

IL SETTEMBRE-NERO è già cominciato

lo spauracchio del MILIONE di DISOCCUPATI, agitato dall'improvvisamente realista ministro del LAVORO trova questa ambientazione nella «capitale motoristica»

Le (tre) strade della FIAT

TORINO - Paura per settembre. Durerà 40 giorni, il tempo delle ferie. Questo anno meno liete del solito. Poi, al ritorno, si dovrà affrontare la difficile situazione. L'incontro, avvenuto la settimana scorsa, tra Umberto Agnelli e le rappresentanze sindacali non è servito a chiarire completamente il futuro-Fiat. Tutt'altro.

Già nell'incontro del 17 giugno si era fatto il punto sul nuovo programma dell'azienda per i prossimi sei anni. Come sapete si trattava di puntare tutto sui veicoli industriali fino ad arrivare, negli anni '80, ad un fatturato in parità tra veicoli pesanti ed automobili. Ma il nuovo indirizzo, inutile nascondere, avrebbe gravi ripercussioni sui livelli occupazionali.

Mentre Umberto Agnelli, a Roma, era a colloquio con i sindacati il ministro del Lavoro Bertoldi usciva allo scoperto, parlando in una piazza di Mantova. Parlava di un milione di nuovi disoccupati per il prossimo autunno. E non era una previsione azzardata.

I programmi alternativi della azienda torinese, infatti, sono programmi studiati per assicurare la sopravvivenza della fabbrica pur con livelli produttivi più bassi (del 30 per cento, almeno inizialmente) rispetto a quelli tradizionali.

In una intervista ad un settimanale comunista Umberto Agnelli sottolineava questa nuova realtà dichiarandosi disposto ad « offrire un servizio diverso, pubblico invece che privato, dando seguito agli investimenti stabili (una fabbrica di autobus nel mezzogiorno produrrà 10 mila unità all'anno, confermandosi nel settore, la più grande del mondo) ».

Ai sindacati, la settimana scorsa, Umberto Agnelli ha proposto due strade per risolvere il « settembre nero ». Il segreto circonda queste proposte ma è possibile avanzare due ipotesi di soluzione. La prima prevede che nel « 75 » la Fiat ridurrà la produzione automobilistica da un milione e mezzo di vetture circa a un milione e duecentomila. Trecentomila auto in meno sembrerebbero sufficienti per adeguare la offerta alla richiesta (almeno per qualche mese) ma significherebbero 20 mila lavoratori in meno. Di questi, una parte potrebbe trovare occupazione nel settore dei veicoli industriali che attualmente è in fase di (forzata) espansione.

Al resto (e si tratta di oltre 13 mila

persone) si dovrebbe provvedere (I.F.I. permettendo) con il ricorso alla Cassa di Integrazione. E forse con i licenziamenti.

Ma c'è una seconda ipotesi (che ha colto di sorpresa gli stessi esponenti sindacali). Per molti versi sembra in perfetta antitesi con la prima. La Fiat supera il tetto dell'attuale milione e mezzo di auto-



● L'indiscrezione, riferita in questo servizio da Torino, sul deciso orientamento di alcuni alti dirigenti Fiat ad una concreta spinta verso la produzione di vetturine elettriche, fa sorgere significative ipotesi sulla coincidenza, proprio di questi giorni, di un certo comunicato stampa arrivato nelle redazioni. Il tema, non nuovissimo, riguarda la ZELE, la mini vetturina elettrica che AUTOSPRINT ha avuto il piacere di propagandare col suo Eletto-Grand Prix, che fece disputare lo scorso novembre nella Fiera di Bologna durante la premiazione dei Caschi d'oro. La novità dell'informazione giunta, non riguarda tanto la ZELE in sé, quanto il fatto che l'improvviso comunicato illustrativo arriva dalla Montedison. Il suo ufficio stampa fa sapere che la fornitura della resina poliesteri « Gebraster » ai fratelli Zagato, per costruire la carrozzeria della Zele, è frutto proprio della collaborazione del colosso chimico. Si sottolinea poi che questa leggerissima resina poliesteri comporta perciò minor consumo e maggior autonomia, rendendo quasi nulla la necessità di mano d'opera potendo lo stesso automobilista eseguire da sé un eventuale « rappezzo », ridando il colore con una bomboletta spray. Inoltre, si ricorda che la ZELE non inquina, consuma pochissimo, non paga bollo e fruisce di uno sconto del 30% sul prezzo di assicurazione RC. L'improvviso interesse della Montedison più o meno indiretto per il settore automobilistico, collegato alla voce torinese, fa pensare. Perché Montedison vuol dire Cefis, Cefis vuol dire quel complicato equilibrio di maxi potenza economica con gli Agnelli, ecc. ecc. Vedremo...

mobili all'anno senza tuttavia raggiungere il traguardo (previsto nel quadro dello ammortamento delle strutture) dei due milioni, preventivato prima dello scoppio della crisi energetica. In questo caso la azienda tenterebbe di « catturare » nuovi spazi di mercato soprattutto all'estero. Ma dovrebbe anche riorganizzarsi in modo da poter fronteggiare la situazione.

Per seguire questa seconda strada la Fiat ha bisogno di alcune garanzie, indicate dallo stesso Agnelli. In sostanza la azienda chiederebbe delle contropartite in termini di mobilità della manodopera, cioè di possibilità di spostamento da un settore all'altro e da un tipo di produzione all'altro. Si chiederebbe inoltre il superamento del tetto delle 40 ore settimanali, un maggiore o migliore utilizzo degli impianti, il ricorso allo straordinario, i sabati lavorativi (favoriti, sembra, da una nuova politica di austerità prevista per l'autunno) e una diversa regolamentazione delle festività.

Ma questa seconda ipotesi comporta altre scelte, ben più gravi. In pratica si tratta di rinunciare (senza possibilità di tornare indietro) al « modo nuovo di fare l'automobile ».

Come previsto, l'isola ha fatto la sua ingloriosa fine. Anche se qualcuno ancora si ostina a mantenerla in vita, contro il parere stesso dei sindacati. Ci sono, infatti notevoli differenze nella valutazione dei problemi dell'autunno-no. L'ingegner Rinaldo De Pieri, capo personale della Fiat, non sarebbe d'accordo con Agnelli sulla seconda ipotesi. De Pieri sarebbe favorevole ad un altro tipo di scelta, rivoluzionaria, basata, a quanto sembra, su un eccezionale potenziamento delle ricerche sull'auto elettrica. Tutto sembra essere messo in discussione nel tentativo di trovare una soluzione ai problemi che travagliano il mondo dell'automobile. Ma per settembre è inutile attendersi dei miracoli.

A Mirafiori, tra le contestate catene di montaggio, circola la voce che la stessa presentazione della « 131 », alla quale è affidato l'inizio del nuovo corso Fiat, è tutt'altro che decisa. In qualche caso i colaudi sono già stati boicottati dalle maestranze. Si parla di un ritardo di 30 giorni sui tempi di produzione previsti. Il settembre-nero è già iniziato?



Abbiamo sorpreso la nuova MASERATI 4 porte

Il nostro fotografo ha «preso un bel rischio» per dirla alla Mike Bongiorno per fotografare la novità Maserati: guardate un po' con che piglio lo guardano i passeggeri della nuova quattro porte...

MODENA - La vettura della speranza può essere definita, senza riserve opportunistiche, la quattro porte «Maserati» che offre nelle nostre foto indiscrete i suoi segreti. Diciamo subito che ai responsabili della «Maserati» certe rivelazioni non hanno fatto tanto piacere. Il perché è facile da intuire. Una macchina nuova

la carrozzeria, di questi ultimi tempi in casa del Tridente.

Non vi diremo quali acrobazie ha dovuto fare il fotografo in perlustrazione notturna, correndo anche certi rischi per agire con celerità. Comprensibile, dicevamo, il riserbo dei responsabili (visti essi stessi al volante di questa unità) ove si mediti sulla

Il disegno dovrebbe essere stato opera di un celebre carrozziere di Torino, le sospensioni sarebbero quelle idrauliche della Citroen. E' una «quattro porte» che dà l'idea del suo prestigio e degna del nome che porterà. Non si esclude che, se sarà decisa la produzione, intervenga una nota azienda di carrozzeria

menti un po' vaghi, occorrerà attendere la parola ufficiale sugli eventuali programmi, connessi, forse, a certi chiarimenti della attuale situazione generale di incertezza e alla speranza che anche in sede governativa qualcosa in meglio si muova.

Mario Morselli



ha sempre qualcosa di sperimentale, ma noi ci auguriamo che si comprenda il significato di queste anticipazioni. Che è quello di dimostrare come, nonostante i tempi difficili, coraggiosamente in Via Ciro Menotti si sia voluto tentare una sortita innovatrice e tale può essere considerata la progettazione di una macchina che si stacca dallo stile, almeno per quel che riguarda

incertezza della situazione attuale che frena, ovviamente, ogni programma, anche se si hanno iniziative (di buona volontà) come queste. Il motore è quello della SM Citroen. Di questo propulsore si sa tutto. La scelta è stata azzeccata e sarà utile per vederlo azionare una vettura che, alle prevedibili notevoli prestazioni, accompagnerà qualcosa di veramente speciale.

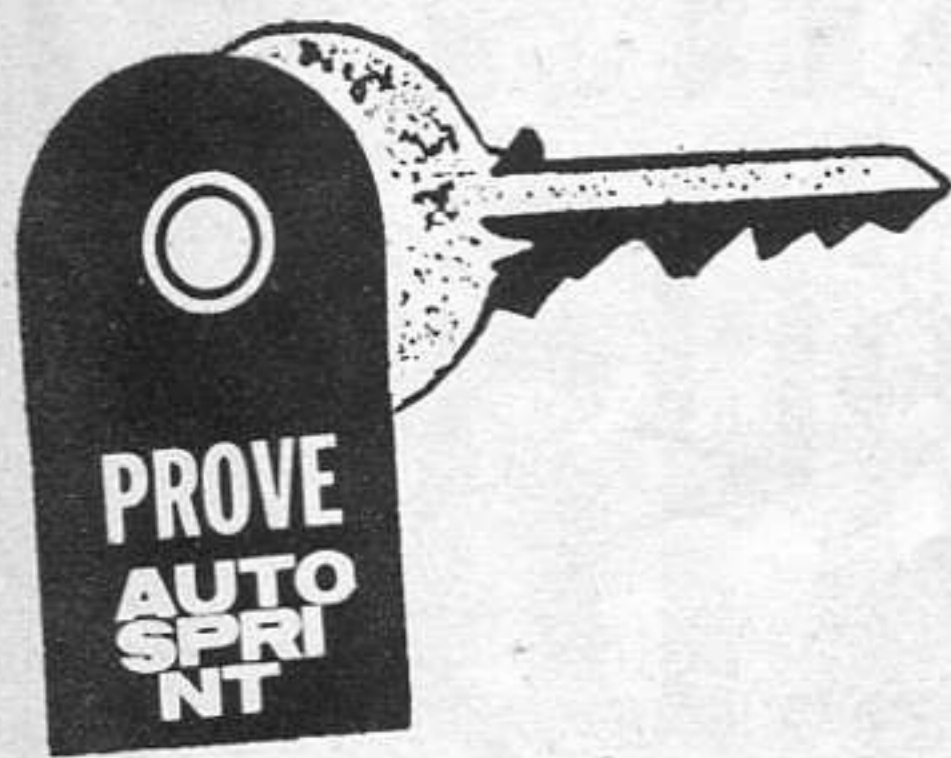
di Modena che negli anni recenti ha avuto ottimi rapporti di collaborazione con la «Maserati».

Riteniamo, però, che ancora tutto è avvolto dal più stretto riserbo, per non dire da impenetrabile segreto se si deve ricorrere a imprese spericolate, notturne per vedere questa novità. Da fonte ufficiale, ovviamente, nessuna notizia ed ecco che allora, dopo aver indicato degli ele-

● Una società tedesca, la BATIA, si è offerta di finanziare, costruire e gestire l'autostrada Venezia-Monaco nel tratto che manca ancora al suo completamento, cioè da Vittorio Veneto al confine.

● Il dr. Franco Gozzi, responsabile dell'ufficio stampa della «Ferrari», è stato colpito da grave lutto per la morte della madre, signora Emma Scacchetti in Gozzi. Giungano al Dr. Gozzi, in questa grave ora, le più sentite condoglianze di AUTOSPRINT.

Nuovo SALTO in ALTO dei listini (+ 10%)?



Una **CITROEN** che resta attuale

CLUB del perdono

ROMA - Con la fine del BLOCCO DEI PREZZI che è stato mantenuto dal Governo solo su alcuni generi alimentari di prima necessità, si fanno sempre più insistenti le voci di un nuovo aumento del prezzo delle auto nuove di fabbrica. La FIAT sarebbe orientata ad aumentare le macchine del 10% circa, mentre l'Alfa Romeo non vorrebbe (perché è già vicina al K.O. nelle vendite avendo solo modelli non proprio utilitari). In questi giorni le grandi fabbriche sono chiuse per ferie, ma qualcuno non esclude che addirittura dal primo agosto si possa avere questo nuovo salto in alto. E se la FIAT apre la strada, inevitabilmente debbono seguirla Lancia, Autobianchi e Alfa Romeo e le importatrici straniere. Prima della chiusura per le ferie delle fabbriche automobilistiche l'aumento veniva dato per certo al cento per cento, se non dal primo agosto senz'altro dal primo settembre.



Caratteristiche comuni

Motore: quattro cilindri orizzontali contrapposti (due a due) - raffreddamento ad aria - testate e blocco cilindri in lega leggera - radiatore e filtro dell'olio - due alberi a camme in testa (uno per testata) comandati da cinghie dentate.
Trasmissione: Trazione anteriore, frizione monodisco a secco, quattro marce sincronizzate, comando a cloche, giunti omocinetici doppi.
Sospensioni: idropneumatiche, quattro ruote indipendenti munite ciascuna di un blocco idraulico di sospensione con ammortizzatore integrato. Correttori d'assetto anteriori e posteriori che assicurano alla vettura una distanza costante da terra con qualunque carico, grazie a una pompa ad alta pressione con riserva di energia.
Freni: A doppio circuito, che si adattano automaticamente al carico e alla sua ripartizione, freni a disco sulle quattro ruote. Freno di soccorso sulle ruote anteriori con pinze indipendenti dal freno principale.
Sterzo: a cremagliera
Impianto elettrico: batteria 30 A/h - alternatore 390 o 490 W.
Pneumatici: 145 - 15 ZX - Ruota di scorta sotto il cofano motore.

GS

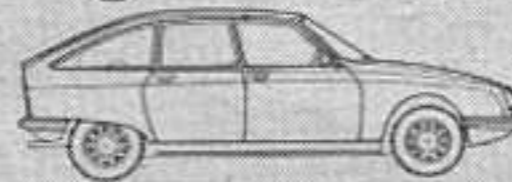
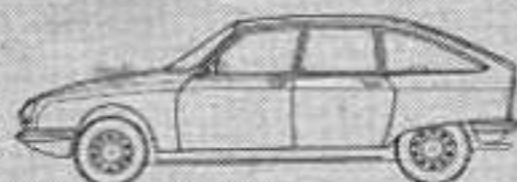
Motore: cilindrata 1015 cm³ (74 x 59) - Rapporto di compressione: 9:1 - Potenza effettiva 61 CV SAE a 6750 giri/min. - Coppia massima 7,5 m/kg SAE a 3500 giri/min.
Trasmissione: coppia conica 8 x 35.
Prestazioni: velocità massima 148 km/h.
Consumo: da 7 a 8 litri per 100 km, a una media di 80 km/h.
Finiture: interno in panno.

GS1220

Motore: cilindrata 1222 cm³ (77 x 65,5) - Rapporto di compressione: 8,2:1 - Potenza effettiva: 65,5 CV SAE a 6000 giri/min. Coppia massima 9,2 m/kg SAE a 3250 giri/min.
Trasmissione: coppia conica 8 x 33.
Prestazioni: 151 km/h.
Consumo: da 8 a 9 litri per 100 km, a una media di 80 km/h.
Finiture: interno in panno.

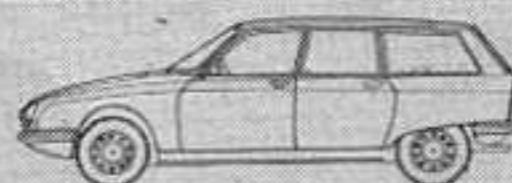
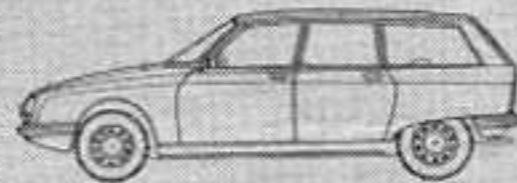
Berlina

Carrozzeria portante - 4 porte - 5 posti
Dimensioni:
lunghezza 4,12 m
larghezza 1,61 m - Peso a vuoto: 880 kg
altezza-costante 1,35 m - Peso a pieno carico: 1295 kg.
Opzioni: cinture di sicurezza.



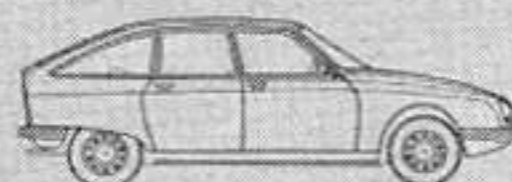
Break

Carrozzeria portante - 5 porte - 5 posti
Dimensioni:
lunghezza 4,12 m
larghezza 1,61 m
volume del bagagliaio 710 dm³
1510 dm³ col sedile posteriore ribaltato
Peso a vuoto: 900 kg



Versione Club

Versione Club: Oltre una finitura più accurata, contagiri elettronico, alternatore 490 W, cornici dei cristalli cromate.
Opzioni: vernice metallizzata, convertitore di coppia, cinture di sicurezza.



Sono poche le vetture che in questi tempi di congiuntura continuata per l'automobile, riescono a conservare il proprio indice di gradimento presso l'utenza meno sofisticata. Che sembra doversi considerare quella che crea meno problemi alle Case ma che, in realtà, diventa poi quella che decide la buona o la cattiva fortuna di un mezzo meccanico. Se l'automobilista-so-tutto infatti tende ad arrendersi al preconetto delle proprie inclinazioni, che tradiscono sempre più che un pizzico di insofferenza ai giudizi più terrena, l'utente che si fa conquistare da una macchina per una ragione inconscia che magari non sa spiegarsi è quello che poi sostiene l'assunto e la scelta ma solo se ne vale la pena.

E' un po' la storia della Citroën GS che subito nella versione 1000 ebbe dalla sua l'accoglienza degli automobilisti che cercavano un modo di distinguersi con una macchina non del tutto anonima, ma che nello stesso tempo potessero ottenere tanto senza con

questo caricarsi oltre il lecito di cambiali o dilapidando il piccolo conto personale in banca. La Citroën GS accontentava questa fascia di clientela, sottraendola a quella di altre Case che fino allora avevano fatto il bello e cattivo tempo nella classe 1000. Nel 1970, quando la GS si presentò in giro non era tempo di austerità petrolifera e così il motore si ebbe qualche critica perché in molti ne denunciarono la eccessiva castigatezza, in cilindrata e in elasticità, nei confronti della sofisticata qualità del resto vettura.

Ed è così che, mentre in Italia se ne immatricolavano ben 50 mila, è arrivata successivamente la versione 1200 che, nella sua edizione più raffinata si etichetta Club. Una particolare aggettivazione che suona da sola raffinatezza, personalità, élite. Anche se queste parole, ogni giorno che passa, forse sarebbe meglio farle dimenticare sul vocabolario di uso, altrimenti rischia che ti qualificano come poco collettivizzante, individualista irre-

cuperabile, amante della distinzione. Ma cosa ci potete fare se anche una vettura da 1200 cc, con una semplice etichetta, ti ripropone a una immagine di indipendenza e di scelta selettiva? Non è poi detto che debba essere da vero un demerito...

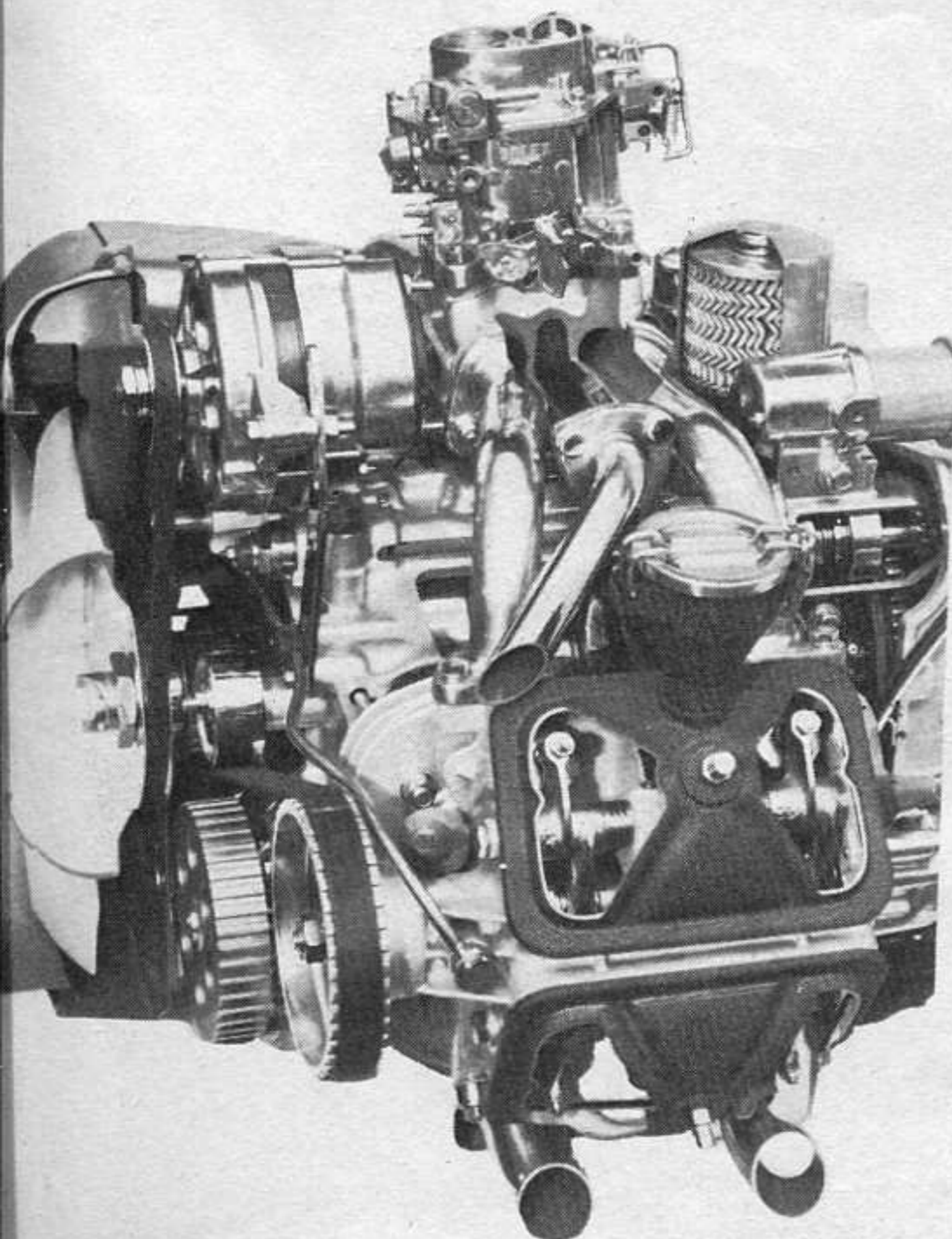
Le differenze, prese nel loro complesso, non sono poi così numerose (prezzo a parte), ma si sa che bastano da soli piccoli ritocchi a completare un insieme, a renderlo accattivante in assoluto, senza l'handicap di una riserva qualsiasi. E il comfort naturalmente ha ricevuto le attenzioni migliori.

Per qualcuno magari non sarà così ma a impressione personale nella 1200 club il servofreno ti dà davvero l'impressione di avere un maggiordomo pronto agli ordini. Certo la velocità non è poi così cresciuta tra versione originale e questa ma oggi non è tempo da starci a badare, anche se — a conti fatti — certe sfumature velocistiche ti fanno pensare anche a limiti di romu-

rosità che non risultano modificati in meglio. Quel che conta è poi il consumo di questa supermille che resta molto contratto grazie a quelle di aerodinamicità della linea, certo uno dei pregi. Incide positivamente forse anche la migliore elasticità di ripresa che non sempre vuol dire, specie per chi usa la macchina più brillantemente, sperpero di carburante in accelerata. Il cambio scala bene, la frizione è un pizzico poco graduale. Il comfort, si è detto, è ottimale, anche se a sentir qualcuno che alloggiava dietro, un certo beccheggio nelle curve induce a chi è debole di stomaco qualche problemino. Ma deve trattarsi di sensazioni molto personali. Perché la tenuta di strada è tra le più positive sensazioni, pur se la leggerezza di sterzo può indurre chi non è assuefatto a qualche problema di uscita di curva. Ma la tenuta è così soddisfacente che puoi iscriverti al club... del perdono (degli errori).

Alfasud	2.200.000	+ 30.000 u.t.
Alfetta	3.665.000	+ 50.000 u.t.
A. 112 berlina	1.690.000	+ 15.000 u.t.
FIAT 126	1.175.000	+ 6.000 u.t.
FIAT 127 3 p.	1.656.000	+ 15.000 u.t.
FIAT 128 4 p.	1.900.000	+ 15.000 u.t.
FIAT 124 special	2.155.000	+ 30.000 u.t.
FIAT 132 GLS	3.100.000	+ 50.000 u.t.
Lancia Fulvia coupé	2.980.000	+ 30.000 u.t.
Lancia Beta 1800 coupé	4.100.000	+ 50.000 u.t.
Innocenti Mini 1000	1.440.000	+ 15.000 u.t.
Innocenti Regent 1500	2.150.000	+ 30.000 u.t.

u.t. = una tantum



L'ultima spiaggia AUTODELTA

Uno sponsor per l'ALFA

ROMA - Entro il mese di settembre (l'annuncio potrebbe essere dato probabilmente a Brands Hatch il 29 settembre, giorno che segnerà la quasi certa anticipata conclusione del Mondiale Marche) l'Alfa Romeo e uno sponsor internazionale, un mecenate delle corse automobilistiche, firmeranno un accordo di collaborazione. Per due anni, si dice, le vetture (o la vettura) della scuderia Autodelta correranno sulle piste di tutto il mondo con i colori dello sponsor che è inglese per sede legale e marchio registrato.

Naturalmente al perfezionamento dell'accordo manca « l'imprimatur » dei massimi dirigenti dell'Alfa Romeo: il Presidente Guani e i suoi diretti collaboratori esamineranno a fine mese il futuro programma sportivo dell'Autodelta, non appena sarà comunicata l'entità dell'impegno finanziario della Società multinazionale. L'ultimo suo contatto, benché sempre ufficioso, è avvenuto mercoledì 24 luglio a Milano: un emissario, con pieni poteri, si è incontrato con l'ing. Carlo Chiti, direttore generale della Scuderia Autodelta. Più che un contatto si è trattato di una vera e propria manifestazione di volontà dello sponsor, « seriamente intenzionato a concludere un abbinamento con l'Alfa Romeo ».

Non è ancora stabilito in quale settore agonistico si orienterà l'interesse della « nuova » Scuderia. Sembra tuttavia favorevole, lo sponsor, ad una collaborazione in F. 1 — piuttosto che nelle sport — dove verrebbe creata una valida alternativa tutta-italiana alla Ferrari con una monoposto Alfa affidata ad Arturo Merzario. Il PROGETTO F. 1 coinciderebbe pure con due obiettivi, uno finanziario (dello sponsor), l'altro economico (della Casa di Varese). IL PRIMO: il capitale da investire sarebbe di appena 200 milioni di lire per stagione, e con una sola monoposto in gara, meno della metà di quanto si spenderebbe nel Mondiale Marche con due vetture-Campionato. IL SECONDO: il ritorno dell'Alfa nel giro F. 1, venti anni dopo le ultime esaltanti imprese delle Alfette 159, oltre a rappresentare un più dilatato interesse pubblicitario, si tradurrebbe in « lavoro in più » per le qualificate capaci maestranze di Settimo Milanese (110 tra tecnici e operai), chiamate a costruire i 12 cilindri Alfa per le esigenze F. 1 di lord Hesketh, di Mario Andretti e Frank Williams, tra i primi ad avanzare precise richieste. Si tratterebbe di un primo ordinativo di una dozzina di motori per un costo complessivo di circa 250 milioni di lire!

Da contrattare alla F. 1, IL PROGRAMMA SPORT. Lo sponsor lo subordina a quello delle monoposto per tre ragioni: 1. per il ridotto seguito che il Mondiale Marche vanta oggi, e domani meno di oggi, nei confronti del Campionato F. 1; 2. per il più alto costo dell'operazione (oltre il doppio, come si è detto, rispetto alla « monoformula »); 3. per un precedente analogo impegno assunto con un'altra marca e scadente a conclusione della prossima annata sportiva.

Resta da vedere se tra i protagonisti della stagione mondiale '75 ci sarà la Matra-Simca (l'ing. Martin avrebbe confermato la presenza delle « Voitures Bleu », a dispetto anche dei regolamenti) e con essa la Ferrari, così da rendere più interessante e aperto un confronto cui sarebbero chiamati a sostenere la loro parte Alfa Romeo e Gulf, con Porsche-Turbo comprimaria.

« Sarebbe un peccato a smettere — ci ha detto l'ing. Chiti, e in parte

CONTINUA A PAGINA 50

Lino Ceccarelli

Con la rinuncia alla 1000 KM. francese la squadra AUTODELTA fa stop all'attività: nell'austerità che già anticipa il Presidente GUANI ("aperto" solo ai programmi EUROTURISMO) la sola alternativa in un progetto esterno poco propenso alle SPORT

La 33tt12 si... spoglia da F. 1?

CONTINUAZIONE DA PAG. 49

lo ha ribadito in TV dopo Watkins Glen — proprio quando le nostre 33 TT 12 hanno dimostrato di valere quanto le Matra. Noi siamo impegnati ad ultimare già entro l'anno i lavori di modifiche e messa a punto delle vetture sulle basi delle indicazioni forniteci dalle prove iridate: alleggerimento di motore e telaio, adeguamento dei freni ed altro che riguarda l'aerodinamica (Per questa ragione l'Alfa ha ordinato in extremis di disertare la gara del Paul Ricard dove la Matra si limiterà a fare la passerella: Merzario è stato fermato all'aeroporto mentre andava al Castellet per gli annunciati test di prove n.d.r.) Non è fare un torto ai meriti della Matra, ma stando anche a quello che dicono i miei amici francesi, i loro successi sono dipesi principalmente dall'aver potuto disporre sempre di una macchina che bene o male è riuscita a raggiungere il traguardo. A noi è capitato che, una volta ferma una 33, l'altra seguiva la stessa sorte... ».

Fin qui le premesse dell'accordo che l'Alfa sta (diciamo starebbe) per concludere. Un accordo che non deve suscitare distorte emozioni nei fautori del « chi fa da sé »...

L'autonomia di gestione della Scuderia Autodelta solleva da molti problemi e preoccupazioni il vertice dell'Alfa Romeo, alla vigilia poi di un autunno che predice movimento. Non spendere una lira (o quasi) per le corse a più alto livello, sarebbe per l'Alfa una grossa liberazione. Dice il presidente GUANI: « Nella particolare e piuttosto grave congiuntura in cui si è venuta a trovare l'industria dell'automobile non possiamo tollerare spese non dico inutili ma non indispensabili. Spendere mezzo miliardo l'anno per una certa attività sportiva, che ben poco già dà oggi alla produzione di serie, è un segno di cattiva amministrazione del denaro pubblico. E' una cifra, quella che ci sottrae il Mondiale Marche, pari ad un fatturato di 200 Alfetta o di 300 Alfasud... lo ritengo, viceversa, che debba essere piuttosto ripristinata la partecipazione della Scuderia Autodelta alle gare dell'Europeo Turismo. Lì, almeno, il contributo tecnologico e l'effetto pubblicitario sono diretti e immediati ».

Facciamo i conti: ad occhio e croce una ventina di corse dell'Euro Turismo con quattro vetture ufficiali (sulle quali l'Alfa vieta, giusta ragione, qualsiasi scritta pubblicitaria

« extra ») costano circa 250 milioni di lire! Ma l'attività a livello turismo, così come è stata congeniata dalla CSI ha tagliato (per ora) fuori l'Alfa Romeo. Ripetutamente vincitrice dello Challenge d'Europa, l'Alfa si è vista dall'anno scorso abolire la sua prima divisione (fino a 1300 cc), indisturbata riserva di caccia della GTA Junior, a tutto ed esclusivo vantaggio delle tedesche e BMW. Il rinserimento dell'Alfa nel giro titolato non sarebbe né facile né immediato. Il primo passo sarà quello di appoggiare l'attività dei clienti « internazionali » per favorirne una ricomparsa in grande stile. Il successo di squadra alla 24 Ore di Francorchamps, unica gara del calendario europeo '74 dell'Alfa, deve fare meditare. La riconquista della Coppa del Re (nella nuova formula per il turismo 1976) apre nuovi orizzonti ai programmi sportivi dell'Alfa.

l. c.



Ecco come si sono deteriorate le gomme dell'Alfa a Watkins Glen

Il « caso aerodinamico »

Le zanzare non si mangiano i cavalli ALFA

Dall'AUTODELTA abbiamo ricevuto la seguente lettera, che volentieri pubblichiamo

Siamo rimasti sorpresi leggendo su AUTOSPRINT l'articolo di Franco LINI dal titolo « Le zanzare mangia cavalli » pubblicato sul n. 29. Se ci sono molte cose giuste, ci sono anche

dei punti molti discutibili. Secondo il nostro parere è molto difficile stabilire dati aerodinamici dai segni lasciati dalle zanzare schiacciate su una carrozzeria.

Come è noto, ogni parte elementare della carrozzeria riceve, quando la vettura è in velocità, una pressione locale di grandezza e direzione diversa per ogni parte; ogni pressione locale può essere divisa in una componente orizzontale (resistenza) e una verticale (portanza).

A secondo del valore relativo di queste due componenti l'impatto di una zanzara sarà diverso; inoltre viene modificato dal tipo di strato limite presente che può essere laminare o turbolento, attaccato o distaccato secondo le zone.

In particolare si può dire che dove c'è una zona di pressione solo perpendicolare, ci sono impatti netti, però il valore di questa pressione può essere superiore o, più spesso, inferiore alla pressione dinamica ($\frac{1}{2} \rho V^2$) corrispondente alla velocità della vettura.

Perciò la densità delle zanzare schiacciate su un corpo non può essere ritenuta come indice del coefficiente di resistenza del corpo stesso, poiché in una lastra piana verticale le zanzare si schiacciano alla pressione dinamica corrispondente alla velocità della vettura, mentre in un corpo si schiacciano lo stesso ma a pressione dinamica inferiore alla massima.

Inoltre a parità di densità di corpi zanzare, il coefficiente resistenza dipende ancora dal numero di Reynolds; per esempio una zona di uguali dimensioni e densità di zanzare morte, su un tubo trasversale e sul bordo di attacco di un profilo alare di stessa sezione maestra non è indice di stessa resistenza (la resistenza del tubo è molto superiore a quella del profilo alare).

E' anche da precisare che dove ci sono zone di zanzare schiacciate, queste non sono indici di pressione perpendicolare. Per esempio, certe zone turbolente creano dei vortici che hanno molta energia, se una zanzara ci va di mezzo, può essere benissimo « centrifugata » ed andare a schiacciarsi sul profilo, facendo un impatto netto; è evidente che la zona del corpo non è in questo caso da considerarsi come una parete piana.

Una cosa esatta scritta da Lei è che non va solo considerata la resistenza di una vettura, ma anche la deportanza, (per migliorare l'aderenza e la velocità in curva) e la stabilità (di beccheggio, d'imbardata e di rollio). Tutte queste cose che migliorano le prestazioni generali della vettura costano

in resistenza, però sono vantaggiose per l'efficienza della macchina.

La classifica che Lei fa delle vetture (Gulf, Matra, Alfa) secondo l'indice dello schiacciamento zanzare è sbagliata, poiché dalle misure delle V. max risulta invece la seguente:

Alfa
Matra
Gulf

Infatti su tutti i circuiti la velocità dell'Alfa è stata superiore a Matra e quindi alle Gulf. In particolare a Le Mans ufficialmente alle pre-prove, sono state registrate le seguenti velocità:

Alfa 344
Matra 335
Gulf 328

La Sua opinione che la velocità dell'Alfa sia superiore per la maggior potenza non può da sola giustificare la differenza.

Inoltre torniamo a precisare che il coefficiente di resistenza di una vettura preso isolatamente non dice niente oggi, ma quello che indica la bontà aerodinamica di una vettura è il rapporto.

$\frac{\text{Coefficiente Portanza}}{\text{Coefficiente Resistenza}} = \text{Efficienza}$

Infine concludiamo che è bene ricordare di non fidarsi solo di osservazioni qualitative che possano essere interpretate diversamente a seconda delle circostanze (natura del flusso, dello strato limite, valore del numero di Reynolds) ma che per giudicare l'efficienza di una vettura bisogna conoscere tutti i parametri quantitativamente; per questo, secondo noi è preferibile la Galleria del Vento alle zanzare morte.

Con l'occasione vogliamo anche parlare dell'articolo di Marcello Sabbatini (Autosprint n. 28 « l'Alfa da Salvare ») dove fu detto che le nostre gomme soffrivano poiché erano caricate di più aerodinamicamente che sulle altre vetture.

Questo non è detto, perché in primo luogo il carico aerodinamico anche se è importante ha meno influenza che il trasferimento dei carichi dinamici in frenata, accelerazione e rollio, poi varia col quadrato della velocità, quindi rimane poco tempo al valore massimo.

Oltre tutto, se la vettura è caricata meno aerodinamicamente, per la stessa prestazione trasversale le gomme « derivano » di più, col rischio di riscaldamento superiore; questo è anche il parere dei tecnici delle case di pneumatici.

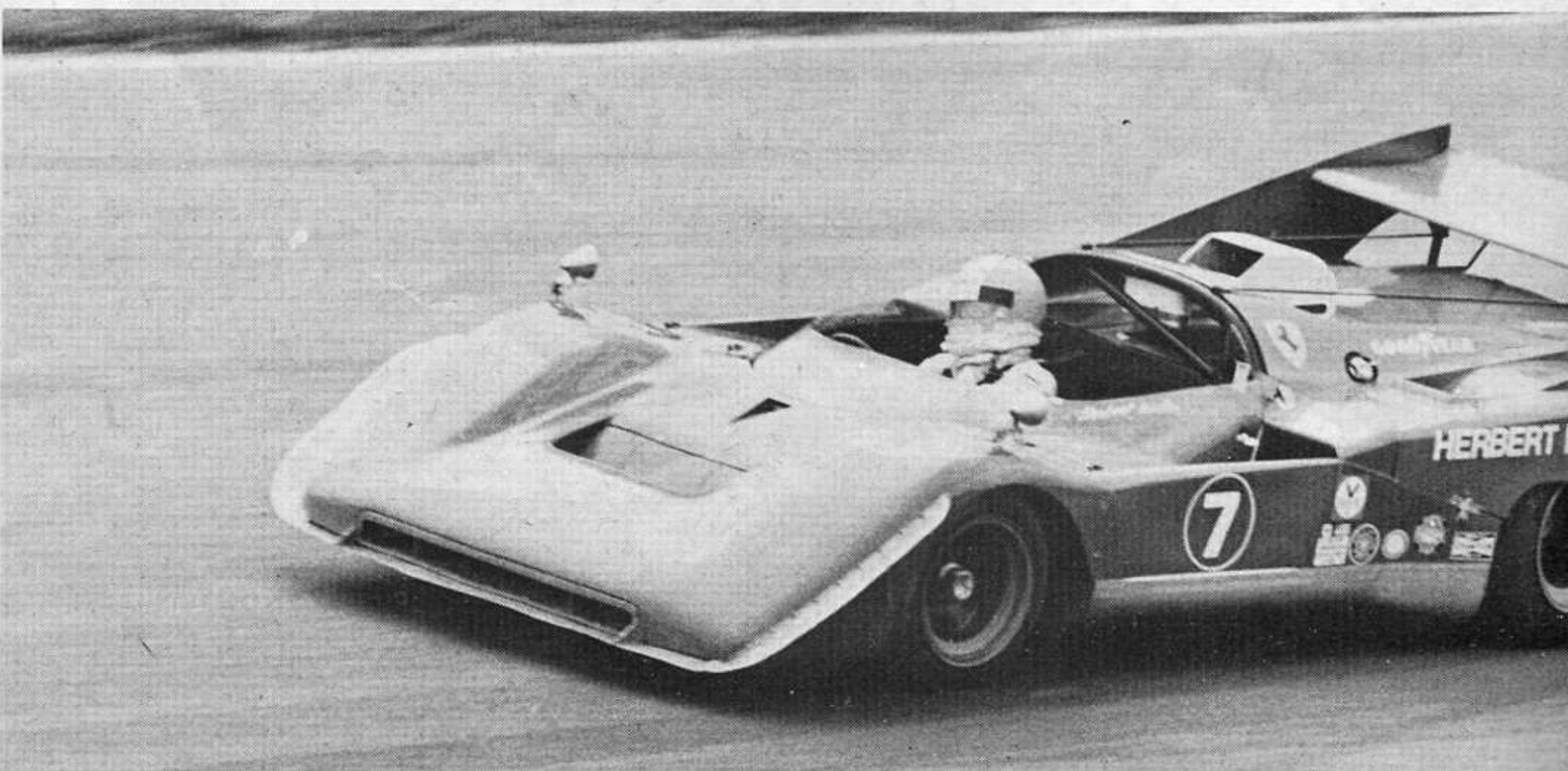
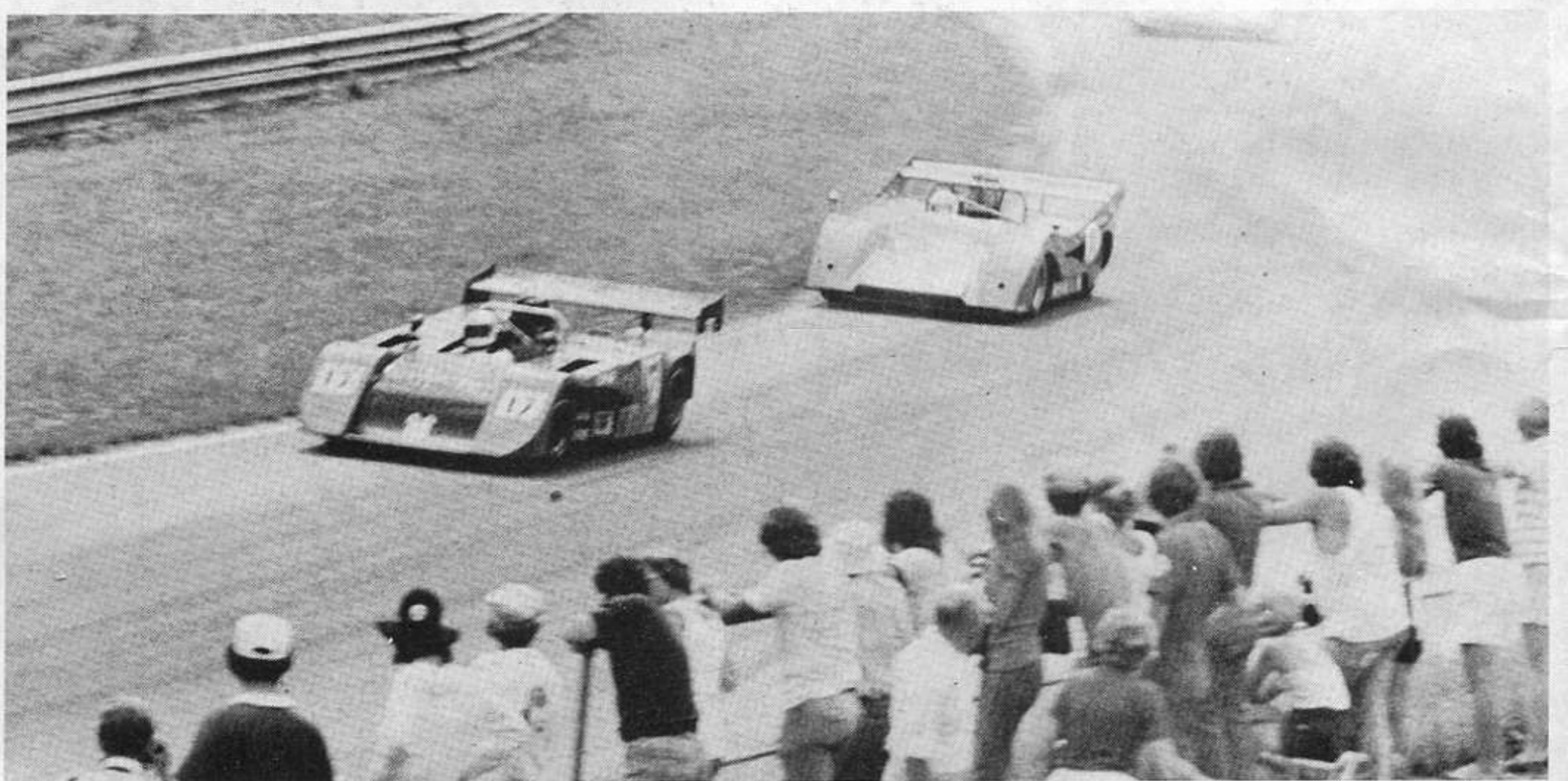
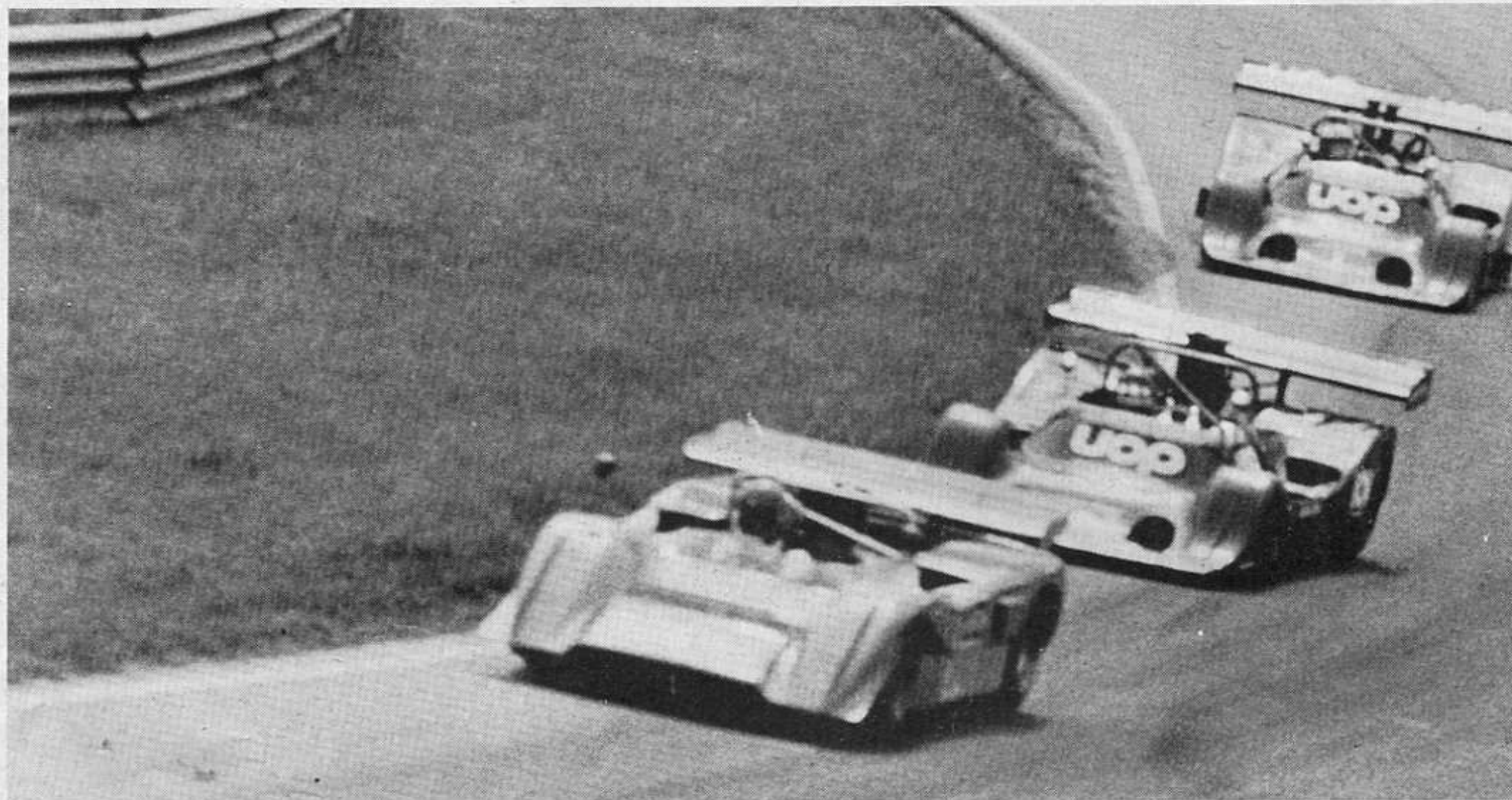
Distinti saluti.

ing. Carlo Chiti
direttore generale AUTODELTA
ing. Michel Tetu

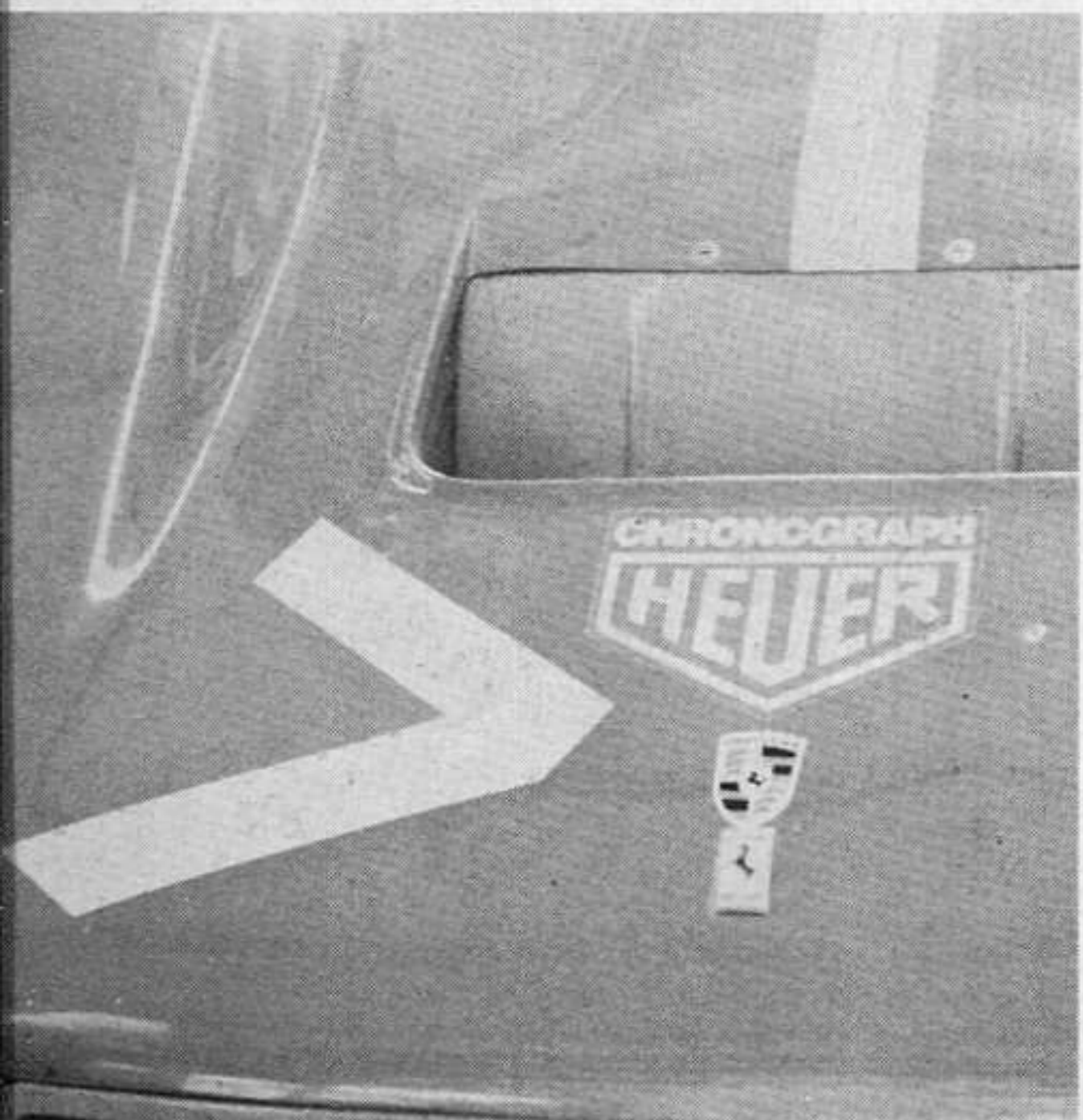
La CAN-AM cambierà faccia I «fantasmi» fanno a pugni

WATKINS GLEN - Anche su questo tracciato americano, come era già successo a Mosport, per poco George Follmer non ha tirato un paio di uppercut al compagno di squadra Oliver. E' accaduto a Watkins Glen, nella terza prova del campionato Can-Am, dominato dalle Shadow, nonostante la lite in famiglia. Tra i due piloti i rapporti sono ormai tesi e sembra che, se le cose continueranno ad andare avanti di questo passo, Follmer pianti baracca e burattini per dedicarsi soltanto alla F. 1. Un emissario di Penske era al Glen ed ha avuto abboccamenti prolungati col californiano, al quale potrebbe essere affidato uno dei due nuovi bolidi di Roger Penske.

Anche la Can Am tra l'altro è avviata a cambiare volto: niente più supermostri con motori turbocompressi, almeno così pare dal prossimo anno. Si tornerà a motori da tre o cinque litri, ma solamente aspirati, in modo da rimpolpare una categoria che sta assottigliandosi sempre più.



Sopra, un arcigno direttore mostra il segnale del « via » dopo una bandiera gialla. A destra, alcune fasi di gara al Glen: sopra il duello tra i due della Shadow che si apprestano a doppiare un concorrente; poi sotto, Lothar Motschembacker in seconda posizione sulla McLaren M8F tallona il forte Bob Nagel sulla Lola TJ 26. Ancora sotto, due immagini della Ferrari di Muller: abbastanza singolare il gemellaggio di stemmi sul cofano





A sinistra, siamo ai primi giri della corsa F. 5000 al Glen. Mario Andretti, al centro, precede Hobbs alla sua sinistra e Sam Posey

A destra: dai box all'ultimo giro esce per Andretti questo cartello, che indica il vantaggio su Brian Redman



A sinistra, il campione di Nazareth, appena terminata la gara subisce l'assalto dei giornalisti, nel suo box

Un «mondiale» di F. 5000

Il dramma della famiglia WALTHERS

MIAMI - «La sfortuna — dicono gli americani — bussa due volte». E la signora nera s'è accanita contro la famiglia dei Walthers, ricchi industriali dell'Ohio. Dopo il pauroso volo dello scorso anno durante la 500 miglia di Indy, di Salt Walther — scampato miracolosamente — Salt è tornato a correre nuovamente ad Indianapolis e, se non fosse stato per un tubo disgraziato, forse quest'anno il giovane atletico pilota dell'Ohio avrebbe fatto parlare di sé.

Ma, grazie a Dio, niente incidenti questa volta e la famiglia Walthers si era portata a Miami dove aveva luogo la classica gara fuori bordo con 35 mila dollari in palio, onde acclamare George «Skipp» Walther il più anziano della famiglia il quale, sostituendo Jim Mc Cormick che era stato schizzato fuori dell'idroplano durante le prove, aveva l'occasione di far valere la sua classe. C'era anche la consorte di «Skipp», la bionda Sandy, che, pur col cuore in gola, assisteva elettrizzata alla manifestazione insieme ad altri 40 mila spettatori assiepati lungo

WATKINS GLEN - Non è «official», ma AUTOSPRINT ha appreso che nel 1975 i dirigenti della SCCA, faranno in modo di inviare in USA almeno mezza dozzina di piloti di Formula 5000 onde opporli a quelli del Campionato americano. «Tenteremo di lanciare un Campionato mondiale di Formula 5000 — ha detto il nostro informatore —. Abbiamo l'impressione, considerando il grande interesse degli sportivi per questa categoria, che tra un anno o giù di lì, questa Formula potrebbe assurgere ad un livello pari a quella F. Uno.

Che la 5000 comincia a farsi largo lo si è notato subito. Johnny Rutherford, il vincitore della 500 miglia di Indy, di Pocono ecc, è stato il primo a «varcare» la frontiera. Una gomma scoppiata ha fatto urtare il bolide contro il guard-ail e Rutherford si è fratturata una cavaglia. Comunque sette giorni dopo era in gado di gareggiare in gara di 200 miglia nel Michigan. Con tutta l'ingessatura che andava dalla cavaglia al ginocchio anche Mike Mosley, il cappelluto e baffuto pilota della scuderia Hopkins, ha corso ed ha ben figurato, anche se da oltre 10 anni gira e rigira sugli ovali soltanto.

il litorale floridiano. C'eravamo anche noi, venuti quaggiù per lavoro e... diporto. E non lo nascondiamo, eravamo egualmente avvinti dal rombante, folcloristico carosello acquatico.

Skipp Walther si trovava in terza posizione. il suo «Red man» ovvero l'uomo rosso — venduto a Mc Cormick — stava marciando bene, attaccava le onde lunghe e flessuose con veemenza, abbordava le curve con maestria. D'un colpo il mare sembra in ebollizione, lo scafo che marcia ad oltre 150 kmh s'impenna, s'avvita in aria, compie altri due giri scivola di fianco, s'impenna di nuovo, miracolosamente evitato da due concorrenti sopraggiunti e quindi s'infiltra rumorosamente nel mare azzurro. Rottami dappertutto come se in quel punto fosse

passato un violentissimo «tornado».

Immediatamente cinque motoscafi di soccorso sono giunti sul luogo ed hanno raccolto il corpo del povero Skipp, che viene portato immediatamente al «Memorial hospital» dove giunge cadavere. La rottura del sistema del timone ha evidentemente causato l'impennata. L'idroplano di Walther è il terzo che si sfascia nella baia di Miami in questi ultimi tre anni.

Dopo l'incidente, scosso e con gli occhi rossi, il pilota di Indy mi dice: «Credevo che sull'acqua fosse meno difficile morire. Ho visto la morte sull'asfalto, ma non avrei mai pensato che mio fratello sarebbe finito così». Un terzo fratello, Jeffre, partecipa anch'egli a gare Stock.

f. m.

Con le Camaro la sfida '74 dei Campioni

NEW YORK - Il «Campionato dei Campioni» che lo scorso anno ebbe inizio a Riverside, in California, e culminò a Daytona con la vittoria di Mark Donohue su Porsche Carrera, quest'anno verrà presentato in formato nuovo e con attori nuovi.

Intanto la vettura prescelta per il campionato sarà la Chevrolet Camaro azionata da un motore di 350 cubic inches e la sua prima apparizione la si avrà sullo speedway del Michigan il 14 settembre, un ovale dai banchi sopraelevati, la seconda e terza gara avrà luogo il 26-27 ottobre sul circuito misto di Riverside e la finale si svolgerà, come la prima, sul circuito di Daytona il 14 febbraio. Saranno scelti 12 campioni di diverse categorie. I nominativi verranno comunicati quanto prima, ma come per la prima volta, verranno selezionati piloti di ambo i continenti.

Le Camaro preparate da Roger Penske in Pensilvania, il quale ha detto: «L'altra volta soltanto sei piloti si qualificarono per la finale. Quest'anno faremo sì che nove di essi possano partecipare alla finalissima di Daytona. Il vincitore della finale potrà portare via oltre 70 mila dollari».

Il Comune di Modena mette fine a una illusione L'area dell'«autodromo MARZAGLIA» sarà destinata alle industrie

MODENA - Sembra ormai certo che il milione e mezzo di metri quadrati di terreno, acquistato dal Comune per la costruzione del fantomatico autodromo di Marzaglia, venga utilizzato per insediamenti industriali. In questi giorni il Consiglio Comunale ha approvato la proposta della Giunta di dar corso alla acquisizione di 1 milione e 600 mila metri quadrati di aree nelle zone di San Cesario, Castelnuovo Rangone, Campogalliano e Sozzigalli per la lottizzazione da parte dei privati a prezzi variabili (a seconda delle posizioni) da 2400 a 4800 lire il metro quadrato. E' un piano che è stato stabilito in accordo con la Regione Emilia-Romagna per la utilizzazione delle aree comprensoriali. Ciò nello spirito di quanto venne affermato in occasione della Conferenza sulla economia provinciale modenese nel corso della quale, due anni orsono circa, ascoltammo proposte che oggi trovano conferma.

La Regione intende intervenire, tramite gli Enti Pubblici locali (Comune e Provincia), in problemi d'ordine generale che interessano la collettività: suolo, territorio, urbanistica, rete viaria ecc.

Tutto questo abbiamo riferito perché non stupiscano le decisioni adottate che avevamo già appreso in sede di quella Conferenza dove si era fatto cenno al cre-

dito per un interessamento anche nelle attività bancarie.

Si disse che le banche amministrano denaro pubblico che deve ritornare alla collettività per opere di interesse generale. Chiaro che, dopo le restrizioni stabilite dal Governo che ha limitato gli interventi finanziari ai Comuni e alle Province, la situazione si è fatta difficile e anche da un punto di vista strettamente di bilancio finanziario, i Comuni debbono reperire denaro dove è possibile averne.

Ed ecco che verrà messa a disposizione degli industriali, e degli artigiani terreno a prezzi ottimi considerando che la distanza dalla città è limitata. Si tratta, in sostanza, di zone limitrofe ad altri comuni. Doppio interesse: intervenire a favore delle attività produttive e immettere denaro nelle casse esauste. Tutto questo discorso vale per inquadrare la situazione «aree» agricole nel modenese e arrivare a quel milione e mezzo di metri quadrati che sono infruttiferi da quasi sei anni a Marzaglia.

E' chiaro, secondo quanto ci risulta, che il Comune e la Provincia, interessate alla costruzione del nuovo autodromo, daranno un ultimatum all'ACI.

m. m.

La pista di KARLAND-MONTPPELLIER chiede già il Gran Premio di FRANCIA Formula 1

E' moltiplicato per otto il 10° autodromo di Francia

Ecco le caratteristiche degli otto tracciati della pista di Karland: ❶ Lunghezza mt. 4769, con due rettilifi di mt. 511 (boxes) e mt. 470, con 13 curve a destra e 9 a sinistra; dislivello mt. 48; raggi di curva da 20 a 2500 metri. ❷ Lunghezza mt. 4452, con due rettilifi di 511 e 622 metri, con 12 curve a destra e 8 a sinistra; dislivello mt. 48; raggi di curva da 30 a 2500 metri. ❸ Lunghezza mt. 3306, con due rettilifi di 511 e 114 metri, 9 curve a destra e 6 a sinistra; dislivello mt. 48, raggi di curva da 45 a 2500 metri. ❹ Lunghezza mt. 3100, con un rettilifo di mt. 511, 9 curve a destra e 6 a sinistra; dislivello mt. 48; raggi di curva da 45 a 2500 metri. Tre dei quattro tracciati seguente (eccettuato il sesto) si trovano «nella parte bassa» e non godono degli impianti dei boxes. ❺ Lunghezza mt. 1649, con un rettilifo di mt. 293, 3 curve a destra e 5 a sinistra; dislivello mt. 25; raggi di curva da 30 a 80 metri. ❻ Lunghezza mt. 2271, con un rettilifo di mt. 511 (boxes), 8 curve a destra e 4 a sinistra; dislivello mt. 25; raggi di curva da 30 a 2500 metri. ❼ Lunghezza mt. 2200; con un rettilifo di mt. 798 (il più lungo), 5 curve a destra e 2 a sinistra; dislivello mt. 13; raggi di curva da 50 a 150 metri. ❸ Lunghezza mt. 503 «in tondo» (pista di derapata): raggio costante 80 metri, dislivello 10 metri.

I principali promotori, Yvan Valière e Alain Jammes, non esitano ad ammettere che prima di progettare il tracciato sono stati a visitare quasi tutti i circuiti europei, facendo inoltre appello a Beltoise per le «pignolerie» e per la sicurezza: il risultato è veramente notevole e meglio non si poteva fare.

Il circuito, costruito su un terreno di 190 ettari in fase di rimboschimento, presenta il doppio vantaggio di essere accidentato e di offrire al pubblico una visione quasi totale della pista, che si snoda sinuosa in un anfiteatro naturale. I boxes e una tribuna coperta, che può ospitare 2500 persone, sono costruiti sulla parte alta del circuito, pertanto è

possibile seguire le vetture o le moto-infatti questo circuito può ospitare sia le uno che le altre senza che si debbano modificare i dispositivi di sicurezza — per il giro completo. Quello di Karland è un circuito che potrebbe ricordare un poco Interlagos in Brasile, avendo però il vantaggio di offrire una visione più vasta e più vicina. Del resto, è la prima volta in Europa che dei promotori si danno tanta pena per risvegliare l'interesse del pubblico.

Comunque, le caratteristiche originali di questo impianto permanente non cessano qui, dato che il tracciato totale offre ben otto diverse combinazioni, due delle quali possono essere utilizzate contemporaneamente:

MONTPPELLIER - Il decimo circuito permanente francese è ormai una cosa concreta, e si piazza già in cima alla gerarchia mondiale per l'intelligenza del suo tracciato — o meglio dei suoi tracciati, dato che ci sono otto combinazioni possibili — per le condizioni di sicurezza attiva e passiva che offre, oltre a un'innegabile attrattiva dal punto di vista spettacolare, la cui assenza si fa tristemente notare su certi circuiti moderni. In effetti il circuito di Karland, situato a una diecina di chilometri da Montpellier, nei pressi della strada che porta a Sète, avrebbe dovuto essere inaugurato un anno fa, ma la vicinanza con un poligono militare pose grossi problemi che fecero cessare i lavori per vari mesi. Soltanto nel secondo trimestre del 1973 la situazione si appianò. Il calendario 1974 è poi stato gravemente amputato per la prima parte della stagione, ma ora tutto è pronto e a fine giugno il circuito ha già ospitato il Simca Racing Team. La giornata inaugurale, che riunirà tutte le formule francesi di promozione, è iscritta in calendario per il 4 agosto.

a seconda della combinazione scelta, i tracciati vanno da 500 metri (si tratta allora di una pista di derapata) a 4 chilometri e mezzo, che comprendono due rettilifi di 500 metri. Il più lungo rettilifo, però (circa 800 metri) fa parte del circuito di m 2200 e il rettilifo dei boxes misura 500 metri. Tracciato, come abbiamo detto, con la collaborazione di Beltoise, il circuito si presenta molto interessante e molto tecnico; il fatto che si sia accidentato — il più grande dislivello comune per tre circuiti è di 48 metri — offre un interesse meccanico in più, escludendo al tempo stesso la monotonia che affligge spesso il neofita quando «gira in tondo».

Principale centro di attrazione di un complesso di svaghi che sarà completato da una pista per autocross di 750 metri, da un tracciato di motocross di 1150 metri, oltre che da uno stadio per vari sport, da un centro ippico e da un complesso alberghiero, il circuito di Karland non manca dunque di atouts, uno dei quali, e non il più trascurabile, consiste nel fatto di essere situato a soli 4 chilometri dall'autostrada Lione-Spagna.

Con una larghezza minima di m 10,50, la pista offre naturalmente sistemi efficaci di sicurezza, soprattutto nella lotta anti-

Jacques R. Jaubert

Nel regno delle Cevennes lo «stadio» di KARLAND



CONTINUAZIONE DA PAG. 59

incendio; le numerose prove svolte hanno garantito un tempo d'intervento molto breve, quale che sia il punto della pista. Il sistema si basa infatti su un complesso di postazioni fisse, alimentate da canalizzazioni che circondano il circuito.

Terrapieni, reti, guard-rails, pista di servizio sono ormai sistemi collaudati, troppo noti perché se ne riparli, ma si può dire che il concetto complessivo consente di fare correre a parità di sicurezza tanto monoposto che moto. E', allo stesso modo, la prima volta che si è raggiunto questo compromesso. Tuttavia, sempre grazie al tracciato che si presenta come un vero anfiteatro naturale, gli spettatori non provano la sgradevole sensazione di essere troppo lontani dalle vetture o dalle moto. La prima manifestazione regionale, organizzata con il Simca Racing Team, aveva richiamato 10.000 spettatori e ciò fa auspicare un grosso successo popolare per questo circuito dall'intelligente concezione.

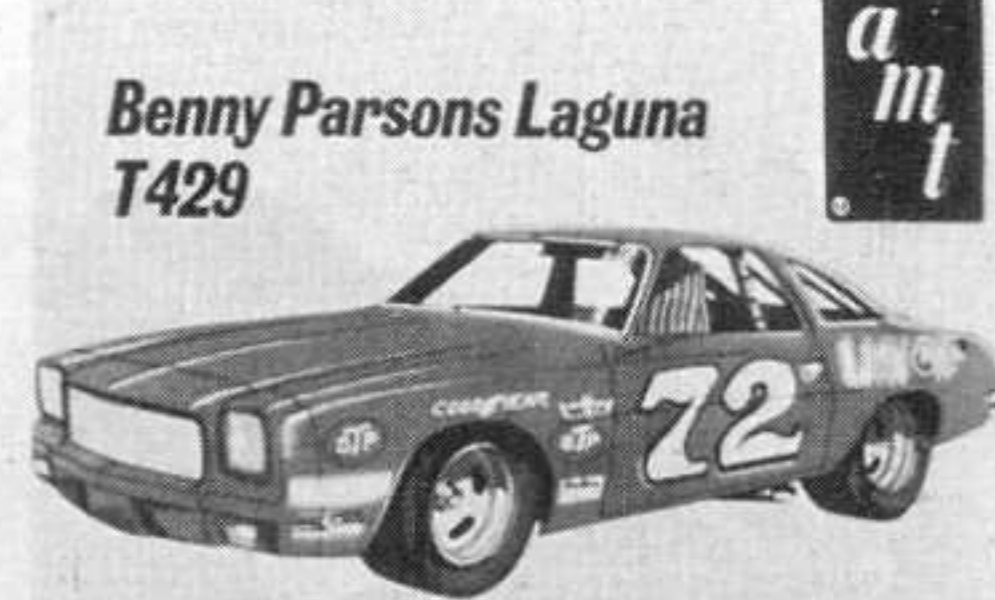
Karland è già pronto per ospitare competizioni internazionali e, del resto, è probabile che chieda di potere organizzare il GP di Francia di F. 1 nel 1976; i pro-

motori non vogliono però commettere l'errore commesso da alcuni loro colleghi, facendo di Karland un «monumento» troppo impressionante.

«Montpellier è la capitale di una regione che raggruppa certamente le persone più fanatiche dello sport automobilistico. Basta ricordare il Criterium delle Cévennes, seguito da decine di migliaia di spettatori, quali che siano le condizioni meteorologiche, per averne la dimostrazione. Vogliamo dunque che questi giovani, fra i quali ci sono certamente dei futuri campioni, si sentano a casa loro e vengano ad addestrarsi volentieri sul nostro circuito. Ci sarà naturalmente una scuola di pilotaggio su monoposto, come pure corsi di perfezionamento con vetture turismo; inoltre, a prescindere da un calendario internazionale, cercheremo di organizzare un massimo di giornate federali e regionali, sul genere delle corse organizzate dai clubs, che hanno dato così buoni risultati in Inghilterra».

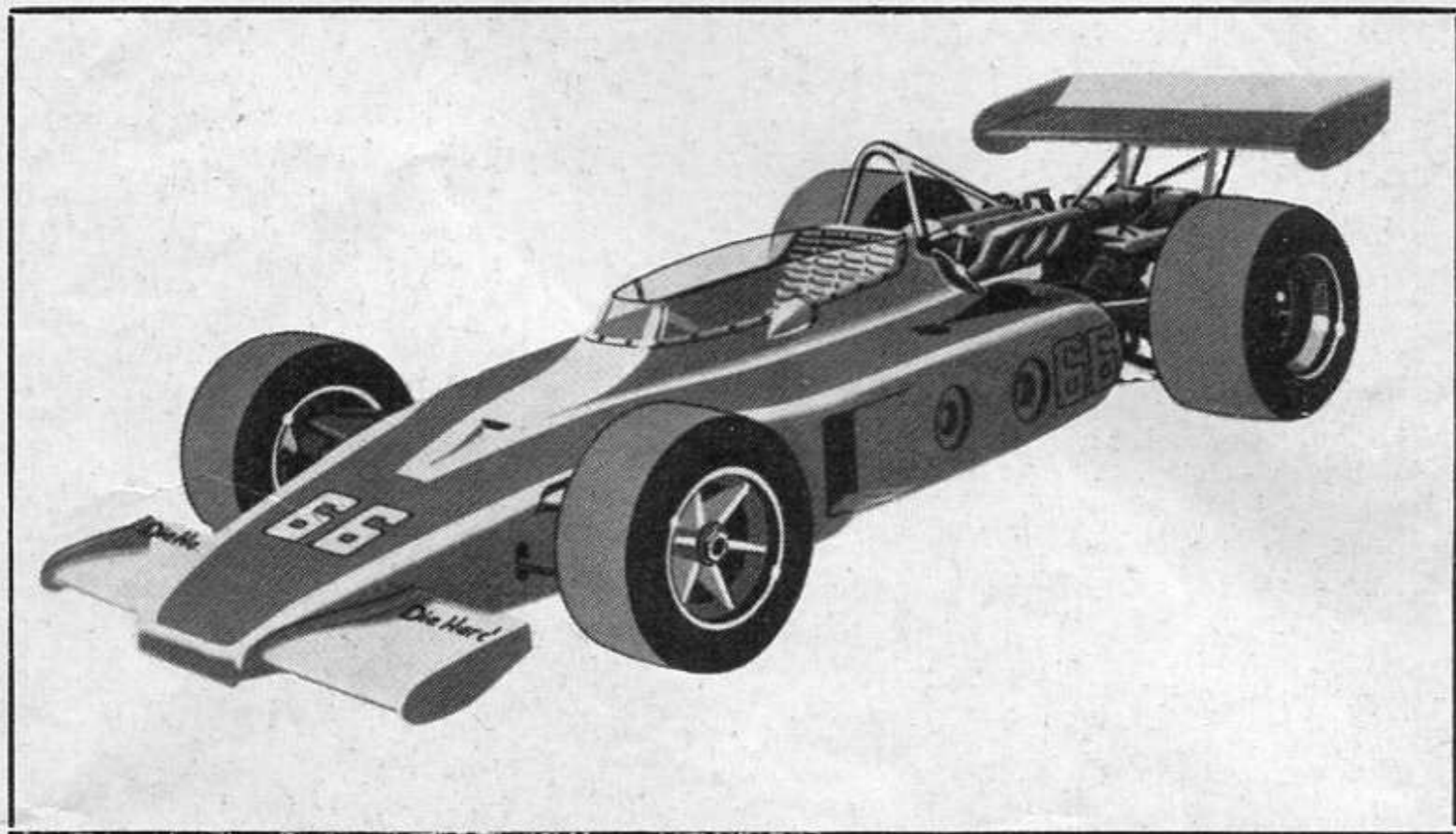
In tali condizioni, Karland giustifica perfettamente la sua denominazione di stadio automobilistico e questo ultimo nato non dovrebbe tardare a portarsi in prima fila, su piano mondiale.

j. r. j.

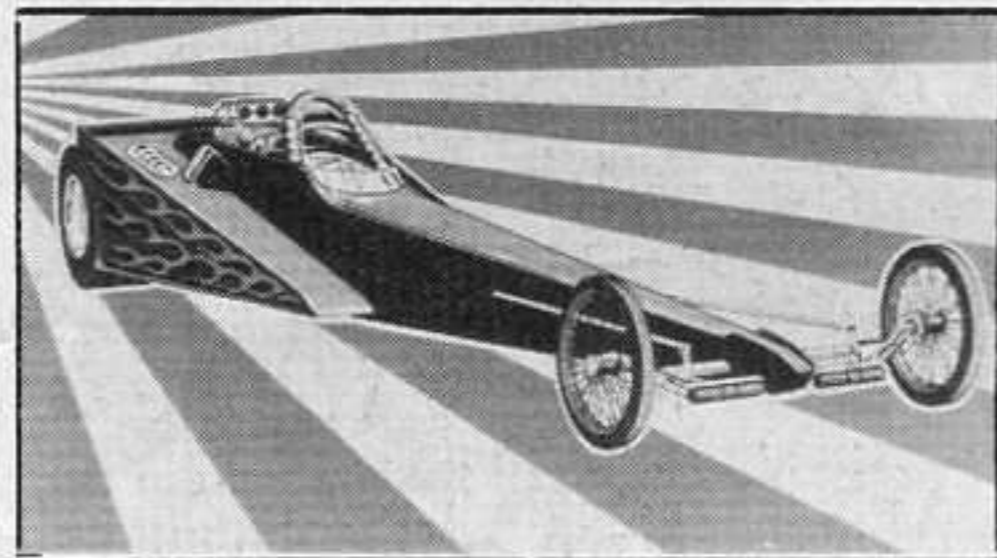


Questo è il modellino, in scala 1/25, uscito in aprile e riprodotto della Chevelle Stock Car di Gordon Johncock, realizzata dalla firma AMT

Ancora una stock: questa è la stock di Benny Parsons, sempre della AMT. Il costo del modellino in lire italiane è intorno alle 1.500 nette



Ecco la Indy Eagle di Penske. Il modello in scala 1/12 è della AMT e costa circa 3.000 lire. Da notare la perfetta riproduzione di tutti i particolari



Questo è il drag di Steve Mc Gee che ha compiuto i 400 metri in 6". Ne sono stati realizzati 100 pezzi



E' del marzo scorso la Matador di Penske, realizzata dalla AMT in scala 1/25 e del costo in lire di 1.500

SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Nel corso del 1973, ben sei milioni di modellini in plastica di macchine sono stati venduti negli Stati Uniti. Nel '74 la vendita raggiungerà i 6 milioni 750 mila pezzi. Il lavoro di preparazione e di produzione di questi modelli su scala è imponente ed inizia dal reparto disegnatori. Ma ancor prima della sua concezione nel cervello dell'artista, una squadra di «ricercatori» viene immessa sul mercato, dove vengono eseguite interviste, raccolti commenti vari, che servono a determinare il tipo di modellino più richiesto dalla gran massa del pubblico.

Questi «studi» (talvolta eseguiti da compagnie private per conto dei produttori) costano ogni anno qualcosa come 160 milioni di lire; ma ne vale la pena. Raccolto il materiale in un ampio e ben documentato fascicolo, i «ricercatori» inviano il tutto al reparto disegnatori della casa di produzione.

Comincia, così, il lavoro «sulla carta». Centinaia di schizzi vengono preparati del modello prescelto: di fronte, di lato, dall'alto, dall'angolo ecc. Schizzi dei vari pezzi del modellino vengono fatti dai vari disegnatori impegnati nell'opera. A questo punto entrano in scena gli addetti agli stampi, che lavorano attenendosi agli schizzi dei vari pezzi componenti il modello. Ogni pezzo avrà il suo stampo in metallo, dal quale, con l'aiuto delle macchine, si ricaverà migliaia di pezzi all'ora.

Seguendo la prassi del montaggio a catena, i pezzi vengono allineati per essere in seguito montati nel modello designato. Nella fase finale, tutti i pezzi vengono impacchettati in scatole speciali, in attesa di essere spedite ai vari rivenditori. L'intero processo (che non richiede più di tre minuti) comporta una spesa che varia dai 100 ai 150 milioni di lire per modello (il costo, naturalmente, include il lavoro

di preparazione tecnica, disegni ecc.).

L'AMT, una delle quattro maggiori compagnie americane costruttrici di modellini in plastica di macchine, sta già preparando la produzione autunnale ed invernale (che poggia su basi di lavorazione in tutto simili a quelle che regolano il lavoro a catena di macchine commerciali). Per la prima volta il mercato americano vedrà l'immissione dei modellini delle Indy Championships. Art Fowler, direttore del reparto vendite della AMT, ha dichiarato a AUTOSPRINT: «Sembra proprio che i modellini delle auto da corsa siano destinati a diventare i "best sellers" della nostra intera produzione. Una volta, invece, vendevamo modelli di aerei e di barche. Per la fine di luglio è andato sul mercato nazionale il modellino della "LAGUNA STOCK CAR", di Benny Parsons, su scala 1/25, con gomme preparate con lo stesso materiale dell'originale, gabbia di ferro e gomme larghe flosce e decalcomanie di colore originale. Inoltre, abbiamo sul mercato, sempre su scala 1/25, il modello "Laguna Stock Car" di Donnie Allison. A agosto uscirà il "MATADOR STOCK CAR" di Penske, munito di un auto trasporto attrezzi ed un "trailer" in blue e rosso, in tutto e per tutto simile all'originale di Penske. A ottobre, poi, una novità assoluta: la "SUNOCO DX MCLAREN INDY CAR", di Gary Bettenhausen. Per ottenere il copyright di questa macchina abbiamo dovuto sudare le sette camice. Senza parlare del prezzo, qualcosa come 130 milioni di lire!».

Con questi due nuovi modelli, la AMT è sicura di raggiungere un record assoluto di vendite. In un anno, si stima che saranno venduti un milione di modellini per ogni tipo di auto.

Mister FOWLER: «Gli acquirenti, oggi, vogliono modelli di auto che sono sulle piste nazionali, gli ultimi modelli, insom-



giannini

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

PIU' VELOCE
PIU' ECONOMICA

126/800

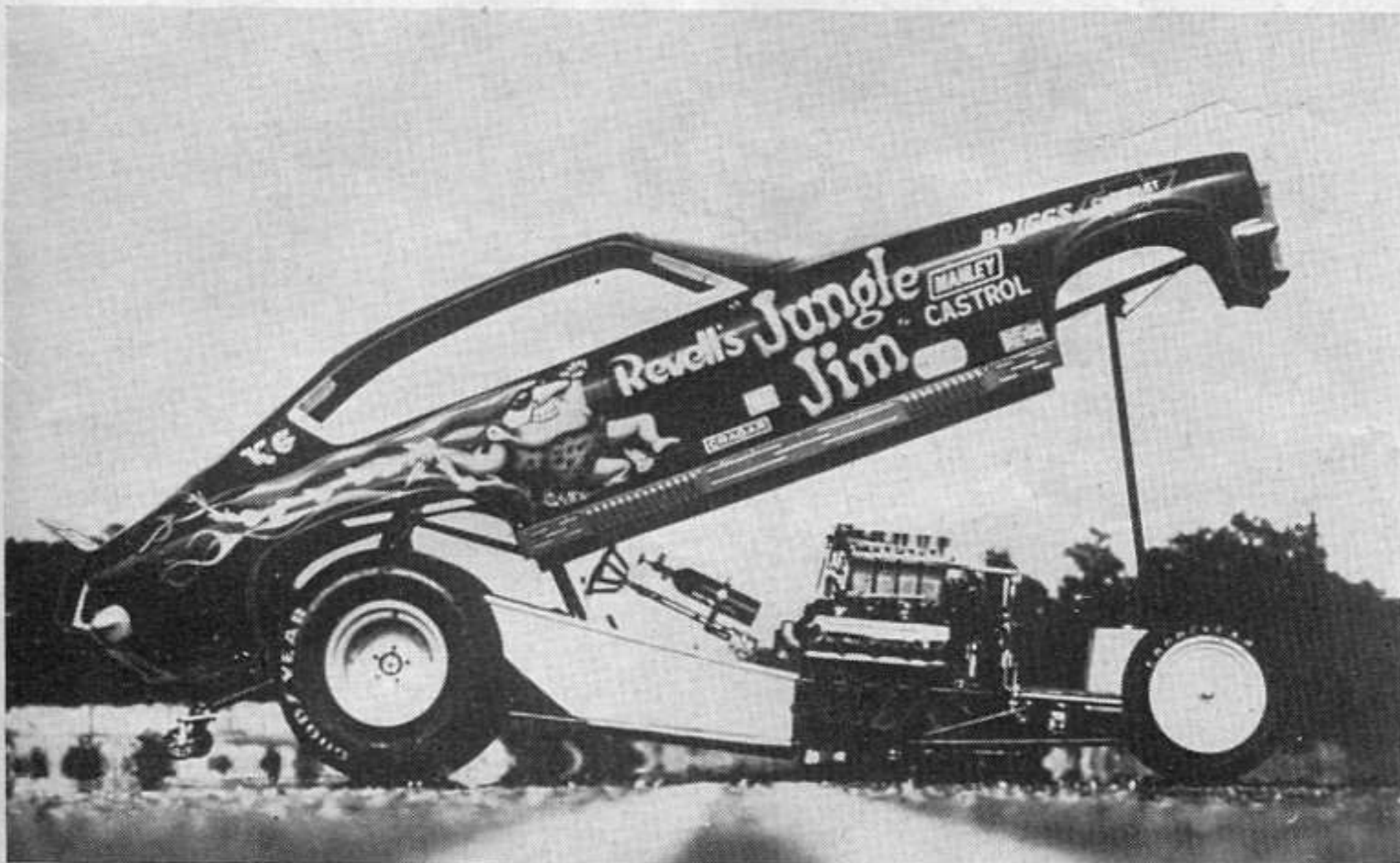
cmc

LUBRIFICANTI

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. 1.200.000 IVA COMPRESA

Con oltre 6 milioni di pezzi venduti negli USA il boom degli automodelli in plastica diventa simbolo di costume

Il « consumismo » dei modellini riscatta l'auto



Sopra la Revell « Jungle Jim's », una funny car in scala 1/6. In alto Oscar Kovalski con le sue Jerobee radiocomandate. Ed ecco, a fianco, Tony Adamovicz con la sua Can Am, sponsorizzata dalla Jerobee, a dimostrazione come il boom del minimodello sia positivo anche per le corse. Il modellino che Tony regge in mano, in scala 1/12, che riproduce la McLaren, pesa, completo, un chilogrammo ed è servito da radiocomando



ma, e non quelli di auto che sono già due o tre anni vecchi».

Un'altra grossa casa produttrice di modellini è la REVELL. La Revell si specializza nella costruzione di modellini di « dragsters » e « funny cars », su scala 1/16.

HOWARD RIEDER, direttore del reparto pubbliche relazioni della Revell, ha detto ad AUTOSPRINT: « I nostri modellini offrono spunti vari ai compratori per quanto riguarda soprattutto la parte dei colori, ossia della verniciatura dei modelli. Diversi pezzi richiedono ben 15 mani di pittura prima che sia finito. Si tratta di modelli che curano soprattutto i dettagli: dettagli fino all'ultimo bullone ».

Nella serie della Revell, i modelli più venduti sono: « REVELL-LEADER », di Mickey Thompson; « FUNNY CAR », di Jungle Jim; « DODGE FUNNY CAR », di Gene Snow e « PLYMOUTH DRAGSTER », di Jeb Allen.

Ma l'intera industria dei modellini in plastica di macchine non si compone, naturalmente, dei soli costruttori (che hanno le loro basi a New York, in California e nel Canada), ma anche dei rivenditori all'ingrosso ed al minuto. Tra quelli « all'ingrosso », primeggia Oscar Kovalski.

Oscar era un pilota da corsa nel 1950, in Pennsylvania. Nel '55 egli pilotò anche una Cisitalia, con motore della MG. Dieci anni più tardi, Kovalski vinse il campionato nazionale di corsa in salita a bordo di una Ferrari. E nel 1970 provò nella Can-Am con una McLaren M8B. Oggi, la Jerobee Briggs/Ferrari, di Kovalski, gareggia sulle piste americane col pilota Tony Adamovicz.

Venti anni fa, Oscar pensò di iniziare una attività commerciale e decise di diventare rivenditore all'ingrosso di modellini in plastica di macchine. Gli ci sono voluti tutti e venti gli anni per arrivare in cima, ma oggi Oscar Kovalski è indubbiamente il più importante rivenditore de-

gli Stati Uniti. I suoi 50 impiegati spediscono qualcosa come 25 mila modellini al mese, servendosi di un sistema IBM rapido e sicuro.

Siamo andati a trovare KOVELESKI nel suo ufficio di Scranton (Pennsylvania). Egli ci ha detto: « E' un hobby estremamente interessante quello della costruzione di modellini di auto. Una volta la gente rideva, lo chiamava perdita di tempo; oggi, invece, milioni di uomini e donne trovano in questo hobby una scappatoia alla vita snervante che un po' tutti dobbiamo affrontare quotidianamente. Senza contare che gli appassionati di corse e coloro i quali amerebbero correre nelle competizioni, ma non possono, trovano in questo particolare passatempo una specie di raccordo con il mondo dell'auto, con le piste ed i boxes, con tutto quanto forma quel mondo pazzo ma incredibilmente attraente del motore. Conosco gente, poi, capace di disegnare e costruire modellini super, con tale minuzia di dettagli da ricordare i disegni e la preparazione di una vera auto ».

Gli abbiamo chiesto: qual è l'ultima moda nel campo dei modellini?

« C'è voluto del tempo — ha risposto Kovalski — ma stiamo finalmente alle soglie dei modelli radiocomandati, su pista. Ma è un lavoro che richiede una grossa organizzazione e l'America è una nazione immensa; quindi, non è facile organizzare gare come già si fa in Italia (prende una copia di AUTOSPRINT). Giorni fa abbiamo messo su pista una Jerobee radiocomandata, in California e avrebbe dovuto vedere la reazione dei presenti. Abbiamo già venduto 250 modellini di questa macchina, a cento mila lire l'uno. Non c'è male, vero? Il record del giro, per un motore di .049 cc, è stato ottenuto presso la Laguna Seca Race Course, a Monterey: due giri della pista in sette minuti e 12 secondi. La pista è di 1,9 miglia. Poi, sulla Riverside Internatio-

nal, di 3,27 miglia, il modello ha compiuto il percorso in 13 minuti e 36 secondi ».

Un'altra macchina disegnata ex-novo è la « COX » .049 (che sta per .049 cc). Telaio monoscocca praticamente indistruttibile, fatto di plastica anche nelle gomme (i risultati ottenuti lasciano pensare che la plastica è migliore della gomma). Il tipo di plastica usato per la « COX » e la « Jerobee » si chiama Cyclocac, un nuovo ritrovato di sicura garanzia. Il costo della Jerobee, versione sport, è di circa 130 mila lire per modelli (su scala 1/12mo). Per la « COX », invece, il prezzo sale a circa 150 mila lire al modello.

La ATM, della quale abbiamo parlato all'inizio di questo servizio, ha ottenuto i diritti esclusivi per la costruzione di modellini di auto americane dell'annata 1975. Un bel colpo, anche perché i modelli saranno immessi sul mercato in agosto, e cioè alcune settimane prima che gli « originali » raggiungano i saloni originali. Si tratta della FORD PICKUP camioncino; della GREMLIN AMC; della MATADOR; della FORD PINTO MUSTANG II; della CHEVROLET CORVETTE COUPE'; CHEVROLET VEGA e CHEVROLET CORVETTE CONVERTIBILE. Per ottenere i diritti, la ATM ha dovuto sborsare la bella somma di 160 milioni di lire. Ma sono ben spesi: il mercato americano di modellini in plastica di automobili sta diventando uno tra i più ricchi del mondo e le previsioni degli esperti sono molto rosee.

Tuttavia, l'intero ciclo di questo immenso mercato non è ancora completo. MIKE AZZARA, di Los Angeles, vincitore della California Miniature Auto Race, edizione '73, ci ha detto: « In America abbiamo ottime macchine, forse le migliori del mondo, ma alcuni modelli europei mi lasciano virtualmente senza parola. L'anno scorso ero in Italia e a Bologna acquistai una Ferrari Formula 1 del 1972 (la produce Tarquinio Provini n.d.r.). E'

una macchina mozzafiato! Un gioiello!... Oh, intendiamoci, sto parlando di modellini in plastica, ci intendiamo? ».

Ci ha detto Oscar Kovalski: « E' vero che in USA noi non abbiamo molti modelli di Formula 1, ma la ragione c'è ed è questa: noi non siamo ancora pronti per le Formula 1. Siamo troppo coinvolti con le Stock Car e le auto del tipo Indy, per non parlare delle auto dragsters. Per tanti anni gli americani sono stati "allenati" a concepire le gare automobilistiche come corse riservate appunto alle auto che ho descritto sopra, così come in Europa si è sempre pensato alle Formula 1. Tuttavia quest'anno abbiamo sul mercato (e vorrei dire che corriamo un grosso rischio!) le Shadow Formula 1 e le Alfa Romeo Le Mans. Il costo di ognuno di questi modelli è di circa 80 mila lire. Speriamo di venderli, ma, ripeto, corriamo il rischio di rimanere con le pive nel sacco. Il nostro è un mercato strano, molto strano! ».

Il 55 per cento dell'intera produzione americana di modellini in plastica viene preparato nel bimestre novembre-dicembre. Ma già a agosto i pezzi vengono stampati dalle immense macchine per raggiungere il vasto mercato USA nel mese di ottobre. Il mercato stesso viene ben curato dai vari produttori statunitensi con una campagna pubblicitaria nutrita e ben organizzata. Per le due auto della Revell soltanto, il costo della pubblicità ha raggiunto i 260 milioni di lire. Pensate: soltanto per due modellini!

E ciò suona riscatto per l'automobile, così culturalmente identificata a grande feticcio responsabile della società moderna. Il consumismo automobilistico, fenomeno non solo americano, la riscatta a dovere, chiarendo i limiti della pedissequa retorica imperante nella condanna dell'automobile.

Adriano Manocchia



**SOSTA
AL BOX**

La PORSCHE ha paura?

● Il direttore della squadra UOP SHADOW dice che aveva mandato due telex (quasi due mesi fa) agli organizzatori Interserie e all'ADAC desiderando partecipare alla corsa del Nurburgring dell'8 settembre (allora era in programma la 500 Km ora annullata, che si dice potrebbe essere sostituita con una 250 Km Interserie) ma di non avere ottenuto nessuna risposta. Pensa quindi che forse il team Porsche 917, con base in Europa, abbia paura di essere battuto dalla Shadow!

● Assente quest'anno, per mancanza di soldi, nella serie europea di F. 5000, (correva con una Chevron B24 di Brodie) Steve THOMPSON tornerà a correre in questa formula nel prossimo futuro con la McLaren M19 Shellsport di Tony Kitchiner.

● In ANGOLA si corre la serie per vetture sport, tanto è vero che la prima corsa, la 6 Ore di Nova Lisboa, si è già disputata domenica. C'erano sette squadre con base in Inghilterra, che parteciperanno anche alla 500 Km di Benguela il 4 agosto e alla 2 ore di Luanda l'11 agosto.



LONDRA - Finalmente Tom Wheatcroft ha preso in consegna la Tyrrell 005/2 per il Museo di Donington. In effetti la vettura era già sua da tempo e, fino al GP di Francia, Tom l'ha tenuta d'occhio con una certa ansia, mentre veniva usata come vettura di riserva e spesso utilizzata da Dépailler. Ora la 007/3 è stata completata e appena gli ultimi « doveri » della 005/2 verso la Elf saranno finiti (un giro per esporla in varie parti dell'Inghilterra) la vettura diventerà ospite permanente del museo.

● Le gare di F. 2 e per due litri, in programma a ESTORIL, Portogallo, che erano state annullate sono state rimesse in calendario per ottobre. Quella di F. 2 si svolgerà nel secondo week-end del mese, l'altra nell'ultimo.

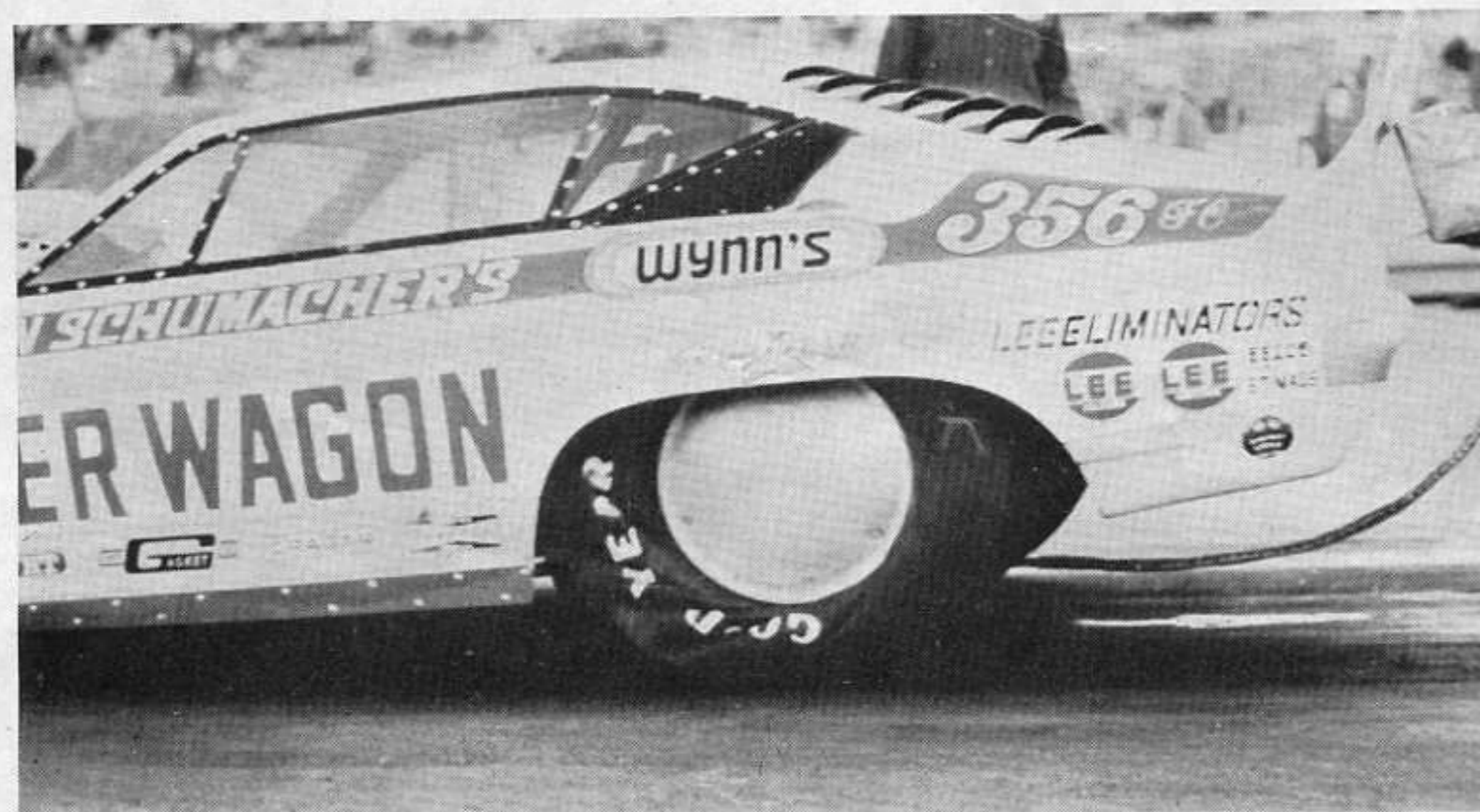
L'ospedale-mobile n. 2

● Al G.P. inglese è apparso un nuovo OSPEDALE MOBILE per Grand Prix e ci si è d'un tratto resi conto che il circo di F. 1 era riuscito a gareggiare senza ospedale mobile presente sul circuito durante tutta la stagione (non tanto tempo fa, vero, erano decisissimi che neppure una sola F. 1 si sarebbe mossa, se non ci fosse stato l'ospedale mobile!). Come si ricorderà, fu detto che il vecchio ospedale era stato visto sulle alture del Golan durante il recente conflitto arabo-israeliano, facendo nascere molte congetture. Si sussurrava che l'auto-nominato direttore dell'ospedale originale, Louis Stanley, lo avesse venduto e inoltre poche settimane fa la rivista « Autosport » ha alluso al fatto che il ricavato fosse finito nella cassaforte della BRM. Il pomposo Stanley ha ribattuto in tono iroso che avrebbe fatto causa per diffamazione, ma si direbbe che la rivista fosse pronta a correre il rischio, visto che esisterebbero prove concrete...

TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

● Il leader del campionato rallies finlandese, quest'anno si unirà al team Clark e Simpson per il Rally del RAC: si tratta di Pentti AIRIKKALA che piloterà una RS 1600. Clark e Simpson iscrissero Mäkinen al rally del 1968 e l'anno scorso procurarono una vettura a Markku Alen, per il Rally di Lindisfarne.

● Il francese ARNOUX, abbandonata la McLaren-Kitchiner-Shellsport, cerca una vettura per sostituirla. Vorrebbe correre o in F. 2. o in F. 5000 e ha esaminato vari telai inglesi.



NEW YORK - I tecnici della GOODYEAR hanno messo a frutto le esperienze tratte dai lunghi studi effettuati sui pneumatici impiegati nelle corse « dragster » sulle piste americane, per creare un nuovo tipo di pneumatico a « fianchi flosci » che conferisce una ulteriore capacità di trazione alle vetture che li monta, in quanto la nuova struttura dei fianchi permette al pneumatico di flettersi momentaneamente durante la fase di accelerazione, costringendo il battistrada ad aumentare la sua superficie d'appoggio. Una speciale imbullonatura tiene fissato al cerchione il bordo del pneumatico e permette che il raggrinzamento avvenga senza perdita d'aria. I pneumatici a fianchi flosci, che nella foto vediamo all'opera su un dragster in fase d'accelerazione, hanno fatto la loro comparsa anche in F. 1 al G.P. di Montecarlo.

● Il consiglio di amministrazione della TAP ha deciso di abolire l'appoggio finanziario che ha sempre dato al RALLY TAP. La prova del campionato del mondo si svolgerà ugualmente e si sta trattando con un nuovo patrocinatore.

● Bob HARPER ha detto che pensa seriamente di partecipare alla prossima Coppa Tasmania, usando il motore Ford V6. Stuart Turner ha osservato che questo motore potrebbe, secondo lui, se montato su un leggero telaio F. 2, essere competitivo nella F. 5000 e che, quindi, non è improbabile che Harper ne monti uno sul telaio di una delle sue Chevron F. 2.

MATRA 12 per BRM

● Si continua a dire che benché la MATRA non tornerà alle corse di Gran Premio, il suo motore V12 di 485 HP potrebbe venire dato a un altro team, l'anno prossimo. Una rivista accenna alla Shadow, invece sembrano più concrete le voci che alludono alla BRM P201.

● Frank WILLIAMS ha confermato che l'apparizione di Belso a Brands Hatch era l'ultima per il team Iso-Marlboro « dato che il contratto è ora stato rispettato ». Il primo giorno delle prove Tom sembrava andare bene, il secondo invece era avvilto « perché a Merzario si è rotto il motore e hanno preso la mia vettura per darla a lui ».

● Gli organizzatori del circuito di JARMA hanno espresso interesse nell'organizzazione di gare di F. 5000 l'anno prossimo. Altrettanto dicasi per il circuito danese di Jyllandsringen, che è stato acquistato da un gruppo di piloti danesi, per Zolder e altri circuiti.

● Jack DURLACHER, socio del sindacato che ha patrocinato Mike Beuttler nelle due passate stagioni, è diventato uno dei direttori della March.

● Leen Verhoeven, il ricco pilota olandese di Formula Ford, che pilotò la Lola di Hobbs al round di ZANDVOORT della F. 5000, mettendo in luce ottime doti, cerca seriamente di entrare in modo più regolare nella formula. Ha già intavolato trattative con varie persone, fra le quali Tony Dean che ha una Chevron di riserva, Kitchiner e Sid Taylor.

Mondiale la 9 ORE?

● Pare che esista la possibilità che quest'anno la NOVE ORE DI KYALAMI diventi un round del campionato del mondo per vetture sport. Questo benché il titolo sia ormai già della Matra e la 1000 Km di Buenos Aires sia stata annullata.

● Benché Graham McRAE abbia venduto il suo più recente progetto GM2 al team di F. 5000 dell'americano Jack McCormack, noto poi come « Talon », il neozelandese ha lasciato la squadra a seguito di un disaccordo. Continuerà a partecipare alla serie americana di F. 5000 con una nuova Lola T332 iscritta da Chuck Jones e si spera che verrà in Europa per partecipare alle ultime prove della serie Rothmans.

«FITTI» papà ...previdente



● EMERSON FITTIPALDI, cui la gentile signora Maria Elena ha regalato in questi giorni la primogenita Giuliana, ha compiuto una visita alla ARTSANA CHICCO per controllare personalmente tutto « l'equipaggiamento » scelto dalla moglie per la neonata. Il pilota brasiliano, come vediamo nella foto, nel corso della visita alla CHICCO si è soffermato lungamente davanti ad un espositore della linea ARTSANA ENDURO per l'uomo forte e sportivo: biancheria intima contenitiva, polsiere, cavaliere e speciali cinture elastiche realizzate appunto per un particolare conforto nella guida di automobili. Una linea dura per un uomo duro, come si dimostra in questo momento « el rato » tutto teso alla riconquista di quel titolo di campione mondiale di F. 1 che fu già suo nel 1972.

Col freno-computer meno 6"

NURBURGRING - Un nuovo sistema frenante, che quasi sicuramente verrà adottato sulle sue vetture di serie fin dal prossimo anno, è stato presentato al Nurburgring dalla BMW sulla macchina con la quale Stuck-Peterson hanno partecipato alla gara della « 6 ORE TURISMO ». Non è una novità assoluta in quanto lo stesso sistema viene usato sui grossi truck e già venne sperimentato dalla Porsche sulla Carrera che nel 1973 partecipò alla 1000 Km d'Austria, ma è la prima volta che viene impiegato su una vettura turismo. Si tratta, in sostanza, di un sistema antibloccante comandato da un computer che evita il bloccaggio delle ruote anche se il pilota spinge sino in fondo il pedale del freno. I vantaggi sono soprattutto sensibili quando la corsa si svolge sotto la pioggia e la frenata dolce evita sbandate violente. Si calcola che con tale sistema il giro al Nurburgring poteva essere percorso in sei secondi di meno.

● Fra le date confermate nel nuovo calendario FIA per il 1975 ci sono una prova del challenge turismo a Ooulton Park il 27 aprile e un round del campionato due litri a Brands Hatch il 22 giugno.

● Per i prossimi tre anni il RALLY DEL RAC sarà patrocinato dalla compagnia finanziaria Lombard North Central.

● Pare che Clive SANTO sarà costretto ad abbandonare, se non altro temporaneamente, le corse, soprattutto perché non ha più soldi per fare correre la sua Lola F. 5000. Se non potrà vendere la vettura, spera però di trovare i quattrini per farla gareggiare ogni tanto, quando le spese per la trasferta non saranno troppo alte.

AntiSTRATOS la MERAK gr. 4

MODENA - La Maserati Merak è stata omologata in questi giorni in gr. 4 la notizia non è stata commentata dai responsabili della Casa modenese sul piede di... ferie, ma indiscrezioni raccolte dicono che in un capannone l'ing. Alfieri abbia preparato una vettura anti-Stratos, da utilizzare sia nei rallies che nelle gare di velocità per il campionato italiano. Notizie più precise in merito si sapranno in occasione del Salone di Parigi quando lo staff dirigenziale della Peugeot e della Citroen, recentemente unite sotto una unica bandiera, faranno sapere quali sono i programmi per i prossimi anni, anche in riferimento alla Maserati che, come si sa, appartiene al gruppo Citroen.



TUTTESPRINT · TUTTESPRINT

HUNT si sposa

● Si sapeva più o meno, ma adesso è ufficiale che James HUNT si è fidanzato e il suo matrimonio con Suzie Miller dovrebbe essere celebrato alla fine della stagione dei Grandi Premi, in ottobre.

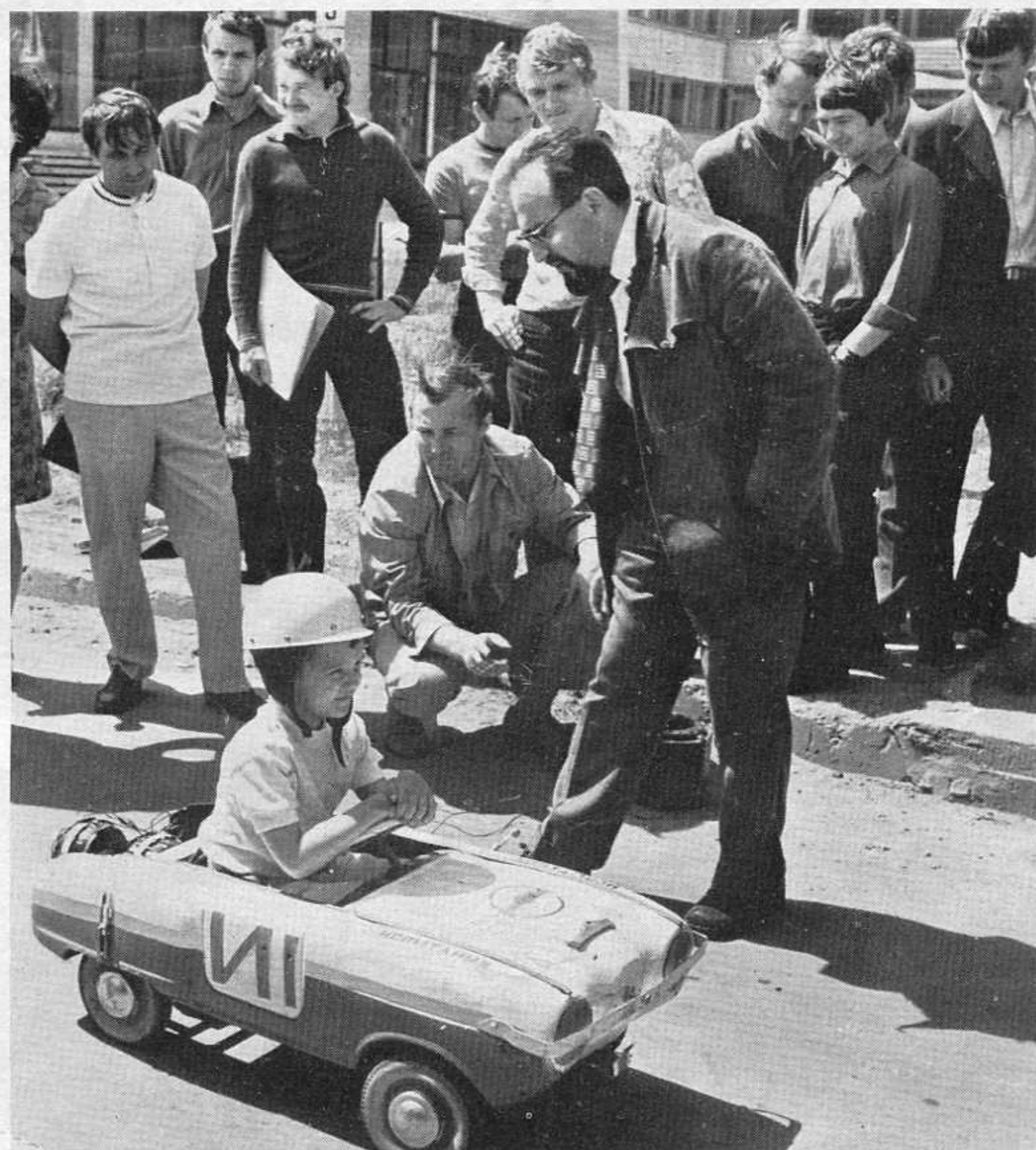
● Chiunque abbia esaminato con attenzione la lista degli iscritti al G.P. d'Inghilterra potrà avere notato un lieve mutamento nel nome del concorrente della Brabham di Watson, diventato GOLDIE HEXAGON RACING. Infatti è John Goldie a finanziare il complesso, soltanto per pura passione per le corse. Ventottenne, si occupa di compravendita e collezione automobili. Una delle sue ambizioni consiste nel creare un museo automobilistico, l'altra nel costruire una propria Formula 1. Per questa pare di capire che « i progetti non sono lontani dal concretarsi »...

ROLLINSON si ritira

● Alan ROLLINSON ha annunciato che si ritira dallo sport automobilistico. La decisione arriva dopo un periodo difficile per il pilota, che soffre ancora per la caviglia che si ruppe poco dopo Natale. Nonostante due operazioni, non è ancora guarita al punto da permettere a Rollinson di correre, per il resto dell'anno, sicché Alan dice: « Quando sarò guarito avrò perso contatto con tutto e con tutti, per cui ho deciso, a malincuore, di staccarmi completamente dalle competizioni ». Aveva iniziato a correre a diciotto anni (nel 1962) con una Cooper F. Junior.

● Un « pezzo » rappresentante una novità assoluta per l'Italia sarà presentato da Nick Brittan di Londra alla « 10. Mostra delle vetture sportive ed accessori » che si svolgerà dal 30 agosto all'8 settembre nel grande padiglione presso il Villaggio dell'Autodromo di Monza, in occasione dello svolgimento del G.P. d'Italia F. 1. Si tratta della STP-Plymouth, la vettura con la quale Richard Petty ha vinto nel 1973 il Campionato NASCAR, un mezzo con un motore di oltre 600 cavalli che raggiunge una velocità massima di 360 kmh. Un motore di questo tipo, che viene impiegato anche in motonautica, verrà presentato da Franco Alloni di Como. Ma l'attenzione dei visitatori, siamo certi, non verrà polarizzata soltanto dalla Plymouth, perché vi saranno Gulf-Mirage con la 3000 Sport del mondiale marche, Ferrari, Alfa Romeo, Abarth, Maserati, Leyland Innocenti, Renault, Chrysler e tante altre marche, fra le quali la Delta che esporrà una F. 3 Ensign, una Ford Capri 3000 RS e una F. Monza.

● Il Dealer Opel Team spera di iscrivere tre delle sue Commodore di 2800 cc al TOURIST TROPHY di Silverstone in settembre. Si ritiene che i piloti saranno Hanson e Lloyd e un terzo da designare. Dopo le magnifiche prestazioni di Tony Fall, nelle prove in circuito dell'Avon Tour, si pensa però che questa sarà l'occasione per riportarlo in pista.



MOSCA - Anche nell'Unione Sovietica, l'educazione stradale ai bambini viene impartita con esempi dal vero, riproducenti le condizioni del traffico normale, grazie a queste mini-vetture, dotate di un piccolo motore e capaci, oltre che di far confrontare il ragazzo con le situazioni diverse, anche ad insegnarli i primi elementi di guida che risulteranno utilissimi anche al volante delle vetture grosse, una volta arrivati all'età della patente

Il record MUSTANG

● Le vendite in Europa di vetture costruite negli STATI UNITI hanno raggiunto, nei primi mesi del 1974, le 1200 unità, cifra tre volte superiore a quella registrata nel corrispondente periodo dello scorso anno. Questo grazie alla Ford Mustang II, venduta in quasi mille esemplari.

● Crisi per il MERCATO FRANCESE dell'automobile. Le vendite diminuiscono all'interno del paese e c'è anche un preoccupante calo delle esportazioni. Il numero di immatricolazioni nuove è stato inferiore del 20 per cento rispetto al giugno del 1973.

● Nei primi sei mesi del 1974 gli autoveicoli nuovi iscritti al PRA assommano complessivamente a 823.150, così divisi: 718.451 autovetture, 2272 autobus, 47.708 autoveicoli industriali, 54.719 motoveicoli.

● Dalle fabbriche FORD è uscita la due milionesima Escort, che è quindi diventata, fra tutti i modelli Ford costruiti in Europa, la più venduta fino ad oggi.

● La 127 ha ricevuto un altro premio. Per la seconda volta consecutiva in Spagna la SEAT 127 è stata proclamata « vettura dell'anno ». La giuria era formata dai lettori di sedici quotidiani spagnoli. Seguono la SEAT 132, la Citroen GS e le Renault 5 e 12.

● Oggi in FRANCIA il supercarburante e la benzina normale costano rispettivamente lire 240 e lire 224 il litro.

L'ORO di gomme

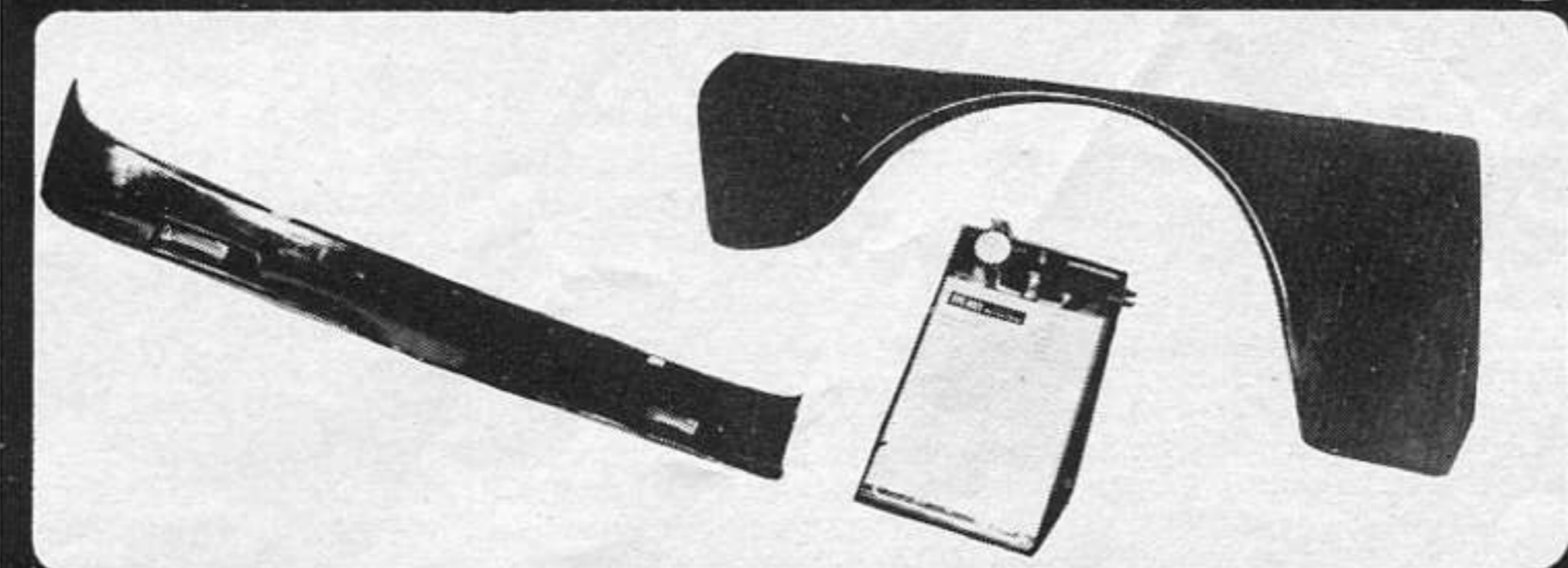
● Otto milioni di PNEUMATICI usati — destinati in genere ad aumentare le già immense catoste americane di scarti e rottami — possono rendere quasi 60 milioni di litri di petrolio, 33.000 tonnellate di nerofumo e 907 tonnellate di acciaio. Lo ha spiegato la GOODYEAR, annunciando i piani per un esteso programma per la applicazione della tecnologia per il recupero dell'olio di schisto.

● Una delle categorie più soggette alle affezioni respiratorie è quella dei VIGILI URBANI. A Roma è stato dimostrato che la sesta parte dei vigili rimane più o meno intossicata dai gas di scarico delle automobili e, in certe città, la situazione è ancora più grave.

● Anche il secondo trimestre di quest'anno è stato molto promettente per la redditività della EXON (Esso). Gli utili sono saliti a 850 milioni di dollari, con un aumento del 67 per cento sul corrispondente del 1973.

● Una ditta inglese ha realizzato una imitazione sintetica di ottima qualità della PELLICCIA DI PECORA per i coprisedili ora molto diffusi. La foderina ha un denso pelo di poliestere, rinforzato da un tessuto sintetico non sgualecibile, che mantiene ottima aderenza riducendo così la tendenza a scivolare che ha il conducente nelle curve.

RENO BOLOGNA Racing shop



volanti in pelle - sedili anatomici -
abbigliamento completo per piloti -
parafanghi supplementari - roll-bar - tabelle
per cronometraggio Heuer - cartelli segnalazione box -
caschi integrali Bell - tute in FPT -
SPOILER disponibili per qualsiasi auto

40122 Bologna - via Riva Reno 61 - tel. 26 55 45