

**AUTO
SPRI
NT**
mese

I SUPERLATIVI
delle novità auto-
mobilitiche del
1972: a comin-
ciare dal sempre
più spregiudicato
CARO-PREZZI

6

NOVEMBRE

L. 500



è un numero

PIU

geografico ■ drammatico ■ sconvol-
gente ■ triangolare ■ sconcertante ■
festeggiato ■ rilanciato ■ scottante
■ provato ■ variomatico ■ cento-
ventotto ■ potente ■ brillante ■
ubriacone ■ borbonico ■ neutro ■
tecnologico ■ salvabile ■ tamponabile
■ utile ■ solleticante ■ campagnolo ■
preoccupante ■ familiare ■ illusorio
■ salato ■ mascherato ■ avventuroso

**PERCHE' lo sco-
prirete leggendolo
in tutte le edicole L. 500**

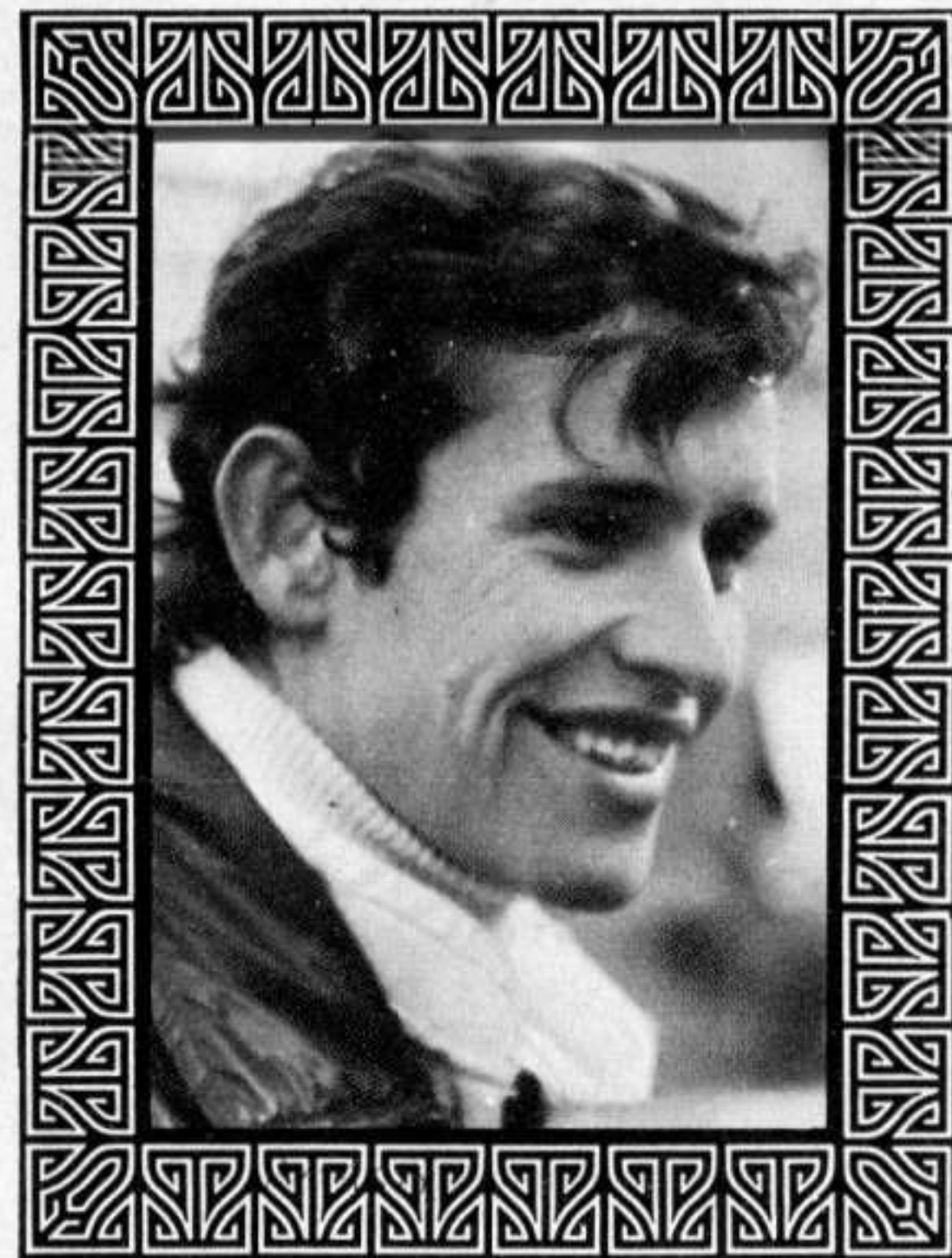
I cavalieri del rischio

in questo **AUTO
SPRI
NT**
numero di

trovate il secondo
RITRATTO REGALO

Jacky Ickx

Il ritratto di ICKX, co-
me quello di Fittipaldi ap-
parso sul N. 48, è stato
stampato, per difficoltà di
fornitura, su un cartoncino
che non ci soddisfa.
Dai prossimi due ritratti,
che troverete su AUTO-
SPRINT speciale '72, la
Galleria dei piloti sarà
realizzata su miglior car-
toncino speciale. I ritratti
di Fittipaldi e di Ickx vi
saranno riproposti perciò
in seguito in questa nuo-
va e più pregiata veste.



terzo appuntamento

con 2

RITRATTI in

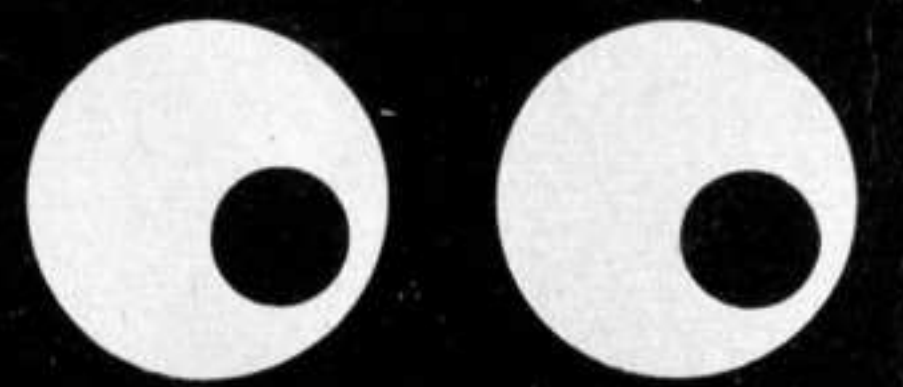


Andrea De ADAMICH



Arturo MERZARIO

in coincidenza con la solu-
zione del quiz per il titolo
di **CAMPIONE D'ITALIA**



**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

**I campioni
mortificati**



**600 milioni
per la F.1
del caffè**



**La Beta
morbida**

il pallottoliere
delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale
delle corse

a pagina

- 2 Dove corriamo domenica?
- 26 LA ZANZARA
- 45 KARTING
- 46 TUTTESPRINT MOTORAMA
- 48 SCRIVETECI rimarremo amici
- 50 INFORMATUTTO
- 51 COMPRAVENDITA



**Nella doppia
udienza per lo
«staff» ACI
del Presidente
della Repubblica
e del Papa
Paolo VI, i piloti
impegnati a
conquistarsi il
«posto giusto»**



A sinistra, l'avv. Carpi presenta i dirigenti ACI al presidente Leone che, sopra, si complimenta con Brambilla, Galli ed il kartista Gianni

LEONE... ba

ROMA - Occasione più unica che rara, quella presentatasi ai dirigenti centrali e periferici dell'Automobile Club d'Italia nel giorno dell'Assemblea generale ordinaria dell'Ente. Due centurie di congressisti, guidati dal Presidente Carpi De Resmini sono state ricevute prima dal Capo dello Stato e poi dal Santo Padre. L'idea della doppia e storica udienza è senz'altro da attribuire al Presidente Carpi, che ha voluto così dimostrare ai suoi collaboratori di essere «uno che conta» di essere un dinamico e qualificato «public relations man» soprattutto in chiave politica sempre però nell'interesse dell'A.C.I. naturalmente.

E' ovvio che il leader del «nuovo corso» ha cercato di portare altra acqua al proprio mulino, provocando dichiarazioni ufficiali e impegnate che non possono non tradursi in un potenziamento della sua manovra politica in un Ente che spera molto dal nuovo Presidente. Così poi, giovedì mattina al Quirinale qualche minuto dopo le undici (il Capo dello Stato era appena rientrato dal Quartiere Prenestino dove era accaduta la tragedia che voi tutti sapete) Giovanni Leone faceva il suo ingresso nel salone delle feste, accompagnato dai suoi più vicini collaboratori civili e militari. L'avv. Carpi De Resmini, sua vecchia conoscenza dai tempi delle conferenze di Stresa, ha provveduto a presentare al Presidente Leone i dirigenti dei centouno AC provinciali.

Poi, giunti in fondo al salone, c'è stata la staffetta tra Carpi e Rogano, il presidente della CSAI. Nel presentarlo al Capo dello Stato Carpi ha detto:

«Ecco, signor Presidente, l'ing. Rogano che è alla testa della nostra... Federazione Sportiva». Freud docet, un ricordo forse di quella che fino al '40 era la FASI, già una Federazione presieduta dall'ing. Furmanik. Anche Leone ha saputo così che lo sport del volante è retto (o dovrebbe essere retto) da una Federazione. In fondo alla sala,

dicevamo, c'erano diciassette piloti convocati per l'occasione dalla CSAI (Munari ha saputo dell'invito all'ultimo momento e quindi era il solo a non sfoggiare la giacca blu). Tra i piloti, dietro a Vaccarella, un «abusivo» che non era al suo posto: il Presidente dell'ACI Palermo Nino Sansone.

E' stata, questa, un'altra iniziativa (quella di portare al Quirinale ed in Vaticano i piloti) del Presidente Carpi che ha voluto mettere il... cacio sui maccheroni, come si dice a Roma. Campioni Italiani e piloti di rango, con tanto di «pedigree» che giustificavano il passo del discorso di Carpi quando diceva:

«Siamo titolari dei poteri sportivi. Gran parte della nostra attività riguarda lo sport del volante che, anche quest'anno, ha ulteriormente valorizzato il lavoro, l'ingegno, le capacità degli italiani in tutto il mondo. Ecco, di fronte a lei signor Presidente, c'è una 'pattuglia' di questi sportivi...».

Da Taormina al Quirinale è corso poco tempo. L'avvocato Carpi ha voluto conservare ancora calda la sensazione che ha destato proprio al Convegno delle CC.SS. Ha inteso ribadire un concetto: anche gli sportivi debbono avere un posto al sole! Al termine del suo intervento («70 anni di collaborazione con lo Stato, attraverso due fondamentali attività delegate: tenuta del pubblico registro automobilistico ed esenzione della tassa di circolazione... dialogo costruttivo con i responsabili della pubblica amministrazione... seguiamo da vicino i problemi del traffico e della motorizzazione, ci preoccupiamo di formare una coscienza nell'automobilista di oggi...») l'avvocato Carpi ha donato al Capo dello Stato alcune pubblicazioni editte dall'ACI.

Poi ha preso la parola il ministro del Turismo e dello Spettacolo Badini Confalonieri (giunto nel Salone delle Feste quando il presidente dell'ACI stava leggendo il suo breve discorso). Il titolare

del dicastero che esercita una diretta vigilanza sull'Ente ha affermato che l'ACI è impegnato nella ristrutturazione del traffico moderno in rapporto costante con le esigenze, con lo sviluppo del turismo.

«L'Automobile Club d'Italia» ha concluso Badini Confalonieri «con la sua valida organizzazione risponde con pieno successo alle diverse specifiche necessità di un Paese tra i più motorizzati del mondo».

Ed ecco in sintesi, l'intervento del Capo dello Stato:

«Saluto tutti voi dell'ACI, dico ACI perché c'è sempre qualcuno che non è d'accordo sulla pronuncia della parola 'Club', se va detta con la A, con la E, con la U. Oggi ci troviamo di fronte ad una realtà che contrappone in termini contrastanti la difesa del paesaggio dallo sviluppo industriale. Come poter conciliare le due azioni? Io che mi muovo spesso in automobile, più frequentemente fino a undici mesi fa che dopo, so quello che significa conservare la bellezza del nostro paesaggio, sul quale un tempo mi capitava addirittura di meditare, magari in attesa del vostro soccorso stradale. Adesso non mi capita più una occasione del genere: l'automobile del Presidente procede sempre velocemente e non ha bisogno di questo prezioso servizio ACI! Il fenomeno dell'automobile, così imponente, si misura anche attraverso lo spazio che la dottrina e la giurisprudenza dedicano ad esso...».

«La sanzione penale è indispensabile ma non sufficiente per eliminare l'illecito penale. Se si vuole che l'automobilista rispetti sempre più le regole della circolazione, bene, allora bisognerà incominciare dall'educazione a livello scuole elementari. E non ci sarebbe nulla di strano a realizzare questo tipo di formazione di una certa coscienza: le automobili per gli uomini non sono forse come le scar-



Sopra, Paolo VI e, a destra, Leone con i piloti. In alto a destra, l'ing. Rogano presenta Vaccarella al presidente



ttezza la F.A.S.I.

pe?... Saluto con viva simpatia i piloti, principali protagonisti dell'automobilismo sportivo. Seguo con interesse le iniziative dell'ACI tese a riservare esclusivamente agli autodromi l'attività agonistica. E, proprio con un senso di ammirazione, condivido lo sforzo responsabile e quanto mai auspicato per salvaguardare le preziose vite dei piloti. Capita talvolta che l'entusiasmo, l'impeto e anche un po' di leggerezza superino l'istinto di conservazione di chi è impegnato a correre. Dobbiamo essere noi, voi, a difenderli, a metterli in condizioni di gareggiare in tutta sicurezza...».

Al termine dell'intervento presidenziale, Carpi De' Resmini ha consegnato a Leone in anteprima una carta geografica della Campania (« è ancora fresca d'inchostro, signor Presidente! »). Poi, Giovanni Leone è stato avvicinato da tutti i presenti, accettando di buon grado il dialogo con tutti. Sono entrati i camerieri, alti quanto i corazzieri, il presidente Leone ha aperto le consumazioni sorbendo un caffè allungato col latte. Qualche minuto ancora, prima del commiato. Mentre il Capo dello Stato faceva ritorno nel suo studio, i congressisti si portavano all'esterno del Quirinale, dove diversi avveniristici pullman erano in attesa di trasferirli in Vaticano. La presenza della polizia della strada ha impedito ai « forestieri » di valutare il grado di congestionamento del traffico della Capitale alle ore dodici. I pullman avevano via libera e nel breve volgere di appena dieci minuti è stato coperto l'itinerario Quirinale-Vaticano.

Nella sala del Concistoro, dai cassettoni ricoperti dell'oro (americano di Isabella di Spagna portato da Cristoforo Colombo e avanzato dalle decorazioni a Santa Maria Maggiore) il Pontefice ha fatto il suo ingresso alle ore 12,30.

Nell'indirizzo di saluto, Carpi De' Resmini ha ricordato il terrificante bilancio degli incidenti della strada in Italia (oltre 10.000 morti e 244.000 feriti in un anno).

« Più che motivo di riflessione » ha detto il Presidente dell'ACI « è la molla che deve far scattare la coscienza pubblica. La maggior parte degli incidenti causati dall'uomo nella sua imprudenza. L'azione dell'ACI non è quella di far contestare l'automobile ma di realizzare e di incoraggiare tutte quelle iniziative che sono sorte ad affrontare e risolvere problemi nuovi e gravi determinati — come sua Santità ha ricordato nell'agosto del 1966 — dalla moderna circolazione ».

La replica del Papa è stata illuminante e preziosa per i suggerimenti e le considerazioni in essa contenute.

« Abbiamo sempre avuto ammirazione per l'ACI » ha detto il Santo Padre « e per l'automobile, che offre il privilegio di rendere l'uomo padrone del mondo. Quando eravamo giovani, c'era allora polvere sulle strade, polvere che segnalava il passaggio di un'automobile e significava la felicità di chi vi era a bordo. Oggi, invece, impegnati al bene della Società, guardiamo alla automobile sotto una diversa luce... L'auto abbrevia sì la strada, ma anche la vita! Consideriamo necessario in questo incontro programmatico, collaborare ancora e di più con voi. Vi siamo grati della visita che avete desiderato farci. E' motivo di commozione... »

« Dovrei essere io a cercarvi. Ma si vede che il desiderio è reciproco. A nostra volta esprimendo il compiacimento per l'opera educatrice da voi svolta, riteniamo utile sviluppare il tema della educazione stradale. Già nel 1955 ci siamo dedicati a questo argomento, in occasione del dialogo internazionale per la motorizzazione dell'utenza stradale promossa dall'ACI, e successivamente ripreso dalle annuali conferenze di Stresa sul traffico e la circolazione (anche noi leggiamo i giornali...) Governi e Autorità si preoccupano delle conseguenze da allora troppo spesso tragiche che l'automobile causa ai cittadini, ma prima bisogna tener

conto degli aspetti etici, morali della questione che investe le responsabilità dei singoli davanti agli uomini ed a Dio. Di ciò si è occupato addirittura il Concilio Vaticano secondo.

« E' sacro oltre che sociale includere tra i doveri dell'uomo moderno l'osservanza delle norme della strada. E' penoso constatare tuttavia come i progressi in questo campo siano nel tempo trascurabili. Il fratello continua ad uccidere il fratello, non solo nei focolai di guerra nel mondo, ma sulle strade in spregio ostentato delle leggi, con spavalderia e presunzione, sotto l'influsso della droga e dell'alcool e sotto gli effetti di squilibri psicofisici. In mano a certa gente l'automobile diventa uno strumento di sofferenza che prende il sopravvento all'uomo. Leviamo fermamente la nostra voce perché gli uomini di buona volontà siano esortati ad un costume civile e cristiano, ispirato ai valori del Vangelo e in omaggio alle leggi di Dio, alle prescrizioni morali e alle norme civili ». Dopo aver impartito ai presenti la divina benedizione, Paolo VI si è intrattenuto con i dirigenti dell'ACI.

I piloti, con azione quasi contestataria ma dignitosa, sono avanzati dalle retrovie della sala dove erano stati relegati per portarsi in prossimità del Papa.

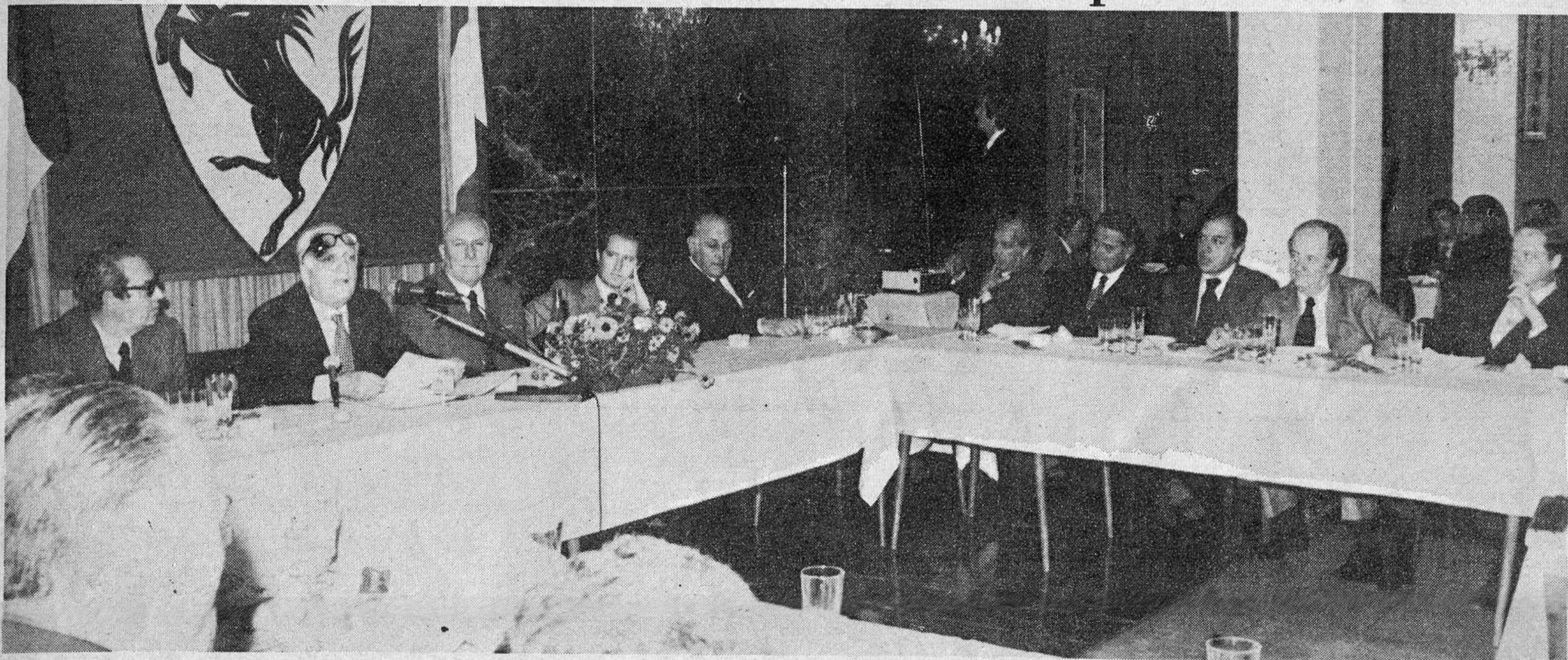
Mentre il fotografo di Stato, Felici, immortalava la scena, il Santo Padre così si rivolgeva ai piloti:

« Auspicio a voi infinite soddisfazioni nella carriera sportiva, che sia incolume da incidenti che possono procurare sofferenze a voi e ai vostri cari ».

Era l'ultimo momento dell'udienza. I congressisti tornavano in Piazza San Pietro. Da lì al Grand Hotel dove era in programma il « banchetto » ufficiale prima dell'inizio dei lavori dell'Assemblea Generale dell'ACI.

Lino Ceccarelli

Sempre ricca di smalto la verve del «DRAKE» tornato in gran forma per la sua premiazione mondiale, nella quale si è presentato anche nell'insolita veste di sponsor d'autodromi



FERRARI da contropiede

Ecco la conferenza stampa

«La stagione 1973 la definirei un'anno di attesa. Nelle corse dei prototipi correremo con due macchine affidate ai piloti Ickx, Merzario, Redman, Pace. In formula uno una vettura con Ickx. Ed ora a voi, le domande su tutti gli argomenti che possono sollecitare la vostra curiosità.»

Programma chiarissimo, come si vede, anche se poi sono state aperte le vie ad altre interpretazioni. Le domande non si fanno aspettare. La prima chiede di spiegare il cambio tra Firestone e Goodyear.

«E' indubbiamente una domanda interessante e pertinente. Noi da anni abbiamo avuto un rapporto di collaborazione con la Firestone e il campionato mondiale marce di quest'anno lo dobbiamo anche e principalmente alla collaborazione della Firestone. La Firestone però, da due anni, verso la fine della stagione sportiva ha avuto delle incertezze sulla continuità dei rapporti con le scuderie automobilistiche, ed ha annunciato la rinuncia ad interessarsi alle corse. Di qui è nato in noi il desiderio, meglio la necessità, di garantirci un rapporto che ci garantisca una continuità. Io avevo avuto la fortuna di conoscere sei anni fa mister De Young presidente generale della Goodyear, che interpellato proprio pochi giorni dopo dell'annuncio della rinuncia Firestone, mi ha detto: "con piacere i miei tecnici si accorderanno con voi". Ecco come è nato questo rapporto.»

MODENA - Ferrari come Carpi De' Resmini. Ci ha presi tutti in contropiede, perché moltissimi lo davano riservato, condizionato dai rapporti con la Fiat, invecchiato e quindi smorzato. Abbiamo visto ed udito un Ferrari piuttosto arzillo, spumeggiante, pronto alla battuta, perfettamente padrone della sua tipica maniera di esprimersi piena di sottintesi e che si presta alle interpretazioni, mancandogli talvolta e volontariamente la precisione. Una sorpresa lieta, come lo era stata quella offertaci dal presidente dell'ACI una settimana prima. Ed anche stavolta, prima che Ferrari si desse alla contestazione spiritosa dei risultati del computer di Pontecchio Marconi, c'è stata una contestazione da capo verso subalterni come aveva fatto Carpi.

Non è stata una battuta spiritosa, quella che Ferrari ha pronunciato riferendosi ai suoi tecnici preposti alla formula uno, ma una precisazione che sapeva di accusa pubblica. Ed a questo Ferrari non ci aveva ancora abituati, nemmeno ai tempi delle polemiche più veementi. Ci ha parlato dei suoi programmi per l'anno venturo, insistendo sulla riduzione del programma dovuta alla contingenza, all'obbligo dell'austerità. E dobbiamo credergli, anche se nel corso della stagione molte cose possono avvenire, soprattutto per quanto riguarda le possibilità di superare per altre vie le strettoie finanziarie evocate. Per esempio la insistenza nel discorso sugli «sponsor», in risposta ad una domanda che potrebbe anche essere stata suggerita, lascia pensare che magari l'anno venturo sui fianchi delle Ferrari vi siano altre iscrizioni, oltre a quelle che conosciamo. Pur se — e noi che abbiamo per primi lamentato il dilagare del fenomeno ne siamo particolarmente lieti — Ferrari ha riaffermato che le sue macchine saranno sempre dipinte coi colori nazionali, e certo non rinuncerà mai a che sui loro cofani vi sia chiarissimo il nome Ferrari.

Il programma esposto è semplice e sintetico: parteciperemo alle gare che riterremo interessanti ai fini tecnici ed i cui organizzatori abbiano ben presenti i problemi finanziari che le gare comportano, senza inseguire nessun campionato. Un discorso già udito cui si deve dare il valore della coerenza.

Ci ha detto quel che pensa a proposito dei piloti italiani e di chi vorrebbe addirittura ob-

bligarne l'utilizzazione, rivendicando con cifre impressionanti di esser stato sempre pronto a farli correre quando essi c'erano. Il che vuol anche dire che... adesso non ci sono, i tanti piloti italiani di primo piano che pululano nei sogni di molti.

Ha detto che la Ferrari andrà a Daytona, se le macchine saranno pronte e se gli organizzatori saranno comprensivi. Cosa che siamo certi avverrà, conoscendo le capacità dei tecnici italiani e conoscendo la non avarizia di Bill France. Cosa che però assume molto valore in una proiezione più lontana, dato che significa che adesso alla Ferrari sanno di poter correre per 24 ore, e quindi fa ritenere molto probabile la presenza delle Ferrari a Le Mans, adesso che la Matra ha deciso di partecipare a tutte le gare del mondiale e non soltanto a «quella» gara.

Ha anche parlato dei campionati delle G.T., confermando che alle Dino e Daytona, per gli impieghi sportivi, si sostituiranno presto una 2+2 con caratteristiche moderne (intendeva certo dire motore posteriore centrale da 3000 cc, quella che avete visto qualche settimana fa su Autosprint), e una berlina di cilindrata superiore (certo la B.B. che entra in produzione adesso). Quindi, proiettando il programma in cinque anni, Ferrari ha implicitamente detto che i campionati GT lo interessano. Come è logico.

C'è stata la domanda sul cambio di gomme tra Firestone e Goodyear, e Ferrari ha risposto da par suo, anche se ci è parso in contrasto con quanto avevamo udito un paio di giorni prima a Londra. E c'è stata anche la ovvia difesa del progetto della «Fiorano s.p.a.» di impegnarsi a costruire la pista del nuovo circuito di Modena, con le famose curve inclinate di cui si è parlato a Taormina; ovvia perché essendo una sua idea... doveva essere buona; anche se non proprio tutti sono d'accordo.

Poi, a cose ufficiali finite, Ferrari ha fatto anche gli straordinari, rispondendo ad altre domande, sempre con «verve» frizzante, o pungente, o polemica.

Qualche volta è da discutere, spesso da criticare, ma ascoltare Ferrari, in fondo, è sempre un piacere.

— L'organizzazione attuale del servizio corse della Ferrari.

«Ah, lo staff della Ferrari! E' un po' lungo ma ve lo leggo. In italiano, perché non conosco sufficientemente la vostra lingua (la domanda era di un collega francese). Premesso che io presiedo la società e che ho i pieni poteri e la autonomia nella gestione sportiva, vi è un assistente del presidente che è l'ing. Colombo, che sovrintende a questa attività assumendosi le conseguenti responsabilità. Vi è un servizio amministrativo che è del rag. Della Casa, quale procuratore per tutti i poteri che ho a lui delegati, e tutti dovranno a lui rivolgersi per quanto attiene la parte amministrativa, assicurativa, contrattuale. Poi vi è un ufficio studi al quale è preposto l'ing. Forghieri, procuratore, che ha direzione e relativa responsabilità dell'ufficio di Fiorano al quale è demandato tutto quanto attiene allo studio, calcoli e progettazione delle nuove vetture e motori delle diverse formule. Poi vi è un ufficio disposizioni che fa capo al perito industriale Lardi che sovrintende alla produzione ed alle forniture interne e esterne; poi vi è l'ufficio della gestione sportiva, dove vi sono gli ingegneri Caliri e Ferrari, il primo si interessa dei prototipi, il secondo delle F. 1.

Poi vi è l'ufficio tecnico; il geom. Rocchi lo dirige e predispone quanto occorre per la evoluzione delle F. 1 e dei prototipi. Poi c'è un

CONTINUAZ. DA PAGINA 19

ufficio esperienze che dipende dall'ing. Bussi che ha tutta la responsabilità delle sale prove; poi vi è un ufficio segreteria e infine un ufficio stampa, del dott. Gozzi. Alla pista di Fiorano sovrintende Ghedini.»

La pista di Modena

«Sono cinque anni che il progetto esiste, ma non va avanti per quanto il Comune abbia già a disposizione 1.200.000 metri quadri di terreno. In zona ci sono la Tecno, la Lamborghini, la Maserati, la De Tomaso, la Scuderia Filipinetti, la Ducati, la Villa, la AMS eccetera. Di qui la necessità di avere un impianto efficiente a Modena, anche per-

disputerà da qui ad allora dimostri che la F. 1 gli è congeniale.»

Piloti obbligatori

Sulla proposta avanzata a Taormina di rendere obbligatorio l'impiego di piloti italiani:

«Penso che sarebbe interessante se chi l'ha fatta avesse la mia età; e allora probabilmente non l'avrebbe fatta. Posso precisare una cosa: i piloti italiani bisogna formarli e poi farli correre. E formarli non spetta proprio totalmente alle case costruttrici. Resti comunque chiara una cosa; se noi vogliamo vincolare le case con un provvedimento che nessuna legge può prevedere, dobbiamo anche arrivare ad un'altra limitazione. Quella del cartellino come nel calcio. I pi-

ci degli altri, tutto lì. Come col 312 prototipo hanno dimostrato di essere all'avanguardia, nella formula uno non ci sono riusciti. Che poi io abbia ordinato una monoscocca in Inghilterra per fare prove comparative con la monoscocca che abbiamo già costruita, mi pare che questo era il minimo per controllare se l'apporto intellettuale dei miei collaboratori effettivamente vale quello dei collaboratori inglesi magnificati nel campo degli autotelai.»

Quanto spende?

«Nel '73 prevedo di spendere una terza parte di quello che ho speso nel '72.»

Perché ridurre l'attività?

«Noi non abbiamo liquidato nessuno. E' uno stato di indigenza momentanea e di prudenziale attesa; sono gli avvenimenti, sono i tempi che l'hanno imposto. Non si possono fare programmi oggi, quando non si hanno possibilità di lavorare.»

Scuola piloti

«E' una idea della CSAI, da affittare al comm. Dragoni. Intanto però voglio precisare che bisogna conoscere le statistiche. Dal 30 al 40 la Scuderia Ferrari ha fatto correre 25 piloti italiani, e dal 47 al 72 ne ha fatti correre 44. Vorrei sapere chi ha fatto di più.»

Direttore sportivo?

Gli chiedono perché ha dimesso di citare il D.S. nello staff. E gli dicono che una rivista sportiva (cioè

tenerli in vita. Noi aspettiamo di sapere se la situazione sportiva degli Stati Uniti sia chiarita. Noi attendiamo che la formula futura sia definitiva per decidere se pensare o meno a quella trasferta. E' chiaro che prima di morire io voglio andare a Indianapolis, l'ho sempre detto! E chissà che non sia la volta che io mi decida anche ad andare in America. Verrà questa formula a 5000 cc senza compressore riducendo a 2200 le macchine compresse?»

G.P. d'Italia?

Ci sono molti appetiti in giro. Ho inteso parlare di molte «avances», non solo da Imola, anche da Vallelunga. Dopo il G.P. di quest'anno a Vallelunga, che segnò l'api-

partecipazione il prossimo anno è molto limitata. Ma se si presenterà l'occasione domanderò all'amico Piero (Gobbato) di darmi Munari.»

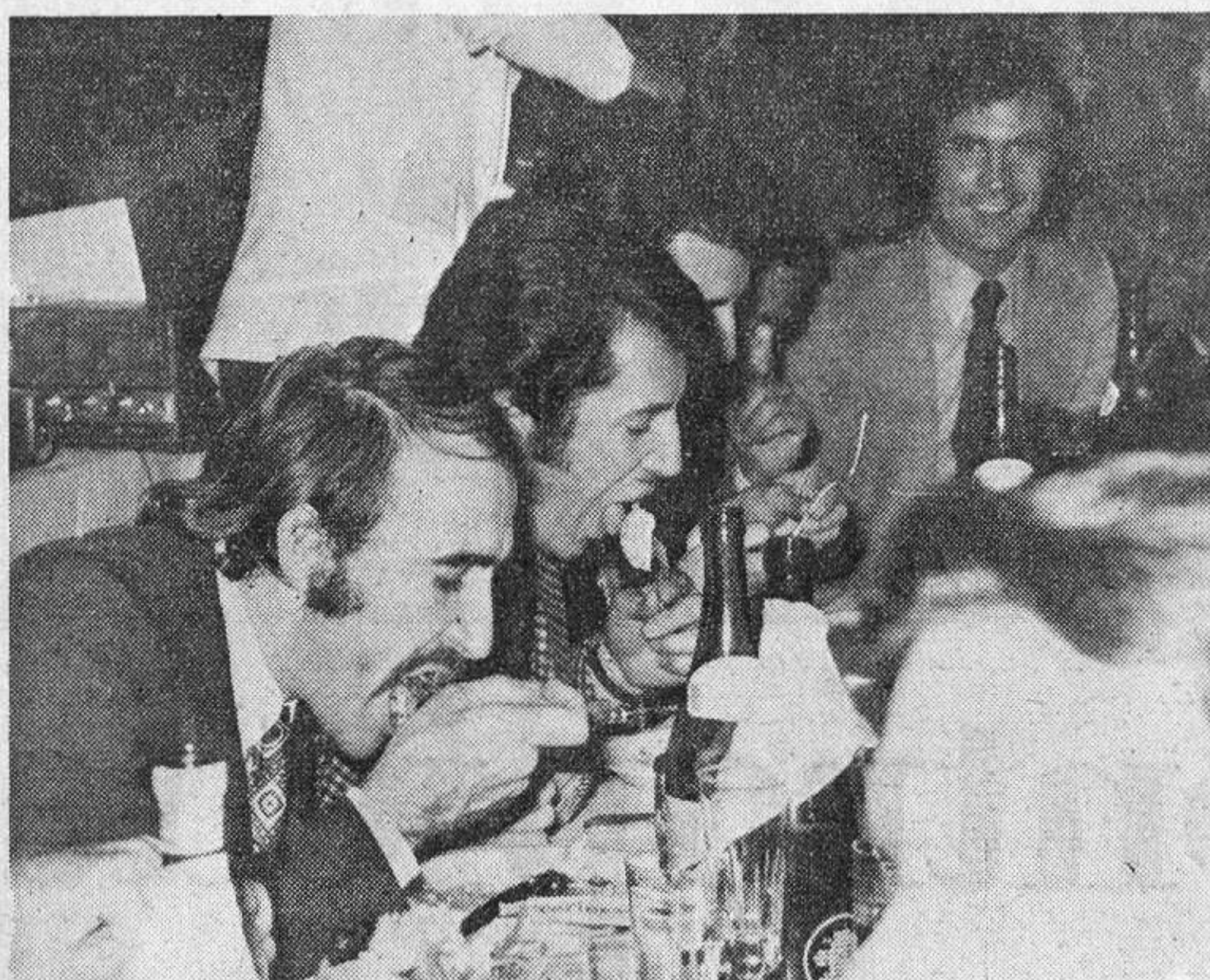
E forse l'occasione sarà ancora la Targa Florio, e magari Le Mans.

Boxer come pinguini!

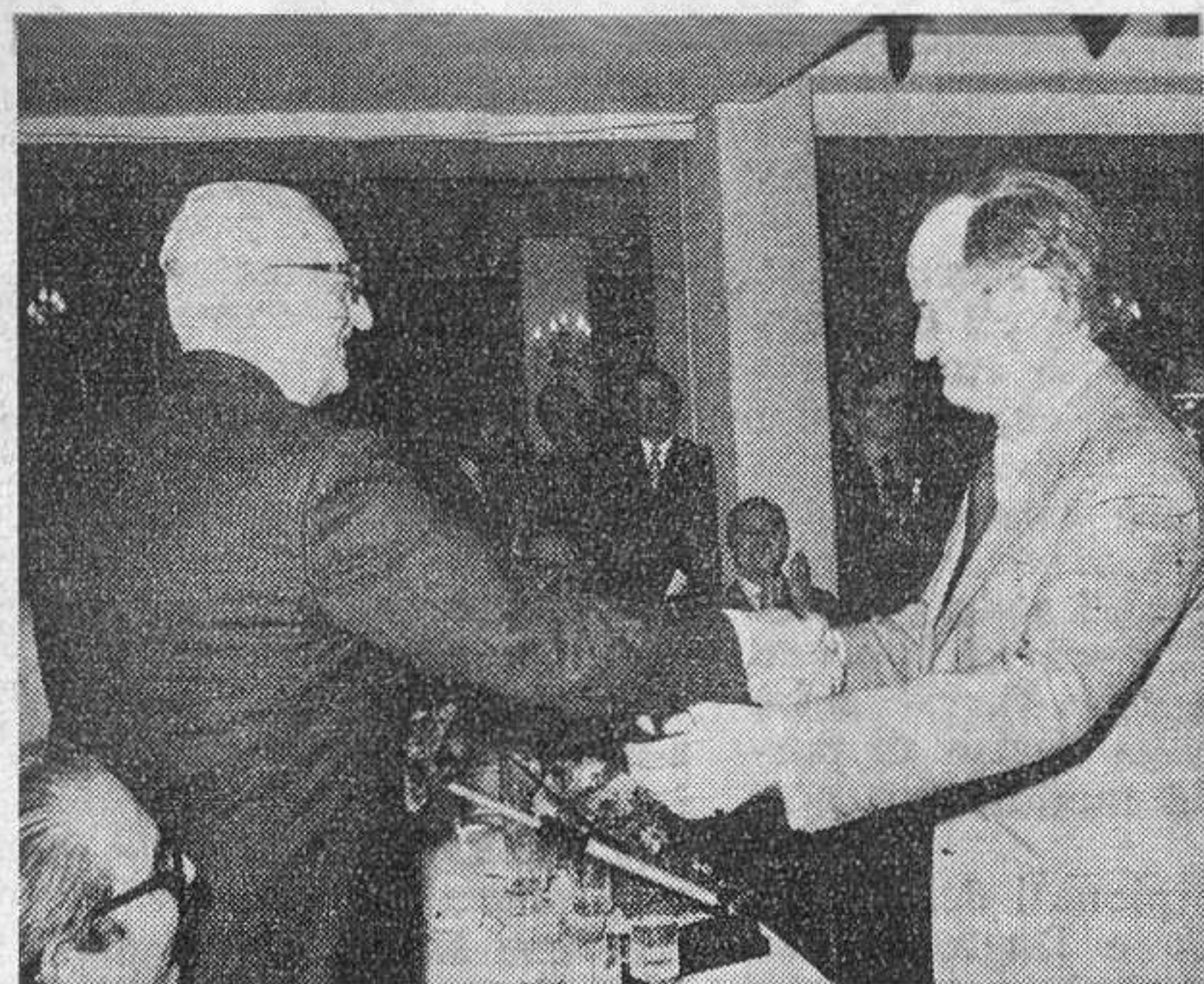
Gli chiedono come spiega il fenomeno della proliferazione dei motori boxer.

«Beh, è un po' il fenomeno dei pinguini, che stando seduti sulla neve hanno tutti il sedere bianco. E' un fenomeno di mimetismo, è l'ambiente che lo ha creato.»

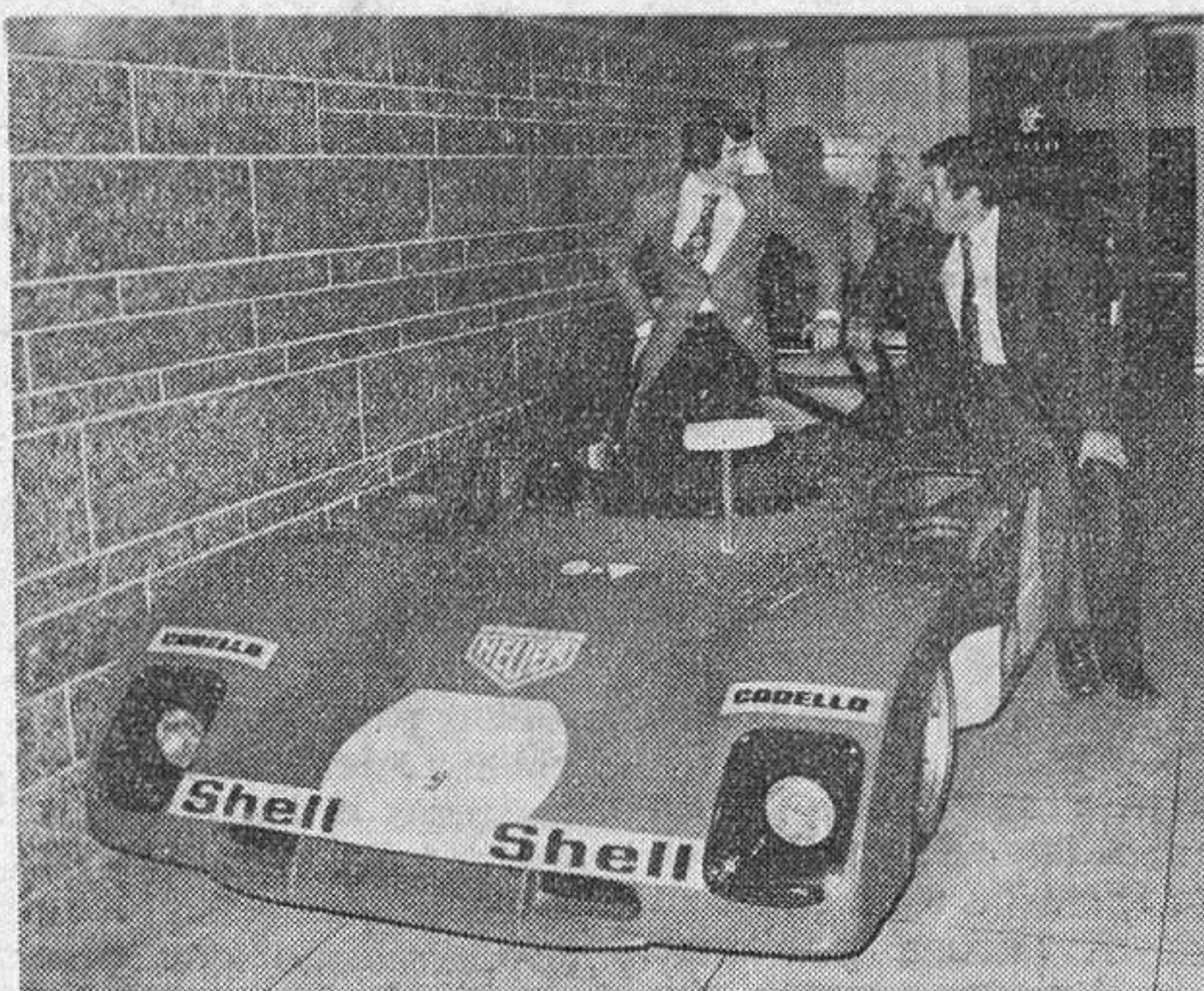
Una battuta, certo, perché Ferrari non può dimenticare che i motori boxer non sono nati con lui, ma una cinquan-



Ai piloti (ex) Ferrari non manca l'appetito: ecco Regazzoni ed Andretti, a sinistra, fare onore alla pasta asciutta. Sopra, Mario Andretti riceve il suo premio direttamente dal «boss»



A parte la Goodyear, Ferrari non dimentica che il Mondiale Marche lo ha vinto con le Firestone...! Ecco ringraziare mr. McAllister presidente della Firestone



Merzario e Redman due del poker di piloti sport 1973, posano con la 312 P nella sua più recente versione, ma nel modello di quest'anno (campione del mondo)



Ferruccio Bernabò riceve i complimenti di Ferrari per il premio «Dino Ferrari» da lui conquistato nella decima edizione di questo riconoscimento per i giornalisti

ché ho ritenuto che un impianto a Modena non sia concorrenziale con quello di Imola, dato che Imola per 28-30 giorni all'anno soltanto sarà agibile per le prove e le competizioni che sul circuito verranno organizzate. Ora io ho inviato una proposta al caro avv. Carpi De' Resmini che tende a sbloccare una situazione quinquennale; nella proposta era precisato che la s.p.a. Pista di Fiorano era pronta ad assumere la costruzione dell'impianto entro 12 mesi dall'accordo»

Correrà Merzario con la F. 1?

«La possibilità di far correre Merzario dipende da due elementi. Primo che la macchina da realizzare dia soddisfazione completa; secondo che Merzario, nelle corse che

lotti, il giorno in cui vengono a partecipare alle gare con le macchine Ferrari, Alfa Romeo eccetera, bisogna che firmino un cartellino. Perché noi abbiamo assistito in altri tempi a piloti italiani che nel momento nel quale le Alfa Romeo si sono trovate in inferiorità rispetto alle macchine germaniche, i nostri più grandi nomi hanno lasciato l'Alfa Romeo per andare all'estero. Chi spende denaro, mette a disposizione macchine e si assume responsabilità di ogni genere deve anche avere il vantaggio di valersi di questi piloti una volta che hanno raggiunto la notorietà.»

I prototipi vincono perché no le F.1?

«Io direi che si può sintetizzare in due parole: i miei tecnici sono stati meno capa-

AUTOSPRINT n.d.r.) ha affermato che Rosani gli è stato imposto da Torino.

«Non è una dimenticanza. Il direttore sportivo alla Ferrari non c'è. Oggi manca anche Peter Schetty, ammalato. C'è un giovane vostro collega, che è Guido Rosani, torinese, che è stato da noi assunto in prova perché lui che viene dal motociclistico cercasse di ambientarsi nell'automobile. Noi speriamo che lui in questi sei mesi da noi previsti riesca ad ambientarsi e dimostrare le sue capacità, dopodiché voi potete scrivere sui giornali che lui è il direttore sportivo. Però sia chiaro che non c'è niente o nessuno che ci impone qualcosa.»

Indianapolis

«I sogni, quando sono belli, non sfumano mai. Si cerca di

ce dei consensi nei miei confronti (ilarità) ho visto che è stato proposto come sede della disputa del Gran Premio d'Italia. Se i massimi reggitori del nostro sport riterranno che Vallelunga è idoneo a questa competizione non vedo perché Roma non debba avere anche un Gran Premio d'Italia?»

Poi ha risposto negativamente a chi gli chiedeva cosa pensava della proposta di cambiare i prototipi nella formula «silhouette». Ed anche a chi gli chiedeva se è disposto a vendere le prototipo 312.

Correrà Munari?

«Noi abbiamo un'ottima opinione di Sandro Munari, tanto è vero che l'ing. Gobbato stenterà a darcelo. Quindi non dipenderà soltanto da noi, e d'altra parte la nostra

tina d'anni fa esistevano, anche se solo erano dei Diesel. E poi c'è stato il primo esempio italiano di boxer da corsa, prima della guerra, ma fatto dall'Alfa Romeo, sovralimentato è vero, ma poi seguito da uno a carburatori (erano dei Dell'Orto).

Quando comincia a correre?

«Bisogna domandarlo a Lama, ed agli altri amici della stessa compagnia. Noi non possiamo rispondere in questo momento. Bisogna domandarlo a loro.»

Con chiaro riferimento alle agitazioni sindacali attuali, ben lontane dall'essere esaurite.

Dopodiché tortellini, zampone e lambrusco.

La STRATOS nella nebbia di FIORANO



Dopo aver provato a lungo nella nebbia di Fiorano, in tipica ambientazione rallistica, la Stratos per Munari e Mannucci è partita per il suo ultimo impegno stagionale, il rally Costa del Sol in Spagna

La 312 spera non piova a MISANO

MISANO - Il maltempo che da diversi giorni imperversa sull'Emilia e Romagna, ha impedito l'effettuazione delle previste prove che la Ferrari aveva programmato sul circuito di Misano, come test preliminari in vista della partecipazione alla 24 ore di Daytona in programma il 4 febbraio.

L'équipe della Ferrari, guidata dall'ing. Caliri, ha aspettato pazientemente tutta la giornata ed ha poi rinviato il test a lunedì.

A Misano era presente anche il pilota Redman, che doveva collaudare la vettura essendo Merzario impegnato con i maggiori del nostro sport a Roma da Paolo VI.

Principalmente era intenzione della casa del Ca-

vallino di effettuare prove sulla frizione che è stato l'organo che si rompe nelle pre-prove di Le Mans, e che ne consigliarono poi la non partecipazione essendosi rivelate troppo fragili. Ora sono state cambiate e rafforzate proprio in vista di impegni più duri come le 12 o le 24 ore. Ma si dovrà aspettare prima questi test nostrani, poi quelli che la Ferrari effettuerà in gennaio sul circuito della Florida, prima di sapere se la casa di Maranello parteciperà o meno alla gara di Daytona.

Se i test saranno positivi la Ferrari sarà con due macchine a Daytona, del modello 312P/73, che saranno affidate alle coppie Ickx-Merzario e Radman-Pace.

REGAZZONI «straccia» il record a SILVERSTONE

MODENA - Regazzoni, alla conferenza stampa di Ferrari al Real Fini di Modena, si è presentato con gli ormai consueti baffi spioventi alla Gengis Khan, e un diavolo per capello contro i giornalisti tutti, accusati secondo lui di scrivere cose non vere su quanto fa e dice... Poi, riferendosi all'ultimo episodio accaduto a Silverstone, dove è stato protagonista (questa volta senza nessuna colpa) di due incidenti, ha detto che tutti gli si sono scagliati contro, e ha voluto raccontarci cosa gli era successo.

La BRM era sul circuito inglese per prove di pneumatici Firestone (B33) con la vettura contraddistinta con la sigla P. 160.

Dopo un primo contatto con la macchina per lui nuova, Regazzoni ha cominciato a prendere confidenza con la monoposto e a «tirare». Il record ufficiale sul giro appartenente a Stewart con l'1'18"8, è stato letteralmente «stracciato», infatti il cronometrista della BRM gli ha preso il tempo di 1'17"1, mentre i tecnici della Firestone addirittura 1'16"8, da notare che in precedenti prove con la Ferrari Regazzoni aveva girato in 1'18"1.

Dopo aver inanellato diversi giri a ritmi sempre più sostenuti è successo il primo incidente. Nella curva che immette velocissima nel rettilineo del box, ad una velocità di circa 260 kmh, il pneumatico posteriore sinistro si è «dechappato», la BRM è entrata in testa-coda, andandosi poi a schiantare contro il guardrail. Regazzoni è rimasto incolume dentro la macchina ma senza la possibilità di uscirne, perché il piede gli era rimasto incastrato fra il piantone dello sterzo e il tubo che porta il liquido anticendio al motore. Dopo un po' di tempo il pilota è riuscito ad uscire dalla macchina aiutato anche dai presenti levandosi la scarpa.

Il giorno dopo con un'altra vettura nello stesso identico posto, lo stesso identico fattaccio. La stessa gomma «dechappa», Regazzoni riesce a far andare la macchina in testa-coda e dopo aver piroettato evita con maestria il guardrail e si ferma in mez-

zo alla pista incolume. Questo è quello che ci ha raccontato il ticinese.

Abbiamo parlato nuovamente, finita la conferenza di Ferrari, con Regazzoni che era in partenza per Le Castellet, dove la prossima settimana effettuerà delle prove sia di pneumatici che di alcune nuove soluzioni della BRM. Gli abbiamo chiesto che cosa ha trovato di diverso al passaggio dalla Ferrari alla BRM, questo è quello che ci ha detto:

«Ci sono due cose fondamentali di diverso fra le due macchine, la BRM ha un miglior telaio, ed è più facile e più docile da guidare della Ferrari. La vettura del Cavallino ha un motore più potente e più pronto nelle accelerazioni, mentre quello della BRM, è forse più veloce in assoluto ma è più lento a riprendere».

Con che macchina correrai il prossimo anno, con la P 160 o la P 180?

«Il progetto 180 è stato definitivamente abbandonato dalla BRM, perché la macchina si è dimostrata difficile da mettere a punto e in più non è equilibrata. Correremo dunque nel '73 con la 160 modificata con i radiatori davanti, mentre i tecnici stanno finendo di approntare in questi giorni un nuovo motore sempre a 12 cilindri a V e un nuovo cambio con una escursione minore e con gli innesti più rapidi».

Nel complesso sei stato soddisfatto di questo primo contatto con la nuova macchina?

«Sì molto, la macchina ha ancora qualche piccolo problema di assetto, con ammortizzatori e freni da rivedere per le mie esigenze di guida ma va molto bene».

Correrai a Indianapolis?

«Non ho ancora deciso nulla al proposito, mi piacerebbe, si vedrà...».

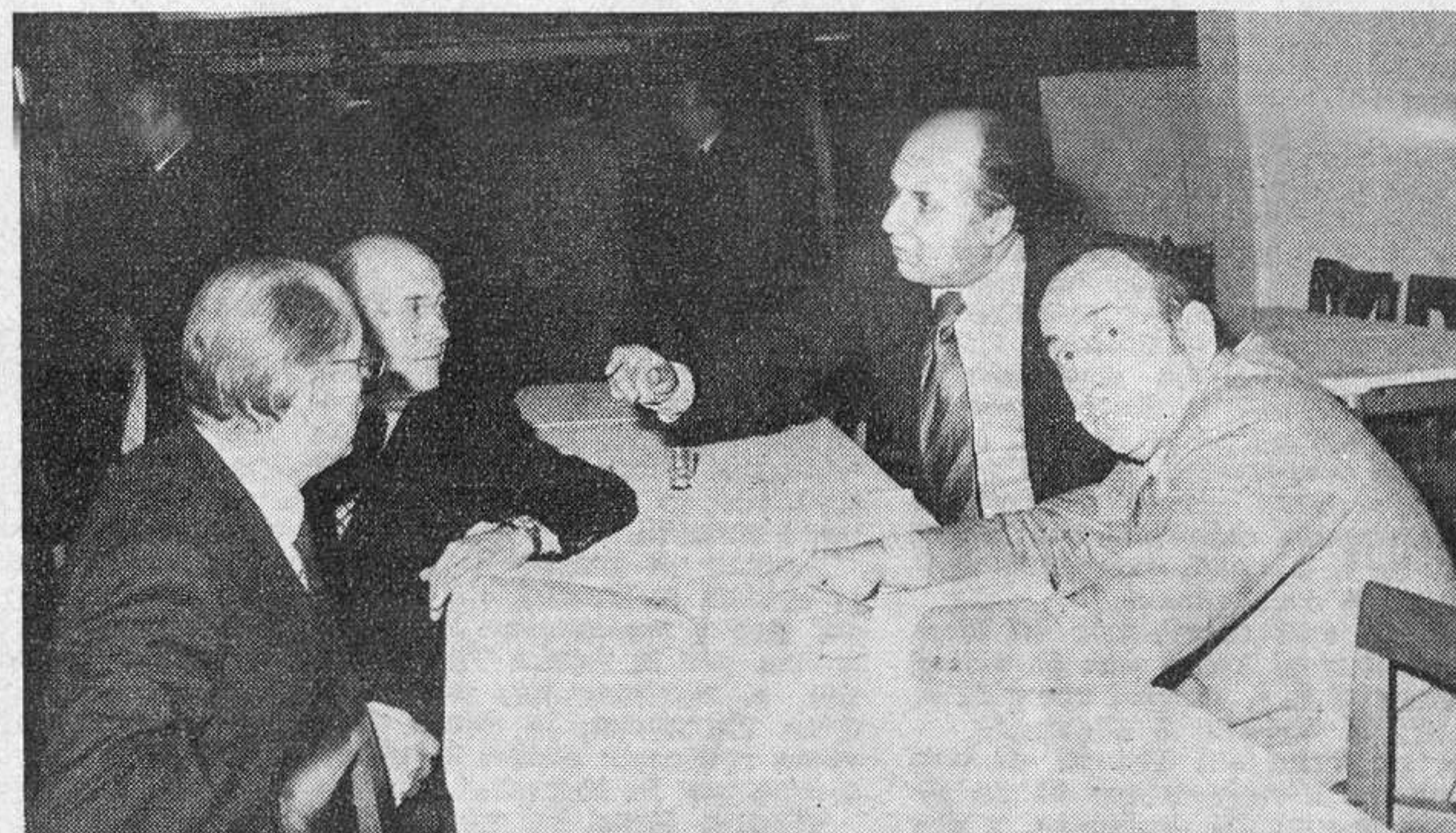
E se ne va a Lugano per partire poi immediatamente per la Francia, con ancora tanta voglia di fare polemiche con i giornalisti, che dice ce l'anno tutti con lui.

Non è vero, Clay.

g. c.



Obbiettivo galeotto alla conferenza stampa Ferrari, presidiata al completo dalla CSAI. Ecco Eugenio Dragoni, Responsabile Unico della Nazionale Piloti '73 (i giovani prescelti dovranno cominciare ad allenarsi all'alba a Fiorano tra un po' con le Abarth 2000), a rapporto col conte Zanon e il Presidente CSAI che lo ascolta con visibile sussiego



Colti sul fatto? Il progettista di Misano a Fiorano, l'ing. Cavazzuti, uno dei primissimi premiati nel rendez-vous di Enzo Ferrari, si mostra divertito alle argomentazioni del Presidente CSAI. Sta a vedere che parlano dell'autodromo-Indy che Ferrari vuol costruire a Modena! Il presidente dell'AC «canarino» dr. Orlandi è allarmato dal flash!

Inventata una nuova carica dalla Csai: quella di COORDI- NATORE

ROMA - Venerdì scorso, nell'ambito del consiglio generale dell'ACI, si è riunita a Roma la CSAI, così come è stata modificata dopo Taormina. Questo il comunicato ufficiale diramato dopo la seduta:

«Il giorno 1 dicembre si è riunita nella sede dell'ACI, la commissione Sportiva Automobilistica Italiana nella sua nuova composizione. Alla seduta di insediamento erano presenti il presidente dell'ACI, avv. Carpi de Resmini ed il segretario generale dr. Mungo.

Il primo argomento che la CSAI ha affrontato è stato quello della riforma delle strutture organizzative auspicate al congresso di Taormina, dibattendo in via generale i criteri ispiratori della riforma stessa. In esecuzione del mandato ricevuto, la CSAI ha intanto provveduto a nominare il comitato di studio che dovrà elaborare le proposte di modifica delle norme statutarie e regolamentari necessarie per attuare la riforma.

Il comitato, che sarà presieduto dallo stesso presidente della CSAI ing. Rogano, risulta così costituito: un rappresentante ACI, un rappresentante

dell'ANCAI, un rappresentante dell'ANFIA, un rappresentante della FISA, tre rappresentanti degli organizzatori, il presidente del comitato studi giuridici della CSAI, dr. G. Liguori, il presidente del comitato di studio per le strutture dell'organizzazione sportiva, dr. G. Asquini, un esperto designato nella persona dell'avv. Luigi Stochino.

La CSAI ha, inoltre provveduto a nominare i presidenti delle sottocommissioni.

Sottocommissione Velocità: c.te Giuseppe Zanon;

Sottocommissione Rallies: avv. Salvatore Aleffi;

Sottocommissione Tecnica: ing. Giulio Carcano;

Sottocommissione Circuiti e Sicurezza: ing. Raffaele Zamboni;

Comitato Nazionale Karting: dr. Giovanni Gallo.

L'ing. Zamboni si è riservato di confermare l'incarico.

Il dr. G. Liguori è stato confermato nella presidenza del comitato studi giuridici, mentre nell'incarico di giudice sportivo è stato confermato il dr. P. Dini».

Come si vede, l'ing. Zamboni di Bologna non è stato messo alla velocità, come ci si attendeva, bensì è andato a sostituire, alla presidenza della sottocommissione circuiti e Sicurezza, il dimissionario ing. Bacciagaluppi, che proprio in questi giorni ha compiuto, al circuito belga di Chimay, il suo ultimo sopralluogo in questo incarico.

Alla presidenza della sottocommissione velocità, praticamente la sottocommissione-guida che Rogano aveva controllato in questi due anni per mezzo del suo «delfino» bolognese (sacrificato dagli «avvicendamenti» voluti da Carpi de' Resmini), è stato invece scelto il conte Giuseppe Zanon di Valgiurata, che fino ad oggi non sapevamo così «disponibile» per un incarico tanto di assorbimento.

Subito dopo le designazioni, l'ing. Zamboni aveva come si legge espresso delle riserve sulla nomina, riserve poi sciolte nei giorni successivi. Fra le altre novità CSAI, da segnalare che il segretario Saliti è stato nominato delegato presso la CSI a Parigi per i regolamenti, mentre l'ing. Noretto ri-

coprirà il medesimo incarico per quanto riguarda la tecnica. Il bello consiste in una nuova carica, «inventata» per trovare un posto che non crei fastidi a Rogano alla CSAI al milanese conte Lurani, che è stato nominato «coordinatore dei delegati», cioè in pratica coordinatore di Saliti e Noretto (che non desiderano certo farsi coordinare).

Ultimo atto di perfezionamento della rinnovata CSAI, sarà la designazione dei componenti delle varie sottocommissioni, che tra una quindicina di giorni i vari presidenti dovranno proporre all'approvazione della CSAI.

● Il consiglio comunale della città di BIRMINGHAM ha respinto la proposta di indire corse attorno alle strade cittadine, se non altro per il prossimo futuro. Si dice che Martin Hone, ideatore del progetto, abbia intenzione di «vendicarsi» e pensi già a un'altra città più intraprendente, ma non si sa di quale si tratti.

● Corre voce che le regole CAN-AM 1974 comprenderanno gare di 500 Km con fermata al box obbligatoria.

Perfezionato a Pontecchio MARCONI l'accordo
tra TECNO e MARTINI per la stagione 1973

A.A.A. pilota cercasi (tra Schenken, Wisell e...?)



La Martini e la Tecno, qui impersonate rispettivamente dal conte Vittorio Rossi e da Luciano Pederzani, hanno firmato l'accordo '73 proprio alla nostra festa. Ora sono iniziate le illazioni sul pilota, e si è parlato anche di Schenken, il quale era molto incuriosito e interessato da queste voci

TORINO - La Martini-Rossi ha definito i programmi per il '73 con la Tecno per correre in F. 1 il prossimo anno. E' stato comunicato in questi giorni la riconferma della fiducia della casa torinese di Vermouth verso la Tecno con questo comunicato: « Nell'intento di continuare ad appoggiare lo sport automobilistico italiano, il Martini International Club ha rinnovato il contratto con la Tecno-Pederzani di Bologna per il 1973. L'accordo consentirà di allineare una seconda vettura italiana al campionato mondiale conduttori di F. 1. I punti principali dell'accordo riguardano: l'inizio dell'attività 1973 del Martini Racing Team con la prima corsa di F. 1, titolata europea, al G.P. di Spagna, il 29 aprile; la presenza sui circuiti di una vettura a disposizione di un pilota ancora da designare, e che

chiara alla Tecno per il prossimo anno, Yorke in Inghilterra sta trattando alcuni piloti dopo che Nanni Galli ha firmato per la Politoys. I più probabili candidati sono Schenken e Wisell e forse Vittorio Brambilla con il fratello Tino come collaudatore.

La questione piloti verrà però definita la prossima settimana quando ritornerà dal Brasile Gregorio Rossi, Pederzani ha però insistito per avere un pilota 'vicino a casa', che sia cioè disponibile in qualsiasi momento per i collaudi.

Intanto un gruppo di ingegneri guidati da Powell, sta in questi giorni realizzando la monoscocca per la futura Tecno-Martini, a Northampton presso la ditta Thompson, la stessa dove viene realizzata anche la monoscocca per la Ferrari.

Vittorio Rossi ha molta fiducia nel motore della Tecno, che ha dato ottimi risultati globali l'anno passato, e parla anche in modo entusiasta dei disegni che i tecnici guidati dall'ing. Fowell hanno approntato per la futura monoscocca.

« Sarà una sorpresa per molti ha detto, non è assolutamente tradizionale, anzi ci saranno diverse soluzioni nuove e d'avanguardia che dovrebbero dare grandi soddisfazioni alla nostra squadra. »

In questi giorni alla Tecno ci sono stati fondamentali rinnovamenti. Gianfranco ha lasciato la Tecno per occuparsi della sua macchina elettronica dell'IBM, che mette a disposizione per le ditte che devono effettuare determinati calcoli. Luciano è diventato amministratore unico della società, e assieme all'ing. Bocchi, come dice il comunicato, si occuperà solo della messa a punto del motore, mentre i tecnici inglesi si occuperanno della messa a punto e della manutenzione della monoscocca.

Il lavoro intanto nell'officina di Borgo Panigale prosegue a cremente, sono state disegnate nuove teste per il 12 cilindri della F. 1, che saranno provate in questi giorni al banco.

La Tecno doveva portare alla premiazione dei Caschi di Autosprint anche il nuovo motore

boxer 8 cilindri 2000, che verrà commercializzato al più presto dalla casa bolognese, ma alcuni piccoli intoppi dopo le prime prove al banco, (che sembra abbiano dato risultati eccellenti), hanno sconsigliato a Luciano di portarlo a Pontecchio Marconi.

Si dovrà aspettare forse i primi giorni del '73, quando arriverà dall'Inghilterra il DS Yorke con il nuovo telaio, e forse il nuovo pilota che però deve essere di gradimento di Pederzani per essere assunto, (questo per evitare che decisioni cervellotiche, come quelle dell'anno passato dove si fece correre improvvisamente Bell invece di Nanni, danneggino, non solo la messa a punto della macchina, ma anche il portafoglio di Pederzani, che avrebbe concorso a prendere i 25 milioni della CSAI se si fosse fatto correre sempre il pilota italiano) per vedere all'opera la nuova vettura di F. 1, che si affiancherà alla Ferrari nel Mondiale piloti con i colori italiani.

Giancarlo Cevenini

Che differenza c'è tre le BRABHAM BT40 e BT41

LONDRA - Sono ora disponibili altri particolari sulla Brabham BT41 di F. 3, dato che, dopo la descrizione della BT40, è stata completata la prima BT41, che è addirittura in produzione.

Il telaio è basilamente simile a quello della BT40, salvo per il fatto che la monoscocca ha una sottile « pelle » interna in acciaio, che porta la vettura al limite del peso minimo e, naturalmente, dà un notevole aumento di robustezza al telaio. L'acciaio è trattato con una plastica anti-corrosione e quindi nella foto assume il colore nero. La geometria delle sospensioni è identica a quella della BT40. L'alloggiamento del motore più rigido permetterà di montare i vari Ford disponibili, e la trasmissione avviene con cambio Hewland Mk 9.

Diversa in questo dalla BT40, la BT41 ha una sezione di muso « convenzionale » in parte perché i regolamenti della F. 3 limitano le dimensioni dei musci « a tutta larghezza ».



L'annuale premiazione di Autosprint, pur con tutte le sue « code un po' polemiche, è stata auspice di un abbraccio « storico » fra Enzo Ferrari e l'ing. Carlo Chiti, completo di un bacio reciproco

Il premio Lloyd della sicurezza assegnato all'ing. Carlo CHITI

CARLO CHITI, VIC ELFORD e GIOVANNI CANESTRINI sono i primi tre assegnatari del « Premio per la Sicurezza Lloyd Adriatico Assicurazioni AUTOSPRINT » che avrà scadenza annuale e premierà sempre un Costruttore o un tecnico, un pilota ed un giornalista specializzato che abbiano operato fattivamente a favore della sicurezza nelle corse automobilistiche.

A Carlo Chiti è andato quindi 1.000.000 di lire per « aver progettato il serbatoio di sicurezza antincendio che di recente è passato allo studio della C.S.I. »; a Vic Elford 500.000 lire « per il suo gesto di eroismo altamente sportivo a favore di un compagno vittima di un incidente nel corso della 24 Ore di Le Mans 1972 », a Giovanni Canestrini infine 250.000 lire quale « giornalista che si è maggiormente prodigato per la sicurezza nelle competizioni ».



Fiorio, Gobbato e Ferrari ammirano la Lancia Stratos con i colori Marlboro esposta, assieme alla nuovissima Fiat X1/9 che si vede in secondo piano, all'ingresso dello Chalet delle Rose a Pontecchio

Un milione di miniLOTUS JPS al lancio

• A distogliere per un attimo l'attenzione dai tanti piloti presenti, c'erano da ammirare una fiammante FIAT X 1/9 ed una STRATOS-MARLBORO, mentre nel salone superiore faceva bella mostra di sé l'ultima creazione di Giorgetto Giugiaro, quella ESPRIT su telaio LOTUS EUROPA che è tanto piaciuta a Chapman da convincere il boss della casa inglese ad affidare al nostro disegnatore lo styling della sua prossima monoposto di F. 1.

• A completare la nostra premiazione, sono stati particolarmente graditi gli omaggi della Ruspa, della Merzario-Racing Creazioni, della Firestone, della JPS e della Politoys, una valanga di March... A questo proposito, Frank Williams (ormai più noto come Francesco Guglielmi...) ha offerto ad Emerson Fittipaldi il... prototipo del modellino della Lotus 72 John Player Special che la Politoys si appresta a

lanciare sul mercato in ben un milione di esemplari.

• Quale miglior coincidenza della premiazione dei Caschi d'Oro per lanciare un casco? E' quanto ha fatto l'ABARTH, che attraverso la sua distributrice SELECOM ha messo in commercio un bel casco integrale di ottima fattura. Un esemplare di questo casco è andato a completare il « carniere » di ognuno dei piloti da noi premiati.

• In attesa dell'inizio della manifestazione, i nostri ospiti hanno affollato una saletta (troppo piccola, purtroppo), nella quale sono stati proiettati magnifici film a colori: quello relativo alla stagione di Gran Premi '71, della Marlboro, quello della Firestone su Andretti, ed i due della Fiat sui rallies dell'Acropoli e del Marocco.



Per non... guastare la serena domenica d'oro dei campioni e degli amici dello sport automobilistico è d'obbligo il forfait della rubrica anche per questa settimana... (m.)

potrà servirsi anche di una seconda vettura di riserva; l'impiego di gomme Firestone. La direzione sportiva continuerà ad essere affidata a David Yorke come per la passata stagione. Lo studio e la realizzazione delle monoscocche, sarà affidata a disegnatore e tecnici inglesi.

Luciano Pederzani concentrerà infatti tutta la sua attività sullo sviluppo del motore 12 cilindri boxer che già lo scorso anno si è dimostrato all'altezza della situazione e suscettibile di ulteriore perfezionamento. »

La firma materiale del contratto è stata effettuata domenica alla nostra festa, fra Luciano Pederzani, il conte Vittorio Rossi e il marchese di Suni.

La situazione è dunque ormai

FERRARI e

movimentano

premiazione di

PONTECCHIO MARCONI -

Un Enzo Ferrari in gran forma, finalmente dopo tanti anni ospite del « Casco d'Oro », ha vivacizzato con un intervento di quelli che lo hanno reso famoso, praticamente tutta la nostra premiazione.

Il direttore di Autosprint, Marcello Sabbatini, aveva appena dato il risultato, sorprendente, del « Gran Premio di Monza al computer », che già il « Drake » aspramente polemizzava con quel nono posto riservato dalla « macchina » a Nuvolari che in realtà ha lasciato sorpresi un po' tutti. « Si vede che il computer si comporta nello scegliere i piloti come si comporta quello che sceglie gli arbitri di calcio... », ha buttato là il Drake...

Poi, quando Sabbatini ha annunciato che era stato Ronnie Peterson, unico fra i nostri quasi cinquecento ospiti, a conquistare cinque punti nel concorso pronostico legato al



FITTIPALDI

l'annuale

AUTOSPRINT

chi c'era...

I presenti alla nostra festa erano quasi 500, a nominarli tutti non si finirebbe più. Tra coloro che hanno sfidato la giornata di nebbia e anche i numerosi impegni per essere presenti, anzitutto ricordiamo il Sottosegretario agli Esteri on. Giovanni Elkan e l'on. Angelo Salizzoni che sono stati simpaticamente « coinvolti » con interventi e premiazioni.

Tra i rappresentanti del mondo automobilistico sportivo l'ing. Forghieri, l'ing. Caliri, l'ing. Giorgio Ferrari, il dott. Gozzi, Sante Gbedini, il perito ind. Lardi e Domenico Belloni tutti dello staff Ferrari. Della De Tomaso erano presenti Vassallo, Ugolini e Guerino Bertocchi.

Della Tecno Luciano Pederzani, l'ing. Bocchi, Cremonini e Volta. La direttrice dell'ufficio P.R. Fiat Maria Rubiolo, che purtroppo ha dovuto ripartire in anticipo causa le proibitive condizioni del tempo. Della Fiat anche Silecchia, Caiano. Presenti anche la signora Pagnossin, sponsor di de Adamich in F. 1. Per la Ford il dr. Giannessi e Carlo Micci, per la Shell il dott. Fabietti, il dott. Tai e il comm. Nuti. Per l'Abarth era presente il direttore generale Renzo Avidano, Osella e il suo d.s. Truffo. Della Martini il conte Vittorio Rossi, il marchese Di Suni e il dottor Talarico, secondo ex-aequo nel nostro concorso pronostico. Del circuito di Misano il dott. Piccioni e Bianchini con il responsabile della Federazione di S.

La nebbia non ferma EMERSON

risultato del computer, Ferrari non ha esitato ad attribuirgli virtù metempsichiche: « E' troppo giovane per poter fare esattamente queste valutazioni, è certamente vissuto anche in un'altra epoca! ».

Ferrari non ha neppure esitato a « punzecchiare » il nostro direttore, ogni volta che ne ha avuto l'occasione. Quando, ad esempio, nel consegnare il premio per il concorso pronostici alla vincitrice, Sabbatini ha osservato che, essendo ella moglie di un cronista del Resto del Carlino, si poteva pensare ad un accordo fra colleghi giornalisti. « Da escludere », ha detto subito Ferrari « conoscendo la poca simpatia di Sabbatini per il Carlino »...

Un contrappunto continuo ed immediato, che ha ribadito — se mai ce ne fosse bisogno — la « verve » e l'humour, dell'uomo di Maranello, fresco reduce dall'essere stato lui, il giorno precedente, a Fiorano, sotto il fuoco delle domande nella sua tradizionale conferenza-stampa.

La premiazione era iniziata subito su binari poco consueti, con l'inizio alla garibaldina, a metà pranzo, per permettere a Peterson ed a Schenken di non perdere la coincidenza aerea per Ginevra. A Ronnie Peterson è stato affidato il Trofeo che Autosprint ha voluto dedicare a Colin Chapman, costruttore della vettura campione del Mondo, mentre Schenken ha avuto il compito di consegnare, alla prima occasione, al suo con-

nazionale Jack Brabham quel Casco d'Oro che il « vecchio » Jack deve avere fin dal 1966.

Successivamente, la cerimonia aveva preso binari più consueti, con lo scrosciare degli applausi per coloro che in ultima analisi sono i veri protagonisti del nostro premio, i Caschi d'Oro, d'Argento e di Bronzo destinati ai piloti italiani, e cioè Munari, Vittorio Brambilla e Francia.

Binari consueti, dicevamo, ma fino ad un certo punto. Infatti, era appena iniziato il turno delle sette medaglie d'oro, quando l'ordine previsto è stato sconvolto — piacevolmente — dall'arrivo di Emerson Fittipaldi, che in mancanza di voli di linea, tutti fermi per nebbia, da Francoforte si è arrangiato con un jet privato, atterrando con la prima schiarita a Borgo Panigale. E' stato preso in consegna da Guerino Bertocchi, che lo aveva « inseguito » fino a Pisa — che in un primo momento pareva l'unico posto nell'Italia settentrionale dove potesse atterrare un aereo, — e che ce lo ha portato allo Chalet delle Rose con la sua De Tomaso Deauville in tempo perchè Emerson diventasse il « re » della nostra festa. Un vero Gran Premio nella nebbia, il suo.

In un suo breve intervento al microfono, il simpaticissimo brasiliano ha innanzi tutto fatto la proposta di assegnare un Casco d'Oro « speciale » al pilota del suo aereo, che si è infilato con sicurezza

nel primo « buco » disponibile nel cielo dell'aeroporto bolognese. Poi ha ringraziato tutti, con quella modestia che è una delle sue doti più schiette. Il nostro direttore ha nuovamente chiamato in causa Enzo Ferrari, quando si è trattato di consegnare il Casco Iridato di Autosprint al neo-campione del Mondo. A proposito di quella « fortuna » troppe volte — ed un po' a sproposito — chiamata in causa per la stagione '72 di Fittipaldi, uno dei due « superjolly » di questa nostra premiazione-rischiata, Enzo Ferrari, ha detto:

« Ho scritto, e ve lo confermo, che la sfortuna per me non esiste, in quanto non è altro che il compendio di quanto non abbiamo saputo fare o prevedere. E la fortuna è la conseguenza di quello che abbiamo saputo predisporre. Quindi, sono convinto che Fittipaldi ha meritato ampiamente il suo titolo. »

Non poteva essere fatto un complimento migliore per il nostro graditissimo ospite brasiliano, il cui fortunoso arrivo ci aveva tenuti un po' tutti in sospenso fin dalle prime ore del mattino di domenica, ai primi annunci di mal tempo. Sarebbe stato veramente un peccato rinunciare al « clou » della nostra premiazione, per la quale il pur capiente ed organizzato Chalet delle Rose quest'anno ha rischiato letteralmente di scoppiare. Quattrocentosettanta amici, quattrocentosettan-

ta graditi ospiti che forse ci convinceranno a fare la nostra prossima festa... al Palazzo dello Sport, anche per acccontentare i tanti giovani « fans »

Molti, fra questi, gli assenti. Oltre a quanti leggerete a parte, ci è veramente spiaciuto per Colin Chapman e per il suo d.s. Peter Warr, che avrebbero così completato la « festa Lotus-JPS » assieme al loro pilota numero 1. E' successo che Chapman è rimasto bloccato a Parigi, per l'impraticabilità di Linate, dove avrebbe dovuto raggiungere Bologna con l'aereo di cui disponeva Peter Warr. Il quale ha cercato di raggiungere Borgo Panigale, ma è stato meno fortunato di Emerson (o meno abile il pilota del suo aereo), ed ha finito per atterrare a Roma.

Fittipaldi, dopo essersi rifocillato ed aver risposto da vero « campione » all'assalto dei cacciatori d'autografi e dei foto e cinereporter (assalto che ha messo in leggera crisi il prosieguo della manifestazione, dato che si svolgeva vicinissimo al palco), si è accomiato non senza aver prima cercato di convincere Giugiaro a fargli avere una Esprit, in Brasile, fatta così e così, con quel dato motore e quelle particolari modifiche.

Giugiaro ha avuto il suo da fare a spiegare ad Emerson che di Esprit, per ora, ne esiste un esemplare solo, e che proprio quella che lui aveva tanto ammirato stava per essere trasportata a Londra!

Marino, rag. Muscioni. Altri amici dell'autodromo di Casale guidati da Fabris.

Degli AC oltre al Presidente dott. Giorgio Liguori e il direttore dott. Varone dell'AC Bologna, l'ing. Borracci e il dott. Antolini direttore dell'AC Milano era con Romolo Tavoni, Restelli, Corrado Milanta. Molti anche i piloti, in pensione e no, tra cui Taruffi, Del Balzo, Francischi, Nanni Galli e Paolo, Carlo Giorgio, Moretti, Sassi con Doneda, Pianta e Parkes. Nostro ospite anche il signor Nero, del club « Amici del volante » di Bra. C'erano anche alcuni rappresentanti dei soci dei Club Autosprint. Spiccavano gli amici del club di Prato i soci vincitori del referendum per l'elezione dei Caschi, e persino due del club svizzero presentatisi, organizzatissimi, con tanto di... giacca blu (ahi, ah!...).

...e chi NO

L'avvocato FILIPPO CARPI DE RESMINI, presidente dell'ACI Italia ci aveva telegrafato già dalla scorsa settimana:

« Vivamente rammaricato non poter intervenire alla premiazione dei Caschi '72 AUTOSPRINT, causa imprescindibili impegni in precedenza assunti, ringrazio vivamente per il cortese invito e augurando pieno successo alla significativa manifestazione esprimo le mie felicitazioni e il sentito apprezzamento dell'Ente ai valorosi piloti ».

In extremis è mancato telegraficamente l'avv. Marinucci, presidente d'onore dell'ACI. Ignorato l'invito invece dal presidente ROGANO, dal segretario SALITI e dal loro « pilota » (jet), almeno nella trasferta lampo del venerdì da Roma a Modena per la premiazione Ferrari, il neo presidente della sottocommissione velocità, conte ZANON DI VALGIURATA, che pure avrebbe dovuto ricoprire l'incarico di « public-relations » nella nuova CSAI 1973-74... A titolo personale (evidentemente) erano presenti l'avv. ALEFFI e l'ing. ZAMBONI, i due « nuovi » consiglieri della commissione sportiva. (In bocca al lupo...)

Gli amici della festa

FITTIPALDI quasi multato ...

Nonostante il gran numero di invitati presenti, qualche assente è... mancato, tenuto lontano da impegni improrogabili o in molti casi dalla nebbia che ha sconsigliato a molti, che non sono Fittipaldi, la trasferta a Bologna.

STEWART non è venuto a prendersi il suo bel casco d'argento perché si trova in Argentina a provare. Ci ha telefonato e al direttore che gli prospettava la possibilità di una consegna tramite Fittipaldi, ha risposto: «No, no, me lo consegnerete il prossimo anno, magari a Imola».

Anche JOHN SURTEES è stato impossibilitato a venire e il casco a lui destinato lo ha ritirato la signora Pagnossin.

JACK BRABHAM, impossibilitato a presenziare riceverà comunque, finalmente, il suo casco, guadagnato con la vittoria in F.1 nel... '66. Meglio tardi che mai. A portarglielo sarà Schenken, come Jack stesso ci ha consigliato nella sua lettera, temendo forse una diminuzione prossima del prezzo dell'oro... Anche KEN TYRRELL, come il... dipendente Stewart non è venuto e ci ha scritto veramente dispiaciuto. DENNY HULME ci ha scritto comunicandoci la sua imminente partenza per la Nuova Zelanda dove trascorrerà, tra le mura di casa, le vacanze di Natale. Per un pilota che vagabondeggia tutto l'anno il motivo è più che valido. Vecchio Denny, sei scusato.

Gli altri premiati c'erano più o meno tutti (degli altri assenti leggete a parte), mentre il numero delle personalità che non hanno potuto godersi la festa si apre con questa lettera del Presidente del Consiglio, on. GIULIO ANDREOTTI.

«Caro Sabbatini, la ringrazio molto della segnalazione che lei mi ha fatto circa la manifestazione che avrà luogo a Pontecchio Marconi il 3 dicembre prossimo per la consegna dei caschi d'oro ai campioni automobilistici del mondo e d'Italia. Mi spiace che non mi sarà possibile intervenire. Auguro alla bella iniziativa il più vivo successo e i miei migliori saluti».

Al rammarico del Presidente del Consiglio si è aggiunto anche quello del Ministro per i problemi della gioventù, CAIATI, del Sottosegretario agli Esteri, on. PEDINI, dell'on. LUIGI PRETI.

Particolarmente dispiaciuto, e ce lo ha scritto nella sua lettera, l'Ambasciatore del Brasile a Roma, Sua Eccellenza CARLOS MARTINS THOMPSON-FLORES che avrebbe voluto presenziare alla premiazione del suo «illustre concittadino». L'assessore allo sport del Comune di Bologna, SERGIO MONTANARI, nel comunicare la sua impossibilità ad intervenire, ha inviato a nome suo e del Comune di Bologna le felicitazioni a tutti i premiati. Impegni di servizio nelle zone terremotate hanno impedito al Generale CARLO TEREZANI, Comandante della IV Brigata dei Carabinieri, di intervenire. Il saluto al campione del mondo, al posto suo lo ha dato il carabiniere che, non sapendo naturalmente chi c'era nell'auto e perché andava tanto di fretta, ha bloccato sulla Porrettana l'auto di Fittipaldi che era appena arrivato, e con un po' di ritardo causa la nebbia, all'aeroporto. La multa questa volta non c'è stata e la comprensione del milite ha fatto piacere a Fittipaldi che ha commentato: «A San Paolo potrei parcheggiare in divieto, andare a tutta velocità e i vigili mi salterebbero. Ma, sia ben chiaro, non vado mai oltre il consentito dalle norme» (e aveva ragione anche in questo caso: alla guida della De Tomaso Deauville non c'era lui...).

Un saluto a tutti i premiati con le felicitazioni per la loro annata sportiva li hanno inviati anche il Presidente ed Amministratore delegato della Good-year italiana, EUGENE CULLER, il dott. PROVERA per la Chrysler Italia, SERGIO PININFARINA, GUY MALLERET per la Maserati, G. NICOLA DA VINCI per la Ford Italiana, il dott. MARIO DE CESARE, Presidente dell'AC Roma, SANDRO FIORIO della Lancia, GIAMPIERO BONIPERTI, Presidente della Juventus, il dott. GIULIO CESARE ALBERGHINI, segretario generale dell'Ente Fiere di Bologna, l'avvocato GUSTAVO MARINUCCI.



Il nostro editore, signor Luciano Conti, consegna il Casco d'Oro a Sandro Munari. Conti ha perso il primo tempo di Bologna-Torino, ma Novellini ha atteso a segnare che arrivasse il suo presidente...



Dopo il Casco iridato, Emerson Fittipaldi ha ricevuto anche una bellissima targa d'argento della Firestone, da mr. McAllister. Sotto, l'on. Salizzoni consegna a Vittorio Brambilla il Casco d'Argento



Tutto l'oro 1972 di AUTOSPRINT



Emerson si scopre anche pittore

Il momento culminante della nostra festa, quando l'ing. Ferrari, chiamato in maniera un po' provocatoria a dare lui, a Fittipaldi, il Casco iridato di Autosprint, porge al neo-campione del mondo la nostra statuetta. Emerson era arrivato all'ultimo momento, con complicazioni aeree per nebbia, proveniente da Francoforte, dove la sera prima aveva ricevuto il premio come miglior pilota dell'anno dalla rivista tedesca «Autozeitung». Il brasiliano ha avuto il 43% dei voti, ed ha preceduto Stewart ed Ickx. Miglior tedesco è stato dichiarato Jochen Mass, che ha avuto un premio speciale in un concorso di disegno nel quale si è distinto anche Fittipaldi, mentre Kauhsen ha proposto un'auto a... fisarmonica



Altro omaggio ad Emerson, quello del nuovissimo libro del nostro Lini, «12.000 giri», che Franco gli consegna. Sotto, si ride ad una battuta di Ferrari mentre dà il Casco di Bronzo a Giorgio Francia





Gerhard Gumpert ogni anno ha un pilota-Porsche da premiare. Eccolo consegnare la medaglia che Pino Pica ha dimostrato ampiamente di meritare quest'anno



L'ing. Carlo Chiti consegna la medaglia d'oro al più giovane dei nostri premiati, il filatelico-da-corsa romano Roberto Marazzi, che ha un futuro in F. 5000



La rivelazione delle gare in salita '72, Gianfranco Trombetti, riceve la sua medaglia dalle mani dell'ing. Pasquale Borracci, presidente dell'A.C. di Firenze



Il dott. Giorgio Liguori, presidente dell'Automobile Club di Bologna, premia Orazio Ragaiolo, dominatore delle «miniformule» in caccia di una Formula 3



Il signor Conti consegna a Tim Schenken, nostro gradito ospite, il Casco iridato da consegnare a Jack Brabham che lo ha meritato per il suo mondiale 1966



Da un costruttore ad un costruttore. Enzo Ferrari incarica Ronnie Peterson di portare a Chapman il «casco» a lui dedicato, come artefice della Lotus JPS



Il Trofeo destinato alla Lancia, per la sua stagione rallistica '72, viene consegnato da Luciano Conti all'ing. Piero Gobato, direttore generale della Casa



La signora Liguori, a destra, porge alla signora Pagnosin il Trofeo destinato a John Surtees, per il campionato Formula Due conquistato dalle sue vetture



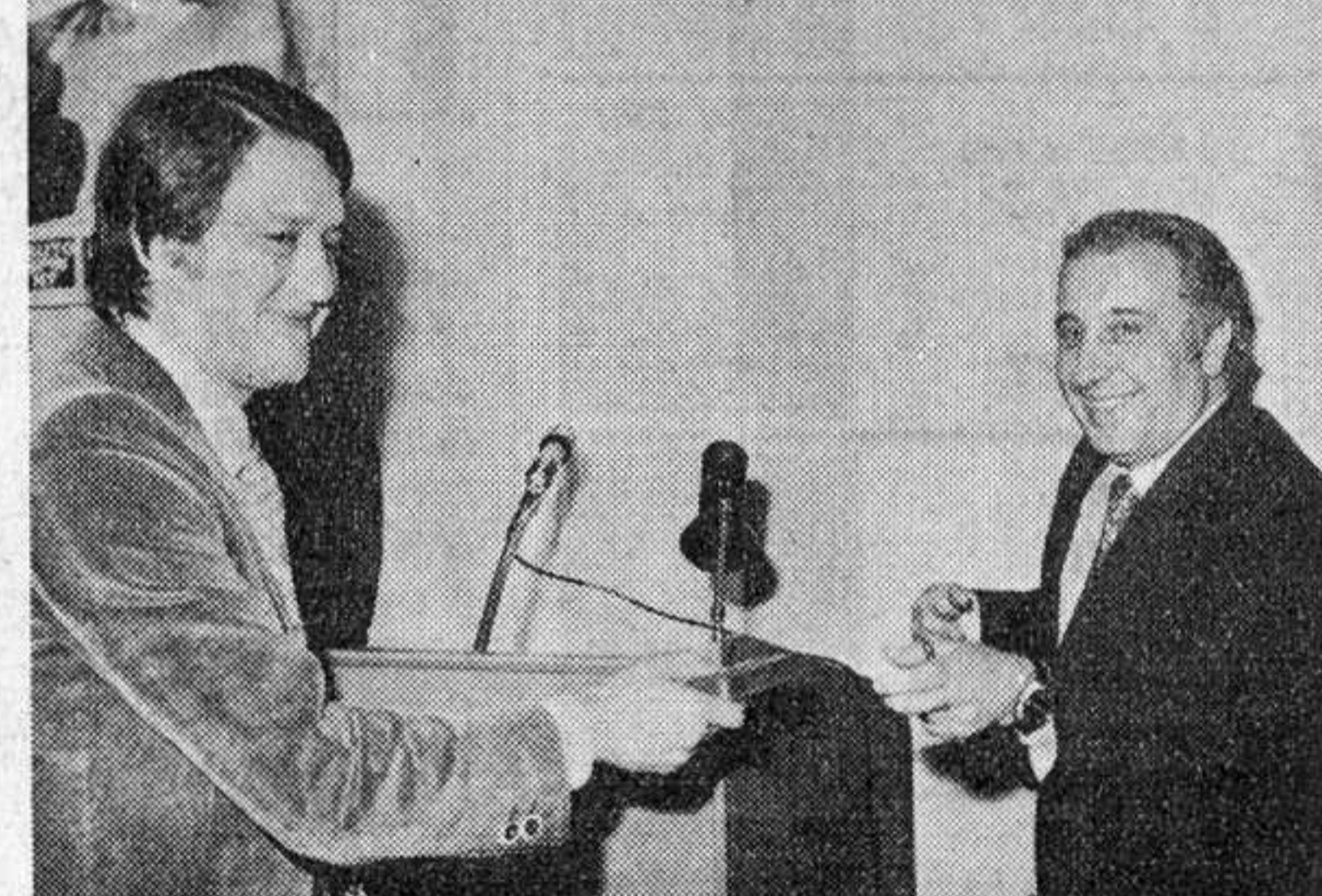
Chi meglio di Merzario, per premiare con una medaglia la coraggiosa e alla fine fortunata stagione europea di Enzo Osella? Infatti, Arturo ne è stato il pilota



Sopra, il dott. Barattolo della Firestone premia Cesare Fiorio. Sotto, la signora McAllister consegna una medaglia a Giorgio Giugiaro lo stylist per la Lotus F. 1



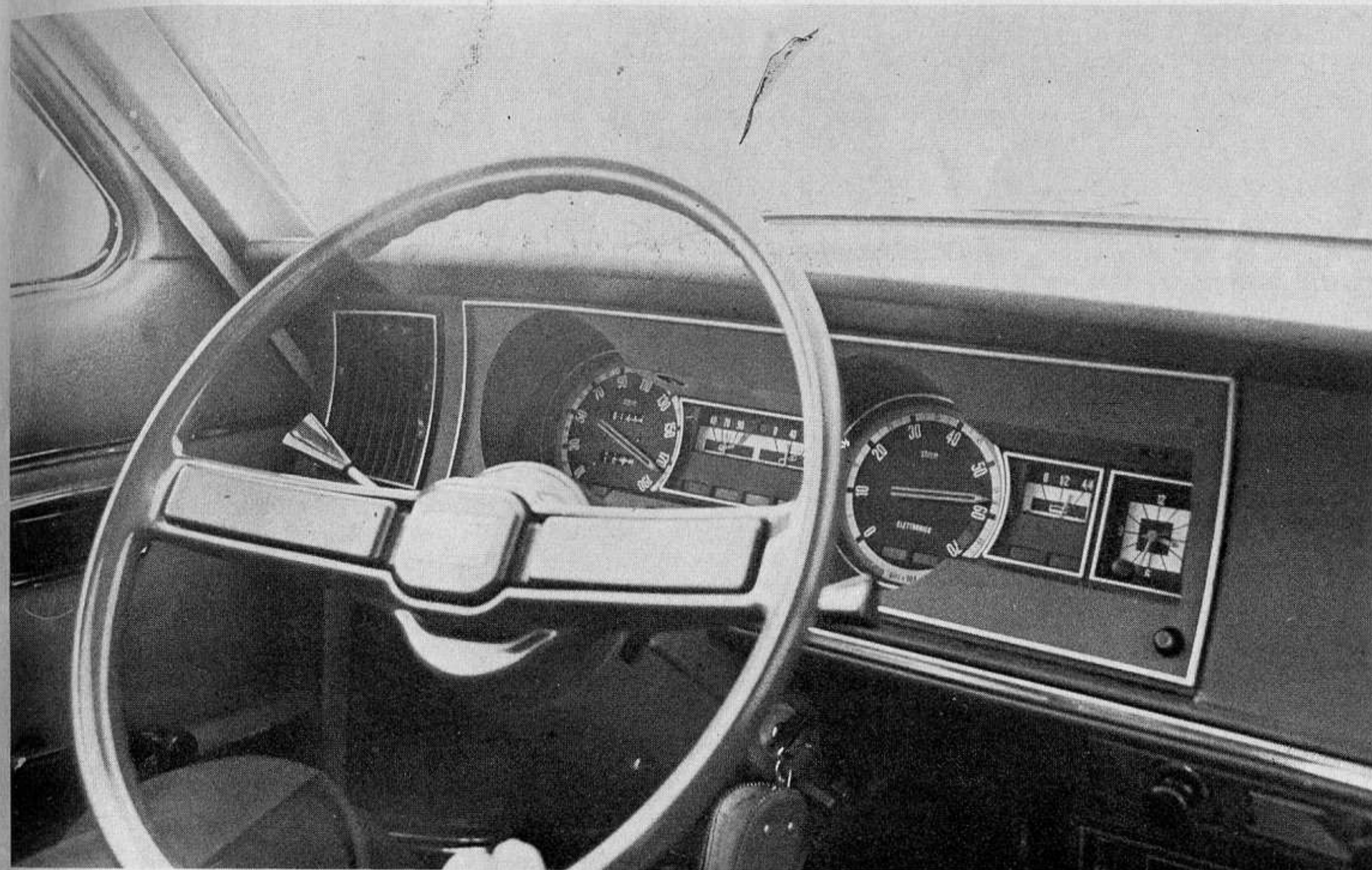
Sopra, Galli (che sarà suo pilota) porge un ricordo a Frank Williams. Sotto, Marcello Sabbatini premia personalmente Arnaldo Cavallari, ralliman «recidivo»



Sopra, non ci siamo dimenticati di Mario Mannucci. Sotto, Paolo Moruzzi dà a Merzario la coppa dedicata a Giunti che lui «dimenticò» alla 500 KM di Imola



Un primo test con l'ultima nata LANCIA



Qui sopra, la Beta 1800 a 175 kmh di cronometro. Sotto, ai lati di una vista complessiva della 1800 LX, gli schemi delle sospensioni anteriore e posteriore



Il tris italiano della sfida



FIAT 132
1800 S



ALFA ROMEO
ALFETTA



LANCIA BETA
1800 LX

	ant. long.	ant. long.	ant. trasv.
posizione motore	ant. long.	ant. long.	ant. trasv.
motore tipo	4 cilindri	4 cilindri	4 cilindri
cilindrata	1756	1779	1756
potenza/giri DIN	105	122	110
trazione	posteriore	posteriore	anteriore
cambio	5 (extra)	5	5
sospensioni ant.	indip.	indip.	indip.
sospensioni post.	asse rigido	De Dion	ind. McPherson
passo	2550	2510	2540
carreggiata ant.	1310	1360	1406
carreggiata post.	1320	1350	1392
bagagliaio dmc.	400	510	500
peso kg.	1070	1060	1095
velocità kmh	170	180	175
prezzo	1.945.000	2.245.000	oltre 2.500.000 (previsto)

Beta, la morbida

«L'Alfasud è un'Alfa Romeo», dice la pubblicità della recente «media» di Pogliano d'Arco. Parafrasando questa affermazione, anche la Lancia — per ribadire quanto della tradizione della casa è rimasto nonostante l'assorbimento da parte della Fiat — potrebbe affermare che «la Beta è una Lancia». E per convincersi di quanto questo spirito sia ben presente, di quanto poco in definitiva conti la marca ed il tipo del motore nel dare l'impronta ad una vettura, basta mettersi anche per poco al volante di una Beta.

Provando la Beta ci si ricorda anche di come un'automobile sia inevitabilmente il frutto di una serie di compromessi fra esigenze a volte diametrali, come ad esempio finiture di classe ed economicità. Questa non è certo una novità, solo ci è parso che nella Beta la Lancia si sia un poco sbilanciata sulla strada di questo compromesso, facendo pendere la bilancia ver-

so alcune scelte a scapito di altre.

Ad esempio, abbiamo trovato quanto ci si poteva attendere nel campo della comodità: ottima insonorizzazione, assenza di rumore alle alte velocità — segno che la linea un po' sconcertante ha una sua giustificazione aerodinamica —, grande bagagliaio, abbondanza di piccoli particolari pratici. Siamo rimasti delusi, invece, dalla «svogliatezza» con cui la Beta affronta le variazioni di traiettoria un po' brusche, sensazione accentuata certamente anche dalla notevole demoltiplicazione dello sterzo, e dal mutamento di assetto — da un sano sottosterzo ad un netto sovrasterzo — a seconda che il motore sia in tiro o che la vettura sia frenata.

Sensazioni. Forse anche perché ci siamo dimenticati che la Beta, tutto sommato, non è una sport, ma una berlina da turismo. Infatti, in questo senso essa è una vettura ideale, che invita ai lunghi viaggi,

perfetta per quanto riguarda l'ospitalità dei passeggeri e del loro bagaglio. Nel tratto autostradale fra Bologna ed Imola ne abbiamo apprezzato l'insensibilità al vento la-

L'identi-kit della Beta 1800

Alesaggio/corsa 84 x 79,2 - Cilindrata 1756 - Compressione 8,9:1 - Potenza-DIN 110 - Coppia-kgm 14,7 - Distribuzione bialbero a cinghia dentata - Alimentazione carburatore doppio - corpad apertura differenziata - Tipo Weber o Solex 34 - Frizione monodisco a secco, molla a diaframma - Cambio a 5 velocità sincronizzate, più retromarcia - Rapporto finale 4,071 - Cerchi 5,50" x 14 - Pneumatici 175/70 SR 14 - Lunghezza 4290 - Larghezza 1640 - Altezza 1400 - Velocità in quinta a 1000 giri/min. 29,3.

terale, l'ottima visibilità e la leggerezza dei comandi.

Ecco, i comandi — a mano e a pedale — ci sono piaciuti particolarmente, razionalmen-

te piazzati e molto dolci di azionamento, cambio compreso. Addirittura eccessiva l'azione del servofreno, solo ad appoggiare il piede sul pedale, ad ogni modo la frenata è sempre perfetta, uno dei punti di forza della Beta.

Per quanto riguarda le prestazioni, la 1800 che avevamo a disposizione ha raggiunto tutti i 175 kmh promessi dalla casa, ed in due occasioni consecutive abbiamo cronometrato 20"4 sul chilometro, pari a 176,470 kmh. Abbastanza preciso il tachimetro, mentre il contagiri segnava 5.700 giri. Un regime che il bialbero 132 mostra di sopportare molto bene, anche se è più consigliabile sfruttarlo in maniera continuativa attorno ai 5.000 giri (153 kmh), anche per ragioni di consumo. A questo riguardo, non abbiamo effettuato prove precise, ma esso ci è parso molto contenuto, evidentemente anche per merito delle qualità aerodinamiche della scocca.

Il cambio è a cinque velo-

cità, con la quinta marcia giustamente distanziata della quarta, e le prime tre marce abbastanza corte. L'accelerazione è buona, anche se il motore era chiaramente ancora «legato» dai pochi chilometri percorsi. Il lavoro fatto dalla Lancia sul motore Fiat ha contribuito ad abbassarne leggermente la coppia, situata attorno ai 3000 giri, ma ad ogni modo per riprendere in fretta è bene usare il cambio, dato che la potenza non è poi esuberante.

E' presto per dire se la Beta centerà l'obiettivo che si è proposta, anche perché sarà necessario — prima di esprimere un parere — poter valutare la macchina in base a quell'importantissimo parametro che è il prezzo. Quello che è certo è che ha quella classe, quell'accuratezza di esecuzione e quello «stile» che il cliente Lancia si attende da una Lancia. Purché non voglia farci le corse.

Marco Magri

I programmi sicurezza della Casa svedese associati a Vallelunga alle prospettive dell'accordo con la DAF

Il terzo occhio della Volvo

Lo schermo televisivo della VESC Volvo che permette al guidatore di vedere chiaramente tutto quello che accade dietro la vettura

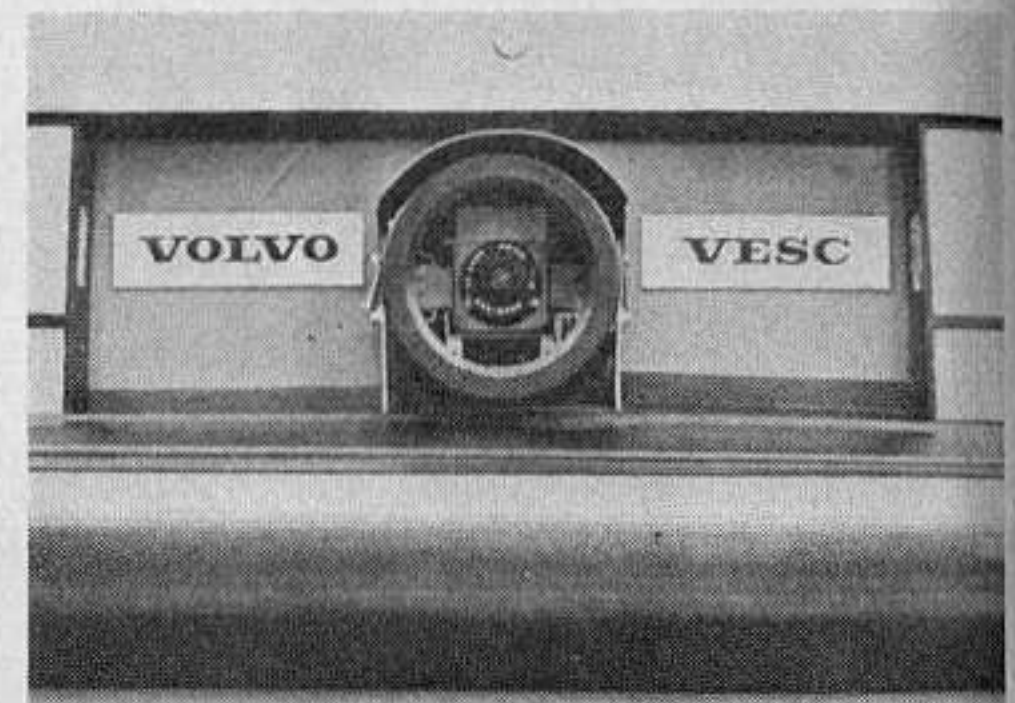
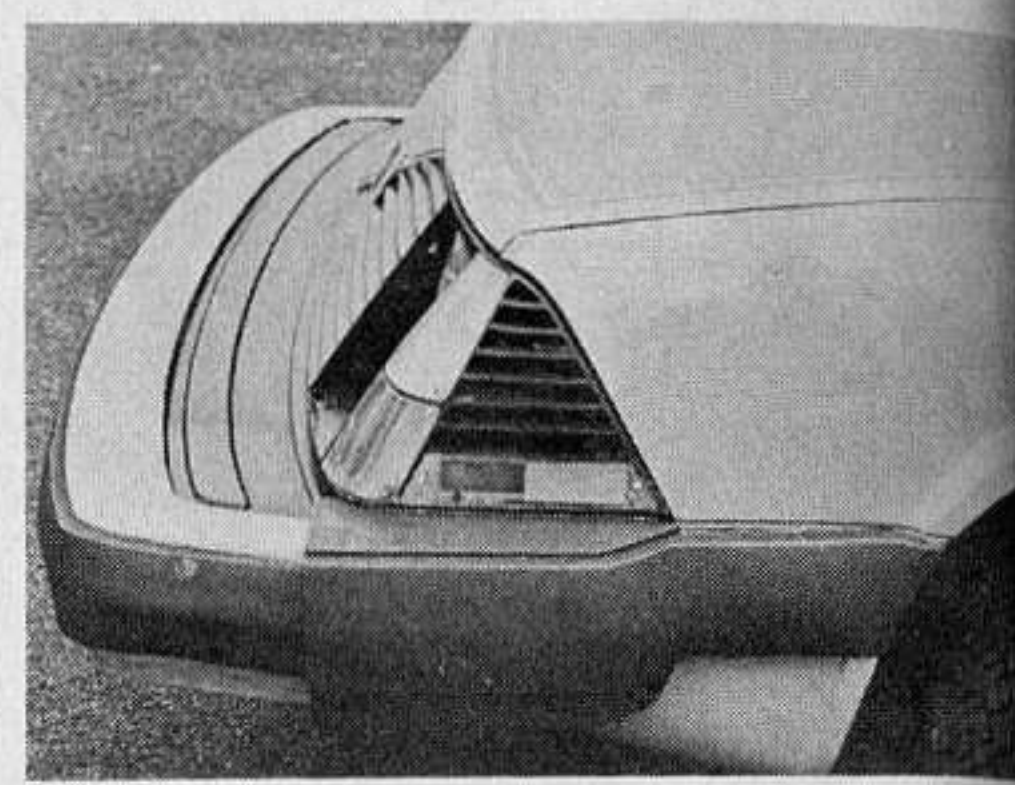
VALLELUNGA - Il nome della Volvo evoca immediatamente, e con convinzione, l'idea della solidità, della robustezza in funzione della sicurezza e della durata. Soprattutto perché, oltre alle prove che le Volvo hanno dato anche per utilizzazioni prolungatissime nel tempo, si sa che queste macchine debbono affrontare condizioni di esercizio pressoché sconosciute a chi vive come noi ai margini del Mediterraneo. Un inverno di praticamente sei mesi, con temperature bassissime, con le strade innevate o ghiacciate, spesso però utilizzabili bene grazie a dosi massicce di sale sciogli-ghiaccio, hanno indirizzato i progettisti della Casa svedese verso una filosofia tecnica particolare, che ha avu-

italiani venuti a Vallelunga, la presentazione delle Volvo 1973 è stata quasi sopraffatta da due altri argomenti: la presentazione della VESC (Volvo Experimental Safety Car), la macchina sperimentale che compendia il frutto degli studi sulla sicurezza finora svolti; e l'annuncio di un accordo di principio già raggiunto con la DAF, accordo che dal 1. gennaio 1973 diventerà operante con forma e modi che non sono stati però ancora decisi.

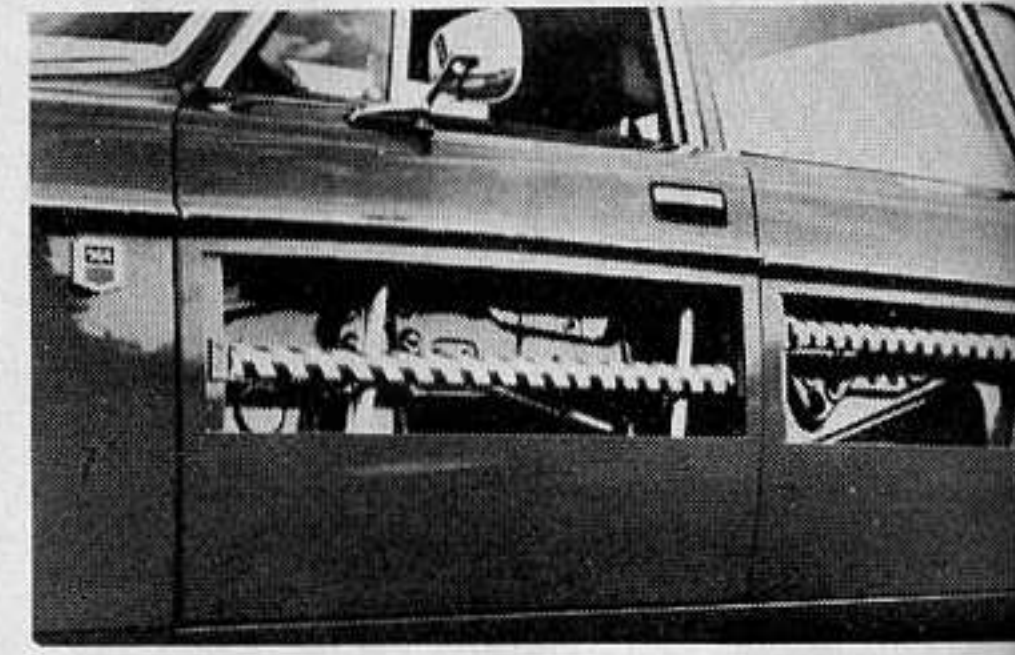
Sull'accordo con la DAF non sono stati ottenuti molti particolari, proprio perché esso non è ancora definitivo; tuttavia esso potrebbe significare che la Volvo ha intenzione di disporre anche di un tipo di vettura di cilindrata ridotta rispetto a quelle che



La vettura sperimentale VESC con le sue caratteristiche linee, accettabili sotto il profilo estetico. Sopra a destra: l'enorme paraurti anteriore, fissato su ammortizzatori idraulici longitudinali



La telecamera con obiettivo grandangolare (focale 6,5!) montato al centro della parte posteriore della vettura. Sotto: l'irrobustimento laterale della struttura già adottato sulle Volvo 44 del 1973



grandi costruttori del mercato comune hanno deciso di formare una associazione avente lo scopo principale di far fronte comune ai fini della legislazione europea; e di far fronte unico di fronte ai costruttori e legislatori americani. Molto lieto perché, nonostante che gli svedesi abbiano detto no al Mercato Comune, la neonata associazione ha già fatto sapere di accettare anche costruttori di Paesi fuori dall'area del MEC. Poiché la produzione annuale della Volvo dovrebbe passare a circa 300.000 unità nel 1976 ed a 450.000 nel 1980, si comprende come la uniformità di soluzioni tecniche da adottare sia importante, visto che buona parte delle macchine prodotte dovrà essere venduta in Europa.

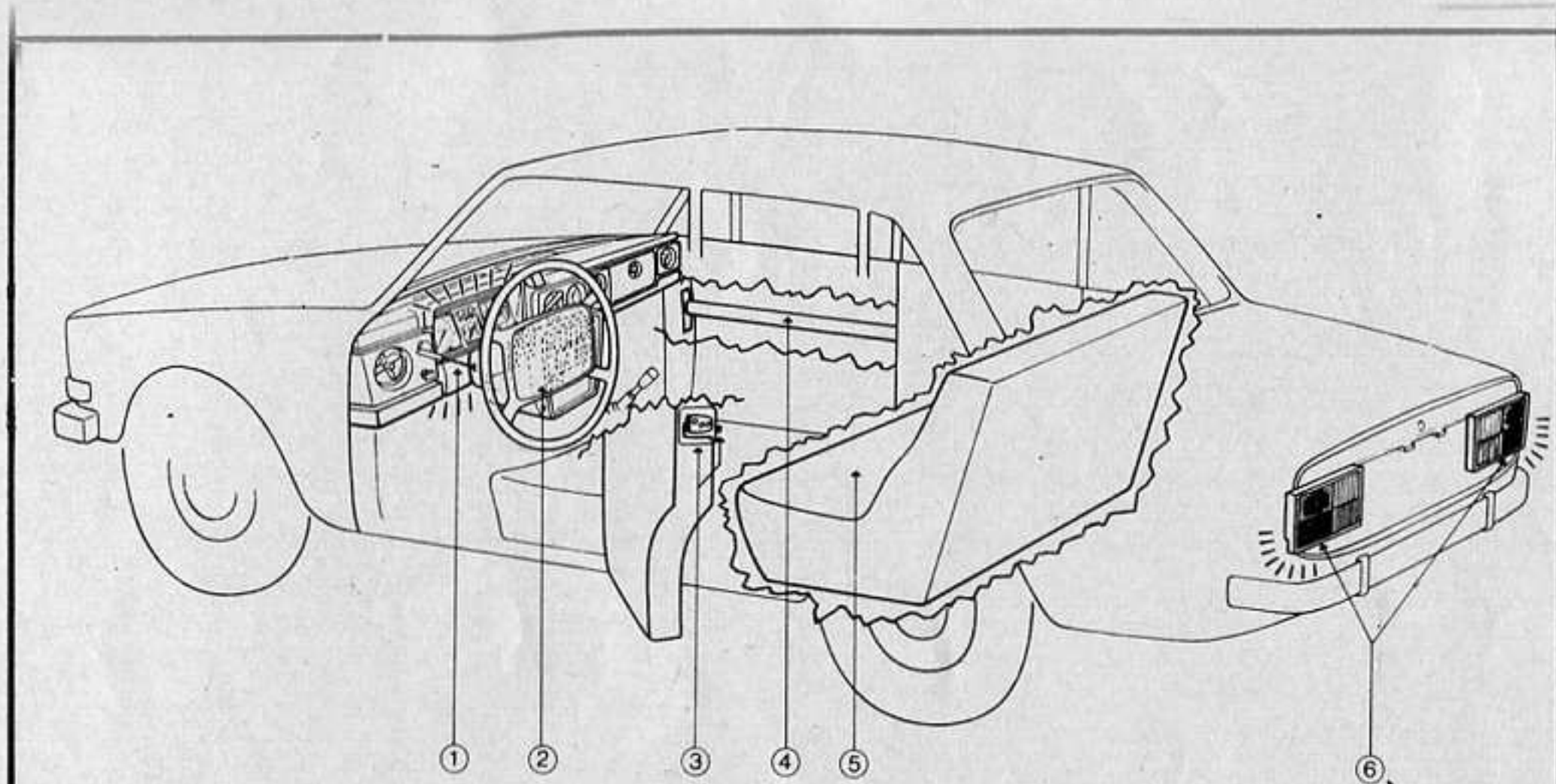
di obiettivo grandangolare piazzata posteriormente, appena sopra il paraurti, ed uno schermo di una certa ampiezza posto al centro del cruscotto. Sistema che era stato applicato soltanto pochi giorni prima sull'esemplare di VESC portato a Vallelunga e che è uno di quella dozzina di macchine che vengono continuamente dotate di nuove soluzioni atte ad aumentare la sicurezza passiva, ma anche quella attiva.

Infatti la Volvo, per tradizione, intende continuare su una strada che è seguita anche da molti in Europa, e che è quella della possibile prevenzione degli incidenti, non soltanto quella della riduzione degli effetti degli incidenti. Una strada, detto per inciso,

ti) mediante controllo elettronico; dai fari dotati di un sistema di lavaggio e tergiture per permettere la migliore visibilità anche con neve o fanghiglia; e dal suaccennato sistema televisivo che permette completa visibilità posteriore e che è integrato da uno specchietto esterno.

Ai fini della riduzione delle emissioni di gas nocivi, inoltre, il motore a iniezione comandata elettronicamente è stato dotato di un sistema di ricircolo dei gas di scarico, dotato di reattore catalitico, che riduce veramente al minimo la dispersione nell'aria di gas nocivi.

Tutto questo ha fatto sì che la VESC sia diventata una macchina di



Ecco alcuni esempi di nuovi elementi di sicurezza dei modelli Volvo 1973: 1 comandi illuminati; 2 piantone dello sterzo ad assorbimento d'urto; 3 portiere con serratura « a prova di bambino »; 4 portiere rinforzate per una migliore protezione dagli urti laterali; 5 tappezzeria ininflammabile; 6 luci posteriori più grandi e meglio visibili.

to come conseguenze immediate le doti delle vetture Volvo.

E' un fatto notissimo e scontato; non un richiamo pubblicitario. Meraviglia quindi sentir dire, dai dirigenti della Volvo e dai suoi tecnici, che hanno davanti, a loro alcuni grossi problemi che debbono risolvere per forza, anche non avendone proprio voglia. E sono i problemi che vengono posti dalla prossima applicazione delle norme di sicurezza escogitate dagli americani, che secondo i tecnici della Volvo non sono del tutto realistiche.

Per la Volvo il problema non è soltanto teorico, ma di ordine pratico immediato, perché pur avendo dimensioni che essa stessa definisce piccole (produce attualmente circa 250.000 vetture all'anno), è tra le marche che esportano di più sul mercato degli Stati Uniti. Un terzo della sua produzione infatti va verso i mercati nordamericani; un altro terzo è assorbito dal mercato nazionale (o scandinavo) ed il resto è distribuito sugli altri mercati, con la maggior parte in Europa. Ecco perché, davanti ai giornalisti

caratterizzano la sua produzione. E potrebbe anche significare che una parte della produzione Volvo potrebbe essere affidata alle officine della DAF, in aggiunta o sostituzione di quella che già adesso è ottenuta dalle officine di montaggio che la Volvo ha in Belgio.

Perché i problemi legati alle norme di sicurezza ed a quelle della riduzione dell'inquinamento atmosferico hanno portato molte preoccupazioni alla casa svedese, che a breve scadenza dovrà avere praticamente tre diversi tipi di produzione, per essere in regola con le norme delle tre aree di mercato nelle quali opera. Scontato che il mercato americano chiederà condizioni particolari, per la Volvo vi sarà anche un problema nazionale, perché pare che il Governo svedese intenda adottare misure differenti da quelle che mediamente saranno adottate in Europa.

E' probabilmente per questo che il direttore generale della divisione automobili della Volvo ha dichiarato di essere molto lieto di sapere che i



La nuova calandra e le luci posteriori di nuovo disegno, che distinguono esternamente le Volvo 1973

A questo proposito è stato detto che il mercato italiano è seguito con particolare interesse, perché si è resa necessaria una azione di ampliamento e miglioramento della rete di vendita e di assistenza, in funzione del fatto che essendo l'Italia un Paese di vacanze, decine di migliaia di clienti Volvo ci vengono ogni anno per un certo periodo, ed hanno quindi bisogno di un servizio di assistenza molto esteso.

Tutto questo è stato detto nel quadro della presentazione della Volvo sperimentale, che avrebbe dovuto farsi al Salone di Torino ma che è stata rinviata perché, ha detto il dott. Biagini, capo della organizzazione Volvo in Italia (che fa capo alla Motauto di Bologna) « a Torino tutti avevate avuto lunghe lezioni di tecnica, di economia, di sociologia... ed abbiamo preferito sollevarvi delle nostre ».

Il rinvio ha fatto sì che alla stampa italiana fosse riservata una primizia, sotto forma del sistema di visibilità posteriore ottenuto mediante un circuito televisivo, con una camera dotata

che è proprio quella che noi suggeriamo da tanto tempo a proposito delle macchine da corsa...

Caratteristiche principali della VESC sono le strutture deformabili che debbono permettere all'abitacolo di resistere alle collisioni sia frontali, sia posteriori, sia laterali; poi il fatto che in caso di urto frontale il blocco del motore in ogni caso non « entrerà » nell'abitacolo, ma slitterà indietro con direzione inclinata in basso, in modo da finire sotto l'abitacolo; poi le condizioni di sicurezza offerte dalle imbottiture interne e dalla disposizione di organi ed accessori. Infine dalla adozione di paraurti molto sporgenti, montati su ammortizzatori idraulici, capaci di assorbire urti rilevanti. A tutte queste cose (e ve ne sono altre, come le cinture con attacchi particolari), la Volvo aggiunge le altre caratteristiche di sicurezza attiva, date dalle sospensioni particolari che riducono al minimo le oscillazioni del corpo vettura (rollio e beccheggio), dai freni antibloccaggio (tut-

circa 1600 chili, che ha richiesto la adozione di pneumatici radiali di tipo raffinato (nel caso specifico erano dei Pirelli Cinturato CN 36, certo tra i migliori esistenti oggi) e che nella breve prova che abbiamo potuto compiere ha dimostrato di possedere notevoli doti di stabilità ed anche di maneggevolezza, nonostante la mole ed il peso.

Naturalmente tutte le belle cose che compongono questa VESC non saranno applicate immediatamente sulle macchine di serie, sia perché sono ancora in fase sperimentale, sia perché renderebbero proibitivo il costo. Però sono la dimostrazione di come si stia lavorando perché davvero siano ridotti gli incidenti e le conseguenze degli incidenti.

« Non per eliminarli totalmente, ci ha detto uno dei tecnici della Volvo, perché ciò purtroppo non sarà mai possibile. Le automobili le guidano gli uomini... »

f. l.

Per non essere

LEGATO

in automobile

come... VITTORIO

ALFIERI

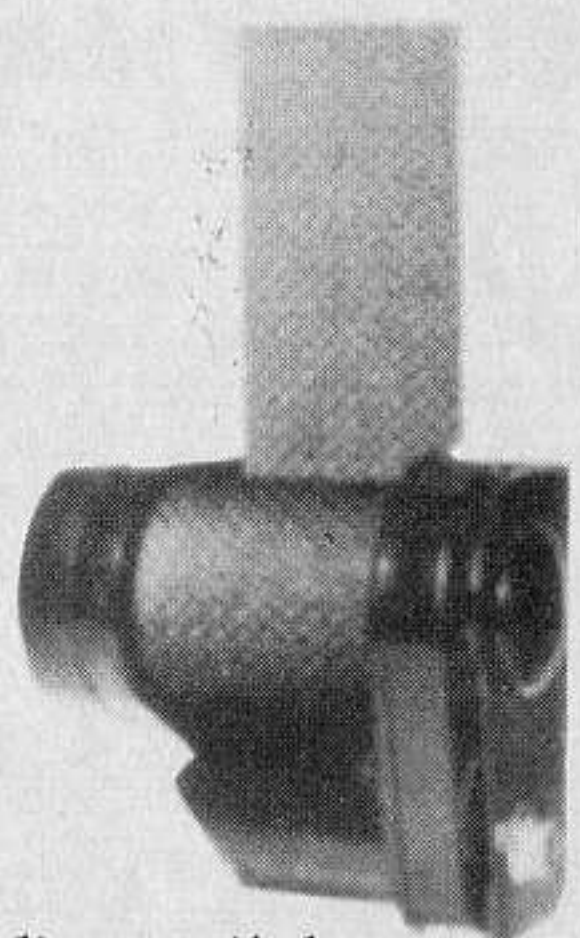
TORINO - Gli incidenti stradali con il bagaglio di vittime e di feriti più o meno gravi, che comportano a volte menomazioni permanenti, senza tener conto delle conseguenze psicologiche ed economiche drammatiche sono il problema tecnico più grave e difficile che si trovano ad affrontare e risolvere le Case Automobilistiche e gli Enti tutori del traffico. Il danno

Certo che l'automobile nei prossimi anni subirà notevoli trasformazioni in modo da essere sempre più oggetto utile diminuendo nei limiti del possibile la pericolosità. Nel quadro dei miglioramenti realizzati si inseriscono le strutture deformabili, gli interni e i cruscotti super imbottiti, i volantini con il canotto deformabile e le cinture di sicurezza. Queste ultime soprattutto tendono a diventare da accessorio a dotazione in quanto è dimostrato dall'esperienza delle corse e da vari studi ultimo dei quali quello della SAAB, che con l'uso delle cinture si riducono di molto le conseguenze di eventuali urti. Su 158 guidatori il 36% che aveva allacciato le cinture è risultato, quasi immune da lesioni gravi: si erano prese in considerazione casi di incidenti stradali con danno superiore alle 900.000 lire; (la cifra sta quindi ad indicare la consistenza dell'incidente).

Interessante il fatto che la velocità non influisce sull'aumento delle vittime ma solo sulla gravità delle lesioni. Tornando ai casi precedenti il 56% dei piloti che non aveva usato le cinture, ha subito i danni maggiori: per lo più lesioni molto gravi. Le cinture di sicurezza quindi partecipano attivamente a migliorare la sicurezza di marcia e non solo per chi guida o per chi siede a fianco ma anche per i passeggeri del sedile posteriore.

Dei 158 incidenti presi in esame dai tecnici della SAAB il maggior numero è accaduto in strade rurali, su strade di campagna o in paesi. Il 30% è accaduto in città, 88 sono stati casi di collisione con altri veicoli e 70 quelli in cui il guidatore ha fatto tutto da solo, tra i più gravi gli urti frontali contro ostacoli fissi e i ribaltamenti. Questo panorama indica come nella prospettiva d'uso delle cinture non bisogna mai trascurare di allacciarle in ogni condizione di uso della vettura. E' importante quindi che la tecnica offra delle cinture che siano molto comode e semplici da usare ed efficaci al massimo.

A questo proposito la Britax ha realizzato uno speciale sistema di cintura a tre punti con retractor e braccio singolo che risolvono il problema pienamente ovviando agli inconvenienti tipici delle cinture. Il retractor è il cuore del sistema, si tratta di un piccolo meccanismo a rullo che allorché la cintura non è in funzione recupera il nastro impedendo che il nastro stesso finisca per terra, sul tappeto o sotto i piedi. In sostanza il gancio di attacco automaticamente si colloca all'altezza della spalla del passeggero sul montante pronto ad essere sfilato per l'aggancio d'uso. Al centro della vettura poi il gancio, di cui si è parlato prima, va ad innestarsi in



La cintura col retractor

per la società è pari ad una continua guerra e da ogni parte tecnici e studiosi cercano di trovare soluzioni valide e pratiche cioè economicamente realizzabili. In questa prospettiva si inserisce lo studio di auto sicure compiuto in tutto il mondo recentemente che ha dimostrato la grande difficoltà di interventi radicali e realistici allo stesso tempo.

una staffa che sporge tra tunnel e sedile, questa staffa costituita da un robusto cavo d'acciaio rigido si presenta sempre nella posizione migliore per cui l'innesto è ulteriormente facilitato. L'operazione d'innesto è molto più semplice di quanto sembri ed è veramente auspicabile che l'uso della cintura diventi un atto automatico del guidatore e dei passeggeri così come chiudere le porte. Uno dei punti neri delle cinture, in particolare di quelle a tre punti, era rappresentato dal bloccare comunque il guidatore anche a vettura ferma per cui per raccogliere un qualunque oggetto sul pavimento della vettura bisognava slacciarsi col rischio di perdere i vari agganci che regolarmente si infilavano nei posti più difficili da raggiungere. Il nuovo sistema «a tre punti» con retractor lascia completamente libero chi se ne serve in quanto blocca solo quando la vettura è in moto e subisce delle decelerazioni di una certa entità.

Non si soffre quindi del complesso di Vittorio Alfieri e ci si può voltare o allontanare dal sedile, chinarsi, prendere gli oggetti dal cassetto del cruscotto, ecc. Al momento opportuno e con gradualità interviene un sistema inerziale che vincola al sedile riducendo al massimo le possibilità di impatto del corpo nel caso di urto. Un ulteriore sistema di con-

trollo del retractor sarà legato all'azione del freno, non si avrà quindi più soltanto un controllo di tipo inerziale ma sarà anche compendiatore da un elemento sensibile all'aumento di pressione dell'impianto idraulico del freno.

Infatti nel caso di frenate su ghiaccio o in presenza di qualunque tipo di scarsa aderenza non si hanno forti decelerazioni, nello stesso tempo si ha un gran bisogno che le cinture entrino in azione in quanto è facile che ne segua un urto. Naturalmente l'uso delle cinture è auspicabile anche su pullman autostradali e non, e autocarri. Il costo delle cinture descritte è tale da poter essere inserito nella dotazione di tutti i tipi di vetture.

In Europa in pratica tutti i paesi entro pochi anni renderanno obbligatorio l'uso delle cinture. In Germania le cinture saranno obbligatorie all'inizio dell'anno 1974 e in Italia si spera nello stesso periodo o poco dopo (in America lo sono già).

A questo scopo la Britax inglese ha autorizzato la ditta SABELT di Torino a costruire su licenza le proprie cinture. Questo lascia ben sperare per un rapido divulgarsi come primo impianto delle cinture stesse che rappresentano uno dei tanti ritrovati nati per le corse e adottati per l'uso quotidiano.

Giorgio Rossotto

trall[®]

una barriera allo sporco

cruscotti sedili, tettucci tornano

NUOVI!

trall[®]

la cosmesi che risolve problemi vecchi di mezzo secolo

rinnova e protegge pelli e plastica

cerchiamo esecutivi introdotti nel settore

EVAN LORIO

20162 MILANO
VIA PONALE 6 - TEL. 24 84 656



G.P.D.A. «pompiere»

Il comitato anti-incendio della GPDA sta stabilendo un gruppo minimo di regole che dovranno essere rispettate, per le attrezzature anti-incendio sui circuiti, e saranno imposte prima dell'inizio della nuova stagione.

Qualche giorno fa la Castrol ha proiettato in Inghilterra tre nuovi film di fronte a rappresentanti della stampa. Quello sul G.P. d'AUSTRIA, della durata di 28 minuti e mezzo, non è stato considerato molto ben riuscito, salvo le belle scene del pittoresco circuito.

L'anno prossimo il campione europeo GT, JOHN FITZPATRICK, resterà con il team Kremer Porsche, oltre ai suoi impegni con la Ford. Userà il nuovo modello Carrera, che non sarà omologato fino al mese di marzo. Intanto correrà con la vettura alla 24 ore di Daytona.

La stampa inglese commenta l'abolizione della BOAC 1000 con rammarico, però la trova più che comprensibile. Si ritiene che una gara di sei ore rappresenti un «boccone» per veri appassionati, pertanto il numero degli spettatori non può essere alto e porta a perdite finanziarie.

Una delle vetture più interessanti che si vedranno al RACING CAR SHOW, dal 3 al 13 gennaio, sarà la UOP Shadow Can-Am. Il team Shadow avrà la sua officina nel Northampton, comunque è quasi certo che la F.1 non sarà pronta in tempo per la mostra.

Due BRM da CAN-AM

David Hepworth ha comprato tutto il progetto BRM-CAN-AM, compreso il telaio P 167, la monoscocca 1973, cinque motori e circa tre tonnellate di pezzi di ricambio. Intanto ha già mandato la 167 in Brasile per le gare di dicembre, ove ne piloterà una lui stesso. Il secondo pilota potrebbe essere Carlos Pace per le gare dopo il 3 dicembre. Nel 1973 farà correre un team di due vetture, cioè quella attuale e quella del prossimo anno, che è già in fase avanzata di costruzione.

I due grandi protagonisti del challenge europeo gruppo 2 del 1973, FORD e BMW, sono indaffarati a radunare i loro piloti. L'annuncio ufficiale ci sarà con l'anno nuovo, comunque si sa già che la BMW avrà vetture per Amon, Ickx, Stommelen, Quester, Beltoise, Stuck e altri. I piloti regolari della FORD saranno Heyer, Mass, Glemser, Birrell e Fitzpatrick, ai quali si aggiungeranno divi come Stewart, Cévert, Hailwood e Peterson. E' probabile che entrambe le squadre s'incontrino in certe gare europee GT e sport, quali Le Mans e la Florio.

C'è stata una riunione all'AC D'INGHILTERRA, per discutere del modo di attirare più pubblico alle corse. L'interesse per questo sport sta calando in Gran Bretagna e questa riunione è indice della gravità della situazione.

La CONNEW ora 5000

L'anno prossimo la CONNEW F.1 potrebbe essere trasformata in F.5000, sostituendo il motore Ford-Cosworth con un Chevrolet.

Forse nel 1973 si avrà un campionato europeo di RALLYCROSS, con sei gare in Inghilterra, Austria, Germania, Olanda, Belgio e Francia.

La CHEVRON B21, vincitrice a Estoril, che apparteneva al Central Garage, è stata venduta a Chris Oates che la piloterà l'anno prossimo. Anche quella di Gray, ex di Lepp, l'anno prossimo correrà con Ian Harrower.

La LOLA T212 di Janda è stata venduta a un brasiliano che l'userà per la serie di corse sud americane, che cominceranno in gennaio. L'anno prossimo Janda farà coppia con Muller (se questi sarà guarito dalle sue ustioni) al volante di una Pantera assistita dalla Casa.

Il pilota francese PIOT dovrà restare a lungo all'ospedale, per la lesione riportata alle vertebre durante il Giro di Corsica.

Il primo premio per il campionato europeo di Formula Ford del 1973 sarà una guida ufficiale in F.3 per il 1974. Ci saranno dieci gare in nove o dieci paesi, e conterranno i migliori nove risultati.

Un rappresentante della MAZDA era a Brands Hatch pochi giorni fa, per assistere a una gara inglese per turismo, in previsione di un possibile «attacco» della Casa giapponese il prossimo anno. Si dice anche che la Datsun l'anno prossimo sarà presente nelle gare del gruppo 2, con un team assistito dalla Casa.

Monoposto per tedeschi

Il giovane, ricco tedesco OBERMOSER, che ha stretto un accordo per vendere e fare correre le GRD nel 1973 lo ha fatto perché pensa che il ritiro dell'Eifelend abbia lasciato un vuoto nello sport motoristico tedesco. Ecco perché è nata la Eurodrive-GRD con sede a Bruchall, vicino al circuito di Hockenheim. Obermoser, concessionario della GRD per l'Europa, ha comprato dieci vetture e il suo team comprenderà una sport due litri con motore Ford per sé e una F.2 per un pilota tedesco di primo piano. Avrà anche un team di due F.3, in collaborazione con la Ford Colonia.

Una storiella che raccontano i giornali inglesi. Arrivando all'aeroporto di Johannesburg, Jody Scheckter si è visto rifiutare l'uso di una vettura Herz e ha detto: «Mi hanno informato che devo compiere venticinque anni, prima di poter noleggiare una delle loro macchine».

L'anno prossimo la COSWORTH offrirà due motori di F.2 alla clientela: il Chevy e una nuova versione del Ford BDA portato a 1970 cc.

Il circuito di MOSPORT, ove si svolgerà il G.P. del Canada del 1973, avrà la superficie rifatta in certi punti, saranno aggiunti cordoli, sostituiti pezzi di guard-rail e abbattuti alcuni alberi.

Nel 1973 la Can-Am Porsche di PENSKE non sarà patrocinata dalla Liggett & Myers. Si chiamerà semplicemente Sunoco Porsche. Pare che rappresentanti della L&M siano in trattative con Foyt.

Sono già arrivate all'AC di Monaco 210 richieste di partecipazione al RALLY DI MONTECARLO. La Prefettura ha concesso di fare effettuare la prova speciale in prossimità del traguardo: si tratta della tappa fra Digne e Norante, una strada di montagna lunga km 19 che passa sul Colle di Corobin a quota 1500.

Anche in Russia donne & motori



● La stampa francese dice che la MICHELIN sta negoziando con la Semperit austriaca e ha cercato, però per adesso invano, di assorbire anche la Bayer. Si dice che voglia abbandonare a poco a poco la Citroen, per concentrarsi sulla gomma, finanziandosi per associarsi a qualche grosso gruppo americano, o Ford o General Motors. Questo dopo la prevista separazione dalla Fiat. Col capitale ricavato, la Michelin impianterebbe una fabbrica di pneumatici in America.

● La GOODRICH ha annunciato che anche nel 1973 fornirà pneumatici radiali al Greenwood Team che parteciperà alla gara di Le Mans, alla 12 Ore di Sebring, alla Road Atlanta e alla 6 Ore di Watkins Glen, con le Corvette Stingray.

● A partire dal primo di dicembre in quasi tutta la FRANCIA è aumentato il prezzo della benzina e del carburante super, di un centesimo al litro. Dal provvedimento sono esclusi alcuni dipartimenti dell'ovest e del sud-ovest.

● Nei primi dieci mesi di quest'anno la produzione automobilistica ARGENTINA è salita a 244.072 veicoli, con un aumento dell'8,6 per cento rispetto allo stesso periodo del 1971.

● Anche nell'anno accademico 72-73 verrà tenuto presso l'UNIVERSITA' DI ROMA un corso di specializzazione in ingegneria del traffico. Il corso è riservato ai laureati in ingegneria e architettura e durerà un anno accademico.

● Nei primi dieci mesi di quest'anno la BP francese ha raffinato 14.199.425 tonnellate di greggio, contro le 11 milioni 792.423 dello stesso periodo dell'anno 1971.

● Non potranno circolare sulle strade inglesi i nuovi superautocarri che i Paesi del MEC accetteranno a partire dal 1980, se il Consiglio dei ministri della CEE deciderà, a richiesta della Francia, di elevare la portata massima a 40 tonnellate con un limite di 11 per asse.

La patente del cugino

● Il cugino della regina d'Inghilterra, il fotografo lord LICHFIELD, oltre a pagare una multa di circa Lire 75.000, è stato privato della patente per un anno. E' stato trovato a guidare in stato di ubriachezza e si è scusato dicendo che una festiciola si era tramutata in un passaggio da un party all'altro, fatto che non aveva previsto. In generale provvede sempre a procurarsi un autista, quando sa che passerà una serata in liete libagioni.

● La Commissione esecutiva del MERCATO COMUNE ora si occupa dei freni ed è stato deciso che, dal primo ottobre 1974, ogni nuova automobile dovrà essere dotata di un doppio circuito frenante.

TOYOTA in Brasile

● La TOYOTA invierà una missione in Brasile per esaminare la possibilità d'immettersi sul mercato brasiliano. Partirà con un vasto campionario di vetture e di autocarri.

● Entro il mese di maggio 1973 il PARCO DI MONZA apparterrà ai pedoni. Il Parco verrà infatti chiuso al traffico dei veicoli a motori e verranno creati parcheggi in corrispondenza con le varie porte.

● L'Autonovo Oy, importatore e distributore della Fiat in FINLANDIA, ha celebrato il decimo anniversario della fondazione. La rete dei concessionari ha raggiunto il numero di 80 punti di vendita.

● In ottobre la produzione automobilistica FRANCESE è salita al record di 323.242 unità, rispetto alle 295.951 di settembre e alle 285.088 dello stesso periodo del 1971.

● Nel mese di ottobre l'industria automobilistica INGLESE ha prodotto 205.626 autoveicoli, cifra record, contro 188.456 dello stesso periodo dello scorso anno.

● La FIAT ha costruito un nuovo stabilimento per il montaggio di trattori nello Zaire. Lo ha inaugurato Umberto Agnelli, alla presenza del presidente della repubblica dello Zaire. Lo stabilimento occupa un'area di 40.000 metri quadrati.

Quello che
abbiamo
TELEVISTO

Oramai le uniche automobili, sportive e non, che la TV ci elargisce sono quelle pubblicitarie dei vari «Carosello» Tic-Tac e via dicendo, e qualche eccezionale quanto brevissima notizia sui nuovi modelli delle macchine da turismo. Per il resto tutto tace e su tutti i fronti.

La «Domenica sportiva» è ormai definitivamente dedicata esclusivamente al calcio e non concede spazio a nessun altro sport anche se il Pigna, come è accaduto la scorsa settimana, lascia pensare che vi possano essere speranze mentre la sigla di chiusura smentisce i suoi pseudo-sportivi vaniloqui.

Domenica 26, infatti, terminata la lunga teoria di riprese calcistiche Alfredo Pigna aveva annunciato — si fa per dire! — che il tempo stringeva e occorreva affrettarsi per dar modo «agli altri» di vedere anche i «loro sport».

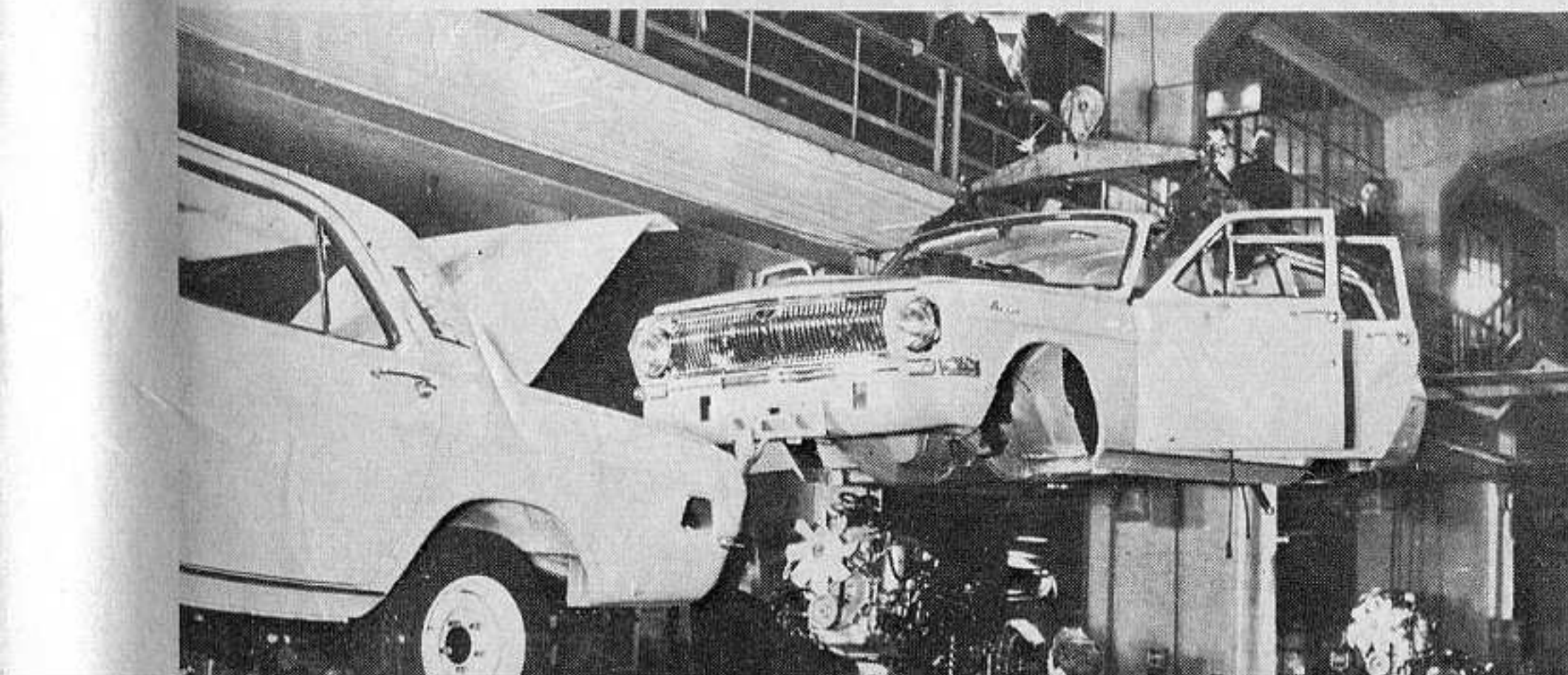
Subito dopo, stabilito cioè quale fosse il nuovo Cam-



Quella che vedete fotografata è l'ultima vettura nata in Russia, la Volga M-24-02 «Universal» prodotta nelle officine di Gorki. Si tratta di una berlina per uso promiscuo, con molta capacità di carico sia per i passeggeri che per le merci, ribaltando i sedili



La presentazione della Volga «Universal» è stata effettuata in un modo molto occidentale, fotografando alcune ragazze che si aggirano con noncuranza fra i ben sette posti a disposizione



tv radio

Programmi dal 5 all'11 dicembre

DOMENICA 10
Programma nazionale
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

TUTTI I GIORNI
Programma nazionale
Ore 13,40 (al termine del telegiornale) - Sport.
Ore 19,45 - Telegiornale sport.
Ore 20,40 (al termine del telegiornale) - Sport.

TV Svizzera

SABATO 9
Ore 22,10 - Sabato sport.

DOMENICA 10
Ore 18,00 - Domenica sport.
Ore 22,00 - La Domenica sportiva.

LUNEDI' 11
Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

GIOVEDI' 7
Secondo programma
Ore 18,00 - Speciale sport.

SABATO 9
Secondo programma
Ore 11,35 - Ruote e motori.

DOMENICA 10
Programma nazionale
Ore 22,40 - Sera sport.
Secondo programma
Ore 12,00 - Anteprema sport.
Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.
Ore 20,30 - Sera Sport

LUNEDI' 11
Ore 8,00 - Lunedì sport.

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

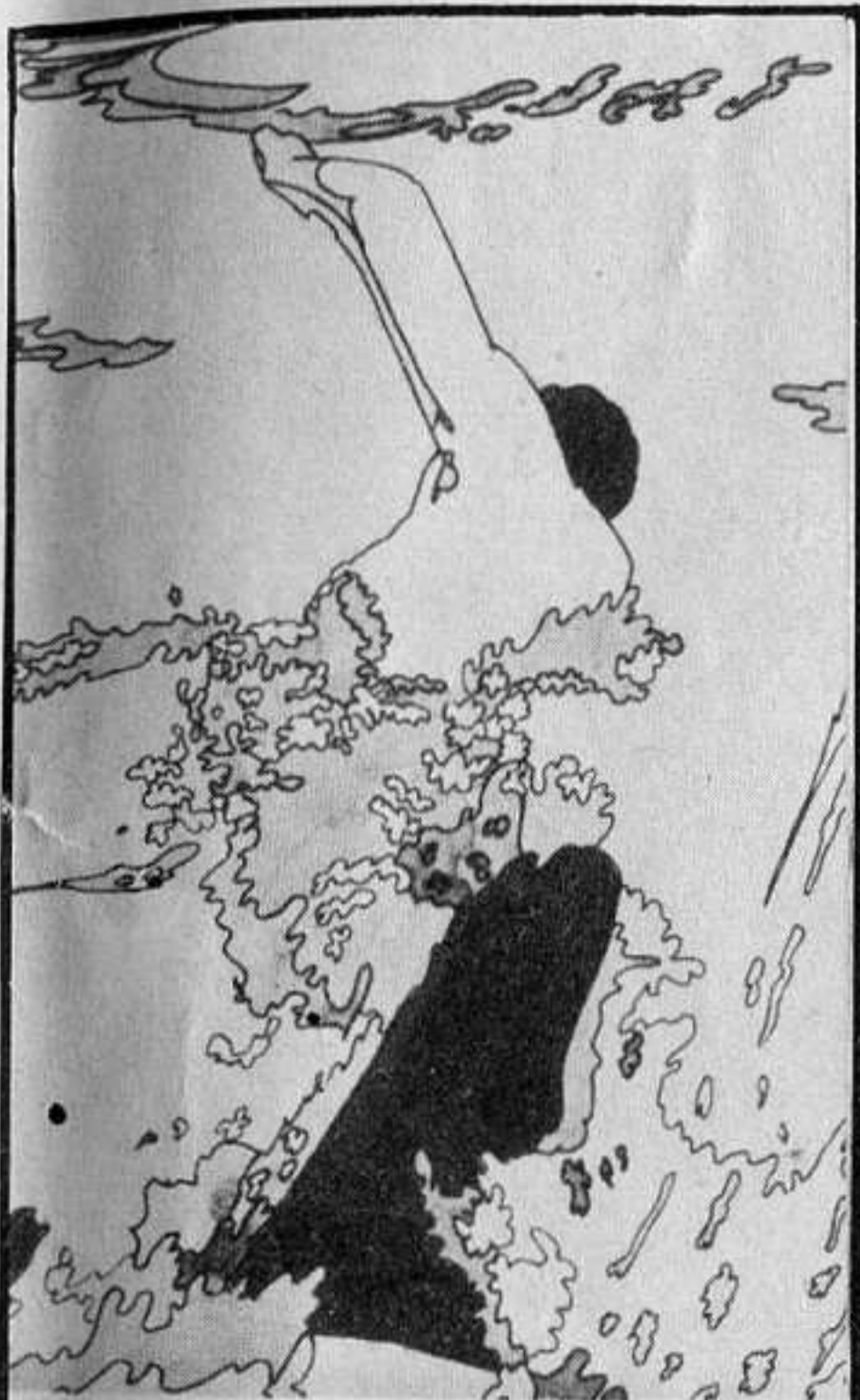
Programma nazionale
Ore 20,00 - Radiosport.
Secondo programma
Ore 7,35 - Buon viaggio, notizie per gli automobilisti.

SABATO-DOMENICA
Programma nazionale
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00.
Secondo programma
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30 - 24,00.

TUTTESPRINT

pione della calcistica trasmissione, Pigna avrebbe dovuto, secondo le sue stesse promesse, presentare la serie di quasi usuali flashes sulle altre discipline. E invece... e invece il caro, attento, precisissimo showman ha concluso frettolosamente la trasmissione augurando la buonanotte e fissando l'appuntamento per la settimana seguente. Lasciando «tutti gli altri», noi compresi, non solo a bocca asciutta ma anche a bocca spalancata. Per lo stupore. Ma c'è proprio ancora da stupirsi, con Pigna?

g. l.



**in acqua, pinne
su strada, ruote BWA**



A. BENZONI & C. Opera (MI)

LEANDRO TREBBI - Bologna — Anche per fare della regolarità, esiste una licenza, che le verrà rilasciata dall'ufficio sportivo dell'AC di Bologna, in via Calori 9. Quanto alla vettura, più scattante è, meglio sarà, ma non è indispensabile una « bomba ».

NANDO BERALDO - Milano — Questo l'indirizzo richiesto: Personal S.a.S., via Vittorio Veneto 3, 21040 Abbiate Guazzone (Varese).

MAURO COMPAGNONE - Roma — Ci spiace per lei che tifa per la Lola, ma evidentemente la sua marca preferita non aveva, quest'anno, quella continuità di risultati che invece ha contraddistinto la stagione dell'Abarth-Osella e, in minor misura, la stagione della Chevron.

GIUSEPPE ERMES BUSI - Botticino (Brescia) — Quello che lei vuole fare si può fare, solo che si affidi ad un'officina con un po' di esperienza in merito. Nella sua zona provi a rivolgersi all'officina Elvio Garneri, via Monsuello 35/A, Lumezzane.

VALERIO ANGELINI - Pesaro — La sua ricerca è senz'altro molto interessante, ma non sappiamo dove indirizzarla. Infatti, non si tratta di un argomento a carattere sportivo, riguardo al quale abbiamo più esperienze e maggiori documentazioni. E' molto probabile comunque che una casa come la Fiat abbia a disposizione dei dati precisi.

FRANCO BENSI e **PAOLO DELLE PIANE** - Piombino (Livorno) — Il differenziale è un dispositivo che permette alla ruota motrice interna di compiere meno giri di quella esterna, quando la vettura fa una curva. Solo che, oltre che in questo caso, una delle due ruote è facile che slitti in presenza di scarsa aderenza. Allora interviene l'autobloccante, che permette delle piccole differenze di rotazione bastanti a far compiere correttamente le curve di largo raggio, ma che si « bloccano » quando questa differenza supera una certa percentuale. Questi i dati della BMW 2002 tii: potenza massima 130 CV-DIN a 5800, rapporto di compressione 10,1:1, velocità massima 185 kmh. Quanto alla preparazione, la 2002 tii non conviene, ma è meglio partire da una 2002 normale che fra le altre cose ha un peso di omologazione minore. Il costo della trasformazione supererà abbondantemente i cinque milioni, con la nuova testata a 4 valvole che la BMW omologherà nel '73.

SALVATORE SANNA - Modena — Il testo è quello ormai classico (ed ormai un po' vecchiotto) di Costin e Phipps « Racing and Sports Car chassis design » editore Batsford. Può richiederlo alla Libreria dell'Automobile, via Marsala 14, Galleria Caracciolo, Roma. Nel catalogo che abbiamo non ci risulta nessun testo scritto da Taylor. Per il corso Motorcraft, scriva alla Ford Italiana, viale dell'Arte 68, Roma.

EUGENIO BORNETO - Genova-Sampierdarena — Veda la risposta al quesito precedente. Quanto alla regolamentazione '73, attendiamo la pubblicazione del calendario e delle modifiche al testo del regolamento stesso. Tenga presente che le iscrizioni vanno fatte, gara per gara, direttamente alla Ford italiana di Roma.

ROBERTO BUSSI - Roma — Quello che lei ha letto è vero. Infatti, nelle gare di Rallycross, è la Ford italiana che mette a disposizione le macchine. Per ulteriori dettagli, vada alla Ford, in viale dell'Arte 68.

I CURIOSI

La DACO che piace

Caro Autosprint, ti sto scrivendo per avere alcune informazioni su di un tipo di macchina da corsa. Sul n. 46 della rivista c'era la foto di un'auto che mi ha entusiasmato.

Questa macchina sarebbe la DA.CO. di Formula Monza. Dato che vorrei iniziare l'attività agonistica, mi rivolgo a voi per sapere dove potrei acquistarla ed eventualmente mettermi d'accordo per l'assistenza in corsa.

La cosa mi interessa molto sia per il prezzo alquanto basso, sia perché se un giornale come Autosprint la propone ai giovani, deve essere una macchina che va bene. Vorrei sapere anche cosa bisogna esattamente fare per iniziare l'attività sportiva e quanto verrà a costare un anno di corso.

Gianni Bruno - Milano

A seguito di una notizia da voi pubblicata sul n. 46, a pagina 10, riguardante il kit della vettura DACO, vi sarei molto grato se poteste comunicarmi, tramite la vostra rubrica della posta, l'indirizzo del costruttore.

Antonio Insolia - Roma

A parte la Formula Italia, che continua però a dibattersi fra le maglie di sempre nuovi cavilli e limitazioni, la maniera più economica per correre in monoposto resta la Formula Monza. E l'interesse dei giovani è ancora desto, se basta l'annuncio di un « kit » di una vetturessina di linea piacevole come la DACO ad « agitare » le acque autunnali.

Per quanto riguarda la « bontà » o la competitività della DACO, sinceramente non possiamo prenderci la responsabilità di « garantire » nulla. La scelta di una vettura, da corsa poi, è sempre una cosa estremamente soggettiva. Riteniamo che la cosa migliore sia rivolgersi direttamente ai costruttori: DACO, via Roma 15, Casatenovo (Como).

Per uno che abita a Milano, come il signor Bruno, correre una stagione in Formula Monza dovrebbe essere abbastanza economico, dato che il ciclo di gare si svolge a Monza, e quindi le spese di trasporto sono relative. Per la licenza, serve quella di seconda categoria, che è rilasciata dalla CSAI tramite gli uffici sportivi dell'AC. A Milano, è in corso Venezia numero 43.



Il parcheggio F. ITALIA

Caro Autosprint, da due anni a questa parte ti leggo assiduamente, e mi sono deciso a scriverti dopo aver letto sul numero 47 del giornale l'assurda imposizione da parte della CSAI ai possessori di Formula Italia di non vendere le loro vetture prima del giugno 1973.

D'accordo che si devono vendere le vetture costruite, ma pretendevano che mezza Italia acquistasse le F. Italia? Come fa la CSAI a dire di favorire i giovani piloti italiani che hanno intenzione di proseguire nella difficile carriera automobilistica, quando fanno imposizioni di questo genere?

Infatti, se alcuni piloti di Formula Italia che quest'anno si sono messi particolarmente

in luce, ma che per varie ragioni non hanno ottenuto un posto tra i primissimi in classifica (vedi Bozzetto, Ghinzani ed altri), decidessero di passare supponiamo alla Formula 3, sarebbero ostacolati, in questo dalla mancanza dei soldi necessari, derivata dal non poter cedere la vettura con cui hanno gareggiato quest'anno, che pur sarebbe nel loro diritto vendere.

Questo è un errore, ed un ennesimo passo della CSAI contro la valorizzazione dei giovani piloti italiani, e dimostra una volta per tutte l'inefficienza di questo organo sportivo.

Lettera firmata - Thiene (Vicenza)

Adesso non esageriamo. Parlare addirittura di « inefficienza » non ci sembra giusto nei confronti della CSAI, che di errori ne ha fatti — come tutti, del resto — ma che « inefficiente » proprio non ci sentiamo di giudicarla. Anzi, a volte essa è fin troppo efficiente, ed è proprio questo il caso della Formula Italia.

Potrà infatti sembrare paradossale, ma come certi genitori che soffocano di attenzione i figli, rendendoli alla fine infelici, così si comporta la CSAI nei confronti dei piloti della F. Italia. Giungendo, poi, all'estremo di vendere una vettura dalla quale non ci si può più liberare, e giustificando in un certo senso l'indignazione del nostro lettore che parla di « passo indietro » nella valorizzazione dei piloti italiani.

L'idea della F. Italia, cioè di una monoposto economica solidamente appoggiata ad una grande Casa, non è venuta solo alla CSAI. La nostra commissione sportiva ha sentito il bisogno di indirizzare la « sua » formula di marca verso binari ancora più stretti del consueto, nel lodevole intento di farne una formula di lancio ideale: economica, con una costante qualità tecnica, destinata solo ai talenti inesperti.

E qui iniziano gli errori. Quando, tanto mesi fa, intitolammo un pezzo « I forzati della Formula Italia », non andammo tanto lontani dal vero, dato che il regolamento della medesima ci sembrò assurdamente restrittivo. La più macroscopica — secondo noi — fra le imposizioni assurde era quel limite di età che, integrato da strani giudizi di « merito »; servi a sfoltire i ranghi dei potenziali acquirenti.

Il passo è stato più lungo della gamba, e la CSAI in questo è andata al di là delle sue intenzioni. Se avesse voluto mettere in luce dei nuovi campioni, non ci sarebbe stato niente di meglio che « valutarli » sul metro di piloti già affermati, nel caso che ve ne fossero stati. La CSAI, evidentemente terrorizzata dall'idea che qualche « vecchio » rischiasse la faccia a correre con i ragazzini, ha innalzato

le barricate dell'età attorno ai suoi giovanetti, ma non ha fatto il loro interesse, in quanto questa decisione testardamente mantenuta ha portato con sé una serie di limitazioni che hanno finito per rinchiudere gli assegnatari in una specie di prigione, quanto dorata non sappiamo.

Ultimo atto di questa « spirale » protezionistica, che conferma le nostre perplessità, l'inibizione a vendere costituisce una violazione dei diritti di ognuno che va al di là di quanto la CSAI può imporre con il ricatto del « te l'ho fatta pagare poco ». C'è chi è andato letteralmente in crisi a causa di questa nuova regola, e parliamo di crisi economica. Vi sono molti piloti (e ne potremmo fare i nomi) che hanno pagato con grandi sacrifici la loro macchina per tenerla in garage, avendo esaurito le « scorte ». Niente di male, succede di sbagliare i propri conti. Quello che non ci sta bene è che essi debbano tener fermo il loro piccolo capitale quando il più elementare buon senso insegna che, se non ti puoi mantenere un lusso, te ne devi disfare.

E tutto ciò perché la CSAI vuole arrivare a tutti i costi, senza « allargare » il criterio di assegnazione, ad esaurire la commessa di 150 macchine fatta a suo tempo con l'Abarth. Spera di riuscirci entro giugno, dopo di che impolverate ed irragnatellate F. Italia di prima assegnazione potranno circolare sul mercato dell'auto assieme ad esemplari carichi della gloria dei posti alti della classifica '72.



Già, perché ci sono anche le vetture dei « bravi ». Se, come è scritto a chiare lettere nel regolamento della F. Italia, la CSAI impedirà ai migliori di rigareggiare, come potranno questi « migliori » disfarsi della propria F. Italia? Ci pensa la CSAI a ritirare la macchina, a rimborsarli, ed a tenerla in naftalina? Oppure la CSAI crede che il « mercato » degli sponsor sia così gravido di offerte da minimizzare l'importanza di quel milione e mezzo che i Francia, i Martini, i Ghinzani, i Bozzetto, i Gunnella potrebbero incassare? O non è forse così che la CSAI crea quel circolo vizioso, quello « stallo » cronico che tanto è criticato?

E' anche vero che questo pare il caso del solo Giorgio Francia, dato che tutti gli altri, con svariati argomenti, hanno ricusato ogni aiuto a « progredire » e ce li ritroveremo tutti nel '73, a parte pochi casi di « abbandono spontaneo » (Filannino, Castiglioni, ed altri che si arrangiano da soli). Sembra che ci sia tanto poco entusiasmo ad avanzare nei giovanotti di Formula Italia da giustificare il sospetto che non sia poi così vero che sono in tanti a voler fare i professionisti, ma che invece la grande maggioranza degli assegnatari ha trovato nella F. Italia solo un modo poco costoso di correre divertendosi molto.

Il che è giustificabilissimo. Non vorremmo però che lo scarso entusiasmo dei giovanotti fosse nato dalla poca voglia di dover sottostare (passando ad esempio alla F.3) ad ulteriori « diktat » di mamma-CSAI, come questo: « ti diamo un aiuto concreto, ma devi garantire tutto il campionato italiano più un minimo di 5 gare all'estero ». E' vero, una contropartita pagata « in corse » deve esserci per i milioni CSAI, ma il fatto che solo un pilota approfitterà di questa offerta così vantaggiosa può significare solo due cose: o i piloti ne hanno le tasche piene dei « consigli » CSAI, oppure considerano la F. Italia solo un bel divertimento, con tanti saluti alla « leva dei futuri campioni ».

