



servizi da
TORINO
di
Marcello
SABBATINI
Mario MORSELLI
Carlo MICCI

ATTUALFOTO



FILAFRONTA ITALIANO

Nella polemica
LANCIA
FIAT
forse 75
miliardi
di verità

TORINO - I primi giorni di apertura del Salone, mentre hanno registrato una affluenza eccezionale nonostante il maltempo, sono stati improntati alle polemiche e ai commenti seguiti alle dichiarazioni del dott. Giovanni Agnelli. Indubbiamente il presidente della Fiat ha avuto parole piuttosto pungenti nei confronti della Lancia, tanto che, se le nostre informazioni sono esatte, si sarebbe avuto un incontro fra i principali esponenti dello stato maggiore lancista. Sarebbe stato esaminato parola per parola quanto ha detto il presidente della Fiat. Sarebbe stato convenuto che un chiarimento sarebbe stato opportuno, come pare sia avvenuto senza che ufficialmente se ne sappia nulla. I plenipotenziari delle due parti avrebbero chiarito i loro punti di vista. Le presunte parole ritenute non molto opportune sarebbero state opportunamente esposte nel loro vero significato.

Comunque negli ambienti torinesi ci si chiede che cosa possa avere indotto il presidente della Fiat nel giudicare nel modo noto un eventuale assorbimento della Lancia da parte della Fiat. Quella certa svalutazione Lancia non è piaciuta. Sentire che la Lancia potrebbe essere un ospite non gradito nella grande famiglia, anche se necessario per un sentimento affettivo o pietistico considerando il personale dipendente, l'economia della città e tanti cari ricordi, non ha fatto piacere. Specialmente in un momento in cui, dopo la perdita del direttore tecnico, la Lancia starebbe — secondo le

La frase dello ... SCANDALO

— Si sente parlare in questi giorni di un interessamento Fiat in Lancia. Cosa c'è di vero?

— La Lancia rappresenta a Torino 12.000 operai, molti sub fornitori, un nome caro alla storia della città, direi addirittura legato ad un uomo che correva e vinceva sulle vetture Fiat al principio del secolo. Qualora fossimo sollecitati ad occuparci della Lancia in quanto essa trovasse difficoltà a risolvere i propri problemi, per ragioni di dovere e non per ragioni di interesse, la Fiat si sentirebbe obbligata ad occuparsene. Per senso di rispetto alla città in cui vive, per riguardo all'occupazione, per riguardo alla serenità dell'economia della città. Premesso che la Fiat è più forte da sola di quanto non sia nella situazione Fiat + Lancia, cioè un allargamento di base senza un rafforzamento dell'elemento



Una delle poche vere novità di serie del Salone torinese è la Fulvia Coupé Rallye HF 1600, color arancio sabbia. Essa si fa identificare a vista rispetto alle sorelle più piccole per la grande fanaleria anteriore (allo iodio). Potenza 128 CV SAE, 5 marce (con leva corta), prezzo L. 2.250.000. Le prime consegne ai privati si avranno a febbraio, dopo i prossimi collaudi agonistici in Corsica e in Inghilterra.

NEI DUE PROSSIMI NUMERI DI AUTOSPRINT DEDICHEREMO AL SALONE DEI COMPLETI SERVIZI RIASSUNTIVI CHE CI PERMETTERANNO DI COPRIRE ANCHE LE LACUNE INFORMATIVE CHE POTETE NOTARE IN QUESTO NUMERO PER RAGIONI DI SPAZIO

parole del suo direttore commerciale — rilanciandosi.

Ma che cosa può essere avvenuto a turbare quelle che sembravano trattative in atto Fiat-Lancia? Tanto che si diceva addirittura che l'accordo Fiat-Citroen avrebbe condizionato questo secondo matrimonio?

Si dice che vi possano essere anche dei motivi politici e si fa anche il nome di un parlamentare torinese un tempo amico Fiat e oggi passato alla altra sponda. Si vorrebbe sapere che il parlamentare DC ora penserebbe di dirottare la Lancia verso i lidi tranquilli della IRI. La cosa non sarebbe stata gradita, a parte che si crede di sapere come non siano estranei determinanti movimenti di

pacchetti azionari fra i gruppi che partecipano alla attività Lancia.

Gli echi di quanto Agnelli ha dichiarato si sono avuti anche alla De Tomaso-Ghia dove lo stesso dinamico De Tomaso non è d'accordo con quanto dichiarato da Agnelli sulla concentrazione. Secondo il giovane costruttore-dirigente debbono vivere anche le piccole industrie, che sarebbero quelle, secondo De Tomaso, che danno una certa consistenza a quella specializzata. Ovvio che De Tomaso, legato come è alla industria americana, parli in modo diverso da Agnelli il quale, però non è per i nazionalismi, come egli stesso ha precisato, ma per un eventuale consorzio eu-



ropeo che lasci però una certa libertà d'azione.

De Tomaso dice che la Fiat è di tutti gli italiani, dice che è un patrimonio che rende orgogliosi gli italiani, perché la grande azienda è creazione di imprenditori privati che l'hanno portata a un livello notevole. De Tomaso poi ha parlato della differenza che esiste fra America e Europa, ad esempio per le tasse. Il nostro boom economico è merito dei contribuenti e non dei governi che si sono succeduti! E' l'attività privata che sostiene la nostra economia e la bilancia dei pagamenti.

Che la Fiat segua anche quanto fa De Tomaso può essere certissimo. Ma se domani

De Tomaso entrasse in accordo con la grande torinese sarebbe dello stesso parere?

Gli americani sono contro la concentrazione perché hanno praticamente tre grosse industrie che dominano. In Europa la Fiat riconosce che ci sono complessi coi quali si può aprire un dialogo e tutto è perfettamente coerente con la politica economica del Mercato comune che interessa l'Europa potendola mettere in grado di tener testa, se non proprio difendersi, agli americani. De Tomaso oggi è un grosso personaggio, lo sappiamo, e tutto è da attendersi a lui. Oggi è entrato, tramite Ghia, in collaborazione con le più grandi industrie americane. E se domani,



UTOMOBILI TORINO



tutto è possibile pensare in questi tempi, entrasse nel giro della Fiat che cosa si potrebbe pensare delle dichiarazioni di De Tomaso?

Per concludere la cronaca dietro le quinte di questo nervoso Salone diremo che sul tavolo della direzione Lancia, per quanto riguarda la nomina del nuovo direttore tecnico figurerebbero tre nomi. Indovinate però quali potrebbero essere. Uno l'avevamo fatto anche noi, ma ce ne è stata data la smentita (leggasi ing. Alfieri). Tutto è possibile in questo momento. All'ultimo momento le voci riferiscono di sviluppi che precedentemente al periodo del Salone si sarebbero avuti nei previsti accordi Fiat-Lancia.

Funzionari dell'istituto San Paolo, controllato dalla Fiat, avrebbero compiuto una inchiesta per accertarsi della situazione Lancia per la quale la Fiat avrebbe stanziato in un primo momento una somma di L. 72-75 miliardi tali da poter incrementare la situazione finanziaria. Ma poi queste prospettive, in seguito a quali vicende non è dato di sapere, sarebbero sfumate.

In relazione a quanto si va dicendo e per fare il punto sui commenti Spada ha fatto una dichiarazione, che verrà diramata dopo che la TV l'avrà irradiata, secondo la quale si riafferma la validità dei programmi, la indipendenza della azienda e le possibilità di sviluppo.

Mai tanto «politica» come quest'anno la rassegna automobilistica nazionale presa nella morsa delle battaglie di concentrazione, delle gelosie industriali, del leggero

ma preoccupante calo di immatricolazioni e della sempre più accanita battaglia di nuovi modelli



TORINO - L'attesa per la conferenza stampa di Gianni Agnelli non è andata delusa. Se non proprio tutti, certamente una buona parte degli argomenti che attendevano una risposta è stata chiarita.

Agnelli è apparso deciso, preciso, prontissimo, tradendo anche una certa carica nervosa più che giustificata dai grandi avvenimenti. Indubbiamente l'accordo Citroën-Fiat è stato subito posto nei termini, peraltro, già noti in buona parte sollevando soprattutto il dubbio che l'operazione non riguardasse tanto gli azionisti quanto le aziende; quindi niente operazione Agnelli-Michelin bensì Fiat-Citroën.

« Chiunque si preoccupi — ha detto Agnelli — di problemi industriali sa che più grande è il volume e più facile diventano la ricerca, la progettazione, la produzione, la distribuzione e l'assistenza. Questo mi pare un principio acquisito in qualsiasi tipo di economia. Aggiungerò che la validità dell'accordo è stata lungamente verificata alla base, sia in sede tecnica, sia in sede commerciale, attraverso contatti di responsabili di questi settori. Dirò, inoltre, che è evidente come l'interesse degli azionisti altro non possa essere che lo sviluppo delle società di cui sono azionisti... ».

Era fatale che in sede di conferenza si arrivasse all'argomento Ferrari-Maserati che ogni anno a questo Salone acquista un sempre maggior motivo di interesse. Agnelli ha messo a fuoco l'argomento e crediamo in modo definitivo: « Anzitutto — ha detto — vi è da dire che tra Maserati e Ferrari non esiste un vero problema di concorrenza poiché ambedue avranno sempre più compratori che vetture. Il nostro rapporto con Ferrari rende possibile di trarre indicazioni utili dalle esperienze sui motori ad alto livello mentre l'accordo della Citroën con la Maserati è di "fabbricazione", cioè c'è una commessa di costruzione della Citroën-Maserati. Evidente-

**il leone
AGNELLI**

**«concentrerà»
anche Ferrari
e Maserati**

mente non vi è un conflitto di interessi, benché un certo riordinamento di questo settore dovrà probabilmente verificarsi... ».

Per quanto riguarda la Fiat e l'Alfa, ecco quanto ha detto, senza mezzi termini, Agnelli: « Non c'è mai stata e non prevedo che ci sia a termine nessuna eventualità di presenza Fiat in seno all'Alfa Romeo... ».

Agnelli non è poi stato più benevolo nei confronti della Pirelli e Michelin. « La Fiat — ha detto — ha per tradizione di adottare il prodotto tecnicamente migliore ed offerto alle condizioni migliori, indipendentemente dalla sua marca. Lo stesso dicasi nei confronti della Simca. « La Fiat aveva in Francia — è stato chiesto ad Agnelli — un accordo con la Simca prima che questa azienda diventasse americana. Perché La Fiat ha ritenuto più interessante l'accordo con la Citroën, anziché quello precedente con la Simca? ».

Agnelli ha risposto: « Col cambiare dei tempi cambiano le situazioni. Comunque nella Simca noi abbiamo tuttora una partecipazione del 20%. Possiamo dire che mentre con la Simca siamo dei soci passivi, con la Citroën siamo dei soci attivi e collaboranti ».

Agnelli, comunque, ha difeso strenuamente la Fiat da qualunque domanda insidiosa, prendendo lo spunto per far capire quali saranno le contromisure che la sua Casa prenderà per parare i colpi che provengono da varie parti. E' sostenitore delle concentra-

zioni fin da quando era la "spalla" di Valletta. « Già nel 1962 — ha detto — in una intervista al German International io dissi che era inevitabile vi fossero in futuro concentrazioni crescenti sul piano sia nazionale sia internazionale... ».

Alla conferenza Simca avremo la conferma della validità di questa dichiarazione fatta da Agnelli, perché la stessa società francese, della quale la Fiat è azionista in minoranza, ammette che questa è la realtà dei nostri tempi, con una riduzione a una decina di fabbriche in tutto.

« E' mia convinzione — ha detto Agnelli — che per sopravvivere bisogna essere grandi, integrali e forti ».

Le parole del presidente della Fiat sono state raccolte dalla Alfa Romeo, per bocca dell'ing. Luraghi, e dalla Lancia per bocca del suo direttore commerciale.

Luraghi ha sostenuto che l'Alfa ha ben altri programmi e che l'accordo Fiat-Citroën che « se anche il frutticoltore Ognuno va per la sua strada. L'Alfa svilupperà e realizzerà il suo programma al Sud senza temere per una serie di progetti che non hanno nulla in comune con la Fiat. E dalle parole di Luraghi non si direbbe che l'accordo italo-francese possa essere fonte di preoccupazione per l'Alfa Romeo ».

Per quanto riguarda la Lancia, pronta è stata la reazione del direttore commerciale, il quale, evidentemente preoccupato di ridimensionare le voci corse sull'assorbimento della Lancia da parte della Fiat, ha tenuto a far rilevare che « se anche il frutticoltore dovesse cambiare, i frutti resterebbero gli stessi con programmi assai lusinghieri ».

In questa battaglia non soltanto verbale, ma di propositi, la vigilia del Salone è stata vissuta in un ambiente leggermente elettrizzato con giornalisti che credevano di sognare passando nel giro di un'ora da una dichiarazione all'altra.



Il sig. Ministro difende i prezzi

Assen'e il Capo dello Stato (ormai è una... abitudine, forse per complicate alchimie politiche) ha inaugurato il Salone del Cinquantenario il Ministro dell'Industria on. Giulio Andreotti. Tra le cose più importanti dette nel suo discorso, segnaliamo questi passi:

● « Un autoveicolo circolante in Italia ogni sei cittadini: è questo un indice chiaro dello sviluppo economico effettivo della nostra nazione. Otto anni fa avevamo un autoveicolo ogni 21 cittadini; nel 1950 uno ogni 82 ».

● Un tale ritmo accresciuto apre continuamente problemi nuovi ai pubblici poteri e alle industrie. La rete stradale, gli svincoli, i parcheggi, la regolamentazione del traffico urbano, la correzione dell'inquinamento atmosferico: questi e altri temi impegnano a tutti i livelli gli organi dello Stato. Da parte loro le industrie sono responsabilizzate nella ricerca di più salde garanzie di sicurezza per gli automobilisti.

● Di due argomenti dovrà occuparsi presto il Parlamento: dell'assicurazione obbligatoria e della progettata riforma dell'imposta sulla circolazione, che molti vorrebbero fosse trasformata in un sistema indolore di polverizzata rateizzazione. Su quest'ultimo punto stanno ancora discutendo il Ministero delle Finanze con quello dei Trasporti, mentre sull'assicurazione obbligatoria il Governo ha presentato al Parlamento il testo di legge.

● Mentre nel campo della politica cosiddetta pura spesso le difficoltà di sostanza e di procedura rallentano in campo internazionale il corso di generosi e illuminati propositi programmatici, alcune iniziative concrete che vanno in porto costituiscono elementi positivi per questa dilatazione di confini, che è forse oggi il segno più rilevante dei tempi. Però occorre naturalmente vigilanza perché accordi e intese siano volti a migliorare la competitività e a diffondere i consumi e non mirino invece a manovre sui prezzi di vendita.

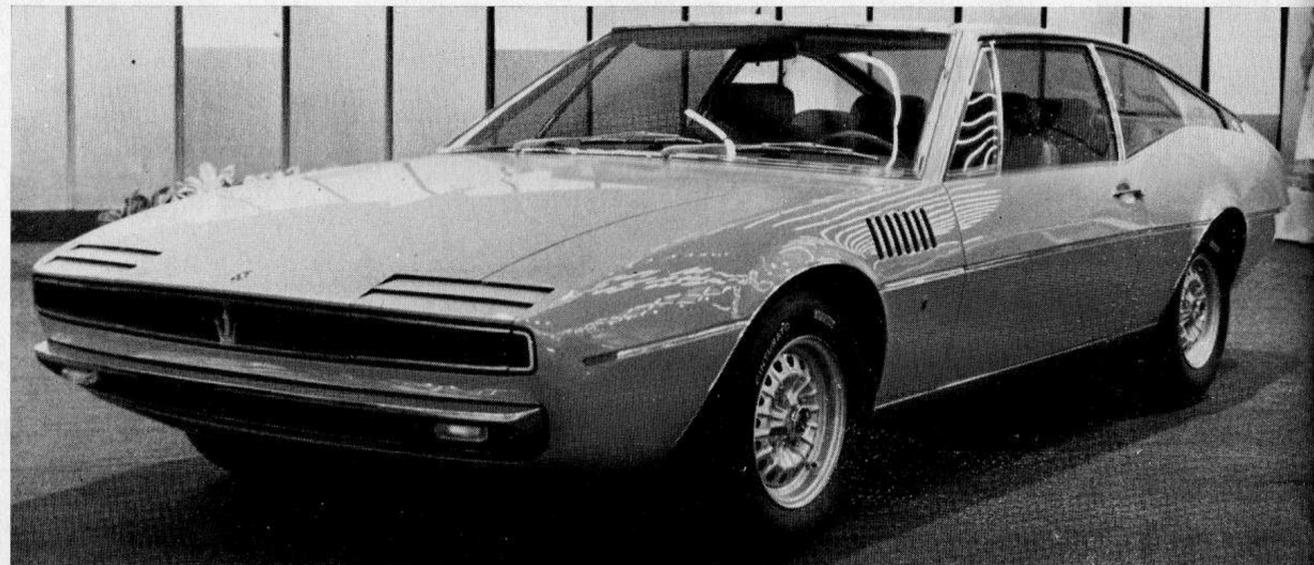


Anche se non ha parlato di sport auto nel suo discorso, il Ministro Andreotti non ha mancato di soffermarsi allo stand Alfa col dott. Luraghi (sopra) davanti all'Alfa 33 e con l'ing. Abarth (sotto) davanti al rabbioso prototipo Scorpione 3000



Una delle più belle macchine del Salone è, senza dubbio, la SERENISSIMA carrozzata da Ghia. E' una vettura costruita in esemplare unico per il conte Volpi. Ha la linea della Mangusta, con una interpretazione più semplice e aggiornata. Il telaio è a spina di pesce. E' alta solo 1 metro e 6 centimetri da terra. Ha due posti. E' lunga 4 metri e 27 centimetri. Il motore è un Serenissima 8 cilindri a V di 3470 cmc., 320 cv. DIN di potenza. Velocità dichiarata 250 kmh. Prezzo ingiudicabile

Se si chiede al signor Omar Orsi della Maserati: « Ma cambiate il Ghibli? », non vi risponde. Si limita a stringersi nelle spalle e vi indica due Maserati del Salone carrozzate speciali: quelle degli stands Vignale e Ghia. Entrambe su meccanica del Ghibli. Col motore 8 cilindri 4200 cmc. Delle due quella che piace di più al pubblico è la creazione Ghia, che mantiene la tradizione dei nomi del vento. Stavolta quello prescelto è il « Simun ». Questa GT, sempre con fari retrattili, ha 4 posti. Il cruscotto è di tipo aviatore. In basso: la Ghibli spider di Ghia



DUNLOP+PIRELLI destinazione corse?

TORINO - In sede di salone e in relazione a quanto è stato precisato alla conferenza stampa Fiat, subito sono corse molte « voci » per quanto riguarda un eventuale matrimonio Dunlop-Pirelli. Ovviamente non ve ne sono notizie di fonte interessata, ma da quando si è appresa, anche da parte di osservatori francesi che hanno seguito le vicende Fiat-Citroën e quindi Michelin, pare che si debba arrivare almeno a una trattativa in questo senso. La Fiat, come ha detto Agnelli, si rivolge al prodotto migliore, la casa di pneumatici italiana potrebbe benissimo vedere in un abbinamento con la Dunlop un mezzo per realizzare i propri programmi di perfezionamento tecnico.

Parlando di Dunlop e prevedendo come logico un programma di potenziamento della attività sulle corse, non sarebbe da escludere (dopo la ritirata della Firestone) che si arrivasse a un ritorno ai vecchi amori Ferrari-Dunlop (magari via Pirelli). E' certo che la Dunlop ha grossi programmi per l'Italia e anche qui al salone l'argomento, sia per la parte industriale che per quella corse, è stato oggetto di molti commenti. Si sa che la Dunlop ha allo studio la realizzazione di uno stabilimento in terra padana con sviluppi che potranno essere imprevedibili. La presenza in Italia della Dunlop può avere anche riferimenti a programmi di espansione nel Medio Oriente e nei paesi africani.

Comunque, dopo la allusione del presidente Agnelli, non pare che Fiat e Pirelli debbano marciare sullo stesso binario e da qui la possibilità di un abbinamento italo-inglese. Si sa quanto oggi sia potente la Dunlop e quali siano stati anche sul corso le risultanze dei suoi studi con prodotti indubbiamente all'avanguardia. Il matrimonio con la Pirelli potrebbe essere ben visto negli stessi ambienti governativi.

Però al momento sono tutte voci, sia pure provenienti da ambienti bene informati e che raccogliamo perché in tempi di concentrazioni, senza uscire dal limite di una opportuna ragionevolezza, tutto è possibile.

Con 85.000 lire 125 (normale) e 124 (coupé) semiautomatiche

Dopo la 850, da dicembre anche due altre Fiat, la "Berlina 125 normale" e il "Coupé 124 sport" (4 marce), potranno essere disponibili per il mercato italiano in versione "idroconvert" cioè muniti di cambio semiautomatico a richiesta e con supplemento di lire 85.000.

La "125 berlina" e "124 sport" coupé con cambio semiautomatico hanno pertanto due soli pedali: acceleratore e freno. I continui rallentamenti, le frenate e le partenze della "circolazione in città" sono ad esempio tutti risolti senza l'uso della frizione e con minima necessità di intervento sulla leva del cambio, in quanto il convertitore idraulico che fa parte del cambio semiautomatico, si adegua alle caratteristiche prevalenti del percorso. Ma anche nei "percorsi misti

extraurbani" il cambio semiautomatico permette sia la condotta sportiva sia la condotta distensiva e questa ultima è molto importante nel caso dei rientri con marcia in colonna a bassa velocità.

Questo cambio semiautomatico è essenzialmente costituito da: un convertitore idraulico di coppia, una frizione a comando pneumatico; cambio meccanico a 3 rapporti avanti + R.M.; un insieme di dispositivi elettrici e pneumatici azionati dalla leva comando cambio. I valori dei 3 rapporti del cambio corrispondono circa a quelli della 2.a, 3.a e 4.a velocità del cambio meccanico normale. L'adozione del convertitore ha permesso la eliminazione del rapporto di prima velocità.

La leva è situata in posizione centrale sulla vettura come nel cambio normale ed incorpora il dispositivo

che comanda il disinnesto della frizione ogni volta che si agisce su di essa. Il disinnesto e il ri-innesto della frizione è azionato da uno stantuffo pneumatico regolato a sua volta da una elettrovalvola comandata dal dispositivo elettrico inserito nella leva del cambio.

Altro dispositivo di sicurezza è costituito da un circuito elettrico che impedisce l'avviamento del motore quando una marcia qualsiasi è innestata. Il cambio di velocità dispone infine di un dispositivo meccanico di parcheggio per il blocco della vettura ferma. Guidando con il cambio semiautomatico, si porta la leva di comando sul rapporto più adatto rispetto al tipo di strada ed alle condizioni del traffico e, grazie al convertitore, praticamente ogni rapporto è sfruttabile da fermo fino alla velocità permessa dallo stesso.

Forse con una cilindrata di 3800 cmc.

Nella primavera del 1970 la Citro-Maserati

SPECIALE PER AUTOSPRINT

TORINO - Incontro cordialissimo con Omer Orsi allo stand della Maserati. Notiamo una atmosfera di grande fiducia nei programmi a venire. Ormai l'accordo (o — meglio — la compartecipazione) con la Citroën procede a ritmo serrato. Si stanno elaborando i piani di elaborazione, ma prima si dovranno adeguare gli impianti.

Come infrastrutture, per quanto lo stabilimento Maserati in via Ciro Menotti abbia qualche decennio, tuttavia si tratta complessivamente di impianti adeguati alle attuali necessità.

Orsi è assai riservato, come è sua abitudine, e lo giustifichiamo perfettamente. Parla della produzione che si sviluppa con accentuata preferenza per i mercati esteri. La Ghibli... vola e la produzione è sottoposta a un ciclo intensissimo. Ma tutto si svolge regolarmente. Qui a Torino lo stand della Maserati è addirittura assediato di folla. Sono italiani e stranieri che guardano, osservano, chiedono notizie sulla produzione e sulle caratteristiche tecniche delle vetture. Ma non è soltanto nel salone centrale che la produzione della Maserati interessa. Siamo usciti nel numero scorso con importanti informazioni sulla «Simun» carrozzata dalla Ghia. La vettura ha fatto scalpore. La meccanica è della Ghibli e lo stile è quello inconfondibile della Ghia. Ora qui alla Ghia abbiamo visto anche la versione spider del Ghibli: interessantissima. Leggermente modificata al posteriore, ma indubbiamente sempre grande macchina. Ne sarà costruito un certo numero; non si tratta, ovviamente, di una vettura da grandissima diffusione, ma di notevolissimo prestigio. Orsi ne è soddisfatto. Ci siamo ritrovati nello stand della Ghia. A osservare la «Simun» abbiamo avuto l'impressione che si siano raggiunti limiti eccezionali. «E' uno studio interessante — ci ha detto Orsi — che potrà avere degli sviluppi». Non sappiamo ancora se questa «Simun» avrà una costruzione in serie. Non ne conosciamo il prezzo dal quale dipenderà la sua accentua-

ta diffusione. Il fatto però che la Ghia abbia preso in studio la meccanica della Maserati è un fatto indubbiamente di notevole importanza e assai indicativo.

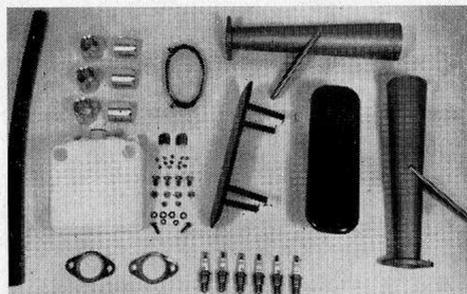
Ma c'è di più: nello stand di Vignale abbiamo visto un prototipo sperimentale (a carattere sportivo) destinato ad avere una meccanica Maserati (motore 8 cilindri di 4200 cc). Non si tratta di una presentazione ufficiale della Casa; fra l'altro questo modello coupé 2+2 è già stato venduto. La carrozzeria è raccolta e nello stesso tempo è caratterizzata da una forma penetrante e gradevole. Il cofano anteriore è molto curvato e dispone di due ragguardevoli prese d'aria. La inclinazione del parabrezza è assai accentuata, dimodoché riduce notevolmente la resistenza all'aria che incontra la vettura in movimento.

Ritornando al nostro incontro con Omer Orsi ci è parso di capire che la presentazione della nuova Citroën-Maserati si avrà probabilmente nella primavera del 1970 al Salone di Ginevra. «Stiamo approntando — ci ha detto Orsi — il piano di lavorazione e ciò non è semplice». Quale la cilindrata? Sarà quella da noi indicata di 3800? Crediamo di non essere distanti dal vero. Orsi, sia chiaro, non ci ha detto nulla; ma è ovvio che la Maserati non ha interesse di turbare il mercato della attuale produzione che ha, come sapete, motori di cilindrata più elevata. Siccome non sarebbe escluso (e Agnelli nella sua conferenza stampa lo ha fatto capire) che la Citroën, in collaborazione con la Fiat, costruisca una due litri, ecco che ci pare quella da noi indicata, non per nostra immaginazione ma per elementi di nostra informazione validi, la più conveniente.

Dunque ora alla Maserati si lavorerà sodo. C'è il progetto, come già scrivemmo, della estensione dello stabilimento dalla parte Nord ovest; c'è il programma delle attrezzature. Poi si attaccherà. Ma allora saremo in pieno accordo Fiat Citroën e chissà quali sviluppi si potranno avere ancora!

Mario Morselli

Siamo stati investiti da una... raffica di fiori d'arancio. Quattro amici, quattro «personaggi» del nostro mondo irrequieto, stanno per dare l'irrevocabile addio al celibato. Due, anzi, lo hanno già fatto: un pilota, Claudio Francisci, e un «mago» dei motori, Sauro Mingarelli. Due stanno per farlo: Roberto Angiolini, pilota e «manager» del Jolly Club, che condurrà all'altare il 9 novembre la signorina Ariella Stucchi; Annibale Cecconi, ex pilota e nostro apprezzato collaboratore, sposerà, lo stesso giorno, la signorina Leila Piccoli. Ai quattro fortunati, e alle loro gentili compagne, gli auguri e i voti più sinceri di Autosprint.



accessori sportivi per
PORSCHE e VOLKSWAGEN
MILANO
via Caprera, 4 - Tel. 490.150 - 462.655

MASIDEF

Scatola di montaggio per Porsche. Studiata dalla Casa per incrementare la potenza dei modelli 911/911 T/911 L/911 S. Aumento garantito di potenza 10 hp senza marmitte speciali non omologate per strada, 15 hp con marmitte. Contenuto della scatola di montaggio:

6 getti di massima da 150 6 getti di massima da 155 6 anelli alluminio aspirazione carburatori
6 candele Bosch W 265 P 21 al platino 1 sfiatatoio 1 serbatoio in plastica per sfiatamento olio
 2 copricarburatori in lamiera materiale di fissaggio vario L. 38.000 f.co Milano

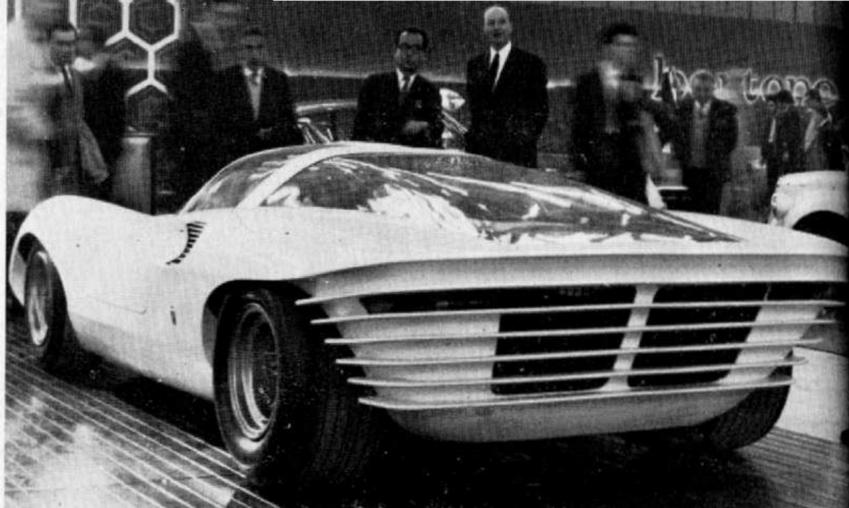
MOLYKOTE®



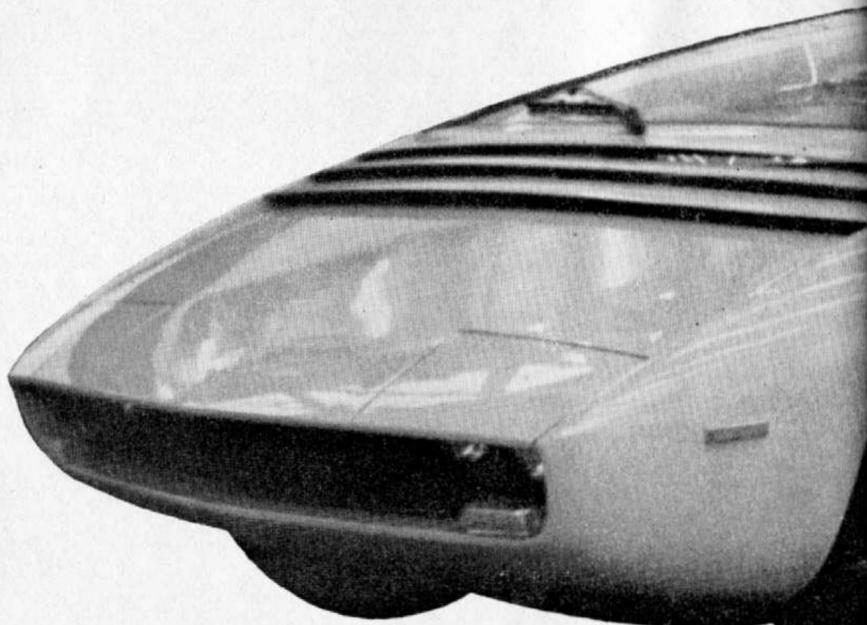
Lo spider Fulvia S (z)



Nel quadro del rinnovamento della serie Fulvia, anche Zagato ha voluto far qualcosa alla sua « Sport ». Potenziamento motore a parte, ecco la versione spider della Fulvia S (Z). Vi piace?



Nello stand biancolunare di Pininfarina anche la Ferrari P.5, alla Batman, già vista a Ginevra. Forse delle macchine del « cavallino » carrozzate dallo stylist torinese è quella piaciuta di più al pubblico



finalmente alla portata di tutti

L. 10.800
per 500 e 600

L. 11.800
per Mini e
per qualsiasi auto

diametro 31Ø
33Ø 35Ø



il volante SEBRING

richiedetelo a

RENO autoaccessori

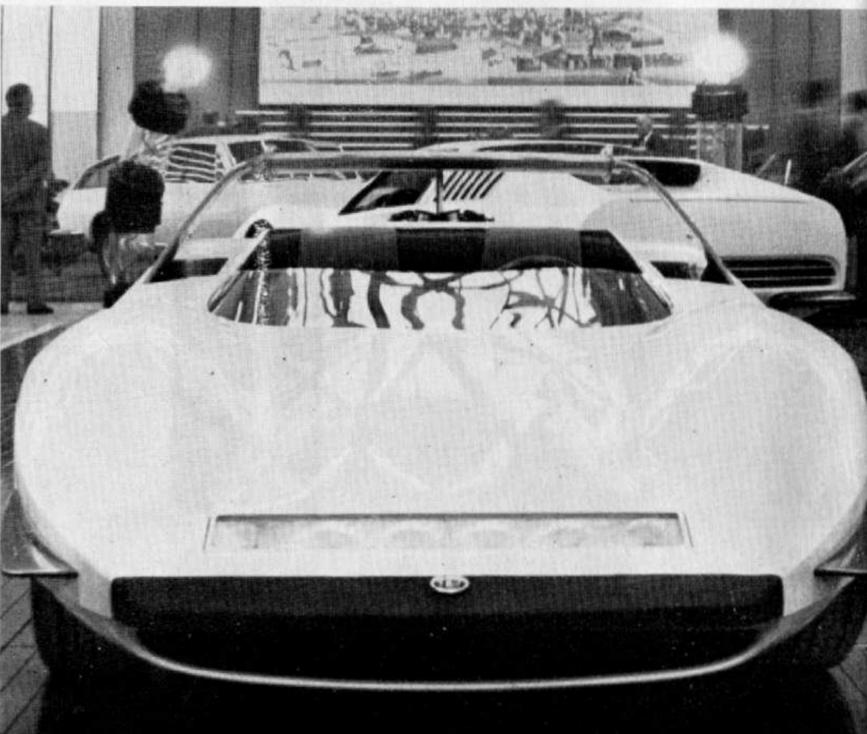
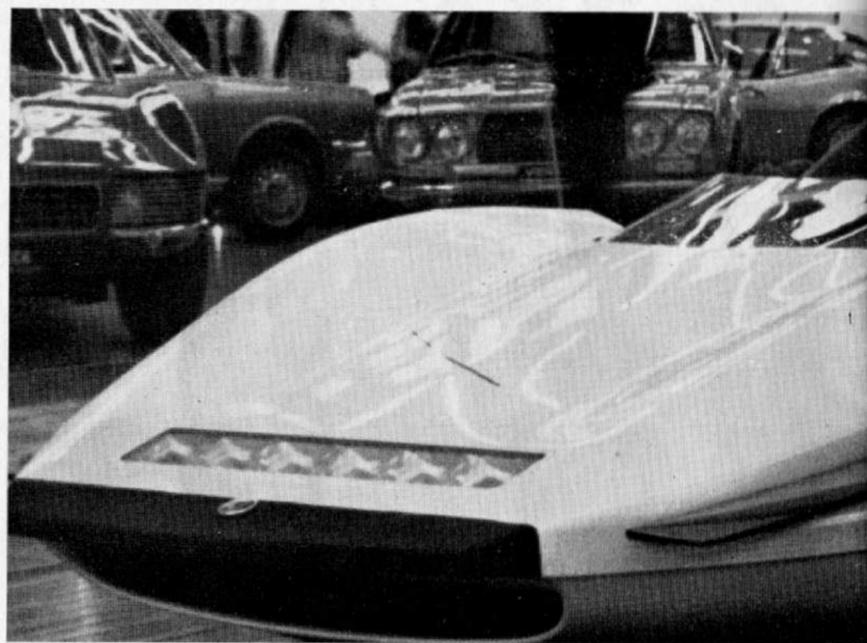
Bologna
Via Riva Reno 61 Tel. 26 55 45

In ricordo di papà Zagato

Si è spento improvvisamente nei giorni scorsi, all'età di settantotto anni, Ugo Zagato, pioniere della costruzione di carrozzerie per automobili e fondatore della nota azienda di Terrazzano che porta il suo nome. Da alcuni anni, pur continuando ad occuparsene attivamente, aveva ceduto la direzione dello stabilimento ai figli Elio e Gianni.

Ugo Zagato nacque a Rovigo nel 1890. Dopo gli studi e le probanti esperienze, prima nel campo della lavorazione dei metalli (in Germania) e poi in quello delle costruzioni aeronautiche (come direttore dello stabilimento Pomilio di Torino), nel 1919 creò a Milano la « sua » fabbrica per la costruzione delle carrozzerie. Ben presto si diede con appassionato fervore alla realizzazione di modelli sportivi, un settore in cui raggiunse un alto grado di specializzazione e in cui profuse per anni il meglio del suo talento conquistando successi indimenticabili. Ancor oggi, Zagato è sinonimo di carrozzeria sportiva, di « styling » da competizione, ossia di un livello tecnologico che, pur nella dimensione « artigianale », è di assoluta avanguardia. E' questa, certamente, l'« eredità » più affascinante e, insieme, più impegnativa, che Elio e Gianni Zagato hanno ricevuto dal loro grande Papà.

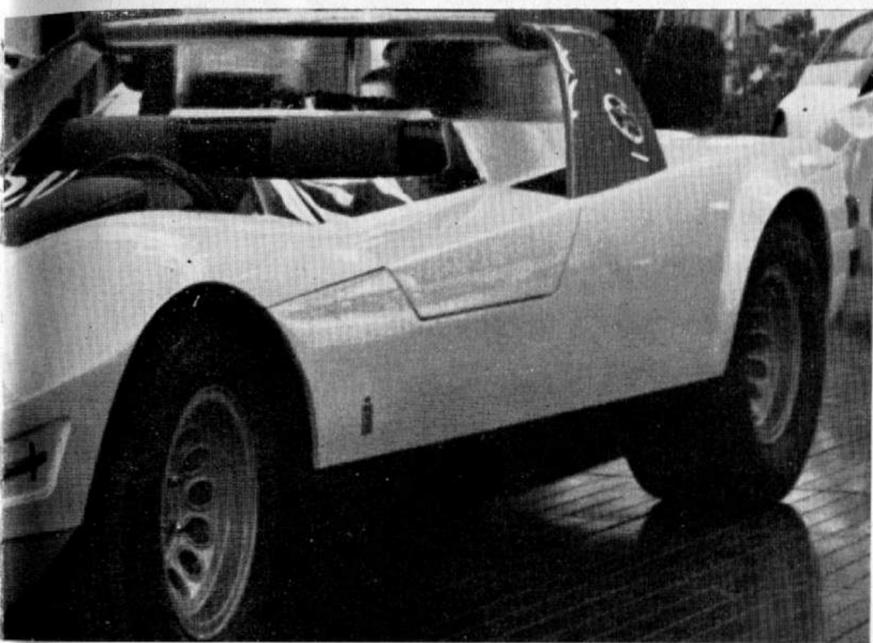
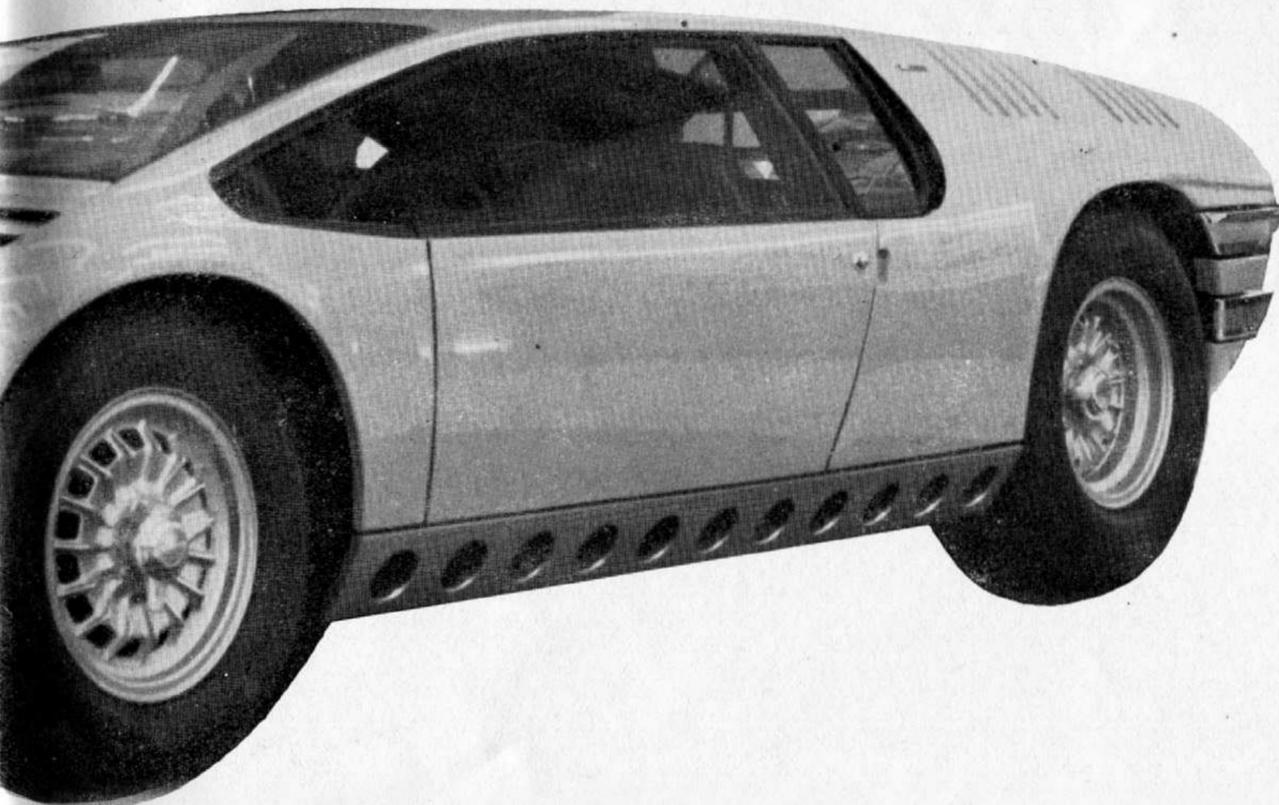
● Non è escluso che la « Orlandi », la fabbrica modenese dei rimorchi della quale tanto si parla negli ambienti specializzati, possa, attraverso la Berliet, dirottare verso Torino. Ci sono grossi progetti, a quanto pare, che non creeranno problemi ai... nazionalisti delle industrie.



CRUSCOTTI SOVRAPPONIBILI E ACCESSORI
nuova gandolfi
per una vettura più confortevole
brevetti ITR



Ecco invece il P.6, la cui meccanica non è stata c'iarita. Sulle Ferrari che veste Farina c'è un momento di evoluzione. Finora non si è visto molto di rivoluzionario per il necessario legame alle strutture intoccabili dei telai. Adesso c'è una svolta e la P.6 è il primo frutto di questa « svolta »



Il proiettile (da 330 Kmh.) di Giugiaro

Giorgio Giugiaro, l'ex designer di Bertone e Ghia che ora lavora in proprio in un numeroso team indipendente di « Ital Design », l'ha chiamato proiettile. E' la Manta, un coupé sportivo a linea unica, senza sbalzi, parabrezza compresso. La sua qualità fondamentale è la compattezza da GT di media cilindrata. Tre posti in linea nell'abitacolo, con guidatore al centro. La meccanica è quella della Bizzarrini 5300, ma i programmi sono di equipaggiarla con un motore diverso, sempre Chevrolet. Per ora Bizzarrini e Giugiaro cominciano i collaudi sull'autostrada, per vedere se estetica e realtà aerodinamica coincidono. L'intenzione sarebbe di ottenere da questa Manta una velocità possibile di 330 all'ora, lanciata.



Tre « vedute » dell'Alfa 33 di Farina che è arrivata a contrappuntare l'avveniristico « Carabo » di Bertone. Il « roadster » non manca ovviamente di alettone comandato automaticamente in funzione della velocità del veicolo. C'è anche un impianto antincendio automatico. Le cinture di sicurezza hanno un sistema di attacco elastico che evita il pericoloso strappo iniziale

Le FERRARI belle e ...brutte



La « Daytona », ovvero l'ultima Ferrari 365 GTB 4 di serie, ha incontrato molto favore, anche se la sua linea non è rivoluzionaria. Le luci anteriori, come si vede, sono carenate in perspex. Questa macchina raggiunge i 200 all'ora (con partenza da fermo) in 18"4, i 100 in 5"7. La velocità massima è di 280 all'ora. Il consumo di 20-23 litri per 100 km



Questa invece è la Ferrari più discussa del Salone: la versione giardiniera realizzata da Vignale. Non si può dire davvero che abbia raccolto molti consensi. Molti l'hanno presa per un autoturgone di gran lusso, per trasporti di... grosso rispetto!



MOLYKOTE®



134 le Case automobilistiche nel mondo

Molti lettori ce ne chiedono spesso gli indirizzi: li pubblichiamo qui tutti quanti

ABARTH & Co. - Corso Marche 38-72, Torino
AC CARS - Thames Ditton, Surrey
ACADIAN - General Motors of Canada - Oshawa, Ontario, Canada
ADAM OPEL AG - Russelsheim
ALFA ROMEO - Via Gattamelata 45 - Milano
ALVIS Ltd. - Holyhead Road, Coventry
AMBASSADOR, AMX, JAVELIN, RAMBLER - AMERICAN MOTORS - 14250 Plymouth Road, Detroit, Michigan 48232
AMPHICAR - Eichborndamm 129-139, 1000 Berlino 52

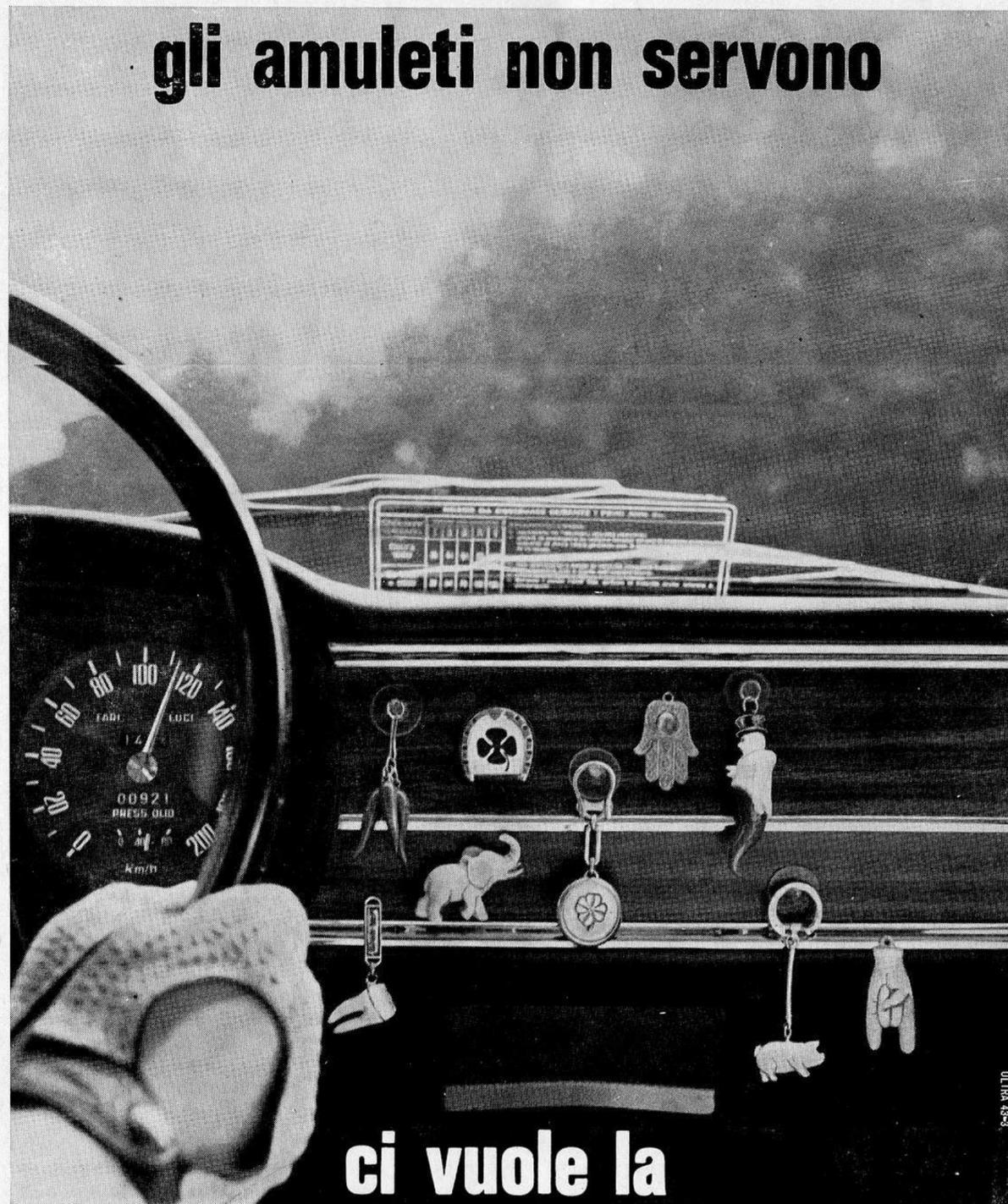
ANADOL - Otosan Ltd. - Istanbul, Turchia
APAL - 25 Rue de la Fontaine, Bleghy - Trembleur, Liegi
ASCORT Corp. Pty. Ltd. - Tramway Street, Tempe, NSW, Australia
ASTON MARTIN LAGONDA Ltd. - Newport Pagnell, Bucks
ASA AUTOCOSTRUZIONI - Via S. Faustino 65, Milano
AUDI - AUTO UNION, Ingolstadt - Donau
AUSTIN, AUSTIN-HEALEY, MG, MORRIS, RILEY, VANDEN PLAS PRINCESS,

WOLSELEY - The British Motor Corp. Ltd., Longbridge, Birmingham
AUTOMOBILES SOVAM - P.D. 56,79 - Parthenay
AUTOBIANCHI - Via Fabio Filzi 24, Milano
AVANTI MOTOR Corp. - 220 E. Jefferson Blvd., South Lend, Indiana 46601
BENTLEY MOTORS Ltd. - ROLLS ROYCE Ltd. - Crewe, Cheshire
BERTONE CARROZZERIA - Corso Allemano 201, Grugliasco, Torino
BIZZARRINI - Via Lulli 1, Livorno
BMW - München (Germania Occidentale)

BOND CARS Ltd. - Ribbieton Lane, Preston, Lancashire
BORGWARD - FABRICA NACIONAL DE AUTOMOVILES - Nuevo Leon, Mexico
BRISTOL CARS - Filton, Bristol
BUICK MOTOR DIV. - GENERAL MOTORS - 1051 E. Hamilton Avenue, Flint, Michigan 48502
CADILLAC MOTOR DIV. - GENERAL MOTORS - 2860 Clark Ave., Detroit, Michigan 48232
CG - CHAPPE FRÈRES GESSALIN, rue du Coq-Gaulois 77, Brie-Comte-Robert
SA ANDRÉ CITROEN - Quai André Citroen 133, Paris 15.
CHECKER MOTORS Corp. - 2016 N. Pitcher St., Kalamazoo, Michigan 49007
CYCLOPS AUTOMOBILI - Ital Export Martini, 24 rue du Valentin, 1004 Losanna, Svizzera
CHEVROLET - GENERAL MOTORS ARGENTINA - Rodriguez Pena 256, San Martin (Buenos Aires)
CHEVROLET MOTOR DIV. - GENERAL MOTORS - 3044 W. Grand Blvd., Detroit, Michigan 48202
CHEVROLET - GENERAL MOTORS DO BRASIL SA - Av. Goias 1805, Sao Caetano do Sud, Sao Paulo
CHRYSLER DO BRASIL - Ind. Econ. km 23,5, Via Anchetá, Sao Bernardo Do Campo, Sao Paulo
CHRYSLER DODGE DIV. - 7900 Joseph Campau, Detroit, Michigan 48231
CHRYSLER PLYMOUTH DIV. - 12200 E. Jefferson, Detroit, Michigan 48215
DAF - Eindhoven, Olanda
DAIHATSU KOGYO Co. - Daihatsu-Cho, Ikeda City, Osaka Prefecture
DATSUN, PRINCE-NISSAN MOTOR Co. - Ôtemachi Bldg.-4-1 Ôtemachi, Chiyoda-ku, Tokio
DE TOMASO - Via dei Vitali 55, Modena
DINO - FERRARI AUTOMOBILI - Casella postale 589, 41100 Modena
DIVA CARS Ltd. - 94 Camberwell Road, London S.E.5
DR. ING. PORSCHE KG - Stuttgart - Zuffenhausen
EXCALIBUR - SS AUTOMOBILES Inc. - 4001 N. Wilson Dr. - Milwaukee, Wisconsin 53211
FAIRTHORPE Ltd. - Denham Green Lane, Denham, Bucks
FORD MOTOR CO. - Dagenham, Essex
FERRARI AUTOMOBILI SEFAC - Casella postale 232, Modena
FERVES - Via Monbasiglio 99, Torino
FIAT - Corso Giovanni Angelli 200, Torino
FITCH PHOENIX - JOHN FITCH & Co. - Falls Village, Connecticut 06031
FNM - FABRICA NACIONAL DE MOTORES - Estrada Rio Petropolis, Duque de Caixas (Caixa Postal 5095, Zc 00), Rio de Janeiro
FORD DIV. - FORD MOTOR Co. - Rounda Drive at Southfield - Dearborn, Michigan 48124
FORD ITALIANA - Viale dell'Arte 68, Roma
FORD MOTOR DO BRASIL SA - Av. Henry Ford, 1787 Caixa Postal, 8062 Sao Paulo
FORD MOTOR ARGENTINA - Av. Henry Ford y ruta Panamerica, General Pacheco, Buenos Aires (Argentina)
FORD WERKE - 5 Koln/Deutz 1
GHIA CARROZZERIA - Via A. Da Montefeltro 5, Torino
GIANNINI - Via Tiburtina 97, Roma
GILBERT SPORTS CAR Ltd. (components) - Llantwit Fardre, Nr. Pontypridd, Glamorgan, South Wales
GINETTA CARS Ltd - West End Works, Witham, Essex
GURGEL - Macan Ind. e Com. Ltda., Rua José Bonifacio 24/13, Sao Paulo
HANS GLAS AUTOMOBILWERKE - Dingolfing, Bayern
HILLMAN MOTOR CAR Ltd. - HUMBER, SINGER, SUNBEAM-TALBOT, Ryton-on-Dunsmore, Coventry
HINDUSTAN MOTORS - 15 India Exchange Place, Calcutta 1 India
HINO MOTORS Ltd. - Nr. 4-2 chome, Tori Nihonbashi, Chuio-Ku, Tokio
HOLDEN'S - GENERAL MOTORS - P.O. Box 1714 - Melbourne, Australia
HONDA MOTOR Co. - N. 5, 5-chome, Yaesu, Chuio-ku, Tokio
IKA RAMBLER - INDUSTRIAS KAISER ARGENTINA - Sarmiento 1230, Buenos Aires (Argentina)
INNOCENTI - Via Pitteri 81, Milano
INTERNATIONAL HARVESTER - 401 N. Michigan Avenue - Chicago, Illinois
ISO - Via Vittorio Veneto 66, Bresso (Milano)
ISUZU MOTORS Ltd. - 22-10 Minami-oi, 6-chome, Shinagawa ku-Tokio
JAGUAR CARS Ltd. - Coventry
JENSEN MOTORS Ltd. - West Bromwich, Staffordshire
KAISER JEEP Corp. - Toledo, Ohio 43601
LAMBORGHINI - Via Modena 2, Santa Agata Bolognese (Bologna)

LANCIA & Co. - Via Vincenzo Lancia 27, Torino
LINCOLN MERCURY DIV. - FORD MOTOR Co. - 3000 Schaefer Road - Dearborn, Michigan 48216
LOTUS CARS Ltd. - Norwich, Norfolk
MARCOS CARS Ltd. - Greenland Mills-Bradford-on-Avon, Wiltshire
MATRA SPORT - 49 Rue de Lisbonne, Paris 8.
MAZDA-TOYO KOGYO Co. - 6047 Fuchu Machi, Agi-gun, Hiroshima
MEAN - MOTOR ENGINEERING - 38 rue Mandeville, Liegi Guillemins oppure 40 avenue des Ormes, Cointe-Sclessin
MERCEDES-BENZ - DAIMLER-BENZ AG - Stuttgart, Unterturkheim
MINIBUSI HEAVY INDUSTRIES - 10, 2-chome Marunouchi, Chiyoda-ku, Tokio
MONTEVERDI - Oberwilerstrasse 14-16 - Binningen, Svizzera
MORETTI CARROZZERIA - Via Monginevro 278-282, Torino
MORGAN MOTOR Co. - Pickersleigh Road, Malvern Link, Worcestershire
MOSKVITCH VOLGA - Scaldia-Volga SA, 82 rue de l'Indépendance, Bruxelles
MOSKVITCH, VOLGA, ZAZ, ZIL - Smolenskava 32-34, Mosca G 200, URSS
NECKAR AUTOMOBILWERKE - Salzstrasse 140, Heilbronn an
ROCHDALE MOTOR PANELS & ENGINEERING Ltd. - Hudson Street, Rochdale
NSU - 7107 Neckarsulm
OFFICINE ALFIERI MASERATI - Viale Ciro Menotti 322, Modena
OLDSMOBILE DIV. - GENERAL MOTORS - 1014 Townsend Street - Lansing, Michigan 48921
ŌSI - Via A.da Montefeltro 10, Torino
PONTIAC MOTOR DIV. GENERAL MOTORS - 196 Oakland, Pontiac, Michigan 48053
PUMA - VEICULOS ET MOTORES Ltda - Av. presidente Wilson 4413, Sao Paulo
RÉGIE RENAULT - Billancourt (Seine)
RELIANT MOTOR Co. Ltd. - Two Gates, Tamworth, Staffordshire
THE ROVER Co. Ltd. - Solihull, Warwickshire
SAAB AKTIEBOLAG - Linköping, Svezia
SABRA Co. - Tirat Carmel, Haifa, Israele
SEAT - Velasquez 36. - Apartado 1173, Madrid, Spagna
SERENISSIMA - Via Malmusi, 44, Modena.
SIATA - Strada di Lanzo 221, Torino
SIMCA AUTOMOBILES - Poissy (Seine et Oise)
SIVA - Piazza Mazzini 6, Lecce
SKODA - MLADA BOLESNAV 9 MOTOKOV - tr. - Aukelskych hrdinu 47 - Praga 7, Cecoslovacchia
SOCIÉTÉ ALPINE, 13 Rue Forest, Paris 18.
SOCIÉTÉ PEUGEOT - Sochaux (Paris)
STANDARD TRIUMPH INTERNATIONAL Ltd. - Coventry
STEYR PUCH - STEYR DAIMLER PUCH - Aktiengesellschaft Werke Graz, Postfach 43 423, Graz - Thondorf, Austria
SUBARU-FIJI HEAVY INDUSTRIES - Subaru Bldg., Tsunohazu, Shinjuku-ku, Tokio
SUZUKI MOTOR Com. - P.O. Box 116 Hamamatsu
SYRENA - Fabryka Samochodow Osobowych - Ul. Stalingradzka 50, Warszawa, Polonia
TATRA NARODNI PODNIK - Koprivnice, Cecoslovacchia
THE DAIMLER Co. Ltd. - Radford Works Coventry
TOYOTA MOTOR Co - Toyota-shi, Aichi-Ken
TOYOTA DO BRASIL - Ind. E. Com. - Strada de Piraporinha, Km. 23, Sao Bernardo do Campo, Sao Paulo
TRABANT - VEB Sachsenring Automobilwerke - 95b Zwickau, Germania Orientale
TVR ENGINEERING Ltd. - Bispham Road, Blackpool
UIRAPURU - STV SOCIEDADE TECNICA DE VEICULOS Ltda. - Rua Minas de Prata 215, Sao Paulo
UNIPOWER - UNIVERSAL POWER DRIVES Ltd. - Aintree Road - Perivale, Middlesex
VIGNALE CARROZZERIA - Strada del Portone 80, 10095 Grugliasco (Torino)
VOLKSWAGEN DO BRASIL - Sao Bernardo do Campo, Sao Paulo
VOLKSWAGENWERKE AG - Wolfsburg
VAUXHALL MOTORS Ltd. - Kimpton Road, Luton - Bedfordshire
VOLVO - Goteborg, Svezia
WARTBURG - VEB Automobilwerke Eisenach - Germania Orientale
WILLYS OVERLAND DO BRASIL Ind. E. Com. - Km. 13,5 Anchieta, Rua Libero Badaró 293/20 e S.P., Sao Bernardo do Campo, Sao Paulo
ZAGATO CARROZZERIA - 1 20017 Terrazzano di Rho (Milano)

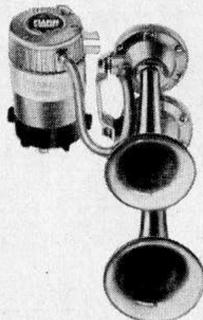
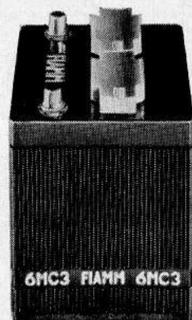
gli amuleti non servono



ci vuole la

SICUREZZA

FIAMM



La **TROMBA FIAMM** apre la strada allontana i pericoli. Con **BATTERIA FIAMM** partite ed arrivate sempre perchè ha la "superiserva di energia."