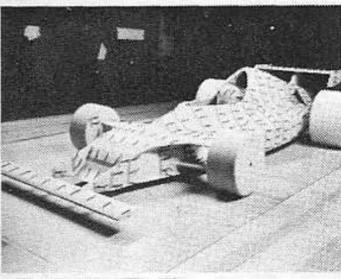


LEGGETE SUBITO

La Nuova Frontiera F.1



DA PAGINA 6

I due volti del SALONE di TORINO

DA PAGINA 13

La scheda dei CASCHI

**SCHEDA di VOTAZIONE**

Casco d'oro 1974

Voto per i piloti

Casco d'oro

Casco d'argento

Casco di bronzo

DA PAGINA 58

- 31 DOMENICA SPRINT
- 46 TUTTE SPRINT
- 48 POSTA ESPRESSO
- 50 KARTING
- 66 COMPRA VENDITA

● L'AC Bologna ha iscritto in calendario internazionale (oltre alle gare di campionato europeo di aprile — GT — e maggio — Marche 2000 —) una CORSA F. 1 alla data del 14 settembre 1975. Chi vuol capire capisca... (A proposito: la dizione 500 KM di Imola verrà probabilmente assegnata alla gara euro marche due litri sport).

● Gabriele Serblin è già in ansia «paparina».

La proliferazione

F. 1

● Nel calendario '75 della F. 1 figura un altro Gran Premio non valido per il campionato mondiale piloti. E' il GP Svizzera, in programma sulla pista di Digione per fine agosto (dopo il GP Austria e prima del GP d'Italia a Monza).

● Jackie Stewart è in sopralluogo in Australia. I responsabili di quell'AAC solecitano, prima degli anni 80, una data nel calendario mondiale della F. 1. La proliferazione della massima formula induce a stringere i tempi per una diversa articolazione del mondiale piloti. Forse non sono lontani i tempi per una ristrutturazione dei calendari internazionali a «zona», come avviene per la coppa Davis tennistica o altri campionati di altre specialità sportive.

● Hunt e la Hesketh vanno in Giappone, all'esibizione F. 1, al posto della Ferrari. La rinuncia della Casa di Maranello alla trasferta del Fuji (improvvisa, dopo una mezza promessa) ha irritato non poco il gruppo dei costruttori inglesi, oltre che i giapponesi. Si fa notare che la Ferrari si è alienata molte simpatie in Giappone, un mercato che poteva tornare buono per l'esportazione delle sue vetture commerciali in questi tempi di vacche magre.

Una speranza per l'ALFA

All'Alfa Romeo coloro che soffrivano dello stato di incertezza dell'azienda adesso sono tutti concordi: meno male che è arrivato a Presidente un uomo come il dott. CORTESI! E' un tecnocrate deciso, che ha idee chiare e non sfugge i problemi. Per capirci: un tipo alla Luraghi. Ci voleva tutto lo stress degli errori alla Gullotti (vero responsabile della crisi delle aziende di Stato, specie di quelle che erano le uniche attive dell'IRI come l'Alfa) per riuscire ad ottenere che la dirigenza della industria di Stato affrontasse la realtà con uomini capaci e adeguati. Si avrà modo di giudicare l'operato del dott. Cortesi nei prossimi difficili mesi. Intanto si può cominciare a prendere atto, da una dichiarazione che non è (come abitudine di altri personaggi) sibillina o sciocamente interlocutoria negli abituali contenuti retorici delle frasi (e argomentazioni) fatte, di quanto per esempio il neo Presidente Alfa pensa in tema di impegno sportivo dell'Alfa Romeo, che è stato sempre il fiore all'occhiello della tradizione alfista. In una intervista al settimanale dell'ACI, notoriamente una pubblicazione non certo «calda» per i temi dello sport automo-

bilistico, il dott. Cortesi senza perifrasi ha affermato: «... non credo che oggi come oggi si acquistino le Alfa solo per i suoi meriti corsaioli».

— Questo vuol dire che l'Alfa cesserà completamente la sua attività sportiva?

«Non ho affatto detto questo. Al contrario, l'Alfa continuerà a correre ogni qualvolta sarà reputato necessario non solo allo sport in sé, ma al progresso tecnico e alla sicurezza. L'Autodelta, in questi due campi, non è stata seconda a nessuno...».

Dicono che dopo mesi, da quando il dott. Luraghi andò via e per rispetto e coerenza l'ing. Chiti voleva dimettersi, il direttore generale dell'Autodelta sia stato finalmente visto sorridere (e con lui tutti gli appassionati tecnici e operai di Settimo Milanese).

Per risolvere i problemi di questo nostro Paese ci vorrebbe davvero poco: basterebbe che tutti avessero il coraggio di dire parole chiare al momento giusto. Ma con tanti molluschi che girano ai vertici, non è facile...

La capanna dello (zio) TOM

Contrordine, amici. In questo Paese così sconcertante è stato scritto un altro curioso capitolo di incoerenza (e di bizantinismo). Ricordate le informazioni della scorsa settimana sulle vicende Osella, su Tomaini che aveva rinunciato ad andare alla Ferrari (a sostituire il «punito» Caliri), ecc.? Bene, era tutto vero meno un particolare: che il signor Tomaini — mentre da una parte accettava la nuova combinazione della Osella s.p.a. e diceva di aver rinunciato alla Ferrari — dall'altra era ben diversamente intenzionato. Infatti alla Ferrari ci va (come responsabile in pista dello staff tecnico). Valtellina e Palazzoli hanno allora rinunciato all'accordo con Osella, dopo che erano stati indotti ad accettare le condizioni del suo «socio» Tomaini. (Per la cronaca, ufficialmente l'accordo con la Ferrari è avvenuto il 28 ottobre scorso). Così la OSELLA s.p.a. non si farà e il costruttore torinese resta solo a pensare al suo difficile futuro. A Maranello sono certi di aver fatto un buon acquisto. Resta da valutare un particolare (forse più importante di quanto oggi non si pensi): già l'anno scorso c'è voluta la trovata della «troika» per risolvere con «equilibri avanzati» la guerra fredda tra i tre ingegneri Bussi, Rocchi e Forghieri. Ce la farà ora il nostro eroe a non interferire in pista con le scelte tecniche di messa a punto dei 3 Grandi di Fiorano? E' il quiz '75 per la concretezza delle ambizioni Ferrari (con i tempi che corrono per i quadripartiti, è un dubbio di niente...).

● L'Associazione costruttori F. 1 ha deciso, contro il parere del gruppo inglese, di ammettere nel suo seno, tutti i costruttori di monoposto della prima formula, senza discriminatorie liste di attesa. Perciò con Hesketh, nel «circo» ufficiale anche gli americani Penske e Parnelli, e anche tutti i minori che lo chiederanno. Ecclestone e Chapman considerano questa decisione una diminuzione del potere di contrattazione con gli organizzatori e la CSI perché non si è decisa nemmeno una possibilità di avvicendamento, cioè con la «decadenza» dall'Associazione dei soci che non svolgono felicemente e con continuità attività agonistica di costruttori.

● L'appassionato «nemico del fuoco» bolognese, Amadesi della CEA, proseguendo nel suo eccezionale attivismo contro l'idra funesta delle corse, sta realizzando con una spesa di svariati milioni un nuovo «Cacciatore di fuoco» su meccanica di grossa vettura GT. Questa macchina sarà equipaggiata con un «cannone» lanciaschiomogeno a testa elettronica autocercante: come i missili che trovano l'obiettivo puntando sulla fonte del calore.

● Dicono che Lauda aspirasse proprio a vincere il G. P. USA (il più ricco di quelli F. 1) perché la sua quota dei trenta milioni del primo posto gli sarebbe tornata utile per l'anticipo d'acquisto di un piccolo aereo da turismo.

● Jean Pierre Beltoise non smette di correre. Pare che porti al team succedaneo Brabham che finora ha corso con i colori Exagon, l'appoggio dello sponsor blu (tabacco) GITANES. Correrà perciò insieme a Watson.

● Prende sempre più consistenza la voce che la Ferrari stia preparando per combattere IVA e tasse varie, una DINO GT con motore 2 litri.

● Altri particolari sulla «sfortunata» spedizione parigina ACI, alla conquista della Presidenza FIA. La spedizione dell'ente di via Marsala mai era stata così massiccia, segno evidente di certezza nel risultato: ben 21 persone (non è stato battuto solo il record di Tokio: 27 delegati!) facevano corte all'avv. Carpi. Questi poi, in sede di votazione non è stato mai in testa: il suo rivale svedese ha raccolto nella prima votazione 27 voti contro 22 dell'italiano e nella seconda il vantaggio era salito da 29 a 20. Questa erosione immediata di favori dell'assemblea, ha mostrato l'indirizzo chiaro che si andava manifestando. Ora tutto è rinviato di un anno.

● Sempre a proposito della avventura parigina, qualcuno aveva scommesso con l'ing. Ceard, nuovo delegato italiano alla CSI, in sostituzione del conte Lurani cadu-

to in disgrazia presso il maxi Presidente Carpi, che si sarebbe trovato a Parigi per l'investitura senza che nessuno avesse avvertito l'amico di cui prendeva il posto. E tanto è stato: nessuno ha avuto il coraggio di preavvertire Lurani della giubilazione ed è stato Ceard con estremo imbarazzo che, quando se l'è trovato accanto in commissione ha dovuto dirgli: «Sono venuto qui per sostituirti, mi dispiace...». Siete ancora convinti che personaggi che non riescono ad avere nemmeno il pudore di affrontare un collaboratore che si vuol sostituire, possano stare nell'abitacolo dirigenziale di un'attività che, non c'è dubbio, come nessun'altra agonistica pretende anzitutto capacità di coraggio?

● La BRM va in liquidazione (dal gruppo Owen). Mr. Stanley (marito della sorella del magnate del gruppo), nel complicato gioco delle società, la rileva in persona.

Ma non sembra per continuare a correre. Ammenoché non trovi qualcuno che lo finanzi, fosse pure il... pilota disposto a guidare le sue non più tanto gloriose vetture.

● Tra Lancia e Marlboro è in corso una delicata discussione per il rinnovo dell'accordo di sponsorizzazione. Non è che la Philips Morris sia scontenta dei risultati ottenuti dalla Casa italiana nei rallies, quanto preoccupata di certe iniziative rinnovate in più Paesi (e a Monza) contro la pubblicità del fumo. Però il recentissimo annuncio al congresso di cancerologia, che ha ridimensionato sensibilmente la questione tabacco nei tumori (anzi è stato annunciato da due ricercatori una scoperta per ridurre le sostanze pericolose nella nicotina all'80 per cento), potrebbe anche cambiare il quadro generale. E poi c'è il problema dell'aumento di prezzo delle sigarette in Italia, richiesto dalle società produttrici.

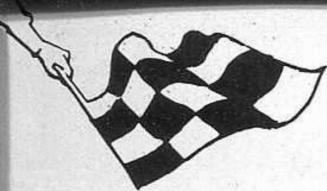
● Per la sfida decisiva del P. O. Rally negli USA la Fiat ha spedito anche il (contestato) collaudatore Giorgio Pianta. Stavolta non sono ammessi errori (dopo). Paga chi sbaglia...

● Esperti matematici hanno calcolato che al rally di Sanremo lo squadrone Fiat (tra piloti, tecnici, meccanici, radiamotori assistenti ecc.) era composto da 114 persone. Quello Lancia da una trentina.

● VECCHIA MA SEMPRE BUONA - Trapelata dall'ambiente monzese, con riferimento al capitombolo di V. Brambilla alla vigilia del G. P.: «Uì, te set? Uì Vittoori l'è borlà giò cont la mooto. L'ha sbattù la crapa, gh'han daa di punt...». «Eh, la bèstia! 'Se l'ha fàa... l'ha trà giò on condomini?».

Per traduzione, telefonare a Monza 24523.

Marcellino



# DOVE

## corriamo domenica

# AVVISO ai LETTORI

Ci scusiamo con i nostri lettori per l'incompletezza di questo numero, ma a causa delle festività e degli scioperi in atto siamo costretti a lavorare in una situazione davvero di emergenza. Come già annunciato questo numero arriva in edicola con un giorno di ritardo, per le ragioni suddette.

### NOVEMBRE

### Le corse in calendario dall'8 al 18 novembre in Italia e all'estero

DATA	CORSA	A.C. ORGANIZZATORE	LOCALITA' DI PARTENZA DISTANZA - ARRIVO	ORARI	VALIDITA'	TIPO DI GARA	VINCITORE ASSOLUTO EDIZIONE PRECEDENTE PRIMATI
8-10	Giro del Belgio	Belgio			●●●	Rally	
8-10	Giro di Algarve	Portogallo			●●●	Rally	Paganelli-Russo (Fiat-Abarth) in 1.54'34''
8-10	Rally Polski-FIAT	Polonia	Varsavia		●●●	Rally	
9	9 Ore di Kyalami	Sud Africa	Circuito di Kyalami km. 4,104		●●● S, T2, GT3, GT4	Velocità in circuito	Jost-Muller (Porsche 980-3) media 164,160 kmh.
9-10	Rheintal-Hockenheim	Germania	Circuito di Hockenheim km. 6,789		●●● T1, T2, GT3, GT4, F.V, F.SV, F.F	Velocità in circuito	
9-10	Rally 2000 Virajes	Spagna			●●●	Rally	
9-10	5. Rally 333 Minuti	Jolly Club	Biandronno-Cassinetto (stab. Concord) - km. 154	ore 20 (9) ore 0,03 (10)	● TRN	Rally	Mauro Pregliasco (Lancia HF)
9-10	Trofeo dei Castelli Svevi	AC Bari - Polis. Barletta	9 - Pr. Speciali A-B 10 - Barletta - km. 60	ore 18 ore 10	●	Regolarità	Piero Pertusio (Fulvia Coupé) pen. 19,27
13-17	Safari di Caledonia	Francia			●●●	Rally	
15-16	Rally Montecarlo Junior	Monaco			●●●	Rally	Guillame-Gros (Simca Rally 2)
15-20	Rally RAC	G. Bretagna			●●● Camp. mondiale Marche Rally	Rally	Makinen-Liddon (Escort RS 1600)
16-17	Corsa a Warwick Farm	Australia	Circuito di Warwick Farm		●●● T 2	Velocità in circuito	
16-17	Supernationals Ontario	Stati Uniti	Circuito di Ontario		●●● Dragsters	Accelerazione	
16-17	2. Trofeo delle Acque	Scuderia Borzacchini	Prove speciali Part. Terni Arr. Terni	ore 18 (16) ore 8 (17) ore 12	●	Regolarità	Mario Santorum (Lancia 1300)
16-17	Gran Premio di Macasa	Portogallo			●●● T1, T2, GT3, GT4, S, C2, F3, G9	Velocità in circuito	
17	G.P. Australia	Australia	Circuito di Oran Park		●●●	Velocità in circuito	McRae (McRae) 57'54''8
17	10. Coppa Città di Inglesias	AC Cagliari	Part. Km. 42,900 della statale 126 Arr. Km 49,700 della statale 126	ore 10 ore 13	●	Velocità in salita	Domenico Scola (March-BMW) 4'01''3, media 99,362
Tutti i sabati e domeniche	Scuola Piloti Morrogh	Scuola Morrogh	Autodromo di Vallelunga		● Scuola di pilotaggio	Velocità in circuito	

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

**DOVE NON CORRIAMO DOMENICA** ● 11 novembre: **CORSA A BRASILIA** - annullata ● 17 novembre: **TEXAS 500 BRYAN COLLEGE** - annullata ● 17 novembre: **CRITERIUM D'AUTUNNO** - annullato ● 18 novembre: **CORSA A GOLANIA** - annullata ● 18 novembre: **CORSA A RUAPUNA PARK** - annullata



## TUTTE LE CORSE MINUTO PER MINUTO (051) 46.52.54

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

Non è un vero Convegno quello del 12 e 13 novembre nel capoluogo ligure, perchè non vi saranno temi da discutere ma solo da prendere atto dei programmi agonistici 1975

# CSAI anno zero

Alla fine di quest'anno gli attuali componenti della CSAI (dal presidente al segretario) esauriranno il loro mandato biennale ma il presidente dell'ACI ed il relativo Comitato Esecutivo non dovranno, secondo la prassi, provvedere immediatamente alle nuove nomine prima del rituale Congresso di investitura che normalmente si teneva alla fine di novembre. Questa volta la nuova CSAI verrà nominata più tardi, parte secondo il solito costume e parte secondo il nuovo rituale delle elezioni che spiegheremo nei particolari più avanti. Ora ci preme sottolineare che quest'anno con una CSAI in liquidazione, mancherà il congresso che verrà sostituito da un più modesto Convegno che si terrà a **GENOVA il 12 e 13 novembre**.

Perché definirlo modesto se, tutto sommato, saranno ugualmente discussi tutti i problemi dello sport automobilistico e tutti gli interessati (piloti compresi, naturalmente) sono invitati a prendervi parte con la possibilità di esprimere il loro parere? Convegno o congresso non sono poi in fondo la stessa cosa? La differenza è sottile ma basilare. Nel convegno, oltre alla discussione del **calendario '75**, saranno presi in esame gli **aspetti tecnici e sportivi degli attuali regolamenti** ma non potranno essere affrontati problemi che potrebbero essere risolti solo con interventi radicali e profondi che solamente la nuova CSAI semi-elettiva potrà prendere in considerazione (se ne avrà voglia) in un Congresso che si terrà nel prossimo anno. Al convegno dunque non si potrà cambiare molto; potranno soltanto essere migliorati gli attuali regolamenti in virtù di piccole modifiche.

Con un Congresso estivo fantasma (annunciato da Rogano fin dal 5 novembre dello scorso anno), saltato per paura di pressioni spiacevoli in seno alla democratizzazione, ultimamente la CSAI si è ri-

## Le elezioni alle... IDI di marzo?

A Genova dovremo però conoscere finalmente la data delle future elezioni, al momento comunque non ancora ben definita. Infatti secondo le previsioni si sarebbero dovute tenere immediatamente dopo il convegno ma non è affatto improbabile che l'imminente scadenza (febbraio '75) del mandato del presidente ACI Filippo Carpi de Resmini prolunghi di qualche mese l'interregno dell'attuale CSAI. All'avvocato Carpi farebbe molto comodo mantenere le acque tranquille fino all'indomani della sua (non facilissima) rielezione, quando, sciolto ormai da problemi personali, potrebbe riprendere con comodità il timone della nuova CSAI.

Sempre a Genova sapremo da chi saranno composti il Consiglio Sportivo ed il Comitato Esecutivo della futura CSAI, sensibilmente modificati dopo la rivolta estiva dei presidenti degli AC provinciali che si erano sentiti esclusi dal futuro governo dello sport automobilistico. Di sicuro si sa che la voce grossa dei presidenti di AC ha fatto un grosso effetto tanto che sembra ormai certo che ben cinque presidenti provinciali oltre a due membri del Comitato Esecutivo dell'ACI entreranno a fare parte del Consiglio Sportivo. Gli stessi nomineranno un loro rappresentante che farà parte del Comitato Esecutivo della CSAI « new style ».

Più probabilmente nei primi mesi del '75 si terranno dunque le elezioni per nominare i componenti della nuova CSAI che sarà composta dal **CONSIGLIO SPORTIVO NAZIONALE** e dal **COMITATO ESECUTIVO**. Del primo ne faranno parte, oltre al presidente della CSAI (non illu-

detevi: sarà sempre eletto dal presidente dell'ACI) ed ai rappresentanti degli AC provinciali e dell'Esecutivo dell'ACI, dell'ANFIA, dell'ANCAI, della FISA, dell'AICA, della FIK e della associazione tra commissari sportivi e tecnici (sarà creata tra poco per iniziativa dei diretti interessati) anche i tanto attesi delegati di zona che comunque dovrebbero essere ormai definiti delegati regionali, visto che la cervellotica divisione per zone inventata dalla CSAI non è piaciuta a nessuno.

Decisamente importante quindi la nomina dei delegati che, eletti in teoria soprattutto con il suffragio dei piloti, hanno fatto sperare in una nuova frontiera della CSAI per la quale si è un po' impropriamente parlato di democratizzazione od addirittura di governo popolare. In realtà il nuovo corso deve essere piuttosto ridimensionato perché i piloti difficilmente avranno la possibilità di un intervento coordinato alle urne e, con una non certo ipotetica dispersione di voti, diventerebbero automaticamente elettori di minoranza rispetto alle nuove categorie di licenziati che prenderanno parte all'elezione del delegato con identici diritti e che avranno ben maggiori possibilità di favorire particolari interessi clientelari, se non altro per la cospicua forza organizzativa.

Un ennesimo fumo negli occhi, allora? Speriamo di no, perché i piloti licenziati sono numerosi e con un po' di ordine potrebbero fare sentire il loro peso ma è altrettanto evidente che i nuovi titolari di licenza (esponenti degli autodromi, costruttori, direttori sportivi, dirigenti, organizzatori, preparatori, scuocerie ed ufficiali di gara) assieme ad un identico diritto al voto hanno anche basi ben più solide per la difesa dei loro interessi che molto spesso si equivalgono. Si pensi soltanto alla potenza d'urto delle decine di ufficiali di gara (anche i commissari di percorso ed i segretari di manifestazione rientrano nella categoria) certo molto più legati ai carri CSAI ed ACI di quanto non lo siano i piloti e che possono ottenere la licenza spendendo soltanto 2.000 lire. Senza con-

velata sempre più latitante e ne è dimostrazione la mole sempre più vistosa di problemi accumulata durante le gare di quest'anno. In teoria quindi il 12 e 13 novembre chiunque potrà prendere la parola senza nemmeno la necessità di mettersi in lista ma crediamo che la scarsità di tempo a disposizione aggiunta all'urgenza di discutere alcuni problemi prioritari (calendario e prossime votazioni) costringeranno a rimandare le altre discussioni ad un futuro congresso nel '75.

In primo piano naturalmente la discussione del calendario. Di fronte alle 36 gare di velocità saltate nell'attuale stagione su un totale di 140, il problema si presenta piuttosto scottante ed inoltre non saranno certo pochi gli organizzatori decisi a chiedere una più equa ripartizione dei contributi. Speriamo che lo schema preliminare del calendario studiato dalla CSAI, contribuisca ad una più intelligente distribuzione delle gare di campionato senza più arrivare all'assurdo delle tre gare sport in fila prima di quattro mesi di pausa.

Il calendario dei campionati sarà comunque una bella gatta da pelare perché ormai gli organizzatori vedono come il fumo negli occhi questo tipo di gare che prevedono un monte premi che si avvicina ai tre milioni per i gruppi 2, 3 e 4. Per uscire dalla crisi Antonio Plangio ha proposto di congelare per un'intera stagione il contributo di 450.000 lire per gara offerto dalla CSAI più una cifra analoga sborsata dall'organizzatore e distribuire a fine anno i premi secondo la classifica assoluta del campionato. Con qualche modifica l'idea potrebbe anche avere un seguito soprattutto perché tra i due mali (calendario vuoto o premi inferiori) è preferibile il minore.

La strana categoria dei dirigenti che altro non sono se non il presidente, i componenti ed il segretario della CSAI, il giudice sportivo con i suoi consiglieri ed i segretari delle sottocommissioni. Fatti uscire dalla porta rientrano dunque dalla finestra, con tutto il loro peso non indifferente. Davanti a tutto questo che cosa possono fare gli spaesati piloti che pensavano di eleggere tranquillamente i delegati regionali secondo una loro scelta ben precisa?

possessori delle licenze menzionate (attenzione: per i concorrenti ed i conduttori il termine massimo per ottenerla scade il 31 ottobre mentre entro il 30 novembre tutti gli altri licenziabili devono almeno avere iniziato le pratiche alla CSAI) che, secondo un ordine regionale, saranno chiamati (probabilmente una domenica mattina) in una sala della città capoluogo di regione dove singolarmente eserciteranno il loro diritto al voto. Quale sarà la procedura esatta?

Ancora non è possibile rispondere (verrà usato il cervello elettronico dell'ACI) ma è assai probabile che la scelta non sarà segreta perché chi non potrà intervenire direttamente potrà delegare un'altra persona licenziata che in ogni caso non potrà avere più di una delega. Mistero fitto anche al riguardo dei candidati da proporre perché la CSAI non intende sbottarsi prima del convegno di Genova. Al momento si sa che questi non dovranno necessariamente avere una licenza mentre pare altrettanto certo che in realtà non dovranno essere poste nelle candidature vere e proprie entro un termine fissato.

Questo criterio verrebbe preferito con la speranza che i piloti, senza lo stimolo di una scelta preordinata, dimostrino mancanza di coesione e favoriscano involontariamente una scelta influenzata da basi più vicine all'ACI od alla CSAI mentre è estremamente necessario che diano atto della loro raggiunta maturità. Se i piloti intendono vedere eletta una persona di loro fiducia devono iniziare immediatamente a prendere contatti fra loro, sentire ordinatamente i pareri con la consapevolezza dell'importanza che riveste il momento ed infine favorire la designazione di un paio di candidati al massimo. Non è detto comunque che i loro interessi non collimino con quelli di altre categorie, come ad esempio quella dei preparatori.

Soltanto prendendo accordi ben precisi i piloti potranno, in quella storica mattina, mettersi al riparo da sorprese.

**Daniele Buzzonetti**

### Dove e quando il convegno 1974

**Teatro AMGA, palazzo AMGA via Serra 3, Genova**

● **martedì 12 novembre**  
**ore 9, esame regolamentazione settore Rallies e Regolarità**

**ore 15, Calendario Rallies e Regolarità**

● **mercoledì 13 novembre**  
**ore 9, esame settore tecnica, circuiti e sicurezza**

**ore 11, esame settore velocità**

**ore 15, calendario velocità**

I problemi, soprattutto pratici, si presentano notevoli ed è bene che i piloti si rendano ben conto di quanto saranno chiamati a fare tra qualche mese. Una nostra piccola indagine nell'ambiente ha messo in luce una profonda disinformazione (oltre che una atavica mancanza di fiducia) soprattutto perché la CSAI non è mai andata al di là di qualche generico comunicato stampa, quasi che volesse mantenere nell'ombra la nuova procedura. Saranno ammessi alla votazione tutti i

# copersucar fittipaldi

S. PAOLO - Il Brasile è una confederazione di Stati, e lo Stato di Sao Paulo è il più importante del Brasile, dal punto di vista economico-industriale. Tra le attività più importanti, ai fini della economia del Paese, vi è la coltivazione del caffè e quella della canna da zucchero. La metà della produzione di zucchero del Brasile viene dallo Stato di Sao Paulo, attraverso 89 produttori che si sono riu-

niti in un consorzio che si chiama COPERSUCAR. Fonte rilevante di introiti per il Brasile, lo zucchero è stato esportato in 38 nazioni diverse, nel 1974, per oltre 2 milioni e mezzo di tonnellate, per un valore di un miliardo e 250 milioni di dollari.

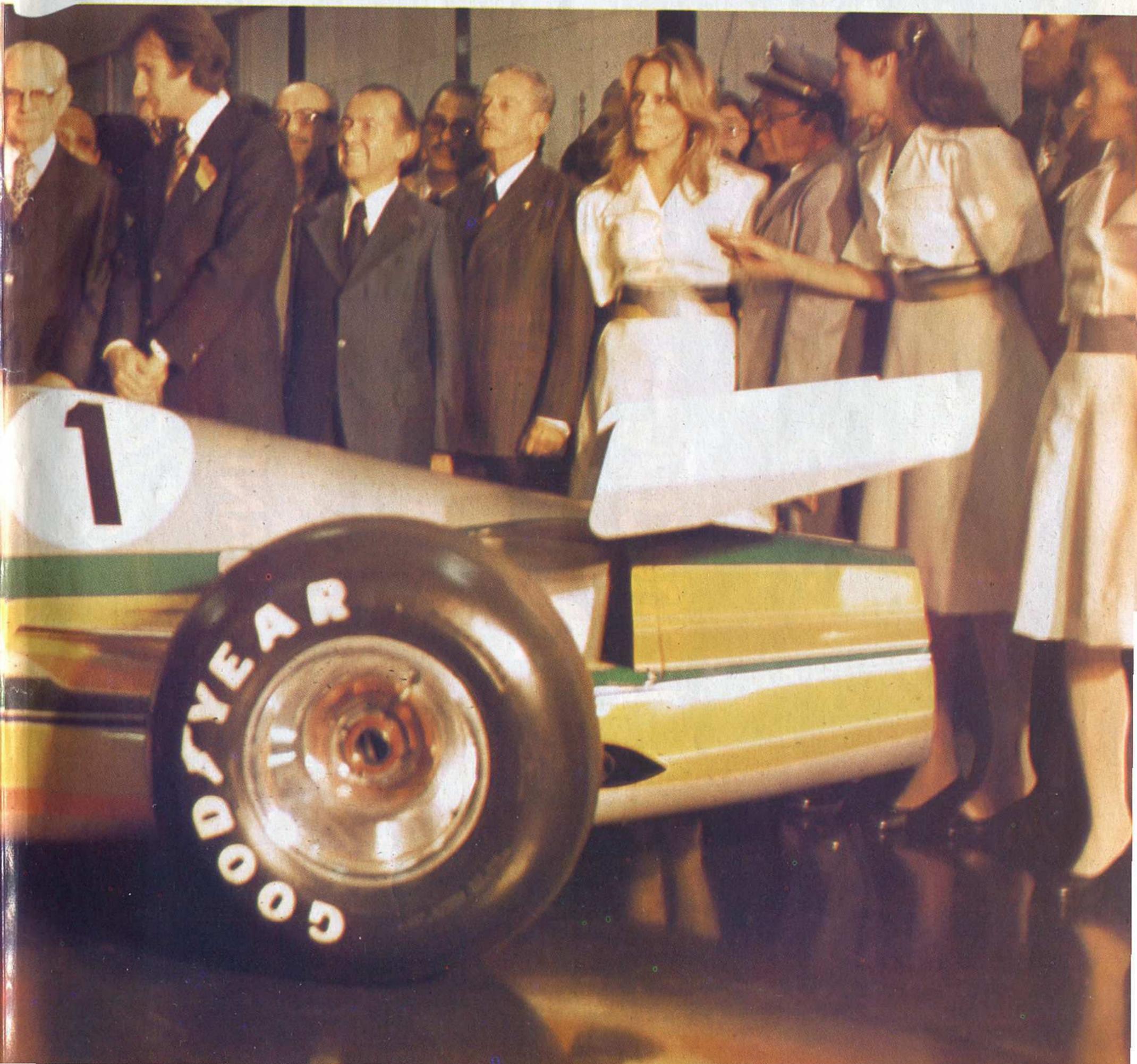
CONTINUA A PAGINA 9



La splendida formula 1 di Wilson Fittipaldi è stata appena presentata al presidente brasiliano, Geisel. La sua presenza è adeguata all'importanza dell'avvenimento, che pone il Brasile — che ha anche il campione del mondo — nel novero dei paesi costruttori di F. 1

Nel difficile momento che attraversa l'automobile e quindi lo sport automobilistico l'iniziativa di Wilson FITTIPALDI con il patronato governativo che la convalida va oltre i normali confini della semplice nascita di una nuova macchina da corsa

# La nuova frontiera delle corse



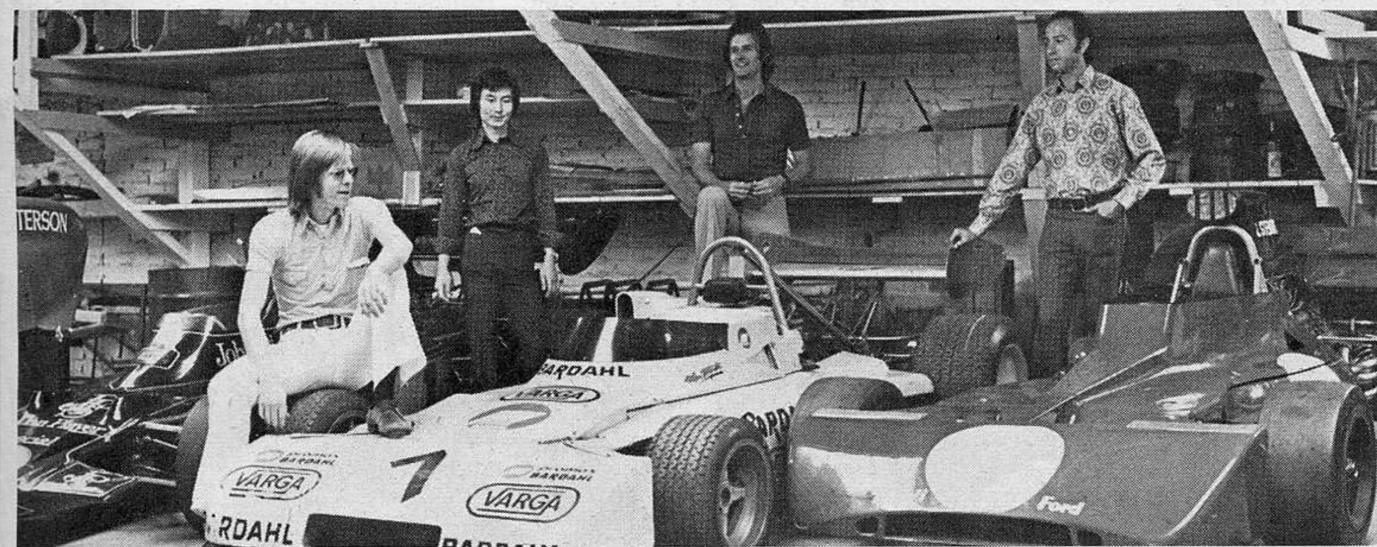
CONTINUAZIONE DA PAGINA 7

Lo zucchero prodotto e venduto dalla Copersucar porta le marche dei differenti produttori, per cui il marchio Copersucar non ha praticamente nessun valore pubblicitario diretto.

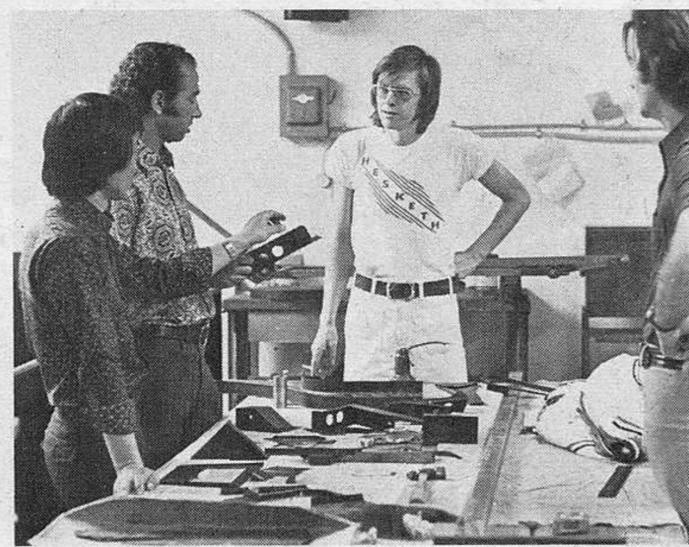
La Copersucar tuttavia, nel quadro delle attività promozionali decise dal Governo brasiliano con lo scopo di valorizzare nel mondo la immagine del Brasile, affianca parecchie iniziative atte a dar risalto a uomini o imprese brasiliani. Lo ha fatto nel campo del calcio, con notevole appoggio alla squadra nazionale, lo ha fatto nel tennis ed ora lo fa nell'automobilismo, finanziando la costruzione della macchina dei Fittipaldi. La stessa cosa, anche se in limiti differenti, è in atto da parte dei produttori di caffè, e tutti sappiamo come Emerson Fittipaldi abbia sul suo casco il marchio «Cafe do Brasil».

La Copersucar ha fatto un contratto di due anni con la squadra Fittipaldi, ad iniziare dal 1974, quindi fino alla fine del 1975. L'investimento che ciò ha comportato è ovviamente notevole, perché in questo caso si è trattato di creare completamente una squadra, non di finanziarne una esistente. Non hanno però voluto far cifre. La nostra stima è che alla squadra sia stata assegnata una cifra globale di circa mezzo milione di dollari, che si può presumere sarà raddoppiata per le altre spese che la Copersucar sosterrà. Infatti per fare in modo che la iniziativa sia valorizzata è previsto che alle gare del 1975 vadano, a spese della Copersucar, televisione e cinema, e naturalmente saranno compiute altre azioni propagandistiche costose.

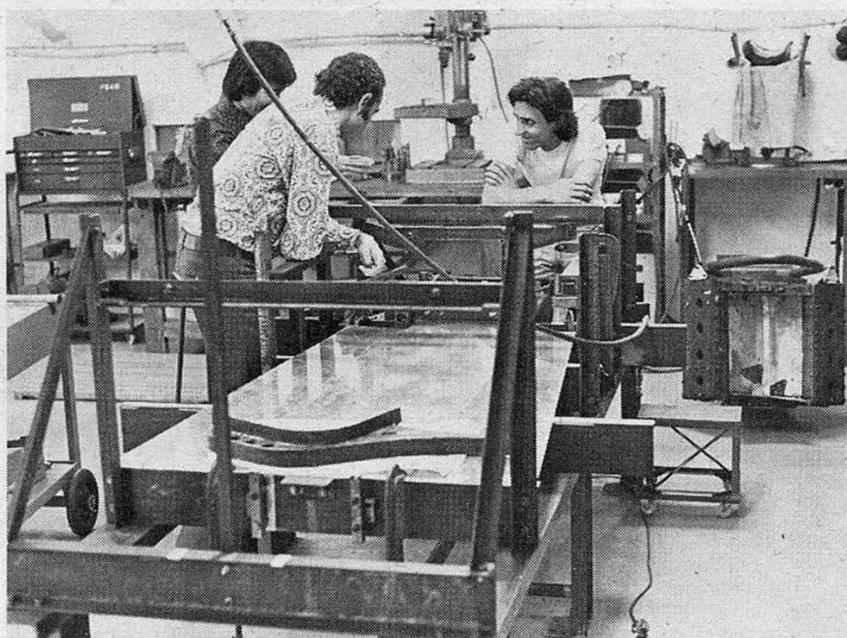
Tra le società private (escludendo quindi quelle multinazionali), la Copersucar è la sesta del Sud America e la prima del Brasile. Le sue attività, oltre che alla produzione dello zucchero, spaziano anche nel campo della raffinazione e in quello della produzione dell'alcool.



L'ossatura della squadra Copersucar: il progettista Divila, il giapponese Itoh, Wilson Fittipaldi e Jo Ramirez. Simbolicamente, ognuno è accanto alla vettura (tutte del «museo» Fittipaldi) per lui più significativa in precedenza. Sotto, i cerchi per la Copersucar sono questi, fusi in Brasile



Itoh, Ramirez, Divila e Fittipaldi in officina. E' già in cantiere la seconda versione della loro F. 1 per il quale sono previste parecchie modifiche



A sinistra, il piano di riscontro sul quale è impostata la seconda scocca. Sopra, materiali speciali forniti ai Fittipaldi dall'aeronautica Embraer

Un giudizio tecnico

## COPERSUCAR al limite dell'allegato J

Al posto di Wilson Fittipaldi, ci sentiremmo più tranquilli nel collaudare la Copersucar special se protetti da fondobrache in materiale antiabrasione. Forse è solo effetto delle foto eppoi leggiamo che l'altezza di sospensione è variabile, tuttavia l'abitacolo sprofonda in un corpo vettura talmente profilato e basso da preoccuparci per l'emisfero australe del simpatico «Tigron».

Dalla vista laterale notiamo comunque che l'abbassamento del conduttore avviene per effetto di una posizione più reclinata del solito. Ad un cruscotto avanzato fin sull'avantreno, fanno, infatti riscontro due sezioni

di un abitacolo assai sviluppato in lunghezza: quella anteriore soprattutto per merito della relativa ala Canard montata a sbalzo, ci sembra all'esterno limite in fatto di sporgenze se ben ricordiamo ciò che specifica l'allegato J.

Anche l'apertura alare — occhio e croce — dovrebbe essere quel metro e mezzo oltre il quale non vale. Così facendo si è creato fra il bordo d'uscita dell'ala e il battistrada delle ruote anteriori un vuoto inusitato, dalle presumibili funzioni aerodinamiche. Resta da vedere se questa configurazione verrà conservata anche fra i marciapiedi monegaschi, tanto per fare un esempio, dove già la posizione di guida alquanto spaparanzata potrebbe porre qualche problema nella valutazione degli ingombri.

Indubbiamente pulita la linea d'assieme, molto avvolgente con prevalenza dei volumi in basso. La sezione varia infatti con continuità lungo l'asse longitudinale, conservando però la similitudine fra le «ordinate» (immaginarie, trattandosi di una monoscocca) il cui centro di figura non dovrebbe superare il 30 per cento in elevazione. Osservando l'ala posteriore, riteniamo che essa sia fra i fattori che han dato

a Franco Lini la sensazione del temporaneo «camuffamento». Ci sembra infatti strano che su una Formula Uno tutt'altro che «naïf» e piuttosto proiettato nel futuro, si rinunci a sbizzarrirsi con profili e configurazioni «à la page». Per non parlare degli attacchi filiformi che avrebbero il loro da fare a tener duro se confrontati con sollecitazioni da Formula tre.

Confessiamo la nostra curiosità a proposito di efficienza del raffreddamento, vista l'ubicazione scelta per i radiatori. Secondo gli usi e i costumi attuali, la tendenza è infatti quella di avvicinarli al baricentro accettandone una certa maggiorazione per dimensioni e peso o, in alternativa, approfittare di un più vivace scambio termico e sistemarli — rimpiccioliti — nel muso. In questo caso abbiamo invece una collocazione a poppa estrema, intubati e schermati da motore e trasmissione.

Tutto il fabbisogno di aria refrigerante viene convogliato da due prese dinamiche di tipo Naca, per le quali facciamo voti sinceri di perfetto allineamento con la vena fluida in quel punto, dove lo strato limite comincia senz'altro ad essere incerto sulla via da prendere. Abbiamo comunque no-

tato le «palpebre» sul bordo posteriore delle Naca stesse, la cui funzione coativa si intuisce. Crescerà però, notevolmente, la resistenza all'avanzamento che per il suo basso valore costituisce il maggior pregio di questo tipo di presa d'aria.

Nulla risulta dall'identikit della «Copersucar» a proposito degli elementi elastici che ne nobilitano le sospensioni. Sappiamo in compenso che l'altezza da terra è variabile pur mantenendo la stessa geometria, almeno per quanto riguarda l'avantreno: il che ci autorizza a divinare l'esistenza d'un paio di barre di torsione con bracci ad attacco orientabile. Se i detti bracci (dalle foto non si vede) fossero eziandio regolabili in lunghezza, non potremmo sognare mezzo più semplice e rapido per variare lo «spring rate», ottenendo così una sospensione più o meno rigida. I bracci diagonali che, partendo dall'uniball incorporato nel braccio superiore, corrono a nascondersi nella carrozza dovrebbero concretizzare la progressività variabile in cui si fa cenno nella scheda tecnica.

Giuliano Orzali

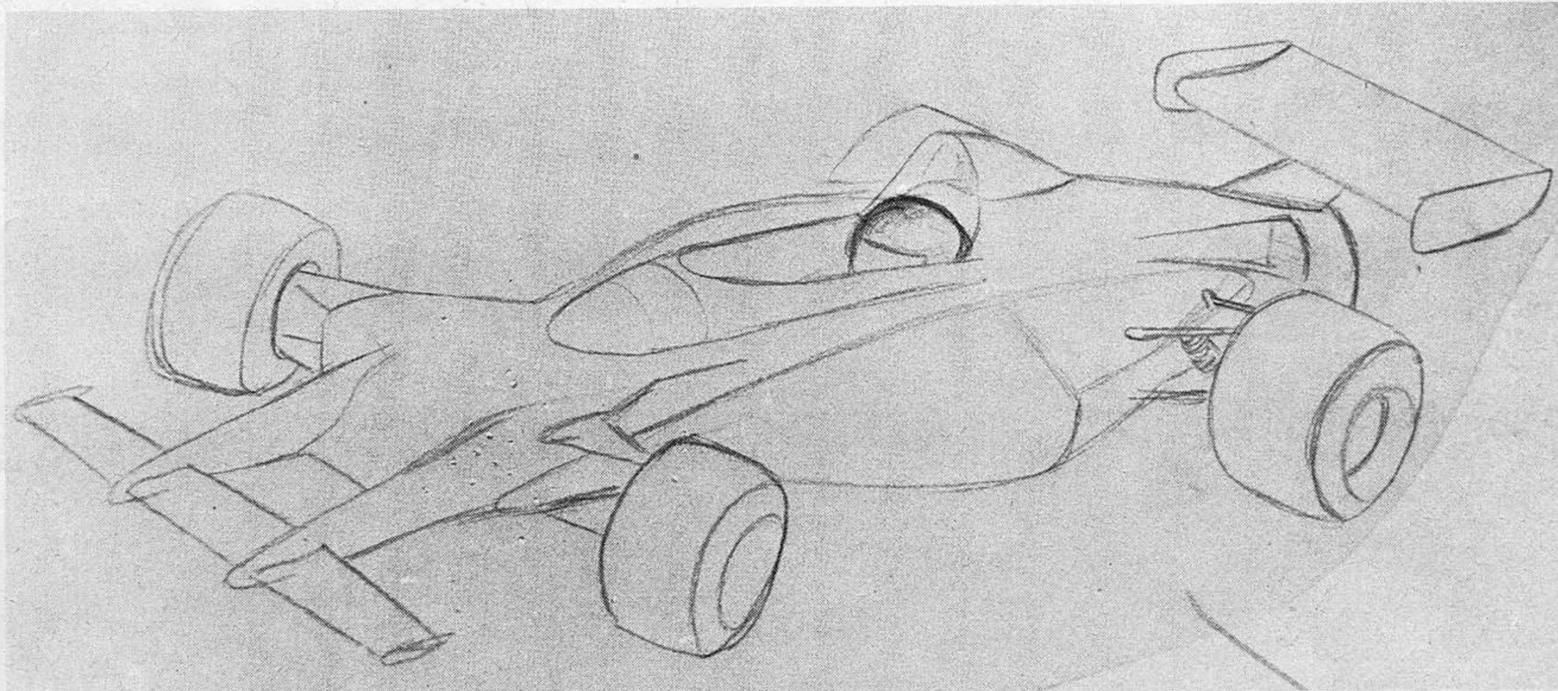
CONTINUA A PAGINA 10

CONTINUAZIONE DA PAGINA 9

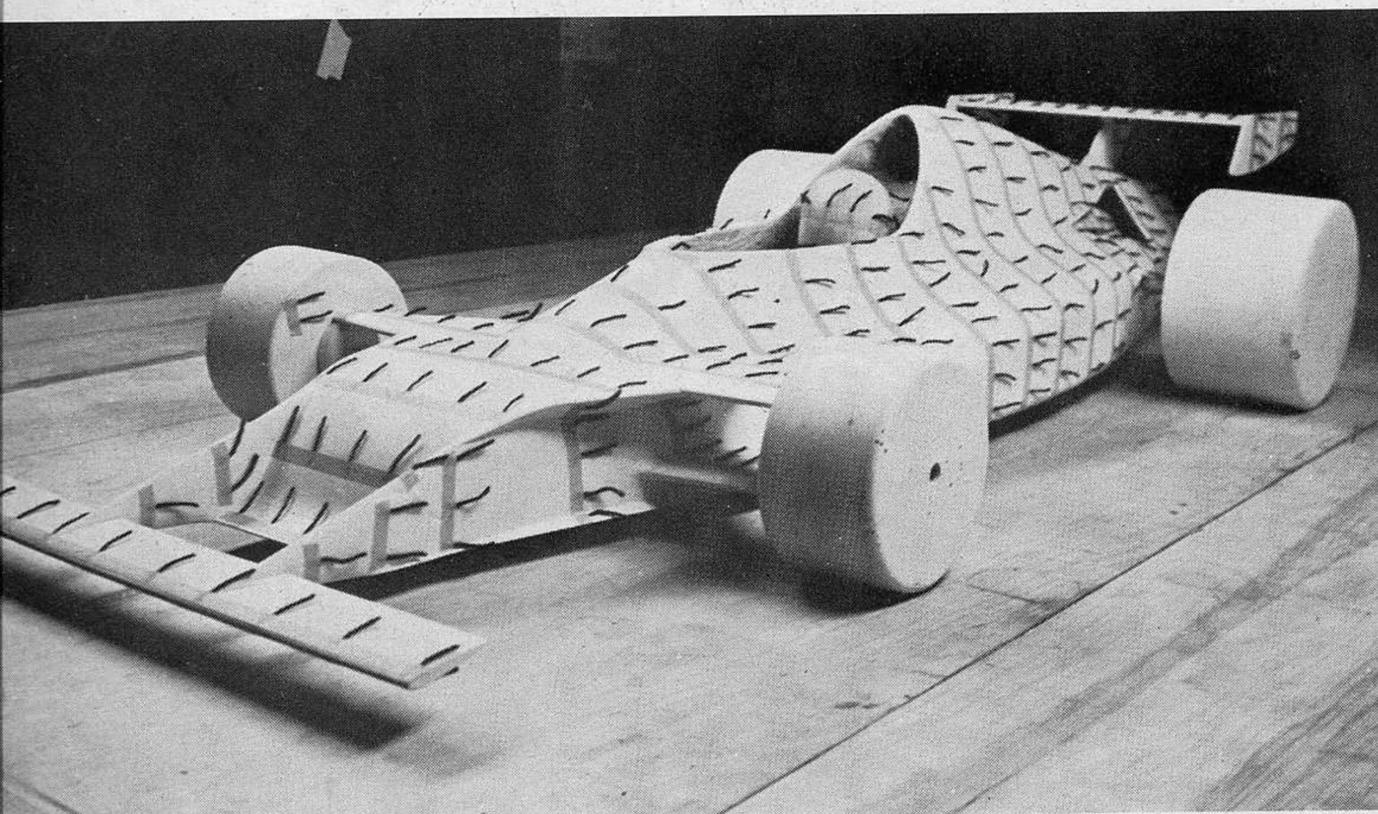
Sistema non nuovo e dovuto, se la memoria non ci fa difetto, al cervellone di Len Terry che lo tratteggia da qualche parte come alternativa allo schema Bellamy standardizzato sulle McLaren. Fra i vantaggi del molleggio a caratteristica non lineare possiamo porre al primo posto un minor scuotimento globale per un determinato livello di sollecitazione. In altri termini, la sospensione diviene più idonea ad assorbire una gran varietà di sberle diverse senza dar luogo a forti differenze fra i relativi rimbalzi.

Ne consegue fra l'altro — guardate le combinazioni... che l'altezza statica da terra può essere diminuita, riducendo in conseguenza la sezione maestra poiché è noto che non si ha passaggio d'aria fra corpo vettura e manto stradale. E non dimentichiamo che il baricentro si abbassa col resto della macchina, migliorando il comportamento della medesima su strada agli effetti di rollio, impennate e inginocchiamenti.

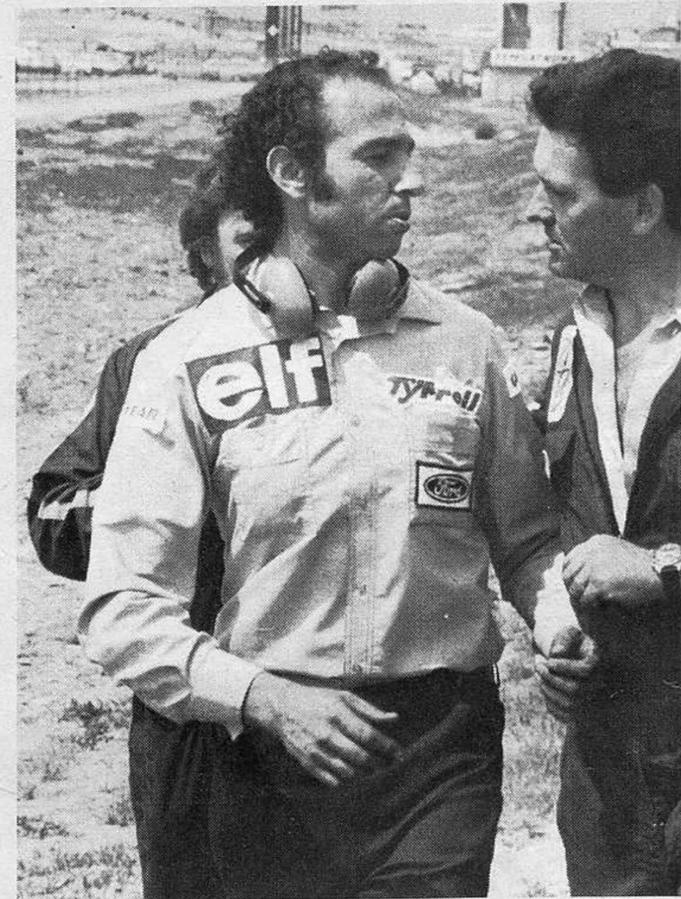
La riduzione dello scuotimento rappre-



Questo è il primo schizzo, buttato giù alla svelta da Ricardo Divila, della macchina dei Fittipaldi. Le idee basilari si ritrovano ora nella Formula 1 finita, con poche correzioni. E' già evidente la ricerca aerodinamica



Qui sopra, un documento inedito. Si tratta del modellino Copersucar fotografato nella galleria del vento della Embraer; le immagini della vettura investita dal flusso di aria sono ovviamente « top secret ». A destra, Jo Ramirez quando era alla Tyrrell. Jo fu anche il meccanico di Pedro Rodriguez



senta infine un beneficio agli affetti della geometria di sospensione poiché si traduce in minor variazione di camber sia sulle asperità del fondo sia in appoggio da forza centrifuga. Pertanto le ruote si conservano più prossime alla perpendicolarità con la strada e ne godranno sterzata, accelerazione e frenata. Niente barre di torsione al retrotreno, ma gruppi coassiali molla-ammortizzatore (Koni, per essere esatti). La preferenza è andata a un braccio inferiore in due elementi paralleli, che ha il vantaggio di deformarsi da quel parallelogramma che è — negli eventuali balzelloni della ruota ammettendo semmai una variazione di carreggiata ma non la sterzata del retrotreno.

Possiamo terminare con un ritorno all'aspetto aerodinamico della Copersucar, decisamente lodevole non solo per la linea pulita e la sezione ridotta. Ci colpisce, e dovrebbe portare notevoli vantaggi, l'accuratezza con la quale si è saputo evitare la dannosa sporgenza di chiodi ed altri elementi di carpenteria. Inoltre non è da trascurare il fatto che si è rivestita a regola d'arte la zona degli scappamenti, nido notorio di vortici e turbolenze per tutta la parentela associata.

Peccato quei quasi sei quintali di peso, che speriamo riducibili nell'interesse dello scatto e della nervosità con la quale un giocattolo del genere (m. 2,35 di passo nella versione corta) è destinato a muoversi.

g. o.

## Una curiosa coincidenza: la POLEMICA AERODINAMICA tra due big-progettisti

# Col tunnel bastano pochi mesi

Il caso ha voluto che la presentazione della nuovissima Copersucar-Fittipaldi avvenisse a pochi giorni di distanza dalla pubblicazione sulle colonne de L'EQUIPE di Parigi di una garbata polemica indiretta tra due tecnici conosciuti nel mondo delle competizioni. Il 10 ottobre una nota di Johnny Rives, infatti, riportava certe dichiarazioni di DEREK GARDNER, progettista della Tyrrell, secondo le quali « il pochissimo tempo tra una corsa e l'altra permette soltanto il solito lavoro di routine, senza dar possibilità per altro ».

Gardner afferma che: « le migliori delle monoposto della F.1 attuale sono tanto cattive dal punto di vista

aerodinamico che mi chiedo perché non facciamo nulla per migliorare la situazione. Il problema è che una macchina aerodinamica sarebbe tanto differente, tanto poco convenzionale, che nessun ingegnere è disposto a lanciarsi su una strada che potrebbe anche non essere efficace. Dato che se si va molto avanti su questa strada, e poi si scopre che i risultati sono cattivi, si sarà speso molto danaro e si saranno perduti 7 o 8 mesi di lavoro per niente ».

Secondo Gardner uno studio serio, in questo campo, seguito da un periodo di prove, chiederebbe « un lavoro assiduo per almeno dodici mesi ». Gardner ha anche « cri-

ticato » molti altri elementi delle macchine da corsa attuali, come ad esempio le sospensioni per le quali prevederebbe la sostituzione degli attuali elementi in acciaio con sistemi idropneumatici, o le trasmissioni per le quali egli vedrebbe un vantaggio nei sistemi idrocinetici o nei convertitori di coppia. Tuttavia egli afferma anche che le soluzioni attuali, pur se non razionali, sono una configurazione comoda ed un compromesso abbastanza buono per affrontare certi problemi.

g. o.

CONTINUA A PAGINA 12

CONTINUAZIONE DA PAG. 11

In risposta alle affermazioni di Derek Gardner «L'Equipe» ha poi ricevuto una lettera dell'ing. CHARLES DEUTSCH, che attualmente è il direttore di gara alla 24 Ore di Le Mans ed al Gran Premio di Monaco (a parte ovviamente le sue attività personali), ma che è stato spesso alla ribalta appunto per le realizzazioni molto avanzate, nel campo della aerodinamica applicata alle macchine da corsa.

Ricordiamo tra l'altro le macchine che egli ha costruite per la 24 Ore di Le Mans, ottenendovi notevoli risultati.



Una delle famose berlinette di Charles Deutsch impegnata a Le Mans. Si nota la fine ricerca aerodinamica

Charles Deutsch, che in questo campo ha una meritata autorità, scrive: «Le formule uno attuali meritano le critiche di Derek Gardner, per quanto riguarda la aerodinamica. E sono ovviamente d'accordo con lui quando dice che uno studio teorico eviterebbe i dispendiosi tentativi e le modifiche dell'ultimo momento, che sono più costosi dello studio in sé. Quel che è invece fondamentale inesatto è il credere che si corre il rischio di prendere una strada sbagliata, e che il calendario impedisca questo genere di studi. Gli studi teorici infatti possono essere fatti totalmente al di fuori dei febbrili momenti settimanali delle corse, e addirittura nei pochi mesi di riposo dell'autunno, da ottobre a dicembre. Calcoli e prove nelle gallerie del vento non interferiscono sul lavoro delle officine e dei circuiti. L'unica cosa necessaria è di disporre dei regolamenti della CSI per la stagione successiva.

«Una volta eseguiti gli studi e le prove al tunnel la realizzazione della carrozzeria può essere fatta andando sul sicuro, e le prove necessarie sarebbero estremamente ridotte. Resterebbero le regolazioni gara per gara, molto facili. Se qualcuno si decidesse oggi, uno studio del genere potrebbe essere tradotto in realtà sulla pista in marzo».

Come si vede le opinioni sono concordi nella necessità di migliorare l'aerodinamica delle F. 1 attuali. Divergono soltanto le opinioni sulla possibilità effettiva di farlo, tenendo conto degli impegni del calendario. Secondo Deutsch l'impresa è abbastanza facile... In ogni caso Ricardo Divila, con la Copersucar, ha dimostrato di aver capito il problema, e vi si è applicato.

f. l.

L'abbandono delle corse (dopo 14 anni) da parte della ROTHMANS è più che un sintomo occasionale

# Anche le tasse fanno fuggire gli SPONSOR

LONDRA - All'ultima corsa di rilievo della stagione inglese, quella del 20 ottobre a Brands Hatch, pareva esserci una gelida atmosfera di realismo. E' stato appunto lì che il più importante patrocinatore ha detto addio alle corse, dopo quattordici anni: infatti fu nell'agosto 1961 che circa 70.000 spettatori a Brands Hatch videro Jack Brabham vincere la prima gara patrocinata dalla Rothmans e fu proprio la Rothmans ad aprire la strada alla recente ondata di patrocinatori «del tabacco».

Più tardi, la sera della competizione, la sensazione di funeree previsioni non si è attutita, al termine del chiassoso party per la fine della stagione di F. 5000, quando ha cominciato a circolare la voce che un'altra grossa società avrebbe sostituito la ROTHMANS (non sappiamo ancora di chi si tratti) perché la gente che cerca di vendere vetture, dalla F. 1 in giù, ci riesce con una certa difficoltà e questo indica incertezza. Buona parte di tale incertezza nasce dal fatto che ci si rende conto come il denaro contante rischi di diventare piuttosto scarso.

Finora si era avuta l'impressione generale che ne avrebbero sofferto le categorie minori, mentre la F. 1 avrebbe goduto di buona salute dopo la corsa al patrocinio dei recenti anni. Adesso nessuno ne è più tanto sicuro. Può darsi che nel 1975 il numero delle squadre di F. 1 diminuisca e alcune dovranno forse lottare con budgets ridotti. I motivi derivano per lo più dalla situazione economica generale, però hanno peso anche altri fattori.

Per esempio in Inghilterra ci sono forse state troppe competizioni e, ovviamente, troppi interessi in contrasto in fatto di patrocinio. Che una vettura con le «insigne» di una Casa rivale di sigarette (es. Embassy) vicesse una corsa patrocinata dalla Rothmans era considerato abbastanza equo, meno facile accettare che i proprietari di circuito non trovassero evidentemente il modo per eliminare i grandi cartelloni pubblicitari per prodotti rivali (es. Players) a gare patrocinate dalla Rothmans.

## Nuovo colore per la LOTUS?

Oltre ai generali guai finanziari, le società inglesi di tabacchi quest'anno si sono trovate a dovere pagare tasse assai più forti, tanto che, attualmente, molte stanno «rivedendo la situazione». Non si ha l'impressione che questo studio porterà alla sparizione dei colori ormai familiari sulle vetture da corsa — in certi casi specifici dovremo stare a vedere — però porterà senz'altro a economie.

Prendiamo in esame i casi particolari. Il direttore della Players, Geoffrey Kent, è un appassionato di corse e questo aiuta. Come uomo d'affari è anche convinto del valore del JOHN PLAYER TEAM LOTUS per la sua società, dato che questo serve ad allargare il mercato Players in Europa. Il contratto Players-Lotus per il 1975 pare sicuro, ma nel 1974 si è visto che contratti che sembrano solidi, nel patrocinio automobilistico, possono essere rotti. Comunque, è previsto che in novembre i programmi Lotus-Players 1975 verranno comunicati e si dice che il patrocinio per la Lotus potrebbe provenire dalla Imperial Tobacco International, un'organizzazione di marketing che vende sigarette Players in Europa. Questo significherebbe naturalmente un altro cambiamento di colori per le vetture e, molto probabilmente, anche un budget ridotto. E' forse significativo — e comunque non del tutto irrilevante — il fatto che si preveda quasi con certezza che la Players non rinnoverà il suo contratto di patrocinio con il team motociclistico Norton.

In ogni modo anche se è improbabile che la Players rinunci, Chapman avrebbe detto che pure senza patrocinio continuerebbe in qualche modo con la F. 1. Sempre a proposito della Players, abbiamo parlato

dell'aumentato montepremi per il campionato di Formula Atlantic, ma ora salta fuori che il denaro in più è fornito dai circuiti e non dalla Players, che del resto è pratica di competizioni e quindi non si lascia impressionare troppo dalla Formula Atlantic! Per adesso si continua a chiamare il G.P. d'Inghilterra 1975 «John Player Grand Prix», ma ci si chiede se non si tratti forse di un lusso di cui la Players potrebbe ritenere di potere fare a meno.

Sulla posizione dell'EMBASSY non influisce certamente la passione dei suoi dirigenti: quando Graham Hill presentò le sue proposte di budget per il 1975, che pare superassero le 400.000 sterline, gli fu detto di andar via e di ricominciare da capo su basi più intonate ai tempi! Queste basi parrebbero essere un adeguamento alla dura realtà, che richiede di arrangiarsi con le vetture dell'anno scorso, equipaggiate con motori Alfa se tutto andrà bene (secondo quella fonte spesso poco attendibile d'informazioni, cioè le voci che corrono, si dice che la prima conversione dovrebbe essere completata in questi giorni). Inoltre, anche se non ha già deciso di ritirarsi, questa situazione potrebbe forzare la mano a Graham Hill. Stommelen, a quanto pare, è in squadra e l'altro posto potrebbe essere disponibile per un pilota in grado di fornire denari.

La YARDLEY, naturalmente, è una branca di una società di tabacchi, però ha subito meno gli effetti delle difficoltà economiche. L'opinione diffusa, secondo la quale rinuncerà alle corse al termine della stagione (fino ad allora potrebbe ancora sfruttare il legame con la McLaren) è esatta al cento per cento, pare. Ufficialmente, in questa seconda metà del mese di ottobre, la Casa «riesaminava ancora la situazione». Secondo il punto di vista della Yardley, i costi sono aumentati notevolmente, però non ancora in modo inaffrontabile, e in complesso la Casa è soddisfatta di ciò che ha ricavato dalle competizioni. I dirigenti della Yardley hanno manifestato un vero entusiasmo per lo sport automobilistico e, presumendo che la Casa adesso decida di abbandonare, non è assolutamente escluso che in un futuro non troppo lontano «rientri».

La posizione delle SOCIETA' PETROLIFERE è bizzarra, perché la situazione significa che non devono dare a vedere di sperperare denaro per lo sport motoristico. Devono quindi agire in sordina, ma se si osserva attentamente è sorprendente quanto la Shell abbia ampliato il proprio interesse in questo sport nel 1974. Soprattutto ricordando la conferenza stampa «a mezza voce», dell'inverno scorso, durante la quale si annunciò il contratto di Lella Lombardi con la Shell-sport.

Una cosa che nel mondo delle gare di Grand Prix si rimpiangerà in linea di massima, è la vita dura che si è fatta agli appassionati dell'Estremo Oriente, cioè Teddy Yip e Bob Harper, durante il 1974. Yip soprattutto entrò nelle gare di grand prix nella veste di un entusiasta che cercava un'attività sportiva. Si è invece trovato in mezzo alle politiche e alle liti. L'anno prossimo si diventerà serenamente con la F. 5000 in Inghilterra e in America e l'anno prossimo, o quello successivo, l'appoggio di gente come lui potrebbe anche essere il benvenuto, nel settore grand prix dello sport automobilistico.

E questo ci porta all'elemento farsesco. Mo Nunn sta trattando, pare, per un patrocinio olandese per il suo Team Ensign. Fa parte dell'accordo uno dei due piloti olandesi che si sono qualificati con poco spicco per i posti più arretrati negli schieramenti 1974 della F. 5000. Vi riesce immaginare che impressione faranno, nel mondo dei grandi premi? Quest'anno Nunn era ossessionato dal pensiero di diventare socio dell'associazione costruttori, ma non si direbbe proprio che per il 1975 la sua ossessione si orienterà verso vittorie in gara; piuttosto cercherà semplicemente di qualificarsi, per il pagamento automatico delle quote. Sta qui

la follia di un'associazione che fa della semplice presenza un fattore di qualificazione, anche se ci assicurano che si tiene pure conto dei meriti.

Per fortuna questo è servito affinché alcuni giovani pieni di speranze si rendessero conto che ottenere una guida su qualsiasi vecchia Grand Prix non è forse il sistema migliore per compiere progressi. Ian Ashley, per esempio, ha capito che può essere controproducente pilotare per una squadra che non sia bene organizzata e si sospetta che Mike Wilds si sia reso conto di non avere agito nel proprio interesse, pilotando l'Ensign. Fra parentesi, non si deve sottovalutare Ashley, giudicandolo per le sue due «uscite» nei grandi premi del nord America; la vettura non era assolutamente a punto in Canada e Ian ha dovuto rinunciare a un programma di prove, prima del G.P. degli Stati Uniti, perché suo padre è morto in un incidente. Nelle ultime due corse di F. 5000 l'abbiamo visto pilotare con molta foga e molta abilità, come non era successo le due volte al volante della Brabham. Forse quanto diciamo non è pertinente, se non che ci troviamo di fronte a un giovane con più doti di tanti altri che l'anno prossimo otterranno guide in F. 1 perché hanno una qualità più importante: il denaro. E agli occhi di alcuni direttori di squadra, come Louis Stanley, questo conta assai più dell'abilità nella guida.

## Denaro o abilità?

Chapman osserva che, logicamente, una squadra spende ciò di cui dispone e alude al fatto che, in certi casi, la disponibilità di denaro abbia creato falsi livelli. I più bravi, però, in genere emergono. Sono finiti i tempi in cui qualcuno come Cooper riusciva ad avere una squadra da corsa con un buon utile, ricavato soltanto dalla medesima. D'altro canto il patrocinio ha fatto mutare volto alle competizioni. E' possibile che si stia entrando in un'era in cui il patrocinio sempre calante lo farà cambiare di nuovo?

Un ritorno al modello di, poniamo, dieci anni fa probabilmente non sarà mai più possibile; le Case che hanno a che fare con le competizioni non possono mantenere le corse a un qualsiasi livello veramente sofisticato per cui sotto certi aspetti si arriverà a una «semplificazione», per esempio, nel campo dei pneumatici ove si presume che le squadre dovranno fare a meno dei generosi contributi derivati dalla «guerra dei pneumatici». A un livello analogo, anche se molto più basso, la MOTORCRAFT è sparita dalla scena, lasciando un posto modesto alla Champion (che da molti decenni appoggia lo sport automobilistico ed è soddisfattissima del rapporto spese-utili).

Oggi anche direttori sportivi quale Stuart Turner della Ford devono andare «fuori casa» per cercare patrocini per i loro teams ufficiali, cosa che sarebbe stata impensabile ai tempi delle GT40. A questo proposito, un'altra importante «revisione» dei budgets che si sta svolgendo in questo momento è quella della Ford in America. Fra non molto cominceranno a filtrare informazioni sul livello al quale la Ford americana permetterà a quella europea di continuare (si presume che un livello qualsiasi ci sarà e che non ci si troverà di fronte a una «chiusura»).

I mutamenti stanno arrivando, anche se forse non saranno molto evidenti all'inizio della stagione 1975. Nei prossimi anni non sarà certamente una delle occupazioni meno interessanti, osservare per vedere se le doti possono compensare la mancanza di risorse materiali. Le ricche Ferrari e McLaren agiranno da rullo compressore? E' un tipo di domanda che darà sapore alle future competizioni...

David Hodges

La rassegna torinese fa da contrappunto, con la sua volontà generale di speranza, alle immagini (sempre strumentali) di una società che si è ammalata anche per certa retorica

# La reazione

(si tinge anche di «giallo»?)

TORINO - E' il salone dell'austerità, «ma non della rinuncia», ci dice subito, al nostro primo incontro con la 55 edizione della rassegna, il collega (e amico) dr Luigi Giovannetti, da un ventennio direttore della manifestazione di Torino esposizioni. In realtà mai come quest'anno con tante novità piccole e grandi, saltate fuori come dal cilindro di un prestigiatore, si è notata la volontà di tutti i costruttori, carrozzieri, imprenditori del settore di reagire, non solo alla crisi generale ma anche alle sconcertanti disposizioni restrittive che vigono in Italia. E proprio in Italia, come ha detto il responsabile dei costruttori inglesi, si cerca di dare inizio a una ripresa che sarà dura ma — secondo gli esperti — sicura. Un Salone dunque bifronte che prende atto delle crisi con tutte le sue contraddizioni, ma sottolinea che c'è modo di capovolgere la realtà anche strumentale di una crisi, con una serena volontà di recupero (ma tutti dovranno darsi da fare).

Persino all'Alfa si parla di novità (quali?) ma si attende una conferenza stampa del nuovo presidente Cortesi. La data stabilita, in un primo momento, era quella dell'11 novembre. «Il presidente è in Giappone», ci disse il dott. Camillo Marchetti, capo ufficio stampa, in un incontro informale al Salone, quando erano appena abbozzati gli stands. «Penso che il dr. Cortesi avrà però occasione di trattarsi con voi entro novembre».

L'amico Marchetti non lo conferma, ma è probabile che la data dell'11 novembre venga spostata perché il 13 c'è un incontro Governo-Sindacati-Alfa. Il presidente dell'Alfa è in Giappone, forse per cercare sbocchi (non solo alla Fincantieri) in questo Paese che, a detta del responsabile delle fabbriche inglesi dovrà «dividere la torta» anche con altre nazioni che sono disponibili ad accettare nei loro mercati le vetture giapponesi. L'attacco è stato piuttosto duro perché, quando si apriranno le cateratte della battaglia concorrenziale Europa-Giappone, si vedrà chi avrà le carte in regola non essendovi protezionismi di sorta.

L'Italia è stata indicata, sempre dal rappresentante inglese, come esempio per avere bloccate le importazioni di «giapponesi». «Paese bravo il vostro — ha detto rivolgendosi ai giornalisti italiani — dobbiamo seguire tutti il vostro esempio e dovremo arrivare a fare delle ritorsioni se i giapponesi continueranno a fare finta di niente. Loro vengono da noi e noi dobbiamo andare da

loro: il pubblico sceglierà. Sarà uno stimolo per tutti questa gara a chi farà meglio».

L'elogio alla Comunità economica europea da parte di un esponente del settore automobilistico inglese, paese dove il Governo laburista la pensa diversamente, ha fatto un certo effetto.

«La CEE — ha detto il presidente della Society of motor manufactures and traders, presidente e capo esecutivo della Guest Keen e Nettlefolds, sir Raymond Brookes — è un grande esempio di quello che il libero scambio dovrebbe essere. Si è avuto un enorme aumento negli scambi reciproci fra ognuno dei nostri paesi, da quando siamo entrati a far parte della comunità. In Gran Bretagna siamo più liberi grazie alla maggiore scelta dei prodotti automobilistici attualmente disponibili, rispetto ad appena due anni fa».

Con certe anticipazioni e di fronte a frasi come questa: «Abbiamo goduto tempi più ricchi. Il messaggio è la fiducia che torneranno...» c'è da sperare.

D'altra parte anche la Ital-Design con quel mago di Giugiaro ha accelerato i tempi dell'auspicato risveglio in campo stilistico: a Moncalieri abbiamo visto la «Medici», studio di carrozzeria di rappresentanza e la coupé Maserati 2 posti+2 destinato a regolare produzione. Una macchina ricca, perciò messaggio di speranza contro il punitivismo attuale. L'ing. Giulio Alfieri, incontrato mentre la massa dei colleghi attendeva la estrazione della «Scirocco» messa in palio (vinta da una «cooperativa» di colleghi: Lurani, Massagrande — come sbagliarsi? — ecc.) ha fatto però qualche riserva. «Il piano per la produzione c'è, ma... con questi tempi...». Il dottor Dominique Drieux aggiunge: «Ora il contratto aziendale stato firmato, sono tornati tutti al lavoro, che cosa potremmo fare di più?».

Dalla pittoresca varietà di modelli visti nel moderno stabilimento della Italdesign, si è passati alle relazioni scientifiche presentate da una équipe di docenti di Medicina e Chirurgia, incaricata dalla G.M. di studiare quali sono le conseguenze sul fisico con l'impiego del cambio tradizionale e de cambio automatico. Le conseguenze sono state, ovviamente, favorevoli al cambio automatico che dà minor senso di partecipazione dell'uomo alla macchina ma con beneficio generale uno «studio» interessantissimo che non può dare, come hanno precisato i relatori, delle conseguenze immediate negative, ma che può avere determinate influenze quando lo stato fisico dell'utente accusi precarie condizioni.

Costantini, p.r. della G.M., ha giustificato

la presentazione della OPEL DIESEL con qualche cavallo in meno per sfuggire alla legge del taglione per «l'oggetto più tassato che è la autovettura». Costantini, ad un certo punto, ha detto: «E' stato questo un colpo sinistro» e ci sembra che nel gioco di parole fosse ben racchiuso il significato della situazione in Italia.

Subito dopo questo incontro G.M. si è parlato nei gruppetti dei colleghi della sentenza del pretore di Imola letta su Autosprint arrivato fresco nelle edicole e già presente al «Salone».

Ci sono state telefonate ad avvocati incaricati di «leggere» quanto scriveva il nostro giornale. Un pretore di qui si è fatto portare in ufficio il testo della sentenza pubblicato da AUTOSPRINT e le dichiarazioni dell'avv. Majo. Al Palazzo di Giustizia di Torino sono stati presentati appelli a sentenze di condanna emessi (ma pare che si parli di amnistia).

A Torino non c'è gran pubblicità per il Salone, tutto è stato contenuto al minimo. La situazione non è certo ideale per una manifestazione di grande risonanza. Da parte dei sindacati si tenta di minimizzare. La città non nasconde le più vive preoccupazioni. Siamo stati invitati ad assistere alla prima del film di Romolo Guerrieri: «UN UOMO, UNA CITTA'» tratto dal romanzo: «Il commissario di Torino». E' stato girato tutto o Torino. E' la storia di una città con tutti i suoi problemi, il suo deterioramento sociale con traffici di droga, ricchi che esportano denaro, omosessuali. C'è tutta Torino in bellissimi fotogrammi, ma ci pare che siano stati messi in evidenza più i lati negativi che quelli positivi. Tanto per cambiare... In fondo, come ci ha detto uno degli autori del romanzo: «Io ho cercato di esprimere anche l'amore per Torino che qui è un po' messo in ombra».

«Abbiamo visto scene girate al nuovo Teatro Regio — abbiamo chiesto a uno degli autori del romanzo — ma perché non è stato fatto qualche cosa anche per il vostro Salone che un grossissimo vanto e che certamente non ha subito ancora inquinamenti?» «Ha ragione — ci ha risposto — è giusto».

C'erano Salerno, Salce, che interpreta la parte di un giornalista quasi sempre ubriaco, Françoise Fabian, il regista Guerrieri, Gipo Farassino, cantante torinese che fa la parte di un poliziotto meridionale!!!

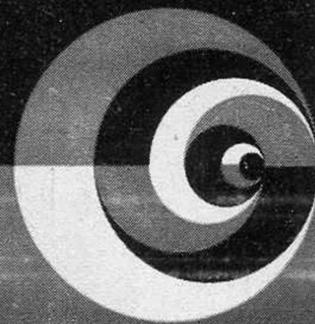
Alla vigilia dell'apertura del Salone questa panoramica di Torino non era esaltante. Ma per fortuna Torino non è tutta così.

Mario Morselli

Se tutti gli uomini politici italiani avessero il coraggio delle proprie azioni e convinzioni come GIANNI AGNELLI conferma in questa sua lettera - riscatto per l'automobile, il nostro paese avrebbe una speranza di uscire dal baratro

# Grazie, avvocato

55° SALONE INTERNAZIONALE  
DELL'AUTOMOBILE  
TORINO



30 ottobre - 10 novembre 1974

**FIAT**

Il Presidente

Torino, 29 ottobre 1974

Lettera ai Giornalisti

In questi ultimi mesi sono state spese più parole sull'automobile di quanto sia mai avvenuto, e molto di quel che abbiamo letto o sentito è contro l'automobile. Si è criticato l'automobile come fatto alienante, e si è dimenticato quanto della libertà dell'uomo moderno è proprio dovuto all'automobile.

Il mezzo privato di trasporto - che deve coesistere e integrarsi con un sistema efficiente di trasporti collettivi - è in primo luogo uno strumento di libertà. Ci consente la scelta, allarga gli orizzonti, favorisce i riavvicinamenti, rende più agevole la nostra vita quotidiana, è strumento di lavoro. Che queste cose siano vere, tutti l'hanno capito e lo dimostrano con i fatti, se non con le parole.

Sulla scia di una psicosi anti-automobile, è stato anche facile imporre vincoli, limitazioni, ostacoli di ogni genere all'auto e alla sua utilizzazione. E' ora che chi ha la responsabilità del potere abbia il coraggio di resistere alla facile tentazione di punire sempre e soltanto l'automobile : è comodo farlo, ma non è giusto ; soprattutto è un danno per tutta l'economia.

Non difendo l'automobile per il solo fatto di essere presidente della Fiat : l'automobile si difende da sé. Ma credo di dover spendere qualche parola con gli amici giornalisti. E devo partire da una constatazione forse banale, ma dimenticata : ognuno vuole la sua automobile, ma pochi sono disposti ad accettare gli inconvenienti che derivano dalle automobili degli altri.

Conosciamo tutti la natura e la gravità di questi "inconvenienti" che in certi casi hanno dimensioni macroscopiche, tali da giustificare preoccupazioni e necessità di cambiamenti. Questi guai però non possono essere imputati tutti ai costruttori, e non basta il nostro impegno di aziende per risolverli ; per quelli che dipendono dal prodotto e dalla fabbrica - inquinamento, sicurezza, ambiente e modo di lavorare - voi sapete che noi siamo impegnati molto seriamente, e con buoni risultati.

D'altra parte, a forza di leggere e sentir ripetere che l'automobile è fonte di guai, abbiamo finito col dimenticarne il valore e la funzione, anche come fatto industriale. L'industria automobilistica, in tutti i paesi evoluti, ha funzioni precise e insostituibili : è la più grossa occasione di occupazione, dà determinanti contributi alla bilancia dei pagamenti, ed è permanente stimolo di progresso e di ricerca tecnologica. Non a caso - e certo non soltanto per ragioni di prestigio - anche i paesi emergenti puntano a realizzare una propria industria automobilistica.

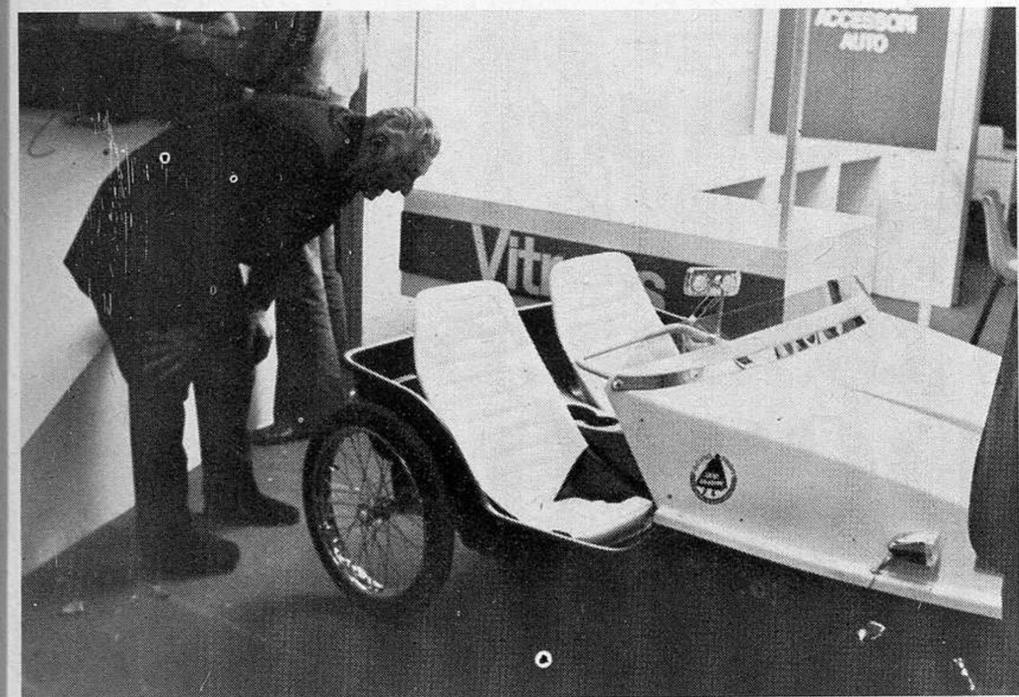
Non si può pensare di eliminare l'auto salvaguardando tutto ciò che abbiamo, proprio grazie all'automobile. L'auto c'è, e resterà. In questo periodo molti temono per il futuro : la crisi esiste, ma è temporanea; la supereremo. Molti ci accusano di aver troppo creduto nell'automobile : non è stato un errore. Continuiamo a crederci.

*Giovanni Agnelli*  
(Giovanni Agnelli)



L'avvocato spiega, i giornalisti (presenti a Torino) ascoltano attenti...

*Tutti i quotidiani l'hanno già riportata ma noi pensiamo che sia un dovere per chi si occupa dell'automobile riproporre, nella sua stesura originale, la lettera che il Presidente della FIAT all'apertura del Salone ha fatto consegnare ai giornalisti. E' un documento di verità, di onestà e di fiducia nel proprio lavoro e nelle proprie convinzioni. Merce ormai rara al giorno d'oggi. Anche per questo siamo grati all'avvocato Giovanni Agnelli.*



Una due posti a pedali?... Con gli sceicchi che corrono, può essere un'idea anche per l'avvocato Agnelli, che si interessa molto ai particolari

## Le previsioni (non rosee)

# La «Cassa» continua (a gennaio)

TORINO. «Venga a prendere un vermouth da noi, domani alle 11...» l'invito era informale e l'appuntamento era al centro storico della FIAT a due passi dal salone, alla vigilia dell'apertura. Annullata come già annunciata due anni fa la tradizionale conferenza stampa del N. 1 della Fiat avv. Agnelli, la sala piena di modellini della produzione Fiat, non era rigurgitante di invitati, quando verso mezzogiorno un ondeggiare e un brusio hanno risvegliato la nostra attenzione. Reduci dalla riunione del consiglio d'amministrazione che aveva ratificato alcune nomine in anticipo sull'orario previsto Gianni e Umberto Agnelli avevano fatto «una scappata» al Centro Storico per due chiacchiere con i giornalisti dopo la lettera che il presidente aveva diffuso alla stampa e da noi riportata nella pagina precedente. Al Centro Storico FIAT il Presidente era accompagnato dal fratello Umberto, amministratore delegato, dal dott. Palmucci, dall'ing. Gioia, dal dott. Rossignolo, dall'avv. Cuttica, dal dott. Doglio e da altri esponenti della dirigenza FIAT. Si è fatto subito gruppo attorno ad Agnelli. Con disinvoltura egli rispondeva ai giornalisti che gli facevano delle domande.

— Che riflessi ha la crisi politica sull'industria e sulla FIAT in particolare?

«Con la crisi politica che si è molto accentuata in questo ultimo periodo è difficile concludere la trattativa con i Sindacati. Senza Governo possiamo solo istruire ma non portare a termine la pratica».

— Quale è stato l'andamento delle vendite nel periodo Settembre-Ottobre per la FIAT?

«Il calo delle vendite rispetto al corrispondente periodo del '73 si aggira dal 30 al 40%. Il momento è difficile a nostra parziale soddisfazione è che abbiamo rinforzato la nostra percentuale di penetrazione che pur nella crisi è passata dal 60

al 64% in questi primi 10 mesi dell'anno».

— Si sussurra, e i giornali lo hanno scritto, che l'IFI voglia vendere la sua partecipazione azionaria nella FIAT: è vero?

«Assolutamente no, l'IFI non vende la sua partecipazione in seno alla FIAT».

— Prevede una ripresa dell'industria automobilistica nel '75?

«Nel 1975 non prevedo purtroppo nessuna ripresa economica per l'industria automobilistica, anzi sarà un periodo fra i più difficili da passare. Arriveremo nel '76 con il fiato grosso e sintomi di ripresa si avranno solo allora. La Fiat dovrà rimbocarsi le maniche nel prossimo anno, a nostra parziale soddisfazione è che esportiamo il 45% della produzione a conferma della validità del nostro prodotto auto».

— Si dovrà fare ricorso ancora alla Cassa Integrazione nel '75?

«La Cassa Integrazione che durerà fino a gennaio serve a ridurre gli stoccaggi delle nostre vetture. Quello che capiterà dopo dipende da molti fattori... Alla luce dell'attuale situazione non posso escludere un nuovo ricorso alla riduzione d'orario nel prossimo anno».

— Ci può confermare che ancora per il '75 lei prevede la CI?

«Gliel'ho già detto, non lo escludo... non faccio dei giochi come i Dorotei...».

— E' giunta voce che gli stabilimenti di Togliattigrad raddoppieranno la loro produzione; in Italia la situazione produttiva è in crisi è vera questa voce che abbiamo raccolto?

«Oggi in URSS si producono 600.000 unità all'anno, non sembrano bastare, quindi si aumenterà la capacità produttiva. La FIAT continuerà a fornire il suo appoggio tecnico per l'interesse che ha in questo paese».

— I sindacati accusano la FIAT di curare più il settore auto all'estero e di svuotare il settore italiano, LEI che cosa risponde?

«Respingo questa accusa che è infondata, un solo dato basta a dimostrare il contrario: in Brasile eravamo gli unici assenti fino a qualche anno fa...».

— Quando sarà operante la FIAT in Brasile?

«Fra un anno circa usciranno dalle catene di montaggio le prime vetture. Il nostro programma iniziale è di 800 vetture al giorno, 200.000 vetture all'anno, purtroppo l'aumento dei costi non ci permette di tenere i prezzi come avevamo stabilito, ma niente cambia nei programmi base brasiliani».

g. c.

TORINO - Ore 17,55 di martedì 29 ottobre. Da una porta secondaria del Salone dell'automobile arriva, inaspettato per i più, il presidente della FIAT avv. Gianni Agnelli. E' accompagnato dal fratello Umberto, dal direttore generale ing. Gioia e dal dott. Doglio.

E' una visita informale, dato che il giorno dopo, per l'apertura, non vi sarà nessuna cerimonia ufficiale. Il Presidente della più grande industria italiana ha voluto visitare in forma privata la rassegna che proprio lui ha voluto si facesse, nonostante i tempi non siano i più rosei, vi fosse la minaccia di manifestazioni da parte delle maestranze e dei sindacati. Il giro con lui, è un vero e proprio giro d'orizzonte su quel che conta in questo Salone (della speranza).

# Visitando

Appena nel Salone l'avvocato, che tiene al braccio «affettuosamente» l'ing. Gioia, si ferma nello stand Lancia. Due chiacchiere con l'ing. Gobbato e l'ing. Sguazzini, poi una rapida occhiata alla Beta spider, che ammira, vede in lontananza la Stratos, va a vedere. Sandro Fiorio gliela apre, lui l'ammira e poi dice: «Quanto costa?». Alla risposta sorride, poi rivolto allo staff Lancia: «Questa è quella che ha vinto in Canada con Munari...». Mentre tutti annuiscono se ne è già andato.

E' allo stand Fiat. Posa per una foto vicino alla 131 verde bicolore che si apre e si chiude da sola per mostrare a tutti i suoi segreti. Chiede ai presenti se la macchina piace. E' un coro di sì... Nel frattempo il fratello dott. Umberto si è staccato dal gruppetto e se ne è andato allo stand Ferrari con i piloti della Casa del «cavallino» Lauda e Regazzoni a fare due chiacchiere assieme all'avv. Montezemolo. Se ne andrà da solo, ancora prima che il fratello termini il suo giro.

Dallo stand Fiat a quello della Maserati. Ammira la nuova Quattroporte, si intrattiene cordialmente con l'ing. Alfieri al quale chie-



de notizie della sua salute e del prezzo della macchina. Alla risposta che dovrebbe essere sui diciotto milioni, sorride e se ne va. Allo stand Porsche ammira la nuova verde Turbo. La cosa che più colpisce sono i paraurti. Chiede a Gumpert, l'importatore per l'Italia, il prezzo. Gumpert gli fa balenare l'ipotesi di essere il primo cliente della «turbo-Stoccarda» e scocca: «ventun milioni». L'avvocato ha un attimo di panico!!! «Troppo, troppo» dice con efficacia. E scappa...

Scende verso i carrozzieri. Gli operai che stanno dando gli ultimi ritocchi al pavimento lo riconoscono, alcuni lo salutano ossequiosi. Il presidente della Fiat risponde con squillanti «buonasera».

E' allo stand Lamborghini dove ha il «più folle amore» del suo giro automobilistico, davanti alla COUNTACH. L'ammira, chiede al p.r. Tavasani che cosa costa, che motore ha, la velocità, se è comoda o scomoda. Poi Tavasani lo porta a vedere le nuove Urraco, ma lui ha il chiodo fisso, torna a vedere la Countach, chiede alcune altre informazioni, poi, saputo che era stata disegnata da Bertone, ha un apprezzamento lusinghiero verso il carrozziere torinese e ne approfitta per dirigersi verso il suo stand. Bertone però non è pronto con la sua ultima creatura, la «Bravo», e Agnelli prosegue il suo giro. Arriva alla Pininfarina. Anche qui la CR 25 non c'è ancora, è (come al solito per le novità dei carrozzieri) in ritardo.



Gianni Agnelli a colloquio con i responsabili della Volvo Italia che erano presenti al Salone



Il presidente della Fiat con Giulio Alfieri, della Maserati, un tecnico che apprezza sempre



Eccolo invece farsi illustrare dai Bertocchi, padre e figlio, le caratteristiche delle De Tomaso

# SALONE con Agnelli

Vede la 030, la Batmobile di Lampredi. L'ammira molto, si fa fotografare vicino alla macchina mentre passano Cesare e Sandro Fiorio. Li vede e, puntando il dito sulla 030, dice: «Attenti voi due a questa macchina, potrebbe dare dei dispiaceri alla vostra Stratos...». I due Fiorio allargano le braccia in un sorriso sornione, mentre l'avvocato è già nel «mini salone» dove vi sono i dune buggy. Li ammira tutti, divertito dalle loro forme e dai loro colori appariscenti. Davanti alla macchina di Sorgato che va ad aria compressa sorride compiaciuto dicendo: «La conosco, l'ho anche provata al Salone dell'ecologia... è interessante, ma a monte occorre sempre il petrolio per fare andare le centrali elettriche con cui si fa andare il compressore...».

Due passi e appena lì a sinistra la bianca e rossa McLaren di Fittipaldi. Lo stuzzichiamo: «Questa macchina avvocato, forse le ha dato un dispiacere...». Risponde divertito: «No no, è una bella macchina guidata da un campione come Fittipaldi, che forse è stato un tantino fortunato... Certo non me l'aspettavo che la Ferrari non mi vincesse il campionato mondiale quest'anno!...» Qualcuno

## Otto volte su dieci...

● Una domanda lampo di AUTOSPRINT all'avv. AGNELLI:  
— Che cosa ne dice del campionato mondiale di F. 1 vinto dalla McLaren di Fittipaldi?

«Io non credo alla sfortuna, per me non esiste, non l'ho nel mio vocabolario questa parola, ma questa volta nel caso della Ferrari devo invocarla. Se dovessimo ripetere dieci volte questo campionato mondiale sono sicuro che la Ferrari lo vincerebbe otto volte... è impossibile perderlo quando per tutta una annata si è dimostrato di andare più forte di tutti. Fittipaldi è un grande campione, indiscutibile, ma Regazzoni ha dimostrato assieme a Lauda di essere il più forte. Senza la sfortuna di B. Hatch, di Zeltweg, di Monza, Regazzoni sarebbe giustamente oggi campione del mondo».



«Lo vuole il turbo?», chiede Gumpert (a sinistra). «Troppo, costa troppo», risponde Agnelli. E non è che con l'ing. Gobbato, l'abbia pensata diversamente per la Stratos



«Questo scherzo non me lo dovevi fare, Clay», sembra dire l'avv. Gianni a Regazzoni, davanti alla McLaren iridata di Fittipaldi. Però il «big» Fiat si consola pensando alla vittoria '75, che considera ormai certa



vicino sente, dice che è stata solo sfortuna; Agnelli scuote la testa dispiaciuto e continua il suo giro.

Nel suo peregrinare si ferma allo stand della De Tomaso, saluta cordialmente Guerrino Bertocchi che ricorda in una sua visita assieme al nipote Rattazzi nel castello di Villar Perosa, chiede notizie della nuova LONGCHAMPS che ammira come estetica e come comodità. Chiede se c'è De Tomaso. Alla risposta negativa, sorride e dice: «L'ho visto l'altro giorno; adesso parla solo di moto..., vede solo le moto...». Qualcuno gli dice che allo stand di fronte c'è una macchina coreana. Sta per fermarsi, poi quando vede la scritta «Italdesign» cambia idea, allunga il passo e se ne va.

Si ferma allo stand Savio a salutare la signora ed ammirare la produzione dei piccoli buggy; non degna di uno sguardo la Citroen (forse gli brucia ancora lo sfumato accordo), un'occhiata alla GOLF e alla PASSAT VW che definisce la più seria concorrente della 131. Ha parole di elogio per la PEUGEOT 104, e per le nuove MINI.

Allo stand VOLVO parla con i rappresentanti della Casa svedese, si informa dei nuovi stabilimenti di Kalmar: «Mio fratello me ne ha parlato tanto bene...», poi è nello stand Ferrari.

Regazzoni, Lauda e l'avv. Montezemolo lo accolgono con una stretta di mano, prima di parlare di sport, l'avvocato guarda la produzione. Gli piace il DINO 308, la FERRARI 365 GT4 2+2 è

molto bella, dice. Lauda, che ne ha una eguale, gli conferma che è una grande macchina. Passa a vedere la BB, la scruta a lungo poi sbotta: «Avete visto la Cou... Cou... come si chiama, quella di Lamborghini? La Countach, è molto bella...» c'è un attimo di panico, poi tutti ammettono che è una macchina molto moderna (colpi di tosse imbarazzati). Dalla produzione allo sport. E' molto diplomatico, non chiede nulla della passata stagione (d'altra parte avrà già avuto le sue relazioni), chiede della nuova F.1 a Regazzoni che si dice entusiasta, così come Lauda. L'avv. Agnelli gli dice allora di aver letto su AUTOSPRINT che hanno battuto il record della pista di Maranello e questo gli fa sperare in una annata mondiale '75. Regazzoni annuisce dicendo che il titolo non dovrebbe sfuggire la prossima stagione. Lauda si apparta poi un attimo con l'avvocato e sentiamo vagamente parlare di una concessionaria Fiat in Austria. Dopo una «relazione orale» di Regazzoni, che ha provato la 131 a Fiorano, l'avv. Agnelli se ne va rinnovando gli auguri per la stagione '75, non prima di aver detto una battuta con il comm. Bellicardi, amministratore delegato Ferrari, che si diceva entusiasta dell'avv. Montezemolo e di quanto fa a Maranello: «Sì, sì, d'accordo; ma ne abbiamo bisogno anche noi a Torino. Vorrà dire che ve lo lasceremo al 50 per cento...».

Giancarlo Cevenini

**Dopo le sbiadite  
contestazioni  
il super - ponte  
festivo col suo  
«pienone» ha  
confermato  
i grandi errori  
dei politici**

TORINO - Il Salone ha affrontato il primo « ponte ». Era una scadenza che gli organizzatori attendevano con ansia. La mancata contestazione alla « vernice », infatti, era stata pagata a caro prezzo, con pochi spettatori ad aggirarsi tra gli espositori in attesa. Poi i primi giorni festivi hanno rimesso tutto a posto. L'automobile esce intatta dal primo anno di « oscurantismo ». Nessuno pensa alla rinuncia. Tutt'altro. E non è solo la curiosità il movente che ha spinto migliaia di persone ad attendere

in lunghe file davanti ai cancelli di Torino esposizioni ricreando uno spettacolo consueto gli anni scorsi ma inimmaginabile quest'anno.

E c'era dell'altro. Una determinazione presente nella folla compatta intorno alle poche novità del Salone. A Torino, in mancanza del ministro, è stato il pubblico (sia pure con qualche giorno di ritardo) ad inaugurare la rassegna del « bene perduto ». Una inaugurazione proprio per questo più gradita, una testimonianza di fiducia verso

# La folla di TORINO



Un aspetto della manifestazione indetta dalla FLM il giorno dell'inaugurazione del 55. Salone dell'Automobile di Torino. Come si vede, pochissime persone. Ma sono bastate a tener lontana la grande folla dai saloni del Valentino, il giorno di apertura della rassegna (nella foto a destra)



## Le novità esposte al Salone

**ABARTH** - 030 coupé sportivo; 027 spider.

**C.R.A.** - Telaio di F. 1 monoscocca a pannelli incollati; Studio di carrozzeria su telaio 126 allungato di 30 cm.

**FIAT** - 131 Mirafiori.

**GIANNINI** - 350 EC.

**G.O.M.** - Chihuahua berlina tre porte.

**HYUNDAI** - Pony; Asso di fiori.

**LAMBORGHINI** - Urraco 200; Urraco 300.

**LANCIA** - Beta 1800 GPL; Beta berlina 1300; Beta spider 1600/1800; Fulvia coupé Safari.

**INNOCENTI-B.L.** - Mini 90; Mini 120.

**SORGATO** - Auto a due posti con propulsione ad aria compressa.

**TATRA** - T 613.

**ZAGATO** - Zele 2000; Prototipo Beta coupé.

**BERTONE** - Bravo su meccanica Lamborghini Urraco 3000; Maserati quattroporte II.

**COGGIOLA** - Sylvia.

**FIORE** - Gipsy multiusi.

**FISSORE** - Scout su meccanica 127.

**GHIA** - Monarch; Mustang II; Capri II.

**ITAL DESIGN** - Medici; Maserati 4 posti coupé.

**MICHELOTTI** - Ferrari spider.

**PININFARINA** - Cr 25; Berlinetta sportiva 030; Peugeot coupé 504 V6; Peugeot spider 504 V6; 130 FIAT coupé 4 porte.

**MASERATI** - Quattroporte II; Khamsim.

**DE TOMASO** - Longchamps.

## Tra le quinte economiche

## Il caro - bilanci ritarda la fusione CITRO - PEUGEOT

TORINO - La Peugeot prende tempo. La data del 1. novembre è stata aggiornata « sine die »: il protocollo d'accordo tuttavia non è in discussione. La Citroen (e per essa patron Michelin) e la Peugeot sigleranno forse già entro l'anno l'integrazione industriale e commerciale che dovrà poi compiersi nel corso del 1975. L'operazione, secondo l'impegno del 24 giugno u.s. viene condotta da una società comunque, la SONEDIA, all'uopo costituita tre mesi fa. Si dice che a causare il ritardo siano state soprattutto le difficoltà d'ordine finanziario che travagliano la Citroen Automobili. Ma in realtà la grave situazione contabile della Casa di Quai de Javel era in un certo senso prevista.

Il passivo di 400 milioni di franchi denunciato a chiusura del primo semestre '74 dipende di fatto, oltre che dal calo delle vendite e dall'aumento dei costi di produzione (materie prime e lavoro), soprattutto dall'entità degli investimenti che aggraveranno ulteriormente il bilancio in chiusura d'anno. La Citroen, come è noto, per realizzare le nuove linee di montaggio ad Aulnay (che prende così il posto di Javel), la moderna fonderia di Charleville ed altre fabbriche secondarie, ha dovuto fare ricorso ad un prestito pubblico per circa 800 milioni di franchi, un capitale che deve pur essere restituito, e con gli interessi. Ecco quindi giustificato il vistoso passivo della Citroen (è la prima volta che si registra).

Ma non è questo aspetto finanziario che preoccupa la Peugeot. E nemmeno l'accresciuto stock dei modelli D che nei primi sei mesi '74 hanno fatto registrare una flessione di ordini del 45 per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno scorso. Insomma la Peugeot è sempre convinta di concludere (con la Citroen) un buon affare, ma allora perché, si chiede la gente della strada, non ha rispettato la primitiva scadenza del 1. novembre per farlo? E' stato un peccato di presunzione che testimonia appunto della ferma volontà (della Peugeot) di compiere in fretta il passo, di arrivare presto al matrimonio.

Ritenevano tutti (Michelin, Citroen e Peugeot insieme) di poter stringere i tempi e nel breve volgere di 129 giorni

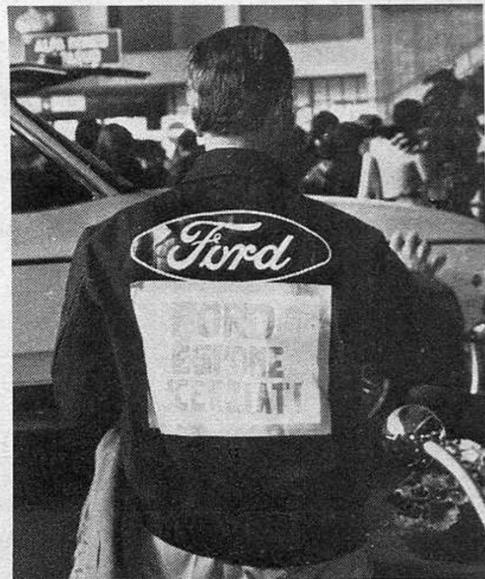
l'automobile e verso quelli che in questo settore lavorano. Verso quegli uomini (tecnici o no) che in un anno sono riusciti a rivedere progetti datati molto tempo prima.

Certo, la rivoluzione (quella tecnologica) non c'è stata, ma il risultato è stato lo stesso clamoroso. Aver prodotto, in questo breve intervallo di tempo, vetture non in contrasto con le attuali norme restrittive è già un enorme successo. E' la vittoria in una gara contro un nemico che modificava le sue armi giorno per giorno a seconda

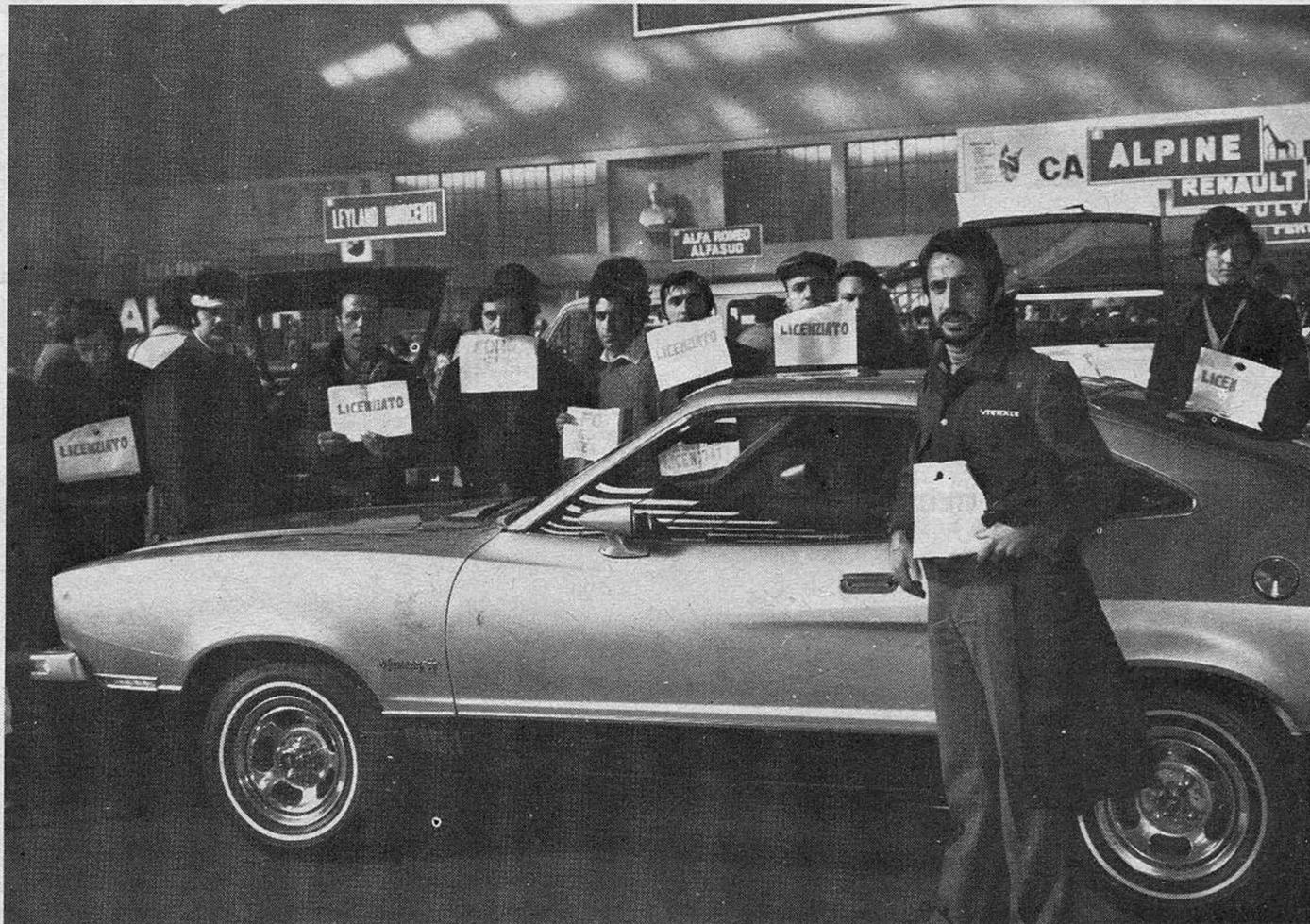
del comportamento dell'avversario. Una risposta (certo non preventivata) a quelli che stanno dall'altra parte, ai politici che ancora una volta hanno strumentalizzato per i loro fini il « fenomeno/auto ».

Il « pieno » di folla al Salone è forse la migliore prova di una raggiunta maturità da parte del pubblico. Nella crisi, l'auto potrebbe trovare motivi per una riaffermazione che solo la miopia dei politici poteva non prevedere.

m. c.



# O riscatta l'auto!



Ben più significativa, come forma di protesta, quella silenziosa (affidata ai cartelli molto eloquenti, come si vede anche nella foto in alto) di alcuni dipendenti della carrozzeria Vignale. Erano nello stand Ford, ad « esporre » se stessi accanto alle vetture con il marchio del colosso americano

di dar luogo all'auspicata « grandeur » nell'industria automobilistica francese. Invece si è scoperto che il controllo dei conti e le verifiche dei documenti richiedono tempi assai più lunghi del previsto. Il dare e avere della Citroen è piuttosto complesso e la contabilità necessita di

in pensione non saranno sostituiti); la gamma D e DS sarà sostituita in breve tempo, nella domanda del mercato, dai modelli CX che già ora fanno registrare un lusinghiero avvio commerciale.

C'è di più: progetti preziosi e costosi sono stati « congelati » dalla Citroen in attesa di tempi migliori. Si tratta di vetture utilitarie destinate a ringiovanire le affermate 2C, Dyane e Ami e che pare abbiano già ottenuto l'« imprimatur » della Peugeot. La quale sarebbe pure d'accordo nell'affidare alla Citroen la realizzazione dell'ammiraglia della produzione francese. La limousine di rappresentanza, che prenderà il posto della DS Pallas negli ambienti presidenziale, governativo, ministeriale e diplomatico della repubblica sarebbe disegnata dal centro stile Citroen per evitare ingerenze straniere (leggi: Pininfarina, il carrozziere di casa Peugeot). Il motore potrebbe essere il 6 cilindri 2,7 litri costruito a Douvrin da Peugeot-Renault-Volvo oppure il 2,7 della SM o il 3000 della Merak forniti dalla Maserati che è Citroen a tutti gli effetti.

L'operazione rappresenterebbe così l'alternativa-alibi ad un contributo finanziario che Giscard D'Estaing in persona ha negato alla Citroen come a tutte le altre grandi aziende d'interesse nazionale. Il presidente della Repubblica sostiene (per evitare di appesantire il bilancio dello stato) che anche le perdite vanno suddivise tra i soci, così come vengono ripartiti tra i soci gli utili di un'impresa.

Lino Ceccarelli

## Perchè liquidata la VIGNALE

TORINO - Primo novembre, primo appuntamento festivo per il 52. Salone dell'automobile di Torino. Un appuntamento atteso con una certa ansia. Sino ad allora infatti l'affluenza del pubblico sotto le volte dei padiglioni di Torino-Esposizioni era stata tutt'altro che soddisfacente. In compenso la tanto temuta contestazione sindacale non si era praticamente verificata. Il giorno dell'inaugurazione solo un centinaio di giovani (per lo più studenti) avevano dato vita ad una ordinata manifestazione dove veniva criticato non tanto la rassegna in se stessa quanto una assurda politica governativa volta a punire l'automobile (e tutti quelli che in questo settore trovano occupazione) a tutti i costi. Il primo novembre, però, con il pubblico piuttosto numeroso anche la protesta si è rifatta viva. Una cinquantina di operai della Vignale (la carrozzeria di Grugliasco messa in liquidazione dalla Ford Europa) con cartelli sulla schiena che sottolineavano il loro licenziamento si sono « esposti » nello « stand » Ford ed in quello della De Tomaso. Una protesta ordinata e civile per richiamare l'attenzione sulla difficile situazione della fabbrica di Grugliasco.

La vicenda era iniziata nell'aprile scorso. Allora erano stati licenziati 125 operai (su un totale di 320). Alla base del provvedimento, secondo la versione fornita dalla casa americana, c'era l'impossibilità di continuare le importazioni negli Stati Uniti della « Pantera », una vettura sportiva di alte prestazioni di cui alla Vignale si costruisce la scocca. I nuovi regolamenti in fatto di sicurezza ed « air-pollution » che andranno in vigore nel '75 non consentirebbero, a detta dei dirigenti-Ford, un conveniente adattamento del modello. Le spiegazioni non avevano convinto. La Pantera, infatti, aveva sempre brillantemente superato le prove d'urto (si era classificata davanti a tutte le altre « sportive » europee) ed il suo motore un Ford 8 V di grande serie utilizzato su buona parte della gamma della Casa americana non sembrava presentare problemi.

I 125 operai erano stati licenziati con la promessa di trovare posti di lavoro equivalenti in zona o di non prendere provvedimenti di questo genere almeno per tutto il « 75 ». Alcuni giorni fa la « bomba ». Il consiglio d'amministrazione della Casa americana riunitosi in assemblea straordinaria ha preso atto dello stato di deficit della carrozzeria torinese e ne ha deciso la liquidazione non tanto per i motivi economici, quanto per una scelta strutturale nella prevista conversione della marca americana alle vetture di piccola cilindrata.



Non mancava (si poteva dubitarne?) la sciocca stonatura anche macabra

essere rigorosamente vagliata a scanso di equivoci. Potrebbe perciò verificarsi il caso-limite di un ripensamento forzato da parte della Peugeot? Obiettivamente è da escludere. La Citroen confida in una pronta ripresa, e le prospettive sono realmente favorevoli.

La produzione sarà contenuta nei limiti imposti dalla congiuntura senza però far ricorso ai licenziamenti (coloro che vanno

**SINTESI-lampo****Fanno show  
le 131  
e le MINI**

Regazzoni al Salone. Sembra posare con la 131, vettura cui non ha risparmiato le lodi. A destra, in produzione ormai la Lancia Beta spider

**Le italiane**

**TORINO** - Alle 9,32 di mercoledì 30 ottobre, due minuti dopo che il Salone ha aperto le sue porte senza cerimonie, si presenta il primo visitatore. E' uno studente di un paese vicino a Torino che dopo aver pagato mille lire per l'ingresso si avvia a visitare il 55. Salone dell'auto.

Subito si reca nello stand Fiat ad ammirare la gamma 131. Ed è proprio da qui che inizia la nostra visita alle novità di Torino, che completeremo nel prossimo numero.

**FIAT.** Tutta la gamma delle 131 Mirafiori è esposta nell'ampio salone centrale della mostra. L'indice di gradimento per la nuova vettura sembra altissimo, a sentire i commenti della gente che la guardano e la « sezionano » in ogni parte. La 131 che si estrinseca in undici modelli è ben vista da tutti i visitatori: dai giovani, che ammirano la due porte come un coupé, ai rappresentanti di commercio, che finalmente vedono una cinque-porte adatta alle loro esigenze, non derivata da una berlina, ma nata per essere una macchina per il trasporto di merce.

Ma non è solo la 131 che attira gli sguardi della gente nello stand Fiat, che espone 14 modelli per un totale di 45 versioni, ma tutta la serie di vetture che più hanno successo sul mercato, tanto da aver pur nel momento di crisi aumentato la forza di penetrazione della marca dal 60% al 64% in Italia.

Clay Regazzoni ha simbolicamente scoperto la 131 il giorno prima dell'apertura del Salone per la gioia dei fotografi. L'aveva anche provata precedentemente a Fiorano la nuova macchina « anti crisi » della Fiat, il suo giudizio è stato positivo. « E' una macchina — ha detto — sicura e comoda. Un motore con molta elasticità ai bassi regimi, agile e scattante nel traffico, con un cambio ottimo. E' l'ideale per



Giannini espone la sua 500 supereconomica, (motore 390 cc)



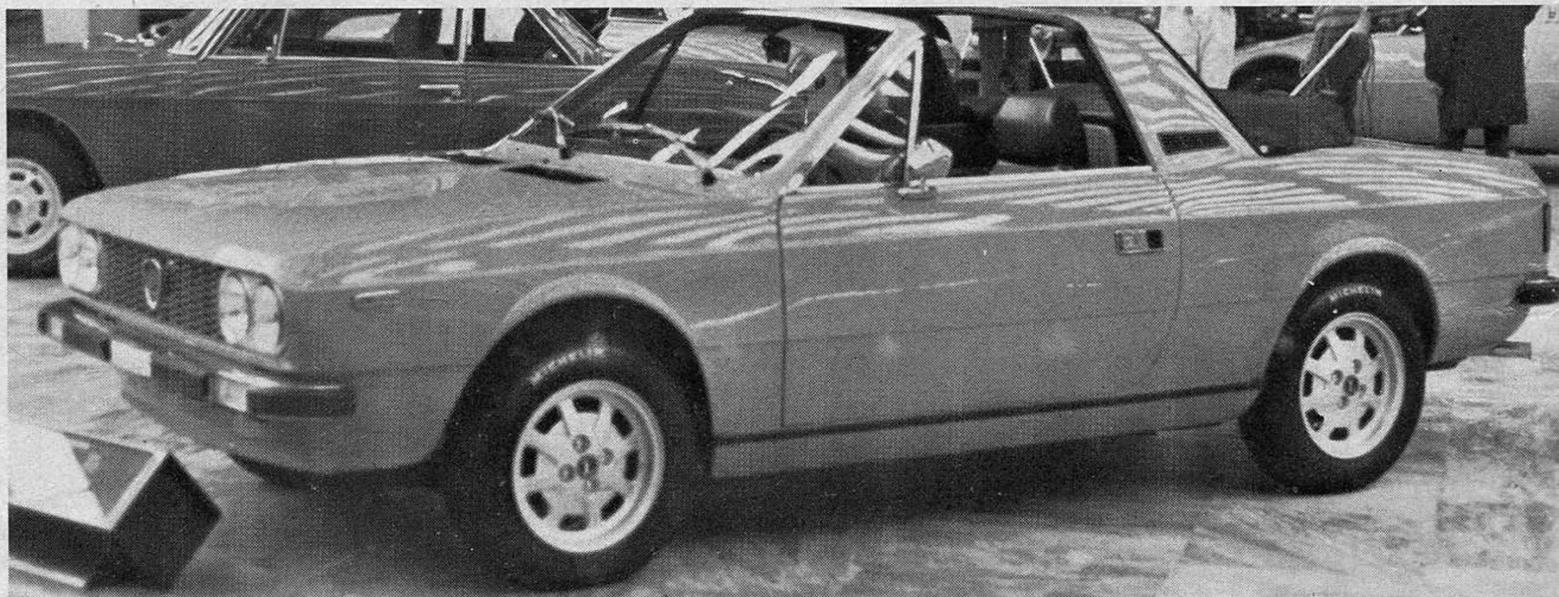
Autotelaio di vettura Sorgato, ad aria compressa



Versione Zagato della Beta coupé; molte parti in vetroresina



La Tatra T613, styling Vignale, verrà importata



qualsiasi condizione d'impiego in città e nelle autostrade, per lunghi viaggi e per piccoli spostamenti». Questi concetti lusinghieri, da pilota di F.1, Regazzoni li ripeterà poi in un suo incontro con il presidente della Fiat avv. Agnelli, che dimostrerà di apprezzarli molto.

Allo stand **INNOCENTI BRITISH LEYLAND**, la seconda grande novità del Salone. Firmata da Bertone, ecco la nuova **MINI** disponibile con due motori di 998 e 1275 cc. La macchina di cui proprio a Torino si è conosciuto il prezzo (1.820.000 e 2.100.000 IVA compresa) a seconda delle versioni, non potrà che essere un successo per la modernità della linea, lo spazio per i passeggeri (5 in totale) la ripresa e l'economicità d'esercizio. Allo stand Innocenti era presente tutta la gamma delle « vecchie » Mini, che continueranno ad essere prodotte, più la nuova Regent che sta avendo un buon successo di mercato.

Una psichedelica Alfasud con grandi quadrifogli verdi, invitava i visitatori a provare la macchina nello stand **ALFA ROMEO**, dove erano esposte tutte le vetture della gamma del biscione, dalla nuova Alfetta GT alle rinnovate Giulia. Nello stand della Casa milanese-napoletana, faceva bella mostra di sé la 33t12 che ha fatto la « tripletta » di Monza quest'anno, oltre all'Alfetta preparata per i rallies e la 2000 GTV che ha vinto a Francorchamps, al Tour de France e al Giro d'Italia, a dimostrazione di una discendenza sportiva di tutte le macchine di produzione.

Allo stand Alfa Romeo il dr. Sala, direttore delle vendite, in mancanza del dott. Cortesi il nuovo presidente impegnato in Giappone, ci ha detto che: « Nonostante il periodo nero, l'Alfa Romeo ha fiducia nel futuro, perché crede nell'auto come mezzo insostituibile. A conferma del-

la validità del prodotto Alfa vi è il mercato estero che ancora recepisce molto delle vetture milanesi, mentre sembra che il mercato italiano, il più colpito dalla crisi, accenni a sintomi di ripresa ».

Pronta reazione ai mutamenti del mercato in casa **LANCIA**, si è infatti voluto combattere il caro benzina adottando per la prima volta ufficialmente da una casa l'impianto a gas liquido, che oltre a permettere un notevole risparmio sui consumi, fa sì che l'autonomia della Beta berlina di qualunque cilindrata arrivi a 900 km (G.P.L. più benzina). Molto apprezzata dal pubblico presente questa soluzione di GPL, anche perché la bombola sistemata ad arte nel baule non ruba spazio ai bagagli. Il prezzo di questa trasformazione fatta dalla Casa viene a costare 185.000 lire.

Per passare ad una categoria fiscale inferiore a quella della **BETA 1400**, ecco un motore di 1300 cc sulla conosciuta berlina, che oltre a permettere una economia nella tassa di circolazione e nei pedaggi autostradali, consuma poco anche in benzina (8,4 litri per 100 km). Il prezzo della **BETA 1300** è stato fissato IVA compresa in 3.136.000 lire.

L'intramontabile **FULVIA COUPE'** vive una ennesima giovinezza nella versione « SAFARI », per ricordare l'ultima prestazione della macchina al recente EAS. Disponibile in un solo colore, quello « giallo safari », costa 150.000 lire di meno della versione normale per alcune semplificazioni negli allestimenti che però non riguardano né le prestazioni né la meccanica.

La proposta di una **BETA SPIDER** presentata al Salone di Ginevra dalla Pininfarina è stata accolta dalla Lancia che ha dato incarico alla Zagato di costruirla,

mentre la vettura verrà montata a Chivasso. La Beta spider sarà disponibile sul mercato in due versioni di 1600 e di 1800 cc che verranno a costare rispettivamente 3.992.800 e 4.144.800 lire IVA compresa.

Novità anche in casa **LAMBORGHINI** dopo il recente cambiamento di proprietà della Casa del Toro di cui Lamborghini rimane presidente con l'uno per cento delle azioni. L'**URRACO**, la « piccola » di S. Agata, ha diminuito e nello stesso tempo aumentato la cilindrata presentandosi al Salone di Torino in due versioni che si differenziano fra di loro principalmente nel motore. La 200 « figlia dei tempi » monta un motore 8V derivato dalla 2500 che continua ad essere prodotta ma la cui cilindrata è stata ridotta a 1994 cc, per economizzare sia nei consumi che nell'IVA (-18%). Il prezzo di questa vettura è, IVA compresa, di 9.800.000 lire, la sua velocità massima è di 215 kmh, mentre con partenza da fermo i 100 km si raggiungono in 7"2.

La **URRACO P 300** monta invece un nuovo motore sempre ad 8 cilindri a V di 90° ma con doppio asse a camme in testa, con una cilindrata di 2995,8 cc che sviluppa 265 CV a 7800 giri. Verrà a costare su strada 10.976.000 lire, un prezzo un po' alto, ma d'altronde le prestazioni della vettura, oltre 265 kmh di velocità e 0-100 in 5"6, meritano questi soldi.

La Lamborghini non abbandona il proprio « credo » di vetture sportive nonostante il periodo non sia dei più felici. La gamma delle vetture è completa; a Torino oltre alle due novità sopra descritte, era esposta anche l'**ESPADA**, la **JARAMA** e la **COUNTACH**, oltre alla futura Urraco degli anni « 80 » esposta nello stand di Bertone, la « BRAVO » di cui in altra parte avete già visto il « colore ».

Allo stand **FERRARI** nessuna novità, non si è visto come si pensava il **DINO 308** con il motore di due litri di cilindrata «per evadere l'IVA», mentre era presente tutta la produzione dalla **365** al **DAYTONA**, alla **BB** e alla **DINO 246** che a fine anno uscirà di produzione. Allo stand **MASERATI** la Quattroporte IIa, che verrà prodotta ad iniziare da gennaio, di cui, per ora, non si sa ancora il prezzo che non dovrebbe essere lontano dai 18 milioni. Molto ammirata la grossa berlina ha raccolto consensi unanimi, anche dall'ing. Piech dell'Audi-Porsche.

Allo stand della **DE TOMASO**, a smentire le voci di una fine della produzione della Pantera, tutta la gamma della Casa modenese. Era presente l'ing. Bertocchi che ha assicurato che, anche chiusa la Vignale, la produzione della Pantera continua alla Ghia.

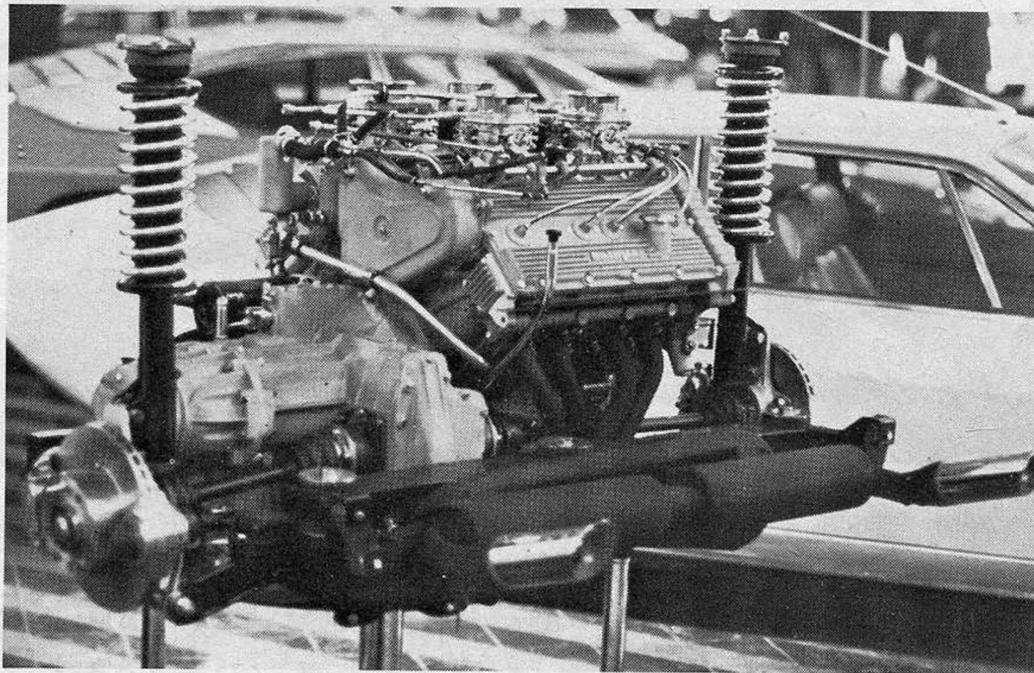
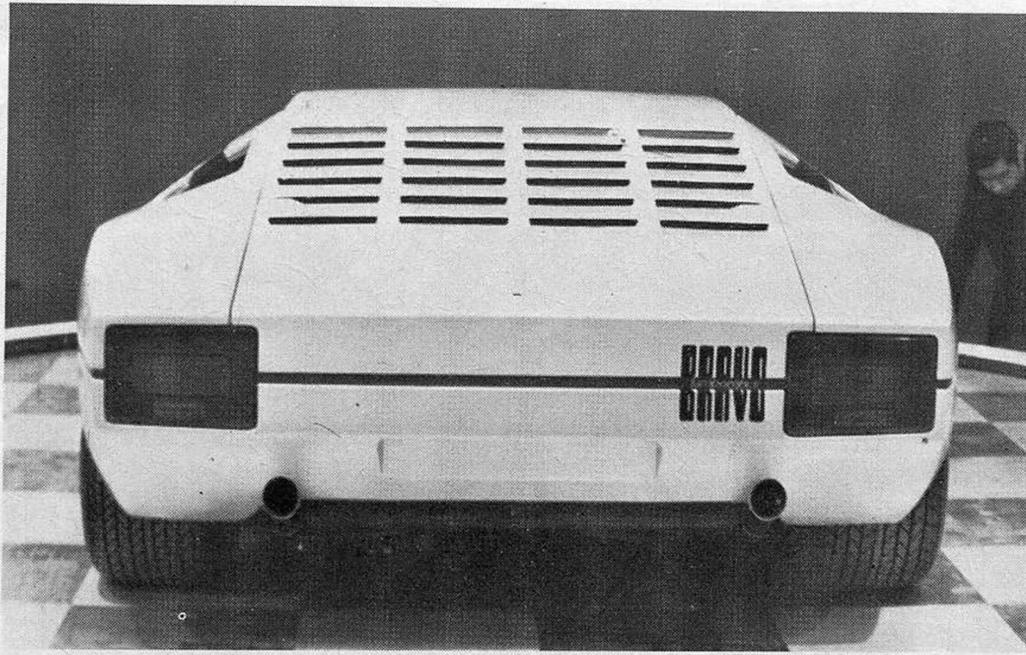
## Le straniere

Presenti al gran completo al Salone di Torino le Case estere «importatrici» nel nostro paese. Chi più e chi meno aveva delle novità. Vediamole.

La **RENAULT**, che aveva pronosticato di vendere in Italia prima della crisi 85.000 vetture, si appresta a superare questo traguardo, mentre annuncia per il prossimo anno una **COPPA RENAULT** riservata alle R5 LS.

Della **GENERAL MOTORS** una nuova **OPEL REKORD DIESEL**, con un motore fatto apposta per il nostro mercato, con 69 cc in meno dell'originale che permette di pagare il 12% di IVA invece che il 30%. Esattamente eguale alla 2100, la nuova Rekord diesel costa nella versione 2 porte standard 3.516.800 lire IVA compresa. Con un litro di gasolio si percorrono 13,3 km con la nuova vettura, il che permette di andare da Milano a Roma con 5.500 lire. Sempre della GM due novità USA, la **CHEVROLET MONZA 2+2** (che i lettori di AS già conoscono) e un fuoristrada stile americano, il «**BLAZER**».

Disegnata (a suo tempo) da Vignale e importata dalla Motorest, la stessa Casa che importa la Skoda (a luglio già tutto venduto il contingente assegnato per il '74) ecco la **TATRA 613**. La vettura cecoslovacca di cui per ora non si conosce il prezzo, è una bella vettura di rappresentanza d'oltrecortina (o quasi) che monta posteriormente un motore 8V di 3495 cc



di cilindrata, quattro porte 5 posti, ed è accreditata di una velocità di 190 kmh.

La **FORD** che celebra il suo settantesimo anno sui mercati europei, presenta tutta la gamma di **ESCORT**, **TAUNUS**, **CAPRI**, **GRANADA** e la **MUSTANG II**, l'americana di concezione europea.

**BMW**. La Casa tedesca ha approfittato del Salone di Torino per portare oltre alla gamma completa delle sue vetture anche la nuova 518, che viene venduta IVA compresa a 3.584.000 lire.

**CITROEN**. La Casa francese, che ha mantenuto i programmi di vendita prefissati ad inizio anno, presenta nel suo stand torinese la nuova **CX** e le nuove versioni della **GS**, la **GSX**, la **PALLAS** e la **GSX 2**.

**PEUGEOT**. Anche essa non risente se non in minima parte della crisi in Italia: ha portato a Torino il nuovo coupé 104, e la 204 con motore a benzina di 1130 cc, e con il motore Diesel di 1357 cc, oltre al coupé e allo spider 504 disegnati da Pininfarina.

La **SIMCA CHRYSLER** ha al posto d'onore la nuova gialla **LX**, la vettura per la crisi che verrà presto immessa sul mercato ad un prezzo interessante, 1.695.000 lire IVA compresa. La LX monta il motore di 1118 cc ed è a tre porte.

**VOLVO**. La Casa svedese espone nel suo stand tutta la nuova gamma di vetture compresa la nuova 264 che monta il motore di 2700 cc a sei cilindri e che verrà a costare in Italia 7.500.000 lire.

**PORSCHE**. La Casa di Stoccarda che attraversa un periodo non felice per le vendite, presenta la **TURBO** con motore di 3000 cc accreditata di oltre 250 kmh.

Del gruppo **VW** e **AUDI** le tre favolose realizzazioni uscite quest'anno per rilanciare sotto la guida di Leiding la Casa tedesca: la **SCIROCCO**, la **GOLF** e l'**AUDI 50**, vetture che non potranno non avere successo.

g. c.

Sopra, la parte posteriore della «Bravo», la Lamborghini degli anni '80. Sotto, il rinnovato 8V della Urraco, passato ora a 3 litri e con testate a due alberi a cammes



# LINEA PININFARINA

da 40 anni  
la tradizione del nuovo

## AUMENTI di nuovo tra poco?

TORINO - Ai primi del nuovo anno le automobili nuove di fabbrica dovrebbero subire un altro aumento. La notizia anticipata dal nostro giornale alcune settimane fa, ha trovato ulteriore conferma nei corridoi del Salone di Torino. Le cause: l'ulteriore costante aumento delle materie prime e della mano d'opera. Ancora nulla è deciso sulla percentuale di aumento, ma si presume che l'ulteriore balzo dei prezzi possa essere dell'ordine del 7-8 per cento. Sarebbe il quarto aumento in un anno, per un totale che si avvicina al 40 per cento. Alcune Case estere che importano vetture in Italia studiano la possibilità di aumentare le vetture nuove di un 5-6 per cento addirittura alla chiusura del Salone di Torino.



Sportive al Salone. Questa è l'Opel-  
Conrero Ascona gr. 1 di Presotto



C'era anche, nello stand General  
Motors, l'Opel Ascona gr. 2 di Rohrl

## Abbiamo perduto un caro collega proprio alla rassegna torinese

# SAGONA «sul campo»

TORINO - Una morte come quella di un soldato sul campo di battaglia, ha voluto togliere alla famiglia dei giornalisti italiani dell'automobile Pier Luigi Sagona. Un malore violento e improvviso l'ha colpito nella notte di venerdì 1 novembre nell'albergo, mentre preparava la sua relazione per un dibattito sulla crisi dell'automobile, che egli stesso aveva organizzato.

Appena cinquantenne, con una figlia che adorava, l'attuale direttore della rivista "HP - Energia dei trasporti", dell'ACI, Sagona era da quasi trent'anni un protagonista attivo della cultura giornalistica non solo automobilistica. Uomo dai molteplici interessi anche politici, ex partigiano, dal 1945 al 1966 era stato redattore-capo e vice direttore dell'"Automobile speciale". Aveva ricoperto cariche direttive anche in quotidiani e periodici politici come "Giustizia e libertà", "l'Italia libera", "Italia socialista", "Il Punto". Era stato membro di numerose commissioni di studio per il traffico presso il comune di Roma e il Ministero dei lavori pubblici, vice presidente dell'UIGA (Unione italiana giornalisti dell'automobile) e della FIAJA (Federazione internazionale journalistes de l'automobile), rappresentante dell'Italia in seno all'OCSE (Organizzazione comunitaria per lo sviluppo economico), membro del comitato organizzatore della conferenza di Stresa, presidente del convegno di Sorrento per la sicurezza del traffico.

Non può questa semplice e fredda biografia esaurire il ricordo per un collega non solo di prim'ordine ma anche depositario di rare virtù umane nel lavoro e fuori, qualità queste sempre più rare. Dobbiamo a Piero un ricordo più pieno, che dica alla figlia e ai suoi familiari tutto il nostro dolore, che non può esaurirsi in un telegramma o in queste poche righe di necrologio, cui i tempi ristretti di chiusura ora ci costringono.

Cosa avevano di divertente da dirsi, Merzario e l'ing. Lampredi, amministratore dell'Abarth, al Salone?

## WILLIAMS a caccia di ARTURO

TORINO - Da martedì sera Torino esposizioni era presidiato, mentre sin dalle prime ore del mattino di mercoledì erano incominciati ad arrivare reparti di carabinieri e di guardie di P.S. Controllate pure le vie Petrarca e D'Azeglio e l'area del Valentino. In questo clima di nervosismo, facevamo interessanti incontri di natura sportiva. Arturo Merzario tra i primi. «Credo che resterò con Williams perché Frank fa ogni sforzo possibile; quattro punti non sono molti, ma siamo certamente davanti ad altre equipages bene organizzate. Io spero che dopo l'addio dell'Iso si riesca a trovare qualche sponsor valido; non so a che punto sia, non l'ho visto, vorrei incontrarlo».

Partito Arturo per chissà quale destinazione, qualche minuto dopo è arrivato in sala stampa Frank Williams. Occasione propizia per ascoltarne i programmi.

— Ti vedo un po' preoccupato, che hai?

«Sto cercando Arturo, l'hai visto?»

— Sì, era qui un minuto fa.

«Accidenti!»

— Vorrei parlargli.

«Di che?»

— Ti ha detto nulla?

«E' solidale con te...»

— Che gioia! davvero?

— Io credo che sia con te anche per il '75.

«Mi dai una grande notizia, Arturo è un validissimo pilota».

— Ma tu gli darai delle macchine più valide?

«Certo, puoi dire che, pur restando lo schema generale dello scorso anno, stiamo lavorando sul telaio, sulle sospensioni e sul motore, noi mancavamo in rettilineo».

— Chiuso con la ISO?

«Sì, chiuso, non ti dico altro. Avessi saputo come sarebbe finita non avrei accettato alcuna loro collaborazione».

— Ora che sponsor pensi di avviare?

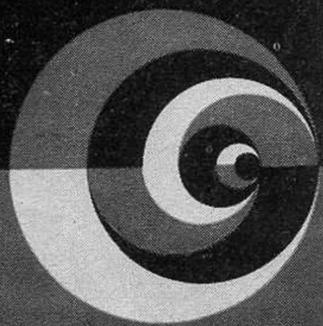
«La Marlboro si limiterà alla McLaren e a qualche altro tiene i migliori».

— Si è parlato della Martini.

«Sì, la "Martini" potrebbe esaminare una mia proposta valida; ma probabilmente l'esperienza Tecno li ha resi scettici, prudenti. I momenti sono difficili. Ma tenterò».

Poco dopo ci risulta Frank l'ha incontrato Arturo, dopo che questi aveva avuto un simpatico incontro con l'ing. Lampredi. E Williams è stato ancor più sicuro di avere sempre con sé il comasco.

55° SALONE INTERNAZIONALE  
DELL'AUTOMOBILE  
TORINO



30 ottobre - 10 novembre 1974

Nel prossimo numero

- Le cifre della paura
- I carrozzieri
- Gli accessori '74
- Panorama tecnico

(in questa sede continueremo l'analisi della nuova FIAT 131 della quale avevamo iniziato nel numero scorso la radiografia)

# ZUMM

(brev.)

scarico-idea  
salva paraurti  
nuovo da

completo del  
kit di montaggio  
a lire 9.900

n/ **ANSA**  
marmitte

41034 Finale Emilia  
Telef. (0535) 98031/32  
Telex: 52113 ANSA



per la **RENAULT 5**

# Cambia il responsabile alla **TEXACO** del settore corse, ma non cambiano i programmi

## Lo sponsor soddisfatto

— L'anno scorso la Texaco firmò un contratto per due anni di collaborazione con la Marlboro, per finanziare il team McLaren con Fittipaldi e Hulme quali piloti. La decisione si è dimostrata giusta, ma quali fattori vi hanno fatto scegliere il binomio Fittipaldi-McLaren e perché avete lasciato la Lotus?

« Pur avendo avuto molto successo nei nostri rapporti con la Lotus, non potevamo fare di più per via del contratto della Lotus con la John Player. Le possibilità di abbinare le nostre attività promozionali erano assai limitate, dato che il maggiore mercato della Lotus è il Regno Unito. Inoltre i nostri concetti base, in fatto di marketing, sono molto diversi da quelli della Lotus. Emerson non si trovava più bene in squadra, ma era decisamente coinvolto nelle nostre campagne promozionali e pubblicitarie, era il nostro Signor Texaco nel mondo delle corse. Dopo discussioni non ufficiali con Pat Duffeler, della Marlboro, scoprimmo che anche loro cercavano una nuova squadra. Provavano molto interesse per Emerson e non erano contrari all'idea di patrocinare un team in società con noi. Decidemmo di esaminare la cosa ulteriormente, per vedere se era possibile trovare una soluzione che soddisfacesse entrambe le nostre mete. Non ci volle molto tempo per tutte e due le società per capire i vantaggi impliciti nel lavorare insieme: avevamo gli stessi colori rosso, bianco e nero — operavamo sugli stessi mercati mondiali e seguivamo lo stesso concetto, cioè quello di sfruttare le corse per aumentare la conoscenza delle nostre marche. Fra le poche squadre di primo piano disponibili scegliemmo la McLaren, dopo esserci consultati con la Marlboro e con Emerson. Se la Elf non avesse rinnovato gli accordi con la Tyrrell questa sarebbe stata presa in seria considerazione da noi, mentre l'altra squadra era naturalmente quella della Brab-

ham. Se esiste un team che merita di avere un patrocinio, si tratta senz'altro dell'MRD e non capisco come mai non abbia trovato una grossa società internazionale disposta a darglielo. »

— Guardando indietro, ritiene che il patrocinio in collaborazione fosse una mossa saggia, dopo tutti i conflitti promozionali della stagione precedente quando lavorate con la John Player e con la Lotus?

« Quando facemmo l'accordo con la Lotus, consideravamo la John Player un copatrocinatore e non un concorrente, dato che operavamo in sfere industriali diverse. Per loro, scopo principale era di apparire quale maggior patrocinatore nell'operazione Lotus; il nostro, al contrario, consisteva nel fare sapere a tutti che, oltre ad aiutarli finanziariamente, li rifornivamo di nostri prodotti. Forse il nocciolo del problema era il fatto che facemmo un accordo separato con la Lotus, anziché insieme con la Players. Non può funzionare. Abbiamo imparato la lezione ed ecco perché quest'anno abbiamo fatto un vero accordo abbinato, garantendoci che tutto fosse chiarito bene con la Philip Morris ancor prima di parlare con la McLaren. Credo che sia la prima volta nella storia delle corse automobilistiche che due società internazionali si sono unite con successo. Condividere l'attività che riguarda entrambi i marchi di fabbrica — siano su una vettura, su un cartellone pubblicitario o su autoadesivi — non porta nessun danno né all'una né all'altra società. Anzi, il prestigio ottenuto dal Team Marlboro Texaco ha avvantaggiato tutte e due le società e il fatto di poter condividere le spese delle attività promozionali rappresenta un altro vantaggio. Molto presto, anche alle sedi di New York si è stabilito a tutti i livelli un rapporto molto amichevole fra le società. »

— La Texaco ha intenzione di finanziare le corse allo stesso modo l'anno prossimo

**BRUXELLES** - La Texaco pose piede nelle corse di Grand Prix soltanto tre stagioni fa, quando le Lotus di Colin Chapman, che ora gareggiano come John Player Specials, apparvero, appunto nel 1972, con il nome Texaco sulla loro « livrea » nero e oro. Dal punto di vista dei risultati il successo fu immediato — due campionati costruttori e uno per piloti — ma era chiaro che dietro le quinte c'era un conflitto d'interessi fra la Texaco e la John Players. Data la situazione, non fu una sorpresa quando la Texaco annunciò, alla fine della stagione 1973, che voleva porre fine all'accordo. Per il 1974, in mezzo a molte congetture, la Texaco annunciò di avere iniziato un'altra collaborazione di patrocinio con la Marlboro e la McLaren. Dal punto di vista puro e semplice dei risultati in pista, è stato ovviamente un successo fantastico, con un altro campionato sia per costruttori che per piloti, grazie ad Emerson Fittipaldi e alla McLaren M23. Comunque i risultati non sono tutto, da un punto di vista ampio e internazionale, per cui recentemente sono andato agli imponenti uffici della Texaco a Bruxelles per parlare con John Goossens, direttore della Divisione Corse della Texaco International, il quale ha chiarito molte cose sul passato e sul futuro corsaiolo della sua società.

e — forse più importante — nel 1976?

« Nella prossima stagione resteremo senz'altro nel mondo delle competizioni, ripetendo la nostra impresa comune con la Philip Morris, Fittipaldi e la McLaren e il budget è già stato approvato per tutte le attività di contorno. Sarebbe impossibile per una grossa società pubblica impegnarsi per grosse spese nel 1976, tenendo conto dell'instabile situazione economica che esiste oggi nel mondo. Probabilmente la decisione verrà presa alla metà della prossima stagione. La decisione finale per i grossi impegni viene presa alla casa madre a New York. »

— Si sente dire che nel 1975 la vostra Divisione Corse sarà diretta da Londra e non da Bruxelles. In tal caso, qual è il motivo?

« L'anno scorso io avrei dovuto avere un altro incarico, ma dato che il nuovo progetto con la Philip Morris e con la McLaren sembrava tanto interessante chiesi di conservare il mio attuale incarico per un altro anno. Visto che Neil McNab era la persona più ovvia, per sostituirmi, ora le attività della Texaco Racing verranno coordinate dal nostro ufficio londinese. »

— Secondo lei, che cosa riserva l'avvenire alle gare di F. 1, tenendo conto dell'attuale crisi economica mondiale?

« L'ultima Formula automobilistica a subire le conseguenze sarà la F. 1, questo per via del suo prestigio su piano mondiale. A meno che non si arrivi a livelli uguali a quelli delle crisi degli anni '30, non prevedo che per la F. 1 ci saranno grossi problemi di sopravvivenza. Ciononostante, penso che oggi la maggioranza dei patrocinatori che hanno attività nei grandi premi sia più preoccupato, per i prezzi in aumento e per via di una certa tendenza, da parte dei costruttori, di giungere a decisioni unilaterali, che non sono nel migliore interesse dei loro patrocinatori. Ne è un tipico esempio, fra gli altri, l'atteggiamento autoritario nei confronti di stampa e patrocinatori a Zeltweg lo scorso anno. Perché la F. 1 sopravviva, deve esserci un rapporto più stretto di consultazioni fra tutte le parti interessate. Una tavola rotonda fra la CSI, gli organizzatori, i patrocinatori e la GPDA, simile alle conversazioni di Monaco nel 1973, farebbe evitare molti attriti. Non devono esserci scandali, se si vuole mantenere vivo l'interesse delle grandi società internazionali verso la F. 1. Questo sport deve restare "pulito". »

— Crede che nella prossima stagione alcuni patrocinatori saranno costretti a rinunciare?

« Dipende da qual è la principale attività delle società. Per quelle che hanno bisogno di un'immagine internazionale del loro marchio di fabbrica penso che le corse di F. 1 siano uno dei mezzi più efficaci. Questo, naturalmente, se verrà conservato o anche aumentato lo spazio dato agli avvenimenti dalla stampa. »

— Si è detto che la Ferrari se non nel '75 forse nel '76 potrebbe ritirarsi. Pensa che si tratti di una concreta possibilità e che effetto avrebbe sulla F. 1?

« Mi dispiacerebbe molto che la Ferrari uscisse di scena, anche se questo faciliterebbe molto le cose per la nostra squadra... No, non ci credo. La Ferrari è parte integrante del mondo internazionale delle competizioni e senza di lei la F. 1 sarebbe molto impoverita. Guardi che cosa successe al campionato sport, appena la Ferrari rinunciò. »

— Come e perché la Texaco pose piede nelle competizioni?

« Dato che le stazioni Texaco riapparvero soltanto nel 1967, dopo la scissione con la Caltex, il nostro marchio di fabbrica era praticamente noto soltanto a

chi guidava automobili prima della guerra. Pertanto avevamo bisogno di rendere più conosciuta la nostra marca, mostrando al tempo stesso al pubblico quale fosse la qualità dei nostri prodotti. Le corse, e soprattutto la F. 1, parevano il veicolo ideale per raggiungere queste mete. Dopo che le iniziali trattative con la Ferrari finirono in niente nel 1970, fummo presentati alla Lotus dalla Ford, con la quale facevamo affari da anni. I primi approcci con la Lotus avvennero al principio del 1971 e devo dire che senza la rapida decisione della Texaco il patrocinio non sarebbe mai cominciato. Ottenemmo addirittura l'approvazione per l'accordo con la Lotus entro 48 ore, a patto che soltanto i prodotti disponibili nelle nostre stazioni di servizio venissero usati dal team. Da un punto di vista puramente di marketing, era ovviamente importante per noi asserire che i prodotti utilizzati da Fittipaldi nella sua vettura di F. 1 erano identici a quelli che si trovavano nelle nostre stazioni di servizio. »

« Dopo il primo anno, con un titolo piloti e uno costruttori, oltre agli utili notevoli che avevamo tratto dalla nostra attività in corsa, non fu troppo difficile convincere la nostra direzione a rinnovare l'accordo di patrocinio e ad allargare le nostre attività. Ecco perché, nel secondo anno, c'interessammo alle corse turismo con la Ford, alla F. 2 con le Texaco Stars del Team Lotus e patrocinammo inoltre Grandi Premi e altre annesse attività corsaiole. Purtroppo la crisi energetica dello scorso inverno portò a un mutamento nella nostra strategia e ci fece puntare tutto di nuovo sulla F. 1. »

— Personalmente, lei ha sempre dato l'impressione di favorire Jacky Ickx. Certe persone, compreso il signor Ickx, sono sembrate sorprese che quel pilota non apparisse nei programmi in questa stagione.

« Jacky è un mio intimo amico da dieci anni, da quando facevamo parte entrambi della stessa squadra. Dopo lo seguì a molti Grandi Premi e imparai a capire meglio tutto ciò che riguardava la F. 1. Ovviamente, quando la Texaco prese ad interessarsi alle competizioni, non potevo permettere ai miei rapporti personali d'influire sulle mie decisioni in affari. Sapevo che Jacky desiderava molto pilotare per la McLaren, ma nel momento in cui stavamo discutendo con quella squadra lui pilotava ancora per la Ferrari — e la McLaren aveva Hulme — era logico per la Texaco continuare con Emerson, il quale non soltanto si è dimostrato uno dei conduttori più intelligenti, ma anche un ideale biglietto da visita internazionale per la Texaco. »

— Ora che Hulme si è ritirato chi ha perso — o prenderà — la decisione, circa il pilota che lo sostituirà? Il favorito del momento pare essere Mass. »

« Riteniamo che la McLaren sia la più adatta per decidere su chi prendere il posto di Denny, anche se dovremo approvare la sua scelta. Né la Philip Morris né la Texaco desiderano interferire, nella vera e propria direzione della squadra. »

— All'inizio dell'anno pareva noto a tutti che la Texaco avrebbe appoggiato il Challenge turismo della Ford. Che cosa accadde, a questo progetto abortito?

« Quando ebbe inizio la crisi energetica, dovemmo ridurre la nostra attività alla sola F. 1. Pertanto, dato che allora non eravamo impegnati in altri patrocinii di categorie diverse, lasciammo perdere. Ci è molto dispiaciuto di non poter continuare con la Ford, con la quale avevamo ottimi rapporti. »

Patrick McNally

## Ecco il «Buggy-Piraña» novità 1974

esposto al Salone di TORINO - Stand 6194



**automirage** sempre all'avanguardia

Per informazioni inviare L. 300 in francobolli a:

AUTOMIRAGE s.r.l. - via Mazzini 26 - tel. (051) 307886-397456 - Bologna