



Anche la Honda ha presentato a Kyoto la sua vettura sicura per la classe delle mini-vetture. Tra i temi tecnici particolarmente affrontati, il sistema di freni sicuri e il motore anti-pollution. Questa piccola Honda ESV è la proposta giapponese per la classe cosiddetta delle 150 LBS (libbre) di peso

Considerazioni in appendice alla conferenza di KYOTO sul veicolo sicuro

Le corse dovranno temere l'ESV?

DAL DIRETTORE

KYOTO, marzo - Il raffinato signor Augusto Sirignano, direttore generale della motorizzazione del Ministero italiano dei Trasporti, si agitava sulla poltroncina di plastica dura, lì nel grande anfiteatro della Conference Hall di Kyoto, dove avevano preso posto le delegazioni degli undici paesi partecipanti al quarto seminario del veicolo sicuro. Sul grande schermo stavano apparendo le testimonianze americane su prove di crash in quel momento dedicate alla valutazione dei risultati dell'air-bag. Che sarebbe quel famoso cuscino d'aria gonfiabile istantaneamente in caso di urto. Dai contenitori del

cruscotto e dei sedili posteriori saltano fuori palloni gonfiabili che difendono i passeggeri nell'abitacolo.

L'air-bag è un po' il simbolo federale del progetto americano di sicurezza; ed è il più contestato addirittura negli Stati Uniti dagli stessi costruttori della Ford e General Motors. Ma è anche il più difeso da quei burocrati federali che ne hanno subito sposato la validità. Tanto che, se non ci ripensano, la obbligatorietà diventerà vincolante a partire dal '75 su tutte le vetture circolanti in America.

Era molto eccitato mr. Sirignano nel vedere quegli enormi palloni che si gonfiavano davanti ai manichini sistemati nell'abitacolo e nel qua-

le essi affondavano in reazione all'urto. L'effetto della fotografia rallentata era certo suggestivo; l'immagine dava la sensazione di una precisa validità di sicurezza anche se sembravano qualcosa di fantascientifico e addirittura di pornografico quelle enormi vesciche che riempivano l'abitacolo. Ma il nostro importante burocrate, assistito con molta attenzione dal suo diretto collaboratore al Ministero ing. Danese, appariva molto colpito dal test. Ed enfaticamente commentava: « **Bene bene, questa qui è sicurezza; questi qui sono accorgimenti importanti che dobbiamo anche noi portare avanti in Italia!** »

Era forse quello l'unico

Il costo dell'operazione ESV

Non tutti i Paesi hanno specificato le spese affrontate e sostenute in questi quattro anni iniziali di impegno nell'Operazione ESV. I promotori federali americani del progetto hanno parlato di una spesa globale già raggiunta dagli USA e dai Paesi che « hanno firmato » l'accordo per questo programma col Governo americano di

100 MILIONI DI DOLLARI

cioè all'incirca 60 MILIARDI di lire italiane.

Gli altri dati disponibili e specificati dai diretti interessati sono:

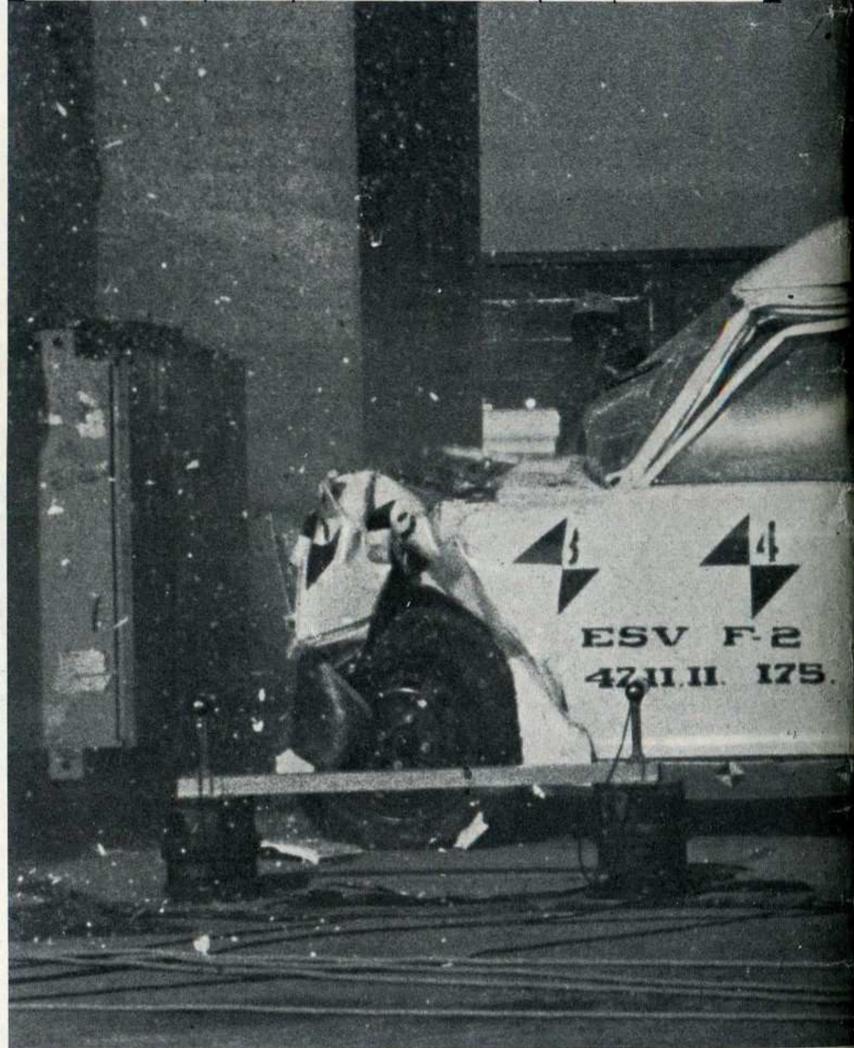
GIAPPONE 590.000.000 yen (Case costruttrici) - 704.000.000 yen (Governo giapponese), cioè 3 miliardi e 600 milioni di lire it. il **TOTALE**

GERMANIA solo la Volkswagen ha fornito un dato: garantisce di aver speso già **24 MILIARDI** di lit. (ma forse c'è compreso anche il nuovo centro tecnico avanzato). Non si conoscono le cifre Mercedes, Porsche e del Governo.

GRAN BRETAGNA 730.000 sterline cioè 1 miliardo e 100 milioni di lit.

ITALIA oltre 10 miliardi di lire dichiara la FIAT, non si pronuncia l'Alfa Romeo - 500 milioni è valutabile l'impegno di spesa degli organi del Ministero Trasporti del Governo ital.

● Queste cifre dicono da sole la diversità degli interessi e quindi degli impegni nel programma ESV. Tra le più riservate e distaccate c'è da considerare la FRANCIA che si è appena impegnata in una posizione dialettica anti-americana, con la definizione del giudizio critico sull'aggressività delle ESV. Perciò l'impegno economico è minimo. Più spese di scartoffie e viaggi che altro. Nemmeno lontanamente i francesi si sono preoccupati di realizzare un prototipo.



punto sul quale il nostro personaggio si portava sulla linea americana, da lui messa in discussione nel lungo prologo di apertura per quanto riguardava invece il complesso del programma ESV.

Come giustamente fanno osservare gli europei esso tiene troppo conto di un solo elemento del problema, cioè il veicolo, dimenticando l'uomo e la strada. La « sicurezza del pallone », che come si è detto anche in America viene messa in discussione per la difficoltà di arrivare ad una efficace attuazione pratica, non fosse altro che per la utilizzazione di sensori validi ad entrare in azione all'urto effettivo e non in altre circostanze, aveva invece colpito

la fantasia del nostro Sirignano. Con tutti i pericoli attinenti in questo. In pratica una reazione del genere in un personaggio ufficiale dimostra il pericolo della deformazione che simili tematiche proposte ai burocrati, su problemi squisitamente tecnici, possono suscitare in conseguenti applicazioni legislative.

Tra i costruttori europei (tutti contrari all'air-bag) specificatamente la svedese Volvo ha affrontato — proprio in chiave ESV — l'argomento della protezione dei passeggeri nell'abitacolo grazie a mezzi speciali anti urto, ed ha dimostrato che le cinture di sicurezza (suggerite dall'esperienza delle corse) restano e rimangono il miglior siste-

L'ESV della Mercedes presentata già a Washington è stata la prima realistica dimostrazione agli americani della non validità razionale degli standard ESV almeno nella tematica finora espressa. La Fiat, come è noto, con le sue «tre sorelle sicure» ha portato avanti questa tesi, dimostrando il punto massimo al quale si potrà arrivare, tenendo conto realisticamente delle esigenze della circolazione e di quelle degli utenti. Anche gli americani sembrano propensi ora a convincersi che è necessario abbandonare le dimensioni dei « dinosauri » stradali. A proposito del prototipo Mercedes, esso ha voluto sottolineare, anche nella sua validità estetica, le componenti di costo tali che inficiano la possibilità concreta di una realizzazione futura di serie



● Sconcertante, a dire poco, la presenza Alfa Romeo al convegno. I suoi tecnici hanno stupito, in particolare, in particolare, la platea con il cortometraggio preparato per presentare uno studio di cintura di sicurezza con insolito dispositivo di bloccaggio. Dovevate vedere che cosa era la documentazione filmata della simulazione di urto! In contrapposizione alla tecnologia fotografica avanzata dei filmati delle altre Case, faceva curiosa sensazione quel collaudatore in tuta rossa che si esibiva in movimenti rallentati da mimo. Forse si è pensato che essendo in Giappone il parallelismo con i movimenti degli attori del teatro «Kabuchi» sarebbe stato suggestivamente comprensibile con questo «manichino vivo» in simulazione d'urto fatta in casa...



ZANZARA

Una delle tante documentazioni delle spettacolari prove di crash presentate dalle Case partecipanti alla conferenza di Kyoto. La mostra l'ESV della Nissan in un urto contro barriera a 80 all'ora. Tutte le prove di crash hanno dimostrato che non si può pretendere di assicurare incolumità ai passeggeri nell'abitacolo di una vettura al limite dell'urto a 50 miglia all'ora, salvo che non si arrivi a realizzare un carro armato. Il prototipo Nissan è quello già presentato al Salone di Tokyo e che ha il periscopio superiore, proposta tecnica peraltro superata, da altre più semplici e sempre efficaci soluzioni

che fine farebbero? Pensate se — in parallelo — si pretendesse ad un prototipo ESV anti-urto da corsa! Anche se proprio le corse hanno dimostrato forse l'opposto cioè che, con la assoluta deformabilità delle vetture da competizione, ma con la crescente capacità di assorbimento d'urto dei telai, si possono ottenere risultati protettivi altrettanto validi per il guidatore, compreso l'altrettanto valido coadiuvante delle cinture di sicurezza.

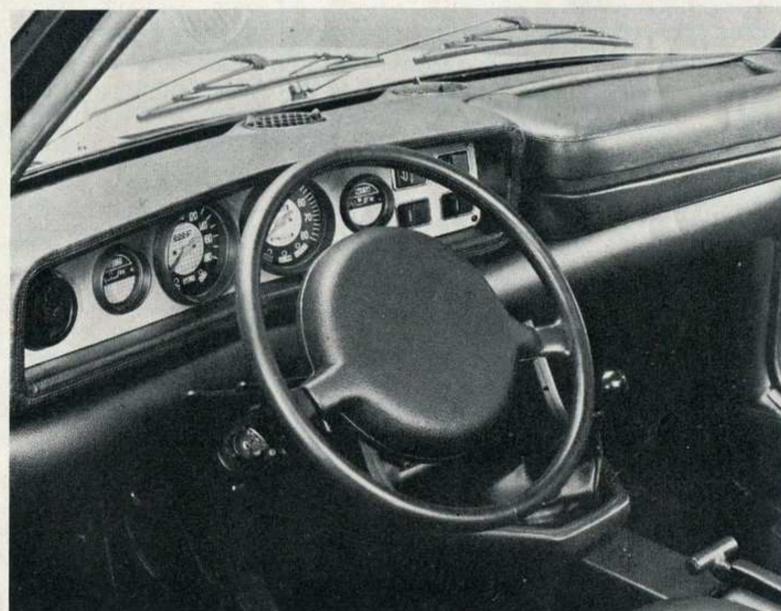
Dite che è fantascienza una ipotesi limitativa del genere? Ma pensate a quali regole di collaudo, come per le strade normali, i burocrati delle CPV locali pretendono per le agilità degli autodromi e poi... rispondete al nostro dubbio!

Tutti i discorsi sono ai limiti delle supposizioni dialettiche, ovviamente, ma servono a dimostrare come è complesso e come può essere portato a pericolose e ingiustificate conseguenze la tematica dei veicoli sicuri. Dove non va dimenticato fra l'altro che, all'origine, c'è tutta la grande sfida concorrenziale fra l'industria americana che si è trovata di fronte all'attacco europeo, impostato su vetture più piccole, più agibili e comunque più tecnicamente avanzate. Tanto è vero che gli americani sembrano cercare proprio nelle prove di crash il parametro difensivo di sicurezza. Perché nella cosiddetta sicurezza attiva, cioè la tenuta di strada e la frenata, i costruttori europei hanno poco da temere.

In ogni modo ora che negli Stati Uniti si è scoperto sul piano economico il contraltare della svalutazione del dollaro, forse anche questa battaglia per il veicolo sicuro può essere destinata a trovare prospettive e conclusioni più logiche. Non a caso la conferenza di Kyoto si è conclusa senza che gli americani accennassero a quel termine di applicazione entro il 1979 degli standard ESV a tutta la produzione di serie.

Certi obiettivi sembrano essersi stemperati, di fronte all'annuncio dei costruttori europei di non continuare sulla strada delle spese astronomiche per semplice sperimentazione, con cifre che potranno essere meglio spese per la soluzione di problemi più realistici dell'automobile di tutti i giorni.

Marcello Sabbatini



Di tutti i progetti ESV quello Fiat è forse l'unico che ha cercato, come il Mercedes, di abbinare requisiti di sicurezza ad un minimo di qualità stilistiche dell'automobile. Non solo nella linea esterna ma anche nelle soluzioni interne. Questo è il cruscotto della ESV Fiat da 2500 libbre (cioè la 124). Si notano precise proposte, anche per la strumentazione e per il volante. A differenza di altre ESV quest'ultimo non si viene a trovare a ridosso del petto del guidatore, come sembra sia diventata, almeno nelle soluzioni notate sulle ESV americane, una esigenza chissà perché imprescindibile. E non certo anzitutto a vantaggio di una comoda posizione del guidatore, elemento di sicurezza che molto spesso anche i costruttori dimenticano

dovrebbe significare che il costruttore degli anni '80, realizzando una macchina, dovrà garantire a chi compra che in caso di incidente frontale a 80 all'ora gli occupanti non riportino conseguenze mortali! Un qualsiasi difetto di costruzione genererebbe conseguenze legali, assicurative, burocratiche, di una portata facilmente immaginabile. D'altro canto, proprio tutti gli esperimenti finora svoltisi suggeriscono che la vettura sicura può essere tale secondo gli standard richiesti dagli attuali progetti ESV soltanto se sarà un carro armato!

A questo punto non c'è via di uscita. Perché chi avrà più il coraggio di assumersi re-

sponsabilità se fossero codificati certi principi? I costruttori vendendo delle macchine esposte al pericolo del «ricatto» di qualsiasi cliente improvvisatosi critico alla Nader (cioè l'avvocato scrittore che per primo ha denunciato le lacune tecniche delle automobili americane)? O i collaudatori di governo non omologando o avendo omologato prototipi con un minimo sempre insito di pericolosità? E allora che cosa rimane, per fronteggiare la guerra del traffico? Forse solo il vietare le automobili oppure portare i limiti di velocità a 80 all'ora.

In questa dimensione, tanto per porci una ipotesi suggestiva, per esempio le corse

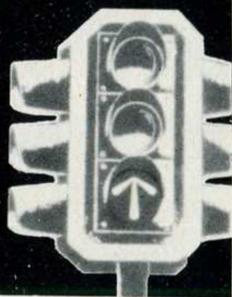
ma. La stessa Fiat dal canto suo, in tema di air-bag, nelle prove di crash delle sue vetture aveva fatto vedere il pericolo di esplosione nell'abitacolo per l'improvviso formarsi di una massa gonfiata tale da far saltare i vetri.

Invece il nostro uomo di Ministero mostrava tutto il suo entusiasmo per una soluzione simile, alla quale gli americani non vogliono rinunciare, tra l'altro, se non per la contropartita di una obbligatorietà assoluta (a prezzo di salatissime multe) dell'uso delle cinture da parte di tutti gli occupanti di macchine.

Il caso del cuscino d'aria è la cartina di tornasole per giudicare quali sono i pericoli che si potranno produrre

nella legislazione di ogni paese se, alle preoccupazioni per risolvere le conseguenze della guerra del traffico non si darà una razionale soluzione che tenga conto anche, la parola può sembrare grossa ma non lo è, delle libertà individuali. Non ci si può astrarre, anche in chiave di sicurezza assoluta, da un minimo di rispetto della discrezionalità per l'uomo singolo.

Pensate, per esempio cosa potrebbe capitare se tutta la tematica ESV trovasse ad un certo punto applicazione nella legislazione di ogni paese. Ad esempio il tema dell'urto e quindi di resistenza all'impatto delle vetture. In parole povere, il progetto americano



INCONTRI al SALONE

GIUGIARO si ripete con la VW



Vista posteriore dell'Autobianchi A 112 di Pininfarina. Le linee quadrate di questo spider lo fanno rassomigliare ad un piccolo « tank »



Zagato ha portato a Ginevra questa sua interpretazione, già vista, di un coupé su meccanica 132, molto ammirata per la forma a goccia

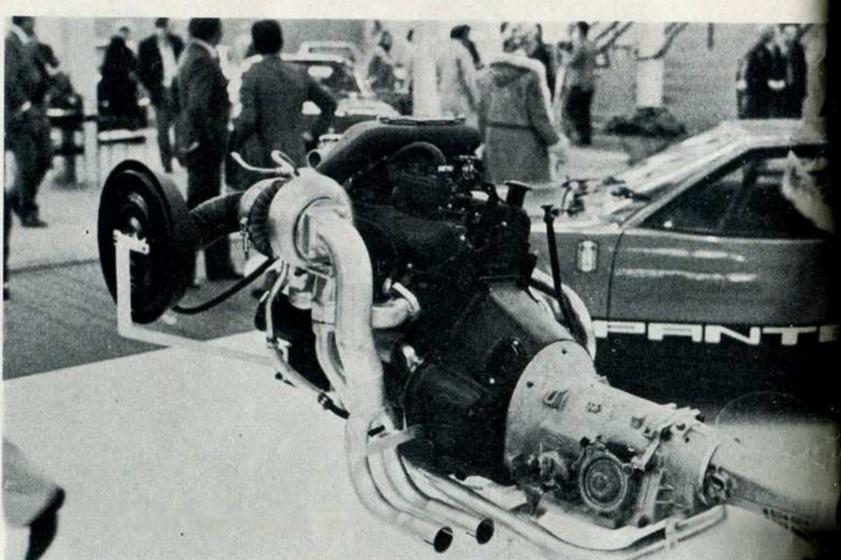
il compressore della MUSTELA 2



Chinetti (a sinistra), De Tomaso e Valentini della Pininfarina



Allo stand della carrozzeria Ghia, una versione della già conosciuta « Mustela ». Su questa vettura si può montare un compressore



Il motore Ford 3 litri turbocompresso esposto nello stand della Ghia Operation. Sviluppa una potenza di oltre 210 CV a 5500 giri/min.

SPECIALE PER AUTOSPRINT

GINEVRA - L'unico entusiasta forse del Salone elvetico era il rappresentante francese Autobianchi che implorava i responsabili milanesi a produrre l'A 112 GIOVANI che... « ad invadere la Francia ci penso io ».

Lo « spiderino » della Pininfarina, oltre ad avere il pregio dell'originalità, era l'unica novità di un Salone povero assieme alla Mercedes 450 della serie « S ».

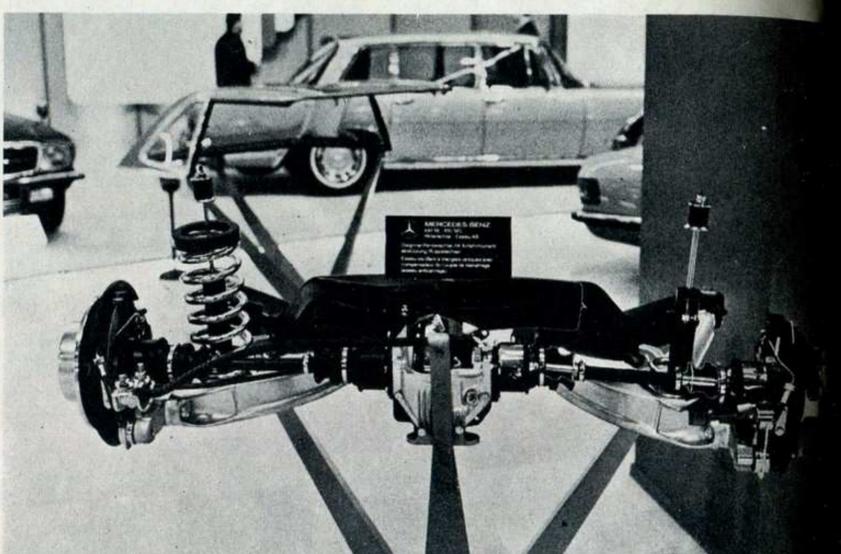
Ginevra '73, più che una rassegna di vetture è stata perciò un luogo d'incontri, in vista di un autunno migliore come importanza di queste rassegne. Il più importante di questi incontri è avvenuto venerdì 16 marzo alle 14,30 circa, fra il nostro più bravo stylist Giugiaro e il « Gran Capo » della Volkswagen.

L'incontro è stato segretissimo e nulla di ufficiale si è venuto a sapere. Si può anticipare però che i responsabili della massima casa automobilistica europea, entusiasti del disegno presentato tre anni fa della macchina che verrà presentata al prossimo Salone di Francoforte (l'EA 400), hanno commissionato qualcosa d'altro di nuovo a Giugiaro.

Il Presidente della Volkswagen Leiding e il capo della progettazione ing. Fiala, han-



« Siete pregati di salire » dice il cartello su questa Mercedes; la gente non si è fatta pregare. Nella foto sotto, la Porsche Carrera RS di Zasada per l'East African Safari, in allenamento a Stoccarda



Il prezioso retrotreno della Mercedes 450 SEL, studiato in funzione « anti dive », che minimizza le variazioni di assetto in accelerazione. Sotto, una graziosa orientale esemplifica i pregi della Toyota RV2



L'altalena delle vendite in SVIZZERA

(per nazionalità di CASE costruttrici)

Nazione	'65 %	'66 %	'67 %	'68 %	'69 %	'70 %	'71 %	'72 %
GERMANIA	45,0	43,8	41,3	39,7	39,6	37,0	36,2	35,3
FRANCIA	17,3	19,6	19,8	18,7	18,7	21,3	21,1	21,9
ITALIA	9,7	11,0	13,8	15,3	15,6	14,5	14,2	13,2
INGHILTERRA	19,9	18,0	16,1	17,0	16,6	13,1	11,0	10,2
USA	4,4	3,9	3,4	2,6	1,8	2,1	1,5	1,3
GIAPPONE	0,1	0,1	0,6	1,4	2,9	6,6	10,8	13,7
SVEZIA	2,9	3,0	4,2	4,6	4,1	4,5	4,5	4,0
Diversi	0,7	0,6	0,8	0,7	0,7	0,9	0,7	1,1



Nella foto sopra, la versione break della Marina 1800 nello stand della British Leyland. Sotto, la versione due porte della Sunbeam GT



le vetture che possano avere un serio avvenire commerciale. Per anni i carrozzieri hanno regalato delle idee. Per portare un esempio: non è che la Olivetti o la IBM, quando trovano nel loro campo un qualcosa di nuovo, lo espongono ad una mostra. Se ne guardano bene! Aspettano prima di brevettarlo poi lo fanno vedere. Al contrario dei nostri maestri di moda carrozzieri, i quali appena hanno una idea nuova la espongono.

ROSSETTI pentito

Bertone è stato visto chiacchierare fitto con alcuni big dell'AUDI, il prof. Kraus, e l'ing. Piech (ex Porsche ora AUDI). Se ci saranno in avvenire delle vetture disegnate da Bertone per questa Casa è ancora presto per dirlo.

Un'altra delle caratteristiche del Salone Ginevrino è stato il coro dei dirigenti italiani. Si lamenta che non si riesce a produrre al ritmo previsto, che i tempi delle consegne si allungano sempre più. La causa è il perdurare dell'agitazione sindacale dei metalmeccanici.

L'ing. Gobbato, incontrato al Salone, lamenta ad esempio che alla Lancia si sta lavorando a 1/3 del potenziale

e le consegne vanno ovviamente a rilento.

Alla Fiat la 126 ha raggiunto la quota inevasa di 150mila ordinazioni, e le date di consegna (che sono ora a 5 mesi) tendono ad allungarsi.

Rossetti, il socio di Lamborghini, si morde le dita. Dichiarò apertamente che se avesse conosciuto le condizioni di lavoro in Italia, forse non avrebbe rilevato il 50% dell'azienda di S. Agata.

All'Autobianchi sono più neri della pece: fa rabbia — dicono — avere delle ordinazioni, vendere delle macchine, e non poterle consegnare!

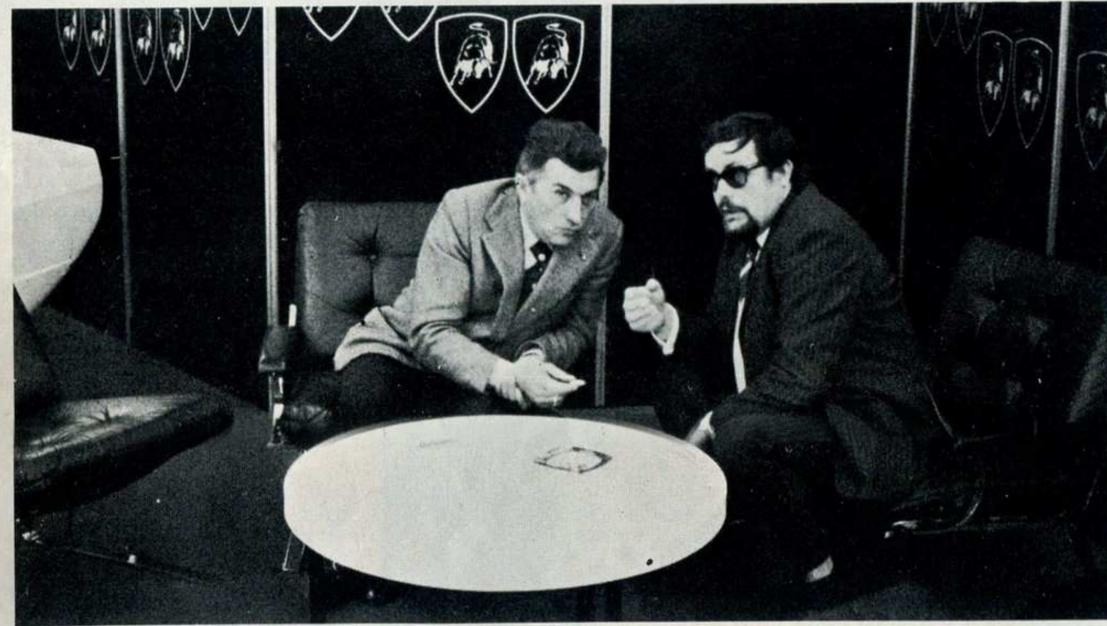
Intanto le immatricolazioni di vetture italiane, in una Svizzera non produttrice di auto, continuano a calare. Le vetture immatricolate erano nel '68 il 15,3%, nel '69 il 15,6, per poi calare progressivamente al 14,5/14,2 e quest'anno al 13,2%. Ma le previsioni sono ancora più nere per il '73. L'importatore dell'Alfa Romeo, tanto per fare un esempio, ha ricevuto in tre mesi 543 vetture contro le 2400 dell'altro anno.

La situazione è così per tutti, con grave danno per l'economia italiana, che non può sperare di pareggiare la sua bilancia dei pagamenti se non arriva valuta estera con le esportazioni.

Giancarlo Cevenini



Li conoscevate? Oltre alle vetture, ai Saloni vi sono anche i personaggi, molti dei quali sconosciuti al grande pubblico. Ne approfittiamo per presentarne un paio. Nella foto sopra, il signor Monteverdi, l'unico costruttore svizzero, posa accanto alla sua ultima creazione, la HAI 450. Sotto, Ferruccio Lamborghini a colloquio con il suo socio svizzero, monsieur Rossetti: parleranno del prezzo della «Countach», l'ultima novità della casa carrozzata Bertone



no voluto conoscere di persona Giugiaro: non lo conoscevano perché il progetto «EA 400» era stato varato quando era presidente della VW Lotz.

Oltre alla EA 400 la Volkswagen presenterà, in un futuro molto prossimo, un'altra piccola vettura, sempre disegnata da Giugiaro: l'EA 337 di 1000 cmc, che sarà presentata in versione 2 o 4 porte.

L'EA 400 ha una meccanica che è eguale a quella dell'AUDI 80, di cui come si ricorderà Leiding era presidente prima di diventare presidente della VW.

Leiding, Fiala e Giugiaro hanno stazionato per parecchio tempo nello stand Lotus, dove era esposta l'Esprit di Giugiaro che avrà presto un seguito commerciale. Il presidente della VW ha molto ammirato la vettura, l'ha esaminata in tutti i più minuti particolari e si è seduto nell'abitacolo elogiando il designer torinese.

Se esaminiamo la gamma Volkswagen vediamo che manca alla casa tedesca un coupé tipo Ford Capri, o Opel Manta che si voglia. L'interesse di Leiding è il termometro che ci fa capire come qualcosa sia stato ordinato a Giugiaro, e che quanto prima vedremo un coupé 2 porte 4 posti su meccanica VW disegnato da lui.

Alla Pininfarina, dopo il «giallo» iniziale del mancato arrivo della «Giovani», si è tirato un sospiro di sollievo quando, a Salone già aperto, è stata finalmente esposta la «TANK» come è stata scherzosamente ribattezzata la vettura per le sue linee molto quadrate.

Sergio Pininfarina ha avuto, come è logico, molti incontri nell'ambito del Salone: da Bill Mitchell, vicepresidente General Motors per il settore «stile», a Chinetti senior, che ha voluto la B.B. per esporla al Salone di New York.

Pininfarina romboidale

I contatti del responsabile della Pininfarina hanno guardato, come è logico supporre, anche al futuro. Nei prossimi Saloni autunnali il creatore torinese esporrà molto probabilmente la X20 coupé, studiata per la Fiat. Il motore è centrale, di 2 litri di cilindrata e camme in testa; sviluppa una potenza di 140 CV e fa toccare una velocità massima di 200 kmh.

Per Parigi o Londra la Pininfarina presenterà una vettura ROMBOIDALE, svilupperà cioè l'idea già esposta circa 20 anni fa dal prof. Morelli del Politecnico di Torino. La

forma della vettura sarà a «fuso» o a «uovo» che dir si voglia, macchina con un CX molto basso: 0,12-0,16. Il motore sarà trasversale tipo 128, 1300 cmc, quattro posti.

Quali i vantaggi di questo tipo di vettura? Le ruote motrici all'altezza del baricentro non fanno variare il margine statico in curva, quindi la vettura è neutra. Quali i difetti? Principalmente la frenata che grava molto sulla ruota davanti, che è anche sterzante.

Bertone anche lui ha avuto molti contatti nell'ambito del Salone, ed ha fatto parlare di sé per non aver portato nulla di nuovo come ci aveva abituato da molti anni. Bertone, esponendo a Torino una sola vettura la X 1/9 nella gamma completa dei suoi colori, ha voluto dire no agli «show-cars», ed ha (polemicamente) mostrato nel suo stand quella sola vettura che nei prossimi 5 anni occuperà l'80 per cento del suo potenziale produttivo.

L'idea che Bertone ha voluto sviluppare, presentando solo le X1/9, è quella di non dare gratis le idee ai concorrenti creando delle vetture da Salone fine a se stesse. Con queste vetture si ha uno «spreco di creatività» — dice lui — che non c'è in nessun altro campo. Quindi l'idea di Bertone è di presentare solo del-

Più rotazione di piloti nella BRESCIA-CORSE

BRESCIA - Le Brescia Corse parteciperà al campionato mondiale marche con l'Alfa Romeo 33-TT3 (Facetti-«Pam»). Lo ha ribadito il presidente della scuderia bresciana, dottor Alfredo Belpone, in occasione della premiazione ufficiale dei piloti, svoltasi all'Hotel Gambero. Belpone ha inoltre confermato che la scuderia allargherà, nei limiti del possibile, l'attività agonistica cercando di portare su circuiti nazionali e internazionali il maggior numero di piloti.

La riunione di quest'anno è stata improntata, se così si può dire, alla austerità in quanto è ancora troppo vivo il ricordo della tragica scomparsa di Giacomo Moioli («Noris»), deceduto durante le prove della Malegno-Borno.

Con un gesto molto significativo, il vincitore della gara «Pam» (Marsilio Pasotti) ha consegnato la sua coppa al meccanico di «Noris», Lino Motteran di Verona. La cerimonia delle premiazioni si era aperta con una breve introduzione contenente una punta polemica riguardo l'autodromo di Lonato che finora è stato soltanto argomento di conferenze stampa.

Il consuntivo dell'annata 1972 è stato tracciato dal presidente Belpone che ha ricordato con compiacimento i 128 primi posti di classe, i 97 secondi e i 46 terzi conseguiti dai piloti della Brescia Corse. In particolare ha messo l'accento sulle vittorie assolute di Arturo Merzario (5 successi) alla guida dell'Abarth Osella 2000, i 4 successi di «Noris», le 2 vittorie di Facetti nella Coppa Sila e Svolte di Popoli su Abarth Osella 2000, le 2 affermazioni di Enrico Pasolini con l'Abarth 1000, i succes-

si di «Pam», di Franco Locci e di «Pooky» (Vincenzo Cazzago).

Tra i secondi assoluti in gare di un certo prestigio vanno ricordati Luigi Moreschi, Franco Pilone, Mario Casoni, Cosimo Turizio, Floriano Colombo. La scuderia bresciana nella stagione agonistica 1972 ha partecipato a 85 competizioni con 499 presenze dei suoi piloti.

Per quanto riguarda l'attività 1973 si ha ragione di ritenere che la scuderia Brescia Corse sia in grado di confermare e magari migliorare le prestazioni della passata stagione. Lo ha confermato il direttore sportivo, Gianfranco Loda, che è il «deus ex machina» della scuderia.

Responsabili della gestione sportiva saranno per la parte tecnica Maurizio Siena e per la parte agonistica Sandro Uberti, che ormai si è rimesso dal grave incidente di cui era rimasto vittima durante una gara in Cecoslovacchia. E' la prima volta in Italia che una scuderia privata partecipa direttamente alle prove riservate al Mondiale Marche. Ciò si deve anche alla collaborazione offerta dall'industria bresciana Armi Beretta che affiancherà il proprio nome a quello della Brescia Corse.

Per ultimo l'assessore comunale allo sport, Ettore Fermi, ha dato qualche garanzia sulla possibile realizzazione di un impianto permanente in quel di Lonato, nei pressi del lago di Garda.

Tra i piloti più premiati si è segnalato Arturo Merzario al quale è andata una scultura di pregio di Franco Fratti.

Manuel Vigliani



Il presidente dell'A.C. di Verona, dott. Umberto Peretti-Colò, consegna la targa ricordo alla figlia dello scomparso «Noris»

Premiazione con dedica a NORIS

VERONA - La serata delle premiazioni dei campioni sociali 1972 dell'Automobile Club di Verona ha fatto registrare al cinema Filarmonico, nella centrale via Roma, un tutto esaurito. C'è da dire che con molto gusto i responsabili della commissione sportiva, con alla testa il presidente dottor Guido Bassani, hanno inserito nella riuscita serata una serie di proiezioni di film di automobilismo che hanno appassionato il numeroso pubblico. Sono stati proiettati «MEGLIO PICCOLA», «RUOTE E ASFALTO», «GRAN PREMIO JARAMA 1972», «RALLYE DI MONTECARLO» e «GRAN PREMIO F. 1 1972» pellicole gentilmente messe a disposizione dalle case automobilistiche Fiat, Alfa Romeo e Lancia.

Il dott. Bassani, prendendo per primo la parola, ha svolto la relazione morale e sportiva del 1972 facendo un quadro completo dei risultati e dell'attività dei piloti veronesi che si può così riassumere: 191 presenze dei conduttori veronesi a manifestazioni nazionali ed internazionali, di cui 150 a gare di velocità, 25 ai rallies e 16 a gare di regolarità pura. Passando a parlare dei piloti che maggiormente si sono distinti nel '72, Bassani ha citato Walter Donà campione sociale della velocità che ha all'attivo cinque vittorie di classe, Rino Amighini, «Tibeli», e nel campo delle guidatrici Ivana Giustri, terza classificata nel campionato sociale velocità, ed ancora Gastone Zanarotti, il decano dei conduttori triveneti. Nel settore dei rallies nazionali il titolo sociale è andato a Roberto Pilla, un medico che lavora in Svizzera; nella regolarità infine l'alloro del '72 è toccato a Giuliano Venturi.

Per quanto riguarda l'attività organizzativa l'Automobile Club Verona nel '72 ha organizzato l'autosciatoria Trofeo Faraoni sport e la prima edizione del rally «Due Valli» che tanto successo ha riscosso. Quest'anno la seconda edizione del «Due Valli» si disputerà la notte tra il 21 e il 22 aprile e sarà valevole per il trofeo nazionale. Per quanto riguarda la velocità, perdurando le difficoltà di poter organizzare competizioni in territorio veronese, l'Automobile Club ha dovuto ancora una volta «emigrare» e dopo l'esperimento di Monza, sulla pista di Varano Melegari di Parma sarà organizzata il 3 giugno prossimo una competizione nazionale di velocità valevole per il campionato italiano.

Il dottor Bassani in apertura della sua relazione morale ha ricordato la tragica scomparsa di «Noris» che ha definito, uno dei pochi gentlemen del volante. «Consentitemi — ha affermato Bassani — di rendere un commosso omaggio ad un caro amico che quest'anno non è qui ad accogliere l'ormai consueto premio di una stagione agonistica sempre brillante per soddisfazioni e risultati. L'amico Giacomo era troppo noto per tracciarne la figura di uomo e di sportivo. Tra le sue innumerevoli vittorie — ha proseguito Bassani — mi piace ricordarne una, quella assoluta conquistata nel 1966 nella nostra classicissima Stallavena-Bosco quella competizione che Giacomo amava e per la quale si era battuto con passione e volontà prima come pilota sul campo di gara e poi come organizzatore per farla sopravvivere.»

Poi sono stati consegnati i premi.

a. t.

Se corri
perchè vuoi

Se corri
perchè devi

anche nel casco
ABARTH dà di più

infrangibilità

L'impiego di particolari materie prime, gli consentono di resistere senza danno anche ai colpi inferti da una mazza da 10 Kg. e al peso di una grossa autovettura.

urto-coibenza

L'imbottitura urto-coibente, a spicchi, garantisce l'aderenza del casco Abarth, senza precludere la circolazione dell'aria.

omologazione

E' stato omologato in tutti i Paesi dove è obbligatorio. Negli USA l'omologazione porta il numero 2901-71.

colori brillanti

E' disponibile in una grande gamma di colori brillanti ed inalterabili, perché il colore è parte integrante della materia prima. Il casco Abarth è disponibile in due modelli:

Modello integrale L. 29.000 IVA esclusa
Modello «jet» L. 12.200 IVA esclusa

optional: visiere speciali ed altri accessori a richiesta. Ora i prodotti Abarth sono distribuiti dai Ricambisti Concessionari e dagli specialisti Elaboratori che espongono questa targa



selecom

SELECOM SpA

SELEZIONE E DISTRIBUZIONE
DI RICAMBI ED ACCESSORI
PER AUTOVEICOLI

10123 TORINO - C.SO CAIROLI, 6 - TEL. 831225-835440

DISTRIBUTTRICE ESCLUSIVA DI: **ABARTH
GAUSS
NGK
SPARVA**



All'estrema destra, Alessandro Pesenti-Rossi, festeggiato a Bergamo, assieme ai suoi principali appassionati e tifosi sostenitori

Una festa tutta per PESENTI

BERGAMO - Alessandro Pesenti Rossi, il pilota brembillesse entrato a far parte da quest'anno della « Squadra Corse dell'Alfa Romeo », è stato festeggiato da un gruppo di amici in vista della prossima stagione agonistica. E' stata una « festa » in famiglia, con buona partecipazione di rappresentanti della stampa, per far sentire al pilota l'entusiasmo che lo circonda.

Pesenti Rossi, nato con la passione dell'automobilismo se è vero (come è vero) che a soli undici anni si è messo al volante di un « camion » e se ne è andato a fare la sua esperienza sulle strade della Valle Taleggio, è arrivato con non pochi sacrifici al suo debutto quale pilota « vero », che non deve più correre pensando di non mettere fuori uso la vettura, ma deve soltanto badare a mostrare le sue virtù. E occorre dire che di virtù ne ha parecchie, e non siamo solo noi a dirlo ma altri piloti che ben conoscono il bergamasco, o meglio il « Nuvolari della Valle Taleggio » come qualcuno arditamente l'ha definito.

A festeggiare « Sandro » erano presenti i signori Angiolini, Bernini e Cozzani della scuderia Jolly Club di Milano, il Presidente del Jolly Club di Lugano, il signor Guarneri concessionario Alfa Romeo sulla « Briantea » ex pilota ed ora entrato nel « clan » di Pesenti Rossi e naturalmente c'erano « Toti », il meccanico di fiducia, Danilo Pesenti specialista dei rapporti e il farmacista Gianfranco Ghisalberti addetto alle P.R. e il dottor Secomandi tifoso numero uno di « Sandro ».

Il « curriculum » di Pesenti Rossi: fece la sua prima gara nel 1968 nella corsa in salita della Presolana (BG) alla guida di un'Alfa Romeo GT junior. Nel 1969 ha partecipato a numerose gare: secondo nella Malegno-Borno, secondo al Nevegal, secondo alla Maddalena. Nel 1970 si piazza al quinto posto nel campionato italiano di Formula Ford. Nel 1971 gareggia nel campionato italiano di Formula 3 ed è quarto assoluto.

Nel 1972 migliora ancora: è terzo ed ottiene tutta una serie di eccellenti piazzamenti. Vince il circuito di Varano Melegari (PR), è secondo ad Imola ed a Monza. Per la stagione che sta per incominciare, farà la sua prima gara a Monza domenica 25 marzo, Alessandro Pesenti Rossi è atteso alla prova. Ora da lui ci si aspetta la completa affermazione quale conduttore. Le parole non servono più, occorrono i fatti.

a. r.

Coppa SALVATI al miglior pilota napoletano

CASTELLAMARE DI STABIA - Una speciale Coppa intitolata a Giovanni Salvati verrà assegnata al pilota napoletano meglio classificato in occasione dello svolgimento del Rally della Campania. Ciò in base agli accordi intervenuti fra gli organizzatori del quotidiano « Roma » e il Comitato per le onoranze alla memoria del pilota così tragicamente scomparso in Brasile.

Per una tesi di laurea cambia Presidente la MILANO-CORSE

MILANO - In questi tempi le specializzazione è il segreto del successo: alla MILANO-CORSE lo hanno capito da molto e puntano tutti gli sforzi sulla regolarità ed i rallies con risultati lusinghieri. Risultati che non sono solo sportivi se si considera che l'introduzione, da parte della CSAI, della speciale classifica per gli esordienti, è dovuta anche all'impegno con cui il presidente del ristretto e quasi familiare sodalizio milanese, Riccardo Suni, ha lottato per ottenerla a livello della nostra autorità sportiva.

Proprio Riccardo Suni ha presentato la premiazione dei piloti, annunciando anche di aver ceduto la presidenza ad Aldo Bovi per la non trascurabile necessità di arrivare alla laurea entro questa... stagione. Dopo aver ringraziato gli sponsor della scuderia: Wrangler-Blue Bell italia-

na, Fiamm, Boeri Sport, Shop Car 33, Marangoni gomme ed Estintori Ci-o-due, Suni ha premiato il campione assoluto Alberto Brambilla, Randetti, Rivaroli, Garavelli e Migliorini per i rallies internazionali, e Trovatore, Capsoni, Pezzotta, Ferrario, Riva e Mascetti per la regolarità.

L'attività 1973 ha già avuto inizio con il Rallye di Montecarlo cui ben 7 equipaggi della Milano-Corse hanno preso parte e poi con piazzamenti ai rallies della Favera, di San Marino e alla Gara Sprint di Torino dove Alberto Brambilla è stato secondo assoluto e primo del gruppo uno. Il programma futuro è intensissimo con tutte le prove che si svolgeranno nella stagione rally e con le principali gare della regolarità pura.

g. n.

Doppio cambio al « 4 R » (macchine e Presidente)



Dopo l'avvenuto « cambio della guardia » fra l'avv. Aleffi e il dott. Maurizio La Rosa al vertice della Scuderia 4R Lloyd Adriatico, il neo presidente premia la coppia Marzatico-Marzatico per la brillante vittoria nel Trofeo rallies nazionali

Le pantere di LUCCA



Piloti e dirigenti della scuderia « Pantere Lucchesi - Ondulato S. Martino Corse » attorno ai due mezzi più rappresentativi della squadra in uno dei capannoni di proprietà dello sponsor dott. Moretti

S. MARTINO IN FREDDANA - Il Club Team « Pantere Lucchesi » è una scuderia del tutto particolare, un sodalizio che rifugge i grandi raggruppamenti, ma che, composto in tutto da quindici persone — sette consiglieri e otto piloti — mira alla qualità del risultato. E' una scelta particolare che il team si può permettere in quanto dietro le spalle ha un potente nome tutelare, rappresentato dal dott. Daniele Moretti, titolare della affermata industria Ondulato S. Martino, produttrice di « imballi » in cartone ondulato. Il consiglio direttivo del sodalizio è formato dal presidente Martino Di Miro e dai consiglieri Marino Lenci, Alfredo Bianchi, Luciano Bianchi, Marco Natalini, Bruno Bedini e Luciano Questini che si dividono fraternamente gli altri compiti amministrativi; ciò sempre sotto l'ala protettrice dello sponsor dott. Moretti del quale sono tutti dipendenti. I piloti di questa felice piccola famiglia, che porteranno sulle loro vetture le insegne delle « Pantere Lucchesi - Ondulato S. Martino Corse », sono: Claudio Bicicchi, Franco Nencini, Pierluigi Morriconi, Attilio Magenta, « Gildo », Luciano Paroli, Sergio Brogioni e Renato Fruzzetti.

1 milione e mezzo per i piloti « BORZACCHINI »

TERNI - La scuderia Borzacchini ha presentato in un notissimo locale cittadino i piloti che parteciperanno quest'anno alle varie gare per i suoi colori. Erano presenti alla cerimonia, fra gli altri, il presidente dell'AC Termini comm. Coppoli, il direttore AC Dr. Sanguinetti, il comandante del gruppo carabinieri col. Maresca e tutti i commissionari di auto della provincia. Il presidente della scuderia, Fausto Fontana, ha ringraziato il sig. Massimo Morganti per il contributo devoto a favore della scuderia che quest'anno porterà in aggiunta ai propri colori quelli della « Viparo ».

Questi i nomi dei piloti ufficiali della BORZACCHINI-VIPARO:

Aldo Gunnella (Formula Italia), Anino Conti (Alpine Renault 1,6), Proietti Adriano (Fiat-Giannini 590 gr. 2), Renzo Ceci (Autobianchi A 112), Foschi Guido e Testi Francesco (Fiat 590 gr. 2), Paolo Fontana (Fiat 127), Anna Maria Dionisi (Lancia 1,3), Paolo Menichetti e Fabrizio Gianni (A.R. GTA) per la velocità; Giovanni Ligobbi e Cesare Galeazzi per i rallies; Alfredo Pellegrini, Mario Giangiulio, Ezio Alessi, Dario Santarelli, Mauro Paolotti, Rodolfo Latini, « RenMar », Umberto Ugolini, Gino Paradisi, Salvatore Ripa, Stefano Fabri, Roberto Ciarapica e Franco Attanasi per la regolarità.

Molto ampi i programmi organizzativi illustrati dal segretario Pellegrini, quali l'effettuazione di tre gare nazionali di regolarità e di una sprint alla fine del corrente anno. Il campionato sociale conta un monte premi di oltre L. 1.500.000 che verrà ripartito nelle varie specialità.

TRIESTE - Numerose novità degne di rilievo nel corso della premiazione dei piloti della Scuderia « 4R-Lloyd Adriatico » che ha celebrato la chiusura dell'anno agonistico 1972 in un caratteristico ristorante dell'altipiano carsico, alla presenza di autorità, sportivi e giornalisti. Dovendo l'avv. Aleffi rassegnare le dimissioni da presidente del sodalizio per incompatibilità con l'incarico cui è stato chiamato nell'ambito della CSAI, il nuovo direttivo della scuderia è così composto: presidente dott. Maurizio La Rosa (un nome non nuovo nell'ambito dell'automobilismo triveneto), vice presidente dott. Viatori, consiglieri Madaro, Moncini e Pittoni. Quest'ultimo fungerà anche da direttore sportivo. La Rosa ha poi anticipato il nutrito programma del sodalizio per il 1973.

Abbandonate definitivamente le Porsche, ai piloti verranno affidate vetture Fiat elaborate da Ceccato. La squadra ufficiale disporrà di due 124 Abarth G.4 due 124 spider G.3 e due 124 Special T G.1 e sarà composta da Marzatico, Pittoni, Bacchelli, Rubbieri, Merluzzi e Ceccato. La scuderia 4R si gioverà inoltre, per le principali prove del campionato italiano rallies, delle prestazioni di alcuni dei più noti piloti ufficiali Fiat (Pinto, Verini, Scabini e Donatella Tominz), per le prove del campionato mondiale marche

dell'equipaggio Pinto-Bernacchini ed infine per le gare valide per la Mitropa Cup dei piloti sociali Verini, Bacchelli, Baggio che sono inclusi nella squadra rallies della CSAI. Ovviamente numerosi altri soci si affiancheranno ai piloti e alle vetture ufficiali nelle varie prove del campionato italiano.

Sono stati premiati Domenico Scola per il Campionato italiano montagna '72, la simpatica coppia Marzatico per il Trofeo rallies nazionali '72, Leo Pittoni per il Trofeo rallies nazionali gruppo 3, Fulvio Bacchelli e Francesco Rossetti per il Campionato triveneto rallies nazionali, Silvano Frisori per il campionato triveneto velocità classe 2000, Ferruccio Franceschi per il Campionato triveneto velocità classe 1300 gruppo 1 ed ancora Sergio Loizzo primo nelle 500 gruppo 2, Paolo Friso, Luigi Aloe, Livio Merluzzi, Giuseppe De Carli, Guglielmo Vallisneri, Claudio Brunetta ed Umberto Fano. Una targa speciale è stata assegnata a Silvano Frisori per la vittoria assoluta nella Trento-Bondone ed altre ai piloti Alessandro Moncini, Luigi Cabello e Gianfranco Papetti per l'intera attività svolta nel '72. Un particolare omaggio è stato dedicato alla coppia femminile Donatella Tominz e Gabriella Mamolo.

m. r.

auto mirage dune-buggy

LA PIU' SEXY SEXY SEXY SEXY SEXY

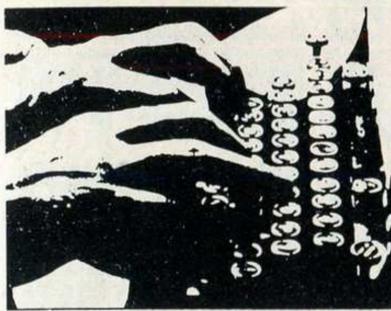


... e non solo perchè va in ogni posto: su sabbia, al mare, in campagna e vi accompagna nelle ore più belle delle vostre vacanze

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

automirage

Amministrazione e stab.: Via Mazzini, 26 tel. 051 307886 377456 40138 Bologna (Italy)



SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRINT
ESPRESSO

Storie del numero 1000

Cari amici di Autosprint, è da molto tempo ormai che non siamo più in contatto; dai felici anni (almeno per noi) in cui avevamo una gara automobilistica anche qui, ed anche noi potevamo annoverare addirittura una Ferrari ufficiale tra le presenti.

Ho avvertito l'opportunità di scrivere, per esporvi queste mie osservazioni, dopo aver assistito alla Domenica Sportiva TV di domenica 18 marzo.

La trasmissione di ieri sera, il trionfalistico N. 1.000, mi ha fatto nascere considerazioni nuove. Io non so chi fossero quei tanto sbandierati, dall'ineffabile Pigna, «66 Giornalisti 66». Non so quindi quale peso possa aver avuto sulle loro scelte un eventuale intervento o «influenza» da parte dei soliti Dirigenti RAI-TV, che così accuratamente evitano l'automobilismo e gli sport del motore in genere.

Anche se ignoro questo però, penso che i giornalisti siano stati abbastanza autonomi nelle loro scelte (basti guardare lo spazio dedicato agli sport del motore sui vari giornali). Queste scelte io certo non contesto globalmente, la medaglia d'oro a Berruti è più che giustificata; ma è certo inqualificabile, da parte di giornalisti sportivi, che nessuno abbia pensato, perlomeno, ad Enzo Ferrari.

Mi pare che nei confronti del nostro sport ci sia una totale ignoranza (nemmeno avversione, esclusa la RAI-TV) ed una generale disinformazione sull'attrazione che l'automobilismo ha sul pubblico e su quanto quest'ultimo lo segua. Non potrebbe dunque AUTOSPRINT, unitamente alla neo-costituita Associazione dei Gestori degli Autodromi, promuovere un'inchiesta seria e documentata su quanti italiani assistono alle gare automobilistiche o comunque le seguono sia pure indirettamente?

Pietro Cerri - Volterra (Pisa)

Sì, signor Cerri, si potrebbe anche fare un'inchiesta, per quanto la si possa considerare superflua non appena si abbia occasione di andare ad assistere ad un Gran Premio e ci si guardi intorno.

La si potrebbe fare, ed il risultato sarebbe scontato, sia dal punto di vista della «quantità» di pubblico sia dal punto di vista della «qualità» dello spettacolo offerto.

Ma non servirebbe a nulla, per lo meno nei confronti della RAI. Abbiamo in proposito una nostra teoria, molto semplice in verità, secondo la quale non è vero — come si vorrebbe far credere — che siano i gusti degli spettatori a dirigere certe scelte, ma le decisioni di pochi.

Quando poi questi «pochi» sono in realtà molti dirigenti, dilaniati da discordie interne e pilotati da obbedienze a partiti e correnti, per lo più in questo momento preoccupatissimi del nuovo assetto che, prima o poi, si dovrà dare a quel singolare Ente che è la RAI, allora il quadro si completa, e certe dichiarazioni sui «gusti» del pubblico o sugli indici di ascolto fanno ridere.

Si potrebbe sperare nell'opinione pubblica, che dice la sua con il tramite dei giornali. Ma quanto «conta» l'automobilismo presso le principali firme sportive lo ha potuto appurare lei stesso, quella domenica numero 1.000.

LA PROPOSTA

Modifiche anatomiche

Caro Autosprint, vorrei sapere perché la CSAI non ammette l'uso di un sedile anatomico sulle vetture gruppo 1, almeno quelle che partecipano al Challenge FISA mentre — riconoscendone quindi l'utilità — ammette l'inutile palliativo della foderina.

Propongo quindi la libertà di montare un sedile anatomico perché, dal mio punto di vista, non esiste il problema economico dato che si può adattare quello di serie presso un qualsiasi tappezziere auto. E non si tratta di una modifica essenziale delle caratteristiche della vettura, né aumenta le prestazioni del mezzo.

Se vogliamo, non è che un accessorio della vettura di serie, ma anche il volante sportivo lo è, eppure esso è concesso.

«Discus» - Serravalle (Pistoia)

Se dobbiamo proprio dirle la nostra opinione, secondo noi le vetture dei gruppi 1 e 3, quelle definite di «serie», non solo non dovrebbero poter montare né volantini diversi, né foderine, né sedili anatomici, ma neppure avere nessuna altra possibilità che non siano quelle con cui la vettura esce dalla catena di montaggio.

E' inutile trasformare — una modifica alla volta — una vettura di serie in una gruppo 2 e poi magari affermare che è migliore di un'altra. Relativamente alle vetture dei gruppi 1 e 3, quello che rende una vettura più veloce o più stabile di un'altra non dovrebbero essere le modifiche che vi si possono apportare, ma le qualità intrinseche della vettura, che dovrebbe essere scelta per quello che è, non per quello che può diventare.

E se una casa — facciamo il caso nostro, cioè la Simca — decide di costruire in serie e di omologare una vettura con i sedili anatomici di serie, tanto meglio non solo per chi ci deve correre, ma anche per l'acquirente normale.

Il quale, in ultima analisi, dovrebbe essere il principale beneficiario di tutto quanto viene studiato e perfezionato per prevalere in competizione.

PAOLO PAMPALONI - Firenze — Come abbiamo già avuto occasione di precisare, i raccoglitori per Autosprint sono in ristampa, quindi è necessario avere pazienza. Il Gran Premio di Monaco è in calendario il 3 giugno, con prove ufficiali nei due giorni precedenti la gara.

SERGIO POTENZA - Lecce — La Lotus 72, l'attuale «John Player Special», è ancora una vettura troppo attuale per parlarne in termini di archivio. Infatti, essa correrà ancora, e quindi notizie su di essa se ne hanno praticamente ad ogni Gran Premio. L'albo d'oro del mondiale piloti inizia dal 1950, con il nome di Nino Farina; gli altri campioni sono stati, in ordine di anno: Fangio, Alberto Ascari, Alberto Ascari, Fangio, Fangio, Fangio, Hawthorn, Brabham, Brabham, Phill Hill, Graham Hill, Clark, Surtees, Clark, Surtees, Clark, Brabham, Hulme, Graham Hill, Stewart, Rindt, Stewart, Fittipaldi.

DARIO OILOI - Brescia — L'indirizzo della carrozzeria Bertone è il seguente: Corso Allamano 46, 10095 Grugliasco (Torino).

SALVATORE TRIOLO - Marsala (Trapani) — Provi a rivolgersi all'officina di elaborazioni University Motor, via Majorana 17/r, Genova-Quinto.

J. PRATS - Barcellona (Spagna) — Questi gli indirizzi che abbiamo: Carlos Reutemann, San Martin 3233, Santa Fé, Argentina; Tim Schenken, 6 Ray Mead Court, Maidenhead, Berkshire, Inghilterra; Derek Bell, Church Farm, Pagham, Sussex, Inghilterra.

CLAUDIO CORTEMIGLIA - Milano — Più che una foto, le serve una copia del regolamento del Turismo di serie CSAI oppure del Turismo gruppo 1, a seconda che voglia cimentarsi nella velocità o nei rallies. Entrambi sono reperibili presso la CSAI, via Pola 9, Milano.

BRUNO PERRONE - Turbigo (Milano) — Per fare il «navigatore» o copilota che dir si voglia, sia nei rallies nazionali come in quelli internazionali, è necessaria la licenza come quella che ha il primo conduttore. Quindi visita medica, domande, tasse eccetera. Per iniziare, è ovvio che ci vuole un pilota disposto ad «assumerla» come copilota: l'esperienza verrà poi gara per gara. Per avere i regolamenti con gli itinerari dei rallies, scriva ai vari organizzatori che le invieranno copie dei loro regolamenti.

GIUSEPPE MANZIERI - Campogalliano (Modena) — La sua lamentela è pienamente giustificata, e comprendiamo perfettamente il suo sdegno. D'altra parte, come avrà potuto notare più volte, non perdiamo occasione per fare rilevare con quanto poco «amore» si segua l'automobilismo in TV.

MAURIZIO TENCONI - Milano — Il volumetto esiste, e si chiama Annuario Sportivo Automobilistico. Lo può acquistare alla CSAI, in via Pola 9, Milano. Per le omologazioni di ogni singola vettura, è necessario procurarsi la scheda di omologazione della vettura che interessa, nella quale sono riportate tutte quelle parti che la Casa ha stabilito di omologare per l'uso agonistico. Anche la scheda la può ordinare alla CSAI.

VINCENZO PUCCIO - Hyeres (Francia) — Le siamo grati per le foto, ma esse non ci sono giunte in maniera sufficientemente tempestiva, per una loro eventuale pubblicazione. Se avrà occasione di fotografare qualche novità, ma che sia una novità davvero, cerchi di farci avere le stampe il più presto possibile.

FRANCO SACCHETTI - Vigevano (Pavia) — Se avremo a disposizione dei fotocolors adatti non è improbabile che faremo un manifesto anche sulle vetture che le interessano. L'indirizzo della Tyrrell è questo: Long Reach, Ockham, Woking, Surrey (Inghilterra).

Caro Autosprint, probabilmente lettere come la mia ne avrai ricevute a centinaia di migliaia ma la «grande passione», ormai irrefrenabile, mi spinge anche a questo passo.

Ho 22 anni e sono universitario. Ho delle conoscenze di meccanica automobilistica che non sono all'altezza di un meccanico di ventennale esperienza, ma in molte e disparate situazioni me la cavo discretamente.

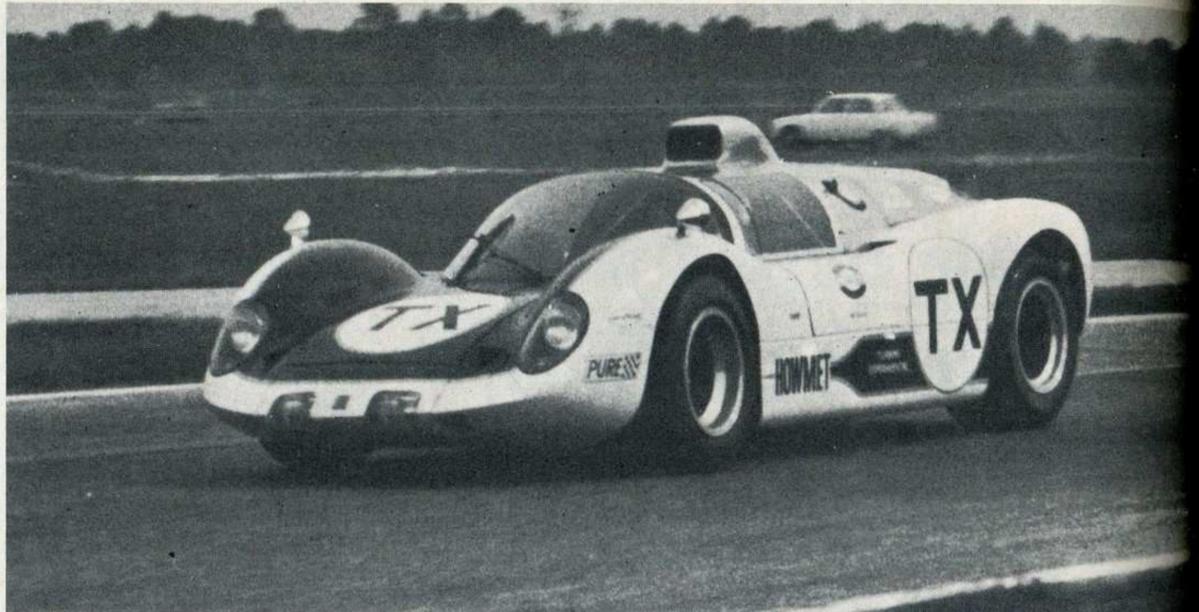
Questa breve premessa per offrire attraverso le tue pagine la mia collaborazione meccanica a qualche pilota o scuderia che abbisognassero di qualcuno che non sia di peso economico, accontentandomi di panini per pranzo e di dormire dove capita, ma che contemporaneamente non sia alle prime armi.

Ho la patente e una certa esperienza di guida maturata a bordo di autoambulanze della C.R.I.

Per ragioni famigliari ti prego di riservare il mio indirizzo completo solo a chi lo chiederà.

Mario 02-9601245 ore 20-21

Ecco fatto, richiesta pubblicata, anche se con un certo ritardo. Speriamo che nel frattempo gli entusiasmi del nostro appassionato lombardo non siano scemati. E ci sappia dire com'è andata la «ricerca».



LA TURBINA SP

Caro Autosprint, ti sarei veramente grato se potessi pubblicare una foto ed alcuni dati tecnici della Howmet TX con motore a turbina, essendomi incuriosito ad essa da quando ne ho acquistato il modellino.

Vorrei anche sapere in che anno fu costruito il primo esemplare.

Gianni Spulcioni - Firenze

Caro Autosprint, vorrei avere, attraverso la rubrica della Posta, alcune indicazioni ed i colori della Howmet a turbina n. 76 che corse a Daytona nel 1968, aggiungendo eventualmente chi la pilotava ed il risultato ottenuto in quella occasione.

Attilio Boaga - Treviso

Alla fine del 1968 Ray Happenstal, un appassionato pilota costruttore americano, in collaborazione con la Howmet Corporation e la Continental, costruttrice di motori da aviazione, allestì la TX, un prototipo di vettura a turbina corrispondente, con le norme allo-

L'esperimento HOWMET

ra in vigore per il gruppo 6, ad una SP di litri di cilindrata.

La vettura, che sfruttava un motore a turbina da elicottero, della potenza di 340 CV a 6.700 giri di uscita dal riduttore, aveva un telaio convenzionale in tubi costruito dalla McKee Engineering, con sospensioni tradizionali e freni a disco ventilati da scanalature radiali.

La macchina, pilotata dallo stesso Happenstal, da Dick Thompson e da Ed Lowther, partecipò alla 24 Ore di Daytona del 1968, ottenendo il settimo miglior tempo assoluto nelle prove, ma fu fermata dopo soli 45 minuti di gara dalla rottura di una sospensione.

Successivamente, la Howmet TX fece altre esperienze agonistiche in quello scorcio di stagione, correndo a Sebring ed a Brands Hatch.

La macchina era dipinta di bianco con la parte anteriore del cofano motore e la coda in blu molto scuro.

FERMO POSTA

UGO DE STEFANI - Valderice (Trapani) — Poiché le date delle due gare sono realmente quelle che lei ha letto, e non vi è alcun errore, le sue osservazioni sono più che giuste. Chi avrebbe dovuto preoccuparsi di questa concomitanza è l'Automobile Club di Trapani, organizzatore della Monte Erice, che in sede di discussione del calendario, a Taormina in novembre, doveva evitare un calendario sfavorevole. Può anche darsi che lo abbia fatto, e che non abbia potuto ottenere nulla. Ad ogni modo, eccole l'indirizzo dell'AC di Palermo: via Nicolò Turrisi 38b.

VALERIANA VEDOVA - S. Pietro in Barbozza (Treviso) — L'indirizzo è giusto. L'indicazione che lei ha letto sulla busta non significa che l'indirizzo sia errato, ma che nessuno ritira la posta. D'altra parte, in questo periodo dell'anno i piloti sono in giro per il mondo. Eventualmente, provi a scrivergli presso la Tyrrell, il cui indirizzo è indicato nella risposta al signor Sacchetti.

FRANCO DAL MANSO — Una vettura tipo le stock-car americane corrono con regolamenti talmente particolari che, se venissero in Italia, o in Europa, potrebbero forse partire nella categoria Sport.

IVANO LORENZINI - Rodengo (Brescia) — Graham Hill, come avrà letto, ha partecipato alla Coppa dei Campioni con una Brabham. Quanto alla Shadow, essa è già stata presentata più volte da Autosprint. A Graham Hill può chiedere un'autografo al suo indirizzo: Lyndhursts, Green Street, Shenley, Hertfordshire, Inghilterra.

ROBERTO CARDELLI - Imola — Prenotare una formula Italia è molto facile: scriva in tal senso alla CSAI, via Solferino 32, Roma, e riceverà a stretto giro di posta, la scheda di prenotazione da compilare e rinviare alla CSAI stessa. Quanto al carrello, riteniamo che la vettura che lei indica sia un poco troppo «leggera».

EMILIO GIANESINI - Gallio (Vicenza) — In teoria, tutto è possibile ma è evidente che non possiamo, in questa rubrica, elencare per esteso tutte le modifiche necessarie a montare un motore diverso sulla 500, tanto meno pubblicare dei «piani».

GOFFREDO CALISSE - Roma — L'indirizzo dell'officina BRE, specializzata in BMW e NSU, è il seguente: via Collatina 92, Roma.

SANDRO DI RENATO - Avezzano (L'Aquila) — Non è improbabile che fra non molto pubblicheremo una prova su strada della vettura che le interessa, nella versione rallies 1600 gruppo 2. Gli organizzatori del Bandama Rally sono a questo indirizzo: Ecurie Ivoire, Boite Postale 1924, Abidjan, Costa d'Avorio.

MASSIMO BECUZZI - Livorno — L'indirizzo della Marlboro è questo: 7, Avenue de Tivoli, 1007 Losanna, Svizzera.

GIOVANNI RUSCONI - Milano — Non abbiamo le foto che ci chiede. Provi a domandarle alla Attualfoto, via Irnerio 12/2, Bologna, telefono 27.45.43.

LUCIANO GUMIRATO - Chieti — Purtroppo, pur avendo pubblicato la notizia, non abbiamo l'indirizzo di nessuno dei due «lambrettisti» per poter loro rivolgere le domande che ci fa lei.

Carissimo Autosprint, sono un ragazzo di 16 anni, ed abito a S. Giorgio Monferrato, a non più di 15 km. dal nuovo autodromo di Morano Po. Ho una proposta da farvi molto allettante, almeno per me. L'autodromo è recintato ed ai box lasciano entrare solo i soci e gli addetti stampa.

Ora, la mia proposta è questa: se voi mi mandate un tesserino stampa...

Claudio Boccalatte - S. Giorgio Monferrato (Alessandria)

Alt, caro Claudio, non una parola di più. Abbiamo capito tutto: se noi mandiamo il tesserino stampa tu entri, fai le foto alle macchine, ce le mandi, eccetera. Non c'è dubbio che sia allettante, per te.

Lettere come la tua ne arrivano quotidianamente ma, per quanto simpatiche, ottengono inevitabilmente una risposta: «no».

GLI SDEGNATI

L'insegnamento di Kyalami

Il tema dei mezzi di soccorso antincendio è stato sempre ampiamente dibattuto sulle pagine del vostro giornale, ma dopo l'incidente avvenuto nel G.P. del Sudafrica penso sia lecito tornare sull'argomento. Infatti in occasione di tale incidente si è rivelata la totale assenza (almeno sul posto) di adeguati mezzi antincendio e di soccorso.

Ora io mi domando se in un autodromo come quello di Kyalami che risponde alle fondamentali regole di sicurezza (come le reti di protezione che hanno fermato le macchine impedendone il capovolgimento) debba essere trascurato un servizio così necessario come quello antincendio. I sopralluoghi della GPDA e delle varie commissioni incaricate non controllano, oltre che lo stato della pista, anche tali servizi dei quali si riscontra la carenza solo durante gli incidenti?

Riccardo Bachiorri - Perugia

L'incidente è stato provocato dal fatto, e nulla è da imputare ad un difetto intrinseco dell'autodromo. Ciò che lascia stupiti è il fatto che Regazzoni sia dovuto rimanere per circa due minuti nell'abitacolo della vettura in fiamme, senza ricevere alcun soccorso tranne quello — generosissimo ma per forza di cose non molto efficace — di Hailwood.

E questo perché, come ha affermato lo stesso Regazzoni in un'intervista alla TV, sul circuito di Kyalami non vi era una sola camionetta di vigili del fuoco, che ha dovuto partire dai box per raggiungere il luogo dell'incidente. Ora, a me questo sembra addirittura allucinante.

Luciano Del Ponte - Milano

Allucinante deve essere apparso anche a Jacky Ickx, direttamente coinvolto nell'incidente, se nel suo articolo da noi pubblicato su Autosprint n. 11, afferma: «...Temo di dover dire che, nonostante gli immensi progressi realizzati, il problema della lotta contro l'incendio in corsa non è ancora risolto».

I nostri lettori, giustamente, lamentano una notevole inefficienza nel servizio antincendio a Kyalami che, per quanto non intempestivo (l'addetto in

maglietta variopinta è arrivato subito) non si può certo considerare un modello di efficienza.

Tant'è vero che la GPDA farà bene, la prossima volta, ad estendere le sue indagini preliminari anche alla dislocazione degli estintori ed agli equipaggiamenti fissi e mobili degli addetti, non trascurando il loro abbigliamento. Ad ogni modo, se una buona volta si riuscisse ad evitarli, gli incendi, il problema di spegnerli sarebbe «semplificato» in maniera radicale. E non è casuale l'accento che il pilota belga fa, nello stesso articolo, al serbatoio di sicurezza Autodelta.

IL NOSTALGICO

La Targa dell'addio

Caro Autosprint, ho letto che dall'anno prossimo la Targa Florio non si disputerà più su un tracciato tradizionale, ma in circuito. Così anche la corsa più gloriosa e famosa se ne va, dovendo cedere a quelle norme di sicurezza che con il crescere continuo delle potenze sono diventate oggi giorno tassative.

L'automobilismo romantico, quello dei vecchi tempi, fatto di eroismi ed improvvisazioni va scomparendo; ora le corse si disputano sui circuiti, strade fredde, fatte di luci elettroniche, di computer, non esiste più il contatto diretto tra la macchina e la strada, che dava alle competizioni il fascino di lotta aperta tra uomo e natura.

Io sono giovane, mi entusiasmo alle corse moderne, ma quando vedo un'illustrazione di vecchie competizioni di 10, 20 o 30 anni fa, ritrovo il vero spirito dell'automobilismo sportivo.

Luigi Donadio - Fornovo Taro (Parma)

Diciamo che non è molto consueta una tale nostalgia del «tempo antico» (automobilisticamente parlando) in un giovanotto, ed è per questo che pubblichiamo la sua lettera. Per quanto ci riguarda, lei si risponde da solo quando afferma che le norme di sicurezza sono diventate tassative.

Quanto alla Targa, non sappiamo se in meno di un anno si riuscirà a realizzare il progettato circuito permanente. Sappiamo però che nel 1974 molto difficilmente la gara avrà la possibilità di essere effettuata, con validità mondiale, sul percorso solito.

GIANFRANCO MAVARO - Palermo — La Ford Escort 940 De Luxe è omologata nella categoria Turismo di serie gruppo 1 con la fiche n. 5256.

ANGELO BRANCALEANTE - Modena — Attorno a Monza vi sono molti alberghi che, ovviamente, affittano camere. Non esiste un albergo nell'interno del Parco di Monza. E' chiaro che più si affretta a prenotare e meglio è, dato che in quel periodo a Milano c'è anche la Fiera.

CARLO MARZETTI - Imperia — Le vetture sono, nell'ordine: la Porsche 917 di Elfjord-Ahrens; la Porsche 917 di Siffert-Redman; la Ferrari 512 di Vaccarella-Giunti; la Ferrari 512 di Merzario-Regazzoni; la Porsche 917 di Rodriguez-Kinnunen; la Ferrari 512 di Ickx-Schetty; la Ferrari 512 di Bell-Peterson. La foto si riferisce alla partenza della 24 ore del 1970.

RAFFAELE MANZI - Napoli — Lei non ci dice se è già associato ad una scuderia. In caso negativo, provi a rivolgersi ai dirigenti della scuderia Vesuvio (via Orazio 10, Napoli, telefono 681.462). Ci risulta che abbiano degli interessanti programmi, e può darsi che possano anche fare qualcosa per lei.

PIETRO BRUNO - Fossano (Cuneo) — I suoi sono suggerimenti suggestivi, ma per fortuna per ora non abbiamo in programma né di aumentare il prezzo del giornale né di aumentare la pubblicità: sono due aumenti che non crediamo sarebbero graditi ai lettori.

AMLETO ANNOVAZZI - Brescia — Siamo spiacenti, ma da quanto possiamo capire noi il signore seduto dentro la March F. 1, nella pubblicità STP non è il maestro Simonetti.

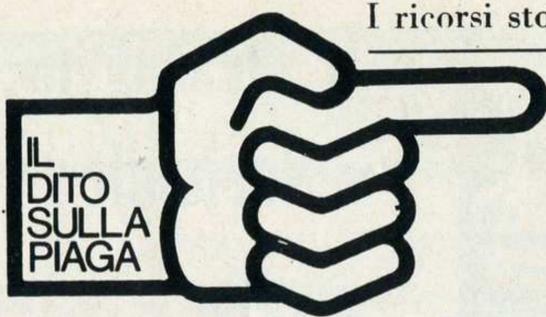
DARIO CUSANI - Napoli — Da come è stata impostata la «jaccenda» del rimborso dopo i fatti del Burzet, appare chiaro che secondo l'AC di Monaco ad averne diritto sono soltanto coloro cui è stata impedita la partenza, non coloro — com'è il caso del vostro equipaggio — che sono partiti e non ce l'hanno fatta. Quindi, dal punto di vista formale, la risposta negativa dell'AC monegasco è pienamente giustificata.

SANDRO VASARRI - Arezzo — Leggerà la consueta presentazione del Rally dell'Elba nel prossimo numero di Autosprint, così com'è stato per i rallies internazionali che l'hanno preceduto.

MARIO MOCARINI - Trieste — Per partecipare ad una gara di regolarità pura come cronometrista non è necessario la licenza.

MARIO PIASCO - Torino — Questo il recapito telefonico della scuderia «Team 71»: 011/77.12.72.

ILLEGGIBILE - Alessandria — A parte l'evidente errore tipografico, relativo alle date, poi corretto nei numeri successivi, tutta la sua approfondita analisi sui costi da lei definiti «eccessivi», dei biglietti per il G.P. Montecarlo, dimostra come purtroppo la «democrazia» non serva nulla quando non esiste il buon senso e l'informazione. Intanto come lei sa, comprando il biglietto tramite agenzia si debbono pagare diritti del 10% circa per la prevendita. Succede anche per i biglietti dello stadio e di qualsiasi altra manifestazione. In secondo luogo, lei ci parla di un cambio del franco a 125 lire. Definire «storico» ormai questo prezzo è dire poco: da qualche settimana la informiamo, e lei potrà sincerarsene rivolgendosi a qualsiasi banca, il cambio del franco francese «fluttua» dalle 130 alle 132 lire. Chiarito questo, rifaccia i conti e vedrà che chi viaggia con AUTOSPRINT spende veramente meno. Se poi avesse franchi (a milioni magari) al cambio di 125 lire, saremmo lieti di acquistarne una bella partita.



Il «j'accuse» di Franco Spotorno

Questa non è una vera e propria lettera, nel senso che non fa domande e non implica una risposta. D'altra parte, pienamente in linea con lo spirito di questa rubrica, mette a fuoco un problema, quello della democratizzazione del nostro sport.

Una analisi molto interessante ed istruttiva

Il campo dello sport automobilistico italiano è nuovamente a rumore. I suoi diversi problemi, e segnatamente la ristrutturazione su basi democratiche degli Organi Sportivi, in sede locale e nazionale, e la necessità di assecondare la formazione e l'attività dei piloti italiani in campo internazionale, tornano perentoriamente alla ribalta.

L'impennata «democratica» questa volta è merito del nuovo presidente dell'ACI. E di merito si può parlare perché, a parte ogni altra considerazione, egli ha affrontato coraggiosamente e pubblicamente un grosso problema che da anni aspetta una soluzione conforme agli interessi di questo sport e alle legittime aspirazioni degli sportivi. Proprio quello che altri suoi predecessori, evidentemente niente affatto sensibili a questo genere di interessi e di aspirazioni, non hanno mai voluto o saputo fare.

Le prime reazioni degli sportivi dell'automobile, sono state ovviamente positive. Anche se molti di essi hanno un ricordo tutt'altro che gradito di esperienze precedenti. Anche se non mancano note di pessimismo, dubbi sulle intenzioni, sulle disponibilità, sulle possibilità. Avendo vissuto direttamente le travagliate esperienze precedenti, ritengo opportuno un richiamo ad esse proprio perché il nuovo discorso venga impostato su basi chiare e porti finalmente a una conclusione favorevole.

In primo luogo, diciamo che l'inquadramento dello sport automobilistico, così come è oggi, è semplicemente assurdo. La nomina dei dirigenti locali e nazionali fatta dall'alto; il rifiuto ad accogliere nella CSAI, quali membri effettivi, i rappresentanti dei Corridori e delle Scuderie; la esclusione dal voto di questi rappresentanti nel Convegno delle Commissioni sportive; la gestione dei poteri sportivi limitando la partecipazione dei maggiori interessati al solo voto consultivo; tutto ciò costituisce appunto un assurdo, un contrasto col buon senso, con le regole degli altri sport.

Ciò premesso, le alternative rimangono, come era in passato, due: o costituzione di una Federazione vera e propria, autonoma e indipendente, come tutte le altre che inquadrano e disciplinano gli altri sport; oppure una organizzazione di tutti gli interessati allo sport dell'automobile, costituita nell'ambito dell'ACI, organizzazione che scelga democraticamente i propri dirigenti in sede locale e nazionale e alla quale l'ACI deleghi i poteri sportivi.

per tutti, nella testimonianza di Franco Spotorno che, pilota dal 1930 al 1939, prima di presiedere per lunghi anni l'ANCAI (di cui ora è presidente onorario) è passato attraverso le esperienze della ASAI e della CSAI ed è pertanto in grado di avere una visione globale del problema che più di ogni altro,

precisa richiesta dei partecipanti, promosse una Tavola Rotonda col compito di studiare una ristrutturazione democratica degli Organi Sportivi dell'ACI. Proprio, in sostanza, una anticipazione del «pronunziamento» di Taormina.

La Commissione subito dopo nominata, e della quale facevano parte i rappresentanti di tutte le Organizzazioni: ACI, CSAI, ANCAI, FISA, ANFIA e stampa, attraverso numerose e impegnative sedute, predispose un regolamento-tipo, sia per la nomina delle Commissioni Sportive locali, sia per la nomina e il funzionamento della CSAI. Nella riunione conclusiva del luglio 1965, questo regolamento, che intendeva risolvere la situazione secondo le esigenze degli sportivi senza creare fratture e rivolgimenti, venne approvato all'unanimità dai presenti, con un solo astenuto.

Era logico aspettarsi che una soluzione proposta e approvata da esponenti tanto qualificati — fra i quali l'attuale presidente della CSAI — non avrebbe trovato difficoltà. Ma non fu così: le promesse e gli impegni dell'ACI verso gli sportivi vennero ancora una volta accantonati: e la CSAI continuò a essere nominata — come sempre — antidemocraticamente dall'alto.

Ora il discorso viene ripreso: su nuove basi, con uomini nuovi. L'iniziativa parte dal presidente dell'ACI, e vi è ragione di credere che i maggiori responsabili si siano resi conto finalmente di camminare da troppo tempo sulla strada sbagliata. Comunque le esperienze precedenti, tenute in chiara evidenza, dovrebbero evitare altri passi falsi.

Si può quindi arrivare alla giusta soluzione. Si può, si deve trovare un accordo — e dicendo «accordo» esprimo anche un parere personale — per una ristrutturazione democratica dei quadri direttivi. Aperta non più ai soli organizzatori ma anche ai costruttori, corridori, scuderie, cioè a tutte le forze che a questo sport danno attività, sacrifici e lustro. E' solo una questione di buona volontà. Non ci dovrebbe essere più posto per i tabù, i cavilli, le imposizioni e nemmeno per rivolgimenti e salti nel buio.

E' arrivato il momento di dimostrare che le tante prediche in favore dello sport automobilistico e dei suoi protagonisti, non erano e non sono vane parole. Il presidente dell'ACI ha dato l'esempio di questa buona volontà: facciamo altrettanto e concludiamo.

Franco Spotorno
Presidente d'onore ANCAI

**AUTO
SPRINT**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., Wollzelle 11, WIEN; Australia: COMEGAL PTY LTD, 82/C Carlton Crescent, SUMMER HILL, NSW 2130; Belgio: AGENCE & MESSAGERIES DE LA PRESSE, 1, Rue de la Petite-Île, BRUXELLES; Brasile: LIVRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA, Rua 7 de Abril 127 - Lojas 5/7, Galeria das Artes, SAN PAOLO; Canada: SPEEDIM-PEX LTD., 6629 Papi-neau Avenue, Montreal 35 P. Q.; Danimarca: DANSK BLADDISTRIBUTION, Hovedvagtsgade 8, KOPENHAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS, AGENCIA De Publicaciones S.A., Chimborazo 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. Asseil 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: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASSUNCIÓN; Portogallo: MANDO 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 MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socoralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Planta Baja, Apartados De Correos 50683 CARACAS.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

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

Concessionaria della pubblicità: Nuova Pubblicità Illustrati S.p.A., Via Pirelli 32, Milano, Tel. (02) 62.40.654.961 - Uffici di Bologna: Via Imerio 12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 Uffici di Firenze: Via Don Minzoni 40, Tel. (055) 53.428. Uffici di Genova: Via Vernazza 23, Tel. (010) 587.852. Uffici di Padova: Via Tommaseo 94, Tel. (049) 39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Azeglio 60, Tel. (011) 658.682. Uffici di Roma: Via Savoia 37, Tel. (06) 844.9.225-861.427-866.821-858.367. Uffici di Brescia: Via Gramsci 28, Tel. (030) 53.590. Ufficio estero: Via Pirelli 32, Milano Tel. 62.40.

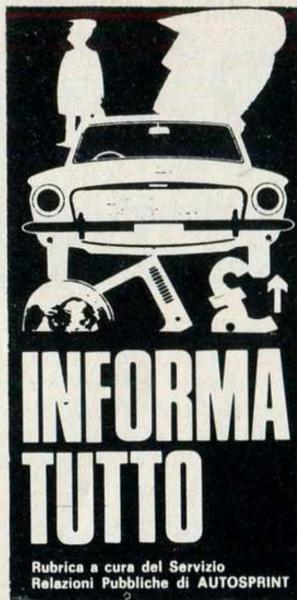
Stampa: Poligrafici Il Borgo - 40088 S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53 - 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.

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



Istituto Accertamento Diffusione

Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

Il messaggio variabile

● Un nuovo sistema di segnaletica, chiamato a « messaggio variabile », sarà presto adottato sulla « tangenziale » di Napoli, attualmente in via di completamento, ad opera della Infracrud del gruppo IRI-Italstat. Il nuovo sistema, costituito da pannelli luminosi a diverse colorazioni e collocati ad intervalli di 500 metri su entrambe le carreggiate, permetterà agli automobilisti una tempestiva informazione di numerosissimi dati che interessano l'utente della importante arteria. Per il traffico i segnali luminosi indicheranno se in quel momento è « lento », o « normale », o « fermo », o consiglierà di « limitare la velocità ». In caso di prossimo incidente comparirà l'avvertimento di « attenzione incidente ». Agli svincoli i segnali luminosi, indicando l'intensità di traffico, permetteranno di « programmare » una uscita la più rapida possibile.



La scarica «antismog»

● E' noto che qualsiasi congegno, meccanico od elettrico, applicato sull'automobile, è valido sino a che esso è perfettamente a punto, ovvero sino a che l'usura derivata dai fatti della circolazione non ne riduce la potenzialità di impiego. Tanto per citare un esempio, annoveriamo il freno a tamburo che dopo avere raggiunto la quasi perfezione, in conseguenza delle continue sollecitazioni cui era sottoposto dalla moderna circolazione, è stato sostituito dal freno a disco che, a parità di rendimento, dura infinitamente di più. Questo è successo anche per l'accensione del motore a scoppio, che è passato dal sistema induttivo al nuovo tipo di accensione a scarica capacitativa che, pur fornendo appena un tre per cento di potenza in più, conserva tale potenza in qualsiasi condizione di tempo e per tutta la durata del motore. L'esperienza particolare in questo settore ha permesso alla CDS di mettere a punto un'accensione a « scarica capacitativa » che non solo mantiene pulito il motore impedendone il calo di rendimento, ma che montata su un motore che abbia già sostenuto uno sforzo pari alla percorrenza di 60-70 mila chilometri, sottoponendo detto motore a puntate successive, ne rigenera quasi per intero la potenza originaria.

Vediamoci stasera

Si! Come sempre.
Notte e Nebbia?
E' importante vederci
ed io saró da te.



La tua strada è piú
sicura e piú luminosa

con
siem

FARI-FANALI-FENDINEBBIA

Adottati dalle piú importanti
Case AutomobilisticheConcessionaria esclusiva prodotti
stars e CAVIS



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 CANETOLI - Carlo CAVICCHI - Andrea DE ADAMICH - Jacky ICKX - Gio' LUNI - Gabriela NORIS - Giorgio PIANTA - Tim SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Domenico Bruschi (S. Marino) - Lino Ceccarelli (Roma) - Giancarlo Cevenini (Bologna) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - Mario Fenzi (Genova) - Marco Grandini (Firenze) - Logan Lessona Bentley (Roma) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giorgio Rossotto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Luis Gonzalez Canomanuel - Agenzia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano Cimarosti (Berna) - Thomas b. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Hanns H. R. Löffler (Monaco Baviera) - Lino Manocchia (New York) - Sergio Marchetti (Stoccolma) - André Roze - Philippe Toussaint (Bruxelles).

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

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

corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Riccardo Carafa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Domenico Morace - Gigi Mosca - Claudio Porrozi - Guido Rancati - Marcello Rigo - Riccardo Roccatto - Francesco Santuccioni.

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühner - 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

Con lo scatto dell'IVA siamo costretti a ritoccare leggermente queste TARIFFE: fino a un massimo di 15 parole L. 3.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 200. 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



ALPINE

● **ALPINE 1660** maggio '71 gr. 3 perfetta. 18.000 km originali - Telefonare ore pasti: 0444/42.629.

BMW

BMW 2002 TI preparazione e assetto Romeo Ferraris 190 CV km 15.000, parafranghi allargati, gomme racing, autobloccante, accessoriatissima. Telefonare dopo ore 19 - Tel. 02/94.30.47. Lire 2.700.000 trattabili.

DINO

DINO FERRARI 2400 bronzo metallizzato, dicembre 1970, km 20.000. Telefonare ore pasti: 0323/43.367 - L. 4.200.000.

FIAT

500-650 preparazione Lavazza strada, km 7.000, velocità 138 kmh - Telefonare ore pasti: TORINO 75.22.03 - L. 400.000

FIAT 128 bleu scuro, 2 porte - 5.500 km kmh preparazione stradale Spaggiari, dopo preparazione 6.13-165/70 - Strumentazione completa - Telefonare ore pasti: TORINO - Tel. 011/72.10.37 - L. 1.200.000 non trattabili.



FIAT 850 Grand Prix Lombardi, fine '69, inurtata, motore aggiornato 903 preparato. Telefonare: GROSSETO - ore 20-22 Tel. 41.14.81 - L. 800.000 contanti.

Rapporti speciali ravvicinati al cambio
Rapporti speciali al differenziale per Fiat 500, 128, 127 A-112

CAMILLO ALQUATI



via Dante 91 Cremona
tel. 20450 - 30285

e presso i migliori ricambisti e carburatoristi

● **124 Spider 1600** Gr. 3, preparata rally nel dic. '72, motore equilibrato, assetto, protezioni, roll-bar, tettuccio rigido, due cambi, due ponti post., fari, cerchi, mai corso. Eventualmente anche muletto 1.400 ex Fiat - BIELLA - Tel. 24.608 ore pasti.

FORD

● **ESCORT Broadsped 2000 B.D.A.** perfetta. Telefonare ore pasti: (011)68.21.59

FORD TAUNUS Impianto gas, con carrello - Occasionissima - Telefonare ore ufficio: Tel. 071/23.330

JAGUAR

JAGUAR 2800 nero, metà 1970, aria condizionata, radio antenna elettrica, vetri azzurrati, alzacetro elettrico, cambio automatico. Rivolgersi Soc. PUMA - Val Seriana 3/a - 00141 Roma - Telefonare 89.70.96 - L. 2.650.000.

NSU

● **NSU 1300** Gr. 2, preparazione Ghedini, aprile 1972, aggiornata 1973, bicolor giallo-bleu superaccessoriata, visibile telefonando sabato e domenica mattina 8-13 - PADOVA - Tel. 049/61.32.86 - L. 1.600.000

PORSCHE

PORSCHE S. 90 Bleu, motore nuovo, ammortizzatori Koni, fari iodio, radio - DORMELETTO - Tel. 0322/49.052.

PORSCHE 2000 Sportomatic '68, bianco interno cuoio. Km 50.500 con stereo, perfetta - Telefonare: BOLOGNA - Tel. 41.47.63 ore 20-22

MOTO



GUZZI V 7 nero, 1971, parabrezza, freno Grimeca, cerchi Borrani - DORMELETTO - Tel. 0322/49.052.

Vetture sportive

**FERRARI
MASERATI
LAMBORGHINI
PORSCHE
DE TOMASO**

Sports cars sales and service

Sports Cars s.a.s.

di DROGO & VASSALLO

41100 MODENA via Emilia ovest 800
telefono (059) 33 03 69

scafi da diporto

IMPORTANTE

giovani sportivi, studenti, studentesse volete un reddito a tempo libero che paghi i vostri hobby motoristici

scrivete o fate visita a

ATTILIO SPORTS CARS

Autodromo di Monza

LAND ROVER



LAND ROVER 88 bellissima vendo. MILANO - Tel. 30.68.68.

LOLA

● **LOLA T 290** '72 garantita una sola gara, con 1-2 motori, serie rapporti, gomme bagnato-asciutto. Officina TRIVELLATO - VICENZA - Tel. 0444/22.724.

MERCEDES

MERCEDES 190 SL Spider, tettuccio rigido, autoradio, costruzione 1959 perfetta, minimi particolari, vero pezzo amatore. GIULIA DE FRANCHIS - Via P.pe Paternò n. 56 - Palermo - Tel. 091/29.59.84 - L. 1.500.000



KAWASAKI 900 Z1 SUPER 4 nuova pronta consegna.
KAWASAKI 500 H1D ELECTRONIC nuova, pronta consegna.
KAWASAKI 750 nuova, pronta consegna. VIAUTO - Viale Masini 18 - BOLOGNA - Tel. 35.29.38.

LAVERDA 100 cc 4 tempi, 4 marce, telaio doppia culla, cerchi lega leggera. Buon stato generale, ricambi - L. 34.000
MOTO MI-VAL 125 cc 2 tempi, 4 marce, testa revisionata, buon stato generale - L. 26.000.
Telefonare ore lavoro: MARCO SCHIN-CAGLIA - Tel. 051/41.14.07.

KAWASAKI 500 giugno '72 perfetta con Tommaselli, carenatura e freno a disco. Km 5000 circa - Telefonare Pavia concordarsi LANCIA - Tel. 0382/20.072 - L. 950.000

KART



K 250 TECNO DUCATI Cenna, pronti corsa, vinti tre campionati. Ricambi originali. Con K Ducati Cenna il Campionato in tasca. Officina CENNA - Il mago della elaborazione - Via Magolfa 1 MILANO - Tel. 84.72.650

ACCESSORI e parti speciali

ROLL-BAR interamente smontabile conforme norme CSI '73. Collettore aspirazione condotti separati per carburatore 40 DC verticale - Pulegge dentate e cinghia positiva per collegamento motore dinamo in lega leggera equilibrate per Fiat 500 e derivate - EMILIO GIAMMIRO - Via Orlando, 56 - Ascoli Piceno - Tel. 65.083.

ACCENSIONE reazionata, fino 10.000 giri incremento 7 CV di potenza, montaggio in sostituzione della bobina. BRUNO RICCARDI - Via Solferino 55 - Brescia - Tel. Uff. 030/47.013; Abit. 030/42.857 - L. 15.000 contrassegno.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



FIAT

● **FIAT 500** Vincitrice Coppa CSAI '72 vendesi. Accetto permuta - SERGIO LOIZZO - Telefonare: 0984/21.911.

MONOPOSTO



F. FORD Quasar-Pirola, perfetta per cambio attività vendo-permuta vettura di serie - Tel. 081/66.79.82 - 68.14.62 (pomeriggio) - L. 1.400.000

SI COMPRA

AUTO



FERRARI

FERRARI 512, Ferrari 330 2+2, Ferrari 365 GTC, Ferrari 365 2+2, Ferrari 275 GTB/2, Ferrari 275 GTB/4, Ferrari 330 GTC, Ferrari Daytona. Per offerte scrivere: ALDO CARETTI - C.so Europa, 10 - Napoli - Tel. 64.01.47.

FERRARI 250 GTL Scaglietti coda trunca. Pregasi specificare prezzo ed eventuale stato. Pagamento in contanti - CASELLA POSTALE AD 1734 - 40100 BOLOGNA.

MASERATI

MASERATI Mistral Coupé; Maserati Mistral Spider; Maserati Ghibli - Scrivere offerte - ALDO CARETTI - C.so Europa, 10 - Napoli - Telefono 64.01.47.

VARIE

AUTOGIOCATTOLO Anteguerra e primo dopoguerra compro a prezzi ragionevoli - MARCO BOSSI - C.so Ferraris, 123 - 10128 TORINO.

PROPOSTE DI LAVORO

COPILOTA offresi rally nazionali - Telefonare ore pasti - TORINO - 88.65.40.

● = vetture sportive

ATTENZIONE,

amici lettori

Il grande successo dei nostri raccoglitori a rilievo ha fatto sì che la quantità preventivata sia andata esaurita. Naturalmente è già in corso una ristampa del **RACCOGLITORE**, per cui preghiamo coloro che lo hanno ordinato di avere pazienza: verranno accontentati entro un mese circa.

Vi ricordiamo che il raccoglitore costa L. 1.500 (L. 1.200 per i Soci del nostro Club) e può contenere o 25 numeri di **AUTOSPRINT** settimanale o l'annata completa di **AUTOSPRINT**-mese più il numero speciale di fine anno.

