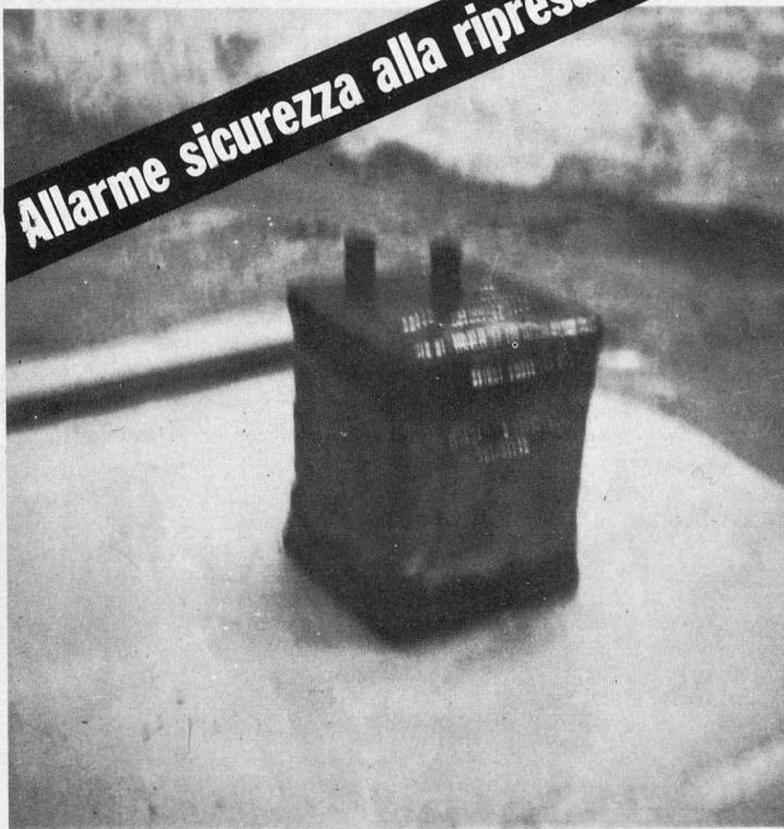


Allarme sicurezza alla ripresa F.1



In questa foto, anche se non bellissima, si può notare il primo esemplare di serbatoio cellulare Autodelta costruito dalla Pirelli in gomma con le prescrizioni CSI FT3. La CSI, lo ha fortunatamente omologato

F.1 74

Mentre la CSI ha a antifiamma AUTOD

Chi scrive confessa che un certo stupore, dovuto alla inaspettata scoperta di quanto leggete sotto, gli aveva fatto perdere di vista l'aspetto costruttivo e, diciamo, doveroso o gnorché si argomenti attorno a qualcosa che si ritiene migliorabile. Il fugace cenno dedicato al SERBATOIO CELLULARE AUTODELTA, oggi realizzato in gomma (FT. 3) dalla Pirelli S.p.A., non rende molta giustizia al fin qui bistrattato (dagli inglesi) recipiente.

Non molto di più di quanto facciano le imma-

gini di cui disponiamo e per le quali invochiamo da parte vostra il massimo sforzo interpretativo. Ma questo è un aspetto ormai noto della vita nazionale e vi possiamo garantire che non è mai mancata da parte nostra la premura nel tentare di immortalare le fattezze coi nostri mezzi. (Follia sperare).

Probabile che un certo scomparso, pur avendo fallito in molti sensi, abbia lasciato per retaggio agli « itagliani » il concetto per cui la Patria si serve anche facendo la guardia a un bidone. Chissà

che il nostro insuccesso non sia dovuto proprio a tale « Parola d'ordine d'una suprema volontà... ».

Comunque, ciò che conta è l'intenzione; e se questo potrà servire alla causa della sicurezza antifiamma, siamo grati a tutti coloro che hanno sventato a suo tempo i nostri assalti alla diligenza del sapere.

Non tutti i costruttori di vetture Gran Premio hanno scelto i poliuretani come imbottitura del sandwich deformabile imposto dalla FIA nell'ottobre

CSI... l'avrebbe detto?

Bene, bene, bene: se vogliamo dare cinque lire di credito al verbo attualmente predicato dalla US Federal Trade Commission, le ultime disposizioni CSI in fatto di sicurezza antincendio giustificano in pieno il vecchio proverbio « DAGLI AMICI MI GUARDI IDDIO »... con quel che segue.

Di che si tratta? Uh, schiocchezze e pinzellacchere come il sospetto che le schiume poliuretatiche vadano soggette a combustione spontanea; a quanto pare, con relative prove circostanziali di luogo e di fatto. Osserviamo, per dovere di chiarezza, che i suddetti materiali sono fra quelli approvati per il sandwich deformabile che oggi — così vuole il regolamento — deve avvolgere gli « otri » della benzina sulle vetture di Formula 1. Dal che arguir conviene che sarebbe quanto meno seccante dover constatare a metà di una curva che (ahio...!) l'US FTC non aveva tutti i torti.

Una questione controversa

Intendiamoci: non è nostra intenzione dispensare patenti di incendiario a destra e sinistra, tanto più che la questione è tuttora controversa ed ha suscitato più di un dubbio, specificamente in Inghilterra. Ciò non toglie che abbiamo potuto raccogliere dati attendibili, ed allarmanti, anche di parte inglese, su certi aspetti meno noti di questi materiali oggi sempre più usati sia nell'edilizia che nell'arredamento.

Non c'è alcun dubbio ad esempio che, in laboratorio,

qualsiasi schiuma poliuretatica può facilmente esser fatta ardere e bruciare con fiamma viva, riempiendo il locale di un bel fumo nero e pastoso nonché ricco dei migliori cianuri. Viceversa, pare, non c'è stato ancor nessuno scienziato che abbia deciso di dar fuoco a casa sua per documentarsi da vicino sul comportamento dei poliuretani in un fuoco vero.

Il pugnace mister Brown

Tale esperienza, per contro, è citata con tanto di statistiche dal rappresentante US FTC, Mr. Ron Brown, che insiste pugnace nel voler considerare almeno poco chiare le cause di molti incendi a base di schiume p.u. Mr. Brown conta probabilmente sul fatto che la cenere è muta, nell'additare al beffeggio i metodi speculativi usati di regola, dai componenti la Commissione di inchiesta che, nel rapporto, qualcosa devono pur scrivere. E qui dobbiamo concedere che di vecchi che si addormentano col sigaro acceso e di bambini che giocano coi fiammiferi, ne abbiamo veramente pieni i giornali.

Male ce ne incoglie se rinunciando, d'altra parte, alla facile versione di un corale comportamento da scimuniti perché troviamo in tal caso qualcosa come il 33% di disgrazie da fuoco in più (dal 1971 al 1972) da giustificare in altro modo. E si dà il caso che sia proprio questo il periodo aureo per la industria dei poliuretani espansi, che iniziò da allora il suo boom in fatto di imbottiture, tappezzerie e coibentazioni domestiche.

Proprio questa la linea di ragionamento di Mr. Brown, per il quale non resta, in conseguenza, altro motivo logico di tali misfatti al di fuori dell'autocombustione. Una cer-

Preoccupante « scoperta » americana

Autoin

Esperti del Regno Unito si dichiarano di opposta opinione, ma lasciano che a parlare per loro sia un qualsiasi sottosegretario agli Interni. Desolatamente anonima — ad e-

mento ». D'accordo, non è la temperatura del bagno di casa ma nemmeno tanto distante, nel caso di un curribile, da quella di certe procedure che hanno luogo nel vicinato.

Material and supplier ¹	Grade identification		Underwriters' Laboratories flammability tests ²						ASTM flammability tests ²		Arc-tracking tests			ASTM D495 Arc resistance ²
	Trade name	Description	Bulletin 94 Flammability rating (vertical and horizontal)	Hot wire ignition test	High current arc ignition test	D2863-70 Oxygen index	D635-68 Flammability classification for self-supporting plastics (horiz. bar)	UL high voltage arc-tracking test ³	ASTM (Tungsten electrodes) Time to track ¹⁵ Sec.					
Polypropylene (cont'd)	Enjay E185/CP495A	Flame retard. midg. cmpd.	0.062 SE1 0.125 SE1	0.062 30 No 0.125 42 No	0.062 0 >300 0.125 0 >300	1/4 x 1/4 27.9 1/4 x 1/4 17.5	0.062 SE 0.125 SE	0.062 6.2 No 0.125 6.6 No	121					
	Profil J/20/FR	20% glass fiber reinf. flame retard. midg. cmpd.	0.125 SE1											
	Pro-fax 6x24 nat.*	Gen. purpose	0.125 SB			1/4 x 1/4 17.6	0.125 B	1.2						
	Pro-fax 6x24 nat.*	Heat stabilized	0.125 SB			1/4 x 1/4 17.5	0.125 B	1.2						
	Pro-fax PC072	20% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.125 SB			1/4 x 1/4 18.0	0.125 B	0.6	89					
	LNP MF1004/FR	20% glass fiber reinf. flame retard. midg. cmpd.	0.062 SE1			1/4 x 1/4 25.7	0.250 NB		100					
Polystyrene	LNP MF1006	30% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SB			1/4 x 1/4 18.5	0.250 B							
	LNP MF1008	40% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SB				0.250 B							
	Moplen CR040A	Flame retard. midg. cmpd.	0.062 SE1 0.250 SE1		0.062 0 >200 0.250 0.062 >200		0.250 SE		89					
	Styrafil G30/30/FR	30% glass fiber reinf. flame retard. midg. cmpd.	0.062 SE1 0.125 SE1				0.125 SE							
	Styrasear J30/30/FR	30% glass fiber reinf. flame retard. midg. cmpd.	0.062 SE1				0.125 NB							
	Dylene KPD-1025 F, KPD-1001 BL		0.062 SE2 0.125 SE2 0.250 SE2											
Polysulfone	LNP CF1006	30% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SB				0.250 B		100					
	LNP CF1008	40% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SB				0.250 B							
	Lustrex HT92	High impact	0.125 SB			1/4 x 1/4 18	0.150 B	1.2						
	Lustrex HT95	Heat stab., high impact	0.125 SB			1/4 x 1/4 18	0.150 B	1.2						
	Richardson FRGP-201	Flame retard., Gen. purpose	0.125 SE2						140					
	Richardson FR-650	Flame retard., Impact	0.125 SE2						150					
UCC	P-1700*	Midg. cmpd.	0.062 SE2 0.125 SE1 0.250 SE1	0.062 21 No 0.125 63 No 0.250 91 No	0.062 0 6 0.125 0 14 0.250 0.062 113 0.250 0 16 0.250 0.062 156	0.080 30 1/4 x 1/4	0.125 SE	3.6	122					
	P-1720*	Midg. and extrusion cmpd.	0.062 SE1 0.125 SE1 0.250 SE1	0.062 12 No 0.125 27 No 0.250 109 No	0.062 0 14 0.062 0.062 >200 0.125 0 19 0.125 0.062 >200 0.250 0 20 0.250 0.062 >200	0.080 32 1/4 x 1/4	0.125 SE	8.2	90					

tezza senza complessi, che lo ha portato ad affermare in un dibattito parlamentare di « non ritenere sua la responsabilità di fornire le prove sul caso della combustione spontanea, in quanto considerava il fatto già evidente ». E' in una successiva intervista: « Non ci sono prove che quella roba prenda fuoco in una qualsiasi altra maniera (!) ».

semplio — la dichiarazione di un senior researcher che limita a « una certa fase di lavorazione » il rischio di combustione spontanea.

L'innesco di reazioni esoteriche è stato constatato in ambiente sperimentale riscaldando schiume poliuretatiche a 200°C, con tendenza del materiale a immagazzinare calore e un derivante « autoriscaldamento ».

Ron Brown il terribile non vuol neanche sentire di questi discorsi: insiste anzi, come un invasato, e replica che i pigmenti organometallici introdotti nella schiuma per determinarne il grado di durezza sono perfettamente in grado di provocare l'innesco di una lenta ma progressiva deflagrazione.

Evidentemente allergico al-

apena dato il via al serbatoio - sicuro DELTA nella realizzazione «PIRELLI»

'72. AUTOSPRINT notava, dopo Zeltweg, che la Ferrari B 3.RF presentava una elegante interpretazione dei regolamenti, affidando ai radiatori laterali in caso di urto la funzione di « parabordi ».

Pizzicati dallo scrupolo, siamo andati a rivedere che cosa dice il Bulletin Sportif N. 64 della FIA a proposito di strutture deformabili, con la segreta speranza di trovar lumi sui materiali adatti.

Speranza vana poiché nel testo si accenna genericamente a un « materiale ininfiammabile », lascian-

do con ciò ai costruttori ampia facoltà di grattarsi la pera. Come si sia finiti alle schiume poliuretane che resta per noi un mistero, sebbene la notizia sia degna di fede viste le sue ripetute conferme sulla stampa inglese.

Mistero buffo, oltretutto, anche per il semplice fatto che una semplice occhiata a un manuale tecnico dà per il poliuretano la classifica « B » che sta per « Burning », ossia « infiammabile ». E questo a parte qualsiasi novità a

proposito di autocombustione.

Nascondendo accuratamente ogni legittima curiosità di vedere come andrà a finire, non ci resta che osservare l'intrinseca attitudine del serbatoio Autodelta a sopportare senza danni una deformazione da urto o schiacciamento, specie da quando le sue interiora son diventate di gomma. Un invito a nozze per qualsiasi progettista alle prese con problemi di resistenza differenziata, stranamente simili ai disposti della FIA.

La quale FIA, dal suo

canto, non ci sovviene aver mai preso posizione ufficiale e contraria al serbatoio Autodelta. Anzi, nell'ultima riunione dicembrina, l'ha praticamente « omologato » nella sua nuova versione elaborata dalla Pirelli. La sua adozione effettiva è ormai legata solo al problema dei pesi e, magari, a una semplificazione del reticolo cellulare preparato dalla Casa italiana di gomme, ultima trincea dei costruttori inglesi F. 1 per non adottare il progetto di Chiti, nella sola preoccupazione economica di spese.

fiammabile la «spugna»

le mezze misure, coinvolge nei suoi vortici ogni accessibile malcapitato a tutti i livelli, prendendosi addirittura con la ASTM (carrozzina inattaccabile quasi quanto certi no-

stri Enti Nazionali) per certe procedure note come « test E-84 ».

A proposito di quest'ultimo l'US FTC dice pari pari che gli standard di prova dell'

A perfezionamento del suo curriculum, tante volte qualche « Casa » intendesse ingaggiarlo come PR man, Mr. Brown aggiunge che i fabbricanti di schiume sapevano be-

gente che il fuoco lo conosce bene, come alcuni comandanti dei pompieri. P. Watters di Newcastle-upon-Tyne, tanto per non far nomi, riferiva a un simposio londinese che l'incendio delle plastiche espanse rappresenta un rischio particolare nell'opera di spegnimento per la grande quantità di denso fumo nero a grande concentrazione di gas tossici. Inoltre, a questi fuochi è difficile avvicinarsi per l'intenso calore da essi svilup-

Material and supplier ¹	Grade identification		Underwriters' Laboratories flammability tests ²						ASTM flammability tests ³		Arc-tracking tests						
	Trade name	Description	Bulletin 94 Flammability rating (vertical and horizontal bar)	Hot wire ignition test	High current arc ignition test	D2863-70 Oxygen index	D635-68 Flammability classification for self-supporting plastics (horiz. bar)	UL high voltage arc-tracking test ⁴	ASTM D495 Arc resistance ⁵								
Asterisk (*) indicates UL recognized grade ⁶			Specimen thickness ⁷ in.	Burn rating ⁸	Specimen thickness ⁹ in.	Time to ignite ¹⁰ Sec.	Drip occurrence ¹¹	Specimen thickness ¹² in.	Electrode distance ¹³ in.	Number of arcs to ignite ¹⁴	Specimen dimensions ¹⁵ in. x in. x in.	Specimen thickness ¹⁶ in.	Burn rate ¹⁷ in./min.	Tracking rate ¹⁸ in./min.	Ignition occurrence ¹⁹	(Tungsten electrodes) Time to track ²⁰ Sec.	
Polyurethane (cont'd)	26	Sulfil G1500/20	20% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SE1							1/4 x 1/4	33	0.125	SE			
	48	LNP GF1006	30% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SE0	0.062 DNI	No	0.062	0	3.6	1/4 x 1/4	35	0.250	SE	0.062	10.3	—	115
		LNP GF1006FR	30% glass fiber reinf., flame retard. midg. cmpd.	0.062 SE0								1/4 x 1/4	39	0.250	SE		
Polyurethane	48	LNP GF1008	40% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SE0							1/4 x 1/4	36.5	0.250	SE			
	LNP TF1006	30% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SB										0.250	B			
Polyvinyl chloride	J	Airco 400 2003A* (B-843)	Propylene mod. PVC med. impact midg. cmpd.	0.062 SE1	0.062 >300	No	—	0	>200	—	36.0	0.062	NB	—	13.9	—	
		Airco 400 2016* (B-382)	Propylene mod. PVC high impact midg. cmpd.	0.062 SE1	0.062 83	No	—	0	>200	1/4	32.3	0.062	NB				
		Airco 400 2006	Propylene mod. PVC clear midg. cmpd.							1/4	33.8	0.062	NB				
		Airco 400 B361*	Propylene mod. PVC high impact, heat stab. midg. cmpd.	0.062 SE1	0.062 31	No	—	0	>200	1/4	29.8	0.062	NB	—	5.8	—	
	Airco 400 1005	Propylene mod. PVC extr. midg. cmpd.							1/4	32.8	0.062	NB					
26	PVC-Con G1407/20	20% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SE1										0.125	NB			
Polyvinyl chloride	39	Geon 8750	Rigid-Type I, Grade 2	0.258 SE0							1/4 D	51.6	0.258	NB			
		Hi-Temp Geon 3007	Chlorinated PVC extrusion	0.062 SE0								1/4 x 1/4	60	0.050	NB		
		Hi-Temp Geon 88884	Chlorinated PVC extrusion									1/4 x 1/4	61.4	0.125	NB		
		Hi-Temp Geon 88885	Chlorinated PVC midg. cmpd.									1/4 x 1/4	62.6	0.125	NB		
		LNP V1005	25% glass fiber reinf. midg. cmpd.	0.062 SE1								1/4 x 1/4	42.0	0.250	NB		90
58	Vyram 2746	Rigid, Type I, Grade I	0.125 SE1								1/4 x 1/4	45	0.125	NB			

Note: Superior numbers and letters refer to the explanatory notes on page 592.

¹ Numbers refer to manufacturers/suppliers listed on page 685.

Riportiamo da « MODERN PLASTICS ENCYCLOPEDIA » un estratto della TABELLA DI INFIAMMABILITA' relativa a certe materie plastiche. Visibile alla voce Polyurethane, sotto la colonna ASTM flammability test, la classificazione con sigla «B» cui si accenna nel testo. I prodotti incombustibili hanno la sigla NB (non burning), mentre la SE (self extinguishing) si riferisce ai materiali autoestinguenti

ASTM non sono attendibili né precisi a sufficienza per stabilire, valutare, prevedere o descrivere la combustione delle materie plastiche in reali condizioni di attacco da fuoco. E che, pertanto, l'entusiastico sbandierare che di tali prove si effettua nella pubblicità delle case produttrici va considerato ingiusto, errato, infondato e truffaldino.

nissimo dei rischi di autocombustione che apparentano polistirene e poliuretano cellulari, ma si sono guardati bene dal pubblicizzare la cosa nelle specifiche tecniche e, ancor meglio, nella réclame sui giornali.

Se nella vecchia Europa i tecnici si scaldano meno, troviamo qualche altro testimone a carico delle schiume fra

Incendiario ad ogni costo

Allo stesso simposio, un esperto insegnava come chiunque armato di: una scatola di fiammiferi (beh, sfido...!), un cuscino in poliuretano espanso e un vecchio paio di stivali, potesse sperimentare l'importanza dell'accendibilità, dell'infiammabilità e della velocità di propagazione della fiamma quando si parla di prodotti della combustione.

Con queste parole di colore oscuro, terminiamo l'esposizione di certe orripilanze manifestando alla CSI il nostro sincero augurio che Mr. Brown, oggi stesso, renda noto che il tutto era un suo scherzo di fine d'anno. Sarebbe possibile in tal modo, e solo allora, continuare tranquillamente ad autorizzare l'impiego di un materiale che finora è servito da alibi per evitare l'adozione del serbatoio antifiamma AUTODELTA.

Giuliano Orzali

● I dati sull'inchiesta accennata provengono dal «NEW SCIENTIST», Vol. 60, N. 873, data 22 novembre 1973.



Heuer fa orologi non comuni.

La prova:

Microsplit Il primo contasecondi digitale tutto elettronico in formato tascabile. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. HL 802



Montreal Cronografo automatico impermeabile. Segna e misura il tempo. Con pulsometro per misurare le pulsazioni. Con tachimetro per misurare la velocità. Non è un orologio comune. È un Heuer. Ref. 110.503



Tagliando

Vogliate informarmi ancora più dettagliatamente su Heuer.

Nome _____

Via _____

CAP/Località _____

Riemplire il tagliando e inviarlo a

HEUER-LEONIDAS
Via Palestro 20
20121 MILANO

Sponsorizzate
dalla DREHER
le macchine
bolognesi:

La
NETTUNO

campa cent'anni!

Grosse novità per i soci della Scuderia Nettuno, i cui dirigenti si sono dati particolarmente da fare, nei mesi scorsi, per poter aiutare in modo sempre più concreto i propri iscritti. In primo luogo, è stato concluso un accordo con la Dreher, la nota marca di birra, che «sposando» la Nettuno entra così per la prima volta nel campo delle competizioni automobilistiche, un campo pubblicitariamente molto redditizio, come tanti altri esempi hanno già evidenziato. E' un fatto che, nonostante il periodo non proprio favorevolissimo per il nostro sport, i responsabili della Dreher abbiano ugualmente concluso il loro accordo di sponsorizzazione con la Nettuno, e ciò dimostra la fiducia che evidentemente ripongono nel sodalizio che farà loro da «tramite» con il pubblico.

L'accordo prevede che tutte le vetture dei soci della Nettuno portino le decals pubblicitarie «Dreherforte», così come le tute dei piloti. Per quanto riguarda i particolari del contributo, è attualmente allo studio dei dirigenti del sodalizio bolognese una forma di aiuto diretto rappresentato da rimborsi spese e di premi-arrivo che sarà dettagliata quanto prima a tutti i soci. Una cosa è certa: con un mecenate così la Nettuno... campa cent'anni!

Nel frattempo, è anche in preparazione un accordo pubblicitario con un'altra ditta che garantirebbe una Formula Italia per tutta la stagione ad un pilota da scegliere, ovviamente fra gli iscritti alla Nettuno tramite una selezione in pista.



Premiazione del gruppo sportivo Peg-Pordenone corse: a sinistra, il presidente, maggiore Marco Costantini premia il campione sociale per la velocità, Mario Ruoso. A destra, un premio per Tonussi



La PORDENONE teme solo la crisi energetica...

PORDENONE - Mario Ruoso per il settore velocità e Giancarlo Lisino nei rallies sono i campioni sociali per il 1973 del Gruppo Sportivo Peg Pordenone corse. I due valorosi piloti unitamente a molti altri che hanno partecipato ad un intenso anno sportivo sono stati festeggiati nell'ormai tradizionale incontro di fine attività svoltosi nel ristorante al Parco di Fontanafredda, una frazione che dista pochi chilometri da Pordenone. Alla serata erano presenti tra gli altri il presidente dell'Automobile Club architetto Giorgio Garlato, il direttore dottor Ruggeri, il delegato provinciale del Coni cav. Agosti, il presidente della scuderia maggiore Marco Costantini e tutto il consiglio direttivo al completo, oltre a numerosi piloti, navigatori e gentili consorti nonché meccanici e personale dell'assistenza.

Il maggiore Costantini, nella sua relazione sportiva, ha espresso la sua preoccupazione per il clima di austerità che ha colpito lo sport automobilistico, sottolineando come la crisi energetica possa compromettere in un prossimo futuro l'attività automobilistica triveneta e nazionale. Passando alla relazione vera e propria Costantini ha sottolineato i risultati dei quali sono stati primi attori i valorosi piloti della Peg Pordenone che nonostante le crescenti difficoltà hanno saputo con grande senso sportivo e attaccamento ai colori sociali conseguire risultati che come ha detto il presidente Marco Costantini sono andati oltre le previsioni. Nel 1973 i piloti della Peg Pordenone hanno partecipato ai 16 rallies

nazionali e a tre internazionali, a 12 gare di velocità in salita, a 18 gare su pista, a 37 prove su pista, a 52 in salita e a 10 prove di go-kart. Il risultato di maggiore spicco è stato conseguito da Mario Ruoso classificatosi brillantemente secondo nel campionato italiano di velocità gruppo 2, classe fino a 2000, su Ford Escort 2000. Risultati di rilievo hanno ottenuto inoltre Willi Lovato, il campione uscente Dante Gargan laureatosi campione triveneto di velocità del gruppo 2, classe fino a 1300 mentre nel settore rally il miglior punteggio nella graduatoria sociale lo ha ottenuto Giancarlo Lisino che ha preceduto nella classifica Claudio Brunetta e Wladimiro Battistella. Costantini ha infine annunciato che il 18 gennaio alle ore 20,30 avrà luogo l'assemblea ordinaria dei soci della Peg Pordenone per il rinnovo delle cariche sociali. All'assemblea potranno partecipare i soci in regola con il tesseramento per l'anno 1974.

Ecco i piloti premiati con coppe e premi: campionato sociale velocità: 1. Mario Ruoso; 2. Dante Gargan; 3. Franco Manpreso; 4. Willi Lovato; 5. Silvano Pittini; 6. Roberto Tommasi; 7. Attilio Bolzon; 8. Adriano Viatto; 9. Valentino Banchet; 10. Federico Carmona. Campionato sociale rally: 1. Giancarlo Lisino; 2. Claudio Brunetta; 3. Wladimiro Battistella; 4. Renzo Giannetti; 5. Carlo Corazza; 6. Paolo Pippo; 7. Antonio Colle; 8. Renzo Riberti; 9. Claudio Salvador.



Vittorio Brambilla assieme al suo sponsor Daniele Ciceri, della Beta

Molte «contestazioni» nella premiazione BETA e «chiavi» pregiate ai migliori meccanici F. 3

Più tranquilla LELLA dopo il test in 5000

MONZA - Il più ricco dei menu del Saint George Premier ha tenuto impegnati soci ed ospiti del Ferrari Club di Vedano al Lambro, esponenti della Beta ed i molti piloti invitati all'annuale premiazione per buona parte della serata: dalla sala banchetto gli sguardi ogni tanto si spingevano oltre la vetrata della veranda dove era esposta la March BMW con la quale Vittorio Brambilla ha riportato tanti bei risultati nella stagione di Formula Due e dove si potevano vedere anche i premi ed i caschi, fedelmente riprodotti in porcellana, destinati ai piloti festeggiati. Tra i premi anche una serie di chiavi (da serraggio, naturalmente, quelle della Beta) in oro, argento e bronzo destinate ai meccanici dei migliori piloti della Formula Tre italiana. Questa delle chiavi è stata una simpatica idea di Daniele e Sandro Ciceri, titolari dell'azienda che appoggia Vittorio, destinata a dare un riconoscimento a coloro che pur rimanendo all'ombra del successo contribuiscono in maniera sostanziale a raggiungerlo.

Prima dei meccanici al tavolo dei festeggiamenti è Vittorio Brambilla complimentato dal suo stesso sponsor che si incarica di premiarlo con un cronometro Microsplit Heuer ed un... pregiato pezzetto di carta. Ciceri, su pressione dei fans, tocca l'argomento Formula Uno confermando la sua volontà di arrivare a dare la possibilità a Vittorio di disporre di una macchina per la massima formula per la stagione '74; ricorda però la mancanza di una parte della somma necessaria per la quale si sta ancora cercando. Riprendendo questo spunto, più tardi, il giornalista Cesare Facetti critica duramente la CSAI che destina denaro per creare giovani piloti senza muovere un dito per mettere in condizione quelli che sono già arrivati, come Vittorio appunto, di avere il giusto sbocco professionistico. Vittorio, ringraziando, parla delle prove fatte per la Firestone al Castellet aggiungendo che, a parte i Ciceri, ha avuto molti più aiuti all'estero che in Italia.

Dopo Vittorio, che riceve anche una bella coppa da Florindo Cereda, presidente del Ferrari Club di Vedano, tocca ai meccanici che lo hanno aiutato nel corso dell'anno: il fedelissimo Giuseppe Molli riceve un lussuoso carrello Beta completo di una attrezzatura da intera officina. Cestelli non meno ricchi vanno ai fido Gaetano, Duccio Ossola, Giannimone e dal team manager Mino Torazzi.

Chiuso il capitolo Vittorio, sono

Carlo Giorgio e Trivellato i primi a ricevere i premi della Beta: casco per il pilota e chiave d'oro ed attrezzi per il preparatore vicentino come riconoscimento al successo nel campionato italiano di F. 3 con la March. Trivellato in questi giorni è impegnatissimo nel far fronte alle richieste di vetture March per la stagione ventura.

Poi Colombo, secondo al Campionato, ed il suo elegantissimo meccanico Pavanello. Colombo racconta dei primi vagiti del Toyota-Novamotor G. 3: «Al banco è stato molto potente, oltre 165 HP, presto lo provveremo in pista sulla Brabham e sulla March dove può essere montato con facili adattamenti».

Santino Matteucci è certamente il più bello tra i meccanici della F. 3: romano, un metro e novanta, spalle da sansone e sorriso dolce, vive per la macchina del suo pilota: Francischi. La chiave di bronzo per il terzo posto al Campionato lo ha reso certamente felice.

Tra gli ospiti sono passati al tavolo dei premi anche Carluccio Facetti («In Italia ci si dimentica dei piloti che hanno compiuto i 35 anni, eppure io non mi sono mai sentito tanto forte»); Lella Lombardi («La F.5000 mi faceva più impressione prima di provarla: quando ho visto che a Brands Hatch giravo senza fatica ad un solo secondo e mezzo dal record di Gethin ho preso fiducia»); Cinotti («Finalmente avrò una macchina a posto, una March F. 3, grazie all'aiuto delle Batterie Scaini»); Flammini («Mi sono trovato bene sulla Brabham di F. 2 della CSAI, sono andato forte senza far fatica anche a Fiorano sul bagnato. Spero di essere scelto perché il 1974 è un anno importante per me») ed il motociclista Jack Findlay («Correrò con la Suzuki 4 cilindri ufficiale. Di Agostini con la Yamaha penso... solo ai 150 milioni che ha preso!»). L'ultimo casco è toccato al monzese Giuseppe Monguzzi che ha disputato un'ottima stagione in Formula Ford trovandosi un po' in difficoltà a fine anno per una evidente inferiorità di motore.

Della bella manifestazione deve essere ricordata un'ultima cosa: il Ferrari Club di Vedano al Lambro continua ormai da anni, per l'entusiasmo del suo Presidente, del vice presidente Adriano Vimercati e dei numerosi soci, una attività a favore dell'automobilismo e a concreto sostegno del proseguimento delle corse all'Autodromo di Monza e merita tutta la simpatia degli sportivi.

g. n.

Un esempio che conviene imitare

La PATAVIUM per le mogli

PADOVA - Le consorti dei piloti sono state al centro della tradizionale serata delle premiazioni della Scuderia Patavium svoltasi in un clima signorile in un salone del ristorante «La Bulesca» nel comune di Rubano situato a circa otto chilometri dal capoluogo. Questa volta dunque gli uomini hanno ceduto il passo al gentil sesso per manifestare loro tutta l'ammirazione per la cortesia dimostrata in tutto l'arco dell'annata automobilistica. Bepi Zanchetti che con molto garbo ha condotto la riuscita serata ha sottolineato l'importanza che assume la «presenza» della moglie nell'attività sportiva del marito.

Ma a parte questo grazioso intermezzo alla Patavium premeva manifestare la sua simpatia ed esprimere le grazie più sentite ai valorosi piloti che nell'arco di una intera annata hanno tenuto alto il vessillo del glorioso sodalizio. Il 1973 si è concluso per la Patavium con un bilancio del tutto confortante a conferma che la scuderia sta continuando, nonostante le difficoltà, la sua marcia di ascesa. Un titolo italiano Fisa conquistato da Ferdinando Giorato nella classe 1300 gruppo 1, due titoli triveneti da parte di Bepi Ranzolin e di Ruggero Parpinelli rispettivamente nel gruppo 2, 4, 5 e nel gruppo 3 e numerosi altri piazzamenti.

Oltre cento i presenti alla festosa serata tra i quali abbiamo notato il nuovo direttore dell'Automobile Club di Padova dottor Benedetto Pelliccioni, il rag. Guido Reatti ispettore per le Tre Venezie della Veedol, il dottor Francesco Pattané amministratore delegato e titolare delle Ceramiche Cedas che hanno sponsorizzato per il '73 la Scuderia Patavium; con il dottor Flavio Dal Maso della filiale di Padova, il commissario della CSAI rag. Ernesto Lazzaretti, mentre gli onori di casa sono stati fatti dal presidente dottor Ruggero Poggi e dai suoi diretti collaboratori dottor Roberto Bauce, Roberto Grassetto, Guido Lanciarrea. O-

spiti della serata Serena e Leo Pitoni della Scuderia Lloyd Adriatico.

Durante la cena sono stati estratti numerosi ricchi premi mentre a termine è stata la volta della consegna delle numerose coppe ai piloti campioni e ai conduttori che si sono messi in luce nel corso dell'annata nonché ai co-piloti e all'equipe dell'assistenza. I premiati: Ferdinando Giorato campione italiano FISA, Bepi Ranzolin campione triveneto gruppi 2, 4, 5, Ruggero Parpinelli campione triveneto gruppo 3, Pierluigi Grassetto campione sociale velocità, gruppo 1-3, secondi ex aequo «Igor» «Demalon», 3. Giorgio Spiller-Carlino Ranzato; campionato sociale formula Italia: ex aequo Pio Peruzzi e Stefano Piccolomini, campione sociale kart: Riccardo Patrese; campione sociale rallies nazionali ex aequo Franco Gariboldi, Giancarlo Borsetto, Mauro Bonato e Roberto Bauce; premio speciale per attività svolta in tutta la penisola: Alessandro De Giorgi; attività velocistica: Francesco Campaci, Ferruccio Sensi, Carlo Tormene, Roberto Zannoni; co-piloti; Roberto Faggiani, Antonio Degan, Carlo Mursia, Roberto Cernigoi, Guido Lanciarrea; attestati: Bof, Vudafieri, Da Schio, Bodini, R. Calore, De Vidal, Marcato, Liviero, Boan, Bottaretto, Renzo Calore, Facco, R. Grassetto, Moro, Oirene, Ronconi, Zanchetti e Jessi; equipe assistenza: Zavattiero di Bressio, Mardollo di Sarneola di Rubano che recentemente ha inaugurato il nuovo stabilimento «casa dell'ammortizzatore», Roncolato, Busatta e Giorato. Sono state infine consegnate medaglie d'oro delle Ceramiche Cedas e della Veedol lubrificanti a piloti che si sono particolarmente distinti e precisamente a Parpinelli, Bauce e Tormene Carlo e Tormene Tristano per la partecipazione al Montecarlo e a Poggi-Pierluigi Grassetto per il Giro d'Italia.

Attilio Trivellato



Il presidente della scuderia Carlo Benelli, Fabrizio Conti, premia con un gesto affettuoso il campione sociale velocità, Paolo Compagnoni

Molto intensi i programmi della «BIONDETTI»

4 F. Italia e tre corse

FIRENZE - Nonostante il quadro ancora incerto per le prospettive della nuova stagione di gare, nelle scuderie si buttano giù i programmi futuri. E' il caso della «Biondetti - Firenze Corse» che ha annunciato in questi giorni le linee dell'attività 1974 e le novità non sono poche. I dirigenti della formazione (andati definitivamente a monte i progetti per la unificazione delle compagnie fiorentine per dare vita ad un unico sodalizio), hanno deciso di continuare l'attività puntando soprattutto sui giovani e sulle formule minori, in quello spirito di gentilezza che ha caratterizzato questa Scuderia. Quattro formule Italia correranno per i colori della «Biondetti - Firenze Corse» guidate da Massimo Buratti, il bolognese vincitore del titolo italiano per le K 250, il fiorentino Paolo Migliorini, il lucchese Moreno Cagnoni ed Umberto De Felice. Inoltre una Formula Ford per Scozzaro, una Monza per Dario Martini, due K 250, Larussa e Riccardo De Felice, una decina di kartisti fra la 100 e la 125. Una scuderia-vivaio insomma, che trova logica spiegazione nell'imminente inizio dell'attività sul circuito del Mugello. Ma oltre all'interesse per la Formula Italia e quelle minori, il 1974 vedrà l'impegno della «Biondetti» anche sul piano organizzativo. Tre corse sono infatti in calendario sul Mugello il sette luglio, il quindici settembre

ed il tredici ottobre; prove nazionali che vedranno i vari gruppi del turismo, gran turismo, sport 5, formula Italia e Ford, K 250.

Oltre ai «formulisti» i colori della «Biondetti - Firenze Corse» saranno portati in gara dal giovane e validissimo Riccardo Ricci, vincitore della classe 1600 al recente giro d'Italia ed ottavo assoluto sulla BMW, campione italiano del gruppo 2, che correrà sempre su una vettura della casa di Monaco. Inoltre Aquilini (Fiat 128), Braccini (850 Abarth), Boanini ed altri piloti con i quali sono in corso trattative.

Non dimenticato il settore rally che dovrebbe vedere una iniziativa a favore di alcuni giovani sotto la guida di Polli.

Anche il settore fuoristradistico incrementerà la sua attività in collaborazione con il Panzer Club di Prato. Infine è stata potenziata l'organizzazione della scuderia con due «punti di assistenza» presso l'Automoda e la Scar-Alfa Romeo (forse da questa arriveranno novità presto sull'Alfasud TI appena omologata) e con il miglioramento del giornalino della scuderia che ha già raggiunto le due mila copie di tiratura. Ed intanto si sta designando il destinatario dell'onoreficenza HP, che sarà noto fra poche settimane.

Marco Grandini

La BENELLI ha un anno

BIBBIENA - Cento soci, cento partecipazioni: questo il bilancio 1973 della giovane Scuderia Carlo Benelli di Bibbiena che qualche giorno fa, in un lieto quanto affollato convivio, ha festeggiato il suo primo anno di vita. E' un bilancio che il presidente Fabrizio Conti ha reso noto con una certa punta di orgoglio per i traguardi raggiunti e per quelli che lo straordinario sviluppo della società lasciano intendere per l'avvenire. Il convivio, per il quale erano giunte le adesioni della Famiglia Benelli, di Nanni Galli, della FISA e di Mario Casoni, si è naturalmente concluso con la consegna di premi e di riconoscimenti ai piloti del sodalizio che nel corso dell'annata sportiva si sono particolarmente distinti.

Sono stati premiati Paolo Compagnoni cui è andato il titolo sociale della velocità, Roberto Bruni per i rallies e Fabio Dominici per i co-piloti o navigatori.

I campioni AUTO-Torneo

MILANO - Ecco le classifiche definitive dei vincitori dei titoli e loro punteggi nell'Autotorneo Italiano della Sport Turismo.

Campione assoluto 1973 Salvatore Falcone punti 166; Classe 800 maschile Renzo Bernardi punti 175; Classe 1250 maschile Daniele Cedrati punti 171; Classe oltre 1250 maschile Achille Ghersi punti 155; Classe Mini/A112 maschile Salvatore Falcone punti 175; Assoluta femminile De Giulì Gabry punti 180; Classe 1000 femminile Scutella Katty punti 175; Classe oltre 1000 femminile Maria Teresa punti 115; Classe prototipi Fioretti Silvano punti 175. Classe oltre 1000 femminile Maria Teresa punti 115; Classe prototipi Fioretti Silvano punti 175.

COPPA DEI CAMPIONI

Assoluta Maschile Petrinì Giuseppe punti 180; Classe 800 maschile Maggi Gianfranco punti 175; Classe 1250 maschile Maggi Giordano punti 175; Classe oltre 1250 Rinaldi Domenico punti 60; Classe Mini/A112 Petrinì Giuseppe punti 180; Assoluta Femminile Gorni Oriana punti 180; Classe 1000 Femminile Ramanzini Rita punti 115; Classe oltre 1000 femminile Gorni Oriana.



Durante la premiazione a Schio, vediamo (a sinistra) premiati Sandro Gregori e Franco Ceccato, entrambi vincitori di classe nel campionato Triveneto dei rallies, rispettivamente con Ford e Fiat



Il COMUNE di SCHIO s'impegna con i piloti!

SCHIO - La Scuderia Città di Schio, l'ultima nata dei sodalizi del triveneto ha tirato i fili del suo primo anno di attività. Si è trattato di un festoso e simpatico incontro tra dirigenti, autorità e piloti svoltosi nell'elegante cornice del ristorante «ai Pini» alla periferia di Schio. Quello della Scuderia Città di Schio è stato un debutto del tutto positivo che ha ripagato le aspirazioni e l'impegno del consiglio direttivo del sodalizio di cui fanno parte oltre al dinamico presidente Giuseppe Pini, il vicepresidente M. Dall'igna, l'attivissimo segretario Renato Marzari, il tesoriere Stella, il direttore sportivo L. Ceccato e i consiglieri Spiller, Sbabo, Tessari e Peretti. Tutto si è svolto nel migliore dei modi a conferma dell'entusiasmo che anima i dirigenti del giovanissimo club automobilistico.

Il presidente Giuseppe Pini dopo aver porto il saluto ed il benvenuto agli ospiti ha tracciato brevemente il cammino percorso della scuderia nella stagione che non è stata avara di soddisfazioni, anzi. Nel 1973 la «Città di Schio» ha ottenuto lusinghieri risultati conquistando ben tre titoli triveneti nel settore rallies per merito di Lorenzo Spiller, Franco Ceccato e Alessandro Gregori e ottenendo numerosi piazzamenti che fanno bene sperare

per il futuro. Per quanto riguarda il 1974, il presidente Pini ha detto che la scuderia si impegnerà particolarmente per fare meglio di quanto è stato fatto nella precedente annata, partecipando a tutte le prove del triveneto ed anche ai rallies nazionali ed internazionali, tra cui il San Martino e l'Alpe della Luna.

Il sindaco di Schio avv. Beggio prendendo a sua volta la parola dopo aver espresso il suo compiacimento e quello dell'Amministrazione per la costituzione della nuova scuderia e per l'attività svolta nel suo primo anno di vita ha espresso l'augurio che i piloti scledensi possano conquistare quei traguardi che rientrano nei loro programmi. Concludendo l'avv. Beggio ha formulato i migliori auguri per i piloti assicurando che l'amministrazione comunale segue con interesse e simpatia l'attività del fiorente sodalizio.

A questo punto ha avuto inizio la passerella dei campioni che è stata aperta da Pino Ceccato il pilota più famoso della zona al quale lo scultore concittadino Romagna ha donato un artistico trofeo in ferro battuto. E' stata quindi la volta dell'equipe degli sponsor ai quali sono state consegnate artistiche targhe di riconoscimento Wladimiro Scortegagna, Alvise Zanros-

so, Maurizio Zordan e Lorenzo Ceccato; una artistica coppa è stata poi consegnata ai campioni sociali Antonio Rossetto (velocità) e Franco Ceccato (rally) e ai piloti Lorenzo Spiller, Fiorenzo Sbabo, Tino Molo, Mario Dall'igna, Renato Marzari, Daniele Rossi, Edoardo Mabilia, Roberto Zaltron, Dario Pontini, Alessandro Gregori, Matteo Graziani, Antonio Comerio, Fidente Bizzotto, Lorenzo Filippi e Antonio Ongaro e ai co-piloti Antonello Paolo, Elda Cocco, Carlo Ceccherello, Eugenio Graziani, Ermanno Panozzo, Piergiorgio Zonta, G. Carlo Zerbato, Maurizio Zordan, Vittorio Fontana e Pietro Santacatterina.

Si è giunti così alla fase centrale delle premiazioni: Pino Ceccato ha presentato alle autorità e agli sportivi i tre neo campioni triveneti rallies Lorenzo Spiller su Fiat 127 gruppo 1, Franco Ceccato su Fiat 127 gruppo 2 e Alessandro Gregori su Ford Escort 1600, gruppo 2 ai quali sono state consegnate artistiche coppe. Infine premi speciali sono stati consegnati a Paola Dalla Ca', Elda Cocco, Daniele Rossi, Pontini-Ceccherello, Graziani, Graziani, Antonio Comerio e Lorenzo Filippi. La simpatica serata si è conclusa con un brindisi alle fortune della scuderia.

a. t.

L'INVENZIONE DEL SECOLO

Gratis da oggi un nastro (o disco): stamane lo udite stasera cominciate a parlare Inglese, Francese o Tedesco

Derivato da un computer un nuovo, sbalorditivo Metodo britannico - Comincia domani la distribuzione del dono ai nostri lettori

Il mondo degli scienziati e dei tecnici è stato messo a rumore da una sbalorditiva invenzione inglese. Da Londra comunicano che in base ai dati elaborati da un cervello elettronico dopo un lungo lavoro di impostazione e di ricerca, è stato messo a punto un nuovo Metodo che consente di cominciare a parlare le lingue nella stessa giornata. La tecnica di oggi non finisce più di stupirci. Ma non basta: l'Istituto Internazionale Linguaphone, ha stanziato una forte somma a scopo promozionale per diffondere gratuitamente, attraverso le sue 60 Filiali in tutto il mondo, un nastro-cassetta e un disco-simultaneo, di prova, in tre lingue: Inglese, Francese e Tedesco.

I lettori possono così sperimentare subito, a casa loro, senza spesa né impegni di sorta, questa

eccezionale invenzione. I lettori possono liberamente scegliere fra nastro-cassetta e disco-simultaneo, a seconda del mezzo di riproduzione che posseggono.

Maggiori dettagli sono contenuti in un opuscolo che viene inviato, con le istruzioni per l'uso del nastro, o del disco-simultaneo, a chi lo richiedi entro una settimana scrivendo a: «La Nuova Favela Linguaphone Sez. AS/1 - Via Borgospesso 11 - 20121 Milano», specificando se desiderano nastro-cassetta o disco-simultaneo. Col nastro-cassetta o col disco-simultaneo — ripetiamo gratuiti e senza impegni di alcun genere — chiunque può scoprire un nuovo Metodo per incrementare lavoro, carriera, affari e guadagni. E' bene approfittare oggi stesso di questa opportunità offerta dalla tecnica moderna e dai suoi passi da gigante in ogni campo.

La paura di MODENA cresce

a metà gennaio Consigli generali di fabbrica

Alla FERRARI si lavora sedici ore settimanali!

SPECIALE PER AUTOSPRINT

MODENA - Ferrari, Maserati, Lamborghini sono certamente al limite di... ogni resistenza. La De Tomaso, dopo il passaggio della gestione Pantera direttamente alla Ford (Torino), non ha (per il momento) grossi problemi di produzione e di personale. Alla Ferrari l'orario di lavoro settimanale è stato ridotto a 16 ore, mettendò (per la differenza con le 40 ore) in Cassa di integrazione i 950 dipendenti (esclusi gli addetti al reparto corse) e i 450 della « Scaglietti » fino al 15 gennaio.

Da parte dei sindacati si sottolinea che indubbiamente la situazione è grave, si vedrà dopo il 15 gennaio

quello che si dovrà fare. Data « fatidica » anche per la ripresa delle trattative alla FIAT. Per il momento, mentre a Torino i Sindacati parlano di strumentalizzazione della crisi petrolifera, a Modena vanno più cauti.

Per la Ferrari si continua ad accennare al progetto di riconversione della produzione. Si parla di produrre a Maranello mini utilitarie Fiat o persino autoveicoli per il pubblico trasporto.

Per la Maserati, secondo i Sindacati, la situazione è più difficile. L'alternativa non appare nemmeno ipotizzabile sulla carta. Intanto lo stock delle macchine invendute, così come alla Ferrari, è notevole: si parla di 300 unità per Casa.

Il Governo è stato interessato dalla Federazione Sindacale unitaria dei problemi specifici modenesi. La disponibilità del Ministro dei trasporti on. Preti a togliere il limite (per favorire i collaudi delle GT) su un tratto dell'autostrada del Brennero, fa sperare. Se ne parlerà anche in sede di Consiglio di Fabbrica che si riuniranno il 15 gennaio. Anche la Lamborghini è coinvolta nella stretta congiunturale e le ore di lavoro sono ridotte a 16-24 la settimana. Le ultime decisioni di NIXON per « limiti » di velocità generali negli USA, hanno chiuso pure questa « valvola » esportativa.

Insomma, dopo aver spinto la botte sulla china, ora anche le punte più avanzate dei metalmeccanici modenesi, si preoccupano senza riserve per le contingenti « calamità » che hanno compromesso il lavoro per circa 3.500 dipendenti. Per una città che, come Modena, aveva preso questo orientamento per staccarsi completamente dalle altre produzioni, rendendo un fatturato di oltre 30 miliardi, il futuro è davvero incerto e triste. Persino l'usato è scaduto e non arrivano telefonate di nuovi acquisti.

Il caso « Maserati » (con 600 dipendenti in cassa integrazione oltre le 27 ore settimanali attuali) è uno di quelli più pesanti ammettono i Sindacati. La Maserati ha rinunciato persino alle corse per le macchine di prestigio, la fresca Kham-sin ne è la più recente testimonianza. Ma la Maserati è a capitale francese Citroën, che è stata la prima industria europea a bloccare la fabbrica nel dicembre prenatalizio. Perciò i dipendenti modenesi vogliono, unitamente ai dirigenti, evitare il peggio, difendere la loro fabbrica e il posto di lavoro. Vi riusciranno?

E' l'interrogativo generale per tutti, ma particolarmente valido per questo settore dell'industria nazionale che con troppa faciloneria è stato gettato allo sconquasso da una classe politica mediocre, abituata a chiudere la stalla quando i buoi sono scappati o a prendere decisioni frettolose, per rimangiarsele quando il danno è fatto.

Mario Morselli



LE CONFIDENZE

di Eoin S. YOUNG

● La MARCH ha già consegnato oltre 25 vetture dei modelli 1974, di cui otto Formula 2, dieci Formula 3, e sei Sport. Ha ordini per 74 vetture, e per ora nessuno di questi ordini è stato disdetto per via della crisi petrolifera. A proposito di Formula 2, Sandro Angelieri che alla March svolge il ruolo di « capo delle vendite », ha consegnato una macchina al promettente brasiliano Friedrich.

Anche in Inghilterra scoppia la rivolta contro l'Auto Club

LONDRA - In Inghilterra si profila all'orizzonte una « guerra corsaiola » fra gli organizzatori di gare e il RAC, che sovrintende questo sport in maniera un poco sonnolenta, esercitando un potere teorico senza però che ci sia neppure una parvenza di forza. Da un certo tempo, ormai, c'è un sottofondo di scontentezza che ribolle in Gran Bretagna, e la gente ritiene che organizzatori di corse di velocità e di rallies, costruttori, concorrenti e piloti dovrebbero riunirsi e formare un comitato che controlli lo sport automobilistico nazionale.

La situazione è diventata d'un tratto più scottante, quando il RAC ha ritirato la licenza per la tradizionale riunione del Boxing Day a Brands Hatch, che era considerata un poco una « prova »: cioè, se le gare della giornata si potevano svolgere senza « tagli », la cosa avrebbe dato buone speranze per le competizioni inglesi del 1974. La soppressione, da parte del RAC (senza previo avvertimento agli organizzatori) è ritenuta molto grave, non perché si trattasse di gare importanti, ma perché un gesto così unilaterale del RAC potrebbe essere usato come uno strumento, per porre fine a tutte le corse in Inghilterra... senza che si debba fornire un motivo.

REVSON

dice

le bugie ?

● Quando, nella scorsa stagione, Graham Hill decise di comprare una Shadow, lo fece perché nessun altro era disposto a vendergli una vettura adatta e perché riteneva che una BRM con motore Ford-Cosworth dovesse rappresentare un binomio ideale e, dato che il progettista della BRM, Tony Southgate, adesso è alla Shadow, questa doveva essere l'equivalente di una BRM-Ford. Alla conclusione sbagliava e, sia lui che Oliver e Follmer, trascorsero la stagione aspettando che Southgate rimediasse alle numerose differenze fra il « traballante » Ford-Cosworth V8 e il liscio BRM V12.

Poco tempo fa ho parlato con PETER REVSON e gli ho chiesto se era stato soltanto il peso del « sacco pieno d'oro » a tentarlo a entrare nel team UOP-Shadow. Mi ha risposto che secondo lui il progetto aveva del potenziale e quindi non c'era motivo perché non gli riuscisse di fare andare bene la Shadow. Mi ha anche detto che gli era stato offerto un posto nella squadra Ferrari di Gran Premio, ma che l'aveva rifiutato in favore della Shadow... (in realtà è vero piuttosto il contrario n.d.r.). « Finanziariamente l'operazione Shadow è forte — ha detto —. Adesso ho provato la vettura e mi sembra buona. La squadra ha deciso possibilità. In effetti, non avevo guidato la macchina prima di firmare il contratto per il 1974, ma mi dicevo che con l'appoggio dell'UOP dovevano avere il necessario per formare un buon team. Southgate è un buon progettista... forse non è il migliore del mondo, dal punto di vista del lavoro di sviluppo, però ho fede nelle mie capacità di intendermela con un progettista e di riuscire a spiegar-

gli esattamente come si comporta la vettura in pista ».

In questi giorni Revson si presenta come « signor Mondo », dato che la sua ragazza, Mary Wallace, ha conquistato il titolo di « Miss Mondo ».

STEWART

ormai

dissacrato

● JACKIE STEWART è di piccola statura e si muove molto in fretta, per cui non è un buon bersaglio, ma parecchia gente cerca di « sparargli » di questi tempi. Il più recente a farlo è John Surtees, che non è mai stato un membro entusiasta del club dei fans di JYS. Parlando con Tony Rudlin, di « Motor », da detto durante un' intervista: « E' stato Stewart a cominciare tutta la storia (richieste di molto denaro). Per amore della pubblicità, chiedeva somme degne di un divo del cinema e gli altri piloti gli credevano. A suo tempo le cose si riassessero, naturalmente, ma per ora tutto questo rende difficile fare dei bilanci ragionevoli. Sai, certi piloti devono ancora pagare i costruttori, per ottenere una guida. Anche questo è sbagliato, s'intende, però è un segno dei tempi. E' questo uno degli effetti che ha avuto Stewart, sulle corse. Quando tutte le storie sul suo ritiro saranno sbollite, credo che scopriremo che molte strade sbagliate sono state imboccate dalle competizioni per colpa sua ».

● Come era facilmente prevedibile, specie dopo il test a Vallelunga, è stato ufficialmente annunciato che la seconda guida del team Embassy-Lola sarà Guy Edwards, che si affiancherà così a Graham Hill. Solo quest'ultimo sarà al via del G.P. del Brasile, poiché la seconda vettura non è ancora pronta.

CHINETTI pensa alle « elettriche »!

MODENA - Luigi Chinetti è stato a Modena per incontrarsi con esponenti dell'automobilismo locale. Con Gardini ex uomo di fiducia dell'ing. Enzo Ferrari, con l'ing. Mino Ferrari Amorotti, pure ex ferrarista, e con Nello Ugolini. Chinetti non ha nascosto che il momento è particolarmente difficile per le importazioni negli USA di macchine italiane. Le restrizioni in atto hanno inferto un duro colpo alle vendite e, di conseguenza, alla produzione.

E le corse? Momento di riflessione anche per questo settore. Più che alle corse, però, Luigi Chinetti, che ha costituito da qualche anno una società trasferendosi fuori di Nuova York, pensa al commercio di macchine.

Ma Chinetti è venuto a Modena anche per accordarsi con Ugolini sull'acquisto di una elettrica Zagato. Vuol rientrare in USA con questa novità che il nostro giornale ha maggiormente popolarizzato con la « corsetta » durante la premiazione del « Casco d'Oro ». Chinetti è venuto pur anche, per scoprire da vicino quali sono le effettive vie di sbocco della situazione in Italia; quali le possibilità di esportazione con la lira ancora fluttuante e col dollaro che riprende dopo gli scossoni recenti. Prendere macchine da parcheggiare invendute in USA è assurdo, né questo sistema entra nel giro delle fabbriche; si spediscono soltanto macchine vendute. Chinetti ha voluto conoscere quale è lo stato attuale della produzione per la Dino 308 e anche per la BB. Le risultanze, per ora, non sono molto incoraggianti.

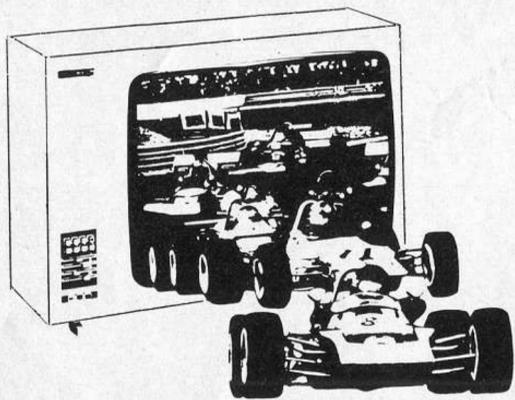
Nel « sereno » CANADA

SALONE anche a Toronto

TORONTO - In Canada non vi sono per ora problemi petroliferi, e non si prevede che ve ne siano. Tant'è vero che a Toronto si è quasi pronti per il debutto di un nuovo Salone dell'Auto, in aperta concorrenza con quello di Montreal. William Shanaham, capo dell'organizzazione che comprende oltre 200 membri delle rivendite autorizzate di

autovetture, ha dichiarato che il Salone diverrà un'attrazione annuale. Per questa prima edizione, che si aprirà l'8 febbraio per concludersi il 17, sono stati stanziati mezzo miliardo di lire. Accanto alle auto, vi saranno naturalmente esposizioni collaterali, come auto antiche, accessori, vetture sperimentali e naturalmente vetture sportive.

TV tra bilanci e previsioni



Una maga da... battere

La TV, e in particolare la « Domenica sportiva » — forse per farsi perdonare una stagione troppo poco dedicata all'automobilismo sportivo — ha voluto chiudere il 1973 in bellezza; presentando come ultimo ospite dell'ultima trasmissione dell'anno uno tra i più brillanti Campioni italiani, Arturo Merzario. E' stata una sorpresa, graditissima, che ci ha un po' riconciliati con la rubrica domenicale e ci ha fatto dimenticare le sue innumerevoli macroscopiche pecche.

Sorpresa anche per il consuntivo TV « Un anno di sport » che ci eravamo preparati a vedere ed ascoltare con molto scetticismo e con un ravvivato spirito critico. Colpa della Rai, naturalmente, che sia attraverso i comunicati diramati tramite le Agenzie di stampa, sia dai servizi dello stesso Radiocorriere ci aveva preparati a un collage di successi dal quale appariva chiaramente escluso il capitolo motoristico. E ad avvalorare l'impostazione nettamente a favore di certi sport, con esclusione di altri, ci si erano messi anche i nuovi flash televisivi — dal titolo « Appuntamento TV » — che hanno più volte annunciato la trasmissione mostrando le sequenze di quelli che apparivano dover essere gli sport privilegiati del consuntivo annuale: nuoto, ciclismo, calcio, pugilato.

Ma anche questa volta i fatti dovevano smentire le previsioni quasi come era avvenuto, appena due giorni prima, per la « Domenica sportiva ». La prima domanda a Merzario l'ha posta, ovviamente, Alfredo Pigna che, molto « modestamente », si è autodefinito « uomo della strada » lasciando ostentatamente lo scettro di « tecnico » a Mario Poltronieri.

« Gli faccio la domanda dell'uomo della strada — ha ribadito Pigna, dopo l'introduzione — che si chiede il motivo vero di questa crisi che in fondo esiste nel mondo dell'automobilismo italiano, un po' dilaniato dalle polemiche; polemiche che riguardano a volte i finanziamenti, a volte scontri interni fra teams, e negli stessi teams indubbiamente non sempre regna una grande armonia ». Una domanda pertinente soprattutto perché rivolta a un personaggio che è stato al centro di molte di queste polemiche. Ovviamente non si fanno nomi ma è chiaro a chi si vuole alludere. E la risposta di Arturo Merzario è altrettanto prudente, forse più cauta della stessa domanda: « Sarebbe necessario che nei teams regnasse una certa armonia fra tecnici, dirigenti e piloti — ha osservato l'ex della Ferrari — ciò che non esiste nelle squadre italiane. Forse per questo certi risultati vengono poi a mancare ».

La comprensibile amarezza che si cela dietro le poche, semplici parole di Arturo Merzario viene immediatamente fugata dalla successiva domanda, questa volta prettamente tecnica, che gli rivolge Poltronieri sulla differenza riscontrata, sul circuito di Le Castellet, tra la Iso 8 cilindri (la nuova macchina con la quale il Campione italiano debutterà al Gran Premio di Argentina) e la Ferrari 12 cilindri. Prima di esprimere il suo giudizio tra le due vetture, Merzario precisa di aver anche provato l'Alfa Romeo 12 cilindri TT3, costruita per il Campionato Mondiale Marche 1974 e con la quale è quasi certo di poter ottenere validissimi risultati sia sul piano personale che a livello di squadra; per la quale ha addirittura pronosticato la possibilità di battersi per il titolo. Quindi passa a descrivere la sua impressione sulla guida della Iso: « E' stata la pri-

ma volta nella mia vita che ho provato un motore a 8 cilindri, il decantato motore che ha sempre dominato in quest'ultimo periodo. Devo dire che effettivamente è un motore favoloso; un motore che dà parecchio e soprattutto al momento giusto. Cioè senza esitazioni di sorta. Posso dire che forse, ai massimi giri, un 12 cilindri può dare di più ma purtroppo c'è uno spreco di tempo nell'arrivare all'utilizzazione massima della potenza. Mentre il motore a 8 cilindri è sempre pronto e in qualunque situazione si schiacci l'acceleratore ».

Di Arturo Merzario si è ovviamente riparlato nel corso di « Un anno di sport », così come si è accennato al completo ristabilimento di Andrea de Adamich e alle brillanti prospettive di Vittorio Brambilla. La breve panoramica automobilistica si era aperta con l'immagine di Jackie Stewart nel festoso momento della sua consacrazione a Campione del Mondo del 1973. « L'asso scozzese — commentava Poltronieri mentre le immagini si susseguivano alle immagini — è stato l'indiscusso protagonista dell'anno automobilistico vincendo, per la terza volta, il titolo mondiale di Formula 1, raggiungendo il record delle vittorie nei Grandi Premi con 27 affermazioni contro 25 del suo connazionale Jim Clark e annunciando, infine, il suo ritiro dallo sport agonistico al massimo livello. »

« Stewart — ha proseguito Poltronieri — nel corso della stagione ha debellato agguerriti avversari primi fra tutti il campione uscente Emerson Fittipaldi e lo svedese Ronnie Peterson, entrambi sulle Lotus; questo binomio, con Fittipaldi sulla McLaren, sarà protagonista anche nel '74 ».

In questa concisa panoramica non poteva mancare un accenno, agli incidenti che sono costati la vita a Williamson, a Cevert, a Larini e, di conseguenza, la constatazione di quanto si debba ancora lavorare per ottenere il massimo della sicurezza nelle corse.

Il poco tempo a disposizione della trasmissione, e quindi dello spazio dedicato all'automobilismo, ha ovviamente lasciato molte lacune. La più grave, secondo il nostro parere, è l'aver dimenticato, accennando alla tragedia del Gran Premio d'Olanda, il nome di Purley. Un silenzio imperdonabile ma giustificabile, in un certo senso, se si considera tutto l'arco dell'inserimento automobilistico: un collage di immagini, tra le quali a stento si riusciva a riconoscere un circuito, una gara, un pilota che già il filmato era passato ad altri eventi. Prima di rivolgere la sua attenzione al motociclismo (si è visto e sentito Agostini, neo pilota della Yamaha; si sono rivisti i volti dei piloti deceduti in gara fra i quali i più noti Renzo Pasolini e Jarno Saarinen) il telecronista ha ricordato che il 1974 si apre « con buoni auspici per i nostri piloti... questo naturalmente purché la crisi energetica, nell'attesa che si preparino le miscele al metanolo, non costringa tutti a correre a piedi come lungimirantemente si era già provato alla vigilia del Gran Premio d'Italia a Monza. »

Mentre sul video apparivano le immagini di quella famosa corsa di piloti senza macchina, che ora, alla distanza, acquistano un sapore « profetico », ci torna alla mente uno stralcio di dialogo svoltosi solo poche ore prima, durante il telegiornale delle 13,30, fra Lucia Alberti ed Enzo Aprea. Quest'ultimo ha infatti chiesto all'astrologia: « Il 1974 vede automobili o cavalli?

Cioè, tornerà la benzina? » ricevendo una risposta a dir poco sconcertante. « Ci sarà un nuovo mezzo di trasporto — ha pronosticato la maga — che non sarà né cavallo né automobile. Io non sono una tecnica quindi non saprei dire di che cosa si tratti ».

Una « notizia », questa, che seppure al limite della credibilità, ci lascia piuttosto perplessi. E per due validissimi motivi. Il primo è da ricercarsi nella « previsione » che Lucia Alberti aveva già formulato nel suo consueto « Calendario Astrologico » nel quale si precisa che vi sarà « un aumento dei mezzi di trasporto con una innovazione importante in questo campo » e che « l'opposizione di Saturno può essere la causa di spettacolari incidenti che riguardano



- Si è svolta a Roma, presenti molte personalità e giornalisti del mondo dell'automobile, la premiazione dei trenta vincitori del CONCORSO FOTOGRAFICO organizzato in collaborazione con il settimanale « L'automobile ». La giuria ha esaminato circa 2000 fotografie e il primo premio (una Opel Manta) è stato vinto da Antonio Sala di Melzo, autore del ritratto di una Vauxhall Viva.
- La gara di F. 2 non di campionato, prevista a MALLORY PARK nel mese di marzo, è stata annullata. La corsa, la cui prima edizione risale al 1970, da allora era stata il round di apertura del campionato europeo della Formula 2.

tv radio

Programmi dall'8 al 14 gennaio

MARTEDI' 8 Ore 18,45 - Sapere: « La Mille Miglia » (sesta puntata)	Nazionale	SABATO 12 Ore 11,35 - Ruote e motori.	Secondo programma
MERCOLEDI' 9 Ore 12,30 - Sapere: « La Mille Miglia » (replica sesta puntata).	Nazionale	DOMENICA 13 Ore 12,00 - Anteprima sport.	Secondo programma
SABATO 12 Ore 18,30 - « Dribbling », settimanale sportivo.	Secondo	Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.	
DOMENICA 13 Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.	Nazionale	LUNEDI' 14 Ore 8,00 - Lunedì sport.	Programma nazionale
TUTTI I GIORNI Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.	Nazionale	TUTTI I GIORNI Ore 8,00 - Bollettino della neve.	Programma nazion.
Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo « Dribbling »).	Secondo	Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.	Secondo programma
		Ore 18,30 - Bollettino della transibilità delle strade statali.	Terzo programma
TV Svizzera			
MARTEDI' 8 Ore 22,55 - Notizie sportive.		SABATO-DOMENICA Programma nazionale	
SABATO 12 Ore 15,45 - « Un anno di sport » (replica della trasmissione del 28 dicembre 1973).		Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,00 - 14,00 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,30.	
Ore 22,35 - Sabato sport notiziario.		Secondo programma	
DOMENICA 13 Ore 17,50 - Domenica sport.		Giornale Radio: ore 6,30 - 7,30 - 8,30 - 9,30 - 10,30 - 11,30 - 12,30 - 13,30 - 14,30 (reg.) - 15,30 - 16,30 - 17,30 - 18,30 - 19,30 - 22,30.	
Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).			
LUNEDI' 14 Ore 19,45 - « Obiettivo sport » - commenti e interviste.			

appunto mezzi di trasporto dei quali si parlerà molto ». E poiché gli incidenti non ci piacciono siamo certi che non ci piacerà neppure questo fantomatico surrogato dell'automobile. Che — ed ecco il secondo motivo di preoccupazione — dovendo essere qualcosa di totalmente diverso, come struttura e come nome, porrà fatalmente sul tappeto il problema di scelta di una nuova testata per il nostro giornale. AUTOSPRINT senza « auto » come si chiamerà? Per chi crede nell'astrologia — così come il televisivo Enzo Aprea — l'interrogativo può diventare sempre più angoscioso. Anche perché — dati i tempi — non è escluso che oltre all'« auto » si debba eliminare « sprint » sostituendolo, nel migliore dei casi, con « slow ». Ciò che renderebbe felici e soddisfatti tutti i denigratori dell'automobilismo sportivo. Ma in questi casi — senza offesa per la signora Alberti — è lecito difendersi con il categorico e tradizionale « crepi l'astrologo »!

Gio' Luni

Campione a tavolino

- La MYSON GROUP, che patrocinava Richard Roberts in F. 3, sta cercando di fargli ottenere la vittoria nel campionato Lombard appunto di F. 3, vinto da Brise, asserendo che questi è arrivato al traguardo mentre gli veniva sventolata la bandiera gialla e dovrebbe quindi essere squalificato. La questione non è ancora stata decisa.
- Dato che era patrocinato da una ditta casearia, al Rally del RAC MAKINEN ha bevuto... latte, mentre tutta la squadra Ford e i giornalisti avevano in mano coppe di champagne.
- GRAHAM HILL è entrato a fare parte della Borg-Warner, come consulente nella divisioni per trasmissioni. Il programma di sviluppo prevede prove su molte variazioni di trasmissioni Borg-Warner, compreso il modello 45 a 4 velocità, immesso da non molto sul mercato.

• Prezzi auto in aumento. Ancora indefinita la situazione listini FIAT e ALFA: aumenteranno di circa il 10%, mentre la Lancia arriverà forse al 13 per cento. Anche per i pneumatici, aumenti attorno all'8-9%.

• Agenti francesi della stradale hanno seguito un corso di alta velocità a LE MANS, inseguendosi sul circuito Bugatti, quindi chiunque vada in Francia in macchina stia attento.

• Parlando delle restrizioni petrolifere imposte dagli arabi, Chapman ha detto: « Ci vorrà molto tempo, prima che la situazione torni normale... ammesso che possa mai più accadere ».

RALLY TAP si farà

• Il RALLY TAP, di cui era corsa voce che dovesse venire annullato, si correrà invece, almeno se non ci saranno novità, nei giorni previsti, cioè dal 19 al 24 marzo.

• Il RALLY D'INVERNO sovietico, ultima prova per il campionato dei paesi comunisti, è stato vinto da una Renault Gordini, pilotata dall'equipaggio bulgaro Tchurikov-Kirov, il quale ha preceduto due Moskvitch.

• L'HF RACING CLUB organizza, con l'AC Pavia e con la Commissionaria Altauto di Pavia, presso la Rallypista di Gropello, un corso di guida da rallye sia per neofiti che per piloti che vogliono perfezionarsi. I corsi si svolgeranno il sabato pomeriggio e i piloti istruttori saranno Munari, Ballestrieri e Pregliasco.

• BRIAN HENTON ha avuto due buone offerte di guide ufficiali in F. 3. Non si sa di chi si tratti, ma si parla delle regioni dell'Oxfordshire e del Norfolk.

Niente March per JARIER

• Risolta la complicata situazione della MARCH, con l'ingaggio di Hans Stuck che debutterà al G.P. d'Argentina. Mosley ha poi detto che la seconda vettura ufficiale sarà affidata a un giovane pilota, ma esclude che possa trattarsi di Jarier. Sarà il giapponese Kurosawa.

• Le cinque principali Case automobilistiche giapponesi hanno detto che stanno preparando prototipi di vetture ELETTRICHE, assicurando inoltre che saranno a punto nel 1975. Le caratteristiche di massima della Toyota elettrica saranno: portata cinque persone, velocità massima 80 orari, autonomia km. 200.

• In CARELIA (Finlandia), nei pressi del confine con l'Unione Sovietica, verrà costruita una centrale elettrica a ricupero di calore che sarà azionata da tre turbine a gas prodotte dalla Fiat.

• Non è improbabile che, dopo la Mercedes, la Opel e la Peugeot, anche la CITROEN produca vetture con motore Diesel. Il motore conserverebbe inalterata la cilindrata di 2175 cc.

• Nel campionato per VETTURE STORICHE del 1974 si vedrà probabilmente una BRM di due litri e mezzo con motore anteriore. A quanto pare l'ha comprata Neil Corner, che se ne servirebbe per rimpiazzare nel campionato la sua Aston Martin DBR4 tre litri.

• Dopo avere compiuto un atto di PIRATERIA DELLA STRADA, un automobilista californiano ha facilitato il compito della polizia: inseguito dagli agenti a grande velocità, è finito in un vicolo cieco... il parcheggio della prigione cittadina.

• Per il sempre crescente numero di rapimenti di dirigenti d'industria in ARGENTINA, LA FORD (che pensa di ritirare i propri dirigenti dal paese) è presidiata da reparti della polizia militarizzata e gli elicotteri sorvolano la zona.

MUNARI b. BRAMBILLA

● Le sequenze festive ci hanno impedito finora di registrare che i tradizionali Premi Chevron Sportsman 1973 hanno registrato una sorpresa per quello automobilistico. Quando già sembrava ormai aggiudicato a Vittorio Brambilla (d'un soffio su Merzario, che l'aveva vinto l'anno scorso), la Commissione giornalistica che li attribuisce col suo voto l'ha dirottato verso Sandro Munari, « europeo » rallies.

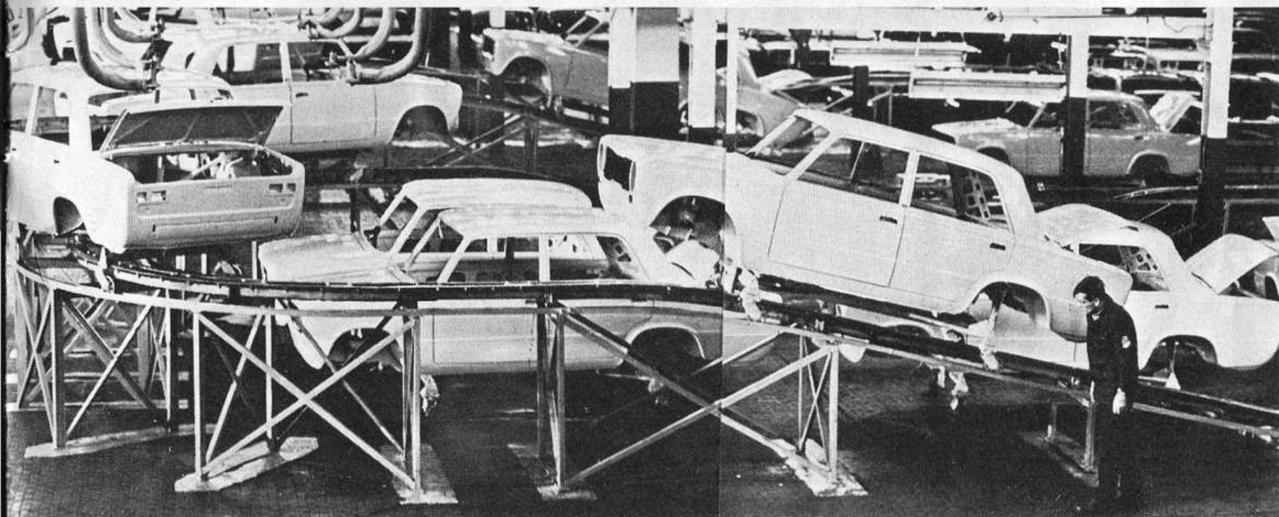
● Dalle catene di montaggio della FORD inglese è uscita la 1 milione 750.000esima Escort, introdotta in Gran Bretagna il 17 gennaio 1968.

● La GENERAL MOTORS progetta di sospendere dal lavoro 86.000 operai, per via della diminuzione delle vendite delle vetture di media cilindrata, causata dalla crisi del petrolio.

● Il GOVERNO OLANDESE ha deciso di considerare le vetture da noleggio come un trasporto pubblico, pertanto queste sono esentate dal razionamento della benzina.

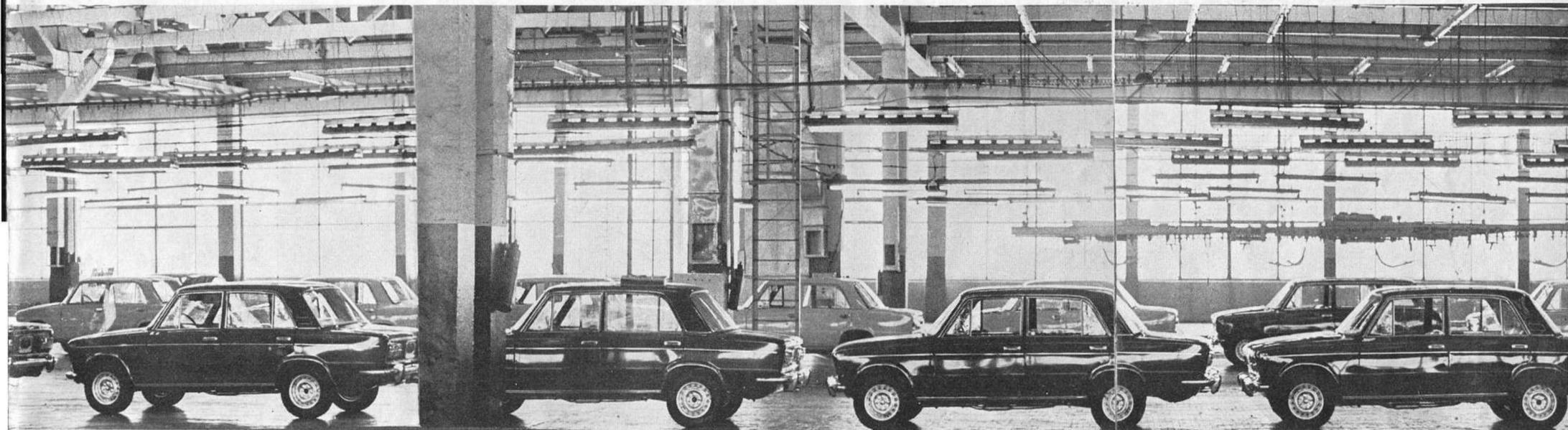
● Anche quest'anno l'AC D'AUSTRIA ha istituito per gli automobilisti un servizio di noleggio di catene per neve, in varie regioni del paese.

● La GOODYEAR prevede che quest'inverno negli Stati Uniti saranno venduti circa diciannove milioni di nuovi pneumatici tipo invernale, un quantitativo quasi pari a quello record del 1972.



Dove l'automobile non è «anti-sociale»

A poco più di tre anni dall'uscita dalle catene di montaggio della prima Fiat sovietica, la costruzione dello stabilimento di Togliattigrad si può dire terminata. Fino a questo momento, dalle linee di produzione della fabbrica sulle rive del Volga è uscito circa un milione di vetture, ed entro la prossima estate se ne produrranno circa 660.000 all'anno. Nella foto sopra, le scocche della « Zhiguli » lungo la catena di montaggio. Sotto, vetture nuove in attesa di collaudo prima di andare « su strada »



Bloccata dalla crisi la GT delle «PADANE»

MODENA - Alle Officine Padane, dove si costruiscono le scocche per le « Bora » Maserati, si sarebbe pronti (nonostante tutto) per iniziare il programma relativo alla realizzazione di vetture Gran Turismo — motore anteriore Chevrolet — destinate agli Stati Uniti. Parlando con un esponente delle « Padane » a Torino, dove la notissima ditta di carrozzeria aveva esposto al Salone dell'autoveicolo industriale un fiammante pullman e un autobus per città con inedite soluzioni, ci è stato dato conferma del progetto, per realizzare il quale era stata costituita una Società per azioni con capitali italiani e statunitensi.

All'annuncio da noi dato su AUTOSPRINT di questa collaborazione italo-americana, qualcuno drizzò le orecchie. Sono state chieste subito informazioni. Alcune pubblicazioni di economia inglesi e americane dettero risalto al programma citando la informazione del nostro giornale.

Ma le limitazioni di carburante e la previsione che le macchine possano restare invendute ha fatto arenare il piano finanziario. Alcuni aderenti al gruppo azionario avrebbero mostrato delle perplessità. D'altra parte anche Hugo Bragoni, il manager di Kalicoff (il russo-americano finanziatore) sta alla finestra, mentre alle « Padane » attendono ordini decisivi. E' possibile, però prevediamo che questa impresa dovrà essere procrastinata per la grave situazione del momento. Un po' tutto il mercato delle macchine che superano la cilindrata utilitaria o media è bloccato.

● Il COMITATO per il programma internazionale « VETTURA DELL'ANNO », il cui presidente è Paul Frère, ha annunciato che il premio per il 1973 sarà assegnato alla MERCEDES BENZ per la serie 450, pertanto « vettura dell'anno 1973 » è la Mercedes Benz 450. Come dicemmo a suo tempo, negli anni passati il premio veniva assegnato da varie riviste di diversi paesi, nel 1973 invece le pubblicazioni si sono unite per organizzare appunto un « titolo » internazionale. Si tratta del londinese Daily Telegraph, del tedesco Stern, del francese L'Equipe, dello scandinavo VI Bilagare, di Quattroruote e dell'olandese Autovisie, pubblicazioni che, riunite, tirano oltre 20.000.000 di copie in Europa. La MERCEDES ha vinto con 115 punti, seguita da FIAT X/1-9 con 99, HONDA CIVIC con 90, MATRA SIMCA BAGHERA con 84, OPEL KADETT con 61, BMW 525 con 60, LANCIA BETA con 59, AUSTIN ALLEGRO con 54, PEUGEOT 104 COUPE' con 43, FORD MUSTANG II, MGB GT, V8, TOYOTA 2300 MK 2 e DATSUN 140J con 10. Il premio verrà presto consegnato a Londra.

VW riduce i prezzi!

● La VOLKSWAGEN ha annunciato una riduzione del 20-30 per cento nei prezzi sul mercato interno dei modelli Passat e VW 412 dotati di trasmissione automatica, per un periodo limitato. Questo per incoraggiare l'impiego di tali modelli in Germania.

● Nei primi dieci mesi del 1973, la penetrazione straniera sul mercato AUTOMOBILISTICO FRANCESE è aumentata del 21 per cento, contro il 20,7 per cento del corrispondente periodo dell'anno prima.

● Il divieto di correre in Francia potrebbe anche non durare a lungo. La FFSA ha fatto intravedere la possibilità di una graduale ripresa. Però quei dirigenti sono gli unici che si fanno sentire.

Scandalo USA

Truccata (con magnete) anche la «Soap box»!

NEW YORK - La Camera di commercio di Akron, nello Stato dell'Ohio ha deciso di sospendere l'erogazione ed il finanziamento della « All American Soap Box Derby » (la corsa con le famose « casse di sapone ») perché la competizione è stata « uccisa dall'imbroglio e dalla frode ». Il derby di quest'anno, il più famoso d'America, fu vinto da James Gronen, un quattordicenne di Boulder, Colorado, il quale però fu squalificato perché la sua macchina era stata « truccata ». Infatti aveva applicato un elettromagnete nella parte anteriore con fili (ovviamente nascosti) collegato con una batteria celata nella parte posteriore. Altri tre fili erano collegati con uno « switch » (interruttore) sistemato alle spalle del pilota il quale, premendovi contro con il casco, metteva in azione l'elettromagnete che dava una vigorosa spinta in avanti alla « Soap Box » spingendola lungo la pista in discesa e facendole quindi guadagnare un vantaggio risultando determinante.

Robert Lange, zio del



AUSTERITY
permettendo

VAREDO - « Con l'aria che tira in tutto il mondo per le vetture di lusso che noi produciamo, abbiamo deciso di accelerare e di dare la precedenza assoluta al programma "auto da città di lusso" che si chiamerà, rinverdendo un nome famoso, "ISETTA" ».

Così ci è stato detto da un dirigente della ISO, la fabbrica milanese di auto da Gran

Turismo recentemente ceduta dalla famiglia Rivolta al capitale americano.

Questo programma dell'ISETTA era un programma che si doveva sviluppare nei prossimi 5 anni, ma la situazione precipitata in tutto il mondo in questo periodo l'ha fatta anticipare. La futura ISETTA sarà non una utilitaria nel vero senso della pa-

rola cioè basso prezzo abitabilità ridotta scarsa strumentazione e basso consumo, ma sarà una vetturessa da città e « fuori porta » che avrà di utilitario il solo consumo, non più di 5 litri della sempre più preziosa benzina per 100 Km.

In questi giorni è stato dato incarico allo stilista torinese Giugiaro di disegnarla questa futura utilitaria. Come sarà è

ancora presto per dirlo, ma conoscendo la « linea Giugiaro per l'auto da città » che ci venne presentata alcuni anni fa al salone di Torino con la Rowan e la Vanessa, non è difficile dire che la futura Isetta sarà molto somigliante ad un « connubio » fra le due.

Il motore di questa « super utilitaria » sarà un quattro cilindri; quattro tempi di poco

L'utilitaria del '75

**Somiglierà
a queste
ex «Giugiaro»
l'ISETTA
SUD**

meno di 400 cmc, la sua velocità non dovrebbe essere superiore ai 100 kmh. L'abitabilità sarà per quattro persone, e il suo prezzo sarà fra 1 milione 300.000 lire e 1.500.000.

L'Isetta se i programmi verranno rispettati sarà presentata al prossimo Salone di Torino, (arrivando sul mercato nel '75). Essa verrà costruita in uno stabilimento al



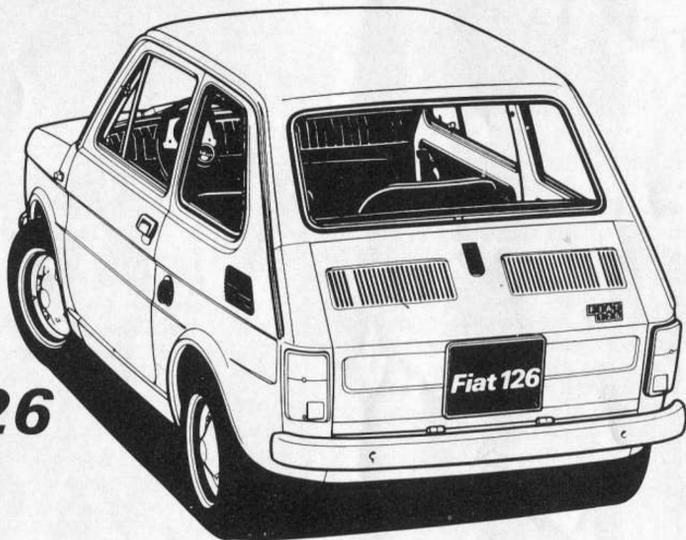
VANESSA (sopra) e ROWAN (a destra) erano le due proposte per vettura da città che Giugiaro ha presentato ai vari Saloni negli ultimi anni. E' ora pensabile che la futura ISETTA che la ISO Motor Company ha ordinato al carrozziere torinese, sia una vettura che amalgami in sé tutte le idee buone affiorate nelle due precedenti minivetture che pure avevano riscosso i consensi di parecchi tecnici



Oggi, con la 126
meno consumo,
meno costi di esercizio,
meno difficoltà di parcheggio,
meno ingorghi di traffico.

FIAT

Oggi si può avere in 3 settimane. Anche con vendita rateale SAVA.
Anticipo minimo L. 130.000 (tasse escluse).
Assicurazione SAI interamente ratealizzabile.



La crisi cambierà la CORVETTE birotore

DETROIT - E' la « nuova » Corvette 2 Rotor la macchina del domani o appartiene soltanto alla serie « sperimentale » che la General Motor sta provando a ritmo accelerato.

Zora Arkus Duntov, che è forse l'unico ad essere a conoscenza di questa situazione ed in grado di fornire « qualche » dettaglio, risponde con un vago « forse » (per il 1976 del battesimo). Duntov è l'ingegnere che guida la schiera dei collaboratori incaricati a « creare » la « nuova » Corvette del domani.

« La 'Corvette 2 Rotor' è tipicamente simile a quella del 1972, con in mente la macchina del 1978 », dice Duntov.

Dopo una affermazione simile, l'ingegnere di Detroit merita indubbiamente un posto come addetto stampa pres-

ma di trasmissione. Infatti il motore Wankel è montato in senso trasversale e connesso ad una trasmissione idraulica speciale. Qui è il segreto.

Un altro particolare che Duntov cerca di non chiarire riguarda il motore. Apparentemente è una versione della « Vega Wankel » con una cilindrata doppia della Mazda, che tuttavia farà lavorare molto i tecnici della Chevrolet in quanto quel motore creerà numerosi problemi per quanto concerne il raffreddamento. Come si può notare dalla foto, la nuova Corvette 2 Rotor ha il musetto-spoiler molto basso. Quando la macchina è in marcia, una forte pressione d'aria si concentra sul fronte dello spoiler che fornisce quell'aria nel radiatore attraverso delle aperture



so la Casa Bianca. Ma Duntov prosegue: « La 'Corvette 2 Rotor' è più di una semplice macchina 'show' ». Fu preparata da Pininfarina che creò la « conchiglia », sulla quale, gli ingegneri di Detroit costruiranno l'apparato motore Wankel per poi stabilire se la linea aerodinamica è sufficiente, troppo antiquata e se dovrà essere migliorata.

Con un giro di parole, Duntov ha aggiunto che la nuova vettura sport sarà completamente di metallo, anche se, tra parentesi, i progettisti hanno in mente modifiche sostanziali alla meccanica. La 2 Rotor è basata sulle sospensioni indipendenti e con i freni a disco sulle quattro ruote. Ciò che si tiene completamente segreto è il siste-

orizzontali situate dietro al paraurti frontale, un sistema diverso dall'attuale Corvette che ha le aperture per l'immissione dell'aria nascoste a fianco delle ruote. Ripete cioè la soluzione ora scartata sulla Porsche Carrera.

In teoria, la nuova Corvette 2 Rotor è completamente diversa dalle altre Corvette prodotte sino ad oggi che posseggono un motore grosso e poderoso, oltre che « ubriaco » di carburante.

Il motore del 2 Rotor è quasi « minuscolo », simile a quello della Ferrari Dino o della Datsun 240Z, e offre abbastanza spazio internamente per due persone le quali non potranno muovere i sedili avanti o indietro, ma potranno farlo rotare. In compenso, il volante ed il sistema di frizione e acceleratore



Sud dell'Italia, probabilmente in Campania. L'investimento di questa fabbrica sarà di 7 miliardi di lire, mentre per l'auto l'investimento sarà di 3 miliardi. La produzione con cui si è deciso di partire è di 5000 vetture all'anno per poter arrivare a 10.000.

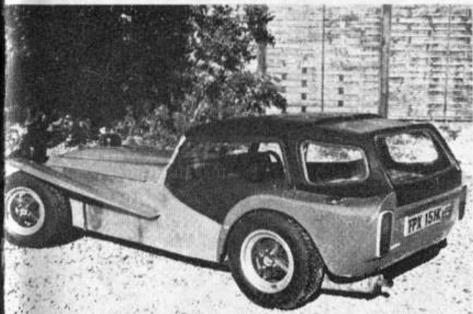
La manodopera che verrà impegnata in questa fabbrica al Sud sarà di circa 1000 persone.

La prima ISETTA venne presentata da Renzo Rivolta nel dopoguerra ed era un avveniristico (per il tempo) veicolo ultrautilitario da città, che però non ebbe un gran successo in Italia. Il motore della prima ISETTA era un bicilindrico a due tempi di 300 cmc, visto l'insuccesso parziale in Italia Rivolta cedette il suo brevetto ai tedeschi, e

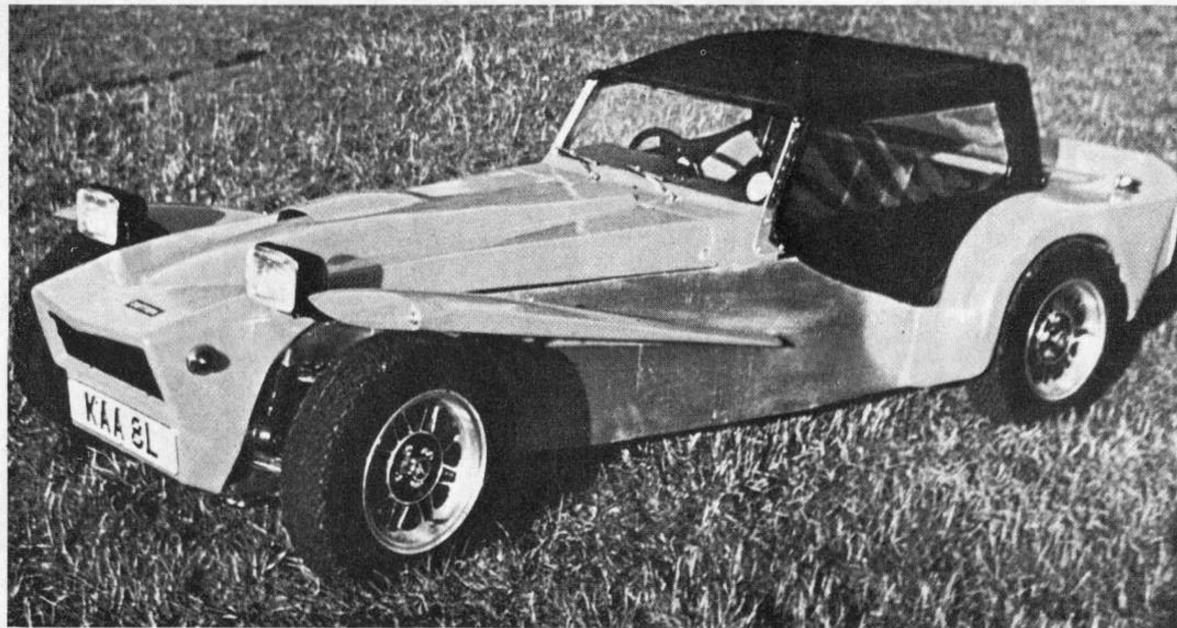
precisamente alla BMW, che produsse l'ISETTA in circa 350.000 esemplari, prima di cessarne la produzione.

Una curiosità, recentemente una Isetta è stata trovata in Lombardia in perfetto stato di conservazione ed è stata venduta per 2.800.000 lire.

g. c.



In queste foto, due immagini della Dutton, una simpatica vettura sul tipo Lotus Super-7 ora importata in Italia da una società che ha sede a Napoli



La recente vettura sperimentale della General Motors, la Corvette a 2 rotori, è già stata ammirata a suo tempo nei Saloni europei

potranno essere aggiustati a seconda della lunghezza delle gambe del guidatore.

Duntov crede, inoltre, che la sistemazione del serbatoio del carburante, posto al centro della vettura, quasi sotto il sedile del guidatore, dovrà essere modificato mediante uno spostamento di qualche centimetro, verso la parte posteriore. «Aumento di cilindrata, qualche ritocco alla carrozzeria, un paio di inches in più al 'wheelbase' e la Corvette 2 Rotor sarà senz'altro la macchina del domani» conclude Duntov il quale, malgrado tutte le insistenze chiuderà il libro delle informazioni. Del resto, non si poteva conoscere di più. Le prove sono state compiute di notte, in segreto.

Negli studi della General Motors, i tecnici e disegnatori stanno lavorando alacremente per poter sfornare, sempre entro il 1975 la «Corvette 4 Rotor», una «maxi-compatta» con motore più poderoso e con una carrozzeria che due anni fa venne presentata al salone dell'auto di New York.

Forse, l'unica grande novità di questa «supercompatta» sarà il motore capace di erogare 420 Hp con 390 cubic inches di cilindrata e raggiungere 150 miglia a 7000 giri. Ma ripensando ai limiti di velocità, con la crisi energetica che si farà sentire per molto tempo ancora, a che servirà tutta questa potenza? E' un quesito che i tecnici di Detroit stanno valutando.

Lino Manocchia

I napoletani sono sempre ottimisti

Lo spider giovane che viene dal SUD

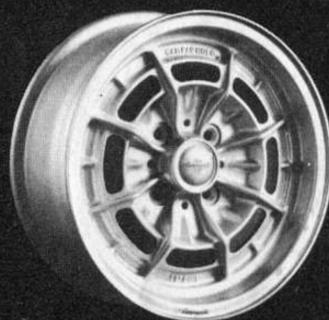
NAPOLI - Conoscete la DUTTON? E' una marca inglese produttrice di una simpatica due posti all'«inglese», la Dutton B Type, una sorta di Lotus Superseven. Dell'antesignana delle «speciali» inglesi la Dutton conserva lo stile «allegro», che si sviluppa sulla base di una concezione tecnica tradizionale (telaio tubolare, motore anteriore, trazione posteriore) elaborando poi soluzioni stilistiche inconsuete e originali.

leggerezza
sicurezza
stile



chemello & geminiani

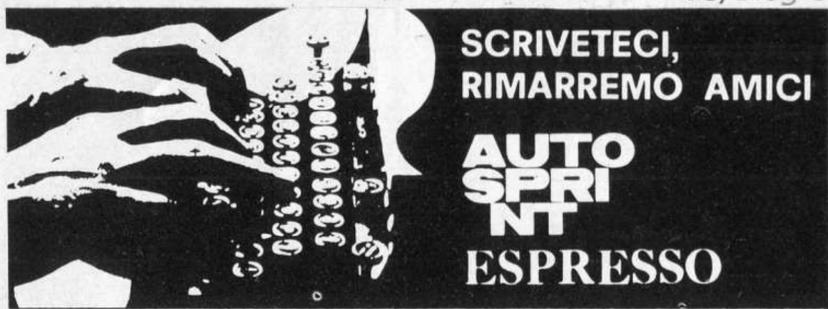
ruote speciali in lega super leggera di elektron (e non di alluminio)



Campagnolo

BREVETTI INTERNAZIONALI CAMPAGNOLO S.P.A. VICENZA

s. t.



Italiani brava gente

Caro Autosprint, sono un pilota di Formula Italia, e, anche se ciò può sembrare strano dopo tale premessa, non ti scrivo per protestare, polemizzare o inveire, ma per portare a tua conoscenza un gesto di grande cortesia ed amicizia nei confronti di noi piloti di cui si è reso protagonista l'Autodromo di Casale.

Mi voglio riferire al biglietto d'auguri che (come a molti altri piloti, penso) mi è stato inviato dall'Autodromo. Forse ti sembrerà strano che si possa dare tanta importanza ad un fatto così semplice, ma io trovo che in un momento come questo, in cui tutti sono impegnati a discutere, bisticciare, accusare, tergiversare, un simile attestato di simpatia nei confronti di noi piloti (molto spesso trattati come fossimo più che altro d'impaccio), sia estremamente significativo, e degno di una citazione pubblica.

Giovanni Hoz - Milano

Caro Autosprint, sono un giovane che ha acquistato una Formula Italia, e mi sto preparando ad affrontare la prossima stagione (carburante permettendo...), e siccome sono un grande sostenitore del giornale, vorrei poter applicare sulla mia vettura le scritte «Autosprint», tanto gli sponsor in Italia sono leggendari, per cui preferisco fare pubblicità ad una casa che mi è cara. In questo caso Autosprint, il giornale che mi ha fatto innamorare delle corse fino al punto di fare grandi sacrifici per poter acquistare una vettura da competizione.

Se ci sono delle difficoltà non importa, rimarrò sempre un accanito lettore.

Almo Coppelli - Cologno Monzese (Milano)

Sono poi dei bravi ragazzi, quelli della F. Italia, e c'è ancora qualcuno che sostiene il contrario. Il nostro accanito corrispondente Giovanni Hoz si commuove per il biglietto d'auguri dell'autodromo di Casale, mentre il superlettore Coppelli ha deciso di farsi sponsorizzare (gratuitamente) da Autosprint...

Ironia a parte, siamo contenti di ricevere lettere del genere. Il gesto degli amministratori di Casale è apprezzabilissimo, ed è giusto che qualcuno si faccia portavoce di un pubblico ringraziamento, che coinvolgerà speriamo anche coloro che sono stati tanto pigri da non rispondere.

Quanto al signor Coppelli, lo esortiamo a non darsi per vinto nella ricerca di un aiuto concreto: gli sponsors bisogna essere capaci di trovarli, anche se siamo i primi ad ammettere che non è facile. Per le decals, gli risponderemo personalmente.

I CONSIGLI

Il Kissinger del calendario

Mi rivolgo a voi affinché vi adoperiate per far migliorare il calendario 1974, per quanto riguarda le formule minori, che sono sì quattro, ma non sono molte se guardiamo quelle degli altri paesi.

Non parlo della Formula Italia, in quanto interessa solo ai piloti e noi ai preparatori o ai piccoli costruttori, e che comunque è ben protetta dalla CSAI.

Dal calendario risulta che sia la F. 850 che la F. Ford (anche se per quest'ultima si tratta ancora di una bozza), sono particolarmente «dimenticate», mentre la F. Monza viene giustamente un po' rivalutata rispetto agli anni passati.

Infatti, la F. Monza oltre a 10 gare del Trofeo, ha 2 gare al Mugello ed 1 a Misano (ma quanti «monzisti» potranno andare?), 1 a Casale ed 1 a Varano. Un sentito «grazie» agli organizzatori di queste gare, e speriamo che i loro sforzi siano premiati. Per la F. 850 ci sono 8 gare a Vallelunga, 2 a Varano e 2 al Mugello, più tre «chiuse» a Casale e basta: ma la «patria» della F. 850 non era Milano? Gli organizzatori di Monza hanno dimenticato così facilmente la F. 850?

Esorto pure gli organizzatori della Scuderia Carpine, di Misano e di Casale ad organizzare gare nazionali. Per questo, propongo questi inserimenti: Monza: 26 maggio con S5, F. Italia e, aggiungo, F. Ford. 7 luglio e 25 agosto, nuove gare con Formula Ford, Turismo o GT o S. 22 settembre con F. 3, F. Italia e, aggiungo, F. Ford.

Magione: 11 agosto, con T e GT. 29 settembre con T, GT e S. 20 ottobre, con T, GT e, aggiungo, F. Ford. Varano: 12 maggio, con T, GT e S. Casale: 30 marzo con F. 3 e F. Ford. 28 aprile con F. 3 e F. Ford. 16 giugno con GT, F. Monza e F. Italia.

Misano: 14 luglio con T, GT, F. Monza e F. Ford. 28 luglio con F. 2 e F. 3.

Vallelunga: spostamento della gara del 22 settembre al 27 ottobre.

Per equilibrare poi il campionato fra i vari circuiti, si potrebbero ridurre a 5 le gare a Vallelunga valide per il punteggio, passando a gare chiuse quelle del 5 maggio, 23 giugno e 8 settembre. Ciò non certo perché mi sono antipatici i romani, anzi. Di loro serbo un ottimo ricordo per la gara del 4 novembre scorso, cui ero presente.

Potrebbe essere interessante che il punteggio del campionato (o trofeo) sia calcolato, ad esempio, sui migliori risultati delle seguenti gare: 2 a Vallelunga, 2 a Monza, 1 a Casale, Varano, Magione, Mugello e Misano.

Anche per la Formula Ford, valgono considerazioni simili. Quindi spero che si organizzino circa una ventina

BORIS TOMMASINA - Bellinzona (Svizzera) — Non c'è nulla di quanto lei pensa per entrare nelle competizioni prima di avere 19 anni, per lo meno in Italia. Serve cioè la patente di guida da almeno un anno, poi si può conseguire la licenza. Per «entrare» nel mondo dell'automobilismo, come attore ovviamente, occorre in primo luogo avere una vettura: affittarla, comperarla o farla prestare...

XAVIER BARODA - Orsieres (Svizzera) — Non conosciamo indirizzi in Svizzera. In Italia, ci si può rivolgere alla rivista «Modelli», via Carnevali 68, 20158 Milano. E grazie per le sue gentili parole.

ANTONELLO SANSONI - Toscolano (Brescia) — La sua domanda è un po' vaga: cosa significa «trovare del materiale»? Trovare particolari di un motore già preparato o di un motore normale? Trovare semplicemente qualche pezzo o tutto il motore? Faccia una cosa: imposti il lavoro su una elaborazione economica, cioè un motore che consumi poco. Sarebbe uno studio attuale.

NUCCIO DI MAIRA - Milano — La ragione per cui non è stato interpellato per dei corsi di commissario di percorso possono essere due: o non ci sono stati i corsi, oppure di commissari ce ne sono già a sufficienza. Faccia lei. Quanto all'altro quesito, non è che siamo particolarmente versati in quel campo. Ad ogni modo, certi impianti hanno raggiunto ormai una perfezione ed un collaudo tali da non suggerire controindicazioni. A parte quelle politiche...

GIULIO CETA' - Roma — Questo l'indirizzo: Gruppo Piloti Romani, via Dandolo 18; Roma. Quanto al ritaglio di quel quotidiano, non ci faccia troppo caso: in genere, non ci si preoccupa troppo della precisione.

SILVANO PUPELLA - Milano — Senta, può anche darsi che suo cugino abbia ragione, ma quella foto aveva un carattere puramente emblematico, non aveva in sostanza niente a che fare con il servizio. La precisione, lei dirà. E' vero, ma purtroppo quello non è il nostro campo specifico. Come avrà poi fatto a vedere tutti quei particolari, non lo sappiamo. Per quanto ci risulta, la foto era esatta.

ENZO ESTATICO - Genova — Siamo spiacenti, ma per la compra-vendita c'è una rubrica apposita. A pagamento.

GIUSEPPE PIERBUCCINI - Lucca — La proposta è interessante, e lei non è il solo ad averci dato questo suggerimento. Vaglieremo l'ipotesi di fare un inserto su quell'argomento.

PAOLO TRENTINI - Rovereto (Trento) — Ecco l'indirizzo richiesto: Gianpaolo Ormezzano, via Sismonda 26, 10145 Torino.

E' la prima volta che scrivo ad un giornale, e sinceramente non so se la mia lettera avrà risposta. Comunque, veniamo ai fatti. Vorrei parlare dei nostri sponsors (Martini, Fina, Ceramica Pagnossin), che sono per ora i nostri maggiori sponsor, e fare questa domanda: perché finanziano scuderie e piloti stranieri, quando in Italia si avrebbe un grande bisogno di fondi per i nostri piloti?

Gianni Schianchi - Milano

Quando uno sponsor italiano vuole finanziare una squadra di formula 1, deve per forza rivolgersi all'estero: ora, da noi non c'è che la Ferrari. Quando c'era la Tecno, la Martini ha finanziato la Tecno. In genere, chi finanzia la squadra subisce i piloti richiesti dalla squadra. Ricordiamoci che Pagnossin ha finanziato, de Adamich, prima della Brabham. Infine, molti la pubblicità la vogliono all'estero, e non in Italia, come è il caso della Martini & Rossi.



LA FOTO

Caro Autosprint,

tra le molte altre cose, seguo con grande interesse, sul settimanale, la rubrica «Scriveteci, rimarremo amici», ma in modo speciale lo spazio dedicato alle auto «smesse». Dato che non possiedo nessuna nozione e nessuna foto della Maserati 5000 che partecipò a Le Mans nel 1964, che a me (e spero non solo a me) interessa molto, vorrei se possibile vedere una sua foto di 3/4 anteriore, corredata da qualche dato tecnico.

Roberto Bassotti - Roma

Derivata da un prototipo molto simile già allestito per la 24 ore dell'anno precedente, la Maserati 5 litri che corse a Le Mans nel 1964 fu praticamente l'ultima Maserati Sport a partecipare ufficialmente alle competizioni internazionali. Dopo, la fabbrica modenese rientrò nell'agone con i motori, ma non più con vetture complete.

di gare ben distribuite nel tempo e su vari circuiti, come per la F. 850. Tutto quanto vale confidando che le gare si possano effettuare regolarmente nel '74.

Francesco Gasparella - Brugherio Dottor Saliti, ha letto tutto per benino? Allora, all'opera, a stilare il calendario definitivo. E' già tutto fatto dal signor Gasparella, non c'è problema: una gara in più qua, una formula in più là, una gara passa da chiusa a valida per il campionato, l'altra invece subisce la sorte opposta. Ma la CSAI e gli organizzatori cosa si sono riuniti a fare, a Mantova? Invece di stare a litigare come tutti gli anni sulle date, aspettavano un po' e ci pensava il signor Gasparella a sistemare tutto. Come fa Kissinger con i problemi mondiali, insomma.

A proposito, signori della CSAI, ci sarebbe un altro ritocco. Ai campionati, questa volta. Non più assegnati con il solito metodo, ma stabilendo delle «gare prioritarie», come suggerisce il signor Gasparella...

Signor Gasparella! La immaginiamo giovane ed entusiasta, ma ciò non toglie che lei si dimostri estremamente presuntuoso. O sciocco, che è peggio. E meno male che alla fine della sua lettera si ricorda anche che vi è qualche «piccolo problema» per le corse, quest'anno! Ma cosa le viene in mente di dire? Crede forse che organizzare una corsa (e prescindiamo pure per un momento dai problemi petroliferi) sia una cosa tanto semplice, da poter fare o disfare in uno schiocco di dita? Ed i soldi dei monte-premi? Ed i contratti con gli

Il furgoncino da corsa

Quell'anno, la macchina, iscritta dalla Maserati-France per i due «veterani» André Simon e Maurice Trintignant si comportò più che bene, ma dopo un inizio promettente (giunse ad essere terza assoluta) ebbe delle noie prima con il comando del gas, poi con il cambio, e si dovette ritirare.

Queste le sue principali caratteristiche: motore anteriore 8 cilindri a V di 4980 cc., distribuzione bialbero, lubrificazione a carter secco, alimentazione a carburatori, monoaccensione, 420 CV., ponte posteriore De Dion con cambio arretrato. Freni a disco sulle quattro ruote, sterzo a cremagliera. La linea, come forse si intuisce nella foto, era molto particolare, con quella coda altissima e tagliata di netto dietro l'abitacolo che la faceva assomigliare ad un furgoncino. Suscitò molte perplessità estetiche, ma era piuttosto funzionale.

sponsor? E le date già occupate da altre manifestazioni o impegni di quel circuito? E le concomitanze?

Lasciamo perdere. Noi accettiamo consigli da «girare» a chi di dovere, ma pretendiamo di pubblicare cose possibili, logiche. La sua lettera è un tipico esempio di irrealità, e solo in funzione di «esempio» (da non imitare) l'abbiamo pubblicata.

IL RECLAMO

Le firme di Polese

Mi riferisco all'articolo pubblicato nella vs/ rubrica «Espresso» del n. 51-52 di Autosprint ed in particolare



BRUNO CAMPOLO - Reggio Calabria — La Ford Mexico di serie è omologata nel gruppo 1 classe 2000. Preparata secondo i dettami del Challenge Ford-Kleber, risulta in gruppo 2, classe 2000, ovviamente. Ed è in questa categoria e classe che rientrerebbe in una gara in salita. Una volta in gruppo 2, però, sarebbe quasi indispensabile utilizzare altri accessori, come un cambio ravvicinato e rapporti al ponte più corti, almeno. Per le gare in salita è sufficiente la prima licenza ottenibile, cioè quella di II categoria.

MAURIZIO BONFANTI - Lodi (Milano) — Riteniamo che la scuderia fosse la «Città dei Mille», con sede a Bergamo in via Tadini 11.

MARCO SARTORI - Falconara (Aancona) — Sull'argomento le consigliamo il libro «Design ed evoluzione delle Ford più veloci», di Karl E. Ludwingsen. Lo può richiedere alla editrice Style Auto, Corso Adriatico 26, 10129 Torino.

EMILIO RUBBI - Argenta (Ferrara) — Per quelle catene da neve si rivolga all'Autoaccessorio, via Melchiorre Gioia 62, Milano.

VITTORIO GUERCI - Torino — Grazie per l'informazione, ma crediamo sia un puro caso. Infatti, il nome della casa lo abbiamo letto personalmente, ed inoltre da nostre indagini è emerso che il numero della targa in prova che aveva quel prototipo apparteneva appunto a quella Casa automobilistica. Nessun dubbio, quindi. Per quanto riguarda l'autografo, non le resta che provare direttamente alla fonte: Jackie Stewart, «Clayton House», 1268 Begnins (Vaud). Svizzera.

CARMELO CANTARUCCIO - Napoli — Ecco i piloti: nel 1969, 1) Stewart (Matra-Ford) punti 63; 2) Ickx (Brabham Ford) punti 37; 3) McLaren (McLaren-Ford) punti 26. Nel 1970: 1) Rindt (Lotus-Ford) punti 45; 2) Ickx (Ferrari) punti 40; 3) Regazzoni (Ferrari) punti 33. Al suo caso può fare il manuale «La Stagione Automobilistica 1973», di Morandi e Foletti, che abbiamo recensito proprio sul numero scorso di Autosprint. Se non lo trova, può chiederlo a Pedrazzini, tipografia-Legatoria, Locarno (Svizzera).

AUGUSTO BINI - Rovereto (Trento) — Anche alla luce delle recenti esperienze crediamo di poter escludere che sia autorizzata la circolazione di qualsiasi tipo di veicolo che non sia a trazione animale.

Desidererei pubblicaste una fotografia riguardante la Lotus Turbina pilotata da Emerson Fittipaldi circa 2 anni fa. I dati tecnici che più mi interesserebbero sono il combustibile ed il cambio.

Franco Bettoni - Cermentate (Como)

Foto e dati della Lotus-turbina F. 1 che Fittipaldi guidò nel 1971 sono stati pubblicati nel n. 6 di Autosprint 1973. Non molto tempo fa, quindi. Comunque, il cambio era convenzionale con un convertitore di coppia per la trazione totale, mentre il carburante era il kerosene.

alle conclusioni tratte dal cronista (o chi per esso) sui fatti «dopo Imperia». Visto che tra le varie botte e risposte pubblicate sul vs/ giornale e, in particolare, su quest'ultimo numero, sono chiamati in causa direttamente, desidero fornirvi una precisazione.

«Non ho mai dichiarato assolutamente niente a Piero Sodano» in merito allo spunto sul reclamo da fare alla vettura di Ballestrieri; per la precisazione l'idea del reclamo è nata tra me, il mio preparatore e la mia assistenza, senza nessun altro suggerimento checcché se ne dica.

Tengo a precisare questo ultimo punto poiché non vedo il motivo di chiamare in causa altre persone su un problema che riguarda solo i miei interessi, e tantomeno lo vedevo in quel momento ad Imperia, ove con quella decisione mi giocavo il Campionato.

Vi invito e diffido quindi a pubblicare una immediata smentita sulle presunte mie dichiarazioni a Sodano, smentita che lo stesso Piero vorrà e potrà confermare al ricevimento della presente in copia.

Scusate se mi permetto ma ritengo vs/ dovere attenermi, nelle vs/ conclusioni, a quanto risulta scritto e comunque a fatti o notizie di cui siete assolutamente certi, non a presunte chiacchiere che vorrei definire «da salotto», anche se su queste, come voi dite, non vedete niente di male. Non Vi pare?

Cordialmente.

Pietro Polese - Treviso

Con questa lettera raccomandata, Pietro Polese non solo ci «smentisce» (ed ha il diritto di far conoscere la sua versione), ma ci «diffida» (molto avventatamente) e soprattutto ci elargisce una lezione di comportamento estremamente fuori luogo, vedremo perché.

Insistiamo su di un punto che ci sta a cuore che può venire facilmente dimenticato quando ci si addentra in queste poco simpatiche vicende. Si tratta della immutata simpatia sportiva che ispira Pietro Polese, e che ci terremo a tener ben separata (per il suo bene) dall'attuale vicenda nata, come forse ricorderete, dalla «paternità» di un reclamo che rappresentava l'ultima chance per Polese di conquistare il Trofeo dei Rallies Nazionali 1973.

Contrariamente a quanto la lettera di Polese potrebbe far pensare, noi l'abitudine di non parlare a vanvera ce l'abbiamo, soprattutto in casi come quello di cui si tratta, ed è veramente molto raro che ci si possa accusare del contrario. Neppure questa è l'occasione buona, nonostante i «consigli» del pilota trevigiano, perché — come dimostra la lettera che segue — noi non ci siamo proprio inventati nulla.

Riteniamo infatti che l'ultima parola su questo caso spetti proprio a Piero Sodano, che è stato clamorosamente chiamato in causa da Polese e alle cui considerazioni non abbiamo proprio più nulla da aggiungere.

MARIO NATTI - Monza — Quello che fa per lei è una copia dell'Annuario FIA. Scriva alla CSAI, via Pola 9, Milano, per farsi mandare una copia della edizione '74: vi sono anche le piantine dei circuiti, quasi tutti. Se ne manca qualcuno di quelli che la incuriosiscono, allora ci chieda e pubblicheremo.

GIANPAOLO BIGNARDI - Massa Finalese (Modena) — Questi gli indirizzi che abbiamo: STP, via Pirelli 19, Milano; Life, casella postale 33, Cesenatico (Forlì); GOO, Seicom, corso Cairoli 6, Torino; Plastic Screen, via Reguzzoni 7, Milano.

GIANPAOLO BIGNARDI - Massa Finalese (Modena) — Questi gli indirizzi per la sua attestazione di fiducia; vedremo di meritarcela. Quanto agli indirizzi, le diamo questi: James Hunt, presso team Hesketh, Unit 9, Lye Trading Estate, Old Bedfordshire, Gran Bretagna. Graham Hill, Lyndhurst Green Street, Shenley, Hertfordshire, Gran Bretagna. Quelli dei piloti italiani siamo un po' restii a darli, per volontà dei medesimi.

MARCO GEVI - Rho (Milano) — Stewart provò la Matra con il motore Matra, ma non lo usò mai in corsa, preferendogli il Ford. Non sappiamo comunque come lei possa fare a trasformare il suo modello, a meno che i costruttori della scatola non le inviino un modello del motore inglese nella stessa scala di riduzione.

G. P. ERMOLLI - Varese — L'indirizzo del maestro Nello Ugolini è questo: via Fabiani 86, Modena, telefono 22.55.72. Si tratta di Modena, quindi, non di Formigine.

LORIS BARALDI - Bergamo — Caro amico, purtroppo accade sovente che per certi incidenti non vi sia una causa plausibile, e che si debba attribuire il fatto ad un errore di pilotaggio. Non diciamo che questo sia il caso dell'incidente a Cevert, ma una causa ufficiale non è mai stata data.

LUIGI PICCININI - Depressa di Tricase (Lecce) — La vettura che la interessa non l'abbiamo mai provata esaurientemente, quindi non ci riteniamo in grado di fornirle dei dettagli precisi. Quanto a piloti, lei ci chiede molto. Definire le qualità di un pilota è molto complesso, vedamo quindi di attendere i primi risultati di questa stagione '74, sperando ovviamente che siano buoni.

GIANLUIGI ROTA - Cesano Maderno (Milano) — L'indirizzo della Ferrari è: 41053 Maranello (Modena). Quello della MV: Meccanica Verghera, 21013 Gallarate (Varese). Giacomo Agostini, 24065 Lovere (Bergamo).

MARIO MARTINOTTI - Morano Po (Alessandria) — Grazie per le informazioni, che peraltro avevamo già avuto, come avrà potuto constatare seguendo il giornale. Ad ogni modo, se ha qualche novità ce la segnali pure.

Caro Pietro,

ricevendo la tua lettera ho finalmente capito perché Babbo Natale mi ha portato un sacco di carbone: perché dico le bugie!

E pazienza le dicessi solo ad Audetto, che oramai mi conosce e tutte le volte che parlo si volta verso i presenti, stringendosi nelle spalle come per giustificarsi: «Sto ragazzo è un bugiardo matricolato; abbiamo provato tutto: l'abbiamo messo in castigo nell'angolo, col cappello da asino, gli abbiamo detto che gli crescerà il naso, ma lui niente, pensate che l'altro giorno ha affermato di essere più grande di Ballestrieri, che sfacciato!».

Ma no, non mi contento e visto che in casa non mi danno più retta, mi rivolgo a quel furbastro del Cavicchi, che incurante della legge per la tutela del verde pubblico, non vede l'ora di dare addosso al suo collega Pittoni. Ma le bugie hanno (absit injuria) le gambe corte e così anche stavolta, rosso di confusione e di vergogna, mi tocca fare pubblica ammenda:

tu non mi hai mai detto che la bella pensata del reclamo è stata di Pittoni anzi, se la nostra conversazione di quella mattina fosse stata registrata su di un ipotetico nastro, suonerebbe più o meno così:

Sod: Pietro, non ti ci vedo ad attaccarti ad una belinata del genere, non hai la mente contorta, ma chi te l'ha messa in testa?

Pol: Cosa ti vol Pietro, è arrivato questo qua a dire che le staffe sono irregolari e hanno messo giù sto foglio; io guardo e le staffe ci sono e allora io firmo.

Sod: Ma dimmi un po', «questo qua» come lo chiami tu, non è mica uno del giro, qualcuno che si conosce, non so, un giornalista?

Pol: Piero, Piero, non mi far dire cose che non voglio, mi no me intrigo, le staffe ci sono e io ho firmato.

Sod: Senti, facciamo un gioco, io ti dico le iniziali e tu mi dici se ci sono vicino, senza fare dei nomi; per esempio: comincia per Pit e finisce per toni... fuocherello?

Pol: Ecco... hai capito, non è che senza staffe sareste andati più piano, è il principio e io ho firmato, però non ti dico niente, tu puoi immaginare chi è stato... dispiace, però se è irregolare è giusto fare reclamo...

Dal che si vede che non solo sono bugiardo, ma anche prevenuto e tendenzioso. E, concedimelo, anche ingenuo perché avrei dovuto immaginare che stavolta non l'avrei passata liscia, che nessuno, neanche Robin Hood Pittoni, avrebbe ammesso volentieri il suo concorso in una faccenda così ridicola nel suo squallore. Nessuno a parte te che «non ti intrighi» e quindi puoi firmare qualsiasi cosa a cuor leggero come se fosse una cartolina di auguri e il tuo preparatore che, poverino, «per essere in regola quest'anno ha lavorato tutte le notti fino alle due» e quindi sarà stato certamente molto stanco.

Buon riposo quindi, a tutti e due.
Piero Sodano - Savona



Un esame di coscienza

Caro Autosprint, spero che non abbiate pensato, neppure per un istante, che quest'anno, 1973, avrebbe potuto salvarsi dalla mia solita lettera; sebbene io sia piuttosto giovane (28 anni), leggo AUTOSPRINT dal N. 1 anno 1. ed ogni fine anno scrivo al direttore.

Neanche quest'anno sono riuscito a salvarmi dalla «droga AUTOSPRINT»; ho rinnovato, mio malgrado, l'abbonamento. Sono quindi pronto a ricevere il fogliaccio (!) non prima del giovedì (come gli gnocchi). Se non altro, la cosa che mi scoccia di più, è che non potrò MAI partecipare alla soluzione di quei quiz che hanno bisogno di essere risolti il più presto possibile (farà fede il timbro postale (sic!)). Vi pregherei quindi, ove fosse possibile, di trovare il modo, se non di avvantaggiare gli abbonati, almeno di metterli in condizioni di parità con gli altri lettori.

Questo criterio di velocità infatti è, secondo me, assolutamente improbabile perché i lettori bolognesi (li prego di non volermene), oltre a poter leggere il giornale il lunedì sera, ben tre giorni prima degli abbonati più sfortunati, possono sempre salire in auto(sprint) e portare la soluzione A MANO in via dell'Industria. E questa è un'ingiustizia che non vi fa proprio onore!

Questa ingiustizia è stata estesa anche alle adesioni al Club. Probabilmente, quando io ho ricevuto il numero con l'annuncio delle facilitazioni per l'adesione al Club, erano sicuramente già arrivate non 100, ma almeno 400 o 500 schede di adesione; viva la giustizia!!! Sinceramente mi aspetto da voi qualcosa di veramente fattivo e risolutivo in merito a questa questione.

Infine: NO alle critiche esclusivamente negative e distruttive contro Vallelunga (è vostro dovere, nei nostri confronti, fare critiche soltanto se costruttive; anche se mi rendo conto che il favoritismo nei confronti di Imola è sin troppo facilmente motivabile con

(o dovrebbe) far parte del suo bagaglio professionale. La differenza fra chi legge e chi scrive è tutta qui. Chi legge non è «obbligato» ad essere obiettivo, anzi. E questo lo porta fatalmente a credere che chi scrive sia perennemente in malafede, il che è vero fino ad un certo punto. Nel suo caso, lei è convinto che Autosprint se la prenda con Vallelunga perché è legato ad Imola. A parte il fatto che si tratterebbe di una interpretazione troppo semplicistica del problema per non far torto alla sua intelligenza, le vorremmo ricordare quante volte Autosprint si è battuto proprio a favore dell'impianto romano. Ad esempio, contro l'assurda decisione di rifarlo di sana pianta, spendendo non si sa quanti soldi per rovesciarne il senso di marcia senza far nulla per renderlo meno pericoloso.

Eppure, anche allora c'era Imola, ed aveva sicuramente più bisogno di «spinte» che adesso. Le pare forse che Autosprint abbia osteggiato, ad esempio, Misano, che pure nasceva con grandi ambizioni, che è ben più vicino ad Imola di Vallelunga?

E poi non si accorge, signor Spinelli, che lei (romano) nei confronti di Vallelunga è altrettanto fazioso quanto accusa noi di esserlo nei confronti di Imola? Lei respingerà que-

gli interessi politico-calcistici prettamente regionali dell'Editore).

NO alla polemica Merzario-Ferrari. Arturo ha bisogno soltanto di calma e tranquillità per dimostrare il suo valore ai detrattori (torinesi e maranellesi!); peraltro il commendatore ed ingegnere h.c. è sin troppo noto, oltre che per i suoi indubbi meriti e per il suo valore, anche per i suoi favolosi errori di valutazione: partenza di Ginther; partenza di Baghetti che, seppure «manico» molto più autorevole del povero Bandini, del quale non ho intenzione di disconoscere i meriti, fu giubilato perché troppo ricco e quindi, secondo il commenda, non proprio «carnalmente attaccato» alle sue macchine; partenza di Surtees; mancato ingaggio di Stewart; prima partenza di Giacomo Ickx; ritorno del medesimo Ickx; prima partenza di Regazzoni (perché rompeva troppe macchine: ora invece... pure! Vero Castellet?). Per non parlare poi delle fughe tecniche (leggi Chiti, Jacoponi, Lampredi ecc. ecc.).

A proposito: avrei piacere di sapere, se ne siete a conoscenza, il nome dell'ispiratore della supervalutazione (ipotetica) dello straniero di turno: Niki Lauda; le laudi di costui infatti, è possibile leggerle su giornali di assoluta ed insospettabile neutralità come certi quotidiani. Spero di sbagliarmi, ma credo proprio che... chi vivrà vedrà!

Qui ha termine (finalmente!) la mia lettera-fiume (non per mancanza di argomenti, ma per rispetto al tempo che dovete dedicare a tutte le vostre attività). Contrariamente al solito però, avrei piacere se questa volta volette rispondermi, visto che non lo avete mai fatto; magari con ritardo (tanto oramai ci sono abituato!).

Vi prego comunque di volere accettare i miei migliori auguri per un felice e fattivo 1974, estensibili a tutta la «famiglia AUTOSPRINT».

Pietro Spinelli - Roma

sta accusa, sosterrà di essere obiettivo...

Il discorso, insomma si potrebbe generalizzare dicendo che è praticamente impossibile accontentare tutti rimanendo se stessi. Noi difendiamo le nostre idee e le nostre prese di posizioni, che — in quanto tali — sono criticabili perché si prestano alla «verifica», sempre impetuosa, di chi la pensa diversamente. Infatti, come lei che afferma di seguirci da sempre ha ben visto, non abbiamo l'abitudine di criticare gli altri per il solo fatto che non la pensano come noi. Critichiamo — e ferocemente — solo coloro che, prendendo posizione su un certo argomento sempre dopo di noi, dimostrano la loro scarsa fantasia sostenendo sempre il contrario di quanto si legge su Autosprint.

La nostra opinione sull'ultima «rivoluzione» in seno alla squadra di Maranello è troppo nota per starla qui a ripetere. Basterà dire che non abbiamo certo creato noi la «polemica» fra Merzario e la Ferrari, e parlandone abbiamo solo fatto il nostro dovere. Che consiste anche nel dire le cose spiacevoli. Ed è un diritto-dovere che riconosciamo anche ai nostri lettori, ai quali, ringraziandoli dell'augurio di cui si fa portavoce il signor Spinelli, facciamo l'augurio di poter continuare ad esercitarlo.

**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 300 (arret. L. 600);
Abbonamenti: annuale L. 12.000;
semestrale L. 6.500; estero Lire
20.000. Autosprint + Auto-
sprint Mese L. 17.000. 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 Ser-
pieri 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:
AUSTRIA Sc. 22 - BELGIO Bfr. 35
DANIMARCA D. Kr. 6,25 - FRANCIA
Fr. 4,50 - PRINCIPATO DI MONACO Fr.
4,50 - GERMANIA DM. 3,20 - INGHIL-
TERRA 40 p. - JUGOSLAVIA Din. 18 -
OLANDA Hfl. 2,70 - SPAGNA Pts. 55 -
SVEZIA Skr. 5,25 - SVIZZERA Sfr. 3.

Ed ecco l'elenco delle edicole e delle
librerie dove potrete trovare AUTOSPRINT
all'estero: Argentina: VISCONTEA DI-
STRIBUIDORA S.C.A., Calle La Rioja
1134/56, BUENOS AIRES; Austria: Z.Z.
Z.C. BLUMAU, Gesellschaft M.B.H.,
Speckbacherstrasse 35A, 6021 INN-
SBRUCK; MORAWA & CO., Wollzeile 11,
1010 WIEN I; Australia: COMEGAL PTY.
LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMNER
HILL - N.S.W. 2130; Belgio: AGENCE &
MESSAGERIES DE LA PRESSE S.A.,
Dép. Publications, 1 Rue de la Petite-
Ile, B-1070 BRUXELLES; Canada: SPEE-
DIMPEX LTD., 6629 Papineau Avenue,
MONTREAL 35, P.Q.; Danimarca: DANSK
BLADDISTRIBUTION V/MOGENS SCH-
ROEDER, Hovedvagtsgade 8, KOPEN-
HAGEN; Ecuador: OVIEDO HERMANOS,
Agencia De Publicaciones S.A., Chim-
borazo Sil Y Luque, GUAYAQUIL; Fran-
cia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Ope-
ra, PARIS (2E); NOUVELLES MESSAGE-
RIES DE LA PRESSE PARISIENNE, Sat.
Etranger, 111 Rue Réaumur, 75060 PA-
RIS Cedex 02; Germania: W.E. SAAR-
BACH G.M.B.H., Postfach 10 16 10 Ev-
Abteilung, Pollerstrasse 2, 5000 KOELN
1; Grecia: THE AMERICAN Book &
News Agency, 68 Syngrou Avenue,
ATHENS - 403; Inghilterra: HACHETT
C.P.D. LTD., International Press Divi-
sion, 164 Duke Road, Acton, LON-
DON - W. 3; Jugoslavia: PROSVETA,
Terazije 16, BEOGRAD; Iran: IRANIAN
AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY
LTD., 151 Khabar Soreya, TEHRAN; Li-
bano: THE LEVANT DISTRIBUTORS CO.,
Makdessi Street, Halim Hanna Bldg. -
1ST Floor, Box 1181, BEIRUT; Malta:
W.H. SMITH-CONTINENTAL LTD., 18/A
Scots Street, VALLETTA; Olanda: VAN
GELDEREN & ZOOM N.V., Postbox 826,
AMSTERDAM; Paraguay: VALDEZ E DI
MARTINO, Calle Palma 591, ASUNCION;
Portogallo: ALBERTO ARMANDO PERE-
IRA, Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E,
LISBOA - 1; Principato di Monaco e Co-
sta Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A.,
12 Quai Antoine-1ER, MONACO Princi-
pato; Spagna: SOCIEDAD GENERAL E-
SPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENE-
RAL ESPANOLA DE LIBRERIA, Calle
Avila 129, BARCELONA; Stati Uniti:
SPEEDIMPEX U.S.A. INC., 23-16 40TH
Avenue, LONG ISLAND CITY, N.Y. 11101;
Svezia: BROR LUNDBERG, Fack, S/104
/32 STOCKHOLM - 19; WENNERGREN
WILLIAMS A.B., Fack, S-104 25 STOCK-
HOLM 30; Svizzera: AZED A.G., Dor-
nacherstrasse 60-62, BASEL; KIOSK A.G.
Maulbeerstrasse 11, BERN; SCHMIDT
AGENCE A.G., Sevogelstrasse 34, 4002
BASEL; NAVILLE & CIE, 5/7 Rue Le-
vrier, GENEVE; MELISA S.A., Via Ve-
gezzi 4, 6901 LUGANO; Thailandia: SURI-
WONGS BOOK CENTRE, P.O. Box 44,
CHIENGMAI; Turchia: YABANCI BASIN
TEVZIAT, Barbaros Bulvari 51, BESIKTAS
- ISTANBUL; Uruguay: DISTRIBUIDORA
INTERCONTINENTAL S.r.l., Colonia 1262,
MONTEVIDEO; JULIO NUNEZ, Avenida
Gonzalo Ramirez 1393, MONTEVIDEO; Ve-
nezuela: LIBRERIA MONDADORI C.A.,
Ave. Francisco de Miranda, Edif. Soro-
caima (Chacao), CARACAS; Brasile: LI-
VRARIA LEONARDO DA VINCI LTDA.,
Rua Sete De Abril 127, 2. Andar - S/22
SAN PAULO; Sud Africa: L'EDICOLA
MICO PTY. LTD., Banora House, 41
Kerk Street, JOHANNESBURG.

Editoriale il borgo s.r.l.

ALBERTO DALL'OCCA
direttore generale

Amministrazione: 40068 S. Lazzaro di Sa-
vena (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 - Telef. (02) 62.40-
654.961 - Uffici di Bologna: Via Inverigo
12/2, Tel. (051) 23.61.98 - 27.97.49 Uffici di
Firenze: Piazza degli Antinori 8/r. Tel.
(055) 293.314 - 293.339. Uffici di Genova:
Via Vernazza 23. Tel. (010) 587.852. Uffici
di Padova: Via Tommaso 94. Tel. (049)
39.206. Uffici di Torino: Corso M. D'Aze-
glio 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 - 40068
S. Lazzaro di Savena (Bologna) - Via
dell'Industria 6 - Tel. 46 52 52 - 46 52 53
- 46 52 54.

Fotolito: Zincografica Felsinea Bologna.



**AUTO
SPRINT**

MARKET

I nostri MANIFESTI

Sono disponibili sia in stampa
normale L. 300 che in versio-
ne plastificata L. 600:
(vedi scheda sotto) ● 2 plastificati, (a scelta) lire 1.000.

OFFERTA SPECIALE: sono a disposizione tubi contenitori con 10
manifesti assortiti. L'offerta speciale è di L. 2.000 per tubo con 10
manifesti plastificati e L. 1.000 con 10 manifesti normali. Affrettarsi
nelle prenotazioni: la disponibilità è limitata!

OFFERTE SPECIALI
Raccoglitore '74

E' pronto il RACCOGLITORE
con la nuova foto-copertina
a RILIEVO!

Ordinatelo subito, costa
L. 1.800
(1.500 per i soci del CLUB)

Il raccoglitore (in cartone telato e copertina
« A RILIEVO ») può contenere: o 25 numeri
di AUTOSPRINT settimanale (per una annata
completa ne occorrono due) o l'annata
completa di AUTOSPRINT-mese più il numero
speciale di fine d'anno.

MAGLIETTE FITTIPALDI/AUTOSPRINT

(taglia: piccola - media - larga)

L. 1.500

(soci 1200)

BORSELLI JUTA AUTOSPRINT

L. 2.000

(soci 1500)



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).

SCRIVETECI 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.

OFFERTA SPECIALE: a 5000 lire possiamo fornire un ingrandimento
della foto prescelta in formato 50 x 60 cm.

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

MAGLIETTA BORSELLLO RACCOGLITORE

(Indicare la quantità richiesta e la taglia delle magliette)

Manifesti plastificati:

McLaren-Ford M 19 Mark Donohue Brabham Ford BT 34 Graham Hill
 BRM P. 160 Pedro Rodriguez In cartoncino: Guida al Mondiale Marche
'73 In cartoncino: Guida Automondiale F. 1 Disegno-manifesto di
Turner Pantera De Tomaso Jackie Stewart disegno di Turner Mondiale
Marche disegno di Turner Lancia Stratos Munari.

Manifesti normali:

LOTUS 72 in memoria di Jochen RINDT F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V Nan-
ni Galli Surtees Ford TS-9A John Surtees / Brabham Ford BT34 Graham Hill
 Matra-Simca MS 120 B Chris Amon / BRM P. 160 Pedro Rodriguez
LANCIA Fulvia HF Sandro Munari Partenza 1000 Km di Buenos Aires 1972
 Lotus JPS 72 Emerson Fittipaldi e Ferrari 312 B2 Jacky Ickx MERZARIO -
NANNI GALLI INTERSERIE 1972 Pantera De Tomaso Ferrari 312 P
campione mondiale '72 BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr. G. P. Europa F. 1
Brands Hatch '72 Lancia Stratos Munari.

RACCOGLITORE (indicare il numero)

INVIO Lire

parl al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

accluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

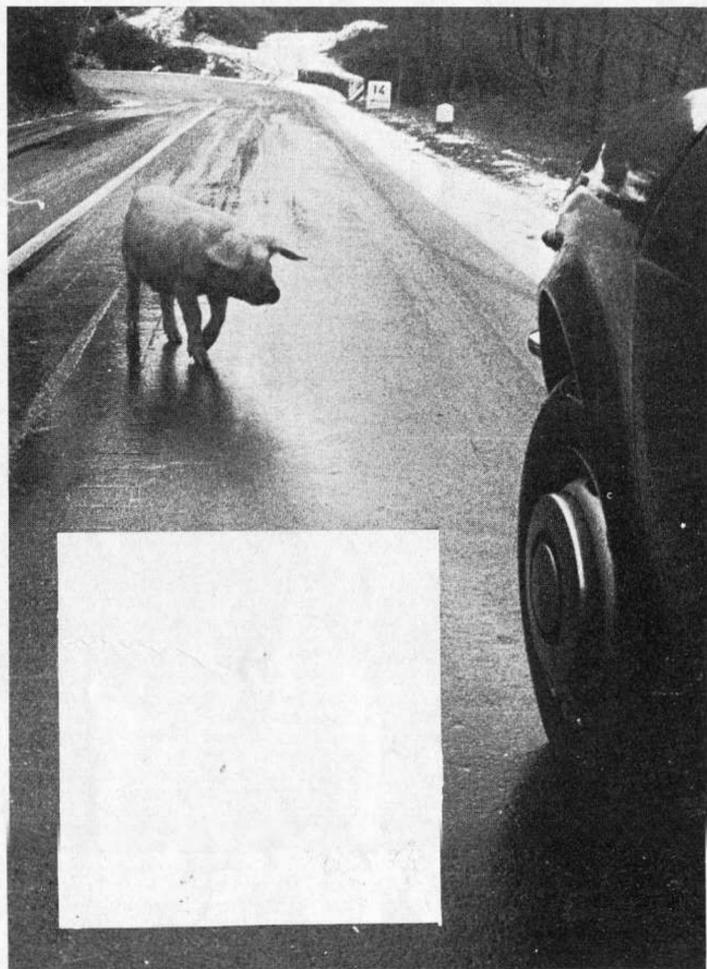
Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a **EDITORIALE IL BORGO -
SAN LAZZARO DI SAVENA** - oppure con vaglia postale o assegno bancario
Intestato sempre a **EDITORIALE IL BORGO**

Pagamento anticipato

**AUTO
SPRINT**

vi propone la FOTO-chiusura
(abbastanza significativa, no?)

L'ultima battuta



La sosta natalizia ha accumulato in redazione centinaia di
« battute » per le foto proposte negli ultimi numeri del '73.
La scelta tra quelle riguardanti il « taxi-sprint » non è stata facile,
essendo le battute o troppo personali o non molto spiritose. Ab-
biamo scelto quella di **Diego Poggi, via Tortona 29/14, Genova**
che può sembrare, per noi un po' presuntuosa, ma che ci è parsa
la più spiritosa di tutte: **Mi spiace, ma lei è in contravvenzione:
il suo giornale va troppo « forte ».**

Per la seconda, quella che ha per personaggi Merzario e l'ing.
Marelli dell'Alfa, abbiamo scelto la battuta di **Gian Mario Alber-
tineti, Piazza Italia, Gattinara (VC): Chissà se questa battuta
(sulla spalla di Merzario) mi farà avere il giubbotto Marlboro.**

Per la foto del « Corso » napoleonico, il premio va ad **Alessan-
dro Corti, via Roma 22, Signa (Firenze)** che per primo, tra le in-
dicazioni pervenute, ha individuato Franco Lini nella foto pubbli-
cata nel n. 51-52. Tra le segnalazioni non è mancata qualche
« svista » lusinghiera per il medesimo Lini. Claudio Carboni ad
esempio ha creduto di vedere il comico francese Luis de Funes...
E siamo sicuri che Lini non resterà insensibile a tanto paragone!

E per chiudere la serie del concorso, « noi ci mettiamo la foto,
voi la battuta », ecco l'ultima foto sulla quale potete sbizzarrirvi.
E' emblematica... crediamo.

Con la fine di questo concorso, non sono però finite le sor-
prese di AUTOSPRINT. Nei prossimi numeri ne troverete altre.
A quanti hanno partecipato, vincitori o no, il nostro « bravi ».

Le « migliori » premiate:

Chissà se questa
battuta (sulla spalla
di Merzario) mi farà
avere il giubbotto
Marlboro

BATTUTA *Mi spiace, ma lei è in contravvenzione:
il suo giornale va troppo "forte".*

Per questa settimana vi proponiamo questa fotografia di grande attualità. Siamo a Bologna, do-
monica 2 dicembre alle ore 19.30 circa. La macchina è quella che ha fatto da taxi-sprint per i re-
dattori (direttore compreso), nella prima domenica. Taxista eccezionale, per l'occasione, il
nostro Camenli che in perfetto orario ha funzionato da raccoglitore. E ora a voi la battuta!



AUTO compravendita SPRINT

NUOVE TARIFFE per questa rubrica di **COMPRAVENDITA**: fino ad un massimo di 15 parole L. 4.000, ogni parola in più delle 15 parole L. 300. (L'indirizzo dell'inserzione va conteggiato nel numero delle parole). **Pagamento anticipato.** Inserzioni **GRATUITE** per gli **ABBONATI** annuali fino ad un massimo di tre all'anno. Per i **SOCI DEL CLUB Autosprint L. 500 di sconto** per inserzione. Le foto adesso si pagano: 5.000 lire per inserirle. Si accettano soltanto inserzioni di compravendita a carattere privato e non di normale attività di ditte produttrici e rivenditrici.

SI VENDE

AUTO



ABARTH

● **ABARTH 1000** bialbero, perfetta carrozzeria meccanica immatricolata. Telefonare ore ufficio: 0173/28.32 ALBA.

Per **PORSCHE**
spoiler normale
L. 40.000

Carrera L. 45.000
cofano posteriore
L. 45.000

In vetroresina
completi attacchi
pronti verniciatura

SPAMPINATO

20080 Zibido S. Giacomo (Milano)
Telefono 02/9057072

FIAT

124 SPYDER 1400 anno fine '69, accessoriata, cerchi lega, volantino, autoradio, parafranghi, gomme 80% - GIANNI D'ANDREA - Via Romans di Sotto, 6 - 33084 CORDENONS/Pn - L. 760.000 trattabili se contanti.

FORD

● **MEXICO TANARAUTO** preparazione completa competizione, immatricolata marzo '73, inurtata come nuova, bellissima. Verniciatura, finiture speciali. Vendesi assolutamente non sfruttata. Tel. 0372/22.057.

GIANNINI

● **GIANNINI 700** nuova, preparata Lavazza, motore da rodare, vendesi anche solo motore. Telefonare ore ufficio: 011/78.19.89.

LANCIA

● **FULVIA HF 1,6** Gr. 3 pronta Rallye Officina GRAND PRIX - Albisola Mare - Tel. 019/41.762.

PORSCHE



● **PORSCHE 2800** carburatori motore nuovissimo 280 HP ultimissimi aggiornamenti. Officina IERUSSI - Tel. 06/79.43.561 - L. 10.000.000 contanti.

PORSCHE 911 T/2400 maggio 1973, argosta, ruote lega, Koni, spoiler - Telefonare: GENOVA - 53.142.

RENAULT

● **ALPINE 1600 S** maggio 1972, Km 15000, completa di accessori, gr. 3 - L. 3.200.000.

RENAULT R12 GORDINI marzo 1972, Km 13000 - L. 1.200.000 - AGUZZONI - Gorizia Tel. 0481/20.93 ore ufficio.

● **ALPINE 1600** Gr. 3 GIADA - Agosto 1971. Telefonare ore pasti: 0547/80.037 - L. 2.800.000.

● **ALPINE RENAULT 1600/S** Gr. 4 Casa plurivittoriosa T.R.N. TURBOSOL - C.P. 153 - Treviso - Tel. 0422/63.771.

MONOPOSTO

SCUDERIA ITALIA vende:
BT 41 di Lella Lombardi con camioncino, motore, rapporti, 10 cerchi con gomme;
BT 41 di Claudio Francisci, completo;
BT 35 plurivittorioso ex Vittorio Brambilla, completa rapporti e gomme;
BT 35 ex Pesenti Rossi, completa. Telefonare 02/45.91.740.

SCUDERIA ITALIA vende:
LOTUS di Mantova Gaudenzio, completa;
GRD rosso completo;
TECNO 1971, completo L. 2.500.000; Telefonare 02/45.91.740.

F. 850 vendo causa militare. Aggiornata '73, telaio BWA, competitivissima, cambio Colotti, gomme Avon nuove, serie rapporti completa - Tel. 02/99.60.531.

BRABHAM BT 35 ex Svenson perfetta, competitiva, completa, 12 ruote, scatola rapporti, qualsiasi pezzo ricambio. Telefono 02/28.96.530.

CARRELLI LEVANTE 2 ruote portata 7 qL., vericello, gommato, pedane larghe. BOLOGNA - Tel. 051/23.53.29 - L. 250.000

DUE MOTORI Novamotor 1000 perfetti, vendonsi. SEBASTIANI - Via A. Torlonia, n. 19 - Roma - Tel. 06/86.24.45.

UNO STOCK COPERTURE FIRESTONE RACING nuove et usate presso ROS-SANO CANDRINI - Via Emilia Est 115 - MODENA - Tel. 24.34.04.

SI VENDE O SI CAMBIA

AUTO



ABARTH

● **ABARTH 850** vincitrice campionato 1973. Si considerano eventuali permuta. SAMUELE VALERIO Via F.lli Ugoni, 1 - 25100 BRESCIA.



giannini

SOCIETA' GIANNINI AUTOMOBILI S.p.A.
ROMA - VIA TIBURTINA 97

PIU' VELOCE - PIU' ECONOMICA

126/800 cmc

ALESAGGIO 85 mm - CORSA 70 mm - RAPPORTO COMPRESSIONE 8,5:1 - POTENZA MAX 36,8 HP DIN - CARBURATORE DOPPIO CORPO - VELOCITA' CIRCA 135 Km/ORA L. 1.100.000 IVA COMPRESA

CANDELE MAGNETI MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO

KART



TELAIO KART 125 Toni - 1973. MARINO VITALI - Via Andrea De Gabrielli, 17 - Fano - Tel. 0721/82.676 - L. 200.000.

TONY PICCHIO motore Maico 125 II cat. vendo anche solo motore, ricambi. GILBERTO GRASSI - Tel. 0541/41.095.

ACCESSORI e parti speciali

MOTORE Sachs 125 elaborato, perfetto. WALTER VOLTA Via Toscana, 33 - Bologna - Tel. 47.68.55.

VARIE

ANNATE Vendesi « Autosprint » settimanale dal n. 18 del 1968 a L. 12.000 per annata completa. Scrivere: M. Marino - Via d'Azeglio, 58 - Bologna.

BARCA A MOTORE Cabinato Savir plastica 6 posti letto WC interno separato, doccia, radiotelefono, impianto stereo, gruette, capottina, cucina frigo, 2 Volvo 170 cadauno, 500 lt. benzina, 300 acqua, 1971, poche ore, una sola stagione mare, accessorizzato, bandiera belga, occasione. Visibile FORTE MARMI - Tel. 0584/21.081 - Torino - Tel. 75.83.13.

ALTRE MARCHE

● **SPORT 1600** costretto svendere, anche permutando, al miglior offerente. Causa imminente matrimonio. Tel. 055/49.15.28.

SI COMPRA

AUTO



ALFA ROMEO

GIULIA TZ 1 purché originale, disposto a pagare anche L. 3.000.000. Inviare foto e caratteristiche. ANDREA GALLI - Via del Leone, 22 - Roma.

● **Vetture sportive**

Ecco il secondo MANIFESTO dei

CAVALIERI del RISCHIO e' ROSEMEYER su Auto Union

lo troverete sul prossimo **AUTO SPRINT** n. 3



AUTO SPRINT

LUCIANO CONTI
direttore

MARCELLO SABBATINI
direttore responsabile

Inviato speciale:

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 - Antonio RAMENGHI - Tim SCHENKEN

Altri collaboratori in Italia:

Gianluca Bacchi M. (Parma) - Daniele Buzzonetti (Roma) - Giancarlo Cevenini (Bologna) - Salvatore Ciusa (Cagliari) - Mario Fenzi (Genova) - Marco Grandini (Firenze) - Logan Lessona Bentley (Roma) - Giulio Mangano (Palermo) - Mario Morselli (Modena) - Giuliano Orzali (Milano) - Giorgio Rossotto (Torino) - Attilio Trivellato (Padova) - Sergio Troise (Napoli) - Manuel Vigliani (Brescia)

Collaboratori all'estero:

Augusto C. Bonzi (Buenos Aires) - Luis Gonzalez Canamanuel - 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) - Eoin S. Young (Londra) - Lino Manocchia (New York) - André Royce - Philippe Toussaint (Bruxelles) - Hannes Steinmann (Austria)

AUTOSPRINT pubblica anche servizi particolari di:

Daniele Audetto - Bruno Boglioli - Puccio Corona - Cesare de Agostini - Mario Mannucci - Nuccio Marino - Carlo Micci - Sandro Munari - Doug Nye - Gerald Schmitt.

Corrispondenze dall'Italia di:

Vincenzo Bajardi - Eraldo Bistaffa - Gianfilippo Centanni - Onofrio Colabella - Gaetano Cravedi - Franco D'Ignazio - Dionigio Dionigi - Mauro Ferramosca - Vito Lattanzio - Domenico Morace - Gigi Mosca - Guido Rancati - Marcello Rigo - Riccardo Roccatto - Attilio Trivellato

I servizi fotografici sono di:

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

Disegni tecnici (e no) di:

Russel Brockbank - Werner Bühler - Cork - Antonio de' Giusti - Giuliano Orzali - Michael Turner - Massimo Vallese

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