

**LEGGETE
SUBITO**

nelle pagine che seguono

Le tre valutazioni del SALONE di TORINO (con l'arrivederci al '74)

1 l'ambiente

2 le parole
3 i fatti

DAL DIRETTORE

TORINO - Cortese, suadente, complice, aggressivo, distaccato, culturalmente snob, sprezzante, esplicito, soprattutto in splendido isolamento (al tavolo della Presidenza) tanto da tradirsi con qualche espressione «...i miei impianti...» e con sussiego ad accettare l'indiretto ossequio del fratell(ino) Umberto che si precipitava dalla poltrona di prima fila dell'auditorium Fiat ad accendergli la sigaretta, l'avv. Gianni Agnelli, sempre più geniale esponente della capacità intellettuale anche di chi



il pallottoliere delle rubriche

domenicaSPRINT

il giornale delle corse

a pagina

- 2** Dove corriamo domenica?
- 38** LA ZANZARA
- 68** KARTING
- 70** TUTTESPRINT MOTORAMA
- 72** SCRIVETECI rimarremo amici
- 74** COMPRAVENDITA



Una panoramica del Salone di Torino, che chiuderà i battenti il 12 novembre, per riaprirli nel 1974. Nel frattempo, ci sarà la mostra dei veicoli industriali. L'ANFIA non poteva appoggiare l'idea di un Saloncino delle vetture sportive? Ma si sa: non parlate di auto da corsa ai «bepensanti» ANFIA. Sono stati gli unici a «rimetterci» con i «Racing Car SHOW» che hanno fatto la fortuna di tanti impresari

AGNELLI ha fatto l'uovo

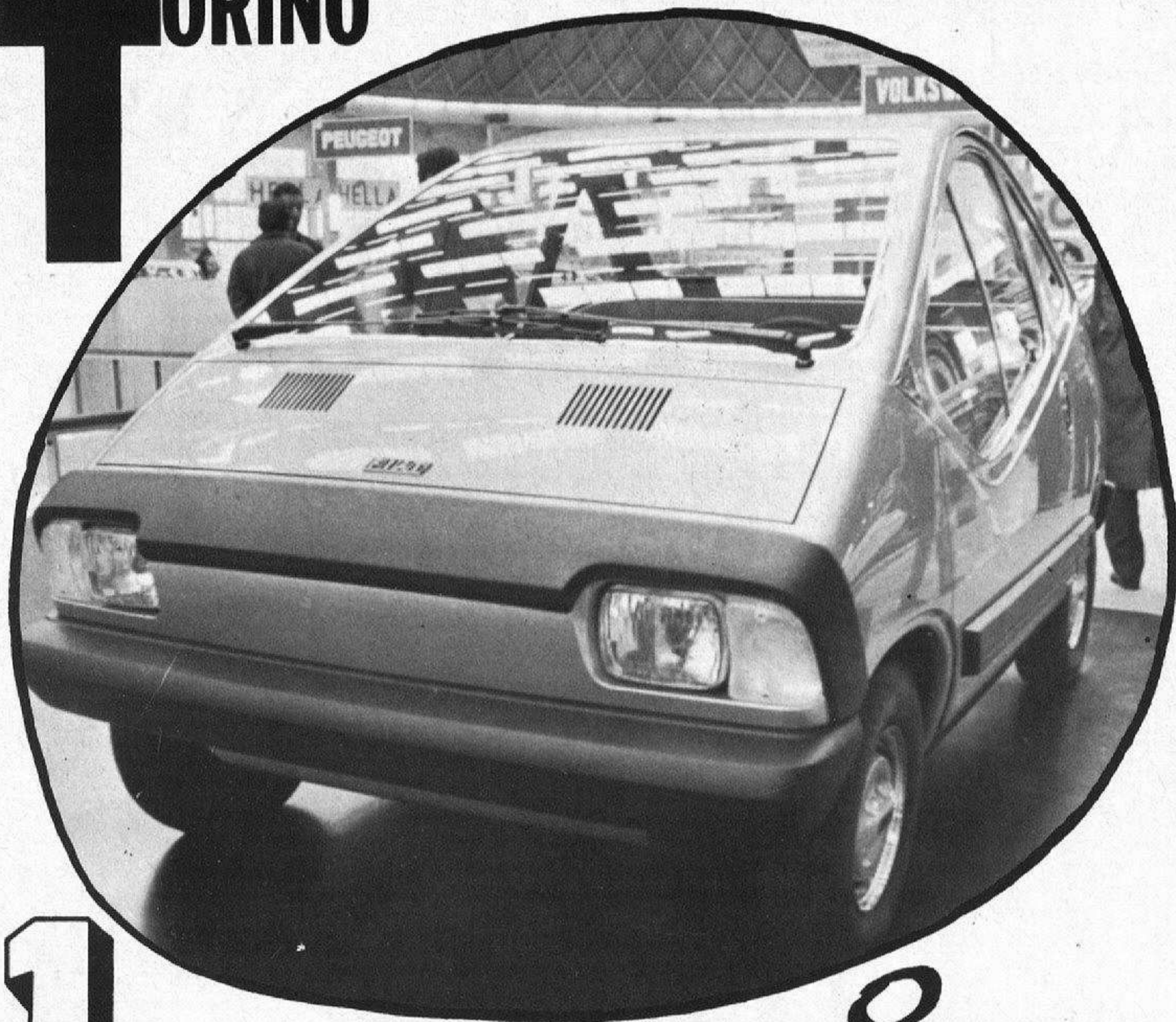
nasce ricco, è stato il best-seller del Salone torinese dell'arrivederci (al '74). In una rassegna fatta su misura per la 126, una reginetta di immediata e concreta elezione da parte dei più autentici esponenti di quello che si ha ormai paura chiamare «popolo italiano»; in uno show che, concedendo alla Lancia una lettera Beta di speranza (anche se i facili necrofori di sempre si divertono — chissà perché — a preconizzare l'Omega del valhalla finale da alfabeto greco), esclude qualsiasi altra infiltrazione che disturbi la mini miss «fiattina»; in un Salone del genere l'avvocato Gianni Agnelli ha fatto tranquillo l'uovo. Che è poi l'uovo di un Colombo automobilistico dell'era moderna, se ha saputo ricordare la validità di certe sue previsioni (espansive della motorizzazione) e delle sue preoccupazioni (sulla te-

Marcello Sabbatini

CONTINUA A PAGINA 4



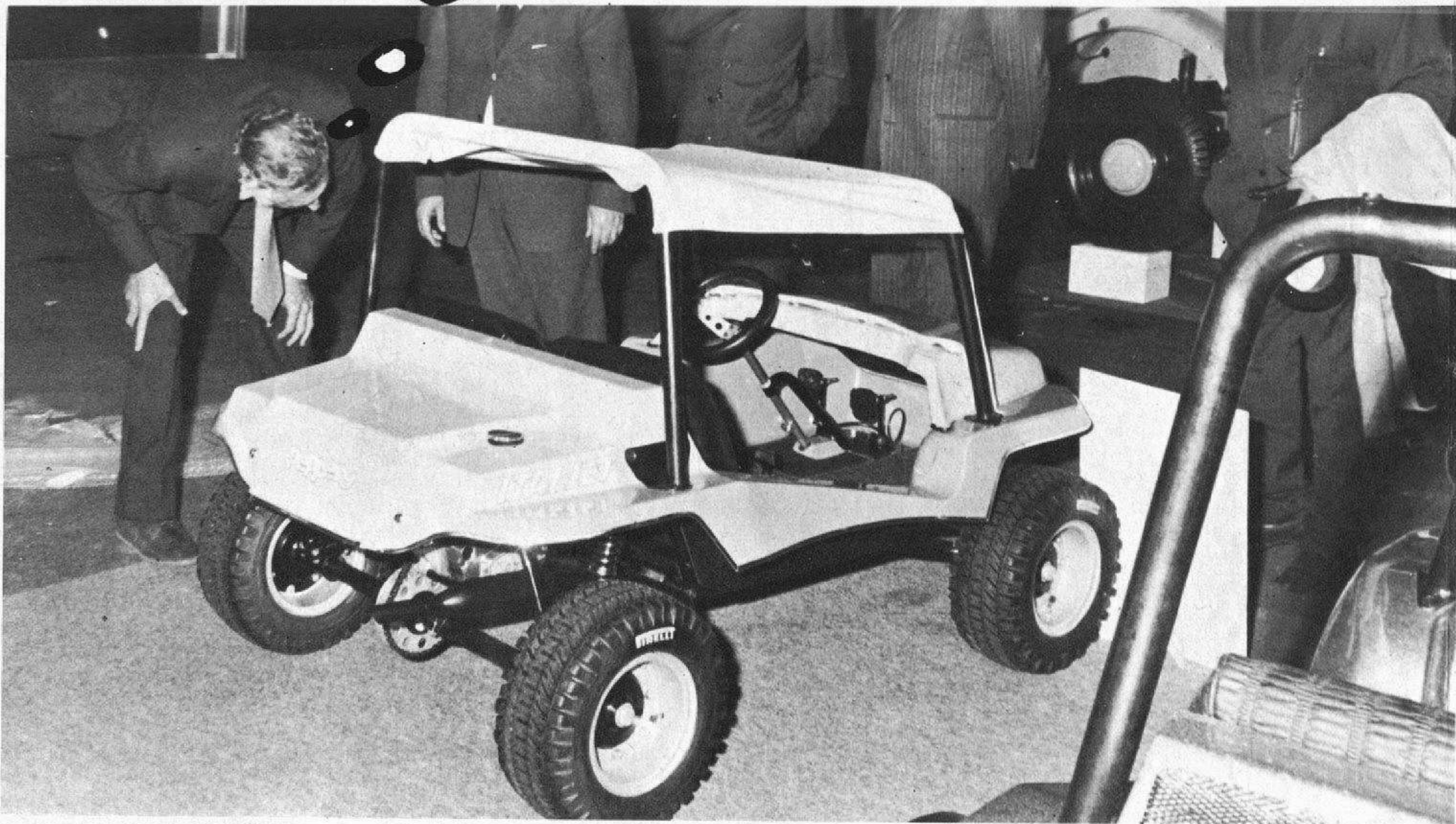
TORINO



1. L'AMBIENTE

CONTINUAZ. DA PAGINA 3

muta e verificata incidenza negativa della cecità sindacale). Come ha fatto l'uovo di cento, mille sfumature: da quelle trasparenti nelle sue parole di risposta alle domande dei giornalisti nella conferenza stampa finale di un ciclo — come ha annunciato — a quelle riservate a pochi eletti, come la sua rapida deviazione allo stand Pininfarina quando, andato per osservare l'Alfa spider del carrozziere made Fiat, ha abilmente imitato il suo Causio juventino con un elegante dribbling in direzione della Fiat 132 giardiniera dello stesso stylist, quando si è accorto che da-



Scatola di montaggio a sole L. 398.000 vettura completa a solo ...!???



"Mirage"

40138 BOLOGNA
via Mazzini 26
tel. 30 78 86 - 39 74 56

Per invio documentazione illustrativa spedire L. 200 in bolli a: AUTOMIRAGE

cercasi concessionari per le zone libere



che tanto per non dare esca alle critiche socialiste ha inaugurato questo Salone con un discorso alla Marcantonio scespiriano, dove si è partito col dubbio di quanto possa essere valida per la società di oggi questa dimensione prepotentemente automobilistica, per arrivare alla fine agli ammonimenti per chi volesse distruggerla. L'uovo rotto è rimasto: quello della curiosità dell'on. Giulio per l'elettrica suggerita dalla Fiat che — col suo dire nasalmente arrotato in francese — l'avv. Agnelli gli ha facilmente disperso: « Siamo lontani ancora, onorevole, siamo lontani ».

Ambientazione anche di parole a parte, come meglio vedremo nelle pagine che seguono, quali sono i fatti? Gli aumenti, ahimè, gli aumenti. La spirale sale e si avviluppa anche nel settore automobilistico, che negli ultimi quattro anni ha veleggiato davvero drammaticamente verso il tetto di un caro-auto che non finisce qui. IVA ad portas, a gennaio! E sarà un altro 6 per cento in più (contratti sindacali, permettendo!).

Gli aumenti di TORINO sono stati un colpo di ghigliottina a freddo. Ormai si aspet-



« Ci vediamo a Roma, Presidente... » si son detti l'on. Andreotti e l'avv. Agnelli nel loro incontro allo stand FIAT. Avranno tanto da parlare in questi giorni: dalle preoccupazioni per i contratti dei metalmeccanici al problema dell'ulteriore richiesta nuova di partecipazione FIAT al programma camion. Ma Agnelli vuole garanzie. Non vuol ritrovarsi con i problemi di Togliattigrad, quando gli è riuscito difficile cominciare ad ottenere il pagamento delle prime « rate » del cambialone russo garantito dalla FIAT quando venne fatto l'accordo.

Il Presidente della FIAT si è spicolato ad osservare le ultimissime produzioni dell'Italjet, la minifabbrica bolognese di Tartarini, l'ex motociclista, che ha realizzato delle jeep minime, dune buggy a metà strada tra il giocattolo e la versione per grandi da 3-400 mila lire. Chissà se l'avv. Agnelli in quel momento pensava al suo « uovo » del Centro Stile, che è stata la proposta-sorpresa dell'ultimo minuto per la Fiat elettrica domani (ma davvero, domani molto domani)?

vanti allo sfilatino Alfetta giallolimone, c'era il suo collega dell'industria di Stato automobilistica.

Ed ha fatto anche l'uovo-uovo, tanto per un capriccetto (dispettosino con i giornalisti), e per un contemporaneo contentino alla coreografia scenografica d'abitudine della novità all'ultimo minuto. L'uovo cioè, della « proposta di vettura-modulo due posti a propulsione non tradizionale », che ha fatto da specchio originale alla simpatica 126, alla quale sta come la vettuolina di Eta-Beta dei fumetti di Topolino.

Un uovo che, peraltro, l'avvocato si è affrettato a rompere nel paniere della curiosità dell'altro Presidente quello del Consiglio on. Andreotti,

tavano solo dopo le due nuove congiunture! Ma è bastato cominciasse la Fiat che tutti tirassero fuori i propri costi nuovi (e alla chetichella, sperando nei giornalisti distratti dalle luci e dai compiacenti rendez-vous stampa).

Tanti piccoli ovetto, peraltro già poco freschi. Perciò più indigesti.

Ma finiranno solo per rimanere sullo stomaco dei consumatori. Forse si può cominciare a nutrire dei dubbi. Si sa, il fegato fa presto a risentire le conseguenze delle indigestioni pesanti. E non è detto che, dai oggi con i metalmeccanici che si credono unici arbitri del consumismo nazionale, dai domani con gli industriali del settore che pretendono magari di far saltar

fuori i costi dei propri errori di modelli dall'automobilista-pantalone, dai dopodomani con i petroliferi capricci di chi vuol venderti la benzina alle ore che comoda a lui (e guai se gli parli di pompe a gettoniera!), dai sempre con il cappio al collo dello Stato che a tutti i tagliaggiamenti per chi possiede l'automobile pensa ora di aggiungere il diritto dei Comuni a cacciare le auto dalla città, senza avere il pudore perlomeno di abolire il balzello di quella che diventerebbe l'ipocrita « tassa di circolazione », stai a vedere che può cominciare a scendere giù il sipario! E dopo me lo saluti anche il Salone di Torino a scadenza biennale!...

m. s.

2. LE PAROLE

Il Presidente non si compromette

TORINO - L'anno scorso Colombo, quest'anno Andreotti. Due figure di politici e in particolare di Capi di Governo simpatici in modo diverso. Più espansivo Colombo, più raccolto Andreotti che anche nel suo discorso ufficiale ha dato una botta al cerchio e una alla botte. In perfetto taglio bleu, leggermente affaticato, attento, non ha abbondato in parole. A differenza dell'on. Colombo, Andreotti è stato puntualissimo. Erano appena arrivati prima di lui (portato da una Lancia Beta ministeriale blu già targata Roma) il Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale Coppo, Gianni e Umberto Agnelli, il presidente della Confindustria; la prima stretta di mano l'ha data appunto al dr. Lombardi: «Piacere di vederla qui», ha detto il Capo del governo; «La sua presenza, caro presidente è sempre gradita», ha risposto il dr. Lombardi. Fuori molta gente, molti giovani. Il ministro Coppo è coinvolto dalla marca di personalità, autorità provinciali e anche di intrusi. Andreotti va a passo svelto, poi si gira: «Dove è il ministro Coppo? Ho perso il mio Ministro del lavoro!», sussurra.

Il Presidente dell'Anfia Biscaretti e il direttore Giovannetti gli fanno da guida. Ci si inoltra nel gran turbinio del salone; strette di mano, assalto di fotografi. Andreotti è calmissimo. Alla «Lancia», Andreotti incontra l'ing. Gobbato: «Bella questa macchina» sussurra il Presidente del Consiglio osservando la «Beta»; «La presentiamo per la prima volta», accenna Gobbato. «Ho piacere di vederla ante litteram» puntualizza Andreotti e poi aggiunge «Come è andato il '72?»

«Per noi — risponde Gobbato — era l'anno di trasformazione; dovevamo passare a nuovi modelli...» Si passa davanti a una macchina antica: «Anche per loro — dice il Presidente — c'è il viale del tramonto...»

Il corteo giunge all'Autobianchi: «Quant'è la percentuale d'esportazione?» Gli viene risposto: «Il 30 per cento; non abbiamo possibilità di fare di più, abbiamo necessità del mercato interno.»

Andreotti incontra Renzo Orlandi e poi è alla Fiat: «Piacere di vederla Presidente — dice Agnelli — la nostra novità è la 126 sulla quale contiamo molto, se le condizioni ce lo consentiranno...». Andreotti chiede notizie sulla novità dell'ultima ora, l'uovo Fiat destinata alla trazione elettrica... «Siamo ancora distanti dal pensare a una produzione di questo tipo — risponde Agnelli — sarebbe vantaggiosa per tante ragioni, ma non per le fabbriche e per il pubblico...»

«E a livello nucleare, avete studiato qualcosa?»

«Si sta sempre sperimentando ma i costi sono eccessivi e non se ne vede la convenienza...»

«Allora a domani...» conclude il Presidente con una stretta di mano: «Si a domani (A Roma)» risponde Agnelli. Sono sul tappeto le vicende dei metalmeccanici e tante altre cose. Ma Andreotti dovrà parlare a lungo con Agnelli di Togliattigrad. Vi sono programmi per nuovi investimenti, camion in prima fila. La Fiat aderirà? Agnelli in conferenza stampa ha lasciato trapezare qualche dubbio.

Alla «Maserati» il francese ing. Malleret riceve il Presidente con ampio sorriso, compiaciuto della presentazione della Merak (poi c'è esposta da Bertone la Kasmin che ha praticamente interessato tutto il salone). Nello stand della Bertone, dove il Presidente si sposta subito, ci sono delle vistose e molto eleganti hostess. Il Presidente del Consiglio accenna a Biscaretti: «Non c'è necessità, che mi esponga i dettagli di queste». Nonostante sia apparso un po' taciturno, il Presidente del Consiglio, è sereno, anche allegro.

Ma procediamo: arriviamo alla Giannini; qui l'avv. Polverelli espone i programmi della sua rilanciatissima casa; il Presidente nota il trimarano disegnato dall'ing. Adolfo Melchionda: «E' per i poveri» dice celiando Melchionda.

«E' una macchina che diventerà, ma... costerà?» interroga Andreotti: «Non abbiamo stabilito il prezzo» è la risposta.

Ed ecco da De Tomaso: il costruttore ha tutta la sua corte: Bussinello, Bertocchi Junior, Bertocchi Senior. Il Presidente si ricorda di De Tomaso e gli domanda: «E' contento di lavorare in Italia? Ha fiducia nel nostro Paese?»

«Ne sono un ammiratore — gli dice De Tomaso — dopo quasi vent'anni non sarei ancora qui a battermi con gli altri industriali.»

Alla Lamborghini c'è l'ing. Ferruccio Lamborghini. Il Presidente gli ha appena allungato la mano allorché Lamborghini lo interessa subito su un argomento di attualità: «Come è andata in Unione Sovietica?» «Bene» gli risponde Andreotti. Poi osservando la «piccola» di Sant'Agata Bolognese, Andreotti aggiunge con ironia: «E' una utilitaria...» «Della nostra gamma, sì...» risponde Lamborghini.

Dopo circa un'ora dal suo ingresso nel Salone, cioè alle 11,30 Andreotti è alla Ferrari. Ci sono l'ing. Dondo, il comm. Bellicardi, Manicardi, Gozzi. Incontro cordiale. Dondo illustra le caratteristiche generali della produzione e dell'ultima vettura presentata. «Sono macchine sempre interessanti», sottolinea il Presidente del Consiglio.

All'uscita c'è molta gente. Un tale che gira da un po' di tempo per Torino, inalbera un cartello sul quale si legge: «I giovani hanno troppi quattrini in tasca e la colpa è vostra». A chi si riferisce? Che significa? Poi c'è la manifestazione dei taxisti; le loro vetture sono ferme con cartelli: «Oggi sciopero contro il congestionamento del traffico e la mancata precedenza ai taxi». Andreotti osserva accennando a un sorriso. Beh! in fondo ci sono anche quelli che approfittano della presenza di un Presidente del Consiglio per protestare. Tutte le occasioni sono buone. Quella dei taxisti e anche quella del contestatore isolato hanno una certa analogia col salone. Forse perché i giovani hanno i soldi per comperarsi la macchina a danno di altri beni di consumo? Mistero.

Mario Morselli



Il Presidente del Consiglio on. Andreotti è conosciuto come un uomo di sport, che non disdegna nemmeno, come politico, l'automobilismo da corsa. Però col suo self-control nelle dichiarazioni a Torino non ha mancato di rimanere silenzioso tranne il sorrisetto di circostanza quando il Presidente CSAI Rogano e l'amministratore delegato ing. Sguazzini, gli hanno presentato la monoposto Formula Italia allo Stand Abarth. Tanti propositi di propaganda tra i giovani gli sono stati espressi ma l'onorevole non ha battuto ciglio, né in bene né in male (Attualfoto)

Saltano i nervi dei «boss»

TORINO - Alcune conferenze stampa sono state piuttosto «nervose», perché i protagonisti, probabilmente, erano su di giri per tante vicende dovute, soprattutto, alla situazione generale delle industrie. E' parso di capire che l'ing. Luraghi si trovi di fronte a notevoli problemi, aggravati dalle agitazioni in atto per i metalmeccanici. L'assenteismo raggiunge punte altissime. Il personale si «ammala» generalmente a scadenze fisse, come — ad esempio — per un'«Inter-Indipendente» per TV. Difficile l'assenteismo negli ultimi giorni della settimana. Un esempio è stato offerto: un dipendente che avrebbe lavorato soltanto quattro o cinque giorni in un anno!

Comunque l'ing. Luraghi ha attaccato il comandante Lauro che avrebbe affermato (smentita poi da Lauro, cicero pro domo sua) che le fabbriche del Sud sono destinate a fallire in breve. E' saltata fuori anche una parola grossa, ma — ripetiamo — l'ing. Luraghi è apparso non del solito tranquillo umore. Che ci siano novità al vertice dell'azienda? Qualcuno qui a Torino ha parlato di un eventuale successore d.c. nella industria IRI. Ma sono voci che circolano in atmosfera piuttosto surriscaldata. L'Alfa Sud, comunque, ha i suoi problemi di giovinezza che ci auguriamo possano essere superati.

Per la parte sportiva c'è stato l'accento di Luraghi (e poi di Chiti) alla modifica del Regolamento Campionato turismo. Pesante l'allusione a Galli e Vaccarella giubilati: il primo considerato un ammalato di «ferrarite», il secondo «finito» (ed ha protestato robustamente). Confermata l'apertura ai rallies, ma non immediata. Il presidente Alfa, chiudendo il suo dire, ha ancora accennato alla situazione italiana, affermando: «Si dovrà porre un rimedio; i sindacati e quelli che hanno la responsabilità, dovranno intervenire perché così non si va avanti.»

Anche alla Lancia non sono mancati episodetti curiosi. L'ing. Gob-

bato ha incominciato a parlare facendo la lunga storia della «malattia» della Casa, delle terapie usate e della lunga «convalescenza». Quando ha accennato al deficit di 20 miliardi ha sentito rumoreggiare e ha visto qualcuno sorridere. «Non credo d'aver detto cose spiritose» ha ribadito, molto seccato, ma probabilmente tutto era dovuto a un equivoco: cioè quelli che ascoltavano in cuffia (stranieri) non avvertivano la sua voce. «Parla troppo piano!» è stato detto.

Altra impennata alla fine quando, afferrando una cartolina, tra le tante presentate per le domande, ha preso il microfono per rispondere rabbiosamente all'ignoto «signor X»: «Mi scuso per un intervento non gradito; c'è una domanda anonima; questo interlocutore non va considerato un giornalista e quindi la straccio». «Al muro! Al muro!» ha commentato sommessamente e ironicamente qualche collega.

Poi c'è stato il finalone mondano, quello che piace tanto all'ing. Fiorio con la presenza di Virna Lisi che ha bagnato di spumante le «Beta» allineate nel giardino retrostante il palazzo dove ha sede l'associazione industriali di Torino. Virna Lisi, scintillante con un taglio color arancio, è stata al centro dell'attenzione. Un fiume di champagne ha inondato le macchine che si avviano a raccogliere un ottimo successo.

E' il momento del rilancio della Lancia e la Beta dovrà essere il primo segno del reinserimento nel



LE CONFERENZE STAMPA

su **AUTO
SPRI
NT
mese**

speciale Salone

vi offriranno
una analisi
parallela del
BLA-BLA-BLA:
da Andreotti
a Biscaretti
da AGNELLI
a LURAGHI

in attesa ecco
una sintesi
«interpretata»

mondo dei prodotti della Casa che, in campo sportivo, ha già aperto nuovi orizzonti.

«Molto carina — ha detto Virna Lisi — sembra una bambola... parlante...» «Come lei» ha aggiunto un giornalista italiano.

Si è finito coi fuochi d'artificio.

L'avvocato Agnelli, va sottolineato, quest'anno, è rimasto solo al tavolo. Lo «stato maggiore Fiat» era stato sistemato nelle prime file di poltrone, compreso il consigliere delegato dr. Umberto Agnelli. Fotografi e cineoperatori in un settore limitato.

Agnelli ha affrontato la conferenza in modo più disteso, giudicando la situazione in tutta la sua realtà. La polemica è venuta dal realismo delle sue considerazioni: «Speriamo nella maggior coscienza di chi lavora e ha un posto sicuro; perché il lavoro perso oggi è lavoro perso anche domani».

Poi ha aggiunto: «Auguriamoci che ciascuno abbia coscienza del proprio dovere. Nel '62 un operaio si comprava la macchina in otto mesi; oggi se la compra in cinque mesi... Fate voi le considerazioni al riguardo... Per quanto riguarda i contratti di lavoro, qualunque aumento non è più sopportabile e andrà a danno degli investimenti e della produzione. Spero, comunque, che si possa recuperare qualcosa... Sarei lieto se già l'assenteismo dal 14 per cento scendesse al 10 per cento, riusciremmo a fare 200 mila autovetture in più.»

La sua affermazione infine che la conferenza stampa della «Fiat» fatta sulla linea di questi ultimi anni non avrà più luogo, ha vivamente sorpreso e... amareggiato coloro che, eventualmente, si vedranno esclusi dagli eventuali inviti. Infatti, la conferenza stampa nel '74, alla ripresa del Salone di Torino, si farà, ma in un altro modo e sarà ridimensionata. Circa mille persone presenti, sono evidentemente troppe. E non è detto che tutti vengano per la professione...

m. m.



Dove va la tecnica di «serie»

124 e soprattutto l'altra grossa novità del Salone, la Lancia «Beta».

Il fattore motore, infatti, continua a rivestire un ruolo preponderante nell'odierna autovettura, sia sul piano economico (economia e tecnologia non vanno mai disgiunte nell'industria automobilistica), sia su quello delle prestazioni, pur dinanzi a mutamenti profondi della motorizzazione e delle sue esigenze. E la Fiat 126 manca proprio di questo «atout», proponendo pregevoli soluzioni per la parte telaio, ma basandosi praticamente sulla stessa meccanica della intramontabile 500, con lievi ritocchi e perfezionamenti.

Quindi una innovazione a metà, non certo per limitatezze tecniche, tant'è vero che era stato allestito un gruppo moto-propulsore inedito, veramente in grado di se-

Sono importantissimi i problemi tecnici legati alla vettura di base, alla più piccola utilitaria, che è insieme primo gradino della motorizzazione, seconda macchina e vetturessa ideale per la città. E le soluzioni che la Fiat 126 ci offre possono sintetizzarsi nel miglioramento del rapporto tra abitabilità e dimensioni d'ingombro. (Fattore essenziale per l'impiego urbano), nel perfezionamento della struttura della scocca, alla luce delle ultime conoscenze sulla sicurezza passiva, e in una revisione stilistica perfettamente in linea con le ultime espressioni.

Infatti, il pianale dell'autotelaio è praticamente lo stesso della 500, con passo di 1,480 metri, e la lunghezza massima sale da m. 2,970 a m. 3,054 con lieve allungamento degli sbalzi, quasi impercettibile,

che millimetro meno) di larghezza inferiore alla parte posteriore.

Il miglioramento più apprezzabile è in senso longitudinale, come si intuisce anche dalla linea della carrozzeria, con quote maggiori tra sedili anteriori e posteriori, per una abitabilità più autentica.

Il passo avanti

Poi, diamo molto peso alla struttura della scocca: oggi non è più tollerata una carrozzeria senza buone rigidità d'abitacolo e deformabilità degli sbalzi, senza irrigidimenti laterali e longitudinali, alle portiere e ai montanti senza una posizione sicura e protetta del serbatoio della benzina.

costruzioni. E per il motore, nelle stringate limitazioni economiche dello stesso bicilindrico costruito in quasi quattro milioni di 500 da 14 anni a questa parte, raffreddato ad aria, con albero in ghisa e manovelle a 360°, tutto quel che si può pretendere è un innalzamento della resa attraverso l'innalzamento della cilindrata.

Qui l'esperienza sportiva è stata utile, non la scelta delle dimensioni di 73,5 per 70 mm della Abarth 595 e con aumento di 94,5 cc in seguito alla sola alesatura; e, nella trasformazione, l'andamento generale ha permesso di guadagnare ancora qualche linea in potenza specialmente RPT potenza specifica, da 36 a poco meno di 39 cavalli-litro. Sulla trasmissione, invece, siamo intransigenti: è assurdo insistere con quel cambio,

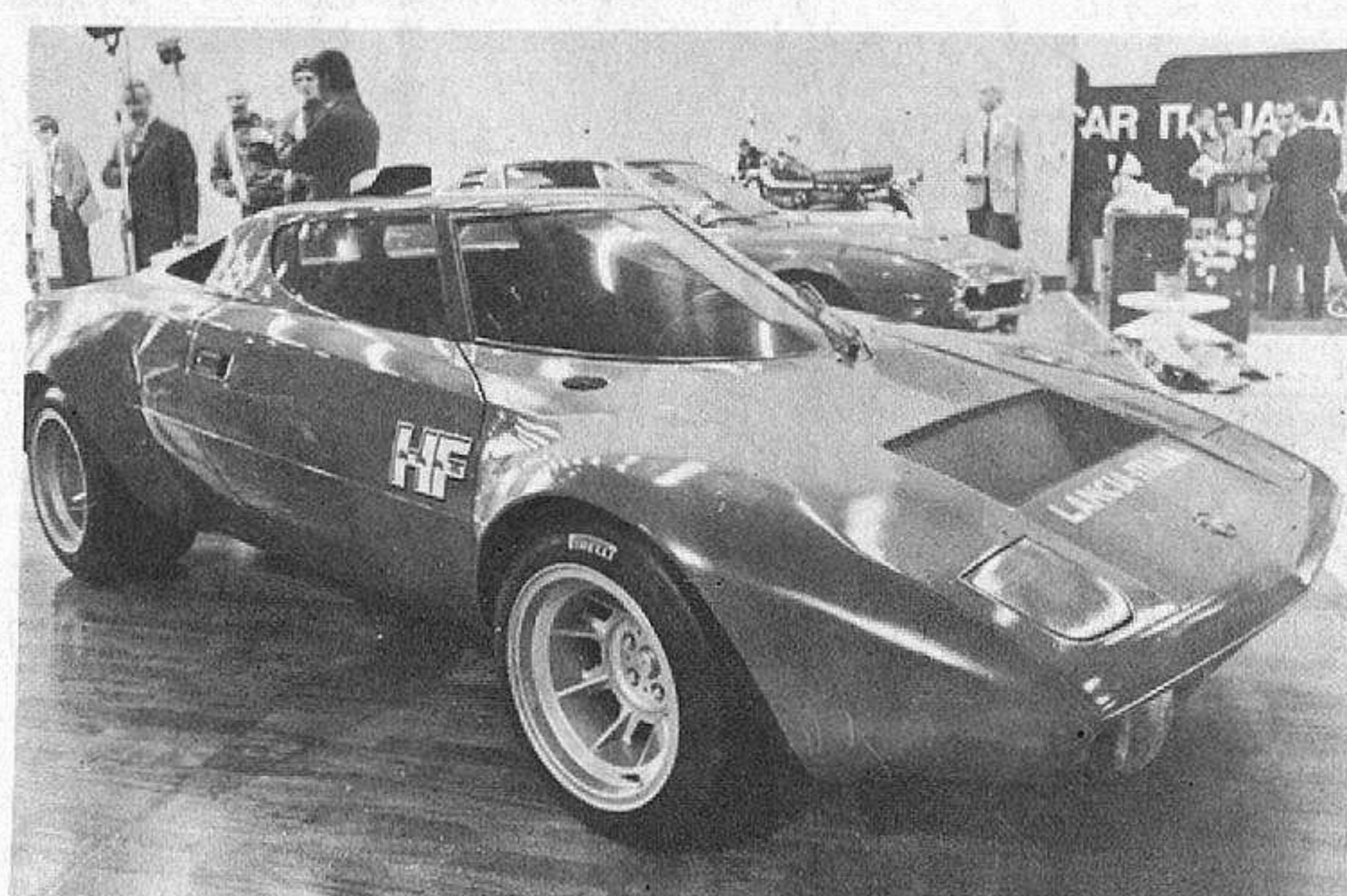
L'Operazione bialberi



Le più attese del Salone: a sinistra la Fiat 126, a destra la Lancia Beta. Quest'ultima entrerà in produzione in gennaio, ed allora se ne saprà il costo

La 126 disgiunta dalla sua meccanica: quest'ultima è aggiornata, ma è sempre quella della gloriosa nuova 500. Il prezzo di listino è fissato in 795.000 lire

A destra, anche nella sua versione «pubblica», la Stratos (motore Beta portato a 1900) mantiene la sua eccezionale grinta



DALL'INVIATO

TORINO - L'interesse tecnico per questo 54.º Salone di Torino non è tutto assorbito dalla Fiat 126, nonostante la portata dell'innovazione, le attrattive che una vetturessa popolare esercita sull'intera utenza o i motivi che si trascina, motivi veramente di fondo per l'automobilismo d'oggi. Anzi, a voler ricercare subito il fatto più importante, sempre in chiave tecnica, questo dell'avvento della 126 potrebbe perfino essere superato dal significato pregnante di quella che può definirsi la grande «operazione motori bialberi», con cui troviamo avvilluppate da un unico legame l'ancor fresca Fiat 128, gran parte della riveduta gamma

gnare una tappa significativa nella evoluzione di queste costruzioni, bensì, per leggi economiche assai rigorose, in un momento abbastanza difficile per l'intera industria europea. Possiamo dirci soddisfatti di questa parte di progresso?

Revisione stilistica

La risposta è senz'altro affermativa, anche se una progettazione globalmente nuova sarebbe stata auspicabile: saranno gli utenti e le condizioni di mercato, nella scelta tra 500 e 126, unite da una meccanica comune, a far accelerare o ritardare questo completamento.

come avviene per la larghezza, che va da m. 1,320 a m. 1,370 con piccolo aumento anche delle carreggiate, a vantaggio principalmente della struttura, avendosi maggiore larghezza anteriormente e press'a poco le stesse quote (qual-



E i tecnici sanno le tremende difficoltà che s'incontrano nella ricerca di buone caratteristiche di sicurezza passiva in una vetturessa economica e di piccole dimensioni. Ma tutti questi caratteri, diremmo basilari nella moderna vettura, sono attuati nella 126, che segna un buon passo avanti in questa direzione, specie se si aggiungono il doppio circuito frenante, il piantone dello sterzo spezzato, eccetera.

Il perfezionamento meccanico, confidiamo, verrà in seguito, del resto, il disegno della carrozzeria non è allestito in modo da poter ospitare eventualmente un gruppo moto-propulsore anteriore? L'installazione posteriore è in continuo declino e crescenti sono i suoi limiti tecnici in questo ambito di

senza prima sincronizzata, in una vetturessa di questa concezione, per la quale l'impiego nelle aree urbane è dominante.

La trasmissione che ci vuole

Anzi, sarebbe tempo di portarsi all'avanguardia con una trasmissione adeguata alle esigenze attuali ed intonata anche alla modernità dell'intera costruzione; sappiamo quanto arduo sia questo tema, ma sappiamo altresì quali mezzi tecnici di ricerca e di sperimentazione la Fiat possessa.

Indubbiamente, tutta l'industria europea (e siamo nel periodo quadriennale o quinquennale dei rin-



novamenti più profondi) è seriamente impegnata nella ricerca delle soluzioni più proficue per la vettura di base o della fascia media inferiore. La tendenza più spiccata è per una formula intermedia, che noi troviamo ben espressa dalla Fiat 127 e che negli ultimi apporti vediamo inquadrarsi nella Renault 5 e nella Peugeot 104, con lunghezza massima di tre metri e mezzo circa e con cilindrata comprese fra 850 e 950 cc.

La scuola «MINI»

L'impostazione antesignana britannica, con la popolare «Mini», ha fatto scuola; ed oggi Fiat, Autobianchi, Renault, e Peugeot, ol-

tivo. E' un traguardo assai rilevante, che la Fiat ha raggiunto dopo la fase preparatoria di questi ultimi anni e che si completa con l'attuale applicazione sulla Lancia «Beta».

Infatti, il motore bialbero era ingiustamente considerato troppo costoso fino a pochi anni fa; quindi, riaffrontato razionalmente, con l'aggiunta di innovazioni determinanti, quali la cinghia dentata di comando, questo luogo comune è stato cancellato e sono rimasti i pregi funzionali, per una produzione che riesce attualmente dell'ordine di circa 200.000 esemplari annui (oggi si producono oltre 530 berline al giorno — 124 e 132 — con questi motori), destinati a salire a 250.000-300.000 unità all'anno con la componente della

lindri di 91 mm, introdotto con la recente 132 ed esteso alla 124 Special T, ai vari coupé e spider, e all'ultima «Beta» della Lancia, con questi valori specifici in cavalli per litro di cilindrata:

LANCIA BETA 1600 - 1592 cc - 62,8 CV-litro

LANCIA BETA 1800 - 1756 cc - 62,6 CV-litro

LANCIA BETA 1400 - 1438 cc - 62,5 CV-litro

FIAT 132 1600 - 1592 cc - 61,5 CV-litro

FIAT 132 1800 - 1592 cc - 59,8 CV-litro

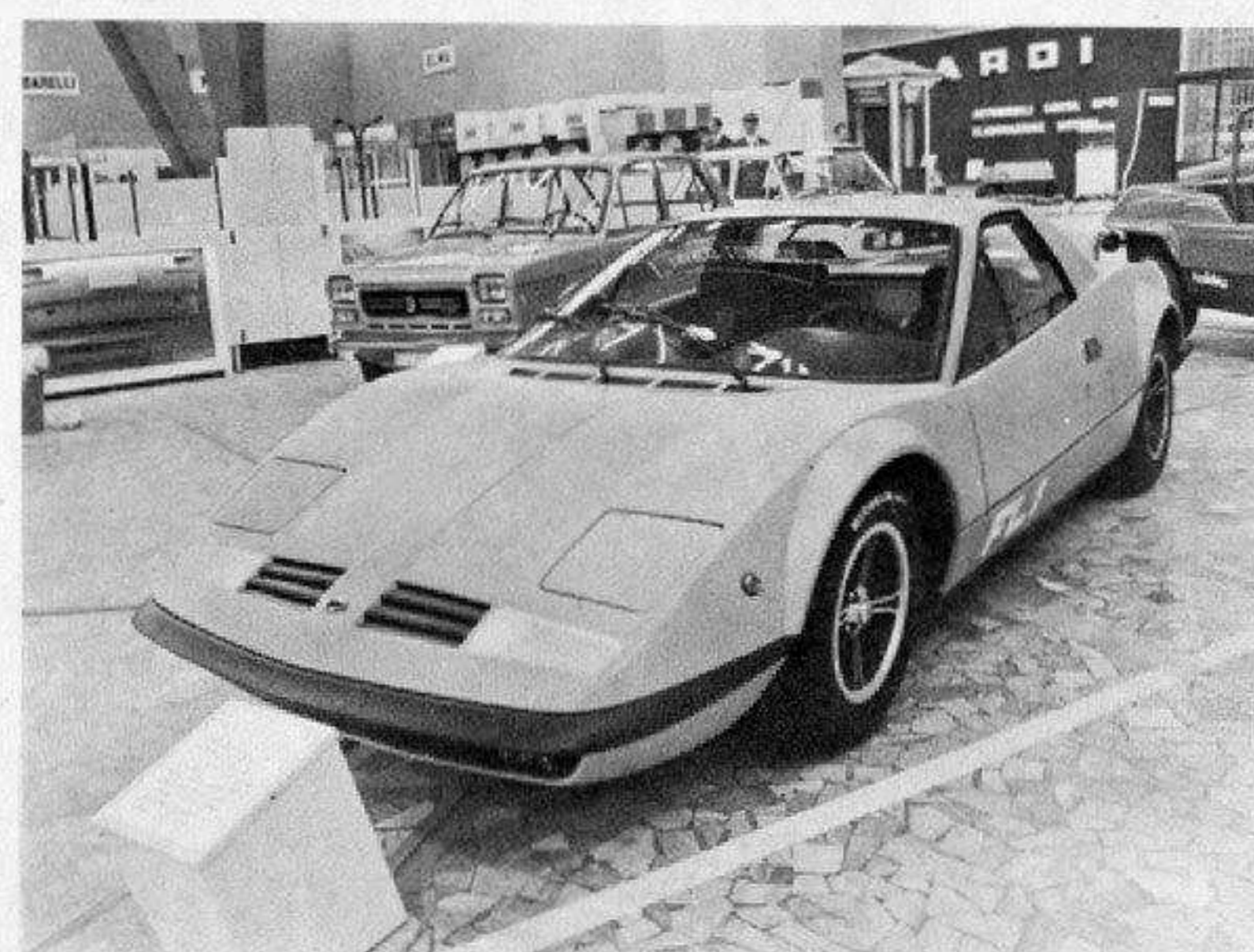
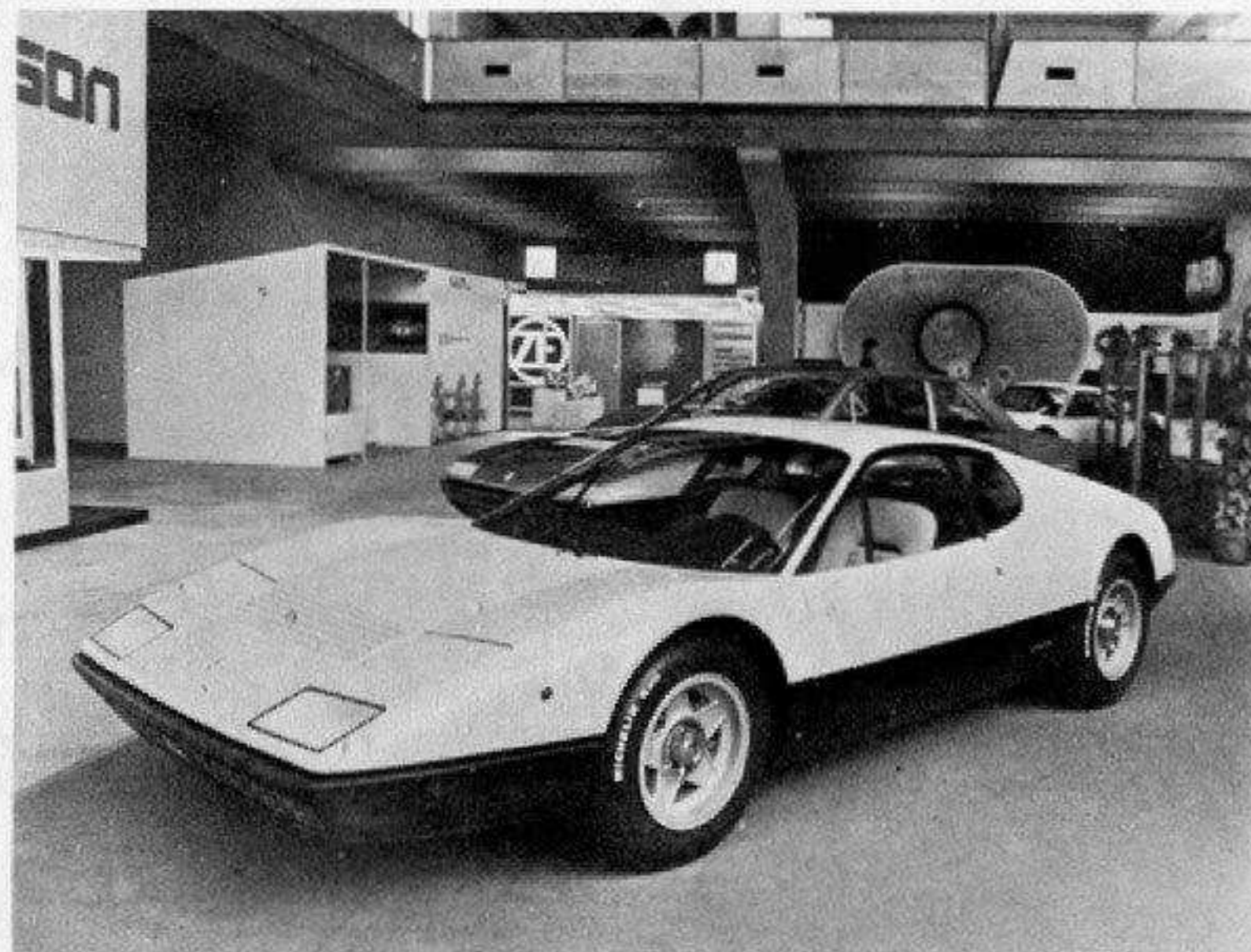
portanza anche in vista dei prossimi impegni tecnologici, di riduzione dell'inquinamento e di funzionamento con benzina priva di tetraetile di piombo: un motore ad alta potenza specifica, con elevati rendimenti termodinamici, sarà sempre avvantaggiato.

McPHERSON in auge

Dunque, in questa fase di rinnovamento tecnico, più radicale per talune industrie europee e forzatamente parziale per quelle italiane (FIAT 126 con meccanica derivata 500; LANCIA «BETA» e FIAT 132 con meccanica 124-125; ALFA ROMEO «Alfetta»

gi. Tanto più che differenziazioni entro margini più stretti, continueranno a presentarsi: la stessa «Beta» prosegue con gli schemi della trazione anteriore, ricca di pregi solo quando è realizzata con tecnologie come quelle della Lancia; e affronta nuovi temi per efficienza di autotelaio e aerodinamica della carrozzeria.

Quanto agli altri aspetti tecnici della rassegna, infine, bisogna aggiungere una insistenza per l'allestimento di sospensioni posteriori indipendenti, nella maggioranza dei casi con vantaggi più rivolti al «comfort» della vettura che non alla sua tenuta di strada, ed una preferenza per il disegno McPherson, di grande semplicità, pur nei limiti di forti variazioni di «cam-



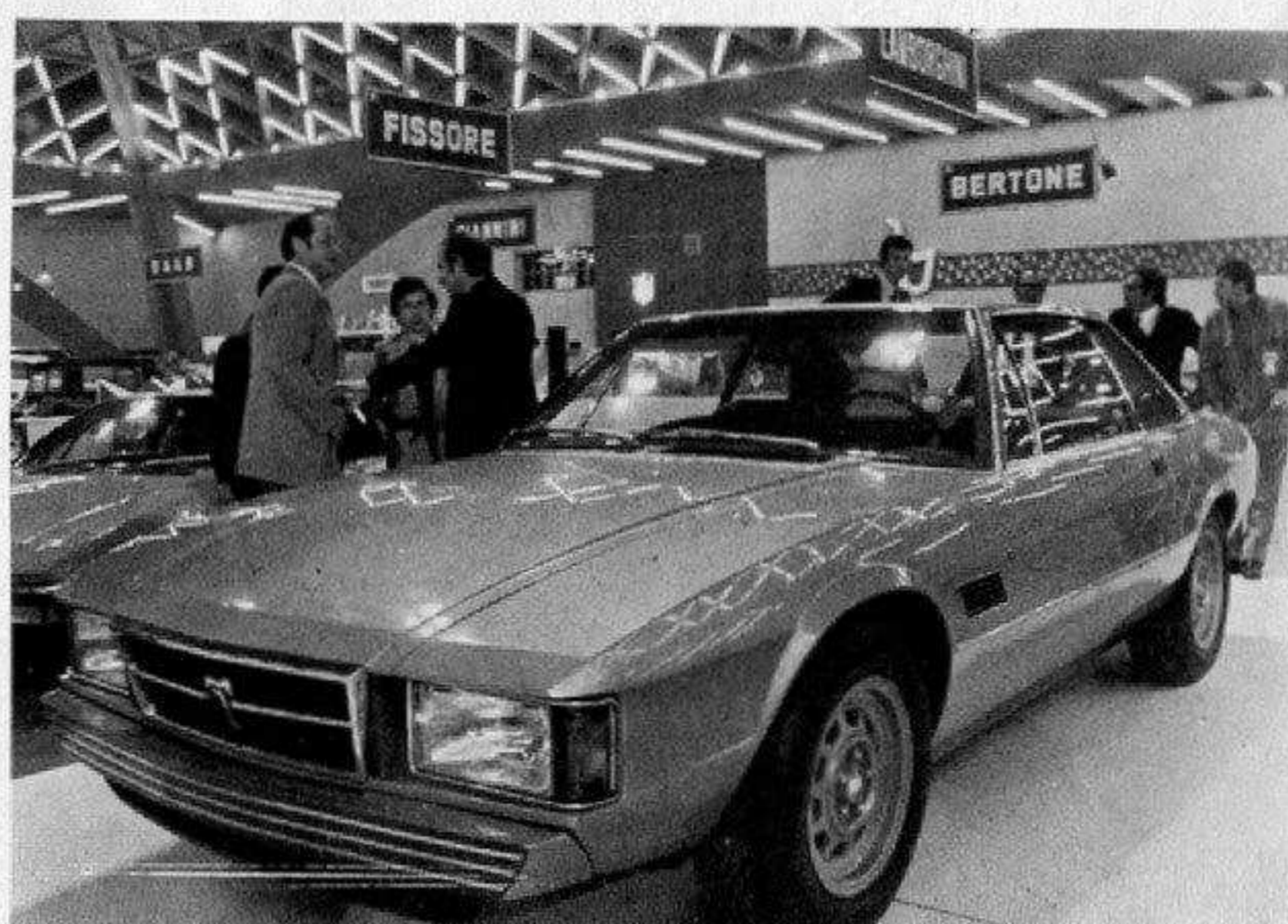
Qui sopra, la BB Ferrari Pininfarina entrerà in produzione in gennaio. A destra, la Iso Rivolta Varedo verrà invece commercializzata dal prossimo marzo

La pianificazione degli stylist

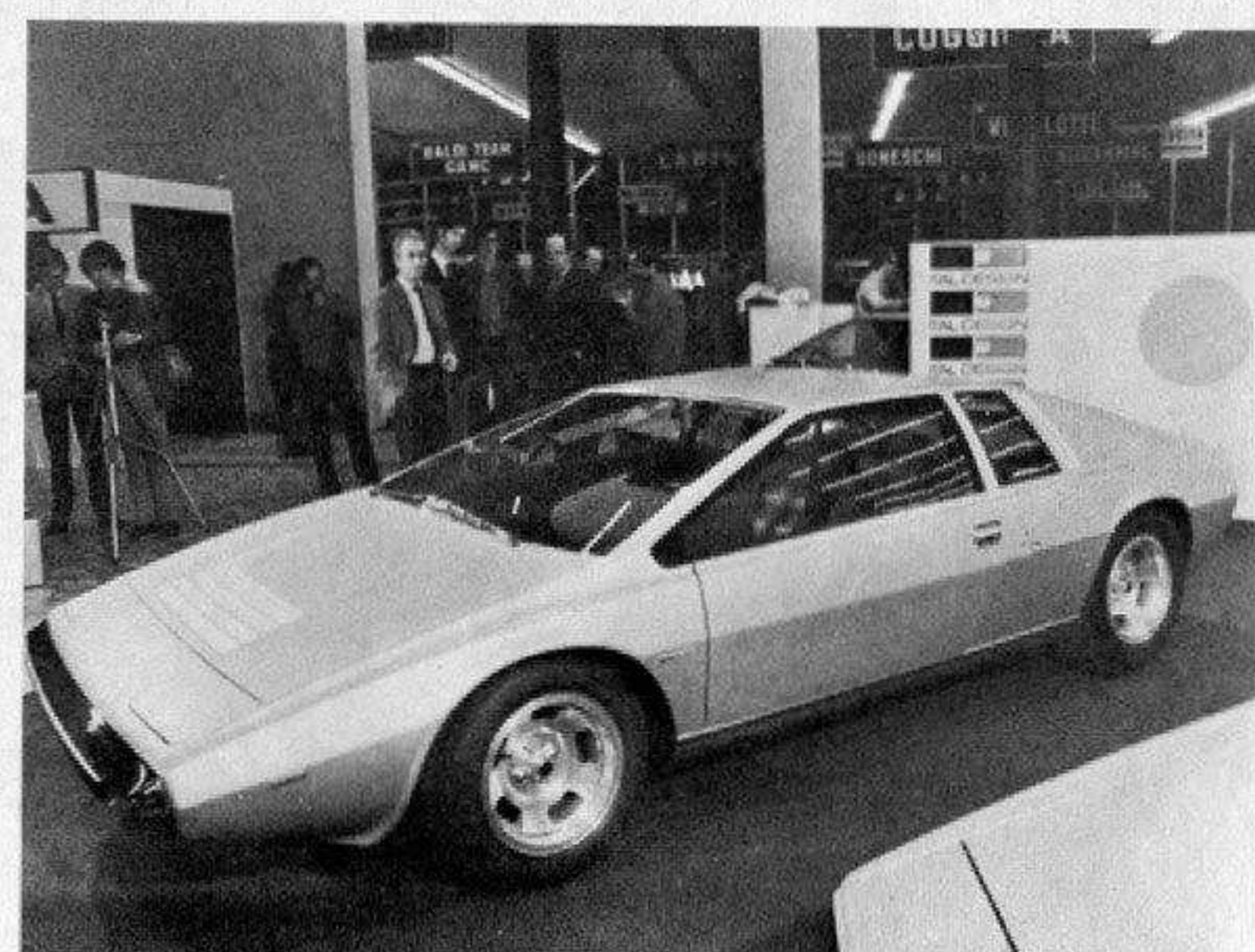
Francis Lombardi ha realizzato questa FL1, una vettura del tutto nuova che prevede meccanica Lancia 2000 (200 kmh) o Ford 6 V 3000 (225 km orari)



Pininfarina ha presentato questa «special» su autotelaio Alfetta, con un tettuccio specialissimo, opaco come tetto, trasparente quando viene fatto scorrere contro il lunotto, grazie a strati sovrapposti di plastica



Questa è la più recente delle vetture granturismo della De Tomaso, chiamata Longchamps come da noi anticipato. E' una due porte quattro posti abbastanza comodi, cambio automatico, motore Ford V8 5700 di cilindrata



Colin Chapman ha definito la Lotus «Esprit» carrozzata dall'Italdesign «un fantasma che ha molte probabilità di prendere corpo...». Si vede che la realizzazione di Giorgio Giugiaro gli è andata abbastanza a genio...!

tre ai costruttori giapponesi, hanno largamente superato gli iniziatori, con tecnologie tanto più avanzate per trasmissioni, scienza di autotelaio, rapporto ingombro-abitabilità e in larga parte anche per tecnica motoristica, con rese molto alte e con distribuzione ad asse delle camme in testa, come appunto nella nuova Peugeot 104.

Ma eccoci ad affrontare quello che consideriamo un aspetto tecnico fra i più importanti del Salone torinese: il dilatarsi della produzione di motori con distribuzione a doppio albero delle camme in testa, motori di resa molto alta, divenuti industrialmente quasi economici, attraverso varie semplificazioni e l'imponente ritmo produt-

Lancia. Ad essere precisi, si sa, questo tipo di distribuzione non è il solo responsabile delle elevate potenze raggiunte, dovendosi aggiungere caratteri di costruzione che riguardano tutto il disegno del motore, il manovellismo, la testata, l'impiego di materiali pregiati per molle, valvole, eccetera.

L'unificazione dei motori

Quel che conta, però, è il punto d'arrivo; e adesso ci troviamo dinanzi a questa ingente produzione, con una unificazione di motori 1600 e 1800 cc dal nuovo monoblocco, avente l'interasse dei ci-

FIAT 124 SPEC T 1600 - 1592 cc - 59,6 CV-litro

FIAT 124 SPECIAL - 1438 cc - 52,2 CV-litro

Beninteso, senza considerare le versioni sportive, dove i livelli sono ulteriormente (67 - 67,2 CV-l) perché in questa valutazione tutto deve concentrarsi sui modelli berlina: oltre all'Alfa Romeo (da 63,5 a 69,7 CV-l) e alla BMW (da 50,2 a 65,3 CV-l) nello stesso campo di vetture? Questa posizione indipendentemente dai valori diremmo consueti, legati, cioè alle prestazioni (il motore, come s'è detto, ha sempre un ruolo preminente) e ai costi, acquista im-

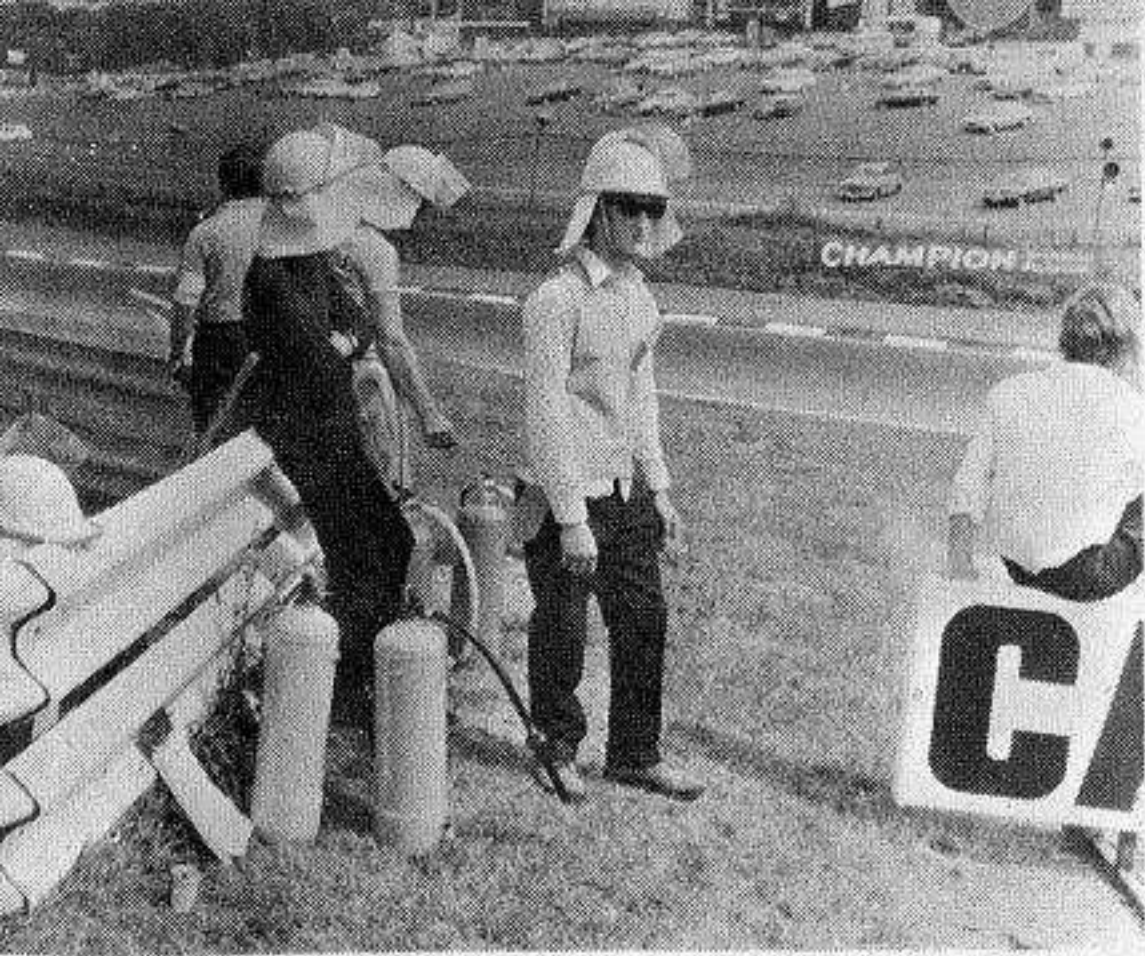
portanza anche in vista dei prossimi impegni tecnologici, di riduzione dell'inquinamento e di funzionamento con benzina priva di tetraetile di piombo: un motore ad alta potenza specifica, con elevati rendimenti termodinamici, sarà sempre avvantaggiato.

ber» e del centro d'istantanea rotazione a 90 gradi.

La delusione 128 S

Un po' meno dinamica del consueto appare la tecnica, rivolta alla produzione sportiva o meglio ad intonazione sportiva, senza grossi motivi e con la cocente delusione del rinvio della presentazione d'un modello come la 128 spider di Bertone, destinato inequivocabilmente a fare epoca trattandosi della vettura a motore posteriore - centrale di più piccola cilindrata finora realizzata.

Enrico Benzing



Due vetture del costo di alcune decine di milioni ciascuna sono state distrutte dal fuoco domenica 24 settembre sul circuito del Nurburgring; si tratta della Ferrari 312 M modificata di Herbert Muller e della Porsche 917-10 turbo-compressa di Willi Kauhsen che, per mera fortuna, se la sono cavata con ustioni più o meno gravi, mentre la Ferrari, rovesciata ruote all'aria è andata completamente distrutta. La Porsche ha riportato danni, riparabili, ma di alcuni milioni.

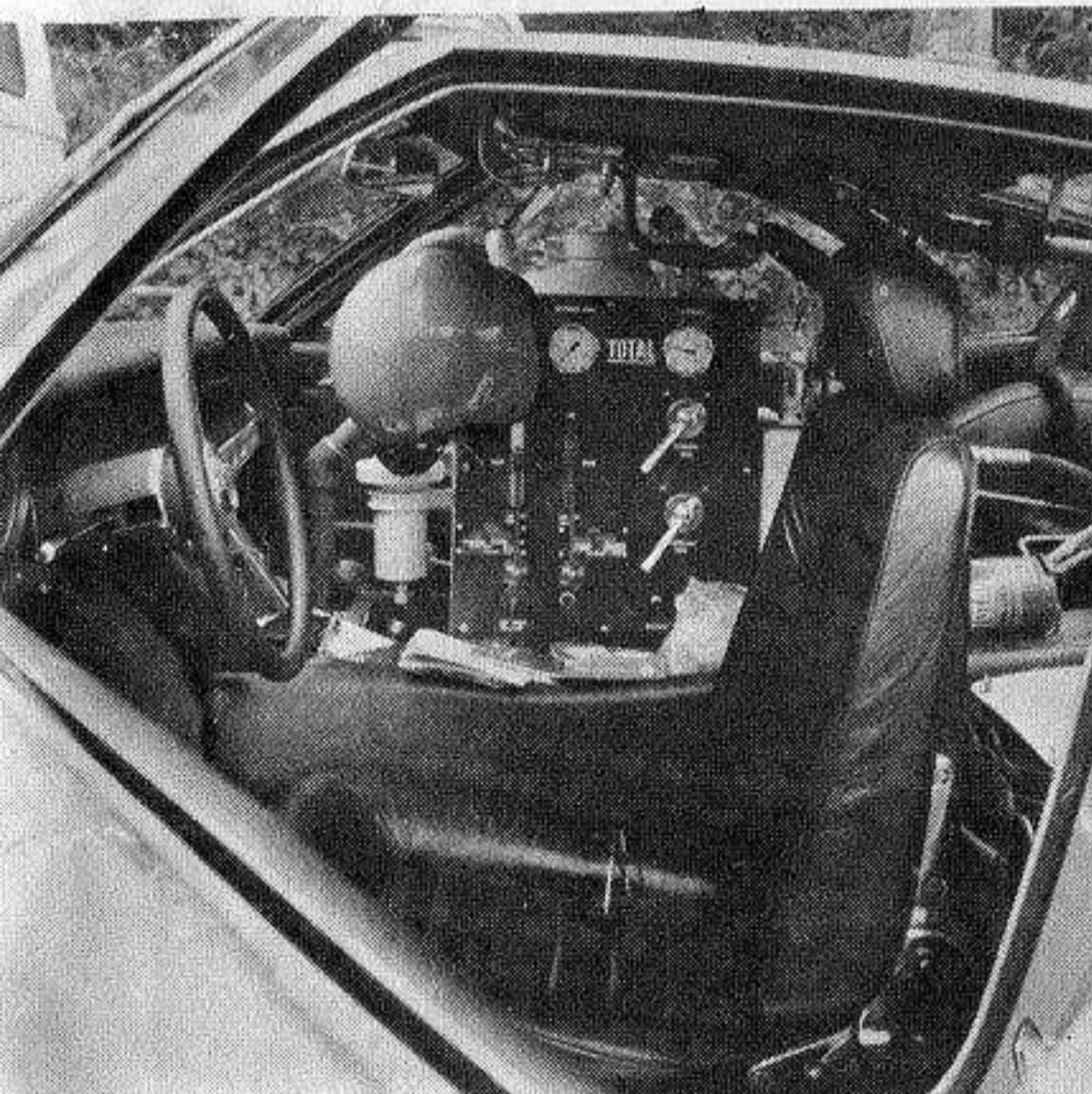
Il fuoco resta il pericolo numero uno nelle corse automobilistiche e ogni organizzatore che si rispetti, ovvero che abbia una coscienza, usa i migliori ritrovati del momento per la lotta antincendi, pronto a rinnovarli ogniqualvolta sul mercato si trovi qualcosa di nuovo. Noi di AUTOSPRINT che sempre abbiamo denunciato il pericolo di tale flagello, ci siamo anche fatti parte diligente nel propagandare qualsiasi sistema, qualsiasi prodotto, qualsiasi tentativo che potesse dare un certo affidamento in questa battaglia per la sicurezza.

Sempre nuovi mezzi
di intervento per il
pericolo n. 1 delle corse

Dal manuale antifuoco ai «draghi» di schiuma



Nella foto in alto: il casco parafuoco degli addetti al servizio antincendi di Silverstone: bene. Ma l'abbigliamento? Qui sopra: ecco la Maserati Mexico «firehunter» (cacciatore di fuoco) in servizio al Nurburgring. Una vettura rapidissima attrezzata con due cannoncini ad uso simultaneo per lancio dello schiumogeno per soffocare le fiamme



Il pilota può azionare le leve di espulsione con un semplice movimento del braccio mentre è in fase di avvicinamento



A Monza vengono usati gli autocarri speciali Alfa Romeo A. 12 che hanno un enorme carico di materiale antincendio, ma poca velocità d'intervento. Sotto: uno dei Maserati della CEA-Estintori in servizio all'autodromo di Imola. Può spegnere 500 litri di carburante e coprire di schiuma cinque vetture incendiate. Ha una velocità di 220 kmh



Oggi, poiché sono cose recenti, parleremo dei sistemi antincendio realizzati in Germania per il Nurburgring, in Italia per l'autodromo di Monza e per quello di Imola.

L'Automobile Club di Milano ha fatto realizzare dalla UREP-CHIMEC otto automezzi speciali su telai Alfa Romeo «A. 12». Si tratta di autocarri leggeri, abbastanza maneggevoli, sui quali sono montati serbatoi che contengono acqua, schiumogeno e liquido alogenato al fluobrene che possono, di volta in volta, essere lanciati anche a distanza di circa 30-40 metri per mezzo di un cannoncino installato sul tetto dell'autocarro. L'autocarro è inoltre dotato di estintori a mano, caricati con fluobrene o con polvere speciale polivalente. Come mostra una delle fotografie che pubblichiamo, il mezzo può erogare un enorme quantitativo di schiuma meccanica che serve a soffocare qualsiasi tipo di fiamma. L'unico inconveniente che presenta un autocarro di tale tipo è dato dal fatto che il mezzo deve prima superare la vettura incendiata e quindi avvicinarsi al fuoco in retromarcia prima di iniziare lo spegnimento.

Considerando, invece, che la velocità d'intervento è la dote basilare richiesta ai mezzi antincendio, ci sembrano più indovinati e più idonei allo scopo i tipi di automezzi usati in Germania (addirittura una Maserati-Mexico) e della CEA-Estintori di Bologna (che usa delle vetture Maserati 4 porte opportunamente predisposte), che di fronte ai 115 kmh di velocità dell'Alfa Romeo A. 12 oppongono i 240 kmh della Mexico o i 220 della 4 porte Maserati. Le possibilità di carico della Mexico sono nettamente inferiori ai mezzi milanesi, ma l'intervento rapido può fornire il tempo necessario ai soccorritori a terra di intervenire sul mezzo e sul pilota che, come è noto, ha soltanto 30 secondi di sopravvivenza.

I mezzi della CEA sono attrezzati in modo da poter erogare 3 quintali di acqua nebulizzata attraverso il cannoncino inferiore, 1 quintale di liquido alogenato col tubo mediano oppure 3 metri cubi di schiuma meccanica attraverso il cannoncino superiore; tutti tre i mezzi di espulsione funzionano separatamente o in batteria. Oltre a ciò, lateralmente, sul mezzo CEA sono installati due capaci serbatoi da 100 kg ciascuno per il lancio, a mezzo di due manichette della lunghezza di 20 mt. ognuna, di polvere speciale ad alto potere ignifugo. Sul mezzo vengono caricati anche 12 estintori da 12 kg ciascuno e 12 estintori da 6 kg. Un vero arsenale di armi... Un solo Maserati CEA, che pesa a pieno carico circa 24 q.li e può procedere alla velocità di 220 kmh, è idoneo a spegnere un incendio di circa 500 litri di carburante e a coprire con la schiuma meccanica che può erogare e che non è scivolosa, la massa di tre vetture coinvolte in un incidente.

In mezzo a tanti studi per la sicurezza negli autodromi, v'è anche chi ha pensato al mezzo individuale, quello che si usa tutti i giorni. La berlinetta Monteverdi, esposta ai recenti saloni ha il pregio di essere fornita all'acquirente con un «impianto automatico antincendio». Detto impianto consiste in un contenitore di liquido estinguente ad alta potenzialità, comandato automaticamente da un «rivelatore di calore» che provoca l'esplosione di una capsula, cosicché attraverso la valvola di sicurezza il liquido estinguente si riversa nel cofano motore e nell'abitacolo del pilota e del passeggero. Per le auto da corsa l'impianto può essere addirittura perfezionato, perché al normale impianto antinfiamma comandato a mano dall'interno della vettura o dall'esterno nel caso che il pilota non fosse in condizioni di azionare l'apposita levetta, si potrebbe sostituire un commutatore d'inerzia per mezzo del quale, in seguito a violenta decelerazione prodotta da incidente, automaticamente si provocherebbe l'esplosione della capsula e l'entrata in azione dell'impianto estinguente.

Siamo molto avanti, ma ancora lontani dalla perfezione e dall'assoluta sicurezza. Inoltre, ci affidiamo ancora alla buona volontà e alla coscienza dei singoli, pronti a scagliarsi su chi, magari in buona fede, si è affidato a mezzi che non hanno ottenuto lo scopo per il quale erano stati predisposti.

I massimi legislatori dello sport automobilistico, sempre pronti ad emanare disposizioni su altri temi, non hanno mai voluto assumersi la responsabilità di consigliare un mezzo antincendio invece che un'altro e neppure hanno mai stabilito quanti di questi mezzi debbano essere impiegati nei diversi circuiti. Ora, di fronte al rapporto del Consiglio di consulenza Jo Siffert, al manuale antincendio del RAC e al nuovo tipo di casco, i signori della CSI non potranno più esimersi dal prendere una decisione. Ma se ne assumeranno la responsabilità?

La risposta è ardua. Oppure, sarebbe troppo facile!

Il «Consiglio di consulenza Jo Siffert» della GPDA diretto da Louis Stanley, ha redatto un rapporto che è stato sottoposto all'attenzione della Sottocommissione circuiti e sicurezza della CSI, mentre il manuale antincendio compilato dal RAC è stato preso in esame dai piloti in una riunione di Milano. Rapporto e manuale che trattano della sicurezza nelle corse automobilistiche, tendono a far sì che la CSI decida una volta per tutte di stabilire provvedimenti internazionali e una regolamentazione antincendio che venga rigidamente adottata in tutti i circuiti. Per favorire la comprensione del rapporto e del manuale antincendio, il «Consiglio di consulenza Jo Siffert» si è offerto di curarne la stampa in sei lingue, così come si è offerto di preparare a sue spese un tipo di casco, oggetto di una dimostrazione a Silverstone, nel quale viene incorporato un sistema che può fornire aria fresca ad un pilota chiuso in una vettura in fiamme, onde permettergli di superare almeno le prime fasi dell'incendio.

E' pacifico che qualsiasi ostacolo posto ai bordi della pista o nelle immediate vicinanze di essa, rappresenti un pericolo, ma il fuoco resta sempre il nemico numero uno per i piloti e per i mezzi da loro usati.

EGAM

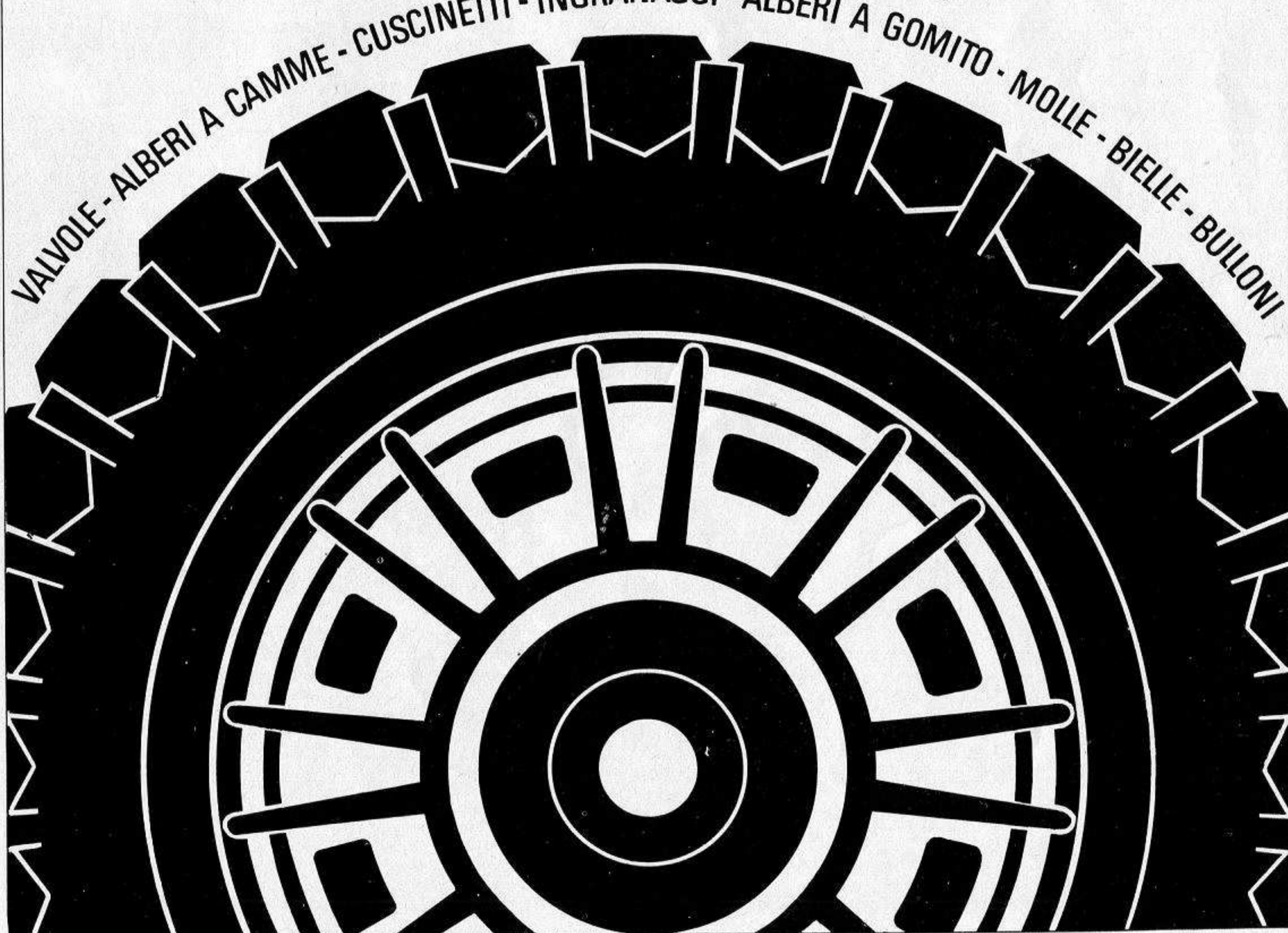
SOCIETA' NAZIONALE
COGNE

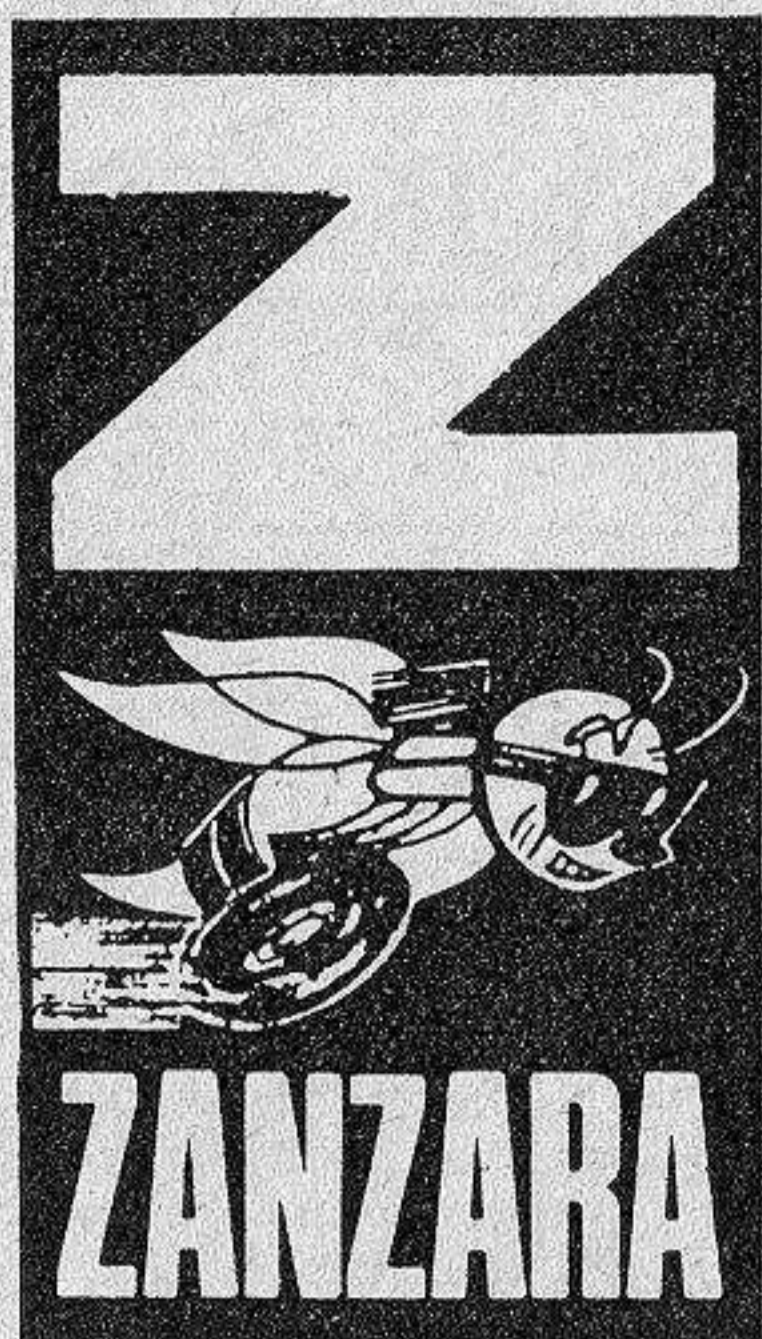
Commissionaria di vendita:

SIAS

SOCIETÀ ITALIANA ACCIAI SPECIALI

DA OLTRE MEZZO SECOLO
LACCIAIO COGNE PER IL PROGRESSO
DELLA MOTORIZZAZIONE





● Mentre «Lele» Pinto appare sempre più richiamato dalla sirena della velocità (correrà senz'altro con l'Abarth Osella nel '73 insieme a Merzario, Hezemans e Bell, mentre sono in corso contatti con Edwards e — guarda guarda — anche Nanni Galli), Barbasio è sempre più incerto se accontentarsi del parziale rinnovo del contratto Lancia (come assistito in qualche Scuderia per le gare italiane con l'PHF). Le alternative gli vengono dalla Ford e BMW (squadra rally).

C.S.A.I. - n. 17

La CSAI comunica:

per ragioni organizzative, la premiazione dei Campioni d'Italia non avrà più luogo a Taormina in occasione del 2° Congresso dello Sport Automobilistico e si svolgerà in luogo e data da destinarsi.

Ah... ah... ah!...

● Ragioni organizzative di chi? Di chi organizza le altre gare che possono dare punteggi validi per il campionato assoluto italiano? Ma via, signori della CSAI, non ci si perde nulla ad ammettere un errore (sia pure marchiano come quello di programmare la premiazione dei Campioni d'Italia a Taormina il 25 novembre, dimenticandosi che per quella data il titolo assoluto non avrebbe potuto essere ancora assegnato grazie al regolamento bialdo, prima scritto con una dimenticanza e poi corretto male!) E dire che fate parte di una Commissione detta sportiva. Da sportivi gli errori si ammettono. E' una forza poterlo fare, non è debolezza!

COME SI ARTICOLA IL PIANO '73 per i PILOTI ITALIANI e le «ultime» sul GIOCO-POLTRONE

70 milioni di LOTUS F. 2 per la NAZIONALE - CSAI!

TAORMINA ad portas! E al Convegno CSAI di fine novembre, la nuova dirigenza vuol presentarsi con la pappia già fatta, in maniera da lasciare poco spazio alle discussioni. Tanto hanno già premesso che tutto è stato deciso nelle riunioni pregressuali, alle quali — come sapete — i propositi confusi (di tutti) sono serviti per dare la giustificazione alla CSAI di... fare come vuole le sue scelte!

Questa vigilia è peraltro affannosa per altri versi. Anzitutto c'è la questione del rinnovo delle cariche CSAI. L'anconetano ROGANO ce l'ha fatta e il Presidente ACI avv. Carpi non pensa certo di sostituirlo per i prossimi due anni. Le più recenti gaffes del suo «delegato sportivo» casomai gli hanno permesso di averlo più sotto controllo, più fedele, col rinnovargli la fiducia.

In ballo ancora, invece, è la poltrona di ZUCCHI. Alle scarse simpatie generali verso il Presidente della sottocommissione Velocità c'è adesso anche il pollice verso bolognese. Ma Rogano, non fosse che per questo, lo terrebbe, in vena com'è di dispettucci all'AC emiliano (questione calendario F. 2 docet)! Zucchi potrebbe salvarsi in corner, facendo cercare nel posto di Gallo lo spazio per DRAGONI.

L'ex direttore sportivo Ferrari e Presidente FISA è ritornato infatti alla ribalta di prepotenza. L'anticipazione del suo ingresso nella CSAI come consigliere, l'aveva suggerita la sua improvvisa nomina a componente della Commissione speciale predisposta per il nuovo Piano Piloti Italiani, nella quale Zucchi non figura

sostituito dal conte Zanon, che alcuni vedono come nuovo Presidente della sottocommissione velocità. DRAGONI sarà il «milanese» nella nuova CSAI (dopo che la candidatura LURANI è caduta, quando gli è stata posta la condizione di lasciare la C.S. dell'AC Milano).

DRAGONI adesso si agita molto. Perché, dieci anni dopo, è rilanciato anche come talent scout di piloti italiani. Volete sapere infatti come sarà questo famoso «Piano» piloti italiani per il '73, con i settanta milioni resi disponibili? Semplice. Dragoni sceglie, Angiolini offre (anche) l'assistenza della Jolly, la CSAI paga. E che cosa paga? Anzitutto delle monoposto F. 2 ultimo modello comprate dalla LOTUS. (E dire che vincono le SURTEES...) Adesso per la scelta dei piloti, magari da utilizzare a staffetta in questa NAZIONALE ITALIANA F. 2 (niente niente che l'idea sia venuta dall'articolo di AUTOSPRINT sui FITTIPALDI?) è già cominciata la giostra. Zanon «porta» Galli, Angiolini ricorda Carlo Giorgio, Francisci e Fontanesi sono nomi che bisogna tener presenti. E qualche altro verrà. Intanto però Ferrari è saltato su con quella sua proposta di SUPER SCUOLA PILOTI ITALIANI che evidentemente fa balenare la disponibilità, oltre delle F. 2, anche di sport e monoposto Ferrari e magari delle Abarth del giro Fiat. Dragoni comunque non si fa sentire più a Maranello, forse perché pensa che questo sia il momento della sua rivincita indipendente.

E' sempre il solito bailamme, perché il gioco delle poltrone ha risvolti ancora più clamorosi in sottofondo.

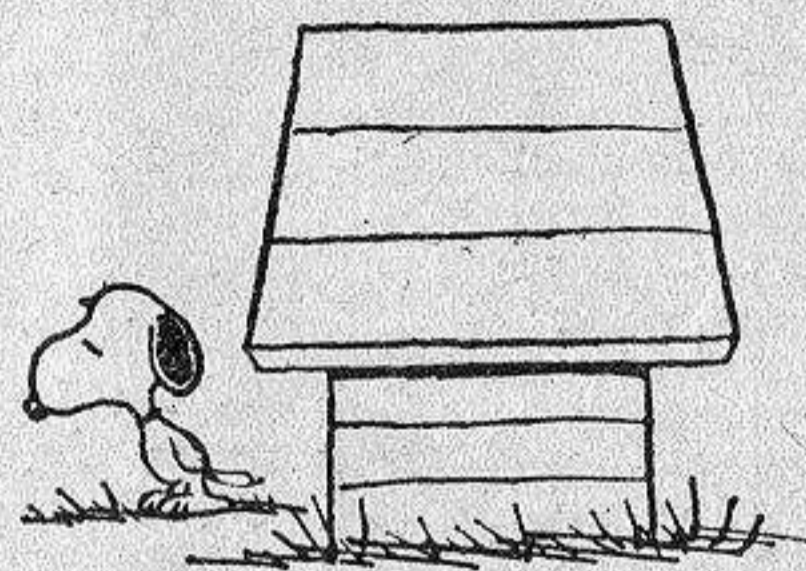
Per esempio, adesso preoccupa il defenestrato vice segretario CSAI Tavoni. Lo si voleva mandare alla CSI a Parigi (ma Freville non lo vuole). Proposta fatta per evitare magari che resti nel giro di Monza e della SIAS di Bertett-Bacciagaluppi, che tiene sempre sospesa la spada di Damocle della Grand Prix International a turbare i sonni di Carpi e Rogano.

Per questo si preoccupano di quello che potrebbe essere l'atteggiamento di Enzo Ferrari. Anche perché nel gruppo costruttori italiani c'è aria di fronda per le designazioni alla nuova CSAI. Persino l'Alfa, che in genere è stata tranquilla, mostra i denti. E non parliamo della FIAT che si sente tradita dalle molteplici critiche dopo che la CSAI le ha fatto spendere 250 milioni per la F. Italia (per la quale adesso pare anche scoppi il «giallo» di un motore modificato). Anche la questione dell'autodromo Vallelunga, tolto all'AC Roma, è nel gorgo di questi problemi.

Comunque, per avere una idea di quanto continuo in sede internazionale i nostri dirigenti, pur quando giocano ai «grandi maneggi», basta pensare che il posto di segretario della CSI è adesso, sia pure in prova, già occupato. E indovinate da chi? Da un tedesco, naturalmente, un appassionato conte trentenne amico di von Hanstein! Ma ormai, con Presidente, segretario e capicommissione tedeschi, è ancora necessario che la CSI resti a Parigi? Tanto vale trasferirla a Francoforte!...

Le Regioni degli autodromi

● A proposito di PIANI CSAI, eccone un altro che sarà presentato a Taormina. Il programma è stato concordato a Torino. Infatti, alla vigilia dell'inaugurazione del Salone — informa un comunicato — «Si sono riuniti a Torino il Comitato di Studio del Piano Autodromi e lo speciale Comitato incaricato di stabilire i criteri e le modalità degli interventi CSAI in favore dei piloti italiani. Il Comitato di Studio del Piano Autodromi ha approvato, in via definitiva, un documento conclusivo nel quale sono esposti i programmi che la CSAI ritiene necessario realizzare. Tale documento sarà presentato dal Presidente Rogano al 2. Congresso dello Sport Automobilistico che si svolgerà a Taormina il 24 e 25 novembre. Il Piano prevede la realizzazione di Autodromi di I categoria in PIEMONTE ed in SICILIA e di autodromi di categoria inferiore nel VENETO, in ABRUZZO, in CAMPANIA, in CALABRIA ed in SARDEGNA. Il Comitato per gli interventi a favore dei piloti italiani ha fissato come fondamentale il criterio della concentrazione degli sforzi, riconoscendo nell'attività di F. 2 la più idonea per un programma formativo...»



«... Una cosa è abbassare per divertimento le bandierine del via negli autodromi ed altra cosa è dirigere le squadre di calcio...». Questa frase lapidaria è di un piscello che — strumentalizzato da personaggi i quali tutto fanno, meno che dare credito di obiettività alla professione giornalistica — si è servito delle gloriose colonne di un quotidiano romano, purtroppo diventato dependance pomeridiana del confratello bolognese, per uno di quegli squallidi «attacchi» al nostro editore Luciano Conti, che recentemente si è lasciato tentare dall'avventura calcistica di Presidente del Bologna. Non ci interessa né ci riguarda la sciocca e velleitaria polemica cui certi guerrieri meschini hanno abituato il mondo calcistico. L'importante è che questi signori non sconfinino, come con quella storia delle «bandierine».

Bisogna che, quando gli salta sulla punta della penna una parola che abbia a che fare con l'automobilismo agonistico, ci pensino su due volte prima di cimentarsi in qualche altro accostamento. Infanghino pure quanto vogliono lo sport in cui si sono specializzati (si fa per dire), ma lascino stare quello che non c'entra e del quale non potranno mai capire la caratteristica fondamentale. Che è quella del coraggio! Si limitino a razzolare dove più gli si confà, dove possono anche disporre di una certa casetta-rifugio per ogni evenienza!

Un nuovo record

Da «L'AUTOMOBILE», organo ufficiale dell'ACI, numero 42 pagina 31 (scusate se l'abbiamo letto in ritardo).

«All'autodromo di Santa Monica presso Misano Adriatico, Pica ha conquistato il titolo di campione italiano del gruppo 4, vincendo nella classe 2000, e sovvertendo i pronostici che davano quale favorito Bersano. La corsa è stata organizzata dall'AC di Reggio Emilia».

A tutti capita di sbagliare, anche ad AUTOSPRINT (ci mancherebbe!), però il giornale ufficiale dell'Automobile Club d'Italia ha conquistato, a nostro avviso, un nuovo primato assoluto in materia: tre errori in 9 righe di testo! La media di un errore ogni tre righe era per ora insuperata. Niente di grave, intendiamoci; in campo automobilistico la stampa, soprattutto quotidiana, ci aveva abituato ormai. Ma dal settimanale dell'ACI si poteva pretendere un po' meno di disinformazione:

① PINO PICA non ha vinto il titolo italiano del gruppo 4, ma ha semplicemente vinto la Coppa CSAI della classe 2 litri. Il titolo è andato ad Emilio PALEARI su Alpine.

② BERSANO non era affatto il favorito, dato che per esserlo avrebbe dovuto per lo meno essere presente alla gara, disertata invece per un incidente ad un polso.

③ La corsa non era ORGANIZZATA dall'AC di Reggio Emilia, bensì dalla SCUDERIA ARCANGELI di FORLÌ.

● Alessandro De Tomaso non finisce di stupire. Dopo la BENELLI motocicli adesso sta portando a termine anche l'assorbimento della GUZZI. Sarà un abbinamento con grossi propositi (antigiapponesi). Peccato che questi impegni allontanino dal settore sportivo auto sempre più il dinamico ex pilota argentino, ora industriale-operatore economico.

● Pare che al recente rally di Sanremo l'Operazione Scorciatoie sia stata possibile anche grazie alla disponibilità di compiacenti ragazzini-ciceroni, il prezzo dei cui consigli si pagava semplicemente a gelati!

L'anno prossimo si correrà a ZOLDER

Anche il BELGIO «ruota» il G.P. F.1

BRUXELLES - La data fissata per il GP del Belgio 1973 è il 20 maggio, ma non si era ancora sicuri sulla scelta del circuito. Ora sappiamo che sarà quello di Zolder.

Come Spa, anche Zolder era stato respinto dai delegati della GPDA e dalla CSI mentre Nivelles aveva sollevato critiche minori, per cui il grande premio del 1972 si è appunto svolto lì.

Nel frattempo Pierre Ugeux, presidente della commissione sportiva nazionale belga, aveva detto: «Il prossimo GP del Belgio si svolgerà a Zolder».

Era un impegno morale, che doveva indurre i responsabili di Zolder, sui quali influiva il successo di Nivelles oltre tutto, a compiere certi sforzi. Sono così riusciti a trovare i capitali necessari per i lavori richiesti, che dovevano garantire l'effettuazione della corsa. I lavori sono attualmente in corso e a buon punto. Resta però ancora molto da fare, soprattutto per le infrastrutture del complesso. Le varie commissioni torneranno in febbraio, per decidere sull'agibilità.

Si è curiosi di sapere che cosa diranno i piloti di F.1, dato che alcuni hanno dichiarato che quello di Nivelles è uno dei circuiti più sicuri del mondo.

Inoltre anche a Spa verranno, più avanti, intrapresi i lavori richiesti e, arrivati a questo punto, il Reale AC del Belgio, che organizza il grande premio, lo farà disputare ad anni alterni a Spa, a Nivelles e a Zolder.

André Royez

Definiti dalla FORD italiana programmi e premi



Una RS ESCORT in palio nel

campionato MEXICO

TAORMINA - Come già scritto su AUTOSPRINT, la Ford italiana, dopo aver dato vita negli anni scorsi al rallycross e al campionato di Formula Ford, istituirà per il 1973 un campionato riservato alle Ford Escort Mexico gruppo 1. Anche se il regolamento verrà diramato il 10 dicembre in occasione di una manifestazione organizzata dalla Ford a Vallelunga con lo svolgimento anche di una gara riservata appunto alle Mexico, si può anticipare qualche altra notizia relativa a questo campionato.

Abbiamo detto gruppo 1, ma non si sa se verranno concesse piccole modifiche supplementari che si riferiscono per esempio al radiatore dell'olio, alla sostituzione dei getti benzina, all'adozione di gomme racing, modifiche concesse nell'analogo campionato inglese. Le gare saranno da 12 a 15 tutte abbinata a quelle di Formula Ford e si svolgeranno nell'arco da aprile a ottobre in particolar modo preferendo quegli autodromi che maggiormente offriranno garanzie e dimostreranno un certo interesse a queste gare. I premi saranno offerti dalla Ford italiana e, in linea di massima, saranno in molto simili a quelli di formula Ford, come premi di gara, mentre quello finale potrebbe essere rappresentato da una Escort RS.

Gli sponsor interessati a patrocinare questo campionato attualmente sono tre, uno dei quali extra settore automobilistico. Le previsioni potrebbero indicare, entro aprile, un parco macchine formato da 200-300 unità (potenzialmente partecipanti a una o a qualche gara) di cui un lotto di una ottantina, interessate al campionato. Necessaria ovviamente la licenza di conduttore.

I piloti usufruiranno di una determinata forma di sconto d'acquisto, non si sa se da parte della concessionaria o della Ford italiana, sconto ovviamente valido dopo un determinato numero di gare: molto comunque sarà lasciato all'iniziativa dei singoli concessionari per i colori dei quali probabilmente molti piloti correranno. E, come in Inghilterra, si spera in un abbinamento dei piloti con i giornali anche non specificatamente sportivi, ed è probabile anche che partecipino nomi dello spettacolo. Insomma un campionato che nasce per dare modo all'utente che la settimana va in autostrada per lavoro, di partecipare la domenica con la stessa macchina a una corsa in pista, di garantirgli un certo numero di gare e la possibilità di misurarsi a parità assoluta di mezzo.

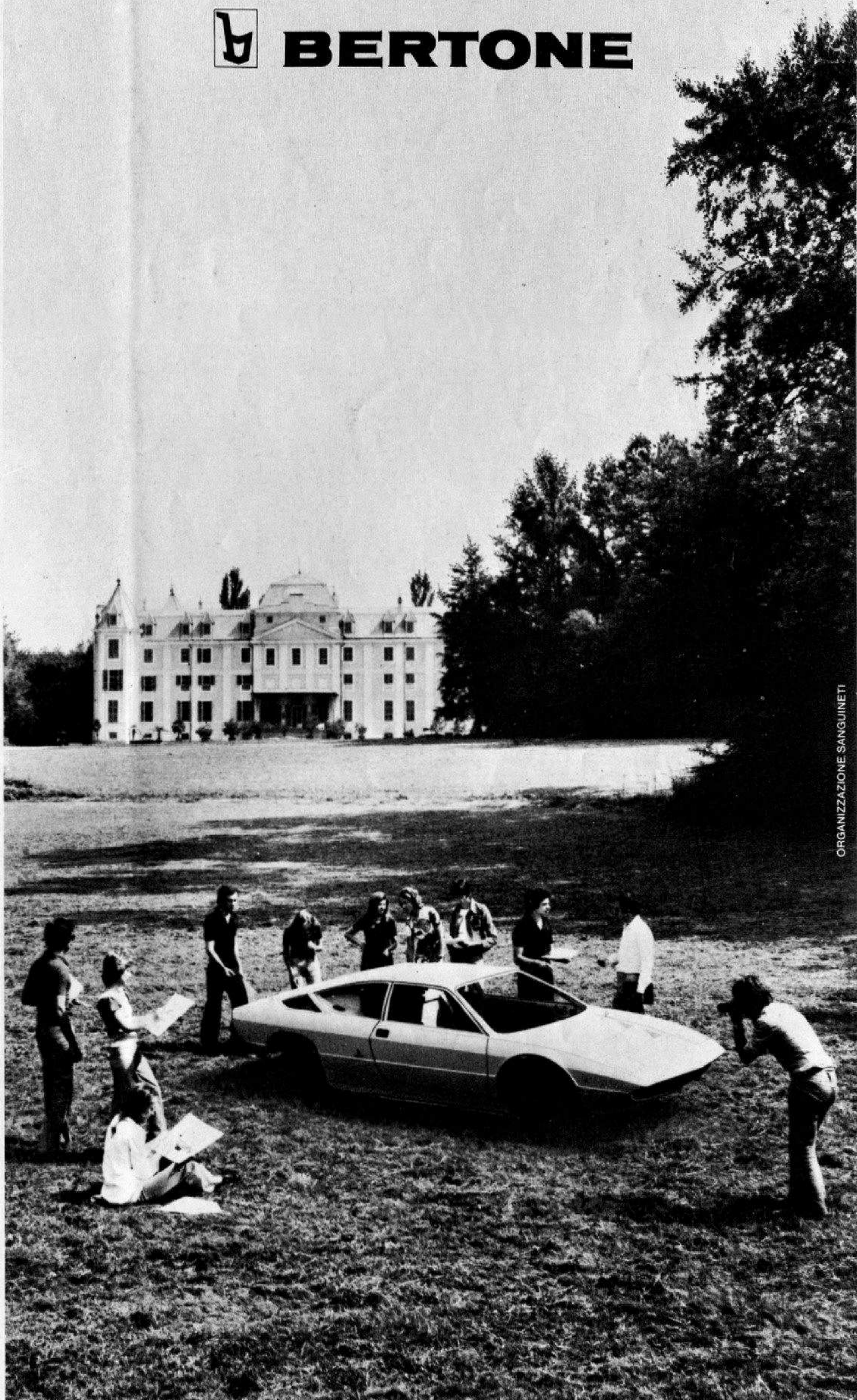
Un nostro consiglio agli interessati: se è vero, come sembra, che gli acquisti effettuati prima della fine dell'anno di vetture nuove, anche se ritirate poi nel 1973, siano soggette all'IGE e non all'IVA, attenzione a fare i propri programmi entro dicembre. Vi sarà un risparmio dell'ordine del 6-7 per cento.

lezione di styling

Valutare una soluzione Bertone: Lamborghini "Urraco"
Proporre un nuovo mezzo di trasporto veloce, con propulsore
posteriore centrale, di spiccate caratteristiche sportive.
Quattro persone su lunghi percorsi, su tracciati impegnativi.
Clientela esigente, critica, abituata a prodotti di classe.



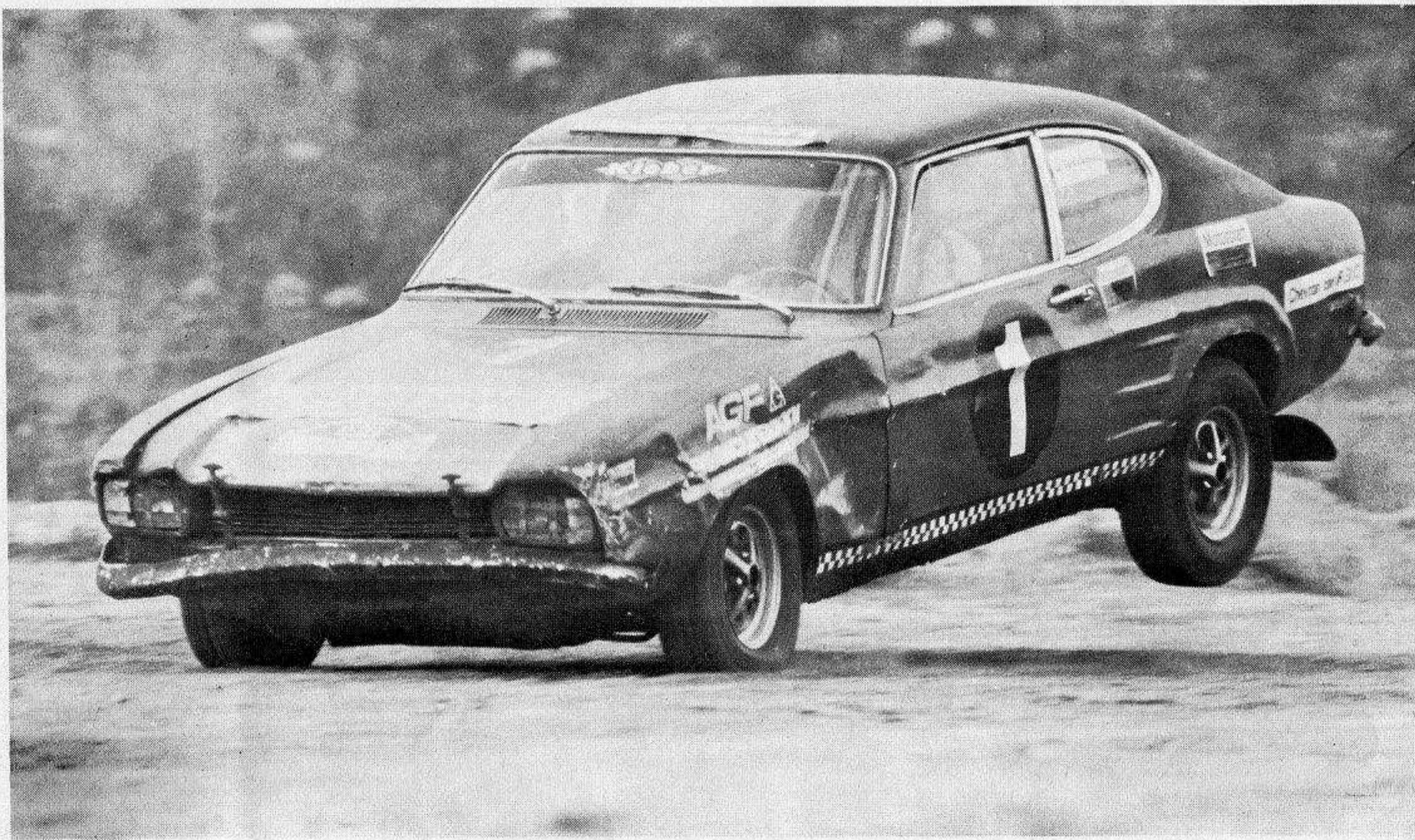
BERTONE





La carica dei 400

Dopo un paio d'anni di tentativi, questa volta Galatini ce l'ha fatta ed ha sostituito Natili nell'albo d'oro del Rallycross. Qui sotto, Galatini «atterra» dopo un salto sagggiando la resistenza della Capri e dei robusti pneumatici Kleber



Riconciliati sul campo i due campioni

OSVALDO GALATINI, noto come il camionista volante, ha spodestato **MASSIMO NATILI**, il campione di ieri, dalla poltrona del rallycross. Sin dalle prime battute di questo interessante campionato, il savonese ha sempre piazzato le sue unghiate. Ci si è resi immediatamente conto che contro di lui nulla avrebbero potuto i 400 avversari che ha poi inesorabilmente dominato. Introverso, gentile, sicuro di sé, Osvaldo Galatini è stato sempre lontano da ogni polemica, ma ha saputo sempre imporre la sua classe: si è aggiudicato il titolo ancor prima del termine del campionato stesso, lasciando i suoi diretti avversari, Natili, Fargion e Mici, in lotta per la conquista della piazza d'onore.

Un'annata di suspense che ci ha tenuto col fiato sospeso sino all'ultima prova di Sassari. In terra sarda l'ultimo confronto: davanti ad un pubblico effervescente, Galatini ha recitato ancora la sua parte, la parte del campione, ma consapevole della lotta per la conquista della posizione d'onore, ha preferito rinunciare alla bagarre, decidendo molto saggiamente di lasciare liberi gli avversari di fare la loro corsa, cosa che ha permesso un duello ad armi pari tra i tre contendenti.

Dopo due anni il primo campione di rallycross ha ceduto lo scettro ad un avversario leale quanto valido. Natili e Galatini, due piloti rilanciati dal rallycross, merito che indubbiamente bisogna riconoscere a questo programma sportivo varato dalla Ford Italiana. Due campioni che insieme ad altre nuove leve che più si sono distinte, non rivedremo nelle gare programmate per il 1973 da questa sportivissima Casa automobilistica, in quanto proprio la loro bravura tiene lontani gli aspiranti giovani piloti. Una giusta presa di posizione che condividiamo in pieno.

Il rallycross è un modo nuovo di correre che serve ad avvicinare i giovani allo sport dell'automobile, senza pretendere

da loro degli enormi sacrifici economici: un accostamento allo sport, validissimo sotto il profilo tecnico-sportivo che racchiude in sé quella nota positiva che consente di formare i piloti e che raggiunge questo scopo senza far correre quei rischi dell'automobile a tutti noti. Ancora una volta si è riscontrato infatti quell'altissimo indice di sicurezza, prerogativa prima del rallycross: 36 competizioni, circa 500 ore di gara, senza alcun incidente.

Se Natili e Galatini, rispetti-



Massimo Natili festeggiato dopo la sua vittoria a Sassari. Assieme a Galatini, non potrà partecipare al prossimo Rallycross

vamente tricolori nel 1970, 1971 e 1972 sono considerati dai più i campioni indiscussi, non è detto che i giovanissimi Fargion, Silvuni, Alamo, Del Carlo, Secchi non siano anch'essi delle sicure speranze dell'automobilismo italiano.

FARGION, che divide il suo tempo tra l'università di Firenze e i campi di rallycross e che si è imposto in questa specialità, inserendosi più volte nella lotta per il primato, conquistando

c. c. m.

CONTINUA A PAGINA 64

EGAM

BREDA
SIDERURGICA

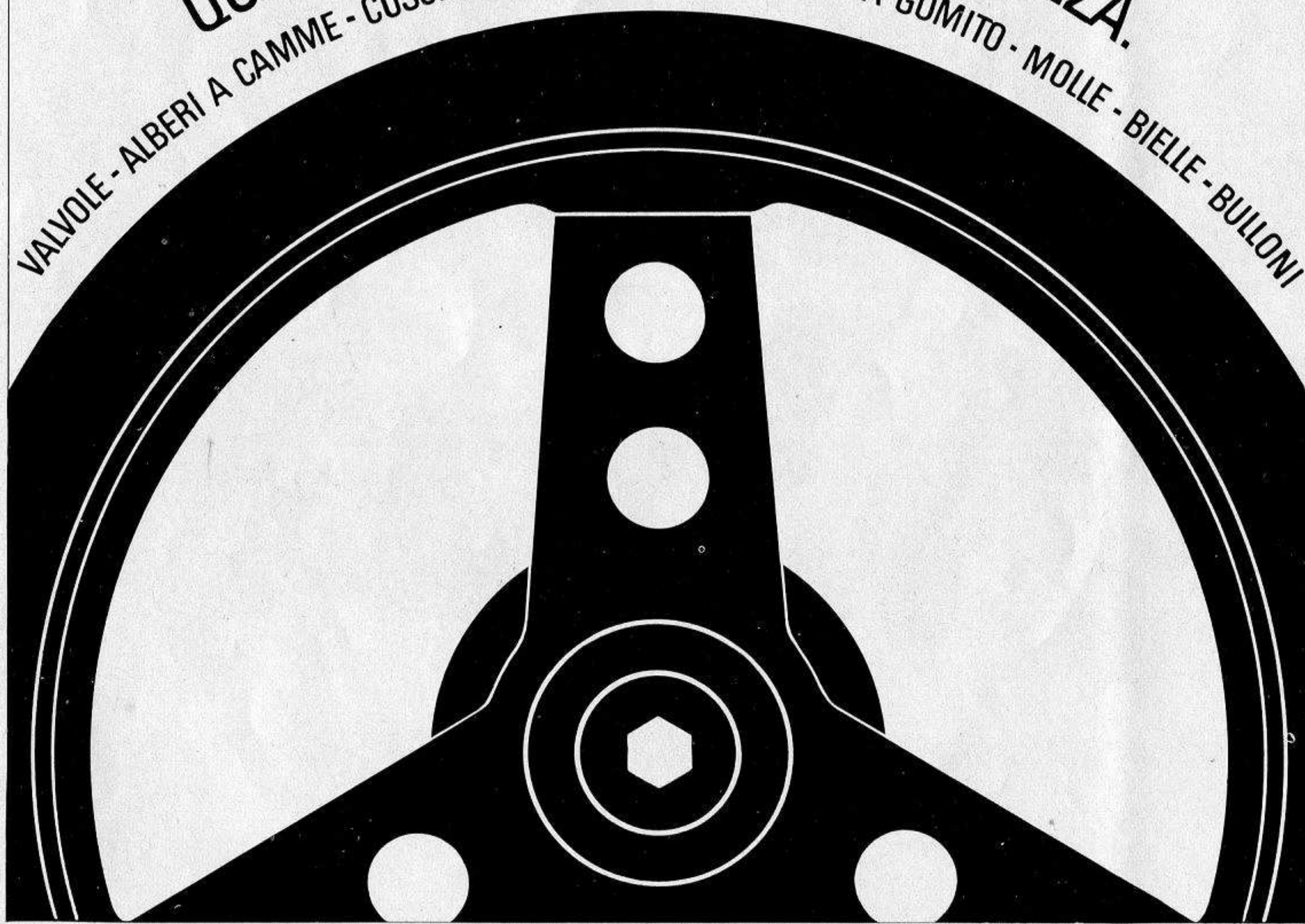
Commissionaria di vendita:

SIAS

SOCIETÀ ITALIANA ACCIAI SPECIALI

L'ACCIAIO DELLA BREDA SIDERURGICA
PER L'AUTOMOBILE =
QUALITÀ, DURATA, POTENZA, SICUREZZA.

VALVOLE - ALBERI A GAMME - CUSCINETTI - INGRANAGGI - ALBERI A GOMITO - MOLLE - BIELLE - BULLONI

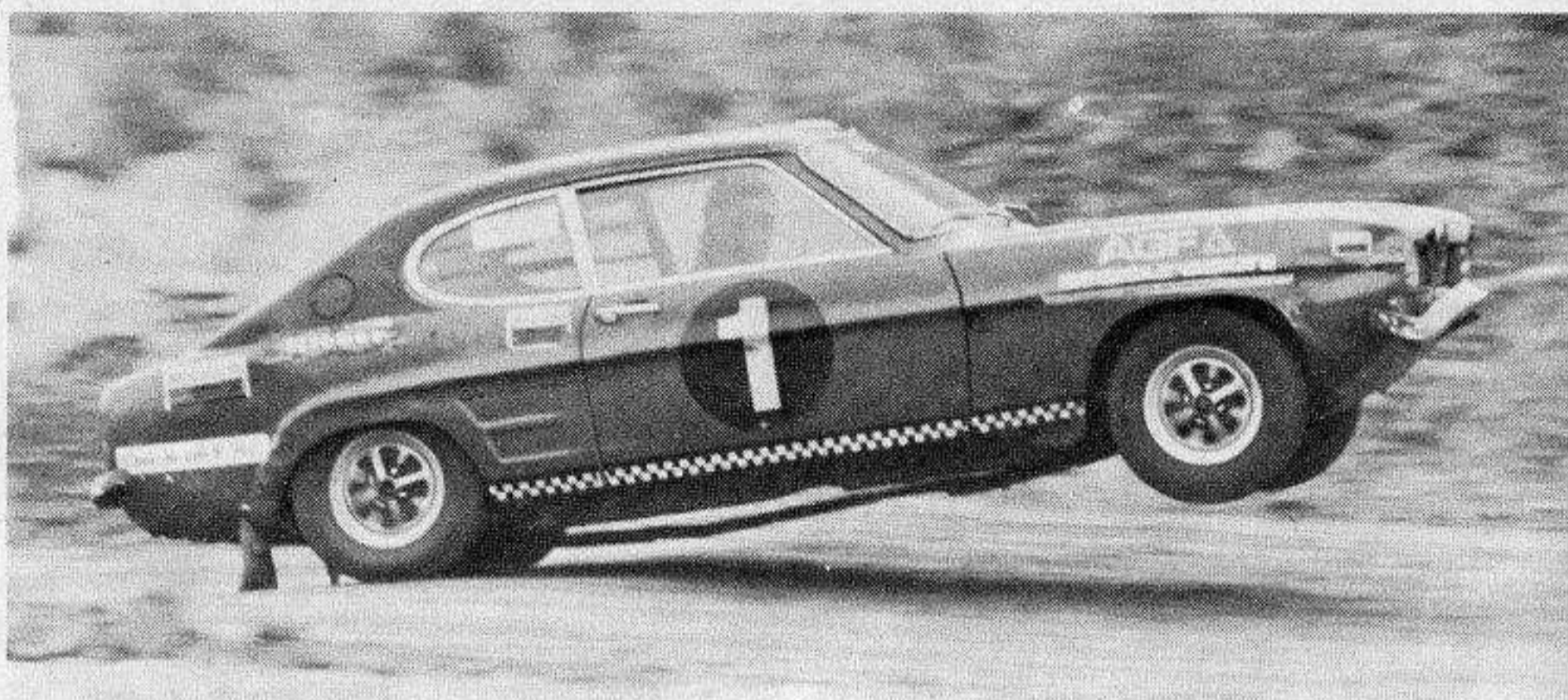




Dall'album del Rallycross 1972: sopra, Osvaldo Galatini al comando. A sinistra, Massimo Natili esce dalla «rampa di lancio». Sotto, una delle Capri impiegate assieme alle Escort. A destra sopra, un'altra delle maltrattatissime Capri, sotto David Fargion in azione



La carica dei 400 Una scuderia rally con i migliori da «cross»



CONTINUAZ. DA PAGINA 60

do poi il terzo posto nella classifica generale, sarà l'anno prossimo tra i protagonisti nelle gare di rally nazionali, al volante di una Ford Escort RS della scuderia Cocchini di Firenze.

Un campionato, questo del 1972, non privo di sorprese, è mancato al successo pieno Natili, ma soprattutto non è stato all'altezza delle precedenti edizioni MICI, al secolo Giancarlo Giordano, secondo nei due precedenti campionati, si è visto ora superare da Fargion e da Galatini. Un altro pilota che ha fatto un balzo indietro per la sua discontinuità è stato il romano Grimaldi.

Per il 1973 si annunciano molte novità nel regolamento del rallycross. Non potranno, intanto, prendervi parte gli «assi» degli anni precedenti. Il testo del regolamento è attualmente in fase di elaborazione e a dicembre, in occasione del «Ford Sports Day» di Vallelunga, verrà reso pubblico. Si prevede altresì saranno articolate in modo da assicurare in ogni gara la presenza di almeno tre piloti locali.

In vendita le auto del rallycross '72

Un'altra novità oltremodo interessante è data dal fatto che la Ford ha deciso di vendere dopo il 10 dicembre prossimo l'intero parco delle vetture che per due anni hanno letteralmente saltato da un mini-autodromo all'altro, contribuendo con la loro resistenza meccanica al successo riscosso dal rallycross. Le vetture saranno vendute ad un prezzo particolare a tutti quei piloti che desiderano possedere una vettura muletto per potersi allenare per poter partecipare sia ai rally che alle gare stesse di rallycross.

Il prossimo anno tante novità per ciò che concerne le vetture, che saranno messe di nuovo a disposizione della Ford in questo programma. Sempre Capri ed Escort, ma nuovi modelli con accorgimenti meccanici più consoni alle esigenze di questa particolare disciplina. Le Capri saranno i nuovi 1600 GXL con ben

30 cavalli in più rispetto ai modelli sinora usati, le Escort invece saranno le Sport 1300 le cui prestazioni sono praticamente identiche alle GT.

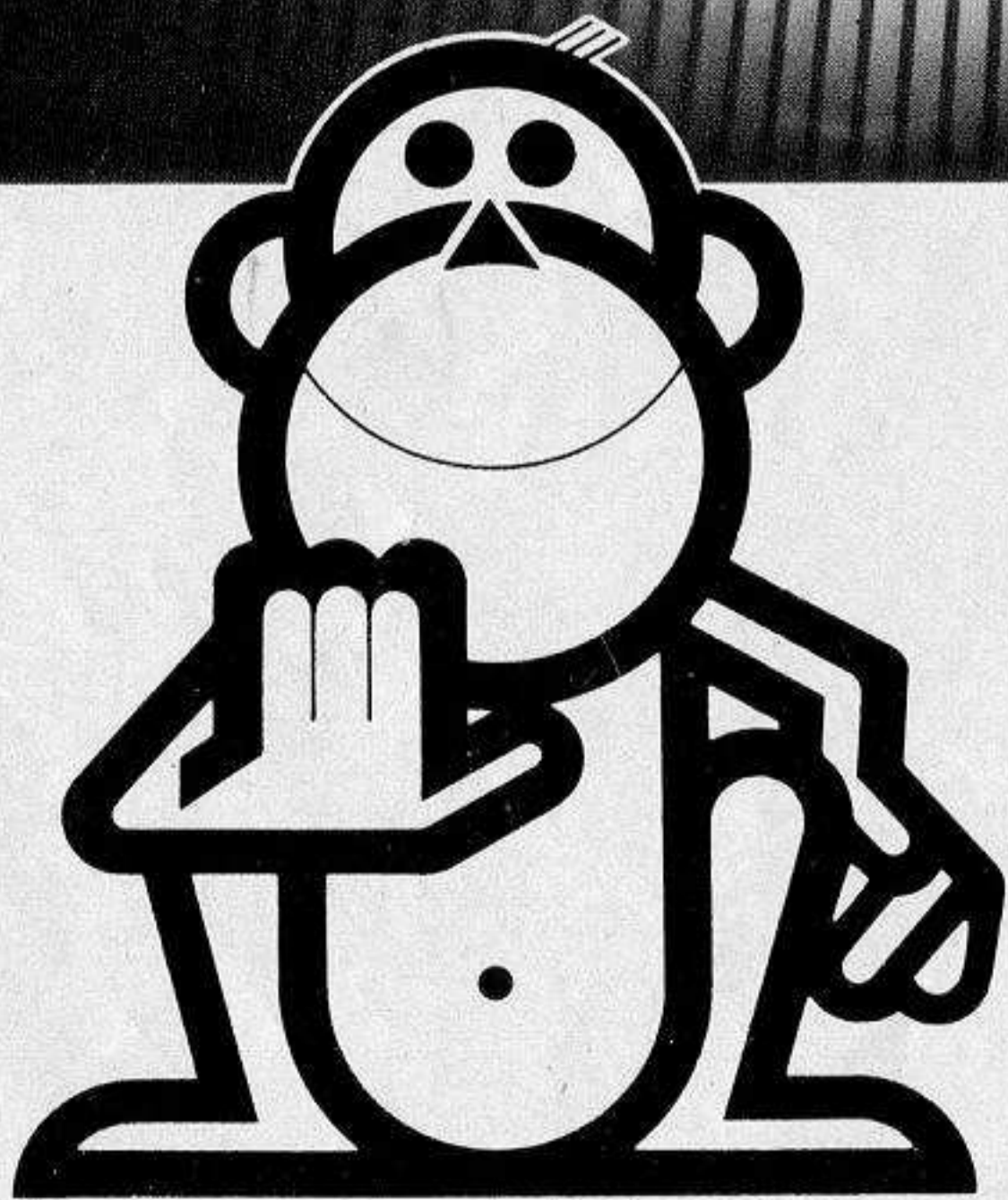
Non è ancora stato deciso, ma comunque tutto lascia prevedere che verranno adottati rapporti al ponte più corti, onde consentire un maggior uso del cambio e delle marce alte. Non è altresì escluso l'uso dell'autobloccante, quest'ultimo accorgimento verrà adottato per ovviare a quegli inconvenienti causati dalle imprevedibili condizioni meteorologiche; in casi di pioggia, infatti, molte volte l'organizzazione si è trovata in difficoltà, ed in alcuni casi è stato praticamente impossibile svolgere la competizione.

L'autobloccante, un accessorio che non modifica i requisiti di resistenza del mezzo, sarà invece senza dubbio un elemento indispensabile per superare questo inconveniente e nel contempo contribuirà notevolmente alla formazione professionale dei piloti stessi.

Una ulteriore iniziativa Ford riguarda un possibile aiuto a quei piloti che si metteranno in luce nel programma rallycross (è il caso dei campioni uscenti). In linea di massima sappiamo che sono in corso trattative affinché si renda possibile un abbinamento con una nota scuderia italiana che utilizzi appunto uno o più elementi del rallycross in gare di rally nazionali, è quanto di più si possa sperare da una Casa che dedica grandi sforzi ai programmi sportivi.

Con Natili vincitore a Sassari e con Galatini nuovo campione si è posta così la parola fine al terzo campionato di rallycross mentre si apre una parentesi ad un rinnovato e potenziato programma di gare, edizione 1973, con il prologo della gara del 10 ottobre in occasione del «Ford Sports Day» di Vallelunga dove i nostri big Galatini Natili e Fargion saranno messi a diretto confronto con i campioni della Ford Inglese, Clark, Mikkola, Anderson. Un rallycross super, una giusta unità di misura per giudicare la preparazione dei nostri campioni.

c. c. m.



per gli accessori fidatevi di noi!

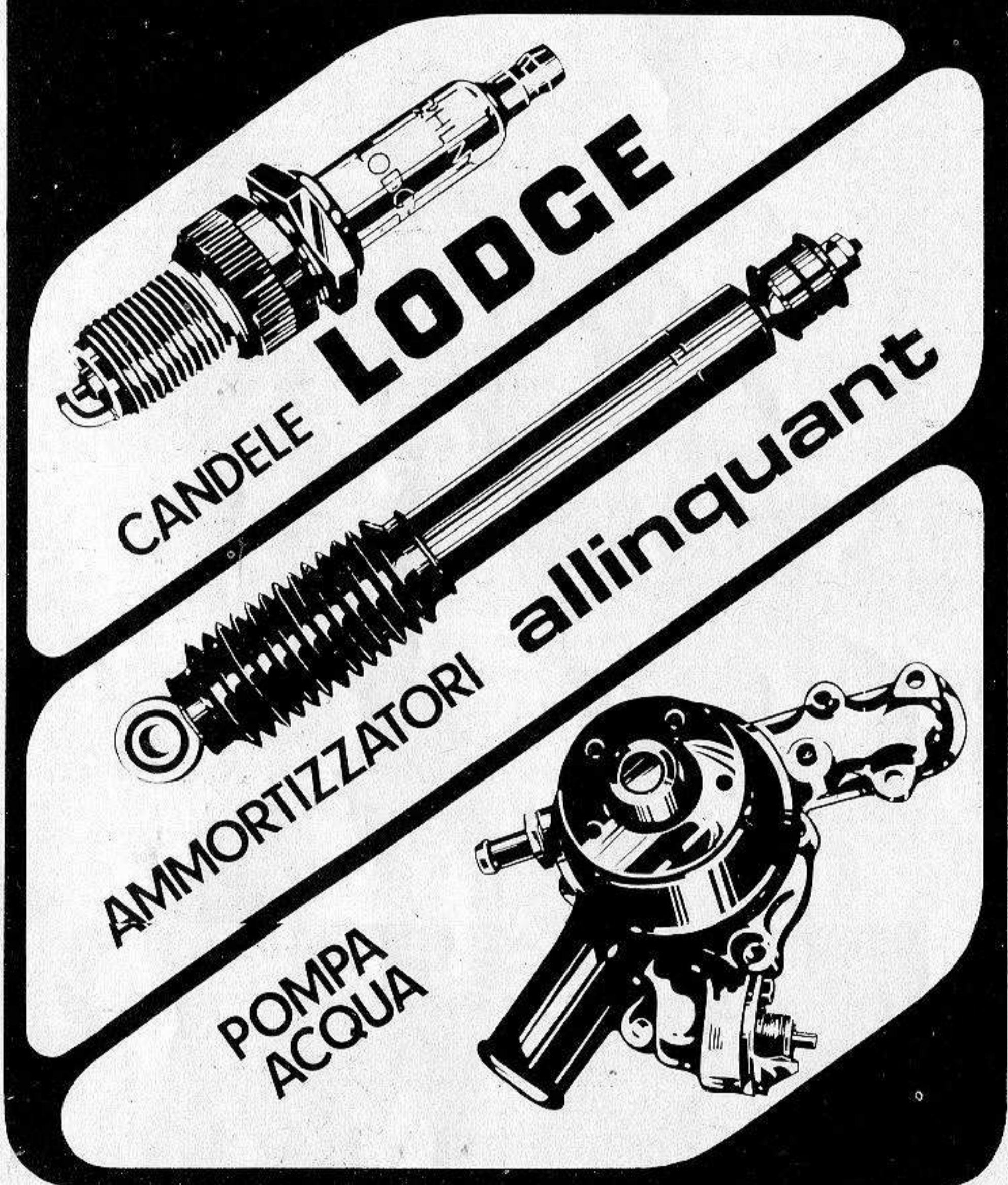
Pensateci! Con poche aggiunte, la Vostra auto sarà un'altra, più elegante, più sportiva, più sicura, più vostra! Datele l'impronta del vostro gusto scegliendo nella vasta gamma dei nostri accessori.

EVEREST ACCESSORI DI FIDUCIA
MANIFATTURA GOMMA

Direzione: 48010 Fusignano (Ra) Tel. 77644 - Telex EVEREST 55039 - Filiali: TORINO Tel. 711827 MILANO Tel. 6884477 / ROMA Tel. 3498077 - Depositi: NAPOLI Tel. 357361 / CAGLIARI Tel. 57831



il triangolo
SPICA
è garanzia!



Munari collauda il "vostro" volante

ferrero
VOLANTI SEDILI

LE PROSSIME GARE 12 novembre, PISTA TRICOLE, Reggio Emilia, gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 19, PISTA KENNEDY, Camaldoli (Napoli), gara naz. cl. 100 e 125 cc. - 19, PISTA OTTAVA, Sassari, gara ch. cl. 100 cc.

ATTENZIONE! Dal 1. novembre 1972 qualsiasi comunicazione deve essere inviata a: **Federazione Italiana Karting**, Via Solferino 32 - 00185 ROMA - Tel. 47.55.857.

Le 16 proposte per

1 proseguimento della politica economica per il contenimento dei prezzi d'acquisto dei motori e telai della classe 100 cc 2.a e 3.a categoria. Sviluppo dei centri-ricambi per la fornitura di ricambi a prezzi controllati;

2 ritocchi alla regolamentazione tecnica della classe 100 cc 2.a e 3.a categoria per una più snella e rigorosa applicazione delle norme con conseguenti provvedimenti per le verifiche;

3 istituzione di una Commissione Tecnico-Sportiva con la partecipazione dei Costruttori di motori e telai per lo studio dei regolamenti innovativi, esame di controversie tecniche e principalmente per rendere parte attiva del karting l'industria quale componente di tutta l'attività;

4 classe 125 cc. Adeguamento della regolamentazione a quella internazionale con, in particolare, il

rispetto della rumorosità. Saranno anche soppresse le gare della 125 cc se i piloti non rispetteranno la norma. Categoria unica di piloti con la classificazione della classe B 2 e C. Cioè motori prototipi per la B 2 e strettamente di serie per la C;

5 rilancio della Formula K 250 con stanziamento di un fondo promozionale - classe unica e categoria unica di piloti. Gare solo su circuiti di Varano, Val-lungia e Misano oltre che su qualificati circuiti cittadini;

6 azione promozionale e di sistemazione organizzativa della Sicilia e della Sardegna, con stanziamento di un fondo spese;

7 spazio agonistico della terza categoria con apposita dinamica di gara e calendario differenziato. Un sano provvedimento per una classe in continua espansione e sinora sacrificata;

La signorina direttrice di corsa

FERRARA - Un circuito cittadino, l'ultimo della serie del ferrarese, da ricordare e da tramandare, perché per la prima volta forse nello sport dei motori e certamente nel karting, protagonista in qualità di direttore di corsa una signorina, che oltretutto ha assolto i suoi compiti con estrema decisione e competenza.

Ha vinto Ermanno Alfieri nella prima categoria, su Riva e Ider, mentre Cremonini, che aveva disertato la Coppa FIK per una facile vittoria, si è dovuto ritirare aggiungendo così ai sicuri fulmini della CSAI, l'amarezza della mancata vittoria. Nella seconda categoria, netto dominio di Claudio Bartolini su Gori e Massignan finito a due giri. Bressan, altro pilota mancante a Milano, invece ha coronato con un successo la diserzione della Coppa FIK. Alle sue spalle Vandelli e Romagnoli. Nella 125 seconda categoria una netta vittoria di Walter Volta su Ballabeni e Randi a conclusione di una gara piena d'imprevisti, ma che ha anche tanto entusiasmato il pubblico.

LE CLASSIFICHE
Cl. 100 cc - 1.a cat.: 1. Alfieri; 2. Ider; 33. Riva.
Cl. 100 cc - 2.a cat.: 1. Bartolini; 2. Gori; 3. Massignan; 4. Maria; 5. Lorenzet.
Cl. 100 cc - 3.a cat.: 1. Bressan; 2. Vandelli; 3. Romagnoli; 4. Amadori; 5. Filelfi.
Cl. 125 cc - 2.a cat.: 1. Volta; 2. Ballabeni; 3. Randi; 4. Venturi; 5. Zullo.

Decidono le uscite di pista

FALERNA - La stagione agonistica calabrese sta concludendo al piccolo trotto un'intensa attività, facendo leva in questo scorcio di belle giornate, sulla rendita costituitasi con la formazione di un numeroso lotto di piloti locali o vicini. Nella classe 100 cc 3.a categoria, Nicosia, partito in seconda fila, conduce per tutti i venti giri doppiando una volta Pizzo e Cittadino e due volte Zaffino.

La classe 100 cc 2.a categoria è una gara completamente priva d'interesse che termina con la vittoria di Serra.

Nella 100 cc 1.a categoria, nove concorrenti sulla linea di partenza. Agoni-

sticamente la gara presentava buone prospettive ma De Bellis, uscita di pista e Foderaro si avviava tranquillamente al traguardo.

Nella 125 la lotta si presentava interessante, ma anche qui l'uscita di pista di Bilotti toglie ogni suspense alla gara, permettendo a De Pasquale di vincere indisturbato davanti a Giorgetti il quale conscio della superiorità dell'avversario si accontentava di una seconda posizione.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc - 3.a cat.: 1. Nicosia; 2. Vesci; 3. Pugliesi; 4. Cogliatore; 5. Pizzo.
Cl. 100 cc - 2.a cat.: 1. Serra; 2. Donato; 3. Paoli; 4. Pileggi.
Cl. 100 cc - 1.a cat.: 1. Foderaro; 2. De Bellis; 3. Lastrino; 4. Ceravolo; 5. Bastie.
Cl. 125 cc - 2.a cat.: 1. De Pasquale; 2. Giorgetti; 3. Bilotti; 4. Andaloro; 5. De Gaetano.

Frenetiche sfide a PARMA

PARMA - La seconda prova del Trofeo dell'Industria a Parma, con quasi centuria di piloti, è stata caratterizzata dalla vittoria di uomini nuovi, che hanno fatto mordere il freno ai vari Gori, Scarabelli, Proietti, Baroni e Geminiani, protagonisti della prima prova e avviati verso una classifica tranquilla anche se dovevano sostenerla con piazzamenti e altre vittorie. A Parma, inoltre, le prime avvisaglie di futuri accasamenti. Infatti Necchi, dopo tanti anni di fedeltà alla Birel, già da Milano ha optato per il Taifun.

La Birel corre, non diciamo ai ripari, ma fa montare a Piazza un telaio

I nuovi motori del biennio 73-74

L'industria italiana, che dal sorgere del karting detiene la netta supremazia europea dei motori, ha presentato per l'omologa del biennio 1973-1974 una nuova serie di propulsori, naturalmente aggiornati, e potenziati alle nuove esigenze tecniche, più che altro per soddisfare le richieste di mercato che, evolvendosi, richiede innovazioni e potenze più marcate.

La lame di Milano, la BM di Piacenza, e da qualche anno anche la DAP oltre che Guazzoni, respinta l'offensiva dei motori americani e rimasti praticamente padroni anche del mercato extra europeo, nel presentare la nuova serie di motori con sperimentate innovazioni tecniche della massima efficacia, tendono anche a scoraggiare l'accennata presenza in Europa dei motori giapponesi. La lame affianca ai suoi motori già vittoriosi da diversi anni nel Campionato del mondo, il nuovo Komet K 88 TT ed il Parilla TT 22; due propulsori che si completano per la diversità delle potenze, ottenuta in base ad alti regimi. L'esigenza tecnica, infatti, consiglia una diversità d'impiego della potenza rapportata ai tracciati delle piste, tanto diversi fra loro.

La BM motori di Piacenza, superato il periodo, diciamo, artigianale, già da qualche anno, si è imposto un nuovo ritmo per reggere la concorrenza. Ecco perché arricchisce la sua serie di propulsori presentando tre nuovi tipi di motori: sono il BM K 93, il BM K 100 ed il BM FC 100 3P. Tutti a tre luci, forse per lasciare un poco di margine alla preparazione.

La DAP di Angelo Parrilla, ereditiera di una tradizione motoristica che si rifà agli anni trenta, lancia sul mercato il Corsair T 80 ed il T 75, ambedue a cinque luci. Dai nuovi tipi, Angelo Parrilla si attende l'inserimento decisivo sul mercato dei suoi motori già imperanti nell'est dell'Europa.

I collaudi dei nuovi motori all'inizio non sempre sono stati felici, ma nelle ultime prove le dovute modifiche apportate sono valse a dare ritmo e potenza. Su questi motori si punta per dominare le stagioni agonistiche 1973 e 1974 e, particolarmente, nell'annunciato Campionato Marche.

Life
l'additivo delle vittorie

Come in programma si è riunito a Milano il Consiglio Federale della F.I.K. per l'esame di un pacchetto di proposte innovative che, se verranno tutte attuate, daranno al settore del karting non diciamo un nuovo volto, ma di certo degli impulsi determinanti e un più rispondente assetto organizzativo. Una seduta fume che ha impegnato il Consiglio per una intera giornata perché ogni proposta, ogni innovazione,

ogni problema sono stati esaminati con senso responsabile: particolarmente il fattore economico e quello tecnico, oltre che quello sportivo.

In breve, queste le risultanze più importanti e risolutive, alcune delle quali saranno proposte in seno al Comitato Nazionale Karting per la necessaria ratifica, impegnando esse il potere sportivo:

il rilancio karting

⑧ istituzione del Campionato Italiano Marche per il 1973. Saranno cinque o sette prove dislocate in tutto il territorio italiano;

⑨ campionato Italiano 1973 per tutte le classi e categorie, in prova unica, dopo le negative esperienze delle prove multiple;

⑩ creazione della figura giuridico-sportiva del Concorrente e del meccanico, onde disciplinare e responsabilizzare il settore di contorno sinora in balia di se stesso;

⑪ classificazione di un certo numero di piloti della prima categoria, quali piloti qualificati FIK o CSAI ed apposito calendario gare per questi piloti d'eccezione come Campionato Marche ed altre gare ad altissimo livello agonistico. In sostanza sdrammatizzare la prima categoria ed aprire sportivamente verso i piloti meno dotati;

⑫ potenziamento dei Campionati Regionali e della Coppa FIK delle Regioni;

⑬ sviluppo delle gare a squadre con incontri interregionali bilaterali e triangolari con in palio trofei della FIK;

⑭ istituzione di tre Ispettorati onde snellire il lato organizzativo e controllare con più assiduità le gare e lo sviluppo dell'attività;

⑮ riordino degli Albi degli Ufficiali di gara e istituzione di nuovi corsi, specie per i commissari tecnici;

⑯ dotazione ai commissari tecnici di apposita apparecchiatura per le verifiche onde snellire le stesse oltre che renderle uniformi in tutte le zone.

Questo per quanto attiene al settore nazionale. Quello internazionale sarà esaminato nella prossima riunione di dicembre ad Imperia, quando saranno definite le soluzioni prospettate ed all'esame della FIK.

Targa, costruito esclusivamente per la pista di S. Pancrazio e, vedi caso, Piazza si lascia dietro Mombelli e Patrese, mentre Necchi e Gorini devono accontentarsi del quarto e quinto posto. L'americano Cheever ha stracciato gli avversari. Dopo un secondo posto nella prima finale dietro Santini, ha tenuto alle sue spalle nella seconda finale Massignan e Zanotti, mentre Santini è finito nelle retrovie per noie meccaniche.

Lotteri, nella terza categoria, ha vinto tenendo a distanza Raimondi, Rovelli, Perini e Penna, cioè i suoi vecchi e nuovi avversari, mentre Proietti che a-

veva dominato la prima prova ha dovuto accontentarsi della sedicesima poltrona. Ritorno alle gare del milanese Perego nella 125 1.a categoria. Un rientro vittorioso e probante per la monotonia che il binomio Baroni-Pavesi aveva determinato nella classe da qualche tempo. Geminiani, nella seconda categoria, ha dovuto lasciare via libera al fanese Vitali, un pilota che non conosce avversari quando è ben concentrato, mentre Mazzola e Maiolino con le posizioni di rincalzo mettono delle buone premesse per i conteggi finali.

LE CLASSIFICHE

Cl. 100 cc - 1.a cat.: 1. Piazza; 2. Mombelli; 3. Patrese; 4. Necchi; 5. Gorini; 6. Monti.
Cl. 100 cc - 2.a cat.: 1. Cheever; 2. Zanotti; 3. Scarabelli; 4. Prebiana; 5. Satto; 6. Bovolenta.
Cl. 100 cc - 3.a cat.: 1. Lotteri; 2. Raimondi; 3. Rovelli; 4. Perini; 5. Penna; 6. Gaudenzi.
Cl. 125 cc - 1.a cat.: 1. Perego; 2. Baroni; 3. Perlini; 4. Barilli; 5. Neri; 6. Carrara.
Cl. 125 cc - 2.a cat.: 1. Vitali; 2. Mazzola; 3. Maiolino; 4. Corradini; 5. Tafuni; 6. Ribaldi O.



Copriruota CAN-AM da 13"
Inossidabile
Indeformabile
Resistente

Il copriruota CAN-AM ha la grinta sportiva del protagonista.
Facilmente applicabile a: FIAT 850 berlina coupé - spider - 127 - 128 - Autobianchi A 111 - A 112 - SIMCA 1100 - 1000 - OPEL KADETT - rally, ed altre.
Oltre che nella versione nero e cromato è disponibile con la coppa centrale nei seguenti colori: giallo, verde, rosso, blu.

Design Bertone

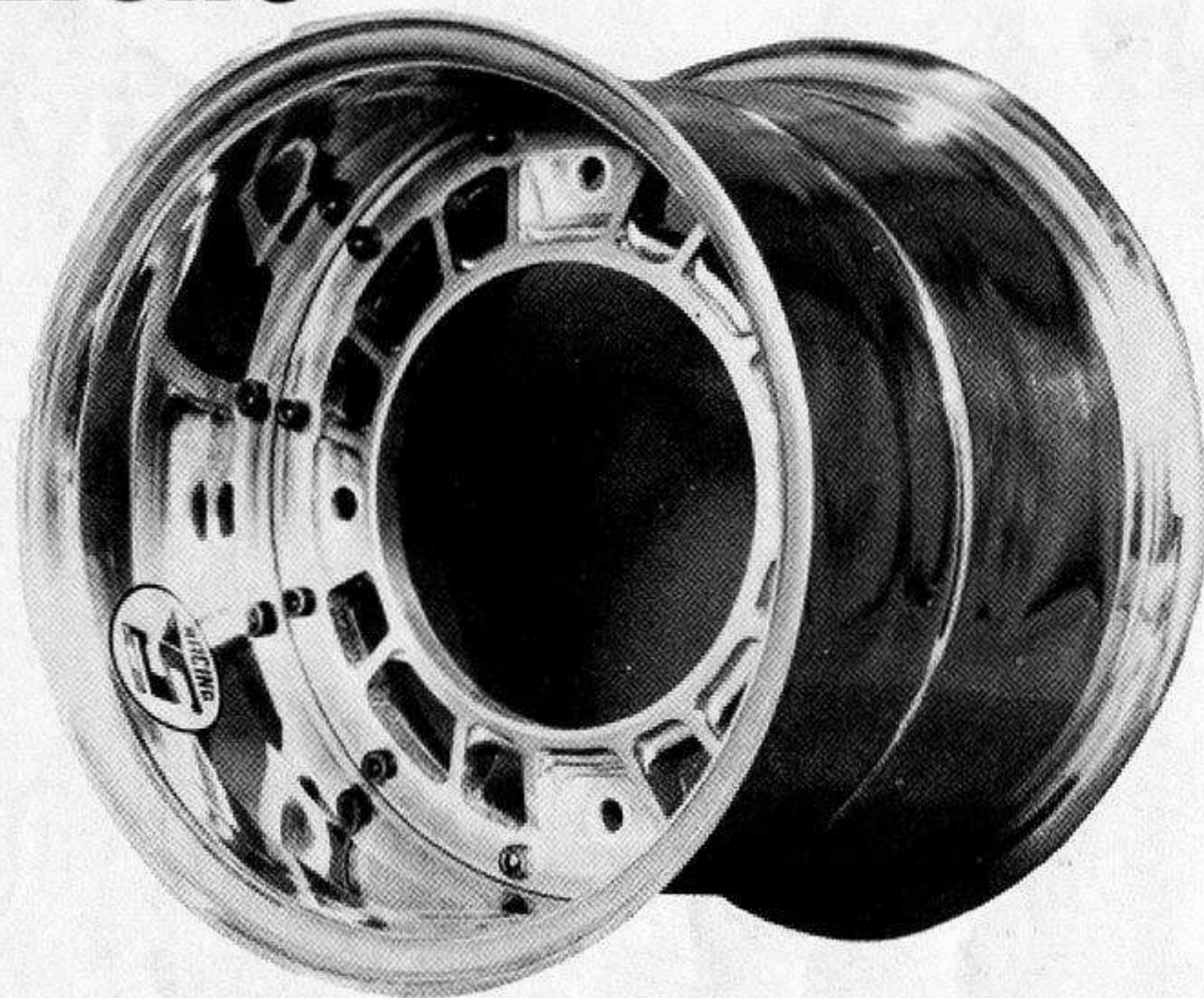
can-am

Prodotto dalla Socar Italiana-Torino

Per la MINI

Per la 500

le ruote da competizione scomponibili

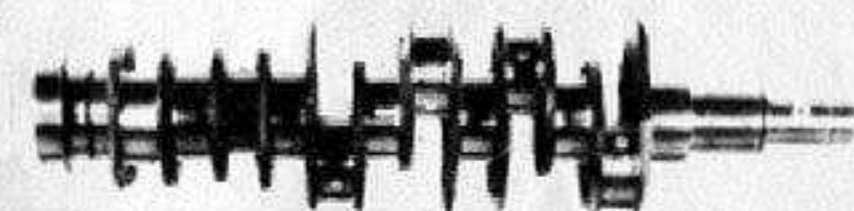


SPEEDLINE RACING

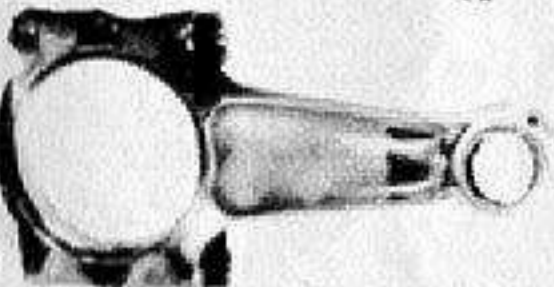
ESAP

Via Noalese
TABINA CALTANA (Venezia)
tel. (041) 439136

SALONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE
DI TORINO
Stand n. 6196 - 3 Pad. B



Albero motore
CARRERA 6 (per 911)
Bielle al titanio (per 911)



Bronzine al titanio

MASIDEF

MILANO via Caprera 4 telefoni 490.150 - 462.655



Alberi a cammes per 911 (Carrera 6)
Collettori di aspirazione 911 R (per 911)



Le precisazioni di sicurezza '73 per la F. 1 dilatate fino al Gran Premio di Spagna

Un sandwich per non bruciare

La FIA ha messo a punto gli aggiornamenti di sicurezza per le vetture di Formula 1 discussi nelle recenti riunioni, che andranno in vigore già a partire dall'1 gennaio 1973 — a parte alcune eccezioni —, e che sono stati così espressi dal bollettino FIA di ottobre:

DIMENSIONI «FUORI-TUTTO» DELLA CARROZZERIA

La larghezza massima della carrozzeria, relativamente alla zona davanti alle ruote posteriori e dietro a quelle anteriori, non dovrà superare i 140 cm. Nessuna tubazione di olio, o carburante, o circuito elettrico dovrà essere installato a più di 60 cm. da una parte o dall'altra dell'asse longitudinale della vettura, all'interno della struttura deformabile oppure lungo i serbatoi principali. Le rimanenti misure rimangono inalterate. La larghezza massima dell'allettone resta di 110 cm.

La larghezza della zona centrale di una monoposto viene portata avanti da un massimo ammesso di 110 a 140 cm., naturalmente per permettere l'adozione delle strutture deformabili di cui si parla più avanti. Limiti anche per il distacco di tubazioni e fili, in modo da creare una «zona libera» adatta ad assorbire eventuali urti senza scintille o spargimenti di liquidi.

SERBATOI DEL TIPO SACCA GOMMATA

Tutti i serbatoi piazzati a più di 30 cm ai lati dell'asse della vettura dovranno essere del tipo sacca gommata non auto-otturante. Un serbatoio piazzato a meno di 30 cm. dall'asse della vettura, o che sarà situato all'interno della struttura principale della monoscocca, potrà essere del tipo a sacca gommata o anche del tipo FT 3.

Ogni serbatoio sarà equipaggiato da connessioni di sicurezza autosigillanti di tipo aeronautico. Un serbatoio collettore della capacità massima di 1 gallone (4 litri e mezzo) potrà essere piazzato all'esterno del telaio principale a condizione che sia protetto da una struttura deformabile conforme alle specifiche seguenti e di uno spessore minimo di 10 mm.

Il circuito del carburante dovrà essere realizzato in modo che non sia esso il primo elemento ad essere toccato in caso di incidente.

Questa «sacca gommata», definita esattamente dal testo originale francese come «oultre en caoutchouc», cioè oltre di caucciù, altri non è che il serbatoio Uniroyal di tipo rinforzato di cui avete anche letto nel numero scorso di Autosprint, a pag. 47, a proposito delle sperimentazioni da farsi in parallelo con il tipo Autodelta.

SERBATOIO DELL'OLIO

A partire dal 1974, tutti i serbatoi dell'olio piazzati all'esterno della struttura principale dovranno essere protetti da una struttura deformabile di 10 mm di spessore. Ad ogni modo, in nessun caso un serbatoio dell'olio potrà essere piazzato dietro la scatola del cambio o il carter differenziale.

L'ultima «stesura» del calendario F. 2

PARIGI - Difficile gestazione del calendario europeo di formula 2 che, fra soppressioni, nuove iscrizioni e spostamenti di data, ha già dato luogo a tre differenti stesure. Speriamo che quella emanata dalla CSI in data 20 ottobre (e diciamo di sperare in quanto una rivista specializzata inglese, data d'uscita 26 ottobre, ne porta una quarta versione) sia quella definitiva, tale da permettere a piloti privati e a scuderie di stilare un preciso programma agonistico vista, soprattutto, la nuova regolamentazione che presiede all'attribuzione delle gare a punteggio.

Dice, questa regolamentazione, che delle 22 gare iscritte a calendario, 12 sono prove di base, ovvero le prove alle quali obbligatoriamente il concorrente o il conduttore dovranno partecipare se avranno mire titolate. Le altre 10 prove completeranno questa base e fra queste gare i concorrenti ne sceglieranno 4 che diverranno anch'esse prove qualificative. Ad ogni modo, queste quattro ulterio-

ri prove dovranno essere effettuate in quattro nazioni differenti. Qualora — continua il documento ufficiale — più di una di queste prove dovesse venire disputata da un concorrente nel medesimo paese, sarà la prima alla quale parteciperà ad essere considerata come prova qualificativa; il fatto stesso di avere preso la partenza verrà considerato come criterio di partecipazione. Se poi un pilota prenderà parte a più prove comple-

Life
l'additivo delle vittorie

mentari in più di quattro differenti paesi, i soli risultati ritenuti validi saranno quelli delle prime quattro corse disputate.

Nella sua stesura (speriamo) definitiva, il calendario delle 12 gare «base» indica come prove base le seguenti: 8 aprile, corsa a Hockenheim; 23 aprile, corsa a Thruxton; 29 aprile, corsa al Nurburgring; 13 maggio, corsa a Jarama; 28 maggio, corsa al Crystal Palace (o a Thruxton); 10 giugno, 24 giugno, corsa a Rouen; 8 luglio, corsa all'Osterreichring; 5 agosto, corsa a Karlskoga; 25 agosto, corsa a Pergusa; 17 settembre, corsa a Albi; 2 ottobre, corsa a Vallelunga.

Come noterete manca Imola. La gara dell'AC Bologna, passata per l'1 o 14 aprile, è una di quelle non «protette». A questo proposito si apprende che il segretario della CSAI dr. Saliti ha candidamente, ammesso che è stato lui a non far dare la gara obbligatoria europea alla gara bolognese: «Tanto lì a Imola non ci sono problemi di partecipazione di spettatori...»

ESTINTORE

A partire dall'1 gennaio 1974 il sistema di estinzione dovrà essere completamente piazzato all'interno della struttura principale.

STRUTTURA DEFORMABILE

Ogni punto dei serbatoi che si trova a contatto con i filetti d'aria dovrà comprendere una struttura deformabile conforme a queste specificazioni:

- La struttura deformabile dovrà essere composta da un sistema sandwich incorporante un materiale incombustibile di una resistenza minima di 25 psi (1,8 km/cm²), e all'ingombro minimo del 5%.
- Lo spessore minimo dello strato sandwich sarà di 10 mm. Tuttavia, nella zona dei serbatoi, la struttura dovrà avere uno spessore minimo di 100 mm, spessore che sarà mantenuto per una lunghezza di 350 mm in una zona a discrezione del costruttore, e potrà poi essere gradualmente rastremata fino a 10 mm.

CAPACITÀ DEI SERBATOI

La capacità totale dei serbatoi carburante non potrà essere superiore ai 250 litri, e la capacità massima di ogni singolo serbatoio non potrà superare gli 80 litri. Il circuito del carburante sarà realizzato in modo da evitare che in caso di rottura di un serbatoio principale, più di 80 litri di benzina si possano spargere.

In sostanza un costruttore deve trovare posto per almeno quattro serbatoi, per installare tutti i 250 litri permessi. Infatti, con tre della capacità massima di 80 litri si arriverebbe a 240 litri. L'intendimento è insomma quello di sparpagliare il carburante nel maggior numero di serbatoi possibile, in maniera da minimizzare le perdite per rottura. In ogni modo, non ci si illuda in proposito: il rogo di Bandini era alimentato da meno di 30 litri di benzina.

PESO MINIMO

A partire dal 1. gennaio 1973, il peso minimo di una F. 1 sarà portato a 575 kg. (ora è di 550 kg.).

DURATA DELLE PROVE DI CAMPIONATO F. 1

Le prove di campionato F. 1 dovranno avere una lunghezza massima di 200 miglia (320 km.) oppure una durata massima di due ore. Nel caso in cui le ore siano trascorse prima che si coperta la distanza prevista per la corsa, la bandiera a scacchi sarà mostrata al leader della corsa alla fine del giro nel corso del quale termineranno le due ore massime previste.

Singolare questa novità di limitare a due ore come massimo la durata di un Gran Premio, e non meno singolare sarà vedere terminare una gara più lunga del previsto (ad esempio sotto la pioggia) senza che le vetture abbiano terminato il numero di giri previsto. Sarà bene che ai box, in tal caso, stiano attenti a mostrare ai piloti un cartello ben visibile... Sarà importante essere in testa allo scadere delle due ore!

Le norme FIA riguardanti il peso e la capacità dei serbatoi saranno obbligatorie a partire dal 1. gennaio dell'anno prossimo, mentre le altre lo saranno a partire dal primo G.P. europeo, cioè il GP di Spagna del 29/4.



Le «stelle» per AUTOSPORT

La rivista inglese AUTOSPORT ha fatto una graduatoria dei piloti maggiori assegnando a ognuno un certo numero di «stelle». Risultato: 5 a Stewart; 4 a Emerson Fittipaldi, a Ickx, a Hulme e ad Amon; 3 a Revson, a Peterson, a Hailwood, a Regazzoni; 2 ad Andretti, a Reutemann, a Cévert, a Pace, a Beltoise; 1 a Hill, a Wilson Fittipaldi, a Schenken, a Ganley, a Gethin e a Redman.

E' già uscito il numero di fine d'anno della rivista inglese AUTOSPORT, che comprende un riassunto della stagione 1972, un articolo di Jody Scheckter sulla propria stagione in F. 2 e altri su argomenti vari.

La CHEVRON BT 21 che partecipa alla serie Springbok, cioè il prototipo 1973 due litri, pur conservando il numero 21 presenta un nuovo muso più basso, sospensioni modificate per i tanto attesi pneumatici a profilo basso, freni Girling. L'anno prossimo la vettura sarà disponibile con motore Brian Hart BDA di due litri, o Cosworth Vega, o Alan Smith 19 30 FVC.

A quanto pare gli organizzatori del RACING CAR SHOW hanno raggiunto un accordo con vari costruttori, che minacciavano di non partecipare. Non sorprenderà sapere che la discussione era di natura finanziaria.

La GULF deciderà fra circa due settimane se patrocinerà la partecipazione della McLaren alla Can-Am 1973. In caso contrario — e Teddy Mayer dice che le probabilità sono avverse al 60 per cento —, pare quasi certo che il team non partecipi più alla Coppa.

Il campionato Yellow Pages di FORMULA ATLANTIC è stato vinto dall'americano Bill Gubelmann, con la sua vittoria a Brands Hatch, quando ha battuto di stretta misura Cyd Williams.

NATALIE GOODWIN, la conduttrice inglese che correva in F. 3, ha negato di entrare in un team di F. 1 l'anno prossimo.

BEV BOND ha lasciato, in buona armonia, il team Ehrlich di F. 3. La vettura non ha mantenuto le sue promesse e Bond non ha mai ottenuto buoni risultati, per cui ora spera di ottenere una Royale, benché sia stato visto parlare fitto con Warner, circa la possibilità di disporre di una GRD.

Il BARC ha organizzato alcuni giorni fa un torneo di golf che è stato vinto da Peter Gethin, dopo una dura lotta con Graham Hill. Hanno partecipato al torneo molti piloti, tra i quali Hunt, Fitzpatrick, Beckwith e Westbury. Dopo c'è stato un pranzo, allietato da uno dei soliti divertenti discorsi di Graham Hill.

Sono già state accettate duecento iscrizioni al RALLY DEL RAC e si spera che al via ci saranno almeno 180 piloti.

La LYGGETT & MYERS ha annunciato che l'anno prossimo non patrocinerà il campionato americano di F. 5000. Era pronta a farlo, dopo il successo di quest'anno, ma la SCCA si è rifiutata di garantire nove gare entro il 15 ottobre di quest'anno, data limite imposta dalla L&M.

L'anno prossimo COLIN VANDERVELL non correrà più in F. 3, passando a tempo pieno alla F. 2 e forse al gruppo 2. Non si sa ancora quali vetture utilizzerà, ma sarà quasi certamente patrocinato dalla Potterton.

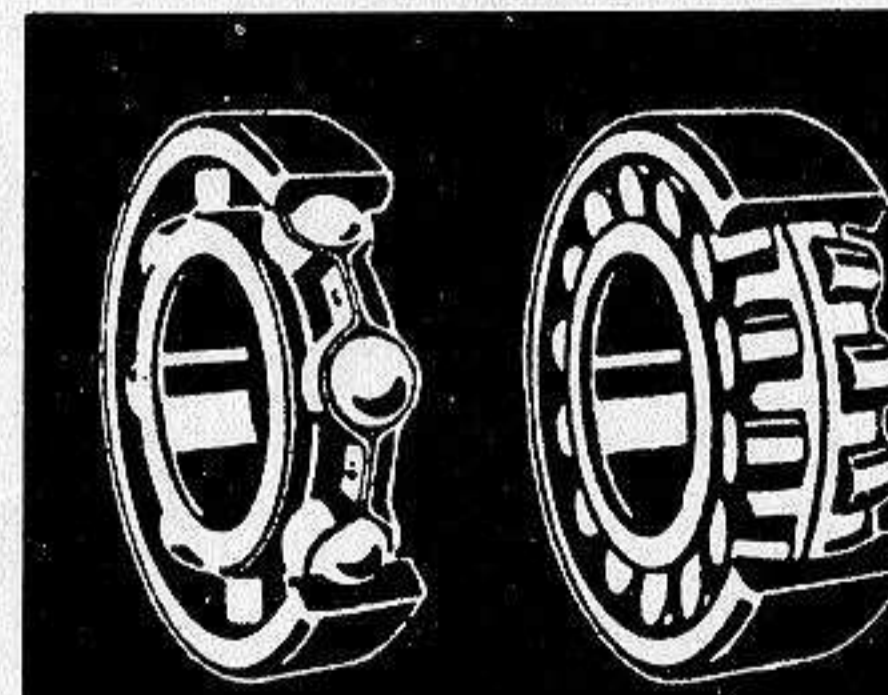
Pochi giorni fa a SILVERSTONE le vetture di Norman Reeves, cioè la Escort e la Capri di Brodie e una Mexico, sono state pilotate da Jackie Stewart e dal duca di Kent. Stewart ha fatto coprire qualche giro al duca, prima che questi si mettesse al volante delle vetture... per dargli qualche insegnamento!

L'anno prossimo in INGHILTERRA verranno organizzate soltanto tre gare di F. 2 (contro le cinque del 1972) e soltanto tre di F. 1, cioè la Corsa dei Campioni, l'International Trophy e il gran premio a Silverstone. La Coppa d'Oro di Oulton Park, in passato di F. 1, sarà quasi certamente riservata alla F. 5000.

Presentata la TASMAN CUP

Si hanno già particolari per la COPPA DELLA TASMANIA dell'anno prossimo, per vetture di F. 5000. Ci saranno quattro gare in Nuova Zelanda, quindi quattro in Australia. Le date sono le seguenti: Pukekohe 6 gennaio; Levin 13 gennaio; Christchurch 20 gennaio; Teretonga 28 gennaio; Surfers Paradise 4 febbraio; Worwick Farm 11 febbraio; Sandown Park 18 febbraio; Adelaide 25 febbraio.

L'americano BOBBY RINZLER, che quest'anno ha fatto correre vetture Can-Am e altre, per l'anno prossimo vuole fare grandi cose. Ha comprato entrambe le Porsche di Penske, ingaggiando Cevert e Charlie Kemp. Non soddisfatto, ha anche comprato il circuito di Road Atlanta, in società con Carl Hass.



FAG

cuscinetti volventi

OSAI
MILANO

Ammortizzatori elaborati

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

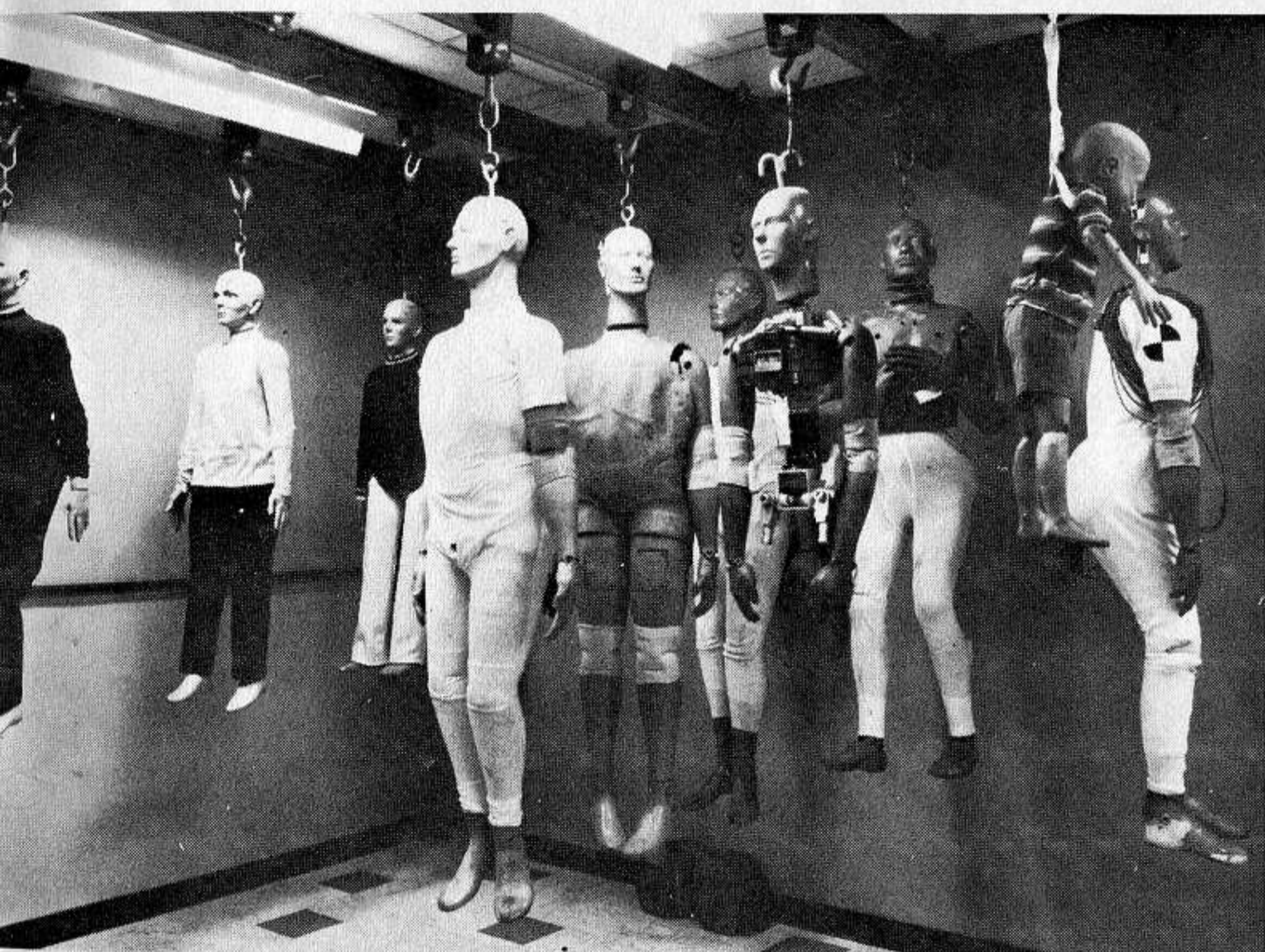
MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

FORDissime le Capri '73

Una coppia di spicco nel team Ford Capri, per il campionato europeo turismo del prossimo anno, sarà quella formata da Gerry Birrell (di lui si era già detto) e John Fitzpatrick. Hanno entrambi firmato per il team con sede a Colonia e condivideranno una Capri in ogni prova. Nella squadra, come si è detto, ci saranno anche Jochen Mass e Hans Heyer, oltre ad altri due da designare.

● **CHRIS AMON** si cimenterà anche con le gran turismo nel 1973: la BMW ha infatti annunciato ufficialmente che il pilota neozelandese guiderà una 3000 CSL nelle dodici prove del campionato europeo granturismo. Gli altri saranno Hezemans, Von Stuck jr. e Queter. Non si esclude che questo ingaggio anticipi l'intenzione BMW del programma mondiale sport 3000.

● **SEPP KIESSWETTER**, presidente della UNRAE (unione nazionale rappresentanti autoveicoli esteri) ha dichiarato, che nonostante le attuali condizioni del mercato, i primi sei mesi del 1972 hanno fatto registrare un aumento di immatricolazioni di veicoli esteri, pari al 4,2 per cento nei confronti del 1971.



Tre milioni di «impiccati»

LONDRA - Per i tanti tests che si fanno in Inghilterra, con l'unico simulatore d'urto, la Vauxhall dispone di una «famiglia» di sedici manichini, con pelle in plastica e scheletro in acciaio, alluminio e bronzo. Ogni manichino (fra i quali sono compresi due bambini) costa circa tre milioni di lire. Entro petto, cosce e cranio esistono recessi, in cui si possono sistemare accelerometri e altri dispositivi di misurazione.

● **HELMUT MARKO** ha detto che in gennaio si sottoporrà a un'operazione all'occhio sinistro, e le previsioni sono abbastanza rosee da fargli sperare di potere riprendere l'attività agonistica.

● A proposito di Peterson, **ROBIN HERD** avrebbe detto: «Non m'importa di ciò che dicono alla Lotus, credo che avrebbe preferito restare con noi, adesso che ha avuto tempo per pensarci.»

● Le speranze di **ELFORD** di fare correre due vetture March-DFV per la Scuderia Filipinetti non paiono ben fondate. Il guaio è il patrocinio, dato che la cifra richiesta, e in fretta, è molto alta. Elford ha già avvicinato anche van Lennep (per improbabile che rinnovi il suo contratto Gulf-Mirage) Reutemann e Ganley.

Record italiano per «lavori in corso» sulle autostrade!

ROMA - Un interessante esperimento è stato effettuato da un redattore dell'agenzia «T. M. Informazioni», il quale, partito da Calais, ha percorso 1400 chilometri di autostrade, 700 in Francia e altrettanti in Italia per giungere sino a Firenze. Ebbene, mentre i 700 km francesi (fra l'altro liberi da qualsiasi pedaggio) sono stati percorsi senza alcun rallentamento dovuto a lavori o deviazioni e su tronchi autostradali a tre e anche quattro corsie per ogni senso di marcia, dal Traforo del Monte Bianco all'arrivo è stato costretto a rallentare la marcia, o addirittura a fermarsi, per 16 deviazioni, delle quali una sulla Aosta-Torino, nessuna sulla Torino-Piacenza (autostrada privata) e 15 sull'autostrada del sole, attualmente chiamata «autostrada dei lavori in corso». Di queste 15 deviazioni ben sette sono in atto sugli 80 km della Bologna-Firenze.



Arcobaleno di segnali

● E' stata decisa una nuova segnaletica per le autostrade. E' previsto che il verde indicherà le autostrade extraurbane, le strade urbane, le tangenziali ecc.; il blu indicherà la viabilità normale extraurbana, le strade statali, provinciali e comunali esterne, le strade riservate alla circolazione dei soli veicoli a motore; il bianco indicherà le strade urbane normali e di rapido transito, gli itinerari di ingresso e di uscita dalle città, le circonvallazioni urbane.

● Aumenteranno in futuro i dispositivi antifurto, di cui molti modelli della produzione americana 1973 sono già dotati. I bloccasterzo hanno già fatto registrare una diminuzione del 3 per cento dei furti, nei primi tre mesi del 1972.

● Continua in **INGHILTERRA** la campagna per incoraggiare l'uso delle cinture di sicurezza. Il ministro dell'industria e dei trasporti ha detto che nel 1973 verranno spese 750.000 sterline, appunto per convincere gli automobilisti, appellandosi al loro buon senso.

● Da novembre, e per tutto l'anno scolastico, pattuglie di vigili urbani, d'accordo con direttori didattici, terranno corsi di **EDUCAZIONE STRADALE** in numerose scuole elementari cittadine. Alle lezioni saranno interessati gli alunni di 220 classi quarte e quinte, totale oltre 8.000 ragazzi.

● **L'amministrazione comunale di Milano** e la **BP Italiana** hanno raggiunto un accordo in base al quale i vigili urbani della metropoli lombarda insegneranno educazione stradale ai ragazzi delle classi quarta e quinta elementari, con un totale di oltre 8.000 allievi.

● Per attuare il programma di investimenti nel mezzogiorno e particolarmente in Sicilia, la **ESSO Italiana** proporrà all'assemblea degli azionisti di aumentare il capitale sociale da 50 a 90 miliardi. Fra i nuovi investimenti programmati v'è la costruzione di un nuovo stabilimento per la produzione di lubrificanti selettivi.

● Promozioni alla **MOBIL OIL**. Il signor **CURTIS KLAERNER** è stato nominato presidente della international division e vice presidente esecutivo nonché membro del consiglio d'amministrazione e del comitato esecutivo della Mobil Oil Corporation, mentre il signor **ROLAND RIEUTORT**, già presidente della Mobil Europe, ha assunto la carica di vice presidente esecutivo e vice presidente della Mobil Oil Corporation.

● Il mercato svizzero si è arricchito di una nuova vettura, la **TOYOTA 2300** a sei cilindri che sviluppa una potenza massima di 115 CV DIN e può essere richiesta in due versioni: coupé o berlina. E' una vettura di lusso, modernamente equipaggiata che in virtù della bassa compressione del motore può essere alimentata da benzina normale.

● Record di vendite e di utili nei primi nove mesi dell'anno alla **GOOD-YEAR RUBBER e TIRE Co.** che dal 1. gennaio al 30 settembre 1972 ha incassato 2.986 milioni di dollari (1.971,6 miliardi di lire circa) arrivando a distribuire 82 miliardi di lire di utili con un incremento, rispetto a quelli del 1971, che va dal 12,1 al 12,6 per cento.

● L'Istituto centrale di statistica ha comunicato che nel 1971 si sono registrati 313.265 incidenti stradali (307.710 nel 1970) in 183.302 dei quali vi sono stati morti e feriti. Il totale delle persone decedute nel 1971 in seguito ad incidente stradale è di 12.070 unità (12.141 nel 1970) con una media mensile superiore ai mille. La cifra delle persone decedute, dice la statistica, è quasi uguale a quella dei morti per ipertensione (13.196), senilità (13.129), omicidi e suicidi (14.248).

● In settembre la **GERMANIA** ha prodotto 334.085 veicoli, con una diminuzione del 14 per cento rispetto alle 388.752 costruite nel settembre 1971. Complessivamente nei nove mesi la produzione è scesa del 7 per cento. Sempre in settembre le esportazioni sono state di 189.275, con un calo cioè del 13,2 per cento rispetto allo stesso mese del 1971.

● Nei primi nove mesi di quest'anno l'industria automobilistica **FRANCESE** ha prodotto 2 milioni 390.667 veicoli, con aumento nell'esportazione.

● La **BRITISH LEYLAND** ha vinto un contratto del valore di oltre quattro milioni di sterline, per la fornitura al governo nigeriano di autobus e veicoli commerciali.

La berlina «dragster»

● Una berlina sperimentale, che non entrerà in produzione, realizzata dalla **FF Developments Ltd.**, ha letteralmente frantumato il record mondiale di categoria in fatto di accelerazione, percorrendo il chilometro con partenza da fermo in 12"2 sul bagnato e 11"5 sull'asciutto, abbassando il precedente primato di ben sette secondi.

● Al **SALONE DELL'AUTOBOILE** di Torino è stato istituito un servizio interpreti per dare a tutti i visitatori stranieri la migliore assistenza. Gli interpreti possono fornire indicazioni nelle lingue francese, inglese, spagnolo e tedesco.

● Un dispositivo antinquinamento, rappresentato da un «**SOFFIANTE D'ARIA**» che permette di completare la combustione degli incombusti e del CO mediante iniezione di aria fresca subito a valle delle valvole di scarico, è stato messo a punto dalla **BORLETTI** nel quadro delle proprie attività in materia automobilistica.

● La **BOSCH** ha lanciato in occasione del Salone di Torino una serie di nuovi fari a luce polarizzata che sono un deciso passo in avanti nella soluzione del problema dell'abbagliamento. I nuovi fari richiedono, grosso modo, lo stesso spazio degli attuali doppi fari e soltanto la potenza delle lampade sarà di poco superiore a quelle attuali.

La Ferrari Daytona



vince il
TOUR de FRANCE
con marmitte

ANSA



Tra **PINTO**
e la moglie
non mettere
il **PIGNA**

Abbiamo innanzi tutto sentito (ed era ora) annunciare l'automobilismo nel sommario della rubrica di Alfredo Pigna. Batti e ribatti qualcosa accade sempre; e questa volta, se non altro, abbiamo ottenuto una piccola ma importante cosa. Sapere cioè se è il caso di rimanere incollati dinanzi al video per vedere — dopo la lunga teoria di partite di calcio di tutte le «serie» — qualcosa di automobilismo. La scorsa settimana ci è andata bene; speriamo che non si tratti di un episodio isolato. Infatti in sala, oltre ad altri ospiti, c'erano Pinto e Macaluso, i rallisti dei quali si è parlato in seguito durante un breve servizio filmato, girato a Madrid, dove i due italiani, a bordo di un 124 Fiat spider si sono laureati Campioni d'Europa.

Dopo un veloce resoconto delle prove anche precedenti e future dei piloti, la parola è passata a Pigna il quale ha esordito dicendo: «*Appena rientrati da Madrid sono tra noi Raffaele Pinto e Gino Macaluso, navigatore; devo dire che è la prima volta che un equipaggio italiano su un'automobile italiana, una Fiat 124, vince un Campionato europeo di rallyes*». Potrebbe apparire come un'autentica rivelazione o, perlomeno, come una notizia pressoché inedita. Ma il buon Pigna non ha fatto altro che ripetere testualmente ciò che pochissimi istanti prima aveva già detto — e con maggiori particolari — il commentatore del filmato.

Pigna, ovviamente, ha chiesto (per modo di dire) conferma a Poltronieri «offrendogli» la parola. Solo che Poltronieri ha ritenuto opportuno (probabilmente per accordi preventivamente presi prima della trasmissione) concedere a Pigna un'altra opportunità: e lo showman, non senza una visibilissima e trasparentissima espressione di compiacimento, ha tenuto a precisare: «*Ma io sono portato come sai a chiedere, a fare delle, ho letto di Pinto una cosa piuttosto curiosa che il, mi fa fare una considerazione. Evidentemente la passione di Pinto per l'automobilista, per l'automobilismo è ampiamente dimostrato. Si è sposato qualche mese fa, continua a rimandare il viaggio di nozze perché continua a fare corse; so che adesso, per venire qui, ha anche lasciato la moglie (risatina... n.d.r.) a Madrid con, con, non so, non ha paura che sua moglie cominci a arrabbiarsi per 'sto fatto? Si decida adesso, torni; lo fa 'sto viaggio di nozze...?*»

Pinto: «*Domani mattina*».

Pigna: «*Domani mattina partite per il via... finalmente*».

Pinto: «*Sì*».

Pigna: «*Ecco, da quanti mesi sua moglie sta aspettando?*».

Pinto: «*Cosa?*».

Pigna: «*Il viaggio di nozze*».

Pinto: «*Ab...*».

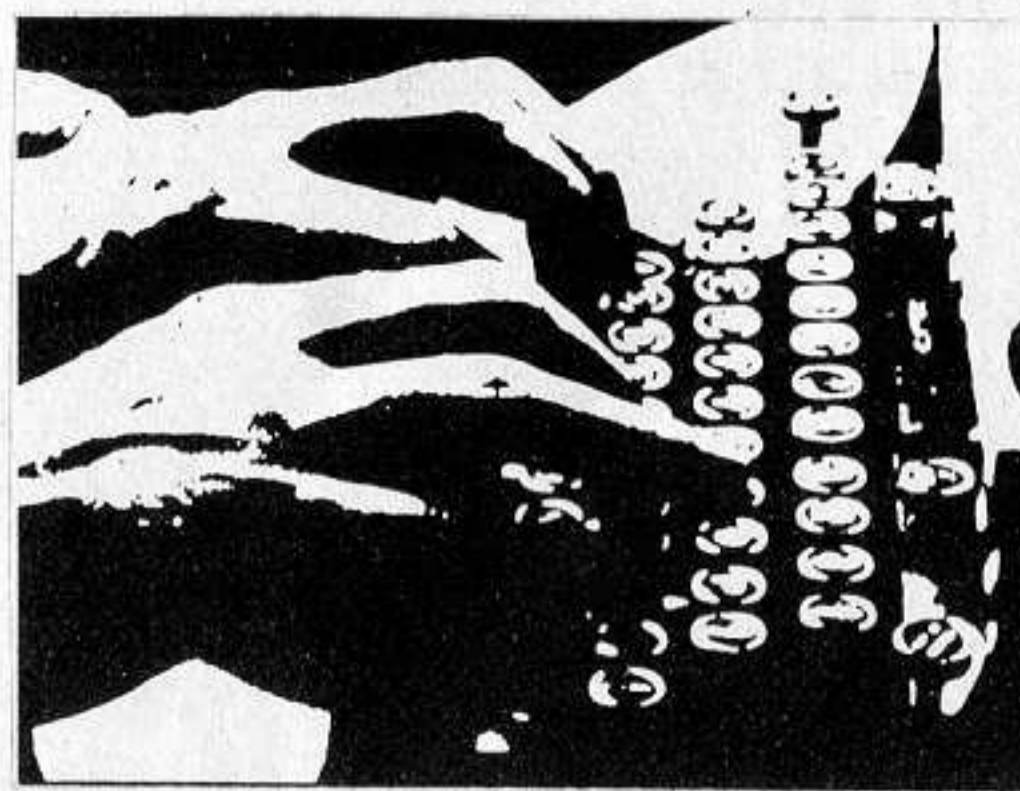
Pigna: (risata, a pieni polmoni e con enorme soddisfazione. La battuta, ovviamente «preparata» — anche se di gusto discutibile — ha dato modo a Pigna di offrire al suo pubblico un'ennesima «brillante e spiritosa» intervista! Fortunatamente e finalmente è intervenuto Poltronieri a condurre, anche se a tempo di record, il resto dell'intervista. Certo meno «spiritosa» ma sicuramente più aderente alla realtà.

La TV ha comunque proseguito il suo «avvicinamento» al mondo automobilistico presentando l'inaugurazione del cinquantatreesimo Salone di Torino. Una panoramica sulle ultime novità e molte notizie su ogni vettura.

Giò Luni

QUELLO CHE (NON) VEDREMO

Per stabilire ciò che si vedrà o si potrebbe vedere alla TV occorrerebbe la sfera di cristallo e una veggente che sappia leggerci dentro. Noi, miseri mortali privi di «immaginazione» non possiamo che affidarci alla «buona sorte».



SCRIVETEVI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO

Una vittoria portoghese

Caro Autosprint, ti scrivo per dirti che ho trovato poco precisa una cosa che ho letto nel n. 40, nelle pagine 26 e 27, sul resoconto delle gare turismo al Jarama.

Non sono, te lo dico subito, uno di quelli che credono che i propri connazionali siano migliori degli altri. Sono portoghese, ed è già da molti anni che ti leggo poiché sono vissuto in Italia dal 1964 al 1969, e tutti gli anni rinnovo l'abbonamento.

L'automobilismo portoghese è povero, non abbiamo figure a livello internazionale, però qualcuno corre con voglia di fare buona figura, ed è stata questa voglia che ha portato due equipaggi portoghesi alle gare a Jarama, con due Alfa Romeo 2000 GTV gr. 1, uno dei quali ha vinto la divisione II, se non sbaglio. Voi invece avete cambiato la nazionalità all'equipaggio Ribeiro-Nogueira, che sono portoghesi e non spagnoli, ed avete messo che la vettura era una 1600 invece di una 2000.

Va bene, non siamo dei «duri» in automobilismo, però non ci togliete quel poco che facciamo, perché se per voi la gara dei portoghesi non ha significato niente, per noi è già qualcosa. In fin dei conti è stato un confronto fra noi e gli stranieri.

Ti chiedo scusa per averti fatto perdere tempo con questa lettera. L'anno prossimo vorrei fare un viaggio in Italia per trovare amici che ho lasciato ma non dimenticato, e vorrei farti visita a Bologna. Sarà possibile?

Joao Jacquet - Lisboa (Portogallo)

Caro amico, lei ha fatto benissimo a scriverci facendoci notare il nostro errore, quella «confusione» di nazionalità che le è — giustamente — dispiaciuta. Questa rubrica serve anche a questo, ed avrà notato, in questi anni, che non abbiamo remore a pubblicare rettifiche.

Purtroppo, nel caso dell'equipaggio portoghese alla 4 ore del Jarama, l'equivoco è dipeso dalla loro scarsa notorietà, per cui il nostro collaboratore ha pensato trattarsi di un equipaggio spagnolo. Per quanto riguarda la sua visita, venga pure a trovarci, ci farà piacere!



CONTRADDIZIONI

Chi dice le bugie?

Spett. Redazione, in riferimento alla lettera del Sig. Nico De Angelis, del Gruppo Sportivo A.C. Ascoli Piceno, desidero precisare che l'incidente di cui trattasi non è assolutamente da attribuirsi a presenza di olio sulla sede stradale, mentre aggiungo che, se di ciò si fosse trattato, i commissari di percorso senesi, non nuovi ad esperienza sportiva nel campo automobilistico, vi avrebbero anche tempestivamente provveduto, e, ritengo, nel modo più idoneo, avendo ciascuno di essi a disposizione mezzi adeguati allo scopo, scrupolosamente predisposti dall'organizzazione per tutte le 55 postazioni dislocate lungo il percorso di gara, onde non lasciare nulla al caso o ad espedienti di fortuna.

Quanto alle affermazioni del Sig. De Angelis, mi spiace di doverlo contraddire, ma, essendomi recato sul luogo a circa 1 Km dalla partenza, pochi istanti dopo il verificarsi dell'incidente, nel sopralluogo alla sede stradale riscontrai che non vi era olio; e con me altre persone dell'organizzazione, Ufficiali di Gara, ed altri, estranei all'organizzazione.

Personalmente mi è molto dispiaciuto quanto occorso a Laureati, ormai di casa al «Chianti» e con buone probabilità, quest'anno, di coglierne la palma.

In questo spirito, pur tuttavia, non mi è possibile guardare ai fatti se non nella loro, sia pur cruda, realtà.

Giovanni Ghetti
Direttore Automobile Club Siena
e Direttore di Gara
XI Coppa Chianti Classico

Questa versione dell'incidente occorso a Pietro Laureati durante la Coppa del Chianti Classico contraddice quella del direttore sportivo del G.S. A.C. Ascoli, Nico De Angelis (apparsa su Autosprint n. 42), che a sua volta contraddiceva quella fornita dal nostro corrispondente in sede di commento della gara.

Non abbiamo difficoltà a pubblicare questa serie di rettifiche, ma non possiamo fare a meno di notare come siano macroscopiche le differenti spiegazioni date dalle parti, e questo induce certamente a qualche perplessità sulla sincerità di una delle due «campagne»...

CLAUDIO CATALIDO - Capo d'Orlando (Messina) — Provi a domandare i distintivi che le mancano alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, 40122 Bologna.

ERNESTO LETA - Fuscaldo (Cosenza) — Spiacenti, ma non ci risulta una sentenza che faccia al caso suo. Anzi, riteniamo che al riguardo la legge sia piuttosto chiara. Per quanto concerne la seconda parte della sua lettera, l'abbiamo passata al nostro ufficio diffusione.

LUIGI OTTOLINA - Buscate (Milano) — Visto che lei è tanto bravo ad esporre i fatti in chiave «satirica», avrebbe dovuto anche capire quando — parlando di Stewart e della sua ulcera, — anche noi volevamo fare un poco di spirito. Ad ogni modo, non è certo a noi che lei doveva presentarsi come avvocato difensore di Stewart, un pilota che abbiamo sempre valutato per quello che vale, che è molto.

CIRO D'AGOSTINO - Salerno — Come tutti gli anni, pubblicheremo su Autosprint il calendario con le date delle corse non appena esso verrà completato. Per l'abbonamento ad Autosprint, il costo, è di 10.000 lire per un anno e di 5.500 lire per sei mesi.

MARCO MARINACCI - Roma — Gentile amico, abbiamo letto con molto interesse la sua lunga e circostanziata lettera. Essa, partendo da un caso particolare, tocca un tasto veramente scottante non solo riguardo le gare motociclistiche, ma anche per le auto, quello della qualificazione degli ufficiali di gara. Purtroppo, la scarsità di gente preparata a svolgere questo delicatissimo compito è un grave handicap per gli sport motoristici. Ma se in campo automobilistico da qualche tempo questo problema è affrontato, con corsi di abilitazione presso gli ACI e presso le piste, in campo motociclistico si è ancora — crediamo — a livelli dilettantistici. Le consigliamo comunque di scrivere anche alla FIM ed agli organizzatori della corsa. Autosprint, purtroppo, non si può occupare anche di queste cose.

GIUSEPPE RASPANTI - Mantova — Non ci risulta che il Cosworth DFV montato sul prototipo della Mystère avesse niente di particolare, a parte una certa riduzione della potenza in funzione della sua destinazione a gare di lunga durata. Quanto alla macchina, essa non superò lo stadio di prototipo per ragioni finanziarie. Per quel che concerne il futuro della Tecno, la casa bolognese ha ora in via di sviluppo un motore 8 cilindri boxer di 2 litri, mentre proseguono gli studi sul Formula 1. Ogni decisione è ancora da prendere, anche se sembra confermato l'appoggio della Martini.

FRANCO LAZZARINI - Milano e STEFANO GAMBARO - Galliate (Novara) — Stemmi e magliette John Player Special li potrete richiedere all'apposito servizio per i «Fans JPS» presso la Lotus, Norwich, Norfolk, Gran Bretagna.

PIER LUIGI SIBONA - Casapinta (Vercelli) — Anche per lei vale la risposta data al signor Moro. Ad ogni modo, speriamo di averle fatto cosa gradita con la dedica della copertina del numero 44 al Campione d'Europa Enrico Pinto.

FRANCESCO SGARBI - Mirandola (Modena) — L'indirizzo di Erasmo Bologna, il bravissimo conduttore della Lancia Fulvia Zagato, è il seguente: viale Roma 189, Castelvetrano (Trapani). Per il resto, crediamo sia meglio rivolgersi alla Carrozzeria Zagato, via Arese, Terrazano di Rho (Milano).

Spett. Autosprint, sono un ragazzo di quattordici anni, che ti legge ormai da tre anni. Il vero motivo per cui ti scrivo è che nel numero 5 di Autosprint-Mese ho trovato uno solo dei due adesivi. Purtroppo, non era un difetto isolato, perché anche altre copie presentavano lo stesso inconveniente.

Non prendermi per uno troppo pignolo, te ne chiedo solo la ragione, che ci dovrà pur essere.

Rino Donghi -
Cesano Maderno (Milano)



LA FOTO-BIS

Il cannello di Canellas

Caro Autosprint, nel numero 44 del giornale, a pagina 28, ho visto una foto la cui didascalia parlava di un tipo di interfono «congiunturale», adottato dal navigatore di Canellas.

La faccenda mi ha incuriosito, anche perché dalla foto — non molto chiara — non si comprendeva in cosa consistesse questo interfono. Si tratta forse di un tubo, come mi sembra di notare dalla foto nella stessa pagina che ritrae la vettura vincitrice?

Antonio Serpieri - Rimini (Forlì)

Lei ha ragione, la foto cui lei si riferisce era veramente illeggibile, e ce ne scusiamo con i nostri lettori. La riproponiamo, pertanto, spiegando che si trattava proprio di un cannello, un tubo di gomma con da una parte una sorta di imbuto di cartone che il navigatore teneva a contatto della bocca con un elastico passato dietro la nuca, e che terminava nel casco del pilota in corrispondenza dell'orecchio destro di Canellas.

Nonostante il rudimentale dispositivo, essa pare aver funzionato, se è vero che Canellas-Ferrater hanno vinto il Rally di Spagna!

SALERNO RISPONDE

Questa Coppa non fa Primavera

In relazione all'articolo apparso su «Autosprint» n. 42, 16-23 ottobre 1972, pagina 28, a firma del Sig. Sergio Troise, di commento alla X Coppa Primavera, il Comitato Organizzatore della gara chiede che vengano pubblicate le seguenti precisazioni alle quali vorrete dare, sportivamente, la

stessa evidenza e la stessa collocazione dell'articolo medesimo:

1) La partecipazione del pubblico è stata responsabile ed ordinata oltre ogni più ottimistica previsione. Non possono far testo, tanto meno coinvolgere l'intera massa di sportivi, confluita lungo il percorso, gli sporadici casi di indisciplinazione, del resto tempestivamente e fermamente controllati dalla Forza Pubblica che ha operato con attenta vigilanza e con larghissimo spiegamento di uomini, al comando del Vice Questore Dr. Scaramuzzino e del Commissario Capo

Una ragione, infatti, c'è, e siamo debitori di una spiegazione anche a tutti gli altri lettori dell'interland milanese che ci hanno scritto in proposito. Il fatto è che gli adesivi Firestone li avevamo già inseriti, per la zona di Milano, nel numero di Autosprint di presentazione del Gran Premio d'Italia, e poiché gli adesivi stessi erano in numero limitato siamo stati costretti a non metterli nel Mese n.5 destinato alle stesse zone.

Dr. Giuliano. Il fatto stesso poi, obiettivamente esatto, che nessun incidente si è verificato e che non ne sono sorte mai nemmeno le premesse perché potesse verificarsi, spazza via le gratuite affermazioni del Troise.

2) Il caso della... «Vespa» sul percorso, è un'amenità che lascia il tempo che trova. Si è dovuto, per la verità, registrare la presenza di una motoretta che, nell'intervallo tra le due ultime classi, ha risalito un tratto del percorso per non più di 200 metri. L'intervento della Forza Pubblica però è stato immediato ed è valso a scongiurare ogni pericolo per i conduttori dell'ultima classe che, tra l'altro, non avevano ancora iniziato la competizione.

Se ne deduce che, a parte i caratteri della sua imprevedibilità, l'episodio non ha minimamente influito sull'esito tecnico della manifestazione.

3) Purtroppo c'è da registrare un solo inconveniente: attiene alla effettuazione delle prove ufficiali, il cui svolgimento è stato fortemente turbato, sul piano tecnico e su quello regolamentare, dal comportamento della Scuderia «Vesuvio» di Napoli che, volendo correre a tutti i costi una gara dalla quale era stata esclusa per motivi regolamentari ineccepibili, aveva posto sul percorso le vetture dei propri corridori col deliberato proposito di impedire la partenza delle macchine. Solo l'intervento massiccio e rigoroso della Forza Pubblica ha indotto la «Vesuvio» a spostare le autovetture ed a rimuoverle, quindi, il solo ostacolo per il quale la manifestazione stava addirittura per essere definitivamente sospesa.

4) Per quanto concerne il Sig. Troise, la sua animosità appare questa volta particolarmente virulenta: sorge il sospetto che la sua appartenenza, quale conduttore, alla Scuderia «Vesuvio», rimasta come già detto esclusa dalla manifestazione, gli abbia forzato la penna oltre misura e, forse, oltre le sue stesse intenzioni. Gli è che il Troise, almeno per l'occasione, avrebbe dovuto astenersi da ogni commento critico in ossequio ad elementari criteri di obiettività che, al limite anche inconsapevolmente, non poteva osservare essendo egli stesso parte in causa di una vicenda il cui seguito polemico doveva ritenersi ormai scontato.

Chiediamo scusa se siamo stati costretti a così lunghe precisazioni, ma tanto abbiamo ritenuto di dover fare per ristabilire la verità e nell'interesse dell'informazione giornalistica.

Ci corre, intanto, l'obbligo di anticipare che non sottrarre il giudizio della C.S.A.I. l'intera vicenda per le determinazioni disciplinari a carico

POSTA POSTA POSTA POSTA **FERMO POSTA**

LORENZO LASSATI - Ospedaletto (Vicenza) — Si rivolga per informazioni a questo indirizzo: Istituto di scienza dell'auto, via Umberto Giordano 28, Modena.

FRANCESCO BERGAMI - Imola (Bologna) — Siamo veramente spiacenti di non poterla aiutare, ma noi non siamo una ditta con interessi di «sponsorizzazione» dei piloti.

RENZO SCIANCA - Torino — Non abbiamo l'indirizzo che ci chiede, avendo riportato una notizia di agenzia. Provi a informarsi presso la ANFIA, corso Galileo Ferraris 61, telefono 57.61, Torino.

PIERFILIPPO POZZI - Varese — Sì, la vettura di Kraus era quella usata lo scorso anno da Kinnunen. Quanto alla March di Skip Barber, era blu con filetti bianchi.

FABIO CALVANO - Cantù (Como) — Quello che dice Paul Frère in quell'articolo lo ha già detto AUTOSPRINT negli articoli immediatamente successivi alla morte di Rindt, ed in altri in cui si parlava della «fragilità» delle Lotus; resta il fatto che — è chiaro — non si possono fare accuse di quel genere in maniera esplicita.

GIORGIO BOI - Guspini (Cagliari) — Anche se non abbiamo avuto occasione di utilizzarle (fra l'altro non erano molto nitide), la ringraziamo ugualmente per le fotografie che ci ha inviato.

CARLO MONACO - Attiliano (Terni) — Abbiamo letto con simpatia la sua lettera, e ci complimentiamo con lei per le sue qualità di «diffusore» della nostra rivista. La ringraziamo anche per l'affetto che ci porta, che noi idealmente ricambiamo nei confronti di coloro che ci scrivono senza... tempestarci di quesiti impossibili.

PAOLO BIANCHI - Genova — Non è che Peterson, ora che è della JPS, non possa correre contro le Ferrari nelle gare Sport. Semplicemente, pare che Peter Warr (direttore sportivo del team) abbia assicurato quelli della Ferrari che lo svedese non avrà il permesso di fare gare sport, impegnato cioè da un contratto esclusivamente per la F. 1 e la F. 2. I registri segnatemp, completi di cronometri, li potete trovare in un buon negozio di accessori. Non dovrebbe mancare a Genova. Eventualmente, chiedetelo alla Reno Racing Shop, via Riva Reno 61, Bologna. Sia così gentile da dire ad Adriana che Cerulli spera di fare il campionato 2 litri.

MICHELE CASSA - Sesto S. Giovanni (Milano) — Ricardo Rodriguez, quando perse la vita, nelle prove del Gran Premio del Messico del 1962, era al volante di una Lotus.

SERGIO BETTI - Siena — Un disegno come lo desiderate voi non esiste. Tenete presente che, in genere, tutti i disegni e gli spaccati disponibili vengono pubblicati. Per le vetture che vi interessano, poi, certi particolari (come il telaio nudo) non sono mai stati fotografati.

Caro Autosprint, vi scrivo per chiedervi un piccolo favore. Due miei amici, fratelli, che fanno i meccanici, mi hanno comprato una Formula Italia, e come voi capirete per me si tratta di una cosa degna di nota. Questi due fratelli si chiamano Angelo e Luigi Musto, e vorrei pubblicamente ringraziarli per quanto hanno voluto fare per me.

Torquato Cozza - S. Giorgio del Sannio (Benevento)

Lei è un ragazzo fortunato, signor Cozza. Non è da tutti, creda, avere degli amici così fiduciosi da mettere a disposizione una vettura per un aspirante pilota. Siamo certi che lei in questo momento è invidiato da molti altri ragazzi. Veda di fare buon uso della sua formula, nel 1973.

di chiunque abbia violato la Legge sportiva; così come, qualora ne ricorrano gli estremi, esamineremo la opportunità di adire il competente Magistrato per un'esatta puntualizzazione di ogni responsabilità. Infine, checché ne pensi il Sig. Troise, che pure ha sparato a zero contro l'unica corsa di velocità organizzata in Campania, un'affermazione crediamo di poter fare: la Coppa Primavera, uscita quest'anno indenne pur fra mille ostacoli e contestazioni da gatti selvaggi, continuerà a sopravvivere.

Ne assumiamo formale impegno innanzi agli sportivi tutti.

Avv. Francesco Altieri
Vice-presidente vicario dell'AC Salerno

Siamo molto grati all'avv. Altieri per le sue precisazioni, peraltro attese, sulla « faccenda » della Coppa Primavera. Dobbiamo innanzi tutto dare atto all'AC di Salerno della sua volontà di fare la corsa, sia pure fra le difficoltà relative ai rinvii ed alla approvazione del percorso, ma sconsigliaremo i responsabili dell'ente salernitano di chiedere alla CSAI di effettuare indagini approfondite.

Infatti, come l'avv. Altieri ben sa, l'organizzazione di una gara in salita è oggi, nel nostro paese, legata ad un filo. Se, per ipotesi, le commissioni di vigilanza provinciali pretendessero, nel corso del sopralluogo, l'effettuazione di tutte le norme richieste dalle attuali regolamentazioni, non vi sarebbe neppure una manifestazione organizzata. Parliamo del pubblico. Esso, secondo le attuali norme, andrebbe « contenuto » con apposite recinzioni, e ad ogni modo ci dovrebbero pensare le forze dell'ordine ad impedire il transito sul percorso di gara. Una di queste condizioni a Salerno non si è verificata, poiché ci risulta che più volte lo speaker dell'organizzazione abbia rivolto inviti alla disciplina, e che addirittura il presidente dell'AC, on. Palumbo, abbia personalmente parlato con i più perversi fra gli « invasori ».

In sostanza, e sono in molti a poterlo testimoniare, gli « sporadici casi di indisciplina » dichiarati dall'avv. Altieri sono in realtà centinaia di persone tranquillamente a spasso lungo il percorso, per non parlare della Vespa. E tutto ciò a « percorso chiuso », cioè durante l'effettuazione della gara. Non ci sembra che, fra una classe e la successiva, ci siano « neutralizzazioni » alla chiusura del tracciato.

Quando l'avv. Altieri parla di « inconvenienti nell'effettuazione delle prove », pensavamo si riferisse ai guai provocati da pioggia e nebbia. Il comportamento di alcuni piloti del-

OLGA CARCANO - Camerlata (Como) — L'indirizzo esatto non l'abbiamo, purtroppo. Pensiamo però che lei possa indirizzare presso il « Comité Organizador del GP del Mexico », Bucarelli 108, Città del Messico 1 DF, Messico.

VANNI FRANZONI - Sampierdarena (Genova) — Come avrà notato, abbiamo parlato della pista di Carrodano, pubblicandone anche una piantina, nel numero 43 di AUTOSPRINT, a pag. 32. Si tratta sempre della medesima iniziativa che diede vita all'impianto cui lei si riferisce.

GABRIELE BELLINI - Ferrara — Faremo senz'altro le « ricognizioni » ai rally più importanti, come lei ci chiede e come abbiamo fatto per Sanremo. Solo, ci permettiamo di osservare che « il non sapere dove andare a vedere un rally » denota una mancanza di fantasia e di spirito di avventura, doti che invece non dovrebbero difettare ai nostri lettori.

ALESSANDRA BULDRINI - Barbiano (Ravenna) — Purtroppo, un lasciapassare per i box lo può rilasciare solo il comitato organizzatore. E' necessario quindi rivolgersi a chi organizza la gara. E' d'altra parte logico che i lasciapassare vengano dati con una certa... avarizia, altrimenti ci sarebbero più persone in pista che in tribuna.

FRANCO DEL MAURO - Magliano dei Marsi (L'Aquila) — Vediamo di chiarire i suoi dubbi il più sinteticamente possibile. La barra antirullo, lo dice il nome, serve a diminuire il rollio della vettura, cioè quella inclinazione che il corpo vettura assume in curva, « ruotando » lungo un asse longitudinale. La barra è appunto una specie di tubo che, tramite opportuni leveraggi applicati alle sospensioni, si oppone a questo movimento. Per motore « portante » si intendono quelle unità motrici che, oltre alla loro funzione di « motore », assolvono anche funzioni di telaio. Cioè in pratica, il telaio finisce là dove comincia il motore, al quale sono « attaccate » le sospensioni posteriori.

SERGIU PUDDU - Cagliari — La sua esposizione dei fatti è un po' confusa, e confessiamo di non aver capito molto. Ad ogni modo, non vediamo come alcuni piloti, parlando di quello che poteva essere e non è stato, debbano per forza far pensare ad una sorta di « complotto ». Se ci saranno delle novità, le saprà leggendo AUTOSPRINT.

LORY BINI - Milano — Cara lettrice, innanzi tutto ricordati di una cosa: è praticamente impossibile poter dire come se la caverà un pilota al volante di una nuova macchina. E' certo che un periodo di affiatamento ci vuole sempre, ma tutto dipende dalla sua forma e dalle qualità della macchina, ma non resta — per un giudizio definitivo — che attendere le prime gare. Diremo a Ronnie di stare alla larga delle tue trentuno scatenate amiche...

GIOVANNA ANTOLINI - Pandino (Cremona) — Permettici cara minicollega, di darti un consiglio: mai essere troppo « curiosi », o petulanti, soprattutto quando si scoprono delle contraddizioni. Non è per crearci un paravento, questo speriamo lo sappiate, ma non è mai di buon gusto insistere per avere chiarimenti su quello che appare palesemente un errore. Speriamo di esserci capiti. Quanto a Ganley, bisognerebbe fare due conti, ma così, ad occhio e croce, crediamo che passerà classificato FIA senz'altro. Saluti ai minicollegi (quando arriva il prossimo MD&C?)

la Vesuvio è deprecabile, ma la « contestazione » è rientrata immediatamente quando l'on. Palumbo ha loro promesso la partenza, cosa, poi, non accaduta. Non sappiamo se l'avv. Altieri ed il direttore di corsa Romei sono mai stati a vedere altre corse in condizioni atmosferiche avverse, ma non è certo la prima volta che piove o c'è nebbia il giorno delle prove. Se questo è sufficiente per creare il caos, con partenze alla spicciolata ogni 15" circa, allora tanto vale scrivere sul regolamento: «... in caso di pioggia la corsa non si fa ».

Siamo convinti che, portando la faccenda davanti alla CSAI, mettereste in imbarazzo la nostra commissione sportiva nei confronti degli organi ministeriali con i quali essa è costretta a « combattere » ogni qual volta si parla di corse su strada. Lasciamo perdere la Formula Italia, per la quale pensiamo la CSAI potrebbe chiudere un occhio.

Quanto alla « parzialità » di cui si accusa il nostro corrispondente Troise, possiamo ribadire che egli — escluso dalla manifestazione come conduttore — ha potuto svolgere anche meglio il suo lavoro come cronista. Infatti, non si è inventato nulla di quanto scritto a due riprese su Autosprint: né le sassate contro l'Abarth di Fasano, né i due spettatori che hanno attraversato la strada davanti alla Chevron di Turizio, né la notizia della « morte » di questa corsa datagli da un componente dell'AC Salerno. Speriamo solo, per il bene del nostro sport, che quest'ultima non si avveri: sapete come si dice, « una rondine non fa primavera », e non è detto che questa travagliata edizione della Coppa Primavera debba essere presa come regola.



Processo alla tivvù

Vorrei dire la mia su quella che sta diventando una antipatica polemica sui doveri, cioè, veri o presunti di Autosprint di farsi promotore di una iniziativa contro la RAI-TV.

Questo atteggiamento sta portando un grandissimo danno al nostro sport. Agli organizzatori, che non sono sostenuti dalla propaganda televisiva presente in altri sport inferiori come interesse, spettacolo e tradizione. Ai piloti, che non possono inserire la voce « pubblicità televisiva » nei loro contatti con gli sponsors. A noi appassionati, che veniamo considerati alla stregua di sadici e sanguinari. E perché no anche alla stampa specializzata, che avrebbe i suoi vantaggi da un'accresciuta popolarità dello sport del volante.

La situazione sta diventando insostenibile: l'automobilismo viene alcune volte dimenticato, altre addirittura messo in ridicolo dall'impreparazione dei cronisti e dall'insufficienza delle attrezzature. Che vogliamo fare? Perché non si organizza un'azione comune con gli altri giornali interessati?

Dario Calzavara - Roma

In merito alla « piaga » apparsa su Autosprint n. 43, desidero farvi presente che condivido quanto scritto — la forma poteva essere diversa — da Eugenio Rom-

« Piaga » televisiva, atto secondo. Prima che la contestazione di alcuni nostri lettori finisca per coinvolgerci in un tuttuno con la RAI, e prima che qualcuno ci scriva che siamo d'accordo con i maggioranzaisti di via Teulada, vediamo di chiarire — per la seconda volta — la nostra opinione.

Non saremmo tenuti a farlo, visto che da tre settimane a questa parte non è che abbiamo cambiato punto di vista. Ma poiché sono i nostri lettori i « padroni » di queste due pagine, dobbiamo loro una ulteriore risposta. Anche perché non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire, e perché c'è qualcuno, come il signor Calzavara nella seconda parte della sua lettera (non pubblicata per ragioni di spazio), che confonde le polemiche personali (da condannare) con quelle nelle quali siamo stati tirati per i capelli proprio da voi lettori.

Non è che non vogliamo fare un referendum, cari amici. Il fatto è che siamo convinti — in questo caso — della sua inutilità. Non è con questo tipo di « provocazione » che si può sperare in qualcosa di più per il nostro sport sul piccolo schermo. Per convincersene, basta riflettere un attimo sull'atteggiamento di

pianesi. Avete fatto un referendum nel lontanissimo 1966? Bene! Se ora qualcuno vi chiede di fare qualcosa per sbloccare la situazione RAI-Automobilismo sportivo è perché voi ci avete « illuso » che avreste potuto e soprattutto voluto farlo.

Che cosa? Ma tanto di referendum con schede per dimostrare alla RAI che gli sportivi dell'auto vogliono: un nuovo telecronista; più riprese in TV di corse di auto; miglioramento tecnico delle riprese!

Antonio Crisulli - Almenno (Bergamo)

Sono un appassionato di automobilismo, e ti scrivo circa la polemica o protesta che compare spesso su Autosprint, riguardante le corse e la RAI-TV. Mi rivolgo a tutti i lettori di Autosprint invitandoli a far una specie di sciopero, cioè a non accendere il televisore per l'intera giornata, ogni volta che vi è una gara automobilistica che « non televediamo ».

Certamente, si può ribadire che ai signori della RAI non interessa molto che un certo numero di televisori rimanga spento, perché i legittimi proprietari hanno già da tempo pagato il canone. Giusto! però cosa ne dite se in un prossimo futuro, restando le cose come sono, non si pagasse più il canone TV?

Adelio Cavenago - Cernusco s/N. (MI) ed altri

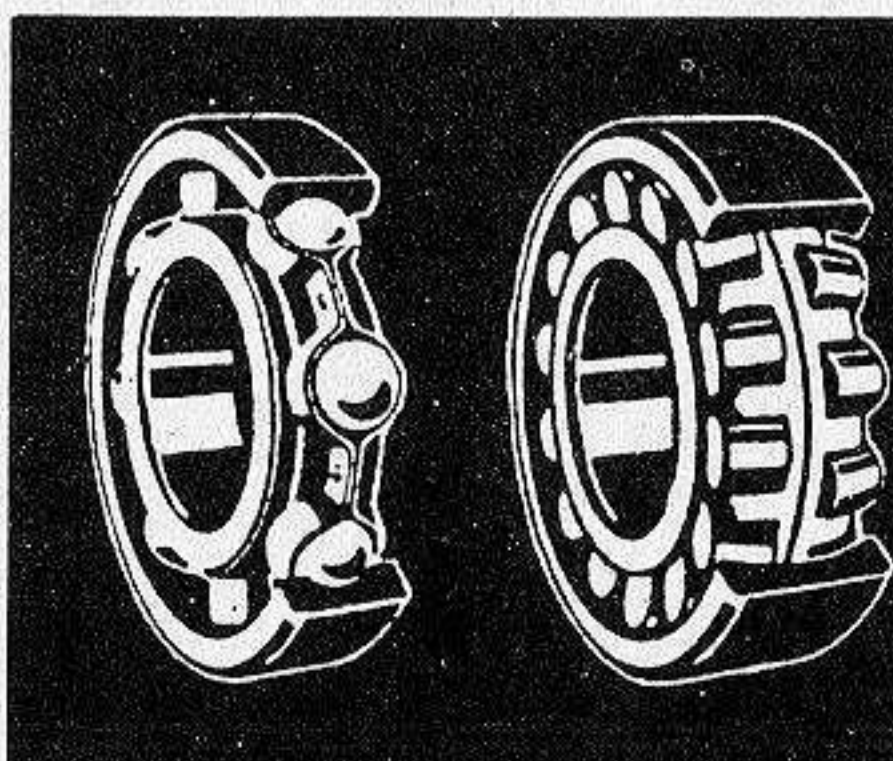
fastidio che ha la RAI nei confronti degli sport motoristici. Prendete « Canzonissima »: in una recente puntata dello spettacolo del sabato sera sono apparsi, come ospiti d'onore, dieci motociclisti. Ebbene, ci si è ben guardati dal farli parlare del loro sport, (a parte l'incommensurabile banalità della richiesta della « velocità a cui vanno »), una cosa invece che non è mai stata negata ai praticanti di altri sport precedentemente apparsi.

Stante questa nostra convinzione, riterremmo più opportuno organizzare un dibattito, con l'intervento anche degli abituali « accusati », per cercare di chiarire una volta per tutte il perché di questa epidemica repulsione dei dirigenti RAI per le corse.

Anzi, poiché la ragione di

questo poco entusiasmo (non ostante quanto affermi il Radiocorriere in una risposta ad una lettera sull'argomento, che « le grandi gare sono state sempre accettate e trasmesse dalla RAI »), le ragioni, dicevamo, sono a livello puramente politico, dovrebbero essere la CSAI, o meglio l'ACI a darsi da fare.

E cioè, affrontando la faccenda sul piano politico, cercando di superare l'avversione che deriva all'ACI da certe convenienze di « quieto vivere » con la RAI, facendo magari come l'UNIRE, cioè la CSAI dell'ippica, che sa perfettamente qual è il proprio dovere nei confronti dei propri associati e giunge a pagare di propria tasca le spese dei collegamenti e dei telecronisti (e che telecronisti...!).



FAG
cuscinetti volventi

