

SCRIVETEVI,
RIMARRAMO AMICI

AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO

I rimorsi dell'ALFA

La lettera del presidente dell'Alfa pubblicata sul Corriere di giovedì 4 mi ha lasciato perplesso per alcune affermazioni un po' azzardate. La scusa dell'impegno profuso in altre categorie (turismo, prototipi, motonautica) la poteva usare qualche tempo fa (e si sarebbe anche in tal caso potuto discutere) la Ferrari per la quale «...varie categorie» si chiamavano F. 1, F. 2, Sport, Can-Am e chi più ne ha più ne metta.

Ma anche il pres. Luraghi non sarà così ingenuo da credere che le energie profuse nelle turismo (le quali, ahimè, stanno anche loro andando maluccio e vincono solo dove non c'è nessun altro (per ora) a impensierirle) siano tanto rilevanti da danneggiare la preparazione dei prototipi.

L'affermazione che «...si battono tutti gli altri concorrenti...» mi porta a credere che Luraghi non abbia ben presente che tutti gli altri concorrenti si riducono a due Lola.

«Rinunciando a Monza siamo convinti di avere rinunciato ad una gara alla quale le nostre vetture non erano adatte»: ma lo scorso anno le vetture non erano adatte?

Proprio per coerenza con quanto si dice più sotto e cioè che si era continuato a gareggiare dopo la gara Argentina perché «...volevamo proprio fare una esperienza tecnica completa» si doveva venire a Monza. Lo scorso anno Ferrari riuscì a mettere a punto la macchina del '72 non certo facendola girare nel cortile della fabbrica.

Il fatto che Luraghi non capisca il senso tecnico e sportivo di una partecipazione in una gara come quella di Monza, unito alla mancata partecipazione a Spa, mi fa credere che a non farlo capire sia forse la paura di una batosta e non tanto lo scrupolo (da me condiviso) di rischiare la vita dei piloti in percorsi così veloci e inutili (almeno riguardo a Monza). E' almeno non si atteggi a De Amicis nella chiusa (invero patetica) «...forse dobbiamo pentirci di essere stati più generosi che razionali».

Perché è proprio la razionalità che vi ha fatto andare a Buenos Aires, Daytona (dove il misto doveva essere il vostro asso nella manica) ed a Brands Hatch (tanto cara per quella vittoria dell'anno scorso e così adatta ad una vettura povera di cavalli ma con buona stabilità che anche Merzario vi stava alla pari) e vi ha fatto disdire la partecipazione a Monza e SPA e, temo, anche a Le Mans!!!

Tengo per ultima la perla migliore (o peggiore) «non si tien conto della politica che abbiamo adottato per i piloti».

Se questo è vero per il passato (ai tempi del ritorno alle corse con la 33 duemila) oggi non si può dire che facciate molto per lanciare piloti italiani nuovi. Avere in squadra piloti come Galli, de Adamich, Vaccarella, Facetti non è da addebitare a merito vostro, ma a merito loro, alle loro indiscusse capacità.

Cosa ci dice piuttosto di Picchi, generoso pilota delle Turismo, ultima vostra scoperta? Se poi la vostra politica verso i piloti è addebitare alla loro forma le sconfitte... beh, allora...
Mauro Motta - Saronno (Varese)

Le dichiarazioni rilasciate al quotidiano milanese dal presidente dell'Alfa Romeo, Luraghi, le hanno offerte l'opportunità di muovere all'Alfa Romeo quelle accuse che già su Autosprint abbiamo mosso. La sua lettera tuttavia ci permette di rilevare, senza voler ora far marcia indietro, come spesso chi ricopre certe cariche debba motivare scelte che forse solo in parte derivano da una specifica decisione. Le circostanze hanno portato l'Alfa ad una scelta sbagliata che condanniamo e che gli stessi dirigenti Alfa, ora, forse, sono pentiti di aver fatto. L'assenza a Monza, ingiustificata, sotto il profilo tecnico e sportivo, dopo la gara si è mostrata errata anche dal punto di vista «tattico». L'andamento della gara avrebbe potuto essere favorevole all'Alfa. Ma come si sa, gli assenti hanno sempre torto. La lezione forse è servita e un primo risultato potrebbe proprio essere quello di una partecipazione a Le Mans, a tutt'oggi non ancora certa.

I FIDUCIOSI

Uno sponsor da viaggio

Caro Autosprint, siamo un gruppo di studenti diciottenni (quinto anno di liceo scientifico) e ci interessiamo moltissimo di automobilismo.

Influenzati dalla corrente-moda degli «sponsor» ci siamo persuasi a scrivervi; saremmo dunque veramente grati se foste così gentili da pubblicare questa nostra lettera: infatti cerchiamo «uno sponsor» di qualsiasi genere che ci dia aiuti di qualsiasi specie per un viaggio che faremo nell'Agosto prossimo venturo in Svizzera, Germania, Danimarca, Svezia e Norvegia.

In cambio offriamo un servizio fotografico completo e eventuale pubblicità alle ditte.

Alessandro Carrara - 51100 Pistoia
Via Metello Gianni, 16

Cari amici, vi accontentiamo pubblicando la vostra lettera e augurandovi buona fortuna, anche se, come potete ben capire, non è questo il genere di lettere che crediamo utili a tutti i lettori. Buon viaggio.



ANTONIO BASILIO - Milano; CARLO CAVALLA - Torino; CLAUDIO PETERLIN - Milano; IVO ROLANDI - Parma — Grazie della segnalazione, cari lettori. Abbiamo già provveduto alla correzione.

PAOLO PARMEGGIANI - Torino — La notizia riguardante il «blocco» alla frontiera italo-francese in occasione del Gran Premio di Monaco è stata fornita dagli organizzatori, e non sappiamo se in realtà verrà applicata. Quanto alla «chiusura», essa riguarda l'accesso alle zone del principato interessate al circuito.

PIETRO SUSI - Roma — Come forse avrà letto su Autosprint, c'è alla FIA la proposta di liberalizzare le testate delle vetture gruppo 2 e gruppo 4 a partire dal 1973. Cioè, una casa potrà omologare (con 100 esemplari) una testata con numero di valvole libero e con posizione degli assi a cammes pure libero. Resta l'obbligo della omologazione dei 100 esemplari, quindi non può essere un privato a costruire una testata diversa. Nel suo caso, prescindendo da una eventuale omologazione da parte della casa costruttrice, la vettura diverrebbe una Sport gruppo 5.

ENOS DELLA CORNA - Castelleone (Cremona) — Le siamo molto grati per le sue parole ma non pubblichiamo la sua lettera, dato che non è di interesse generale...

CLAUDIO CASATI - Verano Brianza (Milano) — Nel n. 11 di Autosprint, 1972, a pag. 4/5 è stato pubblicato un inserto con tutte le indicazioni per ottenere la licenza per correre. Eventualmente, vada all'ufficio sportivo dell'AC di Milano, in corso Venezia 43, e chieda lumi.

GASTONE CALZETTI - Forlì — Di norma, le fotografie inviate dai lettori non vengono restituite. Cogliamo anche l'occasione per invitare i nostri lettori a non mandare francobolli per risposte private.

ANTONIO VITALI - Arcene (Bergamo) — L'ultima vittoria in ordine di tempo della Ferrari a Le Mans la ottenne proprio Jochen Rindt, in coppia con l'americano Masten Gregory, nella 24 ore del 1965, al volante di una 250 LM berlinetta.

STEFANO PAVCOVICH - Bolzano — La ditta Walters, importatrice del casco «componibile» Total, è a Milano in via Mestre 9.

ATTILIO MARCHESE - Milano — La 500 Km di Imola non è mai stata una prova valida per il Mondiale Marche. Per le altre informazioni, la rimandiamo al nostro inserto speciale «Guida al Mondiale Marche», contenuto nel n. 5, 1972 di Autosprint.

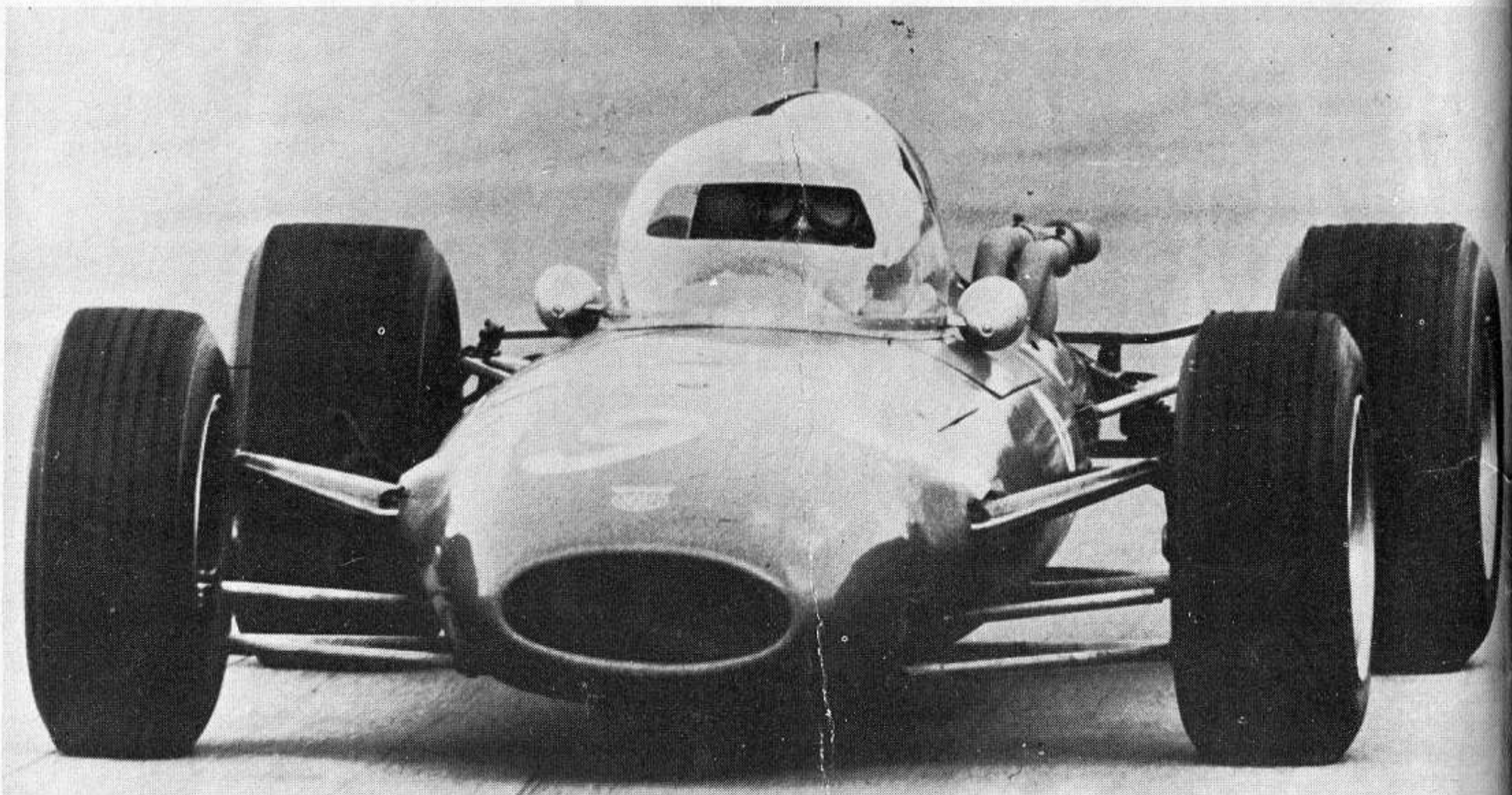
EDOARDO GANDINI - Lecco — Probabilmente, se si dovesse adottare un metodo «da portaerei» per fermare le vetture uscite di strada, sarebbe necessaria una pista una larghezza della fascia laterale al tracciato tale da bastare, da sola, alla sicurezza delle vetture. Poi, un metodo del genere sarebbe inapplicabile proprio nei punti più pericolosi, cioè in prossimità di ostacoli vicini alla carreggiata.

Spett. Autosprint, ho letto nel numero 16 del vostro giornale i prezzi dei biglietti relativi alla 1000 Km di Monza del 25 aprile.

Orbene, i biglietti della Tribuna Shell (parabolica) che ho acquistato sono costati ben 12.000 lire (vedi prezzo sul biglietto stesso), e non 10.000 come da voi scritto. Dall'anno scorso a quest'anno perciò il prezzo è aumentato del 20 per cento. Si direbbe che all'AC di Milano abbiano bisogno di fondi. Ma cosa è successo a Monza? Hanno avuto terremoti, inondazioni o troppo sole?

Marco Peral - Mestre (Venezia)

I prezzi che abbiamo comunicato non ce li siamo, ovviamente, inventati, ma li abbiamo chiesti all'AC di Milano. In verità non è stato facile averli, ma dopo essere stati rimpallati da un ufficio all'altro una (finalmente) cortese signora ci ha dato i prezzi, dicendo che erano gli stessi dello scorso anno. Evidentemente si è sbagliata. Quanto al perché del continuo rincaro a Monza, non sappiamo cosa dirle. E' certo che quella è la politica inversa a quella che si dovrebbe seguire, ma fino a che gli appassionati vanno in massa a Monza anche con il tempo che c'era il 25 aprile, la tentazione di tenere alti i prezzi resterà.



LA FOTO

Caro Autosprint, ho sentito parlare della F.2 Protos del 1967, progettata da Costin. Vorrei che possibilmente pubblicaste nella vostra rubrica fotografica una immagine di questa vettura, possibilmente presa su di un circuito veloce dove essa montava una cupoletta in plastica.

Oreste Nigelli
San Severo (Foggia)

All'inizio del 1967 fece sensazione, alla Mostra delle Vetture Sportive di Londra, la nuovissima Protos, una vettura costruita con criteri del tutto nuovi rispetto ai tempi. Disegnata da Frank Costin, un esperto di problemi aerodinamici e ottimo progettista, fratello del Mike Costin che è la «Cos» del nome Cosworth, la Protos venne realizzata

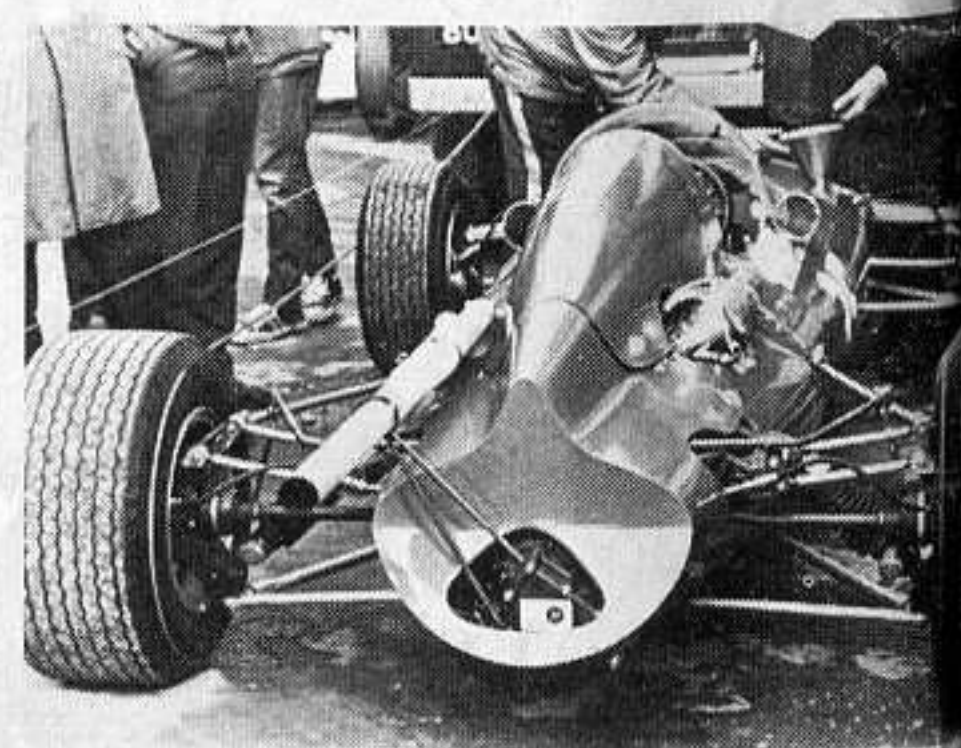
in soli 100 giorni con il patrocinio di Ron Harris, che a quell'epoca aveva una nota squadra di Formula 2.

La sua caratteristica principale era la sua costruzione. Infatti, si trattava di una struttura monoscocca realizzata in compensato speciale, con rinforzi metallici in corrispondenza con i supporti del motore e delle sospensioni. Molto curata, come si noterà, era l'aerodinamica con accentuate profilature anteriori e posteriori, carenature complete anche dell'abitacolo, molle anteriori interne, ecc.

Il motore era uno dei primi esemplari del Cosworth FVA di 1600 cc ed erogava circa 200 CV. Nella foto in alto, si vede Brian Hart con la «supercarenata» Protos F.2 impegnato a Pergusa, nell'altra la parte posteriore.

La PROTOS precorritrice

Come avrà notato, la «febbre» aerodinamica sta riprendendo in questi tempi, e vi sono certe soluzioni attuali che ricordano molto questa vettura. La quale è stata veramente una «precorritrice», e quindi il suo nome («protos» in greco vuol dire «primo») fu senz'altro azzeccato.



ALFIO BORDONE - Palermo — Il suo «giovane sdegno» è forse scusabile, ma tenga anche presente che i tutori dell'ordine devono fare il loro mestiere, e che a volte i piloti in ricognizione alla Targa fanno veramente dei «numeri» poco indicati.

MARIO FELLADI - Firenze — Non ci risulta, almeno ufficialmente, l'esistenza della Porsche modello 918. Può anche darsi che questa sigla sia stata utilizzata, come numero interno di fabbrica, ma non è stata per ora data a nessuna vettura Porsche né commerciale né sportiva.

FRANCO PERFETTI - Rho (Milano) — Il punteggio per l'assegnazione del campionato italiano assoluto è piuttosto complesso, e tiene conto dei piazzamenti in svariati tipi di gare, dal Mondiale Marche alla F. 1 (titolata e non), alla F. 2, il tutto con dei coefficienti a seconda dell'importanza della gara. L'autodromo nazionale di Monza, oltre che dalla pista stradale di 5750 metri, è composto anche del tracciato «Junior» di 2385 metri, e della pista «completa» dell'anello di alta velocità, che però non è più usato da tempo. Questo anello, con due curve sopraelevate, in unione con la pista stradale dava un percorso di 10 chilometri esatti, aumentati di 100 metri dopo l'esecuzione di due chicane per rallentare la velocità all'ingresso delle curve sopraelevate.

VITO DI PECO - Piano d'Orta (Pescara) — Le misure minime imposte dalla FIA per i telai delle Formula 3 sono i seguenti: passo 2000 mm., carreggiate 1200 mm., larghezza massima del canale dei cerchi (internazionalmente parlando...) 10 pollici. Vi sono poi altre prescrizioni, come la larghezza massima della carrozzeria dietro alle ruote davanti (95 cm.) o la larghezza massima della carrozzeria davanti alle ruote anteriori (135 cm.). Il peso minimo è di 440 kg. Altre indicazioni le avrà chiedendo alla CSAI, via Pola 9, Milano, il testo dell'annesso J.

GIAN PIERO CABRAS - Roma — La Lamborghini Miura non è omologata in nessun gruppo. L'Alpine 1600, come del resto la 1300, è omologata anch'essa in gruppo 4. Il perché? Perché non ha la dimensioni interne per essere una Turismo, e perché non è stata costruita in un numero di esemplari annui sufficiente per essere una gruppo 3.

LUIGI TESTA - Civitavecchia (Roma) — Le attuali conformazioni di coda delle vetture Sport servono a creare il miglior compromesso fra dimensioni contenute, massima penetrazione e sufficiente deportanza. Quindi, non sono disegnate in funzione di un'esigenza sola. Le attuali appendici aerodinamiche, anteriori e posteriori, devono essere fisse per regolamento. Possono essere regolate solo a vettura ferma.

Caro Autosprint, ho partecipato all'ultimo Rally dell'Elba in coppia con Renato Bossetti sulla Fulvia HF 1600 n. 53 e vorrei, tramite vostro, far sapere di essere disposto ad acquistare foto relative alla nostra uscita di strada prima del controllo di Acquabona.

Alberto Bocca - Viale Dante 19 - Novara

I nostri lettori-fotoreporters sono quindi avvertiti: se qualcuno fra voi ha «immortalato» l'incidente che ha tolto di gara la Fulvia dell'equipaggio novarese, è pregato di mettersi in contatto con il signor Bocca, all'indirizzo che abbiamo pubblicato.

IL CONTESTATORE

Mafia alla Cerrina?

Ho partecipato alle prime gare in programma alla pista «Cerrina», nella classe 500 della categoria Juniores, categoria che come dice il regolamento dovrebbe essere composta di «macchine rispondenti al catalogo ufficiale della casa costruttrice», ovvero essere vetture di serie.

In detto gruppo vi erano sì macchine di serie, ma la maggioranza erano vetture che non sarebbero state accettate neppure in gruppo 2, talmente elevata era la loro preparazione. Dette macchine hanno regolarmente corso in tutte le gare, a beffa del regolamento, e sono state regolarmente classificate.

Un altro neo che ho potuto riscontrare è il fatto che i concorrenti, oltre alla tassa di iscrizione regolamentare (5.000 lire), dovevano pagare anche l'ingresso in pista, gratuito sul regolamento. Tutto questo senza contare i molteplici e sfacciatissimi favoritismi ai piloti locali. Giunti a questo punto, si capisce come le corse piemontesi contino così pochi partecipanti rispetto ad altre regioni, e che molti smettano perché amareggiati.

Lettera firmata - Gassino (Torino)

Lei ci ha pregato di non firmare, e non firmiamo. D'altra parte, non è certo la prima lettera di critica che noi pubblichiamo, anche se l'oggetto (le gara Juniores alla Cerrina) è relativamente nuovo. Se lei ha delle buone ragioni da sostenere, e non accusa a vanvera, non dovrebbe avere timore di dichiararsi. Ci riserviamo comunque di farlo allorquando ci arriverà una risposta a queste accuse.

L'ARCHIVISTA

Nascita e morte degli alettoni

Sono un grande appassionato di automobili da corsa, e gradirei sapere qual è stata la prima vettura di Formula 1 ad adottare gli alettoni stabilizzatori, ed in quale anno. Inoltre, se possibile, gradirei conoscere il colore ufficiale delle auto da competizione delle varie nazioni.

Luigi Guglielmi - Roma

ANGIOLINI GRASSINI - Colle Val d'Elsa (Siena) — Ecco i dati che le interessano, relativi al Gran Premio d'Italia 1965: n. 32 Jackie Stewart (BRM); n. 24 Jim Clark (Lotus); n. 8 John Surtees (Ferrari); n. 30 Graham Hill (BRM); n. 12 Dan Gurney (Brabham); n. 4 Lorenzo Bandini (Ferrari).

CARLO CONTI - Faenza (Ravenna) — In realtà, quello che lei descrive si chiama «sottosterzo». Con tutto ciò, può anche darsi che la Fiat 125 divenga sovrasterzante, in certe situazioni, come per esempio togliendo il gas o frenando all'ingresso di una curva.

PAOLO DE REI - Pergola (Pesaro) — La Ferrari 212 E è in regola con le norme del gruppo 7, a parte forse i serbatoi, ma è stata progettata quasi esclusivamente per le gare in salita. Alle gare Stock Car americane possono partecipare solo vetture di serie nazionali. L'Abarth 1000 SP è in grado di ospitare, riteniamo, solo dei motori a 4 cilindri e non particolarmente voluminosi. Le monoposto di F. 5000 possono montare solo motori di derivazione di serie con distribuzione ad aste e bilancieri.

LUCA SANVITO - Paderno del Grappa (Treviso) — Questo potrebbe essere un indirizzo: All Cars Autozodiaco, Pianoro (Bologna).

AUGUSTO INCHESE - Rieti — La cosa migliore è che lei si rivolga direttamente alla Scuderia Filipinetti, via Ghiselli 7, 41043 Formigine (Modena).

SAVERIO NANNINI - Prato (Firenze) — Siamo spiacenti, ma già da tempo le copie arretrate che lei desidera non sono più disponibili.

MASSIMO GOVERNATORI - Torino — A Daniele Audetto può scrivere presso la HF Squadra Corse, via Vincenzo Lancia 27, Torino. La edizione speciale cui lei si riferisce è stata stampata in tiratura limitata e riservata ai nostri ospiti all'annuale consegna dei Caschi d'Oro di Autosprint. Quanto all'invito, cerchi di capire che se dovessimo accontentare tutti quegli appassionati che, come lei, ci chiedono di essere presenti, dovremmo fare la nostra festa in uno stadio.

PIETRO ROMEO - Reggio Calabria — Come avrà lei stesso notato, il suo doppio augurio si è avverato, anche se Regazzoni e Redman hanno vinto non più in coppia, ma assieme ad altri loro colleghi della squadra Ferrari: Regazzoni a Monza con Ickx, Redman a Spa con Merzario.

FABIO MONTANI - Milano — La classifica della 12 ore di Sebring, comprese le vetture arrivate al traguardo ma non classificate, è stata pubblicata sul n. 13 di Autosprint, assieme al nostro servizio sulla corsa.

CARLO DI LALLO - Napoli — Siamo spiacenti, ma in archivio non abbiamo né dati né foto di vetture così antiche. Provi a rivolgersi all'ASI, Autoclub Storico Italiano, via Asinari di Bernezzo 43, 10146 Torino.

FABIO NAPPI - Roma — L'indirizzo del signor Mario Cane è il seguente: via Giotto 6, 10098 Rivoli (Torino). Quanto alle «peripezie» del signor Zeni, non crediamo sia il caso di dar loro pubblicità.

In occasione del Gran Premio del Belgio del 1968, a Spa, la Ferrari di Amon si presentò alle prove con un alettoncino saldamente piazzato sopra al motore, prima dell'asse posteriore. Il suo ottimo tempo in prova scatenò immediatamente la «reazione a catena», ed in breve molti altri costruttori di monoposto adottarono questo dispositivo iposostentatore che era stato reso famoso dalla Chaparral SP.

La mania delle «ali» degenerò ben presto, e si videro così soluzioni addirittura assurde, come ali anteriori e posteriori larghissime, con cerniere centrali, alcune infulcrate direttamente ai portamozi, e si studiarono anche meccanismi per variare l'incidenza delle ali in corsa. Ricordiamo a questo proposito i dispositivi «motorizzati» della Ferrari e della Matra. Ad un certo punto, e dietro la spinta emotiva di un paio di incidenti con tutta probabilità dovuti agli alettoni (accaduti al Montjuich alle Lotus di Graham Hill e Jochen Rindt), la CSI si decise a mettere un punto fermo a questa dilagante mania, e a partire dal Gran Premio di Monaco dell'anno successivo (cioè il '69) le ali scomparvero. La faccenda venne codificata come è tuttora, cioè con altezze e larghezze limitate e obbligo di regolazioni fisse in corsa.

I colori nazionali principali sono questi: Italia, rosso; Inghilterra, verde; Francia, bleu; Germania, argento-bianco. Come avrà notato, però, non sempre questi colori vengono rispettati.



Il «giallo» AUTOSPRINT: due giornali in uno

... Il sopruso operato nei confronti di noi lettori è veramente indefinibile. Il tipo di carta da voi usato è facilmente deteriorabile e quindi anche più soggetto a strappi e sgualcimenti...

Walter Rapposelli - Chieti

... Fino a che aumentate il prezzo di copertina, nulla da obiettare, anzi lo trovo giusto per la qualità dei servizi. Però, quando le foto vengono riportate su un tipo di carta quale quella da voi usata per «Domenica Sprint» a partire dal n. 17, esse perdono la loro chiarezza. E non sono solo io ad aver notato questa carenza...

Mauro Rosati - Isola Farnese (Roma)

... ma perché volete rovinare il vostro bel giornale? Ora sembrate divorati da una fretta incredibile. Il vostro ultimo numero è ricco di pessime fotografie in bianco nero stampate su una carta che le rende illeggibili.

Carlo Conti - Faenza (Ravenna)

Vorrei domandarvi perché negli ultimi numeri del giornale avete usato una carta gialla che produce a mio avviso i seguenti effetti: foto sbiadite tipo quotidiano, difficoltà di lettura e di ricerca di servizi; olte che ad essere il tutto antiestetico

Enzo Fortini - Milano

... da molto tempo vostro affezionato lettore, disapprovo l'introduzione delle «Yellow Pages» che sarebbero ottime salvo le foto di scadente riproduzione, che in genere sono uno dei vostri maggiori pregi

Antonio Nesi - Roma

... sono stato uno di quei lettori che non ha protestato per l'aumento di 50 lire, soprattutto perché le migliori promesse erano state effettivamente attuate. Dico «erano» perché adesso mi sembra che si stia verificando l'opposto: sono già due settimane infatti che su Autosprint compaiono delle orribili pagine gialle

Emilio Pirovano - Novate (Milano)

... Vorrei sapere se le «pagine gialle» sono dovute ad economia o a qualche altro motivo. A me personalmente non sembra che su certa carta le fotografie risultino bene...

Stefano Leli - Forte dei Marmi (Lucca)

... Ma perché inserire le pagine gialle? Perché portare Autosprint sullo stesso piano di un qualsiasi quotidiano? Le vecchie belle foto delle corse domenicali dove sono finite?

Daniele Filippini ed altri - Verona

Cari amici, ci avete scritto in molti e con una mirabile unità di critica: non vi piacciono le pagine gialle. Autosprint, come sempre, non respinge a priori gli appunti dei suoi lettori, specialmente se espressi (quasi all'unanimità, in questo caso) in maniera civile e corretta. E di questo vi siamo molto grati.

Facciamo, ora, un passo indietro. All'epoca, non certo remota, dell'aumento di 50 lire sul prezzo di copertina della nostra rivista, fu annunciata l'entrata in funzione di una rotativa, nel nostro stabilimento tipografico. La rotativa è una macchina da stampa molto veloce, e la riteniamo essenziale per diminuire il tempo di stampa delle 16 pagine domenicali, quelle con l'attualità delle corse. Questo, evidentemente, avrebbe permesso anche un più sollecito invio delle copie alle varie città e quindi una più sollecita distribuzione alle edicole

La rotativa ha necessità, però, di un tipo di carta particolare, con certe caratteristiche di assorbimento e di più rapida essiccazione degli inchiostri. Fatto questo che permette anche di accelerare i tempi di con-

fezionamento delle copie

Per quanto riguarda il colore, esso non deve per forza essere giallo. Stiamo facendo dei test, ma pensavamo che — visto che il contenuto della Domenica Sprint è fortemente caratterizzato, e che la carta ed il tipo di stampa era diverso dal resto del giornale — una differenziazione anche nel colore della carta potesse essere gradito. E non tutti lo hanno «bollato».

Tutto ciò non ha quindi ragioni economiche, bensì ragioni tecniche, proprio tutto il contrario di quanto pensa il lettore Carapucci. Fra le altre cose, speriamo abbiate notato che la nostra carta da rotativa è decisamente migliore di quella da quotidiano con cui in molti la paragonate, ed anche che in questi ultimi numeri anche la qualità delle foto è migliore rispetto a quella del primo numero «giallo»: anche noi stiamo imparando questo nuovo metodo.

Resta da specificare che questi sforzi vanno realmente a vantaggio vostro: abbiamo anticipato la stampa e la confezione di circa 20.000 copie nella giornata di lunedì, e siamo in grado di rifornire le grandi città (ad

Compero Autosprint da circa 4 anni, e credo sia mio diritto domandare il perché, dopo l'aumento (giusto) di 50 lire avete inaugurato l'inserimento di non poche ridicole «pagine gialle». Vi siete forse associati alla SIP?

Riccardo Pratelli ed altri - Empoli (Firenze)

Vorrei fare una piccola annotazione critica riguardo a quelle «pagine gialle». Esse non mi sembrano assolutamente all'altezza di un giornale come Autosprint: innanzi tutto le fotografie risultano confuse, e la carta non è certamente molto gradevole.

Vittorio Valponati - Suzzara (Mantova)

... Solo che ultimamente una cosa non mi è andata giù: le pagine gialle che avete introdotte dal n. 17. Ora, come trovata l'idea non è male; però c'è un difetto, che in un settimanale come Autosprint trovo grave, cioè la scarsa chiarezza delle fotografie, decisamente peggiorate dal famigerato n. 17.

Paolo Lara - Vicenza

Ma che scherzo è questo? Il periodo dei pesci d'aprile è passato da un pezzo! E allora perché mai queste pagine di «cartaccia itterica»?

Marco Alongi - Napoli

... Vi lascio immaginare il mio stupore quando ho visto il mio giornale preferito ridotto come un elenco telefonico, con la conseguente alterazione delle fotografie per via della carta

Antonino Di Vita - Palermo

... Da più di due anni faccio la collezione di foto e ritagli provenienti da tutte le riviste motoristiche, ed ora mi trovo senza l'apporto di Autosprint, che fino a due settimane fa era per me una fonte inesauribile di fotografie perfette e sempre interessanti. Le foto che sono inserite nelle pagine della Domenica Sprint non sono le più adatte al mio hobby, e credo di non essere l'unico a pensarla così

Diego Erasmo - Mantova

... Il motivo della vostra scelta non credo dipenda da ragioni tecniche, visto che fino ad adesso avevate seguito il tema delle pagine lucide; penso invece che ciò dipenda da ragioni economiche, in quanto in tal modo la carta costa meno. In tal caso cosa è servito l'aumento di 50 lire? Solo per avere una copertina attuale?

Antonino Carapucci - Ascoli Piceno

esempio Genova, Torino, Palermo) con maggiore rapidità di prima. E poi, vorremmo ricordarvi che non vi abbiamo defraudato di nulla, come invece molti di voi vorrebbero credere. Le pagine a colori sono aumentate, con copertine di attualità. Anche l'incidenza della pubblicità, da molti deprecata e che noi cerchiamo di mantenere bassa, è in funzione del contenuto globale del giornale. Questo stesso numero, ad esempio, ha 60 pagine, ed in più con la stampa rotativa ci sarà la possibilità — in quelle domeniche più dense di avvenimenti — di programmare anche 8 pagine in più. Chi fra i lettori ricorda che solo pochi anni fa Autosprint usciva con 8 pagine per le gare della domenica, non può negare di essere — ora — trattato molto meglio:

La realtà, infatti, è che ora i nostri lettori hanno due giornali in uno: una parte in carta patinata, con molte pagine a colori, con servizi di ogni genere; una seconda, dilatata a volontà, che racchiude i resoconti delle gare e l'attualità più immediata. E con foto che non sono, poi, tanto brutte: crediamo di lavorare nel vostro interesse

IL
GIORNALE
DELLE
SCUDERIE



Mario Litrico, campione sociale della Scuderia Etna, carico di coppe e medaglie alla festa della premiazione. Ecco, da sinistra a destra, Vito Sabbia d.t., il consigliere D'Amico, Mario Vasta, Mario Litrico, Girolamo Perniciaro d.s. e il presidente della Scuderia Etna Italo Cultrera

Per i piloti della ETNA preparatori nordici

CATANIA - La scuderia Etna di Catania ha premiato i soci-piloti che nel corso della attività svolta durante la stagione 1971 si sono particolarmente distinti e messi in luce. Sono state distribuite 38 medaglie, 22 coppe, 4 targhe e 1 trofeo. I premiati con medaglia d'oro sono stati: Mario Litrico (vincitore del Trofeo della Montagna), Matteo Vasta (vincitore dello Challenge FISA), Bonaccorsi, Santo Famoso, Cali, Enrico Grimaldi, Giuseppe Pantò, Mario Segapeli, Giuseppe Virgilio, Roberto Villa. Con medaglia d'argento i premiati sono stati: Aiello, Stella, Corti, Avolio, Barbanti, Casella, D'Amico, Muscolino, Peditto, Bonaccorsi, Seminara. Con medaglia di bronzo: Alongi, Cavatorta, Coco, Di Bella, Di Giovanni, Gulisano, Leotta, La Mazza, Lusi, Marletta, Massimino, Nicita, Nicolosi, Platania, Rao, Preziosa, Scuderi.

Le Coppe sono state consegnate a: Vito Sabbia, Luigi Corti, Lorenzo Stella, Roberto Villa, Giuseppe Pantò, Mario Segapeli, Enrico Grimaldi, Serafino Cali, Santo Famoso, Filippo Bonaccorsi, Matteo Vasta, Mario Litrico; le targhe sono state assegnate a: Giu-

seppe Virgilio, Matteo Vasta. Tra i preparatori sono stati premiati: Mannino, Panebianco, Silvio Sabbia. L'ambito trofeo ovviamente è stato assegnato al campione sociale Mario Litrico.

Nel corso della stessa cerimonia, particolarmente festosa e con un alto numero di piloti intervenuti, in cui gli onori di casa sono stati assolti dal collega Nuccio Puleo della Rai-Tv, il presidente della scuderia, Italo Cultrera, ha annunciato il programma sportivo del sodalizio catanese che quest'anno vedrà alla partenza oltre 35 piloti che disporranno di vetture Alfa Romeo, di una Porsche 2000 Prototipo, 3 BMW 2002 TI, di un 1100 radiale Abarth e di altre vetture di cui sono in corso le «preparazioni» presso i più noti specialisti del Nord.

In seno alla scuderia una delle innovazioni più importanti è quella relativa all'assistenza dei piloti a mezzo di un furgone appositamente attrezzato; il servizio sarà curato dal preparatore Vito Sabbia che è stato chiamato a ricoprire l'incarico di direttore tecnico.

n. m.

Un «fuoristrada» con 36 fari al JAMBORÉE toscano

MONTEMURLO - L'inclemenza del tempo aveva fatto disperare gli organizzatori del «Jamboree Nazionale Fuoristrada». Per fortuna, proprio durante il raduno, il sole ha fatto la tanto sospirata apparizione. Soddisfazione quindi per la Pro Loco di Montemurlo, con alla testa Andrea Sarti, che è stato un po' il coordinatore della manifestazione, e del «Panzer Club» di Prato. E dobbiamo ringraziare il presidente del sodalizio Vasco Fanti che gentilmente ci ha ospitati nella sua «Land Rover», (la vettura monta fra piccoli e grandi ben 36 fari!). Fanti a fatto da staffetta alla vettura della RAI-TV per le riprese nei punti più caratteristici del percorso.

Alla manifestazione si sono date convegno ben 70 vetture, provenienti da ogni parte d'Italia: Torino, Genova, Mantova, Milano, Vicenza, Bolzano, Napoli, Venezia, Verona, Modena, Bologna, Firenze. L'ex velocista, Roberto Ciardi apriva la colonna, per un lungo giro attraverso le bellissime zone collinari del Montemurlese e pratese, con un percorso assai difficile, tanto che sono stati in molti a trovarsi in difficoltà, nonostante le vetture fossero attrezzate in modo notevole. Tutto però è finito per il meglio, e la manifestazione ha riscosso un buon successo.

Al termine della prova, il pranzo all'aperto nelle vicinanze della fattoria di «Javello», situata a 600 metri di altitudine. Poi la premiazione con medaglie ed un disegno «Scorcio di Montemurlo» del pittore locale Tosco Andreini per tutti, riprodotto in 150 copie. Le Coppe come premio speciale sono andate ai seguenti equipaggi:

Club più numeroso, al «Fuoristrada» di Bologna. Club proveniente da più lontano, al Club «Fuoristrada» di Bolzano. Conducente più anziano, Tullio Campaini di Prato: Conducente più giovane, Arturo Ansaloni di Bologna. Auto più accessoriata, Vasco Fanti, di Prato. Auto immatricolata di recente, Luigi Mordini, di Prato. Auto più rara, Giuseppe Leone, di Torino. Auto più strana, Roberto Ciardi, di Prato. Concorrente più appassionato: dott. Ansaloni di Bologna. Unica concorrente alla guida, Simona Bartoli, di Firenze.

Il tuo motore brucia tutta la benzina che consuma?

con l'accensione elettronica C.D.S. non si spreca una goccia di benzina e il motore diventa più potente.



Proprio quando chiedi al tuo motore il massimo sforzo (è il caso del sorpasso) il sistema ad accensione normale si rivela insufficiente a mantenere una combustione perfetta. Spingere l'acceleratore

più a fondo è inutile, anzi, ciò provoca ingolfamenti,

riduzione di velocità e di ripresa, perdita di colpi, sprechi di benzina.

Con CDS invece, la corrente, potenziata fino a 40.000 volts, brucia tutta la benzina «richiesta», determinando un aumento di velocità e di potenza, più scatto nella ripresa.

Con il vantaggio di un buon risparmio di benzina! Tutto questo è diventato normale con CDS! Come partire al primo colpo anche a 30° sotto zero: per la «scintilla» più calda... caldissima.

Come avere le candele sempre asciutte e pulite con una durata tripla del normale: causa l'elevata tensione. Le puntine più efficienti: per la diminuzione dell'80% del passaggio di corrente su di esse.

La batteria che dura molto, molto di più: per il minor assorbimento specialmente nei momenti difficili: in colonna, con tempi piovosi e nebbiosi (risparmio di lavoro per la batteria).

CDS, in tanti anni di esperienza - nel 1971 le è stato assegnato il Premio Qualità Italia - ha ottenuto un tale grado di perfezione tecnica, che oggi è l'accensione elettronica più venduta in Italia.

Prezzo incluso il montaggio L. 42.000.

In vendita presso i migliori elettrauto e concessionari auto.



accensione elettronica a scarica capacitiva

C.D.S. Via Mercadante, 8 - 20124 Milano - Tel. 273961

Direzione e Redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (BO)
via dell'Industria 6
casella postale A.D. 1734
40100 Bologna
Tel. 46 56 24 - 46 56 32
prefisso interurbane 051
Telex: 51212 e 51283 Autosprin

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Pubblicità: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), Via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. Post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

Una copia L. 250 (arret. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 8.000; semestr. lire 4.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

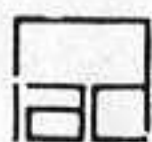
Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.D.I.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Serpieri 11/5 - Spedizione in abbonamento postale - Gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MESSAGGERIE INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero:
AUSTRALIA - AUSTRIA Sc. 20 - AUSTRALIA \$ 0,60 - BELGIO Bfr. 33 - BRASILE - CANADA - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D. 5,50 - ERITREA Eth \$ 2,25 - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA - IRAN - JUGOSLAVIA - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Pts. 45 - SUD AFRICA R. 0,60 - SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: **Argentina:** VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; **Austria:** MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN - 1; **Australia:** COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; **Belgio:** AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; **Brasile:** LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAULO; **Canada:** SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, MONTREAL 35 P.Q.; **Danimarca:** DANSK BLADISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; **Ecuador:** OVIEDO HERMANOS, Agencia de Publicaciones S.A., Chimborazo Sil y Luque, GUAYAQUIL; **Francia:** BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; **Germania:** W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; **Grecia:** THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; **Inghilterra:** HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; **Iran:** I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; **Jugoslavia:** PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; **Libano:** THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assail Building, BEIRUT; **Malta:** W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; **Olanda:** VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; **Paraguay:** VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; **Portogallo:** ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; **Principato di Monaco e Costa Azzurra:** PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er, MONACO; **Spagna:** SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; **Sociedad General Espanola de Libreria,** Marqués de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; **Stati Uniti:** SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; **Sud Africa:** L'EDICOLA MI-CO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; **Svezia:** WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychts-vaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; **Svizzera:** AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; **Kiosk A.G.,** Maulbeerstrasse 11, BERN; **SCHMIDT-AGENCE A.G.,** Sevogel-strasse 34, BASEL; **MELISA,** via Vegeszi 4, LUGANO; **NAVILLE & CIE.,** 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; **Turchia:** A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTANBUL; **Uruguay:** JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; **Venezuela:** LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoralma (Chacao), CARACAS; **DISTRIBUIDORA LIBROVEN,** Apartado del Este 60811, CARACAS; **EDITAL C.A.,** Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartado De Correos 50683 CARACAS.

La tiratura e la diffusione di questo periodico (che ha pubblicità inferiore al 70%) sono controllate dallo



Istituto Accertamento Diffusione



**AUTO
SPRINT** MARKET

**i manifesti giganti
sempre disponibili**

Ecco i manifesti a colori disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:

● **LOTUS 72** In memoria di Jochen RINDT ● **F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V** Nanni Galli ● **Partenza FORMULA 1** al Nurburgring ● **McLaren-Ford M 19** Mark Donohue ● **Ferrari 312 B2** Mario Andretti ● **Surtees Ford TS-9a** John Surtees ● **Brabham Ford BT 34** Graham Hill ● **Tyrrell-Ford Jackie Stewart** ● **March-Ford 711** Ronnie Peterson ● **Lotus Ford 72** Reine Wisell ● **Matra-Simca MS 120 B** Chris Amon ● **BRM P. 160** Pedro Rodriguez ● **LANCIA Fulvia HF** Sandro Munari ● **Partenza 1000 Km** di Buenos Aires 1972.

Disponibili solo in versione plastificata L. 600: ● **MATRA MS 210** Henri Pescarolo ● **McLaren Ford M 14 - A2** Denis Hulme ● **TYRRELL FORD 001** Jackie Stewart ● **BRM P. 135** Pedro Rodriguez ● **March Ford 711** Ronnie Peterson ● **SURTEES Ford TS 7** Derek Bell ● **BRABHAM Ford Jack Brabham.**

Disponibili solo in stampa normale L. 300: ● **FERRARI 212** Peter Schetty ● **Clay REGAZZONI** e la **Ferrari F. 1 312/B2a.**

2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: **FOTO IN BIANCO E NERO** 20x30, L. 500 cad.; **FOTO A COLORI** 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione). Per averle (in linea di massima saranno tutte disponibili; e ci scusiamo fin da ora per quelle — poche — che non potremo riprodurre) basterà:

SCRIVERCI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: ① il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ② ... il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. ③ L'indirizzo completo del richiedente nome, cognome via, città, CAP. ④ L'importo della cifra corrispondente alla foto a mezzo assegno (allegato alla lettera) oppure con versamento sul conto corrente postale n. 8/4323 intestato a Editoriale il BORGIO, via dell'Industria, San Lazzaro di S. (BO).

ATTENZIONE ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

**è il nostro
supplemento filmato**
i films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

LA RABBIA DEL 312 P

I prezzi: Ogni FILM a colori di circa 60 m in 8 m/m o super 8

Soci Club

Edizione MUTA L. 7.000 L. 6.300

Edizione SONORA L. 8.500 L. 7.800
solo in super 8

ritagliare e spedire questo tagliando a: **AUTO SPRINT MARKET**
casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:	descrizione foto:
n. manifesti pl. L. 600 cad.	
n. manifesti nor. L. 300 cad.	
n. foto a colori L. 1.000 cad.	
n. foto b.n. L. 500 cad.	

descrizione manifesti:	normale	plastificato		
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Lungometraggi:	8 m/m	Super 8	Muto	Sonore
LA RABBIA DEL 312 P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LA GRANDE PAURA AL JARAMA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale e vaglia

accluse in assegno n. _____ Firma _____

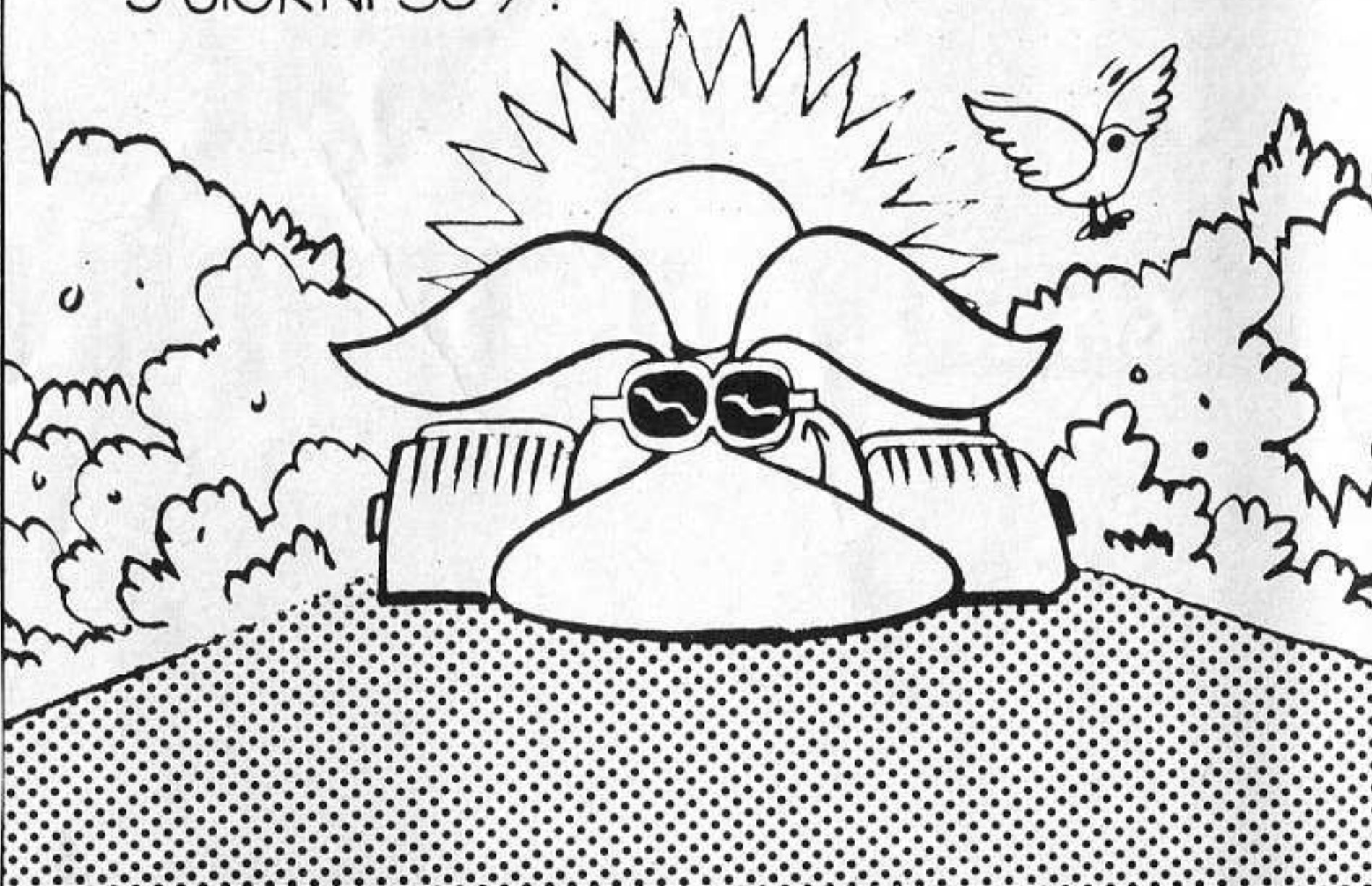
Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

Intestare il pagamento (anticipato) sul c/c postale n. 8/4323 a **EDITORIALE IL BORGIO - SAN LAZZARO DI SAVENA** - oppure con vaglia postale o assegno bancario intestato sempre a **EDITORIALE IL BORGIO**.

"GOMMOLO SHOW"

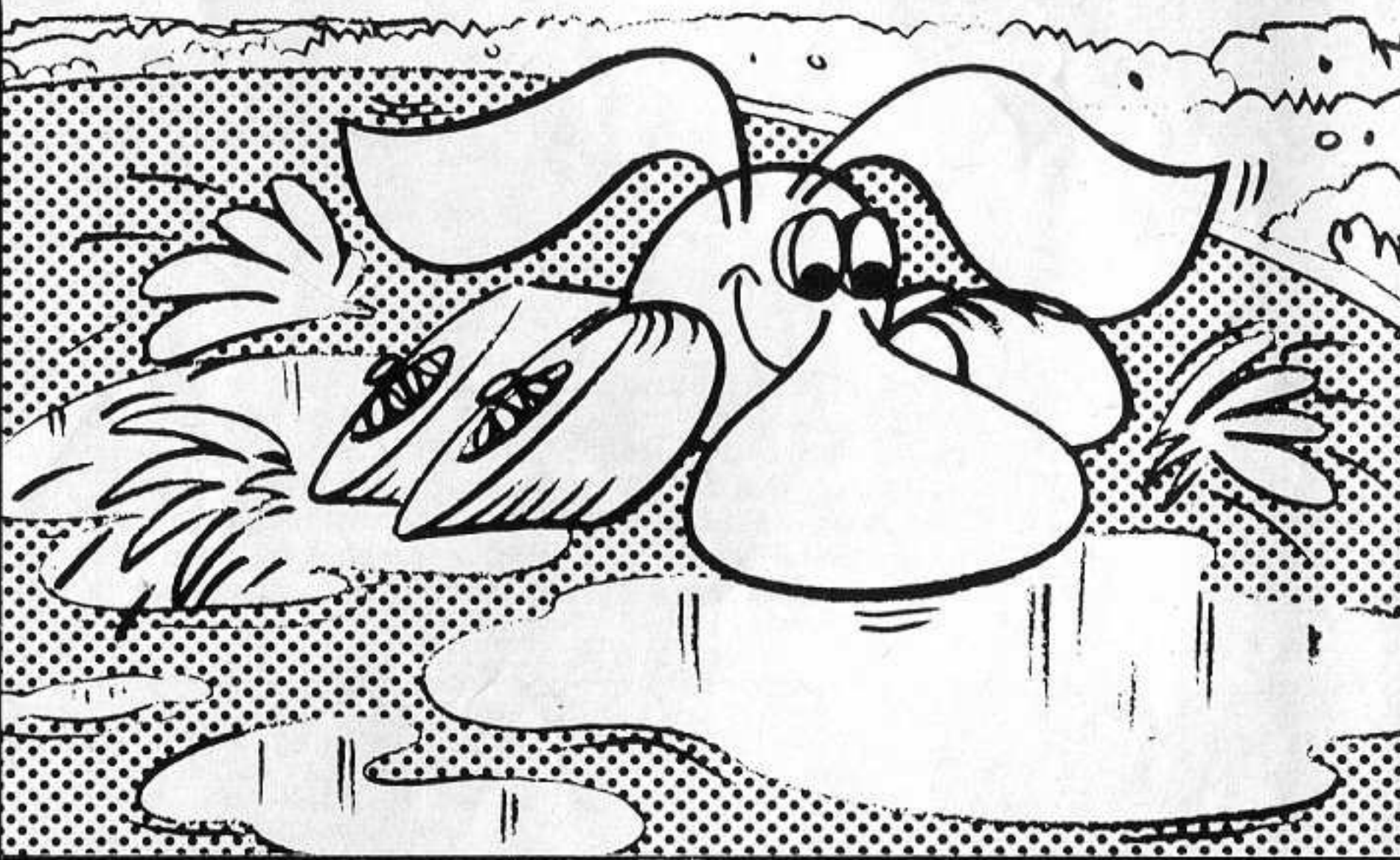
ESTATE: SI ASPETTA IL WEEK-END
5 GIORNI SU 7!



NON SARANNO CERTO DUE GOCCE
A FERMARE GOMMOLO...



IO, CON L'ACQUA SOTTO
NAVIGO COME UN CIGNO...



UN CIGNO DAL FRENO FACILE!
(VISTO COSA VUOL DIRE ESSERE SICURO?)



GOMMOLO IL RADIALE SP



