse priva motore cambio. Tel. 0583/59.190.

COLLETTORE ASPIRAZIONE Renault R5 per doppio corpo. **ROSSI MARIUCCIA** - Via Dante 41 - Piacenza - Tel. 22.613.

MOTORE FORD Cosworth 1600 FVC 238 CV 10500 giri, completo frizione, scarico, serbatoio olio, e varie. Vendeasi o cambiati con auto serie, **MERCADANTE** - Via Torino 81 - Moncalieri - Tel. 011/63.48.31.

PROPOSTE DI LAVORO

ERMOLLI ORGANIZZAZIONE CORSE cerca per ampliamento quadri meccanici con esperienza vetture formula. **VARESE** - Tel. 0332/28.53.48.

VARIE

Tritico VDO con pressometro per 500 L. 20.000, Marmitta competizione per 500 L. 10.000, Annate Autosprint dal '70 al '73 L. 15.000 cad., Enciclopedia dell'automobile L. 25.000, Numeri Auto Italiana L. 200 cad. - Tel. 030/98.71.95.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

ABARTH

● **ABARTH 850/Casa** plurivittoriosa, accessoriatissima, svendo, anche permutando, miglior offerente. Telefonare: 055/49.15.28.

● **ABARTH 850** Samuele Valerio vende Abarth 850 vincitrice campionato 1973. Si considerano eventuali permutate. Telefonare: Officina **GIANNI BAISTROCCHI** - Tel. 0521/73.955.

ALFA ROMEO

GT 1300 '72, impianto gas radio o permutasi con 1300 Super. Telefonare 051/54.16.60.

FIAT

● **FIAT 128 COUPE' 1300** gruppo 2 Trivellato 160 HP accessoriatissima anche con dilazione o permuta commerciale. **MARIO GRILLI** - Via G. Ferraris, 40 - Napoli. Tel. 51.43.44 - 500.07.60.

FORD

FORD MEXICO 1973 pronta corse, tutti accessori, bellissima perfetta. Svendo permutato. Prezzo molto interessante. Telefonare **RIMINI** - 0541/21.812.

PORSCHE

● **PORSCHE 914/6/2000** Gruppo 3, perfetta km effettivi 12000, Roll-bar omologato, gomme nuove, colore blu Le Mans, eventualmente si ritirano una o più auto di piccola cilindrata. **LE MANS-AUTO** - Via Statale Quaregna, 142 Cosato (VC) tel. 015/92.13.98 - L. 3.800.000.

● **Vetture sportive**