

Qualche corsa
c'è sempre
anche in Europa

il giornale di mezzanotte
per telefono e per telex

AUTO
SPRINT

domenica SPRINT

Nel CRITERIUM delle CEVENNES un
sorprendente colpo di scena tecnico

Un'ALPINE compressore spopola con THERIER



Portando al debutto una Alpine sovralimentata, Jean-Luc Therier ha finalmente portato a termine, vincendolo, un Rally importante. Infatti, il forte normanno ultimamente non riusciva a finire una gara per avarie di vario tipo

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MONTPELLIER - Per una volta il coraggio è stato premiato. Perché indubbiamente di coraggio si deve parlare riguardo alla partecipazione vittoriosa della Alpine alla 16. edizione del Criterium delle Cevennes. Il rischio affrontato dalla Casa parigina si commenta da solo: contro una concorrenza rappresentata dalla Ford (una GT 70) di Chasseuil, dalla Porsche (una Carrera) di Larrousse, dalla Simca (2CG) di Fiorentino e Saliba e dalla Jidè, presente con Ragnotti e Jacques Chenisse, ha schierato due esemplari derivati dalla prolifica A110. Uno uguale a quello vittorioso in Corsica affidato a Darniche e uno inedito per Therier rivelatosi la carta vincente. L'ultima fatica della filiazione sportiva della Renault ha tutto per essere presa in seria considerazione. Esteticamente le differenze abituali sono minime: uno spoiler avvolgente anteriore e un altro grosso, posteriore, inclinato di 45°. Praticamente nuovo invece il «cuore», alimentato da un turbo compressore che nella versione impiegata in gara erogava 200 CV (contro i 160-170 delle solite 1800). Il cambio, almeno in questa occasione, è stato lo stesso usato in Corsica con quattro rapporti racchiusi nella scatola disegnata per ospitarne cinque. Quanto alla tenuta... il risultato sembra già eloquente.

Nel clan della Alpine si sono affrettati a sottolineare che per loro si trattava soltanto di una prova generale in vista della prossima sta-

gione: «La macchina era al debutto assoluto su strada perché fino ad ora aveva sostenuto solo qualche prova in pista con un motore ancora più spinto. Naturalmente abbiamo preferito rinunciare a qualche cavallo per favorire la tenuta.»

Jean-Luc Therier ha fatto eco: «Francamente pensavo proprio di poter vincere que-

gittimata oltre tutto da quattro primi posti in altrettante prove speciali, è diventata trionfo dell'Alpine con il secondo posto di Marzagol, il terzo di Serpaggi e il quinto di Sevelinge che si è imposto nel gruppo tre. Quanto basta ed avanza per tingere di blu la «zona nobile» della classifica anche se Gamet, installatosi di prepotenza al quarto

assoluto e primo del Gr. 1 con una Alfa GTV 2000 molto ben curata. L'elogio incondizionato se lo è guadagnato anche Ragnotti che dopo essere scivolato più volte indietro per tre forature e la rottura della barra stabilizzatrice posteriore, ha rimontato con bella progressione sino al settimo posto.

Molti infine sono usciti dalla corsa con l'onore delle armi. Così Larrousse primo della seconda e della terza prova speciale, costretto al ritiro nel corso della quinta per essere rimasto completamente senza freni: un frammento di roccia finito chissà come sulla strada gli ha tranciato di netto un giunto del circuito frenante.

Così Fiorentino ottimamente piazzato a metà gara (con all'attivo la miglior prestazione in quattro delle prime sei «speciali») è subito dopo costretto alla resa con il motore della Barchetta CG, andato arrosto. Ancora meno la strada che hanno percorso Darniche e Chasseuil, entrambi fermi nel corso della terza prova speciale. Il pilota dell'Alpine ha rotto la frizione, quello della Ford il motore anche se ormai era nettamente in ritardo per noie all'impianto elettrico e una foratura.

Quella delle forature, verificatesi in numero assolutamente abnorme nella parte iniziale, è stata una piaga che ha mortificato ingiustamente la gara privandola forse di potenziali protagonisti. Un manipolo di irresponsabili (restati naturalmente ignoti) ha seminato a piene mani appuntiti chiodi da tappezziere sul fondo di alcune prove spe-

ciali. Ne hanno fatto le spese in parecchi: da Ragnotti a Chasseuil per finire a Laurent che con la sua solita Daf ha bucatato sei volte finendo, demoralizzatissimo con l'abbandonare. Peccato perché il Criterium è piacevole oltre che valido tecnicamente e la selezione è già «naturale».

Quest'anno dei 51 partiti soltanto 18 hanno concluso la

Il tris-blu al Rally VAR?

● Come al Tour di Corsica la Simca ha lasciato ampia facoltà di scelta a Fiorentino fra il C.E. Spider e il Coupé. «FIO» ancora una volta ha optato per una macchina aperta e meteorologicamente la scelta si è rivelata abbastanza felice. A dispetto della stagione infatti, Giove piovuto ha fatto la comparsa (anche se c'è stata un po' di neve) soltanto nell'ultima ora di gara. Così il Coupé è toccato a Saliba.

● L'Alpine Renault cercherà di far tris domenica prossima al Rally del Var. Una berlina blu, per Andruet, è già assicurata e non è escluso che Chenisse stabilisca di rafforzare la propria squadra. Soltanto in extremis deciderà se affidare le proprie chances alle solite 1800 oppure a quella alimentata dal turbo compressore.

● Il patrocinio al «criterium» anziché il giornale «Midi-libre», questa volta lo ha dato una compagnia di assicurazione francese. Un esempio che potrebbe essere seguito anche in Italia.

● Rispettata la consuetudine francese di abbinare alla gara internazionale un rally riservato ai piloti in possesso solo della licenza nazionale. Così accanto ai 551 equipaggi più noti hanno corso (naturalmente con classifiche separate) una sessantina di... apprendisti. La trovata si è rivelata come in passato felice ed ha finito con l'accontentare tutti. Gli spettatori che hanno goduto di uno spettacolo più vasto ed i piloti «nazionali» che hanno avuto un'ottima occasione per accumulare preziosa esperienza.

● Jannot Ragnotti sta facendosi una fama di nomade nel mondo dei rallies. Dopo aver portato in gara Opel, Lancia, Ligier questa volta ha avuto una Jidè. Il pilota provinciale per l'anno prossimo conta comunque di trovare un ingaggio stabile anche se esclude di poter entrare alla Lancia. Diverse migliaia di appassionati sono stati tenuti al corrente dell'andamento della gara da precisi e frequenti notiziari trasmessi da radio Montecarlo. Proprio come succede da noi, vero?...

sta volta e quindi sono doppiamente felice.» Ancora più esplicito il normanno lo era a metà gara, quando era già al comando: «Ero partito credendo di fare un paio di prove speciali. Essere ancora in corsa mi sembra un miracolo.»

La vittoria di Therier, le-

posto con una gara costantemente condotta a ridosso dei migliori, ha fatto tutto il possibile per dare lustro al bianco-verde della propria Opel Ascona vincendo il Gr. 2 con largo margine sulla Renault R12 di Charpentier.

Cose altrettante pregevoli ne ha fatte Lepoutre, sesto

XVI EDIZIONE CRITERIUM DELLE CEVENNES - Rally Internazionale - Valido per il Campionato di Francia.

CLASSIFICHE (calcolata per somma dei tempi delle prove speciali)

1. Therier-Callewaert (Alpine) 3.56'34";
2. Manzagol-Alessandri (Alpine) 4.4'4";
3. Serpaggi-Mariani (Alpine) 4.4'32";
4. Gamet-Gamet (Opel Ascona) 4.20'39";
5. Sevelinge-Sevelinge (Alpine) 4.22'6";
6. Lepoutre-Dufosse (Alfa Romeo GTV 2000) 4.27'40";
7. Ragnotti-Jaubert (Jidè) 4.28'28";
8. Barailler-Fayel (Opel Ascona) 4.31'2";
9. Fiat-Fiat (Opel Ascona) 4.33'02";
10. Charpentier-Pierre (Renault 12 Gordini) 4.35'6";
11. Frequentin-Casteilla (Alfa Romeo 2000 GTV) 4.35'45";
12. Charriere-Castel (Alpine A-110) 4.40'14";
13. Clarr-Olarr (Opel Ascona) 4.40'23";
14. Auboiron-Goussef (BMW 2002) 4.53'10";
15. Regis-Puel (Alpine A-110) 4.54'7";
16. Simonetti-Simonetti (Alpine A-110) 5.7'20";
17. Charriere-Bordes (Renault 12 G) 5.10'22";
18. Saccard-Herren (Opel Ascona) 5.15'40".

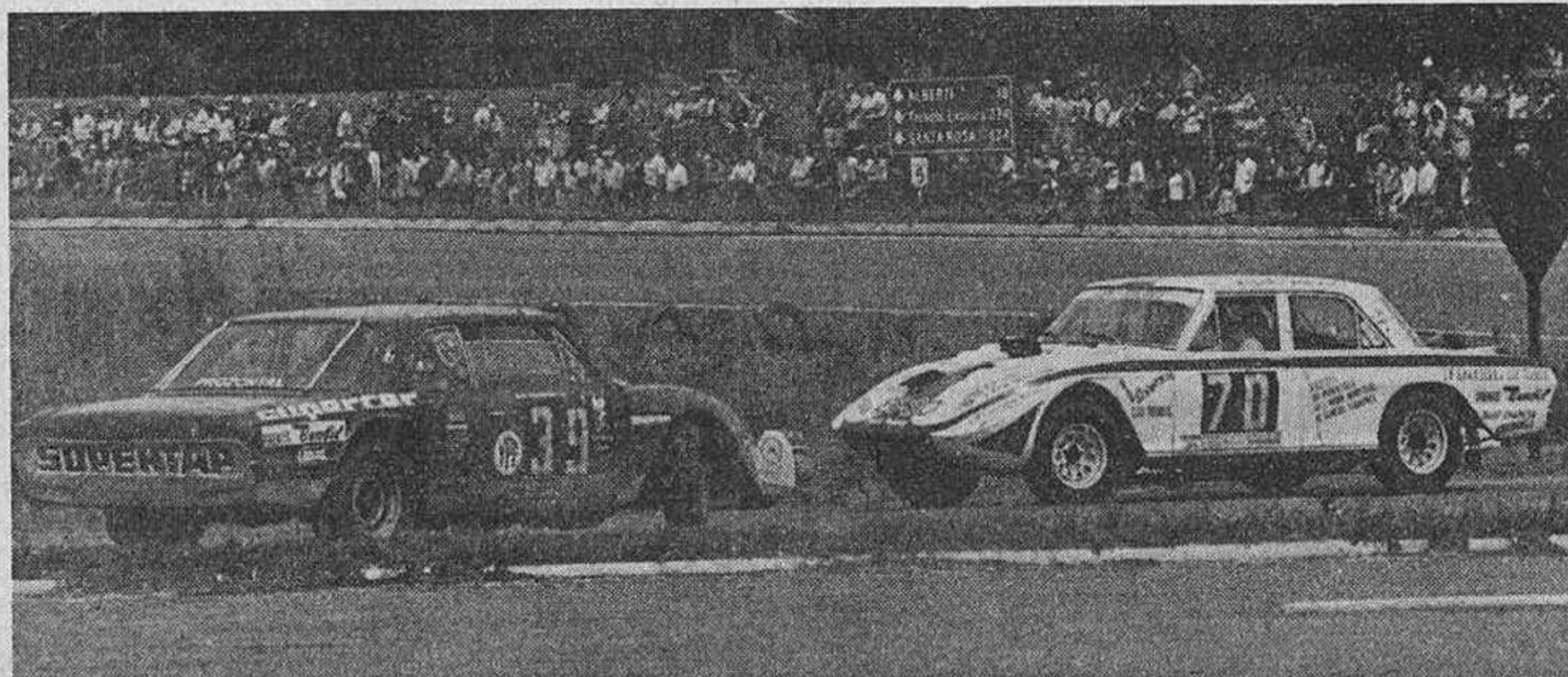
gara. La formula su cui si basa la gara è fra le più moderne: 545 km. di asfalto sul massiccio delle Cevennes suddivisi in due giri assolutamente identici fra loro con un totale di dodici prove speciali della lunghezza complessiva di 303 km. Sono esclusivamente questi tronconi che hanno dato un volto alla classifica.

Guido Rancati

Forse ha l'ALFA 4000 de ADAMICH in Brasile

S. PAOLO - Finita la serie di Scavone dal 3 dicembre, in Brasile, avrà luogo un'altra Temporada: quella per vetture dei gruppi 5, 6 e 7 chiamata «Coppa Brasile» ed organizzata da Antonio Carlos Avallone. Sono arrivate dall'Europa numerose macchine tra cui alcune Porsche dell'Inter-serie con Kelleners e Kinnunen, la McLaren di Pillette ed una BRM 8000 con un pilota non ancora designato.

Ci sarà anche per tutte e cinque le gare previste l'Alfa Romeo 33TT3 con i colori del team Pagnossin per Andrea de Adamich che ha preferito non correre rischi per il Campionato italiano assoluto decidendo di trascorrere un fine anno estivo nell'altro emisfero. Fino all'ultimo è rimasto in dubbio quale dovesse essere la macchina dato che si era parlato della possibilità che l'Alfa approfittasse dell'occasione per collaudare dal vero il suo dodici cilindri. Invece con i cinque meccanici arrivati dall'Italia è arrivato poi l'8 cilindri forse maggiorato. Le gare si svolgeranno ad Interlagos tutte le domeniche a partire dalla prima di dicembre e saranno un festival di stranieri visto che i piloti locali non se la sentono di competere con le loro non modernissime macchine contro le migliori auto d'oltre oceano.



Se ne son viste di tutti i colori alla corsa di Chivilcoy: ecco faccia a faccia due concorrenti in una curva stretta! E il pubblico troppo spesso in posizioni pericolose si diverte molto a queste situazioni

● FRANCOIS MIGAULT, nonostante la poco felice esperienza di quest'anno in F. 1, non vuole mollare. Da tempo è in contatto con una ditta di PR che, tra l'altro si occupa di trovare patrocini per piloti. A capo dell'attività è Coquelet, secondo nel Volant Shell Bugatti del 1971. La Codar, così si chiama la società, aveva comprato una March G F. 1 per Migault e cercava un patrocinatore. L'ha trovato e nel 1973 il pilota francese disporrà della March in questione, con motore Ford DFV. Il programma della Codar comprende anche due sport due litri che saranno affidate a Coquelet stesso e a Roland Dardy. Si tratta della Martin, di cui si vede un esemplare alla 1000 Km di Parigi.

● Dopo tre ore e mezzo di discussioni, fra nove giornalisti specializzati, il Wynn's Gentleman Trophy 1972 è stato assegnato a VIC ELFORD. La scelta era fra lui e Jacques Henry, ma il nobile gesto dell'inglese a Le Mans ha fatto pendere la bilancia in suo favore. Henry (già secondo nel 1971) era in lizza per la sua costanza nell'aiutare tutti i colleghi, durante i vari rallies cui ha partecipato.

GIANNI NOVARA, un italiano che corre in Argentina ci svela i segreti dell'attività sportiva FIAT all'estero

Dalle IAVA alla F.2

BUENOS AIRES - Mentre il «Desafío de los valientes» era in pieno svolgimento sul circuito n. 9 dell'autodromo municipale di Buenos Aires, ho avuto occasione di poter commentare la manifestazione e di chiedere notizie sui suoi futuri programmi a Gianni Novara, l'unico pilota italiano rimasto in Argentina, dopo il forzato ritiro di Vianini in seguito ad un serio incidente. Anche Gianni Novara è convalescente per la ferita riportata urtando contro il supporto di un cartello di segnalazione, all'uscita della curva del tobogan, correndo con la sua F. 2, ferita che lo ha costretto a disertare le ultime gare in programma. Parlando del «desafío de los valientes» Gianni afferma che le due prove, la prima in salita e la seconda in circuito, faranno sì che la Fiat argentina apporti notevoli modifiche alla Fiat 125, quali una nuova scatola del cambio, modifiche alle sospensioni e aggiunta dell'elettroventilatore così che la vettura, aggiornata, possa toccare gli 8.000 giri-minuto e i 155 kmh.

Chiedo a Gianni quali siano i suoi piani futuri, oltre alla F. 2 in fase di riparazione.

«Assieme a Garcia Veiga e Marito Veiga abbiamo acquistato tre Fiat 128 del tipo IAVA, cioè sport, pur conservando la carrozzeria di serie e con quelle pensiamo di correre nel prossimo Gran Premio Turismo Nazionale. Abbiamo come sponsor sia Coca Cola che Marlboro e le tre vetture con i colori tradizionali di dette marche, saranno quindi in gara fra pochi giorni. Inutile dire che è una scuderia interessante per i due piloti che sono miei

soci e che vanno veramente forte, oltre al magnifico rendimento delle 128 che ogni giorno migliorano le performances.»

— Dimmi com'è la tua F. 2.

«Si tratta di un telaio copiato esattamente da un originale Lotus, meglio saldato e con qualche pezzo direttamente di fabbrica. Ha i freni a disco della 1600 con la scatola del cambio marca Hewland, senza il differenziale autobloccante. Il motore è Fiat 1500 portato a 1585 con carburatori Weber 42-42 ed una potenza reale di 144-145 cavalli. Messa la macchina sul circuito 9, con il cambio lungo, dà in rettilineo 240 km orari e nel misto può dare 210-220 km. In tutto pesa 435 kg senza carburante. E' calzata con Firestone B 36 in attesa che arrivino gomme più adatte alla macchina. La F. 2 mia è uguale ad una F. 3 europea. Durante le prove, pur avendo difficoltà per tenerla in pista, specie in curva, ho fatto tempi di 2'35"5 contro il record del giro che appartiene all'uruguayano Passadore con 2'35". Ho avuto pure problemi con la frizione che dopo alcuni giri ha tendenza a staccarsi e deve essere di nuovo calibrata.»

— Per quale motivo pensi che Reutemann non ha voluto essere presente a questa corsa delle 125?

«Penso per paura di essere surclassato da questi ragazzi che corrono veramente forte. Vedi come vanno, quindi un uomo che ha avuto già una cattiva stagione in Europa si troverebbe a disagio subito a non staccarli e ci farebbe una pessima figura. Quindi meglio non intervenire.»

Augusto C. Bonzi

IL TORNADO si addice ai novellini

3. GIRO CITTA' DI CHIVILCOY - Prova valida per il campionato TC - Chivilcoy, 12 novembre 1972

CLASSIFICA
1. Edoardo GIORDANO (Torino) in 2.20'52"2 media 219,311 kmh; 2. R. Marinovich (Chevy) 2.21'57"4; 3. Luluaga (Valiant Dodge) 2.23'48"0; 4. Martinez Boero (Chevy) 2.24'25"0; 5. R. Iglesias (Falcon) 2.25'08"2; 6. Lizevich (Torino) 2.28'17"0; 7. Del Vito (Torino) 2.30'03"1; 8. Traverso (Torino) 2.32'10"7; 9. Libera (Dodge) 2.32'29"5; 10. Machado (Torino) 2.34'33"8.

Giro più veloce: Loeffel (Dodge) alla media di 225,014 kmh.

Classifica del campionato argentino TC (Turismo Carretera)

1. Nasif Estefano p. 154; 2. Gradassi p. 136; 3. R. Iglesias p. 51; 4. Martinez Boero p. 35; 5. Loeffel p. 34; 6. Traverso p. 31; 7. Bordeu p. 29; 7. Marinovich p. 27; 8. Giordano p. 24.

CHIVILCOY - Per la seconda volta consecutiva una corsa TC viene vinta da un novellino che indossa, sotto la carrozzeria, un motore Tornado. Ripetendo il trionfo di Traverso a 25 de Mayo, ecco che sbucca un altro cittadino di Cordoba, di origine pure italiana, Edoardo Giordano. Vince la sua prima corsa con un Tornado che prima era di Copello e nel quale ha messo le mani pure Berta. Un trionfo ineccepibile su di un circuito che si prestava ad una grossa battaglia, venuta meno in parte per l'assenza della squadra Ford Falcon che con Gradassi e Nasif Estefano si riserva per il prossimo Gran Premio della Montagna, gara che dovrebbe consacrare la vittoria in campionato per Nasif Estefano.

Basato su larghe rette, il circuito era adatto alle alte velocità e lo dimostra il fatto che la media del vincitore è stata di 219,311 kmh ed il record del giro di Loeffel di 225,014. Molti i piloti al via e i più importanti per il campionato; Marinovich si presentava con un motore datogli dal Concessionari GM, Ricardo Iglesias con un Ford Falcon che si dice il più ve-

loce della razza TC. De Guidi con il suo superveloce Dodge GTX, i Dodge di Bordeu e Loeffel ed altri corridori candidati da tempo ad una vittoria.

La gara era subito negativa per Bordeu che accusava noie al motore, per Marinovich che bucava subito un pistone e per De Guidi che preferiva ritirarsi prima di rompere il motore per noie d'olio. Iniziavano Loeffel e Iglesias lanciati a oltre 222 km orari di media. Poi il secondo urtava un terzapieno e il motore ne soffriva: riprendeva la corsa ma per lui non v'erano più possibilità. Nelle retrovie i problemi di sempre e un Giordano che lentamente si faceva avanti fino a superare Marinovich e tagliare il traguardo con oltre un minuto di vantaggio. Loeffel rientrava al box e urtava violentemente Coppa mettendo fuori uso le due macchine.

Una gara veloce insomma, con un pubblico sulcista, che come sempre ama mettersi nei punti più pericolosi mettendo a repentaglio la propria sicurezza e quella del pilota che eventualmente dovesse uscire di strada. Meno male che non accade nulla, ma non si sa mai.

La rivincita delle R. 12 sulle «128»

BUENOS AIRES - Mentre a Chivilcoy lottavano gli assi del TC, nell'autodromo di Buenos Aires si svolgeva una corsa sulla lunghezza di 500 km riservata alle vetture TN (Turismo Nazionale) per le categorie «B», fino a 1300 cc, e «A» oltre 1300 e fino 2000. Poca gente nelle tribune nonostante vi fossero molti corridori in pista (66 vetture) e si prevedesse un acceso duello specie fra le Renault 12 e le Fiat 128, che ancora non mettevano in gara le famose IAVA. Una sola Fiat 1600 berlina tentava nella massima categoria di interrompere la supremazia della Peugeot 504, ed arrivava 5., mentre un'altra 1600 coupé arrivava nona.

Nella categoria inferiore invece poche le Renault, ma che, come succede spesso, non avevano difficoltà a piegare le 128, che salvavano l'onore con

un secondo posto, però a due giri. Da notare che la media delle 504 è stata di 120,758 e quella della Renault 12 di 120.000 per dire come corrono le piccoline. Una gara che poteva essere vinta dalla 128 della coppia Cornejo-Bautista, ma quando la lotta sembrava volgere a loro favore una ruota malandrina si distaccava dalla vettura e caracollando arrivava sin sul tetto del ristorante, con grande giubilo di chi ne ha seguito la corsa.

500 Km VETTURE TN - Autodromo di Buenos Aires - 12 novembre 1972

CLASSIFICHE

Classe A

1. Carubia-Massey (Renault 12) in 4.03' e 20"; 2. Mastandrea-Campa (Fiat 128) a 2 giri; 3. Barcelo-Nunez (Renault 12) a 3 giri; 4. Agotegaray-Etchanis (Fiat 128) a 3 giri; 5. Prado-Petrillo (Fiat 128) a 3 giri.

Classe B

1. Gallo Prot - Curto (Peugeot 504) in 4.01'48"; 2. Bertran - Lustig (504) a 1 giro; 3. Charles-Mazzoni (504) a 3 giri; 4. Villa-Cornito (504) a 4 giri; 5. Botteri-Biasi (Fiat 1600 berlina) a 5 giri.

CORRIERE CORSE

MANIFESTAZIONE

CLASSIFICA

SINTESI DELLA CORSA

Nurburg tedesco gara francese

FRANCIA - Rally Andernach - Rally

1. Laurent-Paoli (Alpine).

Sul suo percorso prediletto, Laurent non ha dato respiro agli avversari, anche se nel tratto al Nurburgring avevano avuto la meglio i concorrenti tedeschi. La «partita» si è giocata nelle Fiandre, dove Laurent si è praticamente messo in tasca la vittoria.

Molte «uscite» chissà perché

FRANCIA - Tour de la Nièvre - Rally

1. Charrière-Castel (Alpine).

L'equipaggio vincitore, in testa dopo la prova di Magny Cours, la prima, ha condotto dal principio alla fine. Le prove notturne si sono svolte con tempo asciutto ma freddo, che ha formato alcune chiazze di ghiaccio, che non spiegano però il numero rilevante di uscite di strada.

Dalla Corsica al petrolio

FRANCIA - Rally del Petrolio - Rally

1. Gamet-Gamet (Opel Ascona).

La vettura dei fratelli Gamet era stata preparata dal concessionario locale ed è riuscita a battere le Alpine, che hanno occupato il secondo, il terzo e il quarto posto. Jean-Claude Gamet ha così confermato le sue belle prestazioni al Giro di Corsica.

Pioggia autunnale di... penalizzazioni

FRANCIA - Rally d'Autunno - Rally

1. Avril-Michaud (Alpine).

Stranamente senza pioggia, quest'anno, il rally ha però visto una pioggia non d'acqua ma di penalizzazioni e soltanto due equipaggi le hanno evitate. Avril ha così iscritto per la quarta volta il proprio nome nell'albo d'oro della gara.

Anche con GOODYEAR
più lenta la 312 B2

Il mistral butta fuori MERZARIO e STEWART

LE CASTELLET - Protagonista il «mistral», vento tipico del Sud della Francia, nel lungo week-end di prove all'autodromo Paul Ricard. C'erano un po' tutti nella settimana fino al 25 novembre. A parte la Matra che è ormai qui di casa, si sono presentate le squadre Ferrari, McLaren e Tyrrell. Il vento l'ha però fatta da padrone, prima sporcando la pista, tanto che ripetutamente ha dovuto essere adoperato il percorso «corto», poi rendendo persino precaria la stabilità delle vetture impegnate nei tests sul tracciato lungo. Così è capitato che Merzario prima, il giovedì, e Stewart dopo il venerdì, finissero fuori strada distruggendo le loro macchine contro il guard-rails in fondo al tratto più veloce. Loro, per fortuna, se la loro cavata senza un graffio.

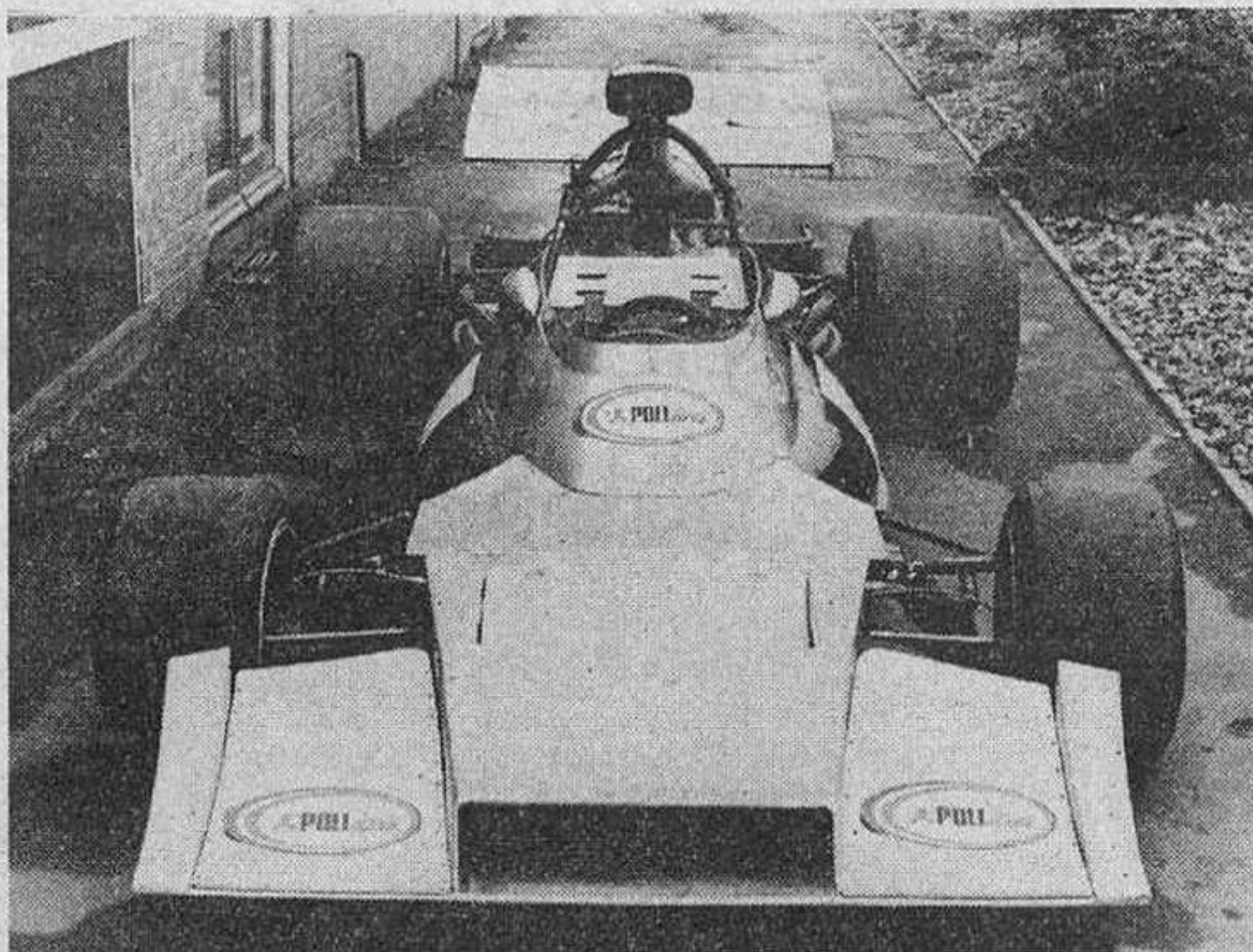
C'è voluto però l'incidente a Stewart per convincere i tecnici Ferrari che l'incidente di Merzario fosse senza colpa! Il comasco ha avuto il suo guaio con la B3 che, dopo le notizie apparse su AUTOSPRINT la scorsa settimana è stata in fretta e furia tirata fuori dall'officina e spedita al Castellet con una B2

Le condizioni della pista non hanno reso molto probanti i risultati degli allenamenti. Però c'è da dire che nel centinaio di giri sul percorso di medio sviluppo Ickx ha ottenuto il suo miglior tempo con la Ferrari B2 in 1'13"2 contro l'1'12"6 realizzato da Hulme con la McLaren (che però adoperava anche gomme superslick). Merzario nei pochi giri il giorno prima dell'incidente, non scendeva sotto l'1'15" col B3.

Quando è arrivato Stewart con la Tyrrell (i cui tests ora continueranno in Sudafrica) si sono cimentati un po' tutti sul percorso «lungo» da Gran Premio. Il vice-campione del mondo, prima del suo incidente aveva fatto segnare un ottimo 1'12"5 polverizzando il record ufficiale del tracciato da 3300 metri. Le uniche novità che si potevano registrare sulla sua Tyrrell erano le fiancate più angolose con prese d'aria molto più grosse. Per la Ferrari invece poche le novità: l'unica probabilmente era un grosso alettone spostato molto più indietro, sostenuto praticamente dal recuperatore dell'olio.

Queste prove per la Goodyear rivestivano un notevole interesse: è ormai deciso in-

Com'è cambiata

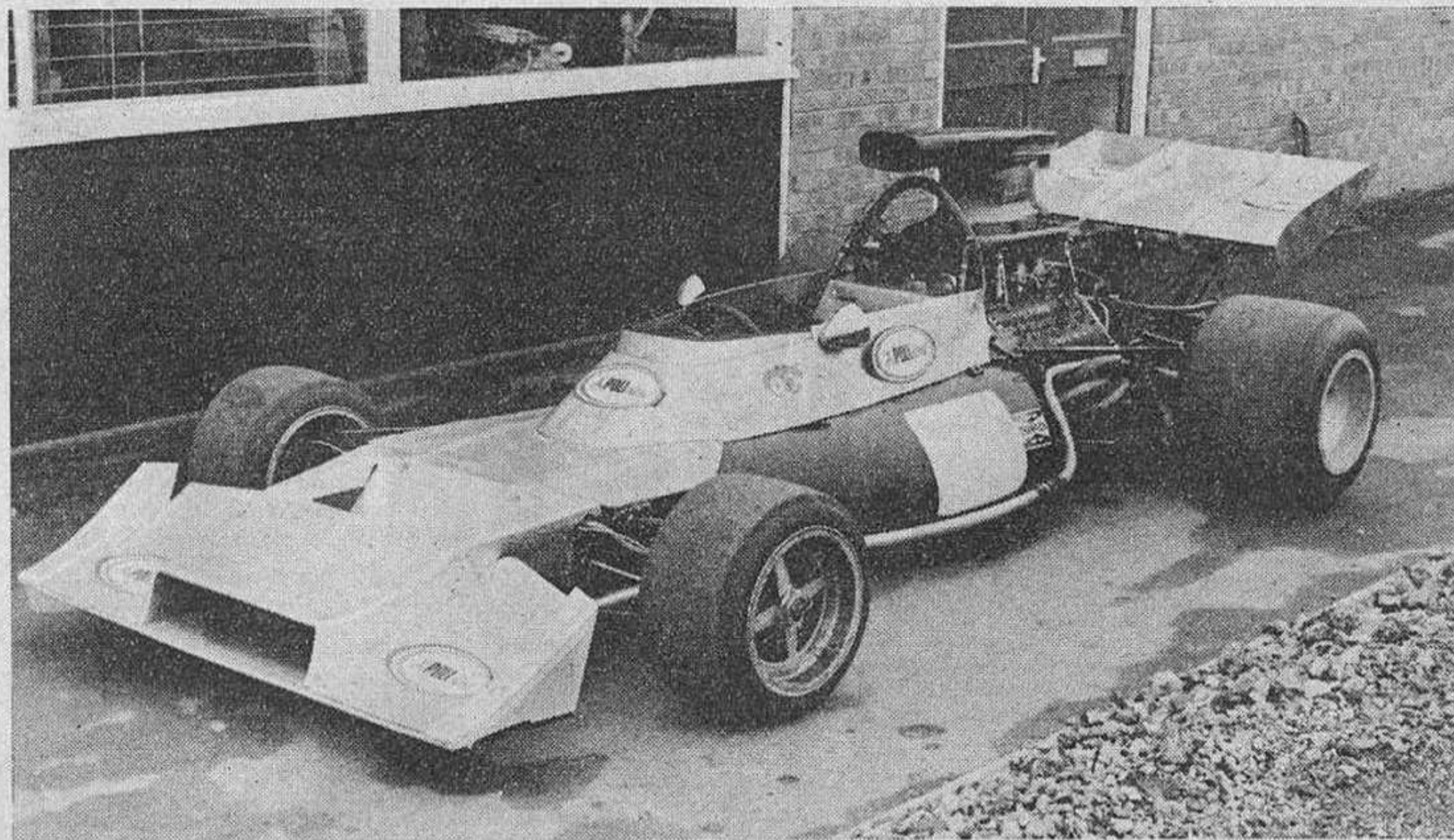


Howden Ganley al posto di guida della sua nuova Formula 1. A sinistra, in evidenza le modifiche alla parte anteriore della stessa

la monoposto Williams FX3B

LONDRA - Frank Williams ha presentato, nella sua «base» di Reading, la nuova versione della sua Politoys di Formula 1. La sigla della nuova vettura è FX 3-B, e più che una vettura completamente nuova consiste in un aggiornamento della FX 3 che ha debuttato, con poca fortuna, nel Gran Premio d'Inghilterra a Brands Hatch. Mantenendo praticamente invariata la scocca, la nuova formula 1 ha modifiche al frontale, l'alettone più arretrato ed

un nuovo disegno delle sospensioni anteriori e posteriori. La FX 3-B inizierà le prove quanto prima ed in base ai risultati del prototipo verrà impostata la costruzione di altre due macchine, per Howden Ganley e Nanni Galli. Il suo debutto è previsto in Europa, al Gran Premio di Spagna quindi, poiché Williams non ritiene opportuno impegnarsi nelle iniziali trasferte del mondiale piloti in Sud America ed in Sud Africa.



fatti che il GP di Francia si correrà su questo circuito, da questo perciò l'importanza del test direttamente sul tracciato francese.

Piuttosto si è saputo che invece aveva girato molto forte nei giorni precedenti una Matra sport tipo 670, con un motore che non pareva però al massimo delle sue possibilità. Queste prove hanno permesso a Jean Pierre Beltoise di girare in 1'13"4, sempre sul tracciato da 3300 metri. Jean Pierre Jarier e Francois Migault che hanno delle forti chances di essere incorporati nella squadra francese del 1973 con Pescarolo e Cevert, hanno girato a lungo anche loro.

J.R. Jaubert

REGAZZONI sul terrapieno in prima «uscita» BRM

LONDRA - Il direttore di squadra della BRM, Parnell, è stato molto reticente sulle prove svolte da Regazzoni a Silverstone, in parte probabilmente, perché il pilota è finito contro un terrapieno. In complesso, però, Parnell ha detto: «Ottima sessione di prove», aggiungendo che lo stesso Regazzoni aveva riferito che tutto gli sembrava funzionare molto bene. Era la prima volta che lo svizzero pilotava una BRM e ha provato sia con la P160 che con la P180, coprendo molti giri sulla pista asciutta, anche se non è stato possibile sapere i tempi. Scopo dei tests era di provare anche i pneumatici, oltre alle vetture. Purtroppo pare che non ci fosse nessun fotografo presente.

Anche Williamson ha fatto un'altra serie di prove con la P160, segnando il miglior tempo sul giro in 1'17"9 (il record sul giro, detenuto da Hailwood, è di 1'18"8). Non si sa ancora la completa formazione del team BRM, ma l'annuncio dovrebbe essere dato tra circa tre settimane.

Una speranza ALFA e una PANTERA per VACCARELLA

PALERMO - Nino Vaccarella è rientrato lunedì scorso a Palermo, reduce da un brevissimo viaggio a Milano. Nella città lombarda il «Presidente volante» ha avuto un cordiale incontro con il presidente dell'Alfa Romeo, dott. Luraghi, coll'ing. Chiti e col dott. Bordini, direttore generale dell'Autodelta. Argomento della conversazione è stato il futuro sportivo del pilota siciliano in previsione della ormai imminente stagione agonistica 1973.

In base al grado di messa a punto delle nuove vetture che è presumibile — ad inizio di stagione almeno — cercheranno di conseguire risultati prima velocistici e poi di durata, Vaccarella ha ricevuto assicurazioni che il suo rapporto di collaborazione con l'Alfa continuerà appena saranno pronte ed efficienti un numero adeguato di vetture da schierare massicciamente nelle prove mondiali.

Infine, Luraghi ha tenuto ad assicurare Vaccarella di non aver mai esternato in occasione della conferenza stampa dell'Alfa Romeo all'ultimo Salone di Torino giudizi poco felici nei suoi confronti, ma di essersi limitato ad asserire, nel corso di una conversazione privata con un giornalista romano, che l'organico della squadra era stato ridimensionato per esigenze tecniche ed economiche e che erano stati prescelti alcuni piloti giovani dalle spiccate caratteristiche velocistiche (a scapito forse del risultato finale alla distanza - n.d.r.).

Il «caso Vaccarella-Luraghi» può quindi considerarsi definitivamente rientrato con piena soddisfazione degli interessati.

Intanto risulta che il «presidente volante» ha raggiunto un accordo di massima con la Scuderia Nettuno di Bologna per guidare una PANTERA DE TOMASO in alcune prove dell'EURO GT 1973.

g. m.

Gli 8 rallies per la Coppa d'Oro del Mediterraneo

Dopo circa un anno dalla prima proposta, la Coppa d'Oro dei Rallies Mediterranei ha preso corpo ed è sicura la sua effettuazione sin dal prossimo anno. Dagli iniziali quattro organizzatori favorevoli a questa iniziativa si è arrivati agli otto di oggi in rappresentanza di otto nazioni diverse, il regolamento prevede infatti l'iscrizione di una sola corsa per ogni Paese interessato.

Gli otto rallies validi saranno: il Rally di Montecarlo, il Rally dell'Isola d'Elba, il Rally del Marocco, il Rally di Spagna, il Rally dell'Acropoli, il Tour de Corse e il Rally di Cipro. E' già sicuro inoltre che nel 1973 il Rally dell'Elba avrà validità anche per il campionato francese con coefficiente 7.

Si sono dati
un calendario
anche le
MOSTRE di
auto sportive

STOCCARDA - La IRSA (International Racing Show Association) ha dato recentemente alle stampe un opuscolo nel quale sono riportati, con molte illustrazioni in bianco e nero, gli scopi dell'associazione medesima. Attraverso una serie di esposizioni, che vanno dalla metà di novembre a metà aprile, ovvero quando l'attività agonistica stagionale è terminata o appena cominciata, vengono mantenuti i contatti fra i costruttori, i capi équipe, gli sponsor, i piloti e gli ufficiali di gara e l'intera industria degli accessori.

Il calendario IRSA 1972/73, dopo che ha già avuto luogo la Mostra di Vienna, è il seguente: 2/10 dicembre, Essen; 14/25 dicembre, Bruxelles; 3/13 gennaio 1973, Londra; 27 gennaio/4 febbraio, Stoccarda; 10/18 febbraio, Malmoe; 23 febbraio/4 marzo, Copenaghen; 5/10 marzo, Oslo; 11/18 marzo, Stoccolma; 24 marzo/1 aprile, Goteborg; 7/15 aprile, Helsinki.

Il programma del FORD-DAY a Vallelunga

10
dicembre
1972

SABATO 9 DICEMBRE: prove libere dalle 9,30 alle 12,30 - Prove ufficiali Formula Ford dalle 13 alle 14,30 - Prove ufficiali Mexico dalle 14,40 alle 16,10.

DOMENICA 10 DICEMBRE: ore 11, gara F. Ford, 25 giri del circuito piccolo - Ore 11,45, 1. batteria Mexico, 10 giri del circuito piccolo - Ore 12,10, 2. batteria Mexico - Ore 12,40, finale Mexico, 20 giri - Ore 13, Rallycross della Stampa, 8 batterie più finale - Ore 15, Rallycross dei campioni.

Trofeo AUTOSPRINT per «MEXICO»

Il programma del Ford-Day, la giornata-Ford del 10 dicembre a Vallelunga, è già stato varato nei suoi particolari. Esso, come già annunciato, prevede una serie di gare dimostrative impiegate sul confronto diretto dei nostri migliori piloti di Formula Ford e di Rallycross con gli specialisti esteri.

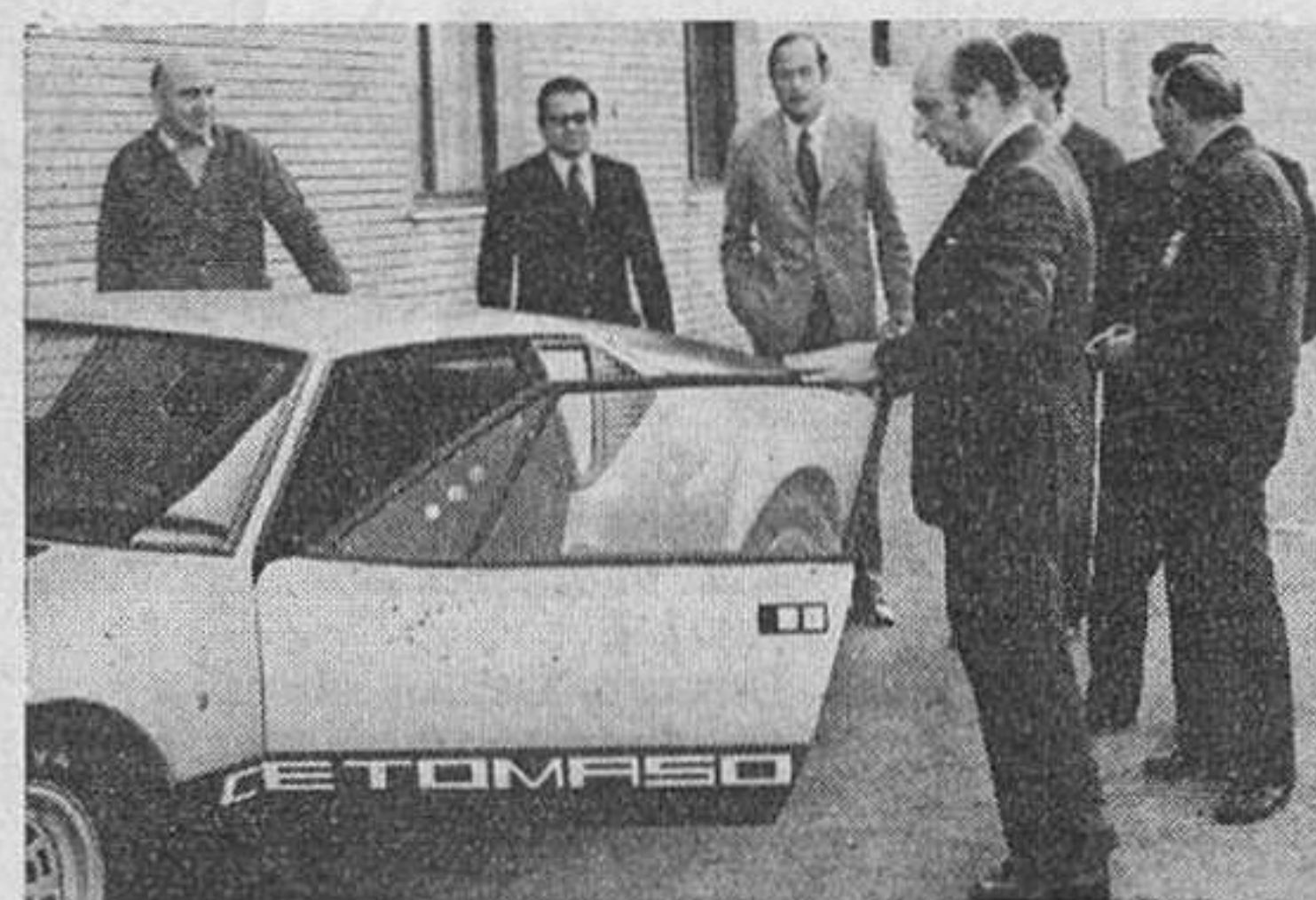
Nella formula, a controbattere il neo-campione mondiale Johnny Gerber affiancato da «Buzz» Buzzaglio e Dick Shelton saranno il Campione Chevron Giorgio Francia assieme ai nostri migliori, Sassi, Mantova, Ciccozzi ed altri.

Nel Rallycross, sfida tre contro tre fra Timo Makinen, Hannu Mikkola e Roger Clark ed i nostri Osvaldo Galatini, Massimo Natili e Fargion.

Molto interessante sarà poi il debutto delle berline Ford-Mexico, che nella stagione '73 si disputeranno, in pista, un campionato che ha già suscitato un grandissimo interesse. Il Campionato Mexico si chiamerà «Challenge Kleber-Ford Mexico» ed inizierà probabilmente a Casale in marzo. Per la «vernice» di Vallelunga, AUTOSPRINT ha messo in palio un Trofeo che si disputeranno piloti del calibro di

de Adamich, Galli, Bourgoigne, Birrell, Matthews (vincitore del campionato Mexico inglese), Francisci, Giorgio, assieme ad altri per un totale di 35 iscrizioni, tant'è vero che saranno necessarie due batterie qualificative. La Ford (via dell'Arte 68, Roma) riceve iscrizioni telegrafiche fino a domenica 3.

● Anche Carlo GIORGIO sarà della partita al Ford Day del 10 di dicembre a Vallelunga e non sarà al volante della sua solita monoposto. Disporrà infatti di una Escort Mexico fornitagli dalla ditta Bellei di Modena: con questa vettura il pilota romano cercherà di disputare tutte le gare che potrà quando non sarà impegnato in competizioni di importanza maggiore.



FANGIO maestro di giovani piloti da «pensionato»

Di passaggio a Modena Juan Manuel Fangio non ha perso l'occasione di fare un salto alla De Tomaso: eccolo mentre osserva incuriosito la Pantera GT, mentre Bussinello e Bertocchi lo accompagnano nella visita allo stabilimento

MODENA - Juan Manuel Fangio è a Modena, alloggiato all'Hotel Canalgrande del suo connazionale De Tomaso. Abbiamo trovato il cinque volte campione del mondo piuttosto abbattuto dopo la scomparsa del padre che gli è sempre stato ottimo consigliere.

«Mi trovavo a Londra quando ho ricevuto la notizia — ci ha detto Fangio — e subito sono accorso. Non ho potuto assisterlo e raccogliere le sue ultime parole. Questo è per me un fatto straziante. Ero partito da Buenos Aires quando nulla faceva prevedere questa catastrofe. Poco dopo mi è giunta la comunicazione della scomparsa del commendatore Orsi; anche questo è stato un duro colpo per me. Avevo grandissima stima per lui ed eravamo amici. Non mancavo mai, quando venivo in Italia, di recarmi a salutarlo. Sono stato dal signor Omer per esprimergli la mia costernazione. Era un grandissimo personaggio, molto ammirato anche in Argentina».

— Parliami, ora, delle corse che avete in calendario.

«Per il momento, come tu sai, c'è

il Gran Premio F. 1 del 28 gennaio '73 prima prova del mondiale. C'è stata una riunione dell'Automobile Club di Argentina alla quale ho partecipato anch'io per esaminare i problemi anche di ordine finanziario. Per la prova del mondiale marche so che attendono chiarimenti dalla CSI per la data, che dovrebbe essere stabilita per il 19 agosto».

— Come giudichi il titolo conquistato da Emerson Fittipaldi?

«Meritatissimo. Io avevo fatto felici previsioni su questo pilota sino da tre anni fa. E' fortissimo».

— Sai che riceverà il casco iridato di AUTOSPRINT il 3 dicembre?

«L'ho appena saputo. Mi piacerebbe esserci; ma non so quali sono i miei impegni, sono in Italia per affari personali; poi andrò a Parigi, a Stoccarda e a Londra».

— Andrai anche all'Alfa Romeo?

«Può darsi.»

— Tuo figlio Cacho ha vinto bene domenica scorsa, a Buenos Aires, ne sarai orgoglioso.

«In verità va molto bene; era una corsa riservata alle Fiat 125; le vetture venivano assegnate ai piloti per sor-

teggio. Mio figlio ha delle doti. Io però domenica scorsa non c'ero perché trattenuto altrove per affari.»

— E per la tua ventilata scuola piloti?

«Mi piacerebbe insegnare ai giovani, ma ho troppi impegni che non posso trascurare. Certo che oggi in Argentina abbiamo corridori che si fanno valere, come Reutemann ecc. Vorrei dedicarmi all'insegnamento, ma forse lo farò quando mi collocherò in pensione. Ora ho ancora molto da fare.»

m. m.

● **RAFFAELE RESTIVO**, campione italiano delle GT per il '71, è stato premiato dal Panathlon Club di Palermo come «sportivo del mese». Il pilota della «Pegaso» nel corso della simpatica cerimonia conviviale ha trattato (da buon avvocato) il tema «Dalle piste alle strade: l'auto di oggi è più sicura». E' stata ribadita la pressante necessità che i piloti palermitani possano disporre di un autodromo e in questo clima il barone Antonio Pucci ha confermato che entro la prima metà del '73 sarà agibile il suo «mini-autodromo» di Castellana Sicula.

Programmi crescenti del team bolognese

Cerulli e i Brambilla nell'EURO-MARCHE con la nuova AMS 2000



Francesco Cerulli Irelli è il nuovo pilota per la AMS 2000 che disputerà quest'anno l'Europeo Marche. Il giovane vincitore del titolo italiano '72 per la sport 1000 si sta già acclimatando con la nuova vettura

TERAMO - All'AMS è stata finalmente scelta l'ultima delle riserve per la stagione 1973. Infatti, dopo la realizzazione del nuovo modello 2000, andava risolta la questione relativa ad un accordo con un pilota per questa vettura con assistenza ufficiale.

La scelta è caduta sul giovane Franco Cerulli-Irelli, il pilota teramano, recentemente laureatosi campione italiano nella Classe Sport, che da parte sua collaborerà all'iniziativa con un proprio accordo pubblicitario.

I motivi che hanno indotto i responsabili dell'Autoracing emiliano ad optare per Cerulli sono diversi. Ben sapevano all'AMS che una volta assicuratosi un nome affermato, (restano aperti dei contatti con i fratelli Brambilla), sarebbe stato poi difficile conciliare gli impegni di questo nell'Europeo Marche con la concomitanza, così come di solito avviene, delle competizioni riservate ad altre categorie.

C'era da scegliere un conduttore, comunque valido, che soprattutto si dedicasse, senza soluzione di continuità, ai programmi base dell'AMS. E nessuno più di Franco Cerulli-Irelli, giovane di gran temperamento, avrebbe potuto fare allo scopo. Oltretutto v'era pure una questione di riconoscenza che andava salvaguardata e che imponeva all'AMS di decidere in tal senso, tagliando corto con l'enigma, e favorire un elemento che nella classe Sport, proprio con la 1000 AMS aveva fatto scintille nella stagione appena conclusasi, suscitando entusiasmi in tutti gli ambienti automobilistici. Si tratta, in definitiva, di un 23 enne ormai senz'altro maturo, anche se nuovo all'esperienza con le 2000. Del resto anche la vettura, l'ultima, dell'ing. Simonetti deve dimostrare tutto quanto il suo valore.

Cerulli dovrà tenersi pronto per tutti gli impegni del Campionato Italiano e almeno per le prime tre prove dell'Europeo (Paul Ricard, Trofeo Giunti di Vallelunga e Imola).

Abbiamo trovato Franco Cerulli nella sua residenza di S. Omero, nel teramano e ne abbiamo approfittato per scambiare quattro chiacchiere con lui.

«E' quanto di meglio mi potevo attendere — ci ha detto il giovane campione — dopo una stagione in cui penso di essere andato abbastanza bene».

— Conosci la nuova versione della 2000?

«Sì, l'ho provata in settembre sul circuito di Modena; c'era pure Carlos Pace. Si tratta senza dubbio di un grosso mezzo, in grado di dare buone prestazioni: ottimo nella stabilità e in potenza».

— Lo sai che in Abruzzo, a Teramo in particolare modo, sei ormai il beniamino di tutti?

«Sì, ma me lo chiami uno scherzo questo? Da queste parti la gente è competente e nel contempo, per generosa che sia, è molto esigente. Qui, d'altro canto, non mancano le tradizioni, dai De Sterlich delle Mille Miglia, ai Ferrajoli della Coppa Acerbo sino ad arrivare agli altri due teramani Bernardo Taraschi e Renato Pirocchi, grandi nomi nelle "junior". Il sentirmi quindi seguito costituirà per me un incentivo maggiore a difendere dignitosamente certi trascorsi e ripagare l'AMS della fiducia accordatami».

f. d'i.

Con ANASTASIO AMS anche in affitto

Proseguendo nella espansione che le deriva dall'aver praticamente monopolizzato il panorama delle vetture Sport di piccola cilindrata con la conquista del campionato italiano gruppo 5 con Cerulli, la AMS di Pontecchio Marconi ha concluso un interessante accordo con Pasquale Anastasio, pilota torinese titolare di una organizzazione commissionaria Lancia.

In una nuova officina che è in via di allestimento a Torino, Anastasio curerà la vendita diretta e dei ricambi delle vetture AMS, con un completo servizio di assistenza anche per quanto riguarda i motori. A questo proposito, Anastasio è in stretto contatto con l'officina Armaroli e Negrini, i quali hanno già costruito e collaudato con esito estremamente favorevole (180 CV) un 1300 derivato dal Cosworth FVA.

L'organizzazione di Anastasio non si fermerà in sede, ma seguirà i clienti sui campi di gara curando sia il trasporto con una apposita bisarca sia l'assistenza con un'officina-magazzino mobile, con ricambi, pneumatici, rapporti e quanto necessario.

Molto probabilmente, poi, la «delegazione» torinese dell'AMS istituirà un apposito servizio di affitto gara per gare di vetture, con accordi molto interessanti stipulabili volta per volta. Questo anche perché Anastasio sta vagliando la possibilità di creare un vero e proprio team, con licenza di concorrente, ed a questo proposito è alla ricerca di opportuni abbinamenti pubblicitari.

Nell'officina in via di allestimento, dove meccanici specializzati provvederanno all'assemblaggio dei telai e dei gruppi costruiti in sede dalla AMS, Anastasio curerà la promozione della vendita delle AMS esaminando anche la possibilità di ritirare vetture di serie in conto vendita. Questa interessante ed organizzatissima iniziativa, che «curerà» praticamente tutti i clienti AMS del nord d'Italia, affianca così quella similare già conclusa dalla casa bolognese con il palermitano Giliberti.



Anche la BRM alla Mostra del LARIO

COMO - Passato in giudicato il successo di pubblico e di partecipazioni ottenuto lo scorso anno dalla «Mostra dell'automobile sportiva», la Scuderia del Lario ha deciso di organizzare, per i giorni 8, 9 e 10 dicembre, la terza edizione della manifestazione che per la qualità e la quantità dei «mezzi» che verranno esposti, già all'annuncio lascia prevedere quale ne sarà il risultato finale.

Nell'occasione verranno esposte le seguenti vetture: BRM-Marlboro F.1, Brabham BT 38, March 722 F.2, Lancia HF, Opel Commodore Conrero, Opel GT 1900 Conrero, Branca F. 3, BWA F. Ford, BWA F. 850, LAB F. Monza, Abarth F. Italia, McLaren M8F Can-Am, Chevron-Vega 2000 sport, Alfa GTAJ Monzeglio, Alfa GTAm Monzeglio, Pantera GTS, Dallara 1000 sport, Lancia-Marlboro HF 1600, Alpine Renault GT 3, Gordini R 8, Fiat 124 sp., Alfa Romeo 33t3, Ford GT 40, Porsche rally 911 S, Lola Abarth 2000 e Ford Escort 2000. Fra le moto saranno esposti alcuni modelli da competizione delle fabbriche Honda, Kawasaki, Suzuki e Guzzi, mentre nel reparto motoscafi farà bella mostra di sé un modernissimo Molinari. Nei locali della mostra, alla quale fin d'ora è assicurata la presenza di noti campioni del volante, verranno installate anche alcune piste Polycar giganti sulle quali i visitatori potranno esercitarsi nell'imitazione di una competizione automobilistica.

«Le corse e i giovani» all'Università T.L.

MODENA - A breve scadenza (la data non è ancora stata fissata) avremo un interessante dibattito sull'automobilismo portivo all'Università del Tempo Libero in corso Canalgrande. Il direttore provinciale, cav. Ezechiele Leonardi, favorevolmente impressionato dalla relazione che l'ing. Forghieri tenne qualche tempo fa, ha pensato che all'argomento medicina, trattato da eminenti clinici, a quello della magistratura e giudiziario, certamente bene si accompagna quello dell'auto, divenuto un fatto di costume perché interessa una larga massa di persone, specialmente i giovani. Ci siamo incontrati con lui e mi ha accennato agli aspetti della manifestazione che dovrebbe avere luogo in dicembre.

L'argomento del dibattito sarà «Le corse ed i giovani» ed è auspicabile che alla serata intervengano piloti, costruttori e progettisti. Quindi, anche l'auto da corsa troverà il suo posto all'università, ed è già un bel passo avanti.

● A Georges Filipinetti è stato assegnato il «BP RACING TROPHY 1972». Un riconoscimento d'onore nel quale succede a Joseph Siffert, J.J. Thuner, Rico Steinemann, Dieter Spoerry, Peter Schetty e Clay Regazzoni.

La premiazione della FRIULI

UDINE - Tempo di bilanci e di premiazioni per le scuderie italiane. Da inizio alla serie la Scuderia Friuli che giovedì 7 dicembre riunirà soci e dirigenti all'Astoria Hotel-Italia di Udine per la premiazione dei piloti che si sono particolarmente distinti nell'annata sportiva 1972, la proclamazione dei campioni sociali e per l'annuale assemblea ordinaria al termine della quale verrà eletto il nuovo consiglio direttivo del sodalizio.

Al podio della premiazione si succederanno: Paolo Cozzarolo, vincitore del trofeo della montagna gr. 2; Gianni Marchiol, vincitore del campionato triveneto rallies gr. 3, cl. 1600; e i vari campioni sociali Pierino Lavaroni, ancora Gianni Marchiol e Paolo Cozzarolo, Gianni Crivellaro e un'altra volta Gianni Marchiol.

Gemellaggio VARANO - MODENA

MODENA - La troupe della «Modena Corse» ha collaborato con la Pro Loco di Varano de' Melegari per una serata cinematografica alla quale ha assistito anche il Sindaco di quella località. Sono stati proiettati, il film sul campionato del mondo vinto da Stewart nel '71 (Marlboro) e un documentario Firestone su Surtees.

Il «gemellaggio» Modena-Varano va, dunque, realizzandosi anche senza patì sottoscritti. Come già AUTOSPRINT ha comunicato, stante la situazione autodromi a Modena, la pista di San Cristoforo sarà utilizzata per le manifestazioni della «Modena Corse», che attende sempre di conoscere dall'Assessore Ronchetti se il «Palazzo dello Sport» potrà essere libero in gennaio per la programmata «Mostra dell'auto sportiva».



E' probabile che Massimo Belgio, qui sopra ritratto al termine di una gara, possa pilotare quest'anno la terza macchina ufficiale della Simca: quest'anno ha infatti concluso vittoriosamente il trofeo Simca-AUTOSPRINT-Kleber e sarà premiato a Bologna il 16 dicembre

La premiazione a Bologna il 16 dicembre

BELFIGLIO primo vincitore del Trofeo SIMCA Kleber

Massimo Belgio della Piacenza Corse è il vincitore del primo Trofeo Simca-AUTOSPRINT-Kleber dei rallies nazionali, la cui premiazione si svolgerà il 16 dicembre p.v. a Bologna.

Del pilota piacentino si dice adesso che è uno dei possibili candidati a guidare la terza macchina ufficiale della Simca nei rallies internazionali; come è noto le altre due Rally 2 G. 1 dovrebbero venire condotte da Trucco e Besozzi per i colori della Scuderia Tre Gazzelle.

Belgio ha terminato il campionato a pari punti con Giancarlo Lisino, ma si è aggiudicato il Trofeo grazie al maggior numero di punti conquistati nella sua classe.

Terzo è finito De Rocco, protagonista del Trofeo sin dall'inizio, che ha preceduto gli ottimi Ferri e Negri.

CLASSIFICA GENERALE FINALE TROFEO SIMCA - AUTOSPRINT - KLEBER DEI RALLIES NAZIONALI 1972:

1. Massimo Belgio punti 85
2. G. Carlo Lisino 85
3. De Rocco 78,2
4. Ferri 65
5. Negri 62
6. Ghu 54
7. Mirani 42 (19,6)
8. Giovannone 42 (9)
9. Lasciarrea 22,7
10. Barbalonga 17
11. Benato 16
12. Meneghetti 14 (5)
13. Bonamigo 14 (4)
14. Pozzuoli 12
15. Suni 10 (3)
16. Passoni 10 (2)
17. Parma 9

17. Zunino 9
19. Cobbe 8
20. Menegon 7
21. Gozzi 6
22. Viti 5 (2)
23. Riberti 5
24. Saettone 4,9
24. Moro 4,9
26. Baggio 4
27. Tinacci 3
28. Toffolo 2
28. Del Fabbro 2
28. Girotti 2

● Vincitore per tre volte della 24 ORE DI LE MANS, nel 1932 con Sommer, nel 1934 con Etancelin, poi nel 1949, Luigi Chinetti è stato nominato cittadino onorario della città di Le Mans, come era già successo per Briggs Cunningham, un altro fedele della corsa. Il 29 novembre Chinetti riceverà in municipio il diploma, durante una manifestazione indetta allo scopo.

LE PROSSIME GARE

17 DICEMBRE, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 1.a prova Torneo dei Campioni - 6 GENNAIO 1973, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 1.a prova Torneo d'Inverno - 7, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 2.a prova Torneo d'Inverno - 14, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 3.a prova Torneo d'Inverno - 21, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 4.a prova Torneo d'Inverno - 21, PISTA D'ORO, Roma, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 2.a prova Torneo dei Campioni - 28, PISTA VERDE, S. Bartolomeo, gara naz. cl. 100 e 125 cc (con silenziatore) 5.a prova Torneo d'Inverno.



Il rumore fa 92

ROMA - La F.I.K. con la circolare n. 41 indirizzata ai piloti, Commissari Sportivi e Tecnici e a tutti gli altri interessati, ha reso noto la nuova regolamentazione tecnica della classe 125 cc. La circolare dice esattamente:

«La presente, per comunicare, essendo le norme di immediata attuazione, che il Comitato Nazionale Karting, nella riunione dell'11 corrente, ha ratificato quanto emerso dal Convegno della mattina, circa l'adozione delle gomme larghe e la rumorosità.

Le norme mandate subito in esecuzione sono:
Gomme: E' permesso l'uso delle gomme larghe posteriori per la 1.a categoria della cl. 125 cc.;

Silenziatore: Un silenziatore efficace è obbligatorio. Esso dovrà limitare a 92 decibel massimo, con una tolleranza di 1 phon, la rumorosità del motore a pieno regime, controllato lateralmente ad una distanza di 22 (ventidue) metri dal bordo esteriore delle piste ed ad un'altezza di m. 1,20.

L'uscita esteriore del silenziatore non potrà superare le misure regolamentari. Il limite di 92-93 phones è un massimo assoluto, che potrà essere controllato in ogni momento di una competizione. Ogni infrazione mette automaticamente fuori gara il pilota.

Come già specificato, le due norme di cui sopra entrano in vigore con effetto immediato».

Distensione tra i clan abruzzesi

ROMA - Distensione e riordino, una fase delicata che sta impegnando in modo particolare la Federazione. Naturalmente non poteva essere trascurata la zona dell'Abruzzo dove alla fase calda dell'aprile scorso, era seguita quella fredda, sia pure con qualche ritorno di fuoco a Giulianova. Il tutto aveva determinato un arresto quasi completo di ogni attività in una zona che rappresenta un vivaio non trascurabile, con riflessi negativi anche nelle Marche.

Diatribe locali, agonismo spinto alle estreme conseguenze, personalismi, invidie, e tutto quanto in un ambiente così scudato è possibile trovare, erano i punti neri da rimuovere. Un lavoro preparatorio, paziente, conclusosi con la riunione del 15 novembre nei locali della pista di Montesilvano, presente il responsabile della Federazione, i piloti e gli esponenti dei gruppi sportivi.

Una serata movimentata all'inizio, ma distesa, comprensiva e fattiva nelle risultanze. Concrete e sportive non per la riappacificazione delle varie componenti che non è difficile trovare in clima di «taralucci», ma per la decisa volontà di imprimere alla ripresa la sigla della sportività. Programmate le date delle gare e quella del campionato regionale, con il ritorno di quel circuito di Silvi, che, con le premesse organizzative già in atto, sarà la perla dell'Abruzzo.

La crisi di «rigetto» a Reggio E.

REGGIO EMILIA - La pista Tricolore di Reggio Emilia ha chiuso la stagione agonistica karting 1972. Una chiusura in tono minore, né poteva essere altrimenti, dopo il Torneo di Parma, che ha provocato qualche fenomeno di «rigetto» nei piloti. Tono minore non a scapito dell'agonismo, che è importante, ma solo per la mancata partecipazione del solito rilevante numero di piloti. Per rincorrere l'ultima vittoria ne hanno approfittato coloro che nel '73 dovranno militare nelle categorie superiori.

Di essi, però, soltanto William Santini e Ballabeni sono riusciti nell'intento, centrando il bersaglio dopo aver dominato, il primo, Scarabelli e Massignan finiti alle sue spalle, ed il secondo, nella 125, Ribaldi e Bettoli, mentre Vitali e Maiolino hanno accusato la stanchezza.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 cc 2. cat.: 1. Santini; 2. Massignani; 3. Scarabelli; 4. De Biasi; 5. Margheri.

Cl. 100 cc 3. cat.: 1. Lusuardi; 2. Proietti; 3. Crema; 4. Giamberti; 5. Sassi.
Cl. 125 cc 2. cat.: 1. Ballabeni; 2. Ribaldi; 3. Bettoli; 4. Vitali; 5. Berselli.

I piloti che cambiano categoria

Il Comitato Nazionale Karting, nella sua ultima riunione, ha ratificato i seguenti passaggi di categoria dei piloti karting:

1.a CAT. cl. 100 cc

Bianchini Fabio (Sutri), Bonadei Renato (Gavirate), De Biasi Domenico (Vicenza), Foderaro G. Battista (Nicastro), Gabbiani Giuseppe (Podenzano), Giolito P. Luigi (Torino), La Malfa Salvatore (Enna), Nanni Francesco (Tollo) e Santini William (Reggio Emilia).

2.a CAT. cl. 100 cc

Andreis Giuseppe (Torino), Balducci Ugo (Pineto), Banzi Renzo (Castelnuovo), Bentivoglio Sergio (Senigallia), Bernazzoli Paolo (Parma), Bertolino Dario (Strambino), Boccolini Francesco (Vetralla), Boni Giordano (Spilamberto), Bressan Vittorio (Silea), Casagrande Dante (Senigallia), Chiesa Diego (Padova), Evangelista Tommaso (Tollo), Falanga Giuseppe (Messina), Ferrari Claudio (Modena), Franceschini Fabrizio (Enna), Gallone Antonio (Enna), Giannini Luigi (Roma), Giuggioli Bruno (Rosia), La Malfa Francesco (Enna), Lorenzi Celestino (Milano), Lotteri Giorgio (Castelverde), Marotta Corrado (Villa Celia), Mastroviti Giovanni (Reggio Calabria), Nicosia Riccardo (Catania), Pattono Corrado (Azeglio), Picchioni Leopoldo (Siena), Raimondi Renzo (Casinalbo), Ronca Mario (S. Salvo), Speroni Heros (Castelnuovo) e Spolverini Massimo (Vetralla).

1.a CAT. cl. 125 cc

Blasi Luciano (Roma), Boni Giulio (Cavriago), Geminiani Ilario (Brisighella), Giovannozzi G. Franco (Roma), Mazzola Gianni (Mantova), Siena Stefano (Roma), Silvestri Bruno (Molinetto), Vitali Marino (Fano), Maiolino Vito (Milano), Ballabeni G. Franco (Mantova) e Corniani Carlo (Marmirolo).

● Altri passaggi saranno presi in esame nella prossima riunione del Comitato Nazionale Karting.

PROTOTIPO 5.00 x 13
FIAT
BIANCHI
SIMCA
ALFA SUD
L. 16.300

RUOTE LEGA LEGGERA
MARCHIO  QUALITA'
STIL auto
ITALIA - MILANO
C.SO SEMPIONE 63 - TEL. 335823

PENTASTAR 5.50 x 13
FIAT, SIMCA
BIANCHI
BMW, OPEL
ALFA SUD
L. 19.500
6.00 x 14
ALFETTA L. 23.000

Tutta la verità (e i retroscena) sul DIVORZIO FIAT-CITROEN che (dopo 40 mesi di coesistenza) si concreterà da un momento all'altro

30 miliardi a senso unico

Sugli affari Fiat-Citroën non è ancora stato detto tutto. Un accordo da trenta miliardi è un argomento che va trattato a fondo. Anche gli stessi esperti economici evitano di scrivere a... sproposito, nel timore di incorrere in inesattezze. Noi invece azzardiamo, sulla base di appunti, considerazioni, ipotesi e rivelazioni, che ci permettiamo di girare ai lettori in un linguaggio semplice e cronachistico, tanto da consentire una più completa informazione-verità sul divorzio Fiat-Citroën.

Ormai è certo, tra le due parti non c'è più nulla da fare. L'unico dubbio riguarda la sede e la data in cui Gianni Agnelli e François Michelin firmeranno la «rottura». Dopo oltre quaranta mesi di sterile collaborazione, il leader della Fiat ha preteso una verifica non solo degli accordi sottoscritti il 25 ottobre 1968 ma delle promesse e delle intenzioni che, allora, monsieur Michelin manifestò (per convincere meglio e subito l'acquirente delle sue azioni).

Al padrone assoluto della Citroën (e dell'omonima industria della gomma) convenne assicurarsi al momento una compartecipazione-Fiat che si traducesse pure in qualcosa di più di una semplice collaborazione. Da parte sua l'avvocato, che i conti li sa fare bene, credette così di avere avviato per primo in Europa un processo di concentrazione tra costruttori di automobili. Era logico che fosse così, perché dice oggi Agnelli «senza essere azionisti della Citroën, ma semplicemente avvalendoci delle regole di buon vicinato e della complementarietà produttiva che esistono appunto tra Fiat e Citroën, avremmo potuto realizzare combinazioni tecniche e commerciali con la stessa casa francese».

I trenta miliardi che l'I.F.I. (l'istituto finanziario della famiglia Agnelli) ha girato alla holding del Gruppo Citroën orsono quattro anni andavano intesi o come prestito a lunga scadenza e fruttifero di interessi o come compartecipazione (nel pacchetto della Citroën Automobili la Fiat ha l'equivalente del 26%) azionaria con diritto al riscatto. Scartiamo la prima ipotesi perché inverosimile, soffermiamoci invece sulla seconda.

Nel 1968 la produzione della Citroën era diminuita del 14,3% nel breve volgere di due anni e François Michelin trovò in Gianni Agnelli l'interlocutore che facesse al suo caso. «Io — avrebbe detto l'uomo di Clermont Ferrand — sono troppo preso dall'industria della gomma e dei pneumatici. Ho progetti ambiziosi quanto i tuoi nel mondo dell'automobile. Tu ti prendi

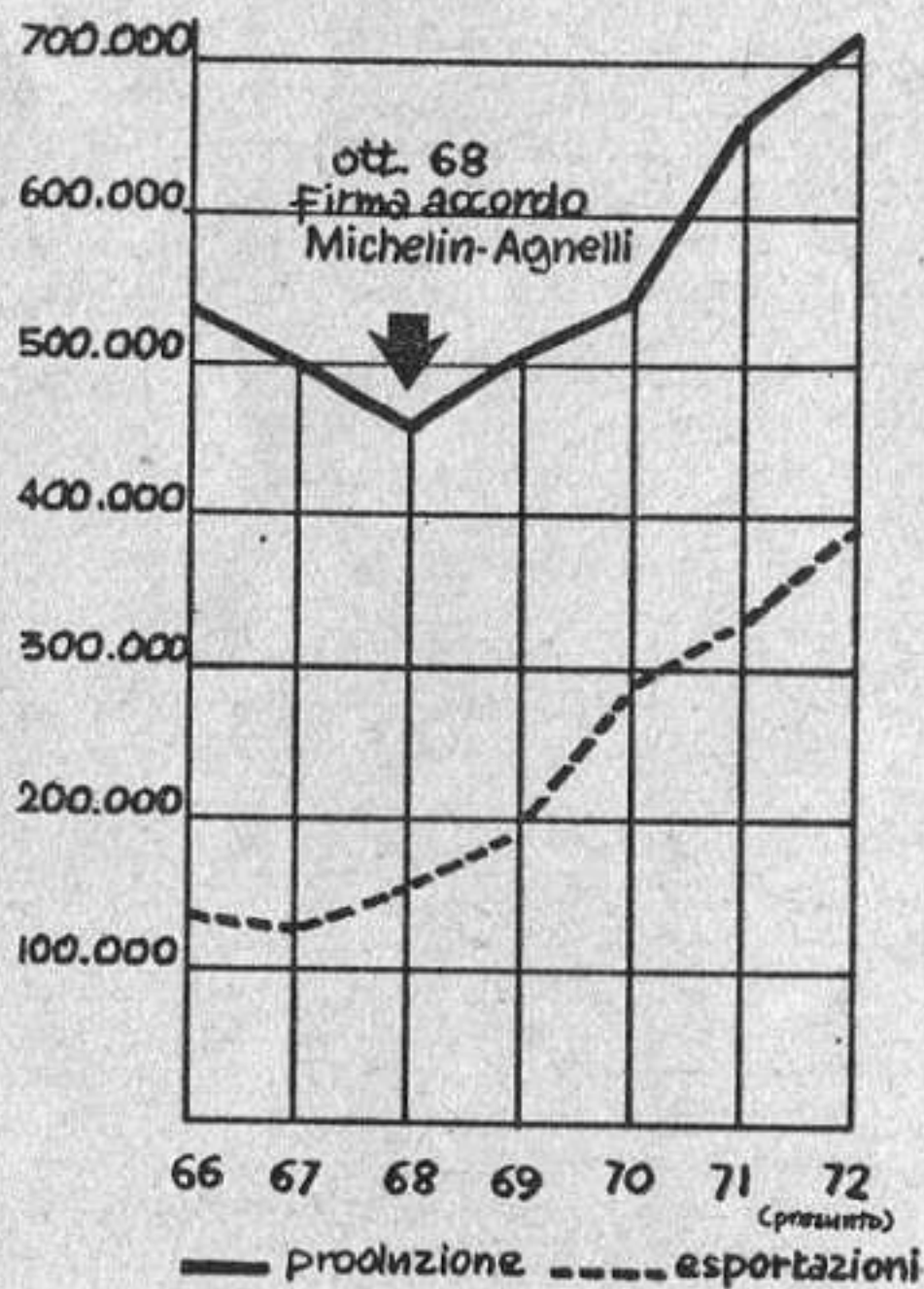
la metà quasi delle mie azioni ed io ti prometto la futura integrazione della Citroën nel Gruppo Fiat».

L'avv. Agnelli, che da qualche tempo prediceva la necessità di concentrazioni industriali addirittura inevitabili per certi versi, negli Anni Ottanta, prese per buono il discorso di Michelin e strinse i tempi delle trattative dell'operazione finanziaria. Solo che allora il presidente della Fiat non immaginava mai che al vertice della «Pardevi», la holding Michelin-Agnelli, fosse messo un certo François Rollier, 55 anni, pure lui di Clermont Ferrand e non a caso amico fraterno di Michelin e suo braccio destro ed ispiratore. Rollier, oltre che co-

mente con la lettera dell'accordo. Ma non con lo spirito, aggiungiamo noi. Comunque Rollier e Michelin si sono alla fine trovati d'accordo sull'opportunità di una revisione forzata di quel documento fino al punto di costringere Agnelli a rinunciare alla coesistenza. Nei giorni scorsi, dopo che il presidente della Citroën Automobili, Ravenel, aveva informato il personale sullo «status quo» tra Citroën e Fiat, si è diffusa in Quai de Javel a Parigi una voce davvero spaventosa. Sarebbe stata confermata la vecchia intenzione di François Michelin di agevolare il passaggio della sua fabbrica in mano alla famiglia Agnelli. E la notizia ribadirebbe il concetto se-

Lo specchio delle cifre

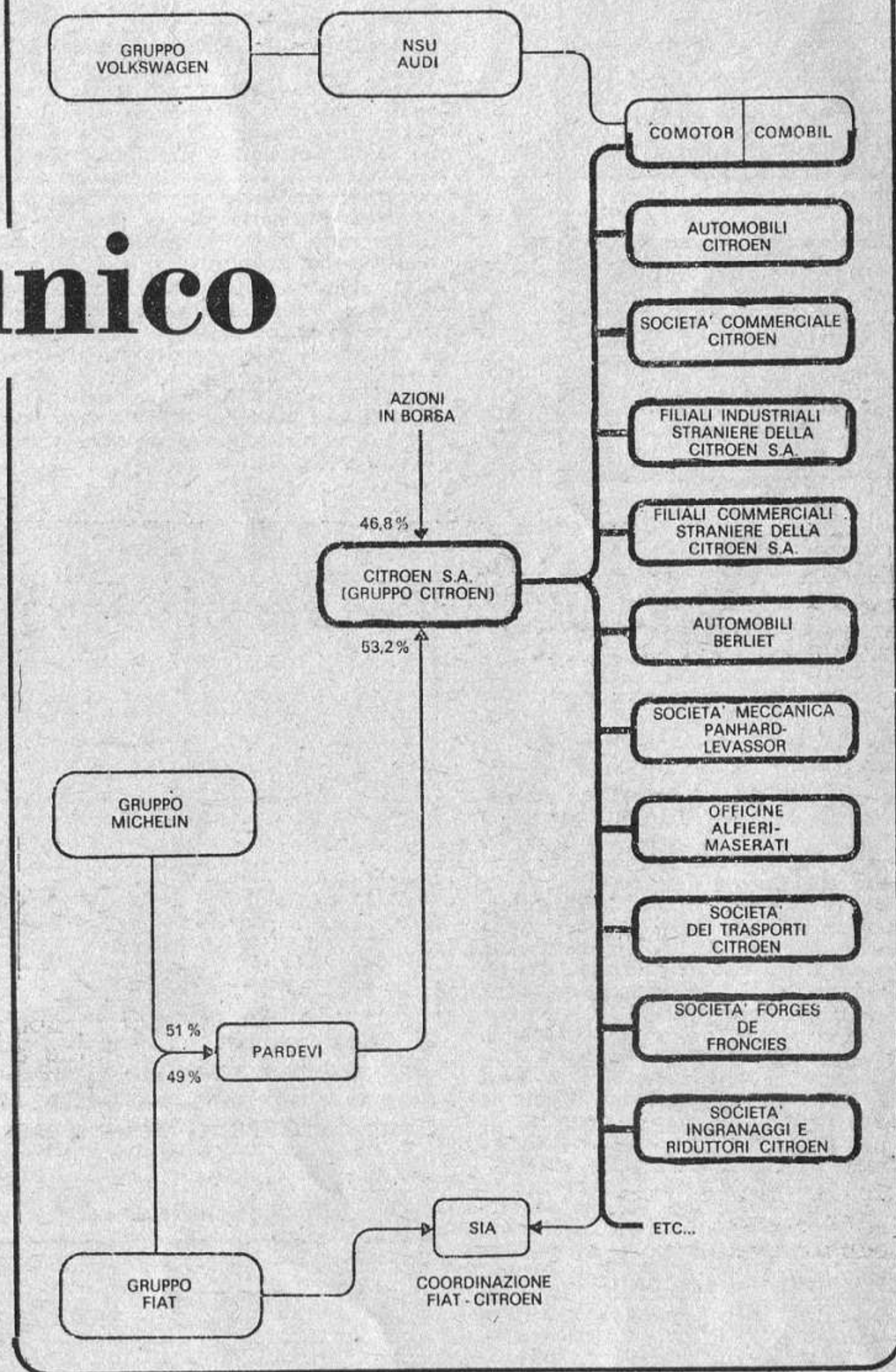
CITROEN AUTOMOBILI ● Capitale Sociale: fr. f. 600.000.000
● Partec. FIAT (26%): Lit. 23,5 miliardi.
 Nella Citroën S.A. (Gruppo Citroën) la partecipazione FIAT è di Lit. 27 miliardi pari al 49% del 53,2%.



gerente della holding, è da un paio di anni presidente e direttore della Citroën Société Anonyme che controlla varie aziende come la Citroën Automobili, la Berliet, la Maserati, con capitale sociale di oltre 687 milioni di franchi. François Rollier non condivideva l'idea di Michelin di trasferire un giorno nella sfera-Fiat la fabbrica fondata nel 1919 da André Citroën, rifiutando la posizione di leader di una società che un giorno sarebbe finita allo straniero. Rollier che è un «duro» riuscì a convincere l'amico Michelin che l'«affaire» con l'avv. Agnelli era «affaire» solo per la Fiat. Dice oggi Rollier: «Le dichiarazioni di Agnelli (rese pubbliche nella conferenza stampa di Torino - n.d.r.) contrastano sostanzial-

mente con la lettera dell'accordo. Ma non con lo spirito, aggiungiamo noi. Comunque Rollier e Michelin si sono alla fine trovati d'accordo sull'opportunità di una revisione forzata di quel documento fino al punto di costringere Agnelli a rinunciare alla coesistenza. Nei giorni scorsi, dopo che il presidente della Citroën Automobili, Ravenel, aveva informato il personale sullo «status quo» tra Citroën e Fiat, si è diffusa in Quai de Javel a Parigi una voce davvero spaventosa. Sarebbe stata confermata la vecchia intenzione di François Michelin di agevolare il passaggio della sua fabbrica in mano alla famiglia Agnelli. E la notizia ribadirebbe il concetto se-

La struttura del Gruppo CITROEN



voluto dire «assorbimento».

La realtà è che Michelin aveva equivocato, che Rollier non ha fatto altro che salvare la «grandeur» della Citroën, che la casa francese oggi va a gonfie vele (senza contare la sanguisuga Berliet), che lo stesso Michelin per portare avanti l'ambizioso progetto della superpotenza mondiale della gomma e dei pneumatici può trovare altrove i soldi necessari per la concentrazione (oltre che con Kléber, anche con l'austriaca Semperit e le tedesche Continental e, forse, Phoenix). Ma è altrettanto vero che François Michelin, nei prossimi giorni, quando s'incontrerà nuovamente con Gianni Agnelli dovrà pure giustificare la decisione di non aver dato corso agli accordi presi (scritti e verbali), dovrà pure assumersi tutte le sue eventuali responsabilità, soprattutto morali, nei confronti di un Agnelli che nell'ottobre 1968 gli era venuto in soccorso anche se in fondo gli interessi erano reciproci.

Rollier, novello Cardinale Richelieu, avrebbe però offerto lo strumento adatto a monsieur Michelin per fare bella figura di fronte all'opinione pubblica: l'aumento di capitale nel 1974. Ma Gianni Agnelli ha parlato chiaro: «Possiamo anche attendere il giorno in cui si deciderà tale aumento. Se nel frattempo in casa Citroën si modificherà il concetto di individualità, indipendenza, autonomia come lo intendiamo noi, bene, allora parteciperemo all'aumento del capitale, altrimenti niente da fare». Sulla carta l'aggiorna-

mento finanziario della holding dovrebbe permettere una complessa ristrutturazione della Citroën Automobili soprattutto con la costruzione dei nuovi stabilimenti ad Aulnay, Charleville e Rosny-sur-Seine.

Quali le conseguenze del divorzio? La collaborazione vera e propria tra le due case può continuare: la Lancia Beta dovrebbe contare sempre sul cambio della GS, la 130 o 132 potrebbe avere le sospensioni «hydropneumatiche», l'Autobianchi può essere ancora venduta dai concessionari Citroën e viceversa, la Citroën può montare la meccanica della 127 o della A 112 su una sua «mille» da opporre alla Peugeot 104 ed alla Renault 5, la Berliet (la fabbrica di camion consociata della Citroën Automobili) può essere oggetto di fusione con la Unic-Fiat con il benessere di monsieur Michelin, più necessario del «nulla-osta» del Governo francese di cui la Unic-Fiat è già fornitrice (per l'esercito).

E' certo invece che la Fiat non avrà più l'accesso al progettato motore Wankel, attraverso la Comotor costituita con capitale Pardevi e Audi-NSU. Ma sono, questi, dettagli di un'operazione finanziaria nata bene e finita male.

Lino Ceccarelli

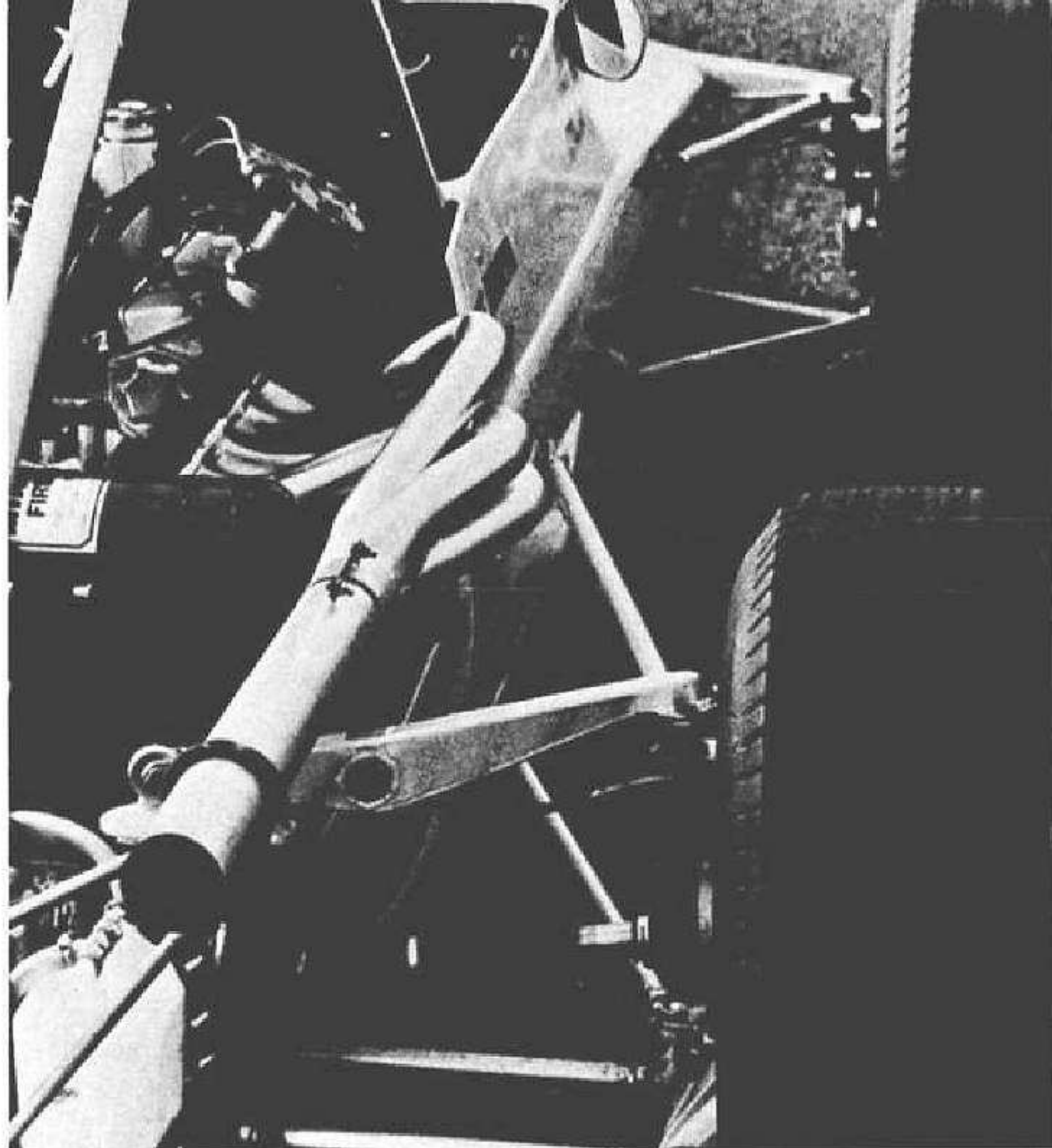
Stanguellini nonno

MODENA - Il comm. Vittorio Stanguellini è diventato nonno di un bel maschietto, figlio del suo primogenito Francesco, al quale è stato imposto il nome di Simone. A Francesco Stanguellini e alla sua gentile signora i rallegramenti e gli auguri di AUTOSPRINT.

ANTEFATTO sulle critiche

TORINO - Ci siamo messi al volante di una «Formula Italia» per due ragioni salienti: scoprirne il grado di affidabilità ed indagare sulle sue caratteristiche funzionali. Due ragioni che sfociano nell'unico intento di far qualcosa di positivo a favore dei giovani d'oggi, per i quali, appunto, questa formula è stata creata, fra le difficoltà, i dispendi e le contrarietà che sappiamo.

Infatti, nei limi di età imposti dalla CSAI, pur considerando tanta maturità ed indipendenza, che i nostri giovani fra i 18 e i 26 anni hanno saputo raggiungere, vi sono sempre riflessi di carattere familiare: «Lei darebbe in mano a suo figlio una di queste macchine?», ci siamo spesso sentiti chiedere. E sotto questo aspetto, indubbiamente, l'indagine avrebbe il suo effet-



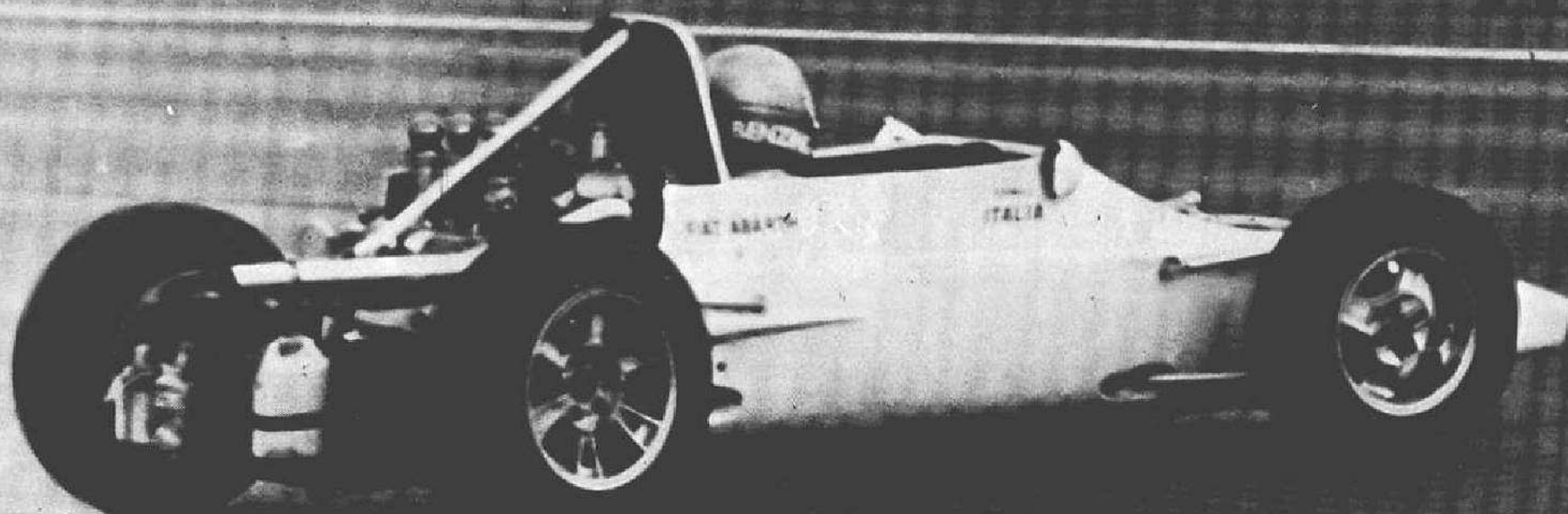
F. Italia, lato posteriore destro. Si nota il disegno del Firestone Super Sport adottato in serie, veramente poco adatto a terreno bagnato. Rispetto alle prime serie, nuova la cuffia sul giunto

to, prima della fine della stagione, con un soddisfacente numero di gare, tutte abbastanza riuscite. Ciò perché sia ben chiaro che all'opposizione noi non stiamo per mera abitudine, bensì per soddisfare ogni superiore finalità; e quando, come in questo caso, risultati positivi vengono raggiunti, siamo felicissimi di potercene rallegrare.

Dunque, alla CSAI va il merito di aver condotto in porto abbastanza lodevolmente questa «Formula Italia», dalla quale molti perfezionamenti ci attendiamo ancora per il prossimo futuro; ed anche il privilegio di essersi meritata la fiducia della Fiat, in una «operazione» di questa portata, e di aver tenuto fede, finora, alle aspettative. Alla stessa Fiat, ovviamente, dobbiamo molta gratitudine per questo, seppur tardivo, apporto all'attività sportiva nazionale (successivamente si avrà una esportazione?); e molti elogi vanno ai tecnici e ai dirigenti dell'Abarth, per la serietà e l'impegno profusi nello svolgimento di questo tema.

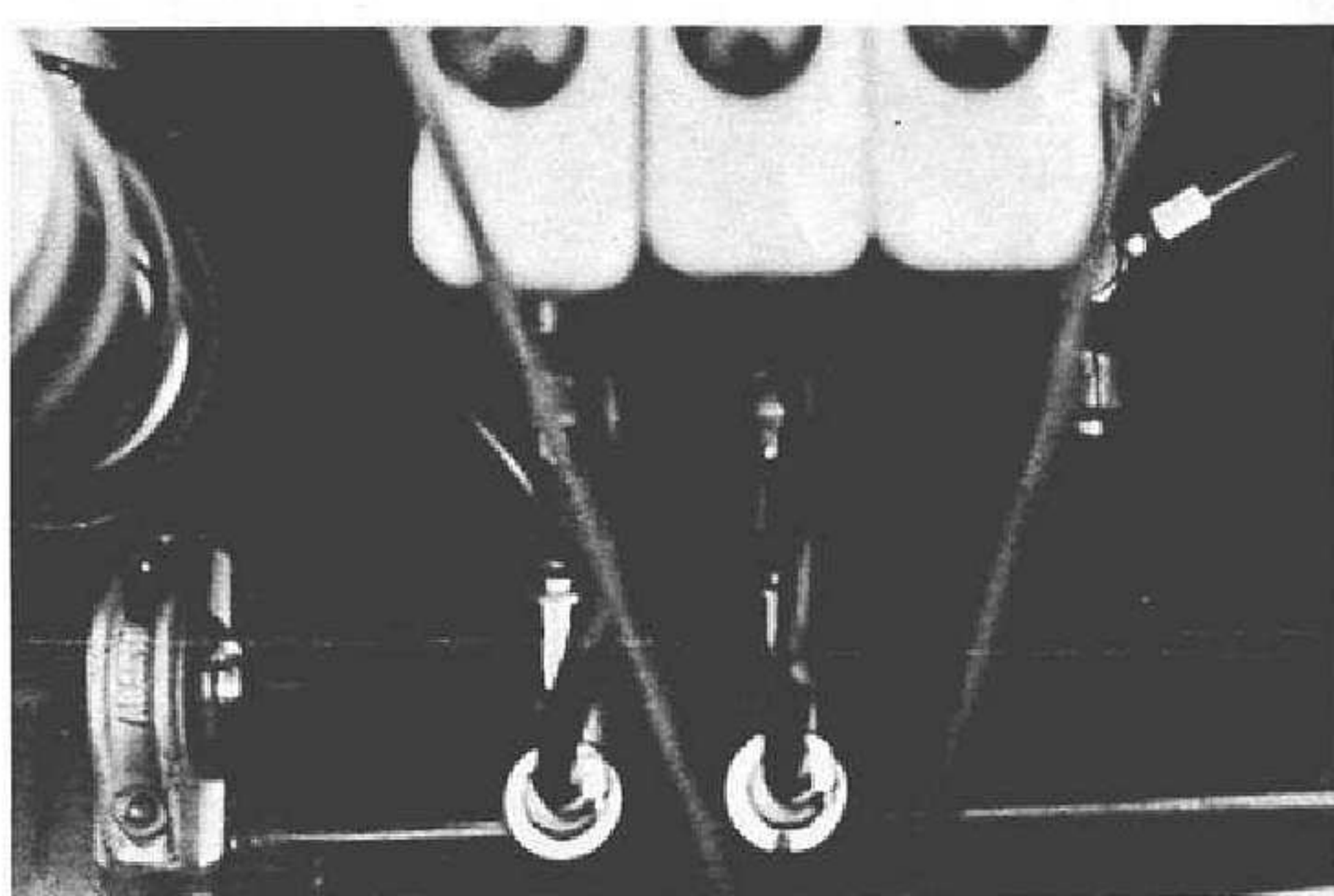
Anzi, dobbiamo aggiungere che la trasformazione e l'acquisto dell'Abarth hanno giovato a questo riguardo; lo stesso impegno d'un uomo come l'ing. Sguazzini può dischiuderci prospet-

se stato contestato. Invece, ci siamo accorti che tutti i punti criticati inizialmente hanno trovato correzioni o perfezionamenti immediati, con facili deduzioni e con piena assoluzione delle funzioni che il critico appunto ha, quando l'interesse è unicamente quello superiore dello sport in cui si crede. Tanto più, che avevamo già lodato in precedenza l'ottima esecuzione tecnica d'insieme e l'eccellente lavoro del progettista Colucci, nei limiti economici e di tempo in cui ha dovuto operare. Nondimeno, anche un progettista della bravura dell'ing. Colucci, al quale chiediamo soltanto di frequentare più assiduamente i campi di gara, e tutti gli esperti tecnici dell'Abarth, tra cui anche il valente ing. Iacoponi, possono lasciarsi qualche lacuna alle spalle, date le circostanze. Il loro grande merito è stato di accorgersi tempestivamente e di aver provveduto ad ogni correzione o ad ogni perfezionamento dopo le prime esperienze. Anche se ciò comporta aggiornamenti, con circa 70 esemplari già consegnati ed una cadenza di produzione che deve mantenersi sulla macchina giornaliera, fino all'esaurimento della commessa dei 150 esemplari.

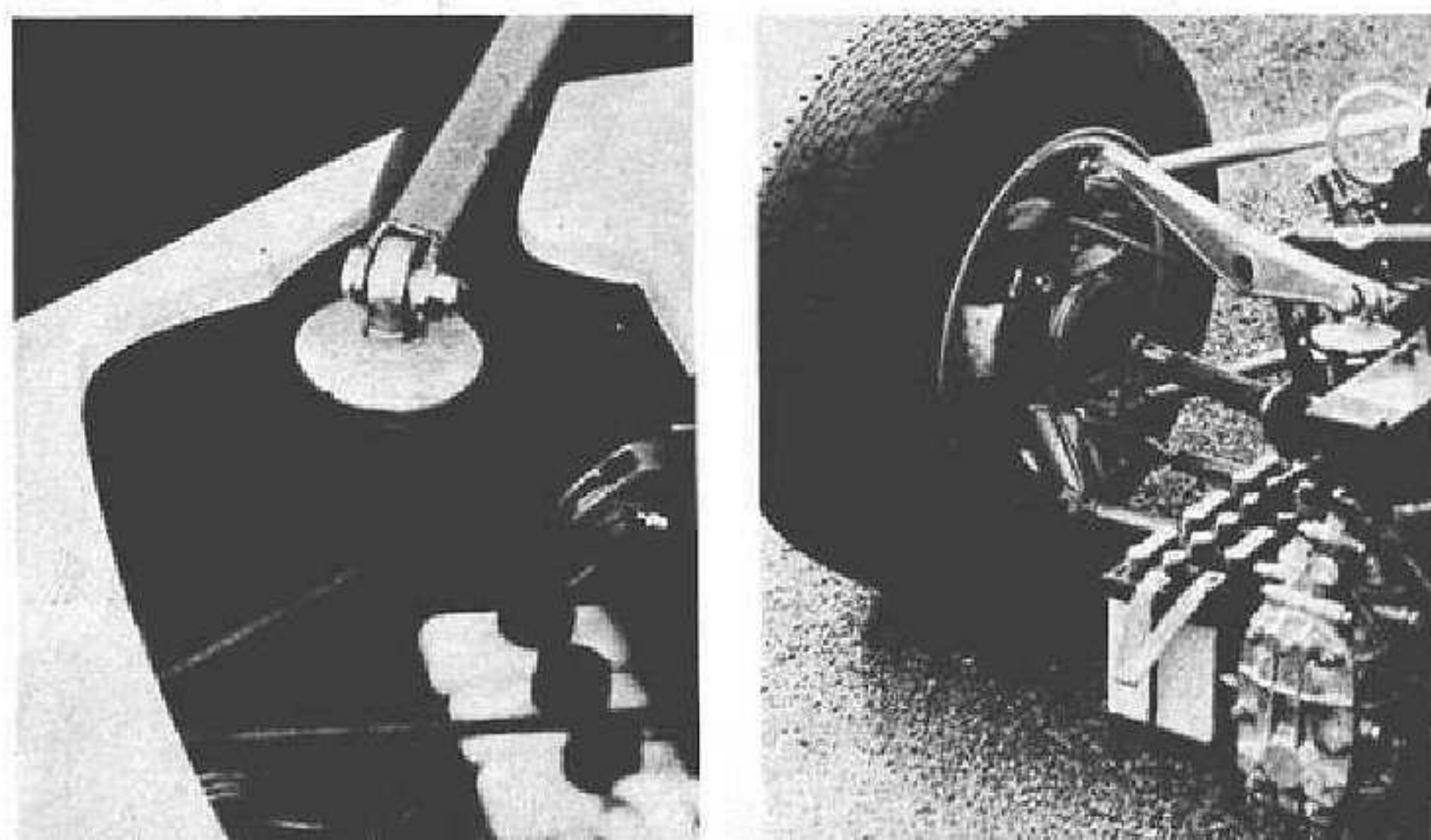


to; ma commetteremmo un imperdonabile errore di valutazione, se non affrontassimo l'argomento in senso assoluto, perché il problema dell'affidabilità interessa ad ogni livello e da ogni punto prospettico: dal regolamentatore e detentore del potere sportivo, all'organizzatore; dal costruttore all'assistente meccanico; dai giovanissimi esordienti, ai più maturi, spesso già iniziati alle esperienze agonistiche, che sanno fare le proprie scelte e che magari evitano la similare «Formula 3» indipendentemente da qualsiasi ragione di carattere economico.

Insomma, abbiamo tanto caldeggiato una formula economica e propedeuticamente sana (non tanto per far proseliti al nostro sport, quanto per garantire la migliore iniziazione ai numerosi aspiranti o ai praticanti male indirizzati), che ora vorremmo andare a fondo di tutto, con una analisi più viva del solito. Diamo, però, per scontate tutte le considerazioni di principio e le critiche già fatte, che confermiamo nella loro maggioranza, ed affrontiamo, argomento per argomento, i punti sui quali modifiche di giudizio s'impongono. A cominciare dall'«operazione», nella sua globalità, che, è doveroso sottolinearlo, ha brillantemente superato i principali ostacoli indicati dalle più negative previsioni: una quarantina di macchine è stata consegnata nei termini utili per una buona atti-



Sopra, la «zona pompe» della F. Italia. La pedaliera è regolabile su tre posizioni. In primo piano la nuova barra anteriore. Sotto, a sinistra un ammortizzatore anteriore, ora con taratura diversa. A destra, la sospensione posteriore sinistra (foto NORIS)



ve ben più ampie a favore dello sport.

Certo, parliamo d'una Fiat, d'una industria di levatura mondiale, guidata da uomini che stanno in questa dimensione e che conservano il giusto orgoglio per quanto fanno e hanno saputo fare. Allo sport devono accedere proficuamente, non attraverso episodi tipo «Stratos», ma attraverso strade più rettilinee, memori di quel che la stessa Fiat ha rappresentato sulle scene mondiali una cinquantina d'anni fa. Ora, non sappiamo cosa stia bollendo in pentola esattamente; di sicuro, tuttavia, abbiamo potuto appurare che vi sono grossi progetti (e tutti noi sappiamo della posizione di altissimo privilegio in cui è tenuto l'ing. Sguazzini in seno alla Fiat), non soltanto legati al nuovo modello sportivo appena presentato, frutto della collaborazione Abarth-Pininfarina, con motore 132 e sospensioni indipendenti. E consideriamo che i buoni risultati conseguiti con la «Formula Italia» siano essenziali a questa evoluzione (o «escalation») sportiva, da cui molto ci attendiamo.

Sono spiaciute talune nostre critiche tecniche alla prima uscita della macchina? Ebbene, premesso che noi, con la massima onestà, abbiamo sempre cercato di riparare ad errori umanamente scusabili, avremmo volentieri provveduto a qualsiasi rettifica o revisione, se appena qualcosa di preciso ci fos-

AL VOLANTE

Attenti allo sterzo

Ma eccoci al volante di questa piccola interessante monoposto; la pista è quella dell'Aero Club torinese, antistante gli stabilimenti dell'Abarth, assai adatta alle esigenze del nostro genere di prova. Punto primo, appunto le caratteristiche della vettura monoposto: le sensazioni, per chi ci si prova per la prima volta, sono abbastanza forti e complesse. Rispetto a vetture «Junior» o «Formula 3» precedentemente guidate, troviamo in questo caso maggiore facilità di adattamento, grazie alla posizione di guida, che toglie l'ossessione iniziale delle ruote scoperte, consentendo quel giusto angolo visivo che permette la migliore precisione di traiettoria. Ed il principiante, con un minimo di predisposizione e di capacità, vi troverà una rapidissima assuefazione: non c'è macchina, anche potente e dotata, che dia la perfezione di guida esaltante d'una monoposto.

Subito ci troviamo dinanzi ad un abitacolo largamente dimensionato, con bella accessibilità, quindi in ottime condizioni di sicurezza ed anche di equità sportiva, potendovi accogliere

comodamente perfino guidatori di taglia robusta. Inoltre, essendo libere l'imbottitura e l'anatomia del sedile, si può ottenere il miglior perfezionamento del posto di guida, dopo aver provveduto ai vari aggiustaggi: i pedali originali possono essere modificati, mentre la fusione porta-pedali ha tre posizioni di regolazione longitudinale, di 3 in 3 cm., con variazione dei puntalini di collegamento, essendo fisse le pompe, esternamente all'abitacolo; tre predisposizioni si hanno anche per il volante, in senso longitudinale, mediante tre cannotti di lunghezza diversa, oltre alla possibilità di regolazione in altezza del piantone; ed anche per la leva del cambio è prevista una serie di tre diverse posizioni, che sono in funzione ovviamente della posizione longitudinale del volante.

La rapida assuefazione

La macchina da noi provata presentava ottime regolazioni per la pedaliera e per il volante, ma aveva una leva del cambio leggermente arretrata; e se aggiungiamo che la durezza d'innesto è abbastanza elevata per questo cambio, derivato dalla Lancia «Fulvia» 1600, dobbiamo dire che le difficoltà iniziali non sono trascurabili. La buona precisione dell'innesto, la giusta escursione del settore, con posizione della prima sulla sinistra e le altre quattro marce ad «H», consentono una rapida assuefazione, quando se ne pre-

allenamento; quel che più interessa è la sicurezza dell'acquisizione d'una buona precisione in queste condizioni, quando una correzione si richiede. Proprio recentemente abbiamo visto un pilota (non dei migliori) di «F.3» intervenire in ritardo e imperfettamente nella correzione d'una sbandata all'uscita d'una variante a Monza: lo stesso comportamento della vettura l'avevamo osservato con questa «Formula Italia» prima di assuefarci un poco alla guida. Non solo, ma difficoltà di correzione hanno continuato ad aversi anche una volta raggiunta grande padronanza, quando passavamo su un tratto di pavimentazione della pista torinese con peggiore aderenza e presenza di terriccio.

Insomma, diamo molta importanza allo sterzo e su questo punto vogliamo richiamare l'attenzione di tutti, essendo alla base della sicurezza di corsa e del buon apprendistato. La geometria, l'abbiamo constatato subito, non è delle più sofisticate; e questo è un grosso vantaggio per il principiante. Ma, con cremagliera derivata dalla Fiat 128, ben precisa nonostante i tre tronchi e i due snodi del piantone per compensare l'allineamento (siamo su una monoposto), è assodato che un comando più diretto di così è impossibile, fortunatamente.

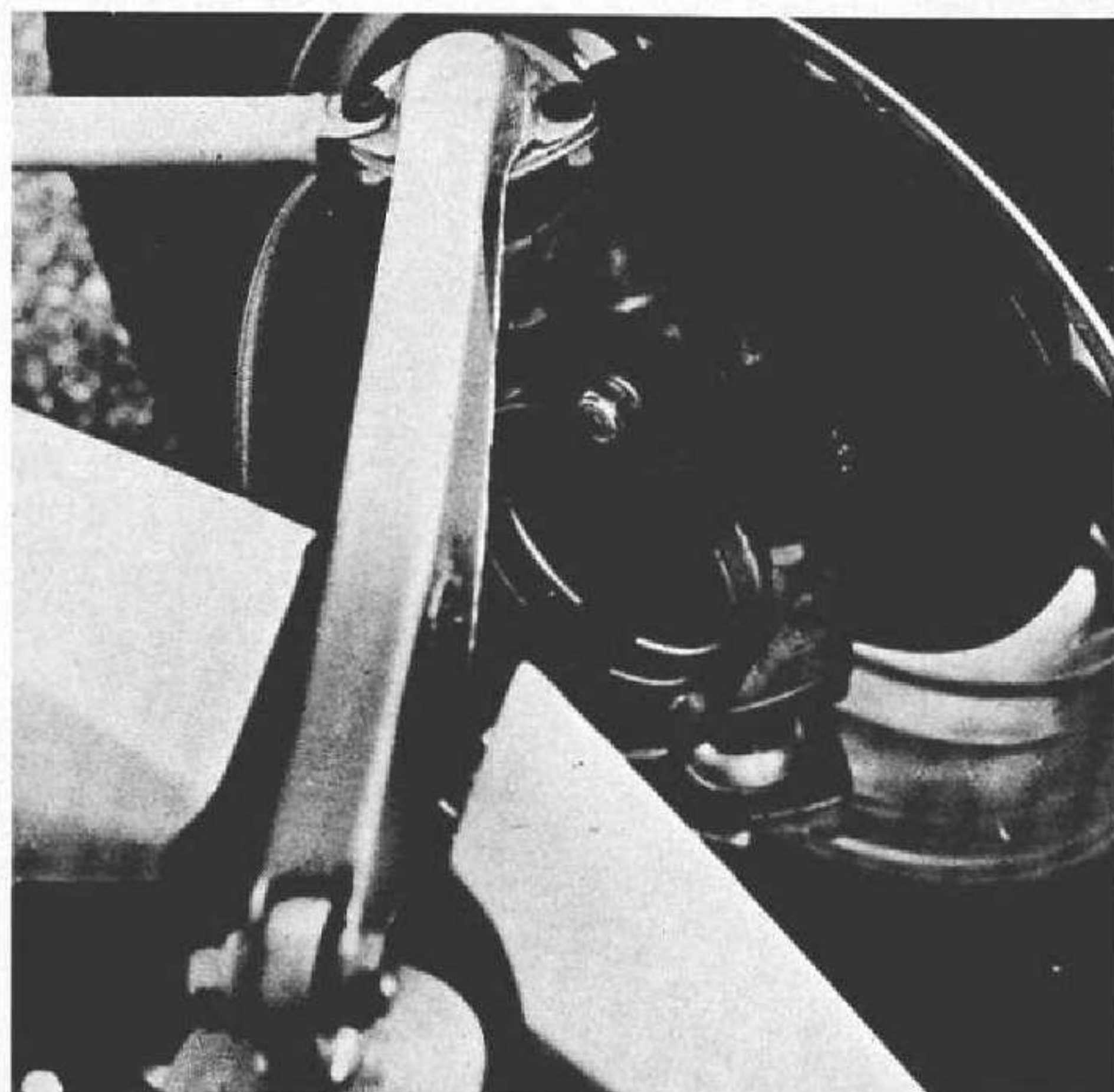
Del resto, se da un lato dobbiamo sbalordire dinanzi alla disinvoltura e alla rapida assuefazione alla condotta d'una monoposto da parte di ragazzi del tutto inesperti, pensando alle difficoltà da noi incontrate, dall'altro lato dobbiamo imputare proprio alla loro acerbità il comportamento iniziale della vettura in curva, con sensibile innalzamento della ruota interna. Ciò

era in parte dovuto a mancanza di finezza di guida, con questo volante e con questa demoltiplicazione; in parte, abbiamo detto, giacché altri fattori subentrano, come vedremo, per le sospensioni. Altrimenti, come spiegare il fatto che, in fase di collaudo della vettura, il difetto non sia affiorato, quando al volante c'erano piloti delle capacità di Merzario e di Pianta, capaci di anticipare, con precisione e finezza?

Vettura sincera

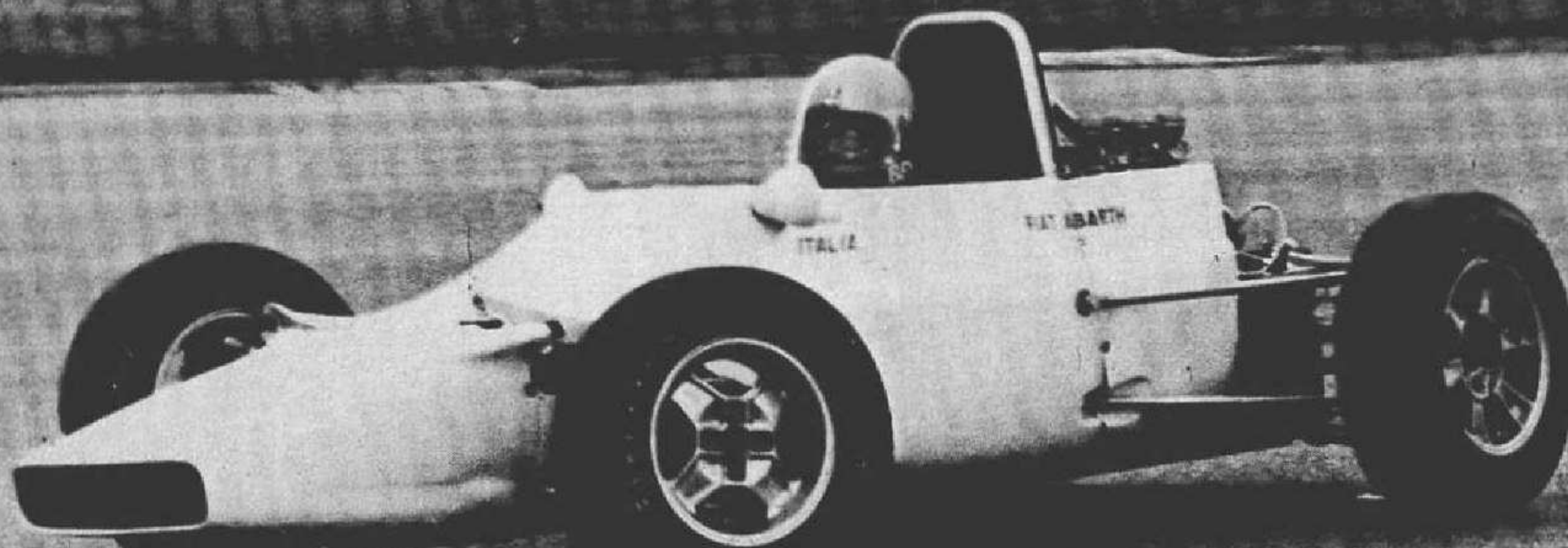
La macchina, dunque, nonostante l'economia, ha un elevato grado di affidabilità, per dimensionamento del telaio, posto di guida, soluzione media per le caratteristiche di direzionalità, efficienza delle sospensioni, bilanciamento e livello di potenza, con i 117+120 cavalli a 6800+7000 giri del motore Fiat bialbero 1608 cc di serie, che porta al bel livello del rapporto peso-potenza di circa 4,5 kg/CV a pieno carico.

E' proprio la sua maneggevolezza e semplicità a consentire immediatamente prestazioni di rilievo anche al meno esperto; infatti, dopo un minimo di adattamento, noi stessi abbiamo finito per raggiungere limiti a cui non desideravamo assolutamente avvicinarci. Favoriti anche dalle gomme, si ha un comportamento della vettura cosiddetto sincero, per significare un ampio preavvertimento prima di giungere ai limiti massimi di aderenza, sotto l'effetto dell'accelerazione trasversale. Non



La sospensione anteriore (qui quella sinistra) utilizza com'è noto il portamozzo Autobianchi A 111, che posteriormente è integrato da una fusione apposita. Molto buoni i freni, all'altezza della situazione

coda

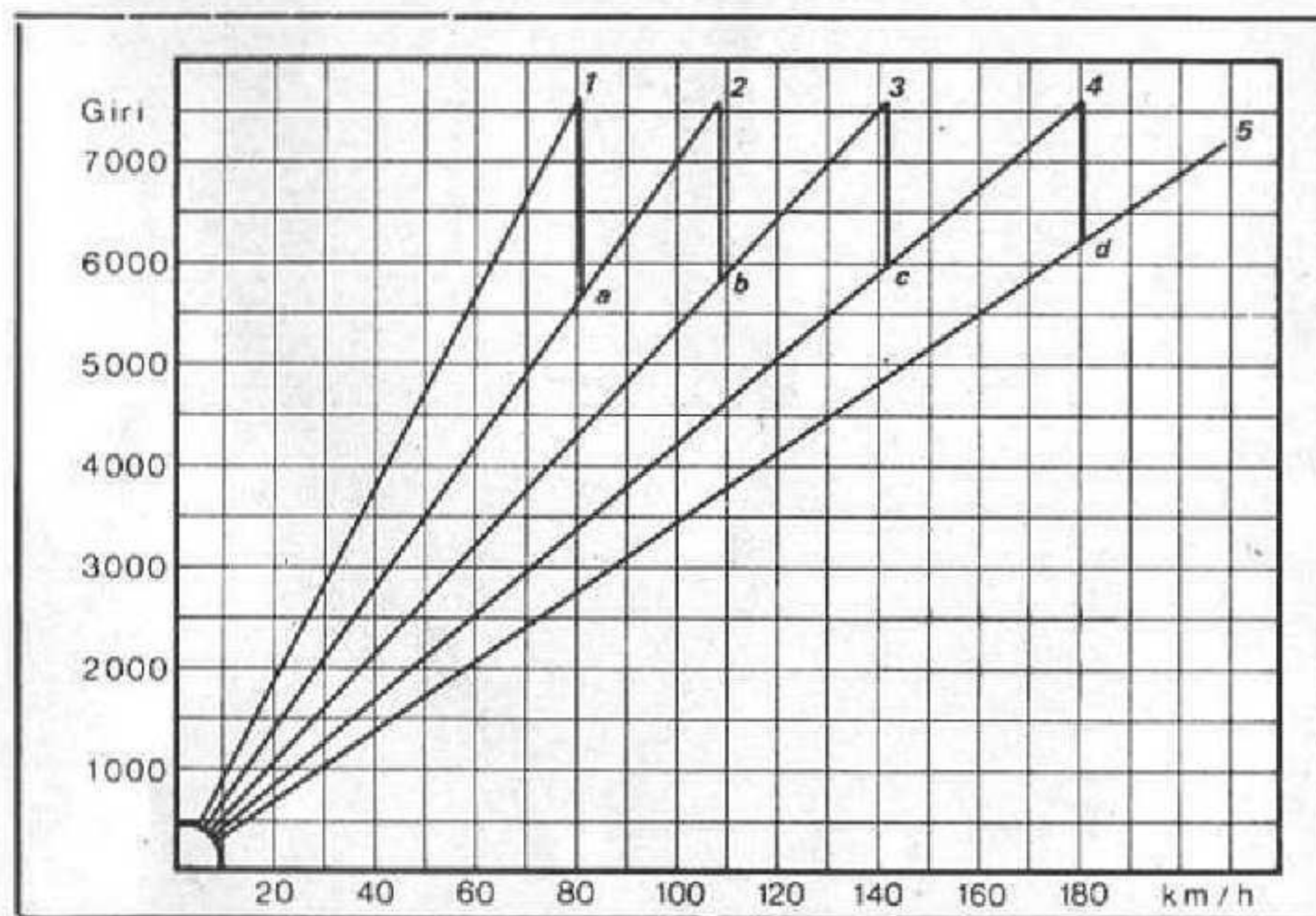


disponga il settore sufficientemente vicino al volante.

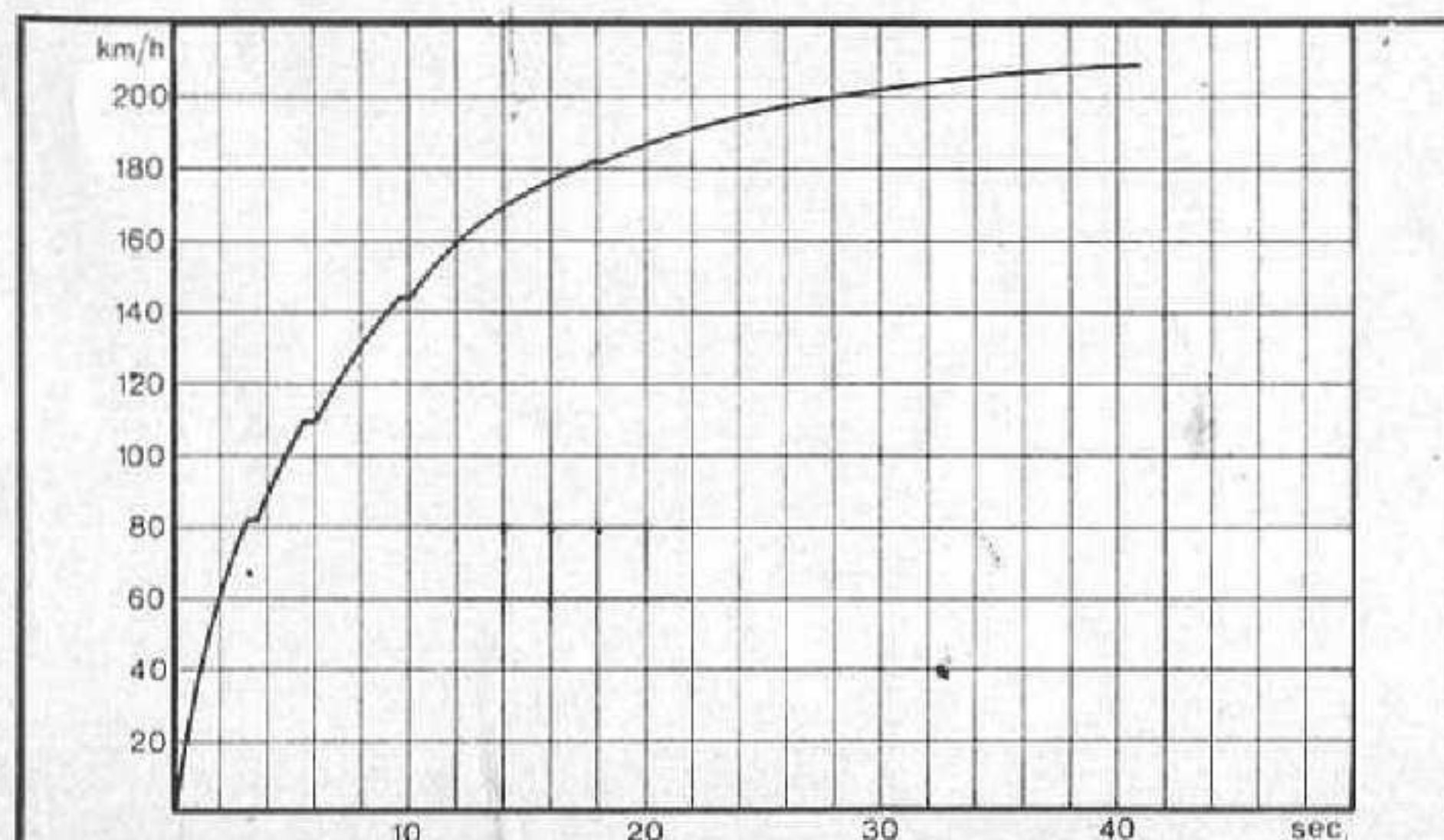
Quel che richiede molte attenzioni e vera circospezione, per quanti non abbiano già accumulato esperienze, è lo sterzo, volutamente diretto, con volante di piccolo diametro, al valore minimo consentito di 28 cm. Infatti, il volante di piccolo diametro obbliga a maggiori sforzi, giacché a parità di momento se ne riduce il braccio; e fin qui si possono fare esperienze su varie macchine, anche sulla 500 elaborata. Poi, si aggiunge la demoltiplicazione assai diretta; e questa può essere una sensazione o una condizione abbastanza nuova, per chi non sia mai salito su una moderna monoposto. Pensate, con 3/4 soltanto di giro del volante ottenete l'intera sterzata dall'uno o dall'altro lato, con un giro e mezzo tra i due fine-corsa. E' uno degli sterzi più diretti, se noi stessi abbiamo guidato vetture di «F.3» con 2 giri e 1/8 tra i due fine-corsa con similitudine di demoltiplicazione della scatola guida e raggio di sterzata.

Braccia rotte

Siamo d'accordo sulla necessità di queste demoltiplicazioni, con le attuali esigenze di guida; tutt'al più, pensiamo che l'esordiente possa compiere i primi passi con un volante dal diametro leggermente maggiore, che, a parità di condizioni, presuppone sforzi meno ingenti, movimenti leggermente più ampi e minori esigenze di precisione. Personalmente, infatti, dobbiamo confessare che, dopo un pomeriggio di prove, ne siamo usciti con braccia e spalle rotte dalla fatica. Nondimeno, non è questo il punto più importante, presupponendosi il voluto



I diagrammi relativi alla F. Italia provata. Sopra, i limiti di velocità in funzione delle marce e dei giri-motore. Sotto, l'accelerazione da fermo con uso del cambio. Il km da fermo si copre in 24"7



solo, ma dopo esserci spinti più volte in testa a coda, abbiamo scoperto l'estrema facilità di correzione, ad un grado di tenuta sempre alto e sicuro. Con un centraggio ben equilibrato, del 42-58 per cento nella distribuzione dei pesi rispettivamente fra avantreno e retrotreno, con indovinata efficienza delle sospensioni, ottima rigidità in rollio, la macchina è ben equilibrata e quasi neutra. Si ha un po' di sovratreno in decelerazione e in fase di inserzione in curva ed un leggero sottosterzo nell'accelerazione, all'uscita di curva, che si possono correggere abbastanza facilmente; quindi un'altra condizione di sicurezza (pensiamo sempre a giovani piloti di limitata esperienza), tanto preferibile al comportamento opposto in eguali condizioni. Inizialmente, come abbiamo fatto noi, al verificarsi del sottosterzo, sempre in accelerazione in curva, basta ridurre il gas per riprendere la traiettoria, con estrema facilità, data la dolcezza di variazione delle derivate dei pneumatici; successivamente, l'esperienza insegna tutti i segreti dell'anticipazione e della correzione, in rapporto, s'intende, all'iscrizione della vettura in curva, che abbiamo trovato più che buono e meno problematico.

Le barre invertite

E le ruote interne che si alzavano nell'accelerazione in curva? Nonostante qualche brutale sterzata, l'inconveniente non s'è più manifestato; infatti, subito dopo la prima prova di Monza, si sono avuti gli interventi del caso: è bastato invertire le barre tra avantreno e retrotreno, usando anteriormente quella di 12 mm di diametro e posteriormente quella di 15 mm, per migliorare tutto. Inoltre, sono stati al-

leggeriti gli ammortizzatori anteriori, da 90/35 a 60/25, (posteriormente 140/70), mentre un vantaggio, cospicuo lo si è avuto al passaggio ai nuovi tamponi Vulcolan piuma di 40 mm di bella progressività. Tuttavia, è chiaro che non appena i piloti della «Formula Italia» progrediranno, seguiranno assetti della vettura via via più redditizi, con indurimenti di molle e ammortizzatori, che sono liberi, come pure le barre. Del resto, ognuno deve essere padrone di attuare l'assetto-vettura che preferisce; e consideriamo che l'assistenza tecnica ai concorrenti debba avvenire proprio in questa direzione, piuttosto di tentare miglioramenti meccanici attraverso preparatori che hanno limitatissime possibilità di intervento.

Altre piccole deficienze iniziali riguardavano l'affidabilità meccanica, per motore e trasmissione, in entrambi i casi per difetti di lubrificazione. Perciò, gli effetti negativi della centrifugazione dell'olio nella coppa-motore sono stati ovviati con l'aggiunta d'una paratia orizzontale, fissata al motore e non alla coppa, e la centrifugazione del grasso ai giunti, verso il mozzo-ruota, è stata eliminata con l'allestimento d'una nuova cuffia di piccole proporzioni, ottenuta con la saldatura d'un anello in tre punti. In più viene fatta una selezione delle tolleranze dei semiasi, con tre colorazioni. D'altronde, quando si reperisce materiale dalla grande serie, materiale nato per impieghi diversi, qualche sorpresa è inevitabile e tocca all'esperienza fare le opportune correzioni.

Perciò, quel che più conta è la completezza e sicurezza della vettura; e sotto questo punto di vista dobbiamo concludere con un bilancio largamente

Enrico Benzing

CONTINUA A PAGINA 40

positivo, aggiungendo l'eccellenza della frenatura, che potrà essere corretta con la libertà di scelta delle pastiglie. Occorrerebbe l'autobloccante, per completare l'opera; ed anche a questo si giungerà presto, pensiamo all'inizio della prossima stagione, scegliendo quello della ZF, cosiddetto a sfogliolini, con bloccaggio proporzionale alla coppia.

Ed eccoci alle prestazioni; diciamo subito che, fatti i rilievi ai vari rapporti, fino a 7600 giri in quarta, la brevità del rettillo a nostra disposizione non ci ha permesso di superare i 6500 giri in quinta, per cui il limite massimo lo indichiamo riferendoci alle punte avutesi da parte di piloti e collaudatori e sulla base strumentata della Fiat, pur con diversi rapporti. Infatti, dovendosi avere una trasmissione bloccata, cioè con invariabilità di rapporti, per ragioni economiche e di uniformità di prestazioni, una volta fissate anche le gomme, i costruttori hanno avuto la loro tribolazione iniziale nella definizione dei valori. E, con cambio e ponte così regolamentati, cade in parte anche la critica della difficoltà di smontaggio di tutto il gruppo, con rimozione della sospensione posteriore; tuttavia, siamo d'accordo sulla inalterabilità degli ingranaggi del cambio, ma ci chiediamo: quale

con gli sviluppi delle velocità, per un raggio di rotolamento che ha trovato conferma anche dalla base strumentata della Fiat nei rilievi delle velocità e delle accelerazioni. Ora, per il motore, Fiat 124 Sport - 125 BC.000, si parla ufficialmente di 110 cavalli DIN a 6200 giri; in realtà, la stessa curva di potenza fornita dalla Fiat indica questa potenza a 6400 giri, con caduta di soli 5+6 cavalli a 7000 giri. Con le variazioni ai carburatori, gli scarichi risonanti, eccetera, il punto di massima potenza sale a 6800+7000 giri, con una resa sempre compresa fra 117 e 120 cavalli.

Ora, fatta la taratura del contagiri di dotazione (circa cento giri in più verso il fondo scala) scopriamo che l'escursione del regime è sempre alta, non avendosi principi di sfarfallamento fino a 7600 giri, regime che stabiliamo come massimo per i cambi di velocità, pur essendo convinti della possibilità, non sempre vantaggiosa, di sfruttamento di altri 200 giri circa. In questi termini, il diagramma degli sviluppi (Fig. 1) indica l'ottima ripartizione dei rapporti; i possessori di «Formula Italia» se ne potranno servire, sia segnando in ordinate le variazioni di cento giri in cento giri, con i punti preferiti di utilizzazione della potenza, considerando che la coppia cade già a 4500 giri, sia costruendosi un proprio diagramma su scala

7.200 giri, con un buon lancio, per una punta massima di 209 kmh. Le accelerazioni sono quelle riportate nel grafico della Fig. 2, sempre eseguendo i cambi di marcia a 7.600 giri e con prolungamento teorico oltre i 190 kmh in quinta. La riprova dell'esattezza dei nostri rilievi ci è data dalle fotocellule della base strumentata Fiat, dove i 400 metri sono stati raggiunti in 12"8 ed il chilometro da fermo in 24"7. E, per una monoposto-scuola, credete, sono fior di accelerazioni, vicinissime a quelle della «F.3».

Movimenti troppo ampi

Della macchina, che avremmo voluto guidare ancora per ore ed ore, tanto è avvincente la monoposto in sé, con quello suo sterzo diretto e nervoso, quel motore alle spalle, dalla pienezza che con la fantasia ti porta alla «F.1» ad ogni cambio di marcia, non resta altro di importante da aggiungere, se non la migliore regolazione dei due specchietti retrovisori, che non devono obbligare a movimenti troppo ampi con il capo, altrimenti la sensazione della monoposto diviene sgradevole, anche dal terriccio sollevato dalle ruote anteriori, e l'ottima funzione del deflettore della carrozzeria, davanti al volante, che ripara quasi interamente la testa del guidatore, con battuta della corrente d'aria proprio alla sommità del robusto «roll-bar».

Sulle gomme resta un po' di incertezza: queste Super Sport Indy della Firestone sono veramente buone su terreno asciutto e sono state sviluppate per le gare Turismo. Con battistrada di 5,6 pollici (ci sarebbe anche la stessa gomma con 6,6 pollici), il comportamento ci è parso piacevolissimo, con ampiezza di derive e dolcezza di smorzamento. Solo che la limitatissima tassellatura del disegno R-103 rende la copertura inaccettabile su terreno bagnato; perciò, per l'anno prossimo una decisione andrà presa dai costruttori: o due tipi di pneumatici, questo Firestone Super Sport Indy per l'asciutto e un altro a grandi drenature per il bagnato, o una gomma intermedia, di compromesso, che dia buona affidabilità nelle peggiori condizioni, conservandosi valida anche sul suolo secco. In questo caso, per essere accettato, tale pneumatico non dovrà avere una detrazione delle prestazioni inferiore al 10 per cento su asfalto asciutto. L'importante è che il problema vada risolto con serietà: due tipi di gomme, per una vettura economica, dove si proibisce anche una seconda coppia conica, può urtare contro concetti di principio della formula. Inoltre, dati i motivi prioritari di sicurezza, pensiamo che ogni attenzione vada rivolta al comportamento della gomma sul terreno bagnato, affrontando detrazioni sull'asciutto, detrazioni uguali per tutte, pur di non uscire dalla gomma monotipo, che abbia il miglior comportamento anche su terreno viscido (olio in pista) e sia sicura in caso di pioggia improvvisa, durante la corsa.

Per il motore, nonostante l'intensità delle nostre prove, sarriscaldamenti non ne abbiamo riscontrati; crediamo, quindi, che effettivamente vi siano stati alle prime corse bulbi delle termocouple mal tarati, che indicavano temperature esorbitanti dell'olio. Con ciò, cade anche la ventilata notizia d'un radiatore dell'olio aggiuntivo.

I serbatoi di sicurezza, questi si verranno generalizzati dall'inizio del 1973; in base al brevetto Autodelta n. 28374 A/70, questi serbatoi, con 25 litri di benzina e 8 di fluobrene, nei quali orediamo veramente, possono ora essere allestiti in lamiera d'alluminio dalla Aletti-Titanio. E se l'Autodelta avesse dato una collaborazione più diretta, anziché i soli disegni, con possibilità di realizzazione che soltanto officine attrezzate possono avere, anche questa parte avrebbe avuto una più rapida attuazione.

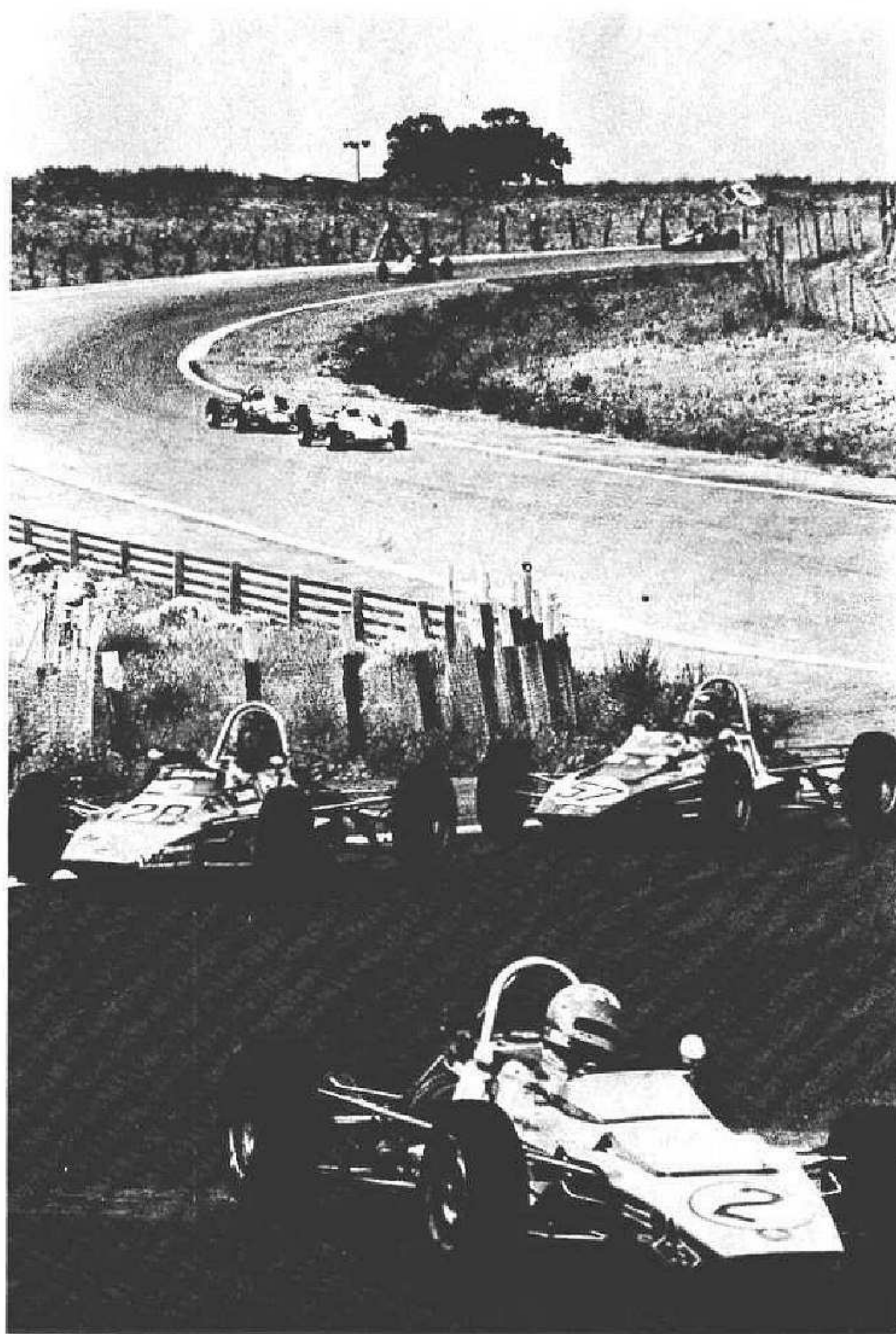
Il rigore propedeutico

In definitiva, dunque, una macchina di alta affidabilità, di concezione e di costruzione veramente sensate, negli stretti vincoli economici, per materiale derivato dalla serie ed in 44 ore di lavorazione per esemplare. Molte soluzioni avrebbero potuto essere più «da corsa»; ma tutto è pienamente accettabile quando, nei termini di economia citati, viene mantenuto un alto grado di sicurezza, il fattore che più conta, in una formula artificiale come questa, che consente un'ottima scuola. Sì, i costruttori hanno svolto bene il tema affidatogli; ora tocca al potere sportivo, alla CSAI: proprio perché è una formula propedeutica, maggiori devono essere i rigori. Auspichiamo una disciplina ferrea e squallide di varia entità per ogni collissione, a tutti i concorrenti coinvolti, specie se con ruote sollevate da terra. Altrimenti tutta questa bella costruzione crolla.

e. b.

INCHIESTA PARALLELA sulle miniformule all'estero

Qui sotto, F. 1430 a confronto: guida il gruppetto «Jean-Claude», seguito da Perz-Sala e da Juncosa, tutti su Selex, la più diffusa fra le monoposto scuola spagnole (foto CANOMANUEL)



MADRID La denominazione F. 1430 deriva dal motore usato, il Seat 10 1430, al quale sono state apportate poche modifiche, con passaggio dai 70 HP a quasi 80. I vantaggi si hanno soprattutto nella carburazione. Il cambio usato è stato preso dalla Seat 600 destinato all'esportazione. L'anno scorso questo cambio era il punto debole della F. 1430 e ha causato vari problemi tecnici non ancora risolti. Prima del secondo campionato, quello di quest'anno, si sono avviati i colloqui fra i costruttori e la Seat. I primi volevano montare un cambio Hewland, ma la Seat si è opposta. E' stato allora proposto un nuovo cambio Seat, che, strano a dirsi, è quello montato sulla Seat 600 e standard nella versione per l'esportazione.

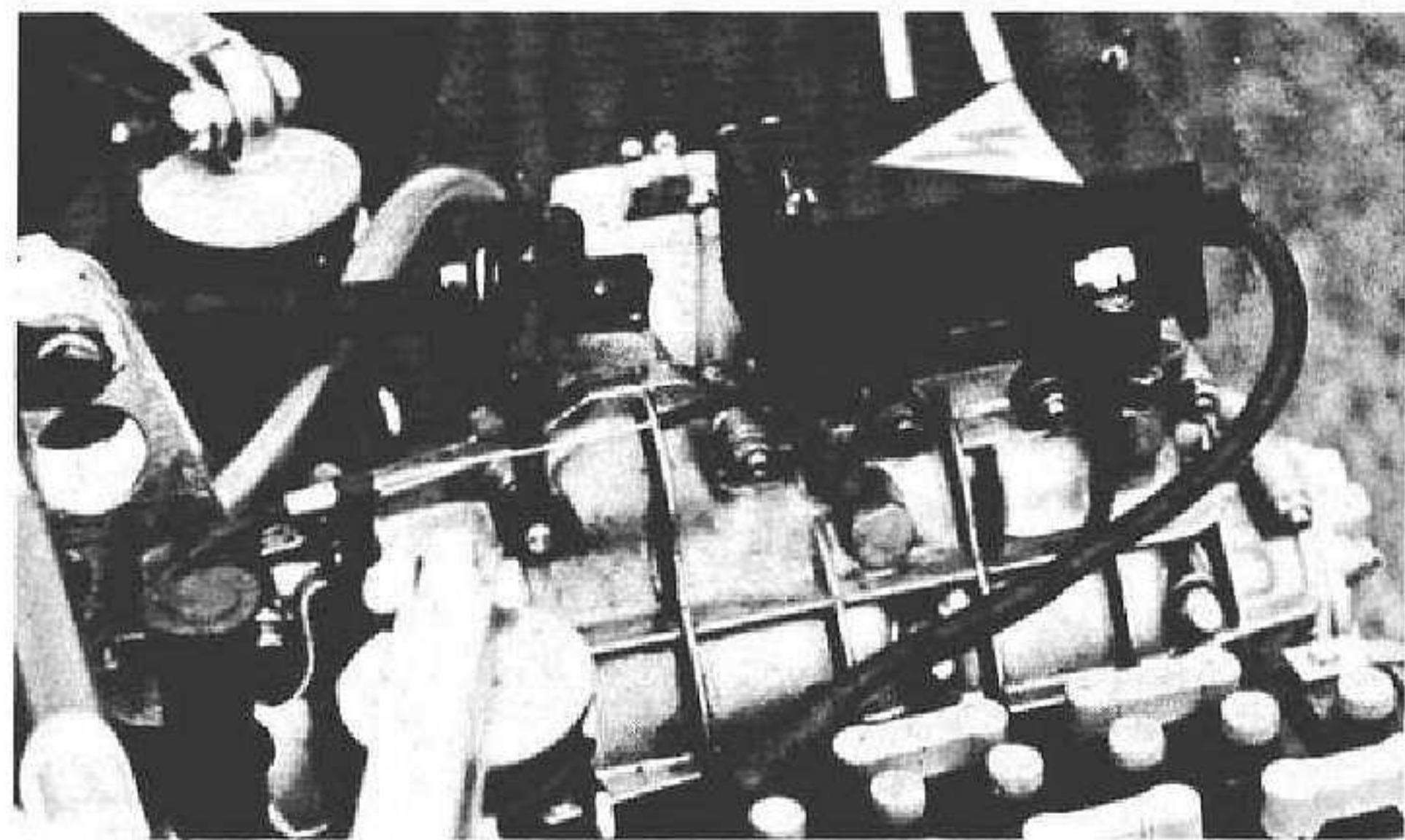
Indubbiamente il vero merito della F. 1430 risiede nel telaio. L'anno scorso c'erano in lizza otto tipi diversi: Selex, Lince, Eto, Cordoba, Hispakari, Javier, Mepre e Roan, e i più competitivi sono risultati Selex, Lince ed Eto, che si sono combattuti i primi posti durante il campionato. Selex e Lince hanno ottenuto cinque vittorie su dieci prove, ma al termine dell'anno la miglior vettura è risultata la nuovissima Eto. Francisco «Paco» Josa ha vinto il primo campionato di

Spagna della F. 1430 ed è attualmente pilota ufficiale della Scuderia Red Rose & Montjuich-Tergal, per il campionato marche due litri.

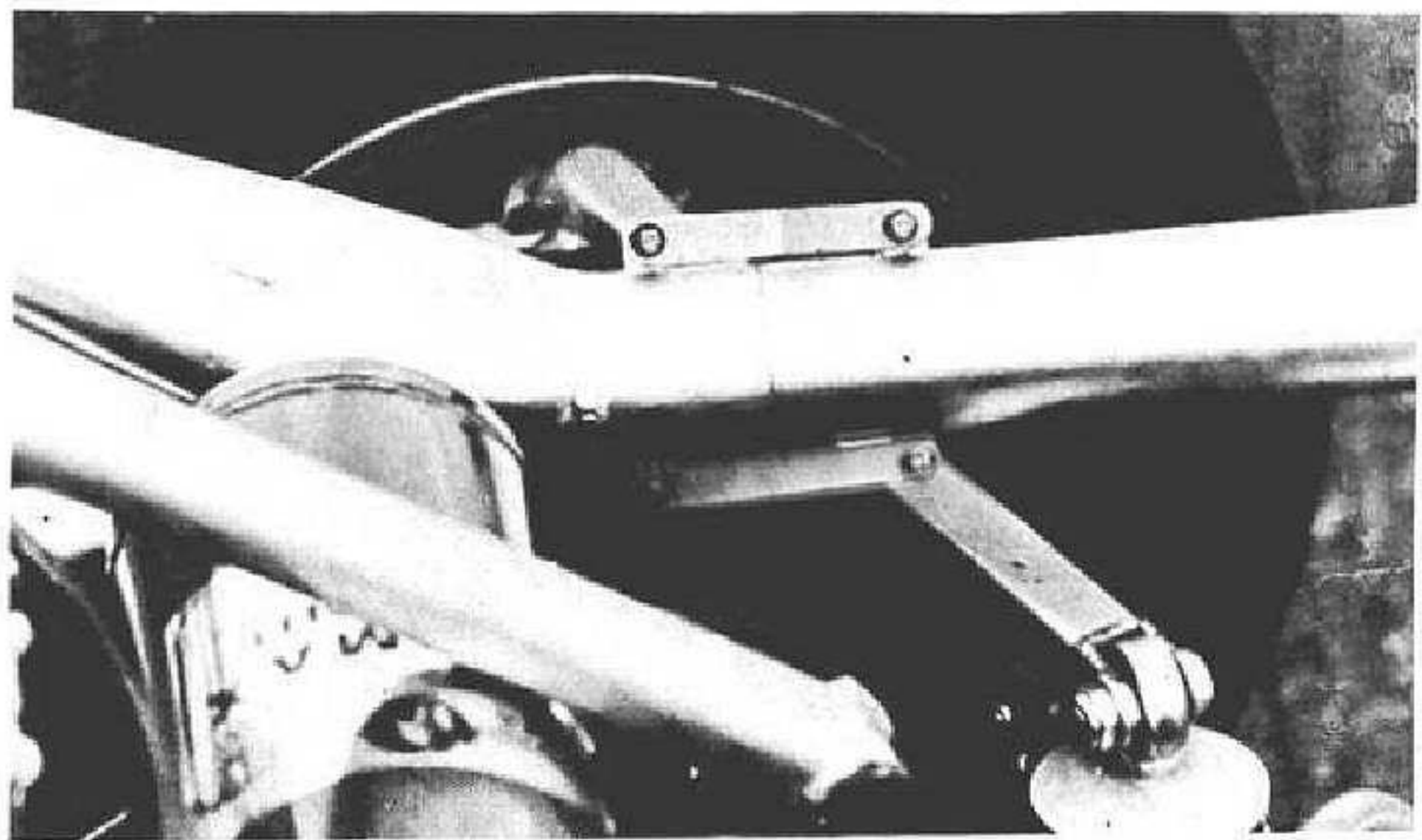
Quest'anno, nel tentativo di rendere internazionale il secondo campionato spagnolo, vi sono stati ammessi piloti portoghesi e dell'Andorra. In Portogallo la formula ha risvegliato molto interesse e si prevede che sostituirà la Formula Ford e la V, in cui i piloti usavano correre in quel paese. Nel 1973 il campionato si chiamerà «Campionato iberico F. 1430».

Il campionato 1972 consisteva di dieci prove, con gli otto migliori risultati che contano. Il montepremi è di oltre ottanta milioni di lire. Patrocinatori principali Seat, Firestone, Calvo Sotelo e Purotor. Il vincitore di ogni gara s'intasca circa 750.000 lire.

Quest'anno c'era in lizza una vettura nuova, l'Europa, ma le favorite dei pronostici sono Selex, Lince ed Eto. Selex e Lince hanno squadre ufficiali, mentre la migliore rappresentanza dell'Eto è nella Scuderia Repsol. Il team ufficiale Selex, patrocinato dalla Calvo Sotelo, è composto da Salvador Canellas e da Javier Juncadella (fratello minore di José Maria); il team ufficiale Lince, patrocinato



Sopra, il dispositivo di stacco della corrente piazzato, nella Formula Italia, sul cambio vicino alla batteria. Sotto, il punto di giunzione fra i collettori ed il terminale di scarico. In primo piano l'estintore



aggravio di costi avrebbe portato la dotazione di due-tre rapporti al ponte? rifargli con la stessa corona e due diversi pignoni, per adattare meglio la macchina ai diversi circuiti. Tanto, lo smontaggio periodico non può essere evitato, data l'importanza della frizione, di cui si possono liberamente scegliere le migliori guarnizioni d'attrito. E se verrà cambiato il tipo di gomme? se si sceglierà un tipo per la pioggia? Insomma, tutta questa parte, un po' affrettata, date le condizioni, andrà certamente riveduta e perfezionata.

maggior. E a questo scopo, avendosi i seguenti rapporti:

1. — 2,748 : 1
2. — 2,034 : 1
3. — 1,563 : 1
4. — 1,233 : 1
5. — 1,000 : 1

consigliamo di tracciare il diagramma con i valori percentuali, veramente facili:

1. — 36,3%
2. — 49,1%
3. — 63,9%
4. — 81,1%
5. — 100%

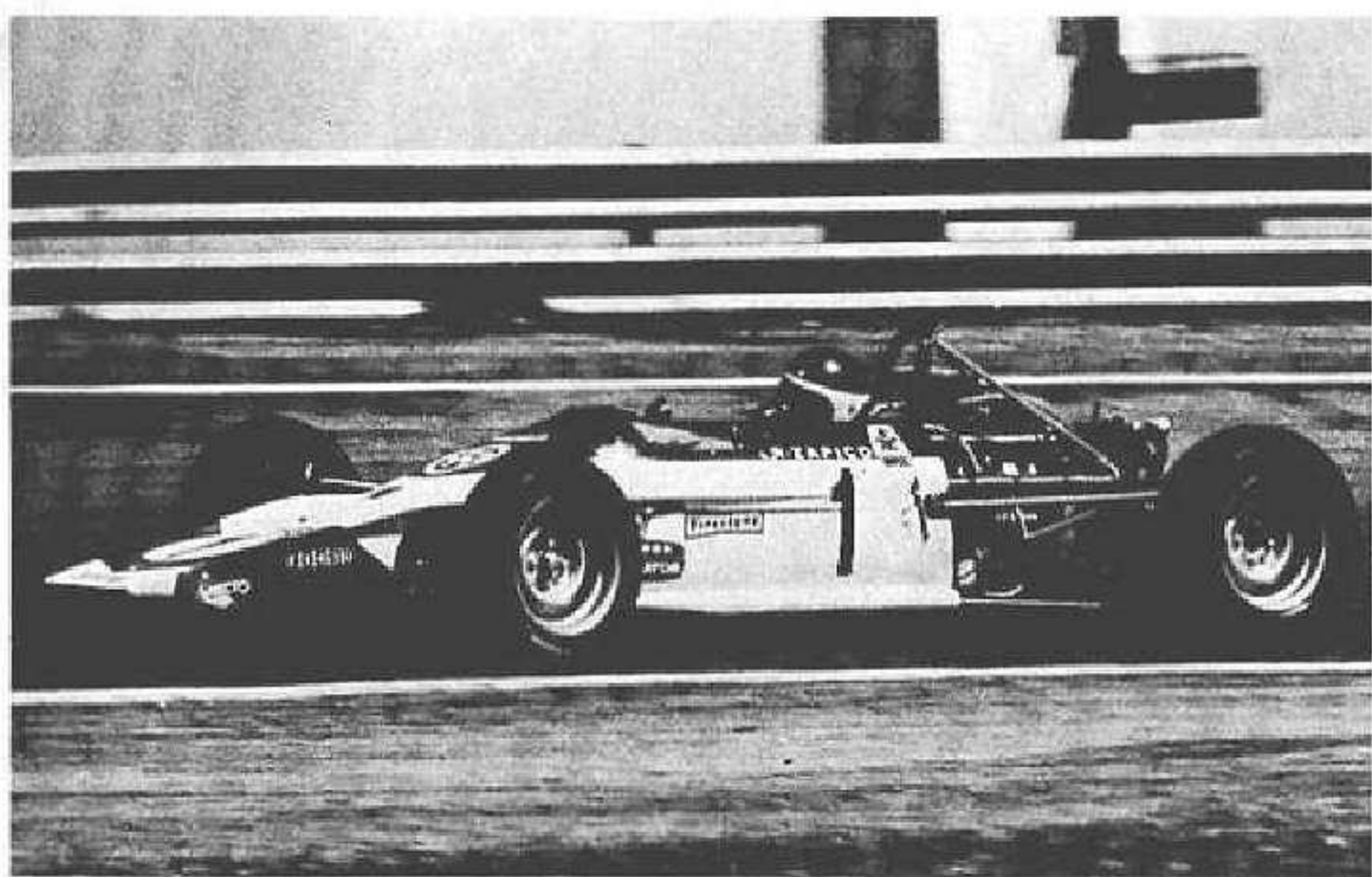
Con il limite massimo di 7.600 giri effettivi (attenti alla taratura del contagiri), la supposizione, veramente geometrica, riesce di:

- 1 — a = 1.950 giri (arrotond.)
- 2 — b = 1.800 giri
- 3 — c = 1.600 giri
- 4 — d = 1.350 giri

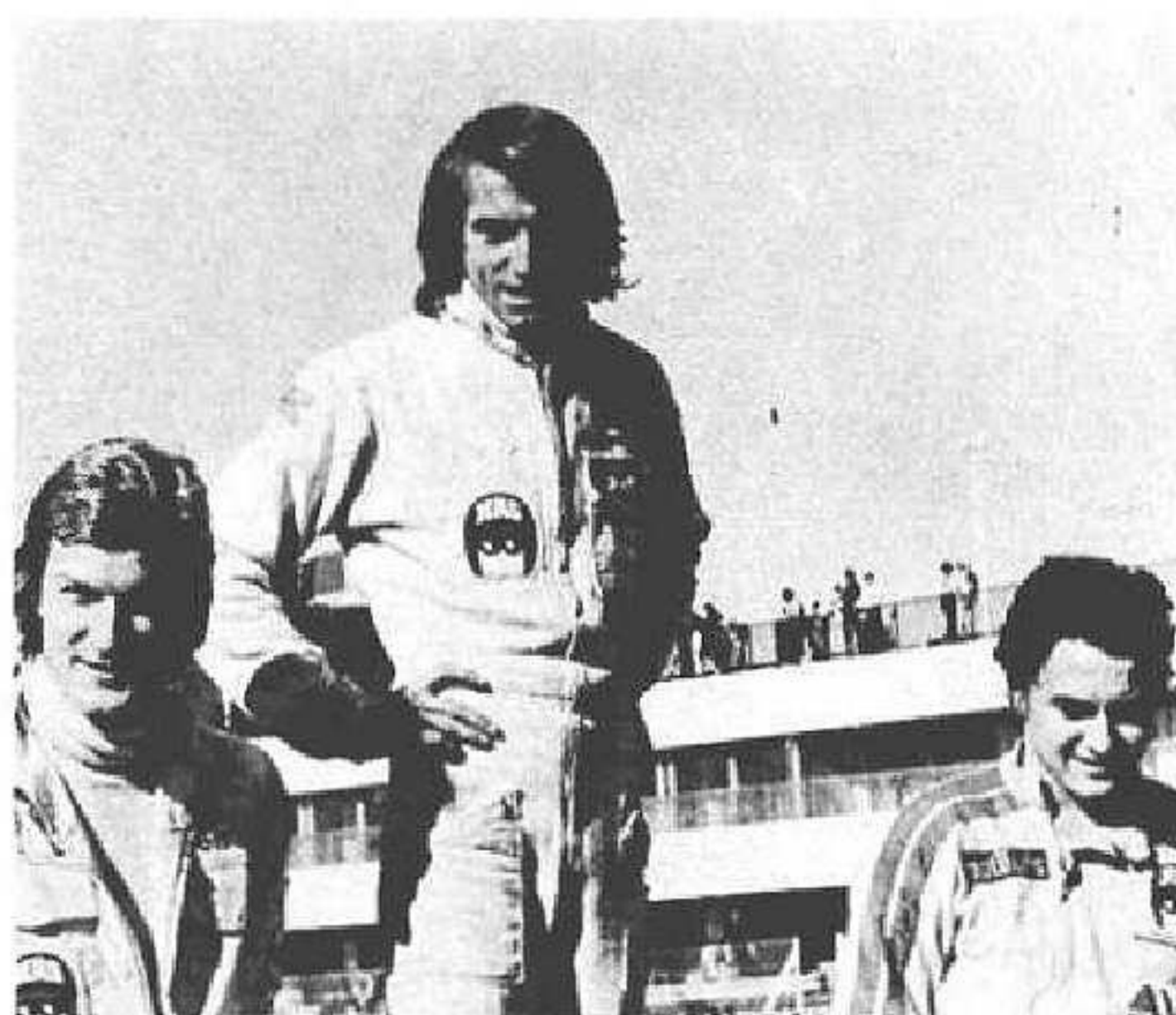
In quinta, come s'è detto, non abbiamo potuto superare i 6.500 giri, pari ad una velocità reale di 189 kmh; consideriamo, però, che si possa giungere effettivamente ad un massimo di

Rotolamento accettabile

Basti dire che, una volta stabilita una serie di ingranaggi del cambio, molto oculatamente, con una presa diretta in quinta e un rinvio di 21/28 per le altre marce, di 16/33, 19/29, 23/27 e 27/25, si sono dovuti cambiare tre coppie coniche, prima per le gomme, poi perché i rapporti riuscivano troppo lunghi. S'era cominciato con un 11/39, pari a 3,54, che con il minor raggio di rotolamento delle gomme Pirelli, poteva dirsi accettabile; poi, s'è dovuto provvedere ad un accorciamento di 10/37 per le gomme Firestone, preferite da Merzario, e questo valore figura nella scheda riportata sul Bollettino CSAI, pur con qualche errore di stampa, fino all'ultima coppia conica più corta, di 10/41. Ed è con questa e con le gomme Super Sport Indy Firestone di 5,50-8, 10-14 che abbiamo tracciato il diagramma della Fig. 1,



Due protagonisti della spagnola F. 1430: Zapico, con la Etco (sopra) e Canellas, con la CS Selex (sotto). Queste monoposto usano, com'è noto, il motore Fiat 1430, ma nel '73 avranno il 1608 bialbero



A sinistra, i primi tre della F. Renault al Ricard: da sinistra, Alain Cudini (2.), Jacques Lafitte (1.) e Marc Sourd

Dalla Spagna con (mucho) calor...

ETCO la F. 1430



dalla Cepsa, dispone di tre piloti, Babler, Palomo e Nicols, mentre la Scuderia Repsol ha Zapico e Lencina. Zapico si classificò secondo nel campionato dello scorso anno.

Nelle prime quattro gare 1972 il dominio del binomio Canellas-Selex è stato indubbio. Soltanto la Selex del pilota privato, un francese con licenza spagnola, «Jean Claude» e l'Etco di Zapico hanno potuto opporre qualche resistenza. Con la squalifica del pilota dell'Etco, nella seconda gara dell'anno, e il conseguente forfait della Scuderia Repsol, ad Albi, Canellas è in ottima posizione, per il comando nel campionato.

Tutte le vetture sono di costruzione classica, con telaio tubolare, sospensioni indipendenti, molle a spirale e ammortizzatori fuoribordo o entrobordo, freni a disco fuoribordo e entrobordo (quelli della Seat 1430) e motore Seat 1430.

Quest'anno partecipano al campionato oltre settanta piloti. Per l'anno prossimo i costruttori e la Seat preparano una nuova formula, la 1600, il cui motore sarà quello del Seat coupé 124, il Fiat 1608, con doppio albero a camme: il cambio sarà probabilmente Hewland. Verrà usato l'attuale telaio, con poche modifiche.

Luis Canomanuel

PARIGI - Più di quanto accada per la Formula Ford in Inghilterra, per le Formule Super V in Germania e in Belgio, per le monoposto con meccanica Fiat o Seat in Italia e in Spagna, la francese Formula Renault sta diventando una «branca» per professionisti e si è lontani dallo scopo promozionale voluto agli inizi.

Approfitando di un certo marasma, del resto in netta fase di miglioramento, accusato dalla F. 3 agli inizi della stagione, i responsabili della Formula Renault hanno creato un Criterium europeo, che parrebbe rappresentare un primo passo verso un'apertura veramente internazionale della formula francese. Bisogna, però, ammettere che queste monoposto con meccanica Renault sono attualmente le più elaborate e le più evolute di questa categoria, con prestazioni, del resto, molto vicine a quelle delle F. 3, nonostante un comportamento molto più... acrobatico, soprattutto a causa del divieto di montare grossi cerchi e gomme corsa.

Grazie alla fiducia e alla comprensione di Patrick Tambay, Jean-Pierre Paoli e Maxime Bouchet, abbiamo potuto pilotare la loro monoposto. In effetti era l'Alpine A 336 che ci interessava soprattutto, essendo la sua concezione molto simile a quella delle F. 3 pilotate da Leclère e da Serpaggi, ma con la Martini MK 8B, che ha a sua volta una «coda» in F. 3, e la nuova Hampe HFR potevamo fare dei paragoni. Però, dato il contesto di tali prove, e poiché le tre monoposto devono ancora fare un certo numero di gare non si trattava di tentare buoni tempi, ma più semplicemente di analizzare il comportamento delle vetture.

L'Alpine A 336

Il telaio tubolare, gli elementi della sospensione e la carrozzeria caratteristica sono dunque né più né meno quelli della F. 3. Per contro i cerchi sono dei sette pollici, gli ammortizzatori dei De Carbon. Quanto al motore Renault 1600, nel caso specifico della vettura di Tambay, che è stato «Pilota EM» nel 1972, è preparato da Leclère,

La Formula BLU

fratello del pilota, mentre le Alpine ufficiali sono preparate da Trollé.

Le due sole evoluzioni che abbia segnato la vettura, dopo l'inizio di stagione, riguardano l'allargamento della carreggiata anteriore, per attenuare un fenomeno di sottosterzo, e l'aggiunta, anteriormente, di una sottile alettatura. E' però risultato che, per essere veramente efficace, l'aiuto supplementare procurato da questa alettatura doveva essere controbilanciato da una alettatura posteriore, come hanno dimostrato delle prove con la carenatura posteriore della F. 3. Stando al regolamento, questa modifica potrà apparire soltanto l'anno prossimo.

A proposito di questa carenatura posteriore avvolgente, il vantaggio che offre è minore nella Formula Renault di quanto lo sia nella F. 3, essendo le velocità raggiunte inferiori. Concludiamo questa descrizione statica precisando che la A 336 pesa kg 441,800 (minimo ammesso 440) di cui 170 sul treno anteriore e 240 su quello posteriore. Il telaio in stato di marcia è venduto a 22.000 franchi, escluse tasse, ma, sempre senza motore, il montaggio di certi accessori indispensabili (estintore, cinture, sedile ecc.) fa salire il prezzo a oltre 30.000 franchi, tasse comprese. Bisogna dunque calcolare da 38 a 40.000 franchi, per prendere il via nella prima corsa.

Le sezioni dei tubi del telaio, quelle dei vari elementi della sospensione ispirano fiducia: effettivamente l'Alpine è robusta e la manutenzione non pone alcun problema. Tutto si complica, però, quando si affronta il delicato problema delle regolazioni. Bisogna ricordare ancora una volta che si tratta di una F. 3, ma le geometrie delle sospensioni, contrariamente alla Hampe, per esempio, non sono assolutamente state studiate in funzione dei pneumatici Michelin XAS. Inoltre le possibilità sono tante e il margine di tolleranza tanto piccolo, che diventa difficile soprattutto per un debuttante, determinare con certezza quali sono le regolazioni migliori, in funzione del profilo e del tracciato di un circuito.

Anche a parere dei piloti, è il principale difetto della monoposto.

Le numerose corse che si erano svolte la vigilia, sul circuito di m 3.300, avevano reso la pista particolarmente scivolosa; inoltre c'era un caldo soffocante, per cui abbiamo deciso di comune accordo di non salire oltre i 6300-6500 giri-min., mentre il motore poteva raggiungere un regime massimo di 7000.

Niente da criticare nelle finiture complessive e l'abitacolo ha grandi dimensioni. Facciamo però due riserve: la car-

La meccanica da corsa RENAULT per i giovani è la più d'avanguardia

rozzeria avvolgente, pur dando un'impressione, del resto soltanto psicologica, di protezione, limita la visibilità. Non si vedono bene i triangoli anteriori e neppure le ruote interne, essendo gli specchietti retrovisori utilizzabili soltanto per un terzo. Più tardi, ci siamo poi resi conto che i cambi di marcia fra 1-2 e 3-4 fanno urtare il gomito destro su un tubo del telaio. Il sedile avvolgente è plasmato attorno al pilota, la pedaliera è regolabile e si è trovata rapidamente la posizione giusta. Con qualche giro di riscaldamento si raggiunge il ritmo adatto, la frenata non pone problemi, dal momento in cui la distribuzione dei pesi è soddisfacente; passaggio delle marce senza alcuna difficoltà.

Più di qualsiasi altra vettura, l'Alpine A 366 esige di «essere colta di sorpresa». Ci spieghiamo meglio. Essendo regolata da sottosterzo, era indispensabile creare uno squilibrio all'ingresso di una curva frenando molto tardi, per poterla piazzare anticipatamente in soprasterzo. In questo caso ci vuole però molta abilità, per mantenere la vettura in derapage sulle quattro ruote. Accelerando troppo presto, la vettura riparte in sottosterzo, mentre accelerando troppo tardi si incappa in un testa-coda.

Per contro, nonostante una tendenza al beccheggio e un'aderenza del treno posteriore non del tutto perfetta, la monoposto non scatta brutalmente, come avviene, si dice, invece con la Martini MK 8B.

L'Alpine A 336 ha bisogno di una guida liscia, fatta di finezze ed esige una continua e incessante attenzione. Rilassandosi anche solo un poco, si rischia un errore che, nella migliore delle ipotesi, si concluderà con secondi perduti oppure con un'uscita di strada.

Siamo quasi indotti a pensare che la guida della F. 3 deve essere meno impegnativa!

La Hampe HFR

Più specificatamente concepite per la Formula Renault, ci dilungheremo meno sulle Martini MK 8B e sulle Hampe

HFR, precisando però che nel primo caso una carrozzeria avvolgente, che verrà adottata l'anno prossimo in F. 3, apparirà prima della fine della stagione, e che i fratelli Hampe, i quali hanno un passato ricco di esperienza, hanno allo studio una F. 2.

Molto sofisticata, ma soprattutto molto equilibrata, la Hampe HFR ispira presto fiducia, con la sua parte anteriore tipo Lotus 72 (il radiatore dell'acqua è spostato indietro) e l'alettone posteriore molto largo. Sarebbe certamente un'ottima monoposto-scuola. Lo sterzo relativamente demoltiplicato e la sospensione, regolata in modo da essere morbida, permettono di paragonare il comportamento della vettura a quello di una buona turismo con tendenza al sottosterzo. Seguendo il procedimento ormai ben noto, basta abbordare una curva più velocemente, creando uno squilibrio e una scivolata, tanto più facile da tenere sotto controllo in quanto la vettura è equilibrata e lo sterzo demoltiplicato risulta tollerante.

La sola incognita risiede nel fatto che bisogna assumersi ogni responsabilità e «forzare», per cercare i limiti, marciando per conseguenza molto forte. In poche parole, con la Hampe è facile andare forte, ma diventa difficile andare molto forte.

La Martini MK 8B

La Martini MK 8B, che si differenzia dalle altre monoposto di Formula Renault per via della sospensione posteriore con bracci paralleli, che fanno diminuire le vibrazioni della convergenza, è molto più ostica da pilotare, d'altro canto l'avvicinamento alla massima efficacia avviene in modo molto più progressivo e, soprattutto più sistematico, di quanto succeda con la Hampe.

In curva conviene essere sempre in accelerazione, con questa monoposto, e un allentamento della pressione sull'acceleratore, quando si è sulla traiettoria, si conclude subito con la vettura decisamente «per traverso». In curva stretta si nota anche una certa pesantezza del treno posteriore, che dà l'impressione di essere pronto a sbandare brutalmente, ma bisogna precisare che la nostra vettura era regolata per ottenere un massimo di efficacia in curva molto veloci nei confronti di quelle strette.

Il vantaggio di cui ha goduto per molto tempo, nei confronti dell'Alpine, nel Criterium Nazionale della Formula Renault (mentre l'efficacia delle due monoposto è più o meno uguale e le squadre dei piloti altrettanto forti) potrebbe risiedere appunto nella facilità con cui si regola la Martini, il cui classicismo si rivela positivo.

J. R. Jaubert

Il telaio in tubi della F. 1430 Etco. Tutte le monoposto spagnole hanno il telaio a traliccio

Le sorprese della FIAT

X1/9

Attesa — invano — al Salone di Torino, nell'ambito del quale avrebbe potuto distogliere l'interesse dalla designata « reginetta », la 126, arriva ora la Fiat-Bertone 2 posti derivata dal 128 coupé. Una definizione un po' complessa, se vogliamo, ma senz'altro più esauriente per il lettore rispetto alla sigla con la quale essa è ufficialmente identificata. Infatti, dire che è stata presentata la Fiat X 1/9 equivarrebbe ad immaginarsi un uditorio piuttosto perplesso.

Questa sigla rappresenta una novità nei « nomi » delle vetture Fiat, ma fino ad un certo punto. Continua la tradizione dei numeri, solo che questa volta non si tratta del numero

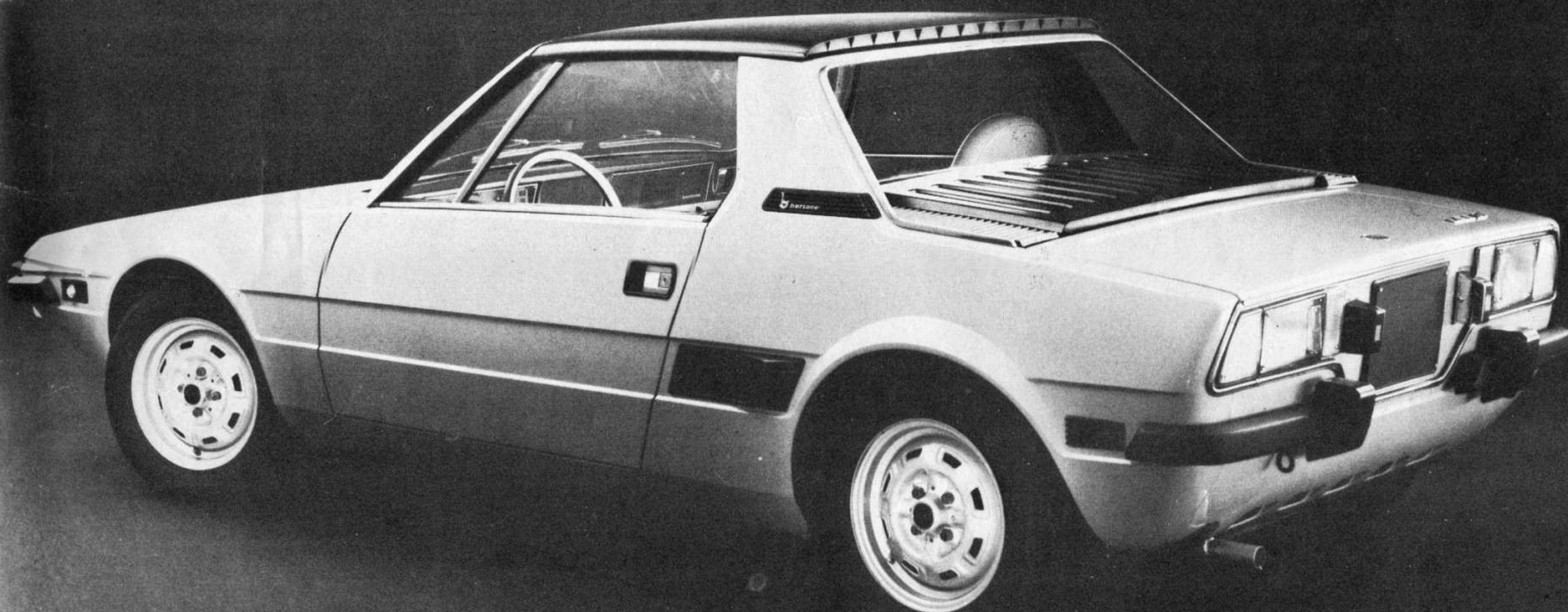
progressivo con il quale la Casa torinese identifica i suoi progetti di vetture di serie, ma della numerazione dei progetti « sportivi ».

X1, infatti, è la sigla Fiat riservata alle vetture impostate fin dalla prima fase come vetture sportive, non derivate dal successivo sviluppo di una vettura di grande serie, mentre « 9 » è il numero progressivo di progetto. Ne è quindi saltata fuori questa sigla di sapore avveniristico che, per quanto giustificata, non ci convince molto e forse non piacerà neppure al pubblico. Chiamarla con uno dei numeri « soliti », 134 per esempio, forse sarebbe stato più pratico ed immediato.

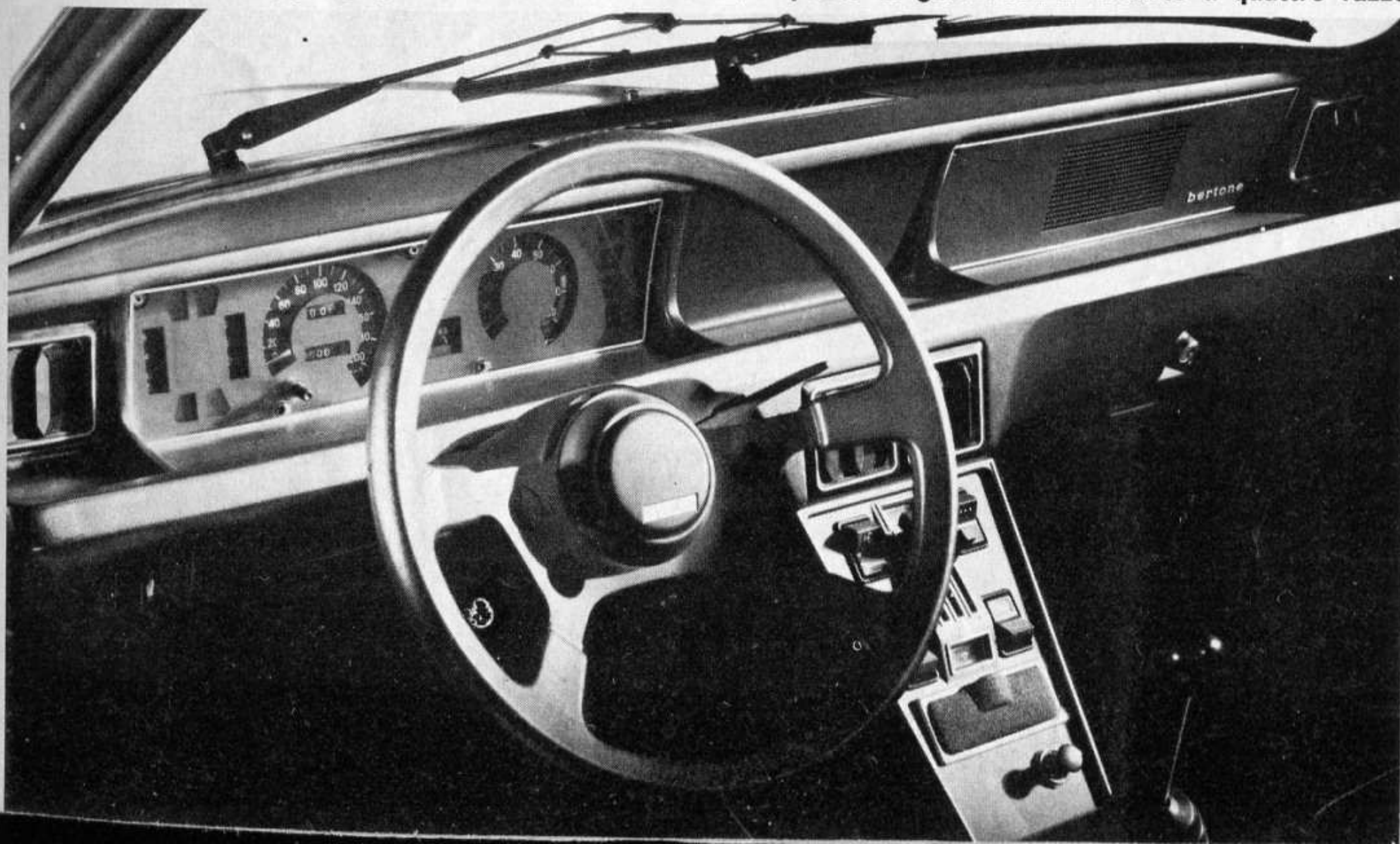


La piacevolissima linea della Fiat-Bertone X 1/9, a fanaleria esposta. Nella parte inferiore del muso, si nota chiaramente il largo spoiler in funzione deportante per l'avantreno alle alte velocità

Corse, eccola!



Meno convincenti le soluzioni estetiche posteriori. Si nota come la coda sia appesantita, dalla portiera in poi, da troppe griglie e uscite d'aria. Sotto, il posto di guida con il volante a quattro razze



Ma vediamo un po' più da vicino, questa nuova ed interessante due posti. Conosciuta ormai nella sua impostazione di massima (coupé-spider con motore 128-1300 posteriore centrale), la X 1/9 sorprende per le sue evidenti qualità aerodinamiche, che balzano agli occhi anche senza avere sottomano dati comparativi, per quanto riguarda il Cx o la sezione maestra, rispetto ad esempio alla 128 coupé 1300, una vettura con la quale il confronto viene naturale.

Con la stessa potenza a disposizione (75 CV), fra le due vetture c'è una differenza, in velocità massima, di quasi 10 kmh, stando alla media delle prestazioni della coupé trazione anteriore e fidando nei dati (sempre cauti) dichiarati dalla Fiat per la X 1/9, cioè oltre 170 kmh. E questo, a certi livelli di velocità, è tutt'altro che poco.

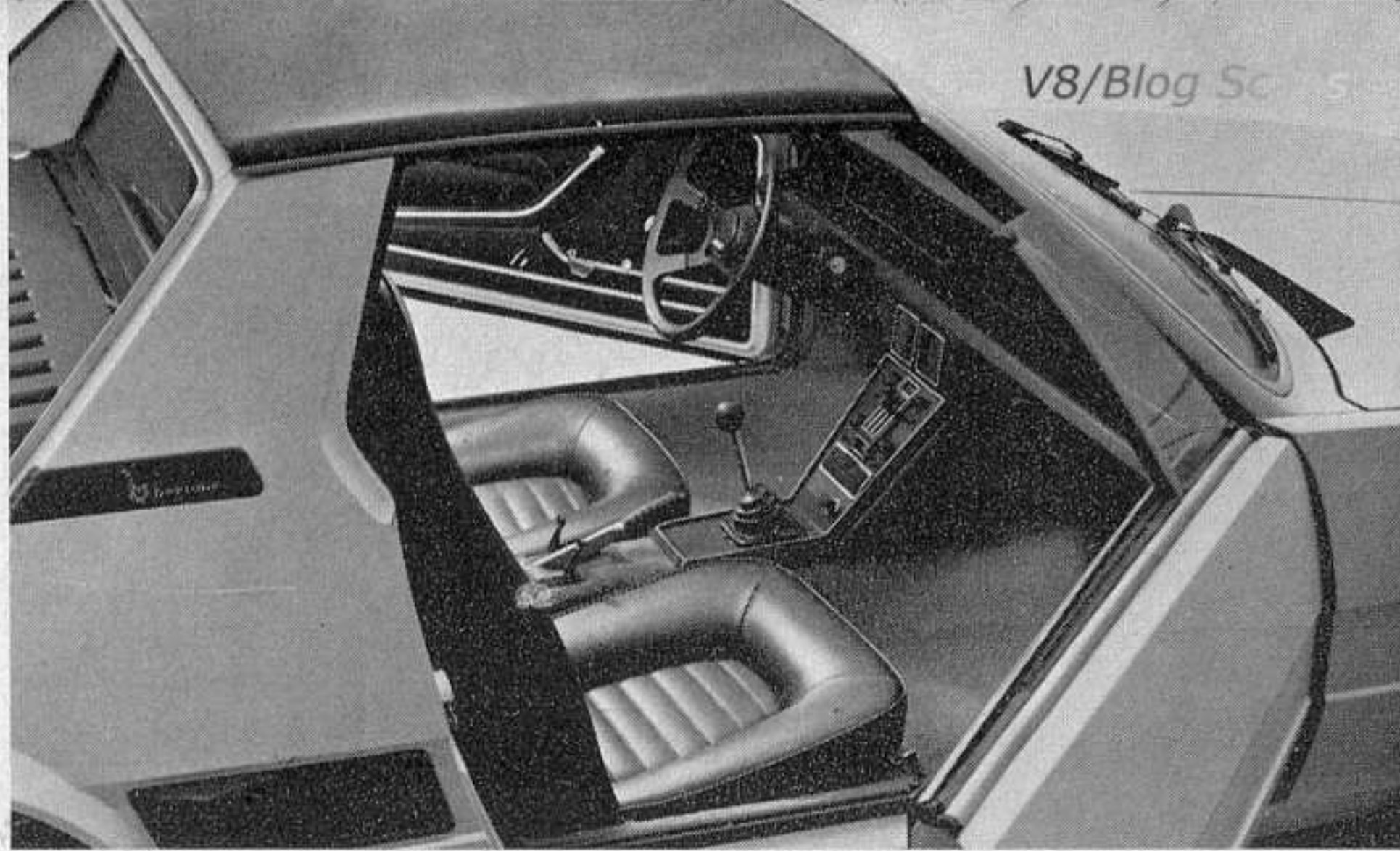
Rispetto alla 128 coupé, la X 1/9 ha un'importante differenza, che è poi quella che ha permesso agli stilisti di Bertone di ottenere una vettura con un'ottima profilatura, cioè ha

il motore posteriore. Ci riserviamo di esprimere un giudizio relativo al risultato pratico ottenuto quando potremo provare la macchina, ma non possiamo già fin d'ora non osservare l'ottimo centraggio realizzato con una distribuzione delle masse, sui due assali, quasi ideale, con il 42% anteriormente ed il 58% posteriormente, dati praticamente costanti a pieno carico per l'ottima collocazione del serbatoio e della ruota di scorta, posti in un vano fra abitacolo e motore, vicinissimi al baricentro.

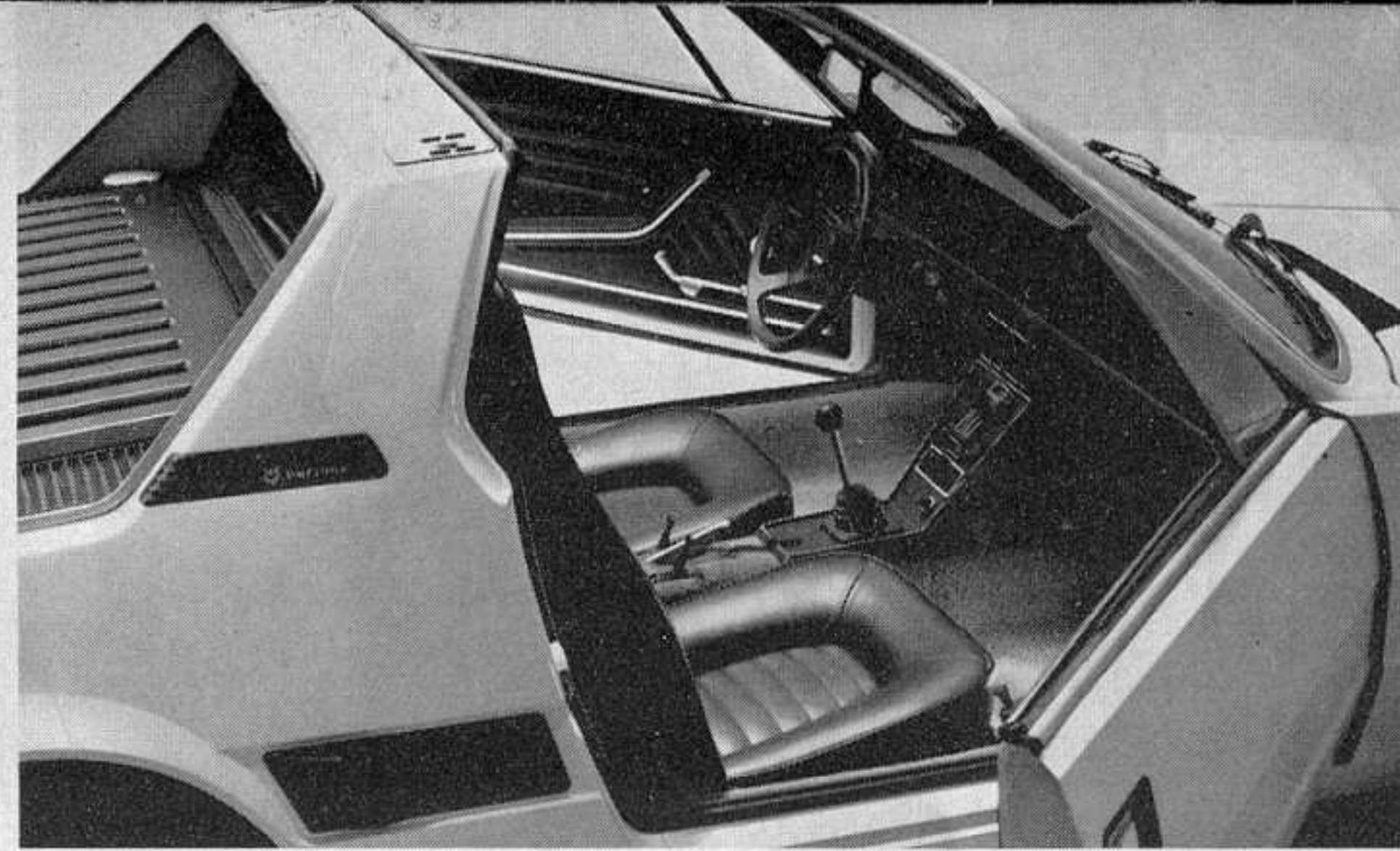
L'estrema compattezza del motore 128 trasversale ha permesso molte libertà ai progettisti, soprattutto in una vettura non vincolata ad una abitabilità superiore al minimo indispensabile per due persone. Infatti, oltre a gravare per intero sulle ruote motrici, il gruppo motore-cambio ha lasciato anche lo spazio, in coda, per un vano bagagli che si integra a quello, già discreto, anteriore.

A proposito della parte anteriore,

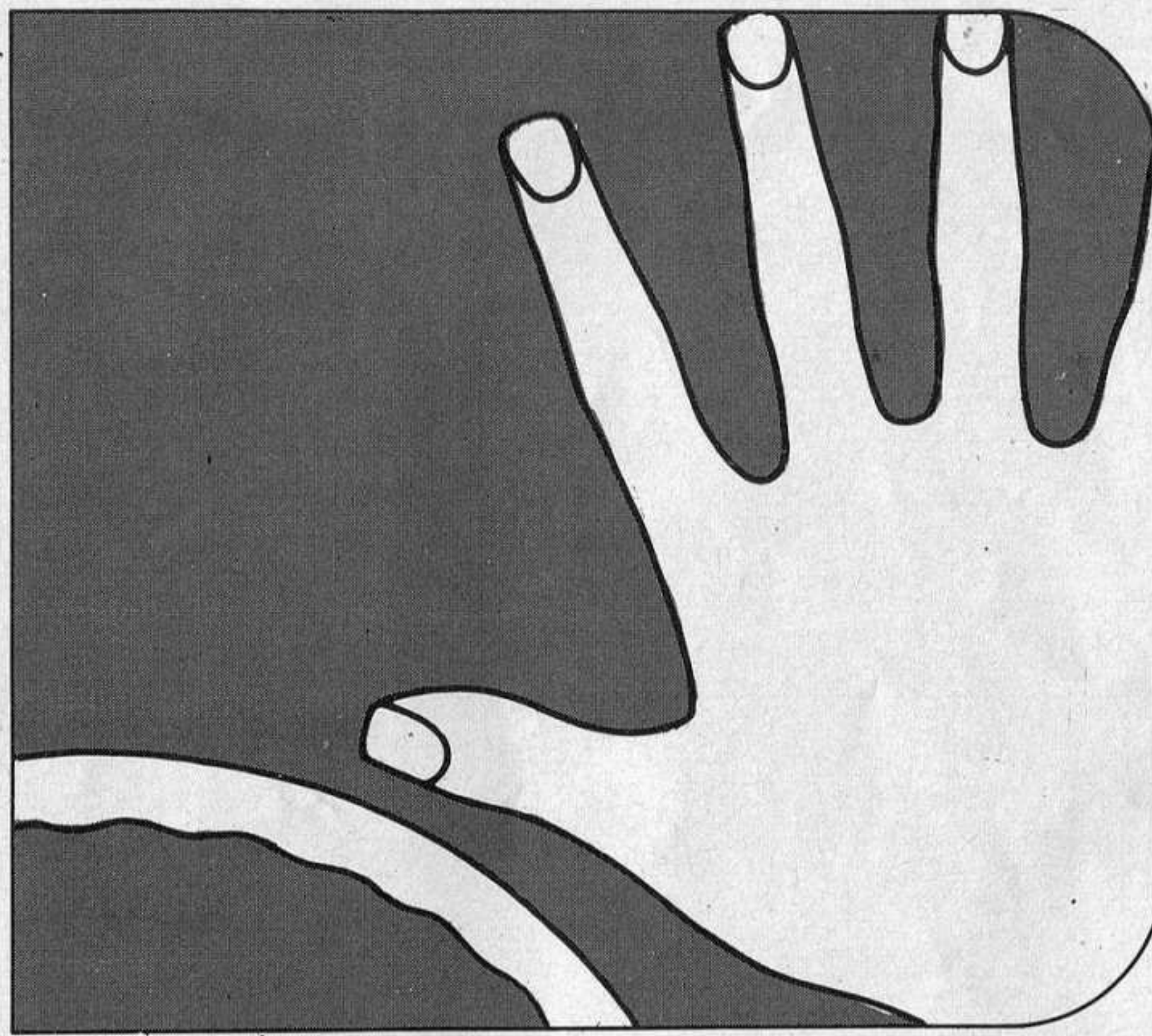
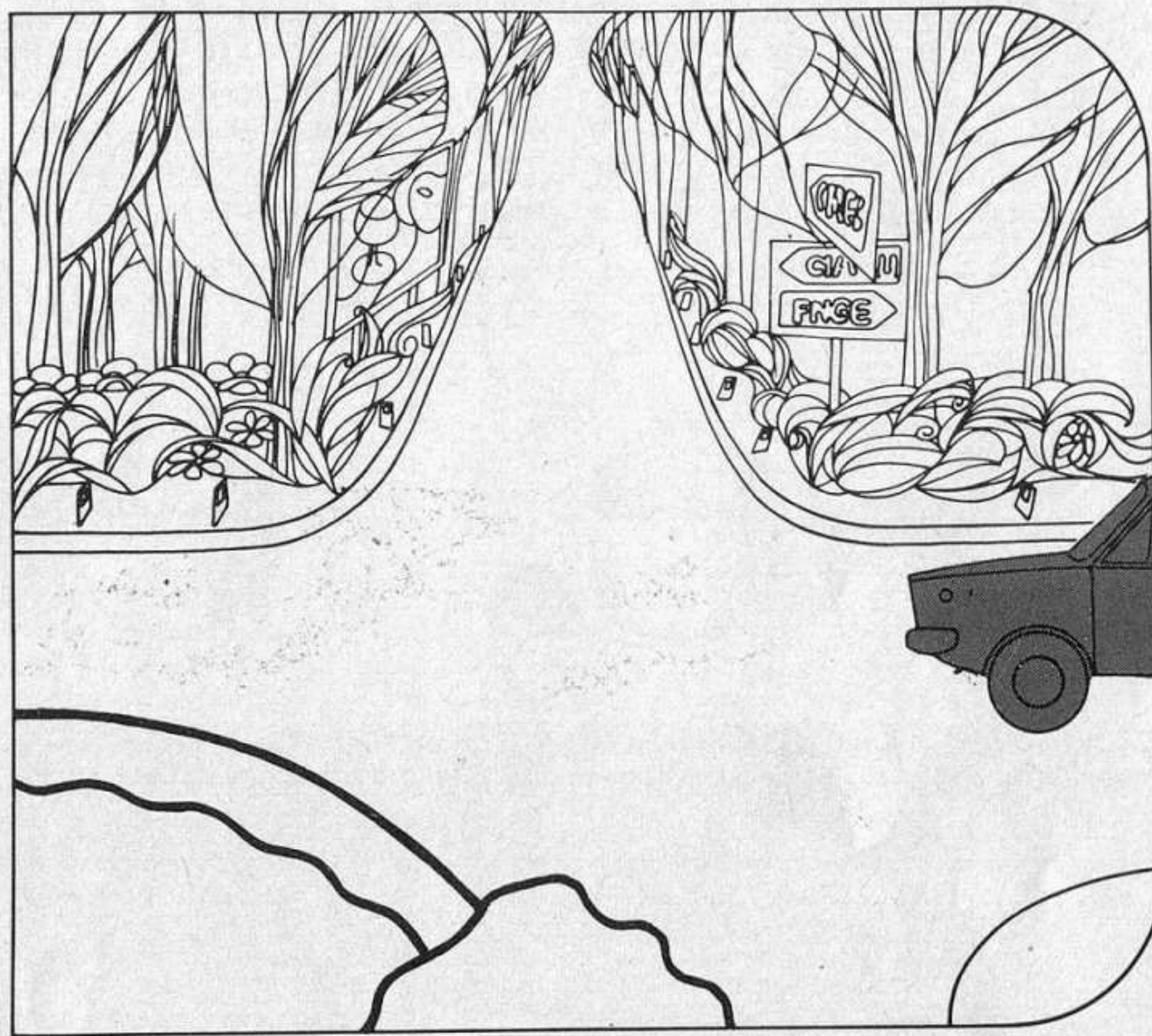
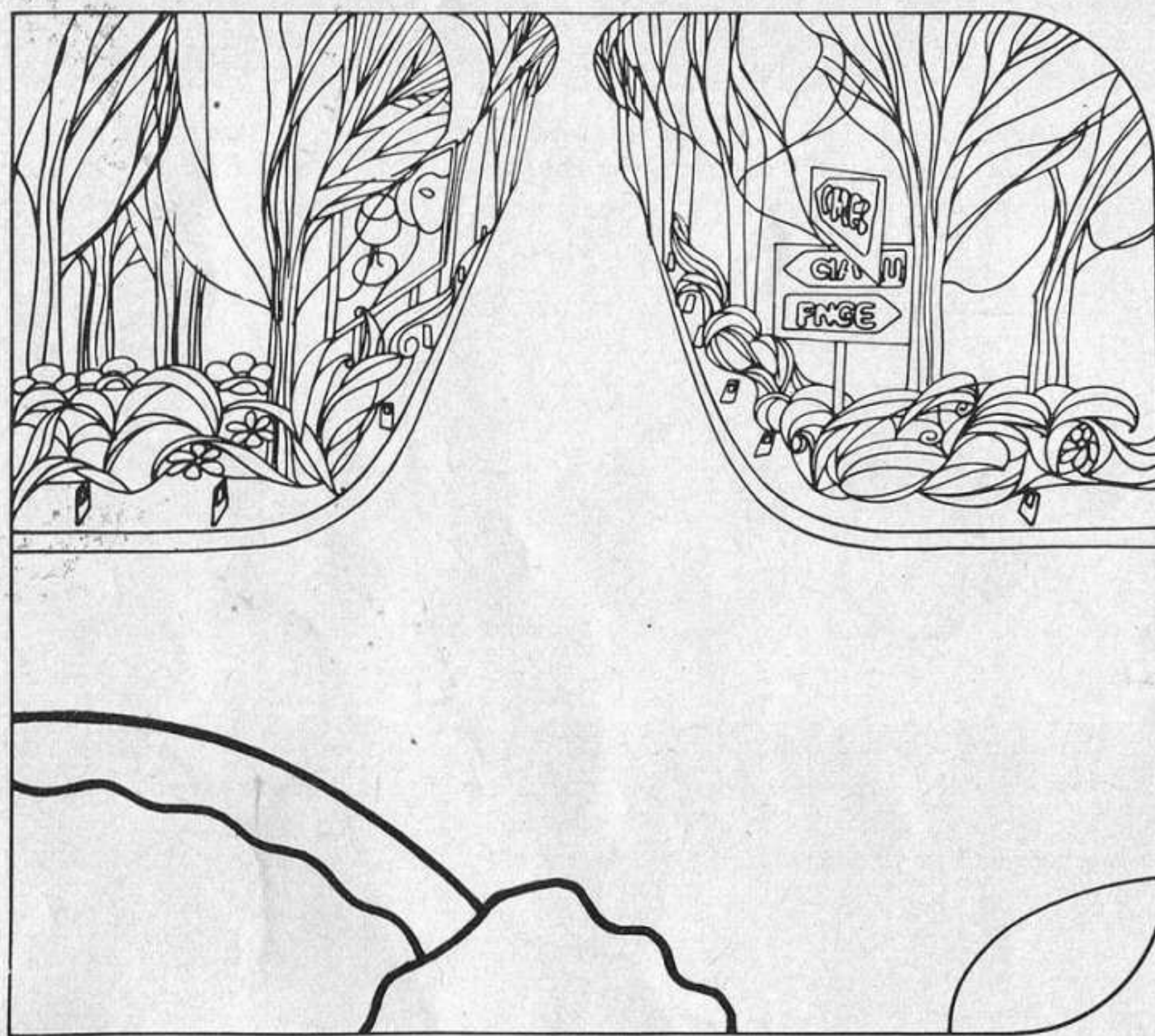
CONTINUA A PAGINA 44



Una delle caratteristiche che renderanno simpatica la X 1/9, è la sua facile trasformazione da vettura chiusa in vettura aperta mediante l'asportazione di un tettuccio rigido in materiale sintetico, che si fissa facilmente al tetto e può essere riposto sotto al cofano anteriore. La centina sopra l'abitacolo è un vero e proprio roll-bar



CONTINUAZ. DA PAGINA 43



**agli incroci senza segnali
massima prudenza e
precedenza a destra!**

in essa troviamo collocati solo i fari a scomparsa, il radiatore acqua con il relativo ventilatore e la batteria. Oltre gli sbalzi sono collocati in pratica solo tre elementi: i fari ed il radiatore anteriormente, ed il complesso di scarico dietro. Masse insignificanti, quindi, che sottolineano una ricerca della concentrazione dei pesi vicino al baricentro sconosciuta anche a molte vetture prettamente corsaiole.

Tutta questa quantità di « buoni propositi » tecnici, che non si è fermata di fronte all'esigenza di un altro elemento tipicamente agonistico come lo spoiler anteriore, ha però un neo macroscopico nella dotazione in serie di cerchi con canale da 4,5 pollici, che non permettono altro che i pneumatici 145, scarsini anche sulle coupé a trazione anteriore. Questo darà sicuramente molto lavoro ai fabbricanti di cerchi speciali, ma ci sembra eccessivo « sprecare » le presumibilmente grandi doti di tenuta laterale e di equilibrio della X 1/9 con una gommatura sottodimensionata.

Autotelaio e carrozzeria

Una volta che la Fiat ha deciso, dopo lunghe prove in galleria e vento e su strada, quale fra le venti « proposte » della Bertone faceva al caso suo, lo studio dell'autotelaio non ha creato eccessivi problemi. Stabiliti i punti di attacco delle sospensioni e gli ingombri delle parti meccaniche, è stata progettata una scocca autoportante con grande rigidità di pianale, percorso da una scaturatura longitudinale, e nella zona che va dalla pedaliera alla parte posteriore del motore.

Muso e coda sono impostate ai fini di una certa cedevolezza in caso di urto, ed hanno il vantaggio di non dover sopportare nessun organo meccanico rilevante. Superiormente, la sezione è « chiusa » da una robusta centina sopra alla testa dei piloti che svolge anch'è un'ottima funzione di roll-bar.

Relativamente alla linea della X 1/9, essa è senz'altro ottima nel suo musetto deportante, nella coda relativamente alta (che così utilmente arretra il centro di spinta aerodinamica, ai fini di un'ottima autodirezionalità), nel suo profilo a cuneo.

Ci convince meno nei dettagli. Il frontale è dominato dalla « bocca » della presa d'aria per il radiatore resa francamente troppo evidente dalla grigliatura nera. Si sprecano entrate ed uscite d'aria, grigliature anodizzate e scatole forse inutili, soprattutto nella parte posteriore. La svelta linea della X 1/9 ne risulta così appesantita, anche se non perde il suo fascino primitivo.

Lo stesso discorso vale per l'interno, dove però la bontà o meno di certe soluzioni è puramente una questione di gusti. Si veda la strumentazione, molto « pulita », cui fa riscontro un volante barocco, a quattro razze, che ricorda quello che Bertone propose su certe Lamborghini, come i prototipi della Miura e della Espada.

Sospensioni e freni

Per la X 1/9 lo schema McPherson era una scelta quasi ovvia, sia per l'utilizzazione delle « basi » meccaniche della 128 anteriormente, sia per l'esigenza — dietro — di realizzare qualcosa all'altezza della situazione disponendo di poco spazio.

Pertanto, anteriormente abbiamo in pratica lo schema della 128 coupé, con il braccio oscillante inferiore triango-

MINISTERO LAVORI PUBBLICI
ISPETTORATO GENERALE CIRCOLAZIONE E TRAFFICO

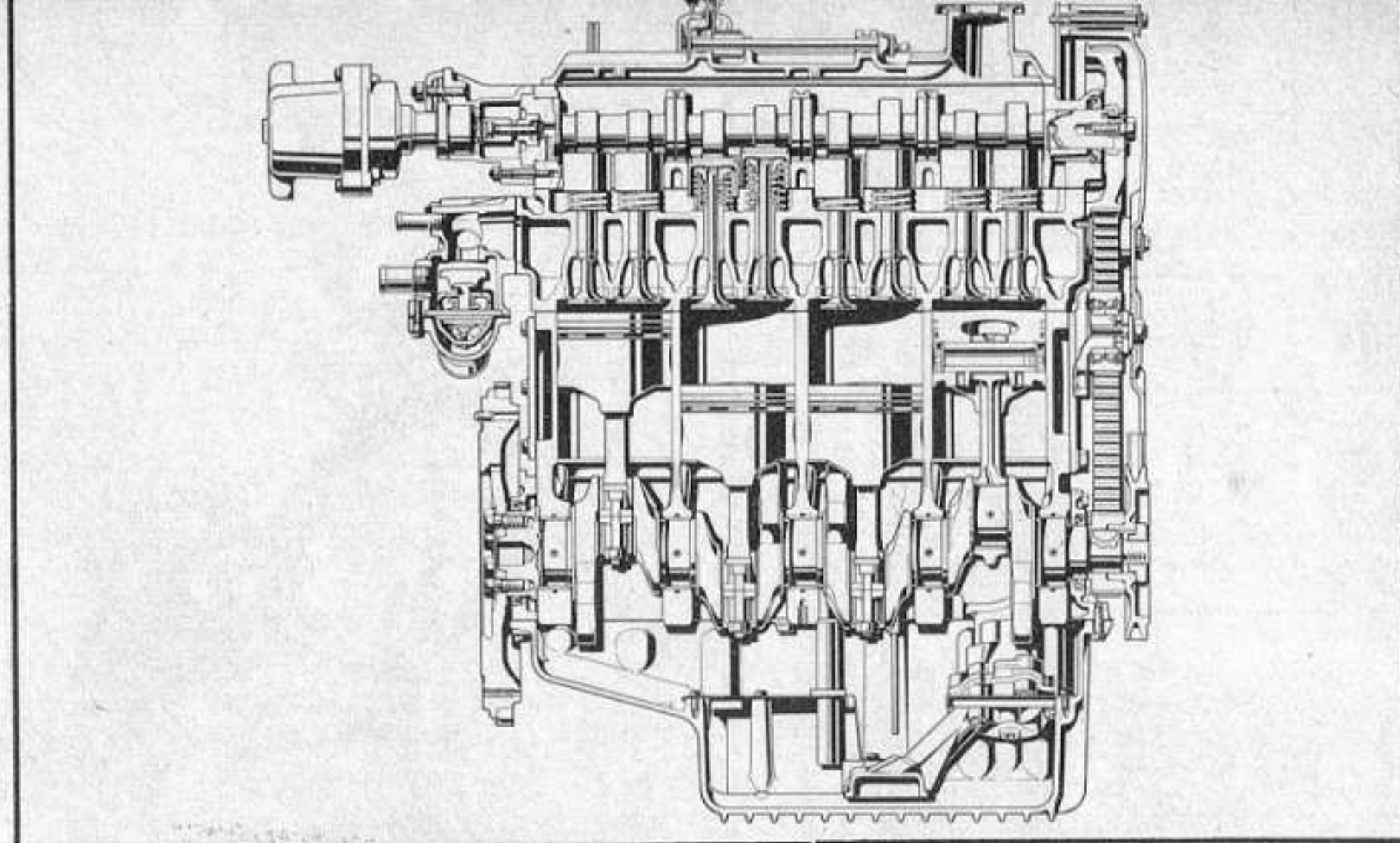


CAMPAGNA NAZIONALE SICUREZZA
CIRCOLAZIONE STRADALE 1972

**DATE LA PRECEDENZA
NON LA VITA**



A sinistra, una Fiat X 1/9 ripresa in velocità in fase di collaudo. Il muso appuntito, la coda alta e tronca e la ridotta sezione frontale la rendono particolarmente aerodinamica. A destra, l'unica differenza fra il motore della X 1/9 e quello della 1300 coupé risiede nella diversa disposizione dello spinterogeno, qui calettato alla estremità dell'asse a cammes in testa



lato da un puntone verso la parte anteriore, mentre posteriormente la parte inferiore della sospensione è realizzata con un triangolo in lamiera stampata integrato da un braccio trasversale che si incarica anche della registrazione della convergenza delle ruote motrici. Su entrambi gli assali non si è sentita l'esigenza di una barra stabilizzatrice.

Freni a disco sulle quattro ruote, con le solite pinze 128 ad un solo cilindretto e corpo flottante, azionati da due circuiti separati e — giustamente — senza servofreno.

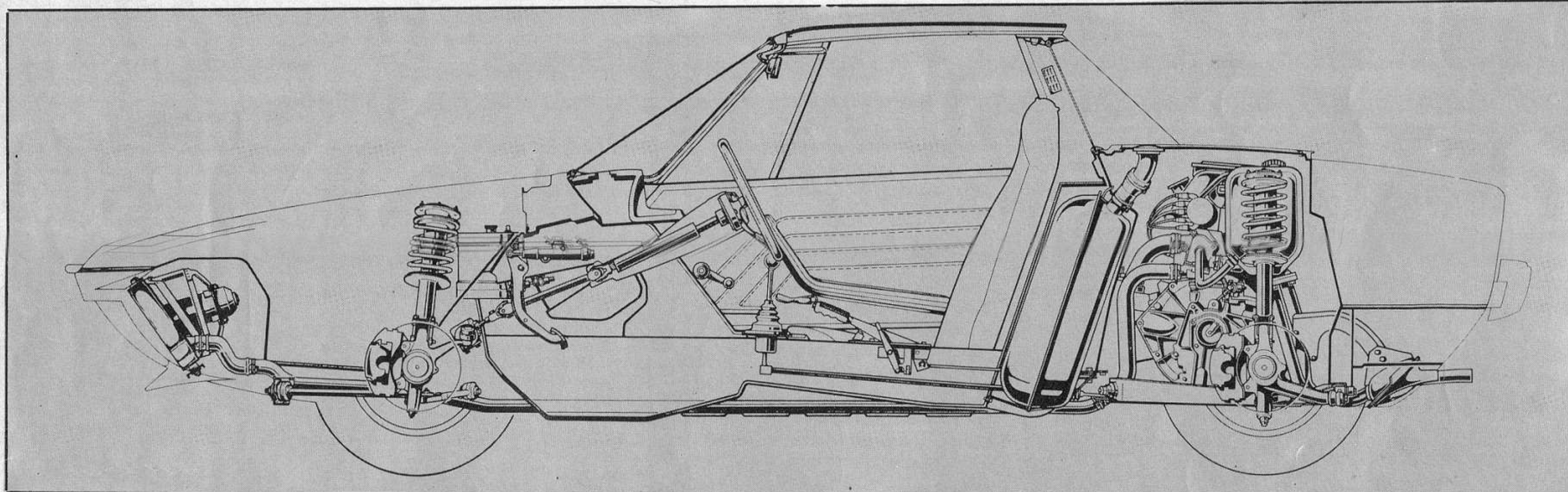
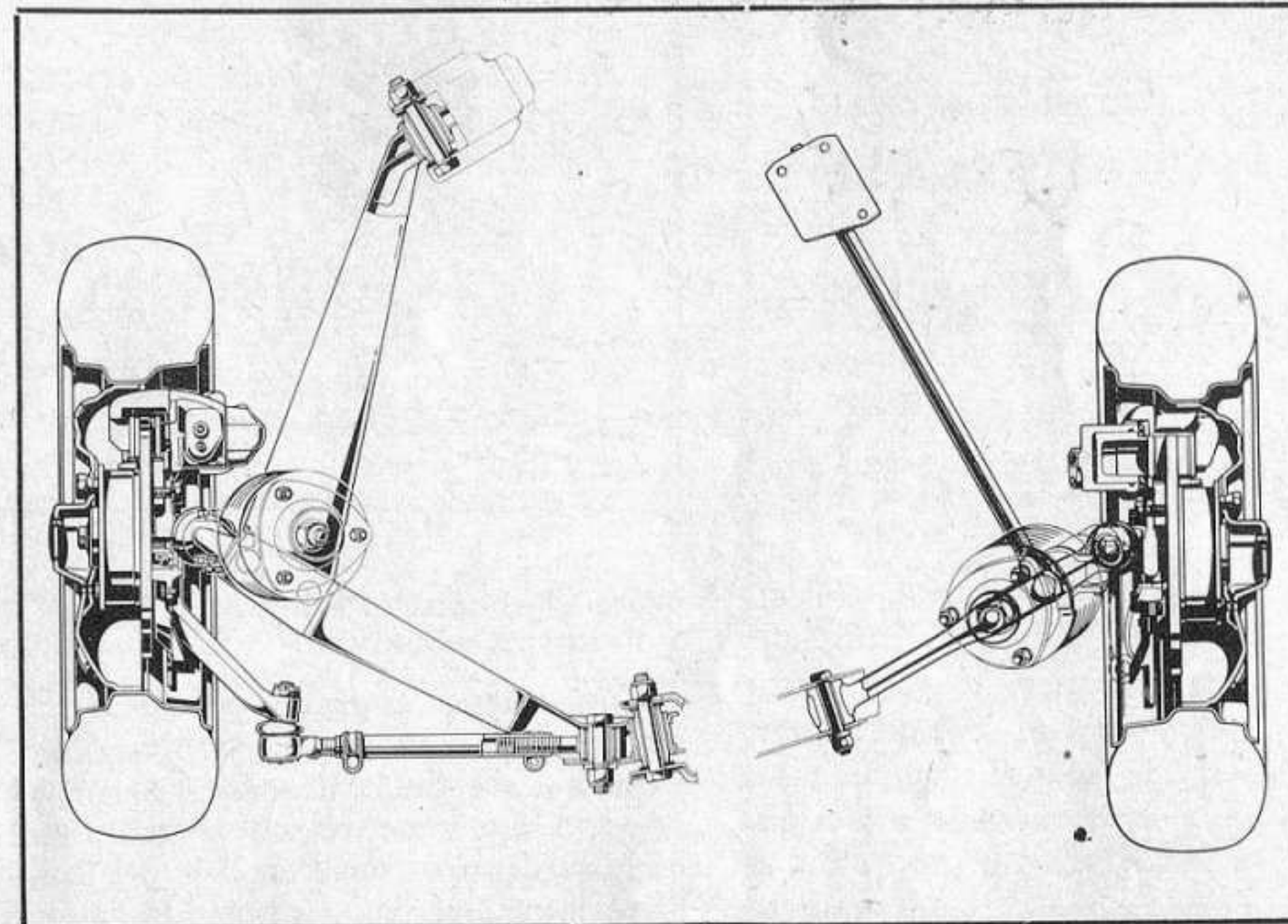
Motore e cambio

La meccanica base, come detto, è quella della 128 coupé 1300. Lo spostamento da una posizione anteriore a sbalzo a quella centrale non ha richiesto nessuna particolare modifica, a par-

L'identi-kit della FIAT X 1/9

VETTURA: Fiat X 1/9, carrozzeria trasformabile due porte due posti disegnata e realizzata da Bertone, a struttura in acciaio autoportante. **SOSPENSIONI** a quattro ruote indipendenti, sistema McPherson con montante verticale, molle elicoidali coassiali ad ammortizzatori idraulici a doppio effetto. **MOTORE**, posteriore centrale, a 4 cilindri in linea, posto trasversalmente. Alesaggio 86, corsa 55,5, cilindrata totale 1290 cc - potenza massima 75 CV-DIN a 6000 giri - coppia massima 9,9 kgm a 3400 giri - rapporto di compressione 8,9:1 - alimentazione con carburatore doppio-corpo Weber 32 DMTR, pompa del carburante meccanica - distribuzione a 2 valvole per cilindro, asse a cammes in testa comandato da cinghia dentata. Lubrificazione con pompa ad ingranaggi, filtro a cartuccia, coppa in lega leggera. Raffreddamento ad acqua con circuito sigillato, radiatore anteriore, ventola elettromagnetica. **CAMBIO** in linea con il motore, a 4 velocità + retromarcia. Frizione monodisco a secco con molla a diaframma idraulico. **FRENI** a disco sulle quattro ruote, 227 mm di diametro, doppio circuito frenante. **STERZO** a cremagliera, con piantone in tre tronchi, 3 giri di rotazione totale. Ruote da 4,5-13, pneumatici 145 HR-13. **DIMENSIONI** passo 2202, carreggiata anteriore 1335, posteriore 1343, lunghezza 3830, larghezza 1570, altezza 1170. Peso in ordine di marcia 880 kg. Serbatoio da 48 litri. **Velocità massima** oltre 170 kmh.

Sotto, nella vista in trasparenza si nota la concentrazione degli organi meccanici all'interno del passo, che è di 2 centimetri inferiore a quello della coupé. A destra, la vista in pianta delle sospensioni anteriore (a sinistra) e di quella posteriore (a destra)



te quella riguardante la posizione dello spinterogeno, ora calettato all'estremità sinistra dell'albero a cammes. Qualche ritocco anche all'alimentazione, con un nuovo collettore di aspirazione, che conserva il Weber doppio-corpo 32 della 1300 coupé e Rally. Evidentemente questo collettore deve essere ottimamente disegnato, se — in mancanza di altre differenze dichiarate — il motore della X 1/9 presenta i valori di potenza e di coppia massima (quest'ultima cresciuta da 9,4 a 9,9 kgm) a regimi sensibilmente inferiori rispetto al 1300 della coupé.

Ricordiamo che a questa vettura era stata imputata una certa mancanza di elasticità, e non è quindi improbabile che nella nuova X 1/9 si sia ritoccata la fasatura dell'albero a cammes per «riempire» la curva di potenza fin dai bassi regimi, ed ovviare quindi, in accelerazione, ai 65 kg in più che la Bertone accusa nei confronti della coupé già nota. Nuova pure la coppa dell'olio, fusa in lega leggera.

Per quanto riguarda il cambio, oltre a nuovi anelli sincronizzatori in acciaio sinterizzato, riscontriamo un allungamento del rapporto della quarta velocità per permettere — a parità di coppia di riduzione finale e raggio di rotolamento dei pneumatici — alla X 1/9 di sfruttare la maggior penetrazione aerodinamica rispetto alla coupé. Infatti, ferme restando le tre marce inferiori, la quarta passa dall'1,049 della 1300 coupé allo 0,959 della X 1/9.

Questo significa che la nuova Fiat-Bertone solo a 6.500 giri supera i 170 (171,6 kmh), e che quindi per arrivare alla velocità dichiarata dalla Casa (oltre 170, appunto), deve marciare in

abbondante fuori-giri, 500 giri oltre il limite di potenza massima. Per quanto questo sia un limite sopportabilissimo da un motore solido e moderno come il 4 cilindri Fiat monoalbero, una quinta marcia avrebbe reso ideale lo sfruttamento della potenza.

Il futuro sportivo

Dalla nuova Fiat X 1/9 ci si attende, naturalmente, un luminoso futuro sportivo. Essa verrà omologata nella categoria Gran Turismo, per via delle limitazioni in abitabilità, quindi non entrerà in concorrenza diretta con la 1300 coupé in gruppo 2. Dovrebbe facilmente arrivare in gruppo 3, divenendo così un'ottima vettura per i giovani. Non è dato di sapere quando avverrà l'omologazione, anche perché dipende dall'inizio della consegna, ma riteniamo che si potrebbe ottenere a brevissima scadenza. Infatti, con le vetture già pronte a Grugliasco e con una cadenza di produzione prevista di ben 100 vetture al giorno, già al 1.º aprile la vettura potrebbe aver raggiunto i limiti richiesti ed essere in grado di partecipare a gare.

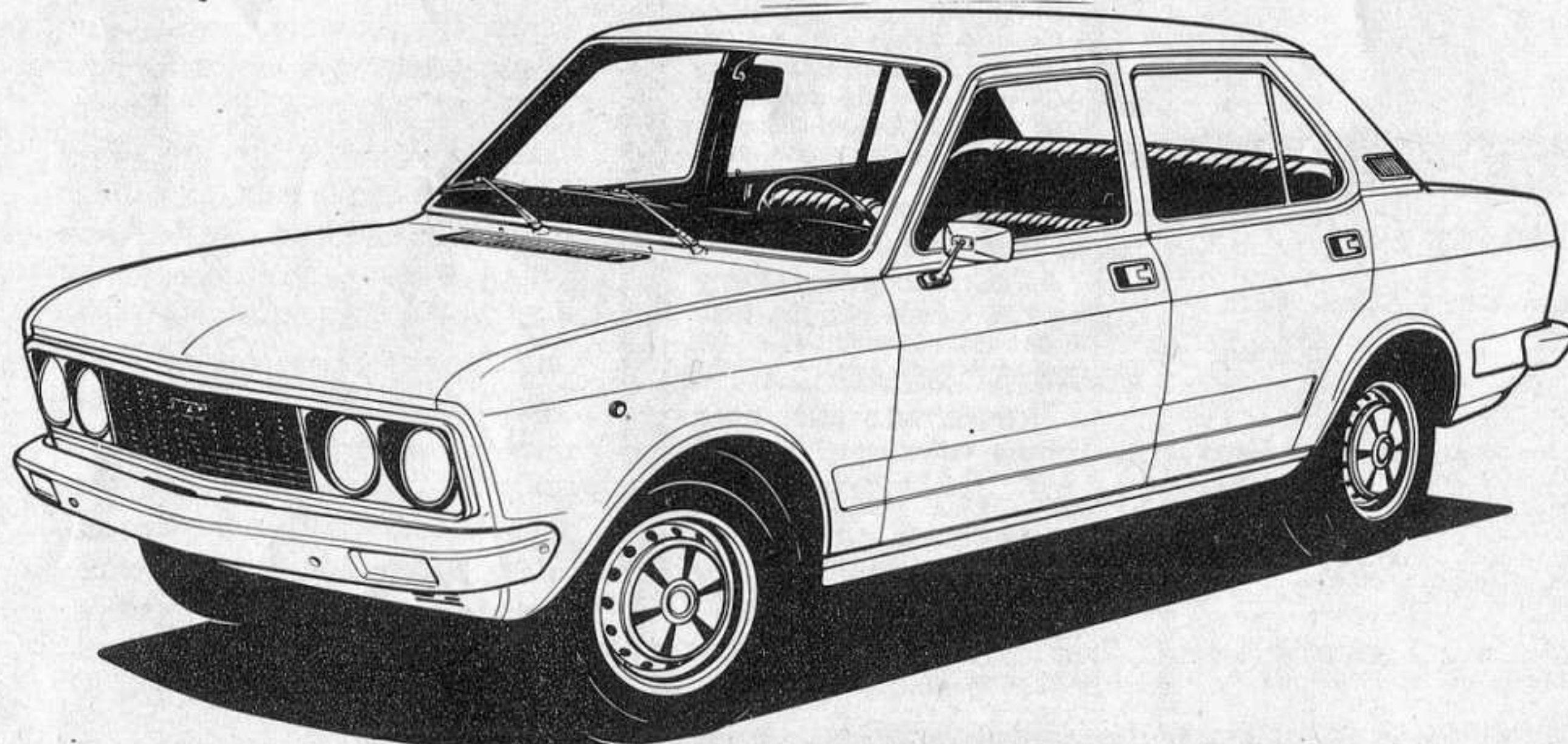
Non è improbabile, a questo proposito, che essa debuti nei rallies, sostituendo nella squadra Fiat la 1300 coupé gruppo 1. E non è neppure difficile ipotizzarne una versione più spinta, con un motore attorno ai 1600, che potrebbe diventare una ottima GT anche da pista. Ma è meglio non lasciarsi prendere la mano dalle possibilità future della X 1/9, lasciamole prima mettere le ruote per terra.

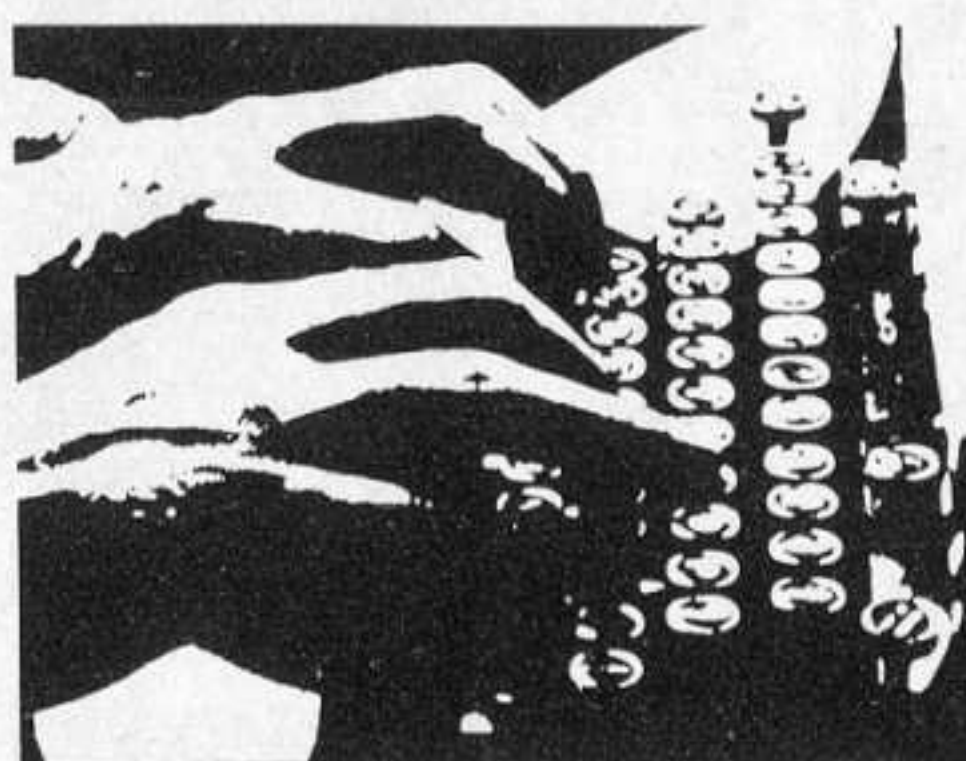
Siamo tornati nel settore "2 litri". Fiat 132 **FIAT**

due motori: "1800" 105 CV (DIN) ~ 170 km/h

"1600" 98 CV (DIN) ~ 165 km/h

3 versioni: 1800 Special, 1600 Special, 1600 berlina





**SCRIVETE,
RIMARREMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Passatori scortesesi

Caro Autosprint, siamo un gruppo di ragazzi romagnoli e appassionati di automobilismo e quindi i nostri idoli sono i piloti della ormai famosa Scuderia del Passatore: nr. 1 Bergami, poi Martini, Tagliaferri, Ancherani e tanti altri che ora ci sfuggono i nomi.

Ti scriviamo a proposito della Vs. cortesia nello scrivere almeno qualche riga a favore di questi bravi piloti ed anche per dare una spinta pubblicitaria alla neonata scuderia. Vuoi forse dirmi che queste cose non avvengono per i noti motivi della discordanza tra la scuderia e il romano CICCOZZI? Di queste cose perché ne devono subire i piloti? In particolar modo il bravo Bergami che ha avuto la FORMULA 3 di Ciccozzi, che colpa ne ha lui???

Ora noi ti chiediamo: è possibile che in una stagione intera in cui uno di noi tutti i lunedì alle 14 viene a Bologna per avere notizie fresche e a volte deve anche perdere mezza giornata perché il giornale non sempre si trova nelle edicole puntuali, ti chiedo è possibile mai, dico mai, avere un cenno delle prestazioni dei nostri piloti? Forse non corre buon sangue tra Voi bolognesi e noi romagnoli?

Con questo ti salutiamo nella speranza di leggere presto qualcosa che ci ripaghi dei lunghi mesi rimasti a bocca asciutta.

50 romagnoli - Lugo

Cari romagnoli, comprendiamo che cinquanta firme erano troppe e probabilmente non ci stavano sul foglio, ma almeno per una il posto lo potevate trovare, una firmetta leggibile completa di indirizzo non ci stava male.

Detto questo, veniamo a noi. Voi avete degli idoli da «tenere su», noi ci dobbiamo preoccupare delle altre centinaia di piloti e pilotini che, come i soci del «Passatore», fanno del loro meglio nelle corse. Siamo continuamente accusati di partigianerie o di scarsa considerazione — a seconda dell'umore dei nostri interlocutori —, ma sappiamo di avere la coscienza a posto, anche perché, come metro di «base» per certe valutazioni ci serviamo dei risultati di ciascuno in corsa.

Riguardo a Ciccozzi, sappiate che se il romano disporrà, nel '73, di una Formula Ford lo dovrà anche all'aiuto della vostra scuderia. Speriamo che questo, oltre a non sconvolgerci troppo, non turbi i sonni di qualche pilota «indigeno». Quanto al «sangue», buono o cattivo che sia, speriamo che non ne corra: vi abbiamo placati con la medaglia d'oro a Giancarlo Martini?

IL TESTIMONE

Commissari nella polvere

Caro Autosprint, vorrei entrare nel merito della disputa fra il sig. De Angelis, dell'A.C. Ascoli Piceno e il dott. Ghetti, dell'A.C. Siena in merito alla IX Coppa Chianti Classico.

Premetto che non mi trovavo sul posto dell'incidente occorso a Laureati e quindi non posso dir niente a quel riguardo, ma penso che quanto dirò sia ugualmente indicativo.

Ero, con alcuni amici, a circa metà percorso, proprio all'altezza di uno dei 55 posti di segnalazione di cui parla il dott. Ghetti (non dico quale); la corsa procedeva regolarmente, quando la vettura N. 222 (HF 1300 Gr. 3 condotta da Guerisoli) impostava male la curva ed usciva di strada a 5 metri dal punto in cui mi trovavo io e, come ripeto, i due commissari di percorso. L'auto finiva sulle presse di paglia sfasciandole e incendiando la paglia stessa, la strada era invasa da una micidiale miscela di paglia, olio e terra.

Dei due commissari, uno accorreva immediatamente con un estintore e spegneva il fuoco, l'altro si metteva a 30 metri, giusto in mezzo alla strada, con la bandiera gialla in mano, tenendola ben ferma e non dimostrandosi in tal modo all'altezza dei suoi concittadini sbandieratori del Palio. Nel frattempo, mentre alcuni volenterosi spettatori cercavano di spostare la macchina, che ostruiva parzialmente la sede stradale, io mi industriavo per spazzare la strada, ostacolato dal fatto che la corsa continuava.

Fin qui tutto regolare, o quasi; ma il brutto venne quando gridai allo «sbandieratore» di farmi avere del «filler». Egli continuò a chiedermi «Che cosa?» fino a che un altro spettatore di buona volontà e sicuramente più esperto, non raccolse dal posto di controllo due graziosi «sacchetti di polvere bianca» — come li definì poi lo stesso commissario — e venne a darmi una mano a neutralizzare l'olio. Erano intanto passate, sbandando paurosamente, altre quattro macchine, poco dopo la corsa venne interrotta.

Tutto questo per dire al dott. Ghetti che, sì, le 55 postazioni avevano a disposizione «mezzi adeguati», ma sicuramente non uomini adeguati, perché non credo che un commissario di percorso «non nuovo ad esperienze sportive nel campo automobilistico» si sarebbe trovato in difficoltà di fronte ad una richiesta di «filler», né che avrebbe definito il filler stesso «polvere bianca».

Dica piuttosto il dott. Ghetti, come ebbe il coraggio di dire il commissario in questione dopo l'incidente, che

GILDO MONACHESE - Foggia — Riteniamo che il montaggio delle coperture che lei specifica sia possibile senza nessuna controindicazione, anche perché con quel diametro di canale esistono pneumatici praticamente solo per il suo modello di vettura. E' senz'altro possibile montare un ponte più lungo, resta da vedere se la coppia di ingranaggi esiste. Le consigliamo di rivolgersi alla University Motor, via Majorana 17 r, 16166 Genova-Quinto.

CARLO PAPANAGNA - Chicago (Stati Uniti) — Può richiedere entrambi gli articoli scrivendo alla Baravelli Giocattoli, via Lazio 19/a, Zola Predosa, Bologna.

ROBERTO LUCCHI - Verona — Per il Programma Motorcraft della Ford, chieda particolari alla Ford Italiana, viale dell'Arte 68, Roma.

LUCIANO ALETTO - Ospitaletto (Brescia) — Facciamo un esempio: per una data corsa, l'agenzia fotografica X od il giornale Y scrivono una lettera agli organizzatori, pregandoli di fornire un lasciapassare per fotografi ai signori Tizio e Caio. L'ufficio stampa dell'organizzazione farà del suo meglio per accontentare tutti. In caso positivo, i signori Tizio e Caio si presentano ad un ingresso, dove c'è un addetto che ha in mano un elenco delle persone accreditate, e che provvede a consegnare i lasciapassare. E' chiaro che l'agenzia fotografica X od il giornale Y non potranno fare richieste altro che per i propri collaboratori, difficilmente si prestano a fare da tramite per semplici appassionati.

SALVATORE ALAIMO - Caltanissetta — Come avrà letto su Autosprint, la Targa Florio si svolgerà regolarmente. Infatti, anche se il calendario CSI non la riportava, la classica siciliana si terrà il 13 maggio.

RENATO NICOLETTI - Ospedaletto (Vicenza) — Può richiedere il numero che la interessa ad Autosport, Gallow House, 5 Winsley Street, Oxford Circus, London W 1, Gran Bretagna.

ANTONIO CAVALLA - Torino — Non le pare che i quiz, essendo appunto dei quiz, cioè delle domande-lampo che esigono una certa risposta, debbano mantenere una certa segretezza? Altrimenti, se si conoscessero prima, che quiz sarebbero? Pensi a come si divertirebbe poco Mike Bongiorno se i concorrenti al suo Rischiatutto si presentassero sapendo le domande già da una settimana!

GIANCARLO BUTTI - Milano — Siamo giunti stremati al termine della sua lunghissima lettera, che tocca una grande varietà di punti, molti dei quali — per fortuna — più o meno già trattati. Per quanto riguarda sia la Allegrini SM che la Elden, non avendo sottomano le vetture per poter fare dei rilevamenti precisi, dobbiamo fidarci del buon senso dei costruttori, che si presume conoscano ed abbiano letto le limitazioni aerodinamiche imposte dai regolamenti tecnici. Quanto meno la Elden la quale, avendo corso, avrà evidentemente subito prima un collaudo tecnico quindi verifiche gara per gara tali da escludere il sospetto che la sua carrozzeria sia fuori regola.

Caro Autosprint, sono un tuo giovane lettore, e ti prego di farmi sapere, se possibile, qualcosa sulla corsa automobilistica «Sassari-Cagliari», che si svolgeva negli anni '50. In particolare mi farebbe piacere sapere i nomi dei vincitori delle ultime edizioni con le rispettive macchine.

Antonello Liscia - Guspini (Cagliari)

Dal 1951 al 1956 si tennero sei edizioni di una corsa di velocità stradale fra Cagliari, Sassari e ritorno a Cagliari, denominata Trofeo Sardo. Tutte le edizioni si tennero sul percorso di 420 chilometri, ed ebbero sei diversi vincitori. Essi sono:

1951, 3 giugno: 1. Franco Di Suni (Lancia Aurelia GT) in 3.38'02"6, media kmh 120,587.

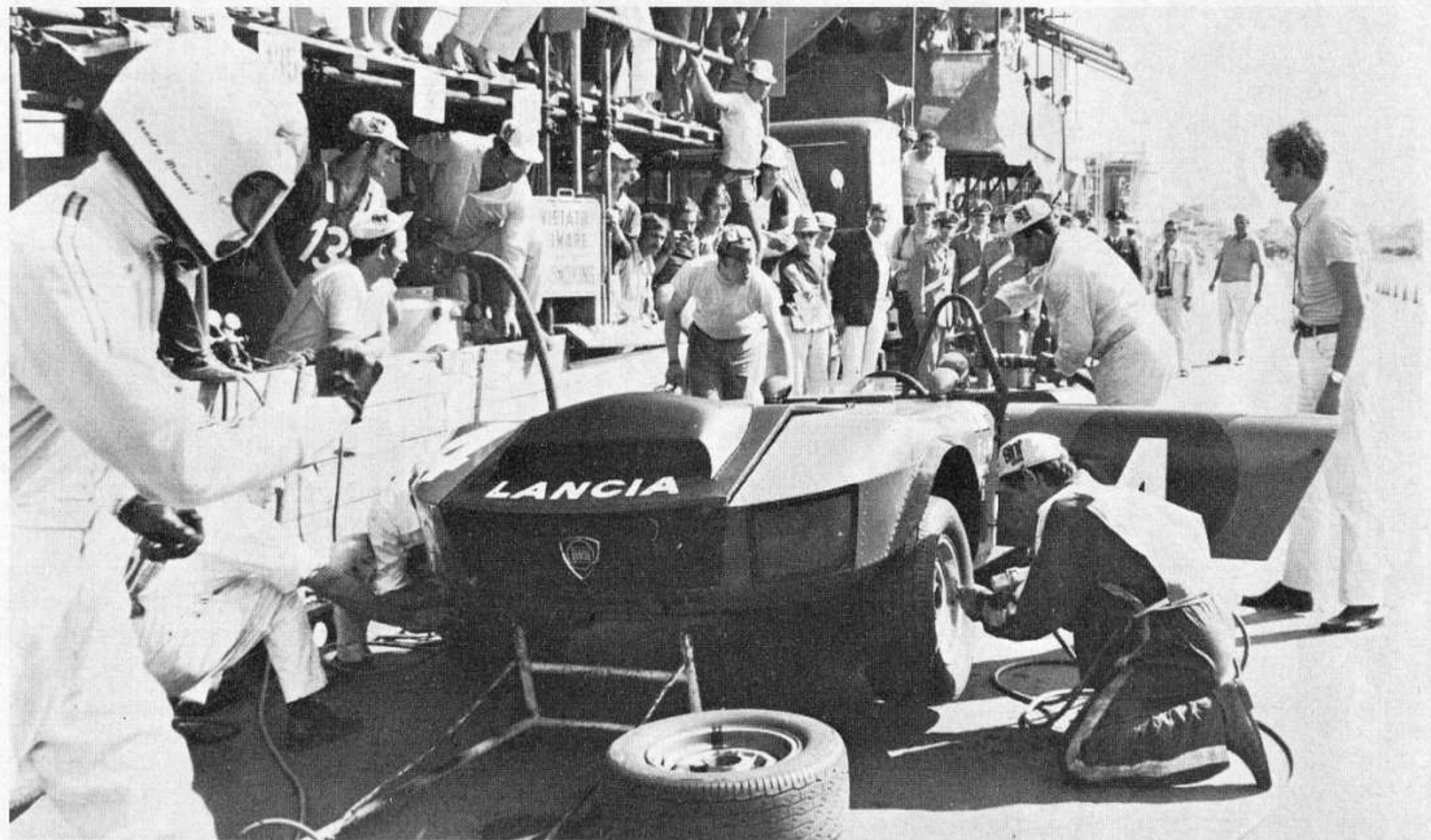
1952, 14 settembre: 1. Emilio Giletti (Ferrari 2000), in 3.03'16"9, media kmh 137,494.

1953, 24 maggio: 1. Eugenio Castellotti (Ferrari 2700), in 3.01'36"4, media kmh 138,716.

1954, 29 giugno: 1. Gerino Gerini (Ferrari 3000), in 2.46'52"5, media kmh 151,160.

1955, 22 maggio: 1. Gaetano Starabba (Maserati 2000), in 2.55'29"5, media kmh 143,595.

1956, 20 maggio: 1. Giorgio Scarlatti (Maserati 2000) in 2.50'01"7, media kmh 148,209.



LA FOTO D'ARCHIVIO

Caro Autosprint, vi sarei grato se, nella pagina della posta, pubblicaste una fotografia della Lancia Fulvia sport «F&M» (Fiorenzo e Maglioli) gruppo 5, che corse al circuito del Mugello a Firenze ed anche, mi pare, in Targa Florio.

Inoltre vorrei sapere quale sistema di alimentazione fu adottato per il motore (carburatori o iniezione), se le sospensioni sono le stesse della GT oppure differivano, la potenza del motore e la velocità che essa poteva raggiungere.

Vito Masciandaro - S. Maria Capua Vetere (Caserta)

Di «special» pensate da Cesare Fiorio e realizzate da Claudio Maglioli ce ne sono state più di una versione. Nato nel 1969, questo prototipo derivato dalla maggior parte dei pezzi Lancia di serie diede subito delle soddisfazioni ai suoi promotori, ottenendo un ottimo nono posto assoluto alla Targa Florio con Munari e Aaltonen nonostante una foratura, e vincendo la classe 1600 alla 1000 Km del Nurburgring. Maglioli la porta poi in gara al Mugello, ma è costretto al ritiro, quindi due esemplari vanno in Corsica, adattate al

buona volontà ce n'è tanta ma preparazione, purtroppo, assai poca, se è vero, come a me risulta, che solo 12 persone hanno frequentato il corso per commissari di percorso organizzato dall'A.C. Siena. E, per favore, non fate finire a causa della sicurezza una delle poche corse che restano alla Toscana!

Massimo Burgassi - Greve (Firenze)

Breve storia della F&M

rally notturno, ma con poca fortuna, anche se i due equipaggi (Munari-Davenport e Makinen-Easter) terminano la corsa.

Nel 1970 appare una successiva versione della F&M. Se la prima era una sorta di HF senza il tettuccio, questa è un poco più sofisticata, più bassa e più leggera, pur conservando gli organi meccanici della Fulvia coupé. In particolare, tutto il sottotelaio anteriore, comprendente le sospensioni ed il gruppo motore-cambio, è adottato in blocco, e posteriormente c'è la sospensione ad assale rigido di serie, il tutto collegato con un traliccio di tubi che irrigidisce il pianale di serie tagliato ed accorciato.

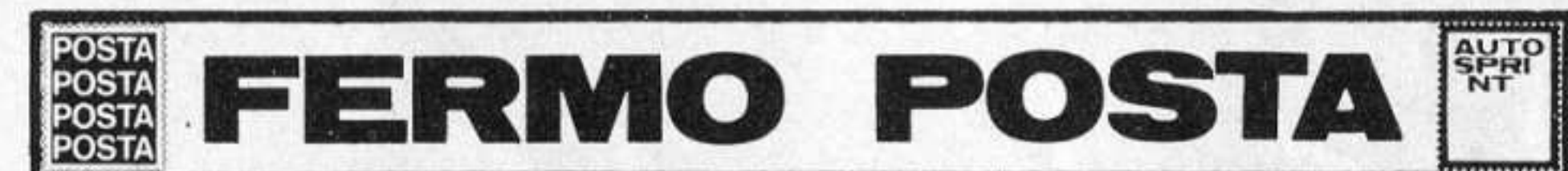
In questa versione gliela mostriamo ai box del circuito del Mugello di quell'anno, quando Munari fu costretto al ritiro dopo un'ottima corsa. In quella occasione, la F&M aveva un motore a carburatori da 154 CV, e poteva raggiungere una velocità di circa 210 kmh. Il rigonfiamento che si nota sul cofano serve a coprire il motore, che occupava molto spazio in verticale in relazione alla bassa linea della carrozzeria.

Più che scandalizzarsi del fatto che quel commissario di percorso non sapeva il significato della parola «filler», dato che in sostanza il definirlo «polvere bianca» va altrettanto bene, è spiacevole constatare come egli non sapesse come usarlo, e non si fosse neppure chiesto a cosa potesse servire.

Non coinvolgeremmo l'organizzazione dell'AC di Siena in questo episodio,

che è invece sintomatico di una situazione che puntualmente ritorna a galla, in occasione di qualche incidente più o meno grave, in salita oppure in pista, e che riguarda il veramente basso grado di preparazione dei commissari di percorso in Italia.

Bisogna innanzi tutto distinguere fra gare in salita e gare in pista. Vi sono certi Automobile Club che, dopo anni



GILBERTO GUARDUCCI - Firenze — Abbiamo letto la sua lettera, e comprendiamo la sua amarezza. Non ci sembra, però, che la faccenda abbia la gravità che lei vuole attribuirle. Ci perdonerà, quindi, se non diamo alla stessa evidenza che forse lei desidererebbe, ma vorremmo occuparci di polemiche un poco più «importanti».

LUIGI PEDRETTI - Roma — Abbiamo letto le classifiche, dopo la sua lettera, con maggiore attenzione alla ricerca del suo nome, ed abbiamo notato che lei se l'è cavata benino, con un quinto posto in batteria ed un decimo in finale. Purtroppo, non possiamo fare molto per lei, anche perché — se il caso del pilota da lei citato è stato un po' simbolico, ed anche il primo ad esserci presentato — capirà che non possiamo metterci a fare da tramite fra piloti e sponsor, come lei d'altra parte ha compreso. Perché non prova ad appoggiarsi ad una scuderia?

ALDO COLOMBO - Monza (Milano) — Vi sono due considerazioni da fare. Innanzi tutto, chi redige un mensile ha molto più tempo e possibilità (anche leggendo le versioni degli altri) per farsi un'idea precisa di un fatto. In secondo luogo, non comprendiamo perché lei debba dare per scontato che le affermazioni del mensile debbano «per forza» essere esatte.

FRANCESCO AMEZZOLI - ASOLO (Treviso) — Innanzi tutto, grazie per la sua comprensione. In realtà, molte volte non rispondiamo quando le lettere battono tutte sullo stesso tasto, già trattato. Per quanto riguarda gli arretrati, ci spiace dirle che sono disponibili (con solo tre eccezioni) i numeri di Autosprint solo dal 1970 (compreso) in poi. Gli altri sono esauriti.

BIANCHI SANDRO - Roma — Le Ferrari 512 M non erano nuove vetture, ma la versione aggiornata delle 512 Sport 25 esemplari. La vettura in questione, quindi, era una 512 acquistata e poi trasformata.

PAOLO MENICONI - Volterra (Pisa) — Comprendiamo lo spirito della sua idea, ma preferiamo essere noi arbitri di assegnare certi trofei. Fra l'altro, ci deve essere una certa rotazione, ed Enzo Ferrari lo abbiamo già ricordato.

GIUSEPPE CENEDELLA - Gavardo (Brescia) — Firestone-Brema, via Vittor Pisani 6, Milano; Heuer, Guido Descombes, via Palestro 20, Milano; Martini International Club, corso Vittorio Emanuele 42, Torino.

EMILIO ENGLARO - Paluzza (Udine) — La cilindrata esatta al centimetro cubo non la sappiamo, comunque riteniamo fosse di 1584 cc, che è poi la cilindrata originaria della vettura, che ha comunque corso nella classe 1600.

Caro Autosprint, in riferimento alla classifica del 3. Rally di S. Marino, teniamo a precisare che i sottoscritti Parma e Bollini, classificatisi 16. assoluti, hanno ottenuto questo piazzamento a bordo di una Simca 1000 GLS gruppo 1, e non con una Simca Rally 2 gruppo 5 come da voi riferito sul n. 49 di Autosprint.

Teniamo anche a precisare che questa correzione era stata fatta già presente al redattore del Centro Stampa del Rally. La Simca Rally 2 gruppo 5 doveva esserci consegnata, ma dei contrattempi hanno impedito la consegna in tempo utile.

Natalino Parma e Germano Bollini
Borgo Maggiore (S. Marino)

di paziente addestramento «pratico», nelle salite sono riusciti a darsi una forza commissariale degna delle delicate funzioni che è chiamata ad assolvere, e che ha quindi trasferito in pista — ove ci fosse la pista — gente già affiatata e capace.

Da qualche tempo, per fortuna del nostro sport, le piste sono aumentate e così le gare in esse organizzate, ma spesso si è dovuto constatare come tutto fosse progredito fuorché gli uomini con la bandiera». E non sono affermazioni gratuite, ma esperienze sui campi di gara.

Il bello è che, contrariamente a quanto forse si pensa, la qualificazione di un commissario di percorso non è affidata al caso o alla pura e semplice necessità di disporre di un certo numero di persone da collocare ai bordi della corsa. Da un paio d'anni a questa parte gli aspiranti commissari debbono sostenere un esame teorico e pratico al termine di un apposito corso organizzato dall'Automobile Club, esame al quale deve presenziare un delegato della CSAI. Pertanto, in teoria, ci si dovrebbe trovare di fronte a gente che sa esattamente cosa fare con una bandiera e come usare le attrezzature che ha in dotazione.

Perché questo — spesso — non accade, non è facile spiegarlo, a meno di non giungere alla convinzione che non solo i corsi — soprattutto pratici — non sono un granché, non solo gli esami qualificativi sono fatti superficialmente, ma anche che non proprio molti commissari frequentano questi corsi.

La situazione è tale, quindi, che non è difficile immaginare una specie di «carta geografica» delle qualità dei commissari di percorso. Gli AC che hanno degli autodromi nella loro giurisdizione sono quelli per primi presi in considerazione. Milano e Bologna hanno commissari ottimi ed addestrati; Parma (per Varano Melegari) sta facendo ottimi progressi; Forlì (a Misano) si è vista solo una volta, con risultati diciamo pure sconcertanti. Vallerunga fa caso a sé. L'AC Roma possiede dei commissari di percorso che, pur potendosi quasi definire «professionisti», dato che percepiscono per la loro attività ben di più di un semplice rimborso spese, raramente sono andati immuni da critiche. A Enna si corre ancora troppo poco per esprimere un giudizio, a Casale ed al Mugello vedremo cosa si farà.

Per le gare in salita, il caso è anche più semplice, in quanto anche ottimi elementi possono rendere molto al di sotto delle proprie possibilità quell'unica volta all'anno che vengono impiegate. Ed è per questo che a volte si verificano episodi come quello narrato dal signor Burgassi. Non è improbabile che questo importante problema possa essere utilmente affrontato e ri-

MASSIMILIANO MAUTONE - Napoli — Può provare a rivolgersi allo Shop Car 33, via Plinio 33, Milano.

ARISTIDE BIANCO - Scauri (Latina) — Innanzi tutto, per aver diritto alla licenza di conduttore, bisogna avere la patente di guida da almeno un anno. Poi, come nel suo caso, è necessaria l'autorizzazione del padre fino a che non si è compiuto il 21. anno di età. Può recarsi all'ufficio sportivo dell'AC di Latina, piazzale Bonificatori 20, e domandare quali sono le formalità da sbrigare.

MASSIMO OTTONELLO - Genova — Di preciso le misure dei tubi della Lotus Seven non le sappiamo, comunque pensiamo possa andar bene un tubo in acciaio senza saldatura del diametro variabile fra i 20 ed i 40 mm, a seconda dei casi, e dello spessore di 1,5 mm. La OSI-Fiat derivava dalla meccanica della 1100 R. Può chiedere le altre informazioni alla OSI, via A. da Montefeltro 10, Torino.

PAOLO POZZI - Roma — Non abbiamo alcun commento da fare, dato che lei ha perfettamente compreso l'assurdità di certe affermazioni. Vedendo poi come quell'articolaista si firma, di che si meraviglia?

IVO STRAPAZZON - Termine di Cassola (Vicenza) — I «parafangoni» delle Ford Escort RS sono di lana di vetro. Si possono ovviamente applicare a qualsiasi Ford Escort, che però diverrebbe ridicola con dei passaruota immensi e magari le ruote di serie. Quanto ai cerchi, normalmente in Inghilterra le Escort montano dei Minilite. Provi a rivolgersi alla Ford Italiana, ufficio sportivo, viale dell'Arte 68, Roma.

ENNIO E FRANCO STERCHELE - Milano — A parte il fatto che non amiamo i paragoni con altre riviste, sull'argomento specifico non crediamo di aver dimenticato mai le cose veramente importanti. Infatti, il problema non è quello di occuparsi di argomenti, ma il come ci se ne occupa. Noi non possiamo dimenticare che, oltre ai diretti interessati ad un particolare settore, come potreste essere voi, vi sono tanti altri da accontentare. Quanto all'appello che ci suggerite, preferiamo in genere ricevere la richiesta dai diretti interessati.

PAOLO RESCAGLIO - Cremona — Grazie per i complimenti, ma gli auguri per la nascita di un «contrattare» ad Autosprint non li deve fare a noi, ma ai nostri concorrenti o a quanti si sforzano di diventarlo.

UMBERTO BERNIER - Parma — Ecco gli indirizzi: Lella Lombardi, via Cavour 17, Frugarolo (Alessandria); Vittorio Brambilla, via della Birona 33, Monza (Milano).

ENRICO GLORIOSO - Torino — Il suo è un problema di tanti, ma non possiamo essere noi di Autosprint a risolverlo. Veda in proposito la risposta data al signor Luigi Pedretti di Roma.

solo dalle Commissioni Sportive regionali, attualmente al loro debutto. Si potrebbero addirittura creare dei gruppi di commissari selezionati da utilizzare nell'ambito di tutte le gare organizzate nella regione. E' un'idea che la CSAI ha già avuto a disposizione, ma che fin'ora non ci risulta sia stata sfruttata. Speriamo che venga ripresa in considerazione.

IL TECNICO

Le mangiatrici d'aria

Spettabile redazione, vi sarei grato se poteste dirmi qualcosa circa le prese d'aria NACA, e precisamente: perché si chiamano così, su quale principio si basa la loro utilizzazione, che vantaggi offrono rispetto alle prese d'aria tradizionali, il perché della loro particolare forma.

Enrico Montaldo - Milano

La NACA, National Aerodynamics Committee of America, è un ente federale per lo studio dei fenomeni aerodinamici. Oltre a tante altre cose importanti, inerenti l'aeronautica (profili alari) e la missilistica, la NACA ha compiuto anche profondi studi sulle prese d'aria, un campo in cui l'applicazione automobilistica può ricevere utilissime indicazioni.

Alla caratteristica forma che tutti conosciamo, si è giunti naturalmente sia in via teorica che in via sperimentale. Le NACA hanno il vantaggio di assolvere al loro compito (cioè far entrare aria) senza disturbare troppo la vena fluida circostante. Esse, a differenza di quelle che lei chiama «prese d'aria tradizionali», sono incassate nell'ingombro del veicolo, e non «violentano» i filetti fluidi circostanti opponendo loro una palpebra che lascia poi dietro di sé dannose turbolenze, ma «catturano» l'aria facendola come «precipitare» lungo una rampa la cui lunghezza e la cui inclinazione rispetto al piano di scorrimento esterno sono in funzione della portata dell'aria richiesta.

Particolarmente importante, al fine di «catturare» aria, è la posizione della presa NACA, che per funzionare al limite deve essere posta in una zona di massima pressione, grosso modo nel punto in cui la sezione maestra del veicolo è più grande. E' per questa ragione che non si trovano esempi di prese d'aria NACA sui musi delle vetture, anche perché esse sono nate come prese d'aria ausiliarie e quindi destinate ad essere dislocate in zone sfavorevoli, al di fuori dei punti in cui l'ingresso dell'aria (per il radiatore un'auto come per l'alimentazione di un turbogetto aereo) avviene frontalmente.



Spett. Autosprint, è già da parecchi anni che sono abbonato al giornale, ed ancora per quest'anno ho rinnovato l'abbonamento, ma con qualche perplessità, dovuta principalmente alla pubblicità che da qualche tempo sta invadendo il vostro giornale.

Ho rinunciato al «Mese» e ad altri giornali proprio per questo motivo. Lo so, sono stato uno dei fortunati a non subire l'aumento, in quanto abbonato, ma non ostante questo vi posso assicurare che preferirei comprare Autosprint anche a 300 lire pur di non vederlo pieno di tutta quella pubblicità.

Nicola Villari - Messina

Sono un vostro lettore di lingua tedesca, ed il giornale debbo dire che mi piace. Soltanto qualche volta vi sono troppe pagine di pubblicità, anche a colori. Spero che in futuro, invece di queste réclames a colori, mettiate delle foto

Ogni anno, puntuale, l'autunno automobilistico ci porta, insieme ai Saloni ed alle contestazioni sindacali, anche le contestazioni dei nostri lettori riguardo alla — secondo loro — eccessiva quota di pubblicità nelle «sacre pagine» di Autosprint.

Possiamo tranquillamente dar spazio a quanti si lamentano di questo, sia perché è nostra abitudine rispondere alle critiche, sia perché è evidente che, se queste critiche ci vengono rivolte a cicli ricorrenti, vuol dire che normalmente non graviamo i lettori di troppe pagine pubblicitarie. Va anzitutto detto che anche nelle inserzioni reclamistiche un attento ed eclettico lettore può trovare motivi di serio interesse. Infatti, il



L'«odiata» pubblicità

di avvenimenti sportivi di automobilismo. Credo che così farete la soddisfazione di tanti altri lettori tifosi di Autosprint.

Christian Bauer - Merano (Bolzano)

Essendo un vostro lettore dal 1967, vi ho sempre seguito nelle vostre pubblicazioni automobilistiche, dal settimanale, al mensile, all'annuale con vera soddisfazione. Ora, molto modestamente, vorrei (credo verreste incontro all'attesa di molti lettori) che voi rimettete la barra sulla rotta giusta, cioè ridurre drasticamente la pubblicità che negli ultimi numeri ha assunto proporzioni a dir poco eccessive.

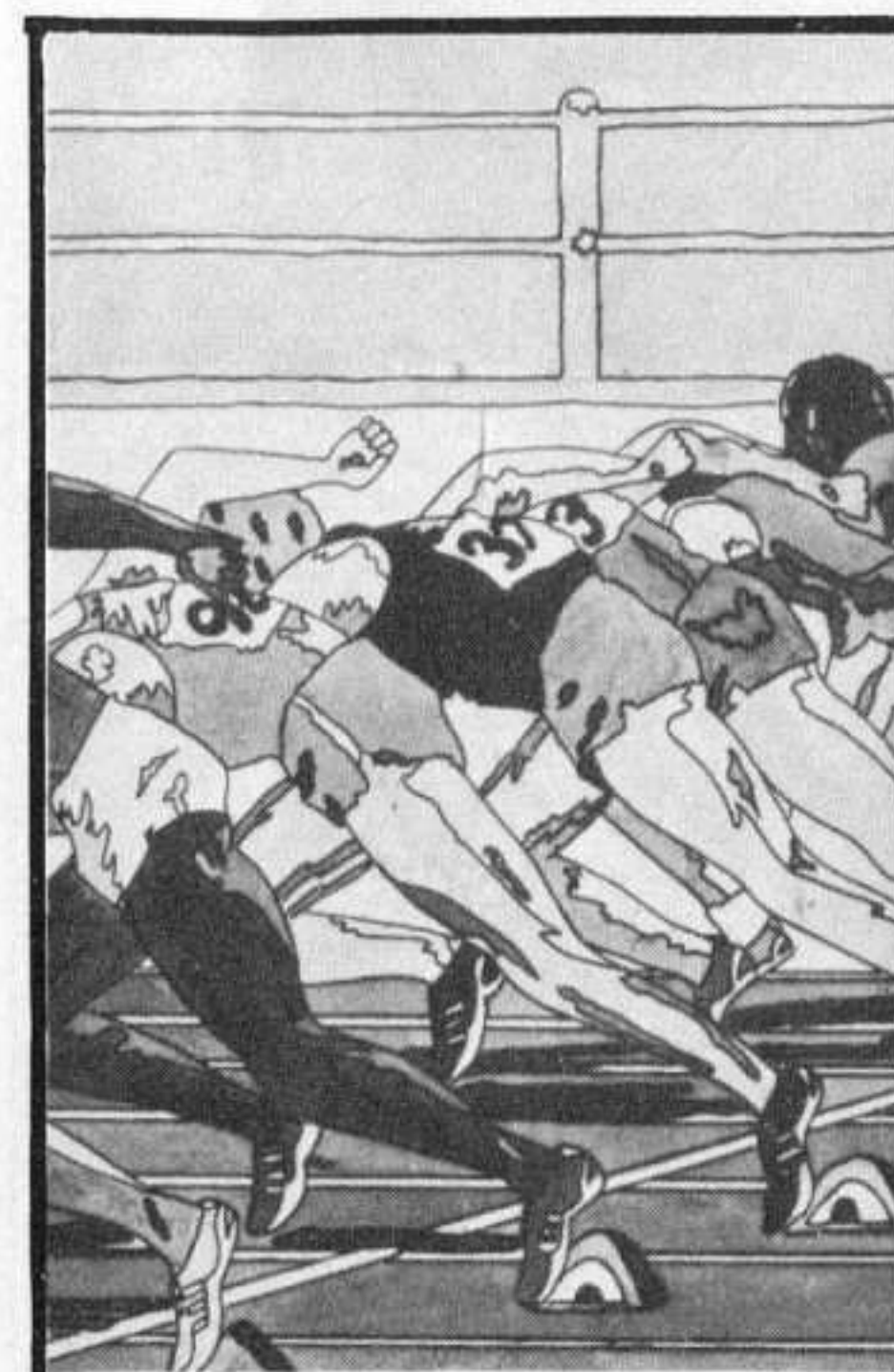
Riproporrei i servizi fotografici, sia pure posticipati di una settimana, a corredo delle già discusse pagine gialle ora bianche, che appunto da un po' di tempo a questa parte sono le sole a trattare le gare.

Florideo Di Claudio - Pescara

messaggio pubblicitario oggi è tutt'altro che banale, ed offre spunti ed informazioni intelligenti che spesso integrano il contenuto stesso della pubblicazione.

Resta il fatto che i nostri lettori reagiscono con malumore all'infittirsi delle pagine pubblicitarie, e noi, sapendolo, cerchiamo nei limiti del possibile di non esagerare, a prezzo di battaglie non indifferenti per la nostra direzione. Non fosse altro che per questo riteniamo di avere il diritto, un paio di volte all'anno d'accettare di dare un senso anche economico, che va a vantaggio del nostro sforzo redazionale. Per nostra fortuna, la sopravvivenza di AUTOSPRINT non è legata agli introiti pubblicitari, ma vi siete mai chiesti perché il nostro è rimasto l'unico settimanale automobilistico?

E poi, cari amici, non diteci che non vi siete accorti che il numero 45 della rivista, quello più «carico» di pubblicità, aveva 76 pagine al posto delle solite 52. Come vedete, cerchiamo di non privarvi troppo dei vostri argomenti preferiti, anche se non sbandieriamo in copertina gli aumenti di pagine.



in pista, scarpette su strada, ruote BWA



**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 250 (arret. L. 500); Abbonamenti: annuale L. 10.000; semest. 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 PAOLO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo 511 y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Folterstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assell Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & 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 Barbera 14, 16 y 18 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. Y. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD, Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorralma (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

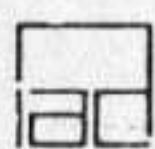
Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Savena (Bologna), via dell'Industria 6, tel. 465624/32 - Cas. post. A.D. 1734 - 40100 Bologna.

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

Stampa: Poligrafici il Borgo - 40089 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



Istituto Accertamento Diffusione



**AUTO
SPRINT**

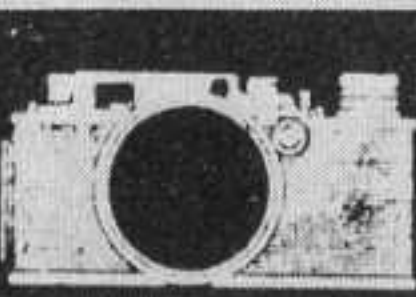
MARKET

I nostri MANIFESTI

(vedi scheda per ordinazione, sotto) ● 2 manifesti plastificati, (a scelta) lire 1.000.

Sono disponibili sia in stampa normale L. 300 che in versione plastificata L. 600:

**FOTO
SHOP**



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: FOTO IN BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione). Per avere (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

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 P

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

- LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT
- McLaren-Ford M19 Mark Donohue
- Ferrari 312 B2 Mario Andretti
- Surtees Ford TS-9a John Surtees
- Brabham Ford BT 34 Graham Hill
- Tyrrell-Ford Jackie Stewart e 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 e 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 e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx
- MERZARIO - NANNI GALLI
- INTERSERIE 1972
- Ferrari 312 P campione mondiale marche.

Lungometraggi:

8 m/m
muto

Super 8
muto

La RABBIA DEL 312 P

LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire

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

**Una sfida per
INVENTORI**

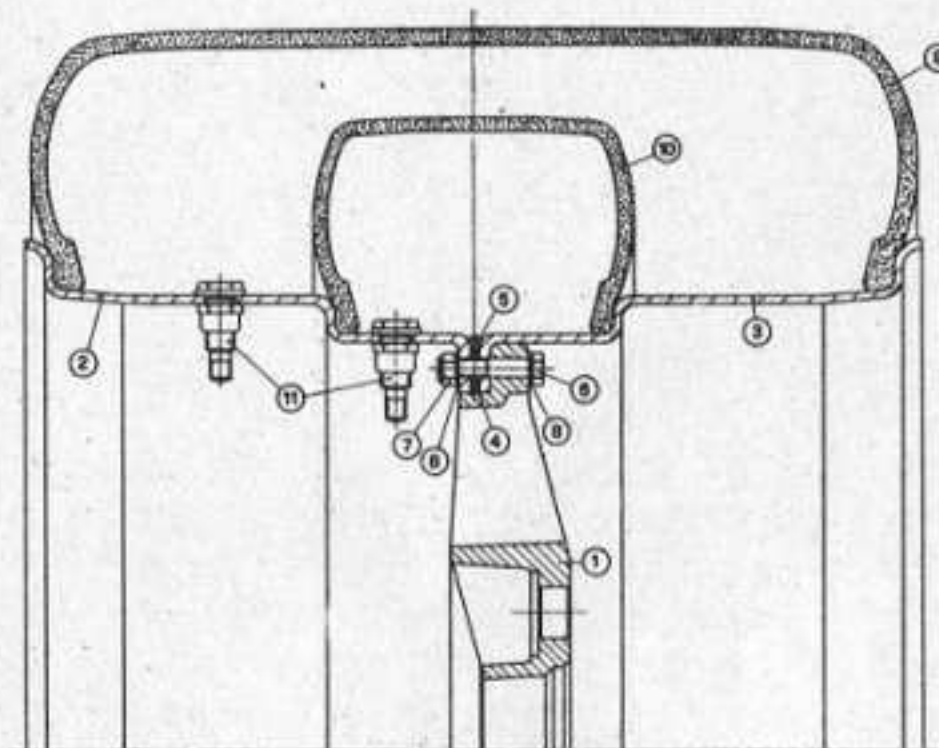
● I giovani inventori di tutto il mondo, dagli anni 12 ai 21, sono chiamati a partecipare ad un concorso europeo indetto dalla PHILIPS fra coloro che abbiano compiuto originali studi di ricerca e sperimentazione in qualsiasi campo scientifico e umanistico. I concorrenti dovranno richiedere la scheda di adesione alla segreteria del « 5. concorso europeo Philips per giovani inventori e ricercatori » (Piazza IV novembre 3 - 20124 Milano) e presentare i propri lavori entro il 31 gennaio 1973, corredandoli di una esauriente documentazione delle indagini compiute e di una descrizione dei mezzi e dei metodi usati. La finale nazionale avrà tre primi premi consistenti in borse di studio da L. 500.000 più un viaggio con soggiorno a Londra.



**INFORMA
TUTTO**

Rubrica a cura del Servizio Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

**Un doppio pneumatico
contro gli scoppi**



Una sezione del nuovo cerchio ESAP mostra chiaramente il piccolo pneumatico di sicurezza interno, del tutto indipendente. La ruota sarà disponibile nel '73

● Diciassette tipi di autoveicoli costruiti da nove fabbriche diverse montano ora l'impianto elettronico di iniezione a benzina realizzato dalla ROBERT BOSCH GmbH, denominato JETRONIC. Il primo di questi impianti fu montato sul motore 1600 VW destinato all'America Export. L'iniezione tipo JETRONIC permette di ridurre notevolmente l'inquinamento prodotto dai gas di scarico e il consumo di carburante.

● Al Salone di Torino, la ESAP (equipaggiamenti sportivi auto preparazioni) ha presentato il prototipo della SPEED-LINE-S.W. (linea velocità ruota sicura), uno dei più moderni ritrovati nel campo della sicurezza automobilistica. Si tratta di una nuova ruota che anche in caso di scoppio del pneumatico, permetterà al conducente di frenare la vettura senza alcun pericolo di uscita di strada o di ribaltamenti. La soluzione del problema, come dicono i costruttori che hanno lavorato in collaborazione con l'ing. Klaus Steinmetz, è stata, per così dire, « il caratteristico uovo di Colombo »: come si nota nel disegno che riproduciamo, si tratta di un piccolo pneumatico interno che potrà garantire la tenuta di strada dopo lo scoppio di quello esterno. Questo particolare tipo di ruota sarà forse disponibile prima della stagione sportiva 1973. La ESAP, sempre in collaborazione con l'ing. Steinmetz e Dunlop tedesca costruisce, com'è noto, ruote scomponibili per vetture turismo speciale che, rispetto alle ruote normali, presentano il vantaggio di allargamento o restringimento della sezione canale, dell'intercambiabilità dei singoli pezzi, dell'impossibilità di uscita del pneumatico in caso di afflosciamento, del peso ridottissimo e dell'alta resistenza agli urti.

Ringrazia i rallies la gomma Inverno PIRELLI

**Battistrada lamellato
antifango e antineve**

● Per una società che produce pneumatici, i rallies si pongono come tests e verifiche conclusive; così ha fatto la PIRELLI S.p.A. con il suo « MS 35 », pneumatico mud e snow (fango e neve) che dopo essere stato studiato in progettazione e nelle sue fasi successive da un calcolatore elettronico, è stato portato sui campi di gara, dove ha ottenuto il definitivo, trionfale collaudo. L'eccezionale comportamento di questo « MS 35 » su strade fangose ed innevate, deriva dal particolare disegno del battistrada a tasselli lamellati che consente alla copertura una elevata capacità di trazione e di muoversi agevolmente anche sul ghiaccio senza ricorrere alla chiodatura. Nel 1972 questo pneumatico della Pirelli ha dato il suo decisivo contributo ai piloti e alle vetture che hanno vinto le prove rallistiche più importanti, culminate nel Campionato internazionale rallies per marche e nel Campionato europeo conduttori.



Il disegno del pneumatico Pirelli MS 35 è stato elaborato da un calcolatore

● Il dott. ing. RICHARD ZEHNALL, direttore capo dello sviluppo delle imprese equipaggiamenti della ROBERT BOSCH GmbH, è stato premiato con l'anello d'oro Diesel per speciali benemerite nel campo della sicurezza del traffico. L'ambito riconoscimento consiste in un anello di oro massiccio, nella cui pietra è inserito un frammento del primo motore Diesel fabbricato nel 1894. Il dott. ing. Zehnall è stato premiato per le realizzazioni effettuate con lo sviluppo dei sistemi elettronici nell'iniezione a benzina, cambio e frenatura automatica.

● La prima linea di macchine TRIULZI per la produzione di batterie in poli-propilene per autoveicoli, è stata installata nel nuovo stabilimento della MAGNETI MARELLI in S. Salvo di Chieti. Una serie di macchine che stampano a iniezione i monoblocchi, i coperchi e i copricoperchi: a impianto ultimato il ciclo produttivo sarà di 4.000 unità giornaliera.

AUTO compravendita SPRINT

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

SI VENDE

AUTO



ABARTH

● **ABARTH 2000 SPORT** « Gianfranco » vende, ottime condizioni, robustissima, prezzo interessante - Rivolgerti: TROMBETTI - S. Severino Marche - Tel. 0733/63.593.

● **ABARTH 850** Preparazione Baistrocchi aggiornata '72, solo tre corse, perfetta. Telefonare: PASINI - Reggio Emilia - Tel. 0522/35.939.

● **ABARTH 1000 SPORT PROTOTIPO** altamente competitiva. Telefonare: MILANO - Tel. 49.82.508 - L. 3.600.000

● **1000 SPORT ABARTH** Causa cessata attività vendo subito miglior offerente. BEPPI ZANCHETTI - Via Dondi, 3 - Padova - Tel. 24.052 ore ufficio.

ALFA ROMEO

● **ALFA GTA Junior 1300** motore Alfa Romeo, perfetta, plurivittoriosa, completa ricambi e accessori. Officina ANGELINI Circonvallazione Gianicolense, 204/A - ROMA - Telefono 53.93.57

● **DUETTO 1300 SPIDER** 1969, perfetto, km 39.000 privato vende - Telefonare ore pasti: BOLOGNA 30.18.32 L. 1.000.000 trattabili.

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

● **GTAJ 1300 Monzeglio** Cambio Colotti, cessazione attività. VADALA - Via Alciso, 20 - Catania - L. 3.250.000 trattabili in contanti.

● **ALFA GTA 1300** Iniezione, nuova perfetta, 4 gomme Firestone nuove, prezzo conveniente - Telefonare CORTINI - 055/47.54.84.

● **A.R. 1750 GTV** 1971 amaranto, autobloccante, fendinebbia, paracoppa, elettronica, cerchi lega Borroni, gomme Michelin VR 90%, lunotto termico. FIAT Concessionaria F.lli Tona-Tirano (SO) Tel. 71.117.

ALPINE

● **ALPINE 1600** Gr. 3 gommata nuova km 7000 dopo preparazione, roll-bar, staccabatteria alternatore, velocissima, record Junior/Stradale imbattuti. Visibile AUTOFIORI - Lungomare Vespucci, Imperia.

AMS

● **AMS 2000** ex Pace, come nuovo, aggiornato '73, ammortizzatori Koni alluminio, slick ZB '15 nuovi, cambio e motore nuovi. Telefonare: AMS 84.13.84 L. 9.000.000.

● **AMS SPORT 1300** motore Alfa Romeo, perfetta plurivittoriosa, completa ricambi e accessori. Officina ANGELINI - Circonvallazione Gianicolense, 204/A - ROMA - Tel. 53.93.57.

AUTOBIANCHI

● **A-112** mesi 4 preparazione Rallye, 70 HP completa accessori. GENINATTI - Via Roma, 83 Pressinetto (TO) - Telefono 0123/54.149.

BMW

● **BMW 2002 Malaga** accessoriata fine 1970, mai urtata motore seminuovo unico proprietario. Telefonare: MONZA 039/22.257 ore ufficio.

● **BMW 2.8 '71** - amaranto, bellissima - NINO MARTELLI - Piazza Trento Trieste, 2 - 40137 Bologna - Tel. 34.26.00-39.79.00.

DE TOMASO

● **PANTERA DE TOMASO GTS** luglio '72 accessoriata - Tel. 0522/68.71.95 orario d'ufficio.



● **DE TOMASO Vallelunga** privato vende, anno '67, ottime condizioni - Tel. 049/22.568 - L. 1.450.000 trattabili.

FIAT

● **FIAT 125 S** Gr. 2, pronta Rally, 145 CV, cambio ravvicinato, 2 coppie coniche, autobloccante Colotti, Koni, roll-bar integrale, 15 gomme e cerchi, ricambi vari. Telefonare ore pasti al seguente numero - Tel. 059/22.35.29.



● **FIAT 128 Berlina** Agosto 1970 gruppo uno competitiva, velocissima, motore equilibrato, completamente nuovo, assetto perfetto, contagiri, volante, roll-bar, staccabatteria, ottima per salita e rally. Vera occasione. Telef.: AVELLINO - 0825/35.502.

● **FIAT 850 COUPE' SPORT** 903 cc, blu notte, perfetta, radiatori. Telefonare BOLOGNA - 58.14.13.

● **500** Gr. 2 pronta corse completa e corredata. Prezzo vantaggioso. Rivolgerti SCUDERIA MIRABELLA - Brescia - Tel. 030/53.385.

● **125 S** ex ufficiale Fiat rally perfetta accessoriata. BORDIGHERA - Telefono 0184/21.711 ore uff.

● **FIAT 128** motore preparato rally gr. 2, sedile anatomico, servofreno, assetto, superstrumentazione, accensione elettronica pronta gare. GIUSEPPE GORNATI Tel. 66.92.06 - MILANO.

● **CAMION FIAT 1100 T3** costruito appositamente trasporto auto corsa, vendo per cessata attività, nuovo. BEPPI ZANCHETTI - Via Dondi, 3 - Padova - Tel. 24.052 ore ufficio.

● **128 COUPE' S.L.** preparata Rally Ceccato, ottobre 1972, gruppo 1 accessoriata completa per cambio classe - Tel. 091/20.18.78 ore 14-16 oppure 21-23.

INNOCENTI

● **COOPER MK3 '71**, grigio, 35000 km, perfetta. NINO MARTELLI - Piazza Trento Trieste, 2 - 40137 Bologna - Tel. 34.26.00 39.79.00.

LANCIA

● **HF 1.6**, Gr. 4 serie 2001 - Aprile '70 - pronta rally, preparazione completa Baggio, cambio ravvicinato, sedili anatomici, roll-bar, serbatoio 90 litri, accessoriatissima - GIORGIO BERNACCHI - Via Boccaccio, 37 - MILANO - Tel. 43.19.28 ore pasti.

● **HF 1600** Gr. 4 tipo 540 perfetta, completa roll-bar, 9 cerchi in lega, assetto, ecc. LUIGI NARDO - c/o Jolly Car s.r.l. - Via Ariosto, 109 - Sesto S. Giovanni (MI) - Tel. 02/24.84.017 - L. 2.500.000

MASERATI

● **MASERATI 3500** a iniezione, carroz. speciale Pininfarina revisionata tutta. Prezzo da convenire. GIANCARLO RIGHI - Piazza Tre Martiri, 5 - 48020 Villanova di Bagnacavallo (RA) - Tel. 0545/69.991 - ab. 0544/62.266.

OPEL

● **MANTA 1900** 11 mesi, ufficiale General Motor, preparazione Conrero, 170 CV, rapporti corti, serbatoio 85 litri, pronta gare. LEONARDO MONDADORI Tel. 045/52.05.55 interno 476 ore ufficio.

PORSCHE

● **PORSCHE 911T** preparazione Bonmelli - pronta corse, iniezione. Telefonare: GIOVANNI BORRI - PARMA - Tel. 0521/33.877 ore ufficio.

● **PORSCHE SC** 95 HP, buone condizioni, motore 12.000 km interno pelle - Telefonare a MILANO 02/52.70.234 - L. 1.000.000.

● **PORSCHE 911 T targa** 1971, rosso, bellissima. Km 30.000 - Tel. 0321/91.342 ore ufficio.

SIMCA

● **SIMCA RALLY 1300** Gr. 1 aprile '72 12000 km, Koni, rapporti corti, protezioni, assetto, staccabatteria, cinture - Telefonare: 0523/31.790.

VOLKSWAGEN

● **VW-PORSCHE 2,0** 4 cilindri, Nuovo tipo '73, NUOVO - pronta consegna.

● **VW-CABRIOLET** Maggiolone '71, argento capotte grigio, 44000 km, splendida.

● **VW-CABRIOLET** Maggiolone '70, nero capotte nera - 23000 km. Splendida. Ditta NINO MARTELLI - Piazza Trento Trieste, 2 - 40137 Bologna - Tel. 34.26.00 39.79.00.

MONOPOSTO



● **F. 3 TECNO** telaio F. 2 anno costruzione 1971 aggiornata 1972 con cambio Hewland 5 m. senza motore. Vettura perfetta, mai urtata. Per informazioni telefonare ore pasti: 051/58.32.29 o SCUDERIA NETTUNO - Via Calori, 9 - Bologna - Tel. 27.99.22.

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

● **F. 3 BRABHAM BT 35** perfetto. CARLO GIORGIO - Via Eutropio, 24 - Roma - Tel. 34.84.73 ore pasti.



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

ALTRE MARCHE

● **MOTOSLITTA** Iso-Flyng, solo 10 ore di funzionamento, perfetta - Telefonare dalle ore 15 alle ore 19 al seguente indirizzo: SCUDERIA MODENA CORSE - Hotel Canalgrande - Tel. 21.71.80 (059) Modena - L. 300.000.

● **DUNE BUGGY MOMO** da immatricolare accessoriato - SPORT GARAGE - Aosta - Tel. 0165/43.278 - L. 1.300.000.

MOTO



● **KAWASAKI 500** Aprile 1972, telefonare: MILANO - 68.86.661.

● **TECNOMOTO SPECIAL 50** marce 5, come nuovo. MONTALE - Modena - Tel. 059/54.01.17 ore tutte - L. 150.000 trattabili.

VARIE

● **ANNATE AUTOSPRINT** Vendo Annate 1970-1971 Autosprint L. 15.000 ognuna; dal n. 40 al 51/1969 L. 2.500; numeri fino al n. 44/72 L. 13.000; annuali '70-71 L. 1.500 ognuno; mensili L. 800. ANTONELLO PISANIello - S. Lucia 90 - 80132 Napoli - Tel. 081/39.30.80.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



GIANNINI

● **GIANNINI 500** Elaborazione Adolfo, perfetta, aggiornata 43 CV, vincitrice Campionato Triveneto. Vendo o permutato con auto di serie. Telefonare 049/34.590.

LANCIA

● **HF 1600** 1971 - Gr. 4, rally preparatissima tutti accessori vendo o permutato. BASSANO - Tel. 0424/26.211 - 26.208.

ALTRE MARCHE

● **VOLVO 142** con Kit originale 160 HP autobloccante, assetto, ruote, strumentazione speciale. Da immatricolare. Accettasi permuta. TORINO - Tel. 011/87.18.89 ore pasti - L. 2.590.000 trattabili.

MOTO



● **YAMAHA 650 XS1** Agosto '72, come nuova permutato con 680 o 700 pronta corse. ALESSANDRO RICCIO - Via S. Teresa al Museo, 100 - Napoli - Telefono 21.06.01.

SI COMPRA

AUTO



LANCIA



● **APPIA ZAGATO** « Chi la possiede? » Ricerchiamo in qualsiasi stato meccanico e condizioni di carrozzeria altra identica vettura del codesto tipo Appia Zagato Sport Competizione, con tetto a gobbe e alettoni posteriori. Il nostro è un esemplare rimasto unico? Favorite comunicare: Ing. MICHELE SPECIALE - Via C. Battisti, 226 - 98100 Messina.

ACCESSORI e parti speciali

● **COLLETORE** per Capri 2300 SHC per 3 carburatori, camme, molle valvole, autobloccante. Telefonare: 040/76.61.21.

● **MATERIALE RALLY** Scuderia Vesuvio acquista cronometri (preferibilmente Heuer), twin masters, caschi con interfono, fari e quant'altro necessario rallies. Scrivere - Via Orazio; 10 - Napoli o telefonare: 081/68.14.62.

● = vetture sportive.

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 - An-
drea 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 Rossetto (To-
rino) - Attilio Trivellato (Pa-
dova) - Sergio Troise (Napoli) -
Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Ai-
res) - Luis Gonzalez Canoma-
nel - 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 Coro-
na - 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 Ciu-
sa - Onofrio Colabella - Gaetano
Cravedi - Franco D'Ignazio -
Dionigio Dionigi - Mauro Ferra-
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