

Nella riunione pre-convegno di TAORMINA della CSAI è affiorata la proposta dell'ANCAI (con un anno di ritardo) del parziale blocco ai piloti stranieri: **ENZO FERRARI** replica con questa proposta di una LEVA GIOVANI (da allenare negli autodromi)

Confuse proposte a MILANO

Autarchia sportiva

Ogni anno, di questi giorni, riaffiora alla vigilia della riunione della CSAI la « rivendicazione » dei piloti italiani. Nella seduta preparatoria svoltasi a Milano giovedì 26 ottobre il problema è stato infatti, ancora una volta, rispolverato e dopo lunghe discussioni si è giunti ad una raccomandazione che un giornale riporta come mozione conclusiva:

« L'Associazione Piloti Italiani lamenta ancora una volta che, a differenza di quanto avviene negli altri Paesi, in Italia è ancora prevalente il concetto di affidarsi ai piloti stranieri per comporre la squadra ufficiale. L'ANCAI, vista la inutilità delle azioni svolte fino ad ora a salvaguardia della dignità dello sport automobilistico nazionale, si riserva di intraprendere qualsiasi tipo di iniziativa pur di raggiungere un primo risultato che è quello di vedere le squadre ufficiali delle Case italiane composte con una percentuale massima del 50 per cento di piloti stranieri ».

A questo punto la memoria mi riporta ai tempi della cosiddetta « autarchia », ribattezzata poi democraticamente « autosufficienza », ma soprattutto mi ricorda i precedenti e la situazione attuale del mondo del calcio.

Ritengo che il nostro passato automobilistico dovrebbe essere conosciuto dagli « assertori » di tanta difesa etnica, sostenuta proprio in un momento in cui sta prendendo corpo l'Europa Unita quindi, mentre si incomincia ad annullare passaporti e tritici automobilistici, a discutere di moneta unica e di un parlamento multinazionale, ritengo che il discorso si debba affrontare con più spregiudicata, aderente chiarezza.

Premesso che non si tratta di accasare i tre piloti italiani di capacità internazionale, facilmente individuabili e attualmente in attività, il problema è di creare un nutrito gruppo di piloti italiani che possa riportarci ai tempi dei Nuvolari, Campari, Borzacchini, Varzi, Fagioli, Ascari, Villoresi, Musso, Castellotti e tanti altri.

Ai tempi nei quali esportavamo i maestri della guida, che di buon grado accettavano le offerte delle Case tedesche, quando la Germania univa, alla capacità di ricerca e di realizzazione di tutte le sue industrie specializzate e concorrenti alla creazione della macchina germanica, la dovizia dei mezzi finanziari che consentiva di accaparrarsi i migliori piloti del momento. Decideva cioè di vincere le corse.

Ho sostenuto ripetutamente che in Italia esiste il materiale umano idoneo a creare, con ragionata rapidità, piloti di valore, ma che ben poco di razionale fu fatto e si sta facendo per raggiungere quello che io stimo il preminente scopo di una politica agonistica nazionale.

Infatti, da noi, pullulano le formule minori che raccolgono l'entusiasmo di moltissimi giovani, la cui carriera è destinata a giungere, al massimo, ad una formula 3 o ad una formula

2 nel migliore dei casi.

Pur nella loro utilità di reclutamento e formazione, queste formule rivelano una situazione inflazionata, farragginosa.

Sostengo ancora che da questo cospicuo vivaio si possono fin d'ora individuare elementi da inserire in una scuola d'ardimento, a livello già internazionale, la formula 2, la quale dovrebbe selezionare in modo pressoché definitivo le reali disposizioni degli aspiranti assi. E come per la formula 2, questi giovani dovrebbero essere portati anche ai due litri Prototipo per ottenere, attraverso questa selezione, di individuare gli elementi idonei a compiere il gran passo dei Campionati Mondiali.

COSA OCCORRE QUINDI PER CREARE UN VIVAIO DI PILOTI ITALIANI?

Necessitano vetture formula 2, sport Prototipi due litri, Prototipi tre litri, Formula 1 e poi carburante, lubrificante, pneumatici, tecnici per mantenere efficienti i mezzi selettivi, disponibilità delle piste.

Oggi gli autodromi stanno nascendo, in parte ci sono: ricordo Vallelunga, Imola, Misano, Casale, Varano Melegari, ecc., per finire alla veloce Monza.

Proprio quest'anno con gli esempi di MERZARIO, portato dalle due litri Abarth alle Prototipi tre litri e alla Formula uno, di MUNARI, portato dalle Lancia Rallye ai Prototipi tre litri, ambedue con i risultati noti, si è dimostrata la validità di questa tesi.

Sì, essi hanno avuto a disposizione quello che ho elencato e non si sono stancati di girare a Fiorano, anche quando, padroneggiando con disinvoltata sicurezza il mezzo meccanico, poteva apparire superfluo insistere. Che cosa si deve dunque fare, e chi deve farlo?

Nel dibattito che la CSAI si appresta a organizzare a Taormina vadano pure tutti, e con i rappresentanti dell'ANCAI, chiedano che le disponibilità economiche vengano convogliate in un programma realmente formativo. E' questo suggerimento che mi permetto di dare anche direttamente alla CSAI, sperando che i mezzi di cui essa dispone siano orientati verso la proposta iniziativa i cui risultati sono avallati da esperienze positive.

Onoreremo così lo sport automobilistico italiano, non chiudendo le frontiere ai valori sportivi del mercato mondiale, ma puntando ad esportare le capacità scaturite da una efficiente organizzazione. Non dimentichino i piloti che tali capacità debbono anche germogliare dal cosciente coraggio e dalla volontà di sottoporsi ad una rigida disciplina d'intenti, per conseguire una supremazia umana fatta anzitutto di sacrifici.

Enzo Ferrari

MILANO - Con l'intervento d'un esiguo numero di esperti o esponenti, peraltro svogliati e assenti, s'è tenuta a Milano una riunione consultiva a cui la CSAI ha dato molta importanza, perché conseguente agli ultimi lavori della sottocommissione velocità e perché destinata a sfoltire i lavori del convegno di Taormina. Una forma elegante per sottoporre ad una discussione democratica una serie di problemi, in una sede limitata. Con conseguente facilità di approvazione.

L'unico interlocutore serio, attento e preparato resta l'ANCAI. le altre espressioni del nostro automobilismo sportivo? Un vuoto impressionante. Pensate, ad esempio, che il rappresentante dei costruttori, nel suo primo intervento sul progetto di regolamento per il campionato italiano assoluto, ha proposto, su suggerimento dell'avv. Mazzi, di considerare anche Indianapolis, oltre a « F. 1 », Sport, Formula 2, eccetera... e perché non la Can-Am? o la Tasman-Cup? o forse l'Alfa Romeo prevede di iscriverne de Adamich alla « 500 Miglia »? Così, poi, si capisce come questi rappresentanti dei costruttori si facciano soffiare la 1300 cc nello challenge europeo...

Dunque, nell'assenteismo quasi totale a queste consultazioni, soltanto la voce dell'ANCAI s'è fatta sentire, unica opposizione ferma e competente all'operato di questa « grande » CSAI della « grande operazione » dei « mini-autodromi ». E chissà se tutte le istanze, caldegiate dal suo presidente ing. Ceard, verranno accolte: i piloti rappresentano una delle tre maggiori forze: attendiamo il risveglio di quelle rappresentate dagli organizzatori e dai costruttori, per non dire delle componenti minori.

Si è partiti dal citato regolamento del campionato italiano assoluto, con la serie di coefficienti proposti dalla CSAI, che l'ANCAI ha un po' corretto: stesso coefficiente 4 per la « F. 1 », 4 e non 3 per il mondiale marche, 2 anziché 1,5 per la F. 2 e aggiunta dell'Interserie. Ma non ci si è accorti della clausola dell'appartenenza all'elenco FIA, per cui non comprendiamo a che serva tutta questa struttura, quasi uguale a quella già in vigore, se alla fine contano giustamente le sole grandi prove. Comunque, una definizione la si avrà soltanto da uno studio al vertice CSAI-ANCAI; e auguriamoci che almeno si tolga la voce delle « altre » gare, non meglio specificate, dei Gruppi 5 e 7, e ciò che potrebbe portare a scappatoie antipatiche.

Poi, l'eliminazione del campio-

nato della Formula 850 non ha trovato che scialbe opposizioni, non essendo l'ANCAI interessata, ed è facile prevedere l'uniformazione con i trofei delle Formule Italia e Ford. Un po' più dibattuta è stata la questione dei titoli nazionali e delle coppe CSAI per i Gruppi 2, 4 e 5, con approvazione del campionato della montagna su dieci prove, purché, ha insistito De Leonibus, si garantisca un rispetto al calendario. Ma il fatto importante è la tendenza alla inibizione alle gare in salita delle vetture monoposto, in particolare della Formula 3, Italia, Ford, 850 e Monza. Perché? Queste macchine, s'è detto, in salita sono pericolose. E poi, adesso ci sono i mini-autodromi, « pardon », gli autodromi. E dire che per correre in circuito si richiedeva un apprendistato in salita! Forse si sbagliava prima.

Comunque, vorremmo che il concetto della pericolosità in salita delle piccole monoposto fosse

un po' sviscerato e dibattuto, perché è abbastanza stucchevole. Sulla inopportunità, possiamo essere d'accordo; il processo, però, sarà graduale e automatico: non appena vi saranno molte corse, a livello regionale e provinciale sulla vasta catena dei mini-autodromi, anche i praticanti di base vi confluiranno. Allora, in salita si va soltanto con le derivate di serie e con le Sport, che non sono pericolose, stando alle dichiarazioni del dott. Saliti. Nondimeno, sorgono grossi problemi per il trofeo della montagna.

Eh sì, la CSAI studia un'alternanza tra Gruppi 2, 4 e 5 ed è seriamente preoccupata per la validità del titolo a queste categorie e alle attrattive che l'organizzatore di gare in salita può avere o perdere in presenza o in mancanza della « macchina rossa » (grazie per non aver usato l'espressione « bolide rosso ») cioè del Gruppo 5, oltre ai premi, se i citati gruppi vengono ammessi

senza la validità del titolo. Ecco, alla fine, in questo guazzabuglio di titoli, di gruppi e di categorie per le gare in salita, dove bisogna dare a tutti i costi la precedenza ai Gruppi 1 e 3 (qui s'è sentita finalmente anche la voce della FISA, tramite il dott. Zagato), l'unica insistenza è quella dell'ANCAI per assicurare i premi in denaro ai gruppi non titolati.

Ma la CSAI ha già deciso, puntando tutto sui Gruppi 1 e 3 e sarà difficile ottenere una obiettiva omogeneità; in più, la Ford annuncia, attraverso l'intervento di Carlo Micci, il campionato con le « Mexico » del Gruppo 1, oltre al rilancio della Formula Ford (è sufficiente che la CSAI metta in calendario 25 gare; le spese sono tutte a carico della Ford...) e la stessa FISA caldeggia i Gruppi 1 e 3 in circuito.

Altrettanto confusa e inconcludente è stata la discussione sulla classificazione dei piloti, che

si vorrebbe cambiare ancora una volta; qui con maggiore fermezza da parte dell'unica oppositrice ANCAI, che già aveva espresso il suo punto di vista, con una seconda categoria immutata e con una prima categoria aperta a tutti i tipi di vetture, oltre a una nulla osta permanente per l'estero. Si abolirà, allora, la categoria « Classificati CSAI »? e se un prima categoria andasse a correre in « Formula Italia »? Già. Il regolamento della Formula lo vieta. E se andasse nella Formula 850? o nella « Formula Ford »?

Grossi interrogativi, densi di autentiche probabilità squilibrate... Alcuni, come Carlo Micci per la Ford, ne sostengono l'utilità: proprio il 10 dicembre si avrà una gara di « Formula Ford » con intervento di due campioni di « F. 1 »; ma al momento di decidere non vi son dubbi: che questa « Formula Ford » sia limitata ai seconda categoria, perbacco!

ROGANO «svicola»

MILANO - A proposito della mozione ANCAI, il Presidente della CSAI ing. ROGANO si è limitato a dire: «La questione è importante, direi che è eminente nel quadro della politica di valorizzazione dei piloti italiani. E' proprio per questa ragione che essa dovrà essere approfondita e dibattuta in sede congressuale perché realizzati compiutamente i suoi obiettivi».

IMOLA

«paga» la

variante?

BOLOGNA - Cinque gare «europee» titolate formano i cardini sui quali è imperniato il programma agonistico dell'Automobile Club Bologna per il prossimo 1973. Detto programma, varato dagli organi dirigenti del sodalizio in pieno accordo con la commissione sportiva dell'ente, verrà svolto all'autodromo «Dino Ferrari» di Imola in quattro riunioni, o meeting per restare in ambiente, con la diretta organizzazione dell'AC, mentre non è escluso che lo staff organizzativo e tecnico possa venire impiegato altrove per gare da organizzarsi in collaborazione con altri enti. Ecco le gare programmate:

- 1 (o 15 APRILE) G.P. SHELL F.2 - gara di campionato europeo
Coppa BENAGLIA F.3 - gara di campionato italiano
Coppa AC BOLOGNA F. Italia - gara di trofeo
Coppa FORD-MEXICO - gara di trofeo
- 1 MAGGIO Coppa d'Oro SHELL INTERSERIE - gara camp. europ.
Coppa AC BOLOGNA F.3 - gara di campionato italiano
Coppa AC BOLOGNA F. Italia - gara di trofeo
- 3 GIUGNO Trofeo A. BEVILACQUA - campionato europeo GT
Trofeo C. BENELLI - campionato europ. marche 2 litri
- 2 o 16 SETTEMBRE 500 KM AUTOSPRINT - VOLANTE D'ORO SHELL
gara di campionato europeo Interserie
Trofeo AUTOSPRINT T.2 - gara di campionato italiano
Trofeo B. DESERTI F. Italia - gara di camp. italiano

Il programma di gare all'autodromo di IMOLA, merita una chiosa. Se ve ne fosse ancora bisogno, c'è un altro argomento per dimostrare con quale sistema vengono difesi, in sede internazionale gli interessi italiani da parte dei nostri dirigenti. Nella scorsa settimana a Bologna c'è stato il Convegno delle Commissioni Turistiche degli Automobile Clubs. Era presente anche il signor Freville che è il segretario della FIA e ora, ad interim, della CSI. A parte vi diamo una sua interessante intervista; ma qui vale sottolineare un argomento che ha fatto scandalo nel calendario internazionale appena varato.

Ci riferiamo all'Europeo Piloti F. 2. L'anno prossimo, sulle 21 pare se hanno interesse di cam- «privilegiate», cioè obbligatorie. Fra tutte le altre, a scelta dei piloti quattro sole saranno ancora valide per il conteggio della classifica.

Questo cosa significa? Che le privilegiate usufruiranno di una tabella ingaggi standard e i piloti saranno obbligati a partecipare se hanno interesse di campionato; per le altre ognuno chiederà quello che vorrà. Delle gare F. 2 assegnate all'Italia, proprio

E poi si facciano dei veri e propri campionati italiani di Formula Ford e Formula Italia: ci sono gli «sponsor», che «sponsorizzano» (questo è l'ultimo neologismo coniato dai giovanissimi) solo se c'è un campionato! L'orientamento è per una eliminazione dei «classificati CSAI» e per l'esistenza delle due categorie; forse basterà specificare l'inibizione ai prima categoria nei vari regolamenti delle Formule minori.

Su questi punti salienti si sono avute le consultazioni di questa riunione; i problemi più grossi, di attività, di impiego dei 70 milioni di lire in forma più produttiva, come ha specificato l'ing. Rogano, o le scattanti questioni del Gruppo 5 futuro interessante il mondiale marche e gli interessi di Ferrari e Alfa Romeo, verranno affrontati più avanti. Anche per non togliere troppo al prossimo convegno di Taormina.

e. b.

quella di IMOLA non figura tra le «dodici privilegiate».

A parte qualsiasi considerazione sul giudizio dei piloti sugli autodromi italiani preferiti a Imola (Monza, Enna e Vallelunga) c'è una questione importante: l'AC Bologna, in tre anni che organizza la prova europea di F. 2, ha avuto sempre records di partecipazioni (cioè massimo apprezzamento dei piloti). In più, mentre Roma si è distinta fin troppo spesso per rinunciare alle sue gare e la prova privilegiata l'ha avuta, l'AC Bologna (che per organizzare l'ultima corsa F. 2 a Imola lo scorso luglio, si sobbarcò a spese incredibili onde rimuovere il parere negativo della Commissione provinciale di Vigilanza) si è visto cancellato il suo diritto!

Abbiamo chiesto al signor Freville: come è possibile accadano di questi disconoscimenti? Ci ha risposto: «Voi avevate un rappresentante della CSAI alla riunione dei calendari, e quando si è parlato della F. 2 si è proceduto con un criterio automatico. Le prove privilegiate sono state attribuite agli autodromi in attività. Il vostro dirigente non ha avanzato alcuna eccezione per Imola. Doveva essere lui a fare presente meriti e disfunzioni, il caso di Roma, ricordare che Imola è ormai un autodromo che nel '73 sarà "chiuso" ecc. Ma non l'ha fatto».

E' necessario proprio dire chi era il rappresentante CSAI? Il segretario dr. Saliti, naturalmente... (E' la rivincita — meschina — per la brutta figura con la variante?).

STOCHINO preparerà i regolamenti fuoristrada e autocross

MILANO - Fra le decisioni prese nella riunione pre-congressuale della CSAI a Milano, ve n'è stata una che non poteva tardare: quella di dare una regolamentazione nazionale alle tante gare di «fuoristrada», stock-car, rally-cross e autocross che sino ad ora sembravano avulse dalla tutela dei legislatori sportivi italiani. I rappresentanti delle categorie succitate hanno avuto lunghi colloqui con l'avv. Stochino, il dott. Saliti e il dott. Cannizzaro e in sede di congresso, a Taormina, si dovrebbero conoscere le decisioni in merito alla nuova regolamentazione.

Abbiamo chiesto a GABRIELA NORIS di «verificare» sul posto le esplosive dichiarazioni brasiliane di REGAZZONI (alle quali comunque MARANELLO ha risposto con un «NO COMMENT»): ecco il servizio

CLAY rincara la dose

SPECIALE PER AUTOSPRINT

S. PAOLO - Regazzoni, dopo il veto per la gara con la Tecno a Brands Hatch, è venuto in Brasile per la Temporada ed è stato assalito dai giornalisti locali che volevano sapere tutto da lui sulle Ferrari e sul suo mito. Non c'è da stupirsi che gli chiedessero della Ferrari: in un paese dove tra italiani e figli d'italiani si arriva a molti milioni di persone e dove la passione per l'automobilismo sta portando alla costituzione di una squadra nazionale alla quale legare l'entusiasmo di una passione in aumento, la Ferrari costituisce il simbolo più naturale cui fare riferimento.

Ma Regazzoni non era in vena di complimenti ora che da Maranello se ne è praticamente andato ed ha rilasciato interviste che hanno forse un po' deluso chi si aspettava da lui solo elogi alla casa italiana. Risposte del tipo: «I telai Ferrari non sono mai stati i migliori». «Hanno sempre dato la colpa a me per gli incidenti senza pensare che la macchina poteva richiedere una guida più rischiosa delle altre». «La nuova B3 non va bene», sono rimbalzate fino in Italia (e noi qui non sappiamo esattamente come siano state riprese). Per cui gli abbiamo chiesto di dire anche a noi ciò che aveva detto agli altri.

«In Italia parlano delle mie interviste? Ma come fanno se le ho rilasciate ieri? Comunque non ho detto niente di speciale; dire che la Ferrari è indietro con i telai non è una grande scoperta. Io mi ricordo ancora 15 anni fa, quando Phil Hill ha vinto il Campionato del Mondo, che le macchine vincevano quando c'erano i rettilinei perché, su piste come il Nurburgring o Montecarlo, coi telai trovavano sempre qualcuno che era meglio di loro! Se non sono capaci di fare i telai possono fare come gli inglesi che copiandosi hanno le macchine tutte simili, ma che si guidano con tranquillità e senza dover rischiare. Se mettersero il motore della Ferrari sulla Tyrrell, oggi come oggi nessuno la vedrebbe più. E' proprio una questione di concezione: basta vedere la posizione dei serbatoi della B2 con la benzina che arriva così in alto da fare avere il baricentro più elevato di tut-

te le altre macchine. E' come correre avendo le ruote alte. Anche Fittipaldi che viene alla televisione italiana e dice che a lui piacerebbe una volta o l'altra guidare la Ferrari, oppure Stewart che ha detto la stessa cosa, aiutano a far diventare questo nome un mito. Ma Stewart avrebbe potuto venirci veramente alla Ferrari e non lo ha mai fatto. D'altra parte, anche dimenticando me e facendo un confronto tra Fittipaldi, Stewart ed Ickx, non credo che Ickx vada meno di loro e che loro avrebbero potuto fare di più sulle macchine di quest'anno».

Ma la famosa storia delle macchine distrutte...

«Prima di tutto io non ne ho distrutte perché le hanno sempre potute riparare. Poi ogni incidente ha avuto il suo motivo, anche se ci sono stati casi in cui avevo certamente una parte di colpa. D'altra parte con le macchine che avevamo era facile avere incidenti. Io ho sempre corso per vincere e a Maranello hanno piacere che le macchine stiano in testa anche se poi si rompono. Arrivare secondo non è niente, quello che conta è vincere; tutti gli altri piloti guidano tranquilli, mentre io per stare in testa ho dovuto rischiare di più. Del resto non credo che mi paghino per andare a spasso. Se fossi andato più piano, alla Ferrari mi avrebbero mandato via dopo tre mesi».

«Quando è arrivata la notizia della smobilitazione Ferrari mi trovavo in Svezia e Peterson e Schenken che erano là, rimasero molto male perché non se l'aspettavano.»

Anche tu, dopo tre anni sei rimasto senza contratto...

«Era un po' che si sapeva che la Fiat avrebbe ridotto i programmi. Non che fosse una grande novità o che a Maranello si sappiano le cose ed i programmi perché, anche quando si deve partire per una gara, non si sa mai niente fino all'ultimo momento. Quando hanno deciso la restrizione non avevano i soldi per pagare due piloti ed io non ho accettato condizioni di ripiego visto che in realtà non costo molto meno di Ickx.»

«Alla mia età corro se guadagno altrimenti ne faccio a meno. Schetty ha preferito confermare Ickx ed io non ho niente da dire su questa decisione. D'altra parte c'erano

anche tante polemiche su di me. Tutte le cose che facevo venivano riprese per giorni e giorni da tutti i giornali ed in tutte le occasioni era colpa mia. Pensa che perfino negli Stati Uniti l'incidente che è successo in partenza, causato proprio da Ickx quando io ero già davanti in terza posizione, è stato attribuito a me da qualcuno. Comunque i tecnici sono perfettamente a conoscenza delle cause di tutti gli incidenti che ho avuto ed a Maranello i miei rapporti sono ottimi con tutti.»

Ma si diceva che avrebbero potuto prendere Peterson insieme a Ickx.

«Non vedo il perché: anche sui prototipi sono sempre andato meglio di lui e comunque io non ne sapevo niente. Prima ancora che la Ferrari prendesse le sue decisioni, avevo avuto offerte dalle altre case, offerte che non ero certo andato a cercarmi, ma non avrei capito la ragione per cui avrebbero dovuto preferire Peterson a me. In ogni caso avrei potuto fare qualche corsa col prototipo nel '73, solo che a me le gare prototipo non piacciono molto perché è la marca a vincere e non il pilota. Anche i premi sono bassi: pensa che alla Nove Ore di Kyalami dello scorso anno, quando ho vinto, ho guadagnato 50.000 lire in tutto. L'Alfa mi ha offerto un contratto più vantaggioso di quanto abbia fatto la Ferrari e questa è la ragione per cui ho accettato di prendere parte a cinque gare del Mondiale. Non c'è altro sull'Alfa per ora: ho accettato perché mi stava bene la loro proposta».

E la B3?

«Non va... infatti stanno già lavorando per un'altra macchina. Solo che non c'è accordo all'interno e c'è Forghieri che sta facendo una sua macchina e l'altro gruppo che ne progetta un'altra.»

E tutto, più o meno quello che anche i giornali di qui hanno riportato e non c'è da meravigliarsi che per qualcuno certe dichiarazioni siano potute apparire un po' forti. Regazzoni però non è dello stesso parere: «Queste cose si sanno, non è una novità che alla Ferrari ci siano dei problemi e non vedo cosa avrei potuto rispondere d'altro alle domande che mi hanno fatto.»

g. n.

L'altra REGINA di TORINO

● 63 le MARCHE DI AUTOVETTURE e cioè: BELGIO: 1 - Wartburg (montaggio); CECOSLOVACCHIA: 1 Skoda; FRANCIA: 6 - Alpine, Chrysler France, Citroen, Matra, Peugeot, Renault; GERMANIA: 8 - Audi, BMW, Daimler Benz, Ford, NSU, Opel, Porsche, Volkswagen; GIAPPONE: 4 - Datsun, Honda, Mazda, Toyota; ITALIA: 17 - Abarth, Alfa Romeo, Alfa Romeo Alfasud, Autobianchi, Bizzarri, De Tomaso, Dino, Ferrari, Fiat, Giannini, Iso, Lamborghini, Lancia, Lawil, Leyland, Innocenti, Maserati, Moretti; OLANDA: 1 - Daf; REGNO UNITO: 12 - Austin, Bentley, BRM, Chrysler United Kingdom, Ford, Lotus, Jaguar, Morris, Rolls Royce, Rover, Triumph, Vauxhall; STATI UNITI: 8 - American Motors, Buick, Cadillac, Chevrolet, Chrysler, Ford, Oldsmobile, Pontiac; SVEZIA: 2 - Saab, Volvo; URSS: 3 - Moskvitch, Volga, Zaz.
13 di CARROZZIERI: Bertone, Coggiola, Coriasco, Fissore, Ghia, Italdesign, Lombardi, Michelotti, Moretti, Pininfarina, Savio, Scioneri, Zagato.



L'accuratezza e la comodità degli allestimenti interni saranno, naturalmente, uno dei « pezzi forti » della Beta. Anche se gli allestimenti sono due (normale ed LX), risultano simili: specie come spazialità

1° novembre
SALONE
delle ultime
NOVITA'

54. SALONE dell'Automobile di TORINO - Da mercoledì 1 a domenica 12 novembre.

Gli espositori sono 570 di 14 paesi (Australia, Austria, Belgio, Cecoslovacchia, Francia, Germania, Giappone, Italia, Olanda, Regno Unito, Romania, Stati Uniti, Svezia, Svizzera, Urss).

● Superficie utile coperta: circa 30.000 mq.

Chiamatela β (tre o cinque)

Con il Salone di Torino che si apre mercoledì 1. novembre e che vedrà « regine » la nuova Fiat 126 e la Lancia Beta, a parte altre vallette, si può considerare ormai chiusa la passerella '72 della produzione automobilistica. Della « 126 » abbiamo anticipato le caratteristiche nel numero scorso. Ora tocca alla LANCIA che torna alla ribalta con un nome antico. Beta, nome già dato 63 anni fa al 4 cilindri monoblocco di 3120 cc. E' una Lancia completamente nuova, questa 1972, la prima dopo l'ingresso nel gruppo Fiat. Però non è tutta-LANCIA, essendo il motore il noto 132 bialbero della Casa madre torinese. « Beta 3 » potremmo chiamarla, perché tre sono le cilindrature dei motori 1400, 1600 e 1800. Oppure « Beta 5 » se, alle differenziazioni di cilindrata, aggiungiamo quelle riguardanti le finiture e la dotazione. In sostanza quindi una sola macchina, tre cilindrature per 5 modelli: 1400, 1600, 1600 LX, 1800 e 1800 LX.

LANCIA β

identi-kit triplo



	1400	1600	1800
motore	4 cilindri trasversale ant.		
alesaggio/corsa	80 x 71,5	80 x 79,2	84 x 79,2
cilindrata	1438	1592	1756
compressione	8,9 : 1		
potenza-DIN	90	100	110
coppia-kgm	11,8	13,1	14,7
distribuzione	bialbero a cinghia dentata		
alimentazione	carburatore doppio-corpo ad apertura differenziata		
tipo	Weber o Solex 32	Weber o Solex 34	
frizione	monodisco a secco, molla a diaframma		
cambio	a 5 velocità sincronizzate, più retrómar.		
rapporto finale	4,461	4,214	4,071
cerchi	5"-14		5,50"-14
pneumatici	155 SR 14	175/70 SR 14	
passo	2540		
carreggiata ant.	1406		
carreggiata post.	1392		
lunghezza	4290		
larghezza	1640		
altezza	1400		
peso	1075	1085	1095
velocità in quinta a 1000 giri/min.	26,7	28,3	29,3

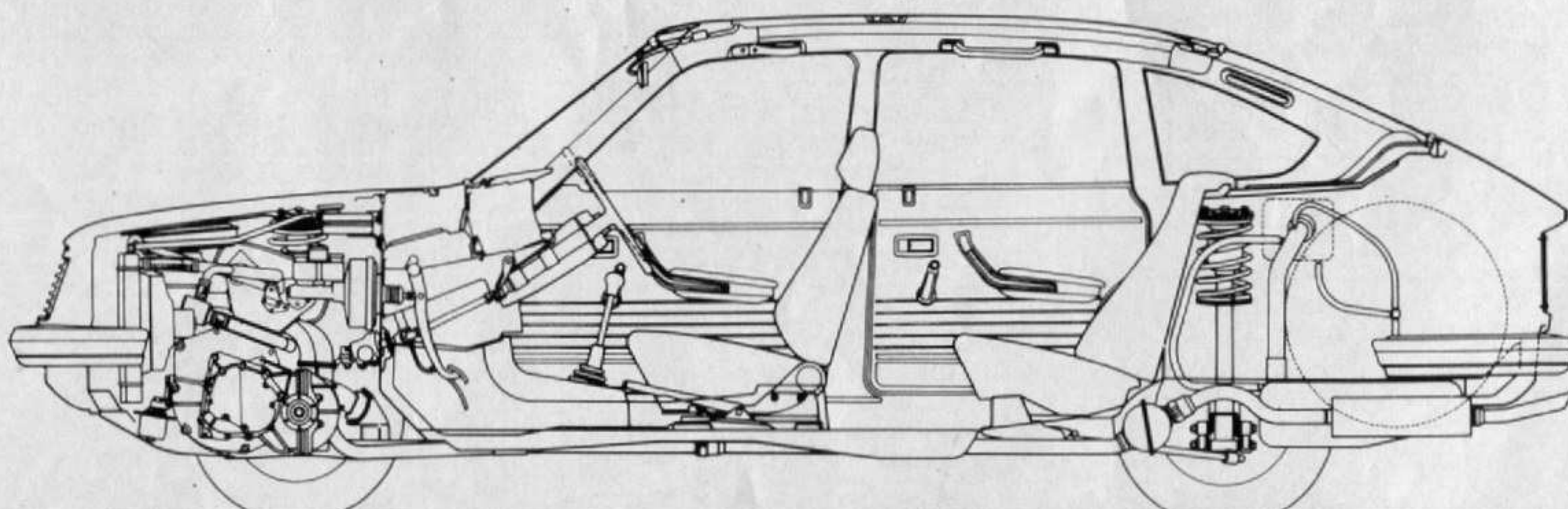
IL CORPO Disegnata dal centro stile Lancia, la carrozzeria della Beta è a prima vista abbastanza sconcertante. Lunga e bassa, in funzione di una ricerca aerodinamica ben precisa, ha più l'aspetto di uno di quei grossi coupé 5 posti di scuola tedesca che quello di una berlina quattro porte. Ad ogni modo, con una lunghezza di soli 13 centimetri, la Beta offre un'abitabilità veramente fuori del comune, soprattutto grazie alla ottima utilizzazione

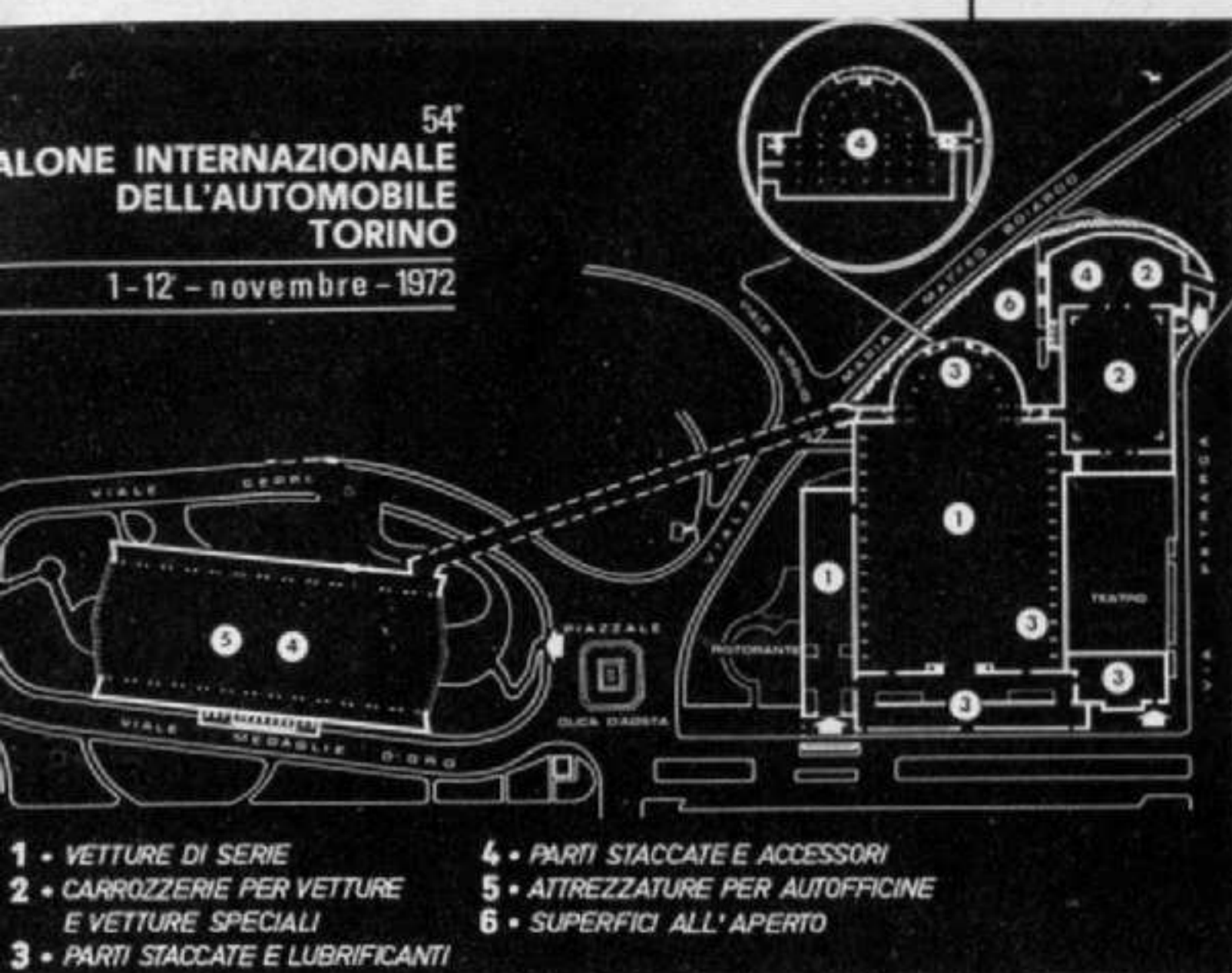
dello spazio interno permessa dalla collocazione trasversale anteriore del gruppo propulsore. Sullo stile ora in voga la coda, una via di mezzo fra la Citroen GS, l'Audi coupé e l'Alfasud, giustificata comunque da un bagagliaio razionale e spazioso. La Beta ha una « zona » caratteristica nel frontale, disegnato secondo dettami aerodinamici, e nel quale sono concentrati in pratica tutti i (pochi) elementi cromati. In particolare, la Beta 1800 lusso ha nella calandra tre bacchette cromate, la Beta 1600

lusso ne ha sette, mentre le versioni normali hanno la calandra con una griglia nera.

Da segnalare che i parafranghi anteriori e la zona anteriore inferiore della Beta sono imbullonati alla struttura, e quindi facilmente riparabili o sostituibili.

L'autotelaio è a struttura portante, in lamiera d'acciaio, con elementi a resistenza differenziata. Come è consuetudine della Lancia, il gruppo motopropulsore è alloggiato in un telaio ausiliario, sia pure di proporzioni e di importanza ridotta rispetto





54^a
SALONE INTERNAZIONALE
DELL'AUTOMOBILE
TORINO
1-12 - novembre - 1972

- 1 • VETTURE DI SERIE
2 • CARROZZERIE PER VETTURE
E VETTURE SPECIALI
3 • PARTI STACCATI E LUBRIFICANTI
4 • PARTI STACCATI E ACCESSORI
5 • ATTREZZATURE PER AUTOFFICINE
6 • SUPERFICIE ALL'APERTO

TACCUINO del SALONE



IL NUOVO ORARIO

Mercoledì 1. novembre: 12,30-23.
Giovedì 2, Venerdì 3, Martedì 7,
Mercoledì 8, Giovedì 9, Venerdì 10:
9,30-23.

Sabato 4 novembre, Domenica 5,
Lunedì 6, Sabato 11, Domenica 12:
9,30-20.

● Funzioneranno 6 biglietterie così ubicate: sui due lati dell'atrio dell'ingresso principale; ingresso via Petrarca; sui due lati dell'atrio del Teatro Nuovo; piazzale monumento Duca d'Aosta.

● Orario di apertura biglietterie: Mercoledì 1. novembre: dalle ore 12,30 alle 22,30; Tutti i giorni: dalle 9,30 alle 22,30; Sabato-Domenica-Lunedì: dalle 9,30 alle 19,30.

● Prezzo del biglietto d'ingresso: normale (valevole anche per la visita del Museo dell'Automobile) L. 600.

ridotto comitive, minimo 15 persone (provenienti da fuori Torino, valevole anche per la visita del Salone dell'Automobile) L. 500. ridotto militari, studenti universitari, mutilati e ragazzi, L. 450.

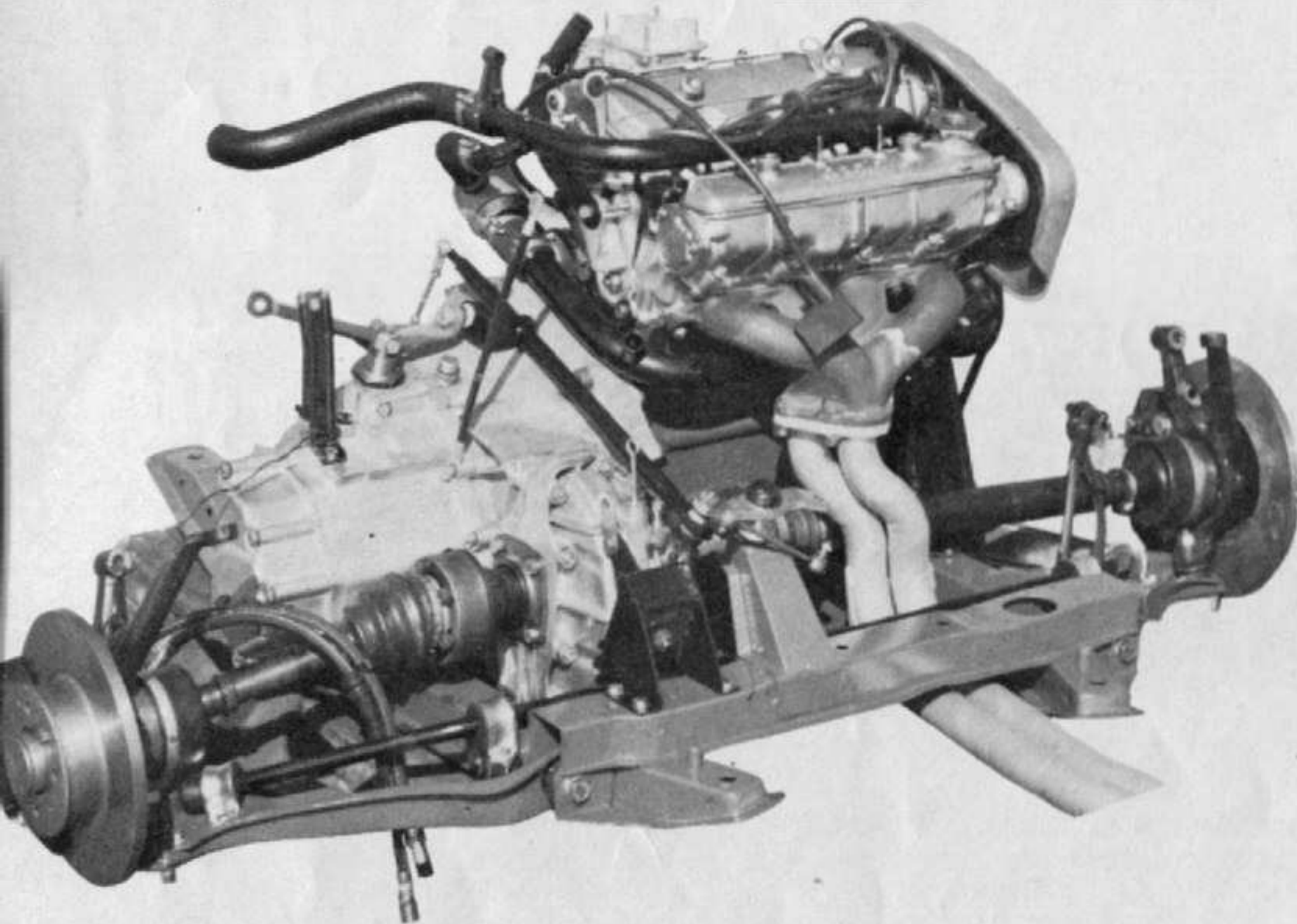
Chiamatela



CONTINUAZ. DA PAGINA 43

to ai modelli Fulvia e Flavia. Il sistema frenante e il collaudato «superduplex», che ha la caratteristica di assicurare in ogni caso la frenata sul treno anteriore. I dischi sono quattro, ed hanno il medesimo diametro (251 mm.); l'impianto ha un servofreno a depressione ed un correttore di frenata sulle ruote posteriori.

L'interno è in linea con la tradizione Lancia. Il volante a due razze è regolabile in altezza con un'escursione di 50 mm., con scatola guida a cremagliera posta dietro al motore e piantone dello sterzo in tre pezzi con giunti cardanici. La strumentazione è completata dalle spie di insufficiente livello del liquido freni e usura delle pastiglie, spia e lampeggio di freno a mano inserito, orologio elettrico, illuminazione



della strumentazione con variatore reostatico, spia dell'arricchitore inserito, oltre naturalmente agli strumenti consueti.

IL MOTORE o meglio i motori, sono di derivazione Fiat. Si tratta di un 1438 da 90 CV, di un 1592 da 100 CV e di un 1756 da 110 CV. Si potrebbe obiettare che forse non valeva la pena di creare una «scala» di potenze tutto sommato piuttosto ravvicinate, ma è evidente che l'intercambiabilità dei tre propulsori non crea assolutamente problemi di preparazione delle vetture, che restano sostanzialmente due, cioè finitura normale ed LX, mentre vi sono più probabilità di accontentare fasce di utenze più vaste. Resta da vedere quale sarà la differenza nei prezzi.

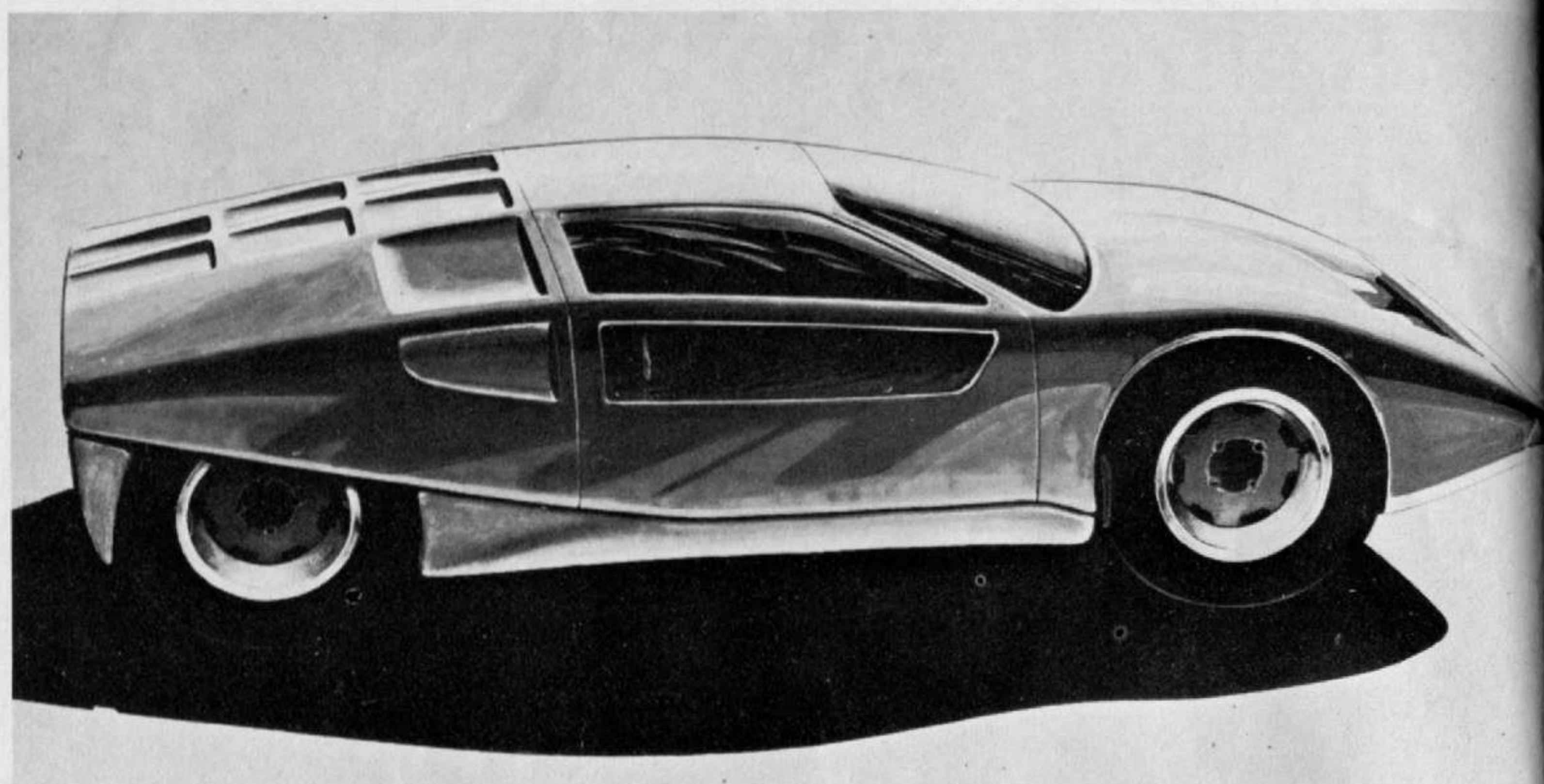
I motori sono sostanzialmente quelli della vecchia 1400, ed i due dell'attuale produzione 132. Uniche differenze, il nome Lancia sul coperchio punterie ed il ritorno al distributore d'accensione

a lato del motore per ragioni di ingombro. L'alimentazione per tutti e tre i motori avviene con un doppio carburatore ad apertura differenziata, con diffusori da 32 mm. per la 1400 e di 34 mm. per le 1600-1800. Il motore è anteriore trasversale, inclinato all'indietro di 20°.

LA TRASMISSIONE

Completamente nuova la trasmissione, la cui impostazione è comunque sulla falsa riga di quella della 128. Si tratta di un cambio con ingranaggi in cascata, ad alberi sovrapposti, accoppiato alla sinistra del motore. Il moto ai semiasse, di lunghezza diversa, avviene tramite una coppia di riduzione cilindrica a denti elicoidali, mentre il moto alle ruote è trasmesso attraverso giunti omocinetici sia al lato ruota che al lato differenziale.

Questo cambio ha 5 velocità più retromarcia, frizione monodisco con molla a diaframma, comandata da cavo, mentre la le-



Una novità extra: la VAREDO

Dopo i modelli Grifo, Lele e Fidia, la Iso-Rivolta presenta al Salone di Torino una vettura interamente nata negli uffici tecnici della Iso, la Varedo. Si tratta di un coupé a motore centrale con caratteristiche molto avanzate, che con i 330 kmh di velocità dichiarati si annuncia già come la più veloce vettura in mostra.

Molto interessante la realizzazione della scocca, in vetroresina con una struttura di acciaio «annegata», in modo da accoppiare la massima resistenza alla leggerezza. L'accurato studio aerodinamico permette elevatissime velocità con limitata rumorosità e basso consumo.

La Varedo è dotata di un motore ad 8 cilindri a V di 5762, con 325 CV a 5800 giri, cambio a 5 marce, freni a disco autoventilanti, sospensioni indipendenti con doppi ammortizzatori posteriori. Il passo è di 2675 mm, il peso di 1200 kg.

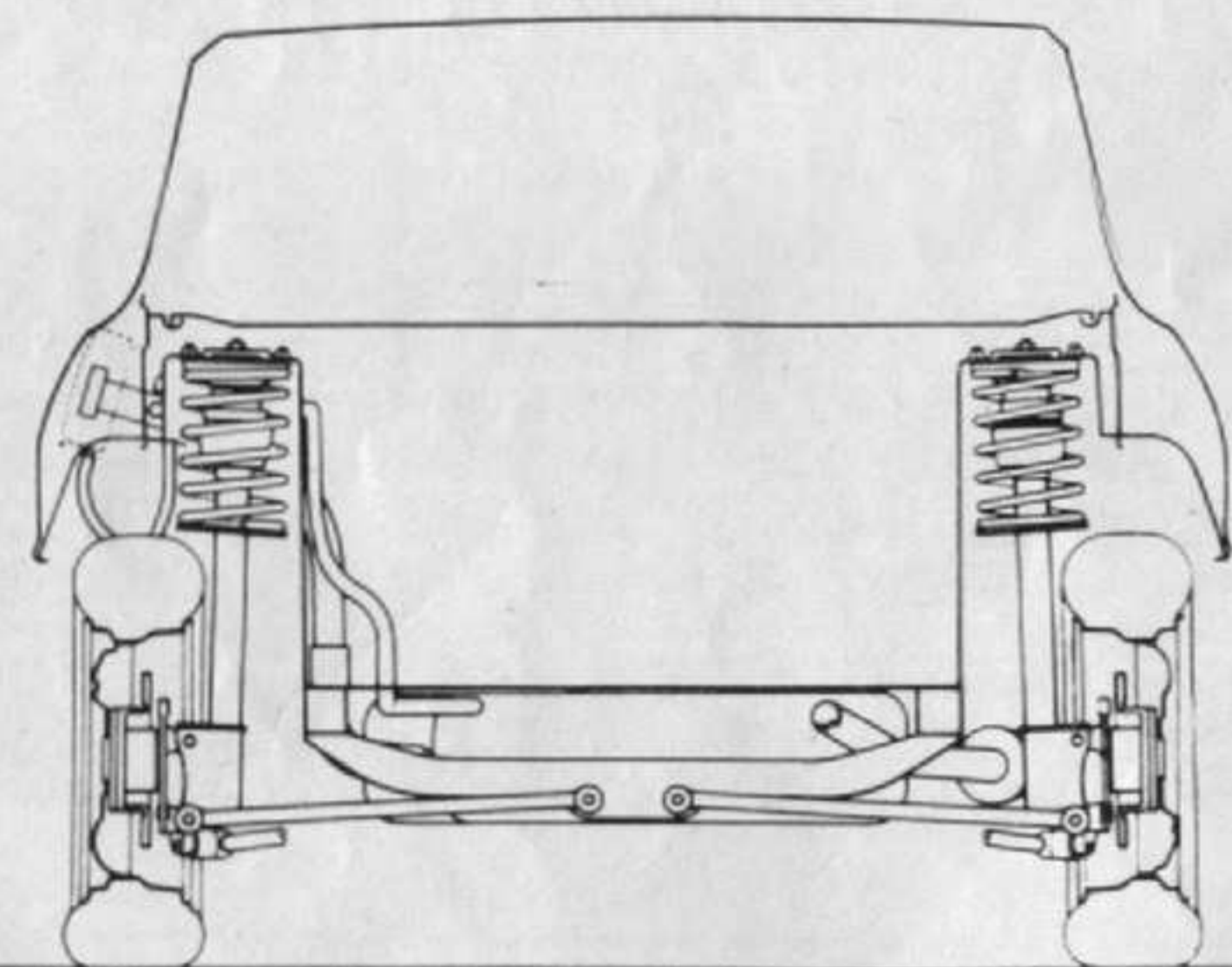
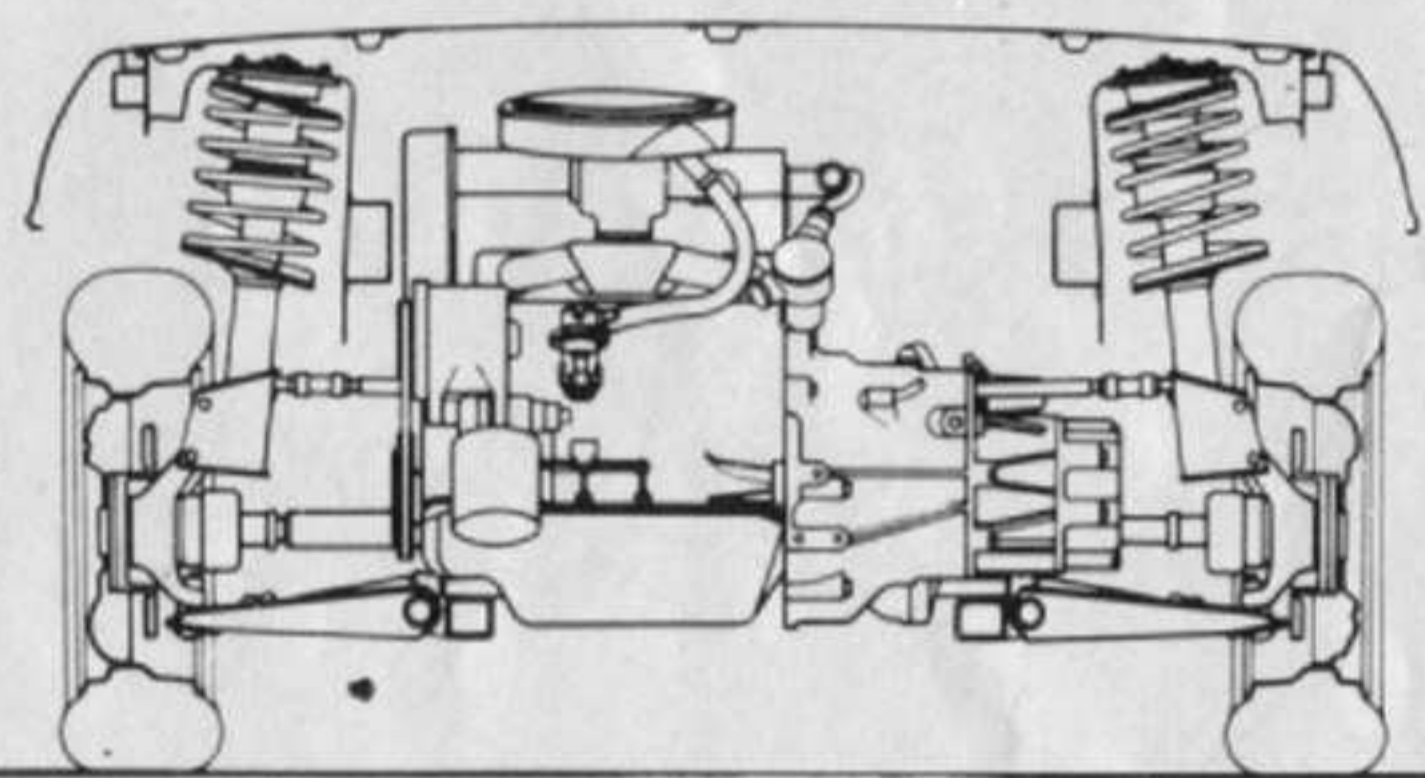
● Annunciata al Salone una nuova **De Tomaso**, carrozzata naturalmente da Ghia, che completerà la gamma della casa modenese. Avrà il motore anteriore di 5700, due posti comodi davanti a due pratici dietro. Passo 2600, peso 1600 kg, velocità massima 250 kmh. Per il nome, dopo la «Deauville» si parlerà di «LONGCHAMPS», sempre alla francese.

● In coincidenza con la sua presentazione alla rassegna torinese, la **Renault 12 TS** verrà commercializzata in Italia. Essa avrà un prezzo di listino di 1.545.000, tasse comprese.

● Forse, nello stand di Pininfarina, vedremo al Salone la **Dino 248**, cioè con il motore 8 cilindri. Solo che forse non si chiamerà «Dino», ma «Ferrari».

● La **Maserati-Bertone**, il cui disegno avete già visto su Autosprint, sarà una delle più interessanti primizie di Torino, dopo la Merak. La nuova 4900 non ha ancora un nome, e per ora sa solo che ne verrà predisposta la catena nel '73.

I tecnici LANCIA hanno rinunciato alle sospensioni idropneumatiche



A sinistra, il gruppo motore-cambio delle Beta montato sul telaio che supporta i triangoli della sospensione anteriore. Qui sopra, lo schema dell'avantreno (a sinistra) e del retrotreno, entrambi indipendenti, della Lancia-Beta

va della selezione delle marce è sul pavimento. La coppia di riduzione è leggermente diversa per le tre versioni di motore. La trasmissione è lubrificata con il medesimo olio del motore, per un totale di 4,5 kg. di olio.

LE SOSPENSIONI

Contrariamente a quanto si era potuto presumere da qualche indiscrezione, la Beta non utilizza sistemi di molleggio idropneumatici, sul tipo della Citroën per intenderci, ma un sistema sospensivo tradizionale, anche se ottimamente realizzato. Basate sull'ormai dilagante schema Mc Pherson, che accoppia alla piccola variazione di camber durante gli scuotimenti un bassissimo spreco di spazio, le sospensioni della Beta si avvalgono all'avantreno di un triangolo inferiore a base molto larga, in lamiera stampata, mentre posteriormente le ruote, indipendenti, sono guidate da due lunghi bracci paralleli disposti trasversal-

mente, infulcrati quasi al centro della vettura, e triangolati da una barra stabilizzatrice. Dei due bracci, quello posteriore è registrabile per correggere la convergenza delle ruote posteriori. Fra le raffinatezze di queste sospensioni, oltre alla realizzazione non ortodossa del braccio inferiore posteriore, da citare un leggero disassamento delle molle elicoidali anteriori rispetto agli ammortizzatori, per ridurre i carichi laterali agenti sugli steli, e l'appoggio superiore del Mc Pherson su cuscinetti reggispinta a rullini per alleggerire la manovra dello sterzo.

● Per le **PRESTAZIONI** ed un giudizio complessivo sulle qualità stradali della Beta bisognerà, naturalmente, attendere una prova su strada. Ad ogni modo, questi i dati dichiarati dalla casa, rispettivamente di velocità massima ed accelerazione sul chilometro da fermo:
motore 1400: 165 kmh e 34"5;
motore 1600: 170 kmh e 33";
motore 1800: 175 kmh e 32".

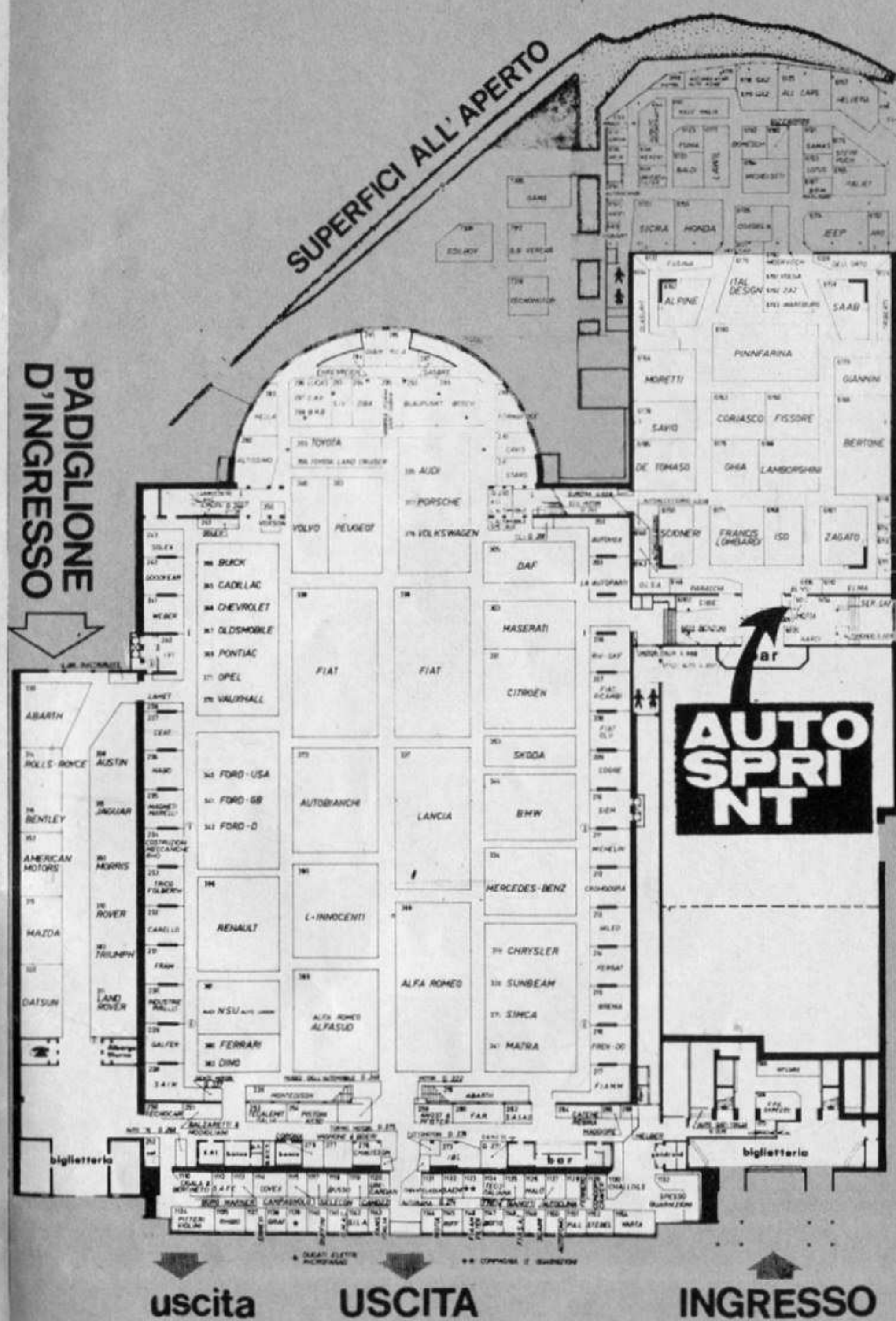
Il lancio a TORINO

MILLERUOTE

una vera enciclopedia dell'auto

TORINO - Il mondo dell'editoria automobilistica si arricchirà, in occasione del Salone dell'automobile di Torino, di una nuova interessante pubblicazione: «MILLERUOTE». Oltre 8.000 voci, in ordine alfabetico e 200 monografie, firmate dai maggiori esperti del settore, con tavole a colori di spaccati di macchine, bellissime fotografie e più di 2000 disegni.

La nuova pubblicazione, nata dalla collaborazione dell'Istituto geografico De Agostini e della casa editrice di «Quattroruote», verrà messa in circolazione sotto la forma di fascicoli del costo di L. 350 ciascuno. L'opera completa, che verrà pubblicata in tre anni, si compone di 160 fascicoli. A Torino, a chi acquisterà il 1. fascicolo verrà regalato il secondo.



l'edicola AUTO SPRI NT



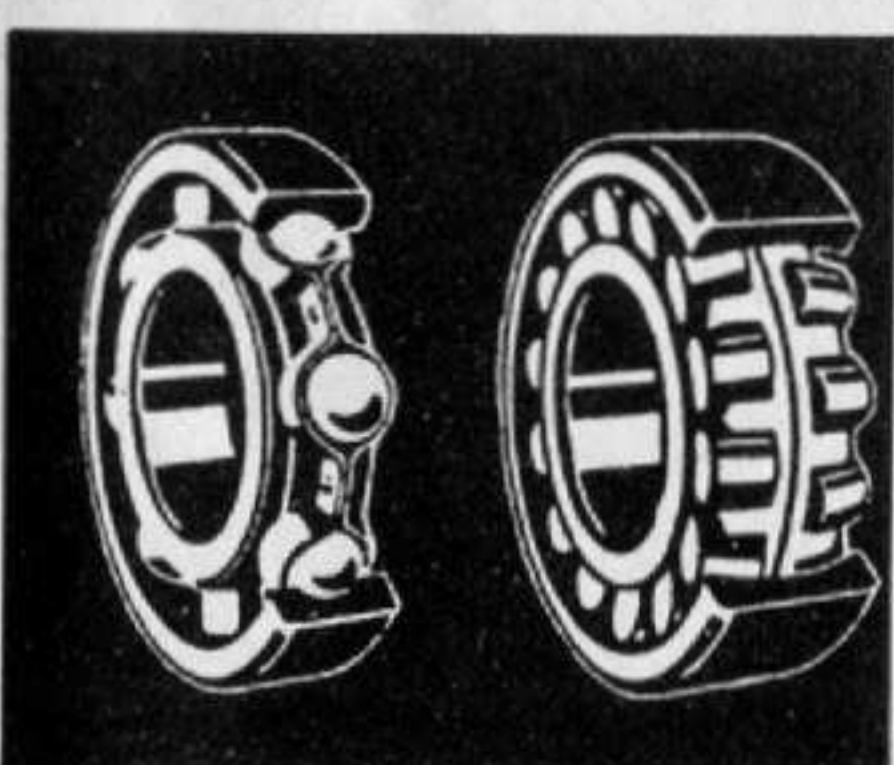
vi attende
al SALONE

per i nostri amici avremo MANIFESTI-REGALO

all'edicola
si accettano:

- Sottoscrizioni per **ABBONAMENTI** a **PREZZI SPECIALI** a tutti coloro che si abboneranno al SALONE oltre la riduzione prevista **REGALEREMO** il **BORSETTO - AUTOSPRINT**
- Iscrizioni al **CLUB AUTOSPRINT**
nuove iscrizioni L. 3000
rinnovi L. 2000
- **MANIFESTI GIGANTI PLASTIFICATI** 3 per 1000 lire
- **FILMS 8 e super 8 AUTOSPRINT** a L. 3500
- La **GRAND PRIX GUIDA**

offerte
speciali



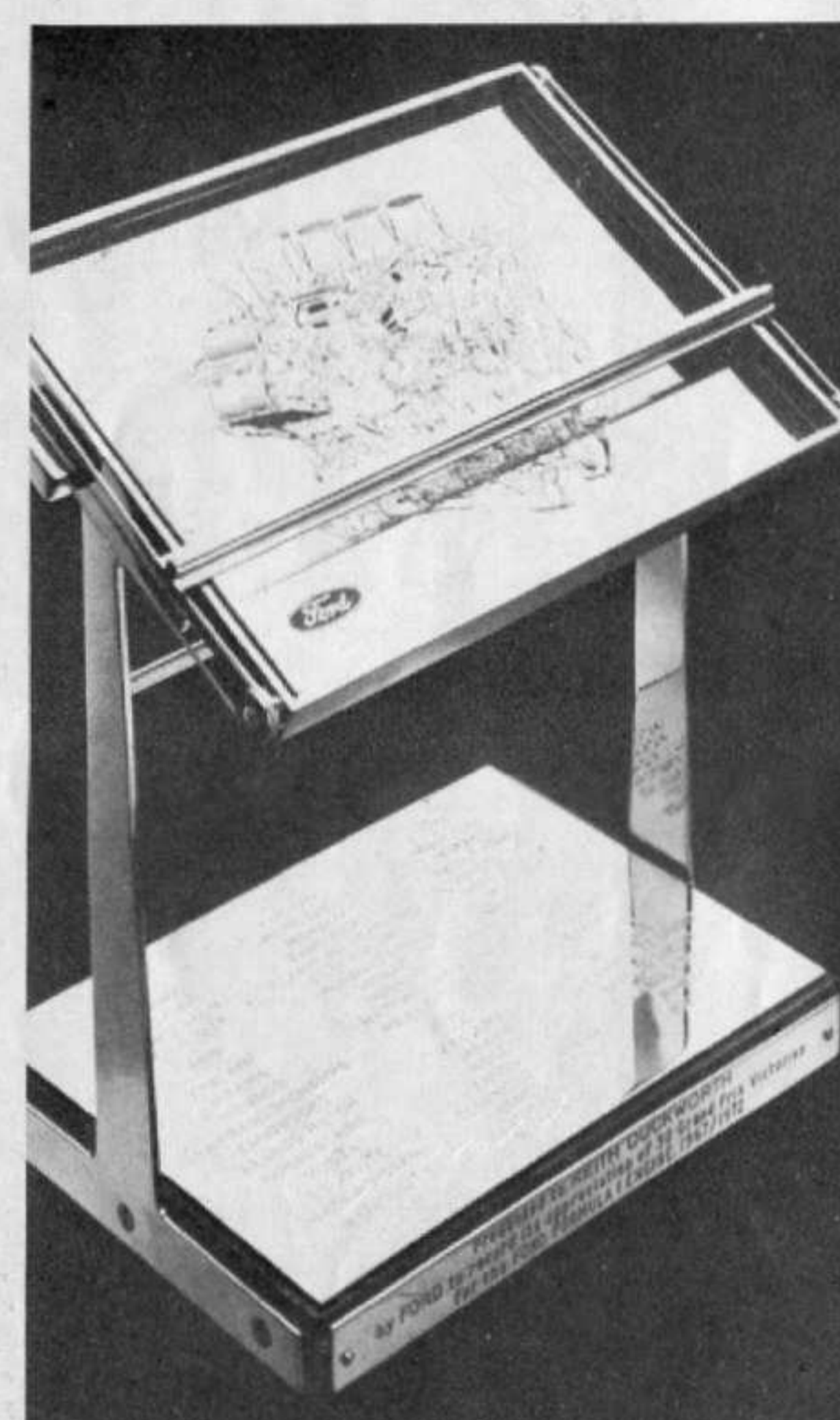
FAG
cuscinetti volventi

● E' stato inaugurato a Kippenheim, in Germania, un nuovo centro distribuzione FIAT. E' il punto di smistamento di tutte le Fiat esportate in Germania. La Repubblica Federale tedesca rappresenta, dopo quello italiano, il più grande mercato della Fiat, che vi ha esportato nel 1971 oltre 165.000 vetture e che alla fine di quest'anno raggiungeranno le 172.000.

Una apprezzabile «oasi» (sportiva)
nel SALONE (fumo) di LONDRA
(in ITALIA chi ci pensa mai?)

FORD II ringrazia il suo «mago»

LONDRA - Lo squallido salone di Londra ha però avuto una vigilia allegra, una specie di oasi nel deserto. Si è trattato della prima «festa della vigilia» mai organizzata e l'ha data Keith Duckworth. C'erano più o meno tutti quelli che contano nel mondo dello sport automobilistico inglese e un bel numero di giornalisti. La festa era data per celebrare la cinquantesima vittoria di campionato di una vettura con motore Cosworth DFV e, forse, anche perché questo motore si avvia al centinaio. Il festino è stato naturalmente organizzato dalla Ford — e non si deve disprezzare il ruolo che ha svolto nella concezione e nella continuità del DFV, perché la Casa non si è limitata a pagare — e la presentazione è stata fatta niente di meno che da Henry Ford II, che con le sue parole e la sua presenza ha dato la decisa impressione che in alto loco si approvi ancora l'interesse della Ford europea per le corse, per quanto precipitosamente ne sia uscita quella americana.



Il trofeo consegnato a Keith Duckworth da Henry Ford II rappresenta un tavolo da disegno in cui è inciso uno spaccato del prestigioso DFV, le cui 50 — per ora sono già 51 — vittorie mondiali sono incise sulla base

Walter Hayes ha accolto tutti alla sua «festicciola di famiglia», commentando che «mentre Jackie riteneva importante la propria ventunesima vittoria», il resto della famiglia giudicava forse di maggior spicco il notevole curriculum del DFV. Ha poi aggiunto che «nessun altro motore raggiungerà neppure la cinquantina» ed è difficile dissentire.

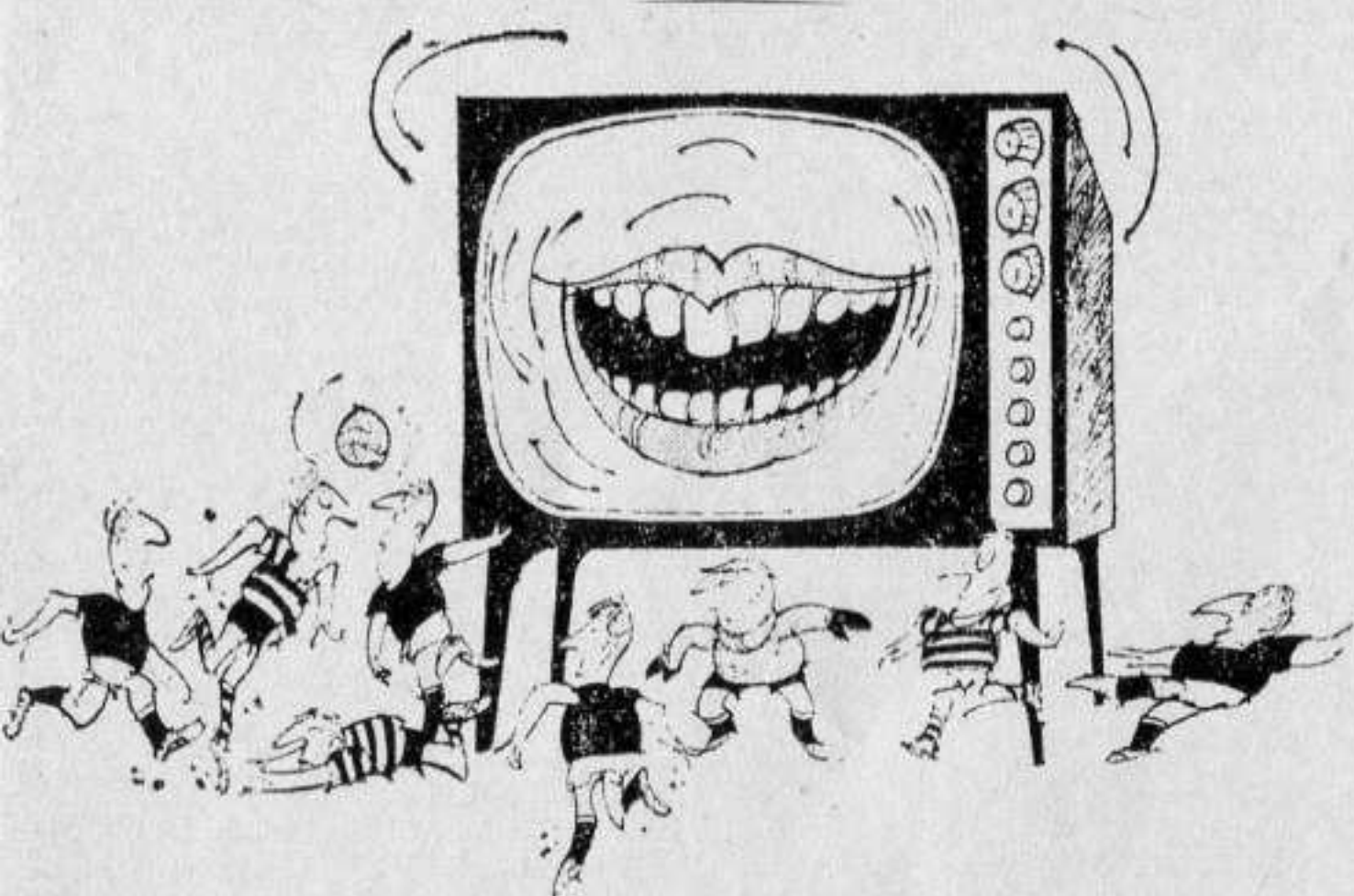
Il trofeo Ford illustra una tavola da disegno, con uno spaccato del DFV inciso sulla tavola stessa, mentre le cinquanta vittorie, 1967-1972, sono elencate sulla base.

Il discorso di Duckworth è stato breve e consono alla natura dell'uomo. «Non avrei mai creduto che tutto questo sarebbe successo. Sono stupefatto, perché quando mi sono seduto per progettare il motore, nel 1966, non pensavo mai che avrebbe avuto successo così a lungo.» Ha poi avuto parole di elogio per i costruttori i cui telai hanno ospitato il DFV, portandolo di vittoria in vittoria, e ha reso onore al personale della Cosworth, facendo per di più un nome che si è udito raramente. «Alan Peck, al quale si deve la robustezza rilevata quest'anno.» E così, le formalità si sono concluse, in quattro minuti esatti.

Dopo abbiamo passato mezz'ora a chiacchierare con Keith il quale, come fa quasi sempre, ha mantenuto la conversazione su un tono pratico e scherzoso. Di nuovo come al solito, sono però emersi alcuni fatterelli e chiariamo dunque un punto: il super-

DFV, che tanti giornalisti hanno tirato in ballo agli inizi dell'anno. «Certo, ho pensato a un super-DFV — ha detto Keith — sono pagato per farlo, ma per ora non esiste e non è mai esistito. Escludo che ne abbiamo mai avuto uno lì, in un angolo, come tutti voi sembravate credere. «Quando gli abbiamo chiesto come potrebbe essere, questo super-DFV, se mai apparirà, Keith ha risposto: «Be'... ci sarà più potenza, ma ce ne preoccupiamo quando sarà il momento». Dopo di che ha deciso di parlare dei problemi impliciti nel pilotare un elicottero, e può un povero e semplice giornalista tentare di deviare un discorso in cui Duckworth si è imbarcato? Chiedo scusa al Direttore, nessun colpo giornalistico...

d. h.



QUELLO CHE (NON) VEDREMO

Nulla da segnalare sul fronte della TV almeno a livello informativo. Perché secondo le buone usanze dei «servizi» della radiotelevisione italiana non si usa concedere la benché minima anticipazione sui programmi futuri. E si tratta, in definitiva, di un futuro sempre molto prossimo. Ma da un ente che fa piani a lunga scadenza sulla carta ma che poi vive — a tutti i livelli — alla giornata, cosa si può pretendere?

Chi si contenta... (e chi non gode)

Alfredo Pigna è contento. Alfredo Pigna è soddisfatto. Alfredo Pigna si considera il superasso dei presentatori e degli intervistatori. E infatti, nel rilasciare a sua volta una intervista al notiziario Radio e TV dedicato allo sport (per l'esattezza sul numero 42 del 21 ottobre) ha dichiarato tra l'altro: «Lo scorso anno abbiamo presentato ai telespet-

ce nelle prime partite di campionato. Punteremo comunque anche sui personaggi che interverranno in studio».

A questo punto Pigna tiene a precisare che «Esiste il rischio della trasmissione in diretta che spesso influisce su coloro che sono emotivi (probabilmente allude soprattutto a se stesso! n.d.r.), ma che ha tutti i pregi dell'immediatezza e

il coraggio di aggiungere che «Ne è emerso un ritratto divertente e interessante allo stesso tempo che spero si ripeta con tutti coloro che interverranno alle prossime puntate».

Noi che già abbiamo espresso la nostra opinione la scorsa settimana, auguriamo sia a Pigna sia ai suoi telespettatori che le prossime interviste, in diretta e non, siano magari «meno divertenti» ma decisamente più interessanti. E non ci vorrebbe molto per giungere a questi risultati. Basterebbe lasciar porre le domande ai tecnici, non eccedere in spiritosaggini fuori luogo, non atteggiarsi a sprovveduto «uomo della strada» per dar sfogo a tutte le gionerie del peggiore dei «mattatori» e, infine, non pretendere di essere preso sul serio e di ricevere applausi. Tuttavia per Pigna i battimani altrui non servono: si accontenta dei propri. Né pare preoccuparsi delle critiche: gli bastano le lodi in prima persona.

A questo punto si potrebbe concludere con un «contento lui»; ma quando il «personaggio» appare sistematicamente nel video per ripetere gli errori del passato allora non ci si può più limitare ad una battuta. Occorre chiedere ai dirigenti della RAI che il signor Pigna venga ridimensionato se proprio non si può — come pare non si possa (vista la riconferma alla conduzione della rubrica) — sostituirlo con qualcuno che abbia non solo una preparazione sportiva ma anche un briciolo di umiltà. Intanto continuiamo a sopportare la presenza del sempre più «ilare» showman che tanto per non cambiare anche la scorsa settimana ha omesso di annunciare nel sommario della trasmissione il breve servizio sull'automobilismo che è apparso all'improvviso e inaspettato.

Comunque qualcosa si è visto e sentito anche se per pochissimi istanti: una fugacissima panoramica sul rally di Sanremo che ha avuto nel commento un unico pregio anche se senza riscontro nel «tempo»: quello di ammettere che si tratta di una manifestazione o meglio di un «derby più interessante del calcio»! E questo è il massimo che ci si può attendere da una TV come la nostra, che a un avvenimento definito importante dedica poi solo un numero limitatissimo di secondi!

Giò Luni

che dal punto di vista giornalistico è molto più vera: basti ricordare l'intervento della scorsa settimana dei due fratelli Fittipaldi, Emerson, attuale campione del mondo di automobilismo e Wilson». Ma non basta: perché Pigna, dopo questo sviolinamento delle proprie virtù, ha avuto anche

tv

radio

Programmi dal 31 ottobre al 6 novembre

DOMENICA 5

Programma nazionale

Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI

Programma nazionale

Ore 13,40 (al termine del telegiornale) Sport

Ore 19,45 - Telegiornale Sport

Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport

TV Svizzera

SABATO 4

Ore 22,10 - Sabato sport

DOMENICA 5

Ore 18,00 - Domenica sport

Ore 22,00 - La Domenica sportiva.

LUNEDÌ 6

Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

GIOVEDÌ 3

Secondo programma

Ore 18,00 - Speciale sport

SABATO 4

Secondo programma

Ore 11,35 - Ruote e motori

DOMENICA 5

Programma nazionale

Ore 22,40 - Sera sport

Secondo programma

Ore 12,00 - Anteprima sport

Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.

Ore 20,30 - Sera sport

LUNEDÌ 6

Ore 8,00 - Lunedì sport

TUTTI I GIORNI

Alla fine di ogni «giornale Radio» il Ministero dell'Interno in collaborazione con l'ACI e la RAI dà comunicazione sulle situazioni di emergenza della circolazione stradale.

Programma nazionale

Ore 20,00 - Radiosport

Secondo programma

Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA

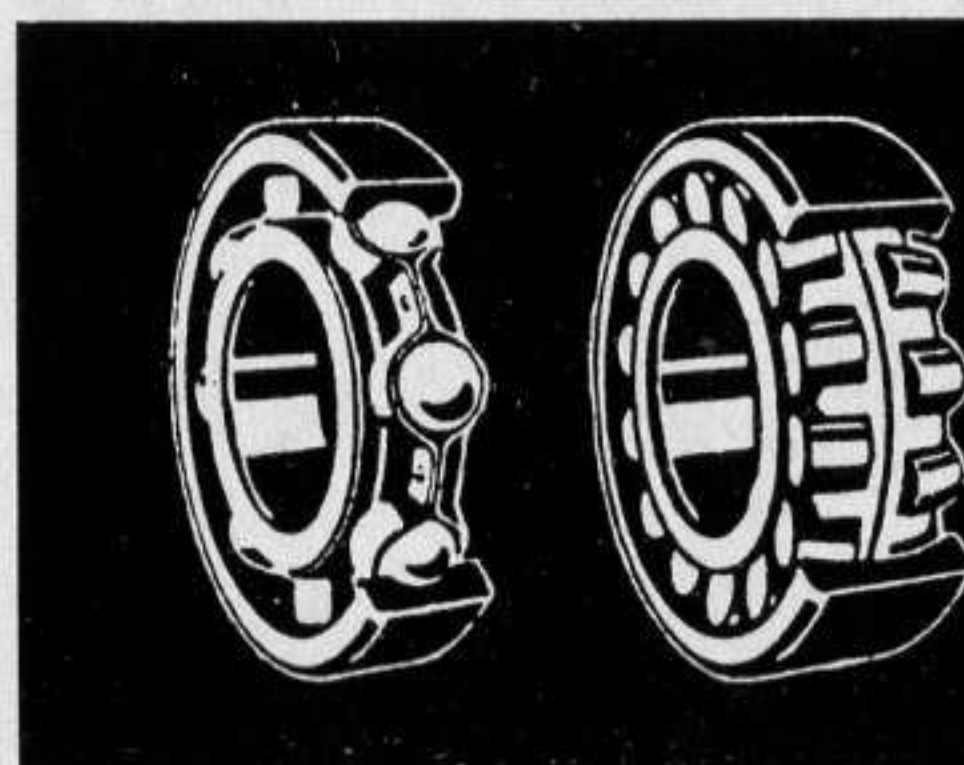
Programma nazionale

Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.

Secondo programma

Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

tatori 35 campioni, con una formula che il pubblico ha mostrato di gradire. Abbiamo cioè considerato i lati umani, la vita nell'ambito familiare e sociale di questi sportivi ottenendo il più delle volte un quadro completo della loro personalità. La musica, le immagini fotografiche e gli ambienti di questi servizi (curati ovviamente da Pigna n.d.r.), hanno contribuito ad avvicinare alla "Domenica sportiva" un gran numero di persone non sportive soprattutto fra il pubblico femminile. Anche quest'anno continueremo su questa strada, ma solo quando ci saranno le occasioni adatte, come è stato ad esempio con Panatta e con Spadoni il giovane calciatore della Roma che si è messo in lu-



FAG
cuscinetti volventi



Il piede da F. 1

● Ci si chiede come mai DAVE WALKER non sia andato bene in F. 1 quest'anno. Secondo un dirigente della Lotus (che per questioni di etica lascerà anonimo) soprattutto per via di un guaio col piede destro: cioè, abituato ai sistemi della F. 3 per dosare il gas, non è riuscito a impraticarsi di quelli essenziali in F. 1. Molti altri piloti non sono riusciti a fare il grande passo, proprio per questo motivo.

● La guida di Purley sulla Connew, a Brands Hatch, ha suscitato sorpresa. In origine era previsto che la vettura sarebbe stata affidata a TRIMMER, il quale però la settimana prima ha avuto un grosso incidente con una Ensign di F. 3. Comunque, in Inghilterra si ha l'impressione che Trimmer non abbia, dopo tutto, la stoffa per la F. 1, o per lo meno non ancora.

● Ultimo round nella guerra delle sigarette. Pare che la MARLBORO non sia riuscita ad accaparrarsi il patrocinio delle più importanti gare di Silverstone, e che la JOHN PLAYER alarghi invece il proprio campo in monopoio, col patrocinio di tutte le gare internazionali di F. 1, 2 e 3 che si svolgeranno in Inghilterra.

● Ricardo MATTOZZA ha conquistato il titolo di campione belga categoria da 1300 a 1600 cc gruppo 2, turismo speciale, con un'Alfa.

● La ex Huron che in questa stagione è stata pilotata dal belga HAXHE nelle corse in salita, nel 1973 non reggerà più. Il pilota belga si dedicherà alle vetture turismo speciale del gruppo 2.

● Le prove della MOTUL M1, svoltesi a Goodwood, sono state soddisfacenti, infatti Schenken ha uguagliato i migliori tempi segnati dal team Rondel con una Brabham. Tim ha poi detto: «C'è un problema, non ne parlo, dato che l'hanno anche le altre squadre e credo che noi abbiamo trovato la soluzione».

Anche le «auto buffe» nel JOCHEN RINDT SHOW

ESSEN - Dal 2 al 10 dicembre si svolgerà a Essen il JOCHEN RINDT SHOW, alla sua quinta edizione, mentre sarà la prima europea per quanto riguarda le «funny cars» (vetture buffe). Riferendosi appunto a queste ultime, ne arriveranno otto dagli Stati Uniti, anche se per il momento soltanto il «Blue Angel», una fantasiosa creazione tecnica in azzurro e bianco, con lucenti cromature, è già stata sdoganata e consente di conoscere i suoi dati tecnici: 750 CV, cilindrata 3500 cc, accelerazione da 0 a 220 kmh in secondi 11,6, velocità massima 300 orari. Gerry Nimz, un tedesco-canadese che per la realizzazione del suo «Blue Angel» ha dovuto spendere quasi dieci milioni, l'anno scorso ottenne 281 primi premi, con questo bolide. Nimz, del resto, possiede 28 vetture di questo genere, costruite da lui stesso.

Il Salone per vetture sport e da corsa, che nel 1971 aveva battuto coi suoi 126.400 visitatori tutti i records delle manifestazioni di questo genere, ospiterà quest'anno tutte le vetture di F. 1 della stagione, fra le altre anche la Lotus 72 di Fittipaldi, la Tyrrell 005 di Stewart, la McLaren 19 di Hulme, le macchine delle formule 2, 3, V, super V e 5000, e le Can-Am oltre a studi di styling e di prototipi. Dopo il grande successo dello scorso anno, si sa già che in questa edizione 1972 il numero degli espositori sarà largamente superato, in rapporto ai 146 del 1971.

● Sembra che la verità sul divorzio Reutemann-Rondel consista nel fatto che Carlos non voleva semplicemente più pilotare per quel team. Pare che in tutta la stagione abbia infatti avuto un solo buon motore.

● RON TAURANAC insiste nel dire che è ancora «in pensione» e che non sa per quale Casa o team potrebbe uscirne. Oltre tutto, pare contentissimo della sua attuale situazione.

● L'anno prossimo ci sarà a BRANDS HATCH una serie di corse per le venti berline Ford acquistate dal circuito. Le gare saranno circa venticinque e la prima è prevista per il 4 marzo.

● Dal 3 al 13 gennaio 1973 si svolgerà a Londra il RACING CAR SHOW e gli espositori che hanno chiesto stands sono già 120.

● Parteciperanno alla serie SPRING-BOK John Hine ed Eddie Keizan con una Chevron del Red Rose, patrocinata dalle sigarette Lucky Strike.

● Forse la SCOZIA, patria di tanti campioni del volante, avrà un suo Gran Premio. C'è in aria il progetto di organizzare una gara cittadina, sul tipo di quelle di Monaco o di Pau. Le difficoltà, comunque, non sono poche.

● Ci sarà una sola PORSCHE-PEN-SKE nel Can-Am 1973, ma sarà addirittura «mostruosa» in quanto, fra l'altro, il motore sarà portato a 6 litri di cilindrata, le sospensioni saranno completamente rinnovate e lo speciale turbo-compressore sarà raffreddato ad acqua. La potenza del nuovo motore supererà di oltre 200 HP quella della vettura 1972, ovvero si aggirerà sui 1000-1100 cavalli.

Terzo oro per «BAFFO»

● GRAHAM HILL sta per ricevere la sua terza medaglia d'oro, il premio più ambito del BARC. Quest'anno gli viene assegnata per un grande exploit: è l'unico pilota che abbia vinto un titolo mondiale di F. 1, la 500 Miglia d'Indianapolis e la 24 Ore di Le Mans. La premiazione avverrà il 3 novembre, durante un ballo organizzato dal BARC. Le precedenti medaglie gli erano state assegnate nel 1962 e nel 1968.

● Volendo che il circuito di Zolder sia di nuovo la sede del G.P. DEL BELGIO, gli organizzatori hanno, pare, trovato i capitali necessari per i lavori richiesti. Infatti nel calendario si parla appunto di Zolder, per il grande premio.

● Si ripete che WALDEGAARD l'anno prossimo potrebbe andare alla BMW, con Warmbold. La Casa parteciperà quasi certamente a tutte le prove del campionato rallies marche 1973.

LOTUS ubriaca

● Durante il week-end di gare a BRANDS HATCH (oltre la dimostrazione della Motul F.2 pilotata da Jack Brabham), si è anche visto un commissario inseguire una Lotus che era stata rubata da uno spettatore ubriaco, il quale è riuscito a coprire quasi un intero giro del circuito prima di essere fermato.

● FRANK MATICH si è laureato campione d'Australia, ad Adelaide, anche se mancava ancora una prova del campionato.

● Quest'anno la premiazione dei campioni di Francia, da parte della FFSA, che si svolgeva sempre a metà dicembre, verrà rimandata all'8 gennaio, per la concomitanza con il RAC inglese, il Safari di Caledonia e la Temporada.

● Sono in aria piani perché TRIMMER faccia un'intera stagione in Formula Atlantic l'anno prossimo, con una Ensign di Mo Nunn. Sarà patrocinato da Harry Stiller, ex pilota di F.3 di cui Trimmer era meccanico, prima di cominciare a correre in Formula Ford.

● L'inglese LEN TERRY, disegnatore della Lotus 38 vincitrice a Indianapolis, della Eagle originale e della Le-da F. 5000, si trova attualmente negli Stati Uniti. Attende che... il suo telefono suoni!



● Da un esperimento compiuto dalla UNIROYAL, è risultato che il cambio automatico è fonte di minor stress per gli automobilisti. Per le prove erano stati scelti dieci uomini e quattro donne, di età fra i venticinque e i cinquantacinque anni.

● REPCO Ltd., ASSOCIATED CARBURETTORS, SPURWAY'S INDUSTRIE, M.P.L., R.V.B. ENGINEERINGS e MANSON PRODUCTS sono le sei società australiane che al Salone di Torino esporranno dispositivi di sicurezza, silenziosi, corredi per collettori di alimentazione, filtri d'aria, tamponi per freni a disco ed altro. I prodotti della REPCO sono già stati esposti a Torino, quelli delle altre cinque società sono assolutamente nuovi per l'Italia.

Passo avanti in CSI

Col serbatoio AUTODELTA niente strutture deformabili

PARIGI - Richiamati alla dura realtà dal rapporto del «Consiglio di consulenza Jo Siffert», i componenti della sottocommissione circuiti e sicurezza della CSI, nella loro riunione di Milano, hanno esaminato con particolare interesse il problema degli incendi nelle corse automobilistiche. Il rappresentante italiano, ing. Baccialuppi, è stato decisamente vivace nel sostenere che gli esperimenti effettuati presso il «Laboratorio del Fuoco» di Parigi sul serbatoio di sicurezza Autodelta, sono stati positivi sotto il profilo della prevenzione degli incendi in caso di rotture violente dei serbatoi. Altri componenti, invece, hanno sostenuto che i tests non sono stati conclusivi per cui l'adozione obbligatoria del serbatoio Autodelta sulle vetture da competizione non sarebbe giustificata. La migliore soluzione, a parere di questi signori, sarebbe quella di studiare una combinazione fra i principi Autodelta e il serbatoio a vescica di gomma tipo Uniroyal.

Pertanto, all'unanimità, è stato deciso di proporre al Bureau lo stanziamento di 5.000 franchi svizzeri (770 mila lire circa) a favore della sottocommissione circuiti e sicurezza perché questa possa sviluppare iniziative di cooperazione fra Autodelta e Uniroyal per la realizzazione di un serbatoio veramente sicuro che, nel quadro degli sviluppi FIA, verrebbe ceduto a chiunque ne facesse richiesta senza diritti di brevetto né tasse.

Sempre a Milano si sono riuniti anche i componenti la sottocommissione per i regolamenti tecnici della CSI, che, fra l'altro, hanno preso in esame le misure di sicurezza per le vetture del gruppo 5 decidendo che a partire dall'1 gennaio 1974 dovranno essere applicate per le vetture sport le misure in atto per le monoposto F.1. A tale proposito è stato conferito al signor Oliveau l'incarico di studiare l'introduzione graduale di queste misure, in particolare l'adozione delle strutture deformabili sulle vetture dei gruppi 5 e 7 e su tutte le formule, acciò la nuova regolamentazione sia operante nel '74.

Anche in questa commissione si è parlato del serbatoio Autodelta e ciò perché l'ing. No-setto ne aveva proposto l'adozione sulle vetture sport. La sottocommissione ha espresso il parere che non è possibile rendere obbligatoria l'adozione del serbatoio Autodelta prima che non sia assolutamente provato che questo rappresenta la migliore delle soluzioni sul piano della sicurezza. Ad ogni modo, per permettere all'Autodelta di sperimentare il serbatoio in corsa, è stato deciso che le vetture che lo utilizzeranno potranno fare a meno delle strutture deformabili e del serbatoio tipo Uniroyal.

Questo significa che l'Alfa potrà costruire la sua Sport senza dover prevedere l'handicap di peso che la struttura deformabile comporta, nel caso che le equipaggi con i suoi serbatoi a reticolo di tubi contenenti alogenati. Come si sa, questi serbatoi, per la loro particolare costruzione, e per la presenza di molti kg di liquido estinguente, risultano più pesanti di quelli di tipo «Uniroyal».

Immatricolazioni crescendo estivo

● L'Ufficio statistica dell'ACI ha reso noto che durante il mese di settembre 1972 sono stati immatricolati al PRA 124.734 autoveicoli «nuovi di fabbrica» così suddivisi: 106.575 autovetture, 220 autobus, 7.119 veicoli industriali e 10.820 motoveicoli. Nello stesso mese del 1971 ne erano stati immatricolati 106.408 per cui si è verificato un aumento di immatricolazioni di 18.426 unità, pari al 17,33%. Dal gennaio al settembre 1972 gli autoveicoli immatricolati sono stati 1.266.320 con un aumento del 2,32% rispetto al 1971 anno nel quale i «nuovi di fabbrica» iscritti furono 1.237.621.

7 miliardi per i «chiodi»

● I pneumatici chiodati costano all'erario SVIZZERO circa sette miliardi e mezzo di lire. Il governo annuncia infatti limitazioni per l'uso di questo tipo di pneumatico, minacciando anche di proibirlo entro qualche anno. Per ora è stato imposto il limite di velocità di 80 orari, per le vetture con questi pneumatici.

● A FERENTINO, in provincia di Frosinone, sono stati iniziati i lavori di costruzione del nuovo stabilimento della VALEO S.p.A. che si estenderà su un'area di oltre 17 ettari. Il nuovo complesso, che assume la denominazione di VALEO-SUD, impiegherà 200 dipendenti, e servirà ad assicurare adeguate forniture di frizioni alle industrie automobilistiche che operano nell'Italia meridionale.

● La NISSAN ha deciso il rilancio della serie Skyline su basi rinnovate. Estetica migliorata, parti meccaniche ridisegnate e motore, prima di 1500 cc, ora in tre versioni di 1600, 1800 e 2000 cc.



Un titolo per tutte

● Una nuova «vettura dell'anno»: (ormai chi non ha avuto questo titolo?) si tratta della Citroën GS Break che si è vista assegnare il titolo da una commissione di 15 giornalisti («chi sennò?») interpellati dal «Daily Telegraph» in collaborazione con la BBC Television. Accanto alla Break della Citroën (nella foto) hanno ottenuto il riconoscimento nelle rispettive categorie (AUTOSPRINT docet, ricordate AUTOMOBILISSIMA '72?): la Renault 5 e la Jaguar XJ12. Interessante notare come anche «STERN» e «AUTOVISIE», che assegnavano il titolo di «vettura dell'anno» separatamente, abbiano deciso di unificare la premiazione per evitare la dispersione dei titoli.

● La polizia belga ha acquistato dodici PORSCHE 911, in questo momento in prova sul circuito di Nivelles. Sono destinate esclusivamente alla polizia stradale.

Caro furti

● Le compagnie di assicurazione associate all'ANIA hanno deciso di aumentare le tariffe per le nuove polizze furto degli autoveicoli. Sarà più che altro un nuovo sistema tariffario per zone territoriali, con diversi tipi di copertura. La tariffa base esclude tutti gli accessori non originali come radio e così via.

● Nel terzo trimestre 1972 la GOODRICH ha registrato un utile netto di dollari 10.498.000, cioè il 31,4% in più dello stesso periodo del 1971.



La RUSSIA si adegua

MOSCA - La «Mosautoservice» ha allestito in altrettanti grossi centri sovietici, quattordici grandi stazioni di servizio, attrezzate con i più moderni macchinari nazionali ed esteri, atti a sottoporre a tests tecnici e a qualsiasi tipo di riparazione delle vetture provenienti da tutti i paesi del mondo. Le predette stazioni sono idonee a qualsiasi operazione di lavaggio della macchina, alla sostituzione di qualsiasi pezzo o motore. La prima di queste stazioni ad essere inaugurata è stata quella moscovita ubicata in Kosmomol'ski avenue che viene presegnalata, così come tutte le altre, dal grande cartello stradale che vedete riprodotto nella fotografia.

● Continua l'incertezza sulla partecipazione delle McLaren alla CAN-AM 1973. Il dominio delle Porsche costringe la McLaren a usare il compressore, per difendersi, e la spesa è ritenuta eccessiva.

● Si torna a parlare del piano Penske-Porsche per la Formula 1. Si chiedono negli Stati Uniti: che cosa è andato a fare DON COX, il capo motorista di Penske, a Watkins Glen in occasione del G.P.?

● E' stata presentata a TOKIO l'«automobile per sopravvivere», con linea un poco avveniristica. Il mini-prototipo, denominato «auto-città», è azionato da un motore elettrico che elimina ogni scarico e ogni rumore.

● E' stato firmato il primo protocollo a Parigi e a Londra per il tunnel sotto la MANICA e i lavori dovrebbero finire nel 1980. Attraverso le due gallerie, che saranno esclusivamente ferroviarie, potranno essere trasportati tre milioni di automobili all'anno.



● MOSCA - La nuova «LUAZ-969 M» è una jeep costruita dai sovietici per viaggiare in campagna o per trasportare carichi ridotti. Il veicolo è azionato da un motore della potenza di 40 HP, è a trazione completa, due assi sterzanti e può comodamente accogliere 4 persone.

● A partire dal primo novembre sarà immessa sul mercato italiano la nuova RENAULT 12 TS, al prezzo di lire 1.545.000 IGE compresa.



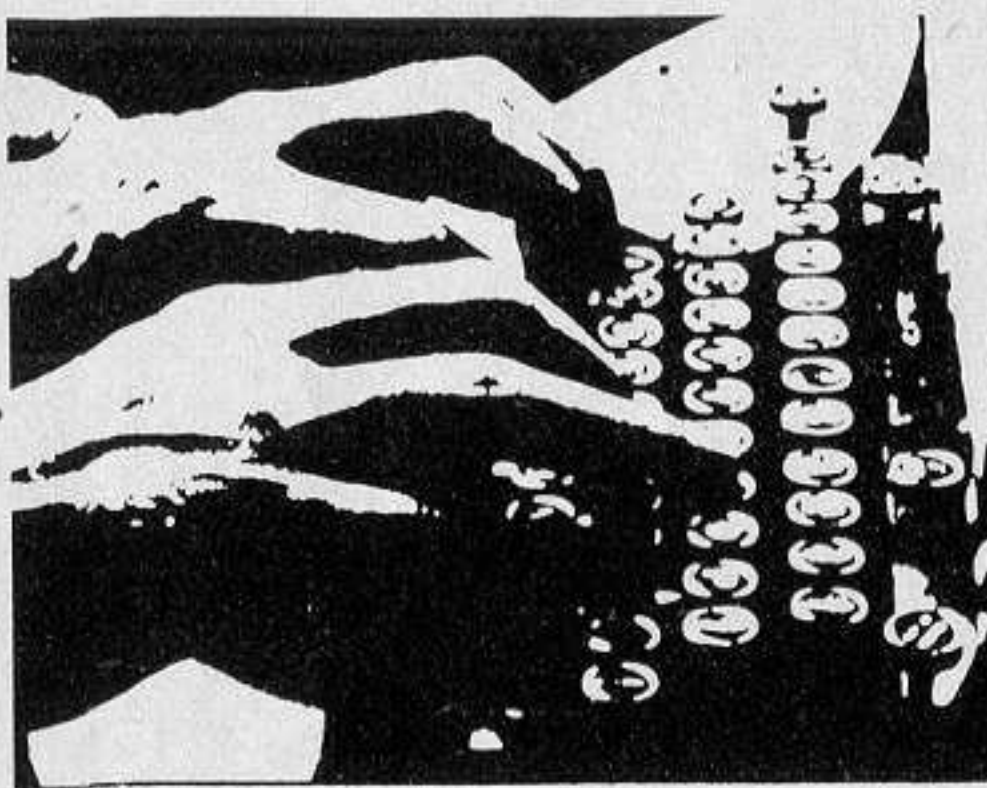
QUANDO C'E' BISOGNO DI LUCE...

MAZDA

LAMPADINE PER AUTO AGLI ALOGENI

richiedetele presso i migliori elettrauto





**SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

I piloti scomodi

Ho appena letto sul n. 42 di AUTO-SPRINT la composizione della nuova squadra Alfa Romeo, e sono rimasto semplicemente sdegnato della vicenda che ha per sfortunato protagonista Nanni Galli.

Non riesco a concepire il metro di valutazione scondo cui Wisell o Pace o Redman siano superiori al pratese. Si dirà che ha avuto una catastrofica stagione, ma cerchiamo di esaminarne le ben conosciute cause: quando Nanni saliva quest'anno al volante di una macchina non era mai del tutto tranquillo, in quanto doveva sempre dimostrare qualcosa, o a causa dell'altalena con Bell in Formula 1, o alle critiche cui era sempre soggetto nelle gare sport. Addirittura di giunse all'assurdo di incolparlo della sconfitta in Targa Florio.

L'amara esperienza, solitaria per altro, con la Ferrari è stata fatta in un circuito molto difficile, a lui sconosciuto, con una macchina in quel momento non particolarmente a punto e per di più svantaggiata dai Firestone, che in quella gara si dimostrarono inferiori ai Goodyear, con tutti che si affannavano a dirgli di andar piano, ed infine un poco boicottato in seno alla squadra dal d.s. Schetty.

E' chiaro che in tali condizioni un pilota non possa esprimersi al massimo, in quanto sappiamo come lo stato d'animo abbia una enorme importanza nelle corse.

Voi di AUTOSPRINT, che avete sempre difeso ed incoraggiato i piloti italiani, cercate di farvi promotori di qualche iniziativa per aiutare Galli. Ad esempio, non si potrebbe far intervenire la CSAI con un finanziamento che potrebbe portare al volante di una terza 312 P la coppia Galli-Vaccarella?

Giuseppe Alletto - Agrigento

Quando in Italia ci si toglierà il vizio di fare a tutti i costi dei paragoni, avremo fatto un bel passo avanti nella valorizzazione dei nostri piloti, di qualsiasi livello essi siano.

« Quanto vale in confronto a... », « è meno veloce di... » ed altri discorsi del genere sono il più delle volte fini a se stessi, eppure si finisce per farli, soprattutto di fronte ad episodi di quel tipo di quello che ha avuto per protagonista Galli. Lei parli di « metro di valutazione », dice che non lo capisce. Per forza, non lo capisce perché non è stato usato nessun metro di valutazione simile a quello che intende lei, cioè nessun metro di valutazione « agonistico ».

Galli all'Alfa risultava un pilota scomodo, e basta, e se ne aveva avuto sentore nettamente sin dall'epoca della Targa. Stando così le cose, era fin troppo facile pronosticarne l'esclusione dalla squadra.



LE PRECISAZIONI

Team Filipinetti nel 1973

Abbiamo letto con interesse la nota apparsa nel numero 42 di AUTO-SPRINT riguardante la collaborazione fra la scuderia Filipinetti ed il signor Michael Parkes. Teniamo a precisare che in nessun caso la scuderia ha intenzione di privarsi dei servizi dell'ing. Parkes.

L'arrivo di Vic Elford, come direttore sportivo, non avrà alcuna influenza sulla situazione dell'ing. Parkes. In effetti, Elford rimpiazzerà il signor Duvoisin, che lascerà la direzione sportiva della scuderia alla fine di quest'anno.

Il programma 1973 della scuderia Filipinetti non è ancora stato esattamente determinato, e quindi non è ancora possibile sapere quali saranno i lavori che verranno affidati all'officina di Formigine.

E' tuttavia già previsto di continuare l'attività in formula 3 in collaborazione con la Antar. Dal canto loro, le vetture Fiat 128 utilizzate nel Campionato Turismo 1972 saranno iscritte al Campionato di Francia 1973.

E' anche possibile che la scuderia Filipinetti partecipi al Campionato d'Europa di Formula 2, così come al Campionato Mondiale Marche. A proposito di quest'ultimo, la scuderia avrebbe voluto acquistare delle vetture Ferrari 312 P, ma sfortunatamente tutto lascia pensare che la Ferrari non abbia intenzione di cedere queste vetture ai clienti. Per questa ragione, se sarà definita la decisione di partecipare al Campionato Marche, la Filipinetti si vedrà obbligata a cercare il materiale occorrente presso costruttori di altri paesi, senza che per ora sia possibile sapere quale.

Infine, la scuderia Filipinetti conta di partecipare a qualche grande prova con delle Ferrari Daytona. L'officina di Formigine sarà incaricata dello sviluppo e della manutenzione delle vetture Fiat, di vari studi sulle vetture monoposto di Formula 3, dello sviluppo e della commercializzazione di motori utilizzabili su vetture Sport 1300, così come la preparazione e la vendita di vetture 128 gruppo 2 o « stradale ».

In funzione delle decisioni che saranno prese in seguito, l'officina di Formigine potrà essere incaricata di occuparsi della manutenzione o di altri

ROBERTO ARATO - Mondino (Asti) — Il regolamento del Casco d'Oro è abbastanza restrittivo, per lo meno per quanto concerne l'attribuzione dei caschi iridati, che vogliamo seguano la classifica del Mondiale Piloti. Quanto ad Ickx, avrà speriamo notato che ci siamo preoccupati di premiarlo ad Imola per le prestazioni sue e dei suoi compagni nel Mondiale Marche.

AUGUSTO GUIDI - Forlì — Non abbiamo gli indirizzi che ci chiede. Può provare a chiederli allo Sports Car Club of America, Post Office box 791, Westport, Connecticut, USA.

MARCO GNAGNATTI - Palombina (Ancona) — Gli automodelli delle marche che lei nomina si possono trovare presso i negozi di giocattoli e modellismo meglio forniti. Si tratta comunque di modelli poco richiesti anche per il loro costo. La Tekno, fra l'altro, ha cessato la produzione. I modelli della spagnola Autopilen non sono importati.

ANTONIO SCALESE - Martirano (Catanzaro) — Per carità, caro lettore, non mettiamoci a fare certi « censimenti ». Questo è uno sport sufficientemente rischioso senza che siano necessarie le coincidenze di cui fa un elenco.

PALMER CAPUTO - Roma — Il calendario 1973 verrà reso noto dopo il convegno CSAI di Taormina, alla fine di novembre. L'equipaggiamento completo lo può ordinare allo Shop Car 33, via Plinio 33 Milano. Per iniziare, forse è meglio orientarsi su una buona vettura usata, anche per i costi largamente inferiori. Per gli indirizzi, chiedi alla CSAI, via Solferino 32, Roma, l'annuario FIA dello sport automobilistico, nel quale sono — oltre a tante altre cose — anche tutti gli indirizzi.

ALFONSO BACCA - Salice (Lecce) — Mario Andretti arrivò 5 nella gara Can-Am di Watkins Glen con la Ferrari 512, nel 1970. La Ferrari 612 la usò in quella stagione Jim Adams. Quanto al quesito sul Mondiale Marche; non abbiamo ben capito: se vuole intendere la stagione appena trascorsa, la Ferrari ha terminato il suo trionfale campionato alle 6 ore di Watkins Glen, con il primo posto di Andretti-Ickx ed il secondo posto di Peterson-Schenken. Le intenzioni di Surtees sono in parte già chiare: proseguimento della messa a punto della TS 14 in formula 1, e costruzione di una nuova Formula 2, oltre alla nuova F. 5000.

FLAVIO MIGLIO - Luino (Varese) — Di norma, il disegno di un nuovo tracciato va presentato all'approvazione della sottocommissione circuiti e sicurezza della CSAI. Qualche Fiat-Abarth TC 1000 radiale ha toccato anche più di 110 CV. La velocità, comunque, non dovrebbe superare i 200 kmh., anche in condizioni favorevoli. Di Abarth a Le Mans se ne sono viste molte, generalmente nelle cilindrate minori. Quanto ad Osella, riteniamo si limiterà alla cilindrata di 2 litri.

SILVANO DILI - Roma — Lei vuole sapere troppe cose in una volta, comunque vediamo di andare con ordine. La Abarth-Autobianchi A112 è per ora omologata in gruppo 2, e quindi può gareggiare elaborata. Non crediamo comunque che per ora abbia molte chances contro le Fiat-Abarth 1000 TCR. Ci sono anche i fratelli Sanna, e per gli altri veda nell'apposita rubrica su Autosprint-Mese. Il gruppo 1, in Italia si chiama « Turismo CSAI », ed ha alcune possibilità di preparazione; esiste un regolamento che può chiedere alla CSAI, via Solferino 32, Roma.

FABRIZIO SCARDEONI - Brescia — In effetti, siamo d'accordo con quanto lei asserisce a proposito di Fittipaldi. Faremo anche noi una valutazione in base alle nostre pagelle, i cui punti sono dati a ragion veduta.

Sono un vostro assiduo lettore, oltre che pilota dilettante, gareggio infatti con una 500 Giannini preparata da mio fratello.

Vengo al nocciolo della questione. Come saprete, il 15 ottobre si è svolta la tanto sospirata cronoscalata Amalfi-Agerola, ed il signor Troise, vostro collaboratore da Napoli, si è limitato a disapprovare l'organizzazione dell'AC Salerno, che tanto ha fatto per l'effettuazione della gara, dimenticando di inserirmi nella classifica.

Infatti, in un primo tempo mi trovavo penultimo con il tempo di 8'17"1, ma poco convinto del tempo accreditatomi ho fatto un reclamo, e da una più accurata verifica dei cronometristi è risultato un minuto in meno.

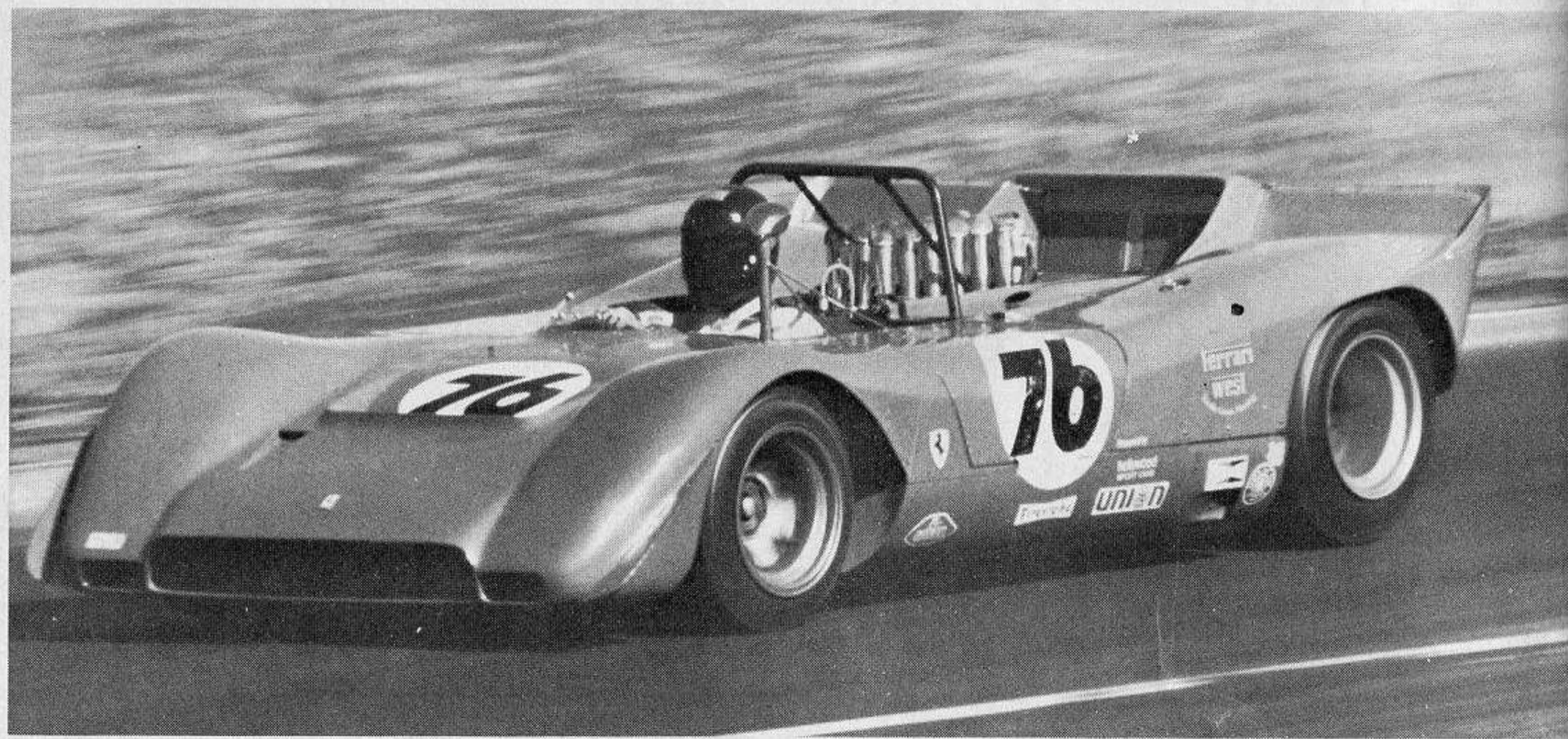
Pertanto, sono risultato il vincitore di classe con il tem-

po di 7'17"1, ed è la prima vittoria in due anni di attività con ottimi piazzamenti.

Giordano Gianni - Tramonti (Salerno)

Ci complimentiamo con lei per la sua vittoria, così a lungo attesa. D'altra parte, se è quell'assiduo lettore che dice, si sarà accorto che molte volte i nostri corrispondenti non hanno il tempo materiale di attendere i risultati dei reclami o dei controlli, pertanto le classifiche sono quelle di prima stesura.

Nella settimana successiva, poi, ci siamo dovuti occupare di certi « problemi » organizzativi dell'Amalfi-Agerola, e quindi il « ritocco » alla sua classifica era stato dimenticato. Provvediamo ora.



LA FOTO

Caro Autosprint, sono un tuo giovane lettore e desidererei che nella tua rubrica della posta mi pubblicassi una fotografia ed i relativi dati tecnici della Ferrari 612 che fu portata in gara da Jim Adams nella Can-Am 1970.

Inoltre, vorrei sapere le ragioni della giubilazione di tale macchina.

Miro Fiordi - Sondrio

Nel luglio del 1969, Chris Amon collaudava a Vallelunga la Ferrari 612 destinata alla gara Can-Am di quell'anno. La vettura, che utilizzava il motore 12 cilindri di poco più di sei litri già montato sulla versione 1969, era stata completamente rinnovata, ridotta di dimensioni e di peso.

Dopo una serie di corse piuttosto sfortunate,

lavori sulle vetture che saranno eventualmente utilizzate.

Claude F. Sage
Scuderia Filipinetti - Ginevra

Innanzi tutto, grazie al signor Sage per la sua circostanziata presentazione del programma '73 della scuderia Filipinetti. Pur con il condizionamento dovuto ad alcune incertezze sull'acquisizione del materiale tecnico, pare insomma che il lavoro a Mike Parkes non mancherà certo, a Formigine. Tanto meglio così. Anche se ci

sembrava strano che una personalità del calibro di Vic Elford si potesse accontentare semplicemente di sostituire l'ottimo (ma oscuro) sig. Duvoisin.

Scotch (R) ature

Spett. Autosprint, in relazione a quanto da voi pubblicato sul numero 2 ottobre 1972, laddove usavate genericamente e con iniziale minuscola la parola « scotch », vi preghiamo di prendere nota, dandone atto con il dovuto rilievo nel prossimo numero, che

con il nome « Scotch(R) », marchio registrato anche in Italia, vengono contraddistinti esclusivamente i nastri autoadesivi di produzione della 3M - Minnesota Mining & Manufacturing Co. di St. Paul, e che pertanto il termine « Scotch(R) » non può genericamente significare nastro adesivo.

3M Italia S.p.A.
Milano

Ognuno fa dei propri marchi l'uso che vuole. C'è chi, come la Ferodo, lascia tranquillamente che il mondo



ROBERTO DE BERNARDI - La Spezia — Gli inconvenienti da lei lamentati sono molto seccanti, ma non possiamo dir nulla senza provare la macchina. Tenga comunque presente che certe vetture francesi, anche sportive, hanno una tenuta di strada tutta particolare, alla quale bisogna adattarsi, ma certamente varrebbe la pena che lei la facesse controllare da chi gliel'ha venduta. Per i cerchi, scriva ad uno dei numerosi fabbricanti che fanno pubblicità su Autosprint, specificando il tipo di vettura e la sua richiesta: se non li hanno in listino, non dovrebbe essere difficile adattarne un modello qualsiasi.

MAURO FILIPPINI - Livorno — Gli editori di quei libri non li abbiamo. Per quanto riguarda i rallies, può richiedere direttamente alla nostra amministrazione il libro « Rally » di Roberto Bonetto. Per il Club, abbiamo girato la sua richiesta alla segreteria. L'indirizzo di Sandro Munari è: via Verdi, 30014 Cavarese (Venezia).

ANTONIO RIZZO - Padova — Caro Antonio, siamo certi che la tua lettera farebbe piacere ad Enzo Ferrari. Scrivigli direttamente, presso la Ferrari, 41053 Maranello (Modena). E mandagli anche un disegno, ma un poco più semplice di quello che hai inviato a noi, nel quale la vettura ha una forma troppo « avveniristica ».

GUGLIELMO BIAGIOTTI - Lucca — Potrà rintracciare facilmente l'ing. Jacoponi telefonandogli all'Abarth, a Torino, 011-79.48.44. Lei non ci dice cosa intende fare, ma ci sembra di capire che per quello che le interessa potrebbe mettersi vantaggiosamente in contatto con Armaroli e Negrini (via della Salute 20, Bologna) che eseguono progettazioni e realizzazioni di motori di qualsiasi tipo per conto terzi. Infatti, ad esempio, l'Autodelta lavora solo su motori Alfa Romeo, mentre la Tecno progetta e costruisce motori propri.

CRISTIANO DE ANGELIS - Bolsena (Viterbo) — Lei è pericace, ci ha scritto due volte, e non possiamo lasciarla senza risposta. Tuttavia, una risposta non l'avrà, in quanto stabilire cosa è meglio riguardo la trazione e la collocazione del motore è come discutere del « sesso degli angeli ». Vi sono state e vi continueranno ad essere valide ragioni per preferire, ad esempio, il motore centrale e la trazione posteriore in una vettura da corsa, ed il motore trasversale anteriore e trazione sulle ruote davanti in una utilitaria necessariamente spaziosa. Per il resto, la rimandiamo ad una prossima risposta.

MARCO EUSEBI - Bologna — Della B.2 possiamo darle le misure: carreggiata anteriore 1523, posteriore 1580, lunghezza 3850, larghezza 750, altezza 900, passo 2426, ruote anteriori da 13", posteriori 13" o 15". Per il resto, pensiamo si dovrà arrangiare consultando le foto a suo tempo pubblicate sulla rivista, i disegni e gli schizzi di Buhner pubblicati sul numero speciale Autosprint '70, su Autosprint Mese e su Grand Prix Guide.

GIROLAMO CLEMENSA - Partanna (Trapani) — Sarà accontentato prima di quanto crede; infatti, abbiamo in programma a brevissima scadenza una serie di « ritratti » dei maggiori piloti, con i principali dati sulla loro carriera. Ad ogni modo, le possiamo dire che Ickx iniziò a correre con una moto da trial, e la sua prima corsa in macchina la fece con una BMW 700.

Caro Autosprint, dopo aver letto il trafiletto da voi pubblicato a proposito della gimkana di Carpi, non sono d'accordo con voi sul fatto che essa sia stata «ottimamente organizzata» dalla Modena Corse. Non ritengo infatti giusto che in una gimkana dove tutti possono partecipare vi sia una differenza per quanto riguarda i prezzi di partecipazione.

I soci pagavano 3000 lire di iscrizione e solo 1000 lire di reinscrizione, mentre i non soci pagavano 5000 lire la prima volta e ben 3000 per le reinscrizioni. Da qui si vede già come uno che viene da fuori si trovi svantaggiato, a meno che non sia disposto a spendere.

Infatti, ho effettuato una sola prova, mentre un socio ne ha fatte quattro, e prova e riprova è riuscito a superarmi di 2 centesimi!

Mauro Carli - Firenze

intero usi il proprio nome per indicare genericamente le guarnizioni dei freni, e c'è chi, come la Minnesota Mining & Manufacturing Inc. italiana, fa dei preoccupati «distinguo», che sanno tanto di inutile pedanteria.

Ci spiega questa lettera che il termine «Scotch(R)» — dove quell'erre tra parentesi sta evidentemente per «registrato» — non può genericamente significare nastro adesivo: e pensare che noi credevamo che volesse dire «whisky scozzese...».

LA REPLICA

10 giorni nisseni

Caro Autosprint, visto che ben 10 giovani nisseni reclamano giustizia (vedi n. 42 della rivista), è bene che io vinca la mia pigrizia e ti rubi un po' di spazio per «dare a Cesare quel che è di Cesare».

Prima che si effettuasse la Coppa Nissena, ho chiesto al titolare della SCLAR, mio caro amico, di mettere in palio una coppa per la classe 1000 gruppo 1, cosa che egli ha volentieri accettato di fare, mettendo in palio una bella coppa, in aggiunta a quella offerta dall'ACI, per il 1. classificato nella classe 1000 (e non per il 1. nisseno su A 112), questo possono confermarlo lo stesso AC di Caltanissetta e Michele Ginevra, titolare della SCLAR, che ha offerto la coppa.

Purtroppo per un banale errore nello redigere le classifiche, al momento della proclamazione del vincitore della classe 1000 gruppo 1 sono stato chiamato io, naturalmente mi sono guardato bene dall'andare a ritirare la coppa, cosa che ha fatto Patòrno che aveva vinto la classe, mentre la stessa cosa non hanno fatto quelli chiamati erroneamente come secondo e terzo classificato, appropriandosi dei premi a danno di Aiello e di Cembalo.

Al momento dell'assegnazione dei premi speciali è stato rifatto il mio nome per andare a ritirare la coppa in questione, errore (tengo a far notare) che non si sarebbe ripetuto se la coppa fosse stata messa in palio per il 1. dei nisseni. Questa volta sono andato a ritirarla, ma solo per consegnarla a Roberto Patòrno, cosa che confermai allo stesso Ginevra al momento che mi consegnava la coppa, ma Patòrno dopo aver assistito alla premiazione della sua classe era andato via, nulla sapendo del premio spe-

ziale, quindi la coppa è rimasta in mio possesso, con il consenso della SCLAR, e sarà mia cura consegnarla al legittimo proprietario, con il quale intercorrono rapporti di amichevole stima, non appena avrò il piacere di rivederlo in campo di gara.

Purtroppo io vivo da poco tempo a Bari e questa pubblicità gratuita, fattami da questi 10 giovani, e quanto meno avventati, nisseni, non può che danneggiarmi moralmente, soprattutto nell'ambiente automobilistico sportivo barese nel quale con notevoli sacrifici sto cercando di inserirmi, quindi, sentite le persone e gli enti di cui ho citato i nomi, invito questi 10 giovani a porgermi le loro scuse a mezzo stampa, onde evitare una spiacevole denuncia per diffamazione.

Ninni Damanti - Bari

Caro signor Damanti, lei ha chiarito perfettamente la faccenda di questa coppa «viaggiante», e non crediamo sia proprio il caso di drammatizzare. Innanzi tutto, ci permettiamo di pregare i 10 giovani nisseni di non aderire al suo invito per le «scuse scritte».

Questa rubrica è al servizio di tutti, ed una volta stabilita la reale successione degli avvenimenti cerchiamo di non indulgere troppo su ciascun caso.

Per quanto poi riguarda il suo «difficile inserimento» nell'ambiente sportivo barese, ci risulta che a Bari vi siano ragazzi del tutto privi di questo tipo di prevenzioni. Per cui, stia tranquillo e cerchi di fare amicizia.



TOTY VESCOVO e GAETANO LINO - Balestrate (Palermo) — Ci spiace che ci tempestiate di lettere inutilmente, ma non abbiamo gli indirizzi che ci chiedete. Nella maggioranza dei casi, si tratta di industrie patrocinatrici di alcune case o scuderie, la cui ragione sociale nulla ha a che fare con l'automobilismo. Abbiamo un indirizzo di Penske: Roger Penske Enterprises Inc., 3628 Winding way, Newton Square, Pennsylvania, USA.

MAURIZIO DORIGO - Milano — Non abbiamo le decals JPS. Provi a scrivere alla Lotus, Norwich, Norfolk, Gran Bretagna.

RENATO LUNNETTI - Caravaggio (Bergamo) — Quello riguardante Kyalami non è stato l'unico servizio «fotografico» a presentazione di una pista, anche se probabilmente il più completo. Il termine «derapata» sta a significare una sbandata — controllata ed anzi voluta dal pilota — della vettura sulle quattro ruote, utilizzata per percorrere una curva a largo raggio. Il termine «dechappata», preso pari pari dal francese, indica invece uno scollamento subitaneo di una parte del battistrada dalla carcassa del pneumatico, in genere causato da troppo calore.

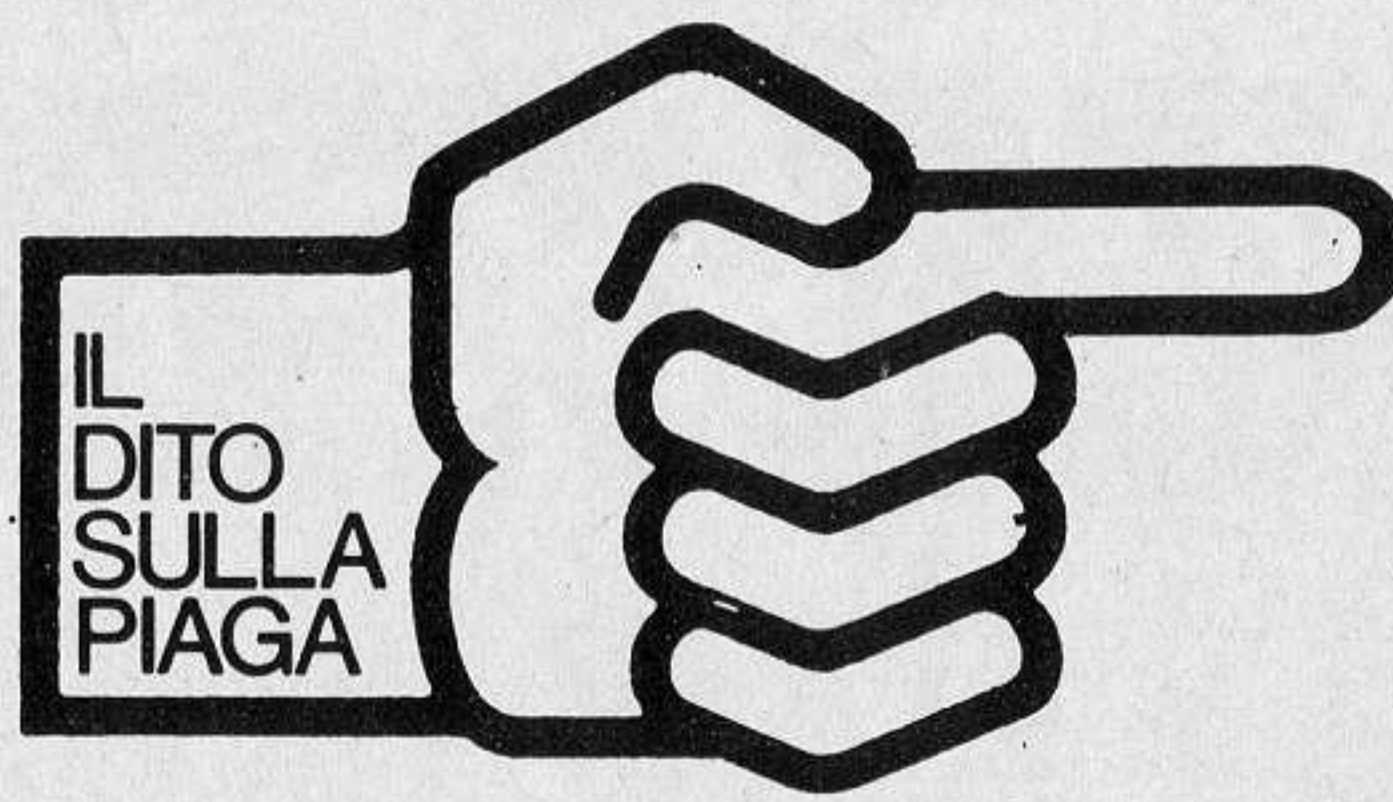
FRANCESCO CATALANO - Custonaci (Trapani) — La foto «controversa» è una foto di Jochen Rindt. Colin Chapman è diverso, e lo si identifica facilmente dal fatto che porta i baffi. Ad ogni modo, foto del «boss» Lotus ne abbiamo pubblicate molte, ed altre ne pubblicheremo. Quindi, occhio alle didascalie!

ROBERTO PALLOTTA - Genova — Vediamo di chiarirle un po' le idee. I giri dell'albero motore non vengono trasmessi alle ruote così come sono, ma vengono ridotti, e non di poco, mediante due successive coppie di ingranaggi: la prima è la marcia inserita, la seconda riduzione è rappresentata dalla riduzione finale, la cosiddetta «coppia conica», che non sempre è una coppia di ingranaggi conici, ma questo è un altro discorso. Dunque, nel cambio ci sono 4 (o 5) coppie di ingranaggi, ognuna con un rapporto (cioè un numero di denti, in pratica) diverso dalle altre. Muovendo la leva del cambio, si fanno passare i giri del motore attraverso la coppia desiderata, ed i giri del motore subiscono una prima riduzione: molto elevata se si tratta di un rapporto «corto» (la prima o la seconda), quasi nulla se si tratta di una marcia lunga, addirittura a volte leggermente moltiplicata. Dopo di che, il moto viene trasmesso alla coppia di riduzione finale, che è fissa (a meno di non smontarla e cambiarla). Dire 9/41 o dire 4,555 è la stessa cosa: infatti, una coppia 9/41 riduce di 4,555 volte il numero di giri che «riceve», basta fare 41:9. Per lo sviluppo dei pneumatici, le case costruttrici hanno delle opportune tabelle relative ad ogni tipo e misura di gomma.

GUGLIELMO NOCERA - Bari — Le foto e la descrizione dell'incidente fra Ickx e Oliver al Jarama, nel Gran Premio di Spagna 1970, sono state pubblicate sui numeri 16 e 17/1970 di Autosprint, che può richiedere alla nostra amministrazione. Quando finirà Putignano? Mah, provi a chiederlo al presidente CSAI, ing. Rogano...

ALESSANDRO COMOLLI - Novara — Mike Spence morì ad Indianapolis, nel maggio del 1968, durante prove della Lotus turbina, urtando contro il muretto di protezione esterno. Luciano Bianchi per il 30 marzo 1969, nel corso delle prove preliminari della 24 Ore di Le Mans, uscendo di strada con un'Alfa Romeo 33-3.

MAURO RICCI - Poggio Berni (Forlì) — L'indirizzo cui rivolgersi è questo: Alfa Romeo, direzione personale, via Gattamelata 45, 20149 Milano.



Il calvario postale

AUTOSPRINT

● Da parecchi anni leggo Autosprint e quest'anno ho pensato di abbonarmi per la comodità del recapito a domicilio. Ma quale sciocchezza ho fatto! Il giornale mi è sempre pervenuto con parecchi giorni di ritardo... comunicare al più presto il motivo di questo disagio che assolutamente non avrebbe dovuto aver luogo.

Gianni Beldissera - Vergiate (VA)

● Desidererei sapere, con cortese sollecitudine, per quale motivo il vostro giornale non mi arriva da ben due settimane.

Armando Torelli Jr. - Reggio Emilia

● ... e per un lungo periodo ricevevo la vs. rivista il mercoledì o giovedì, qualche volta anche il martedì. Da un paio di mesi però, siamo alle solite: la rivista mi viene recapitata dopo cinque o sei giorni...

Daniele Dallago - Messina

● Ora ricevo Autosprint il venerdì o il giovedì... Sono a chiedervi il motivo di tutto ciò, e se è possibile ricevere Autosprint il lunedì o il martedì.

Valerio Polello - Casale Monferrato

● ...Se dipende dai servizi postali, ci faremo abbindolare in eterno, o pensate ad un recapito più consono allo spiritosprint della vostra bella Rivista?

Luciano Moresco - Davagna (GE)

● Sono un abbonato della vostra rivista e purtroppo noto con dispiacere che il vostro servizio di spedizione non è molto eccellente...

Romano Brusini - Milano

● ...fatemi avere con cortese sollecitudine i due numeri mancanti e vi prego per l'avvenire che non succedano altri disguidi.

Cesare Vidaletti - Brescia

● Ci hanno scritto anche a proposito di ritardi e disguidi i sigg. Giancarlo Vescovi di Cremona - Federico Moro, Ostiano - Giorgio Ghidetti, Soresina (Cr) - Graziano Passi, Sannazaro (PV) - Riccardo Santagostino, Borgomanero (NO) - Claudio Maffeis, Verbania Trobaso (NO) - Gianni Bornia, Mareno di Piave (TV) - Patrizio Magnanini, Milano.

Provate voi stessi a spedire una lettera, meglio ancora un «espresso» ad un amico o parente che abiti solo a 100 km da voi. Scrivete bene la data dell'invio alla posta e fatevi poi dire quando il destinatario l'ha ricevuta. Un piccolo esperimento, poco costoso che darà una risposta ai vostri interrogativi.

Detto questo passiamo ad illustrarvi, per quel che ci riguarda e per quel che conosciamo, qual è l'iter di AUTOSPRINT.

Il pomeriggio del lunedì stesso in cui AUTOSPRINT esce viene consegnato alla stazione Centrale di Bologna o all'aeroporto di Borgo Panigale per le copie dirette lontano (il vostro esperimento potreste farlo proprio di lunedì pomeriggio per avere un chiaro confronto). Alla stazione i pacchi diretti alle varie città dovrebbero essere smistati e caricati sui relativi treni postali.

Lungo il tragitto il personale addetto dovrebbe procedere alla preparazione dello scarico per le relative stazioni dove una volta arrivati, altri addetti dovrebbero prelevarli e procedere alla consegna.

Abbiamo usato il condizionale perché se così fosse, se l'iter previsto fosse rispettato nelle modalità e nei tempi, non avreste motivo alcuno di lamentarvi. Il ritardo che rilevate nella consegna stando così le cose non dipende quindi da noi. AUTOSPRINT viene spedito agli abbonati il lunedì pomeriggio e se considerate che porta le notizie delle corse terminate magari la domenica a mezzanotte (in America ad esempio) crediamo possa essere considerato un tempo record.

Quel che succede dopo, purtroppo non è di nostra competenza, tranne che per le maggiori città (Roma, Milano) dove

arrivano immediatamente i nostri camions. Più volte abbiamo protestato presso le Poste per questi ritardi ma evidentemente il «male» pare essere ormai cronico se è vero come è vero che un espresso in partenza da Parma e diretto a Bologna ha impiegato la bellezza di 4 (quattro) giorni ad arrivare. Se a questo aggiungete che le «stampe» sono le ultime ad essere prese in considerazione dagli uffici postali, potete capire i ritardi.

Che fare? Non rimane che portare pazienza in attesa che anche il servizio postale, magari dopo altri urgenti e indispensabili, sia reso efficiente e degno di un paese moderno. E soprattutto che anche i sindacati si convincano che, ottenuta soddisfazione per le richieste dei lavoratori, bisogna convincerli poi ad accettare il dovere che compete di portare rispetto a chi usa un qualsiasi servizio pubblico.

<p>Mod. TURBO</p> 	<p>Mod. STAR G.T.</p> 	<p>Mod. PENTASTAR</p> 	<p>RUOTE LEGA LEGGERA</p> <p>MARCHIO QUALITA'</p> <p>STIL auto</p> <p>ITALIA - MILANO</p> <p>C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 33 58 23</p>
<p>Mod. FORMULA</p> 	<p>Mod. PROTOTIPO</p> 	<p>Mod. ESASTAR</p> 	
<p>Sicurezza</p> <p>Estetica</p> <p>Precisione</p> <p>SALONE TORINO</p> <p>STAND 8109</p> <p>PADIGLIONE V</p>			

**AUTO
SPRINT**

 il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 250 (arretr. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 10.000; semestrale L. 5.500; estero L. 15.000. Conto corrente postale n. 8/4323.

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.DI.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: ARGENTINA PS. 3,90 - AUSTRALIA \$ 0,60 - AUSTRIA Sc. 20 - BELGIO Bfr 3,3 - BRASILE - CANADA \$ 0,90 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D 5,50 - ETIOPIA Eth \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN Rials 75 - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PARAGUAY - 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 Str 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,90 - 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., Wollzelle 11, WIEN - 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: SPEEDIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo SII 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'Étoile, D. Asseli Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOOM N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo De 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 MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOLGU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; 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; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.
ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano, Tel.: (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Invernio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaseo 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Via M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590.

Stampa: Poligrafici il Borgo - 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

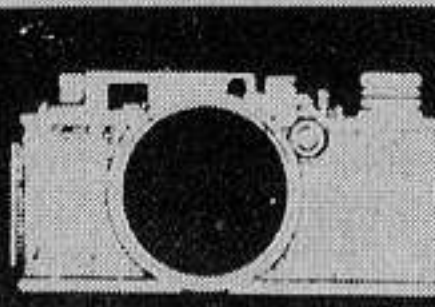
La tiratura e la diffusione di questo periodico (che ha pubblicità inferiore al 70%) sono controllate dallo



Istituto Accertamento Diffusione


**AUTO
SPRINT**
MARKET
I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600: (vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.

**FOTO
SHOP**


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.

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 FOTOSHOP 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

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:
 LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M19 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 Parnetta 1000 km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Manifesti normali:
 Clay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F.1 MARCH - ALFA ROMEO 8V Nanni Galli McLaren-Ford M19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9a John Surtees Brabham Ford BT34 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 Parnetta 1000 Km di Buenos Aires 1972 SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972 Ferrari 312 P campione mondiale marche.

Lungometraggi:

 8 m/m
muto Super 8
muto

 LA RABBIA DEL 312 P

 LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire
pari al totale del prezzo
 versamento sul c/c postale o vaglia

 accluso in assegno n. _____

Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____

CAP _____

Città _____

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

Pagamento anticipato


Ecco la complessa apparecchiatura scientifica che gli esperti chiamati dalla Uniroyal Pneumatici ha messo in uso per i tests fisiologici che hanno rilevato un notevole «stress» di affaticamento negli automobilisti che usano il cambio manuale, nei confronti di coloro che invece si avvalgono di una vettura che dispone del cambio automatico


**INFORMA
TUTTO**

 Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

Ci vogliono tutti robots!

Una campagna a favore del cambio automatico è suggerita da un test tedesco. Si è voluto dimostrare che i viaggi con il cambio manuale richiedono un dispendio di energie notevolmente più alto di quello dovuto per i viaggi con il cambio automatico: questo è il risultato che una équipe di scienziati, chiamati per l'esperimento dalla UNIROYAL, coadiuvati da strumenti scientifici di alta precisione, ha convalidato al termine di una serie di tests fatti sostenere ad un gruppo di automobilisti, 10 uomini e 4 donne, in mezzo al traffico cittadino. Secondo il risultato degli esperimenti effettuati sui prescelti, che avevano un'esperienza di guida di almeno 20 mila chilometri, viaggiare in città con il cambio manuale provoca un notevole aumento dei valori fisiologici valori che vanno, in media, dal 9,15% in più nelle pulsazioni, al 40,1% in più nei tempi di respirazione e al 0,5% in meno nell'entità della ossigenazione. I medesimi tests hanno inoltre denunciato il fatto che usando il cambio manuale l'automobilista è portato ad andare più velocemente, più nervosamente e meno uniformemente, tanto da non impiegare minor tempo che non usando il cambio automatico, ma soltanto strapazzandosi di più. Naturalmente nessuno degli automobilisti sottoposto ai tests se ne è reso conto, però usando il cambio manuale si va gradatamente incontro ad un determinato grado di esaurimento.


**l'olio auto
mobilistico**



AUTO compravendita SPRINT



LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviati speciali:

ENRICO BENZING
FRANCO LINI

Servizio Interno:

MARCO MAGRI
ALFO C. PREDIERI

Collaborano alle RUBRICHE:
Carlo BURLANDO - Leopoldo **CANETOLI** - Carlo **CAVICCHI** - Andrea **DE ADAMICH** - Gio' **LU'NI** - Gabriela **NORIS** - Tim **SCHENKEN**

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - **Domenico Bruschi** (S. Marino) - **Lino Ceccarelli** (Roma) - **Giancarlo Cevenini** (Bologna) - **Salvatore Ciusa** (Cagliari) - **Mario Fenzi** (Genova) - **Marco Grandini** (Firenze) - **Logan Lessona Bentley** (Roma) - **Giulio Mangano** (Palermo) - **Mario Morselli** (Modena) - **Giorgio Rossotto** (Torino) - **Attilio Trivellato** (Padova) - **Sergio Troise** (Napoli) - **Manuel Vigliani** (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - **Luis Gonzalez Canomanel** - Agenzia **Carro** (Rio de Janeiro) - **Adriano Cimarosti** (Berna) - **Thomas b. Floyd** (Australia) - **Gilberto Gatto** (Canada) - **David Hodges** (Londra) - **Jeff Hutchinson** (Londra) - **Jacques R. Jaubert** (Marsiglia) - **Hanns H. R. Löffler** (Monaco Baviera) - **Lino Manocchia** (New York) - **Sergio Marchetti** (Stoccolma) - **André Roze** - **Philippe Toussaint** (Bruxelles).

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Bruno Boglioni - **Puccio Corona** - **Cesare de Agostini** - **Toni Fasolato** - **Nuccio Marino** - **Carlo Micci** - **Doug Nye** - **Giuliano Orzali** - **Gerlad Schmitt**.

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - **Eraldo Bistaffa** - **Riccardo Carafa** - **Gianfilippo Centanni** - **Salvatore Ciusa** - **Onofrio Colabella** - **Gaetano Cravedi** - **Franco D'Ignazio** - **Dionigio Dionigi** - **Mauro Ferramosca** - **Vito Lattanzio** - **Domenico Morace** - **Gigi Mosca** - **Claudio Porrozi** - **Guido Rancati** - **Marcello Rigo** - **Riccardo Roccato** - **Francesco Santucione**.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - **Attualfoto** - **Cevenini** - **Coppini** - **D.P.P.I.** - **Falletti** - **Ferrari Nasalvi** - **Giuliani** - **Hruby** - **Lini** - **Adriano Manocchia** - **Mulone** - **Noris** - **Olympia** - **Reinhard** - **Sainz** - **Serra** - **Giorgi**.

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - **Werner Bühler** - **Maximilian Capa** - **Cork** - **Enrico Fumia** - **Giuliano Orzali** - **Michael Turner**.

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione
40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)
Via dell'Industria 6
CASELLA POSTALE AD 1734
40100 BOLOGNA
Telefoni: (051) 465624 - 465632
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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



● **FIAT 128** Gr. 2, pronta corse aggiornata '72 eventualmente '73 competitivo mai urtato - Telefonare 011/26.16.87 ore ufficio.

FORD

ESCORT BDA 2000 Broadspad - anno '72 perfetta, ricambi e gomme a parte, solo intenzionati, contanti - Telefonare: 011/63.07.16 ore ufficio.

GIANNINI

● **GIANNINI 500** Elaborazione Segalini, rapporti, carrello - **GIANNI FRANCO** - V.le Manzoni, 6 - 20076 Maleo (Mi).

LANCIA

● **HF 1300** Gr. 4, preparazione completa rally, cambio leva corta, alleggerita peso fiche, assetto, cerchi lega, roll-bar, serbatoio 70 L., volante Ferrero, sedile anatomico, rapporti, cambio e ponte - **DARIO ROSSI** - Tel. 0323/61.365 - L. 1.350.000 trattabili.

ROVER

FUORISTRADA LAND ROVER bellissima vendo. Tel. 30.68.68 Milano.

ALTRE MARCHE

HILLMAN Imp. 1000 Gr. 4 preparata Bersani, competitissima, 98 cavalli, avanzato originale, inglese, 2 testate, 6 Dunlop racing, pompa elettrica, Koni registrabili, competitissima, poche corse, anche separatamente Fiat 615 allungato, attrezzato - Telefonare 059/22.40.26.

MONOPOSTO

F 850 Ermolli Organizzazione Corse vende: F.850 De Sanctis completa, motore Allioni. L. 1.200.000 e F. 850 Dagrada, motore Scapini L. 1.000.000 - **ERMOLLI** - Via Cavour, 32 Varese - Tel. 28.53.48.

F. 875 MONZA pronta corse, prezzo da convenirsi - Telefonare ore ufficio - 0374/26.86.

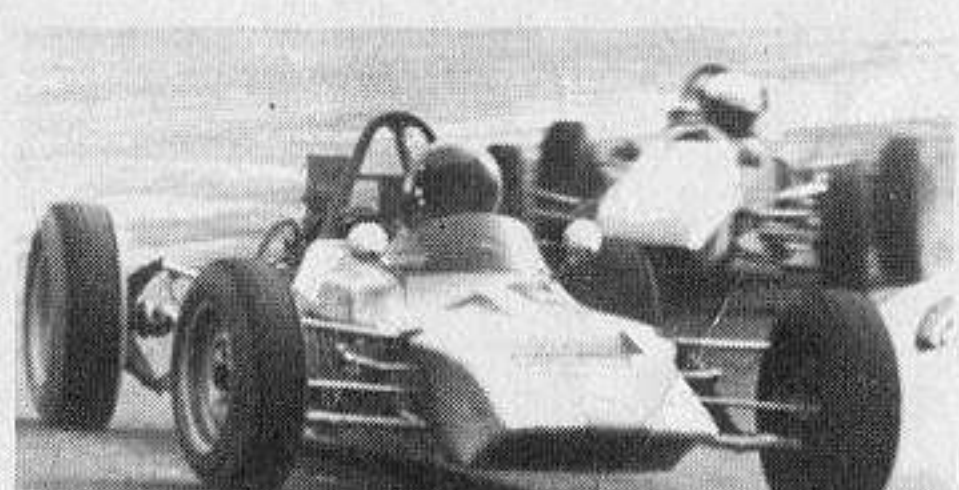
F. 3 TECNO telaio F. 2 occasionissima, agosto '71, pronta corse - Telefonare ore uff. BOLOGNA - 30.78.86.

F. 3 BRABHAM BT 28 Motore Wainer agosto '72, completo gomme slick, rapporti.

F. 3 TECNO motore Novamotor 1000 perfetto, vendonsi cessata attività - **GIGI TOMMASI** - Via Mecenate, 208 Brindisi - Tel. 0831/24.915.



LOTUS F. 3 69.71, revisionata completa motore 1972. Telef.: 0331/65.80.81. L. 3.290.000 possibilmente contanti.



LOTUS DELTA F. FORD Lorenzo Sassi vende Lotus Delta F. Ford '69 perfetta record Monza, Varano - Telefonare: ore pasti 02/33.53.46 - 0522/82.81.19.

F. 3 VARIE La Scuderia Italia vende al miglior offerente: 6 Brabham BT 35, 2 GRD 372, 1 Tecno '69, 1 March 713. Rivolgersi a **DARIO FIORELLI** - Via Forze Armate, 331 - Milano - Tel. 45.91.740.

MOTO

PUCH MC 125 Aprile '72 - 5 marce, mai corso, gommata, motore perfetto. **ENRICO MAINO** - Via XXV Aprile n. 8 - 22075 Caccivio (CO) - Tel. 031/49.01.42 ore pasti - L. 450.000 contanti trattabili.

SUZUKI 380 GT Luglio '72, rosso perfetto - **DANIEL** - Telefono 010/38.77.38 ore pasti - L. 800.000 intrattabili contanti.

ACCESSORI e parti speciali

CARRELLO auto Pedretti omologato, perfetto, 1971, argano, portata oltre 1000 kg. **ALFREDO SANTULLI** - Via Manara, 1 - Milano - Tel. 78.17.71. ore ufficio.

MOTORE 500 GARAVELLO '72 E/o scocca assetto corsa roll-bar pluriaccessoriata anche separatamente - **GENOVA CORSE** - Via Nizza 10/A Rosso Genova Tel. 010/36.15.00 ore ufficio.

MOTORE LOTUS Twincam 1600 iniezione Kugelfischer, revisionato. Autofficina **ADRIANO** - Bologna Tel. 051/47.05.03 - L. 500.000.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO

FIAT

FIAT DINO 2400 1972, 30.000 km, sinistrata, vendesi tutti i pezzi disponibili motore e cambio compresi. Eventuali permuta - Tel. 0965/27.943.

TARIFE: fino a un massimo di 15 parole L. 2.500; 20 parole L. 3.000; 25 parole L. 4.000; oltre le 25 parole L. 150 ogni parola in più. L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole. Pagamento anticipato. Inserzioni gratuite per gli abbonati fino ad un massimo di tre all'anno. Per i soci del Club L. 500 di sconto per inserzione. Eventuali foto, verranno pubblicate gratuitamente.

SI VENDE

AUTO

ABARTH

ABARTH MONOMILLE T 110 motore 850 anche a pezzi - **FRANCESCO DEL BUBBA** - Via Carriona, 107 - 54033 Carrara.

ALFA ROMEO

ALFA ROMEO DUETTO ben tenuta, meccanica curata, hard-top, gas, Telefonare ore pasti: 055/49.93.78.

ALFA ROMEO T22 anche con meccanica e carrozzeria in disordine prezzo da convenirsi - **DINO DE VITA** - Via Monte Vodice, 9 - Aosta - Telefono 0165/43.278.



Ammortizzatori elaborati

Garantiti 1 anno senza limitazione di chilometri
Sostituzione immediata balestre e servofreni. Molloni rinforzati

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

AMS

● **A.M.S. SPORT 1000** Maggio 1972, perfetta, ottime condizioni. Telefonare. **MARIO BARONE** - 0524/78.329 ore pasti.

AUTOBIANCHI

● **A-112** Gr. 1 1971, assetto Koni, telefonare ore ufficio: **REGGIO EMILIA** - 49.056 - L. 900.000.

BIZZARRINI

BIZZARRINI STRADA 1968 km. 20.000 vendo o permuta conguagliando Porsche Ferrari recentissime - **ETTORE BUZZI** - Casella Postale, 65 - Intra - Tel. 0323/42.539 - L. 3.000.000.

BMW

● **BMW 2002** elaborazione Alpina 185 CV, assetto Casa cerchi lega, gomme rally, parafranghi omolog. '72 vetroresina più vasta gamma accessori - Telefonare **BOLOGNA** - Tel. 22.06.20 o 77.74.68/9.

FIAT

● **128 COUPE'** rosso 1100 SL, maggio '72, motore, ammortizzatori preparati Gr. 1 - Telefonare: 051/34.20.07 - L. 1.450.000 trattabili.

128 TRIVELLATO agosto '70, nero, unico 4 porte, motore, assetto stradali Agosto '71, eccezionale, solo motivi familiari - **FOGGIA** - Tel. 0881/29.328 - L. 1.300.000.

FULVIA HF 1600 fine '69, grigio metallizzato, interno nero - Telefonare: 0374/26.86 ore ufficio.



● **LANCIA HF 1600** Gr. 3 pronta corse rally, plurivittoriosa, perfetta, garanzia, cambiando categoria vendo - **BEPPINO ROSSI** - Vicenza - Tel. 24.071 mattinata.

PORSCHE

● **PORSCHE 2500** pronta corse, perfetta, aggiornata '72 eventualmente anche solo motore - Telefonare **BOLOGNA** - 30.78.86 ore ufficio.

RENAULT

● **RENAULT 12 GORDINI** preparata rally, km. 8.000, 6 mesi di vita - **RODOLFO AGUZZONI** - C.so Italia 169 Gorizia - Tel. 20.93 (ore ufficio).

● **R-12 GORDINI** 6 mesi roll-bar, protezioni, assetto Koni, perfetto - Telefonare dopo ore 20: 0171/63.345.

● **GORDINI R 12** Gr. 1, roll-bar, Koni, assetto, pronto corsa, pochi chilometri. Tel. MILANO - 87.72.76 - 66.23.60 ore ufficio. L. 1.800.000 contanti.