

Un pilota-propaganda per la MARINA degli USA

• La Marina americana s'interessa alle corse. Un ammiraglio addetto al reclutamento ha chiesto al pilota **SKIP BARBER**, che partecipa al campionato Lyggett & Myers, di prendere parte a una campagna per il reclutamento, perché si ritiene potrebbe spingere gli appassionati di automobilismo ad arruolarsi in marina, se è Barber a fare propaganda, al volante di una March F. 5000 ufficiale.

• La voce non è confermata, ma si dice che l'anno prossimo si correrà un **RALLY COPPA DEL MONDO**, da Londra a Monaco, passando per Africa' e per il Medio Oriente. Pare che il percorso sia già stato quasi definito.

• Ancora un eccellente risultato per la **SCUDERIA JOLLY CLUB** dopo i successi del Rally di Sicilia: al Rally dell'Isola d'Elba la Scuderia Jolly ha piazzato ben sei vetture all'arrivo far le 20 complessivamente classificate.

RAZIONATA la benzina?

• Pare che **LOS ANGELES** e le contee circostanti saranno le prime ad adottare il razionamento della benzina negli Stati Uniti, questo per « restituire all'aria della California la purezza richiesta dalle leggi che entreranno in vigore nel 1977 ».

• Nel prossimo futuro la **TROJAN F. 5000** di Holland passerà dai pneumatici Firestone ai Goodyear.

• **BOBBY BROWN** che come si sa ha corso a Snetterton nella F. 5000 sentendosi piuttosto male (si è piazzato però quinto) al termine della gara ha dovuto essere aiutato per uscire dall'abitacolo e quanto si credeva fosse un'attacco d'influenza era invece pleurite.

• Per la prossima **24 ORE DI LE MANS** la Scuderia Jolly Club ha confermato la partecipazione di una « Lola » 3000 e di una AMS 2000: la prima con Pianta-Schon, la seconda con Finotti-Mohr.

Un giornalista che vince al volante!

MILANO - La sesta prova dell'Autotorneo italiano, trofeo Tchen Agopuntura, è stata vinta da Giuseppe Pettrini su Mini-Cooper, che ancora una volta, in gran forma, ha dominato gli avversari abbassando di ben 2" il record del percorso tracciato all'Arco della Pace. Molto interessante, in questa giornata, la partecipazione di alcuni giornalisti, fra cui Alberto Ballarini che nella prima parte della gara è stato il migliore in senso assoluto, realizzando sul terreno bagnato un tempo che è stato abbassato solo quando il vento ed il sole hanno asciugato il tracciato. Altre sorprese della giornata la vittoria di Filippo Alietta nelle «mini» e di Gabry De Giuli fra le concorrenti.

TROFEO TCHEN-AGOPUNTURA CINESE - Gara a cronometro valida per l'autotorneo 1973 - Milano, 29 aprile 1973.

Classifica maschile: 1. Giuseppe Pettrini 40'02; 2. Togni 40'68; 3. Aliotta 42'66; 4. Ravanelli 42'88; 5. Folconi 42'90; 6. Baldini 43'34; 7. Pambianchi 43'41; 8. Falcone 43'42; 9. Terzioli 44'05; 10. Cassani 44'09; 11. Cedrati 44'10; 12. Ballarini 44'25; 13. Turatti 44'80; 14. Santanastaso 45'05; 15. De Giorgi 45'59; 16. Bruzese 45'90; 17. Conti 46'20; 18. Rossi 46'43; 19. Balzarotti 46'48; 20. Faraldi 46'81; 21. Supino 47'24.
Classifica femminile: 1. Gabry De Giuli 50'05; 2. Magda Doneda 51'99; 3. Maria Rosa Clerici 54'93.



• E' stato definito il percorso del **RALLY BNU** (Banco Nacional Ultramarino) che si correrà dal 13 al 17 giugno. Il rally avrà sei punti di partenza in Sud Africa e tutti i concorrenti dovranno percorrere circa km 1300 per riunirsi al via a Nelspruit. Prenderanno parte alla gara, fra gli altri, Sclater con Davenport su Datsun, Andersson su Toyota Celica (compagno ignoto per ora) e Marie Claude Beaumont con una Mazda preparata dai concessionari sud africani.

• In febbraio la produzione della **TOYOTA** ha raggiunto un record assoluto, relativamente a questo mese (190.901). Nella storia della Casa è stata superata soltanto due volte, in passato. Grosso passo avanti anche per la **NISSAN** (+ 26 per cento).

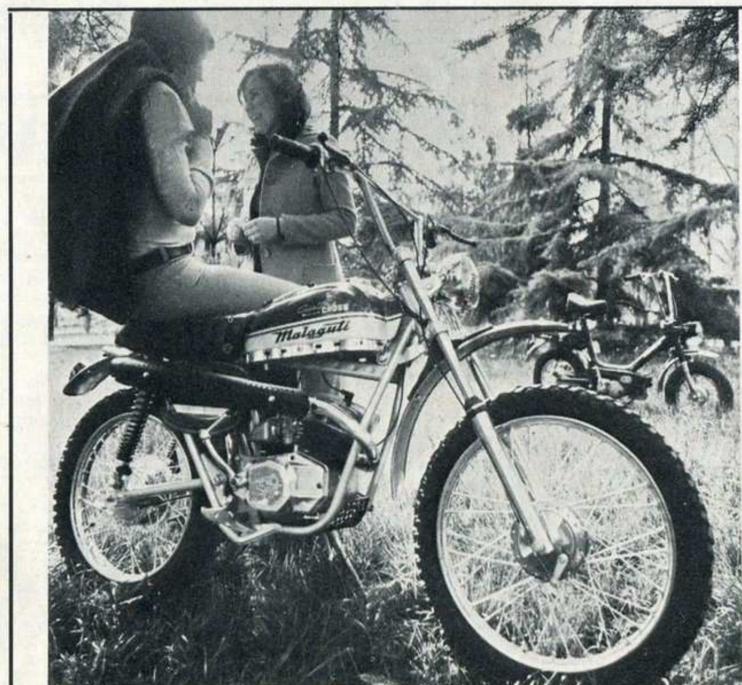
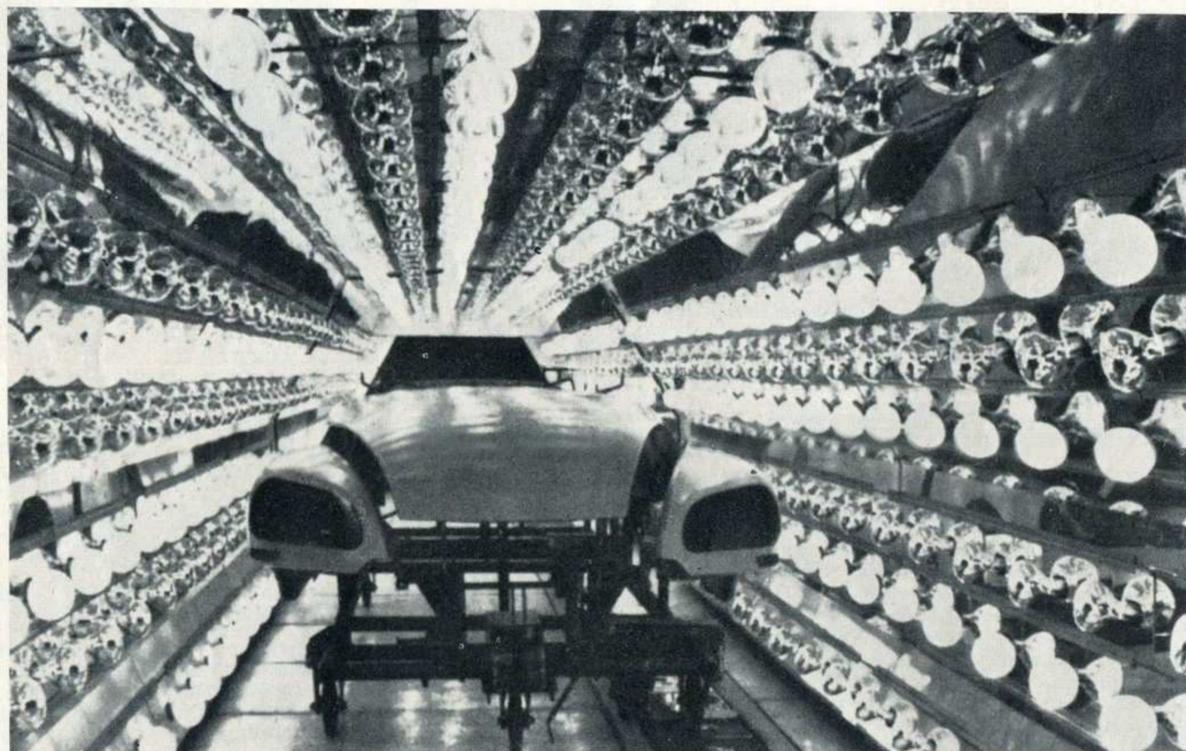
• La corsa francese in salita **LA POMMERAYE**, ritenuta una delle più importanti dell'ovest, ha ottenuto il coefficiente 7, per la buona organizzazione e per le garanzie di sicurezza che offre. La corsa si disputerà il 17 giugno.

• Dal prossimo anno se l'**POSSIDO DI CARBONIO** emesso dagli scappamenti delle automobili in Italia supererà il limite del 4 e mezzo per cento gli automobilisti dovranno recarsi dal meccanico per un controllo, altrimenti incorreranno nelle sanzioni previste dal codice della strada.

• Negli **STATI UNITI** esiste un gruppo di belle ragazze, denominate « bloccacorse », che sarà presente ad alcune prove del campionato Lyggett & Myers di F. 5000. Queste ragazze sono conosciute al pubblico automobilistico, perché si spostano di circuito in circuito e, quando ci riescono, abbracciano il vincitore.

• Il club degli automobilisti svedesi ha assegnato una medaglia d'oro alla **AUDI-NSU** come « premio per la sicurezza della circolazione stradale nel 1972 » per il sistema frenante e la guida stabile della Audi 80.

• Nel 1971 in **FRANCIA** circolava una vettura ogni 4,07 abitanti: il 92,4 per cento dei dirigenti d'azienda di categoria superiore, l'84,7 per cento dei dirigenti di categoria media, l'80,4 per cento degli agricoltori, il 79,1 per cento dei liberi professionisti, il 60,7 per cento degli impiegati, il 51,2 per cento dei salariati agricoli, il 29 per cento degli inattivi. In media ogni vettura percorre 13.000 chilometri l'anno.



ciclomotori S. LAZZARO DI SAVENA (Bologna)

Malaguti 50 CC.

cavalcone - dribbling - motorik - hombre - totem ed una vasta gamma di modelli da turismo, sport e cross

Sono 2475 le lampade a raggi infrarossi utilizzate per questa galleria di essiccazione delle vernici nel nuovo stabilimento Citroen di Aulnay, a 10 km da Parigi, che rimpiazzeranno i vecchi opifici

Anticipato al 9 giugno il rally di MODENA

MODENA - Il rally nazionale, organizzato dalla « Modena Corse », ha subito uno spostamento di data. E' stato anticipato al 9 giugno per ragioni di calendario. La CSAI ha preso questa decisione che non ha colto però di sorpresa i responsabili della « Scuderia » i quali stavano già per mandare in stampa il regolamento della manifestazione.

E' venuto a Modena, a questo proposito, Zeffirino Filippi, membro della Sottocommissione della CSAI, incaricato di compiere un sopralluogo al percorso che ha giudicato estremamente interessante e idoneo.

Le partenze del « rally nazionale » avranno inizio alle 21,01, non si sa ancora se da Piazza Grande o da Piazza Roma, come avvenne per la prova dello scorso anno (è sempre Centro storico!). Il percorso sarà il seguente: Modena, Castelnuovo, Castelvetro, Villabianca, Denzano, Marano, Strada Fondovalle, Bivio Pavullo, Verica, Ponte di Sasso, Gaiato, Montecenere, Lama Mocogno, Borra, Sassostorno, Piane di Mocogno, Mocogno, Polinago, Gombola, Ca' Matteazzi, Serramazzone, San Dalmizio, Villabianca, Denzano, poi ripetizione del tracciato per km 330.

Appunti curiosi post gare italiane

LEONARDI quasi nozze d'argento con le corse

NICASTRO - Quattro « nonnini » si sono dati appuntamento a Nicastro domenica scorsa per la **Corsa in Salita all'Acquavona: Sesto Leonardi (48 anni di corse: « Quando la smetterò? Forse a 80 anni, quando non ne potrò più!), Francesco Fiorentino (che ha fatto esordire anche il figlio in gruppo 3), Antonino Scalzo e Pasquale Labbate.**

• **Sportivissimo il pubblico calabrese: era appollaiato dappertutto. A un manovale sopra un'impalcatura è andata male ed è caduto riportando parecchie fratture. Quando la passione è troppa!**

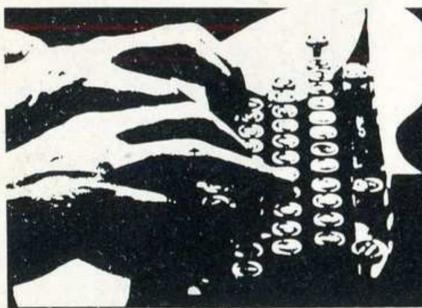
• **Lo chiamano « il maghino delle Puglie », Gianni Strano (professore in scienze occulte e corridore per hobby), ma questa volta il suo pendolino si è inceppato: a 4 km dal via la sua A.R. Montreal è andata dritta in una curva chiusa, ha fracassato tre macchine e schiacciato le gambe a un ragazzo di un appuntato dei carabinieri, che si trovava dietro una vettura.**

• **E' da vent'anni che Sco-la corre, e una sola volta sua moglie aveva assistito a una gara del marito e quella volta era svenuta. Questa volta ha assistito per intero alla corsa del marito, resistendo.**

• **Gesti sempre più rari tra sportivi: Tagliaferri ha consegnato la coppa da lui vinta a Corpaci, alla sua primissima corsa, che aveva danneggiato il suo Dino sul percorso e si era fermato.**

• **Il giochetto delle licenze di prima e seconda categoria in gruppo 5 pare sia servito a tre conduttori per correre nella classe fino a 1600 invece che nella classe fino a 2000. Sarà poi vero che i motori erano proprio dei 1600 e non dei 2000! Citiamo solo la provenienza delle macchine: ex « Gianfranco », ex Ferlito, ex Restivo, tutte e tre Abarth e tutte e tre l'anno scorso hanno corso nella 2000.**

n. m.



SCRIVETECI,
RIMARREMO AMICI

AUTO
SPRI
NT
ESPRESSO

Licenza di navigare

Cari amici, vi scrivo per gettare sul tavolo della discussione un argomento che mi pare non abbia ancora suscitato le lamentele che meriterebbe. Si tratta dell'introduzione dell'obbligo CSAI di licenza internazionale per i «copiloti» del TRN. Questa mi sembra, scusate la durezza, un'estorsione perpetua della stessa CSAI ai copiloti.

Infatti, questo non fa che raddoppiare gli introiti della CSAI fra i partecipanti ai Rallies Nazionali, senza per questo qualificare minimamente il ruolo del «copilota» in questa specialità, il quale:

- 1) non deve mai abbandonare la vettura;
- 2) non può mai prendere il volante (nemmeno in caso di malore del pilota?);
- 3) non ha diritto a partecipazione a nessun trofeo, classifica, campionato ad esso riservato;
- 4) quel che è peggio, non è coperto da alcuna protezione assicurativa.

Ora, io vi chiedo se questo è accettabile, oppure se è un segno di una ulteriore invenzione politica di chi governa questo sport.

Giorgio Albera - Cremona

Che la CSAI possa anche finire per vantare, in sede di bilancio di fine stagione, quel centinaio di licenze in più che ha «spremuto» dai navigatori dei rallies nazionali, può anche essere, e non è grave. Ma che in realtà sia ridicolo licenziare delle «zavorre», è vero. Infatti, ci sembra assurdo imporre la licenza, cioè praticamente dare la patente di corridori, a delle persone che — anche volendo — non possono poi guidare le vetture in cui sono imbarcati, ma solo «navigare».

Ma una volta che hanno la licenza, si dirà, qualche corsa da prima guida la potranno fare. E' vero, ma a quanto pare ciò non basta ai «copiloti» nazionali, i quali preferirebbero fare a meno di spendere quelle 30-40.000 lire, visto che le loro prospettive agonistiche sono abbastanza limitate.

Su una cosa, però, c'è da fare una precisazione: che la licenza CSAI comporta obbligatoriamente la stipulazione della polizza Sportass. Quindi, per lo meno, i «copiloti» nazionali fruiscono di una assicurazione.

L'OFFESO

Autodromo nuovo grane vecchie

Caro Autosprint, ritengo di dover portare a tua conoscenza gli incresciosi episodi causati dal più completo caos organizzativo che si sono verificati all'Autodromo di Magione in occasione della «Pasqua del Pilota», del 23 aprile.

La nostra scuderia aveva iscritto alla competizione di apertura dell'impianto umbro due vetture, ed il sottoscritto, in qualità di presidente, rappresentava ufficialmente il nostro sodalizio unitamente al segretario. Alla richiesta di chiarimenti circa la nostra mancata ammissione ai box per assistere i nostri piloti, gli addetti all'ingresso, dopo averla categoricamente respinta, ci invitavano a prendere posto nella «tribuna» (ma quale tribuna? al prezzo di lire 2000 a testa).

Una persona dell'organizzazione accompagnava poi l'invito con espressioni non certo troppo urbane. Come se ciò non bastasse, nel corso della giornata si assisteva ad episodi del genere: un pilota che aveva corso al mattino chiedeva invano, al pomeriggio, di accedere ai box, con tanto di licenza ed autorizzazione, mentre poi diverse macchine con varie targhe e cariche di persone vi entravano impunemente.

Ora io capisco che alla prima corsa non si può pretendere tutto, ma evidentemente per l'anello perugino questo non è il modo migliore di farsi conoscere.

Fabrizio Conti, presidente della Scuderia «Carlo Benelli»
Bibbiena (Arezzo)

Caro presidente, non se la prenda. Lei, il suo segretario e quel pilota siete in buona compagnia. Infatti episodi del genere accadono praticamente ogni domenica su tutti i circuiti, anche i più «vecchi». Resta da precisare una cosa: l'accesso ai box deve essere necessariamente controllato, altrimenti essi rigurgiterebbero di persone che nulla hanno a che fare con la corsa. Questo accesso è regolamentato da appositi contrassegni, concessi dagli organizzatori, oppure è permesso ai possessori di determinate e rarissime fasce rilasciate dalla CSAI. Eravate voi in una di queste situazioni?

GIUSEPPE MONGUZZI - Caponago (Milano) — Facciamo così: ci faccia un elenco dei numeri di gara che appaiono nelle foto da lei scattate, e noi vedremo di fare del nostro meglio per identificarle. Grazie.

FRANCO SCIALLERO - Genova — Dopo il suo «elenco», lei fa delle considerazioni intelligenti. Il fatto stesso di mostrare certi problemi recenti, ci dovrebbe esimere dal ripeterglieli. Tenga ad ogni modo presente questo: che noi ci sforziamo oltre ogni limite di contenere quell'offensiva che tanto la disturba. E quando non ci riusciamo cerchiamo di offrire un corrispettivo ai nostri lettori. Dai quali non ci aspettiamo, comunque, che ci vengano a fare i conti in «centimetri quadrati».

FABIO FUSI - Arezzo — Questi gli indirizzi che abbiamo. Borgo, 10091 Alpi-gnanao (Torino); Scuderia Pegaso, via Principe di Villafranca 33, Palermo; Dell'Orto, Corso Matteotti 279, 20038 Seregno (Milano).

GIUSEPPE GAGLIO - Porto Empedocle (Agrigento) — Siamo sinceri: la sua foto chissà dov'è finita. Anzi, non ci ricordiamo neppure di averla mai ricevuta. Ma sa, ad un anno di distanza...

T. CAPURRO - Essen (Germania Occidentale) — Il marchese Alfonso De Portago fu uno dei protagonisti delle corse automobilistiche degli anni '50. Spagnolo, molto ricco, play-boy, forse ultimo rappresentante di quella stirpe di piloti-gentlemen che ormai è scomparsa, De Portago non era certo il più bravo di una schiera di piloti che comprendeva gli Ascari, i Fangio, i Collins, gli Hawthorne, i Moss ed i nostri Musso e Castellotti ma certo non sfigurava in mezzo a loro. Però tragicamente a Guidizzolo, al termine della 1000 miglia del 1957, per lo scoppio di un pneumatico della sua Ferrari, uccidendo anche tredici spettatori, è decretando così la fine della corsa bresciana.

ULISSE NARDINI - Ancona — Attualmente le Fulvia ufficiali montano fari Cibié. Prima montavano i Carello, che ora hanno le Fiat. Quanto alla «potenza», la questione è controversa, ma tenga presente che l'impianto di illuminazione è servito nelle vetture da corsa. Ecco perché lei, con i medesimi gruppi, non ottiene la stessa illuminazione.

EZIO PASOTTI - Lumezzane (Brescia) — Dal suo punto di vista, indubbiamente lei ha ragione. Nonostante ciò, dobbiamo forse precisarle che Autosprint si occupa di una quantità tale di argomenti, che per forza di cose ce n'è qualcuno che viene per ultimo?

GIACOMO SCUDIERI - Monopoli (Bari) — Non abbiamo certo la presunzione di avere la possibilità di ricordare tutte le piccole o grandi imprese che accadono nelle corse automobilistiche. E' per questo che diamo per scontata la comprensione di chi ci legge — parliamo dei diretti interessati — e non si vede «citato». Vedremo comunque di ricordarci della sua partecipazione all'Acropoli. In bocca al lupo!

EMILIO SOLAZZO - Bari — Questo l'indirizzo del preparatore Santino Balduzzi, specializzato in motori Alfa Romeo: via del Contarico 4, Lodi (Milano), telefono 0371/63.976.

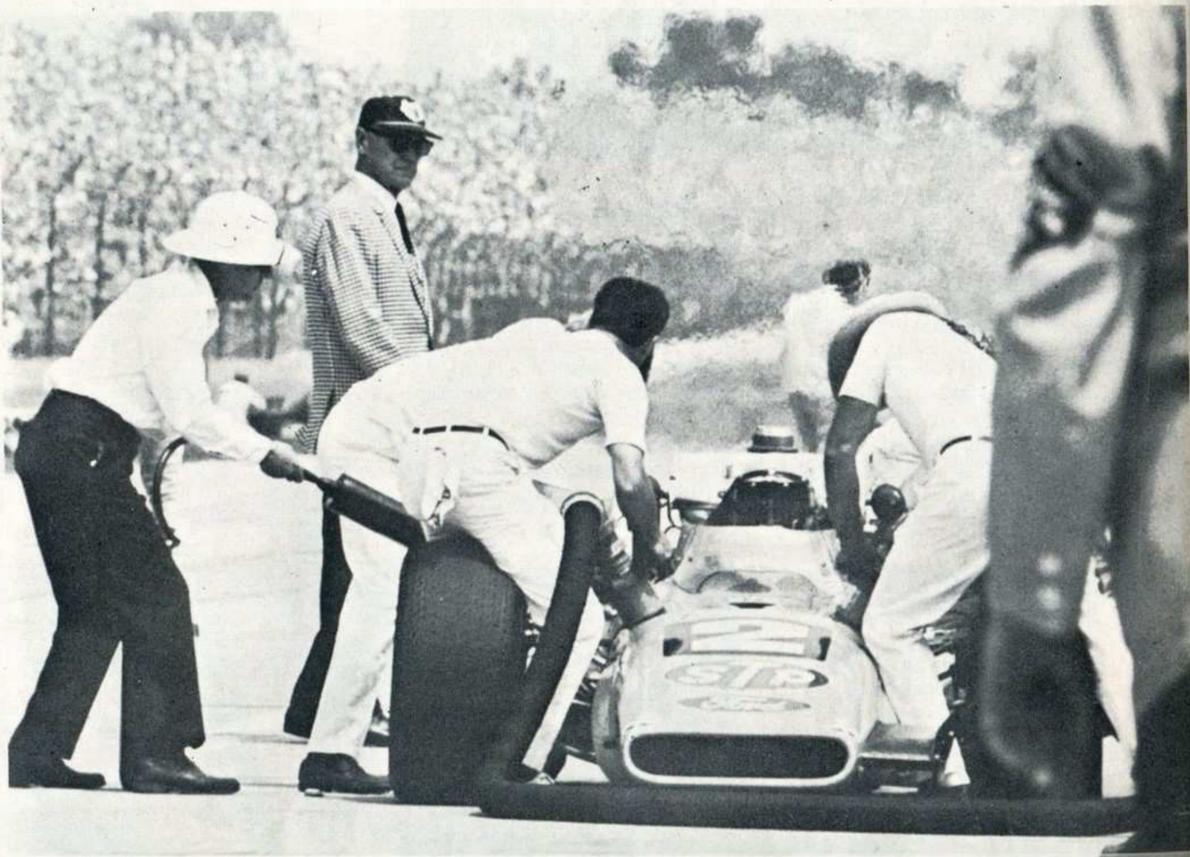
RICCARDO MATTIOLI - Ravenna — Chieda alla CSAI, via Solferino 32, Roma, una copia del testo del regolamento tecnico per vetture da autocross

In relazione all'articolo apparso su Autosprint n. 17, riguardante la gara di Misano, correggiamo quanto da voi scritto sull'Opel del vincitore «Tatog», in quanto questa è preparata dall'ing. Steinmetz, del quale noi siamo gli esclusivisti di Kits per l'Italia, e non da Conrero.

Teniamo inoltre a precisare che il giro più veloce è stato di «Esap» e non di «Escap». Riguardo invece l'articolo apparso sul n. 16, concernente la gara di Vallelunga, la Ford di «Esap» è preparata da Fritzingher e non da Kautz.

ESAP - Racing Division - Tabina Caltana (Venezia)
Grazie per le precisazioni, di cui faremo tesoro.

Inutile, peraltro, quella relativa all'errore di stampa che ha coinvolto «Esap», dato che nessuno dei nostri lettori avrà senz'altro pensato ad un altro pilota con lo pseudonimo simile. Piuttosto, chissà cos'avranno pensato coloro che hanno letto che il medesimo «Esap», a metà della sua bella corsa, si è accorto di essere senza benzina e si è fermato ai box a rifornire. Infatti, il regolamento dice: «... nei box, durante prove, batterie e gare, i rifornimenti di carburante e lubrificante sono vietati». Chissà cos'avranno pensato i lettori, dicevamo. Infatti, la direzione di gara non ha pensato proprio nulla...



LA FOTO

Desidererei vedere pubblicata, se possibile, una fotografia della Hawk-Ford corredata di alcuni dati tecnici, con cui Mario Andretti vinse, nel 1969, la 53. edizione della 500 miglia di Indianapolis.

Giovanni Bonini - Piacenza

La vettura con cui Andy Granatelli, tramite Andretti, riuscì nel '69 a «battere» facilmente la concorrenza ad Indianapolis ha una storia abbastanza curiosa.

Costruita l'anno precedente da Clint Brawner per Mario Andretti, che nel 1968 aveva una sua scuderia prima di firmare per la STP, la Hawk aveva partecipato alla 500 miglia con poca fortuna, dato che Andretti era stato costretto al ritiro, con il motore rotto, fin dal secondo giro della corsa vinta poi da Bobby Unser.

Nell'anno successivo, Granatelli non aveva ba-

Il «falco» di riserva

dato a spese pur di aggiudicarsi la 500 miglia, ed aveva fatto costruire da Chapman per il suo pilota numero uno una speciale Lotus a 4 ruote motrici. Solo che nelle prove di qualificazione, Andretti aveva avuto un pauroso incidente, nel quale era rimasto anche leggermente ustionato al volto, per il distacco di una ruota, per cui era stato necessario rispolverare il vecchio «Falco», che ad ogni modo si era comportato assai bene fin dalle prove ufficiali, dato che Andretti era partito con il secondo tempo assoluto di qualificazione, dietro alla Coyote-Ford di Foyt.

La Hawk, come la maggior parte delle sue avversarie, adottava il motore Ford 8V bialbero di 2650 dotato di turbocompressore; aveva un telaio monoscocca e sospensioni abbastanza convenzionali. Nella foto, vediamo Andretti fermo al box della STP durante un rifornimento, nel corso della sua gara vittoriosa.

FERMO POSTA

LETTERIO GATTO - Cosenza — Il suo progettino è suggestivo, ma temiamo che sia costoso e non tanto pratico. Infatti, la dislocazione di un buon numero di estintori in posti accuratamente scelti, e soprattutto del personale in gamba, dovrebbero funzionare meglio, e senza le complicazioni che lei stesso ha trovato. Ad ogni modo, complimenti lo stesso.

GIOVANNI MOSTARDI - Livorno — Abbiamo anche noi fatto qualche ricerca infruttuosa. Provi a rivolgersi alla University Motor, via Majorana 17r, Genova-Quinto. Se il pezzo esiste, loro ce l'hanno.

LEOPOLDO ONGARO - Vittorio Veneto (Treviso) — La sua caccia è quasi disperata, poiché di quelle giacche a vento ve ne sono veramente poche. Ad ogni modo, le diamo un ulteriore indirizzo: Marlboro, 7 avenue de Tivoli, 1007, Losanna (Svizzera).

ALFREDO CORTI - Lecco (Como) — Questo l'indirizzo da lei richiesto: officina Gino Menegatto, via Rusciano 4, Firenze, telefono 66.01.43.

TAMAGNO BENCINI - Siena — Non avevamo nessun operatore particolare in quella occasione. Può trovare a rivolgersi all'agenzia fotografica Attualfoto, via Irnerio 12/2, Bologna, telefono 27.45.43.

LAERTE CHIOSSI - Reggio Emilia — Come al solito, sembra un dialogo fra sordi. Noi riteniamo di risponderle, e lei continua con gli stessi concetti. Faccia un ulteriore sforzo e si rilegga ancora la risposta alla sua lettera di qualche settimana fa. Noterà come sia diversa la maleducazione nel pubblico (basta andare allo stadio calcistico) da quella espressa da chi è nell'arena.

GIAMPAOLO CATTANEO - Gallarate (Milano) — Ci spiace di risponderle in questo modo. Ma si è letto la risposta data dal direttore ad una analogo critica, nella posta del n. 16?

GIOVANNI BENINI - Piacenza — La storia delle carenature non è così semplice: non basta carenare le ruote anteriori, a somiglianza degli avversari per migliorarle. E' evidente che la profilatura è un tutt'uno fra anteriore e posteriore. Ickx nel mondiale F.1 ha vinto al Nurburgring nel 1969 con la Brabham e nel 1972 con la Ferrari. La casa di Maranello ha vinto otto volte da quando la 24 Ore di Le Mans è valida per il Mondiale Marche, cioè dopo il 1953. Per i numeri di Autosprint aratriati, si rivolga al nostro ufficio diffusione, specificando i numeri e gli anni.

IVO SARTINI - Piavola (FO) — Escludiamo nella maniera più assoluta che nella data che ci ha comunicato passi un Rally in quelle strade. Per le penalità il discorso è molto semplice perché da quest'anno non esistono più. Per la classifica infatti vengono conteggiati i secondi esatti di ritardo o di anticipo (nell'anticipo si segna un secondo ogni cinque) ai controlli orari e i secondi solo di ritardo oltre il tempo imposto nelle prove speciali.

Caro Autosprint, vi ho spedito a suo tempo per vaglia postale il denaro per avere i biglietti di Monza, che naturalmente non mi sono giunti a causa dello sciopero delle Poste. Come pensate di restituirmi?

Franco Santamaria - Monfalcone (Gorizia)

Non appena riceveremo (finalmente, ma troppo tardi) il suo vaglia, provvederemo a rimborsarla, non appena la situazione postale si sarà normalizzata, anche per impedire ulteriori problemi di giacenza.

Teniamo a precisare questo anche a tutti coloro che sono stati danneggiati relativamente alla 1000 Km di Monza: sarete tutti rimborsati dei soldi inviati. Coloro i cui importi erano riusciti ad arrivarci, sono stati nei limiti del possibile contattati prima della corsa per una consegna a mano ai cancelli dell'autodromo.

IL PUGILATORE

L'INDIGESTIONE

Legittima offesa

Nel leggere il n. 17 di Autosprint, e precisamente l'articolo inerente la gara di Vallelunga di Formula Italia, noto alcune inesattezze, la prima delle quali è senza dubbio quella inerente l'incidente fra me e Salvatori. Autosprint dice testualmente:

« Nella seconda batteria, Ruggeri era costretto al ritiro per aver urtato Salvatori girato al tornante. » Mentre era invece Salvatori che mi veniva ad urtare, e precisamente all'altezza della mia ruota posteriore sinistra.

La seconda inesattezza consiste nei fatti accaduti dopo la gara. Scrivete che « il mancato accesso alla finale faceva perdere il lume della ragione a Ruggeri, che aggrediva Salvatori reo di essersi trovato sulla sua strada ». A questo proposito, anche se devo ammettere che il venire alle mani in questi casi è sempre riprovevole, sia a torto che a ragione, devo segnalare che mi sono solo difeso dall'aggressione di un non meglio identificato spettatore, come potete appurare informandovi presso lo stesso Salvatori.

Alfredo Ruggeri - Gavirate (Varese)

Non ci siamo informati da Salvatori, ma le crediamo ugualmente. Anche se ci sembra che lei, in questi due anni di Formula Italia, si sia fatto una discreta « esperienza ». Ma se poi si tratta di legittima difesa, si può anche « offendere ».

LA PRECISAZIONE

Un cognome difficile

Spettabile Autosprint, con riferimento al vostro articolo relativo alla Amalfi-Agerola a firma di Sergio Troise, desidero precisare che il nome del vincitore (e recordman) della classe 1600 cc, del G.2 non è né Di Luca né De Luca, bensì Piero Di Lauro.

Piero Di Lauro - Salerno

Prendiamo atto della sua cortese precisazione pubblicando come ci chiede la pronta rettifica.

ROBERTO FURLAN - Galliera Veneta (Padova) — Ci sembra veramente molto strano che gli organizzatori del « Due Valli » si siano limitati a premiare solo quelli in classifica assoluta e gli esordienti, ma se così è stato hanno commesso una grossa irregolarità perché il suo amico secondo di classe aveva il diritto di venire premiato e di tornarsene con il suo assegno in tasca. Niente di male invece se i premi d'onore sono aumentati un po' per favorire due locali: un A.C. può farsi propaganda anche così a patto, ovviamente, di non danneggiare gli altri. In quanto agli « ufficiali » non ci consta che ci fosse nemmeno Ballestrieri pertanto non sappiamo proprio con chi se la vuol prendere.

VITTORIO FRATTINI - Merate (Como) — La licenza necessaria è la medesima sia che lei partecipi ai rallies nazionali che agli internazionali. Non ci risulta che nel 1974 venga ripresa l'effettuazione del Rally Villa d'Este e conveniamo con lei che è un vero peccato. Attualmente è troppo presto per il percorso del Rally della Lombardia.

GIORGIO BRINER - Breganzona (Svizzera) — Abbiamo letto la sua documentata disamina delle vittorie, relativamente al mondiale piloti, considerando anche le partenze. Quindi, con la vittoria in Spagna, la Lotus ha ulteriormente migliorato la sua percentuale. Per quanto riguarda il numero di vittorie personali nei GP, non svaluti il tentativo di Stewart di battere il primato di Clark: non crediamo che Jim abbia avuto la concorrenza (soprattutto meccanica) che ora incontra Stewart.

ANTONIO MORDANI - Lugano (Svizzera) — Le diamo gli elementi in nostro possesso, anche se a volte non collimano proprio con le domande da lei fatte. Ma pensiamo che le possano essere egualmente utili. Il GP di Francia e d'Europa del 1951 si è svolto il 1. luglio; vinse un'Alfa Romeo condotta da Fagioli e da Fangio, che salì sulla vettura del compagno che a sua volta giunse undicesimo con la vettura con cui era partito Fangio. Una volta questo scambio si poteva fare, come ora è ammesso nel Mondiale Marche. Il GP del Belgio del 1952 fu disputato il 22 giugno. Vinse Ascari su Ferrari, e vennero classificati 15 piloti. Nel GP d'Inghilterra del 1950 vennero classificati 5 piloti, primo fu Farina su Alfa Romeo.

GIACOMO LO PRESTI - Marsala — Abbiamo apprezzato la sua risposta, ma dobbiamo comunque farle notare come le altre marche, pure comportandosi come si comportano, cioè assemblando il meglio, ottengono dei risultati. Mentre chi non fa così, per ora almeno, resta all'asciutto.

ROBERTO SOPRANI - Ravenna — Grazie per la citazione, non ci avevamo fatto caso. Siamo comunque abituati a sentir parlare in termini superlativi di altri sport, che hanno come unico significato quello che vi trovano gli stessi partecipanti.

LOU MIELE - New York (USA) — Leggiamo sempre con molto interesse le sue lettere, in genere piene di sarcasmo per le vetture made in Italy. Il guaio è che sovente la sua ironia è del tutto giustificata. Ad ogni modo, ora che il Mondiale Marche è già ad un buon punto, speriamo abbia un po' cambiato la sua opinione. Quanto alla Formula 1, la 312 B3 monoscocca è bella, è vero, ma è sufficiente?



Quel pullman per VALLELUNGA

Caro Sabbatini, ho letto la lettera del tuo lettore (scusa il.. gioco di parole) Leo Bruschi di Pisa, e il tuo commento: e se convengo che sarebbe stato opportuno mettere in servizio qualche automezzo pubblico per la « 6 Ore » di Vallelunga (naturalmente contribuendo adeguatamente all'intasamento della via Cassia, e altrettanto naturalmente facendo elevare « alti lai » al popolo per il costo del biglietto che, con questi chiari di luna — costi degli automezzi, del carburante, e soprattutto del personale a tariffa festiva... — sarebbe risultato piuttosto cospicuo, non potendosi pretendere una remissione da parte dell'esercente, privato, pubblico o... semipubblico che fosse stato) non posso ugualmente convenire, a lume di logica, sulla piuttosto superficiale considerazione che il tuo lettore fa a proposito del mio rilievo sulla scarsa affluenza di pubblico.

Vediamo un po'. Secondo il tuo lettore (e, mi sembra di capire, anche secondo te) quanti pullman avrebbero potuto essere impiegati per la bisogna, tenendo presente ovviamente la disponibilità di mezzi e di personale, la capienza della strada, le possibilità dei parcheggi, eccetera? Vogliamo parlare per assurdo? Bene, diciamo pure cinquanta. E quante persone avrebbe potuto trasportare ogni veicolo, sia pure all'impiedi (per un tragitto di non meno di due ore!) e stipate press'a poco come in quelli che a Fiumicino, e tu li conosci bene, ci portano, come Dio non vuole, dall'aerostazione all'aereo? Diciamo pure, sempre per assurdo, cento persone. Orbene, sembra proprio al tuo lettore Leo Bruschi di Pisa (e, dovrei immaginare, anche a te) che cinquemila persone di più avrebbero scongiurato me, e altri che come

me hanno fatto la medesima considerazione, di « lamentare » la scarsa affluenza di pubblico a Vallelunga?

No, mi creda il tuo lettore Leo Bruschi di Pisa (a te non ho bisogno di dir nulla...) che i motivi della « scarsa affluenza » sono ben altri. E forse il primo consiste proprio nell'ubicazione stessa di Vallelunga. Si potrebbe, almeno in parte, rimediare con la costruzione di una ferrovia tipo metropolitana o di una autostrada. Ma sarebbe possibile, se neppure si riesce a fare allargare la Cassia almeno come è stato fatto per altre « consolari »? E, in ultima analisi, varrebbe la pena?

Accontentiamoci, accontentiamoci. E, caso mai, spiega al tuo lettore Leo Bruschi di Pisa — il quale sembra, e chiedo scusa, ma non ho affatto l'intenzione di essere irriverente e tanto meno di offenderlo, un po' « imbranato », come diciamo a Roma — che avrebbe potuto tranquillamente e comodamente, arrivando a Fiumicino, prendere una macchina a noleggio senza conducente, dell'Avis, della Hertz, della Maggiore, e così via elencando, e con essa recarsi a Vallelunga, e poi tornare alla stazione Termini, spendendo molto meno di quanto ha speso per le telefonate, i tassi e tutto il resto (ivi compreso il francobollo per la lettera spedita a te).

Tu sai meglio di me se e quanto io abbia « attaccato », le volte che a torto o a ragione, mi è parso opportuno, l'ACI, l'ACR, la CSAI, e Vallelunga stessa, e perciò mi ritengo il meno qualificato per difenderli: ma, via, siamo obiettivi... « Quando ce vo', ce vo'... ». Ti pare?

Con la solita cordialità.

Raffaello Guzman

Ricordate la lettera del signor Bruschi? Il nostro lettore pisano aveva tentato di raggiungere Vallelunga senza un'auto privata, cioè servendosi di ciò che — presumeva — avrebbe trovato a disposizione di quelli come lui.

Quello che ne era saltato fuori era quella sorta di « odissea » che avete letto, che quanto meno sconsigliava vivamente chi ne avesse avuto intenzione, di ripetere l'esperimento. E tutto ciò perché? Perché l'A.C. Roma, organizzatore dell'importante manifestazione « 6 Ore di Vallelunga », una gara cioè di risonanza mondiale, non si era preoccupato di istituire un servizio di trasporto « speciale » e pratico da Roma a Vallelunga.

Raffaello Guzman, che era stato incidentalmente chiamato in causa dal nostro lettore per un suo scritto su il « Tem-

po », dice ora che la ragione della « scarsa » affluenza di quel giorno non è da imputare alla mancanza di un servizio pubblico.

Siamo d'accordo con lui: non sono poche migliaia di persone ad interessare l'AC di Roma. E' questo il guaio. L'Automobile Club della capitale, evidentemente, può permettersi il lusso di perdere dei « clienti » (l'Autodromo d'oro ora lo gestisce in proprio). Si vede che ha le spalle ben coperte. Così facendo, però, avalla la sensazione che Vallelunga stia lì dov'è a far mostra di sé ai jets in parcheggio in attesa di atterrare a Fiumicino.

Certo, Vallelunga è posta in un luogo infelice, non ha hinterland, non ha un pubblico locale, e chi ci vuole andare è « costretto » ad avere l'auto. Una volta, però, quando l'au-

todromo non ancora autodromo ma galoppatoio era del comm. Pesci, ricordiamo che a Vallelunga ci si andava in autobus, e che il capolinea era a piazzale Flaminio. Ed il servizio fu mantenuto quando le auto sostituirono i cavalli.

La mancanza di questo « servizio », ora, o quanto meno il considerarlo inutile, è un tipo di ragionamento che non può trovarci d'accordo, come dire: « inutile preoccuparsi per pochi appiedati, il rimedio deve essere radicale ». Già, e così aspettando la superstrada o le metropolitane per Vallelunga, si lasciano perdere i rimedi pratici anche se modesti. Oppure si consiglia di noleggiare un'auto. Con la stessa spesa (13.500 lire per una 127, IVA compresa, abbiamo fatto i conti), allora il signor Bruschi poteva venire da Pisa con la sua vettura, non è vero?

**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

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

Diffusione: concessionario esclusivo per l'Italia S.O.D.I.P. s.r.l. - Angelo Patuzzi - Società di diffusione periodici - 20125 Milano - Via Zurletti 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: MESSAGGERIE 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 PAULO; 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 Sll 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. Assel Building, BEIRUT; Malta: W. H. SMITH CONTINENTAL LTD, 18/A Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN GELDEREN & ZOOM N.V., N.V. Voorburgwall 140-142, AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ & DI MARTINO, Calle Palma 595, ASUNCION; Portogallo: ALBERTO ARMANDO PEREIRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135 - 5.E, LISBOA - 1; Principato di Monaco e Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A., 12 Quai Antoine - 1er MONACO; Spagna: SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Marqués de Barbara 14, 16 y 16 bis, BARCELONA; Stati Uniti: SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-15 40th Avenue, LONG ISLAND CITY, N. Y. 11101; Sud Africa: L'EDICOLA MICO (PTY) TD., Fanora House, 41 Kerk Street, JOHANNESBURG; Svezia: WENNERGREN - WILLIAMS AB Nordenflychtsvaegen 70, S-104 25 STOCKOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dornacherstrasse 60/62, BASEL; KIOSK A.G., Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT-AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, BASEL; MELISA, via Vegezzi 4, LUGANO; NAVILLE & CIE., 5/7 Rue Lévrier, GENEVE; Turchia: A. POLIOGLU BOOKSTORE, Cumhuriyet Caddesi 171/A, ELMADAG-ISTAMBUL; Uruguay: JULIO NUNEZ, Av. Genzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Venezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A., Av. Francisco de Miranda, Edif. Socorralma (Chacao), CARACAS; DISTRIBUIDORA LIBROVEN, Apartado del Este 60811, CARACAS; EDIT C.A., Calle Negrin - Edificio Davolca Pianta 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 Irnerio 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) 844.9.226-861.427-866.821-858.367. 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



**AUTO
SPRINT**

MARKET

I nostri MANIFESTI

(vedi scheda per ordinazione, sotto) (a scelta) lire 1.000.

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

● 2 manifesti plastificati,

RACCOGLITORE

per AUTOSPRINT
o AUTOSPRINT-mese

L. 1.500
(soci Club L. 1.200)

(se versate i soldi in anticipo eviterete addebiti di spese)

**FOTO
SHOP**

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

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

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

**è il nostro
supplemento filmato**

I films disponibili:

**AUTO
SPRINT** 8

Retrospectiva sul G.P. Spagna F.1 1970

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

LA GRANDE PAURA

Il prezzo della solitudine

Edizione MUTA

L. 4.000

LA RABBIA DEL 312 P

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Manifesti plastificati:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT McLaren-Ford M 19 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 In cartoncino: Guida al Mondiale Marche '73.

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 Aires 1972 Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO - NANNI GALLI INTERSERIE 1972.

Lungometraggi:

Super 8
muto

LA RABBIA DEL 312 P

LA GRANDE PAURA AL JARAMA

(Segnare con una croce la casella che interessa)

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

pari al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____

Firma

Nome e cognome

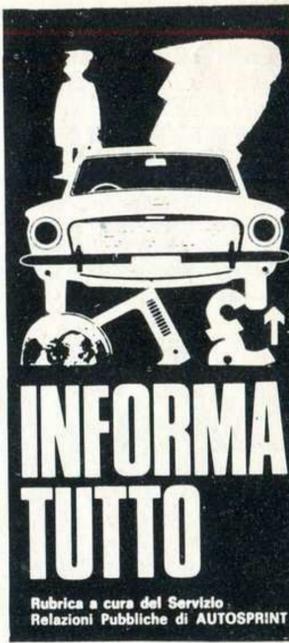
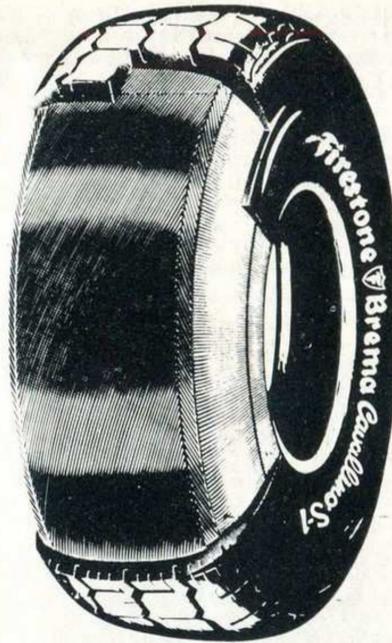
Via

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



**INFORMA
TUTTO**

Rubrica a cura del Servizio
Relazioni Pubbliche di AUTOSPRINT

CHE COS'E' il nuovo CAVALLINO S-1 Firestone

La cintura di metallo

CARIMATE - L'ultimo grido, in fatto di pneumatici radiali, è la cintura metallica; non come novità di principio, essendo questo notoriamente sviluppato, ma come novità di soluzione, meglio di esecuzione, alla luce delle moderne avanzate tecnologie. In questa direzione si orienteranno un po' tutti i costruttori di pneumatici, perché oggi, con le ultime scoperte, è possibile godere di tutti i vantaggi di questa soluzione senza più alcun vincolo limitativo.

In sintesi, questo è il significato pregnante dell'odierna novità della Firestone, il pneumatico Cavallino S1, presentatoci a Carimate, con brevi prove dimostrative. Per carità, non parliamo di «test», giacché provare pneumatici è la cosa più impegnativa della nostra attività, richiedendosi mezzi adeguati, sia di terreno di prova, di attrezzature e di sensibilità di guida, ingredienti in gran parte mancanti in questa circostanza. Affidiamoci, perciò, alle sole caratteristiche

ring-pad» e lo «slalom», con possibilità di raffronto con pneumatici di diverse caratteristiche di progettazione. Il Cavallino S1 è un radiale della serie SR, cioè omologato fino a velocità massime di 180 km orari. Propone una fascia stabilizzatrice metallica sopra la carcassa in rayon, appunto radiale, cioè con fili il cui prolungamento giungerebbe al centro-ruota. Questa fascia metallica è composta di due strati di fili sottilissimi (quattro fili attorcigliati avrebbero grosso modo la grandezza d'un capello) in acciaio bronzato, di elevata resistenza e bassa elasticità. Come un tessuto metallico, questa fascia ha il pregio di contenere l'estensione della copertura in velocità, con la voluta rigidità, il migliore coefficiente di rotolamento e le più favorevoli condizioni di appoggio della base del battistrada, nell'accoppiamento con idonee caratteristiche di flessibilità della carcassa radiale. E' una soluzione di alto pregio tecnico, pregio che si misu-



di costruzione, con i significati che l'esperto potrà intendere; ed anche alle dichiarazioni dei tecnici e dei dirigenti della Firestone-Brema, una Casa delle più progredite in fatto di tecnologia, una fabbrica-guida nell'ambito della Firestone mondiale, scelta dagli americani per le operazioni più impegnative, ed una marca che riscuote grandi simpatie, per l'esperienza sportiva, per l'eccellenza degli impianti che ha saputo creare alle porte di Bari in dieci anni giusti di attività, con investimenti veramente cospicui e crescenti, nella meritoria opera di industrializzazione del mezzogiorno, eccetera. Tutti sappiamo, infatti, che la Firestone, con i suoi 121 stabilimenti e i suoi 1600 miliardi di fatturato, è la prima Casa produttrice di pneumatici al mondo, con la bellezza di 7.100 tipi in fabbricazione. Ma la progettazione, la sperimentazione e l'inizio della produzione del nuovo pneumatico, costato tre anni e mezzo di lavoro, a chi è stata affidata, se non ai «leaders» della Firestone-Brema italiana? E' un motivo di orgoglio, che giustamente il presidente McAllistar, il dott. Barattolo, l'ing. Di Leva e il dr. Pizzirani, non nascondono, durante la presentazione. Dunque, per quanto inserita nel colosso americano, la Firestone-Brema è una tipica espressione del lavoro e della genialità italiani: alcuni processi di fabbricazione che ci sono stati illustrati, ci hanno veramente colpito, per livello di metodologia e di tecnologia. Di prove, però, non parliamo; non siamo stati messi in grado. Per farlo seriamente ci sarebbe voluta una pista-prova, con strumentazione di rilievo almeno di due elementi, lo stee-

ra soltanto in funzione del livello tecnologico delle attrezzature di produzione. Insomma, un punto d'arrivo per le caratteristiche funzionali più complete d'un pneumatico radiale, che nella grande serie non poteva certamente attuarsi prima d'oggi, prima cioè della grande dotazione di macchine con programmatori ed esecutori legati a calcolatori elettronici.

Non abbiamo elementi tecnici validi per un serio giudizio sulle caratteristiche funzionali; nondimeno, diamo molto credito a quel grande esperto nei collaudi che è il nipote di D'Annunzio.

Oggi, la costruzione d'un pneumatico radiale SR (la piena sicurezza fino a 180 kmh è un bell'impegno) di elevate caratteristiche è assai complessa; non soltanto nella struttura della carcassa o nel disegno del battistrada, ma nell'armonia generale della costruzione. Ed in questo caso si attuano tutte le tecniche più sofisticate, con mescole di alta resistenza per i fianchi, pur con elevata morbidezza, mescole di protezione al tallone e mescole d'eccezione per il battistrada, nel più soddisfacente compromesso tra resa chilometrica e tenuta, soprattutto su terreno bagnato.

Questi caratteri propongono una somma di doti pregevoli, che la strada dovrebbe confermare; e del Cavallino S1, iniziatore del nuovo corso tecnico, dovrebbero aversi al più presto anche le serie 70 a profilo più ribassato, le più impegnative versioni HR, per oltre 180 kmh, e i tipi da neve.

benz.



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

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - 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 Canomuel - Agenzia Carro (Rio de Janeiro) - Adriano Gimaresti (Berna) - Thomas b. Floyd (Australia) - Gilberto Gatto (Canada) - David Hodges (Londra) - Jeff Hutchinson (Londra) - Jacques R. Jaubert (Marsiglia) - Eoin S. Young (Londra) - 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 Bognioni - 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 Roccato - Francesco Santuocione.

I servizi fotografici sono di:

Associated Press - Attualfoto - Cevenini - Coppini - D.P.P.I. - Falletti - Ferrari Nasalvi - Giuliani - Hrubi - Laurent - 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



BMW

BMW 1800 ultima serie come nuova, colore beige - anno 1968 - PIETRO MASTROMATTEO - Via Jussi, 12 - San Lazzaro di Savena (Bo) - Tel. 46.18.15 ore pasti

BMW 2002 Ferrari Carrozzeria Pavese, assetto vetri tetto elettrici, favolosa Telefonare: PALERMO - Tel. 26.88.71 sera

DE TOMASO

DE TOMASO Vallelunga 1500 cc meccanica ripassata. Telefonare ore ufficio 049-22.568 - L. 1.200.000 trattabili

FIAT

BALILLA 3 marce, anno '32, bellissimo e vendo 2 carburatori Solex doppio corpo 40 P II. Telefonare ore ufficio: 051/26.99.82



FIAT 500-650 motore 5000 km sedile anatomico, doppio corpo uso stradale perfettissima. Garage ESEDRA ORSINI C.so Peschiera 225 - Torino - Tel. 011/38.31.22 - L. 400.000 trattabili

LAND ROVER



LAND ROVER 88 bellissima vendo. MILANO - Tel. 30.68.68

3 tipi di collettori d'aspirazione per Fiat 127, A 112, Lancia Fulvia, Innocenti Mini, Ford Escort

CAMILLO ALQUATI



via Dante 91 Cremona
tel. 20450 - 30285

e presso i migliori ricambisti e carburatoristi

MG

MGB Spider colore bleu-hard top ruote a raggi - accessoriatissima. Telefonare 0331/63.44.14 - L. 690.000

PORSCHE

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

PORSCHE 911 T Bleu - Spoiler - Cerchi speciali - NUOVO - pronta consegna.

VW PORSCHE 914 2,0 Confort + Sport Bleu metal. Nuovo - pronta consegna.

PORSCHE 911 S 2,4 '72 verde - km 30.000 splendida.

PORSCHE 911 S 2,2 Modello '70 giallo signal - km 40.000 perfetta. NINO MARTELLI - p.zza Trento Trieste, 2 - Bologna - Tel. 34.26.00

PORSCHE 911 S 2400 color prugna, con stereo/8, novembre '71, causa servizio militare vendesi - Telefonare ore pasti 051/46.02.79 - L. 5.600.000 contanti

PORSCHE 911 S 2400 sedili Recaro, velluto, vetri Catacolor, mesi 5 - BRUNO RICCARDI - Via Solferino, 55 - Brescia - Tel. 030/42.857 (abitaz.) - Tel. 030/47.013 (uff.)

LOTUS Roberto Filannino vende Lotus '69 F. 3 completamente revisionata, perfetta in ogni particolare e aggiornatissima. Telefonare ore ufficio: 011/78.12.11 - 78.12.94

VARIE

Disponendo Sport Prototipo 1300 esami-
no eventuali abbinamenti pubblicitari.
Telefonare: FIRENZE - 66.22.49

ALTRE MARCHE



DUNE-BUGGY MOMO motore Porsche 1600 gomme racing colore azzurro metallizzato. Telefonare ore pasti: 045/24.315



Ammortizzatori elaborati

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

MILANO viale Certosa 281 tel. 30 68 68

Vetture sportive

**FERRARI
MASERATI
LAMBORGHINI
PORSCHE
DE TOMASO**

scafi da diporto

Sports cars sales and service

Sports Cars s.a.s.

di DROGO & VASSALLO

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

MONOPOSTO



MORETTI SS 843 cc roll-bar, cerchi lega, 85 CV, 8500 giri, accessoriatà, come nuova. Tel. 0545/24.561 - L. 800.000 trattabili se contanti

ACCESSORI e parti speciali

SPOILER cofano posteriore per Porsche tipo Carrera in vetroresina nuovo da verniciare. ENZO D'APUZZO - Via Manzoni, 48 - 80123 NAPOLI - L. 60.000

CAMBIO 5 velocità per 127 e A 112. L. 90.000, per 128 tutte le versioni L. 99.000. Autotecnica MENEGATTO - Via di Bella Riva, 60 A - FIRENZE - Tel. 66.66.38

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 PICE-NO - Tel. 65.083

ACCENSIONE reazionata, fino a 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



ALFA ROMEO

● **GTA 1600** Gr. 4, iniezione, preparatissima, Angelini, unica ad iniezione, esistente in Italia, CV 180, dimostrabili, prezzo da convenire. Vendo o cambio con Dino Ferrari 2400. LUIGI IAN-
NARONE - Via Nazionale, 9 - ARIANO
IRPINO - Telefonare dopo le ore 20 -
Tel. 0825/71.022

MONOPOSTO



F. FORD Bellasi perfetta, cerchi lega gomme Kleber, motore '73 rapporti, coppie coniche. Tel. 02/23.62.060

SI COMPRA

VARIE

Acquisto contanti auto se veramente competitive gruppo 1 o 3 cilindrate 1300 in su. Telefonare dopo le ore 17: 080/21.69.84

ACCESSORI e parti speciali

4 RACING Dunlop o Firestone 5"x10" buono stato. Tel. 0545/24.561

PROPOSTE DI LAVORO

Cercasi meccanici motoristi anche ore serali. Telefonare: DELTA CORSE - 02/33.53.46

Cercasi signorina pratica ufficio 16-18 enne. Telefonare 02/33.53.46

● = vetture sportive

Il grande successo dei nostri raccoglitori a rilievo ha fatto sì che la quantità preventivata sia andata esaurita. Ora è già pronta la ristampa del **RACCOGLITORE**.

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 **AUTO-SPRINT** settimanale o l'annata completa di **AUTOSPRINT**-mese più il numero speciale di fine anno.



Abbiamo ristampato i raccoglitori