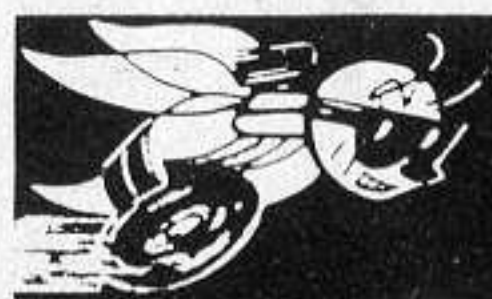


Il numero 6 di AUTOSPRINT-Mese, già in edicola è diverso dal solito. E' tutto dedicato a una (insolita) panoramica dell'AUTOMOBILISMO '72. Non è una cronaca arida, ma un modo diverso di sintetizzare un anno di produzione e di problemi dell'auto di tutti. Lo SPORT è ridotto al minimo funzionale a questo contenuto. Anche perché poi, a metà dicembre sarà in edicola la consueta rassegna annuale tutta sportiva: AUTOSPRINT 1972 che quest'anno vi darà ben 5 regali! Ma questo avremo tempo di spiegarvelo. Torniamo un attimo ad



La sua impostazione particolare ci ha impedito di ospitare nelle sue pagine, tra le abituali rubriche, anche la POSTA della ZANZARA. Non volendo far tardare le risposte fino a... gennaio '73, quando il MESE tornerà in edicola, eccole dunque...



la posta del direttore



zanzara SPRINT

La redazione è rossa...

Beh, siamo tutti contenti in redazione. Sono bastati cinque numeri di AUTOSPRINT mese e il termometro dei consensi è cresciuto progressivamente. Fanno testo anche le vendite. E' una gioia perché dimostra che, anche i più frettolosi critici, potevano sbagliare. L'importante è farsi capire. Ma le lettere che subito appresso leggerete (con simpatici elogi che fanno arrossire) le ospito soprattutto per dare una eco ai suggerimenti che, accettati, certamente accresceranno i giudizi positivi.

Il raccoglitore tridimensionale

Ho ricevuto in questi giorni i quattro manuali plastificati: sono semplicemente stupendi, non so proprio come fare per dimostrarvi tutta la mia gratitudine.

Ho pure ricevuto il quinto numero di «AUTOSPRINT MESE» (peccato che l'avevo già acquistato in edicola, meglio comunque averne due che esserne sprovvisto).

A proposito di Autosprint mese, vorrei dire pure io la mia opinione. Sarò breve: F-A-N-T-A-S-T-I-C-O. Va benissimo così com'è; è il naturale completamento mensile del settimanale; la pratica e la teoria, il bracciale e la mente, insomma proprio quello che ci voleva.

Per quanto riguarda i contenitori sono pienamente d'accordo, mettetemi nel numero degli acquirenti.

Giampaolo Sana - Bergamo

P.S. - Permetti che ti dia del «tu», ma per me sei un vecchio (si fa per dire) amico, ti leggevo già quando eri quindicinale e in formato giornale.

La scrivo per complimentarmi per la sua nuova rivista, essa è molto curata e anche molto varia, per gli argomenti che tratta, poi vi è il servizio fotografico che è splendido, di buon gusto.

Le chiederò se potreste inserire sul VOSTRO mensile manifesti con soggetti dei vari campionati che si svolgono, come Can-Am, l'Euro Turismo, l'Euro F. 2, l'Euro Marche, etc.

Riguardo il raccoglitore aderisco pienamente a questa iniziativa, con la speranza che si possa concludere felicemente.

Lunetta Ignazio

Cari amici, per il raccoglitore è cosa fatta: sarà magnifico, tridimensionale (in rilievo cioè) e costerà L. 1.500. Sarà bivalente. Utilizzabile per il mese e il numero speciale di fine anno o per il settimanale. Meglio se lo prenotate fin d'ora (non sarà venduto in edicola) e assieme a voi tutti quanti ci hanno scritto e no. Sarà pronto per fine anno. Per i manifesti, oltre a quelli già inseriti sta per iniziare la galleria dei «Cavalieri del disco» che annunciamo nel n. 6 del mensile che trovate in edicola. Andatelo a leggere e scoprirete la fantastica sorpresa.

Sono un giovane neo-patentato accanito appassionato di automobilismo (sportivo e no) e per dare «a Cesare quel che è di Cesare» devo constatare con piacere che la vostra rivista ha finalmente fatto luce in un angolo buio del giornalismo automobilistico sportivo.

Ho acquistato da pochi giorni il n. 5 della vostra stupenda rivista e solo ora mi decido (colpa la mia pigrizia) a farvi giungere il più sentito «grazie» per il risultato da voi raggiunto. Colgo ora l'occasione per esprimere anche il mio parere su alcuni «punti» attualmente al centro dell'attenzione dei lettori.

In primo luogo sono favorevole all'idea del raccoglitore per i numeri di Autosprint-Mese. Sono poi d'accordo con il lettore Livio Gabrielli di Cavalese relativamente all'alternamento della rubrica «dalla 500 alla Rolls».

Desidero ora esprimermi un mio desiderio, che (se esaudito) sono convinto attirerebbe ancora di più l'interesse dei lettori della vostra rivista. Mi farebbe cioè molto pia-

ciere la pubblicazione (a puntate ovviamente) dei risultati, gara per gara, delle trascorse edizioni dei campionati di F. 1, del Mondiale Marche, del Campionato Internazionale Marche Rally; comprendendo nei risultati almeno i primi 10 posti (per intenderci sul tipo delle classifiche che voi pubblicate, corsa per corsa, nella rubrica «30 giorni sulle piste»).

Scusatemi se abuso ancora della vostra pazienza ma vorrei sapere se per effettuare l'abbonamento ad Autosprint-Mese è sufficiente versare L. 5.000 sul vostro c/c postale (apponendo sul retro la causale), o servono altre formalità; e come vi regolate per la decorrenza dell'abbonamento stesso (inizia sempre da gennaio o da qualsiasi altro mese?).

Quasi dimenticavo: complimenti incondizionati a Giuliano Orzali.

Mario Donzali - Roma

Per il raccoglitore ho già risposto sopra. Per la luce, va bene che il nostro editore è... un esperto in materia, ma se oltre manca forse non è neppure colpa dell'Enel!... Scherzi a parte, è un complimentino che continua a farci arrossire.

Ma vi rammento alle domande. Per la rubrica del mercato delle auto le risposte per la lettera successiva: è veramente un po' difficile mettervi d'accordo tutti, non le pare?

Per l'abbonamento non occorrono altre formalità oltre quelle che già sa. La decorrenza ha valore dal mese di sottoscrizione (quale che sia) fino al 12. mese successivo. Insomma può iniziare dal mese che preferisce.

... Colgo l'occasione per fare i complimenti per il mensile. Non togliete i prezzi delle auto che sono cogolissimi...

Riccardo Ferrero - Alassio (SV)

Quando punge vaghezza...

Malgrado il nostro sollecito invio (a suo tempo) alla Vostra Direzione della nostra tabella prezzi vetture da competizione Chevron, riscontriamo ancora una volta la Vostra leggerezza nel prendere in considerazione le nostre notizie.

Gocce di G.M.



La grande pioggia

...abbiamo notato con rammarico che nel numero 5 di «Autosprint Mese», nella tabella sulle novità a pagina 16 e seguenti, è stata completamente ignorata la piccola General Motors.

Non mi riferisco ovviamente ai nuovi modelli americani, ma mi sembra che essendo la Kadett con motore 1000, la Manta nella versione 1.2, la Commodore 2.8 con iniezione elettronica e soprattutto la Rekord Diesel vetture per il grande pubblico, la loro menzione avrebbe reso più completo — e più interessante per il lettore — il panorama pubblicato con le novità di autunno nel settore automobilistico...

Giovanni Costantini
Relazioni Pubbliche G.M. Italia

Non riusciamo veramente a comprendere come si possa ignorare una marca che sta riscuotendo continui successi in ogni competizione.

Le nostre segnalazioni significano la nostra fiducia nella validità informativa del Vostro giornale, ma qualche Vostro impedimento interno ci rifiuta ogni nostra forma collaborativa.

Ci sfiora il dubbio che non siano graditi i termini di paragone delle vetture in nostre rappresentanze con altre di caratteristiche analoghe.

Se così fosse la nostra cortese collaborazione perderebbe ogni significato e disturberebbe con ogni eventuale notizia la Vostra programmazione.

Per la secolare e valida norma «ad ognuno il suo mestiere», Vi preghiamo di manifestare sportivamente le Vostre intenzioni con le quali sapremo serenamente aggirare i giustificati ostacoli.

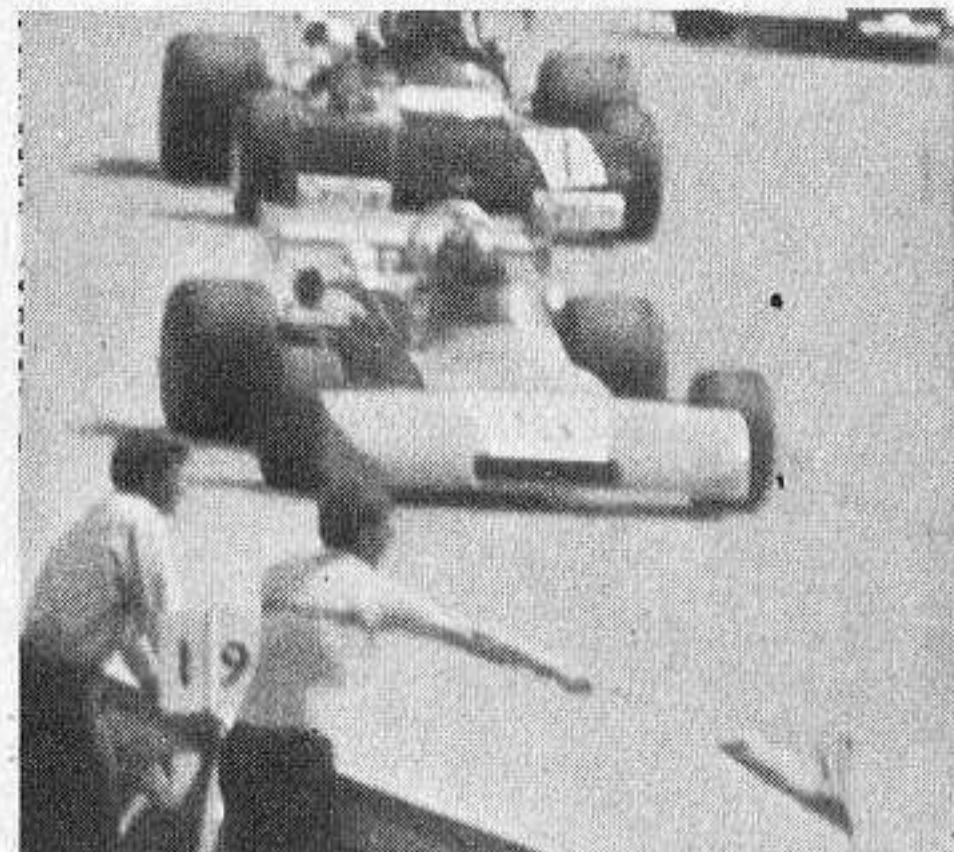
Distinti saluti.

Chevron - Racing Cars
Il Presidente E. Bobbio

Il signor Bobbio che è persona intelligente, prima di inviare questa lettera così violenta, se avesse provveduto tempestivamente a comunicare quanto gli stava a cuore non avrebbe avuto problemi. Ma ha spedito tardi le sue note. Tardi, beninteso, per essere pubblicate su di un mensile che ovviamente chiamandosi «mensile», oltre ad uscire una volta al mese, ha anche «tempi di preparazione» diversi da un quotidiano e da un settimanale. Prova di quando andiamo dicendo è il N. 6 ora in edicola che, guarda caso, riporta gli aggiornamenti desiderati, già stampati prima dell'arrivo della protesta. E' un po' curioso il vittimismo della Racing Cars Chevron Italiana. Sembra poi tutto un programma di contraddizioni: prima dice di avere «fiducia» nella validità informativa di AUTOSPRINT e poi lamenta (inesistenti) congiure.

Ma ci conosce bene il signor Bobbio? Casomai si facciano dare... referenze dall'amico Tondelli, che tra l'altro sapevamo lui deus ex machina della Chevron Italiana!... Amenoché, dopo il battesimo del suo nome da costruttore, non abbia diviso le... razze! Chiederò informazioni al suo (neonato) Club!

Le «perle»



Il pilota Surtees del fotocolor pag. 50-51 di AUTOSPRINT mese n. 5 non è Hailwood ma Carlos Pace. Attenti! Domenico Ribatti - Bari

Sai che... Ribatti proprio a segno, caro Domenico!

Se non scrivo scoppio, a pag. 69 di AUTOSPRINT mese N. 5, ultima colonna c'è una perla di Orzali il quale fa... confusione fra Kg. peso e Kg. massa. Per me uno può anche non importarsene della suddetta differenza che non casca il mondo, però se non è sicuro non deve mettersi a dare spiegazioni. Kg. peso è l'unità di misura di massa del sistema (m.k.s.) metro, chilogrammo, secondo. Newton è l'unità di misura della forza nel suddetto sistema m.k.s. 1 kg. peso = 9,81 newton = 1 kg. massa g; g = accelerazione campione di gravità = 9,8 m.s.⁻².

Considerando che P = mg' da cui $m = \frac{P}{g'}$, se P è espresso in Kg peso g' esso è uguale a 9,81 Newton = 1 kg. massa x g (accelerazione campione), da cui, sostituendo quanto visto nella $F = m \times a$ si scrive: $F = \frac{P}{g'} \times a$

Questo di cui sopra si poteva scrivere subito sapendo quali sono le unità di misura dei vari sistemi, ma non è per me che scrivo. Orzali scrive: $F = (900 \times 9,81) \times 9,6$. Domanda: è andato a provare per ottenere un rapporto fra g campione e g dal luogo della prova uguale a 9,81?

Forse avete l'esclusiva del primo autodromo interplanetario? Cosa significa il Newton della massa? Newton, già detto, è unità di forza. E poi c'è anche da vedere se è la massa del pilota o quella del veicolo da considerare quando si calcola la compressione delle natiche, fosse quella del veicolo sai che... gli autotrenisti ed i macchinisti F.S. con 900 tonnellate di treno molto.

E' molto probabile e lo spero sinceramente, che Orzali abbia voluto saggiare la competenza del lettore. Sarà questa la svista?

Nello Parmisano - Genova

P.S. per le formule guardate su di un qualsiasi libretto di fisica e vi troverete conferma.

Risponde personalmente il fantasioso Giuliano Orzali, che non è certo a corto di altrettanto e poco (per me) comprensibili formule. Temo che siano discorsi per pochi intimi. (E chissà cosa avrà da... ridere anche BEN-ZING...!)

Caro Signor Parmisano, lasci che mi congratuli con Lei per la decisione che Lei ha fatto prendere al biro, scongiurando così il grave rischio di uno scoppio in Corso Sardegna.

Che sono comunque le benvenute, intendiamoci, visto che dimostrano la esistenza di almeno un lettore disposto a seguire la coprolalia del sottoscritto fino alle balorde conclusioni.

Poiché sul grado di costruttività della Sua critica non intendo discutere altrimenti il nostro, approfittando del

forzato ritorno in argomento per restituire un po' di unità dimensionali che, nel nostro caso, non servono a niente ma fanno sempre un effetto.

Nel sistema Imperial, per esempio, le forze vengono misurate in libbre-forza (lbf) e le accelerazioni in piedi/sec/sec. Ne deriva una unità di massa denominata «slug», senza nessun riferimento a Gatto Silvestro.

La relazione è sempre la stessa:

$1 \text{ lbf} = 1 \text{ slug} \times 1 \text{ Ft/sec}^2$

Crepi l'avarizia e Le propongo anche il sistema foot-pound-second, caratterizzato dalle masse misurate in libbre (massa, naturalmente) e dalle accelerazioni — come sopra — espresse in ft/sec², laonde per cui si viene a disporre di una misura delle forze battezzata «poundal».

$1 \text{ poundal} = 1 \text{ lb} \times 1 \text{ ft/sec}^2$

Stretto parente del Newton, il poundal è quella forza che, applicata a una massa di una libbra, indurrà sulla stessa una accelerazione di un piede al secondo per secondo.

Qualche relazione di conversione? Pregho:

$1 \text{ libbra-peso} = 32,2 \text{ poundals}$

$1 \text{ Kgr} = 9,80665 \text{ newton}$

$1 \text{ newton} = 101,9716... \text{ grammi}$

$1 (\text{m}) \text{ m,kg,sec} = 9,806 \text{ bes} (= \text{mkg})$

Non vorrei offenderLa con proposte oscure, ma se è disposto ad accettare una approssimazione del 2% aggungerei, dulcis in fundo:

$10 \text{ newton} = 1 \text{ kgr}$

Sempre se mi permette di ritenere

trascurabile un errore del $\pm 2,5$ 0/00 (dicesi per mille), potrà far conto che il peso di un corpo rimanga costante in tutti i punti della Terra. Nei paesi della zona temperata, alle altitudini che permettono una buona carturazione, l'errore massimo non giunge a $\pm 0,5$ 0/00; entro questo limite potremmo usare (nel vuoto, s'intende) una comune pesiera come campionario di forze-peso.

Per seguirLa ad oltranza e chiedo venia a quei pochi lettori ancora svegli, vorrei ricordarLe che la relazione $F = m \times a$ si è affermata soltanto con

la meccanica newtoniana, mentre il concetto di forza è di millenni anteriore. E, neanche a farlo apposta, è bastato che si stabilisse la regoletta perché si moltiplicassero le prove della costanza della massa m di un dato corpo al variare del suo posto, della sua temperatura, del suo stato di quiete o di moto, almeno finché esso non raggiunga velocità sensibili rispetto a quella della luce.

Sono perfettamente d'accordo con Lei sull'inopportunità di mettersi a dare spiegazioni se «uno» (non ho capito bene se l'indeterminativo è generico, o se quell'uno sono io) non è sicuro di quello che scrive. Tuttavia, l'aspetto bello della parola scritta dovrebbe consistere nel prestarsi ad una analisi chiara, netta e pacata.

Estrapolando dalle sue argomentazioni certe, non sbaglio, a puntualizzare certi noti precetti del misurare coerente, mi domando (anche se Lei non lo dice) se non Lei sia sembrato di trovare errata la soluzione del problema finale, quello dell'auto che pesa 900 kg, ecc...

Se questo è il caso, rivediamo le bucce e troviamo in effetti che:

$F = 900 \text{ bes} \times 9,6 \text{ m/sec}^2 = 8630 \text{ newton}$

che, alla tariffa calderata di 101,9716... grammi peso cadavero, danno al curribile la spintarella di 879 kgp.

Con ottimismo degno di peggior causa, avevo pescato il suddetto problema da una raccolta di temi svolti, finora da uno de' mejo fiori dell'engineering britannico. Le rincesce se traduco la sua lettera e gliela rigiro? Vorrà dire comunque che, se Lei non mi inibisce ogni futura attività redazionale, i prossimi problemi li cogiterò secomeco.

Nota che, per la «svista» delle ultime due righe mi assolve con formula dubitativa.

Ma, scusi, Le sembra che ci fossero poi tante ragioni oltre quella da Lei sagacemente subodorata, per indurre nel testo una simile postilla? Coraggio, scusi Parmisano, che AUTOSPRINT non è fatto al solo ed unico scopo di scandalizzare Lei. E scia mie de sta ben e divertisse...

Giuliano Orzali

Il «tranquillante» di TAORMINA

Ci preparano le CSAI regionali



La CSAI dava così i numeri al Salone di TORINO

Taormina 24-25 novembre: la nuova CSAI, si fa per dire visto che tutti (o quasi) i suoi componenti verranno confermati, riunisce a congresso gli sportivi dell'automobile per l'annuale disamina dei fatti avvenuti, per il varo di nuovi regolamenti tecnici e sportivi, e per le solite, immancabili promesse che serviranno a tenere tranquilli coloro che saranno scesi a Taormina animati dai più fieri propositi rivoluzionari. Smussati taluni angoli nelle riunioni pregressuali, novità 1972, indette dal presidente Rogano per poter preparare in pace la sua relazione, il 2. congresso dello sport automobilistico e 20. convegno delle commissioni sportive degli AC, anche per la prevedibile (forse è stata scelta apposta quella sede) assenza dei «soliti disturbatori», si risolverà in una riunione a «tarallucci e vino» all'insegna del «volemosi bene» (ma senza in realtà voler troppo bene allo Sport).

L'unica grande attesa, se così si può dire, verte sulla composizione numerica della nuova CSAI: saranno ancora sette o i componenti verranno aumentati di una o due unità allo scopo di non «silurare» consiglieri in carica e far posto a forze nuove (?) prementive? Il gioco, italiano, delle poltrone verrà infine svelato e si potranno infine conoscere gli effetti della lunga mano del nuovo presidente ACI. Staremo a vedere, così come attendiamo con impazienza la discussione sulla relazione del dott. Gianni Asquini sulle CSAR (commissioni sportive automobilistiche regionali) che potrebbero divenire un toccasana per lo sport nazionale qualora esse fossero di estrazione elettiva, oppure la tomba-premio di elementi

di disturbo se la nomina dei componenti dovesse venire dall'alto, burocraticamente.

Il congresso-convegno si svolgerà nelle tradizionali due giornate: **venerdì 24 novembre**, dopo l'inaugurazione, la mattinata verrà dedicata alla **relazione generale** dell'ing. Rogano e ad un cocktail per tutti i partecipanti; nel pomeriggio, alle 15, relazione del dott. Liguori, presidente del comitato studi giuridici, su «Una proposta di legge per una nuova disciplina dell'esercizio delle funzioni amministrative in materia di autorizzazioni per le competizioni automobilistiche» (materia molto interessante e d'attualità in questa Italia suddivisa in repubbliche, c.p.v., nella Repubblica); alle 15,30 quella succitata del dott. Asquini; alle 16 nuova relazione Rogano su: «Un piano degli autodromi (CSAI) in Italia» e alle 16,30 discussione generale.

Sabato 25 si avrà: alle ore 8,30 la stesura del calendario delle gare di velocità; alle 11,30 il calendario dei rallies; alle 15,30 la replica dei relatori e alle 18 la chiusura dei lavori. Poi, a tavola alle 20,30 e premiazione dei campioni d'Italia (meno quello assoluto) alle ore 22,30.

Per partecipare al convegno è necessario inviare l'adesione alla segreteria della CSAI entro l'11 novembre 1972 compilando la scheda che gli aventi diritto hanno ricevuto; chi vorrà partecipare alla discussione dovrà prenotarsi presso la segreteria del convegno. La segreteria della CSAI provvederà a spedire le relazioni a tutti coloro che avranno inviato la propria adesione.



La politica più facile

Lo sport del telegramma

ROMA - Informato delle trattative in corso fra il Team Politoys, diretto dal singor Frank Williams, ed il pilota italiano Nanni Galli per la sua inclusione nel Team in parola, il Presidente della CSAI Rogano ha indirizzato ai signori Eugenio Agrati e Sala Ennio, titolari della Polistil, un telegramma nel quale esprime il desiderio degli sportivi italiani per una favorevole conclusione delle trattative. Il presidente Rogano ha anche richiamato l'attenzione dei dirigenti della Politoys sul fatto che l'inserimento nel Team di Nanni Galli rappresenterebbe un notevole contributo allo sport automobilistico italiano da parte di una industria nazionale - CSAI.

Così enfatici proclami farebbero sorridere, se non fossero una ennesima dimostrazione di come nel nostro Paese qualsiasi occupante di una poltrona dirigenziale — e purtroppo adesso anche di quelle sportive — interpreta il proprio ruolo. Lo sport del telegramma è un gioco ormai fin troppo abusato. Sono i fatti che contano. E non le generiche «solidarietà», gli «inviti», il «richiamare l'attenzione», il dispensare «plausi»! E poi che cosa vuol dire, adesso, questo intervento? Dimostra solo che sa cogliere la palla al balzo — a iniziativa presa e contatti alla conclusione — per far capire «sono stato io»! No, ci dispiace signori, non è così che si convince — anche se stessi — di aver fatto qualcosa! Sarebbe stato meglio, telegrammi del genere indirizzarli, — a tempo e luogo — ad altri personaggi, anche di industrie di Stato o comunque di generale interesse pubblico, che forse sono più «sensibili» a iniziative del genere. Ci fossero state, forse si avrebbero potuto servire al pratese. In questo caso, invece, deve solo dire grazie a Frank Williams, che lo stima e al giovanotto che consiglia i signori Sala e Agrati in tema di sport automobilistico. Tutto il resto sono chiacchiere. Sono soltanto esercitazioni di tempestivo opportunismo, così come lo furono un anno fa nell'operazione F. 1 De Adamich, che come questa nacque non perché sollecitata dalla CSAI. (In tema di questi appoggi a piloti c'è un caso-limite e simbolo: quello del romano Ciccozzi vietato «motu CSAI» alle Formule minori, con la certezza di un appoggio alla escalation alla F. 3. Infatti si è visto quanto ha corso Ciccozzi nel '72!...).

Un campionato Emilia-Romagna

MODENA - L'iniziativa dei responsabili delle Commissioni sportive degli Automobile Club Emilia-Romagna, di riunirsi a Modena per stabilire un interessante programma che osiamo definire il primo vero e proprio atto di rivalutazione delle scuderie e dei piloti, è davvero encomiabile. E bene hanno fatto gli esponenti delle commissioni sportive ad anticipare tutti, perché era logico che nella regione che vanta tre autodromi (e tante fabbriche) si desse un certo esempio.

Naturalmente vi saranno, inizialmente, delle difficoltà, ma speriamo che tutti abbiano coscienza delle «intenzioni» di questi responsabili, i quali chiedono che tutti, nella loro misura, siano disposti a qualche sacrificio. Nel corso della riunione è stata redat-

ta una bozza di regolamento per un campionato regionale Emilia-Romagna da disputarsi ad iniziare dal prossimo anno. Tale campionato prevede la suddivisione in gare di velocità per le quali è previsto un campionato regionale delle seguenti categorie: F. 850, F. Ford, F. Italia, F. 3, F. 2, sport, turismo gr. 1 e gr. 2, gran turismo gr. 3 e G.T. gr. 4. Ai vincitori delle singole classi verrà assegnato un Trofeo. Per i rallies è prevista la suddivisione del campionato nelle seguenti categorie: Turismo gr. 1 e gr. 2; G.T. gr. 3 e gr. 4. I vincitori di classe riceveranno un Trofeo, mentre un'altro Trofeo sarà assegnato alle scuderie.

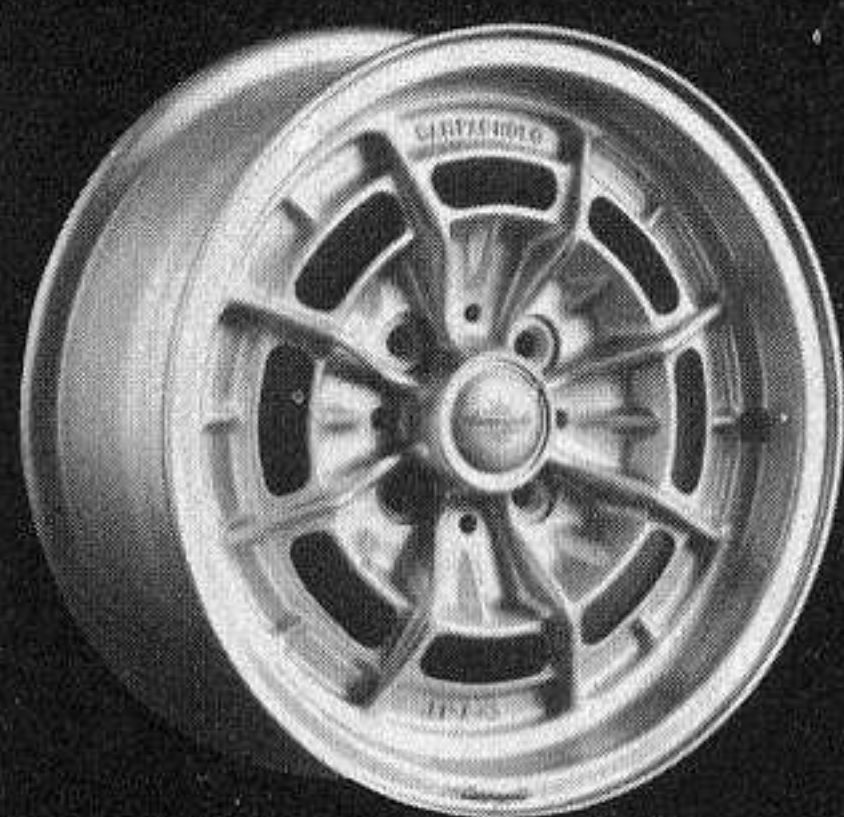
Naturalmente tutte le prove dovranno svolgersi nel territorio regionale dell'Emilia-Romagna.

**leggerezza
sicurezza
stile**



chemello & geminiani

**ruote
speciali
in lega
super
leggera
di
elektron**
(e non di alluminio)



Campagnolo

BREVETTI INTERNAZIONALI
CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA

Mentre si decide per i correttivi tecnici '73 (autobloccante e gomme) positivo lancio di nuove leve: per il neocampione FRANCIA l'obiettivo è la F. 3

La prima «covata» della F. ITALIA

C'era una sola possibilità per rivoltare la classifica finale di questo I Trofeo nazionale di F. Italia: e l'unica carta che poteva dar la vittoria a Giancarlo Martini su Giorgio Francia, pure se a pari punti, era solamente un primo posto del romagnolo della «Pasatore». E il ragazzo di Cotignola ce l'ha messa proprio tutta, ma alla fine ha dovuto cedere ammettendo molto sportivamente la superiorità dell'avversario. Forse era leggermente emozionato alla partenza della finale, nella quale si disputava il titolo spalla a spalla col suo avversario di sempre: e con una leggera esitazione in partenza si è visto sfumare un successo che si era costruito gara per gara, accumulando punti validi in otto gare su dieci disputate.

Ineccepibile come al solito la gara di Francia: vana la rincorsa di tutti gli altri, vana l'attesa di un suo possibile errore, dal momento che solo in questa maniera era possibile sperare ancora. Dal terzo posto col quale concluse la sua prima gara non ci sono più stati altri risultati che non fossero vittorie, a parte la battuta d'arresto di Vallelunga, quando fu messo fuori causa bruscamente da Bozzetto e a Imola al termine di quella ingarbugliata entrata in variante che favorì questa volta Martini.

La sua superiorità quindi non è stata mai messa in dubbio: è certamente un degno campione per questo primo trofeo di F. Italia, anche se, pur rientrando nel gruppo dei «minori di 26 anni» non si può parlare per lui di debutto in monoposto, data la sua esperienza precedente su vari tipi di macchine a ruote scoperte. Inoltre il parallelo campionato Chevron di F. Ford, tra l'altro anche questo, al momento, a suo appannaggio, ha giovato a mantenerlo in forma, non concedendogli praticamente una domenica di tregua nell'arco della stagione. E infatti la cosa che più colpisce, osservandolo dal di fuori mentre concentratissimo conduce una gara, è certamente la precisione e la sicurezza con cui accarezza le curve: mai un brusco scatto, difficilmente la macchina di traverso, solo molto anticipo e un grande studio delle traiettorie, grazie appunto all'allenamento continuo su tutti i tracciati.

Ecco, questa è indubbiamente la sua caratteristica principale, che unita alla grande «stoffa» innata da campione lo qualifica come la più sicura promessa del vivaio italiano. Vivaio che quest'anno ci ha fornito anche altri giovani che sono usciti dalla scuola con ottimo punteggio: alludiamo ad Aldo Gunnella, terzo classificato, anch'egli molto pulito nella guida (proviene dalle turismo) e vincitore della bellissima corsa di Imola, poi ancora Bozzetto e Ghinzani, entrambi con precedenti in monoposto e che al termine della stagione hanno racimolato lo stesso punteggio.

Il difetto ai giunti

Anche la neonata monoposto scuola della CSAI ha superato il suo primo anno di gare e al termine di questo primo ciclo ha subito diverse modifiche che l'hanno resa più resistente alle poderose sollecitazioni imposte da questa schiera di campioni in erba. Nata con molte soluzioni discutibili, realizzata con una certa difficoltà per la problematica situazione venutasi a verificare in tutte le aziende italiane in quel periodo, finalmente ha potuto essere verificata in pista nel numero di circa settanta esemplari assegnati a una sessantina di piloti.

Le prime impressioni generali da parte dei primi acquirenti non furono certo esaltanti: alla prima uscita di Monza molte monoposto rimasero sul percorso per un difetto ai giunti in seguito modificati. Contemporaneamente sorse il problema dei serbatoi di sicurezza, che da quella corsa furono tol-

Classifica finale Trofeo Nazionale F. Italia

	MONZA 29-6	IMOLA 23-7	MISANO 6-8	MISANO 20-8	VARANO 27-8	VALLELUNGA 10-9	IMOLA 17-9	VARANO 1-10	VARANO 8-10	VALLELUNGA 29-10	TOTALE	PUNTI VALIDI
1. G. FRANCIA	—	—	4	9	9	—	6	9	9	9	55	45
2. G. MARTINI	—	3	9	6	—	9	9	6	6	6	54	39
3. A. GUNNELLA	—	9	3	2	—	6	—	—	4	4	28	26
4. P. BOZZETTO	9	—	—	—	6	4	—	3	—	—	22	22
5. P. GHINZANI	6	6	—	3	3	—	4	—	3	1	26	22
6. A. RUGGERI	—	—	6	—	—	3	1	—	—	—	10	10
7. M. BURATTI	—	—	—	4	4	—	—	—	—	—	8	8
8. R. FARNETI	4	—	—	—	—	—	2	2	—	—	8	8
9. U. CANEVA	—	—	1	—	1	1	—	—	2	2	7	7
10. R. TONUSSI	1	—	—	—	—	—	—	4	—	—	5	5
11. A. CASTIGLIONI	—	—	—	—	—	2	3	—	—	—	5	5
12. G. ANGELINI	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4

seguono: Ferrari, Corolli, Nencini, Grimaldi e Truffo con 3 punti; Troyer con 2 e Buttani con 1.



Una paratia nella coppa

Si è poi proceduto a modificare la coppa dell'olio, o meglio ad aggiungere una paratia antisciacquo onde evitare che nelle curve molto lunghe il lubrificante si accumulasse per forza centrifuga tutto da una parte, lasciando prive della sua azione parti importantissime. E dopo questa prima serie di modifiche tutto sommato la vettura si comportava abbastanza bene, anche se continuavano a sentirsi le solite lamentele sull'inefficienza e sulla taratura delle barre di torsione (anche quelle in seguito in una certa maniera liberalizzate).

Ma solo con la prima corsa di Misano sono venute fuori le grane grosse: il problema delle gomme completamente inefficienti sull'asfalto bagnato. Molte cose si sono dette, molte promesse si sono fatte: pare comunque che dalla prossima stagione anche questo problema sarà risolto, concedendo forse un altro treno di pneumatici più adatti appunto per il terreno bagnato.

Tra le novità della F. Italia 1973 pare ormai certo l'uso del differenziale autobloccante, che già era stato provato agli inizi: con questa ulteriore aggiunta si renderà certamente molto più competitiva la monoposto tricolore.

Pugno di ferro

E veniamo al lato umano, alla componente educativa della monoposto scuola che si riproponeva di allevare un certo numero di giovani per poi... passarli alle formule superiori. E pare che questo passaggio sia stato quasi imposto a qualcuno dei migliori: e pare che questo qualcuno abbia richiesto su che tipo di aiuti poteva contare da parte della CSAI e gli sia stato risposto un poco evasivamente... Ad ogni modo una strada bisognerà pure trovarla per sfolire la schiera dei più forti, anche per dare ai cosiddetti «debuttanti» la possibilità qualche volta di emergere e di prendersi qualche bella soddisfazione.

Giorgio Francia dal canto suo ci sembra abbastanza deciso di passare alla F. 3 con la quale disputerrebbe, ne siamo certi, subito delle belle gare.

Comunque, questo è innegabile, dei risultati si sono ottenuti in questa prima stagione, anche se i metodi correttivi utilizzati in svariati casi ci sono sembrati non sempre adatti al caso. Molte sono state le sospensioni: forse troppe a giudicare con quanta semplicità nelle ultime gare della stagione volavano via le licenze e fiocavano le sospensioni per scorrettezze di tutti i tipi. Non ultima quella di un concorrente che è stato sorpreso con un motore «bomba», al termine di verifiche tecniche accurate.

E così la prima «covata» è nata: ora abbiamo i «pilotini» che hanno intrapreso la loro strada e speriamo mantengano le promesse o meglio proseguano nella loro scalata al successo senza ulteriori battute d'arresto. E speriamo soprattutto che da questo primo esperimento la monoposto scuola ne esca tonificata e pronta per la seconda «covata» che sta già preparando per la prossima stagione.

can.

NOTIZIE SPECIALI

ULTIMORA

con un altro

BOOM ha chiuso il SALONE a TORINO

TORINO - Il 54. Salone dell'Automobile di Torino ha chiuso i battenti e li riaprirà nel 1974 per rispettare la «nouvelle vague» che lo vuole soltanto biennale. Quando le luci si sono spente sull'ultimo dei visitatori, o «spettatori» come li ha definiti l'avv. Agnelli, il «borderò» dei biglietti venduti segnava qualche numero oltre il mezzo milione.

Fra le cerimonie che hanno caratterizzato la chiusura del Salone dell'Automobile di Torino, vi è stata quella sempre suggestiva della premiazione dei «gentiluomini della strada», giunta ormai alla sua quindicesima edizione. Sono state consegnate finora 247 medaglie d'oro (47 alla memoria).



Grande folla, naturalmente, attorno alle Fiat 126 esposte a Torino. Il pubblico ha fatto una gran festa alla nuova «piccolina», manifestando la sua simpatia in maniera fisica, toccandola e «provandola», oltre che ammirandola con gli occhi



**L'ombra della MERCEDES adesso
sul divorzio FIAT-CITROEN**

**Nemmeno le feste
alla «126»
convincono la FIAT
alla «gentilezza»
dell'acconto-azioni**

TORINO - Il presidente della Fiat, Gianni Agnelli, nel corso della conferenza stampa che ha tenuto al Salone di Torino, ha sostenuto che per la sua azienda il 1972 è stato un anno migliore rispetto al 1971 sia per la produzione-vendita, sia per ciò che concerne la vita della fabbrica. Sono queste, ci pare, le prime parole confortanti che siano uscite nel corso del presente anno dalla bocca di un imprenditore.

«Ma — avverte il presidente della Fiat — attenzione al bilancio, perchè la sua crescita è fittizia, in quanto dovuta in gran parte all'aumento dei listini. In effetti gli utili si assottigliano e quegli aumenti che abbiamo dovuto effettuare con lo scopo di ritrovare l'equilibrio economico aziendale, non compensano che in minima parte il crescere dei costi.»

Per rendere più attendibili le sue dichiarazioni il presidente ha poi esposto alcune cifre. «L'aumento dei nostri listini — ha detto Agnelli — negli ultimi tre anni è stato del 20% circa: le retribuzioni degli operai, nello stesso periodo, sono cresciute invece del 52%. Questo aumento del salario è reale: per acquistare una Fiat 600 nel 1955 l'operaio doveva lavorare 11 mesi, per acquistare la nuova Fiat 126, che riproduce in meglio le caratteristiche della 600, bastano 5-6 mesi di lavoro.»

Ci sembra che con queste parole, pronunciate circa dieci giorni fa, Gianni Agnelli abbia voluto preparare il terreno al comunicato del Consiglio di amministrazione della Fiat, diramato nei giorni scorsi. Il comunicato riporta infatti la delibera del Consiglio che non prevede per l'anno in corso alcuna corresponsione di acconti sul dividendo 1972. A questa decisione il Consiglio di amministrazione deve essere arrivato dopo un'analisi dei risultati economici finora raggiunti e dopo una previsione sull'incertezza che caratterizza questa fine d'anno. E di fronte all'eventualità che corrispondendo una parte degli utili relativi al '72, si renda necessario un prelievo, totale o anche solo parziale, da appositi fondi, il Consiglio ha ritenuto che la delibera relativa sia demandata all'assemblea degli azionisti. Ciò non toglie tuttavia che la consistenza della società si mantenga solida sotto tutti i punti di vista ed anche adeguatamente strutturata per la copertura dei programmi di investimento.

Questo acconto era stato istituito nel 1968 (45 lire su un dividendo di 120) e veniva distribuito in novembre. «Si trattava — come ci ha detto il dott. Frydman dell'ufficio informazioni della Fiat — di una sorta di «gentilezza» rivolta dalla società torinese verso i propri azionisti, in un periodo dell'anno, novembre appunto, in cui era già possibile prevedere l'andamento economico dell'azienda e formulare un primo sommario bilancio.»

Ora, la mancata corresponsione di questo acconto sottolinea ancor più, benchè in maniera prettamente simbolica, la situazione di crisi in cui si dibatte anche l'industria dell'auto. Ma qual è il panorama della Fiat 1972? All'estero è andata molto bene: le vendite sono cresciute del 6% (in Italia solo del 3%) e l'esportazione si è diretta per tre quarti verso i mercati dell'Europa occidentale, ma anche in America i risultati ottenuti possono essere definiti brillanti. Infatti, mentre si assiste ad un calo complessivo delle macchine estere su questo mercato, la Fiat ha registrato un aumento del 25%. Nei paesi europei invece i successi più significativi sono venuti dalla Francia dove la quota di mercato della Casa torinese è passata dal 5 al 5,3%; dall'Olanda, dal 10,8 all'11,5%; dal Belgio dove la quota è salita dal 9,1 al 9,5%; dall'Inghilterra dove è passata dal 2,9 al 3,1%. In Germania invece la Fiat ha registrato una leggera flessione: nei primi otto mesi del '72 è scesa dall'8 al 7,8%, ma bisogna ricordare che complessivamente le immatricolazioni sono calate del 2,3%. In realtà ha «tenuto» abbastanza bene.

Restano da segnalare altri due problemi: quello dell'assenteismo e quello relativo ai rapporti Fiat-Citroen. Per quanto riguarda il primo, la situazione, dal '65 ad oggi, si è aggravata sensibilmente: sette anni fa, infatti, la sua incidenza raggiungeva il 5% mentre oggi ha raggiunto la vetta massima del 15%, seguendo un costante diagramma di escalation. Per quanto concerne i rapporti Fiat-Citroen il discorso si fa più lungo e se non si può ancora parlare di divorzio vero e proprio, si è già abbastanza vicini alla separazione dei beni: così almeno la pensano i francesi dopo i 4 anni di vita comune delle due case automobilistiche.

In effetti, Gianni Agnelli qualche tempo fa ha dichiarato che la Fiat non avrebbe partecipato al prossimo aumento del Capitale proposto dalla Citroen. «Non ci trattano come partners — ha sostenuto in quell'occasione il presidente della Casa torinese — ma come banchieri»; in altre parole Agnelli non vuole che le due Case producano vetture che si facciano concorrenza proprio nel Mec, mentre Michelin (che dirige il pacco azionario della Citroen) cerca innanzitutto danaro fresco, che Agnelli evidentemente non ha alcuna intenzione di cedergli. Questo «spirito di bandiera», tipico dei francesi, fu accantonato solo nel 1968 — l'anno dell'apporto del capitale Fiat — ma in realtà ha sempre covato sotto le braccia. Pierre Bercot, allora alla testa della casa automobilistica francese, ebbe a dire che dopo tre anni sarebbe stata la Citroen a governare la Fiat, e anche se questa battuta può essere raccontata solo a livello di pettegolezzo, pur tuttavia è indicatrice di una certa mentalità.

Certo era, comunque, che nei pensieri dei dirigenti della Casa automobilistica francese covava il desiderio, una volta superato il momento di impasse, di disfarsi presto della «ricchezza torinese» per conservare la propria autonomia; e dal '68 ad oggi la Citroen di passi avanti ne ha fatti parecchi. Dalle 153 mila vetture esportate in quell'anno è passata alle 329 mila del '71; inoltre le vendite in Italia sono passate, in 5 anni, da 2.500 veicoli a 50.000 ogni anno; in Germania e Olanda da 10.000 a 40.000.

Questi rapporti tesi comunque non fanno che riconfermare la vecchia tesi secondo cui le grandi imprese europee sono restie a riunirsi fra loro e quando si raggruppano lo fanno unicamente sotto l'egida delle Case americane. Ma se la Fiat si ritirerà da questo accordo cosa succederà alla Casa francese? Secondo un'indiscrezione avanzata dal settimanale «Le Point» la Mercedes sostituirebbe la Casa di Torino; ma l'unica cosa fino ad oggi certa, non è che una timida proposta avanzata dal presidente del comitato di controllo della Mercedes per quanto concerne il settore autocarri pesanti della Citroen, attualmente in difficoltà.

Giorgio Nonni

Quest'anno, il ministro on.le Nino Gullotti ha consegnato 18 medaglie che sono state conferite ad altrettanti automobilisti che dinanzi ad un incidente stradale si sono fermati e si sono prodigati nel prestare la loro opera di soccorso agli incidentati. I premiati sono: Maria Fugazza Busch, Carolina Mariani, Silvano Barrera, Angelo Bin, Aurelio Bruschi, Mario Dominici, Franco Fossati, Vincenzo Giuliano, Pietro Grigolin, Pietro Lassandro, Francesco Marinelli, Carlo Marchesi, Valerio Ricci, Cesare Romagnoli, Pierluccio Taglietti, Claudio Tonello, Giuseppe Viganò e, alla memoria, Rocco Giampietruzzi.



L'interesse maggiore dei visitatori era rivolto al nuovo abitacolo della 126. « Si sta davvero comodi... » pare dire il signore sedutosi sui sedili posteriori



Il pesce d'aprile F. 2 per IMOLA

E ora finalmente, dopo una prima iscrizione e due spostamenti, l'Automobile Club Bologna ha avuto la sua data per la gara europea F. 2 denominata G. P. Shell. Questa data è il 1. aprile 1973 e nella stessa giornata, dedicata alle formule, saranno di scena al «Dino Ferrari» anche la F. 3 per la Coppa Benaglia, la F. Italia per la Coppa AC Bologna e la F. Ford per il campionato Chevron.

Tuttavia resta sempre quel piccolo neo che è la non classificazione della gara imolese quale «base» del campionato, ovvero gara alla quale obbligatoriamente debbono partecipare i piloti che mirano al titolo continentale. Gara base lo diventerà nel 1974 (a meno di ritorni all'antico, o gare in libertà), ma per la prossima stagione v'è solo da sperare (e i precedenti di Imola starebbero a convalidare la speranza) che i piloti e i loro concorrenti scelgano il G. P. Shell come una delle altre quattro gare qualificative.

La CSAI non ha fatto certamente un buon servizio all'AC Bologna perché, mentre si può arrivare a capire che si voglia proteggere gli organizzatori di Enna per le spese che hanno fatto e per la buona volontà che hanno sempre dimostrato, altrettanto non si può dire per i dirigenti dell'AC Roma che delle «rinunce» hanno fatto un po' un modus vivendi. Fortunatamente per loro, la lunga mano del presidente ACI non ha dovuto fare eccessivi spostamenti per proteggerli!

La Tecno prova a Misano (a tre secondi dalla B. 3)

MISANO ADRIATICO - Non ostante le numerose «voci» riguardanti il prosieguo dell'attività della Tecno in Formula 1, la casa bolognese continua lo sviluppo della sua monoposto nella sua versione più recente. Approfittando di questa «estate di S. Martino», infatti, una piccola squadra è andata all'auto-dromo S. Monica, appena liberatosi dai partecipanti al Rally di S. Marino, per una serie di collaudi.

Nanni Galli ha girato a lungo, senza problemi di motore, praticamente dalle 9 alle 12 di domenica, con le sole interruzioni per i controlli e le regolazioni consuete. I tempi sono andati progressivamente calando, fino ad un 1'16"3 che ha lasciato abbastanza soddisfatti. Ricordiamo, a questo proposito, che il miglior tempo ufficiale della pista romagnola appartiene alla Ferrari B3 condotta da Merzario, con 1'13"2.

Purtroppo, le prove di assetto — molto probanti in questo tracciato — sono state disturbate dalla mancanza, nel corredo di attrezzature portate dai meccanici del team (Martini)-Tecno, dello speciale termometro elettrico a termocoppia per il rilevamento delle temperature nelle varie zone del battistrada dei pneumatici. La dimenticanza non si è potuta ovviare sul posto, e quindi verso le 12,30 la squadra ha preso la via del ritorno, contando comunque di tornare a Misano, se il tempo si manterrà buono, nel corso della settimana.



L'amico di Colombo

MILANO - Non si sa bene chi fosse il più sconcertato dei due: Angelo Uglietti, giornalista sportivo della vecchia guardia, o Franco Gozzi, press-men della Ferrari. L'uno trovatosi a dover consegnare a Enzo Ferrari la Targa degli «Amici di Colombo», l'altro inviato a riceverla in luogo e nome del festeggiato, che a Milano, venerdì 10 novembre, non c'è andato (pare fosse indisposto). Gli «Amici di Colombo» hanno attribuito quest'anno il loro Premio a Novella Calligaris, e davvero la ragazza veneta se l'è meritata, come si meriterà gli altri che le arriveranno. Il Trofeo Colombo lo hanno attribuito alla Juventus; ad Enzo Ferrari è stato conferito il diploma di benemerita. Un terzo posto, quindi, che probabilmente è stato giudicato meritevole solo della presenza del dott. Gozzi. Relatori della premiazione sono stati Antonio Ghirelli, dal compito facile perché la Juve è la Juve; Aronne Anghileri che ha dovuto presentare la bravissima ma scorbatica Novella; e infine Giovannino Lurani, cui è toccato il compito meno facile, perché ha dovuto presentare chi non c'era. Cavandosela molto bene, anche se talvolta ha dovuto guardare in giro per la sala per trovare occhi cui dirigersi, nella rievocazione di fatti ed aneddoti.

SACCONI sostituisce VAN DEN BORRE nella C.S. triveneta

PADOVA - Il dottor Felice Sacconi, già direttore per molti anni dell'Automobile Club di Padova è stato nominato presidente delle commissioni sportive trivenete nel corso di una riunione dei presidenti degli Automobile Clubs delle Tre Venezie tenutasi a Vicenza. Il dott. Sacconi che non a caso è stato definito dall'avv. Luigi Stochino il capocuola per quanto riguarda le competizioni di regolarità sprint invernali e che molti meriti ha acquisito nel settore automobilistico sportivo nel corso di lunghi anni nella veste di direttore dell'Automobile Club di Padova, succede al dottor Cesco Van den Borre, persona intraprendente e particolarmente sensibile ai problemi dello sport automobilistico, ha saputo realizzare numerose iniziative a favore dello sport del volante

NINA MARTIN sposa (e subito « abbandonata »)

GINEVRA - Nina Rindt si è poi sposata, quasi in segreto, nel week-end del 1. novembre, con Philp Martin. La cerimonia aveva dovuto essere rimandata per ordine dell'ufficio forestieri svizzero, che voleva accertarsi che Martin fosse realmente un «residente». Erano presenti soltanto Natascha, la figlia di Nina, e pochissimi amici intimi. Subito dopo le nozze Martin è partito per Los Angeles, per partecipare a un torneo di backgammon, il gioco da tavolo verde nel quale si distingue, tornerà soltanto il 25 di questo mese. Comunque Nina Martin ha detto che il marito conserverà il suo appartamento a Londra, lei quello che possiede nei pressi di Ginevra.



Riunione della sottocommissione CSAI della velocità sabato a Bologna, sotto la presidenza del geom. Anzio Zucchi, segretario il dott. Erasmo Saliti. Notata l'assenza di Romolo Tavoni e la presenza, invece, del dott. Stabile che lo ha sostituito nella reggenza dell'ufficio CSAI di Milano. Assenti, e a ragione possiamo ben dire, i rappresentanti della stampa sportiva e d'informazione ad eccezione di un nostro redattore inviato appositamente per raccogliere le primizie da rendere note ai lettori, ma, soprattutto, agli interessati ovvero piloti, organizzatori, fabbricanti e preparatori.

Abbiamo detto che i rappresentanti della stampa erano assenti a ragione, perché al termine della riunione il segretario CSAI dott. Saliti ha opposto un netto rifiuto alla richiesta di delucidazioni rivoltegli dal nostro redattore, adducendo a pretesto che prima di emanare un comunicato in merito avrebbe dovuto riesaminare gli appunti presi durante la riunione, cosa che non poteva fare subito dovendo partire per Misano. Il «presidente a scadenza» Zucchi ha invece, evasivamente accennato a rifiniture degli argomenti trattati a Milano prima che gli stessi ricevano il crisma dell'ufficialità a Taormina e alle raccomandazioni che verranno rivolte agli organizzatori perché prendano in esame la possibilità di indire più manifestazioni riservate ai conduttori di vetture del gruppo 1 e del gruppo 3.

24 ORE MIRAGGIO

● Bill France insiste nel ritorno alla 24 Ore mondiale Marche. Sapete che l'associazione Costruttori sport (non riconosciuta dal boss di Daytona) ha chiesto una 6 Ore, minacciando altrimenti una defezione collettiva delle vetture sport, che dovrebbero correre tra l'altro insieme con le turismo USA (necessarie per far numero). Ora la Ferrari ha chiesto al segretario dell'Associazione Ferguson di raccogliere effettivamente l'adesione negativa di tutti i componenti il gruppo costruttori sport. Se Alfa, Porsche, Matra, Lola ecc. sono d'accordo pare che non altrettanto possa dirsi della Mirage. La Gulf che paga, sembra abbia interesse a che la sua tre litri (Cosworth 3 o Weslake 12 che sia) invece ci sia. E se corre la Gulf-Mirage finisce che la Ferrari andrà anch'essa (magari con le 312 P preparate inutilmente l'anno scorso per Le Mans).

Sentenza dicembrina

● Si apprendono particolari sul reclamo al tribunale di Appello di Andrea de Adamich per la questione del regolamento del campionato assoluto italiano (la cui cattiva enunciazione è ormai acclarata, resta tutta addebitabile alla (chiamiamola) inesperienza sportiva del segretario Saliti: Merzario sa ora chi ringraziare per la questione validità corse Gruppo 7 - Euromarche 2000). Il parere-sentenza del dr. Arienzo non si avrà prima della fine di dicembre. Con questo adeguamento ai tempi-lunghi della magistratura normale, i dirigenti CSAI sperano che la realtà dei risultati agonistici tolga loro questa brutta castagna dal fuoco delle ulteriori polemiche.

● Fa notare qualche attento spirito: una volta Ferrari scopriva nel motociclismo i suoi piloti di spicco (Nuvolari, Serafini, Surtees); adesso ci «pesca» solo dei direttori (tecnici come Colombo, sportivi come Rosani)...

● Scotta sempre più il caso dell'auto-dromo di Modena. Il progetto Marzaglia ormai è bruciato dalla nuova realtà emiliana (IMOLA, MISANO, Varano de' Melegari e FIORANO, cioè la pista della Ferrari). Vale ormai più la spesa realizzare un impianto sì oneroso? Certamente no. Forse l'ing. Orlandi, presidente dell'A.C.M. ha ottenuto così quel che voleva. Comunque i modenesi sanno chi ringraziare per la fine di un sogno (causato solo da errori e incertezze di anni).

● Pare che il nome gradito all'AC Bologna (e proposto al Presidente ACI avv. CARPI) come consigliere per la nuova CSAI, sia ora quello dell'ing. Zamboni, commissario tecnico e componente della C.S. dell'A.C.B.

Gli inutili MISTERI della CSAI

Il « sistema del comunicato » dovrebbe mettere tutti i giornali (compresi soprattutto quelli che NON si preoccupano di avere notizie) sullo stesso piano. Invece, venendo diramato nel corso della settimana, è intenzionalmente adoperato per far trovare in difficoltà (sperano...) AUTOSPRINT e guadagnarsi una benemerita con quei nostri sparuti colleghi presso i quali i dirigenti CSAI ambiscono cercare quella benevolenza che hanno ormai perso con tutti i veri interessati e protagonisti dello sport automobilistico italiano.

Se i dirigenti «acidi» si divertono così, facciamo pure. Anzi vedremo di accrescerlo sempre più e meglio il loro divertimento!...

● Rogano si preoccupa dell'atmosfera di Taormina. E delle eventuali dissidenze alla relazione CSAI, anche se il programma del Convegno è stato disintossicato al massimo, lasciando poco spazio di manovra ai convegnisti, tranne che per i calendari. Quello che teme di più il Presidente CSAI è il manifestarsi di pareri contrari al nuovo piano Piloti. La proposta di Ferrari (pubblicata su AUTOSPRINT) lo ha particolarmente messo in difficoltà. Specie perché adesso pare che la sposi anche l'Abarth (il che vuol... dire due volte la Fiat). Il messaggero diplomatico conte Zanon pare «atterri» a Maranello per trovare un abbinamento-via d'uscita.

● Per Taormina i dirigenti CSAI temono anche i «conti» in tasca alla F. Italia. Perché qualcuno ha cominciato a tirare le somme. 250 milioni in tre anni (a parte le macchine che pagano i piloti, sia pure a prezzo «politico») significano 83 milioni all'anno. Somma che doveva essere necessaria per «spesare» il programma gare. Cioè lancio pubblicitario della Formula, monte premi (partito per 15 gare, in effetti ne hanno fatte 10), rimborsi spese standard ai piloti, secondo tariffe Nord-Sud ecc. Scommettiamo che, se si fanno bene i calcoli, già quest'anno sono rimasti qualche decina di cifre a sei zeri disponibili? E a che dovranno servire?

● Va bene che solo il programma «giacche blu» pare sia costato sui 9 milioni, ma non ci siamo ancora lo stesso...

● Informa Gabriela NORIS dal Brasile che l'intenzione della CSAI di preparare una squadra F. 2 con vetture Lotus ha destato molta curiosità negli uomini «JPS». Emerson Fittipaldi, Peterson e Warr prima non hanno capito, poi hanno cercato di spiegare quello che tutti sanno: e cioè che la Lotus non vende auto di F. 2, concludendo che l'unica possibilità perché la squadra italiana corra con vetture Lotus è che Emerson e Peterson... stacchino licenza italiana! (Scherzi a parte, alla Lotus i problemi per le nuove macchine esistono e sia Fittipaldi che Peterson sono preoccupati perché la progettazione della nuova F. 1 non è ancora praticamente cominciata e la 74 di F. 2 procede a rilento).

m.

Tra PANTERE, GUZZI e AGOSTINI tentiamo un «punto» modenese

DE TOMASO: «Le corse costano, ma...»

MODENA - Il giorno stesso della visita del Presidente del Consiglio Andreotti al suo stand al Salone di Torino, De Tomaso ci aveva lusingati: «Ci saranno delle notizie fra poco!». Ed eccomi qualche po' dopo a prendere la imbeccata dal neo-magnate della industria automobilistica. In realtà il colpo era grosso e dava ormai per avvenuto l'assorbimento della «Guzzi» da parte della «Benelli - De Tomaso».

L'accordo dovrebbe scattare dai primi del '73, ma già tecnici ed esperti stanno predisponendo i piani di lavoro. Le due aziende resteranno nelle loro sedi naturali ed è logico per tante ragioni: mano d'opera specializzata, impianti ecc.

Mentre eravamo con De Tomaso ci è venuta una battuta: «Ti occorrerà anche qualche corridore di grido! La Guzzi avrà necessità di un rilancio sportivo, particolarmente nelle corse a lunga distanza...».

«Le corse costano — ci ha detto De Tomaso — si fa presto a fare

te Agusta non intenda lasciarlo libero. Comunque i programmi a Cascina Costa non sono ancora stati stabiliti. De Tomaso potrebbe allettare in due modi il campionissimo: sia offrendogli la «Benelli» (non si hanno ancora notizie per Saarinen in contatto coi giapponesi), sia proponendogli alcune corse, con assistenza, al volante della «Pantera GT/4».

Qualcosa dovrebbe maturare, anche perché Agostini potrebbe essere allettato dalla aspirazione di poter svolgere la doppia attività, avendo anche una forte contropartita economica.

Se De Tomaso è deciso a dar battaglia ai giapponesi in campo moto, indubbiamente sta meditando qualcosa di grosso. Ma in questo momento non siamo in grado di anticipare nulla, in quanto — in verità — da questi colloqui modenesi poco è trapelato se non delle dichiarazioni di convenienza. Lo stesso Bussinello, che è il «cardinale Richelieu» alla «De Toma-



La fine dei «maghi»

ROMA - Il settore karting va decisamente verso un nuovo corso e l'apposita commissione tecnico-sportiva istituita dalla Federazione con l'attiva partecipazione dei costruttori di motori e telai, ha concluso si può dire i lavori, badando in modo particolare alla seconda categoria della classe 100 cc. Infatti la nuova regolamentazione prescrive che «la distribuzione deve essere fissa come da scheda di omologazione. Carburatore da 220 con quote fisse. Biella, pistone e manovellismo originali di fabbrica. E' consentita solo l'elaborazione interna di raccordo del basamento motore, del coperchio valvola e dei travasi laterali del cilindro». Come si vede, e stanno attenti i piloti, si può dire che non c'è spazio per i preparatori ed è quindi inutile gettare danaro per modifiche non consentite. E', in sostanza, permesso solo ed unicamente un lavoro di raccordo e di pulizia. Ad essere «maghi», tanto non può comportare che una spesa di poche (dieci) migliaia di lire.

Anche i telai hanno trovato la loro identificazione precisa e senza equivoci né sotterfugi di fabbricazione. Un modo chiaro per vedere ancora più chiaro. Altro proble-

LE PROSSIME GARE 19 novembre, PISTA OTTAVIA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc. - 26, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc., 1.a prova Torneo dei Campioni - 17 dicembre, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc., 2.a prova Torneo dei Campioni.

Gli appuntamenti invernali

ROMA - La Coppa delle Regioni ed il Gran Premio dell'Industria, le due manifestazioni clou di tutta l'attività 1972, hanno messo la parola fine all'agonismo estivo ed autunnale. Passano la mano ai tornei d'inverno che quest'anno, con la ripresa di quello della Liguria, diventano due e tali da non far andare in disarmo totalmente l'attività. Se poi si considera che già marzo, se non proprio febbraio, aprirà la stagione 1973, non v'è nel karting soluzione di continuità.

Queste le date dei tornei di Roma e della Liguria che avranno svolgimento sulla pista d'Oro di Roma e su quella Verde di S. Bartolomeo al Cervino:

Torneo d'Inverno dei Campioni - Pista d'Oro - Roma - 26 novembre e 17 dicembre 1972; 21 gennaio, 4 febbraio, 18 febbraio, 4 marzo 1973.

Torneo Ligure - S. Bartolomeo del Cervino - Pista Verde - 6, 7, 14, 21 e 28 gennaio 1973.

ma, quello dei phon della 125 cc. Non vi possono essere tolleranze. La classe si deve adeguare o non potrà correre. Non vi possono essere vie di mezzo. V'è per detta classe, inoltre, l'esigenza di conformare la regolamentazione a quella internazionale.

Proposto inoltre nella Commissione, con l'elaborazione di una regolamentazione d'attuazione, il Campionato Italiano Scuderie e Marche. Sarà disputato in cinque prove dislocate da Vibo Valentia sino a Jesolo. Vi prenderanno parte i piloti di prima categoria designati con apposita classificazione e potranno ritornare all'attività nazionale i famosi «senatori» come Sala Oscar, Pernigotti e Beggio. Da precisare che ai piloti designati o classificati, non è preclusa la regolare attività sportiva. Un confronto ormai inevitabile, per assodare una volta per sempre, la validità delle nuove leve.

La Commissione concluderà i lavori entro la fine di novembre, e sarà nostra cura aggiornare in modo definitivo i piloti.

Da PARMA il nuovo corso

PARMA - Il Trofeo dell'Industria conclusosi sulla pista di Parma in modo trionfale sia tecnicamente che sportivamente, ha voluto mettere un punto fermo nell'attività nazionale additando le vie da seguire per avviare il settore karting verso quel nuovo corso da tutti auspicato e già programmato dagli organi direttivi.

Le cinque prove hanno avuto un crescente meraviglioso con la presenza di quasi un centinaio di piloti. La girandola dei risultati, poi, è valsa a dare interesse agonistico e contenuto sportivo di alto valore. Al giro di boa della terza prova le vittorie di Necchi, Santini, Gaudenzi, Baroni e Mazzola nelle rispettive classi, avevano consolidato alcune posizioni e rimesso in discussione altre, specie nelle posizioni di rincalzo per le poltrone di prima fila.

La quarta prova, che poteva e doveva essere una gara di assestamento, e tale è stata per la 125 cc, con le vittorie sonanti di Baroni e di Mazzola, si è risolta, per la classe 100 cc, in un terremoto. Mombelli, nella prima categoria, rimette in palio la classifica finale, Patrese porta via punti preziosi per altro a lui inutili, Giugni pone la sua candidatura mentre Necchi e Gorini, alle prese con noie meccaniche, fanno largo.

L'americano Cheever oppone al campione italiano Santini, nella seconda categoria, una inaspettata resistenza e fa seguire ad una vittoria una disgraziata prova per noie meccaniche, il che consolida il primato di Santini. Proietti e Rovelli poi, seguiti dal romano De Angelis, finiti nell'ordine nella terza categoria, mettono la rivoluzione nella classifica parziale assoluta facendo precipitare Raimondi di tante posizioni a vantaggio di Perini e di loro stessi.

Le gare dell'ultima giornata hanno raggiunto un altissimo livello agonistico, specie la finale della prima categoria. Per alcuni giri Necchi, Gorini, Mombelli ed il sorprendente Giammiro, Penna e più distanti Patrese e Mazzotti, hanno dato spettacolo nel continuo superarsi. Infine è andato in testa Gorini e i suoi avversari non hanno nulla da rimproverarsi e da eccipere.

Altra lotta forsennata tra Santini e Cheever nella seconda categoria con affermazioni dell'americano in virtù della sua irruenza giovanile. Non parliamo poi di quelli della terza categoria dove i milanesi Rovelli e Proietti fanno oramai delle gare una squisita disputa di famiglia. Parma ha premiato Rovelli, ma Proietti ha tanto da recriminare.

La 125 cc 1.a categoria ha registrato il dominio netto di Baroni, anche se i milanesi hanno cercato in qualche modo di contrastare con Perego la prevalenza. Nella seconda, la lotta è stata più aperta per il prevalere a tratti di Mazzola Vitali e Maiolino. Ha infine prevalso Mazzola il più continuo e preparato.

CLASSIFICHE 3. PROVA

Cl. 100 cc - 1.a cat.: 1. Necchi; 2. Giugni; 3. Mazzotti; 4. Cavaciuti L.; 5. Gorini.

Cl. 100 cc - 2.a cat.: 1. Santini; 2. Zanotti; 3. Venturi; 4. Cheever; 5. Scarabelli.

Cl. 100 cc - 3.a cat.: 1. Gaudenzi; 2. Raimondi; 3. Perini; 4. Casiraghi; 5. Rovelli.

Cl. 125 cc - 1.a cat.: 1. Baroni; 2. Pavesi; 3. Barilli; 4. Perego; 5. Cavaciuti G.

Cl. 125 cc - 2.a cat.: 1. Mazzola; 2. Vitali; 3. Maiolino; 4. Viani; 5. Corti.

CLASSIFICA 4. PROVA

Cl. 100 cc - 3.a cat.: 1. Proietti; 2. Rovelli; 3. De Angelis E.; 4. Lotteri; 5. Gaudenzi.

Cl. 100 cc - 2.a cat.: 1. Santini; 2. Scarabelli; 3. Venturi; 4. Graziano; 4. Zanotti.

Cl. 100 cc - 1.a cat.: 1. Mombelli; 2. Patrese; 3. Campana; 4. Giugni; 5. Mazzotti.

Cl. 125 cc - 1.a cat.: 1. Baroni; 2. Barilli; 3. Perego; 4. Pavesi; 5. Cavaciuti.

Cl. 125 cc - 2.a cat.: 1. Mazzola; 2. Vitali; 3. Viani; 4. Corradini; 5. Natali.

CLASSIFICA 5. PROVA

Cl. 100 cc - 3.a cat.: 1. Rovelli; 2. Lusuardi; 3. Lotteri.

Cl. 100 cc - 2.a cat.: 1. Cheever; 2. Santini; 3. Scarabelli.

Cl. 100 cc - 1.a cat.: 1. Gorini; 2. Giammiro; 3. Mombelli.

Cl. 125 cc - 2.a cat.: 1. Mazzola; 2. Vitali; 3. Corradini.

Cl. 125 cc - 1.a cat.: 1. Baroni; 2. Cavaciuti; 3. Pavesi.

CLASSIFICA ASSOLUTA TORNEO DOPO LA 5. ED ULTIMA PROVA

Cl. 100 cc - 1.a cat.: 1. Gorini p. 129; 2. Mombelli 129; 3. Necchi 125; 4. Patrese 123; 5. Giugni 122.

Classe 100 cc - 2.a cat.: 1. Santini p. 133; 2. Cheever 130; 3. Scarabelli 129; 4. Venturi 125; 5. Zanotti 125.

Cl. 100 cc - 3.a cat.: 1. Rovelli p. 129; 2. Proietti 128; 3. Raimondi 127; 4. Lotteri 126; 5. Gaudenzi 122.

Cl. 125 cc - 2.a cat.: 1. Mazzola p. 135; 2. Vitali 131; 3. Maiolino 125; 4. Geminiani 122; 5. Corradini 121.

Cl. 125 cc - 1.a cat.: 1. Baroni p. 135; 2. Pavesi 127; 3. Perego 126; 4. Barilli 124; 5. Cavaciuti 121.



Mino Agostini, diligentissimo, ha portato la sua Pantera a «fare il tagliando» alla De Tomaso. Nel frattempo, di cosa avrà parlato con Bussinello, del futuro agonistico delle moto Benelli?



dei programmi, ma chi paga? Particolarmente con aziende che hanno prima bisogno di essere ristrutturate sul piano della produzione e della organizzazione interna...»

In quel momento era nostra intenzione di fare a De Tomaso un nome, quello di Giacomo Agostini che, secondo illazioni, avrebbe potuto passare dalla MV alla «Benelli».

Ma ecco che Agostini, improvvisamente, si è fatto vedere a Modena alla De Tomaso, (come mostra il nostro servizio fotografico). Naturalmente per i responsabili, si è trattato di una «visita di cortesia e di amicizia», ma in realtà sembra che si sia parlato di qualcosa d'altro.

Agostini è stato abbottonatissimo, anche perché pare che il Con-

so-Benelli-Ghia-Guzzi-Vignale» ecc. non è che si sia sbottonato. Potrebbe darsi che nulla fosse stato esaminato di quello che si pensa. Ma le «voci» ci danno versioni diverse.

Agostini, ovviamente, non avrebbe ragione per lasciare la MV che gli ha dato modo di vincere tanti titoli mondiali (e di guadagnare grosse somme). Però quelle sconfitte da parte di Saarinen lo hanno messo in allarme. A Cascina Costa stanno, a quanto pare, mettendogli a punto le nuove macchine per il '73. Quindi, Agostini al 90 per cento dovrebbe essere ancora alla MV (sempre con Marlboro come sponsor personale). Ma tutto può succedere. Avete visto che, mentre si poteva parlare di un Sa-

lone dell'Auto senza terremoti (se non quelli noti), improvvisamente De Tomaso, con l'accordo Benelli-Guzzi, ha fatto scoppiare i mortaretti ed è stata una mossa indubbiamente valida e originale. Per alcune ore al «Salone» si è parlato più di moto che di auto. Il solito imprevedibile De Tomaso.

Ora che Agostini possa servire, nessun dubbio e naturalmente anche per la Pantera. Agostini attende il momento per provarsi anche al volante in corsa. Ma vi sono impegni morali oltre che di vincoli contrattuali con la MV per i quali è difficile in questo momento anticipare un divorzio. Né è intenzione di alcuno di turbarli.

Mario Morselli

TORINO

Nel bilancio NOVITA' il meglio del progresso di «serie»

A destra, la Peugeot 104... senza due delle quattro porte che la caratterizzano. Sotto, da sinistra, la BMW 520 monta anche un motore ad iniezione da 130 CV. La DAF 66, 1100 con ponte De Dion. La nuovissima Rekord con l'ottimo motore Diesel 2100



La sfida a quota duemila

TORINO - Tra le ultime novità apparse a questo 54. Salone torinese, a parte le massime attrattive Fiat 126 e Lancia Beta, ampiamente descritte e discusse a parte, molti altri modelli si impongono alla nostra attenzione. A nessuno, infatti, sarà sfuggita la somma di caratteristiche proposta dalla PEUGEOT 104 o quelle d'una BMW 520; i rinnovamenti della Porsche o della Citroen; l'importanza della Maserati MERAK o della OPEL DIESEL; la stessa rinnovata gamma FIAT 124 o il TIPO 66 della DAF, le ultime SUNBEAM, la versione 1600 del COUPE' JUNIOR di ZAGATO con la meccanica Alfa Romeo, le ultime versioni RENAULT, eccetera.

La BMW 520, con una sigla che ebbe grande significato negli anni cinquanta, va a rafforzare il campo delle due litri europee di più avanzata concezione, con un nuovo punto d'incontro fra prestazioni elevate e completezza d'insieme, per finiture e «comfort». Perciò, affiancandosi alle 2002, 2000 TII, Touring 2000, e 2000 TII, con lo stesso motore di base, monoalbero a quattro cilindri di 89 per 80 mm, ai due livelli di potenza di 115 cavalli DIN con alimentazione a carburatori e 130 cavalli con quella a iniezione, sempre al regime di 5.800 giri, le prestazioni variano in funzione delle dimensioni della carrozzeria, con punte massime rispettivamente di 173 e 183 kmh, la differenziazione sta proprio nella linea della carrozzeria e nelle dotazioni, che possono dirsi veramente eccellenti per una due litri di questo prestigio.

L'obiettivo non raggiunto

Da un punto di vista puramente tecnico, è molto importante la realizzazione della Maserati «Merak», con cui il suo progettista, il geniale ing. Alfieri è riuscito ad allestire un ottimo «due più due» veramente abitabile, con il motore posteriore-centrale. Ora, a livelli minori questa conquista era già stata possibile, anche con qualche artificio, com'è stato dimostrato dalla Matra 530; ma a livelli più alti, nessun costruttore, anche di gran nome è

riuscito finora a raggiungere questo grosso obiettivo. Con la «Merak» s'è raggiunto per la prima volta uno schema veramente soddisfacente; e per chi, come noi, da anni sostiene che realizzazioni di questo tipo sono possibilissime, i meriti appaiono tanto più grandi.

Certo, il prezioso risultato è stato favorito da condizioni vantaggiose, come quelle di disporre di un autotelaio già disegnato per il motore posteriore-centrale, praticamente lo stesso del «BORA», con un passo di ben 2,60 metri. E, passando da un grosso motore V8 di cinque litri, quello appunto del «Bora», all'interessante V6 che la Maserati costruisce per la CITROEN SM, il guadagno nel dimensionamento è sensibile. Questo motore V6, anzi, è stato maggiorato da 2670 a 2965 cmc, mantenendo invariata la corsa, e quindi il manovellismo, e maggiorando l'alesaggio da 87 a 91,6 mm; e la resa è salita a 190 cavalli DIN a 6.000 giri, pari a 64 cavalli litro. E, grazie al magnifico disegno della carrozzeria attuato da Giugiaro, pur con una sezione frontale non limitatissima, a vantaggio dell'abitabilità, è stato raggiunto un coefficiente adimensionale di forma $C_x = 0,30$, con cui la macchina può sviluppare velocità massime reali comprese fra 235 e 240 km all'ora. Fra l'altro, questo come altri modelli Maserati, è l'unico a disporre di talune soluzioni di altissimo pregio Citroen (basti la pompa freni ad alta pressione), ciò che non è ancora stato possibile trasferire su alcun modello di altre associate, neppure nella Lancia Beta, per motivi di tempo, si dice, che doveva disporre di sospensioni oleopneumatiche.

Anche DE TOMASO, con la «LONGCHAMP», di stretta derivazione «Deauville» ha tentato la via del «due più due», ma pur sempre con il motore anteriore e con risultati assai meno pregevoli, anche per l'abbondante dimensionamento, che ne fanno un «falso coupé».

In campo utilitario s'impongono la OPEL «REKORD» con motore Diesel e l'ultima espressione della Peugeot, la 104.

Il rilancio del motore Diesel è molto significativo, giacché al crescente aumentare dei costi d'esercizio, la soluzione ora pro-

spettata acquista valori di prima grandezza; infatti, con un consumo di gasolio dell'ordine di 8,7 litri per 100 km, pari a 11,5 km/litro, con un motore di due litri, a quattro cilindri monoalbero, di 60 cavalli DIN a 4.400 giri, si ottiene anche un ampio raggio di prestazioni, con una velocità massima di 135 km orari, con caratteristiche di abitabilità e di trasporto che nessun altro tipo di vettura può garantire allo stesso livello di costi di esercizio. Ciò è possibile per merito degli ultimi progressi compiuti dal motore Diesel; e molti passi avanti ancora sarebbero possibili se questo economico tipo di motore potesse incontrare più vasti favori da parte della grande serie. Non tanto per ridurre i costi (con questa macchina si compiono 100 km con una spesa di 650 lire in carburante!), quanto per accrescerne le potenze specifiche.

72° gradi di inclinazione

Della PEUGEOT 104, espressione ultima di quello che l'industria europea (Fiat, Renault, eccetera) intende per vetturetta media, di buona economia ma di larghissimo impiego, interessa soprattutto la meccanica, pur considerando l'importanza del dimensionamento della carrozzeria, che con le quattro porte rientra eccezionalmente in una lunghezza totale di 3,58 metri. Infatti, si ha qui un motore a quattro cilindri trasversale con distribuzione ad albero delle camme in testa, accoppiato ad un eccellente schema di trasmissione sull'avantreno. Questo motore, di 954 cmc, ha una resa di 46 cavalli DIN a 6.000 giri, pari a poco più di 48 cavalli per litro di cilindrata.

Inoltre, nell'architettura generale della vettura, oltre ai buoni disegni delle sospensioni, bisogna aggiungere anche la forte inclinazione di questo motore, posto a 72° all'indietro, ciò che consente la migliore ripartizione dei pesi per schemi di questo tipo.

e. b.

CONTINUANO LE VITTORIE 1972 DELL'OLIO

MOTUL

FORMULA 2 - ENNA 1° PESCAROLO (MARCH)
EURO 2000 - ENNA 1° MERZARIO (ABARTH-OSELLA)
GUBBIO - MADONNA DELLA CIMA 1° LAUREATI (CHEVRON-ABARTH)
TROFEO VALLE CAMONICA 1° PAM (ABARTH-OSELLA)
TROFEO D'ESTATE 1° FILANNINO (LOLA-ABARTH)
GARESSIO - SAN BERNARDO 1° TARAMAZZO (ABARTH-OSELLA)



Gli accessori più validi

Dagli spoilers casalinghi ai guarda-porta

TORINO - Ogni settore produttivo offre sempre, accanto al prodotto industriale, una certa gamma di accessori di completamento. Al Salone dell'Automobile qualcosa di nuovo c'è. Vediamo quello che vale segnalare tra le proposte dei 419 espositori.

La **Veglia Borletti** ha presentato il contatore elettronico, strumento derivato dall'orologio elettronico, che può calcolare le ore d'impiego di qualsiasi veicolo con motore a scoppio o anche con motore elettrico; il tachimetro elettronico, strumento che permette la rilevazione delle velocità degli autoveicoli, eliminando la tradizionale « trasmissione meccanica » che può essere fonte di rumori ed inconvenienti sostituendo la stessa con un semplice cavetto elettrico; l'orologio a quarzo; il **tergicristallo Autostrada** che permette di avere sempre il parabrezza della vettura in perfetta trasparenza sotto la pioggia più intensa ed anche in presenza di altri agenti atmosferici (quali nebbia, forte umidità, neve ecc.) poiché la spazzola non « spalmerà » i residui sul vetro, ma pulirà a fondo senza lasciare alcuna traccia.

Meno consumo

La **Ascot Industria** e la **Corte e Cosso** hanno posto in commercio una nuova accensione elettronica a scarica impulsiva idonea ad alleviare la sofferenza dei motori a scoppio costretti,

dalle condizioni del traffico, ad un trattamento per il quale non sono stati certo progettati. Cosa vi dovrebbe dare l'**accensione elettronica Ascot**: avviamento immediato del motore anche a basse temperature e con clima umido, alta tensione alle candele, sia al minimo sia ad elevato numero di giri, diminuzione del consumo di carburante, in special modo ai medi e bassi regimi di giri, ripresa più pronta, regolarità di marcia in città a basso numero di giri anche con le marce alte, completa combustione del carburante con effetto di autopulitura delle candele e riduzione dell'ossido di carbonio nei gas di scarico, aumento della durata delle candele e delle puntine dello spinterogeno, vita più lunga per la batteria e per il motorino d'avviamento, diminuzione dei disturbi all'autoradio. L'accensione Ascot funziona perfettamente anche in presenza di contagiri elettronico e le sue dimensioni sono cm 12,5x10x6 e per il montaggio è sufficiente una mezz'ora di lavoro.

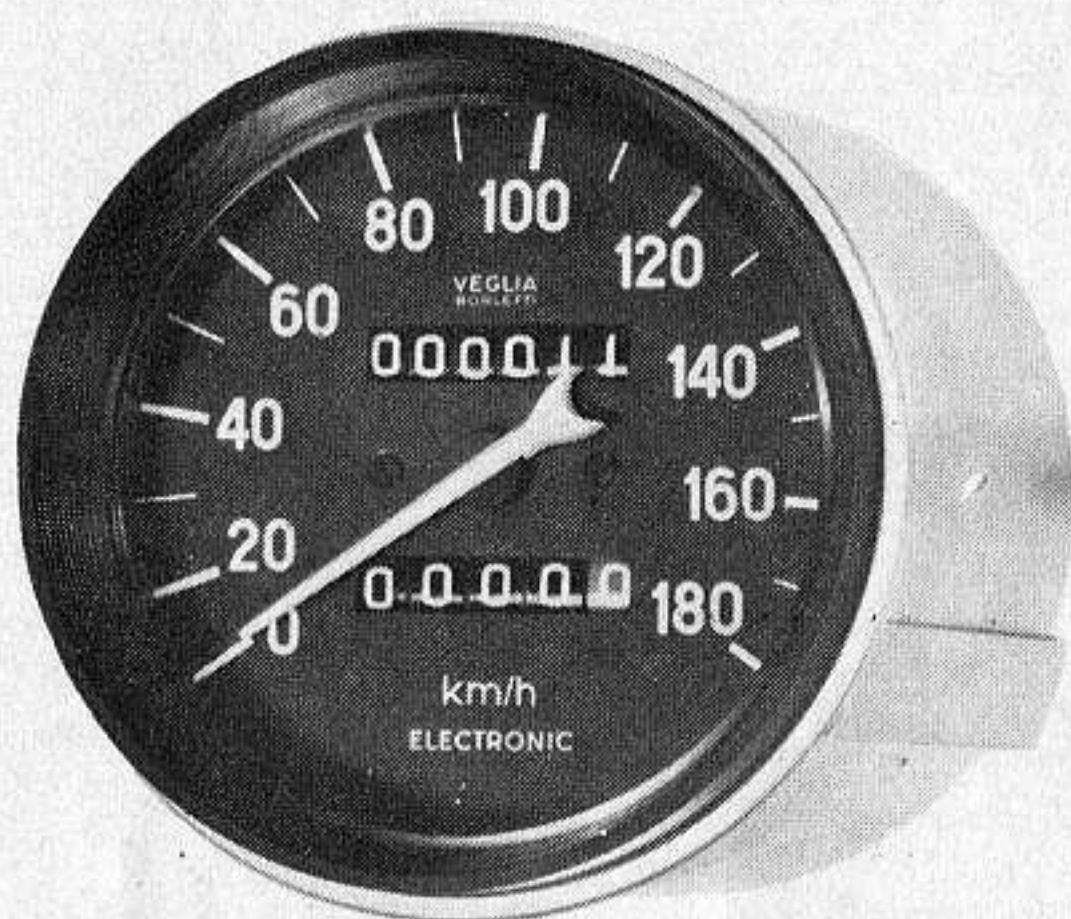
Della **Frigette** sono i nuovi modelli di condizionatore che annullano il fastidioso e deprimente senso di apatia che vi assale guidando immersi nella calura estiva respirando gas tossici. Questi condizionatori somministrano aria giustamente ossigenata, priva di scorie, a temperatura stimolante il sistema nervoso e assicurano una confortevole e fisiologica condotta di guida.

Le tute impermeabili

Della **Committ** di Torino un accessorio interessante per le vetture a carattere sportivo ed, in specie, a motore posteriore: gli « spoilers » in vetroresina. Si tratta di alettoni frontali

che, con speciale attacco a vite, possono essere applicati alla carrozzeria di diversi modelli sotto il paraurti anteriore. Alle alte velocità i nuovi alettoni producono, per effetto aerodinamico, una migliore aderenza dell'avantreno, concorrendo sostanzialmente alla sicurezza della vettura. I nuovi spoilers permettono inoltre un incremento di velocità tra i 6 ed i 9,5 kmh allorché la vettura procede dai 180 ai 200 kmh.

Dell'**Eromec** è il paracoppa per Mini, Fulvia, Giulia con porta fanali fendinebbia. Della **UNUS** è l'alza cristallo elettrico per qualsiasi autovettura e trombe con suono delle vecchie auto degli anni trenta. Della **JW** le nuove tute di pelle impermeabile. La leva cambio « **Gran Prix** », un tubo piegato all'indietro per essere alla portata di mano del guidatore. Per applicarlo sulle vetture Fiat 127, 128, Autobianchi A 112, Skoda 110 è sufficiente tagliare la leva del cambio a circa 5 cm dalla base e innestare sul troncone la leva.



Il « tachimetro elettronico » che la Veglia Borletti ha presentato al Salone di Torino, eliminando la tradizionale trasmissione meccanica, evita agli utenti gli inconvenienti ed i rumori propri di questa trasmissione. Un semplice cavetto elettrico trasmette al quadrante le informazioni che possono servire all'automobilista

Per l'Alfa Sud v'è il tappo con chiave antifurto per il bocchettone del serbatoio della benzina. Un accessorio di grande utilità che oltre ad evitare il furto della benzina, impedisce anche ai « buontemponi » l'introduzione di oggetti estranei nel serbatoio medesimo. Per le prossime giornate di freddo e neve, per non trovarci la mattina ad accendere un fiammifero o l'accendino per riscaldare la serratura della portiera e per fare girare bene la chiave c'è ora lo spray **Slot Free**, che serve a sbloccare le serrature ed anche per altri usi. Così dicasi per la bomboletta **Valma « Winter Grip »** che consente, con una sola spruzzata, una più sicura aderenza dei pneumatici su fondi innevati e ghiacciati.

Per le mani sporche di grasso non più fazzoletti o stracci: c'è una pasta speciale che, senza dover utilizzare l'acqua, basta stendere sulle mani e poi strofinandole fra di loro si riesce a togliere qualsiasi sporco. Un accessorio originale, utilissimo è il portabiciclette per chi vuol lasciare la macchina in

periferia e arrivare in centro sulle due ruote. I modelli **Tour Sport** si possono applicare su ogni tipo di autovettura, consentono il trasporto di una o più biciclette e sono regolabili secondo le diverse dimensioni delle biciclette stesse.

La spia di angolazione

Il gruppo industrie britanniche presenta il « guardaporta » per portiere di autovetture. Eseguiti in plastica, vengono applicati al bordo delle portiere, sul lato di apertura e presentano due serie di catarifrangenti, l'una esterna e la seconda interna. A portiera chiusa i catarifrangenti, gialli, segnalano la posizione laterale della vettura; a portiera aperta i catarifrangenti interni, rilevano l'angolazione della portiera sulla carreggiata.

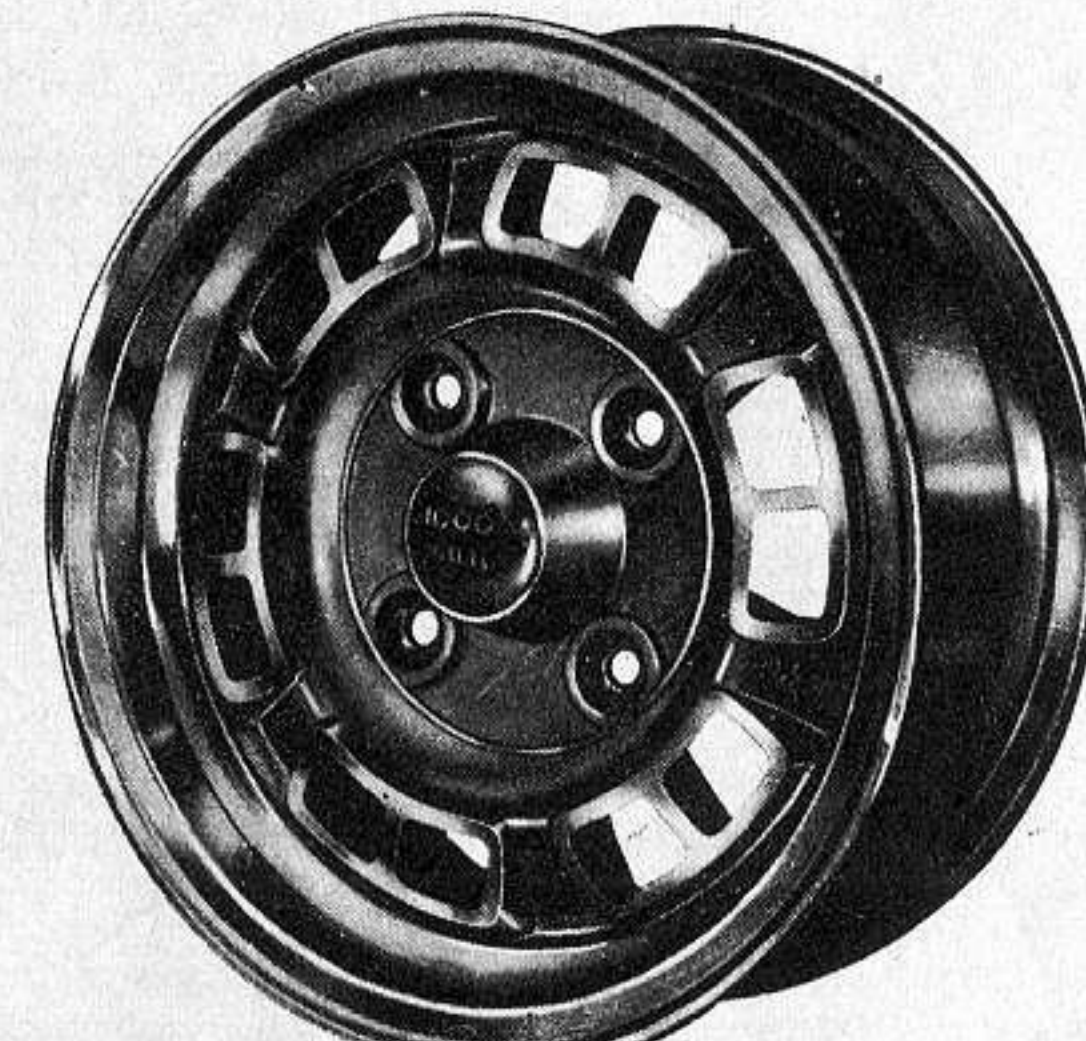
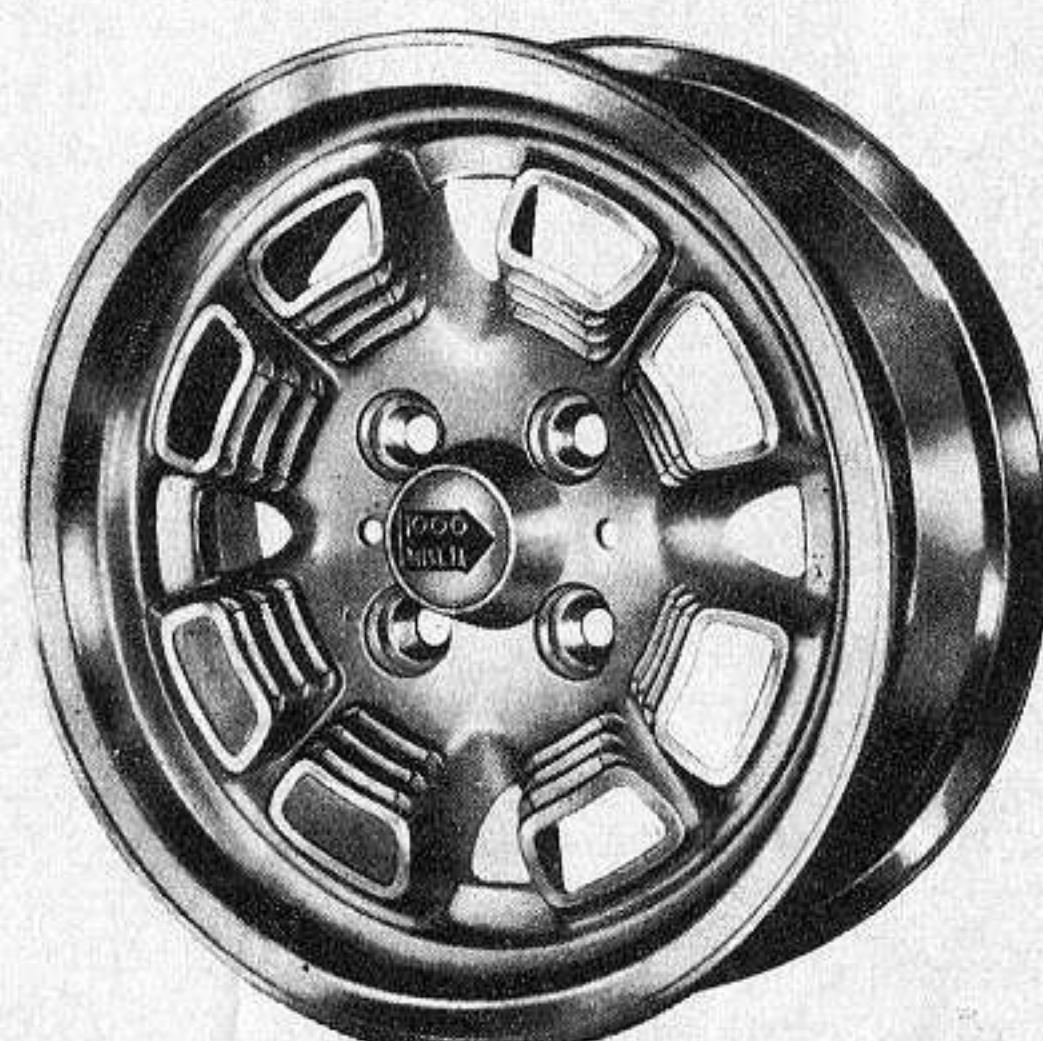
Bruno Boglioni



rivive la leggenda ruote in lega leggera



3 dei favolosi 15 Mille Miglia



MODELLI	MISURE	MODELLI	MISURE	MODELLI	MISURE
RENAULT	5,00 x 13 5,50 x 13 6,00 x 13	ALFASUD FIAT AUTOBIANCHI SIMCA	5,00 x 13 5,50 x 13 6,00 x 13 6,50 x 13	LANCIA BMW PORSCHE 911 WOLKSWAGEN WOLKPORSCHE MERCEDES OPEL COMMODORE	6,00 x 14 7,00 x 14

FONDERIE OFFICINE MAIFRINI BRESCIA - 25100 - Via Scuola, 5 - Tel. 302281/2

Quello che
abbiamo
TELEVISTO

Le uniche probabilità sono racchiuse, è il caso di dirlo, nella mente effervescente del buon Pigna e, ovviamente, dei realizzatori de «La Domenica sportiva». I quali, calcio permettendo, sembrano essere diventati «abbastanza» favorevoli ai flashes automobilistici. C'è solo da augurarsi che questa lodevolissima iniziativa non resti lettera morta per il futuro e che, per il passato, non si tratti solo di episodi occasionali.

...e quello
che (come
sempre)
NON vedremo



Il traguardo 981

Finalmente abbiamo udito dalla voce di Alfredo Pigna pronunciare la parola automobilismo nel corso del «rapido sommario» della novantottantunesima «Domenica sportiva». Non solo: il festivo showman ha sottolineato: «Vorrei segnalare un argomento di particolare interesse, l'aerodinamica al servizio dell'automobilismo sportivo». E, infine, nell'annunciare gli ospiti della serata, ha entusiasticamente presentato «il pilota Sandro Munari con il suo direttore sportivo Cesare Fiorio, sono cam-

pianti» di Alfredo Pigna. Un titolo alquanto significativo ma che non è servito a riscattare il «sunday showman» né a risollevarne le sorti di intervistatore... anche se in seguito, quando si è trattato di passare all'automobilismo, ha ceduto, e questa volta sul serio, la parola a Mario Poltronieri, ovviamente dopo aver annunciato che: «Domenica scorsa abbiamo avuto il piacere di presentarvi i Campioni europei di rally, questa sera abbiamo il piacere di presentarvi i protagonisti di un'altra prestigio-

cato — in «anteprima» — la notizia della vittoria europea in Spagna dell'Abarth, ha cominciato la sua intervista prima con Fiorio — che ha riepilogato la storia delle vittorie nei diversi rallyes — e quindi con Munari che ha portato al debutto la Stratos che dovrebbe essere la macchina di punta della Lancia per il 1973.

Dopo l'intervista, velocissima, il servizio filmato sull'aerodinamica nell'automobilismo sportivo. Partendo dal nuovo e recente record ciclistico di Eddy Merckx, che ha svolto la sua gara adottando un tipo di tuta aderentissima che «offriva minima resistenza all'aria», Poltronieri è passato ad illustrare l'importanza della «linea» delle auto che viene continuamente perfezionata e ritoccata onde evitare che vi siano ostacoli che frenino la corsa, che «mangino più potenza». «Per questo — ha proseguito Poltronieri — nelle automobili di oggi, soprattutto in quelle da corsa, si studiano forme sempre più aerodinamiche; lo studio di queste forme non porta solo ad ottenere una minore resistenza nell'aria ma migliora anche la stabilità, aumenta l'aderenza e riduce le interferenze create dagli altri veicoli vicini ai quali si corre». Quindi Poltronieri è passato a illustrare la «galleria del vento» inaugurata da Pininfarina in occasione del Salone di Torino, «la prima in Italia dove si possono provare automobili a grandezza naturale e l'unica disponibile in Europa per tutti i costruttori d'auto». Sergio Pininfarina ne spiega le funzioni: «La costruzione di questa galleria del vento che è la prima costruita in Italia per modelli in scala naturale è stato un lavoro di notevole impegno finanziario. Perché l'abbiamo affrontato e fatto? L'abbiamo fatto per poter provare, con rigore scientifico e senza rischio per i collaudatori, le condizioni aerodinamiche dei nostri veicoli e dei veicoli di tutte le Case che vorranno affidarci lo studio. Vorrei chiarire che non si tratta solo di prove aerodinamiche di velocità; la velocità è uno dei fattori e forse quello più comunemente inteso come aerodinamica; ma esistono aerodinamiche del silenzio, aerodinamiche di affidabilità di accessori, come tergicristalli, ad esempio; esistono aerodinamiche di comfort, per esempio entrate e uscite d'aria per il condizionamento dei veicoli».

La conclusione di questo servizio è stata la seguente: «Con questi studi si dimostra ancora una volta che la ricerca delle più elevate prestazioni, se razionalmente interpretata, rappresenta un determinante contributo alla sicurezza dell'automobile».

Dopo di che, venerdì 10 abbiamo assistito a quell'edificante filmato, dedicato ai ragazzi, che è andato sotto il titolo «La corsa continua» e che ha voluto contestare la validità di una prova come la «24 Ore» di Le Mans dove «il pilota muore e intorno a lui si continua a gareggiare e a far festa...»!

Gio' Luni

tv
radio

Programmi dal 14 al 20 novembre

DOMENICA 19

Programma nazionale

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

TUTTI I GIORNI

Programma nazionale

Ore 19,40 (al termine del telegiornale) Sport

Ore 19,45 - Telegiornale Sport

Ore 20,40 (al termine del telegiornale) Sport

GIOVEDÌ 16

Secondo programma

Ore 18,00 - Speciale sport

SABATO 18

Secondo programma

Ore 11,35 - Ruote e motori

DOMENICA 19

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 20

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.

TV Svizzera

SABATO 18

Ore 22,10 - Sabato sport

DOMENICA 19

Ore 18,00 - Domenica sport

Ore 22,00 - La Domenica sportiva.

LUNEDÌ 20

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

pioni mondiale Marche di automobilismo», senza pensare che il campionato mondiale Marche, come dice la parola, è un titolo che va attribuito all'automobile vincente anche se al pilota va il merito di averla portata alla vittoria e che un direttore sportivo non è mai «campione». Ma il sintetico Pigna non si accorge che «accorciando» le frasi i risultati sono a dir poco esilaranti.

Come esilarante è stato il servizio che riguardava il calcio con il «mercato di novembre» e che aveva per titolo «L'ultima speran-

za conquista, affermazione del nostro automobilismo, il campionato mondiale Marche-rally che è stato vinto dalla Lancia; fra l'altro l'unica che poteva insidiare la Lancia era la Fiat la quale oggi si è ritirata nel rally statunitense di Press on Regardless, un nome un po' strano, si è ritirata. I campioni ve li ho presentati, comunque sono Sandro Munari e Cesare Fiorio, suo direttore sportivo, che sono accompagnati dal collega Mario Poltronieri al quale cedo senz'altro la parola».

Poltronieri, dopo aver comuni-



Una F.1 CHEVRON?

● Un portavoce della CHEVRON ha confermato che un cliente ha chiesto a Derek Bennett di progettargli una vettura di F.1, aggiungendo di ritenere che ormai non se ne faccia nulla, anche se «potremmo usare la B24 con numerose modifiche».

● Quando è stato scritto e pubblicato che LEN TERRY era partito per l'America, la notizia era sbagliata. Terry non si è mosso e lavora tranquillamente alla Design Auto nel Dorsetshire.

● Le opinioni sui motori di F.2 sono varie, però in complesso si ritiene che il BMW sarà difficile da battere nelle prime gare della stagione, che il Vega messo a punto dalla Cosworth e il Ford Pinto messo a punto dalla Holbay a questo punto diventeranno avversari temibili, ma che il Lotus Novamotor potrebbe non essere competitivo fino a stagione avanzata.



LONDRA - La Corgi ha presentato il modellino di una Surtees TS9B, i cui colori sono però solo abbastanza simili alla vettura Pagnossin. La linea è fedele, ma soltanto la Corgi potrebbe dire perché la parte inferiore è verniciata in verde e perché una specie di... nano contorto che siede nell'abitacolo, con in testa un casco di cuoio più adatto a Nuvolari, dovrebbe essere di Adamich... Accanto alla TS9B, si vede una Cortina per la polizia, sempre della Corgi.

CAN-AM in Europa

● Già quest'anno si voleva ampliare la CAN-AM, aggiungendo cinque gare che si sarebbero svolte in Messico e in Sud America in dicembre, e ora pare sicuro che ciò avverrà nel 1973. Comunque, e questo è interessante, lo SCCA vuole portare la Coppa anche in Europa e spera, in aprile e in maggio, di organizzare due gare in Germania e due in Francia, completamente staccate dall'Interserie anche se i piloti di questa serie potrebbero prendervi parte. (Del resto l'idea era già stata ventilata). Fra uno o due anni, Argetsinger ritiene che Can-Am e Interserie si fonderanno.

● EDDIE KEIZAN, pilotando la Surtees di Alex Bignault, il «capo» della serie Springbok, ha vinto la Serie Gold Star sudafricana.

STEWART rallysta

● Durante una riunione della Ford-sport, JACKIE STEWART ha detto che quando abbandonerà le corse, parteciperà al Rally del RAC. Oltre mille persone sono testimoni di questa sua dichiarazione.

● Che cosa faceva Mike Warner, della GRD, a pranzo in un elegante ristorante londinese con Paul Newman? «Niente di speciale — ha detto — Newman è un appassionato di automobili e discutevamo di qualche possibile affare, ma non è saltato fuori niente di concreto». Newman, che gira un film a Londra, è andato a Thruxton ove ha coperto qualche giro di pista con una Mini. Si parla di un altro film sulle corse, forse appunto con l'attore americano.

● La produzione della MOTUL del Rondel inizierà fra circa un mese, come si era già più o meno detto. Intanto si fanno intense prove col prototipo, in previsione della sua apparizione nella prima gara di F.2 del 1973.

● Le condizioni di OLIVER GENDEBIEN, abbastanza gravi dopo una caduta da una bicicletta, sono migliorate. Fra pochi giorni sarà trasferito nel reparto convalescenti dell'ospedale in cui è ricoverato.

● Cameron Argetsinger, direttore corsa dello SCCA, ha dichiarato che ancora per molto tempo il compressore «non sparirà dalla CAN-AM». La notizia non ha fatto molto piacere a certe squadre, soprattutto alla McLaren.

● SAM POSEY parteciperà alla Coppa Tasmania con una Surtees TS11 con motore Bartz. Ci sarà anche Steve Thompson con la Chevron ex Redman-Holland, acquistata da Alan Brodie e patrocinata dalla Wilkins.

● Per rallegrare le corse il BRSCC ha avuto un'idea nuova per la gara di Formula Ford del 26 dicembre, a Brands Hatch. Ogni pilota che ad ogni giro supererà per ultimo il traguardo verrà «scacciato» con sventolare di bandiera nera e si continuerà così finché resterà una sola vettura in pista. I giri saranno venti al massimo. Seguiranno poi una gara di F.3 e alcune altre minori.

● GREGG YOUNG avrà una stagione molto intensa nel '73 visto che alle corse americane, aggiungerà quelle europee della F.2 alle quali parteciperà con una March. La stessa cosa farà il canadese DAVE McCONNEL che invece sarà al volante di una GRD.

● Il nuovo lavoro di RALPH BEL-LAMY, come progettista capo per la F.1, nel Team Lotus John Player, avrà inizio il 13 novembre e sarà fatto in stretta collaborazione con Chapman. Il posto di Bellamy, che ha lasciato la MRD in ottimi rapporti, verrà occupato da Gordon Murray.



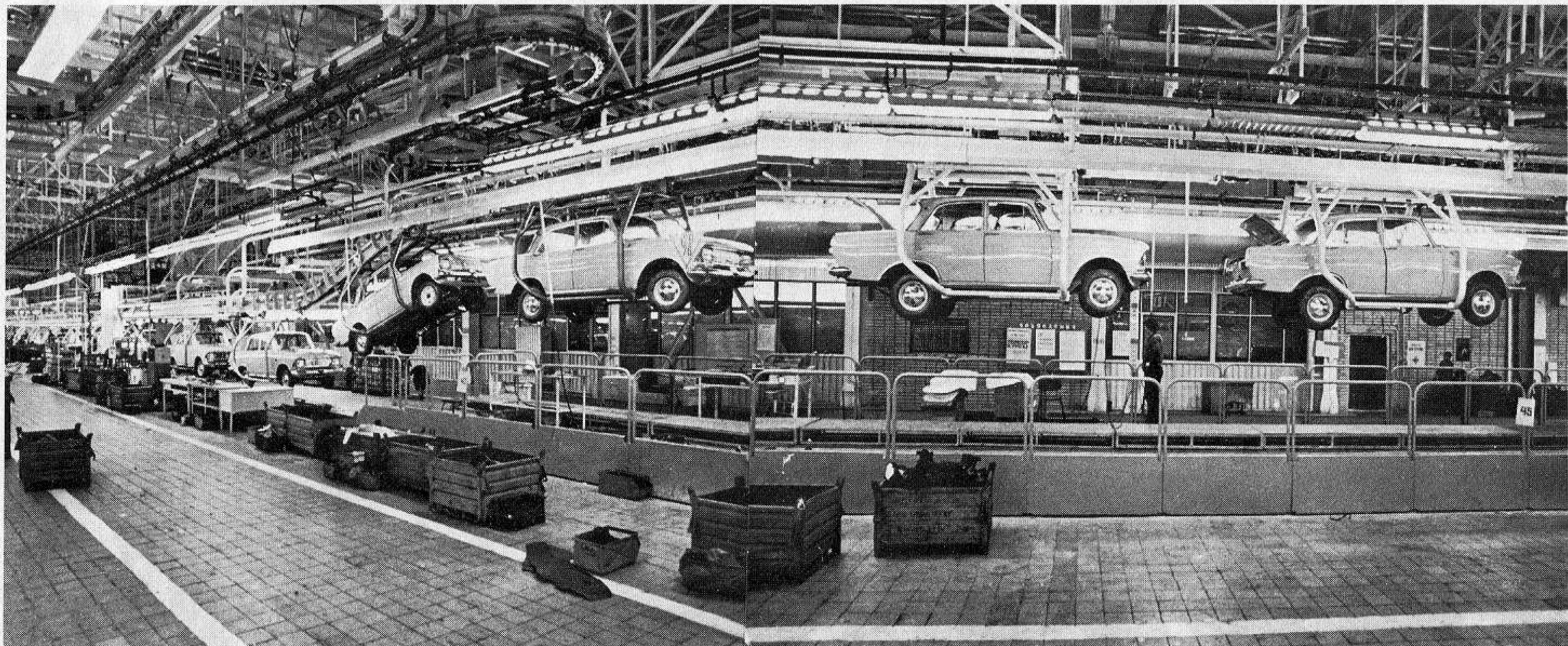
La nuova RUSSIA del motore



TORINO - Non sempre la responsabilità di un incidente stradale deve essere fatta risalire all'imperizia del conducente. Altri fattori possono essere definiti come aggravanti, primo cattiva manutenzione del veicolo, chiarendo, in particolare, che i veicoli che hanno avuto più passaggi di proprietà e quelli la cui anzianità è superiore a cinque anni, sono i più pericolosi. In Italia, gli incidenti per avarie del mezzo meccanico sono stati, nel 1971, 1.322 con 78 morti e 1.243 feriti. Al primo posto delle cause, la rottura o l'insufficienza dei freni, quindi guasti allo sterzo e poi pneumatici eccessivamente usurati. Questi, e l'incidenza dei costi assicurativi, sono gli argomenti sui quali si sono impennati i dibattiti al «3. incontro CEAT» svoltosi a Roma ed ai quali hanno preso parte l'ing. Mario Santi, l'ing. Ercole Stiriti, il dott. Camporota, l'ing. Poggi, il prof. Jelmoni, l'ing. Mengoli, l'avv. Curti, il dott. Sorrenti e il dott. Rimoldi della Ceat.

La crisi in Italia delle MOSTRE di AUTO da CORSA

ROVIGO saloncino di passione



La motorizzazione sta facendo passi da gigante anche nell'Unione Sovietica e l'automobile, che prima era appannaggio di pochi privilegiati, ora sta andando verso il popolo. Nella foto in alto, una vettura moscovita sta entrando nel tunnel di lavaggio automatico di una stazione di servizio in via Lenin. Qui sopra, un particolare della catena di montaggio delle vetture «Moskvich»



Un altro aspetto della stessa stazione con una vettura che sta rifornendosi di benzina. Sullo sfondo i grattacieli di Mosca

- Una riduzione nel tasso di sviluppo della domanda di autoveicoli si verificherà nel prossimo decennio. Lo ha detto il presidente della IRI-FIN-MECCANICA. L'andamento negativo è dovuto soprattutto al settore dei veicoli industriali, per le vetture alle agitazioni sindacali.

- A PARIGI sono già state molte le manifestazioni contro l'invasione delle automobili. Ora c'è chi suggerisce una soluzione: invece dell'autostrada sulla riva sinistra della Senna, si dovrebbe scavare una galleria sotto il letto del fiume.

- Anche nel 1973 i veicoli che ne hanno l'obbligo saranno sottoposti alla vista e prova di REVISIONE, per accertare se sussistono le condizioni di sicurezza per la circolazione. La revisione avrà inizio il prossimo primo gennaio e dovrà essere completata entro il 31 marzo, entro il 30 giugno, entro il 31 ottobre ed entro il 30 novembre a seconda della cifra della targa.

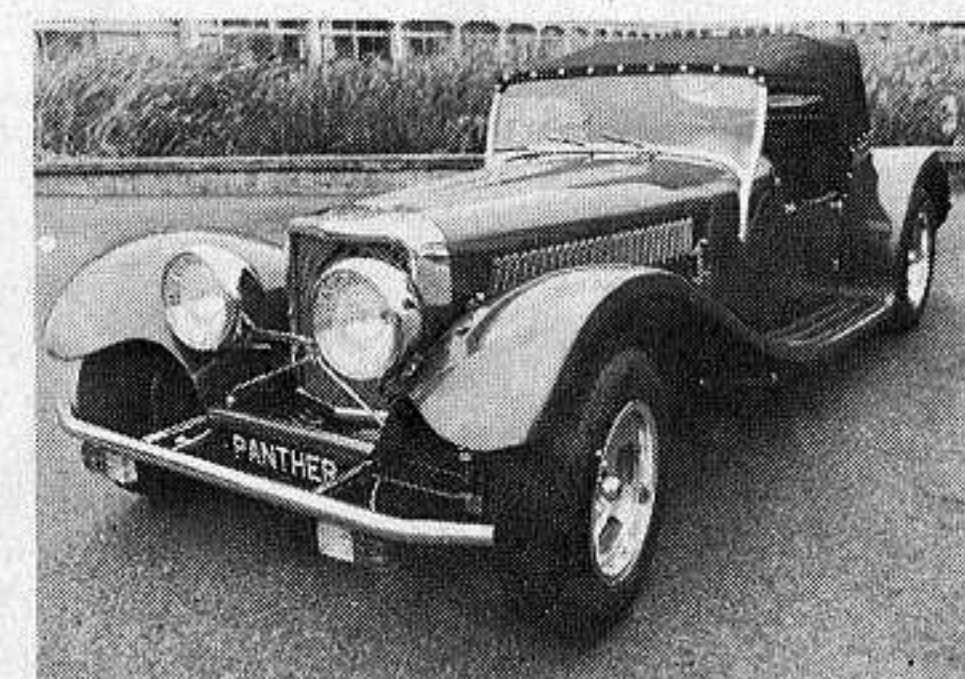
- Le importazioni in ITALIA di vetture straniere sono aumentate, anche se di poco. La quota rimane però sempre attorno al 26 per cento.

- I carabinieri hanno trovato sul fondo del LAGO D'ISEO un «cimitero» di vetture di grossa cilindrata, usate quasi tutte negli ultimi mesi in diverse imprese criminose commesse in Lombardia.

- Il numero di vetture nuove immatricolate in GRAN BRETAGNA durante i primi otto mesi del 1972 ha raggiunto la cifra primato di 1.155.593 unità, in confronto alle 857.542 dello stesso periodo dell'anno precedente. E' in testa la BLMC, seguita dalla Ford.

- Il presidente della CITROEN ha confermato che l'anno prossimo uscirà una AMI 10. Monterà il motore quattro cilindri di 1015 cc della GS e quindi la parte anteriore sarà leggermente allungata. L'arrivo di questo modello rende più probabile la sparizione della GS di 1015 cc, che rappresenta soltanto il 10 per cento della produzione totale di questo tipo.

- E' stato nominato presidente della International Division, vice presidente esecutivo e membro del consiglio d'amministrazione della MOBIL OIL Mr. Curtis Laerner, sostituendo Mr. Roland Rieurtort.



LONDRA - Quella che ha avuto più successo fra le recenti «repliche» inglesi è la Panther J72, che segue la linea della Jaguar SS100 ed è infatti azionata da un motore Jaguar e monta cambio Jaguar. Mentre altri tentativi del genere, non hanno avuto un successo commerciale, pare che la Panther abbia un futuro roseo: circa 50 sono già state vendute e per l'anno prossimo si prevede che ne saranno costruite 250. La vettura ha una forte accelerazione e offre a chi la usa una trentacinquenne, e quindi giustificabile scomodità.

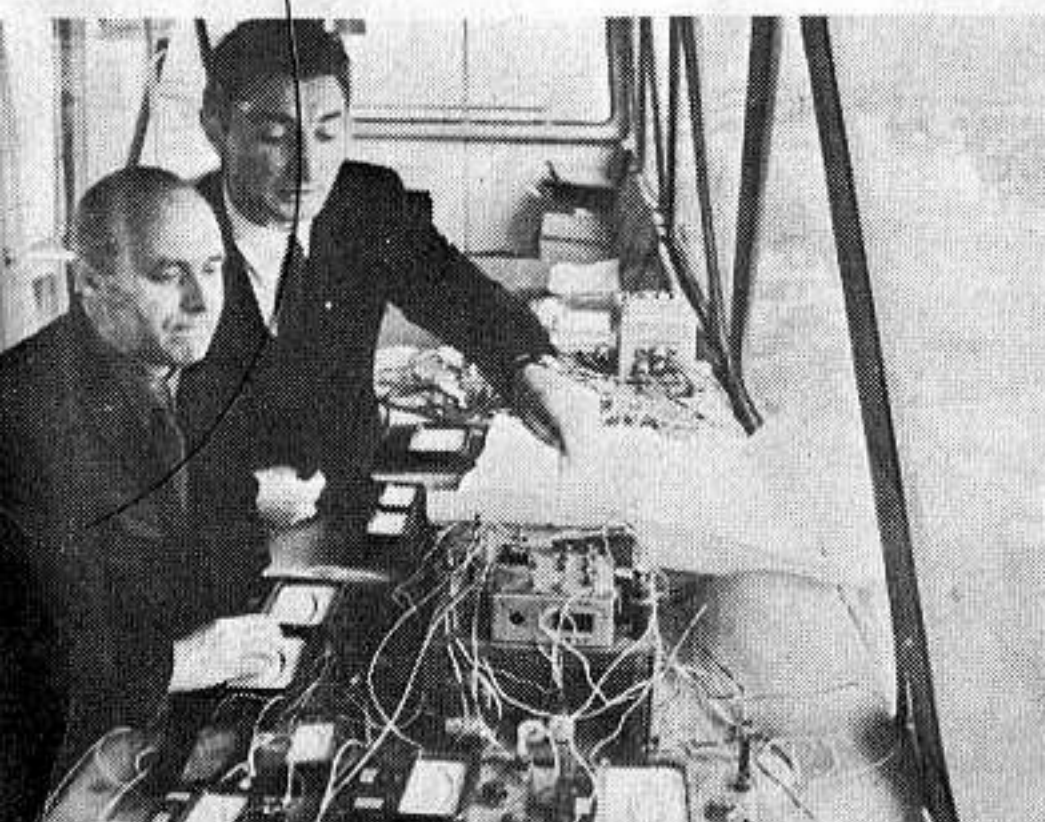
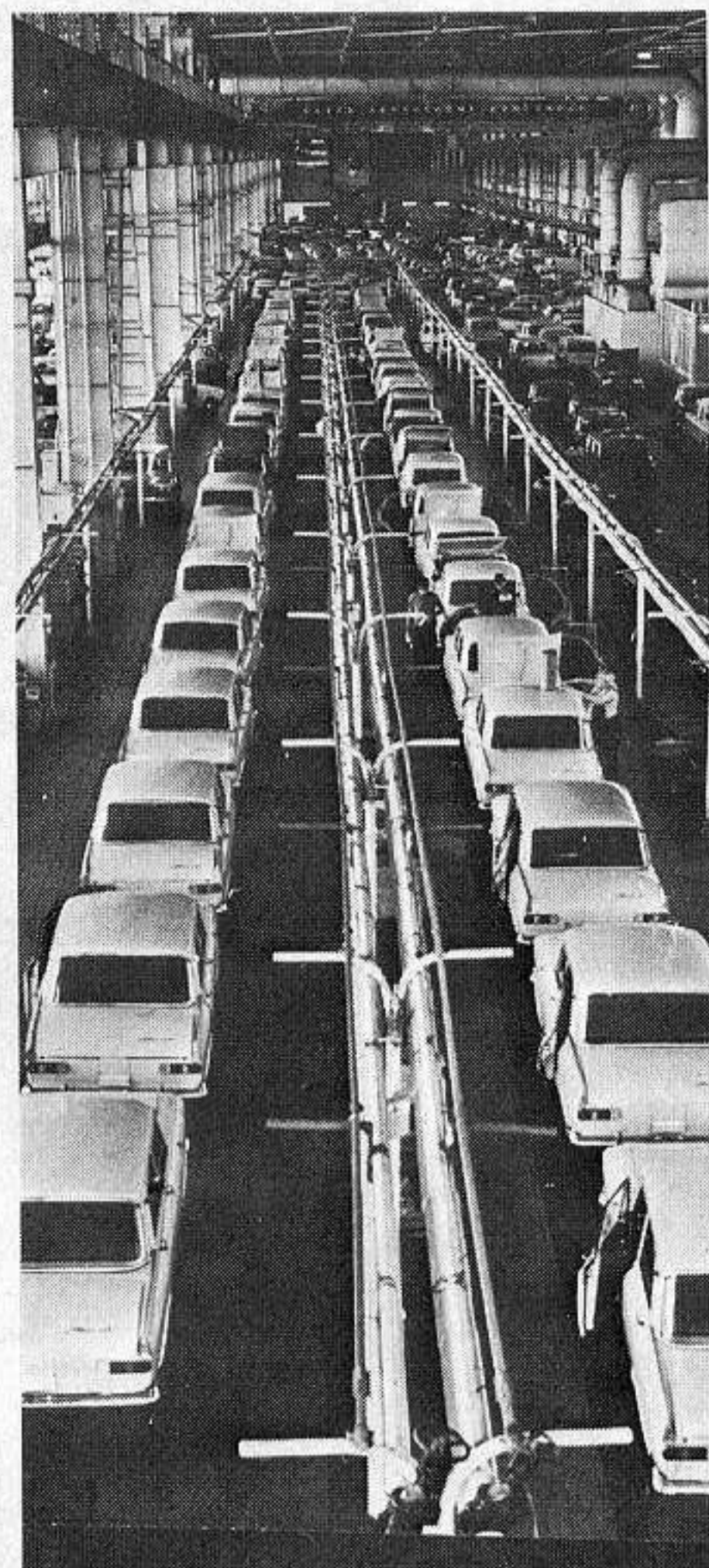
- All'esposizione organizzata a VARSAVIA dalla Pol-Mot (ente polacco dell'industria automobilistica) verrà presentata la FIAT 126, che dal 1974 in poi verrà prodotta nel nuovo stabilimento di Bielskobia, al ritmo di 150.000 unità all'anno.

Rito funebre per Adolfo ORSI a Modena

MODENA - Alla presenza dei familiari, delle principali autorità, dei dirigenti, di tecnici, di piloti, di meccanici, è stato celebrato nella chiesa parrocchiale di Sant'Agnesa un rito funebre in memoria del Cavaliere del Lavoro Adolfo Orsi presidente onorario della «Maserati». Fra i piloti abbiamo notato anche Giorgio Scarlatti, mentre avevano fatto pervenire espressioni di solidarietà molti famosi corridori, costruttori e scuderie italiane ed estere. Il rito è stato celebrato dal parroco di Sant'Agnesa, assistito dal cappellano e da Don Sergio Mantovani.



Sopra, una vettura dirigenziale sta asciugandosi ad aria calda dopo avere percorso l'intero tunnel di lavaggio. A destra, lunga fila di vetture «Moskvich» pronte per la consegna alla fine della linea di produzione. Sotto, l'ing. Terekhov (camicia bianca e cravatta) sta spiegando ad un tecnico il sistema di guida elettrica di un moderno autobus



ROVIGO - Tra le numerose iniziative di cui si è fatta promotrice la Scuderia Rovigo Corse quella relativa alla mostra d'auto da competizione, giunta quest'anno alla sua seconda edizione è risultata senza dubbio la più interessante e meritoria. Una rassegna al termine della quale si è avuto un corale concorso da parte di autorità tecnici, piloti ed appassionati, specie nella carenza che c'è, dopo che l'ANFIA, ha giubilato la Mostra di Torino.

Per una settimana il salone delle contrattazioni del grano, presso la Camera di Commercio, industria ed artigianato in piazza Garibaldi a Rovigo è stato al centro dell'interesse degli sportivi del volante e di numerosissimi visitatori giunti nel capoluogo polesano in occasione anche delle tradizionali manifestazioni dell'autunno rovigino.

Rassegna di alto contenuto tecnico dunque quella allestita dalla Rovigo Corse che ha avuto nell'appassionata e solerte attività del suo segretario Mario Petracca l'elemento propulsore. A fianco di Petracca hanno collaborato preziosamente il dott. Piergiorgio Tennani ed Antonio Zuola sotto l'intelligente controllo del presidente della scuderia rovigina il dottor Giuseppe Giannini. Ciò che è importante segnalare è il risultato ottenuto da questa rassegna d'auto da competizione: quello cioè di avere sensibilizzato le maggiori autorità locali verso i problemi dell'automobilismo sportivo e la competizione e di aver fatto conoscere a numerosissimi giovani alcune tra le vetture che vanno per la maggiore in questo momento nei settori della velocità e rallies.

Una carrellata pressoché completa quindi di macchine attorno alle quali si sono intrecciati discorsi tra i più svariati ma in particolare su temi ricorrenti quali il consumo, il costo, la sicurezza del pilota, la praticità e la loro maneggevolezza. Tra i numerosi visitatori ed appassionati non sono mancate le rappresentazioni del gentil sesso che, passando in rassegna la bella mostra di vetture, non hanno lesinato parole di apprezzamento e di stima verso gli organizzatori ed anche ai conduttori delle stesse vetture.

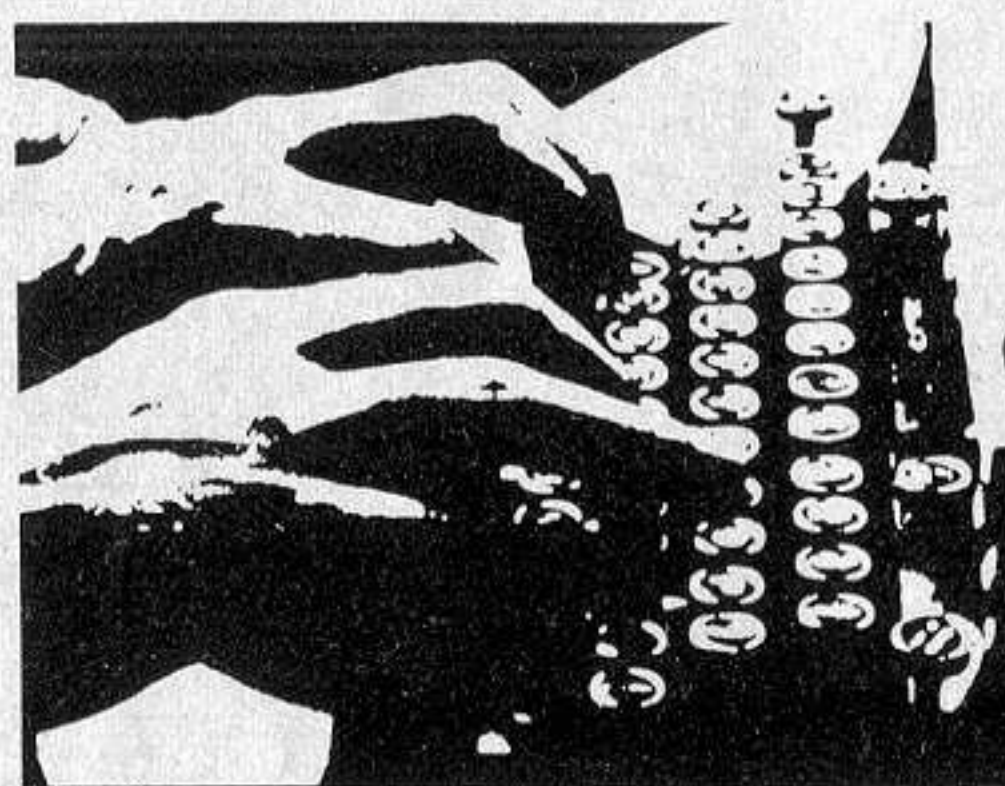
Tra le vetture più ammirate e che hanno solleticato maggiormente l'interesse sono state le formula 2 della Tecno tra cui la vettura pilotata da Regazzoni che nel 1970 vinse il campionato d'Europa, la March inglese F2 1860 cc. campione d'Italia 1972 ed ancora la De Tomaso Pantera GTS mentre al centro troneggiava l'Alfa Romeo 33 TT 3 450 HP.

A queste vetture che hanno costituito un po' il clou della rassegna hanno fatto da corona alcune meno importanti ma non per questo degne di un cenno di cronaca. E a questo punto ci corre l'obbligo di ricordare la Lola T 290, motore Ford, la Porsche 914-6 2000 cc., la 1000 Bandini, l'Opel GT 2000 cc, la BMW 2000 preparazione Schnitzer, la Opel Commodore 3 mila e per quanto riguarda le vetture di minore cilindrata una Fiat 500 gruppo 1, 498 cc e una Mini Morris gruppo 2 preparazione Sannetti 848 cc.

Attilio Trivellato

- Il direttore commerciale della Citroen, ALFRED LUCAS, ha dato le dimissioni ma s'ignora per ora chi lo sostituirà.

- Entra in vigore una nuova disciplina per l'ASSICURAZIONE obbligatoria degli automobilisti che vanno all'estero e per i cittadini italiani danneggiati da vetture straniere in territorio nazionale.



**SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

La copertina dimenticata

Caro Autosprint,

siamo un gruppo di tifosi di Bergamo e da molti anni leggiamo il vostro bel giornale, però caso strano non siamo quasi mai riusciti ad avere notizie del nostro bravo pilota Alessandro Pesenti Rossi. Sul vostro giornale si nominano continuamente piloti quasi sconosciuti alla grande massa di tifosi, quando poi si nominano i piloti conosciuti, di Pesenti Rossi se ne sente mai parlare è solo per dargli contro.

Quando vince, avete mille storie da pubblicare contro, come nella corsa di IMOLA dove vinse battendo i vostri pupilli, voi subito pubblicaste l'infondato reclamo di Carlo Giorgio, in Inghilterra benché avesse il motore rotto si piazzò nono e voi nemmeno l'avete nominato.

Voi di Autosprint con la nostra città ce l'avete proprio a morte benché piena di allori motoristici che tutto il mondo ci invidia (vedi Agostini, Ubbiali) ed ora che abbiamo anche un pilota della classe di Pesenti Rossi che nel prossimo anno correrà in formula due, con una macchina formidabile, di cui voi avete pubblicato solo il nome (Allegrini S.M.) senza specificare chi ne è il pilota, chi sia questo sponsor Allegrini; mentre nello stesso giorno cioè il 25/10/72 il «Giornale di Bergamo» benché non sia un giornale prettamente motoristico ne pubblicava i dati relativi.

Ezio Ronzi ed altri - Bergamo



Dovete perdonarci, ma l'accusa di «parzialità» nei confronti dei campioni bergamaschi ci fa veramente sorridere! Nulla di più sbagliato, in particolare, per quanto riguarda Pesenti Rossi, il quale si può vantare (non è capitato a molti altri suoi colleghi in F. 3) di essere apparso in una copertina di AUTOSPRINT, esattamente in occasione della sua vittoria a Varano Melegari.

Nell'episodio di Imola, scusate, avreste forse preferito che fosse il vostro beniamino a piroettare a 200 all'ora, così avremmo parlato del «suo» reclamo o del «suo» scampato pericolo?

Andiamo, non fatevi accecare dal titolo! Quanto all'avvenire del vostro concittadino in Formula 2, e sulla Allegrini in particolare, nulla di ufficiale è stato deciso, anche se in Formula 3 Pesenti correva con un patrocinio dell'industriale bergamasco. Di sicuro si sa che l'unico esemplare di Allegrini SM fin'ora costruito è stata acquistato da Ettore Ricci.

Speriamo di avere ulteriori informazioni leggendo il «Giornale di Bergamo», che pare molto più informato di noi sul futuro di Pesenti.

LE POLEMICHE

PUGLIA misteriosa

Sono rimasto molto amareggiato nel leggere su Autosprint n. 42 la lettera di alcuni piloti e di un noto preparatore barese, per il fatto in sé e per il commento non certo obiettivo. Non sono sorpreso perché la situazione è quella denunciata, ma amareggiato sia.

Sono un iscritto alla Scuderia Apulia ed all'AC Bari ed ho esperienze come organizzatore di alcune gare precedute da difficili vicende di autorizzazioni, finanziamenti, ecc. Senza spirito polemico devo però rilevare, a quanto mi risulta, che molti piloti firmatari non fanno più parte della Scuderia. D'altra parte, se si vuole in Puglia una scuderia organizzata ed efficiente tutti sono legittimati ad esprimere il loro pensiero ma se si deve far risalire ad una qualsiasi scuderia «inefficiente o fantasma» l'inattività di pur volenterosi piloti mi pare assurdo.

Perché una scuderia «inefficiente o fantasma» può esserlo per vari motivi e credo che l'Apulia, direttamente chiamata in causa, vorrà precisare alcune circostanze al riguardo, ma da un punto di vista obiettivo di noi pugliesi che sappiamo come si è sviluppato e sostenuto l'automobilismo sportivo nella nostra regione sarebbe opportuna, in primo luogo, una autocritica per le responsabilità che ci riguardano e poi, almeno, riconoscere come gli attuali dirigenti dell'Apulia, in primo luogo il dott. Luigi Amati, hanno sovente — stavo per dire quasi sempre — sopperito con sacrifici personali di tempo ed economici alla inefficienza di tutti gli organismi preposti all'automobilismo sportivo in Puglia.

Ad ogni buon conto, per quanto riguarda l'attività della Scuderia Apulia, a parte i numerosi piazzamenti ed i successi collettivi in manifestazioni internazionali e nazionali, l'ultimo dei quali nella 3. Coppa dell'Adriatico in Jugoslavia, c'è stata, quest'anno, la conquista di 2 campionati italiani di velocità: per vetture K 250 con Garofalo e lo Challenge FISA, classe 1300 GT con M. De Vivo.

Certamente una lettera simile a quella firmata da alcuni piloti pugliesi, apprezzabile per lo spirito e la volontà che la anima, si sarebbe potuta scrivere — condivisa da tutti i piloti pugliesi ed ovviamente con altri destinatari — da gente che, per quello che può o è capace di fare, preferisce lavorare in silenzio.

Giuseppe Moggia - Cisternino (Brindisi)

GUIDO GENOVESE - Napoli — Grazie per l'offerta. Comunque oltre ad aver notato come già abbiamo avuto un servizio particolareggiato, si renderà conto che è inutile offrirsi «dopo» un avvenimento. Sembra quasi che lei non abbia mai letto AUTOSPRINT.

STEFANO MORO - Varese — Vedremo di accontentare anche lei. La scelta di un soggetto per il manifesto, comunque, dipende anche da un fotocolor adatto ad essere ingrandito.

CARLO BOTTARELLI - Pavia — Ci spiace deluderla, ma il Tour de France Juniores, che si chiama Grand National, è riservato ai licenziati francesi. Ad ogni modo, questo l'indirizzo degli organizzatori: ASA du Tour de France, 100 av. Charles de Gaulle, Neuilly 92, Francia.

ULDERICO CAPPONI - Milano — Dal punto di vista teorico, non vi sono differenze. Dal punto di vista pratico, un motore a V è preferibile ad uno in linea con lo stesso numero di cilindri sia per ragioni di ingombro, ma soprattutto per la maggior rigidità dell'albero motore, sensibilmente più corto, oltre ad altre ragioni sempre di carattere pratico (baricentro più basso, disegno dei collettori di aspirazione più razionale, ecc.).

R. BACCHILEGA - Castel S. Pietro (Bologna) — Questi alcuni indirizzi: scuderia Nettuno, via Calori 9, Bologna; scuderia Arcangeli, corso Repubblica 70, Forlì; Modena Corse, piazza Mazzini 51, Modena; Cremona Corse, corso XX Settembre 19, Cremona; Parma Corse, piazzale Sicilia 10, Parma; Ravenna Corse, via Boezio 28, Ravenna; S. Michele, viale Repubblica 21, Parma; Passatore, Logge Pavaglione 58, Lugo (Ravenna); Tricolore, via Sessi 4, Reggio Emilia.

GIANFRANCO SARTORI - Verona — La presente breve risposta per informarla che quello che lei ci chiede è praticamente impossibile. Si tratterebbe di un immenso lavoro di ricerca e di consultazione in ogni angolo del mondo, che esula dai compiti di questa rubrica. Anzi, se uno raccogliesse il materiale per le informazioni che ci chiede, ne avrebbe da scrivere un libro...

SANDRO MARENCO - Roma — Sappiamo benissimo che la Ferrari nel 1971 ha realizzato la 712 per la Can-Am, con la quale Andretti è giunto quarto a Watkins Glen. Il caso ha voluto che il discorso relativo alla 612, apparso nella posta del n. 44, sia stato mutilato per ragioni di spazio, con conseguente sconvolgimento del senso.

ALBERTO MONROY - Palermo; FRANCO DE MARTINEZ - Palermo; DANIELE DALLAGO - Messina — Avete tutta la nostra comprensione. Speriamo che, in proposito, abbiate letto quanto avevamo da dire in proposito nel «Dito nella piaga» apparso sul n. 44. Sempre che il giornale vi sia arrivato, naturalmente...

MARCELLO GARIFO - Bovisio Masciago (Milano) — Questi gli indirizzi, cui chiedere particolari: Carrozzeria Bertone, Corso Allamano 46, Grugliasco (Torino); ing. Mauro Forghieri, c/o Ferrari Automobili, 41053 Maranello (Modena); Trivellato, via Trissino 27-29, Vicenza. Quanto a questi ultimi, dipende da che corse lei vuole fare con la 127: in velocità è un modello sconsigliabile, mentre per i rallyes va meglio. La Citroen DS 23 è omologata (o lo sarà quanto prima) in Turismo, e non in Granturismo.

Informiamo i seguenti abbonati che ci hanno richiesto copie non ricevute di avere provveduto alla spedizione.

Dallago Daniele, Messina - Molinari Luciano, Gossolengo - Fortini Vincenzo, Milano - Cucinotta Giancarlo, Messina - Calvelli Marco, Antella - Brusadelli Giulio, Merate - Palma Nina, Moliciara - Mauri Massimo, Como - Ceste Alberto, Torino - Castiglia Franco, Napoli - Vilaro Francesco, Messina - Artero Alberto, Torino - Bonaldo Claudio, Portogruaro - Signorini Mauro, Fauglia (PI) - Dell'Oro Giosué, Vercurago (BG).

Inoltre, purtroppo, è ancora in corso lo sciopero del compartimento ferroviario di Milano che causa ritardi o mancata consegna di Autosprint da diverse settimane in

tutta la Lombardia; pertanto preghiamo gli abbonati che seguono, e che ci hanno scritto, di attendere la fine dello sciopero prima di richiedere rispedizioni di copie in quanto da parte nostra la spedizione è stata effettuata regolarmente ma le copie sono ferme nei depositi ferroviari.

Ferrari Bruno, Macherio (MI) - Fumagalli Gianluigi, Olgiate Molgora (CO) - Baggio Antonio, Fagnano Olona (VA) - Terreni Mario, Casalpusterlengo (MI) - Besnati Massimo, Olgiate Olona (VA) - Cadel Silvio, Sesto S. Giovanni (MI) - Bernasconi Emiliano, Bizzarone (CO) - Ceriani Antonio, Magenta (MI) - Colombo Antonio, Bovisio Masciago (MI) - Fortini Enzo, Milano - Acquati Giulio, Brughiero (MI) - Medici Giuseppe, Milano.



FOTO - DOCUMENTO

Ho sempre cercato di astenermi dal ricorrere a lettere di precisazione, ma questa volta il vostro corrispondente Claudio Porrozi l'ha fatta grossa. Una sola volta, nel commentare la gara, è stato veramente obiettivo, ed è quando definisce Vallelunga «la tana del lupo Angelini». In quella tana, anche se si riesce a girare in 58"8, si debbono lasciare le penne...

Arriva al colmo quando dice: «Dopo una serie di contatti, Turizio va fuori al tornantino, ma alla fine solo la coda dell'Alfa di Francisci porta dei segni». Solo al primo giro l'Alfa di Francisci mi è stata davanti, e non vedo come potevo essere tanto cattivo con la coda della GTA, avendo la stessa sempre alle mie spalle.

Sono sì uscito al tornantino, ma per quella vistosa e vigorosa «sportellata» che ha determinato la squalifica di Francisci. La prova, per chi non era alla gara (chi c'era mi ha dimostrato la sua solidarietà), è proprio nella foto che voi pubblicate assieme al servizio sulla gara, che mostra chiaramente il colpo (la macchia scura dietro al numero di gara) che mi ha dato Francisci all'uscita dal tornantino, anticipandomi il trattamento che, una ventina di metri dopo al punto in cui è stata scattata la foto, mi ha definitivamente messo fuori pista.

Cosimo Turizio - Napoli

Le automobili, anche quelle da corsa, sono «corpi» e quindi impenetrabili secondo una ben radicata legge fisica. Una legge che spessissimo i piloti cercano di infrangere, specie quando vogliono passare in due laddove c'è posto per uno solo.

E' chiaro che, quando questo accade, a rimetterci oltre le carrozzerie è il senso sportivo dei protagonisti. Ed è altrettanto chiaro che ciascuno di essi sbratti per essere considerato «vittima» dei soprusi altrui; strano che Turizio

Dopo essere arrivati al termine della sua lettera senza trovare critiche fondate a quello che lei definisce «un commento non certo obiettivo effettuato dal giornale», ci permettiamo di farle una domanda: è sufficiente la sua «amarezza» ad invalidare una critica ad una situazione che, come

lei stesso ammette «è quella denunciata»?

A parte il fatto che fino ad ora la Scuderia Apulia non ha sentito la necessità di fare sapere la sua opinione, il problema vero — e lo avevamo sottolineato nella risposta — è quello che coinvolge globalmente i sodalizi automobilistici del meridione, pochis-

simi dei quali possono dire di assolvere la funzione alla quale sono chiamati dai soci. E poi i titoli a vincerli non sono le scuderie, ma i piloti.

Quanto poi al periodo finale della sua lettera, confessiamo di non avere compreso cosa lei vuole dire. Forse che secondo lei è possibile ribellarsi ad uno stato di cose rimanendo muti?

POSTA POSTA POSTA POSTA

FERMO POSTA

MARCO NOLASCO - Savona — Sull'Alfa e sulla Ferrari non ci sono dubbi: erano dipinte di rosso. Meno sicuri per la Porsche del raid Londra-Sidney, anche perché non ce n'era un esemplare solo. Quanto alla Lola, si tratta di una T 70 con motore Ford 5000. Una vettura del genere, in versione riveduta e corretta da Penske, ha vinto con Donohue e Parsons la 24 Ore di Daytona del 1969. In quella versione era dipinta di blu elettrico con rifiniture gialle.

VITTORIO FRANCO - Cagliari — Se le cose stanno così come ce le ha raccontate, lei ha ragione, in quanto il suo volano è ampiamente «dentro» i limiti di tolleranza ammessi, mentre il disco frizione può essere assimilato a quelli montati in origine, tant'è vero che come tale è venduto dai ricambisti. Inoltre, l'art. 257 punto 1) dell'Allegato J (che riguarda le vetture di gruppo 1) dice che il materiale d'attrito di freni e frizioni è libero, a condizione che le superfici non aumentino.

RINO LEMBI - Salsomaggiore (Parma) — In pratica, la differenza fra una vettura Sport gruppo 5 e biposto-corsa gruppo 7 risiede nel peso: le Sport hanno un peso minimo da rispettare (575 kg per una 2 litri), mentre le gruppo 7 non l'hanno. La ATS sport 1000 portata in gara da Giovanni Morelli è un vecchio telaio della ex-casa costruttrice bolognese, progettato dall'ing. Simonetti, e modificato ora nell'officina Giuliani di Modena.

MAURIZIO MANCINI - Pordenone — Un manuale come desidera lei non esiste, per lo meno in italiano. Se invece le interessa sapere «cosa» può elaborare per restare nei termini della legalità sportiva (parliamo di corse), allora deve chiedere alla CSAI, via Solferino 32, Roma, il testo dell'Annesso J. Per qualche pubblicazione, può richiedere il catalogo della Libreria dell'Automobile, galleria Caracciolo, via Marsala, Roma.

ULISSE CARINI - Piacenza — Il cambiamento di «ragione sociale» di una Casa costruttrice non provoca, creda, il decadimento della fiche di omologazione di un dato modello. Quello che a lei interessa, poi, dovrebbe avere ancora parecchi anni di vita sportiva.

MASSIMO PICCOLO - Vivaro (Pordenone) — Il compressore è un aggeggio che aspira aria a pressione atmosferica, la comprime e la invia nella camera di scoppio opportunamente miscelata con carburante. In sostanza, esso «spinge» nel motore una quantità di miscela esplosiva maggiore di quella che il motore aspirerebbe con le sue sole forze. E' applicabile a qualsiasi motore a scoppio, ma sconsigliabile senza una esperienza specifica ed un particolare irrobustimento del motore stesso. Per la scuola, rivolgetevi all'Istituto Dino Ferrari, via Giardini 251, 41053 Maranello (Modena).

Abbiamo ricevuto, contemporaneamente, due lettere di elogi, lodi e basta. Per il nostro lavoro, per il giornale, per i collaboratori, per quanto ci sforziamo di fare per questo sport. Niente di trascendentale, direte voi, ed invece è insolito il caso di due lettori che prendono la penna e sentono il desiderio di congratularsi con Autosprint senza pretendere in cambio neppure una risposta ad un quesito piccolo piccolo. Siamo grati a questi nostri disinteressati estimatori, che fanno la loro parte nel mantenere in tutti noi quell'entusiasmo che è una componente così importante in questo lavoro. Grazie, di cuore, ai signori VITTORIO SAVELLI di Forlì e GIORGIO BRANCALEONI di Cesate (Milano), e ci perdonino i nostri lettori per questo strappo ad una regola che loro sanno quanto accuratamente applicata: una volta ogni tanto...

MONZAFOBIA

Cavalli sociali

Caro Autosprint, vi invio un articolo tratto da «L'Eco di Monza e della Brianza» in data 1 novembre 1972. Vi troverete, riportata dal settimanale cittadino, una notizia di estremo interesse ed oltremodo umoristica, soprattutto alla luce delle recenti polemiche riguardanti l'esistenza e la funzionalità dell'autodromo Nazionale.

Lascio a voi ogni commento in merito. Attenzione, però, perché come ben saprete la massima aspirazione di un edile o di un metalmeccanico (senza alcuna offesa, s'intende, per le citate categorie di lavoratori) è sempre stata quella di potersi dedicare, dopo le quotidiane otto ore lavorative, all'equitazione, cosa fin'ora irrealizzabile a causa dell'assoluta mancanza, nella zona, di maneggi...

Valentino Redaelli - Monza (Milano)

La notizia di cui si parla è veramente interessante. In breve, si tratta di questo: pare che la società ippica milanese «Caprilli» abbia chiesto in affitto al comune di Monza una vasta area interna al Parco (circa 300 mila metri quadri) in uso esclusivo della società stessa, la quale avrebbe intenzione di aprire al pubblico, in determinate ore, l'accesso agli impianti ippici che la società stessa si impegnerebbe a costruire.

Come «L'Eco di Monza e della Brianza» fa osservare, dietro questo proposito di «socialità» si potrebbe nascondere un precedente piuttosto importante. Infatti, tutti ricorderanno come l'intento del comune di Monza, emerso nei lunghi dibattiti pro e contro il rinnovo di concessione alla SIAS dell'affitto dell'area dell'autodromo, fosse quello di liberalizzare al massimo l'uso del parco reale, dichiarato «polmone» verde a disposizione del pubblico.

Ora, salta fuori che una società ippica si è accaparrata, con la scusa dell'impianto «libero a tutti» (ma in realtà la «Caprilli» è un club riservato) una vasta fetta di parco, costruzioni (una cascina e delle scuderie) comprese. E allora, perché a suo tempo uno degli argomenti preferiti dei «tutori» del parco era stato quello di voler abolire le concessioni a società private, come il Golf Club, o la stessa SIAS?

VINCENZO BARONE - Palermo — Non ci siamo dimenticati la sua offerta, solo che per ora non abbiamo intenzioni in quel senso. Quanto ai ritardi, ne avrà ormai lette le ragioni. Tenga presente che il servizio di spedizione aereo di Autosprint in Sicilia, da quando è stato iniziato, non è mai stato sospeso: il ritardo dipende dagli scioperi.

DANIELE BORETTI - Vado (Bologna) — Per gli indirizzi che le servono scriva alla Penske Enterprises Inc., 3628 Winding way, Newton Square, Pennsylvania (USA).

CRISTIANO DE ANGELIS - Roma — Le è mai capitato, guidando, di arrivare ad un tornante un po' troppo velocemente, e sentire che la macchina, pur avendo girato il volante, tende ad andare dritto? Quello è un comportamento sottostanzante. Viceversa, se una macchina, affrontando una curva, tende ad andare in testa-coda, «partendo» con il dietro, allora è tendenzialmente sovrasterzante. Quanto alla Bertone 128 spider, non appena abbiamo nuove notizie le pubblichiamo.

CARLO DE NITTO PERSANO' - Lecce — Insomma, nel sud la crisi è più che altro a livello «dirigenziale», dato che i giovani appassionati non mancherebbero. E' anche un problema di infrastrutture, cioè di impianti fissi. Ma finché le cose vanno come a Putignano...

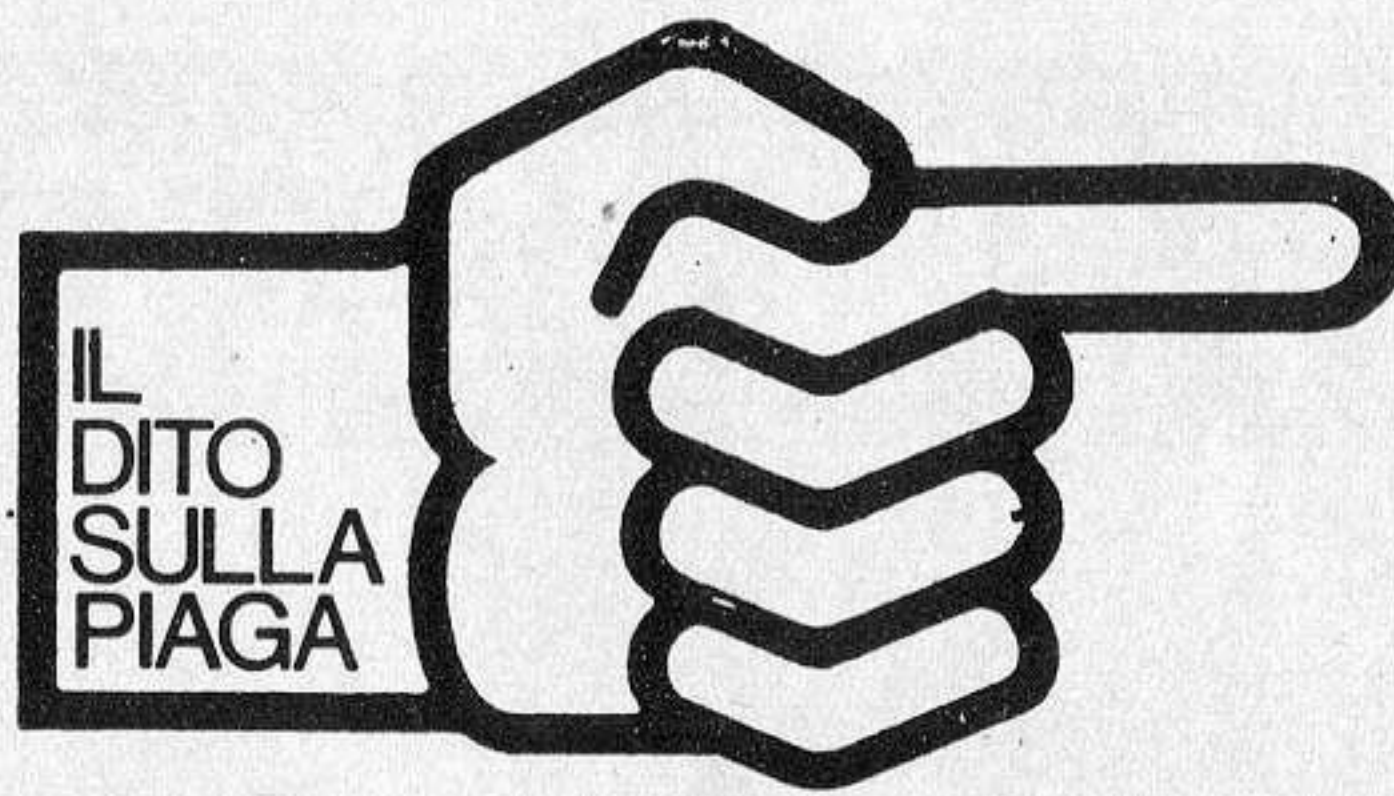
ANGELO COLOMBO - Bolzano — Per ottenere le dispense del corso della Ford Italiana, scriva alla stessa, in Viale dell'Arte 68, Roma.

BETTY GUSSONI - Basilicanova (Parma) — Nessun equivoco. La foto di Hailwood risaliva al 1958, ma è evidente che lui l'ha autografata quando Autosprint già esisteva, cioè dopo il 1961. Quanto al libro, esso è «Il casco sugli occhi», di Gian Carlo Zuccaro. Edizione Realizzazioni Grafiche Artigiana, Genova. Prezzo lire 2.500.

MAURO BALZANI - Cesena (Forlì) — Bisogna intendersi: se per voi «cambiare un motore» vuol dire avere la possibilità di sostituirlo senza modifiche strutturali alla macchina, allora nel vano motore di una 128 ci sta solo un motore Fiat 128. Altrimenti, partendo dal presupposto di buttare tutto all'aria e rifare completamente mezza macchina, allora riuscireste a farci stare anche qualche altra unità motrice: ma a che pro?

RICCARDO DIETRICH - Milano — Parliamoci chiaro: nessuno vuole affermare che Brian Redman non sia un buon pilota, solo diciamo che vale tranquillamente Galli. E se da noi i costruttori non facessero un certo tipo di politica, avrebbero pensato al pilota italiano e non a quello straniero.

DOMENICO RIBATTI - Bari — Il suo ragionamento è giusto, ma è anche vero che una prestazione va valutata in base all'importanza della corsa, ed è ingiusto attribuire lo stesso punteggio per una vittoria in una gara nazionale e per una vittoria in una gara — ad esempio — di Mondiale Marche. Comunque, avrà visto come la CSAI abbia affrontato l'argomento ritoccando i coefficienti, e specificando la «base» di corse valide. Il regolamento resta un poco complesso, speriamo solo non dia adito ad altri spiacevoli equivoci.



Consoliamoci con SALERNO

In relazione ad articoli pubblicati sui numeri 43 e 44 di Autosprint, chiedo ospitalità per le seguenti comunicazioni e precisazioni:

1) nell'impossibilità di poter intervenire alla riunione consultiva CSAI in Milano, inviai una breve relazione, che vi accludo in fotocopia. Ritengo che possiate restare soddisfatti, dal momento che le vostre osservazioni sul convegno CSAI (inibizione alle gare in salita delle monoposto, trofei nazionali e premi in danaro ai gruppi non titolati) sono stati da me preventivamente indicati, con identità di soluzione dei problemi.

Voglio solo sperare che la mia relazione, peraltro breve, sia stata almeno letta, mentre nutro dei dubbi in seguito al vostro articolo susseguente alla riunione stessa.

2) Non soltanto nel Nord — come si potrebbe rilevare dal vostro articolo sul n. 44 — si è affrontato il problema del funzionamento delle commissioni degli AA.CC., in seno all'Ente Regione. Anche in Campania — e non solo per la commissione turistica — ciò è stato sentito e sono state istituite le commissioni regionali turistiche, traffico, giuridiche, educazione stradale e sportive, con partecipazione paritetica delle varie commissioni provinciali.

La commissione regionale sportiva degli AA.CC. campani — presidente e vice-presidente rispettivamente il sottoscritto ed il noto pilota Tonino Nicodemi — ha già pertanto preso vita ed affronterà, con il massimo impegno, i problemi da risolvere che, in Campania, sono notevoli;

3) nell'articolo a firma Troise Sergio, sul n. 43 della rivista, tra le tante inesatte affermazioni, vi erano le mie dimissioni dalla commissione sportiva A.C.S. per solidarietà con i piloti della Scuderia Vesuvio.

Ciò è inesatto, mentre è vero che, venuto a conoscenza della decisione di non accettare le iscrizioni tardive dei «vesuvini», con telegramma inviato al Comitato Organizzatore, disapprovai la decisione, riservandomi un più accurato esame dei motivi tecnici, adottati a

motivazione (che, purtroppo esistevano e non è stato possibile superarli, malgrado la buona volontà di tutti gli organizzatori). E' vero, altresì, che — come ha riconosciuto il Troise — mi sono battuto al limite delle mie possibilità per l'ammissione dei «vesuvini» e che mi sono arreso (dopo aver vissuto materialmente per 2 giorni all'A.C. Salerno, trascurando ogni impegno familiare e professionale), soltanto di fronte ad insuperabili ostacoli tecnici e di sicurezza.

E' vero, infine, che i «vesuvini», resi personalmente edotti (compreso il sig. Troise) degli ostacoli indipendenti dalla volontà del Comitato Organizzatore, non hanno inteso accettare il responso, mettendo in atto un comportamento che — secondo la relazione dei commissari sportivi — non ha precedenti per quanto riguarda il senso sportivo e giuridico (cose che, ovviamente, il sig. Troise non ha riferito nei suoi articoli) e, pertanto, sarà il Giudice Sportivo e ordinario a decidere in merito.

Voglio esclusivamente disapprovare il linciaggio morale e le diffamazioni evidenti che, a firma Sergio Troise, hanno ingiustamente e faziosamente investito il Comitato Organizzatore, cui può imputarsi esclusivamente l'eccessivo impegno di far disputare, ad onta di notevoli ostacoli, l'unica competizione automobilistica campana (la cui abolizione il Troise, molto sportivamente, si augura) e di aver tentato, fino all'ultimo, di rimuovere l'ostacolo tecnico per la partecipazione dei «vesuvini».

La competizione, anche sotto il profilo organizzativo, è riuscita in pieno e di ciò, tranne che dai «vesuvini», abbiamo ricevuto atto e congratulazioni dai partecipanti e dagli spettatori.

E, poi, il sig. Troise, essendo parte in causa quale iscritto alla gara ed alla Scuderia contestatrice, non avrebbe dovuto astenersi, per elementari ragioni di obiettività, da una polemica così decisa? Cordia'i saluti.

Massimo Caiafa - Salerno

Cominciamo dalla fine a rispondere a questa lunga lettera del dottor Caiafa, con il quale già in altre occasioni abbiamo avuto il piacere di intrattenerci.

Peccato che, sull'argomento ormai trito della Coppa Primavera, il nostro interlocutore si sia deciso solo ora a scriverci, perché altrimenti avremmo utilmente — per i lettori — potuto condensare la nostra risposta a quella già data, sul n. 45 all'avv. Altieri. In merito, abbiamo infatti ben poco da aggiungere. E' naturale che il presidente della commissione sportiva difenda l'operato globale del suo AC, mentre gli fa parimenti onore il suo battersi in favore dei soci della Vesuvio. I piloti napoletani gliene saranno grati anche dopo aver appreso che non era vero che egli si sarebbe dimesso per loro, ne siamo certi.

Quanto alla riuscita della gara, soprattutto dal punto di vista formale, conserviamo le nostre perplessità. In particolare, abbiamo forti dubbi circa le «congratulatory del pubblico». Sono parecchie settimane che si parla di quella corsa, ma fin'ora abbiamo ricevuto solo lettere di gente molto poco entusiasta, come il signor Francesco Mozino, di Pompei, che scrive:

«rimasta la sola espressione dell'automobilismo campano, la Coppa Primavera ha esalato l'ultimo respiro grazie alle pugnalate infertele un po' da tutti: dalle autorità comunali, dagli organizzatori, dal servizio d'ordine, dal

pubblico. Il pubblico soprattutto ha trasformato una gara in salita in una corrida, costringendo molti piloti a pericolose «veroniche».

E veniamo agli altri punti della lettera del dott. Caiafa. Per quanto riguarda la notizia della istituzione in Campania di una commissione sportiva regionale, ci congratuliamo per la tempestività con cui essa è stata messa in piedi nella regione, mentre da altre parti ancora se ne parla.

Infine, relativamente alle critiche del dott. Caiafa ai progetti

LA SQUALIFICA

Il tubicino inutile

Caro Autosprint, come saprete sono stato squalificato dalla gara del 1. ottobre a Varano Melegari, per un motivo alquanto banale, il tubicino del «troppo pieno» del carburatore. Dico banale perché quando lo racconto a qualcuno nessuno ci crede, tutti coloro che ho interpellato mi hanno detto che quel tubicino non serve a nulla, e che non incrementa in alcun modo la potenza del motore.

Ora vorrei sapere il vostro parere, può o non può essere questo particolare un elemento di squalifica? Colgo l'occasione per comunicarvi che il mio punteggio nel Campionato Chevron di F. Ford è di 17 punti, e non di 16.

Giuseppe Bossoni - Pontevico (Brescia)

Una squalifica non è una questione di pareri. O uno è in regola, o non lo è, questo lo devono (lo dovrebbero, a volte) stabilire i regolamenti tecnici. Nel suo caso, è indubbio che quella «modifica» non fosse ammessa, anche se concordati con lei nell'irrisoria portata della stessa.

CSAI discussi a Milano, non sappiamo dirgli se i componenti della Commissione hanno preso visione delle stesse. Riteniamo di sì, come pure ci illudiamo abbiano fatto con le nostre, di riflessioni, sui medesimi punti. L'importante, comunque, è esprimere il proprio punto di vista con coscienza, anche se è molto improbabile che i pareri altrui facciano cambiare idea alla CSAI, una volta che essa abbia deciso di seguire una certa strada. Quindi, consoliamoci a vicenda...

Purtroppo, da noi potrà avere solo della comprensione, in quanto siamo sempre stati — e continueremo ad esserlo — fautori di un certo rigore nell'applicazione dei regolamenti, troppo spesso interpretati «ad occhio» dagli stessi commissari tecnici e sportivi. Grazie per la precisazione riguardante i punti, ed in bocca al lupo per la prossima stagione!

L'APPELLO

Adesivi cercansi...

Caro Autosprint, vi scrivo per sapere se potreste gentilmente farmi il favore di pubblicare un piccolo annuncio nella vostra rubrica della posta. Si tratta di questo:

«Sono un giovane collezionista di adesivi, e vorrei tanto mettermi in contatto con altri collezionisti per effettuare scambi. Sono in possesso di circa un centinaio di adesivi doppi di accessori auto e vari».

Nell'attesa di ricevere molte lettere, rendo noto il mio indirizzo:

Achille Frignani
via 4 Novembre - Bondanello (Mantova)

AUTOSPRINT

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 250 (arret. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 10.000; semestr. lire 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: MES-SAGGERIE 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 Sfr 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: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. O.; Danimarca: DANSK BLADSDISTRIBUTION, 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. Assell Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELEDE-140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychts-vaegen 70, S-104 25 STOCKHOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevegellstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhurlyet 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: 40068 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 Irnerio 12/2. Tel. (051) 23.61.96 - 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 Tommaso 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



AUTOSPRINT

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.



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 FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

è il nostro supplemento filmato

I films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F. 1 1970

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

LA GRANDE PAURA

Soci Club

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA L. 7.000 L. 6.300

LA RABBIA DEL 312 P

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Ferrari 312 B2 Mario Andretti Surtees Ford TS-9a John Surtees Brabham Ford BT 34 Graham Hill Tyrrell-Ford Jackie Stewart March-Ford 711 Ronnie Peterson Lotus Ford 72 Reine Wisell Matra-Simca MS 120 B Chris Amon BRM P. 160 Pedro Rodriguez Partenza 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 Partenza 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	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LA GRANDE PAURA AL JARAMA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire **parl al totale del prezzo**

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

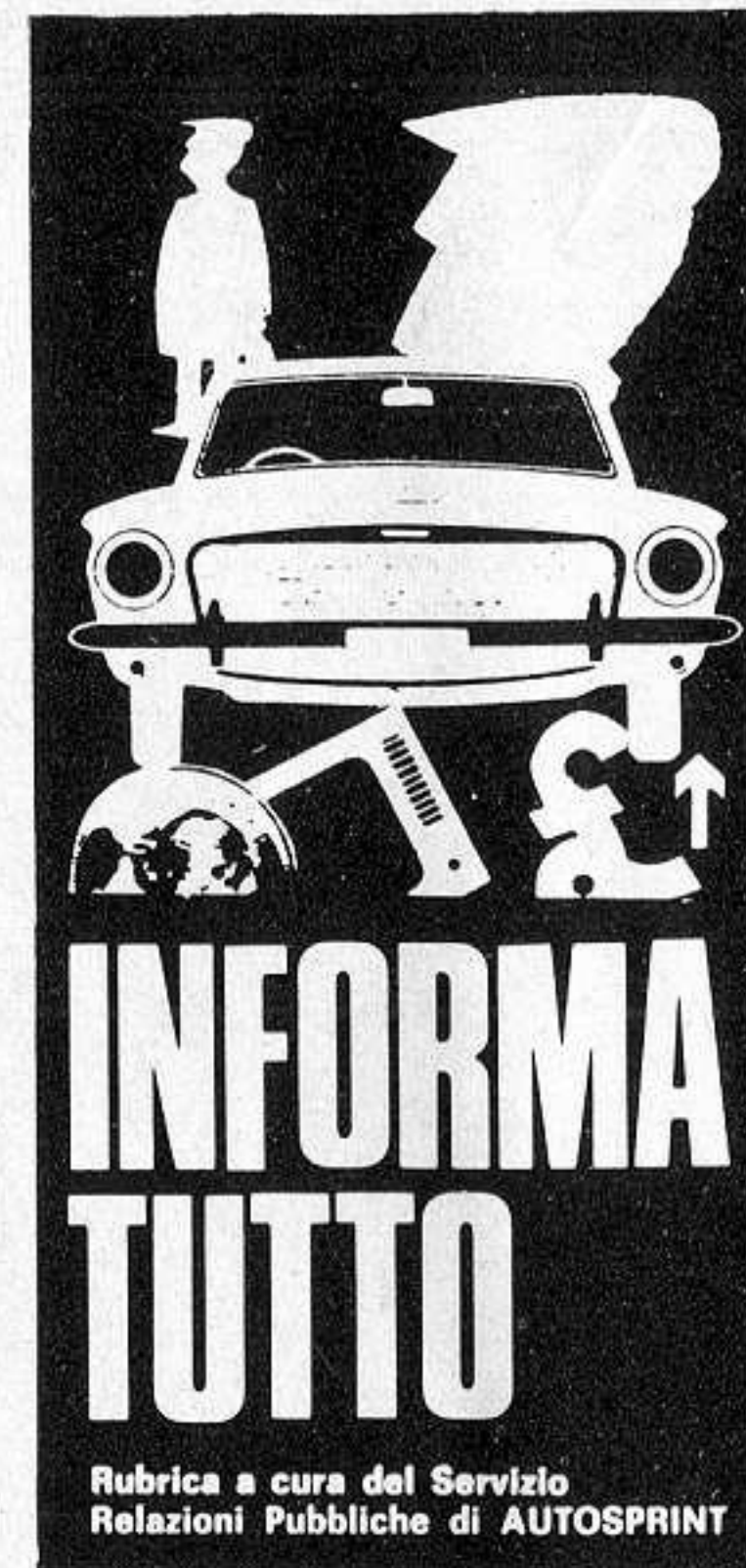
Via _____ CAP _____ Città _____

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

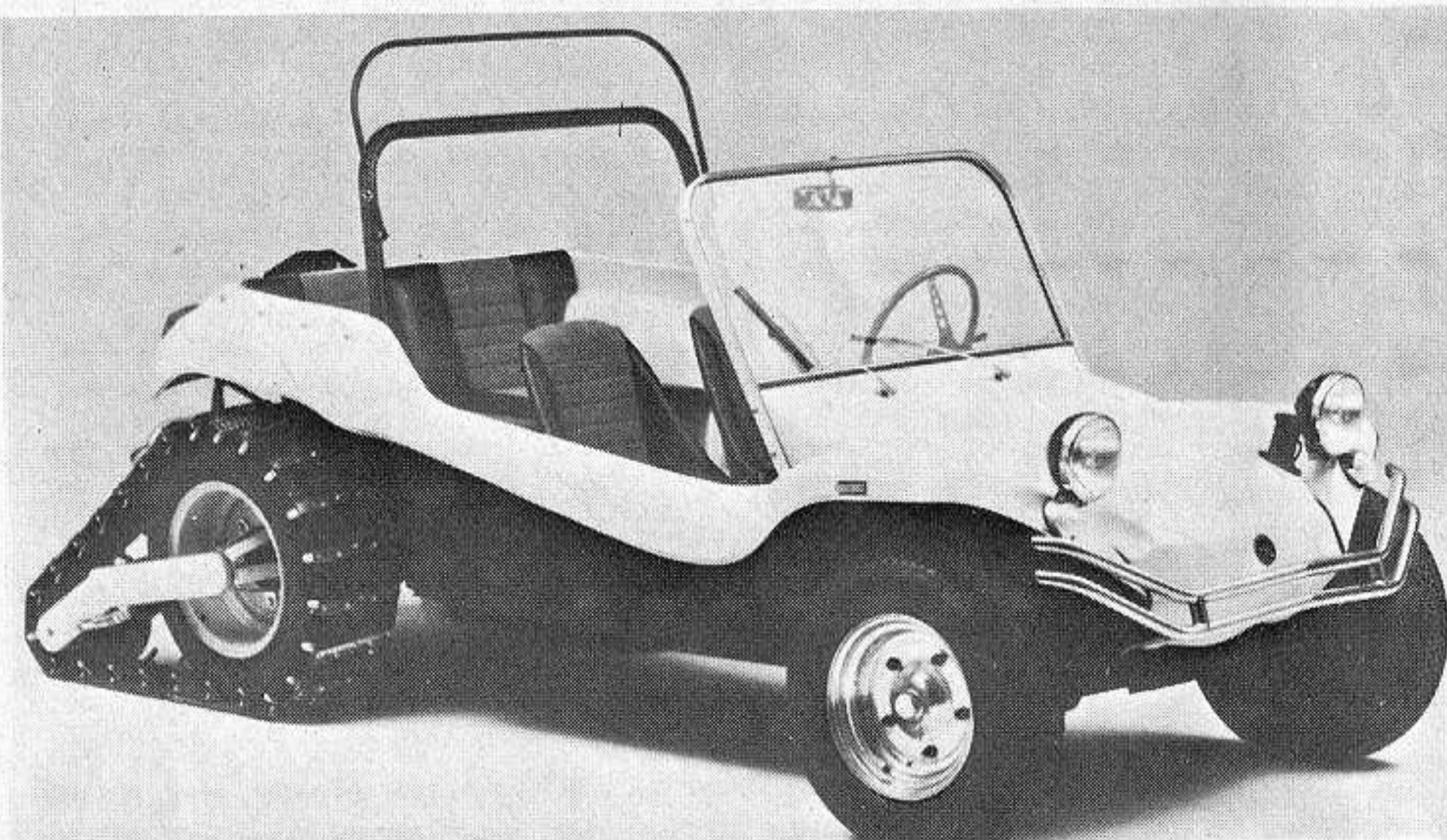
Pagamento anticipato

**Anche le «pulci»
hanno tenuto
banco a TORINO**

TORINO - Che le dune-buggies fossero delle vetture versatissime, adatte anche a un moderato fuoristrada, lo sapevano tutti: oltre al loro impiego più consueto sulla sabbia, sono state utilizzate in gare per fuoristrada e persino in rallies internazionali, ma ancora non erano state utilizzate sulla neve. Per rimediare a questo inconveniente la fertile inventiva dello staff tecnico della Autozodiaco, una delle prime piccole aziende creatrici di queste strane vetture, ha addirittura messo in cantiere un semplice optional, col quale si potranno affrontare i pendii nevosi.



Rubrica a cura del Servizio Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT



dal cingolo-optional

Si tratta di un vero e proprio cingolo, che si applica con estrema facilità e in minor tempo di una comune catena da neve a qualsiasi tipo di dune-buggy di questa produzione: il cingolo è in gomma e porta applicate barrette di ferro che mordono neve o ghiaccio che sia. Per mantenerlo in tensione è stata applicata una doppia rotellina tenuta in tensione da due grosse molle con ammortizzatori: il tutto applicato a un braccio snodato che può essere mantenuto più o meno nella stessa posizione anche senza il cingolo montato. E questo non è tutto: pare siano allo studio anche una serie di pattini, da applicare alle ruote anteriori, per permettere a questa specie di Half-track di addentarsi completamente nella neve, anche su piste non battute (ricordiamo che la «pulce» pesa solo 600 chili).

Non si tratta della solita rielaborazione su parti Volkswagen, ma di una creazione interamente nuova, frutto di una nuova collaborazione addirittura con la casa cecoslovacca Skoda.

Questa volta in telaio viene costruito appositamente (in tutte le creazioni precedenti il telaio era materiale di ricupero, in genere pianali di Volkswagen) per la vettura: sarà un telaio monotrave affogato nella scocca in plastica, con sospensioni indipendenti Skoda e motre a scelta o 998 oppure 1107 cc sempre della casa cecoslovacca. Naturalmente una abbondante serie di optional sarà prevista: sarà possibile elaborare la meccanica, sostituire ruote e pneumatici con altri di dimensione più generosa.

Siamo così giunti al vero fuoristrada invernale: e se la cosa prenderà piede (per ora siamo ancora alla fase sperimentale) si darà la possibilità a tutti i possessori di dune-buggy di affrontare percorsi nevosi con la modica spesa di circa duecentomilalire.

Il «Kirby», così è stato battezzato, peserà solo 560 kg, avrà freni a disco e una carrozzeria particolarmente aerodinamica: potrà raggiungere velocità sull'ordine dei 140 kmh con una considerevole accelerazione.

E questa non è la sola novità della ditta bolognese: al Salone di Torino è stato presentato anche un nuovo dune-buggy, questa volta veramente rivoluzionario.

Il prezzo sarà assolutamente concorrenziale: si prevede che per le prime 500 unità, che entreranno in produzione dal gennaio '73 non si supererà il milione e trecentomila, prezzo assai lusinghiero per una vettura veramente tutta nuova, con un telaio finalmente appositamente costruito «su misura».

alla SKODA-KIRBY





AUTO compravendita SPRINT

**AUTO
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 CA-
NETOLI - Carlo CAVICCHI - And-
rea DE ADAMICH - Gio' LU-
NI - Gabriela NORIS - Tim
SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) -
Domenico Bruschi (S. Marino) -
Lino Ceccarelli (Roma) - Gian-
carlo Cevenini (Bologna) - Sal-
vatore Ciusa (Cagliari) - Mario
Fenzi (Genova) - Marco Grandini
(Firenze) - Logan Lessona Ben-
tley (Roma) - Giulio Mangano
(Palermo) - Mario Morselli (Mo-
dena) - Giorgio Rossotto (To-
rino) - Attilio Trivellato (Pa-
dova) - Sergio Troise (Napoli) -
Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-
res) - Luis Gonzalez Canoma-
nuel - Agenzia Carro (Rio de
Janeiro) - Adriano Cimarosti
(Berna) - Thomas b. Floyd
(Australia) - Gilberto Gatto
(Canada) - David Hodges (Lon-
dra) - Jeff Hutchinson (Lon-
dra) - Jacques R. Jaubert (Mar-
siglia) - Hanns H. R. Löffler
(Monaco Baviera) - Lino Manoc-
chia (New York) - Sergio Mar-
chetti (Stoccolma) - André Ro-
yez - Philippe Toussaint (Bru-
xelles).

 AUTOSPRINT pubblica anche
 servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bi-
staffa - Riccardo Carafa - Gian-
filippo Centanni - Salvatore Ciusa
- Onofrio Colabella - Gaetano
Cravedi - Franco D'Ignazio -
Dionigio Dionigi - Mauro Ferram-
mosca - Vito Lattanzio - Dome-
nico Morace - Gigi Mosca -
Claudio Porrozi - Guido Ran-
cati - Marcello Rigo - Riccardo
Roccatto - Francesco Santuc-
cione.

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner
Bührer - 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

TARIFE: fino a un massimo di 15
 parole L. 2.500; 20 parole L. 3.000;
 25 parole L. 4.000; oltre le 25 pa-
 role L. 150 ogni parola in più. L'in-
 dirizzo 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 fo-
 to, verranno pubblicate gratuitamente.

SI VENDE

AUTO


ALFA ROMEO

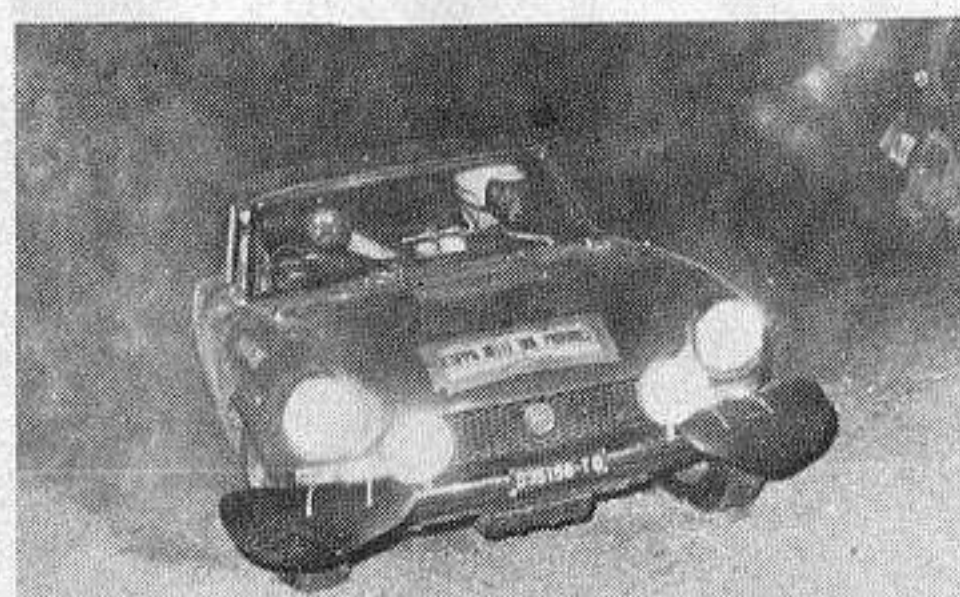
 ● **G.T.A. 1300** Autodelta 1968, motore
 6000 Km., verniciatura ottimo stato,
 sedili anatomici Fusina, autobloccante.
 Telefonare: TORINO 011/63.68.53 ore
 pasti.

 ● **GTA JUNIOR 1300** preparazione Au-
 todelta, perfetta, testata stretta, inie-
 zione. Completa di tutti i rapporti, gom-
 me slicks e bagnato. MARIO LITRICO -
 CATANIA - Tel. 095/35.18.74 e 22.61.71.

 ● **G.T.A. 1600** gr. 4 e Autodelta, cer-
 chi 13, sedile e cinture Alfa 33, rapporti
 CV 170, perfetta, pronta corse. « Affa-
 rone » - Tel. 0583/62.060.

FIAT

 ● **128 COUPE' 1100** BETTI vende 128
 Coupé 1100 preparazione assetto gr. 1.
 Per informazioni rivolgersi: SIENA -
 Tel. 44.545.

 ● **128 COUPE' 1100 SL** motore ammor-
 tizzatori, gr. 1, 6 mesi vita. BOLOGNA
 Tel. 34.20.07 ore pasti.

 ● **124 SPIDER** vendo causa militare
 124 Spider '70, gr. 3, Roll-bar, para-
 coppa, paraserbatoio, staccabatteria, as-
 setto, mai urtata. MAURIZIO BOSCHET-
 TI - Via Italia Libera - Treviso.

 ● **FIAT 500 L** gruppo 2, preparazione
 Cevenini, colore blu notte, perfetta, ve-
 locissima. BUFFOLI vende - anche solo
 motore o cambio - 1.200.000 completa.
 Rivolgersi per accordi officina CEVE-
 NINI - Telefono 051/34.49.20.

 ● **FIAT 128 Coupé 1300** preparato Rally
 Gr. 1 protezioni cambio ravvicinato, rap-
 porto corto al ponte, motore bilanciato
 roll-bar, strumentazione Cibie-Britax
 più 8 cerchi e gomme. Tel. ore pasti
 059/23.73.87 - MODENA - L. 1.500.000.

FORD

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

MG

 ● **MG-MAGNETTE** 1498 cc., 1955 perfetta
 di carrozzeria e di meccanica, cruscotto
 e rifiniture interne in legno, amatore
 vende al prezzo di costo. Telefonare:
 TORINO 011/80.01.94 ore pasti e se-
 rali oppure scrivere a GUALTIERO TA-
 GLIAFERRI - Via Petrarca, 29 - 10126
 TORINO - L. 700.000.

LANCIA

 ● **HF 1300** Gr. 4, preparazione rally
 Baggioi, assolutamente competitiva,
 plurivittoriosa, vendesi completamente
 accessoriata. CLAUDIO BRUNETTA -
 PORDENONE - Tel. 29.986 - L. 1.100.000.

PORSCHE

 ● **PORSCHE 2,4 911T** prod. '73, nuova,
 pronta consegna, marrone, cerchi S.
 ● **PORSCHE 2,4 911T** prod. '73, nuova,
 pronta consegna, Giallo, cerchi S.
 ● **VW-PORSCHE 2,0** nuovo modello 4 ci-
 lindri, Confort-Sport, nuova, pronta con-
 segna. NINO MARTELLI - P.zza Trento
 Trieste, 2 - BOLOGNA - Tel. 34.26.00-
 39.79.00.

 ● **PORSCHE 911T** preparazione Bono-
 melli - pronta corse, iniezione. Telefo-
 nare: GIOVANNI BORRI - PARMA - Tel.
 0521/33.877 ore ufficio.

 ● **PORSCHE 2500** pronta corse, perfet-
 tissima, aggiornata '72 eventualmente
 anche solo motore - Telefonare BOLO-
 GNA - 30.78.86 ore ufficio.

RENAULT

 ● **GORDINI 1300** gr. 1 Ceccarelli ven-
 de. Assicuriamo massima regolarità, sei
 gomme e dischi, roll-bar, cinture a bre-
 tella, pronto corse. Stagione '72: 11
 primi posti, 4 secondi e 1 terzo - Tele-
 fonare: 0577/96.504.

ROVER

 ● **LAND ROVER 88 benzina** 12 volts, ex
 militare inglese revisionata, immatricola-
 ta 1971, riscaldamento, roll-bar, tela
 nuova, motore anfibio, ruote 7,50x16.
 FRANCESCO DELLE PIANE - Villa Brigno-
 le - NOVI LIGURE (AI) - Tel. 2284
 (ab), 76.737 (uff.), prefisso 0143 - Lire
 1.200.000.

 ● **FUORISTRADA LAND ROVER** bellissima
 vendo. Tel. 30.68.68 MILANO.

TRIUMPH

 ● **TRIUMPH TR 5** novembre '68 amatore
 vende. Telefonare ore pasti: TORINO -
 Tel. 011/50.36.71.

VOLKSWAGEN

 ● **CABRIOLET/Maggiolone** '71, argento,
 capote grigio. Km. 44.000.
 ● **CABRIOLET/Maggiolino** '69: verde, ca-
 pote nero. Km. 29.000. NINO MARTELLI
 - P.zza Trento Trieste, 2 - 40137 BO-
 LOGNA - Tel. 34.26.00-39.79.00.

 ● **VOLKSWAGEN CABRIOLET** bianco, tet-
 tuccio nero, perfetto. Telefonare: BIEL-
 LA - Tel. 015/33.941 ore pasti. L. 550.000
 contanti.

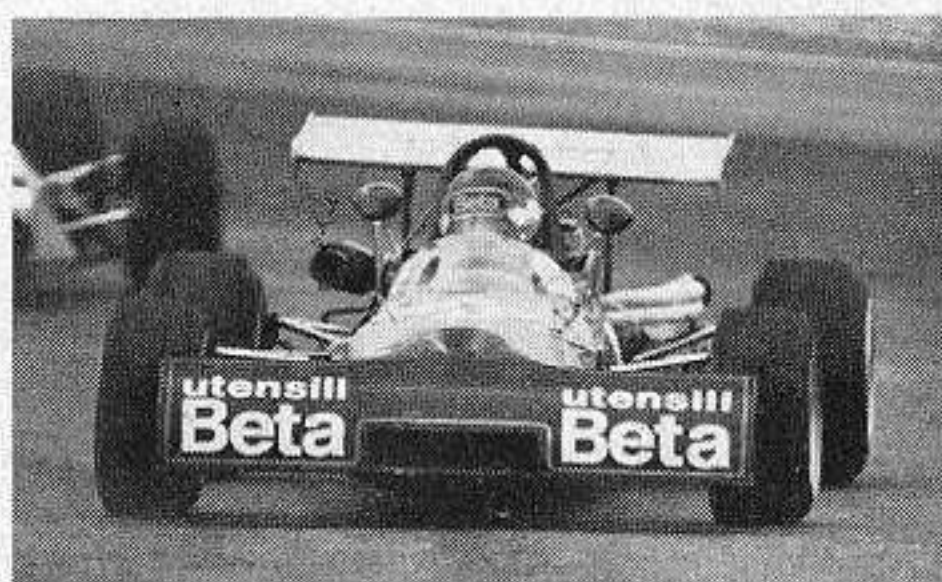
ALTRE MARCHE

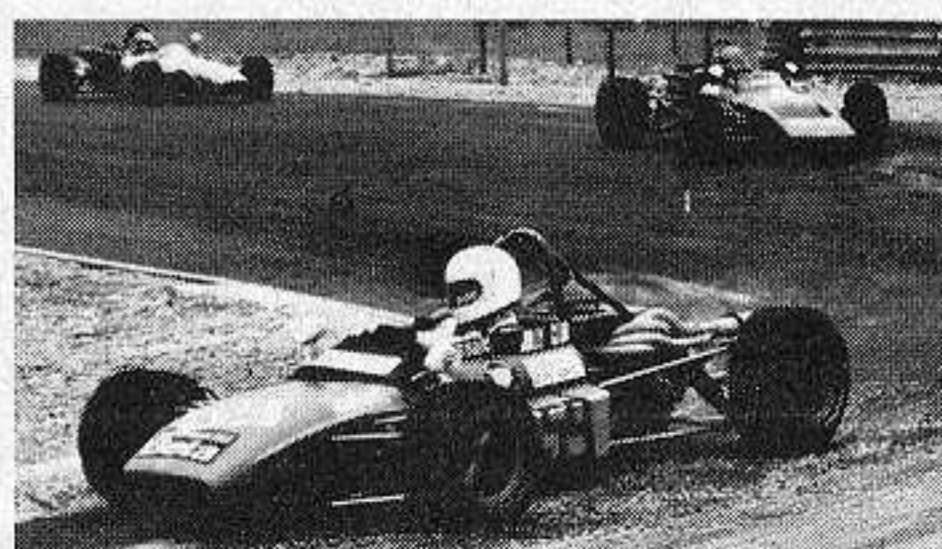
 ● **CAMPAGNOLA AR 59** due anni, bellis-
 sima, privato vende. Telefonare ore pa-
 sti: TORINO - 011/50.36.71.

 ● **CAMION OFFICINA OM** bellissimo, at-
 trezzatissimo, impianto aria compressa e
 caricamento automatico n. 2 vetture
 di Formula, vera officina mobile. Rivol-
 gersi: CESARE GARIBOLDI - Pieve del
 Cairo - 27037 PAVIA - Tel. 0384/87.118 -
 L. 3.200.000 contanti.

 ● **DUNE BUGGY MOMO** '72, celeste, ca-
 lotta bianca, ruote F. 2, parafanghi al-
 largati. Solo contanti. Tel. 12.30-13.30
 071/54.496.

 ● **1000 G. 5** Gianni MORELLI vende
 ATS-GIULIANI, motore Novamotor nuovo,
 cambio Colotti con tutti i rapporti, 4
 cerchi con Slicks Dunlop e 4 cerchi
 con Firestone Y.B. 24 - Officina GIU-
 LIANI - Tel. 059/21.83.85 - MODENA.

MONOPOSTO

 ● **FORMULA 3 CHEVRON B 17**, 1971, cam-
 bio MK8 nuovo, slicks nuove, ricambi,
 3 musetti aerodinamici, pronta norme
 '73 vendo. L. 2.500.000 contanti, senza
 motore.

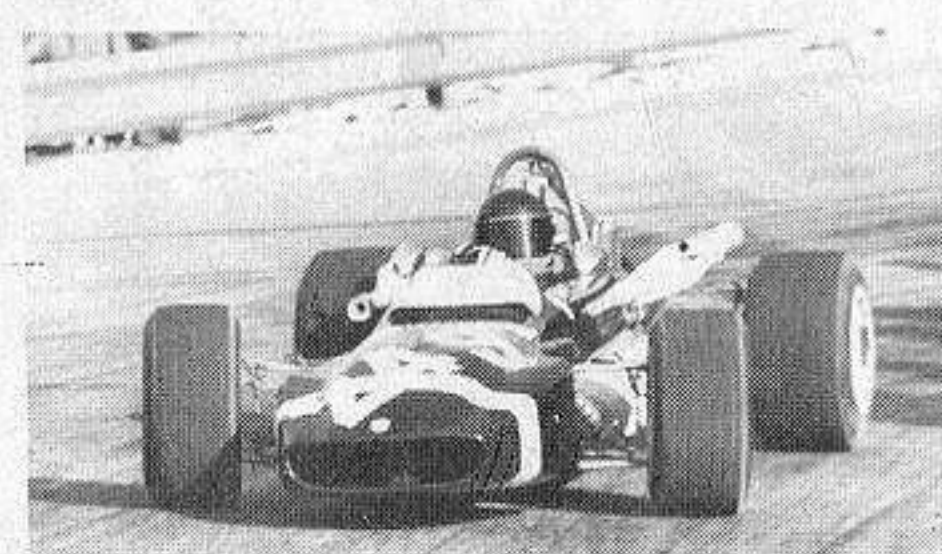
 ● **NOVAMOTOR FORD** fra i più potenti,
 come nuovo vendo contanti. L. 1.700.000.

 ● **FORMULA 3 TECNO** telaio nuovo, cam-
 bio Hewland 5 marce, slicks nuove, ri-
 cambi, motore Alfa Wainer competi-
 tivo, come nuovo. L. 3.200.000 contanti.
 Rivolgersi: CESARE GARIBOLDI - Pieve
 del Cairo - 27037 PAVIA - Tel. 0384/
 87.118.

 ● **F. 850 DE SANCTIS** (ex Lenzini), due
 motori revisionati, 10 rapporti Colotti,
 8 cerchi, serie Avon, 2 batterie, telefo-
 nare: ROMA - 06/32.75.249 ore 9-19.

 ● **F. FORD DE SANCTIS** Camioncino Vol-
 kswagen per il trasporto più accessori -
 R. GUZMAN - Off. Proietti - Via Brà,
 14 - ROMA - Tel. 62.35.775 - L. 1.000.000
 trattabili.

 ● **F. FORD Quasar '72** completa motore
 gomme scorta, rapporti. Tel. 041/99.02.70-
 99.04.15. L. 1.500.000 trattabili.

 ● **FORMULA MONZA MELESI** - MILANO -
 Tel. 99.01.317.

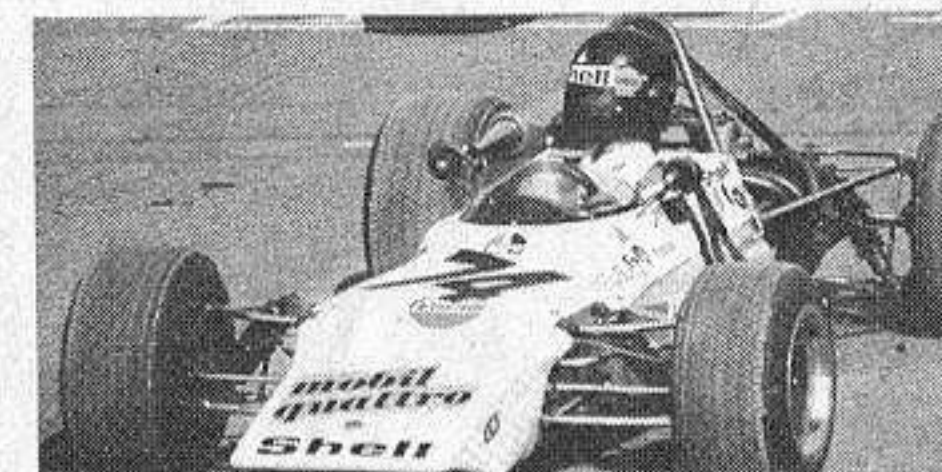
 ● **FORMULA 850** De Sanctis, aggiornata
 '73, pronta corse, pochissime gare effet-
 tuate - Tel. 010/46.96.49 ufficio.

 ● **TECNO F. 3** Telaio del F. 2, 1971,
 senza motore, con cambio Hewland,
 aggiornato 1972. SCUDERIA NETTUNO,
 Via Calori 9 - BOLOGNA - Tel. 27.99.22.
 Oppure telefonare ore pasti Tel.: 051/
 58.32.29.

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

 ● **GRD F. 3** vendesi 1972, completa con
 2 motori Alfa Wainer. Autofficina SPREA-
 FICO - BARZANO - Tel. 039/95.53.33.

 ● **LAB - FORMULA MONZA** Ottimi piaz-
 zamenti Cadetti '72, prezzo interessante.
 Off. DARIO REGGIANI - OSNAGO - Tel.
 039/58.343.

 ● **F. 3 BRABHAM BT 28** Motore Wainer
 agosto '72, completo gomme slicks, rap-
 porti.

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

 ● **LOTUS F. 3** '69-'71, revisionata comple-
 ta motore 1972. Telef.: 0331/65.80.81.
 L. 3.290.000. possibilmente contanti.

MOTO

 ● **HONDA CB 750** 1970, colore nero, 7000
 Km., doppio disco, Dunlop K 81, scari-
 chi tipo America. FRANCESCO DELLE
 PIANE - Villa Brignole - NOVI LIGURE
 (AI) - Tel. 22.84 (ab.), 76.737 (uff.), pre-
 fisso 0143. L. 1.000.000.

ACCESSORI e parti speciali

 ● **COLLETTORE ASPIRAZIONE** Renault R5-
 8-12 per 2 carburatori DCOE AUTOFAC
 Viale Dante, 39 - Piacenza - Tel. 22.613

 ● **MOTORE « 695 Abarth »** corsa, perfette
 condizioni, competitivo, 8700 giri, 40
 DCOE, lubrificazione speciale.

 ● **SERIE CODOLINI** fuselli, cerchi 10",
 balestre, materiale corsa originale Abarth.
 Telefonare CERICOLA 011/55.27.63
 ore pasti.

 ● **SERBATOIO Pirelli** omologato, adatto
 per F. 3, litri 45. Rivolgersi CESARE
 GARIBOLDI - Pieve del Cairo 27037
 Pavia - Tel. 0384/87.118. L. 200.000
 contanti.

 ● **PER 128** motore 104 CV nuovo, motore
 124 CV perfetto cambio autobloccante
 Colotti, racing, roll-bar assetto Dal
 Fiume.

 ● **PER HF** Roll-bar, Cromatura 6x14, pro-
 tezioni, rapporti corti Britax, Twin ma-
 ster. Tel. FEDERICO - Tel. 02/26.42.39.

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

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO


ALFA ROMEO

 ● **ALFA ROMEO 2000 GTAM** pronta
 corse - prep. Cortini, vendesi permuta-
 si. Off. CORTINI - Tel. 055/47.54.84
 oppure Cesarini - Via di Città, 46 -
 Siena - Tel. 0577/41.634 L. 2.500.000.

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.

FIAT

 ● **DINO SPIDER** elettronico, sportivo,
 225 orari, vendo permuta facilità, LEO-
 NARDI - Via S. Giovanni Laterano, 20
 Roma - Tel. 73.15.775.

PORSCHE

 ● **PORSCHE SC** 1965, ottime condizioni
 eventuale permuta. Assistenza Innocenti.
 MODENA - Tel. 059/22.45.99 Lire
 1.200.000.

SI COMPRA

AUTO


ABARTH

 ● **ABARTH 1000 Radiale** Gr. 2, come
 nuova. KLAUS SCHOLTYSSSEK D-6079
 Sprendlingen - Ulmenstr. 34 - Germania.

ALFA ROMEO

 ● **ALFA ROMEO TZ2** anche con meccani-
 ca e carrozzeria in disordine prezzo da
 convenirsi - DINO DE VITA - Via Monte
 Vodice, 9 - Aosta - Telefono 0165/43.278.

PORSCHE

 ● **PORSCHE 914/6** anno '71, mai sinistra-
 ta con meccanica e tutto perfetta come
 nuove. Colori forti, cerchi S - Contanti.
 Telefonare dalle 15 in poi: 075/84.31.26.

ACCESSORI e parti speciali

 ● **PER PORSCHE SC 912** cercasi albero
 motore, una biella usati. FERRARA -
 Tel. 059/88.54.31.

● = vetture sportive.