

ITALIA PROTESTA

Mentre questo numero di AUTOSPRINT arriva in vostre mani, il GOVERNO dovrebbe aver già deciso la nuova disciplina di austerità automobilistica. Come a parte spieghiamo, RAZIONAMENTO, BENZINA A MERCATO «NERO» LEGALIZZATO, week-end castigati con la roulette delle targhe, tutte le belle trovate insomma di queste settimane da parte dei nostri (poco) fantasiosi governanti andranno a mortificare di più i cittadini-automobilisti. Cacio sui maccheroni, la proposta-kamikaze dell'ACI di ridurre ancora il limite di velocità, nel

nome di quella beffa del risparmio-consumi che si pensa ancora di far accettare da qualsiasi persona di buon senso! Le trovate che si accavallano ci hanno indotto a modificare una parte della SCHE-DA-REFERENDUM (che sta diventando un plebiscito di rabbia!) con altri quesiti «aggiornati». Perciò abbiamo tolto i due «PARERI» sul caso LURAGHI e sui «TRATTORI» che hanno già a sufficienza raggiunto l'obiettivo e risultano superati dalle nuove preoccupanti realtà.

Perciò RIEMPITE questa SCHEDA con la solita CROCETTA e SPEDITELA ad AUTOSPRINT

LIMITE di velocità

- Vorrei fosse abolito completamente
- Vorrei fosse tolto solo sulle autostrade
- Vorrei fosse lasciato così com'è



- Un parere sul limite (anche dopo la proposta ACI)
- Non ha per nulla ridotto i consumi di benzina
 - Ha ridotto solo in parte i consumi di benzina
 - Ha ridotto in modo netto i consumi di benzina



- Siete contrari o no alla proposta ACI di RIDURRE ANCORA IL LIMITE? SI NO
- Il Presidente dell'ACI ha rispettato o no il PENSIERO DEI SOCI con la sua iniziativa? SI NO

DOMENICHE a piedi e BENZINA razionata



- Sono d'accordo per il divieto di circolazione la domenica
- Preferisco libera circolazione la domenica con la benzina razionata e il doppio mercato (250 lire razionata e 400 lire «libera»)
- NO alle domeniche a piedi e a qualsiasi forma di razionamento

PARI e DISPARI delle TARGHE



- Siete d'accordo sul rincaro benzina (magari per pagare il finanziamento dei partiti?) SI NO
- Siete d'accordo per la circolazione a targhe alternate nei week-end? SI NO

MITTENTE:

nome _____ cognome _____ età _____

indirizzo _____

città _____

Nel nostro PAESE NON c'è al ricatto, ai compromessi,



Il dr. Jekyll e mr. Hyde (dell'automobilismo nazionale)

NO al LIMITE W LURAGHI

Vi diamo una idea dell'orientamento di coloro che hanno risposto nei primissimi giorni al Referendum. Abbiamo scrutinato le prime 500 schede arrivate e queste sono le risposte (molto indicative):

Limite di velocità	
Vorrei fosse abolito completamente	271
Vorrei fosse tolto solo sulle autostrade	140
Vorrei fosse lasciato così com'è	8
Non ha per nulla ridotto i consumi di benzina	236
Ha ridotto solo in parte i consumi di benzina	177
Ha ridotto in modo netto i consumi di benzina	2
Domeniche a piedi e benzina razionata	
Sono d'accordo con il divieto di circolazione la domenica	17
Preferisco libera circolazione con la benzina razionata a doppio mercato	37
No alle domeniche a piedi e a qualsiasi forma di razionamento	366
Trattori Maserati Ferrari	
Non condivido la proposta dei sindacati modenesi	388
La proposta dei sindacati è giusta	1
La proposta dei sindacati avrà conseguenze sulle corse	54
Caso Luraghi e Alfa	
Non condivido la decisione dell'allontanamento del dott. Luraghi dell'Alfa Romeo	402
Condivido l'allontanamento di Luraghi	9
Penso che la nuova presidenza continuerà le corse	247
Penso che la nuova presidenza non continuerà le corse	120

più LIMITE a nulla (al buongusto politico, agli errori, alla malavita, ai giochi di potere, alle bugie) rimane solo il LIMITE di VELOCITÀ!

Ecco il testo integrale delle proposte presentate dall'ACI al Governo per la RIDUZIONE del CONSUMO di BENZINA.

Premessa

L'Automobile Club d'Italia, interpretando il senso di disagio degli utenti, ribadisce che nell'adottare misure di riduzione dei consumi di benzina è necessario seguire criteri di chiarezza e organicità. E ciò perché tali misure investono direttamente le categorie meno abbienti nelle quali il succedersi di decisioni e notizie contraddittorie genera disorientamento e preoccupazione. Se l'austerità è necessaria è anche doveroso che ai cittadini sia fornito un quadro esatto della situazione, soprattutto in relazione ai sacrifici che sono chiamati a compiere. In secondo luogo due settori chiave della nostra economia, il turismo e l'industria automobilistica, necessitano di direttive precise, pena gravi effetti negativi sul piano generale.

Per tutti questi motivi l'ACI avanza la proposta di un piano organico di riduzione dei consumi, da varare sollecitamente con la abolizione contestuale del divieto di circolazione nei giorni festivi. Nello stesso momento il Governo dovrà dare assicurazione che non saranno adottate ulteriori misure restrittive.

Il Piano riguarda i seguenti punti:

1 Circolazione nei giorni festivi.

L'ACI, tenuto conto che recenti statistiche hanno dimostrato che il divieto di circolazione nei giorni festivi comporta una riduzione del 15% sul totale dei consumi, propone l'adozione in alternativa di due sistemi:

a) chiusura dei distributori per le intere giornate di sabato e di domenica con circolazione libera;

b) adottare la circolazione a targhe alternate (numeri pari e dispari) per ogni fine settimana (sabato più domenica).

Tali misure restrittive dovranno essere sospese nel periodo maggio-settembre in considerazione delle esigenze del turismo, industria primaria per il nostro Paese.

2 Chiusura dei Centri Storici.

In considerazione che il 64% del consumo totale di carburante è da attribuirsi alla circolazione urbana (il solo 25% per motivi di lavoro), si propone un provvedimento legislativo che contempli la chiusura al traffico privato dei cosiddetti Centri Storici. Ai Comuni, nel termine perentorio di 30 giorni, il compito di delimitarli.

Ovviamente per sovvenire alla domanda di trasporto dei cittadini è necessario che tale provvedimento sia contestuale al potenziamento delle strutture pubbliche di trasporto secondo l'orientamento già emerso in sede politica.

A conforto di queste tesi si riportano i dati di un sondaggio su i consumi di carburante suddivisi secondo la destinazione:

— il 27,5% del carburante viene consumato per andare e tornare al lavoro o a scuola;

— il 25,1% per esercitare effettivamente un lavoro;

— il 13,7% per acquisti e commissioni;

— il 22% per gite e vacanze;

— il 11,7% per svago personale.

Destituita di ogni fondamento è la tesi — ventilata in alcuni ambienti — di istituire una sorta di soprattassa di circolazione per l'accesso ai cosiddetti Centri Storici.

Questa imposizione, oltretutto illegittima, apparirebbe come una ennesima discriminazione per censo.

3 Limiti di velocità.

In sintonia con le misure già adottate in numerosi Paesi stranieri, si propone di fissare limiti di velocità minimi e massimi sulle strade extraurbane e sulle autostrade (per le strade urbane rimane quanto fissato dal C.d.S.). Per le strade extraurbane si propone di portare il limite massimo a 80 kmh e di fissare il minimo, ove le condizioni stradali e di circolazione lo consentano, a 50 kmh. Per le autostrade si propone il limite massimo di 110 kmh e il minimo di 75 kmh.

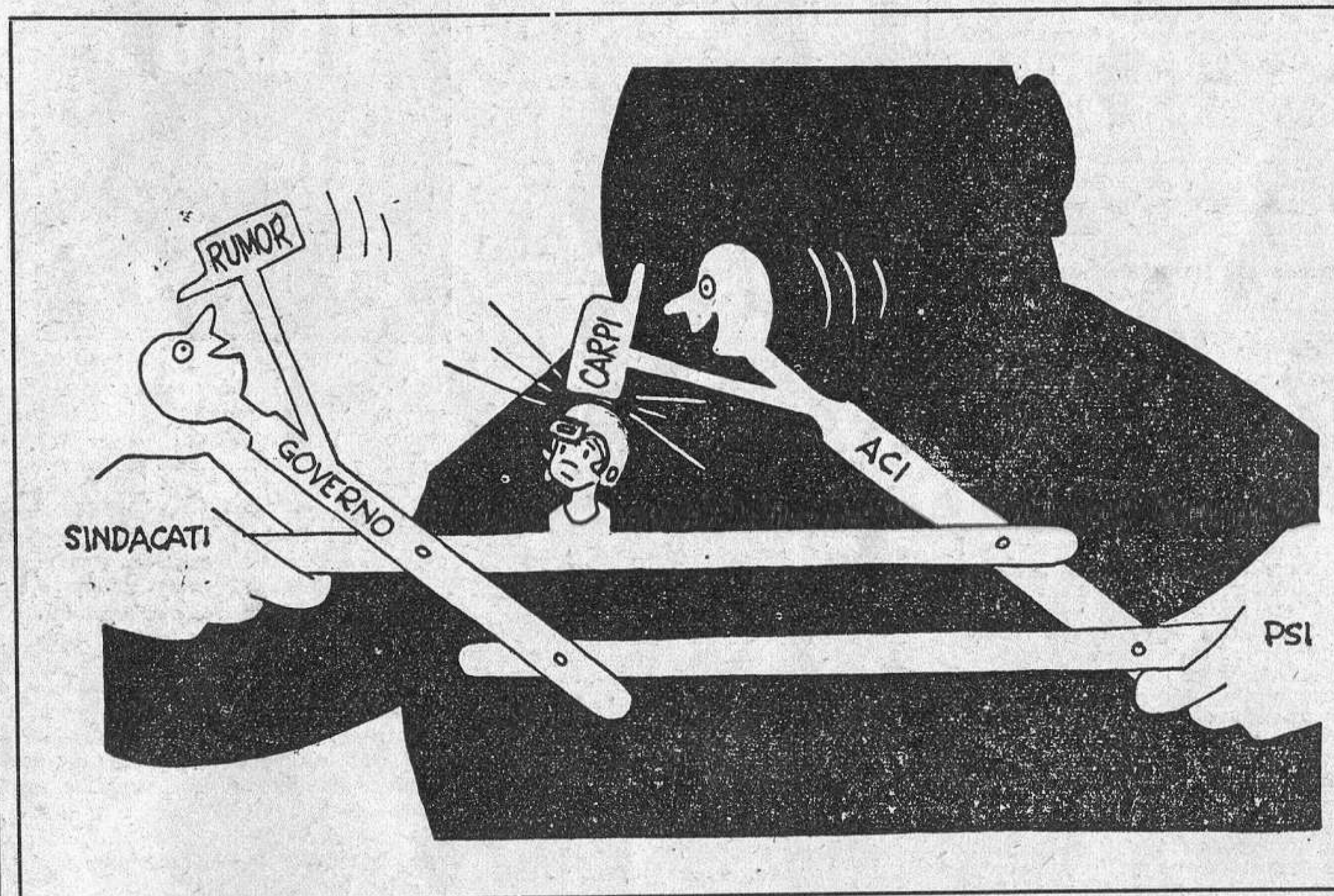
Di particolare importanza ai fini della fluidità del traffico, della sicurezza, oltreché del risparmio di carburante, appare l'esigenza di stabilire i limiti minimi di velocità.

4 Campagna di sensibilizzazione al risparmio di carburante.

Le misure restrittive acquistano maggiore efficacia se accompagnate da una campagna di sensibilizzazione che induca l'utente ad un uso più razionale del mezzo privato. Ad esempio è stato calcolato che nelle città italiane le auto private trasportano, in media, 1,2-1,3 passeggeri.

La « mediazione personale » tra le esigenze degli utenti può portare, ad esempio, per gli spostamenti per and-

PensACI automobilista



alla proposta kamikaze del Presidente avv. Carpi

ROMA - La situazione è più grave di quello che si ritiene. I problemi dell'aumento del prezzo della benzina, della circolazione a targhe alterne il sabato e la domenica, del limite di velocità e perfino del razionamento con doppio mercato non sono che sfumature di un quadro clinico piuttosto preoccupante per il futuro della nostra economia e, perché no? della nostra politica.

Un sintomo di queste prospettive, che l'Italia non augurerebbe al suo peggior nemico, lo si riscontra nelle ingenti richieste di denaro, per altre già accordatoci da fonti monetarie e da banche internazionali: le migliaia di dollari, per un prestito a breve scadenza, dovrebbero evitarci l'ulteriore accumulo (tutto nel 1974) del deficit, la svalutazione della lira, l'inflazione economica e la disoccupazione industriale.

La settimana appena conclusasi, contrassegnata da una generale confusione e incertezza, non può essere archiviata senza ricordare le proposte intempestive (e kamikaze) dell'ACI. Presentando un « pacchetto » di misure anticongiunturali (una delle quali, il limite di velocità autostradale ridotto addirittura a 110 orari...) il presidente Carpi de' Resmini ha tentato, sembra a titolo personale però, di impedire l'avvento del razionamento la cui gestione dovrebbe essere affidata, secondo il partito socialista, proprio all'ACI.

In attesa che l'avvocato Carpi ridia il pacchetto, quando si tratterà di rispondere con un « obbedisco »! alle direttive del suo partito, vediamo un po'

sotto quale segno si apre la settimana delle decisioni e delle esecuzioni.

Diciamo subito che circa quaranta avvisi di reato saranno recapitati nella sola giornata di lunedì per iniziativa della Magistratura romana nell'ambito della triplice inchiesta sullo scandalo del petrolio (imboscamento del greggio, finanziamento dei partiti, e connivenza dell'Enel).

L'ex presidente dell'unione petrolifera, Vincenzo Cazzaniga, che non è ancora rientrato in Italia, apre l'elenco in cui ora figurano anche i rappresentanti legali delle compagnie petrolifere, i dirigenti di società e gli amministratori dei partiti attualmente al governo.

Si tratta di Vito Antonio Di Cagno, Luigi Grassini e Luigi Benedetti, ex presidente e segretario generale dell'Enel; Giuseppe Arcaini e Nardone direttore generale e funzionario dell'Italcasse; il senatore Augusto Talamona per il PSI, l'onorevole Filippo Micheli per la DC; l'on. Adolfo Battaglia e l'ex parlamentare Emanuele Terrana per il PRI; l'on. Giuseppe Amadei per il PSDI; Domenico Albonetti e Jean Louis presidente e amministratore delegato della Total; Giovanni Caldana per la FINA; Giovanni Theodoli per la Chevron; Riccardo Garrone per la Garrone S.p.A. e i rappresentanti legali, non ancora identificati, dell'Agip, Api, Clasa, Esso, Gulf, Mobil e Texaco.

A questi personaggi (e a tanti altri ancora in

re e tornare al lavoro, ai cosiddetti « pool » già sperimentati negli USA.

L'azione per sensibilizzare l'utenza dovrà essere condotta attraverso tutti i mezzi di comunicazione di massa (radio-tv, giornali, cinema), ed essere organicamente predisposta da tecnici del settore con l'adozione dei più avanzati sistemi di persuasione.

In questo modo potrà essere utilmente impiegato il fondo per le campagne di sicurezza stradale gestito dal Ministero dei LL.PP.

5 Prezzo benzina.

Su questo argomento l'ACI ritiene necessaria una attenta riflessione. Non è vero, infatti, che la domanda di benzina sia inelastica, cioè che l'aumento del prezzo non comporti una minore richiesta. Allorché si raggiunge il punto limite, e in Italia ci siamo, la domanda si contrae emarginando progressivamente ceti meno abbienti che rappresentano per la maggior parte i consumi per motivi di lavoro. I trasporti pubblici collettivi hanno registrato in queste ultime settimane un incremento di passeggeri sino al 15% prescindendo dal divieto domenicale di circolazione.

6 Turismo interno.

Il divieto di circolazione nei giorni festivi ha dato al turismo interno un colpo durissimo. Il cittadino ha diritto di poter programmare i propri spostamenti anche quando lo Stato ritiene necessarie misure di austerità. In questa chiave la confusione che si è fatta sulla cosiddetta « crisi energetica » ha avuto, sul piano psicologico, effetti negativi. Si è detto da prima che la benzina mancava, oggi finalmente si accetta che il problema è solo di carattere valutario, cioè di costo.

Nelle Regioni meridionali, ad esempio, dove gravi danni sono stati causati al turismo anche da altri fattori, le previsioni sul futuro sono negative. È necessario che il nuovo piano di austerità che il Governo dovrà varare consenta al turismo interno di svilupparsi, soprattutto verso il Meridione. Secondo una recente indagine statistica gli italiani nel 1972 hanno trascorso 330 milioni di giorni di vacanza all'interno del Paese fuori dal luogo di abituale residenza, pari al 94,8%. Solo 18 milioni di giornate-vacanza all'estero (5,2%) sono state trascorse nello stesso anno. Questo movimento è avvenuto per il 70% su auto private.

7 Turismo straniero.

È la prima industria del nostro Paese con un fatturato annuo stimato dalla Banca d'Italia in 1.200-1.300 miliardi. L'industria turistica necessita, come tutte, di una chiara programmazione. Fin dal mese di dicembre, in relazione alle prime misure di austerità, gli Automobile Club europei (soprattutto quelli tedesco occidentale, britannico e francese) hanno chiesto urgenti chiarimenti per i loro turisti avvertendo l'ACI che in mancanza di precise risposte avrebbero dirottato le correnti turistiche verso Paesi concorrenti. La sola « sospensione » dal 1.º gennaio 1974 dell'unica forma di incentivazione al turismo straniero, cioè dei buoni benzina ACI-ENIT ha provocato una contrazione del movimento turistico stimata nel 15-20%.

Su questo punto l'ACI propone:

● completa liberalizzazione di circolazione in qualsiasi giorno della settimana per le vetture con targa straniera;

● ripristino, secondo un sistema diverso, dei buoni benzina. L'incentivo proposto consente ai turisti stranieri di acquistare in Italia un quantitativo congruo e prefissato di carburante allo stesso prezzo praticato nel loro Paese (ovviamente quando tale prezzo sia o diventi inferiore a quello italiano). Il pagamento dei coupons dovrebbe avvenire ai posti di frontiera solo con valuta del Paese di origine del turista. Ciò permetterebbe un maggior introito di divise pregiate.

Si ricorda che gli stranieri entrati in Italia nel 1972 sono stati oltre 35 milioni: il 75,58% con auto privata.

● Conclusioni.

Il « pacchetto » dei provvedimenti suggeriti dovrebbe apportare l'auspicata riduzione nei consumi di carburante, nella misura del 20%. Al riguardo è fondamentale il senso di responsabilità e di autodisciplina degli utenti, sul quale l'ACI ha sempre fatto pieno affidamento. Ove in un tempo di sperimentazione ragionevole, la cui scadenza dovrebbe essere comunque fissata al termine della stagione turistica (30 settembre), non fossero stati conseguiti i risultati prefissi, si potrà ricorrere al razionamento. Di questa intenzione dell'Esecutivo, anche per gli effetti psicologici che può provocare dovrà esser data sin da ora notizia al Paese. Tutto questo non esclude che, come in ogni seria amministrazione, si predisponga subito un efficiente e agile meccanismo per il razionamento da utilizzare in caso di necessità.

ROGANO ha invano tentato di convincere i piloti a solidarizzare con il PIANO-CARPI per il limite di velocità e SPOTORNO si è fatto portavoce della protesta: «E' assurda l'iniziativa del Presidente ACI»

L'ANCAI si ribella al «pacchetto»!

MILANO - C'era anche l'ing. Rogano, sabato a Milano, alla premiazione ANCAI. La sua era una presenza doverosa. Il presidente della CSAI era venuto all'assemblea dell'associazione piloti per dire agli attori di questo sport quello che essi desideravano sentirsi dire, e cioè che «non c'è all'orizzonte nessun provvedimento demagogico, nulla che faccia pensare che non si avveri la continuazione dell'attività sportiva così come la CSAI l'ha adeguata».

Ma era venuto anche per difendere, più che la CSAI stessa (verso la quale abbiamo avuto l'impressione che i piloti abbiano un atteggiamento di comprensione, visto che deve lottare contro dei «fantasmi»), Rogano era a Milano per difendere l'ACI, per cercare di rappezzare la paurosamente diminuita credibilità di questo Ente al cui carro, ed agli umori di chi lo conduce, sono «obbligatoriamente» legate le sorti di chi fa dello sport in automobile.

La domanda che prudeva sulle labbra di tutti l'ha fatta Andrea de Adamich, tenendo a precisare che la faceva come licenziato CSAI e non come neo-consigliere ANCAI:

«Qual'è l'atteggiamento che un pilota deve assumere nei confronti del razionamento e nei confronti dei limiti di velocità suggeriti dal presidente dell'ACI, avvocato Carpi de Resmini?».

Rogano non ha risposto, né poteva farlo. Ha però contrattaccato con un'arma segreta, una sor-

ta di «rivelazione» che forse nelle sue intenzioni aveva lo scopo di mettere a tacere certe illazioni:

«Il razionamento ancora non c'è, è quindi difficile dire che atteggiamento si può assumere. Rispondo alla seconda domanda: l'ACI ha sempre dichiarato e dichiara di essere contrario ad ogni limite di velocità di tipo generalizzato. Ciò che si

Terza divisione GTS

● Per iniziativa dell'ANCAI, i regolamenti '74 del Campionato Gran Turismo Speciale avranno un'importante modifica. Infatti, è stata riconosciuta una terza divisione nelle cilindrate, quella fino a 2000 cc, che così si affianca alla 1300 creando la divisione oltre 2000.

è letto sui giornali fa parte di un piano, di un «pacchetto» di proposte tendenti ad evitare il razionamento. Con il razionamento è stato dimostrato che non si attua quel risparmio del 20-25% di carburante che è auspicato. Il «pacchetto» di controfferte dell'ACI offre la medesima economia ma senza il razionamento, e fra queste proposte c'è quella dei 110 chilometri orari. Non mi compete

di pronunciarmi su questo argomento particolare, ma esso deve essere visto come facente parte del «pacchetto...».

Rogano non ha detto quali altre proposte siano contenute nel misterioso «pacchetto», ma abbiamo tanto l'impressione che esso sia un vero e proprio pacchetto di dinamite per l'automobile. Il pensiero dell'auditorio è stato comunque efficacemente sintetizzato dal commendatore Spotorno, presente al tavolo della presidenza:

«E' inconcepibile che sia il presidente dell'Automobile Club d'Italia ad includere in questo «pacchetto» una ulteriore riduzione della velocità autostradale. Non avrebbe neppure dovuto parlarne, perché i nostri governanti non hanno certo bisogno di ricevere certi suggerimenti: se poi a farli è addirittura il presidente dell'ACI... Lo trovo assurdo!».

Anche noi. E per fortuna che i piloti presenti hanno dato un'impressione di ottimismo rassicurante. Ormai ci si è abituati a tutto, anche a questo stato di incertezza cronica, e le parole d'ordine sembra essere: correre a qualsiasi costo. Infatti, nelle varie discussioni non c'era veramente altro argomento che le corse e le nuove auto. Tutti si preparano, insomma, come se nulla fosse, spiando gli avvenimenti, pronti a scattare per quello che Rogano ha definito, in apertura del suo intervento, «l'anno più lungo». Sperando che invece non sia l'anno più breve.

Diventa più sindacale l'Associazione

MILANO - Prima della premiazione, l'Associazione Nazionale Corridori Automobilistici Italiani aveva convocato la sua assemblea annuale, nella stessa sala del Cenacolo del Museo della Scienza e Tecnica che avrebbe visto la consegna dei premi.

Già, i premi. E' triste dover dire che — senza di essi — sarebbero stati veramente pochi i soci ANCAI a venire alla loro assemblea. Pessimismo? Sarà, ma già all'assemblea non abbiamo contato più di una trentina di licenziati CSAI, mentre anche alla premiazione, per quanto il nostro sguardo vagasse, avremo visto sì e no tre o quattro «non premiandi» fra i molti piloti presenti. Sarà bene quindi che i signori piloti si mettano in testa che — anche a costo di indubbi sacrifici — è necessario che vadano a discutere i loro problemi nella sede adatta, e non si limitino a lamentare soprasi sui campi di gara o ad alzare le

spalle quando si affrontano certi argomenti che non siano pertinenti al loro esclusivo interesse.

L'ANCAI, infatti, è una associazione che funziona abbastanza bene, pur nei suoi indubbi limiti, il principale dei quali è che essa rappresenta circa un decimo del totale dei licenziati italiani. Ma qui si ricade nel discorso precedente. Per di più, quella di sabato scorso è stata un'assemblea molto importante. L'ANCAI veniva dalla clamorosa vittoria di Mantova, dove la sua proposta ha funzionato da grimaldello per forzare la mano di coloro che non volevano prendere atto della più dura fra le realtà contingenti. Nell'assemblea di Milano, il vice-presidente Pianta non ha mancato di sottolinearlo, nella sua relazione, ma se ne è compiaciuto lo stretto necessario per dimostrare come l'ANCAI operi in favore di tutti i piloti italiani.

L'accettazione del delegato ANCAI sui campi di gara, la partecipazione dei piloti al governo della CSAI prossima ventura (quella democratica), la realizzazione del programma CSAI di F. 2, sono state le più significative fra le tappe 1973 dell'ANCAI. Ultima in ordine di tempo è arrivata un'altra importante tappa per l'ANCAI, e cioè l'accordo con l'Associazione Piloti Rallies, che

è entrata nel seno ANCAI dando lo spunto per quella che sarà la prossima iniziativa dell'associazione: la creazione cioè di vari gruppi di specialità agonistiche (rallisti, piloti di Formula, di GT e così via), un rappresentante delle quali avrà l'incarico di discutere i problemi della sua categoria con il direttivo il più spesso possibile. I rallisti sono pertanto i primi ad essersi trovati già «raggruppati», ed anzi la loro ragione sociale non è più «associazione», ma «gruppo piloti rally».

Andrea de Adamich, cui è stata affidata la relazione sui programmi immediati dell'ANCAI, ha anche detto che sarà su suggerimento del GPR che verranno designati coloro che la CSAI delegherà a collaudare i tracciati dei rallyes e coloro che l'ANCAI stessa delegherà sui vari campi di gara. Fra l'altro, i rallisti associati all'ANCAI usufruiranno (così come i velocisti per Monza) di una tessera di circolazione per un certo numero di ore nella pista di Groppello.

L'assemblea è stata vivacizzata da un intervento piuttosto polemico di Sergio Rombolotti, il quale ha espresso una lunga serie di perplessità procedurali e pratiche nell'operato dell'ANCAI. Il suo sarebbe facilmente stato

preso per un intervento costruttivo solo che egli avesse avuto l'accortezza di usare un altro tono nell'esprimere le sue lamentele, tanto più che non ha avuto difficoltà a dichiarare come l'ANCAI, da lui chiamata a risolvere un suo caso personale, lo abbia fatto tempestivamente e positivamente. In sostanza, Rombolotti ha chiesto più assiduità, proselitismo, informazione dei piloti.

L'ultima frase poco felice Rombolotti l'ha usata per i neo-consiglieri, sostenendo che la loro cooptazione ante-assemblea è una procedura che potrebbe anche prestarsi a giochi di potere. Terminando poi con la proposta di una cifra suppletiva alla licenza come quota obbligatoria di associazione all'ANCAI.

A proposito delle nuove nomine, comunque, l'assemblea ha subito ratificato, per acclamazione, la nomina di de Adamich e di Tecilla al posto dei dimissionari Salvay e Gelli, dimissionari per impegni personali. Tecilla sarà naturalmente il rappresentante dei rallisti. In sua assenza, in assemblea ha preso la parola Roberto Cambiaghi per dichiarare l'incondizionata fiducia dei rallisti nell'ANCAI e la loro disponibilità ad ogni collaborazione.

Non l'età ma un esame per «oltre 180»

● Fra le proposte più interessanti fatte da GIORGIO PIANTA nella sua relazione, c'è quella che riguarda la presa di posizione dell'ANCAI nei confronti della limitazione per età alla guida di auto veloci. Infatti, l'ANCAI proporrà che sia rilasciato un attestato di abilitazione (che aggiunga una norma così scioccamente livellante) per la guida di auto veloci in relazione non all'età, ma all'esito di un corso di guida da tenersi nei vari autodromi nazionali.

● Il consigliere BESANA ha tenuto la relazione economica. Nel 1973 le entrate complessive sono state lire 8.597.420, mentre le uscite hanno raggiunto la cifra di 6.763.769 lire, con un saldo attivo di 1.833.651 lire, che si riduce a 533.651 lire dedotte le spese per medaglie ed altri premi.

● Fra i piloti presenti, il più felice al momento era senz'altro CARLO GIORGIO. Il campione italiano F. 3 infatti ha appena risolto i suoi dubbi per il '74: correrà in Formula 2 con una March messagli a disposizione dal Jolly Club, e che sarà mossa da un motore Vega-Holbay ufficiale.

● «Gianfranco» TROMBETTI invece è ancora incerto: in questi giorni sta definendo con la Brescia Corse l'acquisto di un'Abarth-Osella modello 1974, altrimenti si orienterà su una Lola-Ferraris 8 cilindri, sempre 2 litri.

● Ha destato molta prelessità e preoccupazione la recente comunicazione della scuderia 4R LLOYD ADRIATICO di sospendere per quest'anno ogni attività. Il forte sodalizio triestino ha lasciato liberi i suoi piloti con decisione repentina, senza neppure convocare il consiglio, e questo soprattutto ad un passo dall'inizio della stagione, nel momento certo meno propizio per chi deve cercarsi altri appoggi.

Marco Magri

NEL PROSSIMO NUMERO

Particolareggiate reazioni di PILOTI, ESPERTI, SOCI e le curiose altalene nei vari AUTO CLUB locali e i retroscena della legge sulle patenti punitive.

La «cavalleria» non esige tessera

Sono stati settanta i piloti, a sfilare fra i battimani dei colleghi, degli invitati e delle varie personalità (fra cui l'ing. Chiti ed il dott. Avidano) per andare a ricevere il loro premio, la loro «fettina» dei 10 milioni che rappresentano il contributo della Fiat, rappresentata dal dottor Urbinati, all'associazione. Mancavano, la maggior parte giustificati, la Lombardi (che ha preferito la premiazione Ford), Paganelli e Barbasio (in Kenia), Pinto (in Costa Brava) ed inoltre Finotto, Ciccozzi, Turizio, Francisci, Pesenti, Paleari, Amighini, Ricci, Scola, «Rudy», Ripani, Stefanelli e Martini.

Non aveva voluto mancare neppure il presidente Ceard, che costretto a casa dalle sue condizioni di salute si è

fatto rappresentare da un nastro magnetico sul quale ha inciso il suo saluto ed il suo incoraggiamento ai «suoi» piloti. I piloti — l'elenco completo lo avete letto nel numero scorso — sono sfilati secondo un'abile regia che ha lasciato per ultimi MUNARI, BRAMBILLA e MERZARIO, naturalmente festeggiatissimi. Un applauso particolarmente caloroso c'è stato per Ardizzoja e per l'assente Lele Pinto, che si sono divisi il premio «FELICE NAZZARO» per il pilota più cavalleresco: ARDIZZOJA, nel corso della Coppa Feraboli, si fermò per soccorrere Biasuzzi, mentre Pinto al TAP non esitò a fare altrettanto per soccorrere Andersson e Todt usciti di strada pur essendo in testa alla gara. Da notare che Ardizzoja ha avuto il premio non ostante non fosse socio dell'ANCAI.



Limitati a 180 Km. i rallies del Veneto



Polese premiato dal presidente Manavello (foto Seidmann)

PADOVA - L'austerità ha consigliato la commissione sportiva triveneta degli Automobile Club di adottare alcuni ritocchi alle competizioni da accreditarsi per i campionati triveneti 1974. I rallies nazionali non supereranno la lunghezza di 180 chilometri, di cui trenta dovranno essere prove speciali; si è parlato anche di istituire del Trofeo Zonali allo scopo di evitare lunghi, noiosi oltre che costosi trasferimenti di autovetture. Nel corso della riunione svoltasi nella sala delle riunioni dell'Automobile Club, in via Enrico degli Scrovegni, sotto la presidenza del dottor Felice Sacconi è stato varato il calendario completo delle competizioni che saranno valide ai fini della classifica dei campionati triveneti dei rallies nazionali ed internazionali e di velocità. Si tratta di un programma di gare intenso che terrà impegnati i piloti delle scuderie delle Tre Venezie in un arco di tempo che andrà dal prossimo mese di marzo ad ottobre.

Per i rallies nazionali l'attività per il « triveneto » prenderà il via l'1-2 marzo con il San Marino; seguiranno il « Quattro Regioni », le Alpi Orientali, l'Alpe della Luna e chiuderà l'interessante serie il San Martino di Castrozza.

Per quanto riguarda i rallies nazionali la « vernice » si avrà il 18-19 marzo con il « Città di Cesena » al quale seguiranno gli ormai tradizionali « Due Valli », il Prealpi Venete e Colli Euganei » ed ancora il Trofeo delle Valli Piacentine, mentre chiuderà la bella serie il Trofeo Campagnolo che sarà organizzato dall'AC di Vicenza.

Per la velocità nove le gare approvate per i campionati triveneti di cui sette di velocità in salita tra cui figurano tutte le classiche delle nostre Dolomiti e due di velocità sul circuito di Varano. Ma ecco il dettaglio delle gare: velocità su circuito a Varano: 12 maggio avvio dell'attività a Varano con la disputa della Coppa dell'AC di Verona; la seconda sarà valevole per il Trofeo Venezia e sarà organizzato dall'AC Venezia; velocità in salita: 26 maggio, Vittorio Veneto-Cansiglio, Bressanone-Sant'Andrea, Tolmezzo-Verzegnis, Bolzano-Mendola, Trento-Bordone che costituirà il clou delle gare del « triveneto » per quanto riguarda il trofeo della Montagna e successivamente seguiranno la Pedavena-Croce d'Aune e la Coppa Alpe del Nevegale.

Se ne è stupito il Presidente dell'AC Treviso alla premiazione Piave-Jolly

Troppo rassegnati i piloti col « limite »!

SOLIGHETTO - Bisogna chiederlo a Giancarlo Ronchi, segretario solerte e inesauribile della Scuderia Piave Jolly Club perché la tradizionale serata delle premiazioni è stata fatta in un locale tipico di questo paesino ai piedi delle prealpi trevigiane, ad un tiro di schioppo dal Piave e da altre località legate alla storia della grande guerra mondiale. Al ristorante da « Lino » c'erano tutti, campioni, piloti, simpatizzanti, dirigenti ed esponenti del mondo automobilistico triveneto. E' stato un cordiale e simpatico incontro con gente che già conoscevano per averli seguiti alcuni come protagonisti in numerose competizioni svoltesi nel corso della passata annata ed altri come dirigenti che stimiamo per la loro sportività e la passionaccia per lo sport del volante. Tra questo ci piace porre in prima fila il dottor Cesco Van den Borre presidente appassionato dell'Automobile Club e per molti anni presidente delle commissioni sportive trivenete il quale commentando i provvedimenti adottati dal governo per l'austerità si è meravigliato dei piloti che hanno accettato con molta « rassegnazione » il provvedimento dei limiti di velocità. « Francamente » ha proseguito il presidente dell'Automobile Club di Treviso « mi aspettavo una vibrata protesta non solo da parte dei piloti ma anche dagli automobilisti in generale, ed invece niente di tutto questo ». Passando a parlare della simpatica serata dedicata ai piloti, Van den Borre ha avuto parole di apprezzamento nei confronti di Giancarlo Ronchi, infaticabile animatore della scuderia Piave Jolly Club ringraziando l'avv. Aleffi di Trieste per la Csaì che ha definito il « Kissinger » dello sport automobilistico italiano in quanto sta visitando le varie scuderie della nostra Penisola portando il saluto e il... sorriso della Commissione Sportiva Automobilistica Italiana.

La serata si era aperta con un breve discorso del presidente del sodalizio dottor Arrigo Manavello che ha espresso tutta la sua solidarietà e stima a Piero Polese, « il pilota — ha detto Manavello — che ha sofferto di più », passando poi a ricordare tutti gli altri piloti che hanno contribuito alla conquista da parte della « Piave » del campionato triveneto assoluto da parte dell'Automobile Club Treviso e del terzo posto nel Trofeo Kleber-Scuderie nazionali.

A questo punto ha avuto inizio la passerella dei piloti campioni e precisamente Pietro Polese, Francesco Sviszzer, Luigi Zandonà, Italo Pain, Giancarlo Ronchi, Ezio Morellato, Alvisio Marcello; per i rallies internazionali e nazionali sono stati premiati: Josef Augustin, Ruggero Procelli, Patrizio Vettorello; per la velocità: Francesco Capuzzo Codognotto, Guerino Cenini, Raffaele Chiappinotto, Fulvio Dal Bello, Piergiorgio Furlanetto, Pierluigi Gugel, Roberto Vincenzi, Idenso Visentin; per i navigatori: Gianni Braitto, Lino Bonamico, Claudio Delvai, Toni Bozzan, Gregoria Roggia; per la collaborazione sportiva: i coniugi Roberta e Enrico Simioli e Mario Bonamico, i preparatori, Virgilio Conrero, Ruggero Barzan, Silvio Terrosi, Angelo Lepri, Trevisauto e Remo Carli e gli sponsor Maglierie Benetton, Domenico Martini della Turbosol, Achille Bon della IAG e Carlo Menon della Titanium.

Alla serata erano presenti tra gli altri i consiglieri dell'AC di Treviso dottor Bianco e avv. Brustolon, Roberto Angiolini presidente del Jolly Club di Milano con la gentile signora, il rag. Villa e il signor Viggiano della Kleber Colombes di Torino e il presidente della Scuderia San Marco, Luigi Dante.

Attilio Trivellato



Gli ospiti della scuderia del Lario: a sinistra, Regazzoni, quindi Moser, poi Brambilla, Colombo e Mantova

Il lunedì appuntamento a COMO

COMO - La cosa più brutta dell'inverno è perdere quella sensazione tutta particolare che si prova quando ci si trova negli autodromi, durante la bella stagione per assistere ad una gara. Dire che si tratta di leggera eccitazione, emozione, vaga paura, spirito di competizione, sovrapposti di colori e di volti non significa spiegarli.

Il ristorante di Bizzarone, sui monti comaschi vicini al confine svizzero — più o meno quelli dove il primo aprile scorso avevamo immaginato la gara fantastica, all'insegna del pesce, vinta da Regazzoni su di una fanta-Ferrari che presagiva i successi 1974 — sembrava il paddock di un autodromo, per animazione e varietà di presenze. Regazzoni, sorridente e disteso, subito impegnato ad organizzare una partita di calcio per la domenica successiva: « Eccellente ha fatto una macchina eccezionale, è la Brabham la macchina da battere... mi spiace per l'Andrea (de Adamich) che non si sia messo d'accordo... la Ferrari va bene, molto, e bisogna considerare che la fortuna non ci ha neppure aiutati troppo... le McLaren bellissime... Ickx comincia a fare la meno sulla Lotus... Scheckter va bene, solo che aveva le sospensioni dietro tipo Lotus, poi la Tyrrell non è una macchina facile... la pista di Interlagos era molto più ondulata dell'anno scorso, è per quello che non si sono rifatti i tempi ».

Vittorio Brambilla, fiducioso per natura e per le cose che momentaneamente tiene per sé, sprizza voglia di correre da tutti i pori. « Per ora non so niente di preciso, ho il contratto con Abarth da rispettare... ma se nelle altre domeniche riesce a fare la Formula Uno allora rimetto a posto anche le March BMW F. 2 e faccio qualche corsa anche con quelle ».

Colombo, campione della Scuderia del Lario, impegnato, da un trofeo molto bello, sembra aver fatto la sua scelta: « ...La GRD F. 3... ho visto solo le foto ma è una macchina tutta nuova... vedrò le prime corse, poi Monze- ».

glio avrà anche la F. 2 con uno dei motori BMW assegnati alla GRD e potrei fare qualche corsa anche in Formula Due... ». Moser « ...ho la March BMW F. 2 nuova, vado a prenderla tra qualche giorno... questa volta non ho sbagliato... ». Manzoni « Ho comprato la Brabham BT41 di Colombo... ho tolto tutti gli adesivi, tutto, l'ho tirata lucida che sembra nuova ».

Uno dei punti di attrazione dei formulisti, a fine pranzo, è il tavolo di Oreste Pedrazzani: si vuole sapere come sono stati i primi test dei nuovi motori di F. 3 « Li abbiamo provati tutti e due: il Toyota va molto bene, ha una forte accelerazione e potenza in basso... è tutto nuovo, dobbiamo fare alcune modifiche alla coppa ed alla pompa olio ma va già molto bene... abbiamo avuto qui dei giapponesi della Toyota, sono stati soddisfatti, adesso i contatti li abbiamo direttamente con loro ed anche i pezzi ci vengono forniti di là lasciando alla Toyota svizzera una funzione di appoggio se abbiamo delle necessità urgenti... a Casale, in marzo, ne avremo pronti quattro o cinque. L'altro, il Twin Cam va già benissimo, ha 165 cavalli e li mette tutti in terra... alla prima corsa inglese, a fine mese, ne manderemo alcuni... per Casale ce ne saranno una ventina... costano uguali al Toyota, due milioni e mezzo ».

La nota di completezza alla manifestazione la danno il noto severissimo commissario di Monza battezzato « Barbagnani » (vedendolo viene istintivo mostrargli il bracciale di libera circolazione) e due dei personaggi televisivi del mondo calcistico ai quali gli appassionati di auto non riservano troppi complimenti per ragioni che non c'è bisogno di spiegare: sono Roberto Della Valle e Bruno Pizzul, l'abile regista della moviola della Domenica Sportiva. Cosa piacevole ed inaspettata, le mortificazioni all'automobilismo non sono condivise neppure da loro e sebbene Pizzul ammetta di non

avere né auto né patente è pur vero che lascia l'impressione che se fosse lui ad occuparsi del nostro sport avremmo servizi buoni ed obiettivi.

Tra tutti il presidente della scuderia comasca Giancarlo Ponti svolge perfettamente il ruolo di ospite: « La scuderia esiste dal 1960 e possiamo vantare nomi importanti come Merzario, Facetti, Galimberti, Pinto... la stagione '73 è stata molto buona ed andremo avanti su quella strada... abbiamo oltre trenta piloti attivi e 150 soci... disporremo anche per il 1974 dello sponsor TIMEX, gli orologi, è un contributo importante che dà all'automobilismo italiano... i programmi li definiremo solo nei prossimi giorni, ora che ci sono delle schiarite e si può cominciare ad essere ottimisti... la nostra Sede è Como, ci troviamo ogni lunedì sera, ci fa piacere che gli amici vengano a trovarci ».

Parte di queste parole il presidente Ponti le pronuncia nel discorso precedente la distribuzione dei numerosi e bei trofei destinati ai piloti: la sfilata dei premiati comincia con Colombo e Lucas, Campione della F. Ford e grossa promessa della Scuderia Lariana, per proseguire con il simpatico Babbini, Brunelli, Mantova, Manzoni, Piazzi, Rampinini e Sterzel. Per la F. Monza hanno riconoscimenti Boschini, Carli, Grasselli, Pessina e Piccaluga; per la F. Ford, Logoluso e Vigazzi; per la F. Italia Corolli, Riva, Ruggeri e Sonvico; per la F. 3 Guanziroli, Kessel; per la 850 Cicceri, Clerici e Zago; per la Mexico il figlio del presidente Maurizio Ponti e per il turismo Gruppo 2 Taroni, Camathias e « Goris ».

Un premio anche all'ospite d'onore Renato Molinari che proprio nel corso della giornata aveva migliorato un record mondiale per la categoria Sport.

Gabriela Noris

MOSTRA da CORSA a LUCCA

LUCCA - Nonostante il clima antiautomobilistico attuale, gli appassionati non disarmano, ma anzi si danno da fare per superare il difficile momento programmando per il futuro. In Toscana il clima è particolarmente propizio in quanto è in arrivo la prima stagione di gara sul circuito del Mugello e questa grossa realizzazione ha già dato i suoi frutti positivi, risvegliando molti interessi. In questa situazione di moderato ottimismo si inserisce in questi giorni una coraggiosa manifestazione organizzata dalla scuderia Lucca Corse-Jolly Club: si tratta di una mostra di auto da corsa che si svolgerà a Lucca, dal 19 febbraio al 3 marzo, nei locali del baluardo S. Paolino, con orario 15,30-24.

La mostra sarà anche un appuntamento di appassionati, piloti e conduttori prima della stagione 1974 ed è prevista anche una riunione della FISA. Alla mostra luccchese, comunicano gli organizzatori, saranno presenti dalle 40 alle 50 vetture. « Stella » della manifestazione una Brabham F. 1 di Finotto, mentre gli appassionati potranno deliziarsi alla vista delle March F. 2 ed F. 3, AMS 1000, 1300 e 2000, Dallara 1000 e 2000 oltre alle vetture di Trivellato, di Conrero, all'Abarth 1300 e 2000, Lola, Ford, Alpine, Lancia, De Tomaso.

Dal club GIUNTI un TROFEO

CANNERO RIVIERA (NO) - Madrina la baronessa Giunti, soci onorari Clay Regazzoni, Arturo Merzario, Enzo Ferrari, Silvio Moser e il nostro direttore Marcello Sabbatini, è nato il Club « Ignazio Giunti » che ha preso il posto del disciolto Team I. Giunti. Il Club, il cui presidente è Johnny Piffero, vice presidente Edo Bottacchi, consiglieri Rainer Dell'Onze, Mauro Pedroni e Alberto Carmine, ha sede al n. 4 di via M. D'Azeglio in Cannero Riviera. Nella riunione inaugurale il presidente ha illustrato il programma 1974 dell'associazione che verte su cinque grandi punti: istituzione di un Trofeo intitolato a Giunti, da assegnare al pilota italiano, che si sia particolarmente distinto nelle gare di vetture monoposto; gite sociali in occasione di grandi eventi automobilistici; concessione di sconti per le gare all'autodromo di Monza; organizzazione di incontri e mostre. La quota sociale è L. 2.500 annuali.

Anche in bici l'AUTO-torneo!

MILANO - Tempo di premiazioni e a questa ricorrenza non sfugge neppure la Scuderia Sporturismo - Tchen che mercoledì 20 febbraio, a Palazzo Isimbardi in Milano, consegnerà i sudati trofei ai campioni dell'Autotorneo italiano ed ai trionfatori della Coppa dei campioni.

Intanto con partenza alle ore 9 di sabato 23 febbraio si svolgerà alla Pista Rossa dell'Idroscalo di Milano il Trofeo «Tchen Agopuntura Cinese». Vi sarà una nuova iniziativa per la prima volta introdotta nell'Autotorneo Italiano: un trofeo ciclistico.

Mentre la gara automobilistica si svolgerà con qualunque condizione di tempo, per quel che riguarda la gara ciclistica essa si svolgerà dalle ore 10 alle ore 18 se domenica 24 non pioverà. Tutti gli interessati potranno informarsi presso la segreteria della scuderia Sporturismo in Milano, tel (02) 6086577 nelle ore d'ufficio.

A lieto fine il «giallo-FORD» proprio sul... traguardo premiazione

LUCAS campione



A sinistra, «Lucas», finalmente campione F.Ford, anche se in extremis. A destra, la Lella davanti al salvadanaio con il premio per la Mexico

e per LELLA un salvadanaio!

ROMA. Anche se gli amanti del brivido potrebbero storcere il naso, preferiamo svelare subito la soluzione del giallo che per tanti mesi ha tenuto nel mistero il nome del vincitore del quarto Trofeo Chevron di Formula Ford. Non ci vuole poi molto a pensare che quando venerdì pomeriggio il giudice Arienzo ha sciolto ogni dubbio ed ha definitivamente proclamato vincitore il milanese «Lucas» alla Ford debbono avere tirato un profondissimo respiro di sollievo.

Tutto è andato per il meglio quindi in casa Ford ed il direttore sportivo Carlo Micci, pur tiratissimo per l'estenuante altalena, era visibilmente soddisfatto per essere riuscito a condurre in porto una nave che pareva destinata al naufragio. Comunque con notevole fair-play si è preferito evitare di soffermarsi sullo spiacevole episodio ed in clima festoso la premiazione è filata liscia come l'olio.

A significare che i programmi sportivi della Ford hanno da tempo assunto una importanza vitale per lo sport automobilistico italiano, pur con la concomitanza della premiazione ANCAI, gli ospiti erano giunti numerosissimi accolti da alti dirigenti della Ford, della Chevron e della Kleber. Dopo alcuni brevi discorsi del dottor Barron, presidente della Ford Italiana, del dottor Theodoli della Chevron, del dottor Bosio della Kleber e del dottor Saliti intervenuto a nome della CSAI, Carlo Micci ha fatto la parte del maestro di cerimonia nel corso della premiazione.

Quasi a volersi liberare da un incubo il primo premiato è stato proprio Luigi Castiglioni il quale ha ricevuto il Trofeo Chevron e le chiavi di una fiammante Mexico. Dopo la consegna delle coppe ai piloti che seguivano nella classifica, l'atmosfera si è ancor più riscaldata in occasione della premiazione del campionato «Kleber-Ford-Mexico».

Il fatto che Lella Lombardi, la ragazzina volante di Frugarolo, come l'ha definita Micci, sia riuscita a battere un nugolo di agguerriti maschi ha fatto una certa sensazione in un paese come il nostro, ancora abituato a considerare con «malcelata tolleranza» le donne che guidano. «E' la sola donna al mondo che ha battuto Jackie Stewart» ha detto Micci premiandola con una magnifica coppa e con un ancora più significativo salvadanaio che conteneva i quasi due milioni di premi vinti.

E' quindi la volta dei campioni del rallycross ad essere premiati anche se in questo caso la notizia ufficiale della sospensione (si spera temporanea) di questo campionato è stata

una nota un po' amara in mezzo a tanti lati positivi. Per Fargion comunque, neo-campione della specialità, il '74 si annuncia ottimo. Grazie ai suoi successi l'Autosai di Firenze gli metterà a disposizione una Mexico ufficiale mentre poco prima avevamo appreso che per l'altra rivelazione toscana, il giovanissimo senese Mascagni, c'è già pronta una Lola-Ford approntata dalla Tanarauto.

d. b.

IL TEAM 971 non dimentica i « secondi »

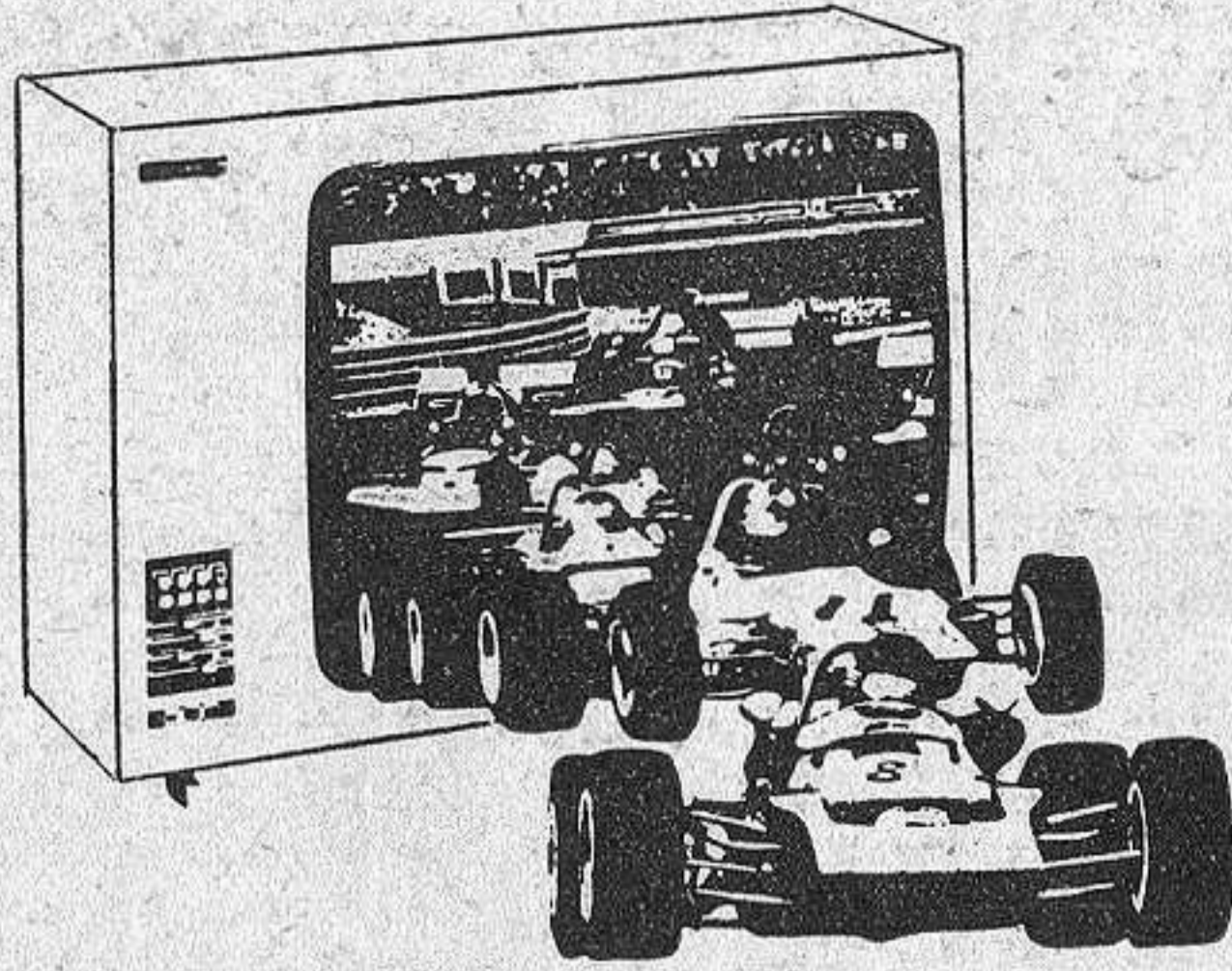
TORINO. Simpatica premiazione a Torino dell'attivo Team 971, la Scuderia nel '73 ha partecipato a 19 competizioni con una presenza media di una decina di macchine a gara, vincendo due trofei: il Trofeo della Lana, ed il Rally Valle d'Aosta. Da sottolineare presenze qualificanti in gare nazionali al Giro d'Italia, al Rally di San Remo, alle Alpi della Luna, al 4 Regioni, al 999, al 10.000 Trabucchi ed a numerosi rally del T.R.N. fra cui la coppa della città di Cesena.

Un sincero riconoscimento è andato ai « secondi » spesso determinanti e dimenticati: Angelo Alemanno, Franco Coloraffi, Gaspare Maltese, Albino Polero, Pier Paolo Prato, Corrado Vincenti.

Campione sociale '73 del Team 971 è di forza il giovane Roberto Polledro che ha disputato una ottima annata con un 128 SL ottenendo quattro primi di classe: al Team 971, al Trofeo della Lana, alla Ruota d'Oro, alle Valli Ossolane; al 999 è arrivato secondo (di classe) e quarto alle Valli Imperiesi.

Secondo dopo Polledro è risultato Roberto Spiez che su un BMW ha tra l'altro ottenuto due primi di classe ad Aosta ed alle Valli Piacentine. Terzo è Fernando Aschieri su 124 Fiat, anch'egli avrebbe potuto vincere di più se non fosse stato traumatizzato dal matrimonio recente. Quarto è il « baffo volante » Livio Lorenzelli.

Seguono il simpatico Mario Ferrari, Luciano Alemanno, il formidabile chirurgo specialista dr. Guglielmo Vignada, esperto in raid africani in compagnia della coraggiosa consorte; premiati anche Beppe Bay, Renato Girola, Ennio Moro, Renato Abrate, Berruto, Aimasso e Berta.



Motore = pigrizia!

L'attenzione della TV è particolarmente puntata, in questo periodo, verso la soluzione mondiale del problema petrolifero. Sarebbe parso quindi logico e opportuno che nel contempo, sia pure marginalmente, ci si fosse preoccupati delle immediate e future incidenze che proprio a causa della grande crisi, si ripercuotono sull'industria e, in special modo, su quella motoristica. E' evidente che un simile discorso porterebbe inevitabilmente a diverse considerazioni, anche e soprattutto di carattere sociale, che non si concilierebbero con la politica anti automobilistica della TV. La quale, dopo le « colorate » cronache dei folkloristici inizi dell'«era austerità», ha chiuso i rubinetti e ha definitivamente gettato alle ortiche automobili e automobilisti.

«Perché l'uomo ha inventato i motori?» si chiede, piuttosto perplesso, lo speaker. «La realizzazione di queste macchine — spiega poi — è il risultato della capacità dell'uomo di inventare, ma è anche il risultato — perché no? — della sua pigrizia».

La prima puntata non arriva ancora ai motori della nostra epoca e alle sue applicazioni. Questo argomento è riservato a giovedì 21. Solo allora potremo afferrare con maggiore chiarezza dove si vorrà andare a parare. Le premesse, tuttavia, non sono ottimistiche.

In altri tempi, secoli e secoli fa, l'uomo si serviva della propria «forza motrice», quella muscolare. Ma poi, sempre per questo innato senso della «pigrizia», ha trovato aiuto negli animali e, quindi, non contento ancora dei risultati, agli animali ha affiancato gli schiavi.

«Ottenere il maggior profitto con il minimo sforzo possibile», dice il «maestro» televisivo, «è stato il desiderio dell'uomo fin dai primordi della civiltà e le piramidi che vengono mostrate nel filmato ne sono un chiaro esempio, furono costruite appunto con la sola forza dei muscoli. Ma — sottolinea ancora lo speaker — se la forza di un singolo uomo non bastava ad eseguire un certo lavoro si presentavano due alternative: la prima era quella di unire la forza di molti individui e a quei tempi il sistema non mancava di certo. Bastava rendere schiavi i prigionieri di guerra. Con la forza unita di centosettantadue uomini fu possibile erigere questo colosso di alabastro alto sette metri». L'altra alternativa, ovviamente, era lo sfruttamento della forza degli animali. Ma l'uomo, sempre più pigro, cercava nuove e possibili soluzioni. La leva prima, la ruota poi riuscirono ad aiutarlo a superare non poche difficoltà e, con l'andar dei secoli a moltiplicare viaggi e commerci. Altre scoperte, altre invenzioni condussero

poi questo emerito poltrone a far sempre meno uso della propria forza muscolare per affidare tutte le fatiche alle macchine. Siamo ancora lontani dal nostro presente; ma già le prime industrie cominciano a lavorare freneticamente.

Nella prossima puntata la TV affronterà le conquiste reggiate nel nostro secolo: «automobili, ascensori, astronavi, giradischi, cervelli elettronici, lavastoviglie, motociclette, macchine agricole, rasoi elettrici, robot, aerei, scale mobili» che stanno ad indicare come «il nostro mondo è condizionato dall'uso dei motori» e come tutti

lito, sicuro, come lo ha definito lo stesso proponente, che potrebbe divenire l'«aereo del futuro». Se qualcuno dovesse trovare buona l'idea siamo certi che non mancherebbero altre interessanti iniziative tese a riportarci indietro nel tempo. Una di queste — ma come mai né radio né TV hanno ancora pensato a propagandarla? — potrebbe essere l'«autoscarpa»; cioè quella sorta di pattino a rotelle mossi da un motorino a scoppio che nel lontano 1920 furono inventati dall'ingegner Cooper e messi in vendita — con enorme successo — nei negozi di

tv
radio

Programmi dal 19 al 25 febbraio

IN TELEVISIONE sul 2. CANALE, MARTEDI' 26 febbraio alle ore 21 SOTTOPROCESSO il LIMITE di VELOCITA'

<p>GIOVEDI' 21 Progr. Naz. Ore 16,00 - «Gli schiavi meccanici», programma scolastico per la scuola elementare.</p> <p>SABATO 23 Secondo Ore 18,30 - «Dribbling», settimanale sportivo.</p> <p>DOMENICA 24 Nazionale Ore 21,45 - La domenica sportiva, cronache filmate e commenti.</p> <p>TUTTI I GIORNI Nazionale Ore 13,40 - (al termine del Telegiornale) Sport.</p> <p>Ore 18,45 - Telegiornale sport (il sabato, dopo «Dribbling»).</p>	<p>SABATO 23 Secondo programma Ore 11,35 - Ruote e motori.</p> <p>DOMENICA 24 Secondo progr. Ore 12,00 - Anteprima sport. Ore 17,00 - Domenica sport, risultati, cronache, interviste e varietà.</p> <p>LUNEDI' 25 Programma nazionale Ore 8,00 - Lunedì sport</p> <p>TUTTI I GIORNI Progr. Naz. Ore 8,00 - Bollettino della neve.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>Ore 7,35 - Buon viaggio, notiziario per gli automobilisti.</p> <p style="text-align: center;">Terzo programma</p> <p>Ore 18,30 - Bollettino della transitabilità delle strade statali.</p> <p>SABATO-DOMENICA</p> <p style="text-align: center;">Programma nazionale</p> <p>Giornale Radio: ore 7,00 - 8,00 - 12,00 - 13,30 - 14,30 - 15,00 - 17,00 - 19,00 - 21,00 - 22,30.</p> <p style="text-align: center;">Secondo programma</p> <p>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.</p>
--	--

TV Svizzera

SABATO 23
Ore 22,45 - Sabato sport. notiziario.

DOMENICA 24
Ore 17,50 - Domenica sport.
Ore 22,00 - La Domenica sportiva (parzialmente a colori).

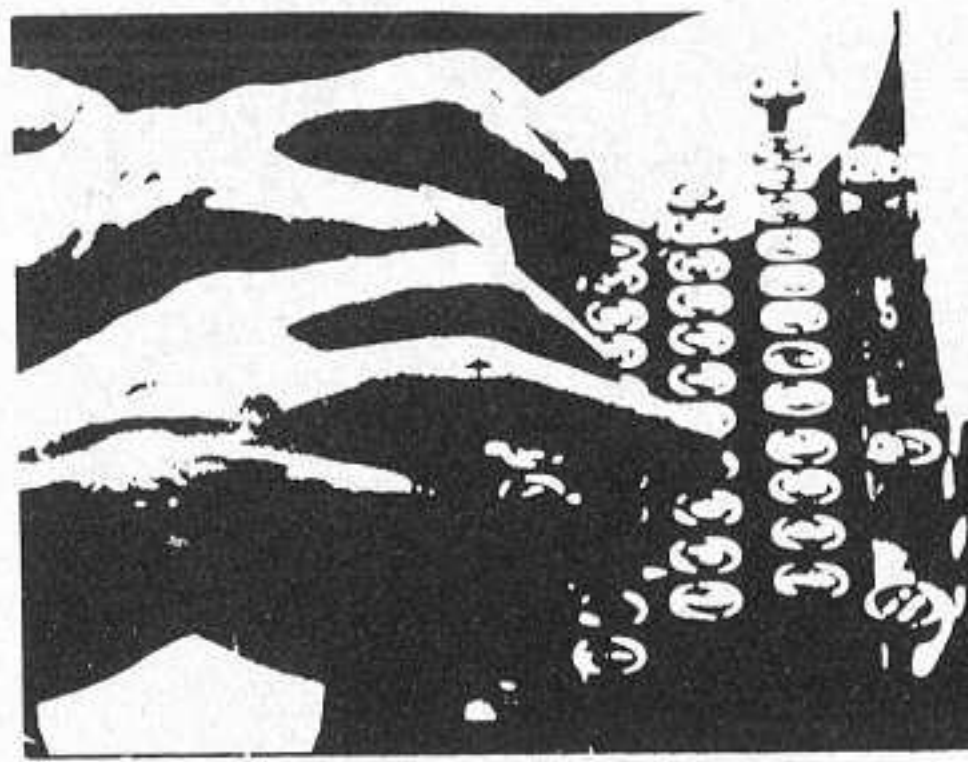
LUNEDI' 25
Ore 19,45 - Obiettivo sport.

noi ci adagiamo in una sempre crescente pigrizia. Sarà quindi interessante seguire il programma per vedere come si cercherà di far comprendere ai bambini — cioè ai componenti della società di domani — quanto siano stati inutili — per non dire dannosi — gli sforzi che l'uomo ha compiuto nei millenni per migliorare le proprie condizioni di vita.

La RADIO, dal canto suo, ha tenuto a sottolineare la proposta di un cittadino straniero (forse inglese) tesa tanto a far risparmiare carburante quanto a disinquinare l'atmosfera: la riabilitazione, su scala mondiale del dirigibile. Un mezzo di trasporto comodo, pu-

San Francisco. Potrebbero costituire un'ottima alternativa alle automobili anche se il loro prezzo sarebbe un tantino elevato. Già nel '20 costavano duecentomila lire al paio e oggi, considerato il minor valore del danaro, potrebbero raggiungere prezzi astronomici. Ma con un po' di buona volontà e una efficace produzione in serie si potrebbero risolvere tutti i problemi. Anche quelli delle nostre industrie automobilistiche. Come mai la TV, sempre tanto attenta e «revivalistica», non ha ancora pensato a farne oggetto di un servizio o, addirittura, di un dibattito.

Gio' Luni



**SCRIVETECI,
RIMARRAMO AMICI**

**AUTO
SPRINT
ESPRESSO**

Mi rivolgo a voi pregandovi di far notare ai lettori un particolare spiritoso della fotografia a colori apparsa su Autosprint n. 6 di quest'anno, a pagina 11, dove Regazzoni, sul podio del Gran Premio del Brasile, fa le corna, non si sa contro chi o che cosa, forse malcontento del secondo posto.

Maurizio di Majo - Trieste

Siamo andati a riguardarci il fotocolor... ed è proprio vero, Clay è lì con mignolo ed

indice tesi, neanche fosse napoletano e non svizzero... Ringraziamo, oltre che il signor di Majo, anche i lettori Marco Ceselli e Federico Dhainaut di Massa Carrara, che pure ci hanno segnalato la « curiosità ». Abbiamo interpellato l'interessato svizzero ed ecco la sua risposta testuale: « L'ho visto anch'io subito... Non so che dire, non mi ero accorto... » Si vede che sarà stato un... istinto freudiano (di difesa contro le immancabili invidie)...

E se anche (non) fosse?...

Egr. Dott. Sabbatini, ho acquistato il n. 6 di AUTOSPRINT settimanale unitamente a quello Annuale (mi è molto piaciuto!), e nello sfogliare il sopra citato n. 6 sono rimasto non poco perplesso per quanto espresso nell'articolo a pag. 27 sotto il titolo: « anche l'Unità lo dice... ». Precisamente quell'« anche » dà modo al lettore, e in questo caso, io, di pensare che vi siate meravigliati per quanto pubblicato dall'Unità. Da quanto mi risulta, specialmente su argomenti riguardanti i destini dei lavoratori, e per riflesso quello delle aziende nelle quali questi lavoratori operano, sono sempre stati argomenti cari al sopra citato quotidiano, a prescindere anche da quanto i Sindacati avessero più o meno velatamente espresso. In questo caso poi la logica e non solo quella imponevano di trattare l'argomento in quel modo, e perché secondo voi l'Unità avrebbe dovuto sottrarsi? Non posso credere che sia la prima volta che leggete gli articoli del quotidiano comunista, nel caso lo fosse vi pregherei di ripetere in questi giorni l'esperienza. Per noi appassionati dell'automobilismo ed automobilisti noi stessi, in questi giorni di scandali (più o meno dichiarati) ci troverà notizie molto interessanti ed una bene informata cronistoria del (loro) (leggi sciecchi nostrani) benemato petrolio. In questo giornale vi è quella chiarezza e modo di esprimersi senza peli sulla lingua che è poi in pratica anche il vostro « credo ». Autosprint stesso cita a pag. 29 del n. 6 che « Il Giorno » ha taciuto ed « il Resto del Carlino » ha addirittura messo la musuola! Comunque per farla breve sino dall'ottobre del '73 « l'Unità » aveva in un certo senso previsto quanto è ora accaduto compresa l'inutilità del divieto di circolazione domenicale, ed alla luce dei fatti come stanno ora, le previsioni di allora hanno un sapore di preveggenza.

Mario Pozzarle - Cormanò (Milano)

Caro amico, lei se l'è presa un po' troppo « male ». Quell'« anche l'Unità lo dice... » era solo una trovatina, riecheggianti uno slogan tra il serio ed il faceto che fece successo qualche tempo fa, ed era quasi simbolo di un costume. Certo che l'Unità in certe questioni ha anticipato notizie « dimenticate » da altri quotidiani (e anche AUTOSPRINT non ci pare sia stato in ritardo su quelle previsioni). Però non si può dire che una difesa dell'automobile (non demagogica) e delle corse sia stata tanto abituale sul quotidiano del PCI!...

LA PROTESTA

Il dubbio silenzioso

Ho letto con molta attenzione l'articolo di Giancarlo Cevenini sulla 16 TX nel numero 6 di Autosprint ed ho fatto alcune riflessioni di cui vorrei farvi partecipi, non certo per lamentarmi, perché nel complesso l'autore ha scritto più che bene della nostra macchina, ma per sottolineare un paio di contraddizioni che mi hanno lasciato perplesso.

L'ultimo paragrafo della prima colonna dell'articolo parla dell'alettoncino che « in teoria dovrebbe aumentare la silenziosità e dall'altra diminuire il consumo di carburante, in pratica... »: leggendo queste parole io capisco che la macchina non è né silenziosa né economica o che, quanto meno, non ha ottenuto miglioramenti in questi settori. L'opinione del giornalista è legittima, ma perché allora la pagella mi dà 10 in insonorizzazione e 9 in consumo?

Entrambe queste qualità vengono poi ribadite nel corso dell'articolo, ne ho quindi tratto la sensazione che l'articolo stesso fosse scritto da due persone diverse.

Nella fotografia di testa, inoltre, c'è una didascalia che mi pare infelice: un testa e coda come quello raffigurato o è dovuto ad un incidente di percorso, e allora bisogna dire il perché e il percorso, o è provocato per provare le reazioni della vettura, e allora il mago non è Silvan ma è Cevenini, che sa come si guida una macchina.

Per finire, avrete notato una piccola perla dove si parla del prezzo della vettura che in tipografia è evidentemente « saltato » (cose che capitano). Insomma, per sintetizzare il mio pensiero, la mia impressione è che sia stato Autosprint ad affidarsi a Silvan per imbastire questo articolo.

Nella speranza di incontrarci presto, vi invio il mio più cordiale saluto.

S. Soravia
Renault Italia - Roma

L'impressione dell'amico Soravia — dobbiamo confessarlo — è giusta: Silvan (simpaticamente « noleggiato » dalla Renault Italia per movimentare il meeting di presentazione della 16 TX), ci ha in realtà dato una mano: ci ha fornito lo spunto per il titolo del servizio, titolo che esprime una realtà che (almeno quella) non ci viene contestata, ma che ci auguriamo contingente.

Ma poiché non vogliamo che al direttore delle pubbliche relazioni della Casa francese in Italia rimangano né dubbi né perplessi-

JADER SGARZANI - Forlì — Una risposta per volta: per Giancarlo Martini si può rivolgere alla Scuderia del Passatore, logge del Pavaglione 58, Lugo (RA), mentre per Zorzi può scrivere alla Monzeglio Squadra Corse, via Caboto 35, Torino. La cilindrata di un'auto la si ottiene moltiplicando per il numero dei cilindri il volume unitario che otterrà moltiplicando la corsa per metà alesaggio al quadrato per 3,14; il 12 cilindri Abarth (5982 cc, 610 CV a 6700 giri/min.) fu costruito nel '67 ma non venne mai montato su un autotelaio. Le vittorie più prestigiose di A.J. Foyt sono state le tre vittorie a Indianapolis, nel 1961, 1964, 1967.

ANDREA PEDRAZZI - Montebelluna (TV) — Cerchiamo di accontentarla nei limiti del possibile: per darle le classifiche complete di ogni Gran Premio dal '50 al '68 impiegheremmo almeno due pagine! Eccole intanto le nazionalità dei piloti che ci ha richiesti: Lovely (Sud Africa), Charlton (Sud Africa), Beuttler (Gran Bretagna), Watson (Gran Bretagna), Miles (Gran Bretagna), Soler-Roig (Spagna), De Klerk (Sud Africa), Hahne (Germania), Westbury (Gran Bretagna), Hobbs (Gran Bretagna), Pretorius (Sud Africa), Mazet (Francia), Max (Francia), Love (Sud Africa), Posey (USA), Schuppan (Australia), Purley (Gran Bretagna), Pereira Bueno (Argentina), Belso (Danimarca), McRae (Nuova Zelanda).

ANTONIO GIORDANO - Sondrio — Beh, non ci sembra che sia una novità che la Brabham costruisca vetture da corsa... Ora il « vecchio » Jack si è ritirato dagli affari, ma era proprio lui che iniziò la « moda » dei piloti-costruttori. E fu con una formula 1 da lui costruita che divenne campione del mondo nel 1966, mentre l'anno successivo il campionato venne vinto da Denis Hulme, anch'egli su Brabham. Si trattava di monoposto molto tradizionali, ancora con il telaio in traliccio di tubi (la Brabham fu l'ultima Casa inglese ad arrendersi alla monoscocca), e montava il motore Repco costruito in Australia partendo da un'unità di serie 8V.



Auguri ad Andrea Vianini

La recente effettuazione del Gran Premio d'Argentina mi ha fatto tornare in mente Andrea Vianini, un pilota argentino di una qualche notorietà che ebbe tempo fa un grave incidente, e del quale — dopo le prime informazioni — non si seppe più nulla. Se avete notizie « fresche », avrei piacere di saperle.

Albino Rocchetti - Milano

Andrea Vianini è tornato da tempo in Argentina, dopo la sua peregrinazione negli ospedali europei (rimase a lungo ricoverato anche in un istituto specializzato di Milano) nella sua lunga lotta contro la paralisi.

In seguito al suo tremendo incidente, infatti, Vianini restò immobilizzato per una frattura alla colonna vertebrale, ed anche se lunghi anni di cure hanno migliorato molto la funzionalità degli arti, egli è ancora costretto in carrozzella. Così lo ha fotografato Franco Lini, all'autodromo di Buenos Aires, circondato dagli amici e nell'ambiente che ama. Cogliamo l'occasione per esprimergli i nostri più calorosi auguri di ulteriori miglioramenti.

tà a proposito di quanto abbiamo scritto, mettiamo « in chiaro » il nostro pensiero: quei puntini sospensivi al termine del brano citato, esprimevano unicamente lo scetticismo dell'autore sul fatto che quell'alettoncino porti benefici tangibili essenziali alla silenziosità di marcia e migliorie reali al consumo. Non volevamo dire che la 16 TX è rumorosa e beona, altrimenti non avremmo dato quei voti, non vi pare?

Un'opinione insomma, e sul diritto ad averne speriamo di non essere contraddetti. Potrebbe anche essere sbagliata, ma abbiamo tanto il sospetto che le « appendici aerodinamiche » in una vettura di serie siano un indulgere ad addentellati sportivi spesso suggestivi per una campagna pubblicitaria, ma con un riscontro trascurabile in un miglioramento concreto almeno di alcune prestazioni (vedi caso alettoncino Car-

ra, già sparito). Che l'amico Soravia non sia d'accordo ci sembra quasi doveroso, vista la sua posizione.

A proposito di prezzo, l'osservazione è pertinente e precisa: è « saltata » una riga di piombo. Per fortuna, i nostri lettori non sono comunque rimasti senza questa importante informazione, che si poteva leggere nell'identikit della vettura come sicuramente lo stesso Soravia avrà notato.

Quanto ai testa-coda, sono cose che capitano. E poiché costruire macchine che « pensano da sole » è per ora impossibile, la colpa di certe cose ricade — giustamente — su chi è dietro al volante. Di « infelice » insomma non c'è la didascalia, ma solo il protagonista.

GLI ENTUSIASTI

L'appello slot

Gentili amici, già in diverse occasioni vi siete occupati, su Autosprint e su Autosprint-Mese, di modellismo ed in particolare di « slot », una delle sue branche più affascinanti, secondo me. Come è noto, lo slot racing è in crisi: scomparsi i grandi centri da quasi tutte le città, scomparse quindi — o trasformate — le ditte produttrici di microvetture o di piste, rimane ormai praticamente il cosiddetto « slot casalingo » basato cioè su piccoli impianti domestici smontabili e su automodelli pronti per correre, di larga diffusione e di prezzo contenuto, destinati quasi esclusivamente a bambini, eccellenti giocattoli ma certamente inadeguati per gli « slottisti » magari di una certa età e con anni di gare sulle spalle.

A questo punto, l'unica alternativa per gli appassionati che non vogliono abbandonare il pulsante, è quella del club privato, analogo a quelli — numerosissimi — esistenti negli USA ed in Gran Bretagna: un circuito « casalingo » ma di generose proporzioni, fisso, a più corsie, con tracciato sinuoso e rettilinei non troppo lunghi, si da esaltare la abilità di guida e l'assetto generale del telaio. Con svolgimento di regolari campionati, con premi e regolamenti ben precisi e scrupolosamente fatti rispettare, vetture fedelmente riprodotte, ecc.

E' quanto è stato realizzato da un paio d'anni da un gruppo di miei amici, del quale ovviamente faccio parte: una dozzina di persone circa dai sedici ai trent'anni di età. I nostri microbolidi per lo più sono autocostruiti, per



GIUSEPPE DONADIO - Cassano Jonio (Cosenza) — Impossibile che la Libreria dell'Automobile (ripetiamo l'indirizzo: Galleria Caracciolo, via Marsala 8, Roma) non sia in grado di procurarle — se non lo ha in magazzino — quel volume. Ad ogni modo, l'indirizzo dell'editore è questo: Batsford LTD, 4 Fitzhardinge Street, Portman Square, London W. 1.

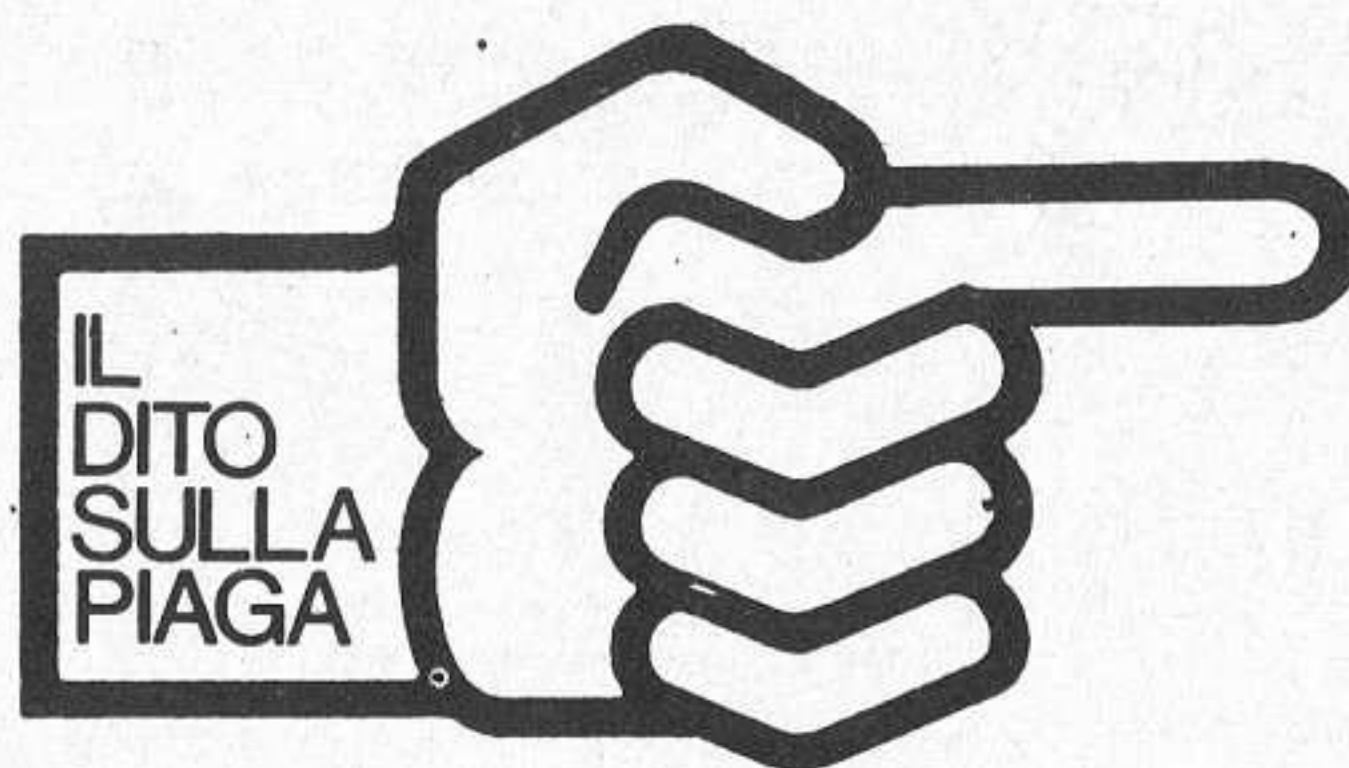
ALESSANDRO BOLDRINI - S. Croce sull'Arno (Pisa) — Si può rivolgere all'ufficio Colotti, via Amendola 420, Modena, oppure alla concessionaria Fiat Scotti, viale Europa, Firenze.

ANGELO REDAELLI - Mariano Comense (Como) — Un corso di pilotaggio è probabilmente la maniera più rapida per stabilire se si hanno oppure no delle capacità di guida di un certo livello. Può informarsi, in attesa di avere la patente, presso la segreteria della scuola di Henry Morrogh, corso Vittorio Emanuele 13, 00063 Campagnano di Roma.

OTTAVIO SCHERMI - Roma — L'esperienza insegna evidentemente che è meglio — ai fini pubblicitari — spendere molti soldi in una vettura di grosso richiamo, come può essere una monoposto, che meno soldi in tanti rivoli meno « attraenti » per il pubblico. Questo dipende dal fatto che la gran massa degli spettatori non sta tanto a sottolizzare, non è tanto preparata tecnicamente da apprezzare i virtuosismi di una gruppo 1, quanto ad ammirare una vettura di formula o una sport. E poi non è vero che quel tipo di pubblicità spicciola non esista: ne sono testimonianza gli abbonamenti di molte ditte con i piloti di una scuderia.



Carissimo Autosprint,
ti scrivo per informare tramite le tue pagine il signor Paolo Ciabatti che la vettura della quale chiedeva informazioni è una Stanguellini costruita per i genovesi Poggio e Campanella, che montava un motore Guzzi 250, chiamata « Colibri », che il 9 ottobre 1963 ha stabilito molti primati.
Domenico Esposti - Cavacurta (MI)



il segno di croce

quanto riguarda telaio ed elaborazione dei motori. Ed ecco il motivo della mia lettera: noi pensiamo che possano esistere altri gruppi di persone, come noi appassionati di slot, che forse avrebbero interesse a mettersi in contatto con noi. Saremmo ben lieti di accoglierli o di unirli a loro, ed allargare l'organizzazione delle nostre gare.

Mi sembra che anche in precedenti occasioni abbiate dato spazio a richieste analoghe, provenienti però da altre città: per ovvie ragioni pratiche, però, il nostro invito è rivolto prevalentemente a persone abitanti a Roma e dintorni. Per contatti.

Carlo Befani, via C. Baronio, 187
Telefono 785.61.26 - Roma

Ecco fatto. Per quanto non sia nostro costume settimanale pubblicare « appelli », questo ci sembra un caso adeguato a questa rubrica: è tanta la passione che traspare da questa lettera che non ci sentiamo proprio di passare dalla parte di chi vuole mettere i bastoni fra le ruote degli slottisti « casalinghi ». Ed in bocca al lupo!

IL TECNICO

Difesa dei « pistoncini »

Trovo spesso scritto, riguardo a cronache di competizioni, che i piloti si ritirino per guasti alla frizione, al cambio, alla valvola, al pistone, alla biella, ai supporti, facendo in modo che circa un terzo dei partecipanti si ritira. I guasti al telaio è più che giusto che ci siano, ma i guasti meccanici si possono evitare in misura di più di due terzi, adottando il principio fondamentale della meccanica da competizione che afferma che quello che non c'è non si rompe.

Cosa si può rompere in un motore diverso da quello a pistoncini alternati? Mettiamo ad esempio il motore Wankel e le turbine sia a kerosene che a gas. In questi due casi non vedo cosa si possa rompere, dal momento che non ci sono valvole, bicchierini, pistoncini, bielle, alberi a cammes, ingranaggi eccetera.

Inoltre, con giuste regolazioni ai carburatori per il rotante e dell'aspirazione per le turbine, si renderebbe questi due motori elastici al punto tale che il cambio delle marce si potrebbe evitare, poiché questi motori, non avendo parti alterne, possono arrivare a regimi altissimi. Le turbine fanno a meno della frizione, e così potrebbero anche i Wankel.

La turbina regolata per la Formula 1 supera i 500 CV, mentre il

rotante dovrebbe raggiungere le stesse potenze sui 3000 cc.; in caso contrario si potrebbe dare una leggera sovralimentazione al detto Wankel, oppure ridurre l'alimentazione della turbina per portarli alla potenza simile.

Paolo De Rei
S. Leucio (Benevento)

Ma com'è che lei ce l'ha tanto con il motore a pistoncini? Il buon vecchio motore alternato non smette di stupire, invece, e la progressione delle potenze specifiche di questi ultimi anni sta lì a dimostrarlo. Fra l'altro, cheché se ne dica, la sua affidabilità è tutt'altro che scarsa, e soprattutto quello dei motori da corsa è forse rimasto il vero ed unico banco prova per le costruzioni di serie, che ne mantengono le caratteristiche mentre se ne avvantaggiano sfruttandone l'esperata sperimentazione.

Ad ogni modo, esistono anche le turbine a gas ed i motori rotanti, di cui il Wankel si è dimostrato per ora il tipo migliore e più sperimentato. Si ricordano molte polemiche al fine di stabilire una equivalenza fra i motori alternati e le turbine (area della sezione di entrata carburante) ed i Wankel (coefficiente moltiplicativo della cilindrata delle tre camere di scoppio di ogni rotore), polemiche nate dal fatto che i fautori dei nuovi motori credettero di ravisare (forse non a torto) un tentativo « protezionistico » del motore alternato attraverso la regolamentazione di coefficienti comparativi sfavorevoli.

Resta il fatto che sia turbine che rotativi hanno avuto la possibilità di correre e lo hanno fatto, ma con poca fortuna. Lei stesso ricorda i 500 e più cavalli di cui disponeva la turbina Pratt & Whitney della Lotus con cui gareggiò anche Fittipaldi, segno evidente che la potenza non mancava. Il fatto che l'esperimento non sia stato proseguito dimostra da solo che quella non era — per lo meno non è ancora — la via per battere i motori « soliti ».

Anche il Wankel ha fatto molte sortite agonistiche, ricordiamo ad esempio le Mazda turismo di qualche anno fa, ma non si è mai mostrato all'altezza del motore alternativo. Lei parla di semplicità: è vero, ma quando il rendimento è superiore, anche la complicazione viene in secondo ordine. Fra l'altro, non è per nulla vero che i Wankel siano elastici, anzi. Ricordi che il Wankel è un motore a scoppio, non una turbina a gas, il che implica che le qualità di coppia siano legate a certe caratteristiche (come la saturazione della distribuzione) che nel Wankel sono forzatamente limitate dall'architettura stessa del motore.

ADOLFO CAVAZZONI - Milano — Il traino autosterzante è prodotto dalla Sassa, via Emanuele Orlando 42, Ascoli Piceno.

ROBERTO GIOVANNETTI - Ciré di Pergine (Trento) — Potrebbe provare a rivolgersi all'officina di Gianni Ghedini, via Emilia Ponente 143, Bologna, telefono 38.49.03.

SERGIO CARBI - Soci (Arezzo) — I calendari che pubblichiamo in genere sono due: uno è internazionale, comprende cioè tutte le gare, di velocità o rallies, oltre a quelle italiane. Il secondo riguarda le gare italiane di velocità sotto l'aspetto delle validità per i vari campionati e Trofei. Il gruppo 1 non ha un campionato, ma una serie di gare sulle quali si articola un Challenge organizzato dalla FISA, la Federazione scuderie, il cui calendario pubblicheremo non appena sarà stato stilato. Detto Challenge è anche valido per le gruppo 3.

ENRICO FAZZI - Bolzano — Questo l'indirizzo della Quarry Jeans: via Terra Nera 53, Mori (Trento). L'indirizzo della Torino-Corse è questo: presso Automobile Club, via Giolitti 15, Torino.

GIULIANO PARMIGIANI - Salvaterra (Reggio Emilia) — Può provare a rivolgersi direttamente alla Marlboro, 7 avenue de Tivoli, 1007 Losanna (CH).

GIOVANNI TRINCA - Marino (Roma) — Grazie per la foto, ma dobbiamo dire sinceramente che non è un granché.

MASSIMO RAMPONI - Omegna (Novara) — Se un negozio di modellistica o giocattoli della sua città è sprovvisto di quelle scatole di montaggio, non crediamo dovrebbe essere impossibile per lui procurarglielo. Altrimenti, non appena ha occasione di recarsi a Milano o Torino, si rechi in uno dei negozi i cui indirizzi abbiamo ripetutamente pubblicato nei numeri scorsi, in questa stessa rubrica.

ANNAMARIA MONDIN - Onigo di Piave (Treviso) — Ecco l'indirizzo di Pietro Polese: via S. Angelo, Treviso.

Cari amici, vi scrivo a proposito del vostro referendum, e, credetemi, non lo faccio per polemizzare, ma perché, leggendovi da... ormai non so più quanti anni, so che siete gente seria e che accettate di buon grado eventuali critiche che possono esservi rivolte.

Ma vengo al dunque. PUNTO PRIMO: non condivido il modo con cui è impostato il referendum. SECONDO: penso che i problemi che intendete affrontare siano di tale natura ed importanza che è perlomeno utopistico pensare di sintetizzarli in una frasetta striminzita e in una crocetta su un quadratino. Mi spiego meglio: prendiamo i problemi del limite di velocità e delle domeniche a piedi: voi proponete alcune possibili risposte che sono, secondo me, abbastanza a senso unico. Nel senso che uno che legge il vostro giornale non risponderà MAI che vorrebbe mantenere il limite e che è d'accordo con il divieto di circolazione domenicale: sarebbe un controsenso. E, intendiamoci, non risponderebbe a quel modo neppure uno che si trovi il giornale in mano per caso. Ma questo non vuol dire che tutti in blocco rifiutino la politica di austerità come potrebbe apparire a prima vista.

E' vero piuttosto, almeno a parer mio, che la maggior parte della gente, quella gente che da sempre ha affrontato privazioni e sacrifici per sopravvivere, ha accettato la politica della austerità come necessaria, sperando, in un prossimo futuro, nei tempi delle « vacche grasse ». Che poi la scelta politica di austerità, e soprattutto i suoi modi di attuazione siano stati discutibili, o, ammettiamolo pure, anche sbagliati, è un altro paio di maniche. Ma non si può pretendere di bocciarli con una semplice croce su un quadratino. Mi pare troppo semplicistico.

Se ne potrebbe discutere una vita, ma preferisco passare ad un altro punto, quello dei « trattori ». Anche qui è troppo semplicistico, secondo me, rispondere con una crocetta, tanto più che il problema è stato, da più parti, volutamente o meno, alquanto travisato.

Egregio signor Burgassi, lei è un controsenso. Legge Autosprint, è socio del nostro Club, è d'accordo sulla critica che Autosprint ha fatto delle scelte (sarebbe meglio dire delle non scelte) del governo in tema di austerità, dice che nessuno, tranne chi ha operato il siluramento di Luraghi può dividerlo e poi... contesta tutto. La piccola iniziativa di AUTOSPRINT (che si sta rivelando grande nelle proporzioni di risposta, ci creda, al di là, anche degli abituali lettori) servirà a dare una dimensione a quel disaccordo che lei stesso esprime e che tanti vorrebbero esprimere e non ne hanno la possibilità, grazie anche alla prassi peccorina della stampa italiana.

E che l'abile politica volta ad « addormentare la partita », la classica « melina » per dirlo in termini calcistici, stia riuscendo a questi politici che governano tutto sommato indisturbati da circa trent'anni, lo dimostra la sua lettera. Quando sui temi proposti dal nostro « referendum » lei non se la sente di esprimere un parere con una crocetta.

E, si badi, sono temi noti, limitati. Con lo stesso criterio lei non dovrebbe mai votare, visto che il diritto di ogni cittadino viene espresso ugualmente con una crocetta e implica una valutazione ben più complessa. Pensi solo quanti

Io sono perfettamente d'accordo con quanto dice Andrea de Adamich, il quale, come sempre, fa un discorso serissimo ed onestissimo, al di là di ogni demagogia e di ogni sterile polemica per la polemica.

Gli ultimi due quesiti (l'ultimo in particolare) sono poi, scusatemi, abbastanza ridicoli: credo che nessuno, escluso coloro che direttamente o meno lo hanno silurato, sia d'accordo con l'allontanamento del dr. Luraghi e soprattutto con il modo con cui è stato estromesso. E questo non lo credo solamente io: le prese di posizione in proposito venute da ogni parte lo confermano.

Quanto poi al fatto se la nuova presidenza Alfa continuerà o no con le corse, non so come possa essere possibile dare una risposta quando lo stesso dr. Guani vi ha rilasciato una dichiarazione abbastanza vaga, affermando che « sarà l'esecutivo dell'Alfa a decidere ». Probabilmente voi sperate che rispondano al referendum tutti o quasi i membri dell'esecutivo Alfa, altrimenti...

Per concludere, penso che i risultati del vostro referendum, a differenza di quelli dell'altro referendum ormai prossimo, saranno plebiscitari:

- 1) NO al limite che non ha ridotto o quasi il consumo.
- 2) NO al divieto festivo, preferibilmente senza razionamento (e senza aumento meglio ancora!)
- 3) NO alla proposta dei trattori che avrà riflessi anche sulle corse.
- 4) NO all'allontanamento del dr. Luraghi.
- 5) SI alla attività sportiva Alfa (Esecutivo e Presidenza volenti o nolenti).

Ma attenzione: riguardo ai primi tre punti, questo non vorrà dire che tutti la pensano nella stessa maniera stereotipata.

Massimo Burgassi - Greve (Firenze)

significati può assumere un voto espresso ad esempio con la croce sullo scudo... crociato!

E allora che fa? Non vota perché non si può così, con un segnetto... Certo ci fossero elettori e cittadini in abbondanza che la pensano come lei! Altro che petrolio, altro che colera, altro che Sifar e scandali vari. Il Ministro interrogato non solo richiederebbe l'« interrogatorio a domicilio », ma manderebbe impunemente a quel paese il magistrato ficcanaso, certo della più completa indifferenza del

popolo. Con tanti sberleffi per la democrazia.

Quella che noi ci battiamo per onorare ogni volta che crediamo giusto lanciare una campagna giornalistica, non per lusingare le nostre convinzioni, ma per rispondere a quello che potremmo chiamare (ci perdoni la « licenza ») il « grido di dolore » che ci viene dalla maggioranza dei nostri lettori. E la partecipazione ottenuta, anche con tanti piccoli segni di croce (non certo firme di analfabeti), ci conforta sulla validità dell'intuizione professionale.



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. 1.200.000 IVA COMPRESA

CANDELE MAGNET MARELLI

LUBRIFICANTI ESSO

**AUTO
SPRINT**

il settimanale
dell'automobilismo
giovane

Una copia L. 300 (arret. L. 600);
Abbonamenti: annuale L. 12.000;
semestrale L. 6.500; estero Li-
re 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 1; Australia: COMEGAL PTY.
LTD., 82/C Carlton Crescent, SUMMER
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 SII Y Luque, GUAYAQUIL; Fran-
cia: BRENTANO'S, 37 Avenue De L'Opé-
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: HACHETTE
C.P.D. LTD., International Press Divi-
sion, 164 Dukes Road, Acton, LON-
DON - W. 3; Jugoslavia: PROSVETA,
Terazije 16, BEOGRAD; Iran: IRANIAN
AMALGAMATED DISTRIBUTION AGENCY
LTD., 151 Kiaban Soraya, 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 PEREIRA,
Rua Rodrigo Da Fonseca 135-5 E,
LISBOA - 1; Principato di Monaco e
Costa Azzurra: PRESSE DIFFUSION S.A.,
12 Quai Antoine-1ER, MONACO Principato;
Spagna: SOCIEDAD GENERAL E-
SPANOLA DE LIBRERIA, Evaristo San
Miguel 9, MADRID; SOCIEDAD GENERAL
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, MOTEVIDEO; 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., Fanora 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 Irnerio
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!

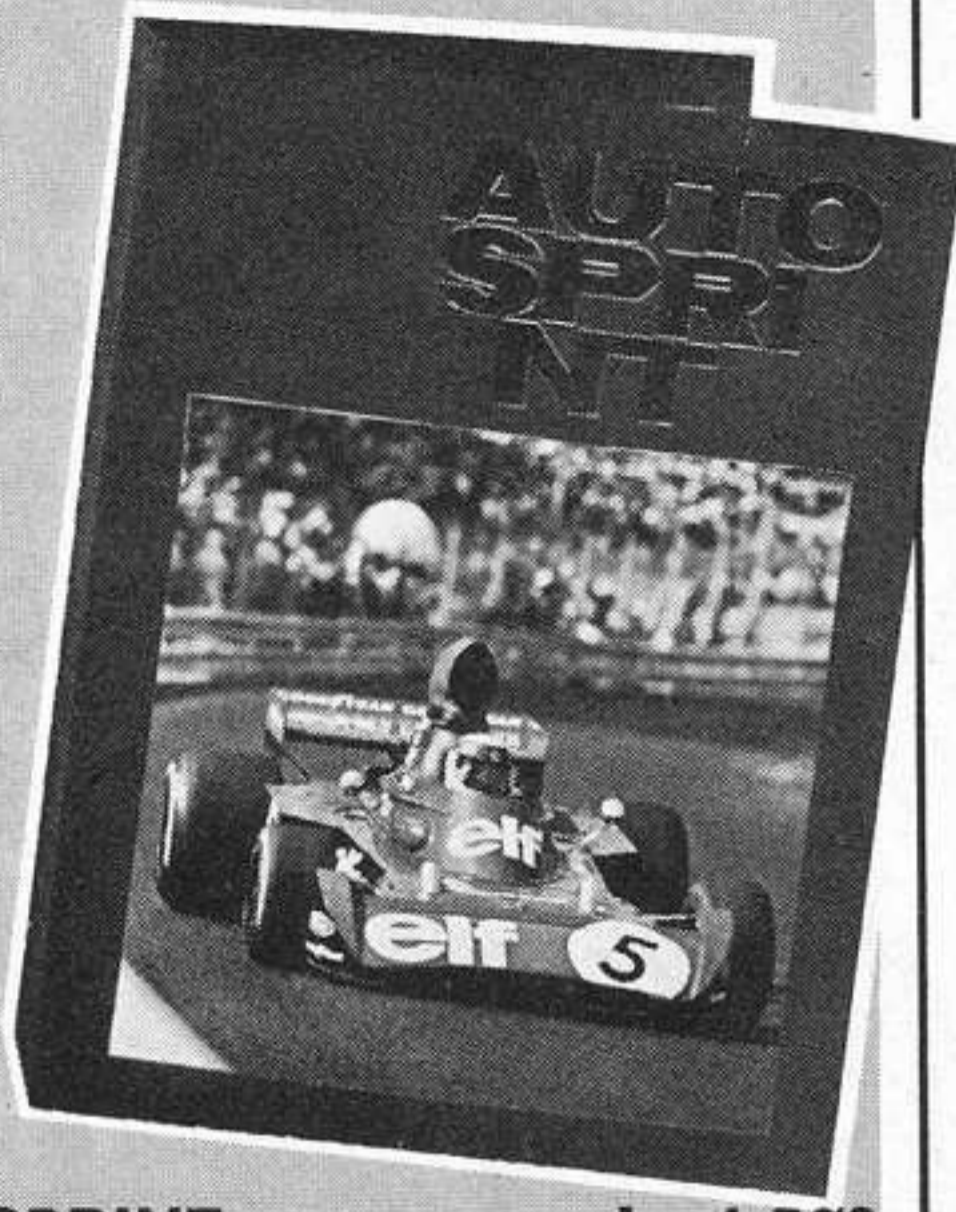
**OFFERTE SPECIALI
Raccoglitore '74**

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: ● 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)

DIECI MANIFESTI ASSORTITI

L. 1.000

**FOTO
SHOP**



Le foto pubblicate da AUTOSPRINT sono
cedute a queste condizioni: FOTO IN
BIANCO E NERO 20x30, L. 500 cad.;
FOTO A COLORI 18x24, L. 1.000 cad.
(comprese spese di spedizione).

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 500 lire possiamo fornire un ingrandimento
della foto prescelta in formato 50 x 60 cm.

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

desidero ricevere:

Descrizione foto:

Foto formato 50 x 60

MAGLIETTA BORSELLO 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 Disegno-manifesto di Turner Pantera De
Tomaso Jackie Stewart disegno di Turner Mondiale Marche disegno di
Turner Lancia Stratos Munari Nuvolari e Varzi Rosemeyer.

Manifesti normali:

F. 1 MARCH-ALFA ROMEO 8 V Nanni Galli Surtees Ford TS-9A John Sur-
tees / Brabham Ford BT34 Graham Hill Matra-Simca MS 120 B Chris Amon /
BRM P. 160 Pedro Rodriguez LANCIA Fulvia HF Sandro Munari MERZARIO -
NANNI GALLI INTERSERIE 1972 Pantera de Tomaso Ferrari 312 P cam-
pione mondiale '72 BMW 3.0 CSL Hans Stuck jr. G. P. Europa F. 1 Brands
Hatch '72 Lancia Stratos Munari Nuvolari e Varzi Rosemeyer Matra-
Simca disegno di Turner Jean Pierre Jarier disegno di Turner.

RACCOGLITORE (Indicare il numero)

INVIO Lire parl al totale del prezzo

versamento sul c/c postale o vaglia

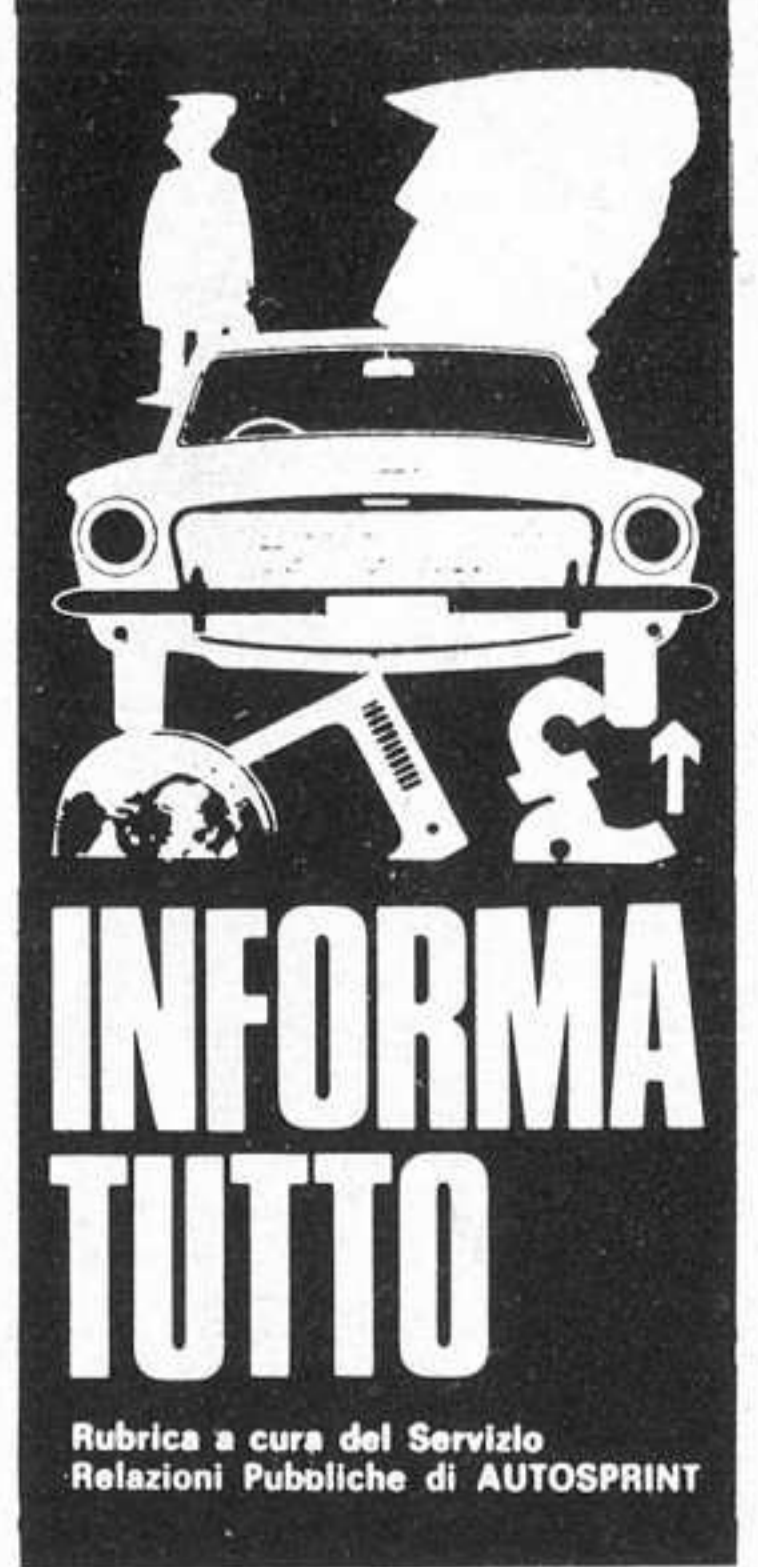
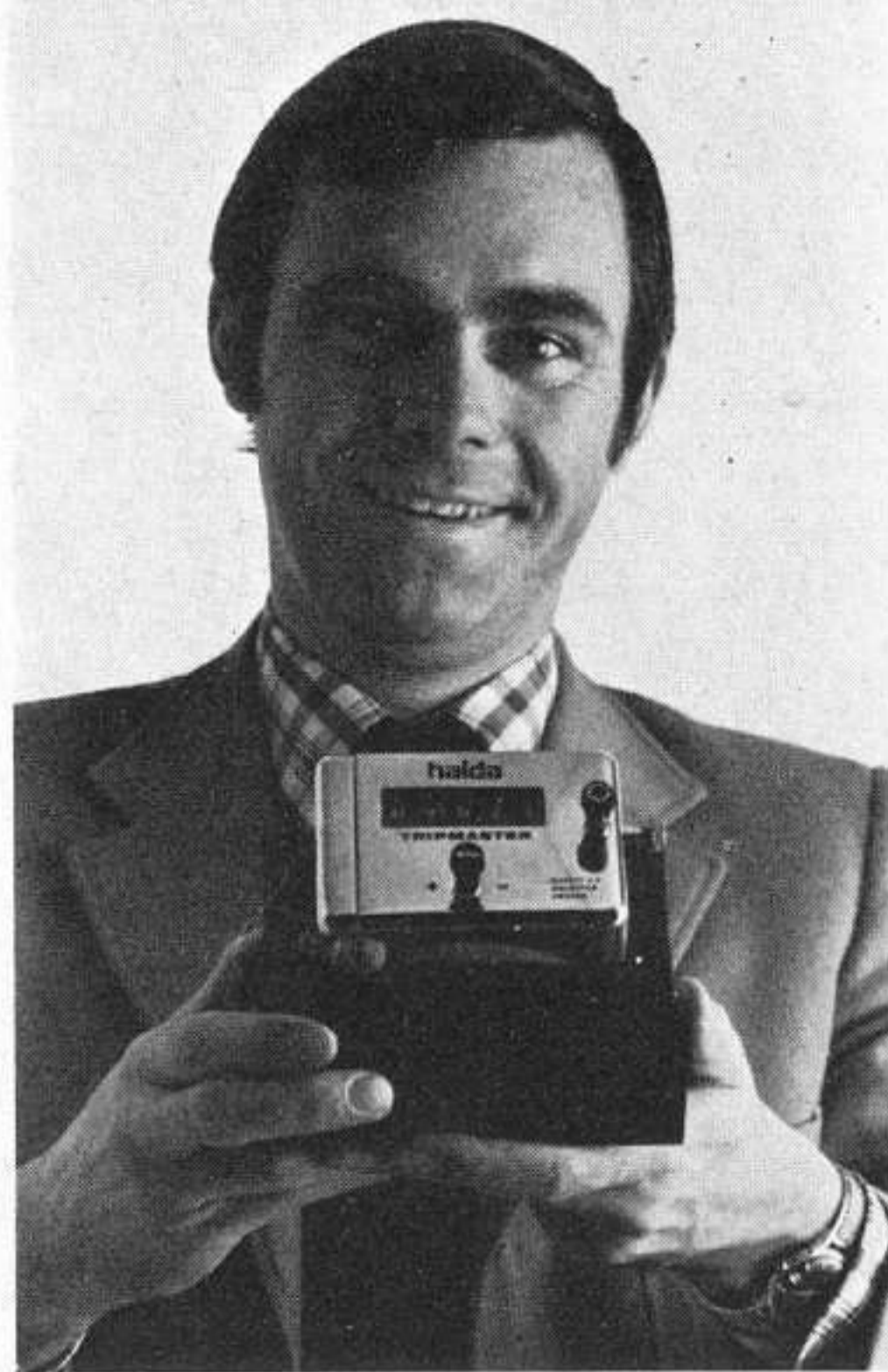
accluso in assegno n. _____ Firma _____

Nome e cognome _____

Via _____ CAP _____ Città _____

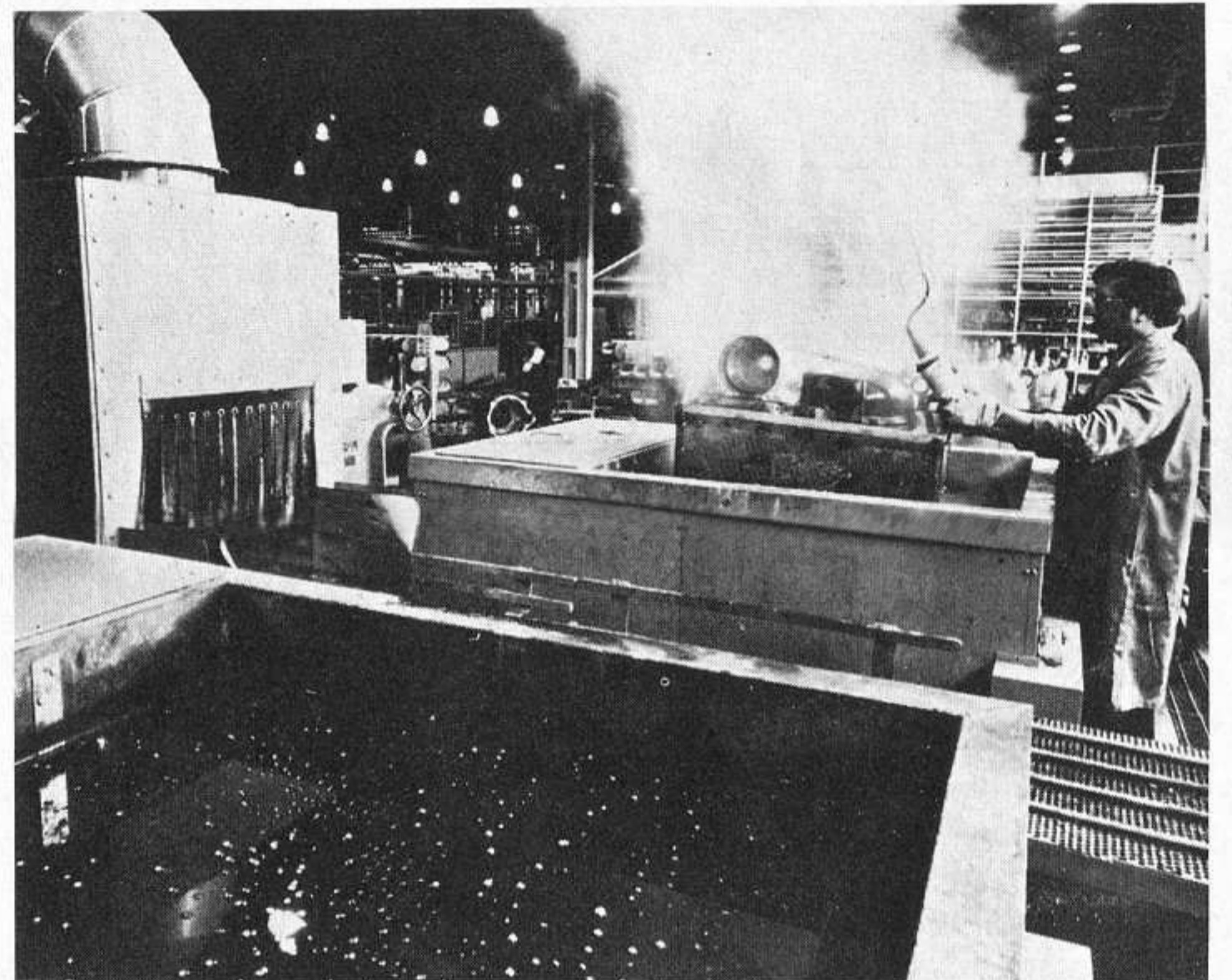
Intestare il pagamento sul c/c postale n. 8/4323 a **EDITORIALE IL BORGO -
SAN LAZZARO DI SAVENA** - oppure con vaglia postale o assegno bancario
Intestato sempre a **EDITORIALE IL BORGO**

Pagamento anticipato



Trofeo al navigatore

● La fabbrica svedese **HALDEX AB**, nota produttrice del « Tripma-
ster », ha istituito un nuovo riconoscimento a livello internazionale,
da assegnarsi annualmente al miglior copilota da rallies. Il trofeo,
denominato « Halda co-driver of the year » verrà assegnato per la
prima volta questa primavera, dopo che un'apposita giuria della quale
fanno parte, tra gli altri Erik Carlsson e Gunnar Palm (nella foto
sopra), ha la forma di un vero e proprio tripmaster, eseguito in
metallo dorato.



● La divisione trasmissioni della **BORG-WARNER** ha ultimato, presso
lo stabilimento di Letchworth in Inghilterra, il nuovo centro per la
revisione delle trasmissioni automatiche. La prima fase della revisi-
one consiste nella pulizia ad « ultrasuoni » che viene effettuata per
mezzo dello speciale contenitore ultrasonico che mostriamo nella foto
e che permette di eliminare tutte le incrostazioni e lo sporco del-
l'olio. Il ritmo di lavoro sarà di cento gruppi ogni 8 ore.

IL RANGER stradale



● Questa roulotte a quattro posti letto, ma disponibile anche a sei,
fornita di riscaldamento, acqua calda e fredda, toilette con doccia,
confortevoli posti letto, comodi sedili ed altrettanti utili accessori,
è stata lanciata sul mercato dalla Ford inglese sotto il nome di
« ROAD RANGER ». Pesa tre tonnellate e viene azionata da un mo-
tore Ford V16 di tre litri. Il « Road Ranger » è il primo tipo di una
larga serie di « caravans » che la Ford ha intenzione di produrre
nel 1974.

