



V8/Big Scans

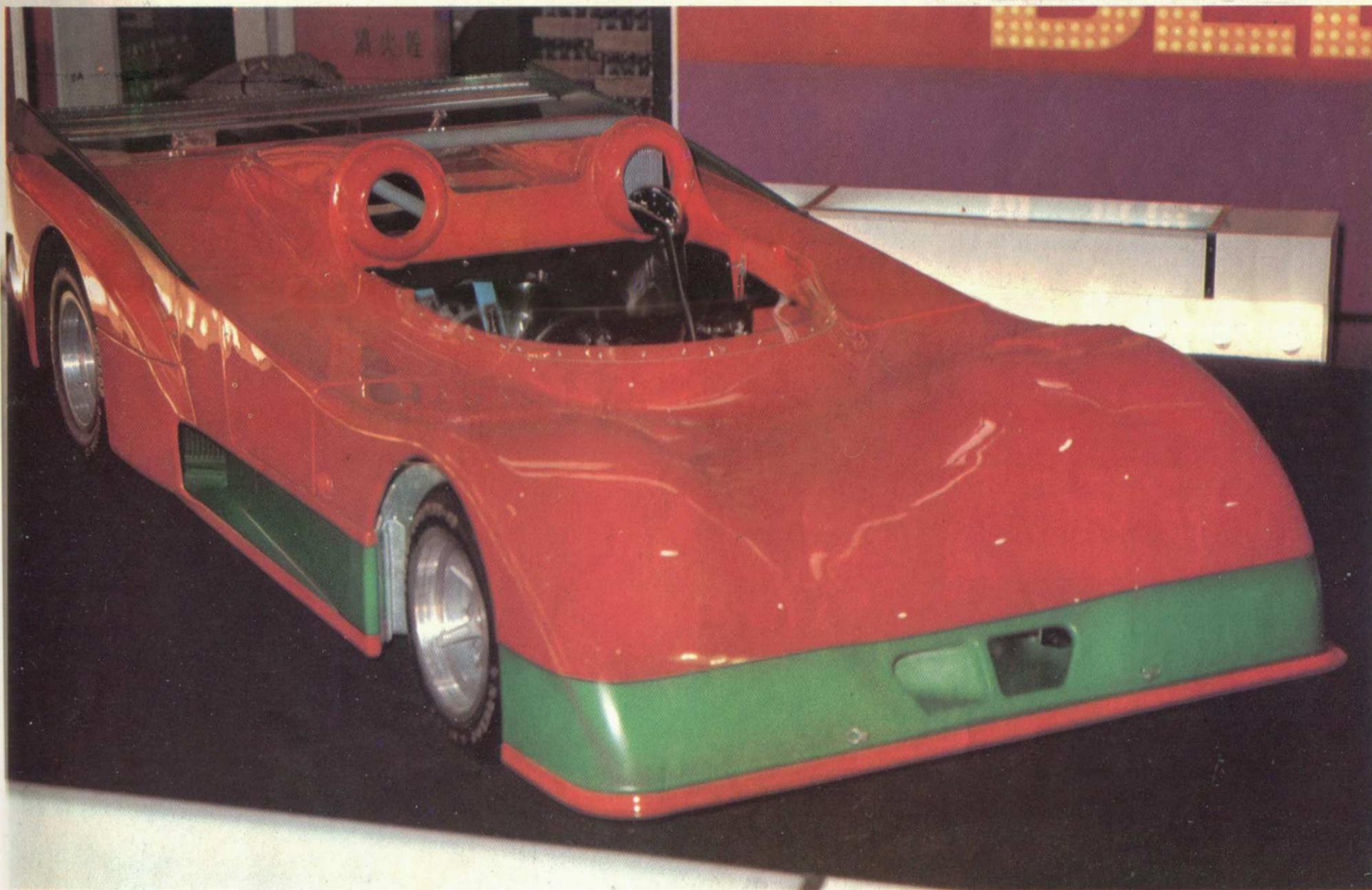
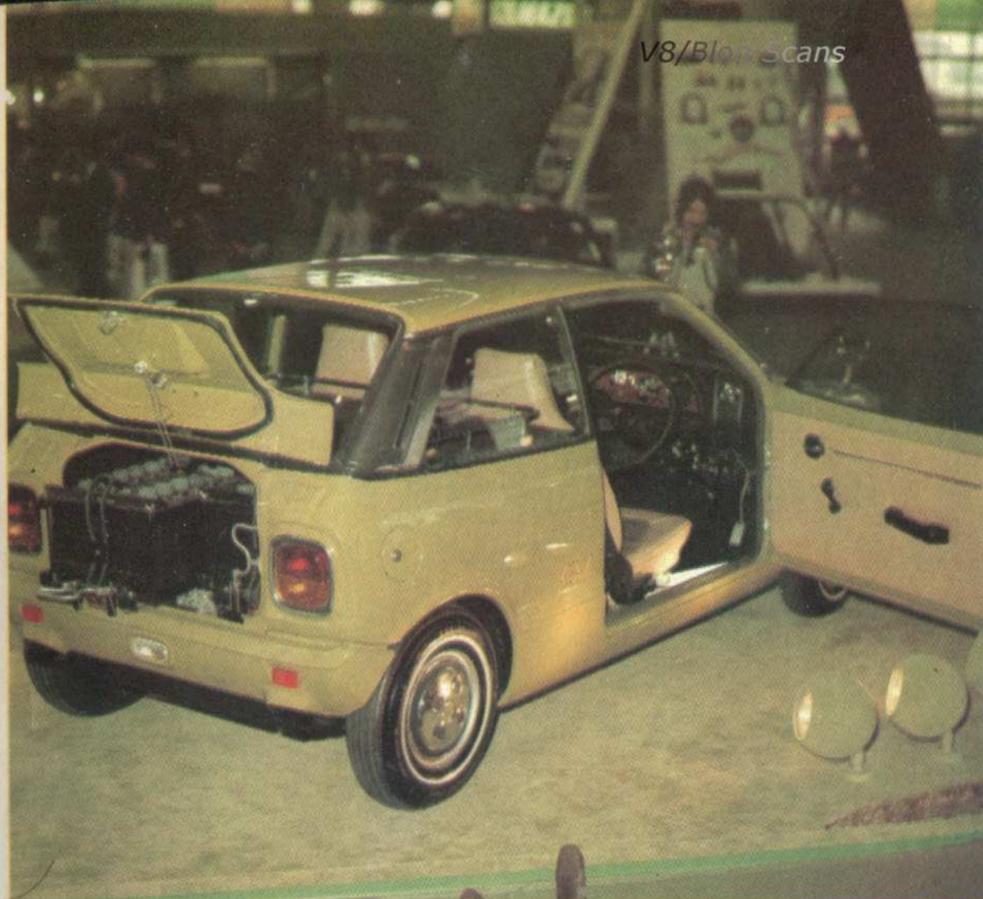
## TOKYO '72

Nella foto sopra, una panoramica dell'interessante Salone di Tokyo, sempre zeppo di novità e di proposte per l'immediato futuro dell'auto.

Nell'altra pagina, in alto a sinistra la Mazda Chantez EV city-car elettrica, mostra la sua batteria di accumulatori piazzati posteriormente.

A destra, la Nissan a motore rotativo che presto verrà prodotta in serie con una nuova carrozzeria. Sotto, la Isuzu Racing Bellett R6, un prototipo da competizione ben rifinito dotato di un motore da 1584 cc

# Un salom



# e-idea

**TOKYO** - L'annuale appuntamento con il Salone di Tokyo è una specie di appuntamento con il futuro. E non solo per l'allestimento scenico in cui il visitatore si viene a trovare, con colori, luci e scenografie fantascientifiche, ma anche per la grande quantità di « idee » nelle quali si imbatte.

Denominatore comune del Salone, quest'anno, sono state le E.S.V., cioè quei veicoli sperimentali di sicurezza che sono ora, in pratica, i modelli su cui lavorano le case e non solo giapponesi. E quando non si tratta di ESV si tratta di veicoli comunque sperimentali in campi, come la circolazione urbana, nei quali le fabbriche giapponesi non hanno intenzione di restare seconde a nessuno.

A questo proposito, ha fatto molta sensazione la Toyota Town Spider, che più che una

vettura è un « sistema » urbano, in quanto è stato studiato come elemento di una ristrutturazione basilare del modo di circolare in città. Infatti, questo veicolo di aspetto piacevole anche se certamente non originale, è destinato ad essere messo a disposizione in grandi quantità, di tutti gli utenti. E' messo in moto tramite una speciale carta magnetica, e può essere utilizzato ed abbandonato in qualsiasi momento, facendo capo ad una centrale radio. Come si vede, un progetto interessante anche se non nuovissimo, di cui però non è improbabile vedere qualche realizzazione pratica proprio in Giappone.

Nel campo delle ESV, la Toyota ha presentato la sua ESV 2, un coupé biposto che as-

CONTINUA A PAGINA 40



# Un Salone - idea

CONTINUAZ. DA PAGINA 39

somiglia tanto alla Lancia Fulvia coupé. Ha un motore 4 cilindri a 16 valvole di 1600 cc freni a disco con dispositivo antibloccaggio, cuscino ad aria di sicurezza, cinture di sicurezza automatiche, paraurti particolarmente efficaci. La ragione per cui l'ESV della Toyota è solo un due posti è stato spiegato dai tecnici della casa, che sostengono di non essere convinti che con i sistemi attualmente allo studio si possa far circolare un veicolo veramente sicuro per più di due persone. Per terminare con le novità Toyota, da segnalare la RV 2, più che altro una curiosità dato che si potrebbe definire una «roulotte da competizione». La vedete dettagliatamente nelle foto che accompagnano il servizio.

Anche la Nissan ha presentato il suo ESV. Deriva dalla Datsun 1800, di cui conserva le prestazioni base, ed è stata costruita in una ventina di esemplari tutti attualmente in prova. Ha quattro porte ed un abitacolo particolarmente

tare circa 60.000 all'anno. Questo sistema a termo-reatore è molto efficace, anche se «ruba» circa 5 CV di potenza, cosa in definitiva non gravissima visto che restano sempre 125 CV a disposizione. Per il resto la «New Luce» è classica, con ponte posteriore rigido e quattro comodi posti. Velocità dichiarata 180 kmh.

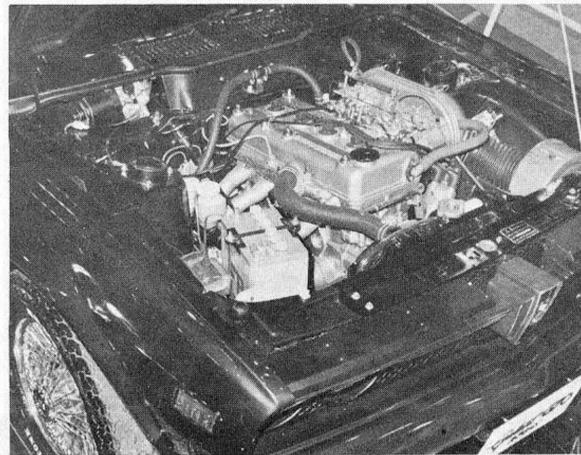
La Mazda ha presentato anche una vetturessa elettrica, la Chantez EV, con motore elettrico da 5 kilowatt ed un'autonomia di 65 chilometri. Pesa 780 chili, ben 290 in più della Chantez E X, che è la versione con motore a pistoni.

Molto interessante la vetturessa elettrica da città presentata dalla Daihatsu, e chiamata BCX II. Lo chassis ha parti in legno ed è senza sospensioni, la cui funzione è in parte sostenuta da grossi pneumatici a bassa pressione.

Nel campo delle vetture sportive, una novità che potrebbe interessare molto l'Europa. Infatti, la Mitsubishi ha presentato la versione 73 X della sua Galant GTO, dotandola di un modernissimo 4 cilindri 2 litri a 4 valvole per cilindro, che nella sua versione di serie è offerto con la



Il singolare «dream car» presentato al Salone di Tokyo dalla Toyota. La RV-2, come si nota, è trasformabile in una sorta di roulotte. Il suo motore da 2600 la fa marciare a 190 all'ora. A destra, un dettaglio del posto di guida. L'interno è completamente rivestito in scamosciato monocolor



A sinistra, la Mazda Chantez elettrica, vetturessa da città, è zeppa di comodità, fra cui un televisore Sony da 8 pollici. A destra, l'interessantissimo 4 cilindri 4 valvole 2 litri della Mitsubishi Galant GTO. Sotto, a sinistra, non è la Fulvia coupé, bensì l'ESV della Toyota. A destra, l'ESV presentato dalla Nissan



rigido e protetto, con parti a sbalzo ad alta deformabilità. Oltre ai soliti massicci paraurti, utilizza speciali pneumatici a due camere d'aria che consentono una velocità massima di 80 kmh in caso di foratura. Completa la sicurezza dei pneumatici uno speciale sistema elettronico chiamato «nastac» che informa di una anormale temperatura o di un abbassamento della pressione di gonfiaggio. I cuscini di sicurezza gonfiabili assicurano l'incolumità dei passeggeri fino a 65 kmh.

Sempre della Nissan, che è la seconda produttrice di veicoli in Giappone, un coupé Datsun Sunny dotato di un motore su licenza Wankel a doppio rotore da 120 CV, che prelude all'inizio della costruzione in serie (si parla di 10.000 vetture al mese) di un piccolo coupé sportivo dotato di questo motore.

Una novità assoluta del Salone è la Mazda «New Luce», un grosso coupé progettato in funzione del motore rotativo, offerto con molte versioni, e con un interessante dispositivo antipolluzione a termo-reatore che ha avuto l'approvazione USA, paese nel quale se ne prevede di espor-

bellezza di 180 CV a 7.500 giri. I tecnici della casa giapponese affermano di potere facilmente, con l'alimentazione ad iniezione ed altre modifiche, arrivare a 300 CV. Si tratta, cioè, di un vero motore da corsa «imbrigliato» per la produzione in serie. Una eventuale omologazione in GT Speciale della Galant GTO 73 X metterebbe sul mercato un'ottima unità per derivare un Formula 2.

Tokyo offre un panorama anche delle ultime novità nel campo delle due ruote, che in Giappone vengono sfornate a getto continuo. Al Salone la moto che ha destato più interesse è stata la Yamaha con un motore tipo Wankel a doppio rotore, la cui potenza non è stata dichiarata ma che si presume elevatissima dato che la cilindrata equivalente è sui 1000 cc. La moto è siglata RZ 201 CCR, e si tratta del secondo motociclo (dopo la tedesca Hercules) ad essere dotato di un motore a pistone rotante. La nuova Yamaha, che ha il raffreddamento ad acqua, ha un aspetto molto ben curato e rifinito, segno che non è affatto improbabile che sia a breve scadenza offerta sul mercato.



A sinistra, la concreta «proposta» Yamaha: un Wankel birotore raffreddato ad acqua. A destra, la Mazda New Luce, con doppio rotore antinquinamento destinata agli Stati Uniti. Sotto, la Chantez EV, city-car elettrico della Mazda, ha un'autonomia di 65 km ed una velocità massima di 60 kmh



Al « Coliseum »  
di NEW YORK  
come a TOKYO,  
gran rilancio dei  
« moduli » city-  
cars (già marcian-  
ti) con propul-  
sione a batteria

# Elettro... choc

## GM: la 512

Il SINDACO di  
NEW YORK ha  
fatto scatenare la  
GUERRA tra PE-  
TROLIERI ed E-  
LETTRICI col suo  
annuncio di VIE-  
TARE dal 1980  
il centro città al-  
le auto a benzina

### SPECIALE PER AUTOSPRINT

NEW YORK - Il Salone dell'auto, al Coliseum di New York, è stato sfarzoso, elegante, anche grandioso con i suoi 300 modelli delle varie Case americane che si sono preoccupate, per il 1973, di materializzare in pratica l'aspirazione di offrire un mezzo di trasporto particolarmente ampio e comodo, ricco di cromature, pelli pregiate e di accessori atti alla salvaguardia del viaggiatore.

Considerando i da tempo annunciati aumenti dei prezzi delle macchine, che andranno da un minimo di 150 ad un massimo di 300 dollari, non si può criticare negativamente l'intento dei carrozzieri i quali, questa volta, hanno sacrificato i colori per far posto alla linea: alcune veloci, aggressive, altre troppo grossolane, ma in un certo senso giustificate.

La General Motors è stata quella che ha cercato di rispondere alle richieste del governo federale a proposito della salvaguardia dell'atmosfera dall'inquinamento. Infatti la Casa di Detroit ha esposto un modello pratico e di facile costruzione: il « 512 ELECTRIC CAR », dalla carrozzeria di fiberglass, che pesa 615 kg, con un motore formato da un gruppo di batterie del peso di 40 kg. L'apparato motore è situato nella parte posteriore (raffreddato da uno speciale ventilatore) e capace di ricaricare automaticamente le batterie durante la marcia oppure, in sette ore, durante la notte con corrente a 115 volts. Alla velocità di 30 miglia, questo « modulo » può percorrere 50 miglia di distanza. L'accelerazione da zero a 30 miglia avviene in 12 secondi.

A fianco della macchina elettrica, che il sindaco di New York Lindsay ha promesso di farla circolare nella metropoli entro il 1980, previa proibizione d'ingresso nelle « avenues » cittadine di macchine normali, nelle ore di punta, si presentano due altri moduli: L'ESPRIT XP883 HYBRID, azionato a carburante, il secondo il « GASOLINE-ELECTRIC VEHICLE », dalla carrozzeria simile a quella del car elettrico. La G.M. ha realizzato i tre modelli in collaborazione con la Delco-Remy Division e garantisce una media di 40 miglia orarie.

Al terzo piano del Coliseum regnano eleganza, fasto, fantasmagoria di colori.

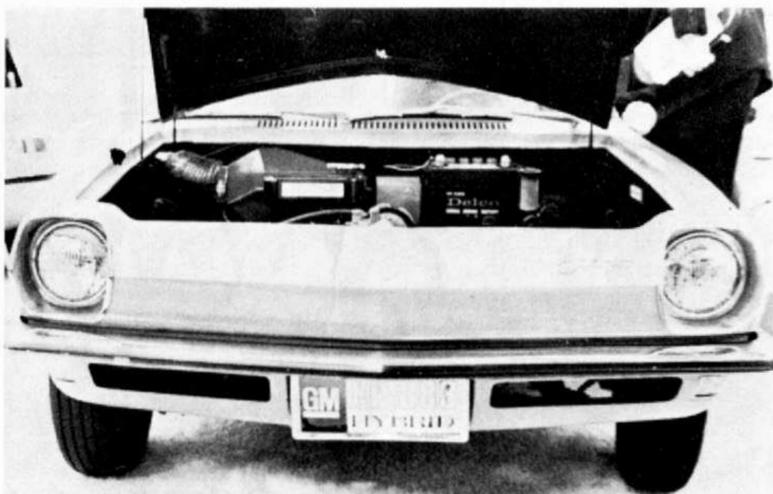
Anche qui, in pieno contrasto con la prestigiosa e costosissima Lincoln Continental Mark IV sono esposte una dozzina di antichissime macchine, molte delle quali appartengono a divi di Holly-

Lino Manocchia

CONTINUA A PAGINA 44



Per indirizzare l'interesse dei visitatori verso la sua City-car a propulsione mista, benzina ed elettrica, la GM ha pensato a questa danzatrice. Sotto a sinistra, una vista anteriore della Esprit, a propulsione «ibrida». A destra, la 512, il veicolo tutto elettrico sempre della GM





CONTINUAZ. DA PAGINA 43

wood. Sotto una grossa insegna «Nostalgia del passato», fanno bella mostra una PIERCE-ARROW del 1926 che appartenne alla diva Dolores del Rio, ed una Packard Coupé 1930 dell'attore George Raft.

Una rarissima LANCIA TOURING 1920 è messa in vendita al prezzo di 8 mila dollari, mentre la «Schacht», una delle primissime macchine con motore posteriore a 2 cilindri è messa all'asta col prezzo iniziale di 7 mila dollari. Interessantissima la CHEVROLET «MONTECARLO» dalla linea snella e filante la cui architettura generale imita in parte la Cadillac ed Oldsmobile della G.M.

In compenso la Chevy è ricca di novità che vanno dai sedili girevoli ai respingenti retrattili, a compressione liquida, capace di evitare grossi danni alla vettura in caso di urto anche se lanciata alla velocità di 40 miglia.

Per gli amanti delle sport e del-



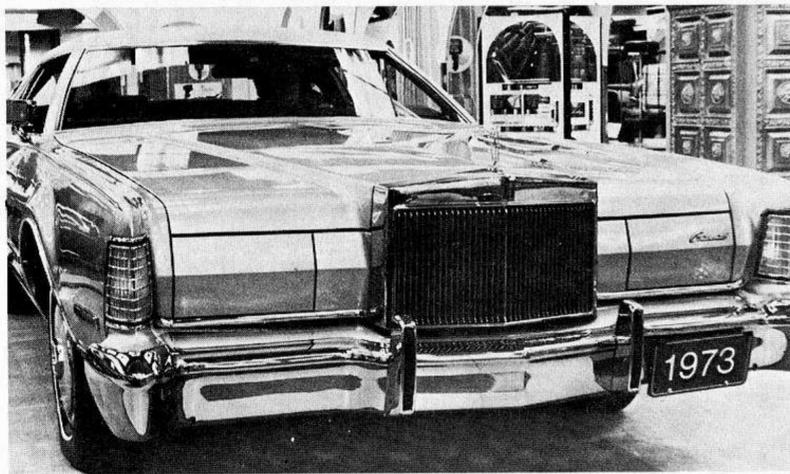
la velocità la Pontiac presenta la «Firebird», quattro marce, con un Super V8 di 445 HP. La vettura di aspetto compatto e aggressivo è caratterizzata dalla linea bassissima con muso a due soluzioni a seconda del gusto degli acquirenti.

La FORD, oltre alla mastodontica «THUNDERBIRD» dal fronte totalmente nuovo e ricco di cromatura, mostra la «TORINO 1973» che lo scorso anno stabilì il record delle vendite e quest'anno appare completamente ridisegnata con moltissime «futurettes» e con dettagli importanti per la sicurezza dei passeggeri.

Il disegno della «subcompatta» «PINTO» si accosta molto a quella dei carrozzieri italiani, ed è appunto questo particolare a richiamare intorno al coupé dalla linea molto pulita, ma fortemente caratterizzata, una grossa folla di curiosi.

Il «dream car» è senza dubbio la CADILLAC, ricca di svariati «comforts» e di caratteristiche che la fanno apparire come la «leader» delle autostrade americane.

Nella produzione 1973 è apparsa chiara l'ansia ed il desiderio dei costruttori di presentare qualcosa di nuovo agli acquirenti che pagheranno da un minimo di 2900 dollari ad una punta massima di



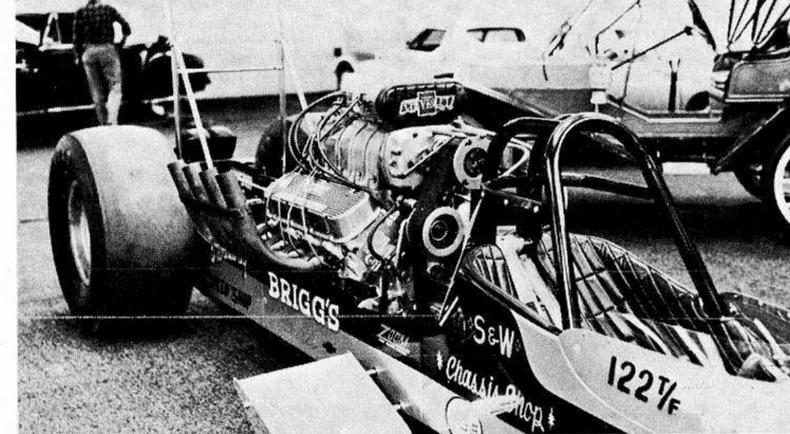
Il massiccio e classico frontale della Lincoln Continental Mk 4



Sopra, la Ford Thunderbird modello '73 è una delle più costose vetture non importate: costa infatti 8.000 dollari, quasi 5.000.000 di lire. A sinistra, la General Motors ES-512 nella sua versione con motore a scoppio bicilindrico completamente in alluminio da 12 CV



Sopra, una versione da salone della Ford Pinto, battezzata «sportiva». Sotto, inconsueto un dragster a motore (Chevy) posteriore



circa 10 mila dollari le auto americane.

Molte novità sono state applicate nelle vetture «costose», per le «minorate» l'applicazione è «optional», a richiesta. Per esempio la luce rossa che appare su un quadrante luminoso posto sul cruscotto posteriore. Se una macchina si avvicina troppo, la scritta rossa «Do not tailgate», non tallonare, scatterà avvertendo il guidatore dell'altra vettura che è troppo vicino.

Da una nostra rapida inchiesta si è notato che i visitatori — circa 5 milioni di ogni età — non sono apparsi affatto preoccupati dell'aumento subito per la seconda

volta in due anni da parte delle macchine americane. «Se Detroit ci dà le vetture comode, piacevoli, resistenti, noi siamo disposti a pagare», han detto in maggioranza.

Ma Detroit, malgrado le ingiunzioni federali, ancora non vien fuori con il modello antinquinamento dell'atmosfera, eccezione fatta per la General Motors che garantisce il suo «car» elettrico sperimentale e che potrebbe immetterlo sul mercato allo scadere del 1973.

A questo punto resta da vedere quale sarà la reazione delle industrie petrolifere americane. Lo scontro tra i due titani dell'economia statunitense potrebbe essere udito in lontananza.

La lezione di giovani universitari americani di ingegneria ai «grandi» di Detroit

# Nitrogeno liquido per l'auto pulita degli studenti

DETROIT (Michigan) - Nel 1968 ebbe luogo la grande sfida tra automobili elettriche ideate e costruite da studenti d'ingegneria delle università della California e del Massachusetts; nel 1970 quarantadue studenti guidarono le loro vetture da una costa all'altra degli Stati Uniti nell'intento di far comprendere alle Case di Detroit l'importanza della realizzazione di un veicolo che non inquina l'atmosfera; la scorsa settimana alcune centinaia di studenti hanno partecipato ad una mostra-gara che ha avuto luogo sul terreno di prova della General Motors a Milford nel Michigan. Le «macchinette» costruite totalmente da studenti di ingegneria hanno effettuato, nel corso di una settimana, quattordici prove varie, mentre i tecnici della G.M. misuravano il tasso d'inquinamento dei gas di scarico, l'intensità del rumore, la resistenza all'urto (su vetture lanciate alla velocità di cinque miglia contro ostacoli rigidi) e i dati dei costi di fabbricazione.

Il primo premio, messo in palio dal ministro dei trasporti John Volpe, è andato al «Wally Wagon» disegnato da due studenti della British Columbia University, con carrozzeria in fiberglass e un propulsore alimentato da nitrogeno liquido. Il costo di fabbricazione è di 30.000 dollari (quasi 18 milioni di lire). Un modello meno presuntuoso, ma molto più economico, il «Tryke», è stato premiato in contrapposizione: si tratta di una vettura costruita su un telaio dune-buggy, azionata da un motorino da macchina tagliaerba. L'Università della Florida ha presentato un veicolo che sembra la copia del «Gremlin» per quanto attiene alla parte posteriore, mentre il frontale assomiglia a quello della Datsun. Questa vettura può essere indifferentemente azionata da un gruppo di batterie elettriche o da un motore a combustione interna. Tutte queste vetture sono state studiate e realizzate nell'intento di ridurre il caos e l'inquinamento che si verifica nelle grandi città nelle ore di punta.

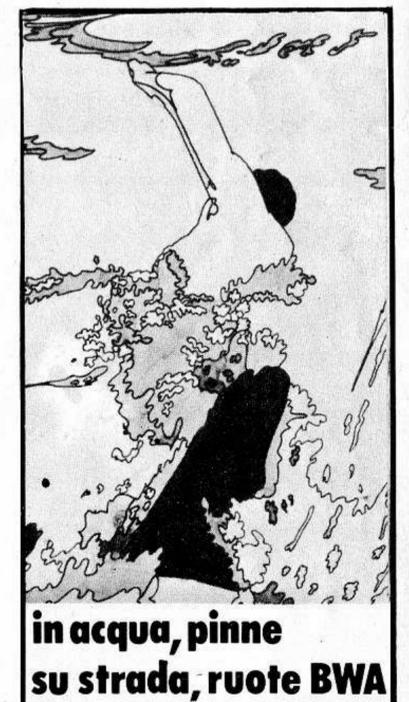
«E' stata una sonora lezione per le «tre grandi» di Detroit — ha commentato Barry Pope direttore di una grossa compagnia di assicurazioni — se studenti d'ingegneria sono capaci di creare simili gioielli, non vedo perché i tecnici delle tre grandi compagnie di Detroit non possano fare altrettanto».

Mentre su quel terreno di prova aveva luogo la «disfida dei nani», due notizie sino allora tenute nascoste cadevano sotto il dominio del pubblico: la prima relativa al fatto che le città di New York e di Detroit avrebbero provato il «taxi» a

motore Diesel (che può marciare alla velocità di circa 80 kmh consumando un litro ogni 7 chilometri); la seconda relativa alla necessità di richiamare in fabbrica le vetture G.M. costruite prima del 9 ottobre, perché difettose nel sistema di guida. Si tratta dei modelli Chevrolet Chevelle, El Caminos, Buick Century, Oldsmobile Cutlas, Pontiac Le Mans, Grand Prix e Grand Am. Quest'ultima è una novità 1973, col muso di gomma morbido che non si spacca in caso di urto, molto economico e dalla linea molto aggressiva, ma condannato già in partenza per il grave difetto riscontrato.

Entro il mese di dicembre dovranno pertanto fare ritorno a Detroit ben 150 mila autovetture che dovranno essere sottoposte a modifiche e correzioni.

I. m.



in acqua, pinne su strada, ruote BWA



A. BENZONI & C. Opera (MI)

16 milioni di incidenti annuali con 56 mila morti, drammatizzano sempre più la realtà della motorizzazione americana: lo sforzo del Governo USA (che non trova molto d'accordo quelli europei) è ancora orientato verso il prototipo della MACCHINA «SICURA» sempre più discusso

# l'auto ZERO marca utopia

NEW YORK - Negli Stati Uniti si verificano sedici milioni di incidenti stradali all'anno, in cui trovano la morte 56.000 persone mentre i feriti ammontano a quasi quattro milioni (la metà con lesioni permanenti), senza contare i danni alle cose che salgono a quasi quattro milioni e mezzo di dollari.

Ogni dieci minuti un americano muore per incidente stradale, ogni ora ne muoiono 6, ogni giorno 150, ogni settimana 1065. Il numero supera quello dei morti nella guerra del Vietnam. Ogni minuto restano ferite più o meno 8 persone, 460 ogni ora, 11.000 ogni giorno, 77.000 ogni settimana. L'incidente stradale è la causa principale di morte, fra i giovani dai diciassette ai venticinque anni.

Dal 1900, quando negli Stati Uniti circolavano soltanto 4192 autoveicoli, contro i 117 milioni (fra automobili, camion e autobus) dei nostri tempi, la cifra delle persone morte in incidenti automobilistici supera 1.850.000.

Ogni anno si ha un incredibile numero di morti e di feriti anche in tutti gli altri paesi industrializzati e, in gran parte, la causa è il mezzo di trasporto. Nell'Europa occidentale il numero dei morti aumenta in proporzione al maggior numero di vetture sulle strade.

Negli Stati Uniti esistono 73,5 milioni di autoveicoli, numero che rappresenta un aumento del 78% nei trascorsi otto anni. Da molti paesi dell'Europa occidentale si ha notizia che gli incidenti stradali annui vanno da 11.000 a 21.000 (19.000 nella Germania occidentale e 16.500 in Francia, per esempio). Alcune nazioni accusano un numero di morti causato dal traffico, calcolato per 160 milioni di chilometri, che supera di due e anche tre volte quello degli Stati Uniti. Tutti i paesi, sbigottiti per tale situazione, cercano disperatamente un mezzo per fare diminuire le sciagure stradali e ci si chiede a che cosa si debba addebitare questa crescente epidemia di decessi, su tutte le strade del mondo. I motivi sono tre, non uno soltanto: l'automobile, il conducente, la strada. Ognuno condivide la responsabilità, anche se ci si domanda quale, dei tre fattori sia il maggiore imputato.

Si direbbe, comunque, che il veicolo sia quello che offre maggiormente il fianco alla critica e attualmente dà vita alla più grande collaborazione della storia, fra governi e costruttori di automobili. Lo scopo consiste nel mettere a punto una vettura sicura quanto possano renderla la tecnica moderna e l'abilità di progettazione, cioè una vettura anti-inquinamento, che sia anche alla portata di quasi tutte le tasche. Si spera che la prima di queste automobili « sicure » possa già circolare sulle strade nel 1978 e si spera, al tempo stesso, che ci possa essere una notevole riduzione negli incidenti mortali e non mortali negli anni successivi.

Gli Stati Uniti sono a capo di una iniziativa internazionale, che comprende Giappone, Germania Occidentale, Inghilterra, Francia, Italia e Svezia, per produrre una vettura « partendo da

zero », non soltanto più maneggevole e meno atta a provocare incidenti, ma anche più robusta in caso d'urto frontale, di collisioni laterali, di tamponamenti e di capottamenti. In passato i costruttori davano maggior peso all'estetica, a quanto poteva attirare i compratori e alla velocità, piuttosto che ai più importanti aspetti della sicurezza.

La battaglia di fronte alla quale si trovano i costruttori è stata tradotta in parole da John A. Volpe, ministro americano dei trasporti. « Siete in grado di progettare una vettura che risponda ai più alti livelli della sicurezza, pur dando ottime prestazioni, con ridotte emissioni di gas nocivi, buone qualità estetiche e, soprattutto, che si possa produrre in grande serie, a

kg. 675.

I costruttori americani, e di altri paesi, sperano che il risultato dei loro sforzi riuniti sarà l'uniformazione internazionale delle caratteristiche del veicolo che possa vantare la maggiore sicurezza. Se saranno soddisfatte tutte le caratteristiche che sono state approvate, si ritiene che il veicolo « completamente sicuro » potrà urtare un corpo solido a 16 chilometri orari senza riportare danni, che potrà affrontare un urto laterale a 48 orari senza che le persone subiscano ferite, che potrà capottare a 110 orari senza danno ai passeggeri, che potrà urtare un'ostruzione, quale un albero o un muro in cemento, a 80 orari sempre senza danno ai passeggeri.

Quest'ultimo caso corrisponde-

orari. Questi paraurti più grandi aumenteranno la lunghezza del veicolo; quello anteriore sarà più vicino alla superficie stradale, in modo che un pedone investito non possa finire sotto la macchina e venire schiacciato.

● sistema di frenaggio anti-grippaggio molto migliorato, che consentirà al veicolo in marcia di fermarsi in una brevissima distanza, quale che sia il tipo di superficie stradale, asciutta o scivolosa. Le regole richiedono che la vettura si fermi entro 47 metri, a una velocità di 96 orari, senza « uscire » da una stradina di circa m. 3,6. Nella maggioranza gli automobilisti schiacciano il pedale del freno in preda al panico, le ruote si bloccano, diminuisce la manovrabilità dello sterzo e la distanza di frenaggio si allunga.

tura sicura che viene proposta. Durante la conferenza sulla sicurezza dei veicoli, svoltasi a Washington, il rappresentante inglese disse che mentre l'automobile moderna « è in parte mostro, in parte amante », la vettura completamente sicura « è senz'altro un mito ». « Anzi — ha aggiunto — c'è il pericolo, se costruiremo veramente una vettura tanto rinforzata da sembrare un incrocio fra un carro armato e una cella imbottita, che serva soltanto a proteggere gli occupanti, a danno di chi ne sta fuori, cioè il passeggero a svantaggio del pedone ». (Il 40 per cento dei morti per il traffico, in Inghilterra, è rappresentato dai pedoni).

Un grosso industriale della Germania occidentale è ancora più dubbioso, sulla possibilità

Il campione USA MARK DONOHUE obietta (con violenza) così

## Si progetta per imbecilli?

DETROIT - « Secondo te, quali sono le misure di sicurezza più efficaci, esistenti sulle automobili? »

« Se cambiassi la frase e dicessi "quali sono le misure di sicurezza più efficaci che si possono montare oggi sulle automobili" direi che la principale è il sistema anti-grippaggio per i freni. Se si potesse montarlo sulle vetture adesso, sarebbe il passo più importante nella sicurezza automobilistica. »

« A quanto servono le cinture e i piantoni dello sterzo anti-urto? »

« Le cinture sono straordinarie. Per quanto riguarda le altre cose di cui parli, le considero abbastanza secondarie. Secondo me, mentre si passa il tempo a fare sbattere vetture contro barriere, come esperimento, non si studia a fondo ciò che si dovrebbe fare prima di tutto per impedire che ci vadano a sbattere contro. Almeno, così penso io. Le cinture sulle spalle sono preferibili a quelle che si allacciano in vita, ma se non si ottiene che la gente usi quelle in vita, è assai improbabile che si convinca a usare le altre. »

« Mi sembra che lo sport automobilistico sia relativamente sicuro, se lo si paragona all'incidenza dei decessi per incidenti stradali. Dal tuo punto di vista, vedi qualche grosso errore nella progettazione di strade e autostrade, che ponga ostacoli a un traffico più sicuro? »

« Sì. Secondo me, l'errore non risiede nella sicurezza delle strade, bensì nel fatto che il Governo continua a ripetere che le automobili devono essere in grado di uscire indenni da incidenti. In certo qual modo, dice che dovrebbero essere progettate per imbecilli. L'imbecille alza le braccia e non fa altro, per tentare di neutralizzare la gravità della situazione, la macchina continua a procedere contro un ostacolo, poi in teoria tutti dovrebbero rialzarsi, darsi una spolverata e andare via a piedi. E' assurdo. Dovrebbero invece addestrare gli automobilisti, insegnando loro ad evitare gli incidenti. Molti studi hanno dimostrato che gli automobilisti sfruttano soltanto il 25 per cento circa della potenza delle loro vetture. Non si può pretendere che un conducente, il quale non abbia mai sfruttato al massimo le possibilità di un'automobile, sia capace

d'un tratto di trarne le migliori prestazioni un secondo prima dell'incidente. Non può succedere. Bisogna essere addestrati per tempo e, in tal caso, il numero degli incidenti diminuirebbe. »

« E i freni a disco, i pneumatici radiali, che da tempo sono attrezzature standard su certe vetture europee? Perché è così difficile fare accettare queste cose al pubblico americano? »

« Secondo me il pubblico americano ignora quale sia il potenziale delle sue vetture ed è quindi riluttante a sfruttarlo al massimo. Soprattutto nei momenti che precedono un incidente. Se nel suo complesso il pubblico americano sfrutta soltanto il 25 per cento delle possibilità delle vetture che usa, che incentivo hanno i costruttori a tentare di migliorare tali possibilità e che incentivo hanno i conducenti, dato che non sfruttano neppure quelle di cui dispongono? »

« Che tipo di addestramento suggeriresti, per rendere gli automobilisti più sicuri? »

« E' illegale usare una vettura in modo da sperimentare quali ne siano le maggiori possibilità. E' un veicolo cieco, se il Governo non dirà: "dunque, si devono addestrare gli automobilisti perché imparino a frenare col massimo rendimento, ad abbordare le curve al limite, insomma a farsi esperienza in queste cose". Con le leggi attuali, tutto ciò è illegale. Dovrà trattarsi di un programma ideato e applicato, almeno in parte, in conseguenza dell'esperienza acquisita negli incidenti. »

« Perché in certi paesi europei si registra un numero di morti per incidenti stradali inferiore a quello registrato negli Stati Uniti? »

« Se hai mai guidato in Europa, come avrai certamente fatto, ti sarai reso conto che l'abilità degli automobilisti è di dieci volte superiore. La gente sa guidare veramente e domina la vettura. Vanno più forte, a volte sono più spericolati, ma, ripeto, sono più bravi nel tenere sotto controllo la vettura. »

un prezzo abbordabile per il pubblico? ».

Che cosa è più importante, signor Volpe, l'estetica, la velocità e prestazioni ottime al cento per cento, oppure la sicurezza dell'automobilista?

Da due anni le Case automobilistiche più importanti del mondo, con l'aiuto dei loro rispettivi governi, spendono milioni di dollari per il lavoro di ricerca, di sviluppo e di prove di prototipi che incorporano nuove caratteristiche, per garantire la robustezza in caso d'urto e per migliorare la sicurezza. Gli Stati Uniti si sono dedicati alla produzione di un prototipo berlina del peso di kg. 1800, mentre i costruttori europei hanno studiato veicoli « compatti » e di dimensioni intermedie. Il prototipo giapponese si aggira sui

rebbe a una collisione frontale fra due vetture, che procedano entrambe a 80 orari.

Il veicolo sicuro sarà, dal punto di vista della struttura, più robusto, più pesante, più lungo, più largo e più alto delle vetture convenzionali attuali, oltre ad essere assai più maneggevole e con miglior tenuta di strada. Costerà però di più, anche se per ora non si sa quanto. Si dice, comunque, che il prezzo potrebbe aumentare in ragione di 4000-8000 dollari o anche più.

Per i nuovi veicoli sono contemplati, tra tante altre, le seguenti supplementari misure di sicurezza:

● paraurti anteriori e posteriori telescopici, idraulici, anti-urto, che potranno resistere a urti dalle basse velocità fino a 80

● robusto telaio in lega di alluminio per la carrozzeria.

● miglior visibilità per il conducente. Un periscopio sul tetto eliminerà i « punti oscuri », cosicché il conducente avrà una visibilità tre volte più grande di ciò che ha alle spalle e sui due lati, di quanto consente l'attuale specchietto retrovisore.

● imbottitura spessa in tutto l'interno, per proteggere gli occupanti. Verranno usate soltanto stoffe non infiammabili.

● cuscini d'aria si gonfieranno automaticamente al momento di un incidente, proteggendo così il conducente e i passeggeri.

Seguono infinite altre nuove misure di sicurezza che sarebbe troppo lungo elencare, comunque non mancano le critiche, nei confronti di questa vet-

di successo, nel produrre un veicolo « utopistico ». « Può trovare posto nel moderno traffico stradale? », chiede. « Le soluzioni proposte sono attuabili, in pratica? E' possibile produrre in grandi quantità, e con successo, vetture per passeggeri con le qualità dei veicoli sicuri sperimentali? L'automobilista degli anni '80 potrà e vorrà acquistare tali veicoli? Ci sarà spazio sufficiente, soprattutto in Europa, per tali mostruosi veicoli, su tutte le strade? ».

Esiste poi un altro pericolo. Il conducente potrebbe sentirsi tanto sicuro « nella sua cella imbottita e corazzata » da essere indotto, forse inconsciamente, a diventare più spericolato.

Adriano Manocchia

Quello che  
abbiamo  
TELEVISTO

II PRESIDENTE CSAI  
ing. ROGANO e le sue  
missioni di convincimen-  
to in via TEULADA:

# «Che cosa ho fatto per le corse in TV»

La televisione ormai non può che ignorare completamente l'automobilismo sportivo. Non essendoci competizioni d'importanza internazionale, i soli rallies non solleticano, come non solleticavano i Gran Premi.

E' una vecchia storia che si ripete ogni anno; è una vecchia storia che, nonostante tutto, continua quasi sullo stesso ritmo. Diciamo «quasi», perché in definitiva negli ultimi anni qualche piccolissimo (ma proprio piccolissimo) passetto in avanti si è fatto. E grazie proprio alle continue, incessanti, insistenti polemiche di AUTO-

protetta e tanto, che da qualche settimana a questa parte è pressoché vietato l'ingresso «anche» ai giornalisti che vorrebbero ottenere risposte precise e concrete «almeno» dai responsabili del servizio stampa.

Come i lettori sapranno gli uffici stampa, ovunque e dovunque, sono stati creati proprio per fornire notizie e delucidazioni a coloro che fanno parte del mondo giornalistico. Ma la RAI — e in particolare colui che regge le sorti del servizio stesso — non ama veder circolare «colleggi curiosi» per i corridoi del quarto piano di Viale

sul «libro nero» della RAI i nomi di quei pochi che ancora hanno il coraggio di non essere «accondiscendenti».

Premesso questo, e come già espresso dalle colonne di AUTOSPRINT, dovrebbero essere anche altri ad interessarsi di questo problema. Nel caso specifico la CSAI. Qualche tempo fa, tuttavia, nel corso di una conversazione con l'ing. Rogano, al quale esprimevo il mio (e nostro) disappunto per il comportamento-RAI e per una mancata presa di posizione della CSAI (a differenza dell'UNIRE, che ha ottenuto per l'ippica sufficienti vantaggi) ci siamo sentiti rispondere testualmente: «La segreteria CSAI di Roma ha tutti i colloqui avuti fra me e il direttore dei servizi sportivi del telegiornale e il direttore del telegiornale, nonché numerose lettere; colloqui e lettere sulla base delle quali riteniamo che qualche cosa sia stato fatto. Noi ci dichiariamo soddisfatti. D'altra parte loro dicono che hanno delle difficoltà tecniche soprattutto di ripresa, non tanto di trasmissione. Perché, strano a dirsi, mi ha confessato il dottor Boriani (capo dei servizi sportivi Rai n.d.r.), mancano di tele-prese. Molti avvenimenti — mi ha detto lo stesso dirigente — non riescono a riprenderli perché non hanno sufficienti équipes da mandare dappertutto».

Rogano ha così proseguito: «Noi questa cura, premura, interesse l'abbiamo avuta e crediamo anche di avere ottenuto qualche risultato. Dichiararci soddisfatti? Non direi. Comunque siamo stati presenti nella "Domenica Sportiva"; siamo stati presenti con le interviste a Ferrari. Se si va con la memoria a circa due anni fa, qualche cosa in più c'è, anche grazie alle vostre pressioni. Io leggo quello che lei scrive su AUTOSPRINT e devo riconoscere che fa molto, direi soprattutto grazie alle vostre pressioni. Noi ci siamo inseriti ufficialmente come era nostro dovere. Proprio l'anno scorso abbiamo avuto tutta una serie di colloqui e uno scambio di lettere e loro ci hanno garantito e assicurato, nei limiti del possibile, che qualche cosa sarebbe stato fatto. Comunque posso aggiungere che nei miei colloqui con il dott. Boriani sono rimasto sorpreso di vedere come del nostro sport non dico sappia tutto ma quasi. Conosce i regolamenti, i gruppi, le categorie... L'ho trovato, nel mio colloquio, sufficientemente sensibilizzato. Continuava tuttavia a dirmi "lei non se ne rende conto, io molto spesso non ho l'équipe da mandare a Imola o a Monza; quando posso la mando". E aveva lì tutto un elenco di manifestazioni messe in calendario per la ripresa. Ora forse sarà bene prendere, riprendere i contatti; anche perché a suo tempo vennero fatte delle precise promesse che consistevano in maggior spazio allo sport automobilistico, una maggiore presenza alla Domenica Sportiva e poi un grosso inserimento nostro, nell'ordine di dodici, quattordici minuti tutti i sabato pomeriggio in una rubrica. "Sabato Sport", che era in via di realizzazione nell'accordo fra Televisione e CONI. Però Boriani accennò a delle difficoltà che si frapponevano a questa iniziativa. L'iniziativa non è andata in porto e lo spazio promesso a noi... Comunque promesse ce ne erano state, qualche cosa hanno mantenuto, torneremo alla carica».

Conclusione: l'ing. Rogano sta conducendo una sua battaglia, noi continuiamo nella nostra e chissà che qualche cosa, pian piano, non salti fuori!

Gio' Luni

tv radio

### Programmi dal 21 al 27 novembre

**DOMENICA 26**  
Programma nazionale  
Ore 22,20 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti sui principali avvenimenti della giornata.

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

**TV Svizzera**

**SABATO 25**  
Ore 22,10 - Sabato sport

**DOMENICA 26**  
Ore 18,00 - Domenica sport  
Ore 22,00 - La Domenica sportiva.

**LUNEDI' 27**  
Ore 19,50 - «Obiettivo sport». Commenti e interviste.

**GIOVEDI' 23**  
Secondo programma  
Ore 18,00 - Speciale sport

**SABATO 25**  
Secondo programma  
Ore 11,35 - Ruote e motori

**DOMENICA 26**  
Programma nazionale  
Ore 22,40 - Sera sport  
Secondo programma  
Ore 12,00 - Anteprima sport  
Ore 17,30 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.  
Ore 20,30 - Sera sport

**LUNEDI' 27**  
Ore 8,00 - Lunedì sport

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

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

**SABATO-DOMENICA**  
Programma nazionale  
Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 9,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 20,00 - 23,00  
Secondo programma  
Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 21,30 - 24,00.

SPRINT. (Nonostante il parere contrario di alcuni nostri lettori che continuano a chiedere «la testa» dei dirigenti televisivi e la nostra collaborazione alla «carnificina»!).

Il nostro compito, tuttavia, è quello di denunciare — e tutt'altro che «blandamente», come qualche lettore ha scritto — le carenze televisive; di chiedere insistentemente — e chi legge AUTOSPRINT non può certamente ignorare il fatto — la operatività dei telecronisti; di sottolineare le pressapocaggini di altri «addetti ai lavori». Ma appunto il nostro compito, che non è certo quello di prendere una mitra, recarci a Viale Mazzini sparare su chi non vuole interessarsi del problema, termina qui. Anche perché la roccaforte televisiva è talmente ben

Mazzini, soprattutto se si tratta di persone che non si lasciano incantare da bonarie chiacchiere e che denunciano le carenze dell'Ente televisivo. Dal che se ne deduce — per tutta consolazione per quei lettori che sono convinti (non si sa su quali basi) che AUTOSPRINT non venga letto dai signori della RAI — che il nostro giornale dà parecchio fastidio proprio perché dice la verità, senza alcuna reticenza.

D'altra parte — e questo forse alcuni lo ignorano — al servizio stampa della RAI esiste un particolare settore dove alcuni funzionari e giornalisti passano le loro giornate a raccogliere i giornali di tutta Italia, a ritagliare gli articoli che riguardano l'Ente, a selezionarli secondo la «bontà» delle critiche e quindi a scrivere



## Chi va in TASMANIA

● Si prevede fin d'ora che alla COPPA TASMANIA parteciperanno, fra gli altri, Brett Lunger su Lola, Sam Posey su Surtees, John Cannon su March-Rover, Steve Thompson con la Chevrolet ex Holland-Redman e McRae che iscriverà due McRae. Dovrebbe esserci anche Hobbs e naturalmente non mancheranno i locali quali Bartlett su Lola, Muir su Lola, Stewart (non Jackie: è solo MAX) su Elfin, Matich su Matich e tanti altri.

● E' confermato che GARY BERTENHAUSEN resterà nella squadra di Penske nel 1973, mentre l'ex pilota della McLaren, Gordon Johncock, è stato ingaggiato dalla Patrick Racing.

● L'anno prossimo la BMW correrà nel gruppo 2, come si è già detto, con un coupé tre litri, e uno dei piloti sarà quasi certamente BRIAN MUIR, iscritto da Malcom Gartlan.

● E' probabile che l'anno prossimo ci sia un altro campionato europeo di FORMULA FORD. Prima era patrocinato dalla Johnsons Wax, ma quest'anno non si è disputato. Quello del 1973, che dovrebbe comprendere dieci prove, sarà, si dice «molto ricco».

● La DASTLE ha annunciato di non avere più alcun rapporto con la Hesketh Racing. L'accordo ha dato ottimi frutti, con lo sviluppo di una vettura di F. 3, ma poiché lord Hesketh ha deciso di passare alla F. 2, l'anno prossimo, si è venuti alla amichevole separazione. Per il 1973 la Dastle costruisce un nuovo telaio di F. 3, il tipo 10.

## GETHIN resta

● Dopo l'annuncio che SCHUPPAN è entrato nella squadra BRM con Regazzoni, ora pare che ci resterà anche Gethin e, comunque, Schuppan vuole garanzie per un contratto completo che preveda ogni gara.

● David HOBBS è stato ingaggiato dalla Roy Woods Racing per le gare USAC e Can-Am del 1973. La squadra Woods sarà patrocinata da un importatore di birra e le vetture saranno due. Si ignora per ora il nome del secondo pilota. Anche sulle vetture non è stato deciso niente, ma Woods ha già una McLaren USAC e ha l'intenzione di comprare una Porsche Can-Am con compressore, più avanti nell'inverno.

● BOBBIE ALLISON piloterà una nuova Chevrolet Chevelle nelle gare NASCAR del 1973, che sarà iscritta dalla neo-squadra Bobby Allison Racing.

## Australiani da F. 5000

● Gli AUSTRALIANI che l'anno prossimo parteciperanno alla serie americana di F. 5000 sono Bartlett, Muir e Brown e sono in corso trattative perché Lothar Motschenbacher piloti una Lola.

● Se la BRITISH LEYLAND si occupasse seriamente di corse, potrebbe fare grandi cose a giudicare da quanto si è visto l'altro giorno a Silverstone. Con la Triumph TR6 esposta recentemente al Salone, Bob Tullius ha polverizzato il record di classe. Dopo soli cinque giri, alla sua prima uscita su quel circuito, ha segnato 1'45", cioè un tempo migliore dell'attuale record, 1'50".

● CLAUDE HAARDT, figlio di Georges Marie Haardt, noto per avere attivamente partecipato all'organizzazione delle Crociere Nera e Gialla della Citroen, oltre ad essere stato direttore della Renault in Inghilterra e poi in America, è morto in un naufragio nei pressi di Arcachon. Noto navigatore era sulla propria barca con il figlio e altre persone, che si sono salvate.

Munari  
collauda  
il "vostro"  
volante

ferrero  
VOLANTI SEDILI

● Il pilota svizzero **CLAUDE HALDI** nel 1973 parteciperà a molte prove del campionato del mondo marche con una Porsche prototipo 908-03. Suo compagno sarà lo spagnolo Fernandez. La vettura parteciperà anche a qualche gara dell'Interserie e, inoltre, Haldi come sempre correrà pure in alcuni dei più importanti rallies, con una Porsche 911.

● **JAMES HUNT** correrà in F. 2 l'anno prossimo con una Surtees TS15 iscritta dalla Hesketh Racing.

● **WYER** manderà al mondiale marche due Gulf Mirage, versioni rinnovate di quelle che hanno corso nella passata stagione. Oltre a Bell e a van Lennep, riconfermati, sono stati ingaggiati anche Ganley e Reutemann.



## Antifurto elettronico

Il «**TALISMAN**» (Foto sopra) è un nuovo tipo di antifurto elettronico per autoveicoli messo a punto da una ditta britannica. Il veicolo sul quale è applicato può essere messo in moto soltanto se preventivamente viene formata la corretta combinazione composta da tre cifre. E' impossibile forzare il dispositivo; sbagliando la combinazione scatta l'allarme e viene provocata la completa immobilizzazione del motore. E' messo in commercio dalla **ALFA-MINERVA Ltd.** di Twickenham.

Prodotto dalla **SYKES-PICKAVANT Ltd.** di Lytham, è stato recentemente immesso sul mercato questo economico strumento (Foto sotto) indispensabile per scoprire eventuali difetti e perdite nell'impianto di raffreddamento della maggior parte dei veicoli. Lo strumento è in grado di localizzare perdite di radiatori, testate, monoblocchi, pompe acqua e tappi.



## 007 guasti



## PRIMATI a champagne

● Alla **FORD** inglese ogni due o tre giorni si festeggiano i nuovi primati di produzione con champagne, sigari avana e tè di qualità. Tutto è offerto dal direttore della fabbrica, cioè indirettamente dalla ditta. Per il solo mese di novembre il costo di questi festeggiamenti ammonta a un milione e mezzo di lire. In effetti questo festino è stato offerto anche agli operai qualche giorno fa per il nuovo primato di 1322 vetture in 18 ore, mentre in generale lo champagne va ai direttori, i sigari ai capo reparto e agli operai soltanto il tè!

● Ha compiuto 25 anni di vita il servizio rotazione dei motori di ricambio della **VOLKSWAGEN**. Nell'arco di questo periodo di tempo i motori revisionati hanno raggiunto la rispettabile cifra di 3.000.000 di unità.

● A questa stagione la stampa motoristica inglese è piena di annunci per vetture da corsa usate, e ce n'è una che pare cambiare mani senza nessuna difficoltà. Si tratta dell'unica **CHEVRON B24** che ci sia in Europa. Pilotandola, Redman ha vinto la gara di F. 5000 a Brands Hatch, Keith Holland l'ha poi comprata in tempo per vincere la «5000» alla Corsa della Vittoria, il giorno successivo, e adesso l'ha venduta a Thompson, che la userà per la Coppa Tasmania. Tra parentesi, ora pare molto improbabile che una versione F. 1 di questa vettura appaia l'anno prossimo, né addirittura nessuna altra **Chevron F. 1** (si ricorderà che si era detto che Derek Bennett aveva avuto l'incarico di costruirne una per un cliente).

● Contrariamente ai primi affrettati calcoli, che davano in appena oltre 500.000 le presenze-visitatori al **SALONE DI TORINO**, l'Ufficio Stampa si è affrettato a correggere i dati prematuramente emessi: i visitatori hanno superato largamente la cifra di 600.000 il che praticamente porta a raggiungere e superare i livelli record del 1971.

● Il Salone di Torino riposerà nel 1973 per riapparire nel 1974. Ma i locali della mostra ospiteranno l'anno prossimo il «3. Salone del veicolo industriale» nei giorni dal 3 all'11 novembre e, precedentemente, l'«AUTOMOTOR '73» (mostra mercato internazionale parti di ricambio, accessori e attrezzature per autofficina) dal 9 al 13 maggio.

● Un medico della commissione **INGLESE** riguardante il traffico ha detto: «Se i guidatori ubriachi fossero condannati ad accompagnare per tre mesi gli addetti alle ambulanze, raccattando i resti sui luoghi degli incidenti, avrebbero un tale choc che secondo me le disgrazie diminuirebbero».

● La direzione della **FORD EUROPA** ha smentito le voci secondo le quali starebbe negoziando con François Michelin, che controlla la maggioranza delle azioni dell'«holding» Citroen-Fiat per sostituire la Casa torinese, se cesserà, come pare, la sua collaborazione con la Citroen.

● Dopo tante voci, pare che veramente **FIAT** e **CITROEN** si dividano. Lo avrebbe confermato il presidente della Casa francese, Rollier, dicendo che se la situazione non sarà modificata la decisione non potrà mutare. Questo in risposta alla insoddisfazione manifestata da Agnelli per la collaborazione con la Citroen. Da qui deriverebbe la rottura anche tra Fiat e Michelin.

## Il caro riparazioni

● Le compagnie di **ASSICURAZIONI** americane dicono che i costi per le riparazioni delle vetture sono salite del 6 per cento in un anno. La spesa media, nel 1972, per lavori a una vettura dopo un incidente è stata di oltre 200.000 lire, e di poco meno del doppio per le Chevrolet Corvette.

● Una ditta di **NEW YORK** ha messo in vendita un modellino in scala perfetto, della rivoluzionaria vettura del futuro con motore **WANKEL**. Prezzo: L. 4.500.

# Una raffineria SHELL antinquinamento

**LA SPEZIA** - La raffineria spezzina della **SHELL** ha contestato nella maniera più assoluta l'accusa d'inquinamento atmosferico, mettendo a disposizione del Comune capoluogo la gestione della nuova stazione di rilevamento dei dati sistemata nella zona collinare di Sarbia.

«Con questa realizzazione — ha detto l'ing. Kregur, direttore della raffineria, nel corso di un incontro con i giornalisti locali — la **SHELL** ha tenuto pienamente fede agli impegni liberamente assunti a suo tempo» e si è augurato che attraverso le nuovissime apparecchiature di rilevamento installate, apparecchiature che potranno in seguito essere ampliate, sia presto possibile dimostrare alla cittadinanza spezzina che la raffineria non rappresenta nella maniera più incontrovertibile un pericolo per la salute pubblica.

Sull'importante e delicato problema dell'inquinamento atmosferico l'ing. Kregur ha rilevato che la raffineria in ogni circostanza ha sempre affrontato con un senso di responsabilità e lungimiranza il problema connesso alla salvaguardia dell'ambiente. Lo dimostra — ha proseguito — la convenzione stipulata fin dal 1964 con il Comune capoluogo, mediante la quale la raffineria si impegna a rispettare i limiti di immissione per l'inquina-

mento atmosferico più importante derivante dalla sua attività (anidride solforosa), limiti assai più severi di quelli imposti dal regolamento di esecuzione della legge 615 del 1971. A tale scopo provvedeva infatti a presentare due relazioni tecniche integrate da un rapporto fatto per conto della **SHELL** dal prof. Mammarella, docente d'igiene all'Università di Roma, che nell'arco di un bimestre (giugno-luglio '71) aveva approntato un approfondito esame di rilievi sperimentali intesi ad accertare il reale contributo all'inquinamento atmosferico da parte della raffineria.

Ciononostante, la commissione incaricata dell'esame di questo materiale

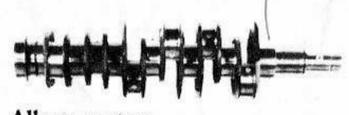
ha dato un giudizio avverso motivandolo sulla durata limitata dello studio fatto dal prof. Mammarella, ragione per cui la raffineria aderiva ad un programma di azioni cautelari e preventive assumendosi l'impegno, successivamente mantenuto di bruciare nei propri forni un combustibile a basso tenore di zolfo (1 per cento in peso) dichiarandosi altresì disposta a cedere, per la proposta rete di monitoraggio le attrezzature di cui disponeva, nonché a fornire l'assistenza tecnica ed i mezzi necessari alla loro installazione ovunque fosse stata giudicata opportuna dai competenti organi tecnici del Comune.

La collaborazione fattiva così offerta nasceva — ha affermato il direttore della raffineria — dalla volontà in ogni occasione dimostrata dalla **SHELL** di essere partecipe a risolvere i problemi della comunità in qualche modo connessi con la propria attività, ma anche dalla consapevolezza, maturata in anni di esperienza, di studi e di misure effettuate che l'accertamento del reale stato di inquinamento atmosferico non poteva che avvalorare i risultati che essa stessa e la perizia del prof. Mammarella aveva ottenuto.

c. b.

# MASIDEF

MILANO via Caprera 4 telefoni 490.150 - 462.655



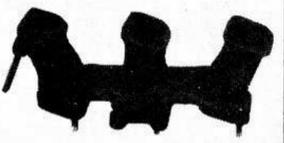
Albero motore  
**CARRERA 6** (per 911)



Bronzine al titanio



Alberi a cammes per 911 (Carre-  
ra 6)



Collettori di aspirazione 911 R  
(per 911)

L'ALFA ricorderà un grande tecnico

# MEROSI cento anni fa

**PIACENZA** - Il prossimo 18 dicembre verrà ricordato ad Arese nello stabilimento dell'Alfa Romeo, il primo centenario della nascita d'un grande tecnico: il geom. Giuseppe Merosi. Il progettista piacentino, sia alla Marchand prima che alla Fiat e alla Bianchi, ma soprattutto all'Alfa Romeo, ha dato un eccezionale contributo tecnico al progresso evolutivo dell'automobilismo.

Giuseppe Merosi nacque nella nostra città il 18 dicembre 1872 in una strada centralissima, Via S. Antonino. Nel 1891 si diplomò geometra all'Istituto tecnico G. D. Romagnoli di Piacenza. Concluso il servizio militare fondò in Piacenza una fabbrica di biciclette (ing. Bassi & Merosi). Nel 1898 venne assunto all'Orio & Marchand che fabbricava, appunto, motociclette ed automobili e vi rimase fino all'estate del 1904 progettando diversi modelli tra cui il prototipo a quattro ruote di 7 HP che Emile Laporte (cognato di Leon Marchand, uno dei titolari) portò all'esordio nel 1901 nel Giro automobilistico d'Italia. Inoltre costruì il motociclo con cui il piacentino Emilio Tamagni conquistava la vittoria nella Susa-Moncenisio del 1904. Particolare curioso: nel Giro automobilistico d'Italia viveva il regolamento secondo il quale «la velocità di corsa delle vetture non doveva eccedere i 25 chilometri all'ora in aperta campagna» e quella di un «cavallo al trotto serrato (15 chilometri all'ora) in città».

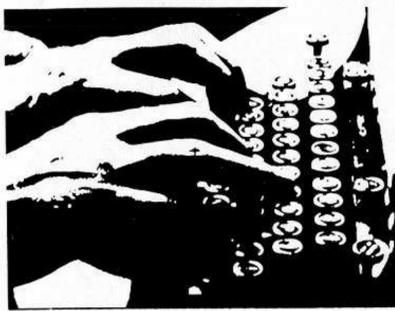
Per breve tempo Merosi fu anche all'ufficio tecnico della Fiat ove collaborò al progetto delle vetture da corsa. Alla fine del 1905 si trasferì a Milano presso la ditta Lentz e qui progettò una vettura che venne realizzata in tre soli esemplari. Fu poi a capo dell'ufficio tecnico automobili della Bianchi a Milano, dall'autunno del 1906 a tutto il settembre del 1909: nell'ottobre dello stesso anno venne invitato a progettare due vetture presso la nascente A.L.F.A. che iniziò l'attività nel gennaio del 1910.

Giuseppe Merosi rimase all'Alfa, trasformata poi in Alfa Romeo, fino al 1926. In questo lungo periodo egli progettò fra l'altro: un motore 24 HP 4 cilindri di 4084 cmc ed un motore 12 HP 4 cilindri di 2413 cmc (prodotti in svariate serie dal 1910 al 1915) e un modello 24 HP in versione sportiva per partecipazione a gare; un motore da 40-60 HP 4 cilindri di 6082 cmc nelle versioni sport e corsa; un modello Grand Prix 1914, 4 cilindri di 4460 cmc tipo corsa; il modello G.I. 6 cilindri di 6330 cmc, il modello 20/30 ES sport 4 cilindri di 4250 cmc, il modello R.L. 6 cilindri di 2916 cmc nelle versioni turismo e sport (e poi supersport) preparazione di versioni speciali per la partecipazione alle categorie corsa negli anni 1923 e 1924 e nella categoria sport sino al 1927; il modello R.M. 4 cilindri di 1944 cmc nelle versioni normale, sport e unificato (prodotto nel 1924 e nel 1925) ed infine il modello G.P.R. 1923 (P. 1) biposto da corsa 6 cilindri di 1990 cmc preparato per il 1. Gran Premio d'Europa del 9 settembre 1923 a Monza.

Il prototipo, però, non partecipò alla gara in segno di lutto per la morte avvenuta il giorno prima di uno dei piloti della squadra dell'Alfa Romeo: Ugo Sivocci.

Il geom. Merosi lasciata l'«Alfa» nella primavera del 1926, vi ritornava nel novembre del 1941, dopo aver intrapreso in proprio attività imprenditoriale. Vi rimase fino al 22 agosto 1943. Stabilitosi poi a Lecco vi rimase fino alla morte che lo colse il 26 marzo 1956, a quasi ottantaquattro anni.

Gaetano Cravedi



SCRIVETEVI,  
RIMARRAMO AMICI

AUTO  
SPRINT  
ESPRESSO

## I crociati da corsa

Caro Autosprint, sono un tuo lettore diciannovenne che ti scrive per la prima volta, essendo rimasto profondamente deluso dal fatto che, condividendo la «crociata» che da anni stai intraprendendo a favore dell'automobilismo per trovare finanziatori e patrocinatori che dessero la possibilità ai giovani di emergere in uno sport notoriamente costoso, vengo ora ad apprendere dalle tue pagine che Luciano Conti, che di AUTOSPRINT è il personaggio più rappresentativo e che perciò dovrebbe essere al corrente, se non proprio condividere, di quello che si pubblica sulla sua rivista, si sia lanciato in una attività come quella del presidente di una squadra di calcio che tutti sappiamo, nonostante i bilanci ufficiali, molto onerosa.

Certo, ognuno può spendere i propri soldi come vuole e non è mio compito criticare il comportamento del signor Conti, tuttavia voglio far notare che il vostro editore avrebbe ricavato maggior prestigio e simpatia da parte dei lettori di Autosprint se invece di donare al calcio i propri soldi avesse finanziato per qualche anno qualche pilota italiano, patrocinando una vettura a nome di Autosprint, cosa che tra l'altro gli avrebbe portato utili pubblicitari ben più sostanziosi che le prestazioni del non proprio brillante Bologna.

Roberto Montrasio  
Brugherio (Milano)

Riteniamo che il nostro editore possa dedicarsi al calcio con la coscienza tranquilla. Infatti, per «ricavare prestigio e simpatia da parte dei lettori di Autosprint», come lei dice, ha fatto una cosa importantissima: ha fatto e tenuto in piedi AUTOSPRINT.

Questa ci sembra una ragione non da poco, senza contare che egli dedica all'automobilismo altra parte del suo tempo, come vice-presidente dell'Automobile Club di Bologna. Non è quindi a persone come il signor Conti che si devono chiedere certi «sacrifici» (già sostenuti, fra l'altro, come la prova dei giovani piloti nel 1967 con la «Dino» di Autosprint), ma a coloro che il loro denaro pubblicitario lo sprecano in campi molto meno «promozionali» delle corse automobilistiche.

E poi, è proprio sicuro che i presidenti delle squadre calcistiche siano dei «benefattori» che si divertono a regalare i propri quattrini? Ogni cosa ha una contropartita, ed è logico che sia così, anche se non immediatamente e facilmente identificabile.

IL DUBBIOSO

## I prototipi nei rallies

Caro Autosprint, sono naturalmente appassionato di corse, ma le mie preferenze vanno ai rallies. Ed è proprio per esporti una mia obiezione, o meglio per richiedere una tua opinione su come sono strutturati i rallies che ho deciso di scriverti, permettendo che il mio ragionamento può avere delle lacune.

Io penso che i rallies siano nati come ulteriore ed eccellente banco di prova per macchine non dico strettamente di serie, perché è logico apportare sempre qualche modifica, che sono in pratica studi da apportare nelle macchine di produzione, ma che almeno rispecchiano il più possibile le automobili che vediamo tutti i giorni.

Fin qui penso che il mio ragionamento sia giusto. Però non vedo la necessità di far correre dei prototipi come la Simca CG, la Ligier JS2, l'Alpine 1800 o addirittura quello illustrato a pag. 28 del n. 44. Sembra che i rallies da gare dove bisogna vincere le asperità che presenta l'ambiente ed il tempo (sta qui, secondo me, il fascino dei rallies) e quindi con necessità di macchine robuste in tutti i loro organi, stiano diventando gare di velocità e cioè per macchine più potenti.

Ne è una prova il fatto che si tenda a mettere motori 1800, 2000, 2400 cc su macchine che originariamente ne montano di meno potenti. Con questo penso che venga sminuito il fascino che porta con sé un rally. Vedere passare sul Turini una Simca CG prototipo mi sa di stonato.

Renato Bortoluzzi - Cento (Ferrara)

Nell'attuale momento dello sport automobilistico crediamo non vi sia una categoria agonistica nella quale i «prototipi» siano più giustificati che quella dei rallies. Parliamo, ovviamente, di prototipi in senso particolare, cioè non vetture completamente nuove, bensì trasformazioni su una base di vettura di serie.

Infatti, dal punto di vista regolamentare, qualsiasi vettura di uno dei primi quattro gruppi che sia elaborata oltre i limiti dell'annesso J passa automaticamente nel gruppo 5. Il quale raggruppa le vetture che si defi-

MARIO LANCONI - Frascati (Roma) — Caro lettore, se ha pazienza fra un paio di mesi, come di consueto, Autosprint pubblicherà un servizio dettagliato sul come si può venire in possesso della licenza di conduttore. Infatti, se la prendesse prima non saprebbe che farsene, in questo periodo.

FRANCO MOZZINO - Pompei (Napoli) — Grazie per le sue testimonianze, che ci sono state utili. Grazie anche per le foto, ma ormai non facevamo più a tempo a pubblicarle.

LUIGI FERRARI - Genova — Spiacenti, ma non pubblichiamo lettere ricevute in copia, soprattutto se non sappiamo a chi le altre copie sono state inviate.

SANDRO LORENZUT - Medea (Gorizia) — Anche a noi è venuto in mente, a volte, di compilare un indice alla fine dell'anno, ma abbiamo ritenuto la cosa non interessante, senza contare che lo stile di Autosprint male si presta ad una rigida classificazione degli argomenti.

ENZA FRAPPAMPINA - Torino — Quello che lei ci chiede è un po' vago. Comunque, ogni casa automobilistica ha un ufficio apposito per vagliare le offerte di lavoro. Per quanto riguarda le imprese a carattere sportivo, una offerta diretta è sempre consigliabile. Ci sappia dire dei nomi, e le faremo avere gli indirizzi. Quanto ai corsi, l'unico che ne fa è Henry Morrogh, presso autodromo di Vallelunga, 00063 Campagnano di Roma.

GABRIELE DE SANTIS - Livorno — Nel 1970, il campionato mondiale Piloti terminò con questa classifica: 1) Jochen Rindt; 2) Jacky Ickx; 3) Clay Regazzoni; 4) Denis Hulme; 5) Jackie Stewart; 6) Jack Brabham; 7) Pedro Rodriguez; 8) Chris Amon; 9) Jean-Pierre Beltoise; 10) Emerson Fittipaldi.

FLAVIO VANDELLI - Imperia — I modelli Buby, Mandarin e Diapet non sono, per ora, importati in Italia. Possono essere richiesti a due negozi francesi che assicurano un ottimo servizio per corrispondenza. Gli indirizzi sono: Modélisme, 94 boulevard de Sébastopol, Paris 3; Manou Auto Sport, Passage du Commerce, 72 Le Mans.

MARIO SERVETTI e FRANCO BRUN - Torino — C'è stato un errore, i minuti impiegati sono stati in realtà 32. Ad ogni modo, la media è stata altissima, tant'è vero che il nostro Lini, che stava seguendo la corsa con una Alfa Montreal, è stato superato in «tromba» da Therier mentre viaggiava a circa 200 orari!

FIPPO GATTO ed altri - Cosenza — I ritardi accusati nell'arrivo di Autosprint sono stati ripetutamente spiegati su queste colonne. Nel vostro caso, comunque, questi ritardi hanno una ragione precisa. Per quanto riguarda il n. 43, il ritardo è dipeso da uno sciopero di tre giorni del personale in seguito agli attentati in Calabria. Per il n. 44, la nebbia ha impedito agli aerei di atterrare a Cosenza.

PATRIZIO BACCI - Prato (Firenze) — Ickx ha debuttato in Formula 1 con una Cooper Maserati al Gran Premio d'Italia del 1967, arrivando sesto. Fino ad ora, ha vinto otto Gran Premi mondiali. Stewart ha iniziato in F. 1 con il Gran Premio del Sud Africa (ad East London), il 1. gennaio del 1965, arrivando sesto con la BRM. Fino ad ora, lo scozzese è arrivato a quota 23 Gran Premi mondiali.

LEANDRO GRILLI - Parigi (Francia) — La sua tabella è interessante, ma il bello delle corse è proprio che non si possono stabilire a tavolino, ma conta solo l'andamento della corsa. Quanto alla preparazione, è indubbio che quella della Lotus JPS di Fittipaldi fosse superiore a quella della Ferrari, ed ha giocato un ruolo determinante nella vittoria del brasiliano.

E' stato un buon anno. Le varie Ferrari, Abarth, Lancia, Alfa e Fiat ci hanno dato notevoli soddisfazioni. La Martini-Tecno, pur se acerba, ha mostrato di avere del coraggio. I piloti italiani, tanto nelle gare in circuito quanto nei rallies, si sono fatti ottimamente valere.

Potremmo essere soddisfatti fino in fondo, se non vi fossero dei punti «oscuri». Ve ne cito due: la «cacciata» di Galli dall'Alfa (per far posto a piloti stranieri che non valgono certo più di lui) ed il timore che ancora una volta la CSAI faccia il bello ed il cattivo tempo nell'assegnazione del titolo assoluto di velocità.

Donatello Bellomo - Verona

E' vero, è stata una buona annata per l'automobilismo italiano. Praticamente ognuna delle grosse case italiane ha avuto il suo titolo, ed anche i nostri piloti si sono fatti onore.

Per quanto riguarda i suoi punti «oscuri», può darsi che Galli, palleggiato come una patata bollente da una casa all'altra, tragga vantaggio da questa situazione. Ormai, fra l'altro, deve averci fatto l'abitudine.

Quanto al titolo assoluto, non tema, la CSAI non può far altro che applicare i regolamenti che ha redatto. Ed i regolamenti dicono: de Adamich. L'errore è già stato corretto per la prossima stagione.



LA FOTO D'ARCHIVIO

Caro Autosprint, sono un tuo lettore da tre anni e vorrei che mi pubblicassi nelle pagine dedicate alla posta dei lettori una foto della Ferrari 330/P4, con i relativi dati tecnici.

Martino Fontana - Palermo

La P4 non è solo stata una bellissima SP, ma è stata quella vettura che, nel 1967, riconquistò alla Ferrari il titolo mondiale che la Ford le aveva tolto nell'annata precedente. Essa resta indelebilmemente legata all'uno-due-tre inflitto a Daytona alla Ford ad apertura di stagione. Queste le sue principali caratteristiche tecniche: carrozzeria spider o

niscono con il termine di «Sport», ma per comodità in questo caso continuiamo a chiamarle «prototipi», cioè vetture di studio.

Se i prototipi nei rallies mantengono questo spirito, essi sono — ripetiamo — pienamente giustificati. Infatti, sono molti gli esempi di vetture che hanno corso nei rallies come «prototipi» e che poi sono entrate

in regolare produzione. Ricordiamo la Lancia Fulvia HF 1600, la Alpine 1800, la recente Fiat-Abarth 124 spider con motore 1800, la Stratos Bertone che presto entrerà in catena di montaggio.

Non esiste neppure, in questo tipo di gara, la remora (peraltro giustificata) che si possano vedere al via «mostriciattoli» assemblati senza cognizione di causa, dato che per poter

circolare (ed i rallies si svolgono su strade aperte al traffico, principalmente), una vettura deve essere immatricolata. A questo proposito, il caso della «special» spagnola cui lei si riferisce non fa testo, senza contare che potrebbe trattarsi benissimo di una vettura robusta e valida.

Fra le altre cose, il concetto stesso di rally come lo si intende oggi im-

POSTA  
POSTA  
POSTA  
POSTA

**FERMO POSTA**

AUTO  
SPRINT

DOMENICO SCHIERANO - Pinerolo (Torino) — Eccole gli equipaggi: n. 6 Bisulli-Zanuccoli; n. 14 Paganelli-Russo; n. 23 Perazio-Bottini; n. 28 Stringhini-Braschi; n. 27 Pons-Boeri; n. 20 Bossetti-Tiziano.

DARIO SPANDRI - Bergamo — Se a quest'ora non le sono ancora arrivate a casa delle foto, provi a rivolgersi all'agenzia fotografica Attualfoto, via Irnerio 12/2, Bologna.

MARIO BERNARDI - Treviso — Lei ed i soci del suo circolo siete padroni di avere opinioni diverse da quelle di Autosprint, per carità! Solo che non abbiamo capito come la impostereste voi la critica, visto anche che alla fine, i soldi per far continuare la Ferrari ad un certo livello sono saltati fuori, per il bene — diciamo noi — dell'automobilismo sportivo italiano, del quale ci sembra che a voi non interessi molto.

GIOVANNI CASTAGNO - Lanzo (Torino) — Crediamo sia meglio lei si rivolga alla nostra rubrica di compravendita, nella quale — per quanto lei offra semplicemente i suoi servizi — una richiesta come la sua potrebbe trovare spazio. Se le interessa, invii un testo accompagnato dall'importo relativo al numero di parole, come specificato nella testata della rubrica stessa.

CARLO DE NOTO - Siracusa — La F. Italia è una vettura «monotipo», cioè tutti gli esemplari in circolazione sono identici, come motore (il Fiat 124 sport 1608) e come telaio. Invece, la F. Ford ha il telaio libero, può cioè essere costruito (nei termini regolamentari) da chiunque, mentre è vincolato l'uso del motore, il Ford Cortina 1600. Le potenze sono di 120 CV circa per la F. Italia, di 110 circa per la F. Ford. Quanto ai prezzi, la preghiamo di consultare l'apposita rubrica che appare su Autosprint-Mese.

EDMONDO CARETTI - Vicoforte (Cuneo) — Nelle tabelle di marcia dei rallies non è mai indicata l'ora teorica di transito, ma l'intervallo di tempo imposto fra i due controlli orari. C'è l'orario di partenza (ad esempio ore 15,30), poi al C.O. B il tempo è di 30', C.O. C tempo 10' e così via. Quindi, sempre rifacendoci al nostro esempio, se lei transitasse al C.O. B alle ore 15,55, cioè con un anticipo di 5', al C.O. C dovrebbe comunque transitare dopo 10', cioè alle ore 16,05. Il Rally dei 1000 Laghi è stato vinto da Sino Lampinen con la SAAB.

ALBERTO ONGARATO - Milano — Escludiamo che alla Coppa Intereuropea di Monza abbiano potuto partecipare delle Alfa GTA Junior, dato che si tratta di vetture omologate in gruppo 2 e la corsa era riservata al Gr. 4. Si trattava evidentemente di Alfa GTA 1600, che sono esternamente identiche alle 1300. Per il poster, terremo presente ciò che vi interessa.

ENZO OERREONE - Roma — Come per quasi tutte le altre attività umane, anche per correre in macchina ci vogliono sacrifici, finanziari o personali che siano. Purtroppo, questo è uno sport nel quale proprio gratis non si va avanti di un centimetro. Si può anche iniziare con il Turismo di Serie, ma con una 500 non vi sono quasi mai corse. Può provare ad acquistare una Fiat coupé 850 o 903 usata, in buono stato, o una Mini, e fare del Turismo CSAI. Escludiamo che si possa essere competitivi con una 500 gruppo 2 utilizzata anche per le esigenze di tutti i giorni.

Spettabile redazione, vostro lettore due anni prima che usciste tutto di carta, mi sono deciso a scrivervi per un fatto che proprio non mi va giù. Il signor Duckworth dice che nessun motore arriverà alla cinquantina di vittorie, ma il motore Ferrari 3000 boxer se non vado errato di vittorie ne ha ottenute circa 20 ed in soli tre anni. Ha ancora tre anni per vincere 30 gare come ha fatto il Cosworth dal '66 ad oggi.

Edoardo Belgrano - Genova

Forse Duckworth si vanta con ragione, infatti le sue 51 vittorie il DFV le ha conquistate in altrettanti Grand Prix validi per il Mondiale. Ma ci tolga una curiosità: come diavolo era fatto Autosprint prima che fosse « tutto di carta »? Di lamiera?

pedisce delle aberrazioni tecniche. Per superare certe difficoltà, una vettura anche sperimentale da rally deve essere concepita con larghi margini di robustezza e tener conto di una « armonia » tecnica che ben poco spazio lascia alle « fantasie » dei costruttori.

In definitiva, una messe di esperienza tecnica da non sottovalutare, soprattutto perché applicabile con grande facilità alle vetture di tutti i giorni.

LA GHIGLIOTTINA

## MISANO ringrazia i burocrati...

Caro Autosprint, la mattina del giorno 6 c.m. mi sono recato all'Autodromo Santa Monica di Misano Adriatico per assistere a prove di vetture. Purtroppo una di queste vetture, e precisamente la Chevron-Ford di Stefano Buonapace, è andata fuori pista ed ha urtato violentemente contro il guard-rail. Fortunatamente nessun danno al pilota ma danni molto gravi alla vettura.

Nel punto dell'incidente (curva della Quercia) il guard-rail è stato sistemato a mt. 8 dalla pista mentre si sarebbe potuto sistemarlo a mt. 15 (diffatti esiste ancora altro terreno libero). A mio modesto parere ritengo che ulteriori 7 mt. di terreno libero avrebbero potuto attutire il colpo se non addirittura permettere al pilota di rientrare in pista senza danni.

Interpellato uno dei dirigenti l'Autodromo, questi mi ha risposto che sono stati costretti ad erigerli dove si trovano attualmente pur avendo la possibilità di erigerli molto più lontano. Ha aggiunto che queste sono le disposizioni ed a queste bisogna attenersi.

Ciò premesso ti chiedo: 1) E' vero quanto asserito dal dirigente l'Autodromo? 2) Se è vero non trovi sbagliato (enormemente) questo regolamento? 3) Non ritieni sia il caso di levare completamente ogni guard-rail salvo naturalmente sistemarlo nel caso in cui si corra il rischio di cozzare contro muri, alberi ecc. In definitiva sistemarli il più possibile lontano dalla pista.

Mauro Casadei - Cattolica (Forlì)

DOMENICO RIBATTI - Bari — Signor Ribatti, ma lei non ha proprio nulla da fare, se non cercare il pelo nell'uovo ad Autosprint? Per la foto di Salisburgo, aveva ragione e gliene abbiamo dato atto la scorsa settimana, ma per la copertina del 43 non ci sono problemi: certo, si tratta del Gran Premio di Francia. E allora? Non abbiamo mai sostenuto il contrario, la foto era adatta in quanto ritraeva assieme i due protagonisti della corsa della Vittoria.

ANTONIO MARAFIOTTI - Bianco (Reggio Calabria) — La sua vettura è omologata nel gruppo 4, Gran Turismo speciale, quindi la può sottoporre ad una notevole serie di modifiche, tutte specificate nell'Annesso J, il cui testo può chiedere alla CSAI, via Solferino 32, Roma. Non crediamo comunque che le convenga prepararla, dato che non si tratta di una vettura molto competitiva.

GIOVANNI GOZZOLI - Moncalieri (Torino) — I gruppi attualmente sono otto; i primi quattro (1, 2, 3 e 4) comprendono vetture di produzione, per le quali è richiesto un certo numero di esemplari annui per poter essere omologati. Gli altri quattro (5, 7, 8, 9) comprendono vetture spiccatamente corsaiole, e non prevedono minimi di produzione. I gruppi 1 e 3, Turismo di serie e Gran Turismo di serie, prevedono rispettivamente un minimo di 5000 e di 1000 esemplari prodotti in un anno, e prevedono scarsissime possibilità di elaborazione; i gruppi 2 e 4 (Turismo e Gran Turismo Speciale) hanno i minimi di 1000 e 500 esemplari, e prevedono larghe possibilità di elaborazione. Le gruppi 5 sono le Sport (Mondiale Marche, Europeo Marche); le gruppo 7 sono le Corsa-Biposto (Can-Am, Interserie); le gruppo 8 le monoposto di Formula (F. 1, F. 2, F. 3); le gruppo 9, infine, le vetture di Formula libera (Europeo Montagna).

ROBERTO PALLOTTA - Genova — Nel Turismo CSAI non è ammessa l'accensione elettronica. L'altezza da terra della vettura deve essere quella prevista nel libretto di uso e manutenzione e nella fiche di omologazione. Surrampolatori al cambio sono ammessi (in qualunque gruppo) solo se previsti dal costruttore.

PIERANGELO CUPPOLA - Formigine (Modena) — Quella cui lei si riferisce è una inserzione pubblicitaria, non si tratta di un libro da noi edito. Per ricevere il bollettino CSAI, ne faccia richiesta alla CSAI, via Solferino 32, Roma. L'abbonamento annuo costa lire 9000. Le conferiamo che l'Annuario CSAI costa 1500 lire; anche questo lo può richiedere al medesimo indirizzo, ma le conviene ormai attendere l'edizione '73. Per la licenza, tutto compreso (associazione all'ACI, gruppo sanguigno, visita medica, ecc.) ci vorranno circa 35.000 lire.

ARTURO GRANDI - Reggio Emilia — Non è detto che un motore con basamento (od anche testata) in ghisa vada proprio peggio di uno con le stesse componenti in alluminio. Il primo, è una derivazione dalla grande serie, l'altro è preferito per la sua leggerezza. Nel caso del 4 cilindri BDE, il motore con basamento in ghisa (derivato dalla serie) aveva dei limiti strutturali per quanto riguarda il dimensionamento interno, per cui era difficile arrivare alla cilindrata di 2 litri. Il nuovo motore, appena omologato, con basamento in alluminio ha delle quote interne più favorevoli. In una sospensione, la barra Panhard ha la funzione di assorbire gli scuotimenti trasversali. Normalmente è applicata ad un ponte posteriore rigido, infulcrata al ponte da un lato, ed alla scocca all'estremità opposta.

GIUSEPPE GHIRARDO - Sanremo (Imperia) — Le siamo grati per l'offerta, ma quanto ci propone per il momento non ci interessa.

Domande retoriche le sue, caro lettore. Infatti, se fosse stato per i proprietari della pista e per la CSAI, i guard-rail a Misano ci sarebbero stati solo nei punti indispensabili. (Non ricorda la campagna di Autosprint?).

Attualmente, ve ne sono molti sistemati in posti assurdi: uno è quello da lei indicato, all'esterno della curva della quercia, un altro è nella curva subito dopo il rettilineo d'arrivo. Sono sistemazioni sbagliate, volute dai tecnici della commissione provinciale di vigilanza di Forlì, che fra un sopralluogo ad una sala da ballo ed un collaudo ad un cinema decidono anche dove vanno messi i guard-rail. Ma è meglio non dirlo, potrebbero arrabbiarsi.

IL PROPAGANDISTA

## Chi si contenta goda!...

Caro Autosprint, ti scrivo per farti un grave appunto: sei un incompetente! Dov'è andata a finire la tua buona fede e l'amore per lo sport automobilistico? Agnelli ha perfettamente ragione, Ferrari in tante stagioni non ha combinato assolutamente nulla! Perché quindi il direttore della Fiat dovrebbe ancora finanziare un'industria interamente improduttiva come quella del Cavallino Rampante?

Del resto la tua mancanza di obiettività la si può perfettamente notare da come stai presentando i nuovi, bellissimi modelli di Agnelli. Li stai letteralmente denigrando. Inoltre ti dico che ci sono molti altri giornali più qualificati e molto più sportivi del tuo! Viva Agnelli! Viva la Fiat!

Marco Praddè - Roma

Contrariamente a quanto potrebbe far pensare la sua forma, questa lettera non è anonima. Abbiamo a disposizione l'indirizzo del signor Praddè nel caso alla Fiat cercassero un buon elemento per l'ufficio « propaganda ».

Quanto alle accuse di ignoranza e malafede che il signor Praddè fa ad AUTOSPRINT, inutile rispondergli, visto che lui ha trovato da leggere tanti altri giornali meglio del nostro... L'importante è che si metta d'accordo con coloro che — invece — ci accusano ad ogni occasione di essere dalla parte dei « padroni ».



# I giudizi tartaruga

Nella mia veste di Direttore Sportivo della Scuderia ATENEO di Palermo e quindi nella qualità di concorrente alla « XIX Coppa Nissena », desidero oggi e soltanto oggi chiudere da parte mia quella fastidiosa polemica creata intorno al « caso Vaccarella-Nesti ».

Preciso quindi che il conduttore Vaccarella ha partecipato alla Coppa Nissena per i colori del concorrente Scuderia Ateneo e pertanto del reclamo tanto discusso nei confronti di Nesti desidero assumere personalmente la responsabilità in qualità di rappresentante ufficiale della Scuderia e per averlo personalmente redatto e firmato. Desidero altresì chiarire che non è mio costume reclamare un concorrente per il peso, ma ritengo che il caso in questione assuma un carattere ben diverso da quello che normalmente può essere.

Trattasi infatti di piloti che non possono e non debbono essere più assolutamente considerati a livelli dilettantistici ma che hanno assunto in sé prerogative di semiprofessionisti per non voler dire di professionisti veri e propri. Pertanto è mio convincimento che quegli stessi episodi che in altri casi potrebbero essere tollerati anche se non giustificati, a questi livelli di piloti quale è senz'altro il Nesti non possono invece ricevere alcuna sia pur minima giustificazione.

Non voglio qui entrare nel merito della questione tecnica vera e propria e dico subito che dal mio punto di vista ritengo che, nel caso in questione, sia pure un solo chilogrammo al di sotto del peso regolamentare è da ritenersi una evidentissima irregolarità che se non rilevante dal lato tecnico lo è invece molto ma molto di più dal lato di etica sportiva. Ritengo infatti che proprio questi concorrenti, che hanno già sul loro capo alcuni capelli di colore diverso da quello iniziale, sono quelli che giunti all'apice della loro ammiratissima carriera agonistica dovrebbero dare i più fulgidi esempi di correttezza sportiva; così non è stato e si è verificata la più cocente delusione negli sportivi puri, perché io per primo mi sarei augurato di vedere Nesti perfettamente in regola con il peso della sua vettura piuttosto che dover dare un esempio così sconcertante a tanti altri sportivi militanti che oggi si sentiranno quasi in dovere di imitarne l'esempio.

Non ho voluto fino a questo momento intervenire nella polemica perché rimasto sinceramente amareggiato dall'episodio e dal com-

Anche se di molto precedente — e ci scusiamo del ritardo con l'avvocato Aleffi — la lettera del presidente della Lloyd può essere accomunata a quella recentissima dell'avvocato Bruno, per similitudine di argomento.

Il quale argomento è, ancora una volta, Mauro Nesti. Non capita sovente ricevere due lettere da due avvocati, peccato solo che a questo « appuntamento » manchi un avvocato anche per Nesti, a fare da interlocutore alle più o meno vellate accuse che gli si rivolgono. Vorrà dire che questo ruolo lo assumiamo, per questa volta, noi.

Non è certo la prima volta che parliamo di questo caso, anzi ne abbiamo seguito gli sviluppi proprio per il suo carattere di « esempio », come dice l'avv. Bruno. Lo abbiamo seguito fino alla notizia della convocazione, alla CSAI di Roma, di Nesti e del barone Pucci, commissario delegato CSAI in quella occasione. A questo punto ci fermiamo, in attesa delle decisioni

portamento di Nesti (con il quale dopo la presentazione del reclamo abbiamo adottato un comportamento tra i più amichevoli e sportivi pronti a subirne le eventuali conseguenze negative, comportamento che non è stato però egualmente ricambiato) ma oggi di fronte a talune dichiarazioni come quelle da me lette sul vostro giornale non posso esimermi dal rilevare che, alla luce di quanto sopra ho spiegato, la lamentata carenza di senso e responsabilità sportiva è da imputare soltanto al Nesti perché Vaccarella come pilota ha sempre dimostrato in occasioni ben più importanti di questa di saper perdere senza avere alcun bisogno di accampare scuse.

Al pilota Vaccarella « non occorre » una vittoria per arricchire il suo albo d'oro mentre ai veri sportivi occorre sapere che esistono ancora oggi delle persone e dei mezzi che annullano l'antisportività che, in questo caso, non è quella di Vaccarella come taluni pseudo sportivi che vivono evidentemente ai margini del mondo delle corse hanno erroneamente ritenuto e forse ancor più gravemente ritengono.

Avv. Emanuele Bruno - Palermo

Egregio Autosprint, nel n. 40 del settimanale leggo a pagina 3 che il toscano « Mauro Nesti con risultato nisseno ha compromesso il titolo della Montagna... »

Permettetemi di correggere questa inesattezza in quanto Nesti, comunque, anche se si fosse aggiudicato la Coppa Nissena non avrebbe potuto aspirare al titolo della Montagna. Vi rammento, infatti, che il titolo non potrà essere aggiudicato al conduttore il quale non abbia partecipato ad almeno 5 gare valevoli per il campionato.

Infatti Nesti (e credo pienamente di poter sottolineare il giudizio di Vaccarella sul valore sportivo del toscano, che di gara in gara è divenuto più forte) con la Coppa Nissena ha partecipato a tre prove, e poiché rimaneva solo la Coppa Costa non avrebbe potuto partecipare alle 5 gare come minimo.

Il titolo appartiene, quindi, al « sornione » Domenico Scola (il quale peraltro appartiene alla scuderia da me presieduta).

Avv. Salvatore Aleffi  
Presidente della Scuderia 4R Lloyd Adriatico  
Trieste

di un tribunale che gareggia in lentezza con la giustizia ordinaria. Anzi in proporzione ai casi da discutere, vince largamente.

Speravamo che l'avvocato Bruno potesse aiutarci a sapere qualche cosa di più, qualche novità in merito all'appello di Nesti, invece la sua lettera ci ha deluso. Infatti egli non fa che ribadire cose risapute (che avesse firmato lui il reclamo era logico, visto che Vaccarella era iscritto dall'Ateneo), con alcune considerazioni sulla sportività ormai già note. Stando così le cose, ci scuserà se ci limitiamo a prendere atto del suo punto di vista e se non possiamo (contrariamente alla nostra abitudine) dargli una vera e propria risposta. Vuol dire che ci rifaremo non appena uscirà la sentenza.

Una risposta, invece, possiamo darla all'avvocato Aleffi. Il suo appunto è esattissimo, non lo neghiamo, ma pecca, diciamo così, di immaginazione. Infatti, l'avvocato Aleffi si era dimenticato che il calendario del Campionato

Absolute della Montagna prevedeva nove gare, e non otto. Era rimasta indietro la Trieste-Opicina, e ci fa specie che l'avvocato Aleffi si sia così in fretta dimenticato della corsa di casa sua. Al momento in cui il trafiletto critico è stato scritto, nulla impediva di pensare che la CSAI (in uno sprazzo di ortodossia al calendario) prevedesse di recedere, in una salita qualsiasi, quella prova mancante. Ad esempio la Ponte Coriace-Tiriolo che sembrava proprio in quei giorni possibile « sostituita ».

E qui comincerebbero i « se » ed i « ma ». Infatti, a prescindere dal risultato di Caltanissetta, Nesti avrebbe dovuto vincere in Sardegna e vincere la gara di recupero, tutte cose che non si sono verificate perché alla Coppa Costa non c'è andato, e la gara non è stata recuperata, con grande soddisfazione — riteniamo — di Domenico Scola. Ciò non toglie che il nostro discorso non fosse poi così strampalato come l'avvocato Aleffi ci vorrebbe far credere.



il settimanale  
dell'automobilismo  
giovane

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

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia SO.DI.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zuretti 25 - Tel. 688.4251/2/3/4/5 - 00197 Roma - Via Serpieri 11/5 - Spedizione in abbonamento postale - gruppo II.

Distributore esclusivo per l'estero: MES-SAGGERIE INTERNAZIONALI, via M. Gonzaga, 4 - 20123 MILANO.

Quanto costa AUTOSPRINT all'estero: ARGENTINA Ps. 3,90 - AUSTRALIA \$ 0,60 - AUSTRIA Sc. 20 - BELGIO Bfr 3,3 - BRASILE - CANADA \$ 0,90 - CANTON TICINO Sfr. 2,10 - DANIMARCA Kr. D 5,50 - ETIOPIA Eth \$ 2,25 - ECUADOR - FRANCIA F. 4,20 - GERMANIA Dm. 3,20 - GRECIA Dr. 38 - INGHILTERRA P. 32 - IRAN Rials 75 - JUGOSLAVIA D. 15 - LIBANO L.P. 3,50 - MALTA - OLANDA Hfl. 2,50 - PARAGUAY - PORTOGALLO Esc. 25 - PRINCIPATO DI MONACO e COSTA AZZURRA Fr. 4,20 - SPAGNA Pts. 45 - SUD AFRICA R. 0,60 - SVEZIA Skr 5,25 - SVIZZERA Sfr 3 - TURCHIA TL. 15 - URUGUAY - U.S.A. \$ 0,90 - VENEZUELA.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT all'estero: Argentina: VISCONTEA DISTRIBUIDORA, Calle La Rioja 1134/56, BUENOS AIRES; Austria: MORAWA & CO., Wollzeile 11, WIEN; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL - NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAOLO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. O.; Danimarca: DANSK BLADDDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo S11 y Luque, GUAYAQUIL; Francia: BRENTANO'S, 37, Avenue de l'Opéra, PARIS; Germania: W.E. SAARBACH Grubh, Follerstrasse 2, KOELN; Grecia: THE AMERICAN BOOK & NEWS AGENCY, 68 Syngrou Avenue, ATHENS 403; Inghilterra: HACHETTE C.P.D. LTD, 4, Regent Place, LONDON W. 1; Iran: I.A.D.A., 151 Klaban Soraya, TEHERAN; Jugoslavia: PROSVETA, Terazije 16, BEOGRAD; Libano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO., Place de l'Etoile, D. Assail Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOON N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VAL-DEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; Sociedad General Espanola de Libreria, Marques de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N., 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MI-CO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOLGU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

**Editoriale il borgo s.r.l.**

**ALBERTO DALL'OCCA**  
direttore generale

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

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

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

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



Istituto Accertamento Diffusione



# AUTOSPRINT MARKET

## I nostri MANIFESTI

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



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono cedute a queste condizioni: FOTO IN BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.; FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad. (comprese spese di spedizione). Per averle (in linea di massima saranno tutti disponibili; e ci scusiamo fin da ora per quelle — poche — che non potremo riprodurre) basterà:

SCRIVERCI UNA SEMPLICE LETTERA nella quale va indicato: ① il numero della rivista, il numero di PAGINA e... ② ... Il riferimento alla FOTO che si desidera sulla base della didascalia descrittiva. ③ L'indirizzo completo del richiedente.

ATTENZIONE ● Non si accettano contrassegni. ● Le foto a colori possono essere fornite SOLO in riproduzione a colori e non in bianco e nero. Naturalmente non si possono chiedere a colori quelle pubblicate in bianco e nero. ● Il servizio FOTO-SHOP fornisce soltanto le fotografie comparse dal n. 12 di AUTOSPRINT (23 marzo 1970) in poi. Non si accettano richieste riguardanti numeri precedenti.

## è il nostro supplemento filmato

I films disponibili:



Retrospectiva sul G.P. Spagna F.1 1970

### LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

### LA RABBIA DEL 312 P

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

Soci Club

Edizione MUTA L. 7.000 L. 6.300

## ritagliare e spedire questo tagliando a: AUTOSPRINT MARKET

casella postale AD. 1734 40100 Bologna

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

- LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT
- McLaren-Ford M19 Mark Donohue
- Ferrari 312 B2 Mario Andretti
- Surtees Ford TS-9a John Surtees
- Brabham Ford BT 34 Graham Hill
- Tyrrell-Ford Jackie Stewart e March-Ford 711 Ronnie Peterson
- Lotus Ford 72 Reine Wisell
- Matra-Simca MS 120 B Chris Amon
- BRM P. 160 Pedro Rodriguez
- Partenza 1000 km di Buenos Aires 1972
- SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich
- Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx
- MERZARIO - NANNI GALLI
- INTERSERIE 1972

Manifesti normali:

- Clay REGAZZONI e la Ferrari F. 1 312/B2a
- LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT
- F. 1 MARCH - ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli
- McLaren-Ford M19 Mark Donohue / Ferrari 312 B2 Mario Andretti
- Surtees Ford TS-9A John Surtees / Brabham Ford BT34 Graham Hill
- Tyrrell-Ford Jackie Stewart / March-Ford 711 Ronnie Peterson
- Lotus Ford 72 Reine Wisell
- Matra-Simca MS 120 B Chris Amon / BRM P. 160 Pedro Rodriguez
- LANCIA Fulvia HF Sandro Munari
- Partenza 1000 Km di Buenos Aires 1972
- SURTEES Ford TS 9B Andrea de Adamich
- Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx
- MERZARIO - NANNI GALLI
- INTERSERIE 1972
- Ferrari 312 P campione mondiale marche.

Lungometraggi:

	8 m/m muto	Super 8 muto
LA RABBIA DEL 312 P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
LA GRANDE PAURA AL JARAMA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Segnare con una croce la casella che interessa)

INVIO Lire

parl al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_

Nome e cognome \_\_\_\_\_

Via \_\_\_\_\_ CAP \_\_\_\_\_ Città \_\_\_\_\_

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

Pagamento anticipato

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

## SI VENDE

AUTO



### ABARTH

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

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

### ALFA ROMEO

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

● GTA JUNIOR 1300 preparazione Autodelta, perfetta, testata stretta, iniezione. Completa di tutti i rapporti, gomme slicks e bagnato. MARIO LITRICO - CATANIA - Tel. 095/35.18.74 e 22.61.71.

● A.R. GTA 1300 corsa con motore sbiellato - Tel. 0434/44.66 ore ufficio. L. 1.500.000.

● GTA JUNIOR con parafanghi e gomme slicks nuove completa di cerchi in acciaio speciale. Rivolgersi: Officina SE-GALINI - Via 7 Fratelli Cervi, 14 - Parma.

● GTA 1300 Autodelta Rapporti, accessori, motore da aggiornare L. 2.000.000 contanti. LEVI - presso Biraghi - Tel. 02/60.86.804.

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

ALFA ROMEO 2600 Sprint Coupé Unico proprietario, riverniciata interamente al forno, colore grigio topo, interno pelle vera. Motore revisionato, anno 1968, GIANANDREA COSSI - Via Romagna, 40 - 34134 Trieste - Tel. 60.688 ore pasti. Tel. 68.401 ore ufficio - L. 700.000 trattabili.

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

### ALPINE

ALPINE 1600 S Novembre '71, 15000 km perfetta nessuna modifica usata esclusivamente viaggi. GIOVANNA SANMAR-TINO - Via Peri, 1 - Roma L. 2.900.000.

### AMS

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

### AUSTIN

AUSTIN CHAMPION 3000 cc 6 cilindri, doppia trazione - ANFIBIA PERFETTA - Piero Colonna - Tel. 43.27.97 - Bologna.

### AUTOBIANCHI

● A-112 Gr. 1 motore equilibrato, meccanica perfetta, roll-bar, vari accessori. Telefonare ore pasti: EUGENIO GIORGETTI - Busto Arsizio - Tel. 0331/63.31.19 L. 900.000.

### BMW

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

### CITROEN

CITROEN 2 CV, 1962, regolarmente immatricolata adeguatamente fornita pezzi ricambio. Telefonare: 0575/93.019.

### FIAT

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

● FIAT 128 preparato rally - gr. - vari accessori - Tel. 049/65.78.47 - L. 1.100.000  
● 850 Special '71, perfettissima - vincitrice Fisa 72 - Tel. 049/65.78.47 - L. 800.000.

FIAT 128 Coupé 1300 S 1972 prima challenge FISA - Roll-bar 4 Koni - preparazione Sanetti - Verona - GIULIO REGOSA - BRESCIA - Tel. 030/44.718 ore pasti.



● 128 Gr. 1 pronto rally, assetto, roll-bar, paracoppa, staccabatteria, fodere avvolgenti, accessoriatissimo. Due gare, inurtato, veramente perfetto, qualsiasi prova. Telefonare ore pasti, TORINO - 011/674.445.

● FIAT 850 Special preparata rally, roll-bar, robustissima, occasione - SEVERINO POLLASTRI - Via Ciamarella, 23 - TORINO - Tel. 29.37.23 - L. 390.000.

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

● FIAT 128 COUPE' 1300 Cosimo Turzio vende, preparazione Trivellato. Rivolgersi Off. Trivellato - 044/31.640.

FIAT 850 Grand Prix colore giallo mongolia, km percorsi 22.000 gommatura 80% carrozzeria e motore in ottime condizioni. Vendo al miglior offerente. FABBRICA ARTIGIANA GELATI - F.lli Antonio & Nicola Caito - Contrada Giunchi, 47 - Marsala (TP).

FIAT 128 motore preparato Rally Gr. 2, sedile anatomico servofreno, assetto, superstrumentazione, accensione elettronica pronta gare - GIUSEPPE GORNATI Tel. 66.92.06 - MILANO.

### FORD

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

### INNOCENTI

MINI COOPER 1300 luglio 1972, km 15000 come nuova, vendo ragioni familiari. BARTOLI - Chiusi Scalo - Tel. 0578/21.125 - L. 1.300.000 trattabili contanti.



MINI MINOR 1968, meccanica e carrozzeria perfette, accessoriate, elaborazione S. Michele - VALERIO GIANSTEFANI - Bologna - Tel. 34.32.01 - L. 600.000

### LANCIA

● HF 1600 Gr. 3, preparazione completa Macciocca, perfetta - PATRIZIO BONAZZI - Tel. Roma 53.73.160.



# AUTO compravendita SPRINT



**LUCIANO CONTI**  
direttore

**MARCELLO SABBATINI**  
direttore responsabile

Inviati speciali:

**ENRICO BENZING**  
**FRANCO LINI**

Servizio Interno:

**MARCO MAGRI**  
**ALFO C. PREDIERI**

Collaborano alle RUBRICHE:  
Carlo BURLANDO - Leopoldo CA-  
NETOLI - Carlo CAVICCHI - An-  
drea DE ADAMICH - Gio' LU-  
NI - Gabriela NORIS - Tim  
SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

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

Collaboratori all'estero:

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

AUTOSPRINT pubblica anche  
servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

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

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

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

Gli indirizzi di AUTOSPRINT

Direzione-redazione  
40068 S. Lazzaro di Savena (Bo)  
Via dell'Industria 6  
CASELLA POSTALE AD 1734  
40100 BOLOGNA

Telefoni: (051) 465624 - 465632  
Telex: 51212 - 51283 AUTSPRIN

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

● **HF 1600** Gr. 3, alluminio compe-  
titiva, perfetta, veramente completa  
rally, preparazione Ceccato, garanzia -  
Tel. 0422/43.652 mezzogiorno.

● **HF 1,6** Gr. 4 serie 2001 - Aprile  
'70 - pronta rally, preparazione com-  
pleta Baggio, cambio ravvicinato, se-  
dili anatomici, roll-bar, serbatoio 90  
litri, accessoriatissima - GIORGIO  
BERNACCHI - Via Boccaccio, 37 - Mi-  
lano - Tel. 43.19.28 ore pasti.

## OPEL

● **OPEL ASCONA 1900 SR** pronta ral-  
ly, gruppo 1, pluriaccessoriata - BO-  
LOGNA - Tel. 051/46.13.28 ore pasti.

## PORSCHE

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

**PORSCHE 911 S 2400** produzione '73,  
argento, interno Madras, vetri catal-  
color, pronta consegna - Telefonare:  
Milano 02/49.73.04.

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

## RENAULT

● **GORDINI 1300** gr. 1 Ceccarelli ven-  
de. Assicuriamo massima regolarità, sei  
gomme e dischi, roll-bar, cinture a bre-  
tella, pronto corse. Stagione '72: 11  
primi posti, 4 secondi e 2 terzi - Tele-  
fonare: 0577/96.504.

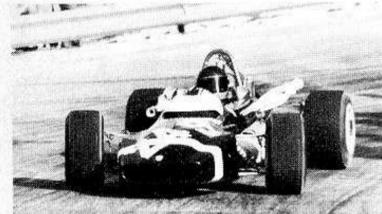
**RENAULT GORDINI 1300** motore equi-  
librato, volante Fusina, cerchi larghi,  
treno di gomme nuove, carrozzeria lu-  
cidata, anno 1969 - GIANANDREA COS-  
SI - Via Romagna, 40 - 34134 Trieste -  
Tel. 60.688 ore pasti - 68.401 ore ufficio -  
L. 950.000 trattabili.

## ROVER

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

**LAND ROVER 88 benzina** 12 volts, ex  
militare inglese revisionata, immatrico-  
lata 1971, riscaldamento, roll-bar, tela  
nuova, motore anfibio, ruote 7,50x16.  
FRANCESCO DELLE PIANE - Villa Bri-  
gnole - NOVI LIGURE (AL) - Tel. 2284  
(ab.) 76.737 (uff.), prefisso 0143 - Lire  
1.200.000.

## MONOPOSTO



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

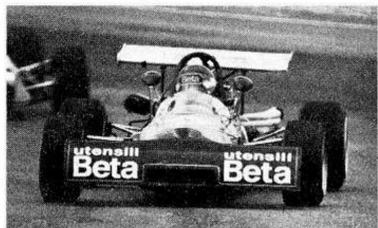
**GRD F. 3** vendesi 1972, completa con  
2 motori Alfa Wainer. Autofficina SPREA-  
FICO - BARZANO - Tel. 039/95.53.33.

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

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

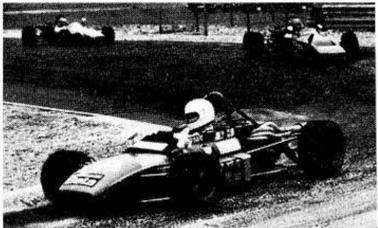
**F. 850 DE SANCTIS** (ex Lenzini), due  
motori revisionati, 10 rapporti Colotti,  
8 cerchi, serie Avon, 2 batterie, telefo-  
nare: ROMA - 06/32.75.249 ore 9-19.

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



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

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



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

**DE SANCTIS F. 850** mai urtato, cambio  
Colotti, serie rapporti, aggiornata '72 -  
Scuderia Mirabella Mille Miglia (BS) -  
Tel. 030/53.385 oppure Cesare Serena  
tel. 030/44.550 (ore pasti).

**FORMULA MONZA** telaio Repetto -  
BRESSO (MI) - Tel. 92.04.619.

**FORMULA MONZA** Telaio Repetto, mo-  
tore Repetto, plurivittoriosa - ROBERTO  
VIDORI - 31053 Pieve di Soligo (TV) -  
Tel. 0438/82.619 - 82.350.

## ALTRE MARCHE

**MOTOSLITTA Iso-Flyng**, solo 10 ore di  
funzionamento, perfetta - Telefonare dal-  
le ore 15 alle ore 19 al seguente indi-  
irizzo: SCUDERIA MODENA CORSE -  
Hotel Canalgrande - Tel. 21.71.60 (059)  
Modena. L. 300.000.

## KART

**KART 100** 2. cat. Birel Parilla, luglio  
'72, gomme 80/100 freno speciale, telaio  
Birel, 3. categoria, gommato pronto gare.  
Tel. 0535/55.028 - L. 280.000.

## MOTO

**KAWASAKI 750** km 3000 - Tel. 0434/  
44.66 ore ufficio - L. 1.000.000.

**MOTOBI 125** elaborato, velocissimo,  
Tommaselli, Ceriani G.P., pneumatici  
Yokoama «pera», ganasce speciali, cer-  
chi in lega. Telefonare ore pasti: RIC-  
CARDO DELL'ANNA - Via Mazzè, 30 -  
10149 Torino - Tel. 73.13.13.

**KAWASAKI 500** Aprile 1972, telefona-  
re: MILANO - 68.86.681.

## ACCESSORI e parti speciali

**5 CERCHI** Lega-VW-Porsche 914 origina-  
li Casa, adatti anche Maggiolino. GIO-  
VANNI TOMMASI - Milano - Tel. 49.54.54  
ore pasti. L. 75.000.

**Cambi per Fiat 500 e derivate** -  
vendesi cambio Alquati tutta la gamma  
rapporti - Cambio Lavazza due soluzioni  
- cambio Colotti.

**Motori Giannini** vendesi due motori 650  
- 61 CV dimostrabili 2 motori 500 -  
43 CV dimostrabili - anche vetture com-  
plete - Officina SEGALINI - Via 7 fratel-  
li Cervi, 14 PARMA.

**Treno KLEBER** 165-14 (6.00-14) con 500  
chiodi cadauno nuovissime. Telefonare:  
011/67.04.51.

**MOTORE FORD** Twin Cam 998 comple-  
tamente revisionato per vettura Gr. 2  
o Gr. 5 L. 450.000.

**MOTORE ESCORT** Twin Cam 1300 HP  
153 per vettura Gr. 2 o Gr. 5 come  
nuovo L. 650.000.

**MOTORE ABARTH 1300** bialbero doppia  
accensione, valvole diritte completo co-  
me nuovo. L. 700.000.

**MOTORE LOTUS** Twin Cam Cortina/E-  
scort 1600 completamente revisionato  
L. 350.000. PIERLUIGI MUCCINI - Piazza  
F. del Rosso, 3 - 56100 Pisa - Tel. 25.7.17.

**COLLETTORE SCARICO** 4-2-1 per Honda  
750. L. 55.000.

**SERBATOIO** e sella in vetroresina tipo  
corsa per Honda 750 L. 55.000.

**TESTA** preparata Baistrocchi per 127,  
A-112 con valvole maggiorate, collettore  
aspirazione Weber 40 DCOE filtro +  
15 HP. L. 95.000

**CERCHI** 5 cerchi Campagnolo 6 x 13 per  
tutte le Fiat. L. 85.000 - SOLCI - Bologna  
Tel. 26.41.20 ore pasti.

## VARIE

**ANNATE AUTOSPRINT** anno 1970-1971  
miglior offerente. Telefonare: NATALI -  
0861/72.607 ore pasti.

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

## SI VENDE O SI CAMBIA

### AUTO



#### ALFA ROMEO

● **GIULIA G.T.V. 1600** (1967) perfetta,  
mai urtata, assetto Lazzari gruppo 1, 4  
Koni, 8 gomme, roll-bar, motore prepa-  
rato per gruppo 1. Si accettano offerte e  
proposte permutate. Sig. ORESTE LUCINI  
Via Amedeo, 6 - Castelgoffredo (Manto-  
va) Tel. mattino ore 8-10: 030/95.11.48.

● **ALFA ROMEO GTA JUNIOR** pronta  
corse, permutasi anche con vettura di  
serie. Visibile a BIELLA - Via Milano,  
53 Tel. 28.766.

● **AR. G.T.A.** Gr. 4 1600 cc assetto/ruote  
13". Disponibili rapporti e molti  
accessori. ILDO GONFIOTTI Via Dante  
Alighieri, 11 - 51013 Chiesina Uzzanese  
(Pt) Tel. 0572/48.229 (ore 15 o dopo  
ore 20).

## AMS

● **AMS** Gr. 5 Sport 1000 cc. Disponi-  
bili rapporti e molti accessori. ILDO  
GONFIOTTI - Via Dante Alighieri, 11  
51013 Chiesina Uzzanese (Pt) Tel.  
0572/48.229 (ore 15 o dopo ore 20).

## BIZZARRINI

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

## FIAT

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

● **FIAT ABARTH 1000** pronta corse,  
roll-bar, marmitta, cerchi Campagnolo,  
quattro gomme nuove, alzacofano. O per-  
muta. MARIO PUCCI - Via V. Manzini,  
2 - Rimini Tel. 0541/21.812 - L. 650.000  
trattabili.

## GORDINI

● **GORDINI 1300** Gr. 1 accessoriatato,  
vendesi o permutasi con trazione ante-  
riore (850-903 cc) Telefonare: 0524/  
74.210.

## LANCIA

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

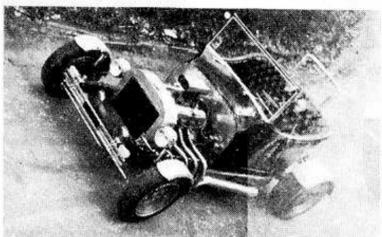
## RENAULT

● **R.8-GORDINI 1300** Gr. 1, pronta cor-  
se, equilibrata ed assettata, 110 CV, fat-  
to solo 5 gare regolarità pura, vendo per  
contanti o permuta con piccola auto di  
serie tipo A-112 o 127. Telefonare ore  
ufficio: 0131/813.13 scrivere: STEFANO  
BIDONE - Via Emilia, 342 - 15057 Tor-  
tona-Al.

## MONOPOSTO

**F-850 A.M.S.** cambio Colotti, tutti rap-  
porti, per cambio categoria vendo per-  
muta anche con auto di serie. BRUNO  
PASQUETTO - Via Messina, 5 - 37100  
Verona Tel. 045/91.56.20 ore pasti.

## ALTRE MARCHE



**HOT ROD LANCIA 2500** nuova, apprez-  
zabile completamente vedendola, collau-  
do ministeriale avvenuto positivo, man-  
cante prova anti inquinamento, al mi-  
glior offerente o permutasi causa im-  
minente servizio militare. DANIELE IACO-  
PONI V. Fermi Ponsacco (PI) Tel. 31.353.

## SI COMPRA

### AUTO



**MOTORE VOLKSWAGEN** in buone con-  
dizioni, pagamento in contanti se vera  
occasione. FABBRICA ARTIGIANA GE-  
LATI - F.lli Antonio & Nicola Caito  
Contrada Giunchi, 47 - Marsala (Tp).

## VARIE

**PILOTA** Cerco Pilota disposto correre  
stagione '73, su Raymond 1000 SP, ex  
«Shangry'la» - Gli interessati scrivano:  
c/o A.M.A. Assicurazioni - Galleria del  
Toro n. 3 Bologna.

● = vetture sportive.